

## บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

### 2.1 สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

แนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ เริ่มต้นจาก กม.119+750 บริเวณใกล้กับหน้าโรงพยาบาลปะคำ สิ้นสุดโครงการที่ กม.129+535 ในพื้นที่อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์ ภายในเขตทาง 40 เมตร โดยมีคันทางอยู่กึ่งกลางแนวเขตทางหลวง การพัฒนาโครงการเป็นการขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ระยะทาง 9.785 กิโลเมตร

#### 2.1.1 รูปแบบการพัฒนาโครงการตามที่เสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

สำหรับการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ในครั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทบทวนรายละเอียด และรูปแบบการพัฒนาโครงการตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ - อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

##### 1) แนวทางหลวงของโครงการ

จุดเริ่มต้นโครงการที่ กม.119+750 ที่พิกัด N = 1,599,469.566 E = 255,106.621 สิ้นสุดที่ กม.129+535 พิกัด N = 1,608,748.487 E = 258,110.615 ตลอดความยาวของแนวเส้นทางราบของโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 2-1 ประกอบด้วยโค้งทางราบทั้งสิ้น 2 โค้ง รัศมีโค้งต่ำสุดอยู่ที่ กม.123+707.069 ซึ่งมีรัศมี 636.620 ออกแบบด้วยความเร็ว 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบ สำหรับระดับออกแบบทางหลวงของโครงการมีระดับสูงกว่าผิวทางเดิมประมาณ 50 เซนติเมตรนั้นหมายถึง จะไม่มีการขุดถนนเดิมเพื่อก่อสร้างถนนใหม่ ซึ่งจะทำให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรน้อยมาก สภาพพื้นที่สองข้างทางเป็นพื้นที่โล่ง มีบ้านเรือนอยู่อาศัยประปรายสองข้างทางสลับกับต้นไม้ที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ภายในพื้นที่เขตทางหลวงจากจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางวางตัวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ แนวทางหลวงผ่านวัดโคกจั่ว ซึ่งเป็นที่ตั้งของปราสาทบ้านโคกหรือปราสาทบ้านโคกจั่ว จากนั้นสภาพพื้นที่สองข้างทางเริ่มเป็นพื้นที่ป่า และเปลี่ยนเป็นพื้นที่โล่งเพื่อการเกษตรกรรม (นาข้าว) สภาพภูมิประเทศของแนวเส้นทางโครงการ อยู่ในพื้นที่ลอนคลื่นที่มีความลาดชันเล็กน้อย ระดับความสูงของผิวทางสูงกว่าพื้นที่สองฝั่งประมาณ 0.50 - 2.00 เมตร โดยในช่วงตัดผ่านพื้นที่ที่มีความลาดเอียงตามแนวขวางด้วย กล่าวคือระดับของพื้นที่ฝั่งซ้ายทางหรือขวาทางสูงกว่าคันทาง ในขณะที่ระดับพื้นที่อีกฝั่งนั้นต่ำกว่าระดับของคันทาง (ความลาดชันตามแนวขวางประมาณ 1 - 4%) โดยเฉพาะบริเวณช่วงจากจุดเริ่มต้นโครงการ อย่างไรก็ตาม ระดับของพื้นที่ภายในพื้นที่เขตทางหลวงเดิมนั้น มีระดับที่สูงต่ำต่างกันไม่เกิน 2 %



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

## รูปที่ 2-1 ที่ตั้งโครงการ

### 2) รูปแบบถนนโครงการ

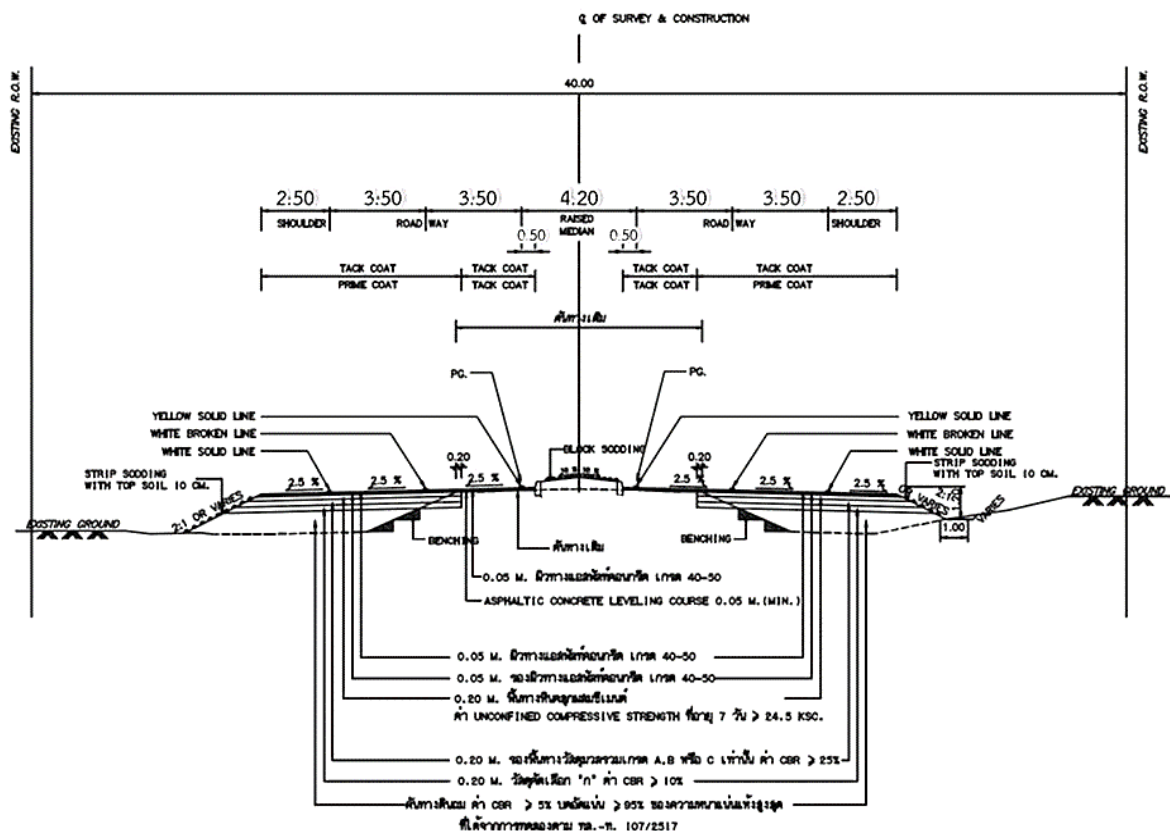
จากสภาพทางหลวงหมายเลข 348 ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร รัดวงสวนทาง มีบางช่วงเท่านั้นที่เป็น 4 ช่องจราจรแล้ว แนวเส้นทางแบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะสี่ มีปริมาณการจราจรระหว่าง 6,223 ถึง 7,525 คันต่อวัน และเป็นปริมาณรถบรรทุก 12.5% เขตทางมีความกว้าง 40 เมตร แนวคันทางปัจจุบันอยู่ตามแนวกึ่งกลางเขตทางโดยตลอด ทั้งนี้งานก่อสร้างขยายผิวจราจรของโครงการจะเป็นการขยายผิวจราจรในเขตทางเดิมจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร ระหว่างช่วง กม. 119+750 ถึง กม. 129+535 ดังรูปที่ 2-2



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

## รูปที่ 2-2 รูปแบบทางหลวงของโครงการ

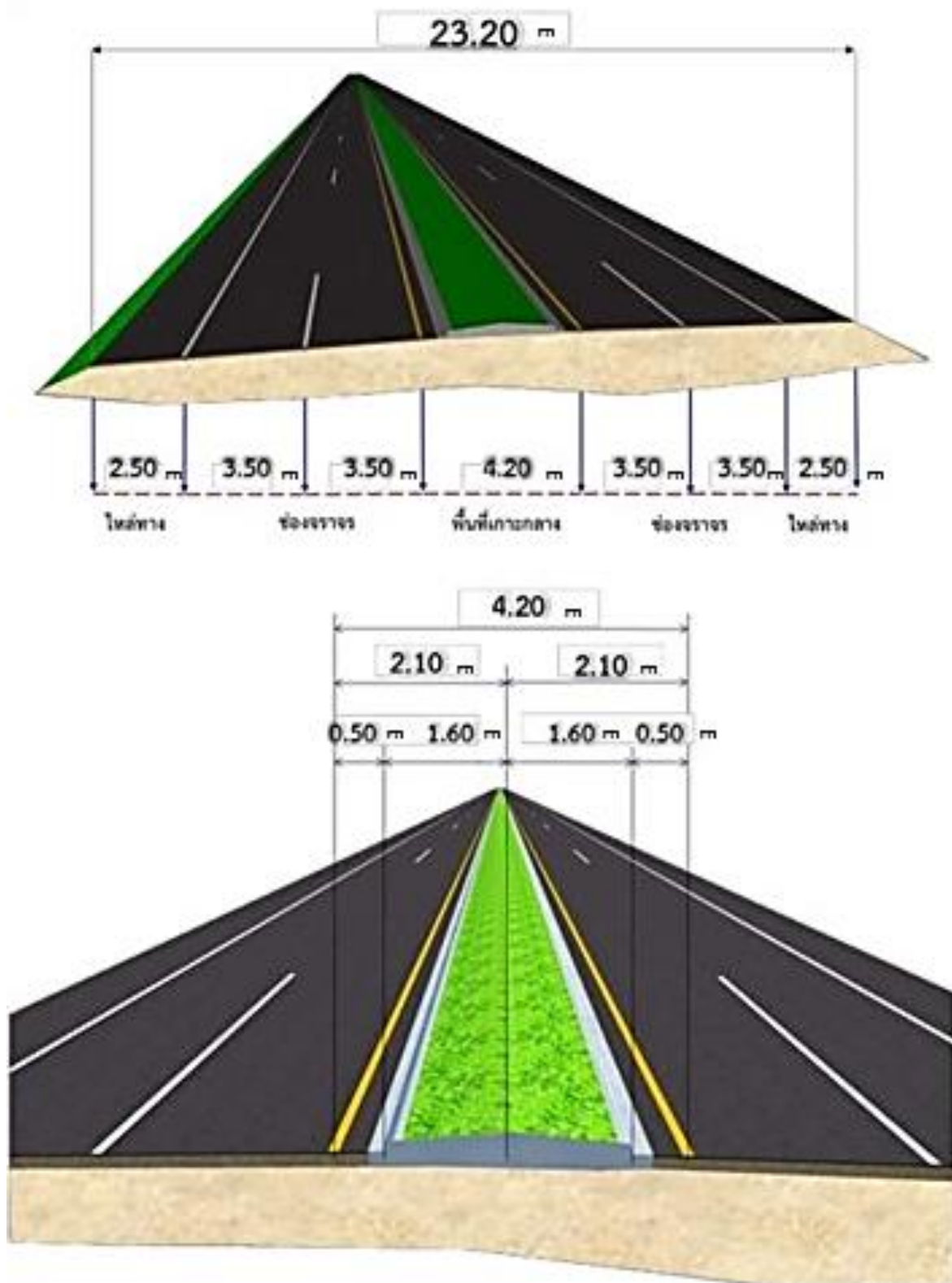
ในการพิจารณารูปแบบการแบ่งทิศทางการจราจรในการขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจรของโครงการ ได้มีการศึกษารูปแบบที่เหมาะสม โดยพิจารณาจากสภาพทางกายภาพของแนวเส้นทาง การใช้ประโยชน์ของพื้นที่ริมสองข้างทาง ปริมาณการจราจร และความกว้างของเขตทาง สรุปได้ว่ารูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด คือ การแบ่งทิศทางการจราจรแบบยก (Raised Median) ซึ่งมีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่สองข้างทาง ข้อดีในแง่ของความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงสอดคล้องกับรูปแบบของถนนโครงการในช่วงอื่น ๆ และแผนการขยายเต็มรูปแบบในอนาคต โดยกำหนดให้พื้นที่เกาะกลางกว้าง 4.2 เมตร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของวงเลี้ยวของจุดกลับรถ ซึ่งรวมระยะรันด้านข้างเกาะกลางแต่ละด้านกว้าง 0.50 เมตร เพื่อเพิ่มความสะดวกกับผู้ขับขี่ในช่องจราจรด้านขวา ทำให้ไม่รู้สึกบีบด้วยพื้นที่ด้านข้าง ดังแสดงในรูปที่ 2-3 และรูปที่ 2-4



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

รูปที่ 2-3 ภาพตัดทางหลวงของโครงการ





ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

รูปที่ 2-4 รูปแบบเกาะกลางแบบยกที่นำมาใช้ในโครงการ

### 3) รูปแบบทางแยกของโครงการ

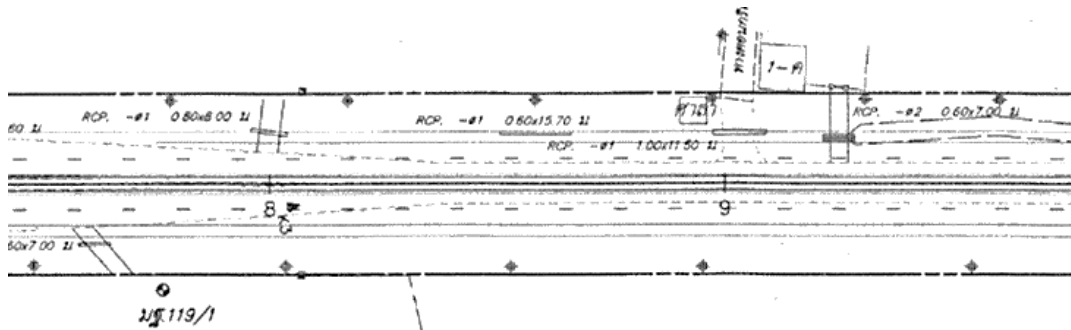
การพัฒนาโครงการได้ออกแบบให้มีทางแยกหลัก จำนวน 5 แห่ง ดังแสดงในตารางที่ 2-1 และรูปแบบแสดงในรูปที่ 2-5 ถึง รูปที่ 2-9

ตารางที่ 2-1 ทางแยกของโครงการ

ที่	กม.	ลักษณะ	ถนนที่ตัดกับถนนโครงการ	ฝั่งซ้ายทาง/ขวาทาง
1	119+900	สามแยก	ถนนบ้านโคกจั่ว	ซ้ายทาง
2	122+296	สามแยก	ถนนบ้านนิคมเขต	ขวาทาง
3	127+045	สามแยก	ทางหลวงชนบท บร.2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร)	ขวาทาง
4	127+857	สามแยก	ทางหลวงชนบท บร.3020	ซ้ายทาง
5	128+960	สามแยก	ทางหลวงชนบท บร.3069	ขวาทาง

