



กระทรวงคมนาคม



กรมทางหลวง

โครงการศึกษา
จัดทำแผนแม่บท

การพัฒนาโครงข่ายทางหลวง รองรับการเชื่อมต่อประตูการค้า ระหว่างประเทศ

เอกสารประกอบการประชาสัมพันธ์
การประชุมเพื่อชี้แจงผลการรวบรวมข้อมูลโครงการ
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 17 ปาดังเบซาร์
วันอังคารที่ 18 พฤศจิกายน 2568 เวลา 09.00 - 11.00 น.
ณ ห้องประชุมผาดำ ที่ว่าการอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา

ที่ปรึกษา



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

เอกสารประกอบการประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2
พฤศจิกายน 2568



เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1



กำหนดการประชุมเพื่อชี้แจงผลการรวบรวมข้อมูลโครงการ
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง
รองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ
ในวันอังคารที่ 18 พฤศจิกายน 2568 เวลา เวลา 09.00 – 11.00 น.
ณ ห้องประชุมผาดำ
ที่ว่าการอำเภอสะเตา จังหวัดสงขลา

09.00 – 09.15 น	ลงทะเบียน - รับเอกสาร
09.15 – 09.30 น.	พิธีเปิดการประชุม
09.30 – 09.45 น.	นำเสนอวิสัยทัศน์โครงการ
09.45 – 10.30 น.	คณะผู้ศึกษานำเสนอผลการศึกษาโครงการการศึกษาจัดทำแผนแม่บท การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่าง ประเทศ
10.30 – 10.45 น.	รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม
10.45 – 11.00 น.	สรุปผลการประชุมและปิดการประชุม รับประทานอาหารกลางวัน

หมายเหตุ : กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม

สารบัญ

สารบัญ.....	ก
สารบัญตาราง.....	ค
สารบัญรูป.....	ง
1. ความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็นของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ.....	1
3. ผลที่คาดว่าจะได้รับของโครงการ.....	2
4. วัตถุประสงค์ของการประชุม.....	2
5. กลุ่มเป้าหมาย.....	2
6. พื้นที่ศึกษาโครงการ.....	2
7. ขอบเขตของการศึกษา.....	2
8. แนวทางการศึกษาและความก้าวหน้าของโครงการ	5
8.1 การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ	5
8.1.1 การศึกษาและรวบรวมโครงการ รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ.....	6
8.1.1.1 ข้อมูลทั่วไปของจุดผ่านแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้าน.....	6
8.1.1.2 แผนพัฒนาจุดผ่านแดนในอนาคต	11
8.1.1.3 การรวบรวมข้อมูลแผนพัฒนาโครงการของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง... ..	11
8.1.2 การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ (Longlist).....	12
8.1.2.1 เกณฑ์สำหรับการคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ (Longlist).....	12
8.1.2.2 ผลการคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ (Longlist).....	12
8.1.3 การคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ ในลำดับต้น ๆ ไม่น้อยกว่า 20 พื้นที่โครงการ (Shortlist).....	16
8.1.3.1 การกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนตามปัจจัยหลัก.....	16
8.1.3.2 การจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่โครงการฯ และการวิเคราะห์ตรวจสอบสภาพปัญหาเบื้องต้นเพื่อกำหนดพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Shortlist).....	17
8.1.3.3 ข้อมูลพื้นที่โครงการ (จุดผ่านแดนปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา)	20
8.1.4 การวิเคราะห์และกำหนดรูปแบบโครงการแก้ไขปัญหาสำหรับพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Shortlist).....	22

สารบัญ

8.2	การศึกษาด้านวิศวกรรม.....	22
8.2.1	การกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น.....	22
8.2.1.1	การเพิ่มช่องจราจรและขยายไหล่ทางให้ได้มาตรฐาน	22
8.2.1.2	การปรับปรุงจุดกลับรถ	23
8.2.1.3	การปรับปรุงทางแยก	24
8.2.1.4	การปรับปรุงโครงสร้างชั้นทาง และผิวทาง.....	25
8.2.1.5	การพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area)	26
8.2.1.6	การออกแบบแนวเส้นทางใหม่	29
8.2.2	การจัดทำแบบเบื้องต้น (Conceptual Design).....	30
8.3	การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม.....	31
8.3.1	ขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม.....	31
8.3.2	ขั้นตอนการศึกษา.....	31
8.3.3	องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม.....	32
8.4	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	34
9.	การดำเนินงานในขั้นต่อไป	45
9.1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	45
9.2	ด้านสิ่งแวดล้อม.....	45
9.3	การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ	45
9.4	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	45
10.	สถานที่ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	46

สารบัญตาราง

ตารางที่ 7-1	ขอบเขตของการศึกษา.....	3
ตารางที่ 8.1.1-1	สรุปช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในพื้นที่ 27 จังหวัด จำนวน 94 ช่องทาง .	6
ตารางที่ 8.1.1-2	รายชื่อช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	8
ตารางที่ 8.1.2-1	รายชื่อพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Longlist)	13
ตารางที่ 8.1.3-1	รายชื่อพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Shortlist)	18
ตารางที่ 8.3.3-1	องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	32
ตารางที่ 8.4-1	กลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุมและจำนวนที่เข้าร่วม	36
ตารางที่ 8.4-2	สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ	38
ตารางที่ 8.4-3	สรุปผลการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์.....	43

สารบัญรูป

รูปที่ 7-1	ขอบเขตการศึกษา.....	4
รูปที่ 8.1-1	หลักเกณฑ์และขั้นตอนในการคัดเลือกโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนา โครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ	5
รูปที่ 8.1.1-1	ตำแหน่งช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รวม 94 แห่ง	7
รูปที่ 8.1.2-1	รายชื่อพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Longlist)	15
รูปที่ 8.1.3-1	รายชื่อพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Shortlist) 20 พื้นที่.....	19
รูปที่ 8.1.3-2	โครงข่ายคมนาคมบริเวณจุดผ่านแดนถาวรป่าดงเบขาร์ในปัจจุบัน	21
รูปที่ 8.1.3-3	สภาพการสัญจรโดยรอบจุดผ่านแดนถาวรป่าดงเบขาร์ในปัจจุบัน.....	21
รูปที่ 8.2.1-1	ตัวอย่างการเพิ่มช่องจราจรและขยายไหล่ทางให้ได้มาตรฐาน	23
รูปที่ 8.2.1-2	ตัวอย่างการปรับปรุงจุดกลับรถ	24
รูปที่ 8.2.1-3	ตัวอย่างแบบการปรับปรุงจุดกลับรถ.....	24
รูปที่ 8.2.1-4	ตัวอย่างการปรับปรุงทางแยก	25
รูปที่ 8.2.1-5	ตัวอย่างการปรับปรุงโครงสร้างชั้นทาง และผิวทาง.....	26
รูปที่ 8.2.1-6	ตัวอย่างการพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area).....	27
รูปที่ 8.2.1-7	ตัวอย่างการพัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุก (Truck Service Area)	28
รูปที่ 8.2.1-8	ตัวอย่างการพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) (เพิ่มเติม)	28
รูปที่ 8.2.1-9	รูปแบบแนวคิดเบื้องต้น สำหรับถนนขนาด 2 ช่องจราจร	29
รูปที่ 8.2.1-10	รูปแบบแนวคิดเบื้องต้น สำหรับถนนขนาด 4 ช่องจราจร	30
รูปที่ 8.3.2-1	ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	31
รูปที่ 8.3.2-2	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมและพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยรอบบริเวณพื้นที่โครงการ	33
รูปที่ 8.4-1	กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน	34
รูปที่ 8.4-2	การประชาสัมพันธ์โครงการ.....	35
รูปที่ 8.4-3	ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ	37

1. ความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็นของโครงการ

สืบเนื่องจากยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันที่มุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อยกระดับศักยภาพของประเทศในมิติต่าง ๆ ได้แก่ การพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรกรรม และบริการแห่งอนาคต การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อตลอดจนการรักษาและเสริมสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมวดที่ 5 ที่มุ่งให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและศูนย์กลางยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค อีกทั้งเพื่อสนับสนุนขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจระดับโลกของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายการเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค

กรมทางหลวง ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบการกำกับดูแล และพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway) ของประเทศไทย ซึ่งมีภารกิจในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน เพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ภายใต้กรอบความร่วมมือการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคที่สำคัญ ได้แก่ กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation : GMS) กรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) และกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle : IMT-GT) จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง เพื่อรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศในระยะ 20 ปีข้างหน้า เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงในปัจจุบัน ให้มีความสมบูรณ์ และสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านด่านการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างไร้รอยต่อ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อศึกษาและกำหนดหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมในการคัดเลือกพื้นที่โครงการที่มีศักยภาพสำหรับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ
- 2) เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ได้รับการคัดเลือก
- 3) เพื่อศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสำหรับพื้นที่โครงการที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ ในระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว

3. ผลที่คาดว่าจะได้รับของโครงการ

- 1) เพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง สนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดนได้อย่างไร้รอยต่อ
- 2) เพิ่มศักยภาพโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายคมนาคมที่มีอยู่เดิม ให้เกิดความสมบูรณ์ต่อเนื่องและสอดคล้องกัน
- 3) ส่งเสริมความปลอดภัยบนท้องถนน ประหยัดเวลาในการเดินทาง ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและบริการ
- 4) สนับสนุนการค้าและเศรษฐกิจระดับภูมิภาค ส่งเสริมประเทศไทยสู่การเป็นประตูการค้าและการลงทุนของภูมิภาค

4. วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอภาพรวมในการดำเนินโครงการ รวมถึงเกณฑ์การคัดเลือกโครงการให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบและมีความเข้าใจที่ถูกต้อง
- 2) เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง รองรับการค้าเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ
- 3) เพื่อรับฟังความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะพื้นที่ที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง รองรับการค้าเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ

5. กลุ่มเป้าหมาย

หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ ทั้งส่วนกลางส่วนภูมิภาคและท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชนและประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ

6. พื้นที่ศึกษาโครงการ

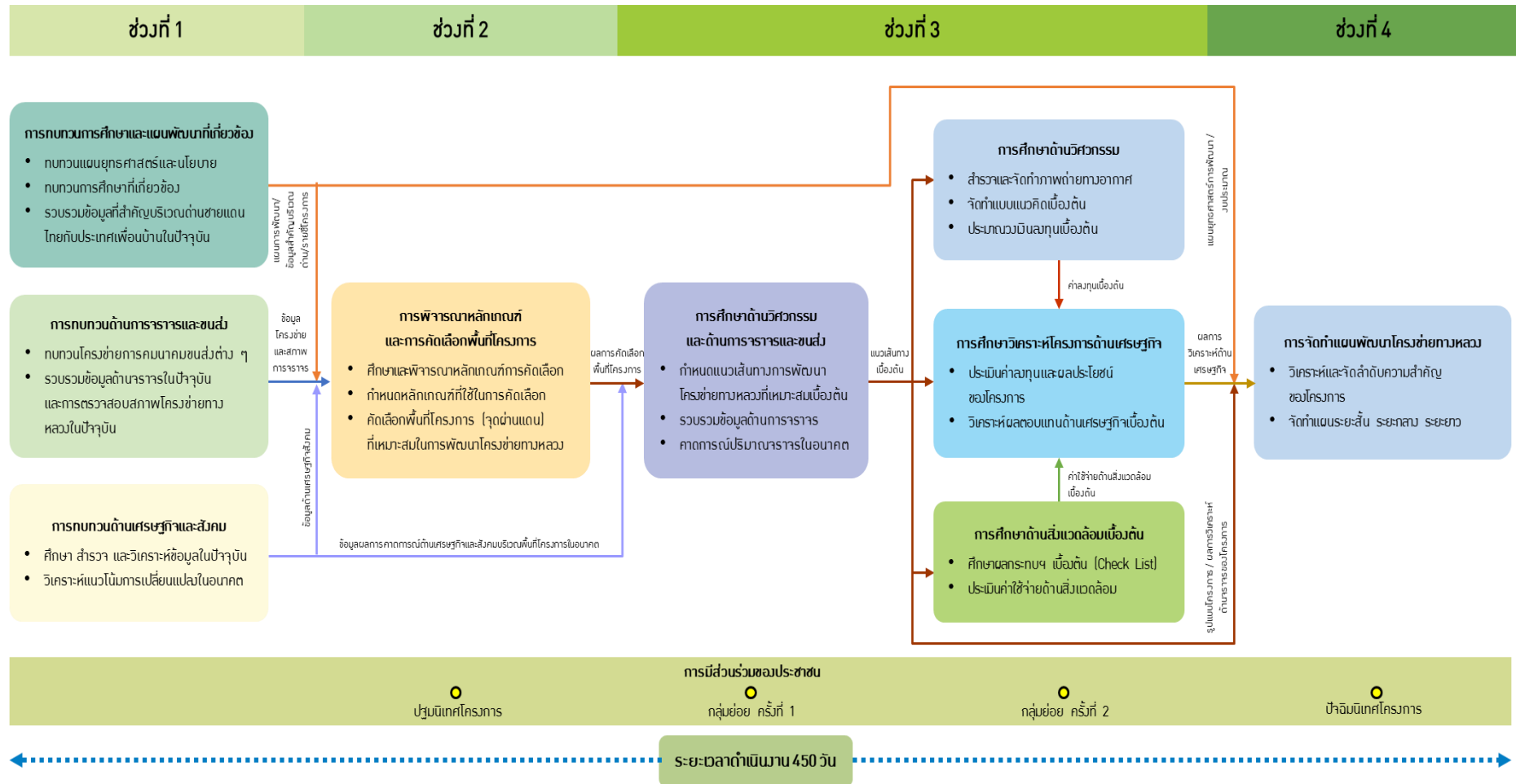
การศึกษาครอบคลุมพื้นที่จังหวัดที่มีเขตแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงพื้นที่อิทธิพลใกล้เคียงที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการค้าเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะพื้นที่โครงการที่ได้รับการคัดเลือกดังแสดงในรูปที่ 8.1.1-1

7. ขอบเขตของการศึกษา

ขอบเขตการศึกษาครอบคลุมหัวข้อต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวง รองรับการค้าเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7 - 1

ตารางที่ 7-1 ขอบเขตของการศึกษา

ขอบเขตของการศึกษา	รายละเอียดการศึกษา
1) การทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	ทบทวนแผนยุทธศาสตร์และนโยบายที่เกี่ยวข้อง แผนงานหรือผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง และรวบรวมข้อมูลที่สำคัญบริเวณด้านชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในปัจจุบัน
2) การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกโครงการ	นำเสนอหลักเกณฑ์ที่ใช้คัดเลือกพื้นที่โครงการ และคัดเลือกพื้นที่โครงการอย่างน้อย 20 พื้นที่โครงการ และระยะทางรวมของโครงข่ายทางหลวงต้องไม่น้อยกว่า 250 กิโลเมตร
3) การศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	ศึกษา สํารวจ และวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม ของพื้นที่โครงการ และวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจสังคม ที่จะมีผลต่อปริมาณการจราจรในอนาคต
4) การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง	รวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรย้อนหลังและสํารวจปริมาณจราจรเพิ่มเติม และจัดทำแบบจำลองด้านจราจรคาดการณ์ ปริมาณจราจรบนโครงข่ายที่สำคัญในแต่ละพื้นที่โครงการ ตลอดอายุโครงการ
5) การศึกษาด้านวิศวกรรม	กำหนดแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม สํารวจและจัดทำภาพถ่ายทางอากาศ จัดทำแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) และประมาณวงเงินลงทุนเบื้องต้นของโครงการ
6) การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ทบทวนนโยบาย แผนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวบรวมและตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ทำการประเมินผลกระทบในเบื้องต้นโดยวิธี Checklist และจัดทำเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และประเมินค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
7) การมีส่วนร่วมของประชาชน	จัดให้มีการดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่อง และจัดให้มีการประชุมเพื่อนำเสนอรายละเอียด 1) การปฐมนิเทศโครงการ 2) การประชุมกลุ่มย่อย พื้นที่โครงการละ 2 ครั้ง และ 3) การปัจฉิมนิเทศโครงการ และนำประเด็นต่าง ๆ ไปใช้ประโยชน์ในกิจกรรมของการศึกษาโครงการ
8) การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ	ทำการประเมินเงินลงทุน และวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (Road User Cost : RUC) จากนั้นทำการประเมินผลประโยชน์ของโครงการ และวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ
9) การจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ	ศึกษา วิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของโครงการ และจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงระยะ 20 ปี โดยแบ่งกลุ่มการพัฒนาเป็นระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว



ที่มา : ที่ปรึกษา, พ.ศ. 2568

หมายเหตุ : รูปภาพที่นำเสนอทั้งหมดจัดทำขึ้นเพื่อการรับฟังความคิดเห็น จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเท่านั้นเนื้อหาทั้งหมดอยู่ระหว่างการศึกษามีการเปลี่ยนแปลง ห้ามนำไปใช้อ้างอิง

รูปที่ 7-1 ขอบเขตการศึกษา

8 แนวทางการศึกษาและความก้าวหน้าของโครงการ

8.1 การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกพื้นที่โครงการ

การพิจารณาหลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการนั้น มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษา กำหนดหลักเกณฑ์ เพื่อคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางหลวง รองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ ระยะ 20 ปี และคัดเลือกโครงการไปศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น ทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงการจัดทำแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) ต่อไป โดยมีแนวทางการดำเนินงานดังแสดงในรูปที่ 8.1-1 ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอนหลัก ๆ ดังนี้

