

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบทางลบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ แม้ว่าจะมีผลกระทบไม่มากนักแต่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดและมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการน้อยที่สุด สามารถสรุปมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ดังต่อไปนี้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

(ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ

ทรัพยากรดิน/น้ำผิวดิน : หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินในระยะทางที่ยาวเกินความจำเป็น โดยเฉพาะในบริเวณใกล้แหล่งน้ำให้ทยอยเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณที่จะก่อสร้างเท่านั้น/ก่อสร้างวางระบายน้ำชั่วคราวและบ่อดักตะกอนบริเวณที่ก่อสร้างใกล้ลำน้ำ เพื่อลดผลกระทบต่อสารชะล้างเศษมวลดินลงแหล่งน้ำ/ในช่วงการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ที่มีการก่อสร้างบนแหล่งน้ำ ให้ติดตั้งตาข่ายได้สะพานเพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ

ระบบนิเวศวิทยาบนบก : การตัดฟันต้นไม้และแผ้วถางต้องดำเนินการเฉพาะพื้นที่ที่ออกแบบไว้ ภายในแนวเขตทาง 60 เมตรเท่านั้น

ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ : ปฏิบัติเช่นเดียวกับมาตรการสำหรับปัจจัยน้ำผิวดิน

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

การคมนาคมขนส่ง : กำหนดแผนการจัดการจราจรบริเวณที่เป็นจุดตัดทางแยกต่างๆเพื่อลดปัญหาการกีดขวางความไม่สะดวกของผู้ใช้ทาง และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ / จัดเตรียมอุปกรณ์จราจร ป้ายเตือน และป้ายบังคับชนิดต่างๆ เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง

สาธารณสุขโรค : ดำเนินการวางระบบสาธารณสุขชั่วคราวทดแทนส่วนที่จะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง โดยให้ใช้งานได้ใกล้เคียงหรือเหมือนระบบเดิมให้มากที่สุด

การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ : ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขด้านทรัพยากรดินและคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด ในส่วนที่กำหนดเกี่ยวกับการป้องกันการชะล้างตะกอนดิน การก่อสร้างวางระบายน้ำชั่วคราวและบ่อดักตะกอน การติดตั้งฝ้ายบ่อรองรับได้โครงสร้างก่อสร้างสะพาน

เกษตรกรรม : ให้มีการจัดการด้านที่ดินการเกษตรที่ถูกเวนคืน ตามแนวทางของมาตรการด้านการโยกย้ายและการเวนคืน

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

การโยกย้ายและการเวนคืน : การจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน ให้กรมทางหลวงดำเนินการประชาสัมพันธ์ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง โดยมีการชี้แจงข้อมูลโครงการ แผนการก่อสร้างหลักเกณฑ์และขั้นตอนการจ่ายค่าชดเชยให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจน เหมาะสม เป็นธรรม และถูกต้องตามหลักกฎหมาย ให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนและประชาชนในพื้นที่โครงการ

การแบ่งแยก : กำหนดให้มีแผนการจัดการจราจรบริเวณที่เป็นจุดตัดทางแยกต่างๆเพื่อลดปัญหาการกีดขวางและความไม่สะดวกของผู้ใช้ทาง รวมทั้งการถูกแบ่งแยกของชุมชน

อุบัติเหตุและความปลอดภัย/ผู้ใช้ทาง : ปฏิบัติเช่นเดียวกับมาตรการสำหรับปัจจัยการคมนาคมขนส่ง

สุนทรียภาพ : การติดตั้งป้ายต่างๆ เช่น ประชาสัมพันธ์ ป้ายจราจร เป็นต้น ต้องไม่ติดในตำแหน่งที่บดบังทัศนียภาพหรือบริเวณที่เป็นจุดชมวิหรือพื้นที่เปิดโล่งที่มองเห็นทัศนียภาพโดยรอบ

การมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวง : ให้ความสำคัญต่อกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงเปิดโอกาสให้ประชาชนในพื้นที่หน่วยงานและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้