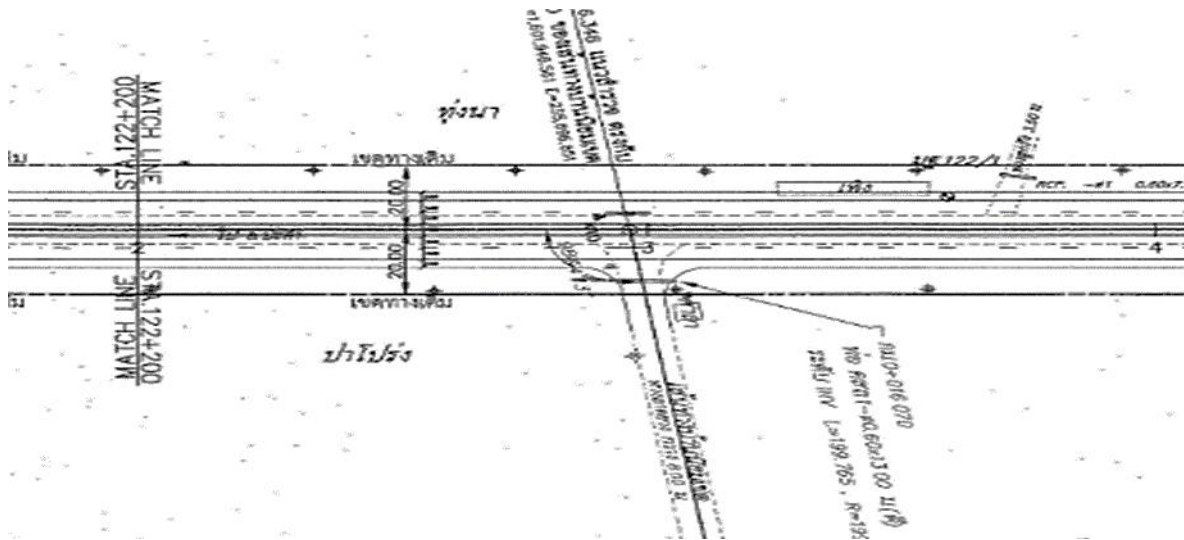
ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

ทางแยกทุกแห่งตลอดแนวเส้นทางโครงการ เป็นทางแยกระดับดินในลักษณะสามแยก และไม่มีสัญญาณไฟจราจร เนื่องจากมีปริมาณจราจรในทิศทางเล็กน้อยมาก การปรับปรุงบริเวณทางแยกจึงจัดให้มีการเพิ่มช่องทางพิเศษสำหรับรถเลี้ยวบนถนนโครงการ เพื่อเพิ่มความปลอดภัย รวมทั้งจัดให้มีระบบป้ายและเครื่องหมายจราจรทั้ง 5 แห่ง



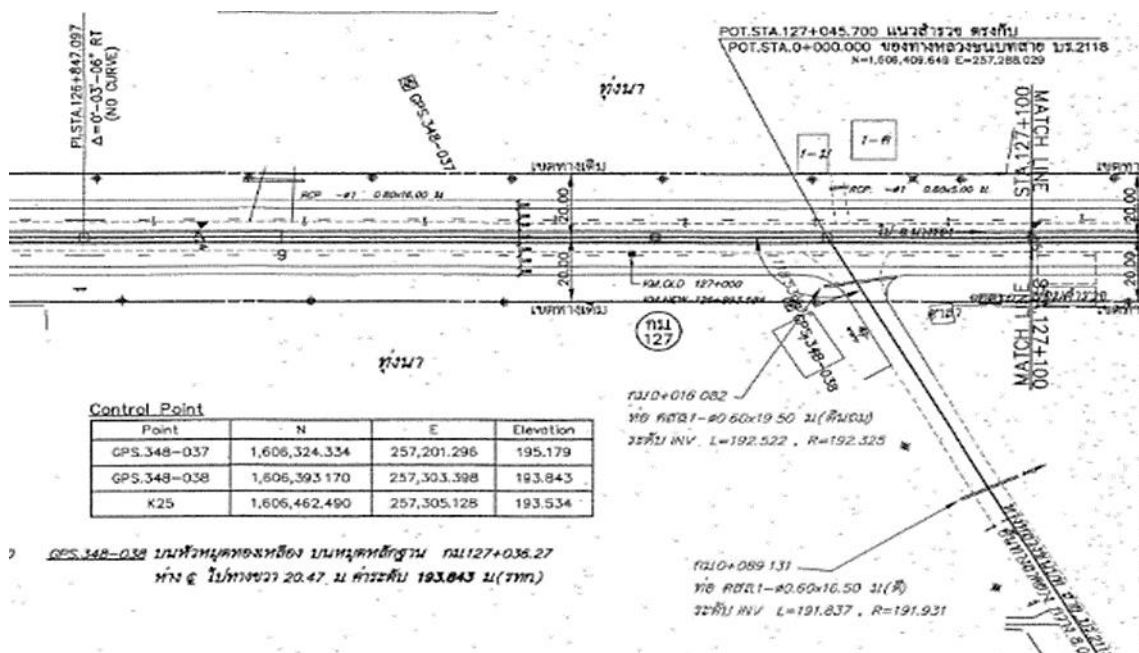
ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

รูปที่ 2-5 ที่กม.119+900 ลักษณะเป็นสามแยกเชื่อมกับถนนโครงการคือ ถนนบ้านโคกจั่ว อยู่ฝั่งซ้ายทาง



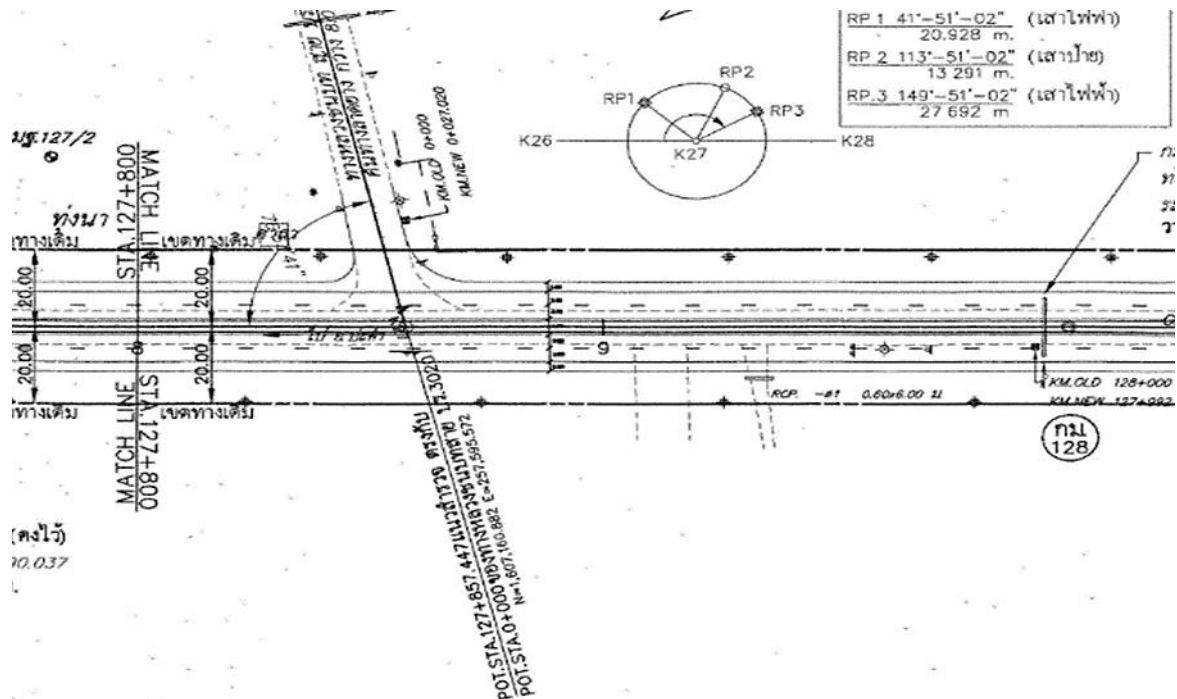
ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

รูปที่ 2-6 ที่ กม.122+296 ลักษณะเป็นสามแยกเชื่อมกับถนนโครงการคือถนนบ้านนิคมเขตอยู่ฝั่งขวาทาง



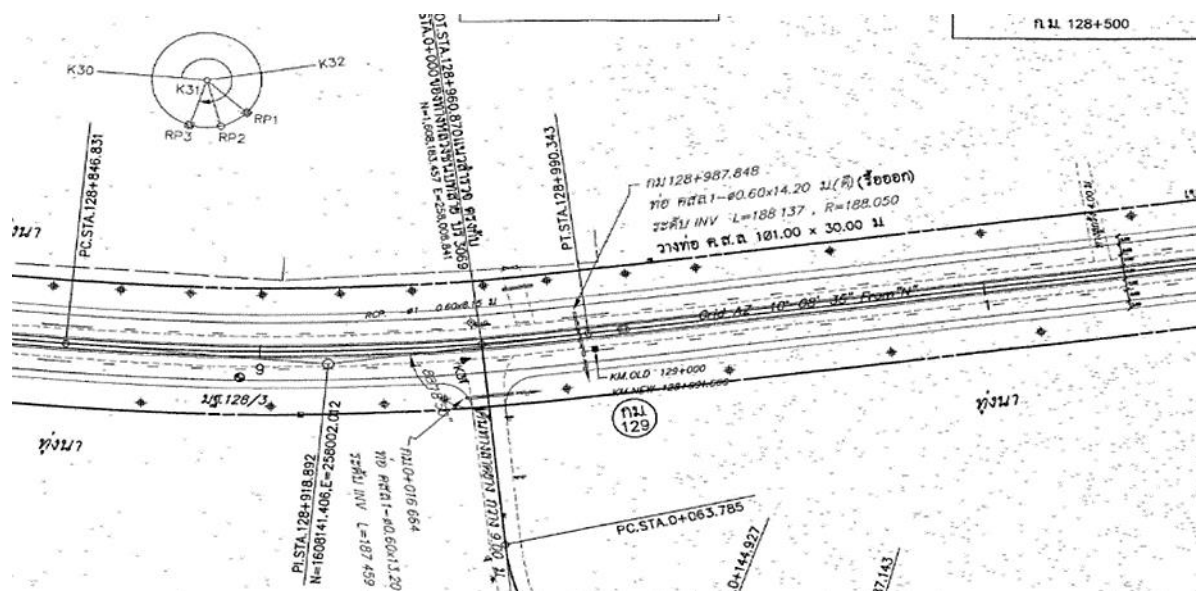
ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

รูปที่ 2-7 ที่ กม.127+045 ลักษณะเป็นสามแยกเชื่อมกับถนนโครงการคือ ถนนทางหลวงชนบท บร.2118  
 (บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร) อยู่ฝั่งขวาทาง



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

รูปที่ 2-8 ที่ กม.127+857 ลักษณะเป็นสามแยกเชื่อมกับถนนโครงการคือ ถนนทางหลวงชนบท บร.3020 อยู่ฝั่งซ้ายทาง



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

รูปที่ 2-9 ที่ กม.128+960 ลักษณะเป็นสามแยกเชื่อมกับถนนโครงการคือ ถนนทางหลวงชนบท บร.3069 อยู่ฝั่งขวาทาง



#### 4) รูปแบบจุดกลับรถ

เนื่องจากโครงการได้ออกแบบขยายช่องจราจรโดยมีเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 4.20 เมตร ทำให้รถไม่สามารถเลี้ยวขวาได้เหมือนกับถนนที่ไม่มีเกาะกลางถนน จึงได้มีการกำหนดจุดกลับรถตามแนวเส้นทางโครงการไว้ ดังแสดงตารางที่ 2-2

ตารางที่ 2-2 ตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการ

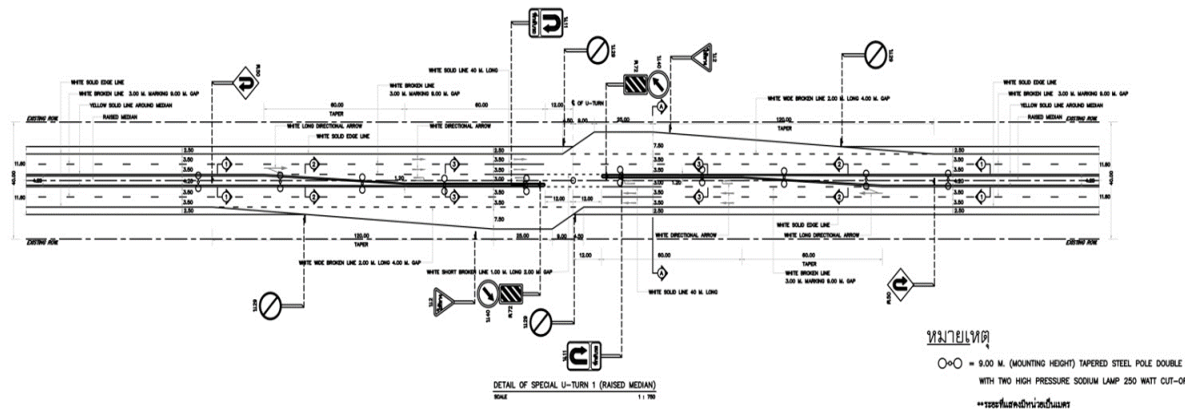
ที่	กม.	ระยะห่างจากจุดกลับรถก่อนหน้า (กิโลเมตร)
1	121+800	2.05
2	123+300	1.50
3	125+300	2.00
4	127+500	2.20
5	128+400	0.90

ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)



ที่มา : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (2563)

