

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง



กรมทางหลวง

บนทางหลวงหมายเลข 117

ตอน ต.น้ำปาด - บ.ภูคู้

เอกสารประกอบการประชุม

เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด



สิงหาคม 2568



สารบัญ

หน้า

1.	ความเป็นมาของโครงการ	1
2.	วัตถุประสงค์	2
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	4
3.	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
4.	พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	4
5.	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน.....	7
5.1	แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน	7
5.2	โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ	7
5.3	ปริมาณจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ.....	11
6.	แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	13
6.1	การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ	13
6.2	การคัดเลือกจุดตัดถนนโครงการ	20
6.3	การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ	21
7.	การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม.....	26
7.1	เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	26
7.2	แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	27
7.3	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	27
7.4	ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา	32
8.	การมีส่วนร่วมของประชาชน	37
8.1	แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์.....	37
8.2	ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ โครงการที่ผ่านมา.....	38
8.2.1	การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม	38
8.2.2	สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1).....	38
9.	แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	41
9.1	ด้านวิศวกรรม	41
9.2	ด้านสิ่งแวดล้อม	41
9.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	41
10.	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	42



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ 5
5-1	ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) บนทางหลวงระหว่าง ปี พ.ศ. 2563 – 2567 12
6-1	ข้อมูลการเปรียบเทียบของแต่ละแนวทางเลือกเบื้องต้น 14
7-1	ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น 26
7-2	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 29
7-3	สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 33
8-1	สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา 40

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
1-1	แนวเส้นทางโครงการ 3
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ 6
5-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ 9
5-2	โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ 10
5-3	ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) ของกรมทางหลวง 11
6-1	แนวเส้นทางเลือกของโครงการช่วง กม.364+700 - กม.370+525 15
6-2	ตัดแนวเส้นทางใหม่ช่วงบริเวณ กม.374+700 - กม.376+200(ช่วงที่ 2) 18
6-3	ตัดแนวเส้นทางใหม่ช่วงบริเวณ กม.381+400 - กม.383+200(ช่วงที่ 3) 19
6-4	รูปตัดถนนทั่วไป 2 ช่องจราจร 20
6-5	รูปตัดถนนทั่วไป 3 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรได้เขาสำหรับรถบรรทุก) 21
6-6	รูปตัดถนนเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) 22
6-7	รูปตัดถนนเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) 23
6-8	รูปตัดถนนเกาะกลางแบบยก (Raised Median) พร้อมทางเท้า 24
7-1	แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ 28
8-1	แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ 37
8-2	ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ 38
8-3	ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) 39

เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนด รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคม และขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับงานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ซึ่งเป็นงบประมาณก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่างานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดยาง มาตรฐานงานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอย ตลอดจนงานอำนวยความสะดวกเป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน โดยเฉพาะงานสำรวจและออกแบบ ซึ่งในปีงบประมาณนี้มีโครงการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้การเตรียมโครงการเป็นไปตามแผนงาน และเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการของที่ปรึกษาไทยตามนโยบายรัฐบาล กรมทางหลวงจึงแบ่งงานส่วนหนึ่ง เพื่อว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วยในการสำรวจและออกแบบ ซึ่งจะช่วยให้งานสำรวจและออกแบบเป็นไปตามแผนทันกับงานโครงการก่อสร้าง และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะดำเนินการได้เมื่อมีแบบแล้ว

ทางหลวงหมายเลข 117 สายนครสวรรค์ จุดผ่านแดนภูดูเป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมการขนส่งจราจรระหว่าง จ.นครสวรรค์ จ.พิจิตร จ.พิษณุโลก และเป็นทางหลวงสายรอง ระหว่าง จ.พิษณุโลก กับจ.อุตรดิตถ์ ปัจจุบันมีปริมาณจราจรสูงขึ้น จำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหรือตามความเหมาะสมเพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางขนส่งคนและสินค้าและรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่ ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำปาด - บ.ภูดู เพื่อศึกษาและออกแบบทางหลวงจากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณจราจรและระดับการให้บริการในอนาคต และเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่นๆ ที่จำเป็น พร้อมทั้งศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้การพัฒนาโครงการ เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ผลจากการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.371+300 ถึง กม.383+500 รวมระยะทางประมาณ 12.20 กิโลเมตร ได้มีการจัดทำรายงาน EIA เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เนื่องจากตัดผ่านพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 จำนวน 5 แห่ง (ดังรูปที่ 1-1) ได้แก่

- ช่วงที่ 1 กม.373+294 ถึง กม.373+727
- ช่วงที่ 2 กม.374+466 ถึง กม.375+417
- ช่วงที่ 3 กม.379+778 ถึง กม.380+270
- ช่วงที่ 4 กม.380+407 ถึง กม.380+838
- ช่วงที่ 5 กม.380+911 ถึง กม.381+022

โดยรายงานดังกล่าว ได้รับมติให้ความเห็นชอบรายงานEIAดั่งหนังสือ เลขที่ ทส 1010.4/9839 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ.2564

ส่วนแนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.343+554 ถึง กม.371+300 และกม.383+500 ถึง กม.396+784 ที่ยังไม่มีการจัดทำรายงาน EIA จากการตรวจสอบระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) และหนังสือตอบกลับจาก สผ. เลขที่ ทส.1008.6/9760 ลงวันที่ 18 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการบางบริเวณตัดผ่านพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 จำนวน 3 แห่ง (ดังรูปที่ 1-1) ได้แก่

- ช่วงที่ 1 บริเวณ กม.364+450 ถึง กม.364+700
- ช่วงที่ 2 บริเวณ กม.385+350 ถึง กม.385+450
- ช่วงที่ 3 บริเวณ กม.387+150 ถึง กม.387+250

ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง วันที่ 5 มกราคม 2567 และเพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561

2. วัตถุประสงค์

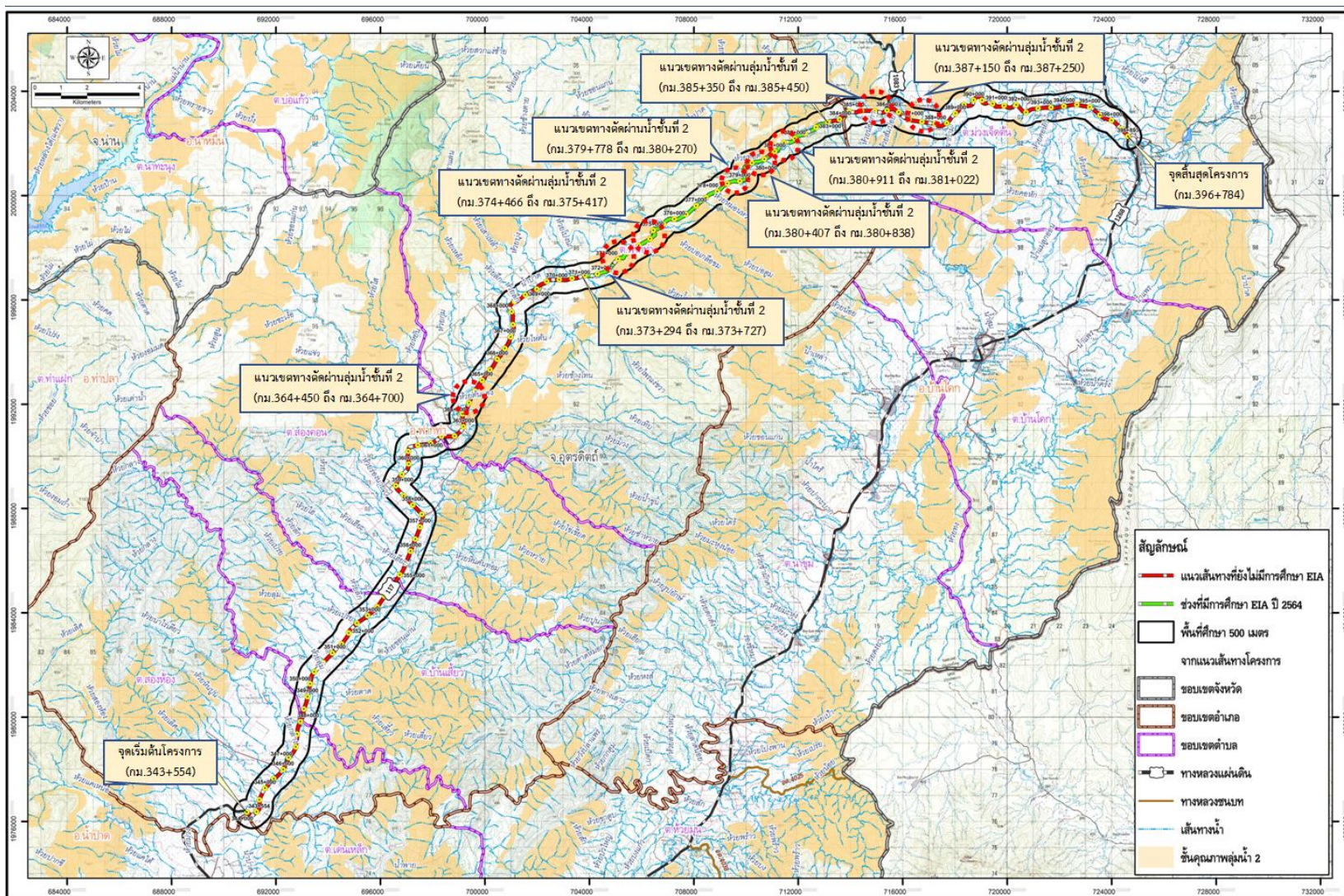
2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข บนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำป่าด - บ.ภูดู ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง



เอกสารประกอบการประชุม
เสนอความคิดเห็นการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด
โครงการงานวิศวกรรมที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบพื้นที่ประสิทธิภาพทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ด่านป่าด - บึงคู



ที่มา : ปรึกษา, 2568

รูปที่ 1-1 แนวเส้นทางโครงการ

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการข้อดี-ข้อเสียของแต่ละรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ที่มีต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการโดยเฉพาะความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกของโครงการ

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำปาด - บ.ภูดูจะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่างๆ ดังนี้

ด้านการจราจรขนส่ง:เพิ่มประสิทธิภาพของถนนจากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาด้านการจราจรและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในพื้นที่

ด้านความปลอดภัย : เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง โดยการขยายช่องจราจรให้เพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้ทาง

ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ : เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่างๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

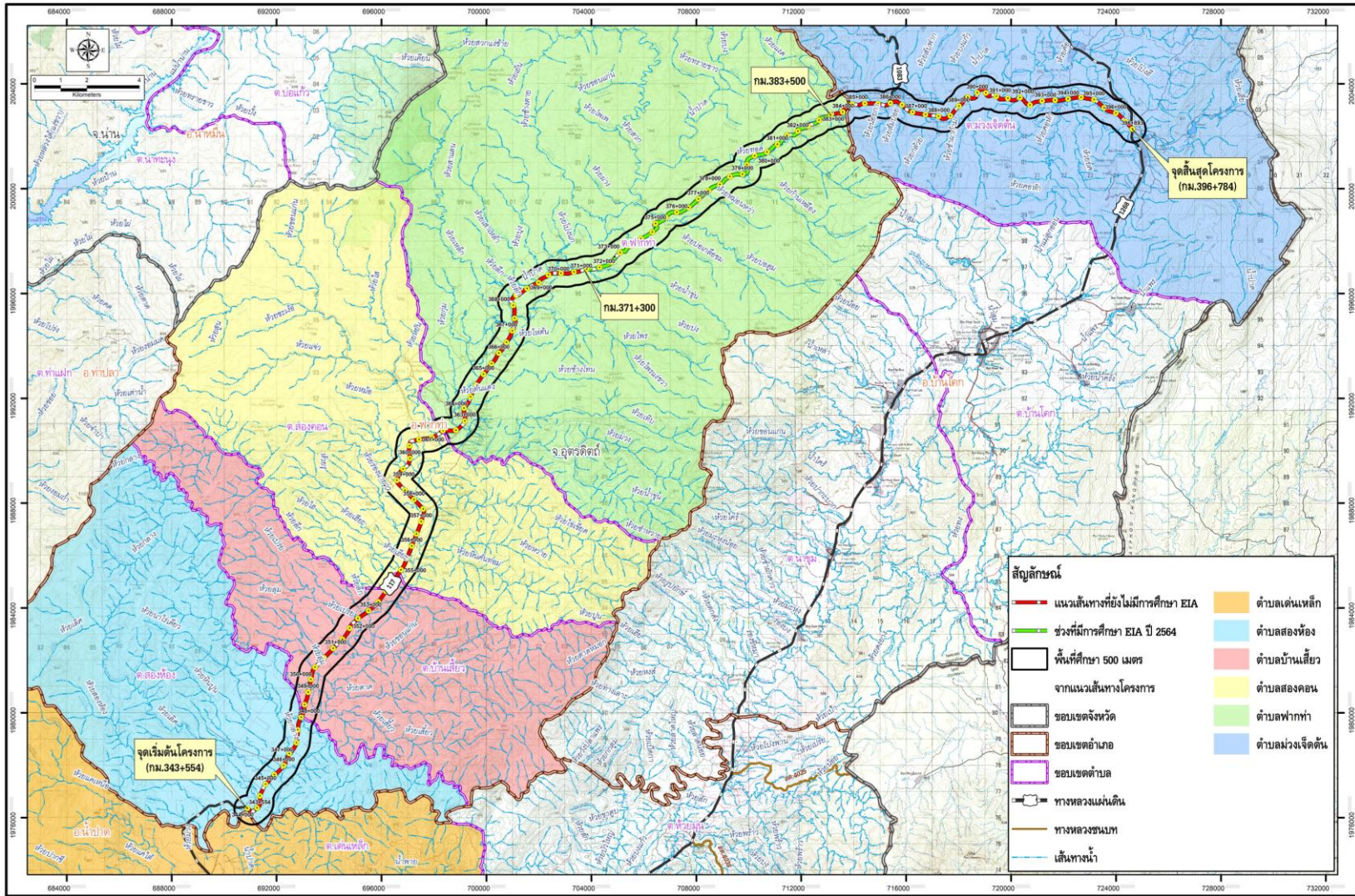
ครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งผ่านพื้นที่เขตปกครองของตำบลเด่นหลัก อำเภอน้ำปาด ตำบลสองห้อง ตำบลบ้านเสี้ยว ตำบลสองคอน ตำบลฟากท่า อำเภอฟากท่า และตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งมีชุมชนในพื้นที่ศึกษารวม 32 หมู่บ้าน/ชุมชน (ดังตารางที่ 4-1)