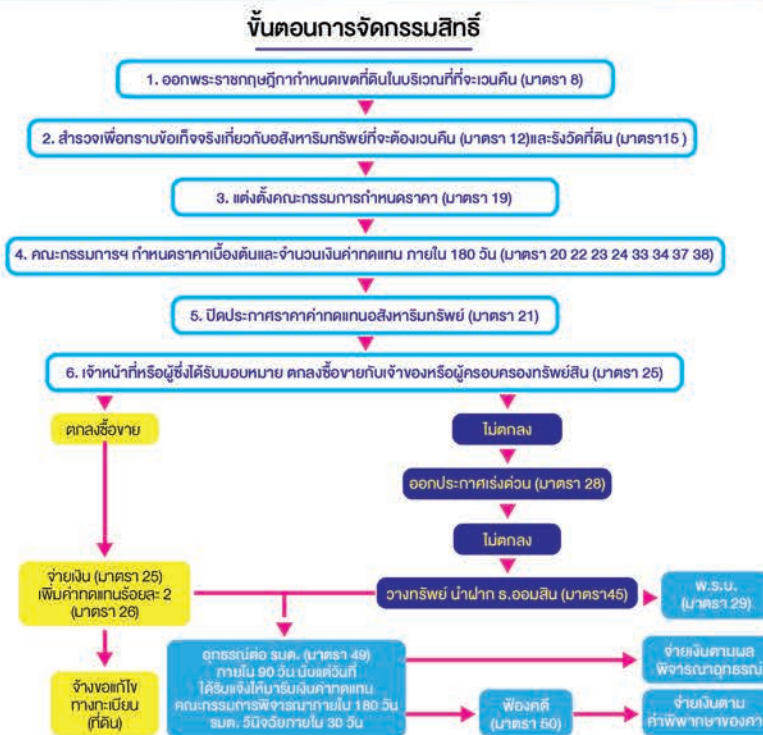


รายละเอียดกิจกรรมที่ผ่านมา

<p>การเข้าพบผู้บริหารและผู้นำชุมชนในพื้นที่ เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและรับฟังความคิดเห็นประชาชน</p> <p>วันที่ 21 - 22 เมษายน 2565 วันที่ 18 พฤษภาคม 2565 วันที่ 14 มิถุนายน 2565 วันที่ 24 พฤษภาคม 2566</p>	<p>การสัมภาษณ์เชิงลึก ครั้งที่ 1 เพื่อรับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง</p> <p>วันที่ 17 พฤษภาคม 2565</p>	<p>การประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 เพื่อรับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง</p> <p>วันที่ 17 พฤษภาคม 2565</p>	<p>การประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 เพื่อรับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง</p> <p>วันที่ 6 - 7 กรกฎาคม 2565</p>
<p>การสัมภาษณ์เชิงลึก ครั้งที่ 1 เพื่อรับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง</p> <p>วันที่ 6 - 7 กรกฎาคม 2565</p>	<p>การประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2 เพื่อรับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง</p> <p>วันที่ 19 สิงหาคม 2565</p>	<p>การประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2 เพื่อรับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง</p> <p>วันที่ 19 สิงหาคม 2565</p>	<p>การประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2 เพื่อรับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง</p> <p>วันที่ 28 กุมภาพันธ์ - 1 มีนาคม 2566</p>
<p>การประชุมสัมมนา ครั้งที่ 2 เพื่อรับทราบความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง</p> <p>วันที่ 19 สิงหาคม 2565</p>			

การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

กำหนดให้ดำเนินการภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 เป็นหลัก โดยก่อนการดำเนินการก่อสร้างจะดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามขั้นตอน ดังนี้



