

การเข้าพบหน่วยงานราชการและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

ดำเนินการเข้าพบหน่วยงานราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น จำนวน 11 แห่ง ดำเนินงานเมื่อวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2566 และระหว่างวันที่ 13-16 มีนาคม พ.ศ. 2566 ได้แก่

- สำนักศิลปากรที่ 6 (สุโขทัย)
- สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 11 (พิษณุโลก)
- สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 3 (ลำปาง)
- สำนักงานสิ่งแวดล้อมและควบคุมมลพิษที่ 3
- องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุตรดิตถ์
- ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์
- สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดอุตรดิตถ์
- บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด
- การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอป่าปอ จ.อุตรดิตถ์
- ที่ว่าการอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์
- องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น และผู้นำชุมชน (หมู่ที่ 2 หมู่บ้านม่วงเจ็ดต้น หมู่ที่ 7 หมู่บ้านม่วงเจ็ดต้น)



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการเมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2566 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ร่วมกับการประชุมทางไกลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (แอปพลิเคชัน Zoom Meeting) ซึ่งได้รับเกียรติจาก นายณพฤทธิ์ ศรีโกศล รองผู้ว่าราชการจังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นประธานในการประชุม และมีผู้เข้าร่วมประชุมจากภาคส่วนต่างๆ รวมทั้งสิ้น 90 คน (ไม่รวมกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา) นอกจากนี้ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบหน่วยงานที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม เมื่อวันที่ 29-31 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 25 หน่วยงาน และดำเนินการส่งเอกสารประกอบการประชุมทางไปรษณีย์ เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2566 จำนวน 6 หน่วยงาน



ประชาสัมพันธ์โครงการ

ดำเนินการประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมการประชุม ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ เช่น Website โครงการ: www.ทล-แม่-ม่วงเจ็ดต้น-บ้านภู-ลาว.com, Line Official Account: ม่วงเจ็ดต้น-ภูคู่ลาว Facebook page: www.facebook.com/moungjedton.phudoo.lao และป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม



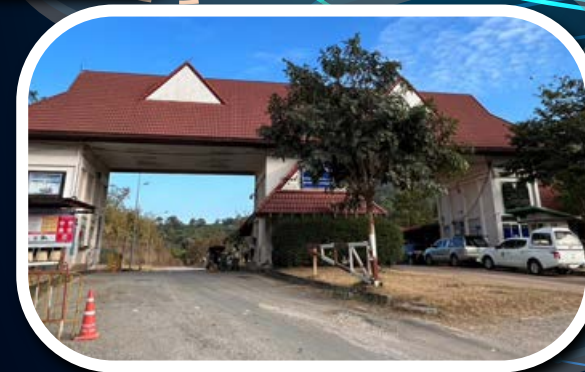
ภาพการประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมการประชุมผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ และติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุมของโครงการฯ



ภาพประกาศกรมทางหลวงและสรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



โครงการสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อม ต.ม่วงเจ็ดต้น - จุดผ่านแดนถาวรภูคู่



เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2

กรกฎาคม 2566



เสนอโดย

บริษัท ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด
บริษัท อินทิเกรเทด เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแทนท์ จำกัด
บริษัท ธารา คอนซัลแตนท์ จำกัด



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
ถนนพหลโยธิน แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034
อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 2 กรมทางหลวง
เลขที่ 212 หมู่ที่ 3 ตำบลข้าวช้าง
อำเภอเมืองอุตรดิตถ์ จังหวัดอุตรดิตถ์ 53000
โทรศัพท์ 0 5542 8085
โทรสาร 0 5544 8457



บริษัท ซีวิลดีไซน์แอนด์คอนซัลแต้นส์ จำกัด

เลขที่ 10/28 ซอยอินทนิลวัฒนา ถนนวิภาวดี แขวงสะพานใหม่ เขตปทุมธานี กรุงเทพมหานคร 10210
โทรศัพท์ 0 2060 0419



บริษัท อินทิเกรเทด เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแทนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยะธรรมา ชั้น 15 ห้อง 15A
ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 0 2590 1432 โทรสาร 0 2944 5436



บริษัท ธารา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 11-11/1 ซอยศรีสุภะ (ลาดพร้าว 34) ถนนลาดพร้าว แขวงสามเสนนอก เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ 0 2938 2926 โทรสาร 0 2938 3159