- 1) การศึกษาและรวบรวมโครงการ รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง รองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ
- 2) การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ (Longlist)
- 3) การคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ ในลำดับต้น ๆ ไม่น้อยกว่า 20 พื้นที่โครงการ ระยะทางรวม ไม่น้อยกว่า 250 กิโลเมตร (Shortlist)



รูปที่ 8.1-1 หลักเกณฑ์และขั้นตอนในการคัดเลือกโครงการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ

8.1.1 การศึกษาและรวบรวมโครงการ รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง รองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ

การศึกษาและรวบรวมโครงการ รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้อง มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ข้อมูลทั่วไปของจุดผ่านแดน ข้อมูลด้านศักยภาพของจุดผ่านแดนแผนการพัฒนา และยกระดับจุดผ่านแดน ข้อมูลโครงข่ายคมนาคมบริเวณจุดผ่านแดนไทย และประเทศเพื่อนบ้านในปัจจุบัน แผนการพัฒนาโครงการด้านคมนาคมต่าง ๆ และแผนยุทธศาสตร์และนโยบายที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะนำมาใช้ประกอบการพิจารณาจัดทำแผนที่โครงข่ายระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ โดยรอบพื้นที่โครงการและใช้ประกอบการพิจารณาหลักเกณฑ์ที่ใช้คัดเลือกพื้นที่ศึกษา และการคัดเลือกโครงการ โดยข้อมูลที่ใช้การรวบรวมประกอบด้วย

- ข้อมูลทั่วไปของจุดผ่านแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้าน
- แผนพัฒนาจุดผ่านแดนในอนาคต
- การรวบรวมข้อมูลแผนพัฒนาโครงการของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

8.1.1.1 ข้อมูลทั่วไปของจุดผ่านแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศไทยมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมา ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย ซึ่งช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านแบ่งเป็น 5 ประเภท ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่อนปรนการค้า จุดผ่อนปรนพิเศษ จุดผ่อนปรนชั่วคราว และจุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว รวมทั้งสิ้น 94 ช่องทาง สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 8.1.1-1 และมีตำแหน่งของจุดผ่านแดนต่าง ๆ ดังรูปที่ 8.1.1-1 และรายชื่อจุดผ่านแดนไทยดังแสดงในตารางที่ 8.1.1-2

ตารางที่ 8.1.1-1 สรุปช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในพื้นที่ 27 จังหวัด จำนวน 94 ช่องทาง

ด้าน	จำนวนช่องทาง						รวม
	จำนวนจังหวัดที่มีจุดผ่านแดน	จุดผ่านแดนถาวร	จุดผ่อนปรนการค้า	จุดผ่อนปรนพิเศษ	จุดผ่านแดนชั่วคราว	จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว	
เมียนมา	7	6	13	1	1	-	21
ลาว	11	19	26	-	1	-	46
กัมพูชา	7	8	9	-	-	1	18
มาเลเซีย	4	9	-	-	-	-	9
รวม	27*	42	48	1	2	1	94

หมายเหตุ

* จังหวัดเชียงรายและจังหวัดอุบลราชธานีมีพื้นที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ

** จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยวมีอยู่ 1 แห่ง ได้แก่ จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยวช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร

ซึ่งไม่ได้อยู่ในประเภทช่องทางผ่านแดน 4 ประเภท ตามที่ สมช. กำหนด เนื่องจากมีการประกาศก่อนมติ สมช. ในปี 2555

จุดผ่านแดนชั่วคราว มี 2 ประเภท ได้แก่

1. จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยว 1 แห่ง ได้แก่ ด้านพระเจดีย์สามองค์

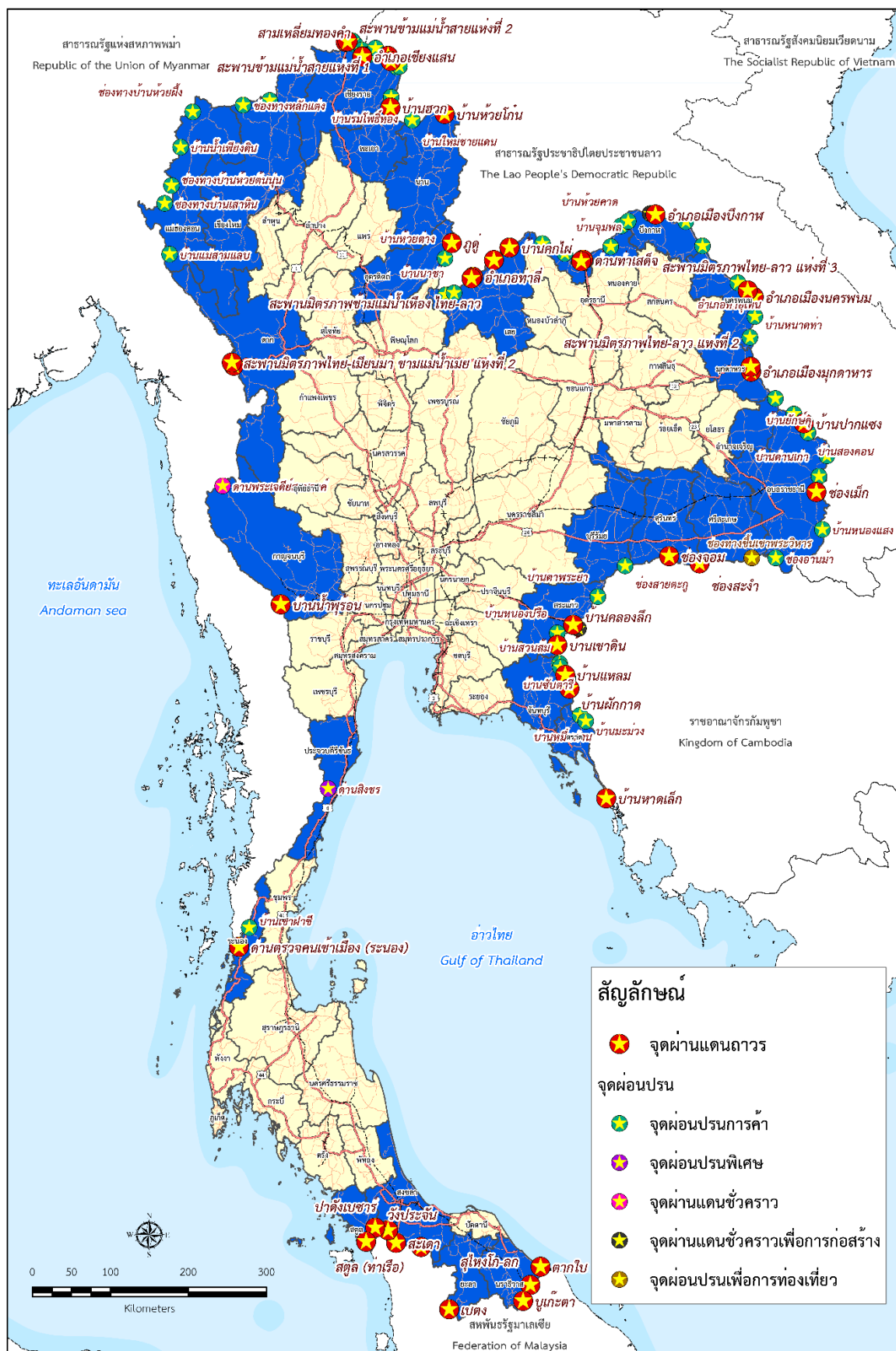
2. จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้าง 1 แห่ง ได้แก่ จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอ

ลิคำไซ) ช่องทางอื่น ๆ

1. ช่องทางอนุวัติตาม พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2560 ม.46 วรรค 2 (หรือ ม.5 ทวิเดิม)

2. ช่องทางธรรมชาติ

ที่มา : กองการต่างประเทศ สป.มท. 6 ม.ค.68



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8.1.1-1 ตำแหน่งช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รวม 94 แห่ง

ตารางที่ 8.1.1-2 รายชื่อช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ลำดับที่	ประเภท จุดผ่านแดน	ประเทศ เพื่อนบ้าน	จังหวัด	พื้นที่ด้านชายแดนไทย
1	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	เชียงราย	อำเภอเชียงของ (ท่าเรือบก)
2	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	เชียงราย	อำเภอเชียงแสน
3	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	เชียงราย	สามเหลี่ยมทองคำ
4	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สปป.ลาว	เชียงราย	สะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)
5	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	สปป.ลาว	น่าน	บ้านห้วยโก๋น
6	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	เลย	อำเภอเชียงคาน (ท่าเรือ)
7	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	เลย	บ้านคกไฟ (ท่าเรือ)
8	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สปป.ลาว	เลย	สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง ไทย - ลาว
9	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	หนองคาย	ด่านท่าเสาดี (ด่านท่าเรือหายโศก โดยศุลกากร)
10	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สปป.ลาว	หนองคาย	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1
11	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	บึงกาฬ	อำเภอเมืองบึงกาฬ
12	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	นครพนม	อำเภอเมืองนครพนม ท่าเทียบเรือเทศบาลเมือง
13	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สปป.ลาว	นครพนม	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3
14	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	มุกดาหาร	อำเภอเมืองมุกดาหาร
15	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สปป.ลาว	มุกดาหาร	สะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต)
16	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	สปป.ลาว	อุบลราชธานี	ช่องเม็ก
17	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	อุบลราชธานี	บ้านปากแซง
18	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	สปป.ลาว	อุดรดิตถ์	ภูตู
19	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	สปป.ลาว	พะเยา	บ้านฮวก
20	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	เมียนมา	เชียงราย	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1
21	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	เมียนมา	เชียงราย	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2
22	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	เมียนมา	ตาก	บ้านริมเมย
23	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	เมียนมา	ตาก	สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาข้ามแม่น้ำ เมย แห่งที่ 2
24	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	เมียนมา	กาญจนบุรี	บ้านพุน้ำร้อน
25	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	เมียนมา	ระนอง	ด่านตรวจคนเข้าเมือง อ.เมืองระนอง
26	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	ศรีสะเกษ	ช่องสง่าง
27	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	สุรินทร์	ช่องจอม
28	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	สระแก้ว	บ้านคลองลึก
29	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	สระแก้ว	บ้านเขาดิน
30	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	กัมพูชา	สระแก้ว	จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย- กัมพูชา (หนองเอี่ยน-สตึงบ)
31	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	จันทบุรี	บ้านแหลม
32	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	จันทบุรี	บ้านผักกาด
33	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	ตราด	บ้านหาดเล็ก
34	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	สงขลา	สะเดา

ตารางที่ 8.1.1-2 รายชื่อช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (ต่อ)

ลำดับที่	ประเภท จุดผ่านแดน	ประเทศเพื่อน บ้าน	จังหวัด	พื้นที่ด้านชายแดนไทย
35	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	สงขลา	ปาดังเบซาร์
36	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	สงขลา	บ้านปรกอบ
37	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	นราธิวาส	สุโงโก-ลก
38	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	มาเลเซีย	นราธิวาส	ตากใบ (ท่าเรือ)
39	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	นราธิวาส	บูเกะตา
40	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	ยะลา	เบตง
41	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	สตูล	วังประจัน
42	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	มาเลเซีย	สตูล	สตูล (ท่าเรือ)
43	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	เชียงราย	บ้านแจ่มป้อม
44	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	เชียงราย	บ้านสวนดอก
45	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	เชียงราย	บ้านร่มโพธิ์ทอง
46	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	เชียงราย	บ้านห้วยลึก
47	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	เชียงราย	บ้านหาดบ้าย
48	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	น่าน	บ้านใหม่ชายแดน
49	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	อุดรดิตถ์	บ้านห้วยต่าง
50	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	เลย	บ้านเหมืองแพร่
51	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	เลย	บ้านนาข้า
52	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	เลย	บ้านนากระเซิง
53	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	หนองคาย	บ้านเป่งจาน
54	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	หนองคาย	บ้านจุมพล
55	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	หนองคาย	บ้านหม้อ
56	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	หนองคาย	บ้านม่วง
57	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	บึงกาฬ	บ้านบุงคล้า
58	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	บึงกาฬ	บ้านห้วยคาค
59	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	นครพนม	บ้านหนาดท่า
60	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	นครพนม	ท่าเทียบเรืออำเภอบ้านแพง
61	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	นครพนม	อำเภอธาตุพนม
62	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	นครพนม	อำเภอท่าอุเทน
63	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	อำนาจเจริญ	บ้านยักซึก
64	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	อุบลราชธานี	หน้าที่ว่าการ อ.เขมราฐ (หลังเก่า)
65	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	อุบลราชธานี	บ้านสองคอน
66	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	อุบลราชธานี	บ้านคันท่าเกวียน
67	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	อุบลราชธานี	บ้านด่านเก่า
68	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	อุบลราชธานี	บ้านหนองแสง (ช่องตาอุ)
69	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	เชียงราย	ท่าบ้านปางห้า
70	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	เชียงราย	ท่าบ้านสายลมจอย
71	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	เชียงราย	ท่าบ้านเกาะทราย
72	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	เชียงราย	ท่าบ้านดินดำ
73	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	เชียงราย	ท่าบ้านสบรวก
74	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	เชียงใหม่	ช่องทางก๊วยผาวอก

ตารางที่ 8.1.1-2 รายชื่อช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (ต่อ)

ลำดับที่	ประเภท จุดผ่านแดน	ประเทศเพื่อน บ้าน	จังหวัด	พื้นที่ด้านชายแดนไทย
75	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	เชียงใหม่	ช่องทางหลักแต่ง
76	จุดผ่อนปรนการค้า (ถนน) (มีแผนยกระดับ)	เมียนมา	แม่ฮ่องสอน	ช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น
77	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	แม่ฮ่องสอน	ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง
78	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	แม่ฮ่องสอน	ช่องทางบ้านเสาหิน
79	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	แม่ฮ่องสอน	บ้านแม่สามแลบ
80	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	แม่ฮ่องสอน	บ้านน้ำเพียงดิน
81	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	ระนอง	บ้านเขาฟ้าสี
82	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา	อุบลราชธานี	บ้านน้ำยืน (บริเวณช่องอานม้า)
83	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา	สระแก้ว	บ้านตาพระยา
84	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา	สระแก้ว	บ้านหนองปรือ
85	จุดผ่อนปรนการค้า (ถนน) (มีแผนยกระดับ)	กัมพูชา	จันทบุรี	บ้านซันตารี
86	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา	จันทบุรี	บ้านสวนส้ม
87	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา	จันทบุรี	บ้านบึงช้างล่าง
88	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา	ตราด	บ้านหมื่นดำน
89	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา	ตราด	บ้านมะม่วง (เนิน ๔๐๐)
90	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา	บุรีรัมย์	ช่องสายตะกู
91	จุดผ่อนปรนพิเศษ (ถนน) (มีแผนยกระดับ)	เมียนมา	ประจวบ คีรีขันธ์	ด่านสิงขร
92	จุดผ่านแดนชั่วคราว	เมียนมา	กาญจนบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์
93	จุดผ่านแดนชั่วคราว เพื่อการก่อสร้าง	สปป.ลาว	บึงกาฬ	จุดผ่านแดนชั่วคราว เพื่อการก่อสร้างสะพาน มิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ)
94	จุดผ่อนปรน เพื่อการท่องเที่ยว	กัมพูชา	ศรีสะเกษ	ช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร

8.1.1.2 แผนพัฒนาจุดผ่านแดนในอนาคต

จาก(ร่าง) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการค้าและการลงทุนชายแดนและผ่านแดน ปี 2567 – 2570 (กรมการค้าต่างประเทศ) พบว่า ในยุทธศาสตร์ย่อยที่ 2 ยกระดับศักยภาพและการอำนวยความสะดวกด้านชายแดนและและระบบขนส่ง/โลจิสติกส์ มีแนวทางที่จะยกระดับด่าน/เปิดจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพ ซึ่งได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับสถานะความคืบหน้าการยกระดับจุดผ่อนปรน 3 แห่ง ดังนี้

(1) จุดผ่อนปรนพิเศษด้านสิงขร อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2568 มีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาการเปิด - ระวังหรือปิดจุดผ่านแดนประเภทต่าง ๆ ครั้งที่ 1/2568 ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบการดำเนินการเพื่อยกระดับจุดผ่อนปรนพิเศษด้านสิงขรให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรต่อไป และกรมแผนที่ทหารจะนำประเด็นการลากเส้นสันปันน้ำระหว่างไทย และเมียนมาเข้าสู่การพิจารณาในคณะกรรมการพิจารณาปัญหาเขตแดนของไทย

(2) จุดผ่อนปรนการค้าห้วยต้นนุ่น อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน สถานะปัจจุบันของการดำเนินการเพื่อยกระดับจุดผ่อนปรนการค้าห้วยต้นนุ่น เป็นจุดผ่านแดนถาวร โดยอยู่ระหว่างรอเจรจากับฝ่ายเมียนมาเรื่องความพร้อมในการยกระดับฯ และจัดทำการศึกษาสำรวจและเก็บรายละเอียดสภาพภูมิประเทศร่วม (Joint Detail Survey : JDS) เมื่อสถานการณ์ทางการเมืองและความมั่นคงในเมียนมาเอื้ออำนวย

