



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

โครงการจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบส่วนต่อขยาย ถนนเลี้ยวเมืองแนวใหม่

ด้านศุลกากรบึงกาฬ - ทล.212 อ.เมือง จ.บึงกาฬ

ความเป็นมาของโครงการ

จังหวัดบึงกาฬ เป็นจังหวัดชายแดนที่มีพื้นที่ติดต่อกับเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ ประเทศลาว ซึ่งมีความสำคัญด้านเศรษฐกิจ ในการสร้างรายได้ที่สำคัญของประเทศทั้งด้านการท่องเที่ยว การค้าชายแดน การนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ และมีแนวโน้มสูงขึ้นในอนาคต เป็นเหตุพลาทำให้เขตชุมชนเมืองที่เป็นย่านการค้าและที่พักอาศัยเกิดการขยายตัวเพิ่มขึ้น และเกิดปัญหาการจราจรติดขัดหลายแห่ง

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินโครงการสำรวจออกแบบถนนสายด้านศุลกากรบึงกาฬ - ทล.222 อ.เมือง จ.บึงกาฬ (ทางเลี้ยวเมืองแนวใหม่) ซึ่งการศึกษา พบว่า แนวสายทางโครงการอยู่บริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเห็นควรสำรวจออกแบบส่วนต่อขยายถนนเลี้ยวเมืองแนวใหม่ แยก ทล.222 - ทล.212 อ.เมือง จ.บึงกาฬ เพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่ง แก้ไขปัญหาจราจรด้วยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และพัฒนาเป็นทางลัด (By Pass) ทางเลี้ยว (Shortcut) ตลอดจนส่งเสริมการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ

แผนพับประชาสัมพันธ์
เมษายน 2568

ดำเนินการศึกษาโดย



บริษัท เอฟซิลอน จำกัด



บริษัท อาร์มี เอ็นจิเนียริ่ง
แอนด์ เอ็นไวรอนเม้นท์ จำกัด



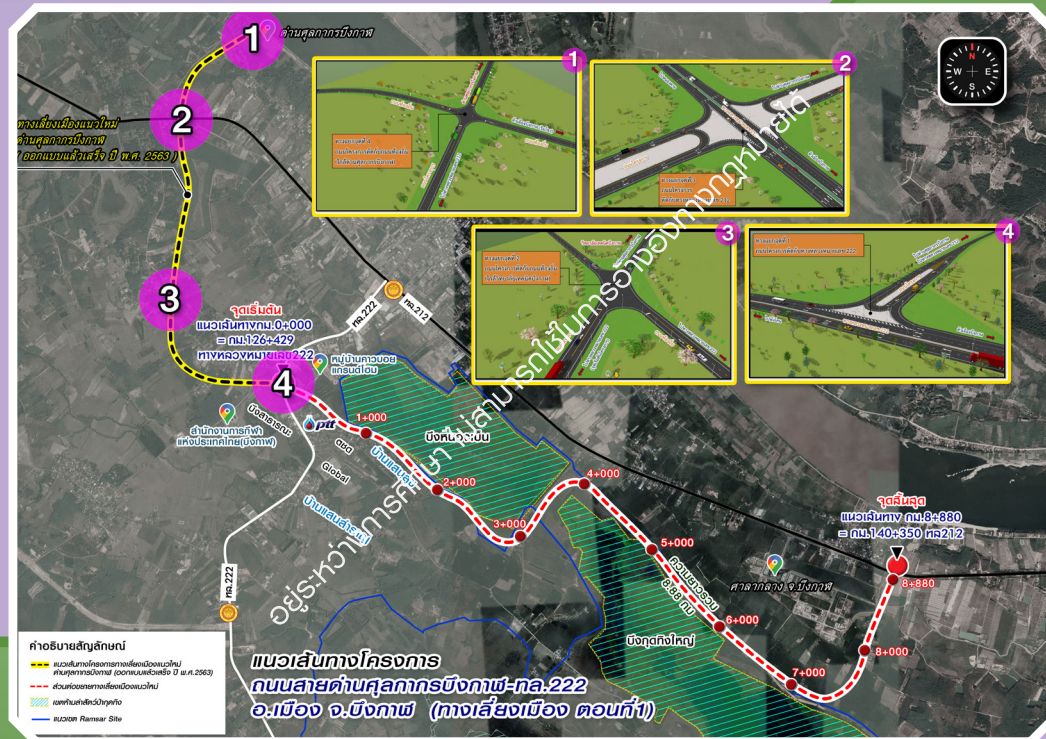
บริษัท เอเชีย แล็บ
แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