ช่องทางติดต่อและแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมได้

<p>สำนักข่าวและออกกมน กรมทางหลวง</p> <p>อาคารเฉลิมราช รัชตพาร์ค ถนนพหลโยธินที่ 6 แขวงทุ่งต้อม ทุ่งต้อม กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ : 0 2354 6668 ต่อ 24033 โทรสาร : 0 2354 1029</p> <p>มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี</p> <p>สำนักวิศวกรรมศาสตร์ 111 ถนนมหาวิทยาลัย ตำบลสุรนารี อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา 30000 สำนักวิศวกรรม</p> <p>โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 3220 (นายเชษฐา จุณจิตต์) โทรสาร : 0 2509 9079 คำชี้แจงและคำปรึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชน โทรศัพท์ : 0 4422 4451 (อ.ดร.มิตรพร ขนพล) โทรสาร : 0 4422 4220</p>	<p>TEAM GROUP บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>151 ถนนพหลโยธิน แขวงราชดำเนิน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10230 ด้านการจราจรและขนส่ง โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 3220 (นายภาสกร จิระศักดิ์) โทรสาร : 0 2509 9079 อีเมล : teamgroup@team.co.th</p> <p>เว็บไซต์ : โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองเชียงคาน (ด้านตะวันออก) http://www.ทางเลี่ยงเมืองเชียงคาน.com</p> <p>สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ : นายสุทธชัย ใจสูง โทรศัพท์ : 09 1828 4068 อีเมล : Sentec@tsg.ac.th</p>	
---	--	--

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร



ทางเลี่ยงเมืองเชียงคาน (ด้านตะวันออก)

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 5
พฤษภาคม 2566



ความเป็นมา ของโครงการ

อำเภอเชียงคาน เป็นเมืองที่มีอัตราการขยายตัวด้านเศรษฐกิจสูงมาก เนื่องจากมีการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มมากขึ้นทุกปี ส่งผลให้มีความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขตเมืองเชียงคานมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปัญหาการจราจรและขนส่งสินค้าในอนาคต กรมทางหลวง จึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกร ที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองเชียงคาน(ด้านตะวันออก) เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง แก้ไขปัญหาการจราจรแออัดและหาแนวทางในเขตเมืองเชียงคานและเป็นการเสริมโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนของจังหวัดเลยให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์ ของโครงการ

1. เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองเชียงคาน (ด้านตะวันออก) ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางถนน รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น เป็นทางเลือกในการเดินทางให้แก่ประชาชน และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้า ลดปัญหาการจราจรติดขัดในตัวเมืองเชียงคาน
3. เพื่อศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียดเพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม
4. เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการรวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชนและทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

ประโยชน์ ที่คาดว่าจะได้รับ

- ลดปริมาณการจราจรในเขตเมือง ลดค่าใช้จ่ายและลดเวลาในการเดินทาง
- เป็นเส้นทางเลือกใหม่ในการเดินทางและเพิ่มเติมโครงข่ายถนนเดิมในอำเภอเชียงคานให้สมบูรณ์มากขึ้น
- ลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง
- เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนายังอื่นต่างๆ ของประเทศช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน สร้างโอกาสทางการค้าการลงทุนการท่องเที่ยวให้แก่อำเภอเชียงคาน