ตารางที่ 4-1
พื้นที่ศึกษาโครงการ

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	ขอบเขตการปกครอง	หมู่บ้าน/ชุมชน
1	อุตรดิตถ์	น้ำปาด	เด่นเหล็ก	องค์การบริหารส่วนตำบลเด่นเหล็ก	หมู่ที่ 4 บ้านต้นม่วง
2			ฟากท่า	องค์การบริหารส่วนตำบลสองห้อง	หมู่ที่ 2 บ้านเดิน
3					หมู่ที่ 3 บ้านนาแซง
4					หมู่ที่ 5 บ้านนาไร่เดี่ยว
5			บ้านเสี้ยว	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเสี้ยว	หมู่ที่ 1 บ้านเสี้ยว
6					หมู่ที่ 3 บ้านหัวทุ่ง
7					หมู่ที่ 4 บ้านวังอ้อ
8					หมู่ที่ 5 บ้านห้วยลึก
9					หมู่ที่ 6 บ้านใหม่พัฒนา
10			สองคอน	องค์การบริหารส่วนตำบลสองคอน	หมู่ที่ 1 บ้านวังทอง
11					หมู่ที่ 2 บ้านโพนดู
12					หมู่ที่ 3 บ้านสองคอน
13					หมู่ที่ 4 บ้านห้วยสูง
14					หมู่ที่ 6 บ้านใหม่จำปี
15					หมู่ที่ 7 บ้านห้วยไขเขียว
16					หมู่ที่ 9 บ้านเฉลิมราชย์
17			ฟากท่า	องค์การบริหารส่วนตำบลฟากท่า	หมู่ที่ 1 บ้านฟากท่า
18					หมู่ที่ 2 บ้านนาหน้า
19					หมู่ที่ 3 บ้านกกตอง
20					หมู่ที่ 4 บ้านนาไพร
21					หมู่ที่ 5 บ้านห้วยกานเหลือง
22					หมู่ที่ 6 บ้านโพธิ์ธาตุ
23					หมู่ที่ 7 บ้านฟากนา
24					หมู่ที่ 8 บ้านห้วยบ่อตูม
25					หมู่ที่ 9 บ้านวังขวัญ
26					หมู่ที่ 10 บ้านดงต้นผึ้ง
27					หมู่ที่ 11 บ้านนาช้างโทน
28			เทศบาลตำบลฟากท่า		ชุมชนบ้านวังขวัญ
29					ชุมชนบ้านบุง
30		บ้านโคก	ม่วงเจ็ดต้น	องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	หมู่ที่ 1 บ้านห้วยน้อยกา
31					หมู่ที่ 4 บ้านห้วยยศ
32					หมู่ที่ 6 บ้านชำผากาม

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

5. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

5.1 แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ ต.สองห้อง อ.ปากท่า บนทางหลวงหมายเลข 117 ประมาณ กม.343+554 และมีจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ ต.ม่วงเจ็ดต้น อ.บ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ประมาณ กม.396+784 โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 1268 และมุ่งหน้าไปด้านพรมแดนญัตติได้มีระยะทางรวมโดยประมาณ 53.23 กิโลเมตร ปัจจุบันถนนมีขนาดตั้งแต่ 2-4 ช่องจราจร ประกอบด้วย ถนนชนวนอกชุมชนมีขนาด 2 ช่องจราจร ถนนชนวนเขตชุมชนมีขนาด 4 ช่องจราจร และถนนชนวนผ่านพื้นที่ลาดชันเชิงภูเขาขนาด 3 ช่องจราจร (มี 1 ช่องจราจรสำหรับไต่เขา) โดยสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการมีลักษณะเป็นที่ราบเชิงเขา สลับที่เนิน และพื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและป่าเขา สลับกับพื้นที่ชุมชน ซึ่งแนวเส้นทางจะขนานไปกับแนวเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า น้ำปาด (ฝั่งตะวันออก) และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าแม่จริม (ฝั่งตะวันตก) โดยแนวเส้นทางตัดผ่านแม่น้ำ ลำคลอง และห้วยต่างๆ เช่น แม่น้ำปาด คลองสูง คลองก้านเหลือง ห้วยเลิศ ห้วยช้างโทน ห้วยข้าวหลาม เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 5-1

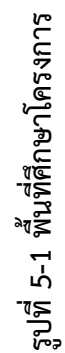
5.2 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ

จากการรวบรวมข้อมูลของโครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่าถนนโดยรอบพื้นที่ประกอบไปด้วย ทางหลวงหมายเลข 117, 1268, 1083, 1339, 1176, 1243 และ 1045 ดังแสดงในรูปที่ 5-2 และมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- **ทางหลวงหมายเลข 117** สายนครสวรรค์ - จุดผ่านแดนภูคู้ (รวมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1325, 1104 และ 1047 สายคลองเมม - ม่วงเจ็ดต้น) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่เชื่อมการขนส่งจราจรระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดพิษณุโลก และเป็นทางหลวงสายรองในช่วงจังหวัดพิษณุโลกถึงจังหวัดอุดรธานี รวมระยะทางตลอดทั้งสาย 396.784 กิโลเมตร ช่วงบริเวณโครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 2 (Road Hierarchy) ขนาด 2 ช่องจราจร โดยเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรบริเวณช่วงต้นโครงการระยะทาง 1.2 กิโลเมตร และช่วงปลายโครงการระยะทาง 600 เมตร

- **ทางหลวงหมายเลข 1268** สายเหมืองแพร่ - ปางไฮ แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 2113 ที่ตำบลนาแห้ว อำเภอนาแห้ว จังหวัดเลย แนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดพิษณุโลก ผ่านทางหลวงหมายเลข 1237 จากนั้นแนวเส้นทางเข้าสู่จังหวัดอุดรธานี ผ่านทางหลวงหมายเลข 1339 ทางหลวงหมายเลข 117 และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 1243 ที่ตำบลบ่อเบี้ย อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี รวมระยะทาง 133.857 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)

- **ทางหลวงหมายเลข 1083** สายห้วยน้อยกา - นาน้อย แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 117 ที่ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ผ่านทางหลวงหมายเลข 1243 ที่ตำบลบ่อเบี้ย อำเภอบ้านโคก จากนั้นแนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดน่าน และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 1026 ที่ตำบลน่าน้อย อำเภอนาน้อย จังหวัดน่าน รวมระยะทาง 77.524 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 1339** สายห้วยมุ่น - ปากนายแนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 1268 ที่ตำบลห้วยมุ่น อำเภอน้ำปาด จังหวัดอุดรธานี ผ่านทางหลวงหมายเลข 117 ที่ตำบลแสนตอ อำเภอน้ำปาด จากนั้นแนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดน่าน และสิ้นสุดที่บริเวณอุทยานแห่งชาติศรีน่าน ที่ตำบลนาทะนุง อำเภอนาหมื่น จังหวัดน่าน รวมระยะทาง 99.287 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 4 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 1176** สายท่าโพธิ์ - บ้านสวน แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 1339 ตำบลแสนตอ อำเภอน้ำปาด จังหวัดอุดรธานี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 117 ที่ตำบลเด่นเหล็ก อำเภอน้ำปาด จังหวัดอุดรธานี รวมระยะทาง 11.347 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 1243** สายปางไฮ - นาเซียง แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 1083 ที่ตำบลบ่อเบี้ย อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี จากนั้นแนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดน่าน ผ่านทางหลวงหมายเลข 1162 ที่ตำบลน้ำมวบ อำเภอเวียงสา และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 1168 ที่ตำบลหมอเมือง อำเภอแม่จริม จังหวัดน่าน รวมระยะทาง 111.433 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 1045** สายอุดรดิตถ์ - ห้วยหูด แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 1041 ที่ตำบลท่าอิฐ อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ผ่านทางหลวงหมายเลข 11 1163, 1106 และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 117 ที่ตำบลแสนตอ อำเภอน้ำปาด จังหวัดอุดรธานี รวมระยะทาง 66.725 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)



ที่มา : ทั่วประเทศ, 2568



ทางหลวงหมายเลข 117 (ช่วงต้นโครงการ)



ทางหลวงหมายเลข 117 (ช่วงทั่วไป)



ทางหลวงหมายเลข 1268



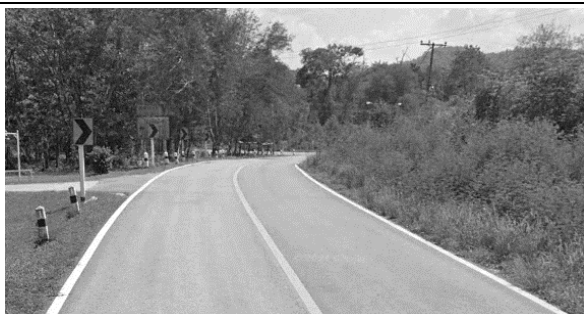
ทางหลวงหมายเลข 1083



ทางหลวงหมายเลข 1339



ทางหลวงหมายเลข 1176



ทางหลวงหมายเลข 1243



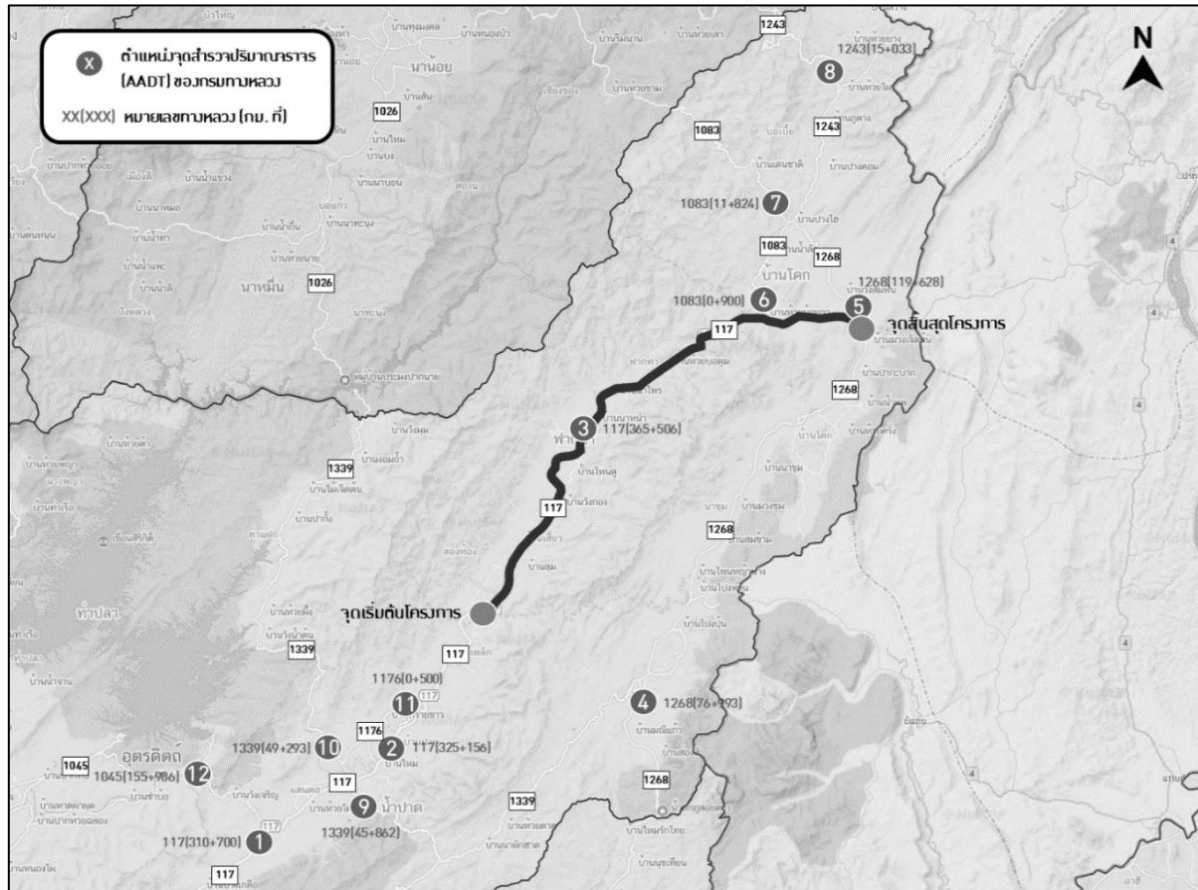
ทางหลวงหมายเลข 1045

ที่มา : ทัศริษา, 2568

รูปที่ 5-2 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ

5.3 ปริมาณจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทางด้านสถิติปริมาณจราจร สำรวจโดยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 – 2567 บนถนนโครงข่ายหลัก 12 ตำแหน่ง (ดังรูปที่ 5-3) โดยมีข้อมูลจราจร แสดงดังตารางที่ 5-1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5-3 ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) ของกรมทางหลวง



ตารางที่ 5-1

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) บนทางหลวงระหว่าง ปี พ.ศ. 2563 – 2567