(3) จุดผ่อนปรนการค้าบ้านซับตารี อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ที่ประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนการยกระดับจุดผ่อนปรนการค้าบ้านซับตารี อ.สอยดาว จ.จันทบุรี เป็นจุดผ่านแดนถาวร ครั้งที่ 2/2567 เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2567 เห็นชอบหลักการ (ร่าง) ข้อมูลการศึกษาพื้นที่ความพร้อม และศักยภาพของจังหวัดจันทบุรี ในการยกระดับจุดผ่อนปรนการค้า บ้านซับตารี อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี เป็นจุดผ่านแดนถาวร โดยสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดจันทบุรี ได้กำหนดที่ตั้งสถานที่ราชการให้อยู่ห่างจากแนวตลิ่งลำน้ำพรมแดนไม่น้อยกว่า 10 เมตร เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อแนวลำน้ำพรมแดนตามธรรมชาติซึ่งจะนำไปสู่ปัญหาด้านความมั่นคง และส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดนได้

8.1.1.3 การรวบรวมข้อมูลแผนพัฒนาโครงการของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลแผนพัฒนาโครงการของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการศึกษาความเหมาะสมด้านต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจด้านวิศวกรรมและด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับใช้ประกอบในการคัดเลือกพื้นที่โครงการ ในขั้นตอนการการคัดกรองโครงการที่เข้าช้อนกับโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินงาน ทั้งในส่วนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก กรมเจ้าท่า และกรมโยธาธิการและผังเมือง

8.1.2 การคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ (Longlist)

การดำเนินงานในขั้นตอนนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อกำหนดเกณฑ์ในการคัดกรองเบื้องต้นเพื่อที่จะคัดกรองพื้นที่โครงการจากข้อมูลที่รวบรวมได้ทั้งหมดที่ได้ดำเนินการในหัวข้อ 8.1.1 ในลักษณะการทำ Checklist เพื่อทำการคัดกรอง/คัดเลือก เพื่อให้ได้บัญชีพื้นที่โครงการที่มีความเหมาะสม (พื้นที่โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ (Longlist)) โดยพิจารณาจากจุดผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมด

8.1.2.1 เกณฑ์สำหรับการคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ (Longlist)

เกณฑ์ที่ใช้คัดเลือกพื้นที่โครงการฯ จะพิจารณาจากความสำคัญของแต่ละพื้นที่ โดยพิจารณาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการที่จะนำมาเป็นพื้นที่พัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศจาก 2 ปัจจัยหลัก ดังนี้

(1) **ประเภทจุดผ่านแดน** : จุดผ่านแดนถาวร ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนที่มีวัตถุประสงค์ เพื่อประโยชน์ต่อการค้าและการสัญจรของบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งการเดินทางเข้า-ออกของบุคคลจากประเทศที่สาม สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการศึกษาโครงการ คือ เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงในปัจจุบัน ให้มีความสมบูรณ์และสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านด่านการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างไร้รอยต่อ ดังนั้นในการศึกษารั้งนี้ได้กำหนดให้พื้นที่โครงการใด ๆ ที่เป็นจุดผ่านแดนถาวรจะได้รับการนำมาพิจารณาเป็นพื้นที่โครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ

(2) **แผนพัฒนาจุดผ่านแดนในอนาคต** : จากแผนการพัฒนาจุดผ่านแดน พบว่าในอนาคตได้มีการวางแผนเพื่อพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรนต่าง ๆ บางแห่งที่มีศักยภาพขึ้นเป็นจุดผ่านแดนถาวร ดังนั้นในการศึกษารั้งนี้ได้กำหนดให้พื้นที่โครงการใด ๆ ที่เป็นจุดผ่านแดนที่ได้รับการวางแผนว่าจะดำเนินการพัฒนาและยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรในอนาคตจะได้รับการนำมาพิจารณาเป็นพื้นที่โครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ พื้นที่โครงการที่สอดคล้องกับปัจจัยหลักทั้ง 2 ปัจจัยข้างต้น คือ พื้นที่โครงการที่เหมาะสมในการที่จะนำมาเป็นพื้นที่พัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ (Longlist) ส่วนพื้นที่ที่ไม่สอดคล้องจะถูกคัดออก

8.1.2.2 ผลการคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ (Longlist)

ผลการศึกษาคัดเลือกพื้นที่โครงการฯ (Longlist) ตามเกณฑ์ที่กล่าวไว้ข้างต้น โดยมีผลการศึกษาพบว่า พื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการที่จะนำมาเป็นพื้นที่พัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ (Longlist) มีจำนวน 45 แห่ง ประกอบด้วย (1) พื้นที่โครงการฯ (Longlist) ที่เป็นจุดผ่านแดนถาวรในปัจจุบัน : จุดผ่านแดนถาวรจำนวนทั้งสิ้น 42 แห่ง แบ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรไทย - สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา 6 แห่ง จุดผ่านแดนถาวรไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 19 แห่งจุดผ่านแดนถาวรไทย - ราชอาณาจักรกัมพูชา 8 แห่ง และ จุดผ่านแดนถาวรไทย - มาเลเซีย 9 แห่ง และ (2) พื้นที่โครงการฯ (Longlist) ที่เป็นจุดผ่านแดนที่มีการแผนพัฒนาจุดผ่านแดนใน

อนาคต จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร ต.คลองวาฬ อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์ จุดผ่อนปรนการค้าบ้านห้วยต้นนุ่น ต.แม่เงา อ.ขุนยวม จ.แม่ฮ่องสอน และจุดผ่อนปรนการค้าบ้าน ต.ทุ่งขนาน อ.สอยดาว จ.จันทบุรี โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 8.1.2-1 และรูปที่ 8.1.2-1

ตารางที่ 8.1.2-1 รายชื่อพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Longlist)

ลำดับที่	ประเภท จุดผ่านแดน	ประเทศ เพื่อนบ้าน	จังหวัด	พื้นที่ด้านชายแดนไทย
1	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	เชียงราย	อำเภอเชียงของ (ท่าเรือบัก)
2	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	เชียงราย	อำเภอเชียงแสน
3	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	เชียงราย	สามเหลี่ยมทองคำ
4	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สปป.ลาว	เชียงราย	สะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)
5	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	สปป.ลาว	น่าน	บ้านห้วยโก๋น
6	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	เลย	อำเภอเชียงคาน (ท่าเรือ)
7	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	เลย	บ้านคกไฟ (ท่าเรือ)
8	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สปป.ลาว	เลย	สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง ไทย - ลาว
9	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	หนองคาย	ด่านท่าเล็ดจ (ด่านท่าเรือหายโศก โดยศุลกากร)
10	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สปป.ลาว	หนองคาย	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1
11	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	บึงกาฬ	อำเภอเมืองบึงกาฬ
12	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	นครพนม	อำเภอเมืองนครพนม ท่าเทียบเรือเทศบาลเมือง
13	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สปป.ลาว	นครพนม	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3
14	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	มุกดาหาร	อำเภอเมืองมุกดาหาร
15	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สปป.ลาว	มุกดาหาร	สะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะพานนะเขต)
16	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	สปป.ลาว	อุบลราชธานี	ช่องเม็ก
17	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สปป.ลาว	อุบลราชธานี	บ้านปากแซง
18	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	สปป.ลาว	อุดรธานี	ภูคู้
19	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	สปป.ลาว	พะเยา	บ้านฮวก
20	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	เมียนมา	เชียงราย	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1
21	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	เมียนมา	เชียงราย	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2
22	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	เมียนมา	ตาก	บ้านริมเมย
23	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	เมียนมา	ตาก	สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2
24	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	เมียนมา	กาญจนบุรี	บ้านพุน้ำร้อน
25	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	เมียนมา	ระนอง	ด่านตรวจคนเข้าเมือง อ.เมืองระนอง
26	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	ศรีสะเกษ	ช่องสะง่า
27	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	สุรินทร์	ช่องจอม
28	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	สระแก้ว	บ้านคลองลึก
29	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	สระแก้ว	บ้านเขาดิน
30	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	กัมพูชา	สระแก้ว	จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (หนองเอี่ยน-สตึงบท)
31	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	จันทบุรี	บ้านแหลม
32	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	จันทบุรี	บ้านฝักกาด
33	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	กัมพูชา	ตราด	บ้านหาดเล็ก
34	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	สงขลา	สะเดา
35	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	สงขลา	ปาดังเบซาร์

ตารางที่ 8.1.2-1 รายชื่อพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพฯ (Longlist) (ต่อ)

ลำดับที่	ประเภท จุดผ่านแดน	ประเทศ เพื่อนบ้าน	จังหวัด	พื้นที่ด้านชายแดนไทย
36	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	สงขลา	บ้านประกอบ
37	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	นราธิวาส	สุโงโก-ลก
38	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	มาเลเซีย	นราธิวาส	ตากใบ (ท่าเรือ)
39	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	นราธิวาส	บูเก๊ะตา
40	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	ยะลา	เบตง
41	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	มาเลเซีย	สตูล	วังประจัน
42	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	มาเลเซีย	สตูล	สตูล (ท่าเรือ)
43	จุดผ่อนปรนการค้า (ถนน) (มีแผนยกระดับ)	เมียนมา	แม่ฮ่องสอน	บ้านห้วยต้นนุ่น
44	จุดผ่อนปรนการค้า (ถนน) (มีแผนยกระดับ)	กัมพูชา	จันทบุรี	บ้านซับตารี
45	จุดผ่อนปรนพิเศษ (ถนน) (มีแผนยกระดับ)	เมียนมา	ประจวบคีรีขันธ์	ด่านสิงขร



รูปที่ 8.1.2-1 รายชื่อพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพฯ (Longlist)

8.1.3 การคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อ ประตูการค้าระหว่างประเทศ ในลำดับต้น ๆ ไม่น้อยกว่า 20 พื้นที่โครงการ (Shortlist)

การดำเนินงานในส่วนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ ในลำดับต้น ๆ ไม่น้อยกว่า 20 พื้นที่โครงการ (Shortlist) และเสนอแนะรูปแบบการแก้ปัญหาแต่ละพื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือกไม่น้อยกว่า 20 โครงการ ระยะทางไม่น้อยกว่า 250 กิโลเมตร โดยประกอบด้วยขั้นตอนการดำเนินงานหลัก 4 ขั้นตอนได้แก่

- (1) การกำหนดปัจจัยในการคัดเลือกพื้นที่โครงการฯ (Shortlist)
- (2) การกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนตามปัจจัยหลัก
- (3) การจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่โครงการฯ และการวิเคราะห์ตรวจสอบสภาพปัญหาเบื้องต้นเพื่อกำหนดพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Shortlist)
- (4) การวิเคราะห์และกำหนดรูปแบบโครงการแก้ไขปัญหาสำหรับพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Shortlist)

โดยมีรายละเอียดในการดำเนินงานดังนี้

8.1.3.1 การกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนตามปัจจัยหลัก

สำหรับการดำเนินงานในส่วนนี้ มีแนวทางการดำเนินการโดยนำพื้นที่โครงการที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงฯ ทั้งหมด (Longlist) ที่ได้จากการศึกษาในหัวข้อ 8.1.2 มาทำการจัดลำดับความสำคัญของโครงการโดยมีเกณฑ์ในการพิจารณา ประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์นโยบายและแผนงาน (2) ด้านศักยภาพของจุดผ่านแดน และ (3) ด้านการขนส่งและจราจรและปัญหาการให้บริการ โดยมีแนวคิดในการกำหนดปัจจัยย่อยของแต่ละปัจจัยหลักดังนี้

(1) **ด้านความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์นโยบายและแผนงาน** พิจารณาถึงความสอดคล้องของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ ว่าพื้นที่โครงการมีความสอดคล้องหรือสนับสนุนยุทธศาสตร์ นโยบาย และแผนงาน ทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาค และพื้นที่โดยจะแยกเป็นปัจจัยย่อย ได้แก่ (1) ด้านความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ (2) ด้านความสอดคล้องกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และ (3) ด้านการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway)

(2) **ด้านศักยภาพของจุดผ่านแดน** พิจารณาศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจการค้า โดยจะแยกเป็นปัจจัยย่อย ได้แก่ (1) การค้าชายแดนและผ่านแดน (พิจารณาจากมูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดน) (2) ปริมาณการเดินทางข้ามแดน (พิจารณาจากปริมาณคนเข้า-ออกจุดผ่านแดน) และ (3) ปริมาณการขนส่งข้ามแดน (พิจารณาจากปริมาณรถยนต์สินค้าเข้า-ออกจุดผ่านแดน)

(3) **ด้านการขนส่งและจราจรและปัญหาการให้บริการ** วิเคราะห์สภาพปัญหาและข้อจำกัดในด้านต่าง ๆ โดยจะแยกเป็นปัจจัยย่อย ได้แก่ (1) ด้านความกว้างเขตทาง (Right-of-Way) (พิจารณาจากความกว้างเฉลี่ยของทางหลวง/ถนนที่เป็นเส้นทางเข้าสู่จุดผ่านแดน) (2) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน 2 ข้างทาง (พิจารณาจากค่าความหนาแน่นการใช้ประโยชน์ที่ดินเฉลี่ย (ค่า Road Context) ตามแนวทางหลวง/ถนนที่เป็นเส้นทางเข้าสู่จุดผ่านแดน) (3) ด้านลำดับชั้นของทางหลวง (Road Hierarchy) (พิจารณาจากค่าลำดับชั้นของทางหลวง (Road Hierarchy) ของถนนเข้าสู่/เชื่อมไปยังพื้นที่จุดผ่านแดน) (4) ความหนาแน่นของปริมาณจราจร (พิจารณาจากค่าสัดส่วนปริมาณจราจรต่อความจุถนน (v/c ratio) ของถนนเข้าสู่/เชื่อมไปยังพื้นที่จุดผ่านแดน) และ (5) ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของถนนเชื่อมต่อฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน (พิจารณาจาก Class ถนนของประเทศเพื่อนบ้านที่เชื่อมต่อมายังจุดผ่านแดน ตามเกณฑ์ ของ Asian Highway design standards)

การดำเนินงานในส่วนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อคัดเลือกโครงการที่จะนำมาศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น จำนวนอย่างน้อย 20 พื้นที่โครงการ โดยจะทำการพิจารณาจากการจัดลำดับความสำคัญของโครงการด้วยวิธีวิเคราะห์แบบ Multi-Criteria Analysis หรือ แบบหลายปัจจัยนั้นจะทำการศึกษาให้ค่าน้ำหนักของปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยจากนั้นจะวิเคราะห์ค่าตัวคูณปัจจัย (Multiplying Factor) เพื่อนำไปใช้คูณกับค่าน้ำหนักของปัจจัยและสุดท้ายจะได้คะแนนของแต่ละปัจจัยเมื่อรวมคะแนนแต่ละปัจจัยจะเป็นคะแนนรวมของแต่ละพื้นที่โครงการ คะแนนรวมของแต่ละพื้นที่โครงการจะนำมาจัดลำดับความสำคัญเรียงจากพื้นที่โครงการที่มีคะแนนมากที่สุดถึงน้อยที่สุด พื้นที่โครงการที่มีคะแนนในลำดับแรก ๆ จะเป็นพื้นที่โครงการที่มีความสำคัญและควรนำมาพิจารณา ก่อนและตามด้วยพื้นที่โครงการที่มีคะแนนลำดับรองลงมา โดยกำหนดค่าน้ำหนักของปัจจัยหลักดังนี้

- ด้านความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์นโยบายและแผนงาน
 - กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ
 - ระเบียบเศรษฐกิจ
 - การเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway)
- ด้านศักยภาพของจุดผ่านแดน
 - การค้าชายแดนและผ่านแดน
 - ปริมาณการเดินทางข้ามแดน
 - ปริมาณการขนส่งข้ามแดน
- ด้านการขนส่งและจราจรและปัญหาการให้บริการ
 - ข้อจำกัดด้านเขตทาง (Right of Way)
 - การใช้ประโยชน์ที่ดิน 2 ข้างทาง
 - ลำดับชั้นของทางหลวง (Road Hierarchy) ของถนนเข้าสู่/เชื่อมไปยังพื้นที่จุดผ่านแดน
 - ความหนาแน่นของปริมาณจราจร ของถนนเข้าสู่/เชื่อมไปยังพื้นที่จุดผ่านแดน
 - ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของถนนเชื่อมต่อฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน

8.1.3.2 การจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่โครงการฯ และการวิเคราะห์ตรวจสอบสภาพปัญหาเบื้องต้นเพื่อกำหนดพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Shortlist)

(1) แนวทางการดำเนินงาน

การดำเนินงานในส่วนนี้แบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ดังนี้

- **การจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่โครงการตามเกณฑ์การให้คะแนน**

การจัดลำดับพื้นที่โครงการตามเกณฑ์การให้คะแนนที่กล่าวไว้ข้างต้น ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประเมินค่าคะแนนของแต่ละปัจจัยของแต่ละพื้นที่โครงการ แล้วนำผลการประเมินดังกล่าวมาทำการวิเคราะห์จัดลำดับโครงการด้วยกระบวนการวิเคราะห์ทางเลือกแบบหลายปัจจัย (Multiple Criteria Analysis, MCA) ต่อไป