จุดผ่านแดนถาวรภูคู้เป็นด่านการค้าชายแดนถาวรสังกัดด่านศุลกากรทุ่งช้าง ถือเป็นจุดผ่านแดนถาวรไทย-ลาว แห่งที่ 3 ของประเทศไทยที่เชื่อมต่อกับแขวงไซยบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ตั้งอยู่หมู่ที่ 2 บ้านม่วงเจ็ดต้น ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ปัจจุบันการเดินทางจะใช้ทางหลวงหมายเลข 117 และทางหลวงหมายเลข 1268 และตัดเข้าสู่ถนนสายหลักบ้านม่วงเจ็ดต้น-ด่านภูคู้ เป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องทาง (ไป-กลับ) ซึ่งเส้นทางดังกล่าวไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากเป็นเส้นทางที่ใช้ขนส่งสินค้า กรมทางหลวงจึงมีแนวคิดในการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ เชื่อม ต.ม่วงเจ็ดต้น - จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ เพื่อเสริมโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกบน ยุทธศาสตร์ในการให้บริการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง สนับสนุนการค้าชายแดนจุดผ่านแดนถาวรด่านภูคู้ กับ สปป.ลาว (มติ ครม.สัญจร กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 และกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ณ จังหวัดเพชรบูรณ์และจังหวัดเลย ระหว่างวันที่ 17-18 กันยายน 2561) แต่จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางของโครงการผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติภูสอยดาว และพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ก่อนการพัฒนาโครงการ

กรมทางหลวงจึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ซีวีเอสซีเอ็นแอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด ร่วมกับบริษัท อินทิเกรเทด เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแทนท์ จำกัด และบริษัท ธารา คอนซัลแทนท์ จำกัด ให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบโครงการทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อม ต.ม่วงเจ็ดต้น - จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด



วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคาและประเมินราคา สำหรับโครงการทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อม ต.ม่วงเจ็ดต้น - จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ มีระยะทางประมาณ 5.6 กิโลเมตร เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1. เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางบก และการเดินทางบนทางหลวงสายหลัก ทำให้ผู้ใช้ทางสัญจรได้อย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นทางเลือกในการเดินทางให้แก่ประชาชน
- 2. เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาต่างๆ ของประเทศอย่างยั่งยืน ตลอดจนช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ และสังคม สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ
- 3. เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้า และสนับสนุนการค้าชายแดนจุดผ่านแดนถาวรด่านภูคู้กับ สปป.ลาว



การเข้าพบหน่วยงานราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น



เช่น สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 11 (พิษณุโลก) สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 3 จังหวัดพิษณุโลก สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 3 (ลำปาง) และหน่วยงานปกครองระดับจังหวัด ระดับอำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชน รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบสาธารณูปโภค เช่น การประปาส่วนภูมิภาค การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ฯลฯ

การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



เพื่อเผยแพร่ข้อมูลความเป็นมาโครงการ เหตุผลความจำเป็น และวัตถุประสงค์ของโครงการ ขอบเขตและแนวทางการศึกษาของโครงการ และรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะมาใช้ประกอบการศึกษา

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



เพื่อนำเสนอความคิดเห็นของการศึกษา โดยเฉพาะแนวเส้นทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ และรับฟังแนวคิด ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาใช้พิจารณาประกอบการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)



เป็นการจัดประชุมเพื่อนำเสนอความคิดเห็นของการศึกษา โดยเฉพาะผลคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ และรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปประกอบการออกแบบรายละเอียดต่อไป

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)



เพื่อนำเสนอความคิดเห็นของการศึกษา โดยเฉพาะรายละเอียดของมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบประเด็นต่างๆ และรับฟังความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการปรับปรุงมาตรการฯ ให้มีความเหมาะสม

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

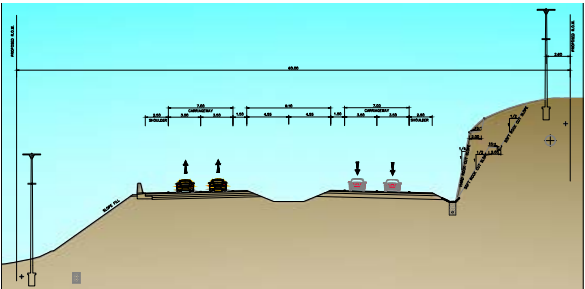


เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ และรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาปรับปรุงผลการศึกษาให้มีความสมบูรณ์มากที่สุด