รูปที่ 2-10 ตำแหน่งทางแยกหลัก ตลอดแนวเส้นทางโครงการ



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

รูปที่ 2-11 รูปแบบจุดกลับรถของโครงการ





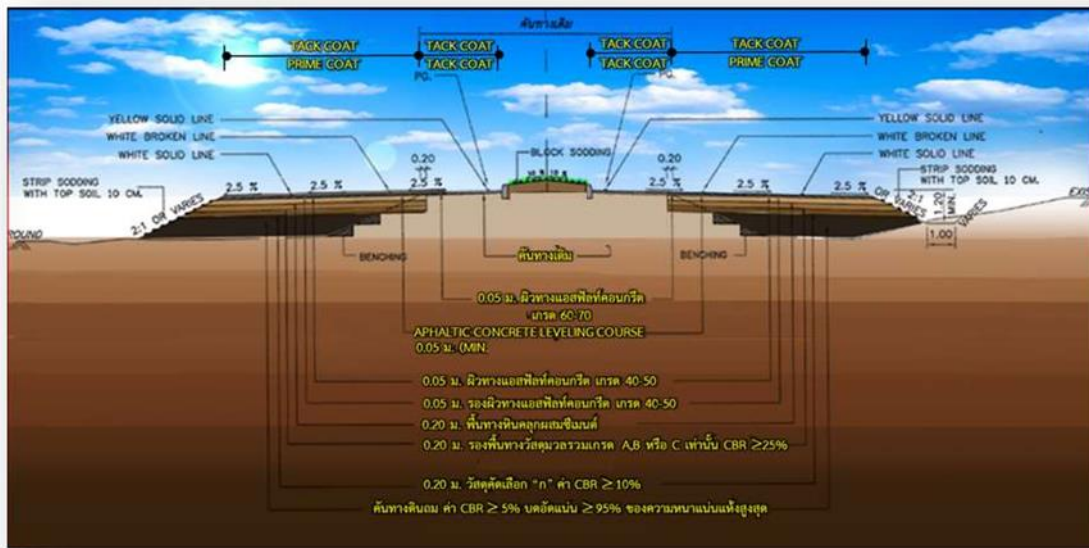
ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

## รูปที่ 2-12 ตำแหน่งจุดกลับรถบนแนวเส้นทางโครงการ

### 5) โครงสร้างชั้นทาง

โครงสร้างชั้นทางของโครงการ ออกแบบให้เป็นผิวทางแบบ Flexible Pavement โดยก่อสร้างต่อขยายจากคันทางเดิม ส่วนที่เป็นคันทางเดิมปรับปรุงโดยใช้ Asphaltic Concrete Leveling Course ความหนาอย่างน้อย 5 ซม. และผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40 - 50 หนา 5 ซม. ส่วนต่อขยายพื้นที่ผิวจราจรที่เป็นคันทางใหม่ โครงสร้างชั้นทางประกอบด้วย ชั้นผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40 - 50 หนา 5 ซม. ชั้นรองผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40 - 50 หนา 5 ซม. ชั้นพื้นทางหินคลุกผสมซีเมนต์ หนา 20 ซม. ชั้นรองพื้นทางวัสดุมวลรวมเกรด A, B หรือ C หนา 20 ซม. ค่า CBR ไม่ต่ำกว่า 25% ชั้นวัสดุคัดเลือก “ก” ค่า CBR ไม่ต่ำกว่า 10% หนา 20 ซม. วางบนชั้นดินถมบดอัดแน่นมีค่า CBR ไม่ต่ำกว่า 5% ดังรูปที่ 2-13





ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

## รูปที่ 2-13 รูปแบบโครงสร้างชั้นทาง

### 6) ระบบระบายน้ำ

ระบบระบายน้ำ แบ่งออกเป็น 2 ระบบ คือ

#### (1) ระบบระบายน้ำตามขวาง

ระบบระบายน้ำตามขวางปัจจุบัน เป็นท่อลอดกลมขนาด  $\varnothing$  1.00 เมตร การปรับปรุงอาคารระบายน้ำชนิดท่อลอดกลมดังกล่าว มีหลักการที่จะต่อความยาวอาคารระบายน้ำเดิมให้สอดคล้องกับการขยายผิวจราจร และเปลี่ยนท่อกลมที่มีขนาดเล็กกว่า  $\varnothing$  1.00 เมตร เป็นท่อขนาด  $\varnothing$  1.00 เมตร ทั้งหมด

#### (2) ระบบระบายน้ำตามยาว

รูปตัดทั่วไประดับดินของโครงการแนวเส้นทางหลักจะมีขนาด 4 ช่องจราจร ไป - กลับ แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางกว้าง 4.20 เมตร พื้นที่รับน้ำสำหรับการวิเคราะห์ปริมาณน้ำหลากสำหรับระบบระบายน้ำตามยาวประกอบด้วยพื้นที่รับน้ำในเขตทางและพื้นที่รับน้ำในพื้นที่ประชิดเขตทางภายในระยะ 50 เมตรจากเขตทาง สำหรับถนนทั่วไปซึ่งสองข้างทางออกแบบเป็นไหล่ทาง รูปแบบระบบระบายน้ำจะออกแบบเป็นรางระบายน้ำข้างทาง แสดงรูปตัดทั่วไปดังรูปที่ 2-14

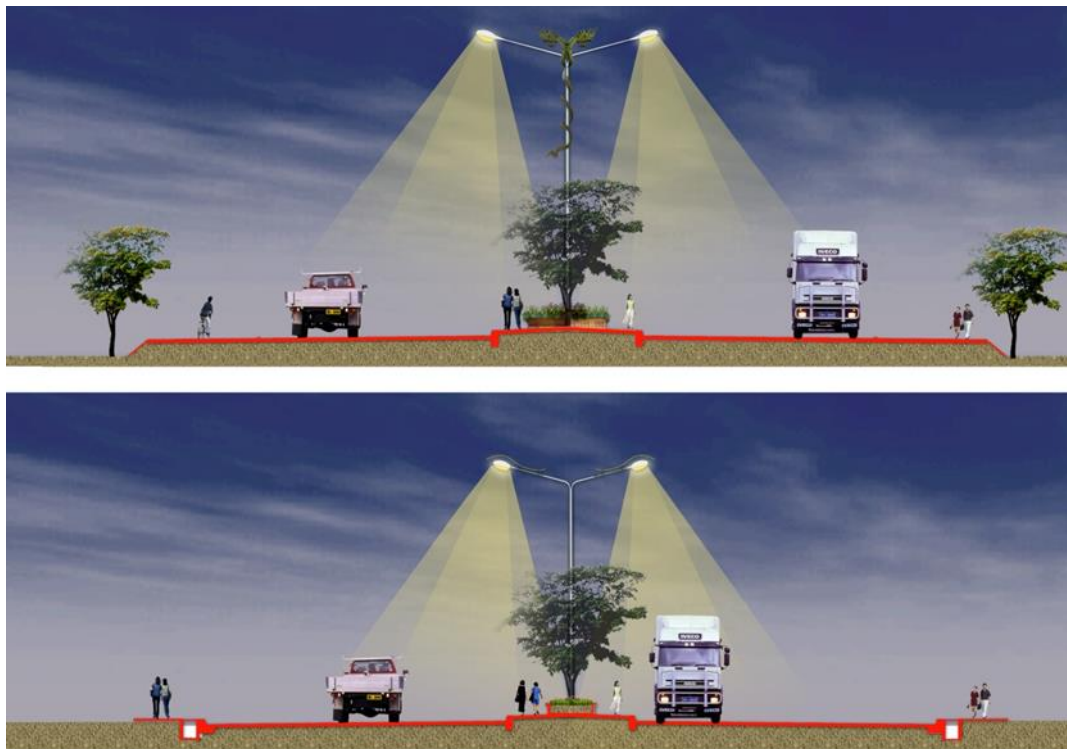


ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

รูปที่ 2-14 รูปตัดแสดงการระบายน้ำระดับดินทั่วไปของโครงการ

#### 7) ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างของถนน เลือกใช้เป็นหลอดชนิด High Pressure Sodium ขนาด 250 และ 400 วัตต์ โดยมีประสิทธิภาพแสงไม่น้อยกว่า 100 lumens per watt ติดตั้งบนเสา Galvanized Tapered Steel Pole แบบกิ่งคู่ ขนาดความสูง 9-12 เมตร ตามความเหมาะสมในแต่ละบริเวณพื้นที่ ดังรูปที่ 2-15



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

รูปที่ 2-15 รูประบบไฟฟ้าแสงสว่าง

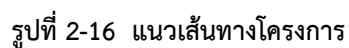
### 2.1.2 รูปแบบพัฒนาโครงการที่ก่อสร้างจริง

ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ได้ก่อสร้างโครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยบริษัท บุรีรัมย์พนาลี จำกัด ผู้รับเหมาได้ส่งมอบงานให้แก่แขวงทางหลวงบุรีรัมย์ วันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2564 โดยมีระยะเวลาประกันผลงาน 2 ปี โดยจะสิ้นสุดระยะเวลาประกันในวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 ซึ่งขณะนี้ (มิถุนายน พ.ศ. 2566) อยู่ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยแขวงทางหลวงบุรีรัมย์ และหมวดทางหลวงนางรอง รับผิดชอบดูแลและปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงสรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการจริง โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 1) แนวเส้นทางโครงการ

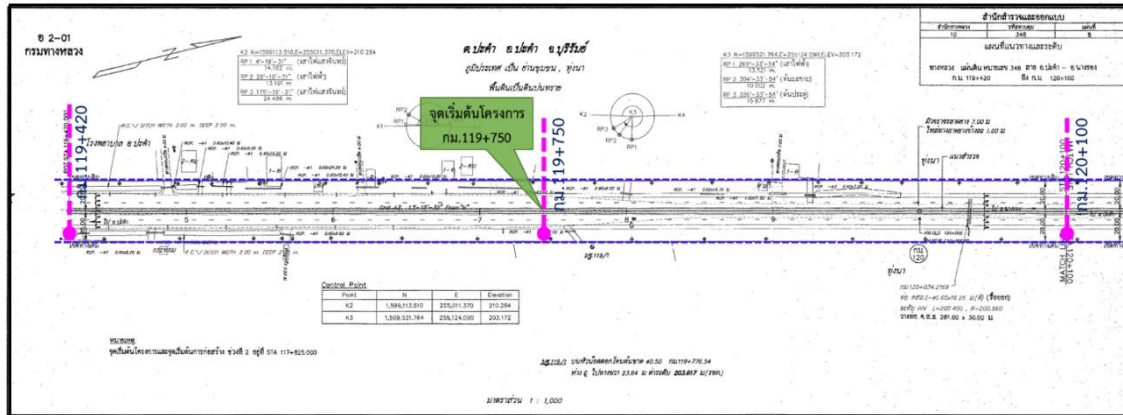
จากการตรวจสอบที่ตั้งโครงการในปัจจุบัน พบว่า ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ – อ.นางรอง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลวง หมายเลข 348 ช่วงระหว่าง กม. 119+750 ถึง กม.129+535 ระยะทางรวม 9.785 กิโลเมตร ซึ่งเป็นแนวเส้นทางเดียวกันกับที่เสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) แสดงดังรูปที่ 2-16 และมีรูปแบบเดียวกันกับที่เสนอในรายงานฯ เช่นกัน แสดงดังรูปที่ 2-17



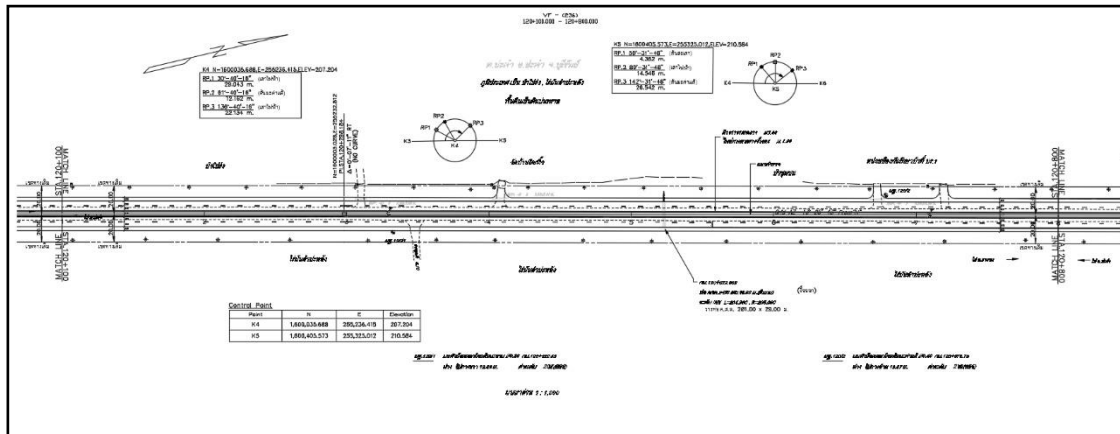




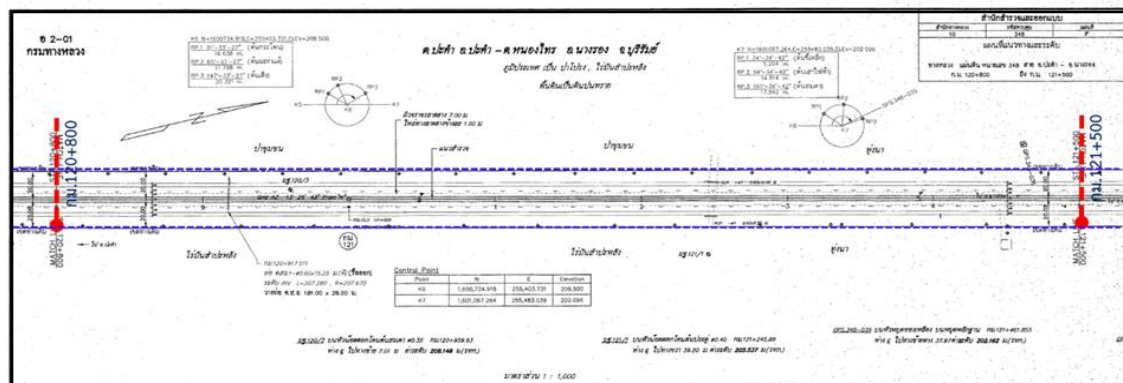
กม.119+420 - กม. 120+100



กม.120+100 - กม. 120+800



กม.120+800 - กม. 121+500



ที่มา : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (2565)  
 ประยุกต์จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ - อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

รูปที่ 2-17 รูปแบบเส้นทางโครงการ

โครงการก่อสร้างถนนสาย 12.5 กม.