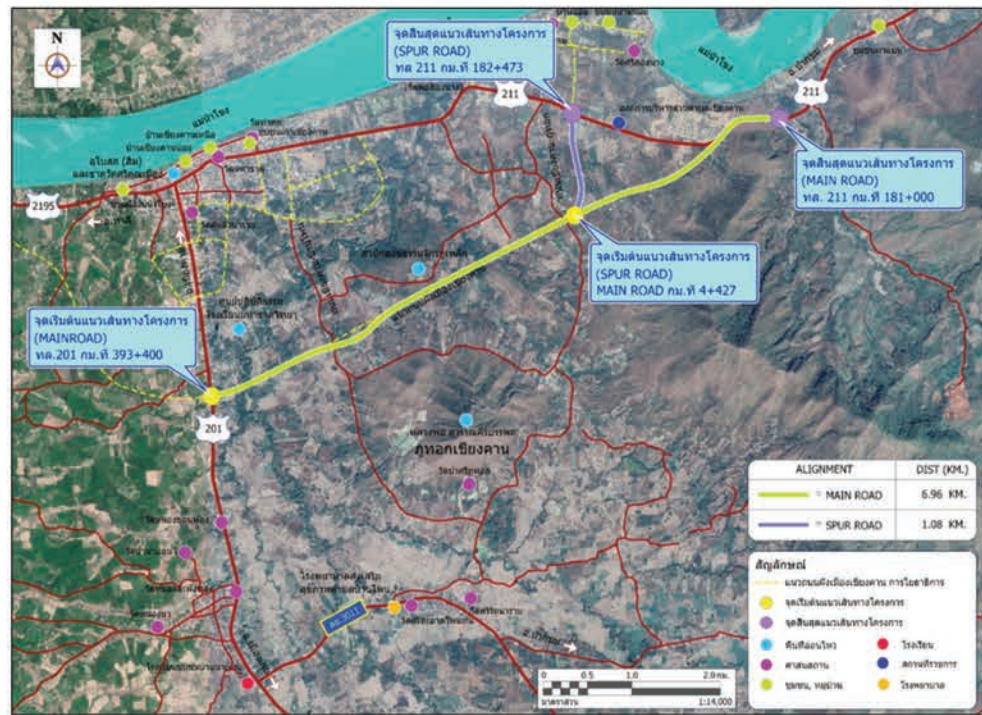
พื้นที่ศึกษาของโครงการ

พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลเชียงคาน จำนวน 3 หมู่บ้าน และบางส่วนของตำบลลุมพิน จำนวน 1 หมู่บ้าน ได้แก่

ตำบลเชียงคาน บ้านท่านาจันทร์ หมู่ 6, บ้านเชียงคาน หมู่ 2, บ้านน้อย หมู่ 4
ตำบลลุมพิน บ้านผาแม่พัน หมู่ 8

1 **แนวเส้นทางของโครงการ (MAIN ROAD)** มีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางอยู่บนทางหลวงหมายเลข 201 กม.ที่ 393+400 เป็นจุดเริ่มต้นแนวถนนผังเมือง สาย ค. ตามร่างผังเมืองรวมชุมชนเชียงคานของกรมโยธาธิการและผังเมือง แนวเส้นทางใช้แนวถนนผังเมือง สาย ค มุ่งไปทางทิศตะวันออกตัดด้วยน้ำอวย ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม หลบภูทอกไปทางทิศเหนือ ตัดผ่านถนน อบจ. (ถนนเชียงคาน - บ้านโพน) จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงผ่านพื้นที่โล่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ตัดคลองทรายใหญ่ตัดถนน อบจ. (ถนนเชียงคาน - ภูทอก) ผ่านพื้นที่ด้านเหนือโรงคัดแยกขยะเชียงคาน เข้าบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 211 (กม.ที่ 181+000) ระยะทางสายหลักรวม 6.96 กิโลเมตร

2 **แนวเส้นทางของโครงการ (SPUR ROAD)** มีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางอยู่บนทางเลี่ยงเมืองเชียงคาน (ด้านตะวันออก) กม.ที่ 4+427 เป็นส่วนหนึ่งแนวถนนผังเมือง สาย ค. ตามร่างผังเมืองรวมชุมชนเชียงคาน กรมโยธาธิการและผังเมือง แนวเส้นทางใช้แนวถนนผังเมือง สาย ค. มุ่งไปทางทิศเหนือผ่านพื้นที่เกษตรกรรมเข้าบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 211 กม.ที่ 182+473 (ทางเข้าแก่งคุดคู้) ระยะทางประมาณ 1.08 กิโลเมตร