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ตอนควบคุม	กม.	ปริมาณจราจร* (คันต่อวันต่อ 2 ทิศทาง) (ร้อยละรถขนาดใหญ่)					การเติบโตเฉลี่ยต่อปี
				2563	2564	2565	2566	2567	
1	117	501	310+700	3204	3,174	3,240	3,259	3,272	0.42%
				(25.06)	(25.05)	(25.71)	(26.20)	(27.51)	
2	117	502	325+156	6,238	5,247	5,722	5,692	5,306	-3.18%
				(25.63)	(23.61)	(26.02)	(24.44)	(26.23)	
3	117	502	365+506	5,257	4,750	5,301	4,445	5,095	-0.62%
				(29.18)	(30.36)	(33.82)	(18.63)	(19.98)	
4	1268	200	76+993	2,317	2,315	2,787	3,283	3,686	9.73%
				(40.92)	(41.04)	(41.23)	(47.79)	(46.04)	
5	1268	200	119+628	3,369	3,863	3,874	4,096	3,774	2.30%
				(49.66)	(49.96)	(53.67)	(52.64)	(44.7)	
6	1083	100	0+900	583	623	687	703	762	5.50%
				(9.95)	(14.93)	(15.14)	(14.65)	(11.68)	
7	1083	100	11+824	422	449	501	531	556	5.67%
				(9.95)	(11.58)	(11.18)	(11.86)	(13.49)	
8	1243	100	15+033	447	455	518	779	561	4.65%
				(10.07)	(12.31)	(13.90)	(21.69)	(14.08)	
9	1339	101	45+862	4,122	3,663	4,244	3,480	3,449	-3.50%
				(30.33)	(33.12)	(33.15)	(21.81)	(18.53)	
10	1339	102	49+293	2,419	2,307	2,465	2,556	2,316	-0.87%
				(30.92)	(31.90)	(30.51)	(30.79)	(24.91)	
11	1176	100	0+500	2,216	2,163	3,556	2,262	2,678	3.86%
				(25.14)	(30.51)	(38.02)	(17.02)	(14.86)	
12	1045	202	55+986	3,891	3,653	4,041	4,166	4,166	1.38%
				(20.15)	(22.75)	(21.31)	(23.50)	(25.11)	

หมายเหตุ : ปริมาณจราจรรวม คันต่อวัน ไม่รวมรถจักรยานยนต์

ที่มา : สำนักอำนวยความสะดวกปลอดภัยกรมทางหลวง

6. แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

สำหรับโครงการนี้เป็นการศึกษารูปแบบการพัฒนาตามแนวเส้นทางเดิมของทางหลวงหมายเลข 117 เป็นการศึกษาแบบการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง ซึ่งอาจจะมี การตัดแนวเส้นทางใหม่ รวมทั้งการออกแบบทางแยกเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในอนาคต

แนวคิดในการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงการเพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต มีดังนี้

- มีความสอดคล้องกับรูปแบบการเดินทาง เพื่อความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง
- สามารถรองรับปริมาณจราจรตามผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตได้
- ใช้พื้นที่เขตทางหลวงเดิมมากที่สุด หรือเวนคืนที่ดินเพิ่มให้น้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน
- หลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมหรือมีผลกระทบให้น้อยที่สุด

ที่ปรึกษาได้พิจารณารูปแบบถนนที่เหมาะสมในการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงการให้สอดคล้องกับ สภาพปัจจุบันและสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ ตลอดจนคำนึงถึงผลกระทบต่อชุมชนและผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้นได้ เมื่อมีการขยายความกว้างของถนน โดยมีแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้นดังนี้

6.1 การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ

แนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่เรามีลักษณะคดเคี้ยวทำให้การขับขี่ใช้ความเร็วได้ต่ำ รวมถึง บางจุดเป็นจุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งในอนาคตจะมีรถขนส่งสินค้า รวมถึงรถที่มีความเร็วสูง ใช้เส้นทางนี้มากขึ้น ส่งผลก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทาง ทั้งผู้ขับขี่และชุมชนสองข้างทาง ดังนั้นเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 117 ให้เหมาะสมกับการเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างประเทศ จำเป็นต้อง ทำการปรับปรุงแนวเส้นทางบางส่วนให้สามารถรองรับปริมาณจราจรและการใช้ความเร็วที่เพิ่มขึ้นเพื่อให้ผู้ใช้ ทางมีความสะดวกและความปลอดภัยมากขึ้น

แนวคิดในการออกแบบปรับปรุงแนวเส้นทางโครงการมีข้อพิจารณาดังนี้

1. พิจารณาความเร็วในการใช้ทางเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่าง ประเทศโดยใช้ความเร็วออกแบบอย่างน้อย 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนบริเวณพื้นที่ชุมชนและพื้นที่ภูเขาจะ จำกัดความเร็วไว้ที่ 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับแนวตามทางหลวงหมายเลข 117 เดิมที่ไม่สามารถทำความเร็ว ได้ตามที่กำหนดจะทำการปรับแนวและรัศมีโค้งให้ได้ตามมาตรฐาน
2. พิจารณาความสะดวกสบายในการเดินทาง ถนนที่มีทางโค้งมากย่อมมีความสะดวกสบาย น้อยกว่าถนนที่เป็นทางตรง อาจมีการปรับปรุงแนวเส้นทางให้มีความตรงมากขึ้น
3. ความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง โดยปรับปรุงจุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และช่วงที่มีลักษณะ ทางเรขาคณิตเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

4. พิจารณาความปลอดภัยต่อชุมชน กรณีที่มีรถส่งสินค้าและรถที่มีความเร็วสูงใช้ทาง ทำให้ความปลอดภัยในชุมชนที่อยู่ติดถนนลดลง ทั้งการข้ามถนนหรือรถที่วิ่งในพื้นที่ จึงอาจพิจารณาปรับแนวเลี้ยวพื้นที่ชุมชน ซึ่งจะมีผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงอุตรดิตถ์ – ตานภูดู พบว่าจากการพิจารณาตามแนวคิดในการออกแบบปรับปรุงแนวเส้นทาง จำเป็นต้องปรับปรุงแนวเส้นทางจำนวน 3 แห่ง ดังนี้

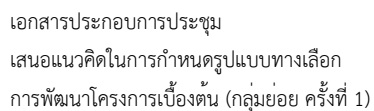
- **ช่วงที่ 1 บริเวณ กม.364+700 - กม.370+525**

จากการตรวจสอบตลอดแนวเส้นทาง พบว่าช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชนบ้านนาหน้า บ้านกกตอง บ้านนาไพร มีเขตทางแคบมีความกว้างเพียง 20 เมตร ประกอบด้วย ช่วง กม.365+420 - กม.366+270, ช่วง กม.366+945 - กม.367+245, ช่วง กม.367+495 - กม.368+718 และช่วง กม.369+107 - กม.369+821 มีระยะทางประมาณ 3.1 กิโลเมตร หากมีการปรับปรุงแนวเส้นทางตามรูปแบบดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อชุมชนด้านเวนคืนพื้นที่สองข้างทาง อีกทั้งแนวเส้นทางมีลักษณะคดเคี้ยวและใช้ความเร็วได้ต่ำ จึงมีความจำเป็นต้องตัดแนวเส้นทางใหม่เพื่อเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัย ซึ่งที่ปรึกษาได้กำหนดแนวทางเลือกอย่างน้อย 3 ทางเลือก (ดังตารางที่ 6-1 และรูปที่ 6-1) เพื่อทำการเปรียบเทียบแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมโดยจะพิจารณาครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป

ตารางที่ 6-1

ข้อมูลการเปรียบเทียบของแต่ละแนวทางเลือกเบื้องต้น

ข้อมูลเปรียบเทียบ	แนวทางเลือกที่ 1	แนวทางเลือกที่ 2	แนวทางเลือกที่ 3
ระยะทาง (กิโลเมตร)	5.83	6.35	5.49
ที่ดินที่ต้องเวนคืน (ไร่)	39	146	128
สิ่งปลูกสร้างที่เวนคืน (หลัง)	245	13	3



งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำป่าด - บ.ภู



รูปที่ 6-1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการช่วง กม.364+700 - กม.370+525

(1) แนวทางเลือกที่ 1 (สี่เหลี่ยม)

พิจารณาออกแบบและปรับปรุงตามแนวเส้นทางเดิม ซึ่งผ่านพื้นที่ชุมชน บ้านนาหน้า บ้านกกตอง และบ้านนาไพร ซึ่งเป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่น มีลักษณะทางคดเคี้ยวทำให้ใช้ความเร็วได้ต่ำกว่า 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง และมีเขตทางแคบเพียง 20 เมตร การปรับปรุงแนวเส้นทางจะส่งผลกระทบด้านการเวนคืนพื้นที่สองข้างทางมาก อีกทั้งชุมชนมีการสัญจรระหว่างสองฝั่งถนน การใช้แนวเส้นทางเดิมจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของชุมชน จากการสัญจรของรถขนส่งสินค้าหรือรถที่มีความเร็วสูง โดยมีระยะทางยาวประมาณ 5.83 กิโลเมตร ต้องขยายเขตทางทำให้เวนคืนที่ดินประมาณ 39 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง 245 หลัง อีกทั้งต้องออกแบบก่อสร้างขยายสะพานข้ามทางน้ำเพิ่มเติม (ดังรูปที่ 6-1)

(2) แนวทางเลือกที่ 2 (สี่เหลี่ยม)

พิจารณาแนวเส้นทางใหม่ โดยเบี่ยงแนวไปทางทิศเหนือบริเวณ อบต.ปากท่า กม.364+700 ผ่านพื้นที่โล่งและพื้นที่เกษตรกรรม ตัดผ่านห้วยช้างโตน แม่น้ำปาด จากนั้นเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่เนินสูง พื้นที่โล่งและพื้นที่เกษตรกรรม หลังจากนั้นเบี่ยงแนวเส้นทางไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านแม่น้ำปาด และเชื่อมต่อกับถนนเดิมทางหลวงหมายเลข 117 บริเวณกม. 370+525 โดยมีระยะทางยาวประมาณ 6.35 กิโลเมตร ต้องเวนคืนที่ดินประมาณ 146 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง 13 หลัง ซึ่งมีผลกระทบบริเวณจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของการปรับแนว และต้องออกแบบก่อสร้างสะพานข้ามทางน้ำเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม แนวเส้นทางใหม่มีช่วงทางตรงมากขึ้น สามารถใช้ความเร็วสูงได้อย่างปลอดภัย ทำความเร็วได้มากกว่า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ไม่ผ่านพื้นที่ชุมชน และทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว (ดังรูปที่ 6-1)

(3) แนวทางเลือกที่ 3 (สี่เหลี่ยม)

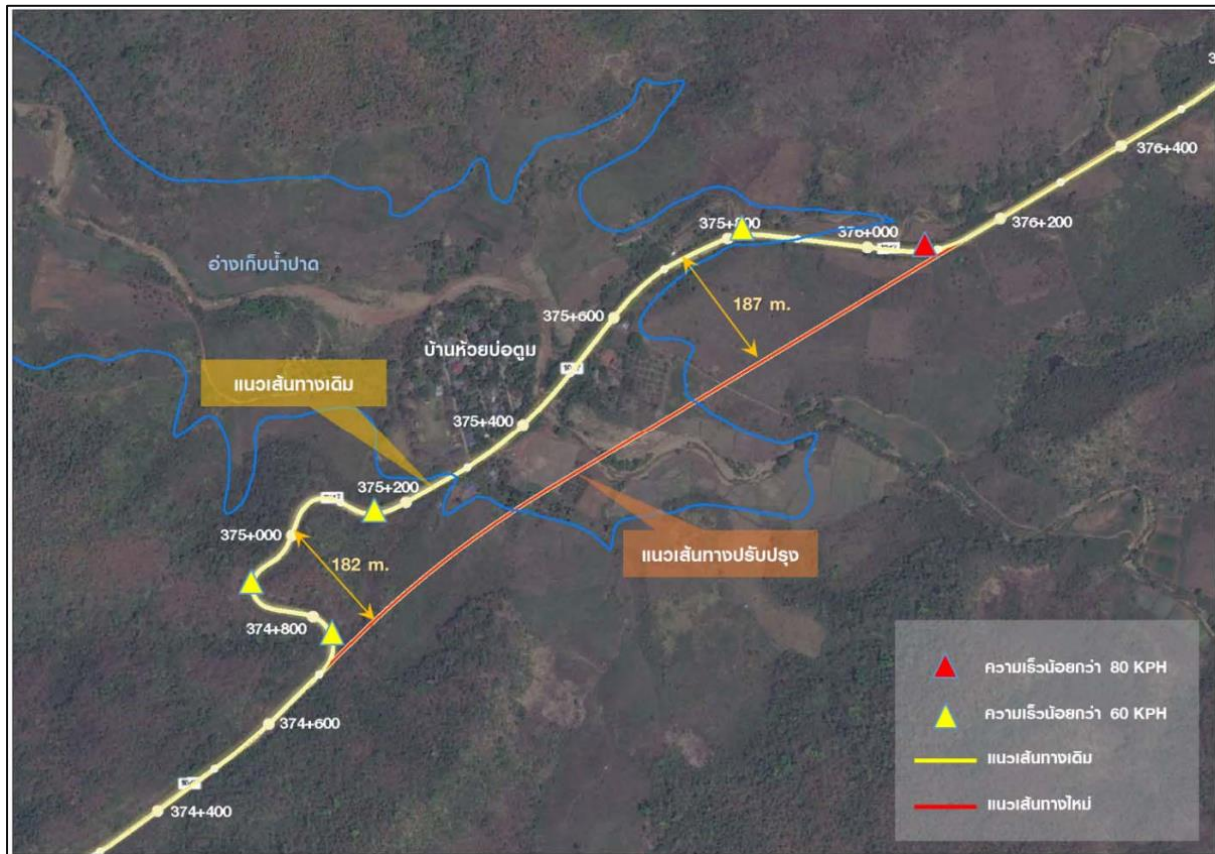
พิจารณาแนวเส้นทางใหม่ โดยเบี่ยงแนวไปทางทิศเหนือเล็กน้อยบริเวณ อบต.ปากท่า กม.364+700 เพื่ออ้อมชุมชนบ้านนาหน้าผ่านพื้นที่โล่งและพื้นที่เกษตรกรรม จากนั้นเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกผ่านพื้นที่ของ กองร้อยตำรวจตระเวนชายแดนที่ 314 ตัดผ่านแม่น้ำปาดสองแห่ง และตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 117 จากนั้นเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่โล่งและพื้นที่เกษตรกรรม หลังจากนั้นเบี่ยงแนวเส้นทางไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านคลองชลประทานและเชื่อมต่อกับถนนเดิมทางหลวงหมายเลข 117 บริเวณกม. 370+525 โดยมีระยะทางยาวประมาณ 5.49 กิโลเมตร ต้องเวนคืนที่ดินประมาณ 128 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง 3 หลัง ซึ่งมีผลกระทบบริเวณจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของการปรับแนว และต้องออกแบบก่อสร้างสะพานข้ามทางน้ำเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม แนวเส้นทางใหม่มีช่วงทางตรงมากขึ้น ใช้ความเร็วสูงได้อย่างปลอดภัยทำความเร็วได้มากกว่า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว (ดังรูปที่ 6-1)

หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบ

การเปรียบเทียบแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมจะพิจารณาครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยที่ปรึกษา จะทำการศึกษาในแต่ละแนวทางเลือกเพื่อกำหนดปัจจัยที่จะใช้ในการเปรียบเทียบ โดยทั่วไปปัจจัยที่ใช้ในการ เปรียบเทียบมีดังนี้

- **ด้านวิศวกรรมและการจราจร (35 คะแนน)** เช่น
 - ความยาวของแนวเส้นทาง
 - รูปแบบทางด้านเรขาคณิต
 - ปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้าง
 - ความยากง่ายในการก่อสร้าง
 - ความปลอดภัยต่อชุมชนและผู้ใช้งาน
- **ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)** เช่น
 - ค่าก่อสร้างเบื้องต้น
 - ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเบื้องต้น
- **ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)** เช่น
 - ผลกระทบด้านชุมชนและการโยกย้ายเวนคืน
 - ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
 - ผลกระทบต่อพื้นที่ป่าไม้

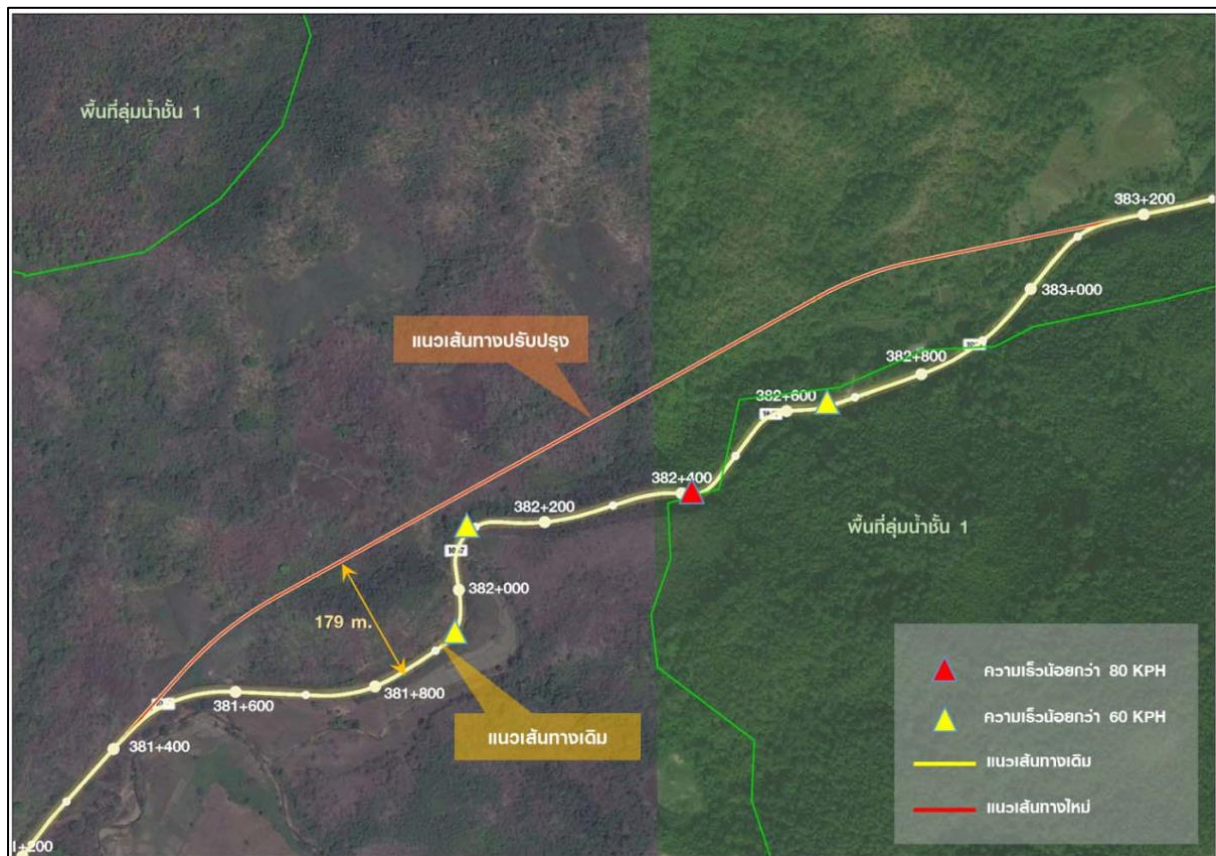
- **ช่วงที่ 2 บริเวณ กม.374+700 - กม.376+200 (ตัดแนวใหม่ช่วงที่ 2)** แนวเส้นทางในช่วงนี้ผ่านบริเวณชุมชนบ้านห้วยบ่อตูม มีลักษณะกายภาพค่อนข้างแคบและมีจุดเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง นอกจากนี้แนวเส้นทางส่วนใหญ่ยังอยู่ในพื้นที่อ่างเก็บน้ำน้ำป่าดที่กรมชลประทานได้ทำการศึกษาแล้วจากโครงการศึกษาทบทวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อ่างเก็บน้ำน้ำป่าด อำเภอ น้ำป่าด จังหวัดอุดรดิตถ์ (กรกฎาคม 2560) ซึ่งมีความจำเป็นต้องปรับแนวเส้นทางใหม่ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและรองรับความเร็วได้มากขึ้น รวมถึงลดพื้นที่ช่วงที่ผ่านอ่างเก็บน้ำลดระยะความยาวโครงสร้างสะพาน โดยพิจารณาปรับแนวเส้นทางให้มีลักษณะรูปทรงทางเรขาคณิตที่ดีขึ้น โดยมีระยะทางประมาณ 1.22 กิโลเมตร สามารถลดระยะทางจากเดิมได้ 330 เมตร เวนคืนที่ดินประมาณ 25 ไร่ ซึ่งมีผลกระทบบริเวณจุดเริ่มและสิ้นสุดของการปรับแนว โดยแนวเส้นทางมีความตรงมากขึ้น ทำให้มีความสะดวกสบายในการเดินทางและสามารถใช้ความเร็ว 80 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้อย่างปลอดภัย อีกทั้งแนวเส้นทางไม่ผ่านพื้นที่ชุมชน ซึ่งแนวเส้นทางตัดใหม่ช่วงนี้ กรมชลประทานได้เสนอไว้ในศึกษาทบทวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อ่างเก็บน้ำน้ำป่าด อำเภอ น้ำป่าด จังหวัดอุดรดิตถ์ (ปี 2561) โดยมีการออกแบบเป็นสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำน้ำป่าด 2 แห่ง บริเวณ กม.374+150 และ กม.375+540 โดยยกระดับสะพานอยู่ที่ความสูง +298 ม.รทก. ซึ่งสูงกว่าระดับเก็บกักน้ำสูงสุดของอ่างเก็บน้ำที่ระดับ +288 ม.รทก. รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-2



ที่มา : การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงอุดรดิตถ์ - ตำนานดู

รูปที่ 6-2 ตัดแนวเส้นทางใหม่ช่วงบริเวณ กม.374+700 - กม.376+200(ช่วงที่ 2)

- ช่วงที่ 3 บริเวณ กม.381+400 - กม.383+200 (ตัดแนวใหม่ช่วงที่ 3) แนวเส้นทางในช่วงนี้เป็นพื้นที่ภูเขาที่มีความลาดชันสูง และอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 1A แนวเส้นทางค่อนข้างคดเคี้ยวและมีจุดเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การขยายหรือปรับปรุงแนวเส้นทางเดิมจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 จึงจำเป็นต้องปรับแนวใหม่เพื่อให้มีความปลอดภัยและรองรับความเร็วได้มากขึ้นมีลักษณะรูปทรงทางเรขาคณิตที่ดีขึ้น โดยแนวเส้นทางที่ปรับใหม่มีระยะทาง 1.67 กิโลเมตร สามารถลดระยะทางจากเดิมได้ 126 เมตร เว้นคืนที่ดินประมาณ 43.50 ไร่ โดยแนวเส้นทางมีความตรงมากขึ้น ทำให้มีความสะดวกสบายในการเดินทางและสามารถใช้ความเร็ว 80 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้อย่างปลอดภัย อีกทั้งแนวเส้นทางไม่ผ่านพื้นที่ชุมชน ซึ่งแนวเส้นทางตัดใหม่ช่วงนี้ได้ปรับแนวให้เลี่ยงพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-3



ที่มา : การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงอุดรดิตถ์ - ด้านภูตู

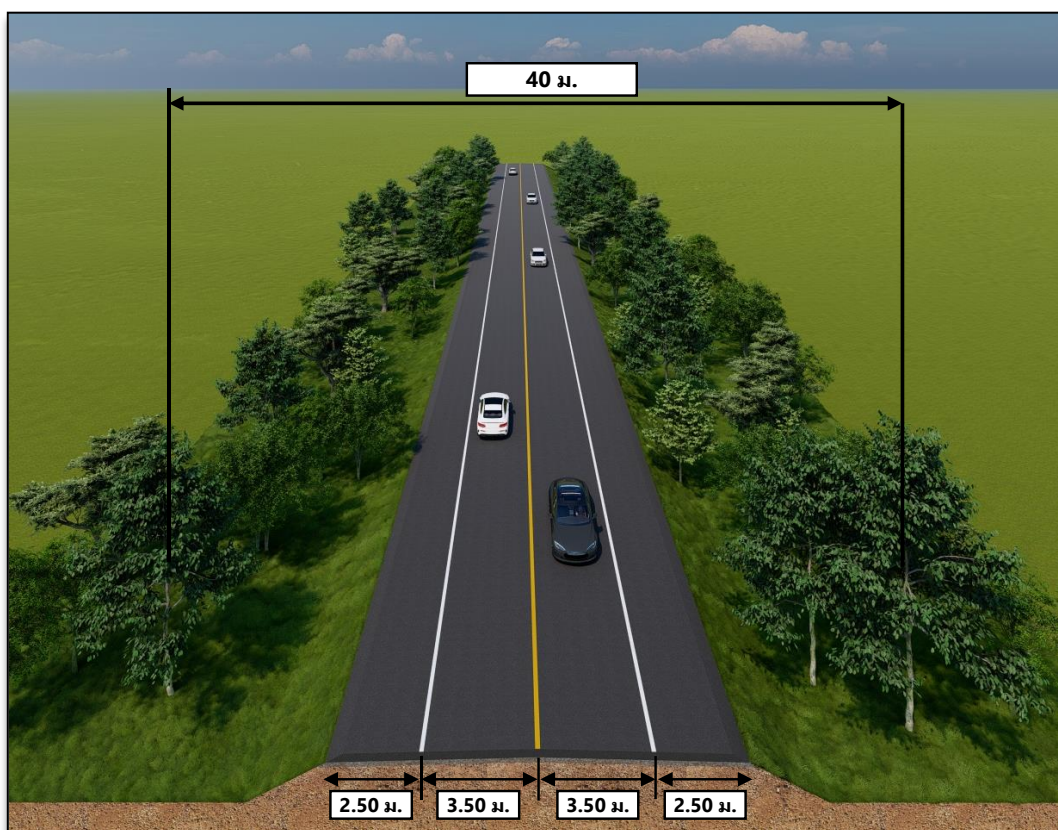
รูปที่ 6-3 ตัดแนวเส้นทางใหม่ช่วงบริเวณ กม.381+400 - กม.383+200 (ช่วงที่ 3)

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Report) โครงการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 117 บริเวณ กม.371+300 ถึง กม.383+500 รวมระยะทาง 12.2 กิโลเมตร พบว่าเข้าข่ายที่ต้องดำเนินการจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 โดยรายงาน EIA ได้รับมติให้ความเห็นชอบรายงานฯ ดังหนังสือ เลขที่ ทส 1010.4/9839 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ.2564 ดังนั้น การศึกษาของโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำป่าด - บ.ภูตู ช่วง กม.343+554 - กม.396+784 ที่ปรึกษาจะพิจารณาใช้แนวเส้นทางตัดใหม่ บริเวณ กม.374+700 - กม.376+200 (ช่วงที่ 2) และบริเวณ กม.381+400 - กม.383+200 (ช่วงที่ 3) ตามมติเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Report) ดังกล่าว เพื่อดำเนินการศึกษาและออกแบบในรายละเอียดต่อไป