12.5 กม. 12+00-12+125

Control Point

Point	X	Y	Elevation
K1	1,831,376.892	255,257.255	189.815
K2	1,831,533.825	255,016.120	189.871

Curve Data

Curve No.	Radius (m)	Length (m)	Stationing
1	100.00	10.00	12+00.00 - 12+10.00
2	100.00	10.00	12+10.00 - 12+20.00
3	100.00	10.00	12+20.00 - 12+30.00
4	100.00	10.00	12+30.00 - 12+40.00
5	100.00	10.00	12+40.00 - 12+50.00
6	100.00	10.00	12+50.00 - 12+60.00
7	100.00	10.00	12+60.00 - 12+70.00
8	100.00	10.00	12+70.00 - 12+80.00
9	100.00	10.00	12+80.00 - 12+90.00
10	100.00	10.00	12+90.00 - 12+100.00
11	100.00	10.00	12+100.00 - 12+110.00
12	100.00	10.00	12+110.00 - 12+120.00
13	100.00	10.00	12+120.00 - 12+125.00

Road Layout

Stationing	Width (m)	Area (sq.m)
12+00.00 - 12+10.00	10.00	100.00
12+10.00 - 12+20.00	10.00	100.00
12+20.00 - 12+30.00	10.00	100.00
12+30.00 - 12+40.00	10.00	100.00
12+40.00 - 12+50.00	10.00	100.00
12+50.00 - 12+60.00	10.00	100.00
12+60.00 - 12+70.00	10.00	100.00
12+70.00 - 12+80.00	10.00	100.00
12+80.00 - 12+90.00	10.00	100.00
12+90.00 - 12+100.00	10.00	100.00
12+100.00 - 12+110.00	10.00	100.00
12+110.00 - 12+120.00	10.00	100.00
12+120.00 - 12+125.00	10.00	100.00

โครงการก่อสร้างถนน 2 เลน ความกว้าง 12 เมตร

สถานี 0+00 ถึง 0+120

ความกว้างถนน 12 เมตร

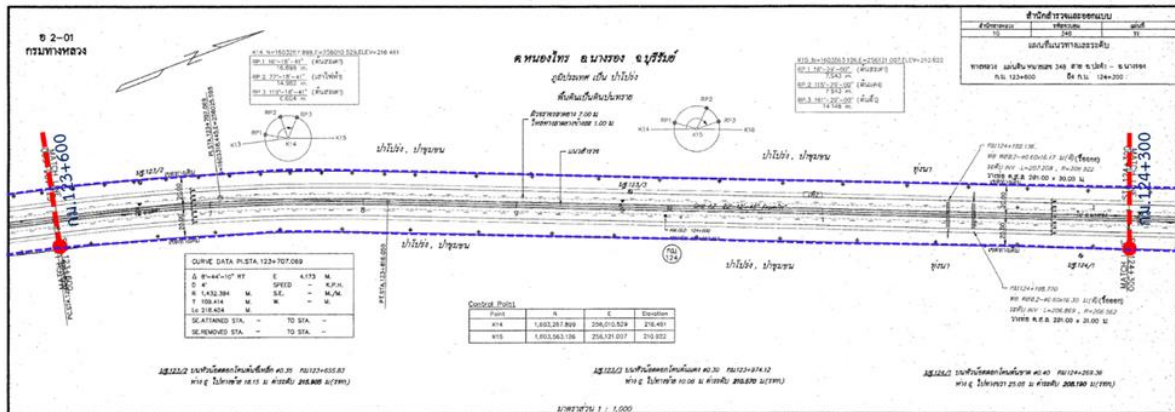
ความกว้างไหล่ทาง 10 เมตร

ตารางข้อมูลสถานี

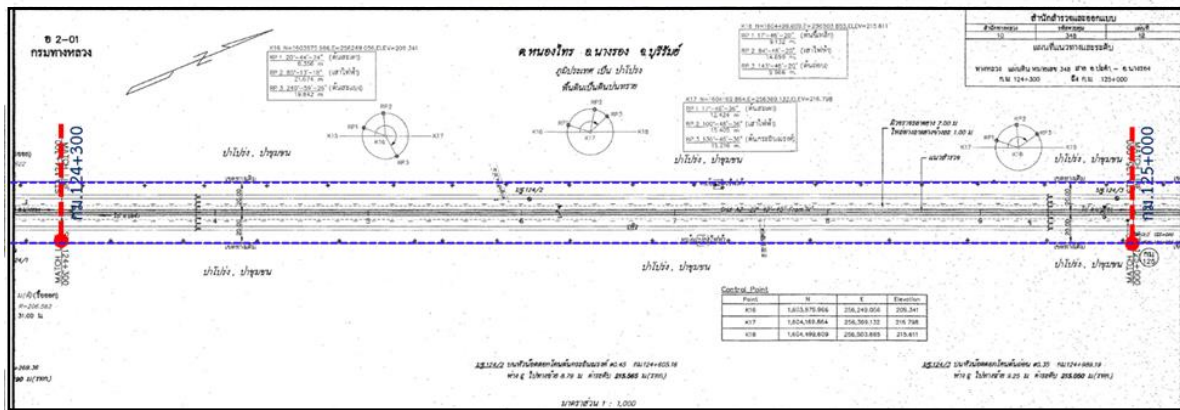
Station	Point	X	Y	Elevation
0+00	1	1,000,000.000	1,000,000.000	100.000
0+10	2	1,000,000.000	1,000,000.000	100.000
0+20	3	1,000,000.000	1,000,000.000	100.000
0+30	4	1,000,000.000	1,000,000.000	100.000
0+40	5	1,000,000.000	1,000,000.000	100.000
0+50	6	1,000,000.000	1,000,000.000	100.000
0+60	7	1,000,000.000	1,000,000.000	100.000
0+70	8	1,000,000.000	1,000,000.000	100.000
0+80	9	1,000,000.000	1,000,000.000	100.000
0+90	10	1,000,000.000	1,000,000.000	100.000
0+100	11	1,000,000.000	1,000,000.000	100.000
0+110	12	1,000,000.000	1,000,000.000	100.000
0+120	13	1,000,000.000	1,000,000.000	100.000

รูปที่ 2-17 รูปแบบเส้นทางโครงการ (ต่อ)

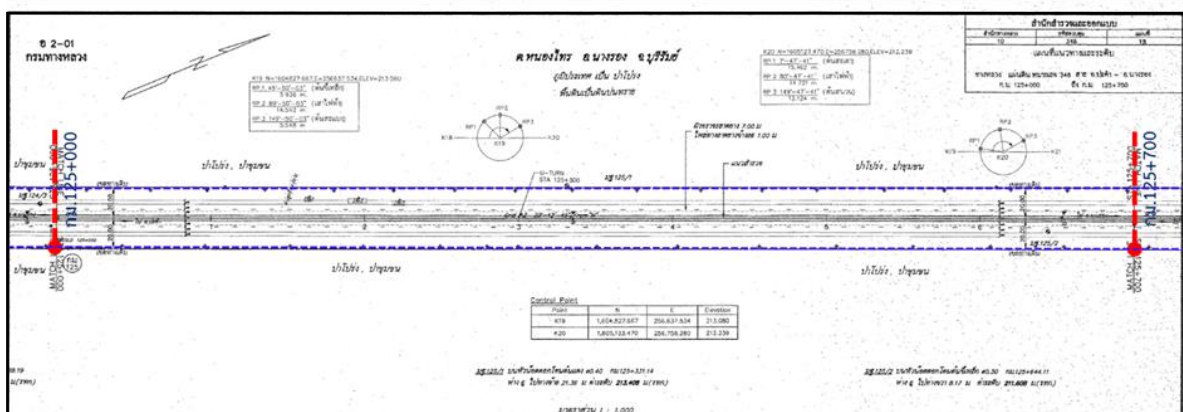
กม.123+600 - กม. 124+300



กม.124+300 - กม. 125+000



กม.125+000 - กม. 125+700

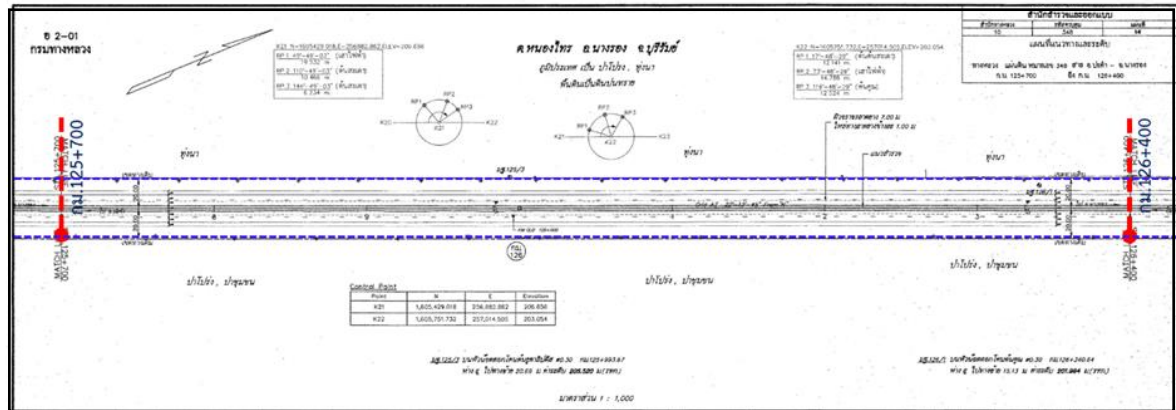


ที่มา : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด (2563)  
 ประยุกต์จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ - อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

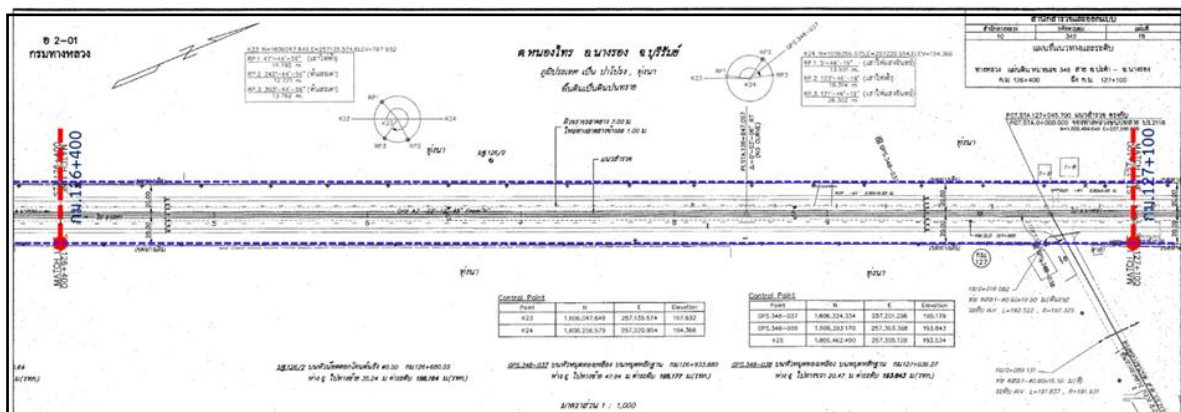
รูปที่ 2-17 รูปแบบเส้นทางโครงการ (ต่อ)



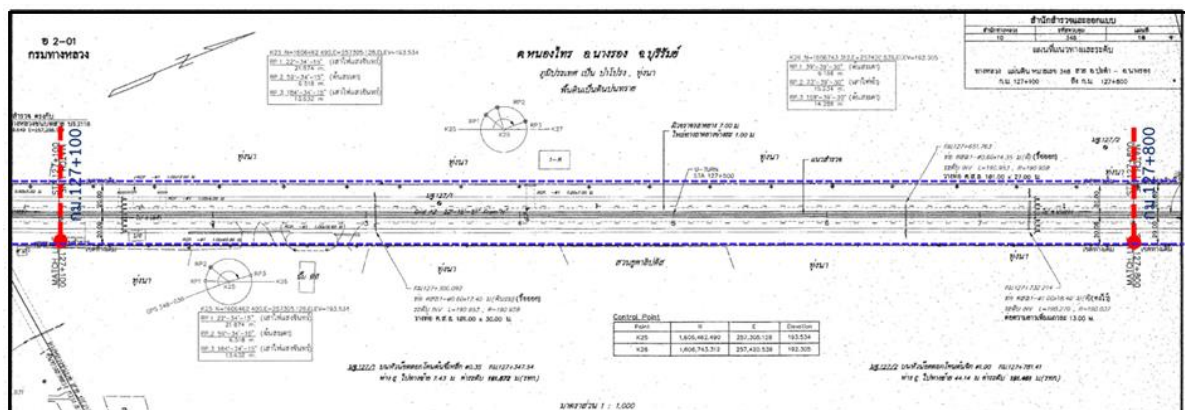
### กม.125+700 - กม. 126+400



### กม.126+400 - กม. 127+100



### กม.127+100 - กม. 127+800



ที่มา : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (2563)

ประยุกต์จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ - นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

### รูปที่ 2-17 รูปแบบเส้นทางโครงการ (ต่อ)

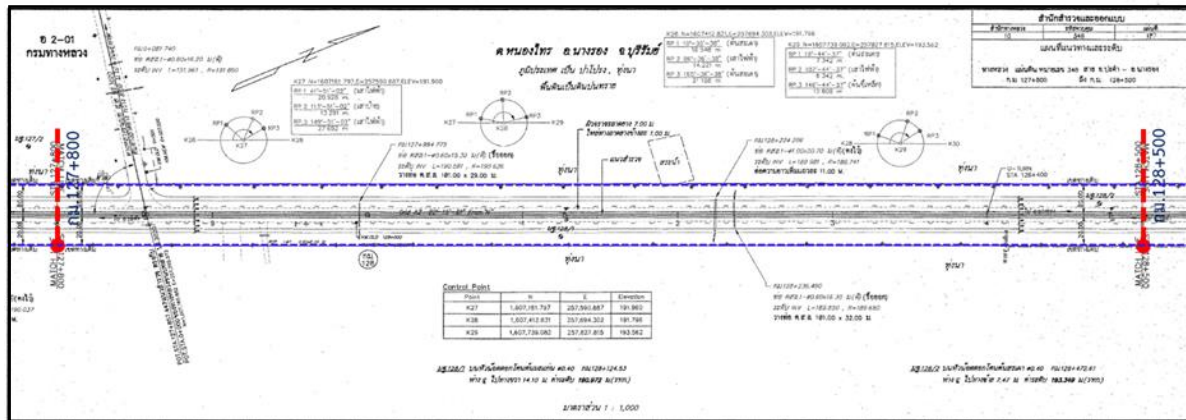
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐาน ISO/IEC 17025:2017 by TISI and DSS