การประชาสัมพันธ์โครงการ

- กิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการ เช่น การนำเสนอข้อมูลผ่าน www.ทล-ไทยม่วงเจ็ดต้น-ด่านภูคู้-สปป.ลาว.com
- การจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ
- การเข้าพบหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- กำหนดให้มีการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนต่างๆ ของการศึกษา เช่น หน่วยงานสาธารณสุขโลก หน่วยงานการศึกษา ฯลฯ



เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้างข้างละ 1.50 เมตร เกาะกลางกว้าง 9.10 เมตร

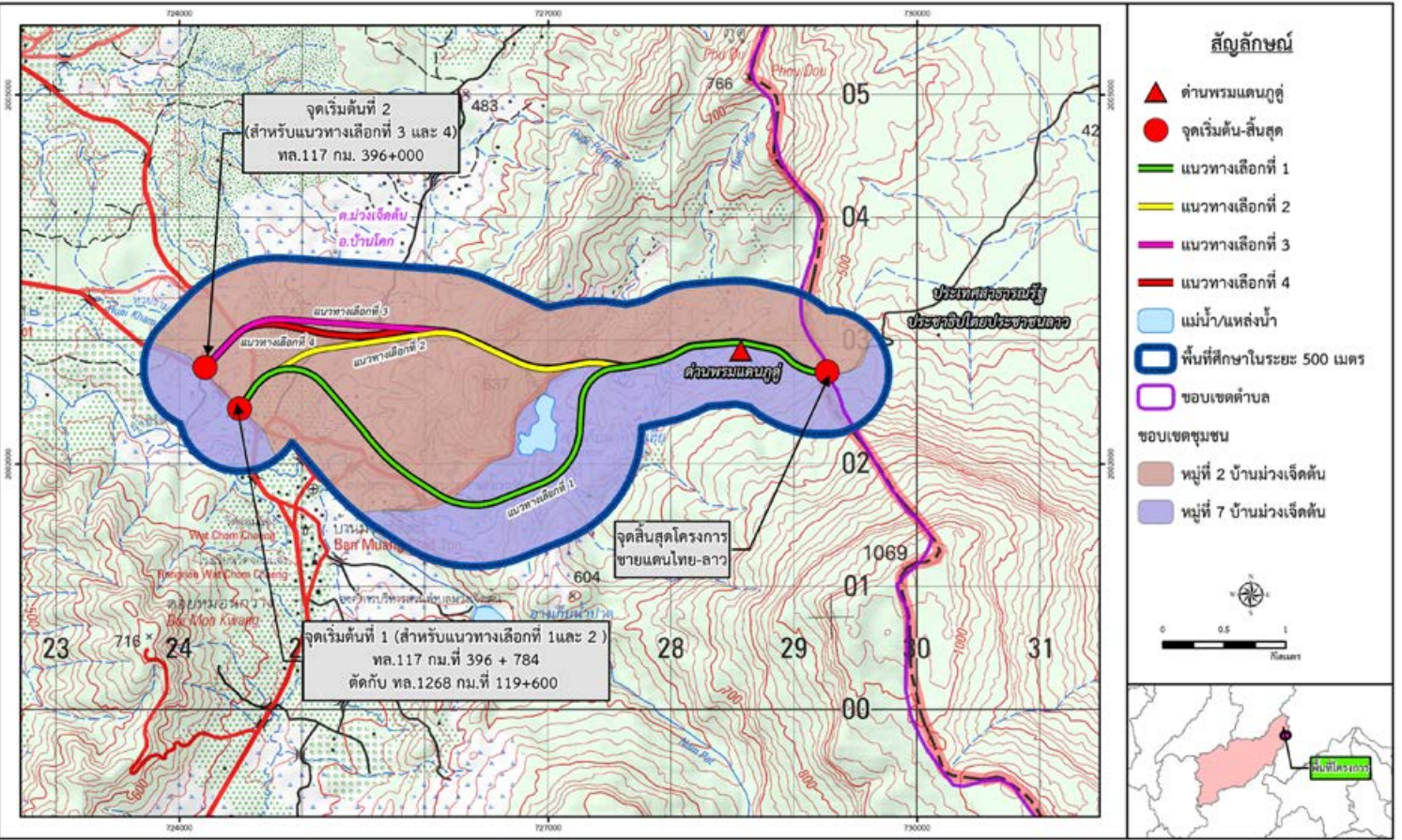
ข้อเด่น	ข้อด้อย
• เหมาะกับถนนที่รถสามารถใช้ความเร็วสูงได้อย่างต่อเนื่องตามมาตรฐานกรมทางหลวงสำหรับทางหลวง 4 ช่องจราจร • รูปแบบเกาะกลางสามารถลดปัญหาแสงไฟฟุ้งกระจาย (Antiglare) ของการจราจรรถที่สวนกันในเวลากลางคืน • มีความปลอดภัยสำหรับรถที่ใช้ความเร็ว กรณีรถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลาง เพื่อไม่ให้ชนกับรถที่สวนทางกัน • พื้นที่เกาะกลางสามารถจัดช่องจราจรรองเลี้ยวที่จุดเปิดเกาะกลาง • การขยายช่องจราจรในอนาคตได้ดีกว่าเนื่องจากการต่อท่อลอด • ใช้ทรัพยากรดินน้อยที่สุด เนื่องจากใช้พื้นที่ก่อสร้างน้อยที่สุดกว่ารูปแบบเกาะกลางอื่น • สวยงามน้อยกว่าเกาะกลางแบบยก • รูปแบบเกาะกลางแบบกดเป็นร่องเหมาะกับการทางหลวงนอกเมือง	• การบำรุงรักษาสูงกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบราวกั้นหรือกำแพง ในเรื่องของการตัดหญ้าบริเวณเกาะกลาง • เกิดผลกระทบต่อนักปั่นจักรยานและชุมชนบริเวณแนวเส้นทางในระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างบริเวณเกาะกลางถนนเดิมมีการรื้อผิวทางเดิม ถมดิน ติดตั้งระบบระบายน้ำคั่นดิน และปลูกต้นไม้ หรือปูพื้นคอนกรีต รวมทั้งจะมีการขนส่งดินและวัสดุเข้าสู่พื้นที่ • ไม่เหมาะสำหรับช่วงเขตในเมือง เขตชุมชนหรือเขตชานเมือง การข้ามถนนสองข้างทางได้ยากต้องเจาะผ่านตัวราวกัน ซึ่งอันตรายต่อคนข้ามถนนนัก • ให้ความรู้สึกแบ่งแยกชุมชนข้างทาง