รูปแบบการพัฒนาโครงการ

สรุปการพัฒนาโครงการ แบ่งออกเป็น 2 ระยะการก่อสร้าง ดังนี้

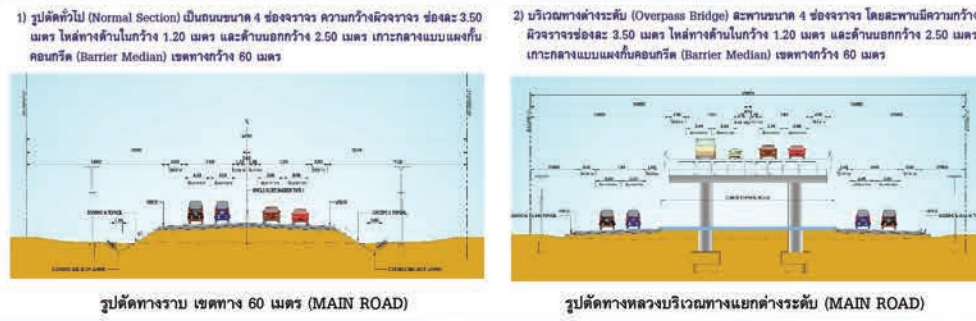
ระยะที่ 1 ก่อสร้างถนนโครงการ (MAIN ROAD) ระยะทาง 6.96 กิโลเมตร พร้อมทางแยกสัญญาณไฟจราจร จำนวน 3 แห่ง และวงเวียนบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ (MAIN ROAD) ตัดทางหลวงหมายเลข 211 จำนวน 1 แห่ง

ระยะที่ 2 ก่อสร้างถนนโครงการ (SPUR ROAD) ระยะทาง 1.08 กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างสะพานยกระดับร่วมกับการปรับปรุงทางยกระดับพื้น จำนวน 2 แห่ง

- จุดตัดทางแยกเชียงคาน - ภูทอก ร่วมกับการปรับปรุงทางยกระดับพื้นลักษณะวงเวียนขนาดเล็ก 2 วงเวียน
- จุดตัดทางแยกเชียงคาน - บ้านโพน ร่วมกับการปรับปรุงทางยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร นอกจากนี้ยังก่อสร้างทางแยก 1 แห่ง บริเวณจุดสิ้นสุดถนนเชื่อมต่อกับถนนหลักโครงการ (SPUR ROAD) บรรจบทางหลวงหมายเลข 211 (ทางไปแก่งคุดคู้)

รูปแบบทั่วไปของถนนโครงการ

ถนนโครงการ (MAIN ROAD) ออกแบบเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ไป 2 กลับ 2) ผิวทางคอนกรีต (Concrete Pavement) เขตทางทั่วไปกว้าง 60 เมตร ระยะทาง 6.958 กิโลเมตร ได้ออกแบบไว้ ดังนี้



ถนนโครงการ (SPUR ROAD) ออกแบบเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร (ไป 1 กลับ 1) ผิวทางคอนกรีต (Concrete Pavement) เขตทางทั่วไปกว้าง 40 เมตร ระยะทาง 1.08 กิโลเมตร ได้ออกแบบรูปตัดทั่วไป (Normal Section) เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างผิวจราจร ช่องละ 3.50 เมตร โหลทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 40 เมตร

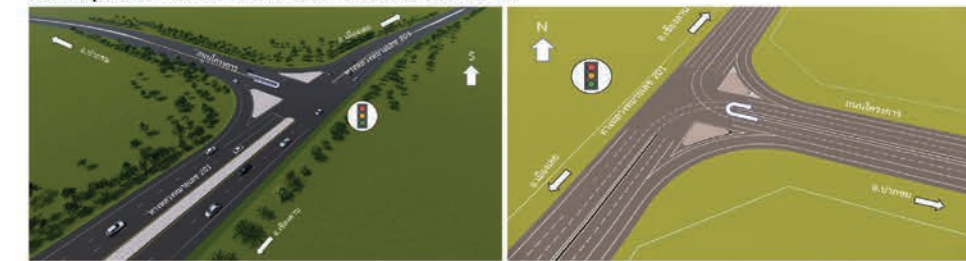


รูปแบบจุดตัดทางแยกของโครงการ

จากการศึกษาวิเคราะห์แนวคิด หลักเกณฑ์ และปัจจัยในการพิจารณาประเภททางเลือกทางแยกต่างระดับ สามารถกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง และรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นในอนาคต จำนวน 5 แห่ง ดังนี้