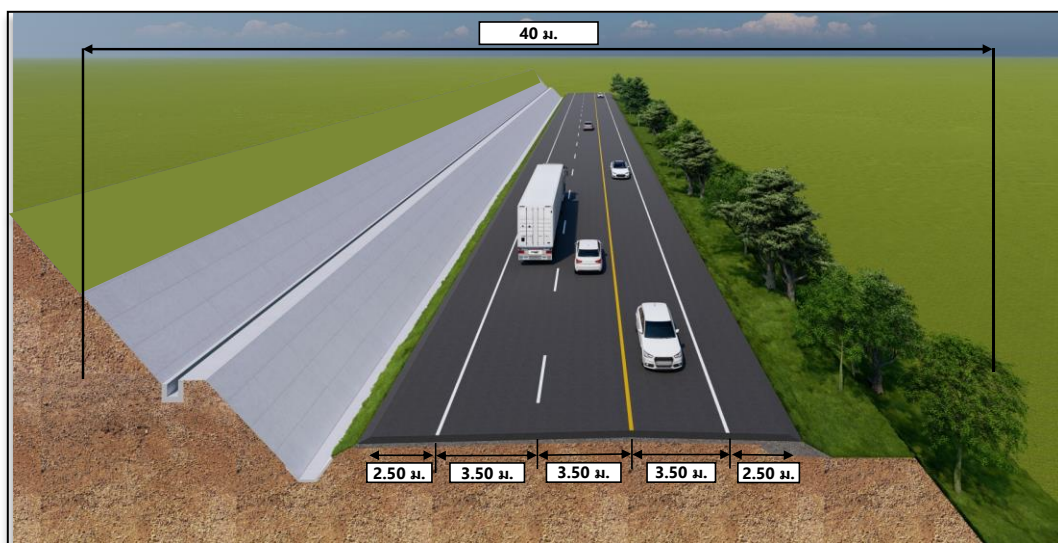
6.2 การคัดเลือกรูปตัดถนนโครงการ

รูปตัดทั่วไปของถนนโครงการจะออกแบบเป็นถนนระดับพื้น ประกอบด้วย ถนนช่วงนอกชุมชน มีขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง เป็นช่วงที่ผ่านพื้นที่ราบทั่วไป มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.5 เมตร และไหล่ทางด้านนอก 2.5 เมตร ตามมาตรฐานชั้นทาง ขั้นที่ 1 ใช้เขตทางถนนกว้าง 40 เมตร และถนนช่วงที่ผ่านพื้นที่ลาดชันเชิงภูเขามีขนาด 3 ช่องจราจร โดยมี 2 ช่องจราจรหลัก และมี 1 ช่องจราจรใต้เขาสำหรับรถบรรทุก เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจรบนช่องจราจรหลัก มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตรไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ตามมาตรฐานชั้นทาง ขั้นที่ 1 ใช้เขตทางถนนกว้าง 40 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-4 และรูปที่ 6-5

อย่างไรก็ตามสำหรับรูปแบบการพัฒนาโครงการบริเวณช่วงเขตชุมชน รูปแบบถนนควรมีขนาด 4 ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่ต้องผ่านพื้นที่ชุมชน เพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชุมชนสองข้างทาง โดยที่ปรึกษาจะทำการศึกษารูปแบบทางเลือกการพัฒนาถนนของโครงการ และพิจารณาเปรียบเทียบข้อดี ข้อเสีย เพื่อใช้ในการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมต่อไป



รูปที่ 6-4 รูปตัดถนนทั่วไป 2 ช่องจราจร



รูปที่ 6-5 รูปตัดถนนทั่วไป 3 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรใต้เขาสำหรับรถบรรทุก)

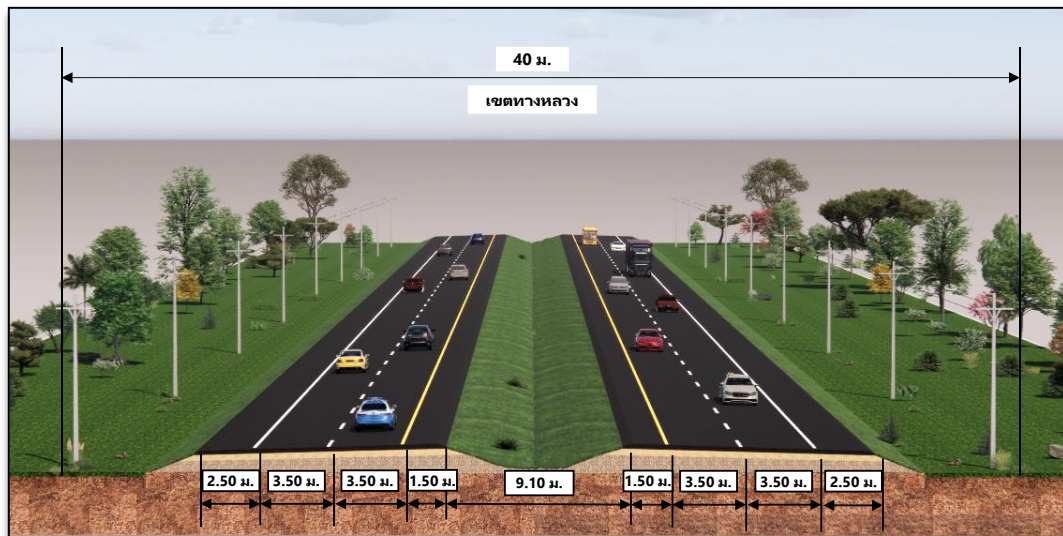
6.3 การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

(1) รูปแบบการพัฒนาโครงการบริเวณช่วงเขตชุมชน

จากการพิจารณาปริมาณจราจร ลักษณะของถนน ความกว้างเขตทาง และสภาพพื้นที่โครงการที่ปรึกษาได้กำหนดรูปแบบทางเลือกในการพัฒนา 3 รูปแบบ ประกอบด้วย 1) เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) 2) เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) 3) เกาะกลางแบบยก (Raised Median) และมีทางเท้า ที่ปรึกษาได้พิจารณาเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสีย รวมถึงจะทำการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมต่อไป โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1.1) รูปแบบทางเลือกที่ 1 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

รูปแบบนี้เป็นการออกแบบถนนให้มีขนาด 4 ช่องจราจร โดยมีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ด้านในกว้าง 1.50 เมตร และมีเกาะกลางแบบกดเป็นร่องกว้าง 9.10 เมตรเพื่อแบ่งทิศทางการจราจร ดังแสดงรูปที่ 6-6

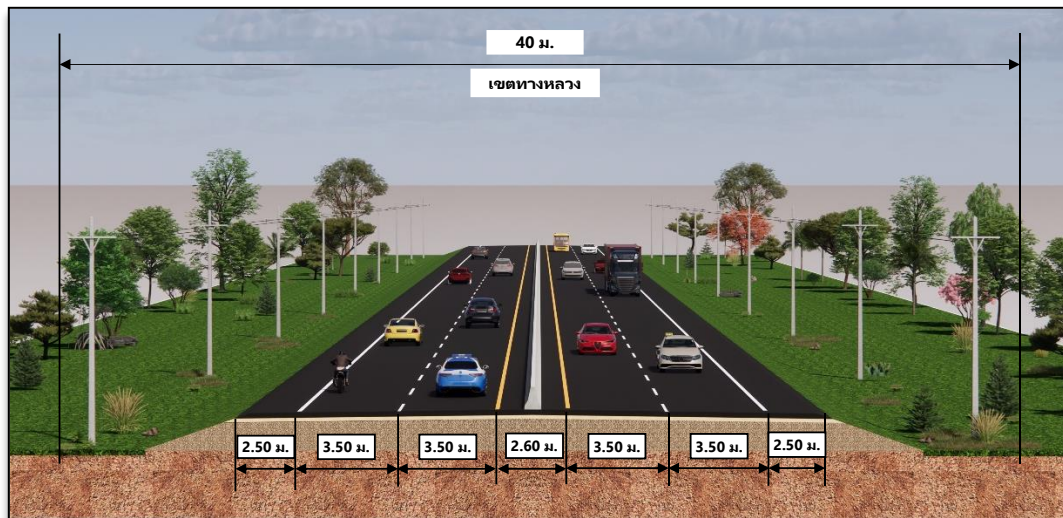


รูปที่ 6-6 รูปตัดถนนเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

ข้อดี	ข้อเสีย
- มีค่าก่อสร้างปานกลาง - สามารถป้องกันอุบัติเหตุการเสียหลัก - ข้ามเกาะกลางและเกิดการชนประสานงานได้ - สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอลีี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้สะดวก - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างไม่สูงมาก เนื่องจากแนวถนนใหม่บางส่วนก่อสร้างทับซ้อนแนวถนนเดิม ทำให้จัดจราจรได้ง่าย - ผลกระทบต่อการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าในเขตทางเดิมน้อย - สามารถการระบายน้ำช่วงทางโค้งได้	- ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต - รูปแบบนี้ทำให้ต้องสูญเสียต้นไม้ด้านข้างถนนมาก - ป้องกันการละเมิดใช้เกาะกลางได้ไม่ดี มีโอกาสที่รถขับขึ้นข้ามฝั่งและทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ - สามารถใช้เกาะกลางเป็นที่พักรอของคนเดินข้ามถนนได้ แต่มีความสะดวกและความปลอดภัยน้อยกว่าเกาะกลางแบบยก - มีการรื้อผิวจราจรเดิมมากที่สุด - มีพื้นที่เกาะกลางกว้างมากทำให้มีการบำรุงรักษามากที่สุด - การระบายน้ำข้างทางจัดการได้ยาก

(1.2) รูปแบบทางเลือกที่ 2 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

รูปแบบนี้เป็นการออกแบบถนนให้มีขนาด 4 ช่องจราจร โดยมีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ด้านในกว้าง 1.0 เมตร และเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) กว้าง 0.60 เมตร เพื่อแบ่งทิศทางการจราจร ดังแสดงรูปที่ 6-7

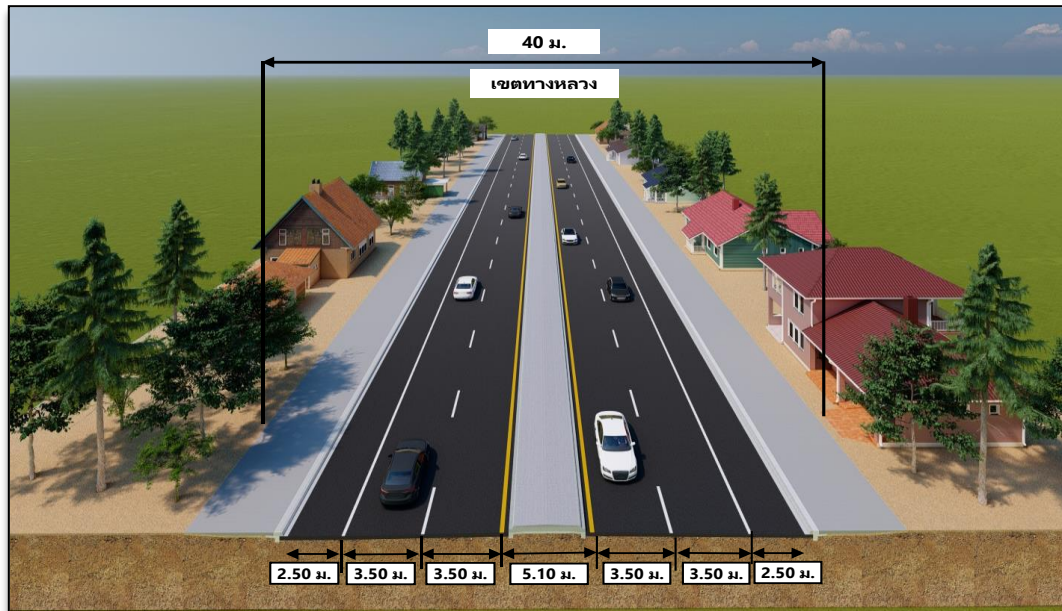


รูปที่ 6-7 รูปตัดถนนเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

ข้อดี	ข้อเสีย
- มีค่าก่อสร้างน้อยที่สุด - ป้องกันการละเมิดใช้เกาะกลางได้ดี - สามารถป้องกันอุบัติเหตุการเสียหลักข้ามเกาะกลางและเกิดการชนประสานงานได้ดี - มีการรื้อผิวจราจรเดิมน้อยที่สุด - ผลกระทบต่อการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าในเขตทางเดิมน้อยที่สุด - รูปแบบนี้สูญเสียต้นไม้ด้านข้างถนนน้อยที่สุด - มีพื้นที่เกาะกลางน้อยทำให้มีการบำรุงรักษาต่ำ	- ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต - มีพื้นที่เกาะกลางน้อยและต้องเจาะช่องกำแพงคอนกรีตสำหรับพักรถของคนเดินข้ามถนน ทำให้ความสะดวกและความปลอดภัยน้อยกว่าเกาะกลางแบบยก - การใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถทำได้ไม่สะดวก - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างสูงมาก เนื่องจากแนวถนนใหม่ส่วนใหญ่ก่อสร้างทับซ้อนแนวถนนเดิมทำให้จราจรได้ยาก - การระบายน้ำช่วงทางโค้งทำได้ยาก อาจมีเศษวัสดุอุดตันบริเวณช่องระบายน้ำ - การระบายน้ำข้างทางจัดการได้ยาก

(1.3) รูปแบบทางเลือกที่ 3 เกาะกลางแบบยก(Raised Median) พร้อมทางเท้า

รูปแบบนี้เป็นการออกแบบถนนให้มีขนาด 4 ช่องจราจร โดยมีความกว้างช่องจราจร ช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร พร้อมทางเท้าและมีเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร เพื่อแบ่งทิศทางการจราจร ดังแสดงรูปที่ 6-8



รูปที่ 6-8 รูปตัดถนนเกาะกลางแบบยก (Raised Median) พร้อมทางเท้า

ข้อดี	ข้อเสีย
- มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต - ป้องกันการละเมิดใช้เกาะกลางได้ - สามารถป้องกันอุบัติเหตุการเสียหลักข้ามเกาะกลางและเกิดการชนประสานงานได้ - สามารถใช้เกาะกลางเป็นที่พักรถของรถคนเดินข้ามถนนได้สะดวกสบายและมีความปลอดภัย - สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้สะดวก - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างไม่สูง เนื่องจากแนวถนนใหม่ส่วนน้อยก่อสร้างทับซ้อนแนวถนนเดิม ทำให้จัดจราจรได้ง่าย - การระบายน้ำข้างทางจัดการได้ง่าย เนื่องจากมีระบบทางเท้ารองรับ	- มีค่าก่อสร้างสูงที่สุด - รูปแบบนี้มีการรื้อผิวจราจรเดิมมาก - รูปแบบนี้ทำให้ต้องสูญเสียต้นไม้ด้านข้างถนนมาก - ผลกระทบต่อการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าในเขตทางเดิมมาก - การระบายน้ำช่วงทางโค้งทำได้ยาก - มีพื้นที่เกาะกลางกว้างทำให้มีการบำรุงรักษามาก