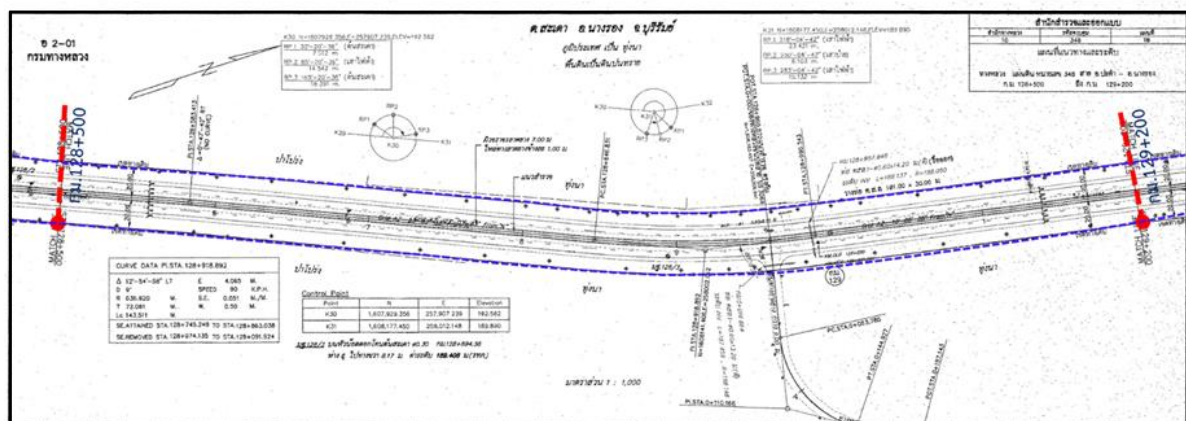
ได้รับการรับรอง ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015 จากสถาบันมาตรฐานอังกฤษ



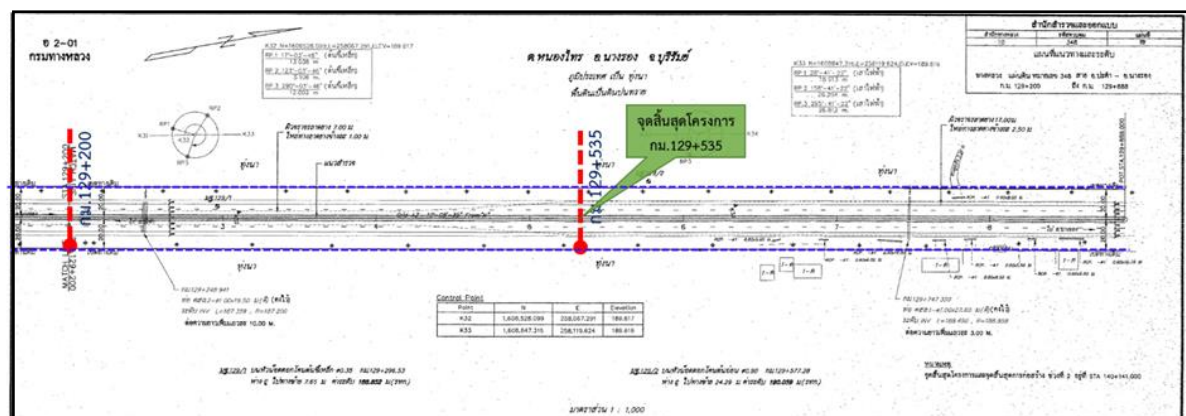
### กม.127+800 - กม. 128+500



### กม.128+500 - กม. 129+200



### กม.129+200 - กม. 129+535



ที่มา : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (2563)  
 ประยุกต์จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ - อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (2562)

### รูปที่ 2-17 รูปแบบเส้นทางโครงการ (ต่อ)

## 2) รูปแบบถนนโครงการ

รูปแบบถนนโครงการตามแบบก่อสร้างเป็นงานก่อสร้างขยายผิวจราจรของโครงการเป็นการขยายผิวจราจรในเขตทางเดิมจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร ส่วนโครงสร้างชั้นทางของโครงการ ถูกออกแบบให้เป็นผิวทางแบบ Flexible Pavement โดยก่อสร้างต่อขยายจากคันทางเดิม ส่วนที่เป็นคันทางเดิมปรับปรุงโดยใช้ Asphaltic Concrete Leveling Course ความหนาอย่างน้อย 5 ซม. และผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40-50 หยา 5 ซม. ส่วนต่อขยายพื้นที่ผิวจราจรที่เป็นคันทางใหม่ โครงสร้างชั้นผิวทางและชั้นรองผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40-50 หยา 5 ซม.



กม. 119+750



กม.127+020

รูปที่ 2-18 รูปแบบเส้นทางโครงการ

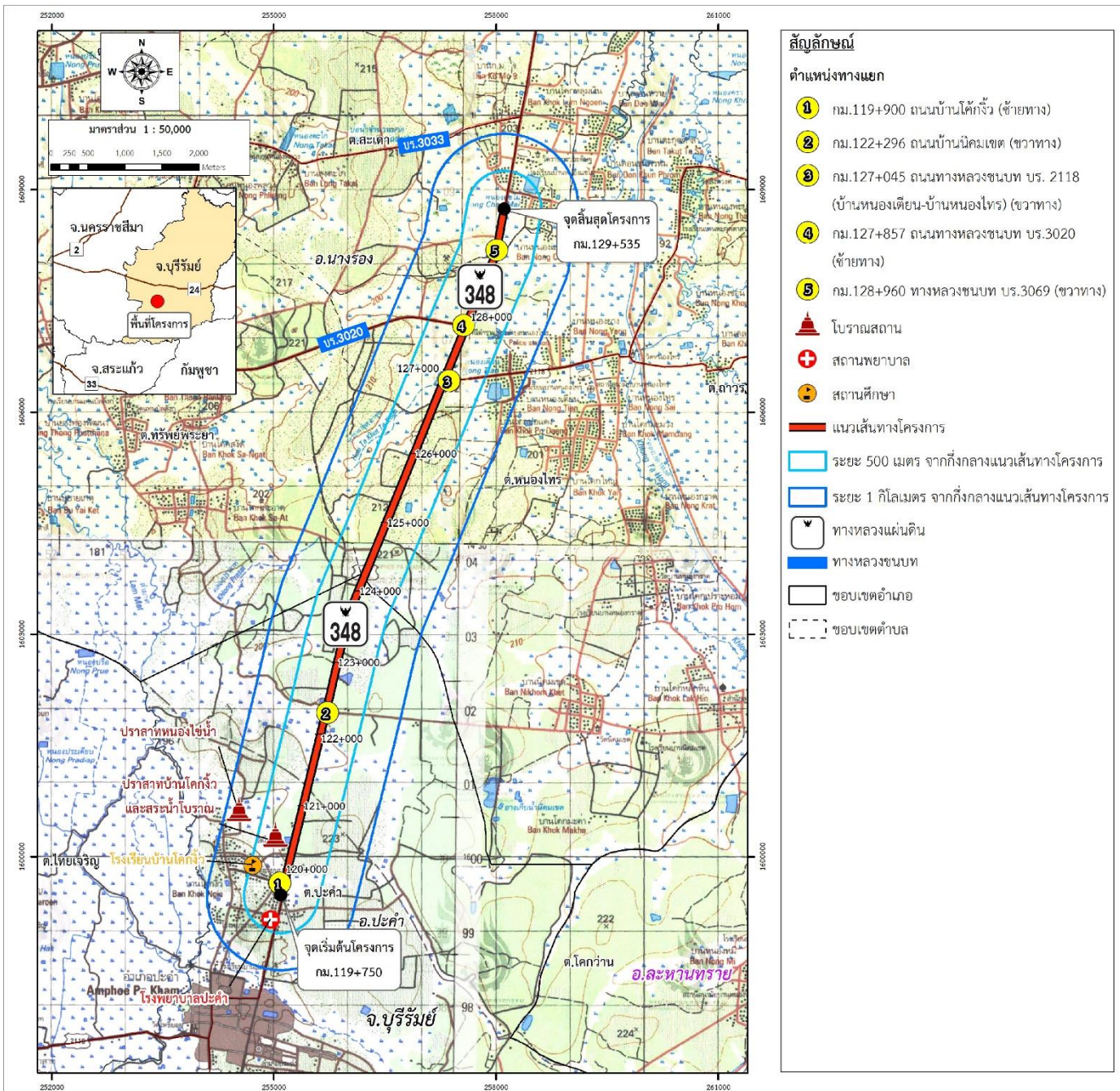
## 3) รูปแบบทางแยกของโครงการ

การพัฒนาโครงการได้ออกแบบให้มีทางแยกหลัก จำนวน 5 แห่ง ดังตารางที่ 2-3

ตารางที่ 2-3 ทางแยกของโครงการ

ที่	กม.	ลักษณะ	ถนนที่ตัดกับถนนโครงการ	ฝั่งซ้ายทาง/ขวาทาง
1	119+900	สามแยก	ถนนบ้านโคกจั่ว	ซ้ายทาง
2	122+296	สามแยก	ถนนบ้านนิคมเขต	ขวาทาง
3	127+045	สามแยก	ทางหลวงชนบท บร.2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร)	ขวาทาง
4	127+857	สามแยก	ทางหลวงชนบท บร.3020	ซ้ายทาง
5	128+960	สามแยก	ทางหลวงชนบท บร.3069	ขวาทาง





รูปที่ 2-19 ตำแหน่งทางแยกของโครงการ





รูปที่ 2-20 ทางแยกที่ กม.119+900 ถนนบ้านโคกจิว (อยู่ฝั่งซ้ายทาง)



รูปที่ 2-21 ทางแยกที่ กม.122+296 ถนนบ้านนิคมเขต (อยู่ฝั่งขวาทาง)





รูปที่ 2-22 ทางแยกที่ กม.127+045 ถนนทางหลวงชนบท บร.2118(บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร) (อยู่ฝั่งขวาทาง)



รูปที่ 2-23 ทางแยกที่ กม. 127+857 ถนนทางหลวงชนบท บร.3020 (บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร) (อยู่ฝั่งซ้ายทาง)



รูปที่ 2-24 ทางแยกที่ กม.128+960 ถนนทางหลวงชนบท บร.3069 (บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร) (อยู่ฝั่งขวาทาง)

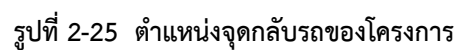
#### 4) รูปแบบจุดกัลบรถ

ตำแหน่งจุดกัลบรถของโครงการที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมรายงาน (EIA) มีตำแหน่งจุดกัลบรถรวมทั้งหมด 5 จุด ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างจริง 5 จุด โดยสามารถดำเนินการก่อสร้างจริงตามตำแหน่งที่ระบุไว้ในรายงาน (EIA) ได้ 3 จุด และมีการปรับเปลี่ยนตำแหน่งจุดกัลบรถในงานก่อสร้างจริง 2 จุด ในการปรับเปลี่ยนตำแหน่งจุดกัลบรถของโครงการมีความเหมาะสมเป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบ เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ สอดคล้องกับความต้องการของชุมชน เพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง โดยมีรายละเอียดจุดกัลบรถ ดังตารางที่ 2-4

ตารางที่ 2-4 ตำแหน่งจุดกัลบรถของโครงการ

ที่	กม. ตามที่ระบุใน EIA	กม. ตามที่ก่อสร้างจริง	ระยะห่างของจุดกัลบรถก่อนหน้า (กิโลเมตร)
1	121+800	121+500	2
2	123+300	123+300	1.8
3	125+300	125+300	2
4	127+500	127+500	2.2
5	128+400	129+200	1.7





บริษัท อยู่ในเครือ แอนนาทิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
ห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐาน ISO/IEC 17025:2017 by TISI and DSS  
ได้รับการรับรอง ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015 จากสถาบันมาตรฐานอังกฤษ



**จุดที่ 5** ตำแหน่งจุดกลับรถในงานก่อสร้างจริงที่ กม.129+200 มีการขยับใกล้ชุมชนมาก ซึ่งสร้างความสะดวกต่อการขับขี่ และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในชุมชนบ้านหนองแซ้ไม้ หมู่ที่ 2 มากยิ่งขึ้น ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์บนท้องถนน และเพิ่มความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง



จุดกลับรถที่ 1 กม. 121+500



จุดกลับรถที่ 2 กม 123+300



จุดกลับรถที่ 3 กม 125+300



จุดกลับรถที่ 4 กม 127+500



จุดที่ 5 กม 129+200

**รูปที่ 2-26 ภาพประกอบแสดงจุดกลับรถของโครงการ**

## 5) โครงสร้างชั้นทาง

โครงสร้างชั้นทางของโครงการ ออกแบบให้เป็นผิวทางแบบ Flexible Pavement โดยก่อสร้างต่อขยายจากคันทางเดิม ส่วนที่เป็นคันทางเดิมปรับปรุงโดยใช้ Asphaltic Concrete Leveling Course ความหนาอย่างน้อย 5 ซม. และผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40 - 50 หนา 5 ซม. ส่วนต่อขยายพื้นที่ผิวจราจรที่เป็นคันทางใหม่ โครงสร้างชั้นทางประกอบด้วย ชั้นผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40 - 50 หนา 5 ซม. ชั้นรองผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40 - 50 หนา 5 ซม. ชั้นพื้นทางหินคลุกผสมซีเมนต์ หนา 20 ซม. ชั้นรองพื้นทางวัสดุมวลรวมเกรด A, B หรือ C หนา 20 ซม. ค่า CBR ไม่ต่ำกว่า 25% ชั้นวัสดุคัดเลือก “ก” ค่า CBR ไม่ต่ำกว่า 10% หนา 20 ซม. วางบนชั้นดินถมบดอัดแน่นมีค่า CBR ไม่ต่ำกว่า 5% โดยโครงสร้างชั้นทางเป็นไปตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมรายงาน (EIA)



กม.120+100



กม.128+960

รูปที่ 2-27 ผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีต

## 6) ระบบระบายน้ำ

ระบบระบายน้ำ แบ่งออกเป็น 2 แบบ ดังนี้

### (1) ระบบระบายน้ำตามขวาง

ระบบระบายน้ำตามในปัจจุบัน เป็นท่อลอดกลมขนาด  $\varnothing$  1.00 เมตร การปรับปรุงอาคารระบายน้ำชนิดท่อลอดกลมดังกล่าว มีหลักการที่จะต่อความยาวอาคารระบายน้ำเดิมให้สอดคล้องกับการขยายผิวจราจร