- **การวิเคราะห์ตรวจสอบสภาพปัญหาของพื้นที่โครงการเบื้องต้น**

หลังจากที่ได้ผลการจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่โครงการตามเกณฑ์การให้คะแนนในขั้นตอนที่ 1 แล้วนั้น ที่ปรึกษาจะทำการวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพปัญหาของพื้นที่โครงการเบื้องต้น โดยการลงพื้นที่สำรวจตรวจสอบสภาพปัญหา และนำมาประมวลผล และวิเคราะห์ถึงความจำเป็นในการพัฒนาพื้นที่ ดังนี้

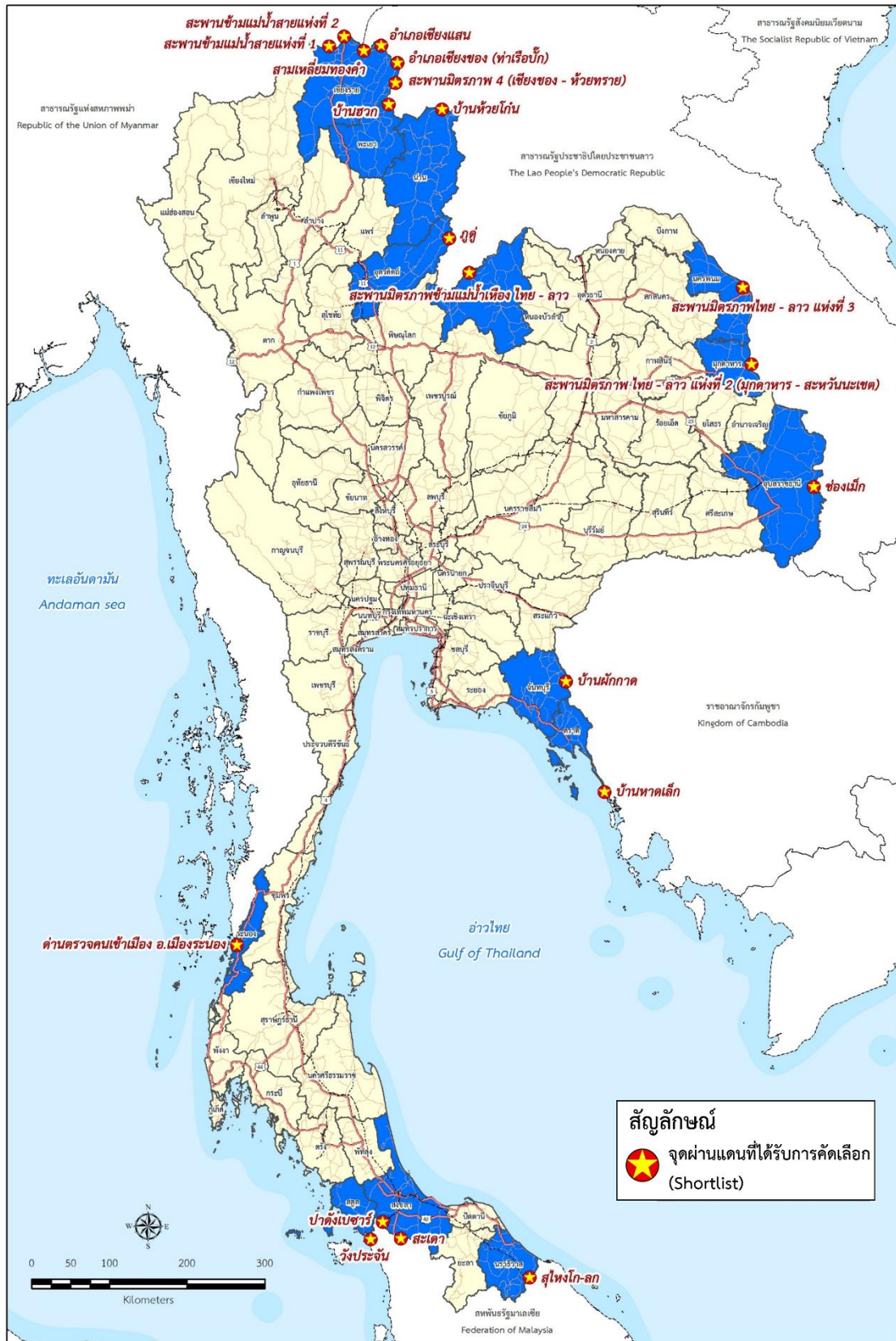
- พื้นที่โครงการที่ตรวจพบปัญหาของโครงข่าย : เช่น ปัญหาการจราจรติดขัดบนถนน ปัญหาทางกายภาพของทางแยก ทางร่วมทางแยก และจุดกลับรถที่ไม่เหมาะสม ปัญหาการจราจรหนัสด้าน รวมถึงความเหมาะสมของผิวจราจรและสภาพผิวจราจร เป็นต้น โดยพื้นที่ดังกล่าวจะถูกพิจารณาบรรจุในพื้นที่โครงการในลำดับต้น ๆ อย่างน้อย 20 พื้นที่โครงการ (Shortlist)
- พื้นที่โครงการที่ไม่พบ ปัญหาของโครงข่าย : กล่าวคือ พื้นที่โครงการใดที่มีความพร้อมด้านกายภาพของโครงข่ายคมนาคมโดยรอบแล้ว หรือพื้นที่ที่มีปัญหาซึ่งสามารถแก้ไขด้วยวิธีการบริหารจัดการจะถูกคัดออก และจะพิจารณาพื้นที่โครงการในลำดับถัดไปแทน

(2) ผลการคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Shortlist)

ผลการคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Shortlist) จำนวน 20 พื้นที่ตามแนวทางการดำเนินงานข้างต้น พบว่าเป็นจุดผ่านแดนระหว่างไทย - สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา จำนวน 3 แห่ง จุดผ่านแดนไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จำนวน 11 แห่ง จุดผ่านแดนไทย - ราชอาณาจักรกัมพูชา จำนวน 2 แห่ง และจุดผ่านแดนไทย - มาเลเซีย จำนวน 4 แห่ง โดยมีรายชื่อจุดผ่านแดนและตำแหน่งจุดผ่านแดนดังแสดงในตารางที่ 8.1.3-1 และรูปที่ 8.1.3-1

ตารางที่ 8.1.3-1 รายชื่อพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Shortlist)

ลำดับ	ประเทศ	จังหวัด	ประเภทด่าน	ชื่อ
1	เมียนมา	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2
2	เมียนมา	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1
3	เมียนมา	ระนอง	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	ด่านตรวจคนเข้าเมือง อ.เมืองระนอง
4	สปป.ลาว	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สะพานมิตรภาพ 4 (เชียงใหม่ - ห้วยทราย)
5	สปป.ลาว	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	อำเภอเชียงแสน
6	สปป.ลาว	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	อำเภอเชียงของ
7	สปป.ลาว	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร (ท่าเรือ)	สามเหลี่ยมทองคำ
8	สปป.ลาว	น่าน	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	บ้านห้วยโก๋น
9	สปป.ลาว	พะเยา	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	บ้านฮวก
10	สปป.ลาว	อุดรดิตถ์	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	ภูคู้
11	สปป.ลาว	เลย	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง ไทย - ลาว
12	สปป.ลาว	นครพนม	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3
13	สปป.ลาว	มุกดาหาร	จุดผ่านแดนถาวร (สะพาน)	สะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต)
14	สปป.ลาว	อุบลราชธานี	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	ช่องเม็ก
15	กัมพูชา	จันทบุรี	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	บ้านฝักกาด
16	กัมพูชา	ตราด	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	บ้านหาดเล็ก
17	มาเลเซีย	สงขลา	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	ปาดังเบซาร์
18	มาเลเซีย	สงขลา	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	สะเดา
19	มาเลเซีย	สตูล	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	วังประจัน
20	มาเลเซีย	นราธิวาส	จุดผ่านแดนถาวร (ถนน)	สุไหงโก-ลก

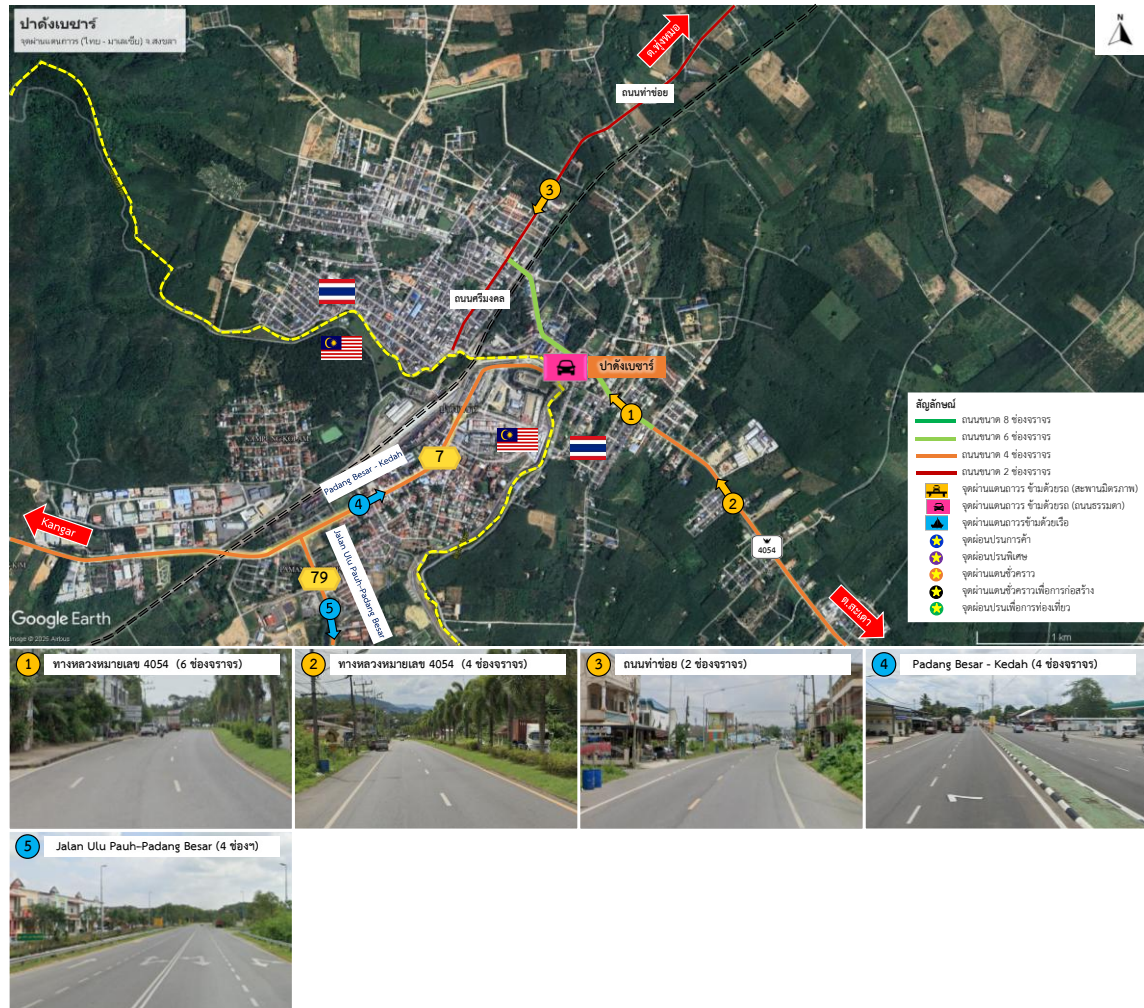


รูปที่ 8.1.3-1 รายชื่อพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Shortlist) 20 พื้นที่

8.1.3.3 ข้อมูลพื้นที่โครงการ (จุดผ่านแดนปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา)

จุดผ่านแดนถาวรปาดังเบซาร์ ตั้งอยู่ในตำบลปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา เป็นด่านชายแดนสำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย โดยมีทั้งช่องทางถนนและทางรถไฟที่อำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งระหว่างสองประเทศ การเดินทางไปยังจุดผ่านแดนถาวรปาดังเบซาร์ จากตัวเมืองจังหวัดสงขลา จะใช้ทางหลวงหมายเลข 4054 ซึ่งเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร และขยายเป็น 6 ช่องจราจร ช่วงก่อนเชื่อมต่อเข้าสู่จุดผ่านแดนถาวรปาดังเบซาร์เป็นถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง นอกจากนี้ยังมีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีชุมทางหาดใหญ่ในประเทศไทยกับสถานีปาดังเบซาร์ในมาเลเซีย โดยให้บริการขบวนรถไฟวันละ 4 เที่ยว (ไป-กลับ) ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 380 คนต่อขบวน และเมื่อข้ามไปฝั่งประเทศมาเลเซียก็จะเข้าสู่ถนนสายหลัก ปาดังเบซาร์ - เกดะห์ (Padang Besar - Kedah) หรือ Malaysia Federal Route 7 ซึ่งเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร โดยสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองกังการ์ (Kangar) ซึ่งเป็นเมืองหลวงของรัฐปะลิสของประเทศมาเลเซีย ตั้งอยู่ทางเหนือสุดของคาบสมุทรมาเลย์ โดยมีระยะทางจากจุดผ่านแดนถาวรปาดังเบซาร์ ไปยังตัวเมืองกังการ์ (Kangar) ประมาณ 35-40 กิโลเมตร ดังรูปที่ 8.1.3-3

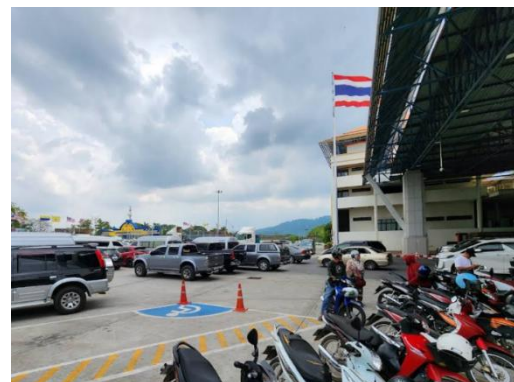
สภาพการสัญจรโดยรอบจุดผ่านแดนถาวรปาดังเบซาร์ พบว่า ปัจจุบันบริเวณหน้าด่านเผชิญกับปัญหาการจราจรที่หนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวและรถบรรทุกจำนวนมาก เดินทางผ่านด่านในเวลาเดียวกัน ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางผ่านแดน นอกจากนี้พื้นที่บริเวณด่านยังมีความคับแคบ ไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถยนต์และผู้ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ยังพบว่ามีความไม่สะดวกในการขนส่งสินค้า เนื่องจากสถานีรถไฟปาดังเบซาร์ไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับหยุดขบวนรถไฟบรรทุกสินค้า และยังไม่มีลานขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ และบริเวณด่านยังมีตลาดท้องถิ่นที่จำหน่ายสินค้าหลากหลายประเภท เช่น เสื้อผ้า อาหาร และของใช้ต่าง ๆ ทำให้เป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวและผู้เดินทางข้ามแดน โดยปัจจุบันมีรถจอดบริเวณสองข้างทาง เนื่องจากที่จอดรถไม่เพียงพอ และไม่มีพื้นที่จอดรถรับส่งผู้โดยสารหรือพื้นที่พักคอยรถบรรทุกขนส่งสินค้า ดังรูปที่ 8.1.3-2



ที่มา : ที่ปรึกษา, พ.ศ. 2568

หมายเหตุ : รูปภาพที่นำเสนอทั้งหมดจัดทำขึ้นเพื่อการรับฟังความคิดเห็น จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเท่านั้นเนื้อหาทั้งหมดอยู่ระหว่างการศึกษามีการเปลี่ยนแปลง ห้ามนำไปใช้อ้างอิง

รูปที่ 8.1.3-2 โครงข่ายคมนาคมบริเวณจุดผ่านแดนถาวรป่าดงเบขาร์ในปัจจุบัน



ที่มา : ที่ปรึกษา, พ.ศ. 2568

หมายเหตุ : รูปภาพที่นำเสนอทั้งหมดจัดทำขึ้นเพื่อการรับฟังความคิดเห็น จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเท่านั้นเนื้อหาทั้งหมดอยู่ระหว่างการศึกษามีการเปลี่ยนแปลง ห้ามนำไปใช้อ้างอิง

รูปที่ 8.1.3-3 สภาพการสัญจรโดยรอบจุดผ่านแดนถาวรป่าดงเบขาร์ในปัจจุบัน

8.1.4 การวิเคราะห์และกำหนดรูปแบบโครงการแก้ไขปัญหสำหรับพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Shortlist)

พื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพ (Shortlist) อย่างน้อย 20 พื้นที่โครงการข้างต้น จะถูกนำมาวิเคราะห์และกำหนดรูปแบบโครงการแก้ไขปัญหา โดยที่ปรึกษาจะทำการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลด้านวิศวกรรมและจราจร เพื่อนำมาใช้ในการกำหนดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในแต่ละพื้นที่โครงการฯ ให้มีความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) ความคล่องตัว (Mobility) ความเชื่อมโยง (Connectivity) และความปลอดภัย (Safety) ตามลำดับชั้นของทางหลวงโดยที่ปรึกษาจะทำการประเมินลักษณะทางกายภาพของโครงข่ายทางหลวงและลักษณะทางกายภาพบริเวณด้านชายแดน ร่วมกับการประเมินสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนและจุดตัดทางแยกต่าง ๆ และประเมินประสิทธิภาพแผนงาน/โครงการ พัฒนา ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจะคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตของแต่ละพื้นที่ ซึ่งผลการวิเคราะห์ดังกล่าวจะทำให้ทราบถึงสภาพปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในแต่ละพื้นที่โครงการ เพื่อนำมาวิเคราะห์แนวทางการแก้ไขปัญห และกำหนดโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงต่อไป (ระยะทางรวมไม่น้อยกว่า 250 กิโลเมตร)