(2) หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบ

การคัดเลือกรูปแบบของเกาะกลางของโครงการ ประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยการกำหนดค่าน้ำหนักคะแนนในแต่ละปัจจัยของการคัดเลือกรูปแบบเกาะกลาง แบ่งตามความสำคัญของแต่ละปัจจัย โดยกำหนดให้ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร 40 คะแนน ปัจจัยด้านการลงทุน 30 คะแนน และปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 30 คะแนน ส่วนการให้น้ำหนักความสำคัญในระดับปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยมีดังนี้

ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน) เช่น

- ความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต
- ความปลอดภัยของรถทางตรง
- การกลับรถและการเลี้ยว
- การละเมิดการใช้เกาะกลาง
- การระบายน้ำบนผิวจราจร

ด้านการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- ด้านราคาค่าก่อสร้าง
- ด้านการซ่อมบำรุงรักษา

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน) เช่น

- ความปลอดภัยของคนข้ามถนนและคนเดินเท้า
- ผลกระทบผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

7.1 เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 กำหนดว่าทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังตารางที่ 7-1 ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

ผลจากการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.371+300 ถึง กม.383+500 รวมระยะทางประมาณ 12.20 กิโลเมตร ได้มีการจัดทำรายงาน EIA เสนอ สผ. เนื่องจากตัดผ่านพื้นที่ที่ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 โดยได้รับมติให้ความเห็นชอบรายงานฯ ดังกล่าว ลงมติหนังสือ เลขที่ ทส 1010.4/9839 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ.2564

ส่วนแนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.343+554 ถึง กม.371+300 และกม.383+500 ถึง กม.396+784 ที่ยังไม่มีจัดทำรายงาน EIA จากการตรวจสอบระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) และหนังสือตอบกลับ จาก สผ. เลขที่ ทส.1008.6/9760 ลงวันที่ 18 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการบางบริเวณตัดผ่านพื้นที่ ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

ตารางที่ 7-1

ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น*
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับ จากสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 11 (พิษณุโลก) ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 0913.5/5206 ลงวันที่ 30 เมษายน 2568 พบว่า พื้นที่ศึกษา ข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการซ้อนทับกับ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าน้ำปาด
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยาน แห่งชาติ	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับ จากสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 11 (พิษณุโลก) ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 0913.5/5206 ลงวันที่ 30 เมษายน 2568 พบว่า แนว เส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร ไม่ได้ตัดผ่าน พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
	20.3 พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และหนังสือตอบกลับ จาก สผ. เลขที่ ทส.1008.6/9760 ลงวันที่ 18 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2
	20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า แนวเส้นทาง โครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ดังกล่าว
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจาก ระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า แนวเส้นทาง โครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ดังกล่าว

ตารางที่ 7-1

ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น (ต่อ)

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น*
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 0609/4416 ลงวันที่ 24 กรกฎาคม 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 2 กิโลเมตร <u>ไม่ได้</u> ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่แหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส1003.2/9834 ลงวันที่ 22 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้แหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 1 กิโลเมตร <u>ไม่ได้</u> ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ดังกล่าว
33	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า แนวเส้นทางโครงการ <u>ไม่ได้</u> ตัดผ่านพื้นที่ดังกล่าว

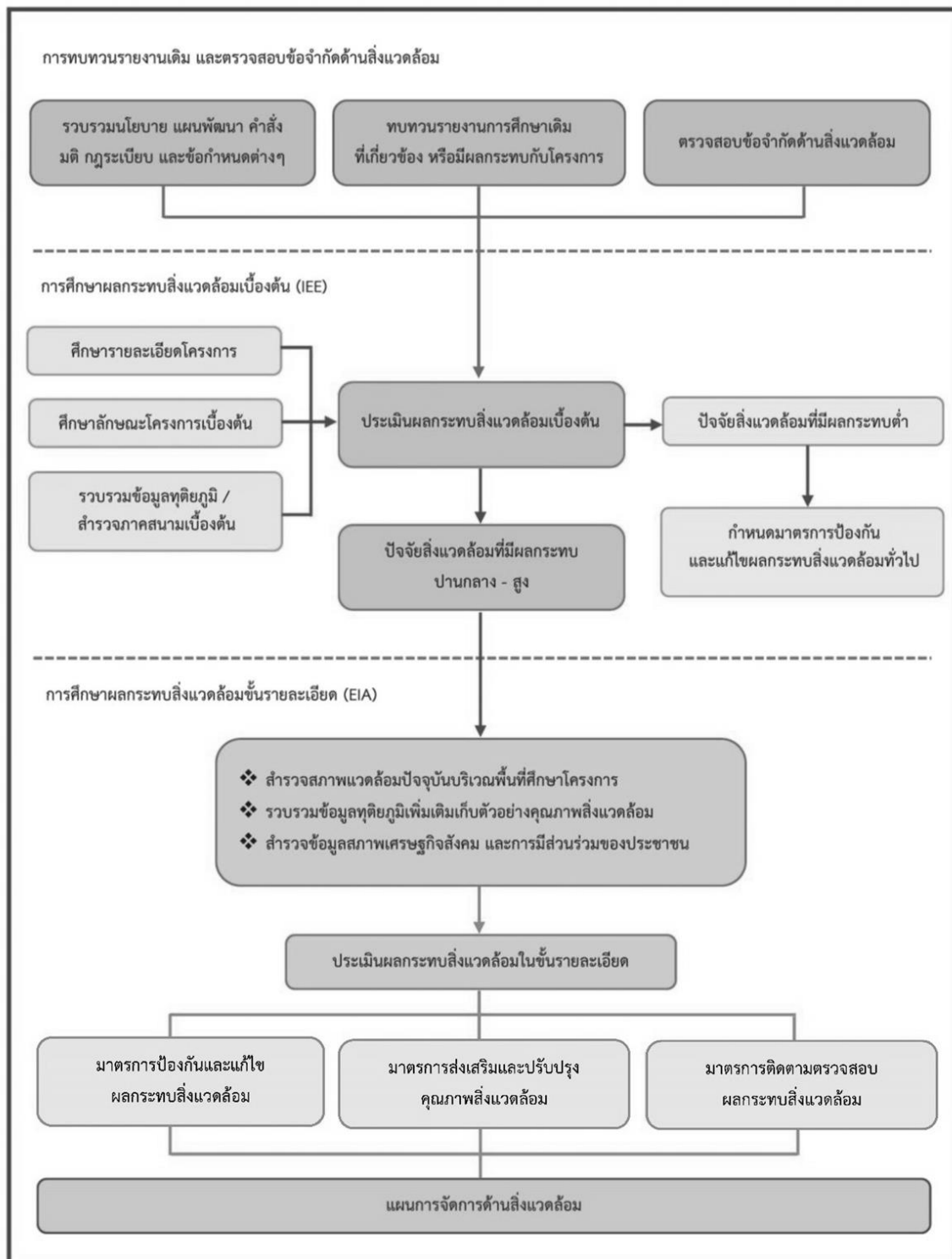
หมายเหตุ: *อยู่ระหว่างการตรวจสอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

7.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการจะเริ่มจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อประกอบการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) (ดังรูปที่ 7-1) โดยมีรายละเอียดดังนี้

7.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และในระยะ 1 กิโลเมตร สำหรับศึกษาด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติพบชุมชนพื้นที่อ่อนไหวจำนวน 66 แห่ง ดังตารางที่ 7-2



ที่มา : แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของ สผ.

รูปที่ 7-1 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ



ตารางที่ 7-2
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		พิกัด (47P)		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
1	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	เด่นเหล็ก	หมู่ที่ 4 บ้านต้นม่วง	ชุมชน		343+800	691979	1976277	307
2	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	วัดสองห้อง	ศาสนสถาน		343+933	691404	1976089	305
3	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	บ้านสองห้อง	ชุมชน		344+068	691496	1976232	259
4	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	โรงเรียนวัดหนองหิน	สถานศึกษา		344+236	691464	1976540	85
5	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	หมู่ที่ 3 บ้านนาแข	ชุมชน		345+444	691957	1977511	117
6	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	วัดโพธิ์ชัย	ศาสนสถาน		345+558	692086	1977507	199
7	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	หมู่ที่ 5 บ้านนาไริเดียว	ชุมชน		345+922	692271	1977873	64
8	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	โรงเรียนบ้านนาแข	สถานศึกษา		346+293	692512	1978198	127
9	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	วัดบ้านดิน	ศาสนสถาน		347+011	693188	1978776	437
10	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	หมู่ที่ 2 บ้านดิน	ชุมชน		347+028	692957	1978844	197
11	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	โรงเรียนบ้านดิน	สถานศึกษา		347+103	693148	1978902	379
12	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเลี้ยว	วัดน้อย	ศาสนสถาน		348+318	693304	1980086	266
13	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเลี้ยว	หมู่ที่ 1 บ้านเลี้ยว	ชุมชน		348+725	693240	1980474	106
14	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเลี้ยว	วัดมหาธาตุ	ศาสนสถาน		348+781	693283	1980525	129
15	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเลี้ยว	โรงเรียนชุมชนวัดมหาธาตุ	สถานศึกษา	348+825		693114	1980621	60
16	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเลี้ยว	หมู่ที่ 3 บ้านหัวทุ่ง	ชุมชน		350+364	694031	1981695	434
17	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเลี้ยว	โรงเรียนบ้านหัวทุ่ง	สถานศึกษา		350+466	694055	1981811	370
18	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเลี้ยว	โรงเรียนวัดวังอ้อ	สถานศึกษา		351+369	694584	1982521	256
19	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเลี้ยว	หมู่ที่ 4 บ้านวังอ้อ	ชุมชน		351+413	694558	1982619	165
20	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเลี้ยว	วัดวังอ้อ	ศาสนสถาน		351+415	694580	1982597	196
21	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเลี้ยว	โรงเรียนบ้านห้วยลึก	สถานศึกษา	352+262		695624	1984159	127
22	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเลี้ยว	หมู่ที่ 5 บ้านห้วยลึก	ชุมชน		352+286	695824	1983949	162
23	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเลี้ยว	วัดบ้านห้วยลึก	ศาสนสถาน	353+181		695607	1984049	53



ตารางที่ 7-2
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		พิกัด (47P)		ระยะทาง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
24	อุดรดิตถ์	ปากทา	บ้านเสี้ยว	หมู่ที่ 6 บ้านไม้พัฒนา	ชุมชน		354+496	696558	1984961	128
25	อุดรดิตถ์	ปากทา	สองคอน	หมู่ที่ 6 บ้านใหม่จำปี	ชุมชน	354+901		696294	1985391	299
26	อุดรดิตถ์	ปากทา	สองคอน	หมู่ที่ 1 บ้านวังกอง	ชุมชน		355+700	697210	1986020	177
27	อุดรดิตถ์	ปากทา	สองคอน	วัดวังกอง	ศาสนสถาน		356+052	697282	1986360	119
28	อุดรดิตถ์	ปากทา	สองคอน	โรงเรียนวัดวังกอง	สถานศึกษา		356+621	697520	1986878	149
29	อุดรดิตถ์	ปากทา	สองคอน	หมู่ที่ 7 บ้านห้วยไผ่เขียว	ชุมชน		357+260	697683	1987507	97
30	อุดรดิตถ์	ปากทา	สองคอน	วัดสวางหนองบัว	ศาสนสถาน		357+500	697677	1987811	99
31	อุดรดิตถ์	ปากทา	สองคอน	โรงเรียนบ้านไร่นาคก	สถานศึกษา	358+934		696285	1988681	333
32	อุดรดิตถ์	ปากทา	สองคอน	หมู่ที่ 9 บ้านเฉลิมราชย์	ชุมชน	358+954		696338	1988732	267
33	อุดรดิตถ์	ปากทา	สองคอน	หมู่ที่ 2 บ้านโพธิ์	ชุมชน	359+401		697176	1989274	277
34	อุดรดิตถ์	ปากทา	สองคอน	หมู่ที่ 4 บ้านสุน	ชุมชน	360+702		696829	1990408	306
35	อุดรดิตถ์	ปากทา	สองคอน	หมู่ที่ 3 บ้านสอนคอน	ชุมชน	361+206		97673	1990764	305
36	อุดรดิตถ์	ปากทา	ปากทา	หมู่ที่ 6 บ้านโพธิ์ธาตุ	ชุมชน	362+109		698290	1990974	138
37	อุดรดิตถ์	ปากทา	ปากทา	วัดโพธิ์เตี้ย	ศาสนสถาน		362+169	698512	1990744	51
38	อุดรดิตถ์	ปากทา	ปากทา	ชุมชนบ้านบุง	ชุมชน		362+201	698924	1990718	105
39	อุดรดิตถ์	ปากทา	ปากทา	หมู่ที่ 9 บ้านวังขวัญ	ชุมชน	362+203		698541	1990856	112
40	อุดรดิตถ์	ปากทา	ปากทา	โรงเรียนวัดวังขวัญ	สถานศึกษา		362+336	698678	1990625	133
42	อุดรดิตถ์	ปากทา	ปากทา	ชุมชนบ้านวังขวัญ	ชุมชน		362+403	698875	1990647	110
41	อุดรดิตถ์	ปากทา	ปากทา	วัดวังขวัญ	ศาสนสถาน		362+545	698899	1990766	33
43	อุดรดิตถ์	ปากทา	ปากทา	หมู่ที่ 1 บ้านปากทา	ชุมชน	362+801		699191	1990960	135
44	อุดรดิตถ์	ปากทา	ปากทา	โรงเรียนวัดโพธิ์ชัย	สถานศึกษา		363+166	699350	1991321	177
45	อุดรดิตถ์	ปากทา	ปากทา	วัดโพธิ์ชัย	ศาสนสถาน		363+219	699480	1991395	318
46	อุดรดิตถ์	ปากทา	ปากทา	โรงพยาบาลปากทา	สถานพยาบาล		363+354	699380	1991517	238