เป็นการก่อสร้างแนวเส้นทางใหม่ โดยแบ่งเป็น 2 ตอน ประกอบด้วย

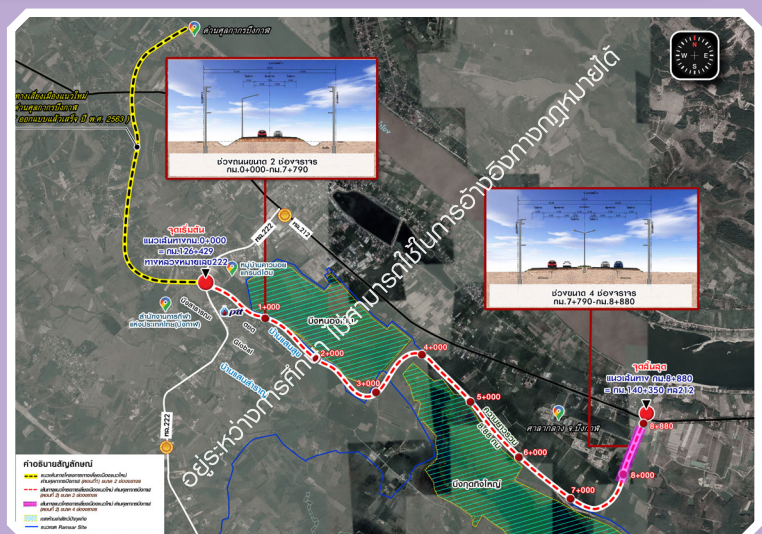
ตอนที่ 1

เริ่มต้นบริเวณถนนด้านหน้าทางเข้าด้านสุลการจังหวัดบึงกาฬ แนวเส้นทางไปทางทิศใต้ผ่านทางหลวงหมายเลข 212 ขนานไปกับหนองโง้ง จากนั้นแนวถนนมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกตัดกับทางหลวงหมายเลข 222 ออกแบบเป็นถนนคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) กว้าง 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร ระยะทาง 4.773 กิโลเมตร



ตอนที่ 2

เริ่มต้นบริเวณ กม.126+429 ของทางหลวงหมายเลข 222 แนวนอนไปกับบึงหนองเป็นที่อยู่ชายทาง เมื่อพ้นหนองเป็น
แล้วจะเลี้ยวซ้าย ขนานไปกับถนนเดิม ก่อนจะเลี้ยวขวายาวนานไปกับบึงกุดทิงใหญ่ที่อยู่ฝั่งขวาทางไปบรรจบกับทางหลวง
หมายเลข 212 บริเวณ กม.140+350 ออกแบบเป็นถนนคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ตั้งแต่
กม.0+000 ถึง กม.7+790 ระยะทาง 7.790 กิโลเมตร และขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ตั้งแต่ กม.7+790
ถึง กม.8+880 ระยะทาง 1.090 กิโลเมตร โดยมีช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร ระยะทางรวมทั้งสิ้น
8.880 กิโลเมตร



สรุปผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ศึกษาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ครอบคลุมทั้งด้านกายภาพ ชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต เพื่อคัดกรองและสรุปปัจจัยที่มีนัยสำคัญนำไปศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) พร้อมทั้งกำหนดมาตรการรองรับ สรุปผลกระทบและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ ดังนี้

อุทกวิทยา น้ำผิวดิน และคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ

: การก่อสร้างถนนระดับดินในช่วงที่ฝนตกหนัก อาจทำให้เกิดดินถูกน้ำฝนชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ และการรบกวนของเศษวัสดุจากการก่อสร้าง อาจทำให้คุณภาพน้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้น และส่งผลกระทบต่อของร่องห้วยอาหารของสิ่งมีชีวิตในน้ำ

- หลีกเลี่ยงการก่อสร้างช่วงฝนตกหนัก
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการเป็นประจำทุกวัน
- ติดตั้งรั้วกั้นดินชั่วคราวแบบ Temporary Silt Fence เพื่อกรองตะกอนดินที่ชะล้างจากการก่อสร้างก่อนลงสู่แหล่งน้ำ
- ก่อสร้างบ่อกักตะกอนก่อนถึงริมรั้วห้วยบ้านหนองเป็นหนองกุดกึ่ง และหนองเชียง และให้ติดตั้งกอนในบ่อกักตะกอนออกทุกครั้งที่พบว่าบ่อกักตะกอนเต็ม
- หลีกเลี่ยงการขุดดินพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดหน้าดินเป็นช่วง ๆ ตามความจำเป็นเฉพาะบริเวณที่เริ่มทำงานจริงเท่านั้น