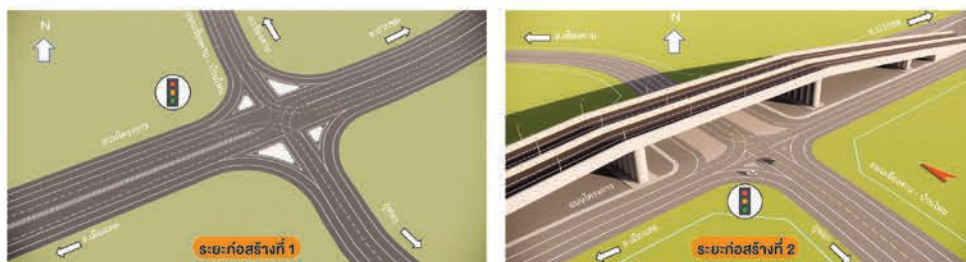
จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 201

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นในอนาคต ได้กำหนดออกแบบการพัฒนาจุดตัดทางแยกของโครงการ จำนวน 5 แห่ง ดังนี้



จุดตัดทางแยกเชียงคาน-บ้านโพน

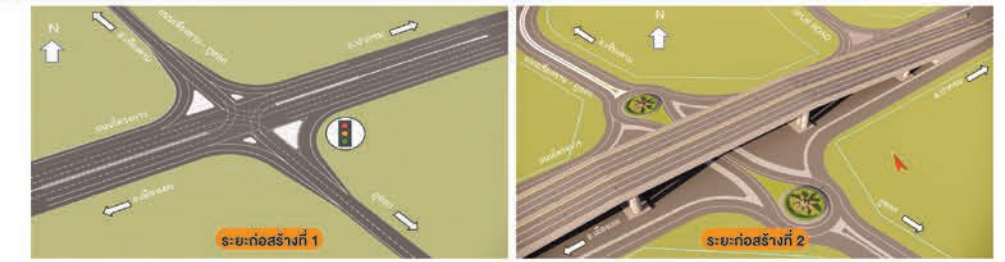
กำหนดรูปแบบในระยะการก่อสร้างที่ 1 เป็นทางยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร มีช่องจราจรในทิศทางตรง ขนาด 2 ช่องจราจร ทิศทางเลี้ยวขวา ขนาด 1 ช่องจราจร และช่องจราจรสำหรับเลี้ยวซ้าย ขนาด 1 ช่องจราจร ในแต่ละทิศทาง รองรับการเดินทางในทุกทิศทาง พร้อมจุดกลับรถบริเวณแยก ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร โหลทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร โหลทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร เกาะกลางแบบยก (Raised Median)



กำหนดรูปแบบในระยะการก่อสร้างที่ 2 เป็นสะพานยกระดับร่วมกับทางยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร สะพานยกระดับบนถนนโครงการ ขนาด 4 ช่องจราจร (ไป 2 กลับ 2) เกาะกลางแบบแยกกันคอนกรีต (Barrier Median) รองรับการเดินทางในทิศทางตรง ระดับพื้นดินมีการก่อสร้างทางแยกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ช่องจราจรในทิศทางตรง ขนาด 1 ช่องจราจร ทิศทางเลี้ยวขวา ขนาด 1 ช่องจราจร และช่องจราจรสำหรับเลี้ยวซ้าย ขนาด 1 ช่องจราจร ในแต่ละทิศทาง รองรับการเดินทางในทุกทิศทาง พร้อมจุดกลับรถบริเวณใต้สะพานยกระดับความกว้าง ช่องละ 3.50 เมตร โหลทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร โหลทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร

จุดตัดทางแยกเชียงคาน-ภูทอก

กำหนดรูปแบบในระยะการก่อสร้างที่ 1 เป็นทางยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ช่องจราจรในทิศทางตรง ขนาด 2 ช่องจราจร ทิศทางเลี้ยวขวา ขนาด 1 ช่องจราจร และช่องจราจรสำหรับเลี้ยวซ้าย ขนาด 1 ช่องจราจร ในแต่ละทิศทาง รองรับการเดินทางในทุกทิศทาง พร้อมจุดกลับรถบริเวณแยก ความกว้าง ช่องละ 3.50 เมตร โหลทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร โหลทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร เกาะกลางแบบยก (Raised Median)