ตารางที่ 7-2
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		พิกัด (47P)		ระยะทาง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
47	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	หมู่ที่ 11 บ้านนาข้างโตน	ชุมชน	365+601		700137	1993413	135
48	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	หมู่ที่ 2 บ้านนาหน้า	ชุมชน		366+021	700376	1993812	145
49	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	วัดนาหน้า	ศาสนสถาน		366+051	700631	1993658	157
50	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	โรงเรียนบ้านนาหน้า	สถานศึกษา		366+189	700676	1993816	97
51	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	โรงเรียนบ้านกกตอง	สถานศึกษา		367+815	701113	1995365	46
52	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	วัดกกตอง	ศาสนสถาน	368+167		700612	1995577	351
53	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	หมู่ที่ 7 บ้านฟากนา	ชุมชน		368+200	701714	1995380	218
54	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	หมู่ที่ 3 บ้านกกตอง	ชุมชน		368+402	701183	1995809	153
55	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	โรงเรียนบ้านนาไพร	สถานศึกษา		369+110	701760	1996042	232
56	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	หมู่ที่ 4 บ้านนาไพร	ชุมชน		369+201	701842	1996208	142
57	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	หมู่ที่ 10 บ้านดงต้นผึ้ง	ชุมชน		369+801	702193	1996520	113
58	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	วัดนาไพร	ศาสนสถาน		369+500	702051	1996368	70
59	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	หมู่ที่ 8 บ้านห้วยบ่อตูม	ชุมชน	375+503		706722	1998948	103
60	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	หมู่ที่ 5 บ้านห้วยกานเหลือง	ชุมชน	378+031		709716	2002643	108
61	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	โรงเรียนบ้านห้วยกานเหลือง	สถานศึกษา		378+993	709797	2000415	136
62	อุดรดิตถ์	บ้านโคก	ม่วงเจ็ดต้น	หมู่ที่ 1 บ้านห้วยน้อยกา	ชุมชน	386+222		715610	2003433	105
63	อุดรดิตถ์	บ้านโคก	ม่วงเจ็ดต้น	โรงเรียนดชด. ศึกษาสงเคราะห์	สถานศึกษา	386+360		715876	2003467	248
64	อุดรดิตถ์	บ้านโคก	ม่วงเจ็ดต้น	หมู่ที่ 6 บ้านข้าผากาม	ชุมชน		388+497	717708	2002730	46
65	อุดรดิตถ์	บ้านโคก	ม่วงเจ็ดต้น	หมู่ที่ 4 บ้านห้วยยศ	ชุมชน		393+577	721743	2003201	150
66	อุดรดิตถ์	บ้านโคก	ม่วงเจ็ดต้น	โรงเรียนบ้านห้วยยศ	สถานศึกษา	393+580		721766	2003412	61

หมายเหตุ : ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์

ที่มา : ทั่วประเทศ, 2568

7.4 ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา

ในช่วงที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลสถิติภูมิของสภาพแวดล้อมปัจจุบัน และสำรวจภาคสนามเบื้องต้น เพื่อนำมาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ร่วมกับรายละเอียดโครงการเบื้องต้นด้านวิศวกรรม โดยมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษาครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 29 ปัจจัยตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 9: พฤศจิกายน 2567)

ผลการศึกษาเบื้องต้น พบว่า มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ อย่างมีนัยสำคัญ (ผลกระทบปานกลางถึงสูง) จำนวน 23 ปัจจัย ได้แก่ 1) ทรัพยากรดิน 2) ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย 3) น้ำผิวดิน 4) อากาศและบรรยากาศ 5) เสียง 6) ความสั่นสะเทือน 7) นิเวศวิทยาทางบก 8) นิเวศวิทยาทางน้ำ 9) การคมนาคมขนส่ง 10) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 11) การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ 12) การเกษตรกรรม 13) การใช้ที่ดิน 14) เศรษฐกิจ-สังคม 15) การโยกย้ายและการเวนคืน 16) การสาธารณสุข 17) อาชีวอนามัย 18) อุบัติเหตุและความปลอดภัย 19) ความปลอดภัยในสังคม 20) สุขภาพ 21) ผู้ใช้ทาง 22) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม และ 23) สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ (ดังแสดงในตารางที่ 7-3)



ตารางที่ 7-3

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ประเด็นศึกษา	ระดับของผลกระทบเบื้องต้น
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ		
1.1 ภูมิสารสนเทศ	- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	ไม่มีผลกระทบเนื่องจากการดำเนินการดำเนินงานในเขตทางเดิมและไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ
1.2 ทรัพยากรดิน	- การสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดิน	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากการขุดนำดินออก อาจทำให้เกิดการสูญเสียดินหรือเคลื่อนย้ายดินเดิม แต่จะมีปริมาณดินที่ถูกเคลื่อนย้ายออกเฉพาะดินบริเวณเขตทางเท่านั้น
	- การปนเปื้อนในดิน	ผลกระทบต่ำ โดยจะเกิดในกรณีรั่วไหลของน้ำมันและน้ำมันหล่อลื่น รวมทั้งน้ำเสีย หรือสิ่งปฏิกูลปนเปื้อนลงดิน เท่านั้น
	- การชะล้างพังทลายของดิน	ผลกระทบปานกลางโดยเฉพาะบริเวณก่อสร้างผ่านพื้นที่สูง แต่เป็นผลชั่วคราวในระยะก่อสร้างเท่านั้น
	- การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพดินและการทรุดตัวของดิน	ไม่มีผลกระทบเนื่องจากการก่อสร้างฐานรากสะพาน หรือโครงสร้างจะเจาะผ่านชั้นดินเหนียวหรือชั้นหินชั้นแรกซึ่งไม่เป็นโพรงที่จะเกิดการยุบตัว
1.3 ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	- โครงสร้าง ลักษณะทางธรณีวิทยา	ไม่มีผลกระทบเนื่องจากจะไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างและลักษณะทางธรณีวิทยาทั้งทางตรงและทางอ้อม
	- ธรณีพิบัติภัยเช่น การเกิดแผ่นดินไหว ดินถล่ม หินถล่ม เป็นต้น	ผลกระทบสูงเนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสได้รับความรุนแรงจากแผ่นดินไหวในระดับแรงมาก
1.4 น้ำผิวดิน	- อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการรื้อย้ายต่างๆ และกิจกรรมการก่อสร้างอาจทำให้เกิดขวางการไหลของน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน หรือการเปิดหน้าดินอาจมีชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำได้
	- คุณภาพน้ำผิวดิน	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการรื้อย้ายต่างๆ และกิจกรรมการก่อสร้างจะทำให้เพิ่มความขุ่นของน้ำ รวมถึงคุณภาพน้ำในด้านอื่นๆ
1.5 น้ำใต้ดิน	- อุทกวิทยาน้ำใต้ดิน	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านแหล่งน้ำใต้ดิน
	- คุณภาพน้ำใต้ดิน	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านแหล่งน้ำใต้ดิน



ตารางที่ 7-3

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ประเด็นศึกษา	ระดับของผลกระทบเบื้องต้น
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)		
1.6 น้ำทะเล	- ลักษณะทางสมุทรศาสตร์	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านน้ำทะเล
	- คุณภาพน้ำทะเล	ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านน้ำทะเล
1.7 อากาศและบรรยากาศ	- การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสาร	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างจะก่อให้เกิดฝุ่นละออง และมลสารต่างๆ แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
	- การเพิ่มขึ้นของมลพิษ เช่น CO และ NO ₂ เป็นต้น	
1.8 เสียง	- เสียงรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างจะก่อให้เกิดเสียงดังกับบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ประชิดแนว แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
1.9 ความสั่นสะเทือน	- ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมของโครงการ	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างจะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนกับบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ประชิดแนว แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ		
2.1 นิเวศวิทยาทางบก	- การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางนิเวศวิทยาทางบก	ผลกระทบระดับปานกลางเนื่องจากจะมีต้นไม้ที่ถูกย้ายออก และจะกระทบต่อแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ในระบบนิเวศได้เช่นกัน
	- พืชในระบบนิเวศ และการประเมินมวลชีวภาพของไม้ รวมทั้งประเมินค่าความสูญเสียการกักเก็บคาร์บอนในพืช (ถ้ามี)	
	- สัตว์ในระบบนิเวศ	
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	- การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางนิเวศวิทยาทางน้ำ	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการรื้อย้ายต่างๆ และกิจกรรมการก่อสร้างจะทำให้เพิ่มความขุ่นของน้ำ รวมถึงคุณภาพน้ำในด้านอื่นๆ และส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ
	- พืชในระบบนิเวศ	
	- สัตว์ในระบบนิเวศ	
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์		
3.1 น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	- คุณภาพน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	ผลกระทบต่ำเนื่องจากอาจมีการใช้น้ำในพื้นที่บางในกิจกรรมของบ้านพักคนงานเท่านั้น
	- ปริมาณและความเพียงพอของน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	



ตารางที่ 7-3

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ประเด็นศึกษา	ระดับของผลกระทบเบื้องต้น
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ)		
3.2 การคมนาคมขนส่ง	- การกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคม	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากจะมีการปิดกั้นช่องทางเดินรถขณะก่อสร้างแต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
	- ระดับการให้บริการ	
	- การชำรุดเสียหายของเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุ	
3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	- การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	ผลกระทบปานกลาง เนื่องมีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค อาจทำให้ประชาชนไม่สามารถใช้งานได้บางช่วง
3.4 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	- การกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำ	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจมีเศษวัสดุจากการรื้อย้ายและก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำ และกีดขวางการระบายน้ำ
3.5 การเกษตรกรรม	- การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม/ผลผลิตทางการเกษตร	ผลกระทบสูง เนื่องจากอาจมีการเวนคืนพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อปรับแนวเส้นทางโครงการในบางบริเวณ
3.6 นันทนาการ	- การใช้ประโยชน์พื้นที่นันทนาการ/แหล่งท่องเที่ยว	ผลกระทบต่ำ เนื่องจากอาจจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางไปแหล่งนันทนาการได้แต่สามารถใช้เส้นทางอื่นในการสัญจรได้
3.7 การใช้ที่ดิน	- การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากสภาพปัจจุบัน	ผลกระทบสูง เนื่องจากอาจมีการเวนคืนพื้นที่บางส่วนเพื่อปรับแนวเส้นทางโครงการในบางบริเวณ จึงทำให้เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบางบริเวณอย่างถาวร
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต		
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม	- ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน โครงสร้าง ความสัมพันธ์ทางสังคม	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความเดือดร้อนรำคาญ และลดความสัมพันธ์ทางสังคม แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
	- เศรษฐกิจของชุมชนและการประกอบอาชีพ	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากจะกระทบต่อการค้าขายของครัวเรือนที่อยู่ 2 ข้างทาง รวมทั้งเศรษฐกิจของชุมชนจากการปิดกั้นทางเข้าออกร้านค้าแต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน	- การโยกย้ายถิ่นฐาน	ผลกระทบสูง เนื่องจากอาจมีการเวนคืนพื้นที่บางส่วนเพื่อปรับแนวเส้นทางโครงการในบางบริเวณ ซึ่งเป็นการสูญเสียอย่างถาวร
	- การสูญเสียที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	



ตารางที่ 7-3

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ประเด็นศึกษา	ระดับของผลกระทบเบื้องต้น
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)		
4.3 การสาธารณสุข	- การบริการสาธารณสุข เช่น สถานที่ตั้ง จำนวน ความสามารถในการรองรับผู้ป่วย เป็นต้น	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของ ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างและส่งผลกระทบต่อบริการด้านสาธารณสุขของพื้นที่เพิ่มขึ้น
	- สุขภาพอนามัยของคนในชุมชน	
4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- โรคและอุบัติเหตุจากการทำงาน	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากทุกกิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพและ อนามัยของคนงานก่อสร้าง ถ้าขาดความชำนาญ หรืออุปกรณ์ช่วยเหลือที่เหมาะสม
4.5 การแบ่งแยก	- ความสะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชน	ผลกระทบสูง เฉพาะบริเวณที่ถูกเวนคืน ทำให้ชุมชนเกิดการแบ่งแยกอย่างถาวร ความสะดวกสบาย ในช่วงการก่อสร้างลดลง รวมถึงการเดินทางไปสถานที่ต่างๆ เช่น สถานศึกษา หรือ สถานพยาบาล เป็นต้น
	- การเข้าถึงพื้นที่ที่ต้องการ เช่น พื้นที่ชุมชน พื้นที่เกษตรกรรม สถานศึกษา เป็นต้น	
4.6 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	- ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ/จุดที่เสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุ	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากทุกกิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่เพิ่มมากขึ้นได้ โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.7 ความปลอดภัยในสังคม	- การเกิดอาชญากรรม /ความเสียหายต่อชีวิตและ ทรัพย์สิน	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจใช้แรงงานจากต่างพื้นที่ ซึ่งอาจก่อให้เกิด ปัญหาทางสังคมในพื้นที่เพิ่มขึ้นแต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.8 สุขภาพ	- การจัดการขยะมูลฝอย ของเสีย และน้ำเสีย	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากจะมีปริมาณขยะที่เกิดจากการรื้อย้าย หรือของเสียจากบ้านพักคนงาน แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.9 ผู้ใช้ทาง	- ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ส่งผลให้ผู้ใช้งานไม่ได้รับ ความสะดวกสบาย แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.10 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และ มรดกทางวัฒนธรรม	- ความเสียหายต่อโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือนจาก กิจกรรมการก่อสร้างเพิ่มขึ้น และส่งผลกระทบต่อแหล่งศิลปกรรมแต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการ ก่อสร้าง
4.11 สุนทรียภาพและทัศนียภาพ	- ความงดงามของทิวทัศน์ทางธรรมชาติ	ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจการก่อกองเศษวัสดุก่อสร้างขณะก่อสร้าง ทำให้การมองเห็นดูไม่เรียบร้อย อีกทั้งบริเวณพื้นที่โครงการมีแหล่งธรรมชาติที่สวยงาม
	- การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพ/การบดบังทัศนียภาพ	