กม.121+825

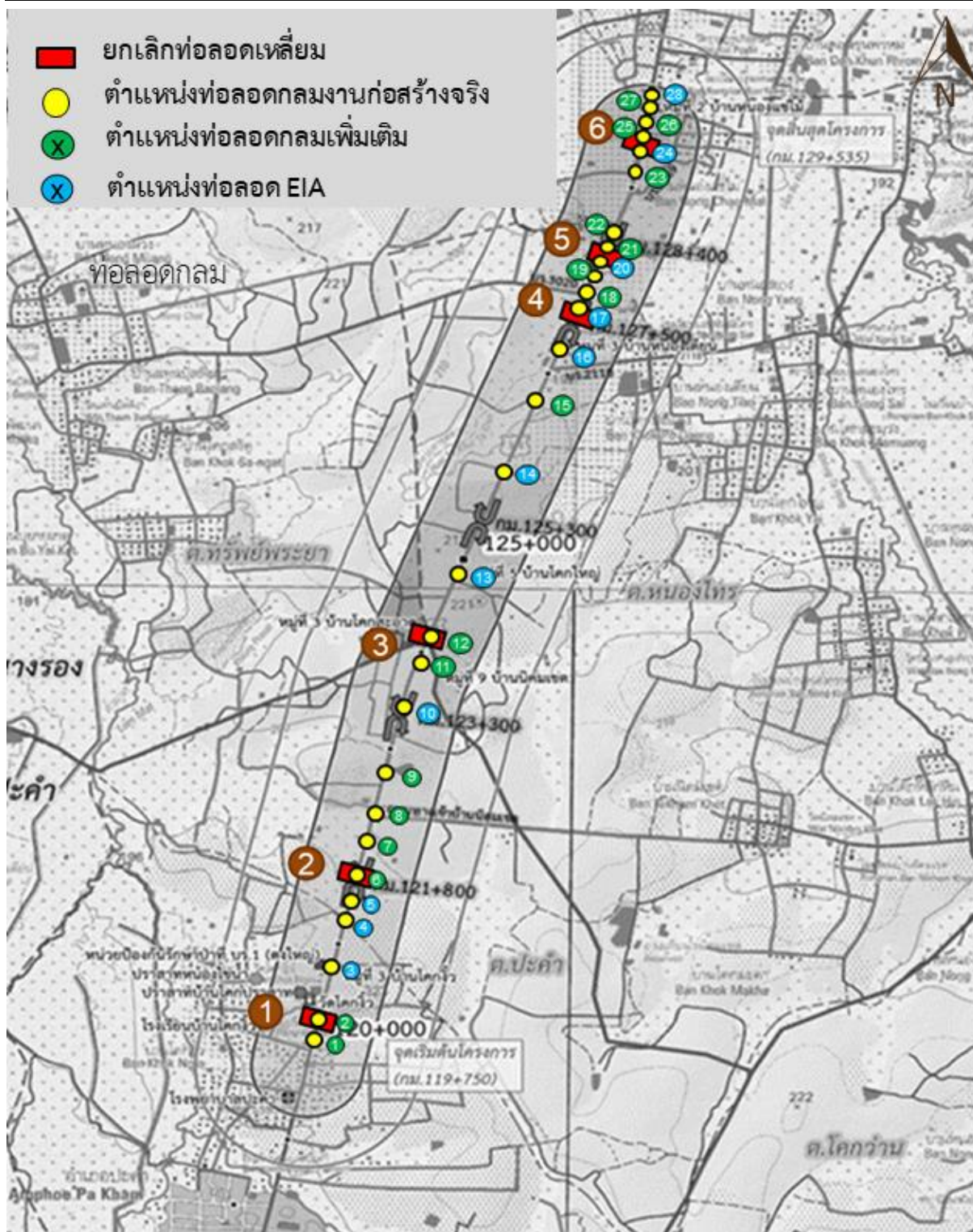


กม.126+850

รูปที่ 2-28 ระบบระบายน้ำตามขวาง

รูปแบบโครงสร้างอาคารระบายน้ำของโครงการมีการปรับปรุงจากที่เสนอในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 348 สาย อ.ปะคำ - อ.นางรอง โดยโครงการได้เสนอปรับปรุงรูปแบบก่อสร้างของอาคารระบายน้ำให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ ในช่วง กม.199+420 - กม.129+535 โดยเปลี่ยนท่อลอดเหลี่ยมจำนวน 6 จุด เป็นท่อลอดกลม เพิ่มจุดและจำนวนแฉกจำนวน 17 จุด เนื่องจากขนาดท่อลอดเหลี่ยมมีขนาดใหญ่ไม่สอดคล้องกับค่าระดับก่อสร้างคันทาง Main Road มีความสูง 1.00 – 1.50 เมตร เมื่อก่อสร้างอาคารระบายน้ำค่าระดับของพื้นล่างและฐานหน้าท่อเหลี่ยมต่ำกว่าระดับดินเดิมประมาณ 0.80 เมตร ทำให้พื้นที่ช่องรับน้ำของอาคารระบายน้ำลดลง ส่งผลให้อัตราการไหลของน้ำและความปลอดภัยลดลงแต่ไม่เกินค่าที่กำหนดไว้ ซึ่งจากการตรวจสอบในการเพิ่มเติมและปรับปรุงรูปแบบก่อสร้างอาคารระบายน้ำโดยเพิ่มจำนวนแฉกของท่อเดิมตามแบบก่อสร้าง จำนวน 11 จุด และเพิ่มจุดวางท่อกลมเพิ่มเติมจำนวน 17 จุด รวมจุดวางท่อทั้งหมด 28 จุด ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่รับน้ำทั้งหมด 6 พื้นที่ และตรวจสอบประสิทธิภาพการระบายน้ำของแต่ละช่วง พบว่า การเพิ่มเติมและปรับปรุงรูปแบบก่อสร้างอาคารระบายน้ำ โดยเพิ่มจำนวนแฉก สามารถรองรับปริมาณน้ำได้เป็นไปตามข้อกำหนดการออกแบบระบายน้ำของกรมทางหลวง ไม่เป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำโดยมีค่าความปลอดภัย (FS) มากกว่า 1 ดังแสดงในตารางที่ 2-5 และรูปที่ 2-29





ที่มา : บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (2565)

รูปที่ 2-29 ตำแหน่งอาคารระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ

ตารางที่ 2-5 สรุปรูปแบบก่อสร้างของอาคารระบายน้ำ

ที่	พื้นที่รับน้ำ	ช่วง		ปริมาณน้ำหลัก	อาคารระบายน้ำหลัก		รูปแบบก่อสร้างอาคารระบายน้ำ					n	A	P	R	INV.ELEV		S	อัตราไหลผ่านอาคาร	FS	หมายเหตุ	
		กม.	กม.		เดิมในสนาม	ตามแบบก่อสร้าง		ตามรายงาน	ปรับปรุงรูปแบบให้สอดคล้องกับพื้นที่โครงการ													
						ในสัญญา	ปริมาณ (ม.)		EIA	พื้นที่โครงการ	ปริมาณ (ม.)											
1	A1	119+420	120+700	7.67	119+950.000		-	-	-	-	2-Ø1.00x30.00	60	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	3.15		เพิ่มจุดและจำนวนแถว
2					120+034.217		2-Ø0.60x16.25	2-Ø1.00x30.00	60	2-Ø2.10 x1.80 x30.00	2-Ø1.00x30.00	60	0.014	0.79	3.14	0.25	200.56	200.40	0.005	3.15	1.23	ตามแบบก่อสร้าง
3					120+522.969		2-Ø0.60x16.00	2-Ø1.00x29.00	58	2-Ø2.00x30.00	2-Ø1.00x29.00	58	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	3.15		ตามแบบก่อสร้าง
4	A2	120+700	123+600	29.69	120+917.511		1-Ø0.60x15.25	1-Ø1.00x28.00	28	2-Ø2.00x30.00	2-Ø1.00x28.00	56	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	3.15		เพิ่มจำนวนแถว
5					121+648.909		1-Ø0.60x15.20	1-Ø1.00x28.00	28	2-Ø2.00x30.00	3-Ø1.00x28.00	84	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจำนวนแถว
6					121+825.000		-	-	-	-	3-Ø1.00x29.00	87	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจุดและจำนวนแถว
7					121+958.164		2-Ø0.60x20.50	2-Ø1.00x12.00	24	4-Ø2.40 x2.10x30.00	3-Ø1.00x30.00	50	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72	1.06	เพิ่มจำนวนแถว
8					122+035.000		-	-	-	-	3-Ø1.00x30.00	90	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจุดและจำนวนแถว
9					122+400.000		-	-	-	-	3-Ø1.00x28.00	84	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจุดและจำนวนแถว
10					123+396.645		1-Ø0.60x17.20	1-Ø1.00x29.00	29	2-Ø2.00x30.00	3-Ø1.00x29.00	87	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจำนวนแถว
11	A3	123+600	124+750	7.24	124+182.136		2-Ø0.60x16.70	2-Ø1.00x30.00	60	-	2-Ø1.00x30.00	69	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	3.15		ตามแบบก่อสร้าง
12					124+198.770		2-Ø0.60x16.30	2-Ø1.00x31.00	62	2-Ø1.80 x1.80x30.00	2-Ø1.00x31.00	62	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	3.15	1.09	ตามแบบก่อสร้าง
13					124+800.000		-	-	-	1-Ø1.00x30.00	1-Ø1.00x30.00	30	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	1.57		ใช้เป็นทางสัดลอดได้
14	A4	124+750	127+816	21.72	125+625.000		-	-	-	1-Ø1.00x30.00	1-Ø1.00x30.00	30	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	1.57		ใช้เป็นทางสัดลอดได้
15					126+850.000		-	-	-	-	3-Ø1.00x30.00	90	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจุดและจำนวนแถว
16					127+306.092		1-Ø0.60x17.40	1-Ø1.00x30.00	30	2-Ø1.00x30.00	3-Ø1.00x30.00	90	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72	1.16	เพิ่มจำนวนแถว
17					127+651.763		1-Ø1.00x14.35	1-Ø1.00x27.00	27	2-Ø1.00x30.00	3-Ø1.00x30.00	81	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจำนวนแถว
18					127+732.214		1-Ø0.60x18.40	1-Ø1.00x13.00	13	4-Ø2.10 x1.80x30.00	3-Ø1.00x30.00	73	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจำนวนแถว
19					127+550.000		-	-	-	-	3-Ø1.00x30.00	90	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจุดและจำนวนแถว
20	A5	127+816	128+600	16.10	127+994.775		1-Ø1.00x17.40	1-Ø1.00x29.00	29	2-Ø1.00x30.00	3-Ø1.00x29.00	87	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจำนวนแถว
21					128+150.000		-	-	-	-	2-Ø1.00x29.00	58	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	3.15	1.08	เพิ่มจุดและจำนวนแถว
22					128+224.286		1-Ø1.00x20.70	1-Ø1.00x11.00	11	3-Ø2.10 x2.10x30.00	3-Ø1.00x30.00	71	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจำนวนแถว
23					128+236.490		1-Ø0.60x16.30	1-Ø1.00x32.00	32	-	3-Ø1.00x32.00	96	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจำนวนแถว
24	A6	128+600	129+353	18.78	128+987.848		1-Ø0.60x14.20	1-Ø1.00x30.00	30	2-Ø1.00x30.00	3-Ø1.00x30.00	90	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจำนวนแถว
25					129+248.941		2-Ø1.00x19.50	2-Ø1.00x10.00	20	3-Ø2.40 x2.10x30.00	3-Ø1.00x30.00	50	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจำนวนแถว
26					129+385.000		-	-	-	-	3-Ø1.00x30.00	90	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72	1.09	เพิ่มจุดและจำนวนแถว
27					129+475.000		-	-	-	-	3-Ø1.00x30.00	90	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.72		เพิ่มจุดและจำนวนแถว
28					129+748.350		1-Ø1.00x27.80	1-Ø1.00x30.00	3	2-Ø1.00x30.00	1-Ø1.00x30.00	3	0.014	0.79	3.14	0.25	205.09	204.96	0.005	4.57		ตามแบบก่อสร้าง

หมายเหตุ : □ : เส้นผ่านศูนย์กลางท่อเหลี่ยม

Ø : เส้นผ่านศูนย์กลางท่อกลม

ที่มา : บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (2565)

## (2) ระบบระบายน้ำตามยาว

สำหรับระบบระบายน้ำตามยาวประกอบด้วยพื้นที่รับน้ำในเขตทางและพื้นที่รับน้ำในพื้นที่ประชิดเขตทาง ภายในระยะ 50 เมตรจากเขตทาง สำหรับถนนทั่วไปซึ่งสองข้างทางออกแบบเป็นไหล่ทาง รูปแบบระบบระบายน้ำจะออกแบบเป็นรางระบายน้ำข้างทาง



กม.124+800

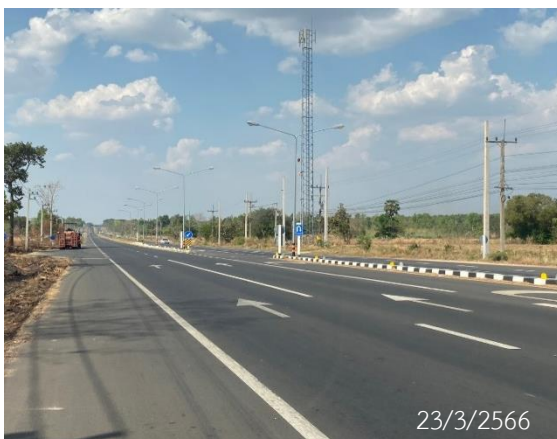


กม.125+500

รูปที่ 2-30 ระบบระบายน้ำตามยาว

## 7) ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างของถนน เลือกใช้เป็นหลอดชนิด High Pressure Sodium ขนาด 250 และ 400 วัตต์ โดยมีประสิทธิภาพแสงไม่น้อยกว่า 100 Lumens per watt ติดตั้งบนเสา Galvanized Tapered Steel Pole แบบกิ่งคู่ ขนาดความสูง 9-12 เมตร โดยระบบไฟฟ้าแสงสว่างเป็นไปตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมรายงาน (EIA)



กม. 121+800



กม. 127+500

รูปที่ 2-31 ระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง



### 2.1.3 การเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนรูปแบบการก่อสร้างที่ได้รับจากสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงและนำมาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ – อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ซึ่งมีรายละเอียดการก่อสร้างตามรูปแบบที่ระบุในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแก้ไขรูปแบบการก่อสร้าง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2-6