8.2 การศึกษาด้านวิศวกรรม

8.2.1 การกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

ที่ปรึกษาจะดำเนินการกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมเบื้องต้น โดยจะเน้นการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานชั้นทางของโครงข่ายเส้นทางที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัยมากขึ้น โดยปรับปรุงให้สอดคล้องกับศักยภาพการรองรับการจราจรในปัจจุบันและอนาคต เช่น เพิ่มช่องจราจรและขยายไหล่ทางให้ได้มาตรฐาน ออกแบบจุดกลับรถให้รองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง หรือการจัดให้มีจุดพักรถเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรทุกจุดรอหน้าด่าน รวมถึงการปรับปรุงมาตรฐานโครงสร้างชั้นทาง และผิวทาง และการออกแบบแนวเส้นทางใหม่ (ถ้ามีความจำเป็น) เพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นและการใช้งานในระยะยาว โดยมีรายละเอียดรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น ดังนี้

8.2.1.1 การเพิ่มช่องจราจรและขยายไหล่ทางให้ได้มาตรฐาน

การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่โครงการ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต และยกระดับความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง โดยมีแนวทางการปรับปรุงขยายช่องจราจรจากเดิม 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร พร้อมขยายไหล่ทางให้ได้ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง เพื่อให้การจราจรมีความสะดวก ปลอดภัย และสามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างเดิมได้อย่างคุ้มค่า ซึ่งในการออกแบบได้พิจารณารูปแบบการขยายคันทางให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ ข้อจำกัดด้านพื้นที่ และสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงการใช้ประโยชน์จากคันทางเดิมให้มากที่สุดเพื่อลดงบประมาณและผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียง



ที่มา : กรมทางหลวง, พ.ศ. 2568

รูปที่ 8.2.1-1 ตัวอย่างการเพิ่มช่องจราจรและขยายไหล่ทางให้ได้มาตรฐาน

สำหรับ สะพานและโครงสร้างประกอบทาง ได้มีการพิจารณารูปแบบการขยายหรือก่อสร้างใหม่ให้สอดคล้องกับแนวทางของถนน โดยคำนึงถึงความต่อเนื่องทางเรขาคณิต ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง และระบบระบายน้ำในบริเวณสะพาน เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยในระยะยาว

นอกจากนี้ ยังได้พิจารณาแนวทางการพัฒนาในอนาคตแบบเต็มพื้นที่เขตทาง (Ultimate Section) เพื่อรองรับการขยายช่องจราจรเพิ่มเติมในอนาคต ตามรูปแบบมาตรฐานสำหรับความกว้างเขตทางขนาดต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับผังการใช้ที่ดินในพื้นที่ พร้อมจัดสรรพื้นที่สำหรับไหล่ทาง ทางเท้า ระบบระบายน้ำ และสาธารณูปโภคทั้งบนดินและใต้ดินอย่างเป็นระบบ เพื่อให้สามารถพัฒนาโครงข่ายทางหลวงได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

8.2.1.2 การปรับปรุงจุดกลับรถ

การพิจารณาปรับปรุงจุดกลับรถจะเริ่มจากการทบทวน ตรวจสอบเส้นทางขนส่งปัจจุบัน ปริมาณการจราจร เหตุผลและความจำเป็นเพื่อให้แน่ใจว่ามีปรับปรุงให้รองรับการกลับรถประเภทใดบ้าง เนื่องจากการก่อสร้างจุดกลับเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้อย่างปลอดภัย รูปแบบที่ไม่มีการตัดกระแสนกับการจราจรบนทางหลัก จะเป็นรูปแบบ Inner to Inner Type ซึ่งต้องใช้เขตทางกว้างประมาณ 60 เมตร ดังแสดงในรูปตัวอย่างส่วนใหญ่จะต้องเวนคืนพื้นที่เพื่อขยายเขตทางในช่วงบริเวณดังกล่าวเพิ่มเติม ส่งผลกระทบด้านลบต่อเจ้าของที่ดินจะสูญเสียกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ถูกเวนคืน

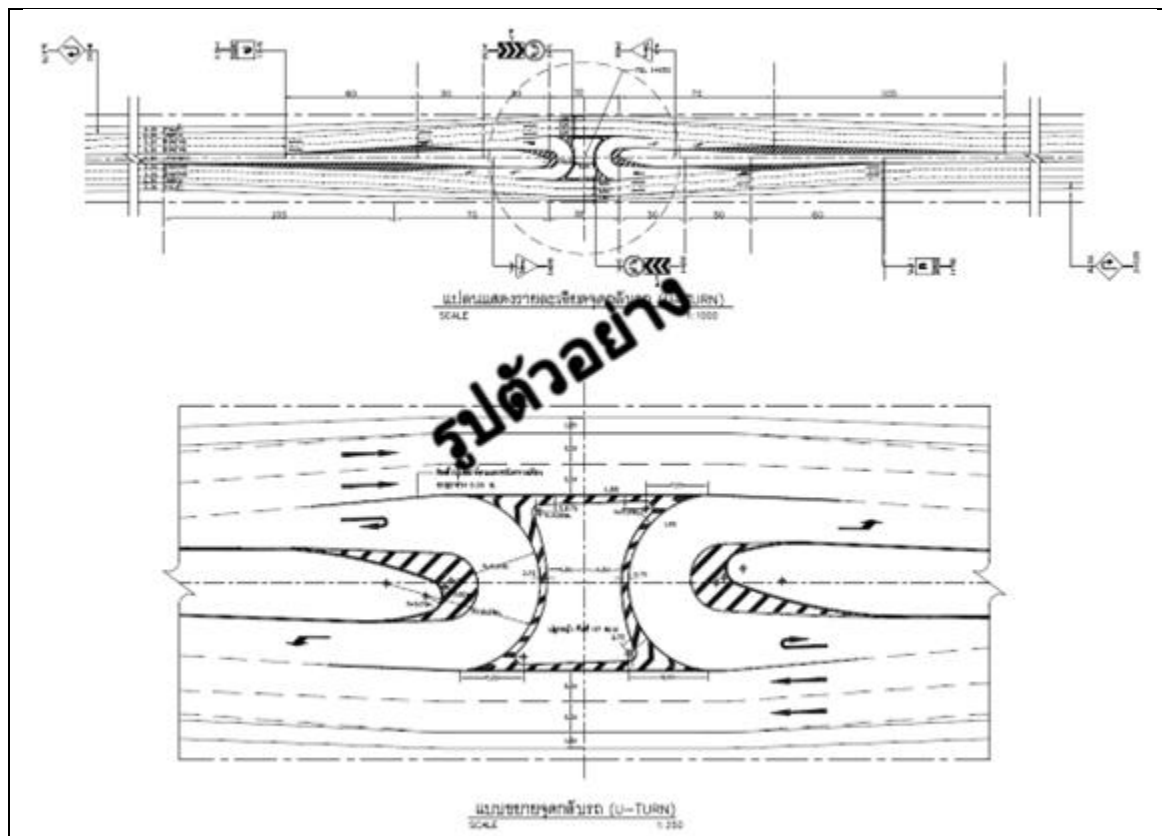
ทั้งนี้ หากสามารถดำเนินการเวนคืนได้ จะดำเนินการปรับปรุงจุดกลับรถในตำแหน่งเดิมก่อน แต่หากไม่สามารถดำเนินการได้ หรือสภาพพื้นที่เดิมไม่เหมาะสมต่อการใช้งาน ก็จะมีการพิจารณากำหนดตำแหน่งจุดกลับรถใหม่ที่มีความเหมาะสมกว่า

โดยในการกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถที่ปรับปรุง จะพิจารณาให้มีบทบาทสนับสนุนการใช้งานร่วมกับด่านผ่านแดน หรือ จุดพักรถ ที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้ใช้ทางในพื้นที่โดยรวม ตลอดจนส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและการค้าระหว่างประเทศให้มีความสะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น



ที่มา : กรมทางหลวง, พ.ศ. 2568

รูปที่ 8.2.1-2 ตัวอย่างการปรับปรุงจุดกลับรถ



ที่มา : ทีวีรักษา, พ.ศ. 2568

รูปที่ 8.2.1-3 ตัวอย่างแบบการปรับปรุงจุดกลับรถ

8.2.1.3 การปรับปรุงทางแยก

การพิจารณาปรับปรุงทางแยกจะเริ่มจากการศึกษาทบทวนและวิเคราะห์การคาดการณ์ปริมาณจราจรในโครงข่ายทางหลวงบริเวณพื้นที่โครงการ เพื่อกำหนดประเภทของทางแยก ณ จุดตัดระหว่างถนน โดยพิจารณาจาก ลำดับชั้นของถนน (Road Hierarchy) ที่ตัดกัน ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บริเวณจุดตัด และปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง เพื่อกำหนดรูปแบบของทางแยกที่มีความเหมาะสม สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

ในกรณีที่ทางแยกระดับดิน (At-Grade Intersection) มีศักยภาพไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณจราจรในอนาคต จะพิจารณาปรับปรุงเป็นทางแยกต่างระดับ (Grade-Separated Intersection / Interchange) โดยพิจารณาตาม แนวทางและข้อแนะนำในการกำหนดประเภททางแยกตามคู่มือของกรมทางหลวง

หลังจากได้ข้อสรุปประเภทของทางแยกแล้ว จะดำเนินการทบทวนและออกแบบด้านเรขาคณิตของงานทางตามมาตรฐานของกรมทางหลวง เช่น การตรวจสอบรัศมีวงเลี้ยว (Turning Radius Check) การขยายช่องทางบริเวณจุดตัด (Intersection Widening) เพื่อให้รองรับการเคลื่อนไหวของรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้อย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึง ความสะดวก ความปลอดภัยในการจราจร และผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ ตัวอย่างการปรับปรุงรูปแบบทางแยก แสดงไว้ใน รูปที่ 8.2.1-4



ที่มา : กรมทางหลวง, พ.ศ. 2568

รูปที่ 8.2.1-4 ตัวอย่างการปรับปรุงทางแยก

8.2.1.4 การปรับปรุงโครงสร้างชั้นทาง และผิวทาง

การปรับปรุงโครงสร้างชั้นทางและผิวทางเป็นส่วนสำคัญของการยกระดับคุณภาพโครงข่ายทางหลวง เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรและน้ำหนักบรรทุกที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยมุ่งเน้นให้ทางหลวงมีความแข็งแรง ทนทาน และปลอดภัยต่อการใช้งาน พร้อมลดภาระการบำรุงรักษาในระยะยาว โดยในขั้นการออกแบบแนวคิด (Conceptual Design) การพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างชั้นทางจะอ้างอิงจากข้อมูลชั้นทางเดิมที่มีอยู่ เช่น ประเภทวัสดุและความหนาในแต่ละชั้น จากแบบ “As-built” หรือรายงานออกแบบเดิมของกรมทางหลวง ประกอบกับผลการศึกษาปริมาณจราจรคาดการณ์จากการศึกษาครั้งนี้ เพื่อใช้วิเคราะห์แนวโน้มการรับน้ำหนักบรรทุกและกำหนดแนวทางโครงสร้างชั้นทางเบื้องต้นให้เหมาะสมกับมาตรฐานทางหลวงในระดับเดียวกัน แนวทางหลักในการพิจารณาปรับปรุงประกอบด้วย

1. การปรับปรุงหรือเสริมชั้นทางเดิม

ใช้ข้อมูลโครงสร้างทางเดิมเป็นฐานในการวิเคราะห์ความเพียงพอต่อการรองรับปริมาณจราจรในอนาคต หากพบว่าชั้นทางเดิมมีความหนาไม่เพียงพอ อาจเสนอแนวทางเสริมความหนาชั้นวัสดุรองพื้น (Base / Subbase) หรือผิวทาง (Asphalt Overlay) ให้ได้ตามมาตรฐานกรมทางหลวง โดยยังคงใช้วัสดุโครงสร้างเดิมให้เกิดประโยชน์สูงสุด

2. การปรับเปลี่ยนประเภทผิวทางให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่

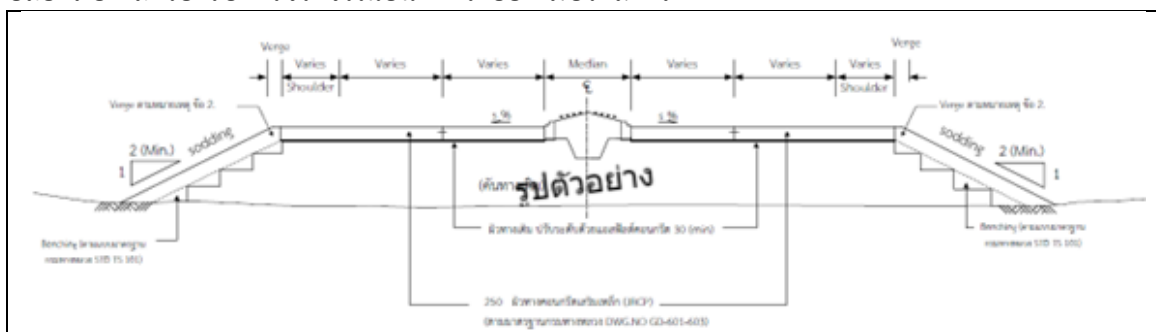
ในพื้นที่ที่มีปริมาณจราจรสูงหรืออยู่ในเขตเมือง จะพิจารณาใช้ผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต มาตรฐานกรมทางหลวง เพื่อเพิ่มความทนทานและความปลอดภัย ส่วนพื้นที่ที่มีความชื้นสูงหรืออยู่ใกล้เขตน้ำท่วม อาจพิจารณาใช้ชั้นพื้นทางปรับปรุงคุณภาพด้วยซีเมนต์ (Cement Treated Base) เพื่อเพิ่มความมั่นคงของโครงสร้างนอกจากนี้ สำหรับบริเวณทางแยก จุดกลับรถ หรือพื้นที่ที่มีการเบรกและเลี้ยวของ

รถบรรทุกบ่อยครั้ง ซึ่งมักเกิดร่องล้อ (Rutting) ได้ง่าย จะพิจารณาใช้ ผิวทางคอนกรีตเสริมเหล็ก (Rigid Pavement) แทนผิวทางแอสฟัลต์ เพื่อเพิ่มความแข็งแรง ทนต่อแรงกดจากล้อรถบรรทุก และลดความเสียหายของผิวทางในระยะยาว

3. การปรับปรุงระบบระบายน้ำและไหล่ทาง

การออกแบบชั้นทางจะพิจารณาร่วมกับการปรับปรุงระบบระบายน้ำทั้งบนผิวทางและใต้ผิวทาง เช่น ร่องระบายน้ำ (Side Drain) หรือ Subdrain รวมถึงการขยายไหล่ทางให้ได้ตามมาตรฐาน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและป้องกันการชำรุดของขอบทาง

โดยสรุป การปรับปรุงมาตรฐานโครงสร้างชั้นทางและผิวทางในครั้งนี้จะใช้ข้อมูลชั้นทางเดิมร่วมกับผลการศึกษาปริมาณจราจรคาดการณ์ เพื่อกำหนดรูปแบบโครงสร้างชั้นทางเบื้องต้นให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และลำดับชั้นของถนนตามมาตรฐานกรมทางหลวง เพื่อให้โครงสร้างทางมีความแข็งแรงปลอดภัย และรองรับการจราจรในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ที่มา : การเสริมผิวทางเดิมด้วยผิวทางคอนกรีต, ชัยรัตน์ ศุภชวโรจน์, จุฬา สุนิตยสกุล, สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ กรมทางหลวง

รูปที่ 8.2.1-5 ตัวอย่างการปรับปรุงโครงสร้างชั้นทาง และผิวทาง

8.2.1.5 การพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area)

การพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) เป็นแนวทางสำคัญในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวง เพื่อรองรับปริมาณรถบรรทุกที่เพิ่มขึ้น จากกิจกรรมขนส่งสินค้าและการค้าชายแดน จุดพักรถดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อให้พนักงานขับรถสามารถหยุดพักได้อย่างปลอดภัย ลดความเหนื่อยล้า และป้องกันการจอดพักในพื้นที่ไม่เหมาะสม ซึ่งมักเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุและการจราจรติดขัดบนทางหลวง

จากการทบทวนแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และกรมทางหลวง ได้กำหนดให้จุดพักรถบรรทุกมี 2 ระดับ คือ