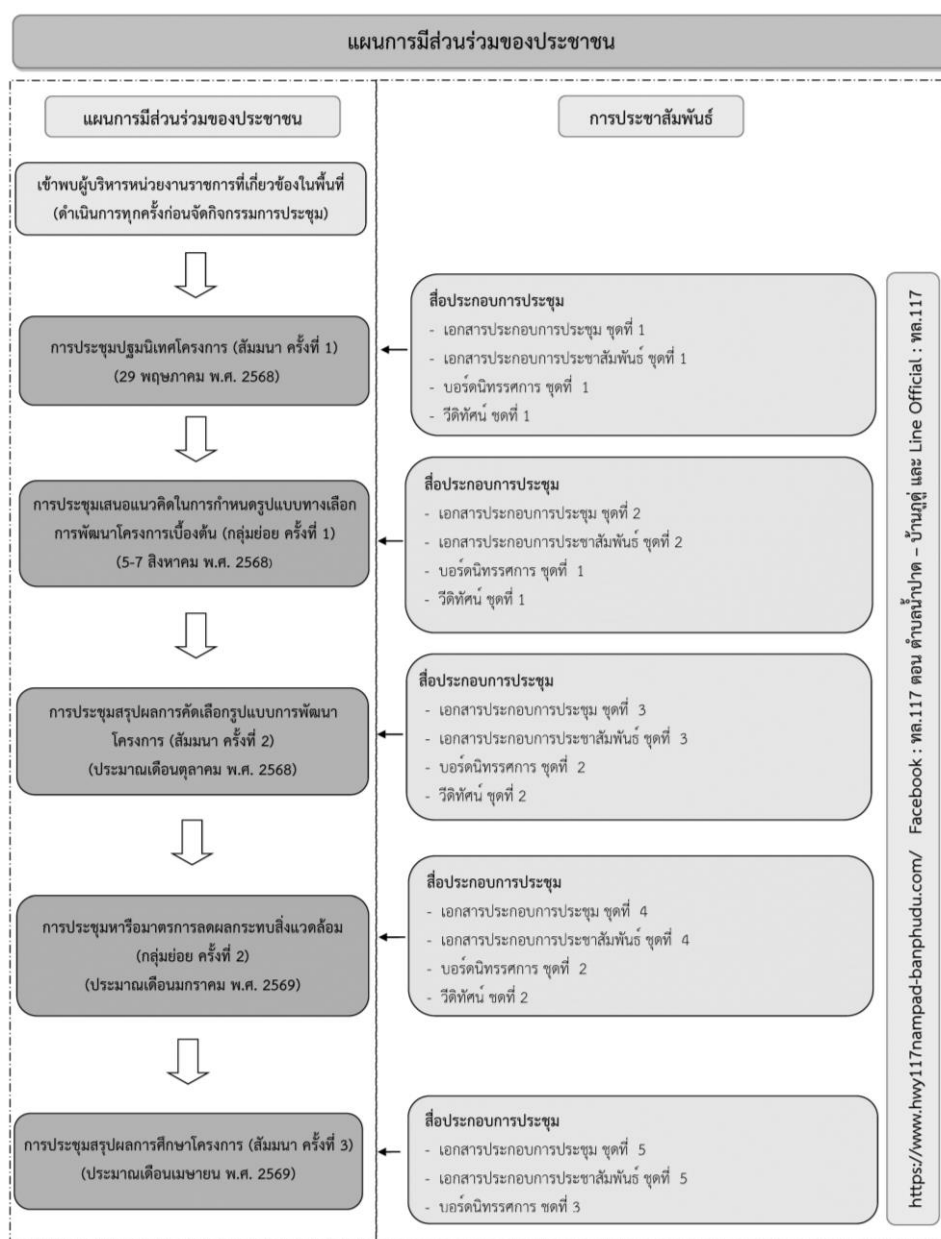
หมายเหตุ : ผลการศึกษาเบื้องต้น ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงหลังจากผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการแล้วเสร็จ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

8. การมีส่วนร่วมของประชาชน

8.1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

การศึกษาโครงการมีการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสีย 7 กลุ่ม ตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 โดยมีแผนการดำเนินงานดังรูปที่ 8-1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

8.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา

8.2.1 การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประสานงานเพื่อเข้าพบหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 7-8 พฤษภาคม 2568 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) โดยการเข้าพบดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แจงรายละเอียดของโครงการ รวมถึงขั้นตอน แนวทางการศึกษา และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกระบวนการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์ดังรูปที่ 8-2

			
รองผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงที่ 2 อุดรธานี	แขวงทางหลวงชนบทจังหวัด อุดรธานี	ผู้อำนวยการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
			
นายอำเภอเมือง	นายอำเภอเมือง	นายอำเภอบ้านดุง	นายกองค์การบริหาร ส่วนตำบลเด่นเหล็ก
			
นายกองค์การบริหาร ส่วนตำบลสองห้อง	ผู้อำนวยการกองช่าง เทศบาลตำบลพาคำ	นายกองค์การบริหาร ส่วนตำบลสองคอน	นายกองค์การบริหาร ส่วนตำบลบ้านเลี้ยว
			
นายกองค์การบริหาร ส่วนตำบลพาคำ	นายกองค์การบริหาร ส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น		

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ

8.2.2 สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ.2568 เวลา 13.00 – 16.30 น. ณ หอประชุมไกรลาสสุทิศ โรงเรียนชุมชนไกรลาสวิทยาคม ตำบลแสนตอ อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี มีผู้เข้าร่วมประชุมไม่นับรวมเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษารวมทั้งสิ้น 149 คน ภาพบรรยากาศการประชุม ดังแสดงในรูปที่ 8-3 โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดังตารางที่ 8-1

ช่วงลงทะเบียน	บรรยากาศการชมบอร์ดนิทรรศการ
กล่าวรายงานการประชุม	กล่าวเปิดการประชุม
มอบของที่ระลึกให้กับประธาน	ถ่ายภาพร่วมกับผู้เข้าร่วมประชุม
ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ	ช่วงรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
- ถนนทางหลวงหมายเลข 117 เป็นเส้นทางที่มีน้ำป่าไหลหลาก พาดผ่าน ขอให้โครงการออกแบบท่อระบายเป็นแบบ Box Culvert ให้สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ - เสนอแนะให้มีการสำรวจสภาพท่อระบายน้ำเดิมของโครงการ	ที่ปรึกษาขอรับประเด็นไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป โดยจะมีผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบระบบระบายน้ำทำการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบันรวมทั้งพิจารณาขนาดของระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝนได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง
เนื่องจากถนนทางหลวงหมายเลข 117 มีสถานีสูบน้ำ 2 แห่ง มีการวาง ท่อน้ำพาดผ่านใต้ถนน ขอให้ออกแบบโดยคำนึงถึงท่อดังกล่าว	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอนี้และจะดำเนินการสำรวจสภาพ พื้นที่และประสานข้อมูลระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ตลอดแนว เส้นทางโครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบในการออกแบบ รายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป
การออกแบบรายละเอียดโครงการขอให้เป็นไปตามมาตรฐาน	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอนี้ และจะดำเนินการศึกษาโครงการตาม ความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบ รายละเอียดให้เป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง ต่อไป
เสนอแนะให้ออกแบบพื้นที่บริเวณข้างทางเป็นแบบ Clear Zone แทนการปลูกต้นไม้	การศึกษาโครงการนี้เป็นสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพ ทางหลวง โดยจะใช้พื้นที่เขตทางเดิม ซึ่งมีความกว้าง 40 เมตร หากมีพิจารณา Clear Zone ระยะความปลอดภัยข้างทางจะทำให้มีผลกระทบด้านเวนคืนพื้นที่เขตทางเพิ่มเติมอย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาจะออกแบบตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง เพื่อความปลอดภัยในการใช้ถนน
ด้านสิ่งแวดล้อม	
ในปัจจุบันบริเวณ หมู่ที่ 5 มีการก่อสร้างอยู่ ต้องการทราบว่า เกี่ยวข้องกับโครงการที่กำลังดำเนินการศึกษาของโครงการ หรือไม่เนื่องจากส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่โดยรอบ เช่น ปัญหาถนนที่อยู่ระดับสูงกว่าตำแหน่งของบ้าน และทำให้เกิดน้ำท่วมบ้านเรือนของประชาชนที่อยู่โดยรอบ การรื้อย้ายท่อน้ำของ หมู่บ้าน และการฝังกลบท่อน้ำของหมู่บ้าน เป็นต้น	ในพื้นที่ก่อสร้างดังกล่าวอยู่นอกพื้นที่ศึกษาของโครงการ โดยแนวทางหลวงอุตรดิตถ์จะดำเนินการตรวจสอบ และแก้ไข ปัญหาต่อไป
- ในช่วงการก่อสร้างขอให้พิจารณาผลกระทบด้านน้ำท่วมของ บ้านเรือนที่อยู่โดยรอบ - การกองเศษวัสดุ กองดิน ควรจัดการให้อยู่ในพื้นที่โครงการ และทำหนังสือแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ทราบในกรณีที่ต้อง ในพื้นที่นอกเขตทางในการกองดิน	ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอดังกล่าวไปประกอบการศึกษา ผลกระทบ และจะกำหนดเป็นมาตรการเพิ่มเติมโดยจะนำเสนอ ผลการศึกษาอีกครั้งในการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะดำเนินการประมาณช่วง เดือนมกราคม พ.ศ.2569
ก่อนการก่อสร้างในทุกครั้ง ขอให้มีการประสานกับหน่วยงาน ในพื้นที่ เพื่อให้ไม่ส่งผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคใน ปัจจุบัน	ปัจจุบันที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการเตรียมประสานขอข้อมูลระบบ สาธารณูปโภคที่อยู่ในเขตทางกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมา ประกอบการออกแบบ และพิจารณาผลกระทบจากการรื้อย้าย ในช่วงการก่อสร้าง สำหรับข้อเสนอนี้ให้มีการประสานงาน ระหว่างการก่อสร้าง ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอดังกล่าวไปกำหนด เป็นมาตรการเพิ่มเติมโดยจะนำเสนอผลการศึกษาอีกครั้ง ในการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะดำเนินการประมาณช่วงเดือนมกราคม พ.ศ.2569

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา(ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ขอให้พิจารณาผลกระทบต่อน้ำที่ของประชาชนที่จะสูญเสียในกรณีที่ต้องทำการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม เนื่องจากมีพื้นที่โดนพื้นที่ปฏิรูปเพื่อการเกษตร หรือพื้นที่ที่นิคมจัดสรรให้ประชาชนได้ทำกิน เพราะจะกระทบทำให้สิทธิในการทำกินของประชาชนลดลง	ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการศึกษา โดยถ้าหากจำเป็นต้องดำเนินการเวนคืนพื้นที่นอกเขตทางเพิ่มเติม ที่ปรึกษาพิจารณาผลกระทบดังกล่าว และกำหนดเป็นมาตรการที่เหมาะสม โดยจะนำเสนอผลการศึกษาก่อนในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะดำเนินการประมาณช่วงเดือนมกราคม พ.ศ.2569

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรม

ศึกษาทบทวนรวบรวมแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องรวบรวมข้อมูลหตุภูมิจราจรและขนส่งสำรวจข้อมูลด้านการจราจรปัจจุบันคาดการณ์ปริมาณจราจรและวิเคราะห์ระดับการให้บริการจราจรสำรวจรายละเอียดภูมิประเทศของโครงการและออกแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design) กำหนดรูปตัดและกำหนดแนวทางเลือกการพัฒนาถนนโครงการ เพื่อพิจารณาข้อดีและข้อเสียของแต่ละแนวทางเลือก กำหนดเกณฑ์คัดเลือกแนวทางที่เหมาะสมที่สุดโดยคำนึงถึงความปลอดภัย ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจการเงินและหลักสิ่งแวดล้อมกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตลอดจนการนำข้อคิดเห็นและเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนมาประกอบการคัดเลือกแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนา

9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อคัดเลือกปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำหรับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA)

9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) และเผยแพร่ข้อมูลตามสถานที่ราชการต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอน้ำปาด ที่ว่าการอำเภอบ้านโคก องค์การบริหารส่วนตำบลเด่นเหล็กองค์การบริหารส่วนตำบลสองห้อง องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเสี้ยวองค์การบริหารส่วนตำบลสองคอนองค์การบริหารส่วนตำบลปากท่า เทศบาลตำบลปากท่าและองค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น
- เตรียมการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
- ประชาสัมพันธ์โครงการโดยการให้ข้อมูลข่าวสารโครงการและสรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ผ่านมาให้ประชาชนในท้องถิ่นได้รับทราบข้อมูลโดยทั่วไป



10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง

สำนักสำรวจออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 02-354-6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร: 0-2354 1034

อีเมล: surveydesign.doh@gmail.com



ด้านวิศวกรรม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1313 (นายนิติ เอียตจ้อย)

โทรสาร : 02-519-5734



ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1401-5 # 138 (นายเจษฎา เกตุเที่ยง)

โทรสาร : 02-509-9109



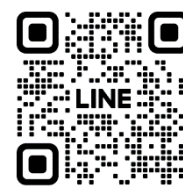
เว็บไซต์โครงการ :

<https://www.hw117nampad-banphudu.com>



Facebook:

ทล.117 ตอน ตำบลน้ำปาด - บ้านภูดู



Line Group :

ทล.117 (กรมทางหลวง)



เอกสารประกอบการประชุม
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ด.น้ำป่าด - บ.ภู

[illegible]