**ตารางที่ 2-6 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างโครงการที่ระบุในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กับรูปแบบการก่อสร้างจริงของโครงการ**

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	รูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและสาเหตุที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
<b>1) แนวทางหลวงของโครงการ</b>			
จุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณ กม.119+750 ของทางหลวงหมายเลข 348 อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์	จุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณ กม.119+750 ของทางหลวงหมายเลข 348 อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี
จุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ กม.129+535 อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์	จุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ กม.129+535 อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี
<b>2) รูปแบบถนนโครงการ</b>			
การขยายผิวจราจรในเขตทางเดิมจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร การแบ่งทิศทางการจราจรแบบยก (Raised Median) โดยกำหนดให้พื้นที่เกาะกลางกว้าง 4.2 เมตร	งานก่อสร้างขยายผิวจราจรของโครงการเป็นการขยายผิวจราจรในเขตทางเดิมจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร การแบ่งทิศทางการจราจรแบบยก (Raised Median) และพื้นที่เกาะกลางกว้าง 4.2 เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี
<b>3) รูปแบบทางแยกของโครงการ</b>			
กม.119+900 ออกแบบทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างถนนบ้านโคกจั่ว ลักษณะเป็นสามแยกฝั่งซ้ายทางของแนวเส้นทางโครงการ ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีการเพิ่ม	ทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างทางหลวง 348 กม. 119+900 กับถนนบ้านโคกจั่ว ลักษณะเป็นสามแยกฝั่งซ้ายทางของแนวเส้นทางโครงการ ไม่มี	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี

ตารางที่ 2-6 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างโครงการที่ระบุในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กับรูปแบบการก่อสร้างจริงของโครงการ

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	รูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและสาเหตุที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
ช่องทางพิเศษสำหรับรถเลี้ยวบนถนนโครงการ และป้ายจราจร	สัญญาณไฟจราจร มีการเพิ่มช่องทางพิเศษสำหรับรถเลี้ยวบนถนนโครงการ และป้ายจราจร		
กม.122+296 ออกแบบทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างถนนบ้านนิคมเขต ลักษณะเป็นสามแยกฝั่งขวาทางของแนวเส้นทางโครงการ ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีการเพิ่มช่องทางพิเศษสำหรับรถเลี้ยวบนถนนโครงการ และป้ายจราจร	ทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างทางหลวง 348 กม. 122+296 กับถนนบ้านนิคมเขต ลักษณะเป็นสามแยกฝั่งขวาทางของแนวเส้นทางโครงการ ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีการเพิ่มช่องทางพิเศษสำหรับรถเลี้ยวบนถนนโครงการ และป้ายจราจร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี
กม.127+045 ออกแบบทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างทางหลวงชนบท บร. 2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร) ลักษณะเป็นสามแยกฝั่งขวาทางของแนวเส้นทางโครงการ ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีการเพิ่มช่องทางพิเศษสำหรับรถเลี้ยวบนถนนโครงการ และป้ายจราจร	ทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างทางหลวง 348 กม. 127+045 กับทางหลวงชนบท บร. 2118 (บ้านหนองเตียน-บ้านหนองไทร) ลักษณะเป็นสามแยกฝั่งขวาทางของแนวเส้นทางโครงการ ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีการเพิ่มช่องทางพิเศษสำหรับรถเลี้ยวบนถนนโครงการ และป้ายจราจร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี
กม.127+857 ออกแบบทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างทางหลวงทางหลวงชนบท บร. 3020 ลักษณะเป็นสามแยกฝั่งซ้ายทางของแนวเส้นทางโครงการ ไม่มีสัญญาณไฟ	ทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างทางหลวง 348 กม. 127+857 กับทางหลวงชนบท บร. 3020 ลักษณะเป็นสามแยกฝั่งซ้ายทางของแนวเส้นทางโครงการ ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีการ	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี



ตารางที่ 2-6 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างโครงการที่ระบุในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กับรูปแบบการก่อสร้างจริงของโครงการ

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	รูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและสาเหตุที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
จราจร มีการเพิ่มช่องทางพิเศษสำหรับรถเลี้ยวบนถนนโครงการ และป้ายจราจร	เพิ่มช่องทางพิเศษสำหรับรถเลี้ยวบนถนนโครงการ และป้ายจราจร		
กม.128+960 ออกแบบทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างทางหลวงทางหลวงชนบท บร. 3069 ลักษณะเป็นสามแยกฝั่งขวาทางของแนวเส้นทางโครงการ ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีการเพิ่มช่องทางพิเศษสำหรับรถเลี้ยวบนถนนโครงการ และไฟส่องสว่างบริเวณทางแยก	ทางเชื่อมเข้า-ออก ระหว่างทางหลวงทาง 348 กม.128+960 หลวงชนบท บร. 3069 ลักษณะเป็นสามแยกฝั่งขวาทางของแนวเส้นทางโครงการ ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีการเพิ่มช่องทางพิเศษสำหรับรถเลี้ยวบนถนนโครงการ และไฟส่องสว่างบริเวณทางแยก	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี
<b>4) จุดกลับรถ</b>			
จุดกลับรถระดับพื้นดิน กม.121+800 มีช่องจราจรสำหรับรถกลับรถ 1 ช่องจราจรทั้ง 2 ทิศทาง	จุดกลับรถระดับพื้นดิน กม.121+500 มีช่องจราจรสำหรับรถกลับรถ 1 ช่องจราจรทั้ง 2 ทิศทาง	เปลี่ยนตำแหน่งจุดกลับรถโดยขยับเข้ามาทาง อ. ปะคำ ระยะทาง 300 เมตร จาก กม.121+800 มาอยู่ที่ กม. 121+500 เพื่อเพิ่มระยะทางให้ห่างจากทางแยกบ้านนิคมเขต ที่ กม. 122+296 เพิ่มความปลอดภัยให้รถที่เลี้ยวซ้ายออกจากแยกหมู่บ้านนิคมให้มีระยะทางเพียงพอ ในการใช้	ทำให้เกิดผลกระทบเชิงบวกคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย โดยเป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้รถที่เลี้ยวซ้ายออกจากแยกหมู่บ้านนิคม เพราะจะทำให้ไม่มีการขับรถสวนทิศทางจราจรเพื่อมากลับรถ และหลังจากเปิดใช้เส้นทาง

ตารางที่ 2-6 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างโครงการที่ระบุในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กับรูปแบบการก่อสร้างจริงของโครงการ

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	รูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและสาเหตุที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
		ความเร็วเพื่อเบี่ยงรถเข้าสู่จุดกลับรถ รวมทั้งสอดคล้องกับความต้องการชุมชน ซึ่งได้รับความเห็นชอบการก่อสร้างก่อนการก่อสร้างแล้ว	(หลังเดือนพฤษภาคม 2564) ยังไม่พบอุบัติเหตุในบริเวณจุดกลับรถนี้
จุดกลับรถระดับพื้นดิน กม.123+300 มีช่องจราจรสำหรับรถกลับรถ 1 ช่องจราจรทั้ง 2 ทิศทาง	จุดกลับรถระดับพื้นดิน กม.123+300 มีช่องจราจรสำหรับรถกลับรถ 1 ช่องจราจรทั้ง 2 ทิศทาง	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี
จุดกลับรถระดับพื้นดิน กม.125+300 มีช่องจราจรสำหรับรถกลับรถ 1 ช่องจราจรทั้ง 2 ทิศทาง	จุดกลับรถระดับพื้นดิน กม.125+300 มีช่องจราจรสำหรับรถกลับรถ 1 ช่องจราจรทั้ง 2 ทิศทาง	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี
จุดกลับรถระดับพื้นดิน กม.127+500 มีช่องจราจรสำหรับรถกลับรถ 1 ช่องจราจรทั้ง 2 ทิศทาง	จุดกลับรถระดับพื้นดิน กม.127+500 มีช่องจราจรสำหรับรถกลับรถ 1 ช่องจราจรทั้ง 2 ทิศทาง	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี
จุดกลับรถระดับพื้นดิน กม.128+400 มีช่องจราจรสำหรับรถกลับรถ 1 ช่องจราจรทั้ง 2 ทิศทาง	จุดกลับรถระดับพื้นดิน กม.129+200 มีช่องจราจรสำหรับรถกลับรถ 1 ช่องจราจรทั้ง 2 ทิศทาง	เปลี่ยนตำแหน่งจุดกลับรถโดยขยับระยะทางห่างจาก อ.ปะคำ 800 เมตร จาก กม.128+400 ไปอยู่ที่ กม.129+200 เนื่องจากตำแหน่งเดิมอยู่	ทำให้เกิดผลกระทบเชิงบวกคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย โดยเป็นการเพิ่มความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง เพราะจะทำให้

ตารางที่ 2-6 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างโครงการที่ระบุในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กับรูปแบบการก่อสร้างจริงของโครงการ

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	รูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและสาเหตุที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
		ห่างจากชุมชนบ้านหนองแซ้ไม้ หมู่ที่ 2 เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถย้อนศรบนท้องถนน และเพิ่มความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง ซึ่งได้รับความเห็นชอบการก่อสร้างก่อนการก่อสร้างแล้ว	ไม่มีการขับรถสวนทิศทางจราจรเพื่อมากลับรถ และหลังจากเปิดใช้เส้นทาง (หลังเดือนพฤษภาคม 2564) ยังไม่พบอุบัติเหตุในบริเวณจุดกลับรถนี้
<b>5) โครงสร้างชั้นทาง</b>			
ออกแบบให้เป็นผิวทางแบบ Flexible Pavement โดยก่อสร้างต่อขยายจากคันทางเดิม ส่วนที่เป็นคันทางเดิมปรับปรุงโดยใช้ Asphaltic Concrete Leveling Course ความหนาอย่างน้อย 5 ซม. และผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40 - 50 หนา 5 ซม. ส่วนต่อขยายพื้นที่ผิวจราจรที่เป็นคันทางใหม่ โครงสร้างชั้นทาง ประกอบด้วย ชั้นผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40 - 50 หนา 5 ซม. ชั้นรองผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40 - 50 หนา 5 ซม. ชั้นรองพื้นทางหินคลุกผสมซีเมนต์ หนา 20 ซม. ชั้นรองพื้นทาง	ผิวทางแบบ Flexible Pavement โดยก่อสร้างต่อขยายจากคันทางเดิม โครงสร้างชั้นทางประกอบด้วย ชั้นผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40 - 50 หนา 5 ซม. ชั้นรองผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40 - 50 หนา 5 ซม. ชั้นพื้นทางหินคลุกผสมซีเมนต์ หนา 20 ซม. ชั้นรองพื้นทางวัสดุมวลรวมเกรด A, B หรือ C หนา 20 ซม. ค่า CBR ไม่ต่ำกว่า 25% ชั้นวัสดุคัดเลือก “ก” ค่า	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี



ตารางที่ 2-6 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างโครงการที่ระบุในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กับรูปแบบการก่อสร้างจริงของโครงการ

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	รูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและสาเหตุที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
วัสดุมวลรวมเกรด A, B หรือ C หนา 20 ซม. ค่า CBR ไม่ต่ำกว่า 25% ชั้นวัสดุคัดเลือก “ก” ค่า CBR ไม่ต่ำกว่า 10% หนา 20 ซม. วางบนชั้นดินถมบดอัดแน่นมีค่า CBR ไม่ต่ำกว่า 5%	CBR ไม่ต่ำกว่า 10% หนา 20 ซม. วางบนชั้นดินถมบดอัดแน่นมีค่า CBR ไม่ต่ำกว่า 5% ส่วนที่เป็นคันทางเดิมปรับปรุงโดยใช้ Asphaltic Concrete Leveling Course ความหนาอย่างน้อย 5 ซม. และผิวทางแอสฟัลท์คอนกรีตเกรด 40 - 50 หนา 5 ซม.		
<b>6) ระบบระบายน้ำ</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ระบบระบายน้ำตามขวาง</b></li> </ul> ท่อลอดกลม (Pipe culvert) ก่อสร้างทั้งหมด 11 จุด <ul style="list-style-type: none"> <li>— ท่อกลมขนาด 2.00 เมตร จำนวน 4 จุด</li> <li>— ท่อกลมขนาด 1.00 เมตร จำนวน 7 จุด</li> </ul> ท่อลอดเหลี่ยม (Box culvert) ก่อสร้างทั้งหมด 6 จุด <ul style="list-style-type: none"> <li>— ท่อเหลี่ยมขนาด 1.80x1.80 เมตร จำนวน 1 จุด</li> <li>— ท่อเหลี่ยมขนาด 2.10x1.80 เมตร จำนวน 2 จุด</li> <li>— ท่อเหลี่ยมขนาด 2.10x2.10 เมตร จำนวน 1 จุด</li> <li>— ท่อเหลี่ยมขนาด 2.40x2.10 เมตร จำนวน 2 จุด</li> </ul>	ท่อลอดกลม (Pipe culvert) ขนาด 1.00 เมตร ก่อสร้างทั้งหมด 28 จุด	เปลี่ยนท่อระบบระบายน้ำตามขวางจากเดิมที่ใช้ท่อลอดกลมกับท่อลอดเหลี่ยมขนาดต่างๆ กัน มาใช้ท่อลอดกลม ขนาด 1.00 เมตร และเพิ่มจำนวนจุดก่อสร้างจาก 17 จุด เดิมตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เป็น 28 จุด โดยสาเหตุที่เปลี่ยนแปลง เนื่องจากสภาพภูมิประเทศของพื้นที่ที่มีความสูงของคัน	ผลกระทบเป็นเชิงบวก โดยจากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการระบายน้ำของโครงสร้างระบายน้ำ สามารถรองรับระบายน้ำได้ดี ไม่เป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำ (มีความปลอดภัย (FS) มากกว่า 1.0 เป็นไปตามข้อกำหนดการออกแบบ) และหลังจากเปิดเส้นทาง (หลังเดือนพฤษภาคม 2564) ยังไม่พบน้ำท่วมในพื้นที่ ยกเว้น

ตารางที่ 2-6 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างโครงการที่ระบุในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กับรูปแบบการก่อสร้างจริงของโครงการ