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปตัดของถนนโครงการ

ด้านวิศวกรรมและการจราจรขนส่ง	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
35	30	35
• ความเหมาะสมที่รองรับความเร็วสูงตามมาตรฐานกรมทางหลวงสำหรับทางหลวง 4 ช่องจราจร • ความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ และความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศของโครงการ • ความปลอดภัยของผู้ขับขี่ - ระยะมองเห็น - อุบัติเหตุ - ช่องรอลเลี้ยว • รูปแบบการก่อสร้างในอนาคต	• ค่าก่อสร้าง • ค่าบำรุงรักษา	• ทรัพยากรดิน • คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน • การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม • ทัศนียภาพ

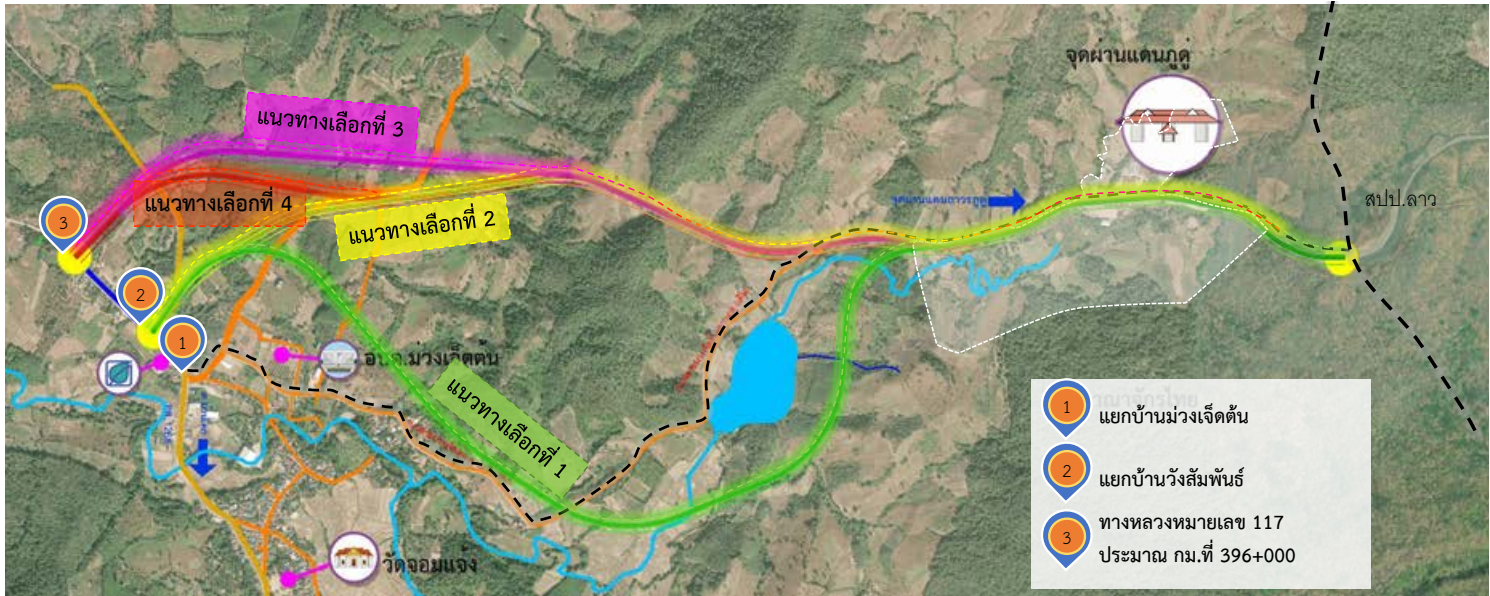
ที่ปรึกษาจะนำรูปแบบดังกล่าวทั้ง 3 รูปแบบไปคัดเลือกให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมต่อไป ทั้งกรณีในเขตชุมชนและกรณีนอกเขตชุมชน เพื่้อออกแบบให้เหมาะสมกับพื้นที่

โครงการสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม ต.ม่วงเจ็ดต้น - จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางหลวงหมายเลข 117 (นาโพธิ์-ม่วงเจ็ดต้น) ในช่วงบริเวณ กม.ที่ 396+000 - กม.ที่ 396+784 (แยกวงษ์สัมพันธ์) และจุดสิ้นสุดของโครงการที่บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ โดยพื้นที่ศึกษาของโครงการครอบคลุมในระยะ 500 เมตรจากทั้งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งอยู่ในพื้นที่ 2 หมู่บ้าน 1 ตำบล 1 อำเภอ ได้แก่ ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี



การกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

แนวเส้นทางเลือกของโครงการ



การกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

แนวทางเลือกที่ 1

แนวสีเขียว



จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณจุดตัดทล. 1268 (ประมาณ กม.ที่ 119+600) ตัดกับทล. 117 (ประมาณ กม.ที่ 396+784) แนวเส้นทางวิ่งออกด้านขวา อ้อมด้านหลัง อยต.ม่วงเจ็ดต้นและตัดผ่านถนนสาย บ้านม่วงเจ็ดต้น - ด่านภูตุ๋ (ปัจจุบัน) ช่วง กม.0+500 ถึง กม.3+700 ตัดอ้อมลงด้านล่างของ ถนนสายบ้านม่วงเจ็ดต้น - ด่านภูตุ๋ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม อ้อมหลังอ่างเก็บน้ำห้วยเฮี้ย แล้วเข้าเชื่อม กับแนวเส้นทางสายบ้านม่วงเจ็ดต้น-ด่านภูตุ๋ (ถนนปัจจุบันประมาณ กม. 3+700 ไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ (เขตชายแดน) รวมระยะทางประมาณ 5.700 กิโลเมตร

แนวทางเลือกที่ 2

แนวสีเหลือง



จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณจุดตัดทล. 1268 (ประมาณ กม.ที่ 119+600) ตัดกับทล. 117 (ประมาณ กม.ที่ 396+784) แนวเส้นทางวิ่งออกด้านขวา ผ่านพื้นที่เกษตรกรรมตัดผ่านทางหลวงท้องถิ่น เดิมประมาณ กม.ที่ 0+600 ช่วง กม.ที่ 0+600 - 1+400 ตัดผ่านพื้นที่เกษตร ช่วง กม.ที่ 1+400 - 2+400 ตัดผ่านพื้นที่เนินเขาและช่องเขา เป็นพื้นที่เกษตรและพื้นที่ร่องน้ำลึก แล้วเข้าเชื่อมกับ แนวเส้นทางสายบ้านม่วงเจ็ดต้น - ด่านภูตุ๋ (ถนนเดิม) ประมาณ กม.ที่ 3+100 ไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ (เขตชายแดน) รวมระยะทางประมาณ 5.150 กิโลเมตร