ภูมิอากาศ คุณภาพอากาศ

: การใช้เครื่องจักรกลหนักในการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในปริมาณที่สูงกว่าปัจจุบัน จะได้รับความเดือดร้อนรำคาญจนกว่าจะเสร็จ และการเพิ่มขึ้นของมลพิษในอากาศ

- ติดพรมน้ำบริเวณพื้นที่เปิดหน้าดิน
- ใช้วัสดุปิดคลุมกระบะของรถที่ใช้บรรทุกดิน/หิน และวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้มิดชิด
- ติดตั้งพ่นน้ำในพื้นที่ก่อสร้าง 4 ล้อ ของรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง
- ทำความสะอาดเศษดิน โคลน ถวาย ที่ตกหล่นอยู่บนผิวถนนรอบนอกพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน
- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วง ๆ เท่าที่จำเป็น เพื่อลดโอกาสการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง



เสียงและความสั่นสะเทือน

: เสียงจากการกระแทกหรือการตัก การขุด รวมทั้งเสียงจากเครื่องจักรก่อสร้างต่าง ๆ ส่งผลให้พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบอาจจะมีระดับเสียงรบกวนสูงเกินมาตรฐานกำหนด

: เครื่องจักรขนาดใหญ่ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน

- ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว บริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่มีระดับเสียงไม่ปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด (กรณียินยอม)
- จำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ให้มีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง ในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้รบกวนการพักผ่อนของประชาชน
- ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานกับเจ้าของอาคารที่อยู่ประชิดแนวเส้นทาง เพื่อร่วมกันตรวจสอบสภาพเดิมของอาคาร/สิ่งปลูกสร้าง บันทึกข้อมูล และแบบภาพถ่ายไว้ พร้อมทั้งลงลายมือชื่อรับทราบร่วมกัน เพื่อเป็นข้อมูลเปรียบเทียบและพิจารณาผลกระทบ กรณีกิจกรรมการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร/สิ่งปลูกสร้าง



นิเวศวิทยาบนบก (ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า)

: กิจกรรมการเตรียมพื้นที่จำเป็นต้องย้ายต้นไม้หรือจากพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งที่อยู่อาศัยหรือแหล่งหากินของสัตว์ที่สำรวจพบตามแนวเส้นทางโครงการ

- จัดทำเครื่องหมายแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณแนวเส้นทางให้ชัดเจน
- ดำเนินการเพื่อวาง ปรับพื้นที่ และตัดฟัน/ล้อมย้ายต้นไม้ที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอยู่ภายในเขตทางเท่านั้น
- กำหนดข้อห้ามเพื่อควบคุมเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างไม่ให้มีการลักลอบล่าสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง
- หลีกเลี่ยงการตัดฟันต้นไม้หรือดำเนินการก่อสร้างในบริเวณที่พบว่ามีการทำรังและ/หรือวางไข่ของสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง หากต้องการดำเนินการควรกระทำก่อนการวางไข่หรือหลังจากลูกของสัตว์ป่าโตและออกจากรังแล้ว
- ต้องห้ามตัดฟันต้นไม้นอกเขตทาง ซึ่งอาจเป็นแหล่งอาศัยและหากินตามธรรมชาติของสัตว์ป่าและสัตว์เรือนยอด



คมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง และผู้ใช้ทาง

: การขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างงานดินและงานทาง ส่งผลให้ปริมาณจราจรหนาแน่นขึ้น เกิดการกีดขวางการสัญจรของผู้ใช้ทาง และอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

- จัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทางและป้องกันอุบัติเหตุ
- ประสานสัมพันธ์และแนะนำเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างให้ผู้ใช้ทางรับทราบ
- จัดให้มีสัญลักษณ์จราจร ป้ายจราจร สันติภาพไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวงชนบท เพื่อให้ชุมชนตามแนวเส้นทางและผู้ใช้ทางสังเกตเห็นได้ชัดเจน และใช้เส้นทางในเวลากลางวันและกลางคืนได้อย่างปลอดภัย
- ติดตั้งกั้นรั้วบริเวณกระบะท้ายรถบรรทุกและเครื่องจักรของโครงการ ที่ระบุนักปฏิบัติงาน และหมายเลขโทรศัพท์ เพื่อเป็นช่องทางในการร้องเรียน
- ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เหมาะสมและเพียงพอ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทาง เมื่อจำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างในเวลากลางคืน