กำหนดรูปแบบในระยะการก่อสร้างที่ 2 เป็นสะพานยกระดับร่วมกับทางยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร สะพานยกระดับบนถนนโครงการ ขนาด 4 ช่องจราจร (ไป 2 กลับ 2) เกาะกลางแบบแยกกันคอนกรีต (Barrier Median) รองรับการเดินทางในทิศทางตรง ระดับพื้นดินมีการก่อสร้างวงเวียนระดับพื้น 2 วงเวียน รองรับการเดินทางในทุกทิศทาง ความกว้าง ช่องละ 4.00 เมตร โหลทางด้านในกว้าง 1.20 เมตร โหลทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร

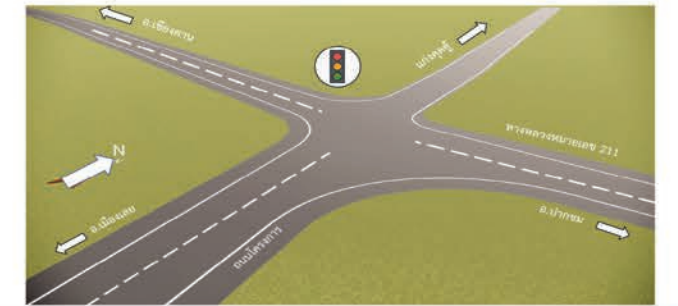
จุดสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 211

กำหนดรูปแบบเป็นทางยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร โดยวงเวียนระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างผิวจราจร ช่องละ 4.25 เมตร และช่องจราจรเลี้ยวซ้าย ความกว้างผิวจราจร ช่องละ 3.50 เมตร โหลทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร และด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร รองรับการเดินทางในทุกทิศทาง พร้อมทั้งออกแบบช่องจราจร ขนาด 2 ช่องจราจร ในทิศทางมุ่งหน้าจากอำเภอเชียงคาน ไปอำเภอปากชม บนทางหลวงหมายเลข 211 และศึกษามุ่งหน้าจากอำเภอปากชม เข้าสู่โครงการ สามารถเดินทางโดยไม่ต้องใช้ระบบวงเวียน มีความกว้างผิวจราจร ช่องละ 3.50 เมตร โหลทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร และด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร



จุดสิ้นสุดถนนโครงการ (SPUR ROAD) บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 211 (ทางเข้าแก่งคุดคู้)

กำหนดรูปแบบเป็นทางยกระดับพื้นควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ออกแบบช่องจราจรทิศทางตรงร่วมกับช่องจราจรเลี้ยวขวาขนาด 1 ช่องจราจร รองรับเลี้ยวขวาในทุกทิศทางร่วมกับช่องจราจรเลี้ยวซ้ายขนาด 1 ช่องจราจร รองรับเลี้ยวซ้ายในทุกทิศทาง มีความกว้างผิวจราจรช่องละ 3.50 เมตร โหลทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร



การออกแบบจุดกลับรถและทางเชื่อมถนนท้องถิ่น

เมื่อการก่อสร้างถนนโครงการแล้วเสร็จ ถนนโครงการซึ่งเป็นทางหลวงใหม่ที่มีขนาดใหญ่จะตัดผ่านโครงการช่วยถนนท้องถิ่นและพื้นที่ชุมชน จึงมีความจำเป็นต้องออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างโครงการช่วยถนนเดิมที่ถูกตัดขาดให้ชุมชนสามารถเดินทางสัญจรทั้งสองฝั่งโดยสะดวกและไม่ขัดขวางการใช้งานระบบถนนโครงการ ทางเชื่อมโครงการช่วยมีความเหมาะสมเพื่อให้รถที่ขนาดเล็กที่มีความสูงไม่เกิน 2.40 - 3.00 เมตร สามารถลอดไปมาได้