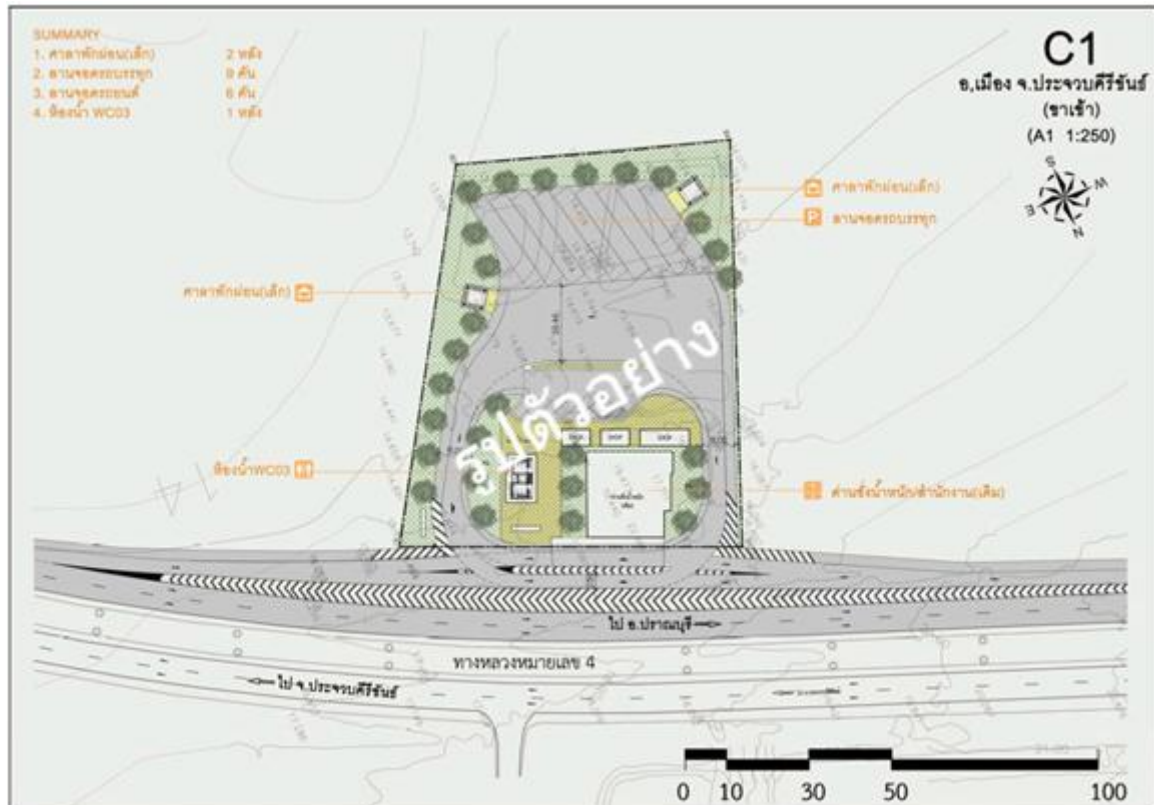
จุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น ห้องน้ำ พื้นที่นั่งพัก ไฟฟ้าแสงสว่าง และระบบรักษาความปลอดภัย

ศูนย์บริการพักรถบรรทุก (Truck Service Area) ที่เพิ่มบริการครบวงจร เช่น ร้านอาหาร สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์ข้อมูล และพื้นที่บริการสาธารณะ

การเลือกพื้นที่ตั้งจะพิจารณาจากปัจจัยด้านภูมิประเทศ ปริมาณการจราจร ระยะห่างจากจุดพักรถเดิม และความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ การออกแบบเบื้องต้นจะกำหนดรูปแบบและขนาดพื้นที่ให้เหมาะสมกับบริบทพื้นที่ เช่น จุดพักรถขนาดใหญ่ (มากกว่า 50 ไร่) สำหรับเส้นทางหลัก หรือขนาดกลาง-เล็กสำหรับเส้นทางรอง

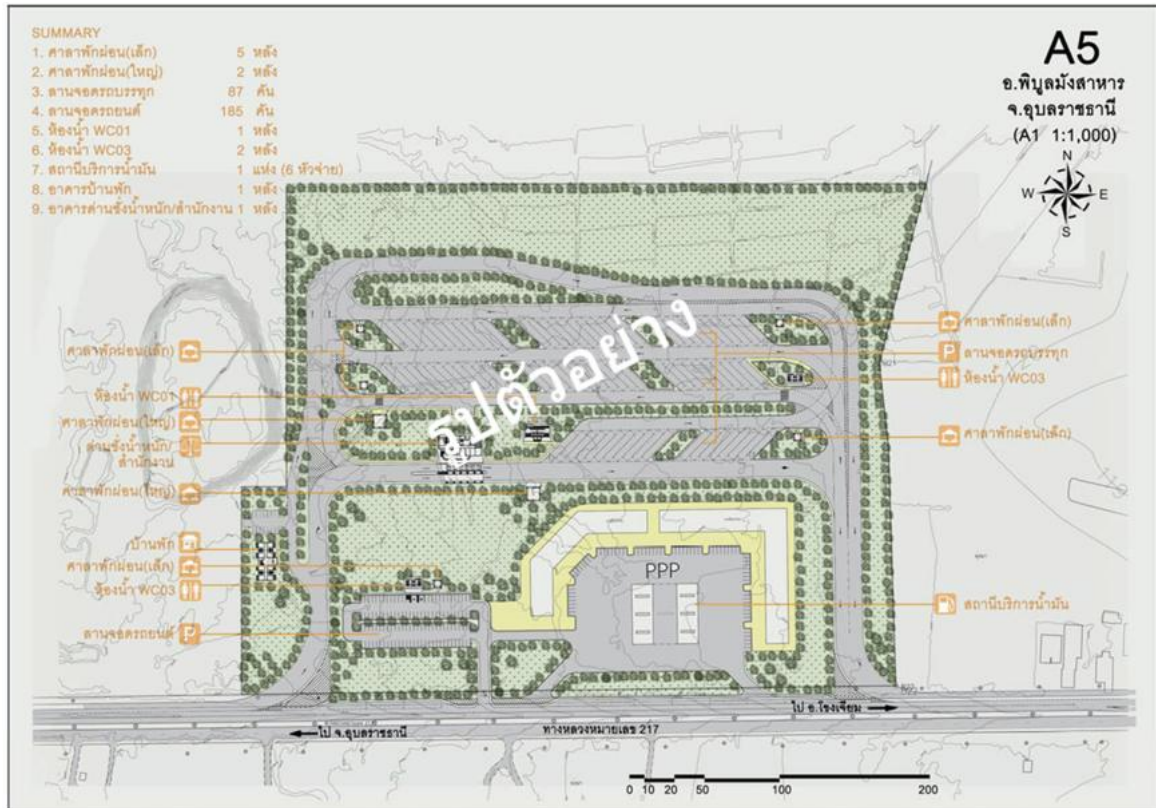
การจัดให้มีจุดพักรถในพื้นที่ขนส่งชายแดนยังมีส่วนช่วย ลดการสะสมของรถบรรทุกบริเวณหน้าด่านตรวจคนเข้าเมืองหรือด่านศุลกากร ซึ่งมักก่อให้เกิดความแออัดและกระทบต่อประชาชนในพื้นที่โดยรอบ ทั้งด้านการสัญจรและความปลอดภัย เมื่อมีจุดพักรถที่เพียงพอ จะช่วยให้การจราจรบริเวณหน้าด่านไหลเวียนได้ดี และลดผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่ชายแดน

โดยสรุป การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกเป็นการลงทุนที่ก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งด้านความปลอดภัย ประสิทธิภาพโลจิสติกส์ และความเป็นระเบียบของการใช้พื้นที่ถนน ช่วยสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้อย่างยั่งยืน



ที่มา : โครงการศึกษาการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและออกแบบรายละเอียดจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์และรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, กรมทางหลวง

รูปที่ 8.2.1-6 ตัวอย่างการพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area)



ที่มา : โครงการศึกษาการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและออกแบบรายละเอียดจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์และรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, กรมทางหลวง

รูปที่ 8.2.1-7 ตัวอย่างการพัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุก (Truck Service Area)



ที่มา : กรมทางหลวง, พ.ศ. 2568

รูปที่ 8.2.1-8 ตัวอย่างการพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) (เพิ่มเติม)

8.2.1.6 การออกแบบแนวเส้นทางใหม่

การออกแบบแนวเส้นทางใหม่ เป็นการพัฒนาโครงข่ายในกรณีที่แนวทางเดิมไม่สามารถปรับปรุงขยายได้ตามมาตรฐาน เช่น มีข้อจำกัดด้านภูมิประเทศ การใช้ที่ดิน หรือสิ่งแวดล้อม โดยมุ่งเน้นให้แนวเส้นทางใหม่สามารถรองรับความเร็วในการออกแบบได้อย่างต่อเนื่อง ปลอดภัย และสอดคล้องกับลักษณะภูมิประเทศของพื้นที่

(1) แนวทางราบและแนวดิ่ง (Horizontal and Vertical Alignment)

แนวเส้นทางจะออกแบบให้เหมาะสมกับความเร็วออกแบบของโครงการ มีความต่อเนื่องและราบรื่น โดยพิจารณาให้ทุกจุดบนทางมีระยะมองเห็นหยุดรถปลอดภัยเพียงพอ ทั้งในทางตรงและทางโค้ง ส่วนแนวดิ่งจะออกแบบให้ระดับถนนมีความต่อเนื่องและสอดคล้องกับภูมิประเทศ คำนึงถึงความปลอดภัย ความปลอดภัย โดยควบคุมความลาดชันสูงสุดไม่เกินค่ามาตรฐานชั้นทางของกรมทางหลวง และออกแบบความยาวโค้งดิ่งเพื่อให้มีระยะมองเห็นและทัศนวิสัยที่ดี รวมทั้งกำหนดระยะช่องลอดสะพานต่างๆให้เพียงพอ

(2) รูปหน้าตัดทางหลวง (Typical Cross Section)

รูปหน้าตัดของถนนจะออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวงและมาตรฐานอาเซียน (ASEAN Highway Standard) โดยกำหนดขนาดผิวทางและไหล่ทางให้เหมาะสมกับมาตรฐานชั้นทางและปริมาณจราจรในอนาคต รูปแบบถนนโดยทั่วไปอยู่ในช่วง 2-4 ช่องจราจร ซึ่งต้องใช้เขตทางกว้าง 30-60 เมตร ตามชั้นมาตรฐานทางหลวง

นอกจากนี้ การออกแบบยังคำนึงถึงการจัดวางพื้นที่ด้านข้างทางให้รองรับระบบสาธารณูปโภคทางเท้า พื้นที่สีเขียว และองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้แนวเส้นทางใหม่มีความกลมกลืนกับภูมิทัศน์ของพื้นที่ เป็นมิตรต่อชุมชน และสามารถขยายเพิ่มเติมได้ในอนาคตโดยไม่กระทบต่อโครงสร้างเดิม



รูปที่ 8.2.1-9 รูปแบบแนวคิดเบื้องต้น สำหรับถนนขนาด 2 ช่องจราจร



รูปที่ 8.2.1-10 รูปแบบแนวคิดเบื้องต้น สำหรับถนนขนาด 4 ช่องจราจร

8.2.2 การจัดทำแบบเบื้องต้น (Conceptual Design)

ที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดทำแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) ในแต่ละพื้นที่โครงการ ที่ทำการศึกษานำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ประกอบในการศึกษาด้านต่าง ๆ และการวิเคราะห์ความคุ้มค่าโครงการ โดยที่ปรึกษาจะรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านจราจร สภาพทางธรณีวิทยา อุทกวิทยา สภาพการระบายน้ำ ในพื้นที่ที่มีผลกระทบต่อโครงการ ตรวจสอบหาข้อมูลระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม (IEE Checklist) เพื่อนำมาประกอบการพิจารณา เสนอแนะรูปแบบแนวคิดเบื้องต้น ชนิดของทางหลวงโครงสร้าง อุโมงค์/สะพาน (ถ้ามี) การจัดช่วงสะพาน ระดับก่อสร้างที่เหมาะสม ตลอดจนรูปแบบที่เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ รวมทั้งผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำไปใช้ในการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการก่อสร้างโครงการ โดยงานทำแบบแนวคิดเบื้องต้น ประกอบด้วย การออกแบบงานทางการออกแบบโครงสร้างสะพาน/อาคารระบายน้ำ และการออกแบบระบบระบายน้ำ

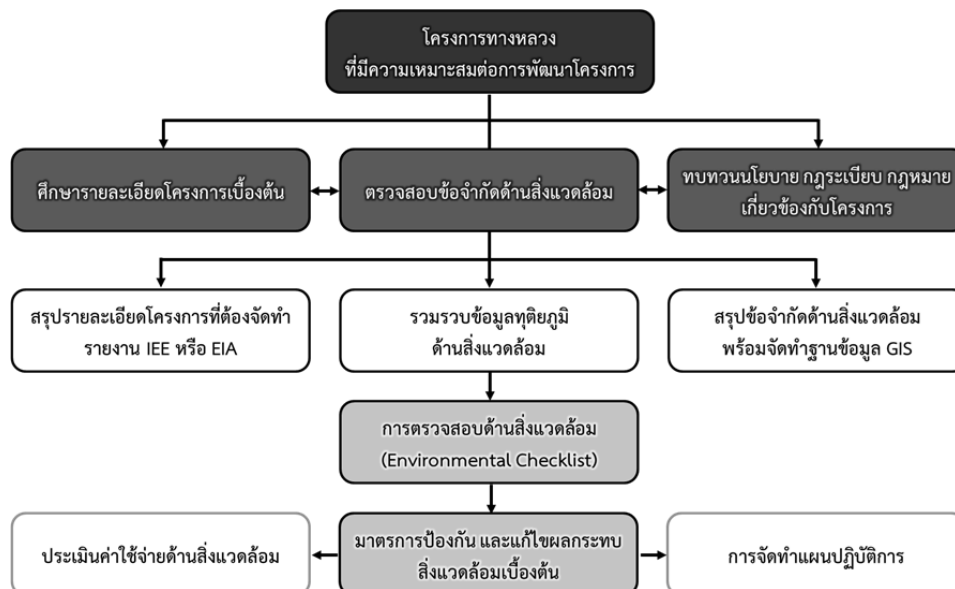
8.3 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

8.3.1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการตามแนวเส้นทางโครงการอย่างน้อย 20 โครงการ โดยจะต้องครอบคลุมพื้นที่อย่างน้อยข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ส่วนในกรณีการศึกษา ด้านโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีจะดำเนินการศึกษาครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และในกรณีพื้นที่ศึกษาที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือ แหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ จะดำเนินการศึกษาครอบคลุมพื้นที่ ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ทั้งนี้ เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการตรวจสอบพื้นที่ อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561

8.3.2 ขั้นตอนการศึกษา

ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะดำเนินการรวบรวมและตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และจัดทำฐานข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อมในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ทบทวนนโยบาย แผนต่าง ๆ รวมทั้งคำสั่ง กฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และสรุปรายละเอียดโครงการ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA จากนั้นจึงดำเนินการจัดทำรายการ ตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist; EC) พร้อมกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมถึงการจัดเตรียมแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อ สนับสนุน การพัฒนาโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต่อไป รายละเอียดขั้นตอนการศึกษาแสดงดังรูปที่ 8.3.2-1



รูปที่ 8.3.2-1 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

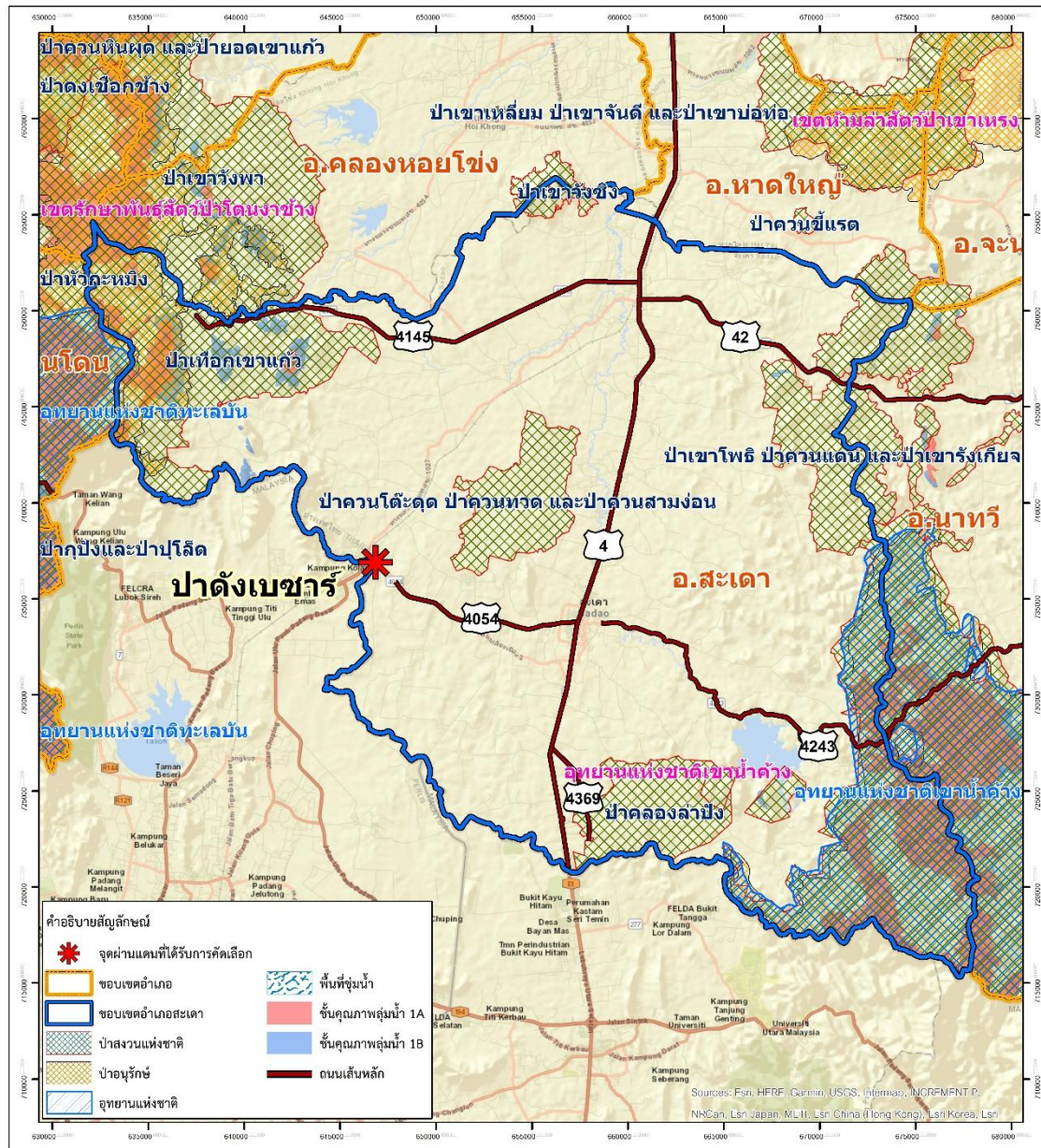
8.3.3 องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการให้ครอบคลุมองค์ประกอบ 4 ด้านหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 29 ปัจจัย แสดงดังตารางที่ 8.3.3-1