การชดเชยที่ดินและทรัพยากร

: การเวนคืนที่ดินและย้ายสิ่งปลูกสร้างของประชาชนที่อยู่ในแนวเขตทางโครงการ ส่งผลให้เจ้าของกรรมสิทธิ์สูญเสียที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไปอย่างถาวร

- ดำเนินการจัดประชุมผู้ถูกเวนคืนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดโดยผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์หรือผู้เชี่ยวชาญด้านการสำรวจเวนคืนฯ เพื่อชี้แจง เผยแพร่ข้อมูล สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน ขั้นตอนในกระบวนการเวนคืน และสิทธิหน้าที่ต่าง ๆ ของผู้ถูกเวนคืนให้ประชาชนได้ทราบ พร้อมรับฟังความคิดเห็น เพื่อให้การกำหนดราคาค่าเวนคืนเหมาะสมและเป็นธรรม ทั้งนี้ ต้องดำเนินการจัดประชุมให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มกระบวนการเวนคืนของสหกรณ์การเกษตรเพื่อการจัดการที่ดินและเขตเกษตรกรรมอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม
- ดำเนินการเวนคืน ตาม พรบ. ว่าด้วยการเวนคืนและดำเนินการชดเชยสิทธิ พ.ศ. 2560



โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม

: กิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งโบราณคดีและแหล่งศิลปกรรมที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา

- ประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 8 ขอนแก่น ก่อนดำเนินการก่อสร้าง
- ก่อนเริ่มก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 8 ขอนแก่น เพื่อร่วมตรวจสอบบันทึกข้อมูลและภาพถ่ายไว้เป็นข้อมูลพื้นฐาน/สภาพเดิมของโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และโบราณวัตถุ เพื่อใช้เปรียบเทียบในกรณีที่เกิดความเสียหาย
- ระหว่างการก่อสร้าง หากพบโบราณวัตถุหรือหลักฐานทางประวัติศาสตร์และโบราณคดีใด ๆ ต้องหยุดการก่อสร้างทันที แล้วรีบแจ้งกรมทางหลวงชนบท และสำนักศิลปากรที่ 8 ขอนแก่น ทราบโดยเร็ว
- หากพบว่าเกิดความเสียหายต่อโบราณสถาน แหล่งโบราณคดีอันเนื่องมาจากการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งสำนักศิลปากรที่ 8 ขอนแก่น ทราบ เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญเข้ามาตรวจสอบและร่วมกันกำหนดแนวทางการแก้ไขและป้องกันผลกระทบที่เกิดขึ้น



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงชนบท เล็งเห็นความสำคัญของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส ครบถ้วน ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายเข้าใจขั้นตอนการดำเนินโครงการ ตลอดจนความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการตอบสนองความต้องการของประชาชนมากที่สุด โดยได้กำหนดการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้



ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท
เลขที่ 9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220
โทรศัพท์: 0 2551 5419 โทรสาร: 0 2551 5420

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 12
หรือ 08 5813 1107
หมายเลขโทรสาร : 0 2805 6660-3 ต่อ 17



ด้านวิศวกรรม
บริษัท เอพซิลอน จำกัด

เลขที่ 335 หมู่ 3 ถนนบางกรวย-ไทรน้อย
ตำบลบางรักพัฒนา อำเภอบางบัวทอง
จังหวัดนนทบุรี 11110



ด้านสถาปัตยกรรม
บริษัท อาร์มี เอ็นจิเนียริง
แอนด์ เอ็นไวโรนเม้นท์ จำกัด

เลขที่ 555/15 ซอยสายไหม 54/1
ถนนสายไหม แขวงสายไหม เขตสายไหม
กรุงเทพมหานคร 10220



ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12
แขวงบางโพ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10160

www.ถนนส่วนต่อขยายถนนเลี้ยวเมืองบึงกาฬ.com

[@115wrjij](https://www.facebook.com/115wrjij)

asialabconsult.pp@gmail.com