แนวทางเลือกที่ 3

แนวสีชมพู



จุดเริ่มต้นโครงการอยู่บริเวณทล. 117 (ประมาณ กม.ที่ 396+000) แนวเส้นทางวิ่งออกด้านขวา ผ่านเขตพื้นที่หน่วยป้องกันและพัฒนาป่าไม้บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์ที่ 8 ตัดผ่าน ทล.1268 (ประมาณ กม.ที่ 120+350) ตัดผ่านพื้นที่เนินเขาและช่องเขา เป็นพื้นที่เกษตรและพื้นที่ร่องน้ำลึก แล้วเข้าเชื่อมกับแนวเส้นทางสายบ้านม่วงเจ็ดต้น - ด่านภูตุ๋ (ถนนเดิม) ประมาณ กม.ที่ 3+100 ไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ (เขตชายแดน) รวมระยะทางประมาณ 5.410 กิโลเมตร

แนวทางเลือกที่ 4

แนวสีแดง

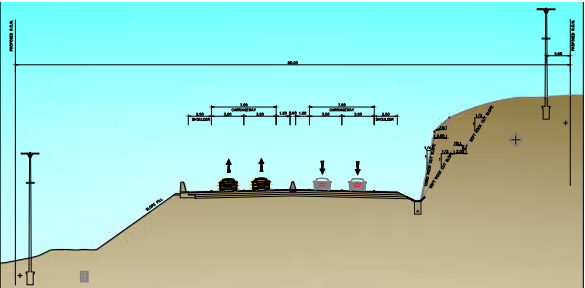


จุดเริ่มต้นโครงการอยู่บริเวณทล. 117 (ประมาณกม.ที่ 396+000) แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ หน่วยป้องกันและรักษาป่าอุตรดิตถ์ที่ 8 จากนั้นตรงไปและตัดผ่านถนนทางหลวง ทล.1268 (ประมาณ กม.ที่ 0+450) และแนวเส้นทางโค้งด้านขวาผ่านหลังหอประชุมอนกประสงค์ ของ อยต.ม่วงเจ็ดต้น ตัดผ่านถนนท้องถิ่น (ประมาณ กม.ที่ 1+200 - กม.ที่ 1+350) ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ตัดผ่านพื้นที่เนินเขาและช่องเขา เป็นพื้นที่เกษตรและพื้นที่ร่องน้ำลึก (ประมาณ กม.ที่ 1+800 - กม.ที่ 2+800) แล้วแนวเส้นทางเข้าเชื่อมกับแนวเส้นทางสาย บ้านม่วงเจ็ดต้น - ด่านภูตุ๋ (ถนนปัจจุบัน) ประมาณกม.ที่ 3+200 ไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ (เขตชายแดน)รวมระยะทางประมาณ 5.384 กิโลเมตร

หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ

ด้านวิศวกรรมและการจราจรขนส่ง	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
35	30	35
- ความยาวของเส้นทาง - ลักษณะทางแนวราบของแนวเส้นทาง - ลักษณะทางแนวตั้งของแนวเส้นทาง - ความยากง่ายในการก่อสร้าง - ความเหมาะสมในการระบายน้ำ - ตัดผ่านพื้นที่ถนนเดิม หรือเขตชุมชน - ความเร็วเฉลี่ยของแนวเส้นทาง - ความเหมาะสมของจุดเริ่มต้นโครงการ	- มูลค่าการก่อสร้าง มูลค่าการบำรุงรักษา - มูลค่าการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	- ทรัพยากรดิน - คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน - ผลกระทบต่อระบบนิเวศ สัตว์ในระบบนิเวศ พืชในระบบนิเวศ และสิ่งมีชีวิตหายาก - การรบกวนและเวนคืน
ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบทั้ง 3 หมวด แนวทางเลือกใดก็ได้คะแนนรวมสูงสุด จะคัดเลือกเป็น แนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดของโครงการ		