ตารางที่ 8.3.3-1 องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
☐ ภูมิสารสนเทศ ☐ ทรัพยากรดิน ☐ ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย ☐ น้ำผิวดิน ☐ น้ำใต้ดิน ☐ น้ำทะเล ☐ อากาศและบรรยากาศ ☐ เสียง ☐ ความสั่นสะเทือน	☐ นิเวศวิทยาทางบก ☐ นิเวศวิทยาทางน้ำ	☐ น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค ☐ การคมนาคมขนส่ง ☐ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ☐ การควบคุมน้ำท่วมและ การระบายน้ำ ☐ การเกษตรกรรม ☐ นันทนาการ ☐ การใช้ที่ดิน	☐ เศรษฐกิจ-สังคม ☐ การโยกย้ายและการเวนคืน ☐ การสาธารณสุข ☐ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ☐ การแบ่งแยก ☐ อุบัติเหตุและความปลอดภัย ☐ ความปลอดภัยในสังคม ☐ สุขภาพ ☐ ผู้ใช้ทาง ☐ โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และ มรดกทางวัฒนธรรม ☐ สุนทรียภาพและทัศนียภาพ
9 ปัจจัย	2 ปัจจัย	7 ปัจจัย	11 ปัจจัย

จากการตรวจสอบเบื้องต้นจากฐานข้อมูล GIS ของ ตำบลปาดังเบซาร์ ซึ่งตั้งอยู่ในอำเภอสะเตกา พบว่า พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 6 แห่ง ได้แก่ ป่าเขาวังชิง ป่าเทือกเขาแก้ว ป่าคลองลำปิง อุทยานแห่งชาติ 2 แห่ง คือ อุทยานแห่งชาติทะเลบัน และอุทยานแห่งชาติเขาน้ำค้าง พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A และ 1B พื้นที่ด้าน ๆ และพื้นที่รอบด้าน ๆ รัศมี 1 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและพื้นที่อนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 8.3.3-2

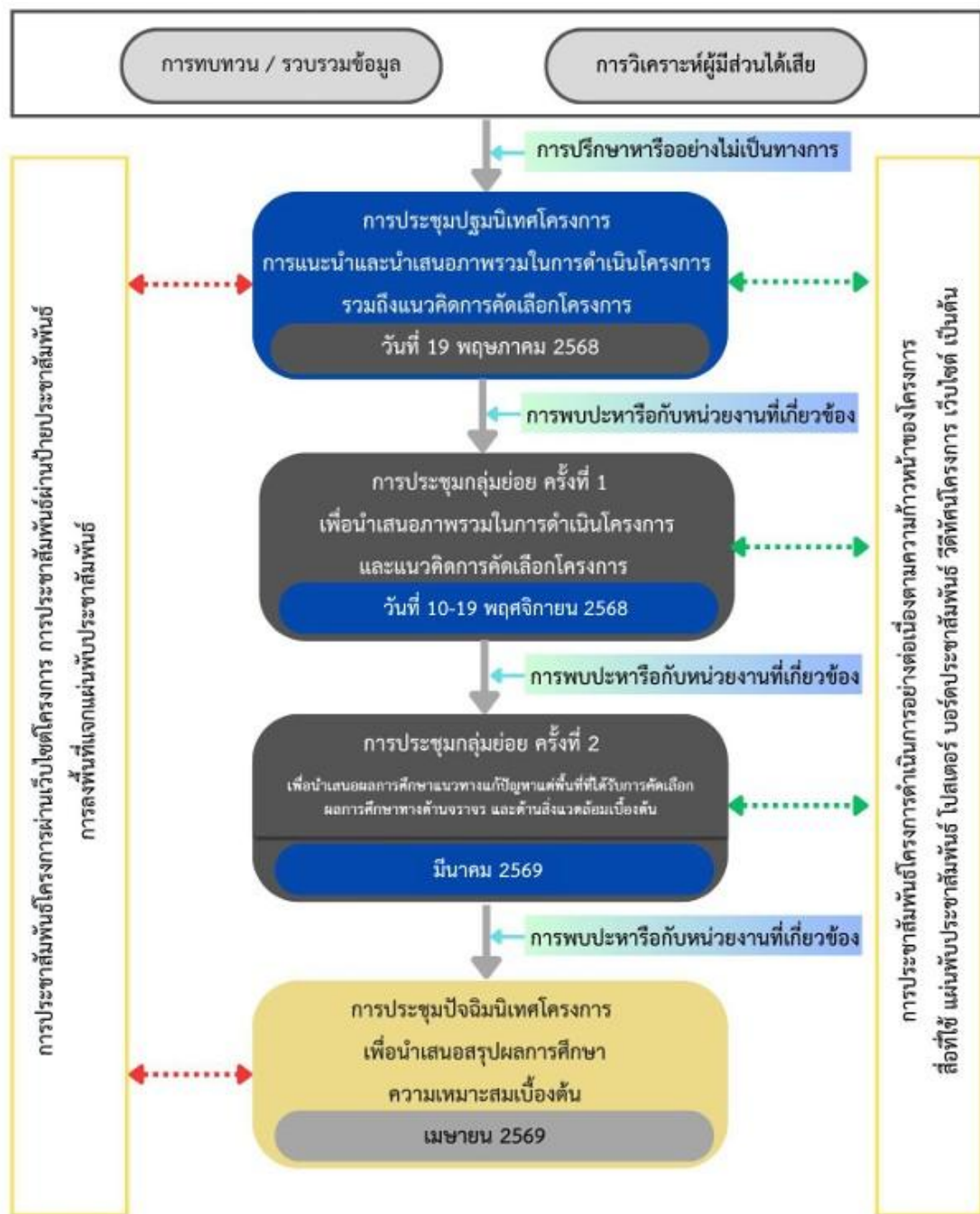


ที่มา : ที่ปรึกษา, พ.ศ. 2568

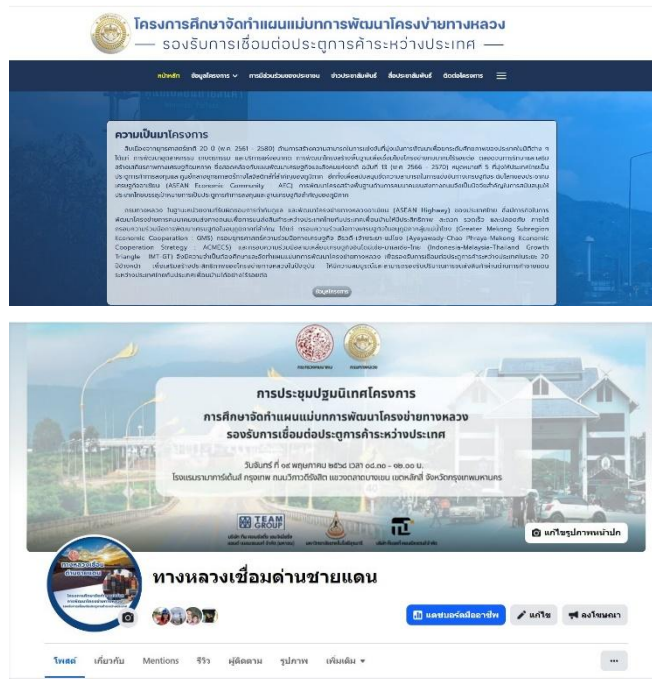
รูปที่ 8.3.2-2 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมและพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
โดยรอบบริเวณพื้นที่โครงการ

8.4 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กิจกรรมการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ประกอบด้วย การผลิตสื่อเพื่อเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสารโครงการ การประชุมปฐมนิเทศโครงการ การจัดเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ (การประชุมกลุ่มย่อย) ครั้งที่ 1 การจัดเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ (การประชุมกลุ่มย่อย) ครั้งที่ 2 และการประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ โดยมีรายละเอียดและแผนการดำเนินงาน แสดงดังรูปที่ 8.4-1 และมีการประชาสัมพันธ์โครงการต่อ กลุ่มเป้าหมายผ่านเว็บไซต์ของโครงการ : www.ทางหลวงเชื่อมด่านชายแดน.com, ผ่าน facebook ของโครงการ : ทางหลวงเชื่อมด่านชายแดน, ผ่าน Line ของโครงการ : ทางหลวงเชื่อมด่าน และประกาศ ประชาสัมพันธ์เชิญชวนและประกาศสรุปผลการประชุม แสดงดังรูปที่ 8.4-2



รูปที่ 8.4-1 กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน



รูปที่ 8.4-2 การประชาสัมพันธ์โครงการ

โดยที่ผ่านมาได้จัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ จัดขึ้นเมื่อ วันจันทร์ที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมแคทรียา โรงแรมรามาร์คเด็นส์ กรุงเทพฯ ถนนวิภาวดีรังสิตแขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแนวคิดในการคัดเลือกโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อการศึกษา โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อแนวคิดในการคัดเลือกโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินกิจกรรมการประชุม ได้ดำเนินการส่งจดหมายเชิญประชุมประกอบกับกำหนดการประชุม เพื่อเชิญชวนให้กลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมประชุมในโครงการ (ดำเนินการวันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ.2568) เพื่อแจ้งข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการในวงกว้าง สื่อที่ใช้ประกอบการประชุม ที่ปรึกษาได้จัดเตรียมสื่อประกอบการประชุม ได้แก่ เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ บอร์ดนิทรรศการ วิดีทัศน์โครงการและ PowerPoint Presentation

ในการประชุมได้รับเกียรติจากนายพงษ์พันธ์ จันเงิน รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ เป็นประธานในการเปิดการประชุม และนายปิยะ ชูตินันท์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานวางแผน กล่าวรายงานการประชุมโดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 223 คน จากกลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุม 185 คน (ตารางที่ 8.4-1) ประกอบด้วยหน่วยงานกรมทางหลวงส่วนกลาง สำนักงานทางหลวง แขวงทางหลวง หน่วยงานในกระทรวงคมนาคม หน่วยงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน หน่วยงานที่ด้านการคมนาคมขนส่ง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ซึ่งมีบรรยากาศการประชุม แสดงดังรูปที่ 8.4-3 และสามารถสรุปผลการประชุมได้ดังตารางที่ 8.4-2

ตารางที่ 8.4-1 กลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุมและจำนวนที่เข้าร่วม

กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนที่เชิญ (หน่วยงาน)	จำนวนที่เข้าร่วม	
		(หน่วยงาน)	(คน)
1. หน่วยงานสังกัดกรมทางหลวง			
• หน่วยงานส่วนกลาง	15	8	12
• สำนักและแขวงทางหลวงภาคกลาง	33	24	31
• สำนักและแขวงทางหลวงภาคเหนือ	31	21	25
• สำนักและแขวงทางหลวงภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	38	29	31
• สำนักและแขวงทางหลวงภาคใต้	29	24	25
2. หน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคม	12	6	8
3. หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	13	10	17
4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่ง และอื่น ๆ	14	10	23
5. ที่ปรึกษา	-	-	25
6. เจ้าของโครงการ	-	-	26
รวม	185	132	223



บรรยากาศลงทะเบียน



นายพงษ์พันธ์ จั่นเงิน รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ
กล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศชมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



นายปิยะ ชูตินันท์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานวางแผน
กล่าวรายงานการประชุม



บรรยากาศผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังการบรรยาย



บรรยากาศแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ในเวทีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ



บรรยากาศแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ในเวทีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

รูปที่ 8.4-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

ตารางที่ 8.4-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา	
ประเด็น/ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง	การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
๑.	
ในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนประตูการค้า ขอนเสนอให้ที่ปรึกษาศึกษานโยบายของประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงว่ามีนโยบายอย่างไร เพื่อที่ในโครงการนี้เราจะได้วางแผนให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับประเทศเพื่อนบ้าน	โครงการจะรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาเพิ่มเติม โดยจะรวบรวมข้อมูลแผนและนโยบายการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้การศึกษาโครงการมีความสอดคล้องและครอบคลุมให้รอบด้าน
๒.	
ปัจจุบันด้านฯ สะเดา มีการก่อสร้างด้านฯ แห่งใหม่ และก่อสร้างทางหลวง ๔๓๖๙ เข้าสู่ด้านฯ สะเดาแห่งใหม่เสร็จสิ้นแล้ว โดยทางสำนักงานด้านฯ ได้มีการจัดระบบการเข้า-ออก รถยนต์, รถบรรทุก และนักท่องเที่ยวที่มีรายละเอียดระหว่างด้านฯ (เดิม) กับด้านฯ แห่งใหม่ ขอให้ที่ปรึกษาทบทวนข้อมูลการเข้า-ออก ด้านฯ ท่าตัน เพื่อให้ผลการศึกษาสมบูรณ์ยิ่งขึ้น	โครงการจะรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาเพิ่มเติม และจะนำไปใช้ประกอบการพิจารณาเกี่ยวกับการคัดเลือกพื้นที่โครงการ
๓.	
ควรบูรณาการแผนผังโครงข่ายโลจิสติกส์อื่น ๆ เช่น รถไฟ, ทางน้ำ, ทางอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และเพิ่มทางเลือกแก่ผู้ประกอบการเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนจริง และเมื่อได้โครงการที่พร้อมดำเนินการ ควรกำหนดแหล่งที่มาของงบประมาณให้ชัดเจน	ในการดำเนินโครงการนั้น ได้ทำการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับตำแหน่งของพื้นที่โลจิสติกส์ (Logistics Node) เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาและวิเคราะห์ถึงความสำคัญของแต่ละด้านฯ และเพื่อนำไปใช้ประกอบการพิจารณาเกี่ยวกับการคัดเลือกพื้นที่โครงการสำหรับการกำหนดแหล่งที่มาของเงินงบประมาณนั้น ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปดำเนินการในขั้นตอนการดำเนินงานจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงฯ ซึ่งจะมีการนำเสนอเกี่ยวกับแผนงานและงบประมาณที่ต้องใช้ในการดำเนินโครงการต่อไป
๔.	
ในการศึกษาและพัฒนาโครงการฯ บริเวณภาคตะวันออกเฉียงใต้ (บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ) มีด่านผ่านแดนที่สำคัญ ได้แก่ ด่านผ่านแดนช่องจอม ช่องสง่า และช่องสายตะกู ที่มีโครงข่ายเชื่อมต่อถึงอรัญประเทศ ขอนเสนอให้โครงการมีการพัฒนาศักยภาพของการเดินทางประตูสู่ประตูด้วย ซึ่งหากพัฒนาเส้นทางได้จะช่วยลดปัญหาเรื่องการจราจรติดขัด และสามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวได้	ในการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ มีขอบเขตการศึกษาคือ การศึกษาปัญหาบริเวณผ่านแดน สำหรับโครงการพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมที่สำคัญที่อยู่นอกบริเวณพื้นที่ศึกษานั้น ทางโครงการจะนำข้อมูลดังกล่าวไปเสนอให้กับโครงการจัดทำแผนแม่บททางหลวงฯ ซึ่งปัจจุบันทางสำนักแผนงานอยู่ระหว่างทำการศึกษา ซึ่งคาดว่าข้อเสนอแนะนี้อาจถูกบรรจุอยู่ในแผนแม่บททางหลวงที่อยู่ระหว่างจัดทำที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น สำหรับในโครงการฯ นี้ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะนี้ไปประกอบการพิจารณาในด้านต่าง ๆ เช่น การคัดเลือกพื้นที่โครงการ การศึกษาเกี่ยวกับการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ตารางที่ 8.4-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (ต่อ)

ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา	
ประเด็น/ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง	การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
นอกจากภาคเกษตรกรรมแล้ว การข้ามแดนของประเทศเพื่อนบ้านที่เข้ามาในประเทศไทยส่วนใหญ่มาใช้บริการด้านสาธารณสุขด้วย หากมีการพัฒนาประตูการค้า จะทำให้การเข้าถึงการรักษาด้านการแพทย์สะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น	หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ในปัจจุบัน ได้พิจารณาถึงปริมาณการจราจรการข้ามแดน แต่ยังไม่ได้มีการนำวัตถุประสงค์มาพิจารณา สำหรับข้อคิดเห็นข้างต้นทางโครงการจะนำข้อคิดเห็นดังกล่าวไปใช้ประกอบในการศึกษาในส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น การศึกษาเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาด่านฯ เป็นต้น
๕.	
เพื่อรองรับแผนแม่บทโครงข่ายระหว่างประเทศ ควรศึกษาสายทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญด้านตะวันออกโดยด่วน พร้อมทำการเร่งก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญด้านตะวันตก เนื่องจากศึกษาออกแบบแล้วเสร็จประมาณ ๑๐ ปีแล้ว และผ่าน EIA มา ๓ ปี (EIA มีอายุ ๕ ปี) เส้นทางนี้สามารถเลี่ยงการจราจรติดขัดเมืองอำนาจเจริญไปเชื่อมกับมุกดาหารไปลาวได้ (จากอุบลฯ-อำนาจฯ-มุกดาหาร ๒๑๒ กิโลเมตร) เส้นทางนี้เป็นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศลาวจากสะพานเขต สปป.ลาว กับด่านช่องเม็กจังหวัดอุบลราชธานี ไป ปากเซ สปป.ลาว	เนื่องจากขอบเขตการศึกษาครั้งนี้จะเน้นที่การศึกษาปัญหาบริเวณด่านผ่านแดนเป็นหลัก การศึกษาสายทางเลี่ยงเมืองอำนาจเจริญจะอยู่นอกขอบเขตการดำเนินงานของโครงการ สำหรับข้อคิดเห็นข้างต้น ทางโครงการจะนำข้อคิดเห็นดังกล่าวไปเสนอให้กับโครงการจัดทำแผนแม่บททางหลวงฯ ซึ่งปัจจุบันทางสำนักแผนงานอยู่ระหว่างทำการศึกษาเพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมต่อไป
เพื่อรองรับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๖ ควรเร่งรัดสายทางแนวใหม่รองรับสะพานโขง ๖ ซึ่งออกแบบแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างเก็บข้อมูลกรรมสิทธิ์ที่ดิน เชื่อมสาย ๒๐๒ มาอำนาจฯ-ยโสธร-ร้อยเอ็ด-บุรีรัมย์-เชื่อมกับถนนมิตรภาพสาย ๒ ซึ่งตอนนี้เป็น ๔ ช่องจราจร เหลือช่วงเลี่ยงเมืองอำนาจฯ ด้านตะวันออกจึงจะสมบูรณ์ ซึ่งช่วงตัวเมืองไม่สามารถผ่านได้	ในขั้นตอนการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงฯ ที่ปรึกษาจะนำโครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อม (โครงการที่อยู่ระหว่างทำศึกษาความเหมาะสม/ออกแบบ/ขอบประมาณ หรือดำเนินการแล้วเสร็จ) มาพิจารณาในการจัดทำแผนด้วย โดยทางโครงการจะทำการพิจารณาถึงความเกี่ยวข้องของทางแนวใหม่รองรับสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ ๖ กับการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณด่าน ซึ่งถ้าโครงการมีความเกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ในการดำเนินโครงการทางโครงการจะนำโครงการดังกล่าวมาประกอบการทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงฯ ต่อไป
๖.	
เสนอให้ที่ปรึกษาพิจารณาถึงผลกระทบในการขนส่งสินค้าทั้งทางน้ำและทางรางด้วย หากมีการพัฒนาการคมนาคมที่บริเวณประตูผ่านแดน จะส่งผลกระทบถึงการขนส่งดังกล่าวอย่างไร	โครงการรับข้อเสนอแนะเพื่อไปพิจารณาถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการกับการขนส่งด้านอื่น ๆ
๗.	
การเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ เช่น จุดผ่านแดนถาวรต่าง ๆ มีโครงข่ายทางหลวงค่อนข้างสมบูรณ์ แต่เริ่มมีปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน ที่ปรึกษาควรทบทวนแผนแม่บทการพัฒนา	โครงการได้ทำการรวบรวมข้อมูลทางด้านแผนงานคมนาคมที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแผน MR map

ตารางที่ 8.4-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (ต่อ)

ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา	
ประเด็น/ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง	การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และแผน MR map เพื่อพิจารณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ควบคู่กับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน	รวมถึงแผนพัฒนาทางหลวงแผ่นดิน เป็นต้น เพื่อนำมาใช้ประกอบการศึกษาแล้ว
๘.	
ในการศึกษาจัดทำแผนแม่บทฯ ในครั้งนี้ ขอให้ดำเนินการให้สอดคล้องกับแผน R-map และ MR map รวมถึงขอให้พิจารณาแผนการดำเนินการที่ทำให้เกิดการบูรณาการรูปแบบการขนส่งทางถนนร่วมกันกับการขนส่งรูปแบบอื่น	โครงการจะรับข้อเสนอแนะไปใช้ประกอบในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการสำหรับบริเวณพื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือก โดยจะกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการให้มีการบูรณาการระหว่างการขนส่งทางถนนร่วมกันกับการขนส่งรูปแบบอื่น
๙.	
ในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากมีการทำงานร่วมกันหลายองค์กร อาจจะส่งผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจของประเทศหรือไม่ เนื่องจากหากประตูการค้ามีความสะดวกสบายมากขึ้น และการนำเข้าสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านง่ายขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าในประเทศ เช่น สินค้าทางการเกษตร ขอให้ที่ปรึกษาวางแผนและศึกษาให้ครอบคลุมนอกเหนือจากเรื่องการค้ามาคม	โครงการจะรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาในด้านผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาโครงการ
๑๐.	
ทีมที่ปรึกษาอาจพิจารณาความเชื่อมโยงกับโครงข่ายตามแผน Master Plan on ASEAN Connectivity ๒๐๒๕ และการพิจารณาความเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (EMS Economic Corridor) มาใช้สนับสนุนการศึกษา (พื้นที่โครงการตาม Longlist หรือ Shortlist)	โครงการจะรับข้อเสนอแนะมาใช้ประกอบในกำหนดแนวทางในการคัดเลือกพื้นที่โครงการ
อาจพิจารณาศึกษาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงฝั่งไทยที่เชื่อมโยงกับเส้นทางในประเทศเพื่อนบ้าน ที่อยู่ระหว่างการพัฒนา (ได้รับเงินกู้จาก สปป.) อาทิใน สปป. ลาว เช่น - โครงการสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) - โครงการพัฒนารถยนต์หมายเลข ๑๒ (เมืองท่าแขก-จุดผ่านแดนบ้านนาเพ้า) ในกัมพูชา - โครงการพัฒนารถยนต์หมายเลข ๖๗ (เสียมราฐ-ฮันลองเวง-จอม/สะง่า) โดยโครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างก่อสร้าง หากก่อสร้างแล้วเสร็จจะมี Traffic เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ	โครงการจะรับข้อเสนอแนะมาใช้ประกอบในด้านการวางแผนและการคาดการณ์ด้านปริมาณการจราจรและขนส่งในอนาคต

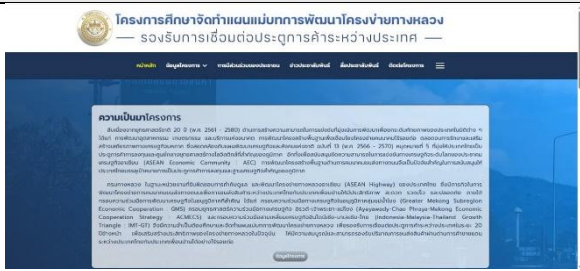
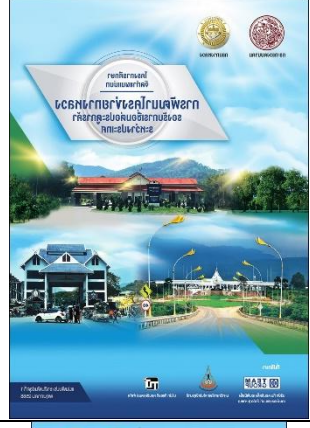
ตารางที่ 8.4-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (ต่อ)

ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา	
ประเด็น/ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง	การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
ดังนั้น ทีมที่ปรึกษาจึงควรนำมาพิจารณาเป็นข้อมูลประกอบการศึกษา นอกจากนี้ มีโครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษา ออกแบบและจะพัฒนาเป็นโครงการก่อสร้าง/พัฒนาถนนต่อไปในอนาคตในกัมพูชา เช่น - โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข ๖๘ (ช่องจอม/ไอเสม็ด - สำโรง - กลอรั้ง) - โครงการพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๕๗ บ้านฝักกาด-บ้านเปรม	
ด้านสิ่งแวดล้อม	
๑.	
การนำเสนอพื้นที่อ่อนไหวควรเป็น ศาสนาสถาน สถานศึกษา วัด โรงพยาบาล ส่วนโครงการที่เข้าข่ายการจัดทำรายงานฯ EIA ประเภททางหลวงหรือถนนจะเป็นพื้นที่ตัดผ่านตามข้อ ๑๙ ข้อ ๒๐ และข้อ ๓๓ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๖ (๕ มกราคม ๒๕๖๗) เมื่อคัดเลือกพื้นที่โครงการแล้ว ควรเชิญผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ให้ได้มากที่สุดเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่โครงการ	งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศนั้น ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ได้แก่ (1) การทบทวนนโยบาย แผนต่าง ๆ รวมทั้งคำสั่ง กฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องและรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อประกอบการวิเคราะห์และประเมินผลในการใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม (2) การตรวจสอบ และการรวบรวมพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมและพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ รวมทั้งข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อมในประเทศไทย และจัดทำฐานข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อมในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ รวมทั้งนำไปประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงข่ายทางหลวงรองรับการเชื่อมต่อประตูการค้าระหว่างประเทศที่ได้รับการคัดเลือก (3) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นด้วยรายการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) สำหรับโครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA โดยกลุ่มเป้าหมายของโครงการ ประกอบด้วย (1) หน่วยงานภายในกรมทางหลวง และหน่วยงานในภูมิภาคภายใต้สังกัดกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง (2) หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางราง กรมทางหลวงชนบท กรมท่าอากาศยาน

ตารางที่ 8.4-2 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (ต่อ)

ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา	
ประเด็น/ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง	การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	
	กรมเจ้าท่าทางพิเศษแห่งประเทศไทย การท่าเรือ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยการรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นต้น (3) หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ ทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง (4) ผู้นำชุมชน คือ กลุ่มผู้นำชุมชนที่ได้รับการแต่งตั้งอย่างเป็นทางการ ได้แก่ กำนัน ผู้ใหญ่บ้านหรือประธานชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ (5) ประชาชนทั่วไปที่สนใจ มีบทบาทเป็นกลุ่มของประชาชนทั่วไปที่มีความสนใจในรายละเอียดของโครงการ โดยอาจเป็นกลุ่มที่ได้รับประโยชน์และผลกระทบจากโครงการ ซึ่งเป็นกลุ่มที่อาจเห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับโครงการ ซึ่งได้ดำเนินการครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในครั้งแล้ว
๒.	
ปัจจุบันในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีมีด่านผ่านแดนถาวรภูคู้ ในปัจจุบันมีโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง ๔ ช่องจราจรทางหลวงแนวใหม่เชื่อมตำบลม่วงเจ็ดต้นจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันคือความล่าช้าของโครงการที่เกิดจากการขออนุญาตเข้าพื้นที่ศึกษาป่าไม้ หรือป่าสงวน เนื่องจากใช้ระยะเวลาในการขออนุญาตนานถึง ๑ ปี ทำให้ส่งผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ขอเสนอให้ที่ปรึกษานำปัญหาดังกล่าวมาพิจารณาวางแผนและกำหนดแนวทางในการบริหารจัดการโครงการในเรื่องนี้ เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าต่อโครงการ	สำหรับกรมป่าไม้หรือกรมอุทยาน มีขั้นตอนและระยะเวลาที่กำหนดที่ชัดเจนในการพิจารณาการขออนุญาตเข้าพื้นที่ ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ โดยวิธีการส่วนใหญ่ที่ดำเนินการในปัจจุบันเพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินงานดังกล่าวจะเป็นติดตามประเด็นนี้อย่างใกล้ชิดรวมถึงประสานกับเจ้าหน้าที่สำนักป่าไม้ฯ ในพื้นที่ต่าง ๆ โดยตรง เพื่อที่จะทำให้สามารถดำเนินการศึกษาและวิจัยได้ตามแผนงานที่วางแผนไว้โดยไม่ล่าช้า
๓.	
ในการพัฒนาทางหลวง เพื่อรองรับด้านชายแดนเสนอให้พิจารณาการเพิ่มขึ้นของปริมาณการใช้น้ำอุปโภค-บริโภค โดยคำนึงถึงแนวการวางท่อระบายน้ำประปาอย่างชัดเจน และสามารถออกแบบไปนคราเดียวได้ จะทำให้ไม่เกิดอุปสรรคในการพัฒนาร่วมกัน ในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม เสนอให้มีการขอในส่วนโครงสร้างพื้นฐานในการศึกษาในคราเดียว	ที่ปรึกษาจะรวบรวมข้อมูลทุกมิติด้านการใช้น้ำ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลกระทบต่อการใช้น้ำ ของพื้นที่โครงการที่ได้รับการคัดเลือก

ตารางที่ 8.4-3 สรุปผลการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์

สื่อประชาสัมพันธ์	ผลการดำเนินงาน
1. เว็บไซต์โครงการ หน้าหลัก หรือหน้า Home ของเว็บไซต์แสดงข้อมูลข่าวสารความเคลื่อนไหวล่าสุดของโครงการ และแจ้งข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ประกอบด้วย ข้อมูลโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน ข่าวประชาสัมพันธ์ สื่อประชาสัมพันธ์ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และติดต่อโครงการ	
2. เอกสารประกอบการประชุม นำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ ขั้นตอนและวิธีการศึกษา ผลที่คาดว่าจะได้รับ ช่องทางการติดต่อ เผยแพร่ในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ และบนเว็บไซต์โครงการ และ Line Official	
3. แผ่นพับ ชุดที่ 1 นำเสนอข้อมูล วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา พื้นที่ศึกษา แนวคิดเบื้องต้น ในการออกแบบ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์ การดำเนินงานขั้นตอนต่อไป ช่องทางการติดต่อ เผยแพร่ในการประชุมปฐมนิเทศโครงการและบนเว็บไซต์เว็บไซต์ facebook, Line Official ของโครงการ)	
4. บอร์ดนิทรรศการ ชุดที่ 1 นำเสนอข้อมูลความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา การคัดเลือกโครงการ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์ ช่องทางการติดต่อ เผยแพร่ในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ บนเว็บไซต์ facebook, Line Official ของโครงการ	

ตารางที่ 8.4-3 สรุปผลการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ (ต่อ)

สื่อประชาสัมพันธ์	ผลการดำเนินงาน
5. วิดีทัศน์ ชุดที่ 1 นำเสนอข้อมูลเบื้องต้นของโครงการ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย ความเป็นมา เหตุผลและความจำเป็น วัตถุประสงค์ พื้นที่ศึกษาโครงการ ขอบเขต การดำเนินงาน แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน และประโยชน์ที่ประชาชนและส่วนรวมจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ โดยใช้ภาพเคลื่อนไหว ภาพนิ่ง เสียงดนตรี และเสียงบรรยายประกอบ	
6. Power Point ประกอบการประชุม นำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ ขั้นตอนและวิธีการศึกษา ผลที่คาดว่าจะได้รับ แผนการดำเนินงานโครงการ	
7. ประกาศสรุปผลการประชุม เนื้อหาสรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ปิดประกาศบอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	 

9. การดำเนินงานในขั้นต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรมและจราจร

- (1) สำรวจและวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรเพื่อนำไปใช้กำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
- (2) รวบรวมข้อมูลที่ต้องใช้ในการออกแบบ
- (3) กำหนดเกณฑ์และมาตรฐานที่ใช้
- (4) กำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมเบื้องต้น

9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- (1) ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่โครงการ
- (2) ทบทวนกฎหมาย นโยบาย และผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
- (3) ดำเนินการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นด้วยรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) ซึ่งประกอบด้วย การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น นำไปสู่การกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของพื้นที่โครงการที่ได้รับคัดเลือก

9.3 การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ

- (1) ประเมินมูลค่าการลงทุนหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- (2) ประเมินผลประโยชน์ของโครงการ
- (3) วิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจในแต่ละพื้นที่โครงการ
- (4) วิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการให้ครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ

9.4 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- (1) สรุปผลการประชุมเพื่อชี้แจงผลการรวบรวมข้อมูลโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ Facebook โครงการ และติดประกาศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (2) ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 เพื่อนำเสนอผลการด้านวิศวกรรม ผลการศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม ผลการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง และผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมาให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- (3) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทาง เว็บไซต์โครงการ Facebook โครงการ รวมถึง Line official โครงการ

10. สถานที่ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 0 2354 6559 ต่อ 23725

โทรสาร: 0 2354 6593

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง

แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม

กรุงเทพมหานคร 10230

โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1313

ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรม : นายสุเมธ เดชธำรงค์

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

111 ถนนมหาวิทยาลัย ตำบลสุรนารี

อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา 30000

โทรศัพท์ : 0-4422-4451 หรือ 08 3756 2221

ผู้ประสานงานด้านจราจร : นายปภาสิต จิรศักดิ์

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์

เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 2323

โทรสาร : 02-509-9109

ผู้ประสานงานด้านสังคมและการมีส่วนร่วม : ดร.เบญจภรณ์ บุญยพุกกณะ

เว็บไซต์ของโครงการ : www.ทางหลวงเชื่อมด่านชายแดน.com

Facebook : ทางหลวงเชื่อมด่านชายแดน

Line : ทางหลวงเชื่อมด่าน



Website



Facebook



Line