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	รูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและสาเหตุที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
		ทางถนนอยู่ระหว่าง 1.00 – 1.50 เมตร หากติดตั้งท่อ ที่มีขนาดต่างกัน โครงสร้างในส่วนด้านล่างของพื้นที่ ที่อยู่ต่ำกว่าระดับดินเดิม จะทำให้โครงสร้างส่วนล่างต้องฝังลงในดิน ทำให้การระบายน้ำไม่เต็มประสิทธิภาพ และพื้นที่น้ำไหลมีพื้นที่ลดลง จึงจำเป็นต้องปรับรูปแบบเป็นท่อลอดกลม ขนาด 1.00 เมตรทั้งหมด และเพิ่มจำนวนจุดให้มากขึ้น เพื่อให้เพียงพอต่อการระบายน้ำ อัตราการไหลมากกว่า 1.0	ในเดือนกันยายน 2564 ที่เกิดเหตุการณ์น้ำท่วมช่วง ชก. 120+600 ด้านขวาทาง เนื่องจากคูระบายน้ำลงสระน้ำข้างทางเป็นลักษณะดินชุดเป็นร่อง มีเศษกิ่งไม้หรือวัชพืชปิดระบายน้ำดังกล่าว ทำให้เกิดขบวนการระบายน้ำ เกิดน้ำท่วมขังรอการระบาย โดยหมวดทางหลวงนางรองได้ดำเนินการขุดลอกคูระบายน้ำซึ่งใช้ระยะเวลาในการระบายน้ำ 1-2 ชั่วโมง ก็กลับสู่สภาพปกติ และหลังจากเหตุการณ์เดือนกันยายน 2564 ถึงปัจจุบัน ยังไม่มีเหตุการณ์น้ำท่วมขังเกิดขึ้นอีก
● ระบบระบายน้ำตามยาว	สองข้างทางออกแบบเป็นไหล่ทาง รูปแบบระบบระบายน้ำออกแบบเป็นรางระบายน้ำข้างทางพื้นที่รับน้ำในเขตทางและพื้นที่รับน้ำในพื้นที่	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี

ตารางที่ 2-6 การเปรียบเทียบรูปแบบการก่อสร้างโครงการที่ระบุในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กับรูปแบบการก่อสร้างจริงของโครงการ

รูปแบบที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	รูปแบบที่ใช้ในการก่อสร้างจริง	สรุปรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงและสาเหตุที่เปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง
	ประชิดเขตทางภายในระยะ 50 เมตรจากเขตทาง		
<b>7) ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง</b>			
กม.119+750 ถึง กม.129+535พิจารณาจุดหรือพื้นที่ที่มีความเหมาะสม <ul style="list-style-type: none"> <li>• บริเวณทางแยก</li> <li>• บริเวณจุดกลับรถ</li> <li>• บริเวณชุมชนที่อยู่ชิดแนวเขตทาง</li> </ul>	ระบบไฟฟ้าแสงสว่างเป็นหลอดชนิด High Pressure Sodium ขนาด 250 และ 400 วัตต์ ติดตั้งบนเสา Galvanized Tapered Steel Pole แบบกิ่งคู่ ขนาดความสูง 9-12 เมตร โดยระบบไฟฟ้าแสงสว่างเป็นไปตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงาน (EIA)	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่มี

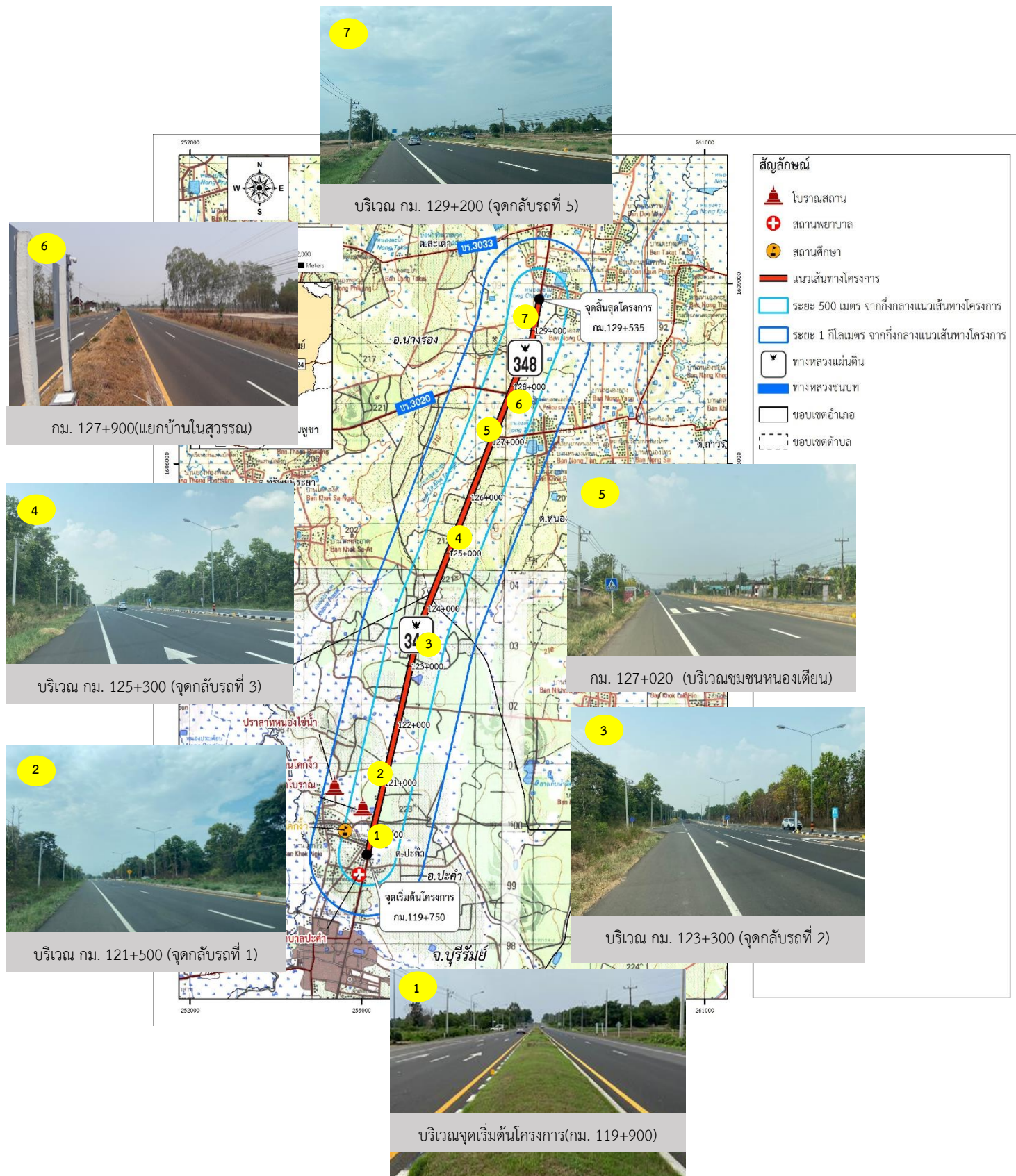


## 2.2 สถานะโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 348 อ.ปะคำ-อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ ได้มีการขยายพื้นที่ด้านข้างถนนทั้งสองด้าน เพื่อปรับเปลี่ยนช่องทางจราจร จากถนนเดิม 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร โดยบริษัท บุรีรัมย์พนาสิทธิ จำกัด ผู้รับเหมา ซึ่งได้ส่งมอบงานให้แก่แขวงทางหลวงบุรีรัมย์ ตั้งแต่วันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2564 พร้อมมีระยะเวลาประกันผลงาน 2 ปี โดยจะสิ้นสุดระยะเวลาประกันในวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 ซึ่งปัจจุบัน ได้มีการเปิดใช้เส้นทางเรียบร้อยแล้วตั้งแต่เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2564 โดยแขวงทางหลวงบุรีรัมย์ และหมวดทางหลวงนางรอง รับผิดชอบดูแล และปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในระยะทางควบคุม 9.785 กิโลเมตร คือ ตั้งแต่ กม.119+750 ถึงกม. 129+535

## 2.3 สภาพเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

จากการติดตามตรวจสอบสภาพเส้นทางและพื้นที่โดยรอบเป็นประจำทุกเดือน ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 - มิถุนายน พ.ศ. 2566 พบว่า จุดเริ่มต้นโครงการ กม.119+750 ถึงวัดโคกจั่ว กม. 120 + 450 สภาพถนนเป็นผิวทางชนิดแอสฟัลท์คอนกรีต 4 ช่องทางจราจร และมีเกาะกลางตลอดเส้นทางจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการฯ ที่ กม. 129 +535 ตลอดเส้นทางโครงการ โดยสภาพเส้นทางของโครงการตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการ กม.119+750 ซึ่งเป็นพื้นที่ของโครงการก่อนเข้าเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าโคกใหญ่ ป่าหนองพระสรวล และป่าหนองหมี จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ กม.129+535 อยู่ในสภาพปกติ ไม่มีการชำรุดเสียหายจนเกิดอุบัติเหตุแต่อย่างใด แสดงดังรูปที่ 2-32



จากนั้นเส้นทางโครงการฯ เข้าสู่เขตพื้นที่สภาพพื้นที่สองข้างทางเริ่มเป็นพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าโคกใหญ่ ป่าหนองพระสรวล และป่าหนองหมี ในช่วงกม. 120+700 และถนนท้องถิ่นบ้านนิคมเขต กม. 121+200 จนถึงประมาณ กม. 121+500 ดังแสดงในรูปที่ 2-33



บริเวณ กม. 120+700



ถนนท้องถิ่น บ้านนิคมเขต กม.121+200

รูปที่ 2-33 บริเวณ กม. 120+700 ถึง กม.ที่ 121+500

ในช่วงระหว่าง กม. 121+500 ถึง กม. 126+000 จะมีจุดกลับรถ 2 จุด ดังแสดงในรูปที่ 2-34



จุดกลับรถที่ 2 กม. 123+300



จุดกลับรถที่ 3 กม. 125+300

รูปที่ 2-34 บริเวณ กม. 121+500 ถึง กม.ที่ 126+000



หลังจากพื้นที่ป่าสงวนฯ ตั้งแต่กม. 126 +000 ถึง จุดสิ้นสุดโครงการฯ กม. 129+535 ได้ดำเนินการก่อสร้างผิวทาง เกาะกลางถนน จุดกลับรถ ติดตั้งระบบไฟให้แสงสว่าง รวมทั้งติดตั้งป้ายสัญลักษณ์จราจรเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว  
ดังแสดงในรูปที่ 2-35



ป้ายแจ้งเตือนและทางข้ามบริเวณชุมชนบ้านหนองเตียน  
กม. 127+020



จุดกลับรถที่ 4 กม 127+500



แยกถนนทางหลวงหมายเลข 348-บ้านในสุวรรณ  
กม.127+900



ถนนทางหลวงชนบท บร.3069 กม.128+960



จุดกลับรถที่ 5 กม 129+200

### รูปที่ 2-35 บริเวณ กม.126 +000 ถึง จุดสิ้นสุดโครงการฯ กม. 129+535

ทั้งนี้ จากศึกษาพบว่า ปัจจุบัน พื้นที่อ่อนไหวในโครงการไม่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากรายงาน EIA โดยมีพื้นที่อ่อนไหวในระยะ 500 เมตรจากจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 2-7 และรูปที่ 2-36

ตารางที่ 2-7 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่โครงการ ระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการทางหลวงหมายเลข 348 กม. 119+750- กม. 129+535 (จาก อ.ปะคำ ไป อ. นางรอง)

ลักษณะของพื้นที่อ่อนไหว	พื้นที่อ่อนไหว	กม. ที่	ตำแหน่งจากแนวเส้นทาง	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง(เมตร)
สถานศึกษา	โรงเรียนบ้านโคกจั่ว ต. ปะคำ อ. ปะคำ	120+030	ซ้ายทาง	460
ศาสนสถาน	วัดโคกจั่ว ต. ปะคำ อ. ปะคำ	120+460	ซ้ายทาง	26
สถานพยาบาล	โรงพยาบาลปะคำ ต. ปะคำ อ. ปะคำ	119+750	ซ้ายทาง	320
โบราณสถาน	ปราสาทบ้านโคกปราสาท (ปราสาทบ้านโคกจั่ว) และสระน้ำโบราณ ต. ปะคำ อ. ปะคำ	120+470	ซ้ายทาง	215
ชุมชน	1. หมู่ที่ 3 บ้านโคกจั่ว ต. ปะคำ อ. ปะคำ	119+910	ซ้ายทาง	33
	2. หมู่ที่ 3 บ้านหนองเตียน ต. หนองไทร อ. นางรอง	127+040	ขวาทาง	137
	3. หมู่ที่ 2 บ้านหนองแซ่ไม้ ต.สะเดา อ. นางรอง	129+535	ขวาทาง	32

หมายเหตุ พื้นที่หมู่ที่ 3 บ้านโคกสะอาด ต. ทรัพย์พระยา หมู่ที่ 5 บ้านโคกใหญ่ และหมู่ที่ 9 บ้านนิคมเขต ต.หนองไทร ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่มีครัวเรือนตั้งอยู่

**ส่วนที่ 1 : 50,000**

100 150 Kilometers

แผนที่ 2 บ้านหนองไม้เฒ่า

แผนที่ 3 บ้านหนองเตียน

วัดโคกจ้าว

โรงเรียนบ้านโคกจ้าว

โรงพยาบาลปะคำ

แผนที่ 3 บ้านโคกจ้าว

**สัญลักษณ์**

- โบราณสถาน
- สถานพยาบาล
- สถานศึกษา
- แนวเส้นทางโครงการ
- ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนว
- ระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนว
- ทางหลวงแผ่นดิน
- ทางหลวงชนบท
- ขอบเขตอำเภอ
- ขอบเขตตำบล
- ด.สะเคา อ.นางรอง
- หมู่ที่ 2 บ้านหนองไผ่
- ด.หนองไทร อ.นางรอง
- หมู่ที่ 3 บ้านหนองเตียน
- หมู่ที่ 5 บ้านโคกใหญ่
- หมู่ที่ 9 บ้านนิคมเขต
- ด.ทรัพย์พระยา อ.นางรอง
- หมู่ที่ 3 บ้านโคกสะอาด
- ด.ปะคำ อ.ปะคำ
- หมู่ที่ 3 บ้านโคกจ้าว

บริษัท อยู่ในเครือ แอนนาทิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
 ห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐาน ISO/IEC 17025:2017 by TSI and DSS  
 ได้รับการรับรอง ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015 จากสถาบันมาตรฐานอังกฤษ