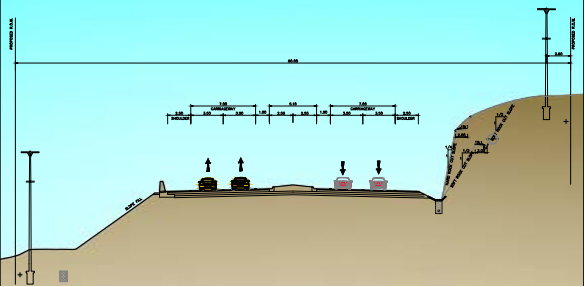
การกำหนดรูปตัดของถนนโครงการ



เกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง (Barrier Median)

ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรเกาะกลางแบบกำแพง (Barrier Median) ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร เกาะกลาง กว้าง 0.60 เมตร

ข้อเด่น	ข้อด้อย
- รถสามารถใช้ความเร็วสูงได้อย่างต่อเนื่องตามมาตรฐานกรมทางหลวงสำหรับทางหลวง 4 ช่องจราจร - มีความปลอดภัยสำหรับรถที่ใช้ความเร็ว สามารถป้องกันรถที่หักทางสวนกันได้ดี - การขยายช่องจราจรเพิ่มเติมด้านข้างได้ง่าย - การบำรุงรักษาต่ำ - เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้งาน และชุมชนบริเวณแนวเส้นทางในระหว่างการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบ ยกที่มีกิจกรรมการถมดิน หรือรูปแบบเกาะกลางแบบคดเป็นร่องจากกิจกรรมขุดร่องและคอนกรีต - รูปแบบเกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพงเหมาะกับทางหลวงนอกเมือง	- มีปัญหาเรื่องแสงไฟที่รบกวนกัน เนื่องจากเกาะกลางแคบ - มีปัญหาในเรื่องของระยะมองเห็นในบริเวณโค้งรถที่มีรัศมีโค้งยาว - มีปัญหาที่จุดเป็นเกาะกลางมีพื้นที่ไม่พอในการสร้างช่องรอเลี้ยว การกลับรถใช้พื้นที่ประชิดด้านข้าง - งานระบายน้ำมีความซับซ้อนการต่อท่อลอดมากกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบคดเป็นร่อง - ใช้ทรัพยากรดินมากกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median) และรูปแบบเกาะกลางแบบราวกันหรือ กำแพง (Barrier Median) เนื่องจากมีพื้นที่ของถนนมาก - มีความสูงของกำแพงบังคับกั้นทิศทาง - ไม่เหมาะกับเขตชุมชน เขตในเมือง การข้ามถนนได้ยาก เนื่องจากเกาะกลางมีขนาดกว้าง



เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบบเกาะกลางดินถม (Raised Median) ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้างข้างละ 1.50 เมตร เกาะกลาง กว้าง 5.10 เมตร

ข้อเด่น	ข้อด้อย
- รูปแบบเกาะกลางแบบยกเหมาะกับถนนในเขตเมือง หรือเขตชุมชน - พื้นที่เกาะกลางสามารถจัดช่องจราจรรอเลี้ยวที่จุดเปิดเกาะกลาง - การขยายช่องจราจรเพิ่มเติมด้านข้างได้ง่าย - เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้งานและชุมชนบริเวณแนวเส้นทางในระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างบริเวณเกาะกลางถนนเดิมมีการรื้อผิวทางเดิมถมดิน ตัดทิ้งระบบระบายน้ำคันดิน และปลูกต้นไม้ หรือปูพื้นคอนกรีต รวมถึงจะมีการขนส่งดินและวัสดุเข้าสู่พื้นที่ - สามารถมองเห็นทัศนียภาพรอบข้างได้ชัดเจน และสามารถปรับปรุงตามความสวยงาม - เหมาะกับพื้นที่ด้านข้างทางเป็นชุมชน มีการข้ามถนน เพราะเกาะกลางสามารถเป็นที่พักของคันดินข้ามถนนได้ สะดวกและปลอดภัย	- ไม่เหมาะกับถนนที่รถใช้ความเร็วสูง - มีปัญหาเรื่องแสงไฟที่รบกวนกันเนื่องจากเกาะกลางแคบ - กรณีรถเลี้ยวเข้าสู่พื้นที่เกาะกลาง - มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุกับรถที่สวนทางมาอีกทิศทางหนึ่ง - งานระบายน้ำมีความซับซ้อนการต่อท่อลอดมากกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบคดเป็นร่อง - การบำรุงรักษาสูงกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง ในเรื่องของการตัดหญ้าบริเวณเกาะกลาง - ใช้ทรัพยากรดินน้อยกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบคดเป็นร่อง แต่มากกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง