

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาการจราจร



กรมทางหลวง

บน**ทางหลวงหมายเลข 121** **ตอน ดอนแก้ว - เมืองกุง**



มุ่งพัฒนาและดูแล
บริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง
ที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย
ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่
พฤษภาคม 2569

5

ความเป็นมาของโครงการ

กระทรวงคมนาคม มีแผนในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ จ.เชียงใหม่ ซึ่งทางหลวงหมายเลข 121 นั้นเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายที่ต้องมีการพัฒนาตามแผนดังกล่าว โดยในปัจจุบันบนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เหมืองกุง มีสภาพการจราจรหนาแน่นและมีจุดติดขัดกับทางหลวงหลายสายมีลักษณะทางแยกที่มีการควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ทำให้การจราจรติดขัดเป็นระยะทางยาวไม่สะดวกต่อการเดินทาง

เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนสายทางดังกล่าวและโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง **กรมทางหลวง** จึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย **บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ล เอนิเนียร์ส จำกัด บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด** ให้ดำเนินการโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เหมืองกุง รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงการ ตลอดจนรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ จ.เชียงใหม่ ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1 เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เหมืองกุง ช่วง กม.32+100 ถึง กม.52+957 ระยะทางประมาณ 20.857 กิโลเมตร หรือรวมถึงโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 2 เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน และปริมาณจราจร รวมถึงดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการ
- 3 เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

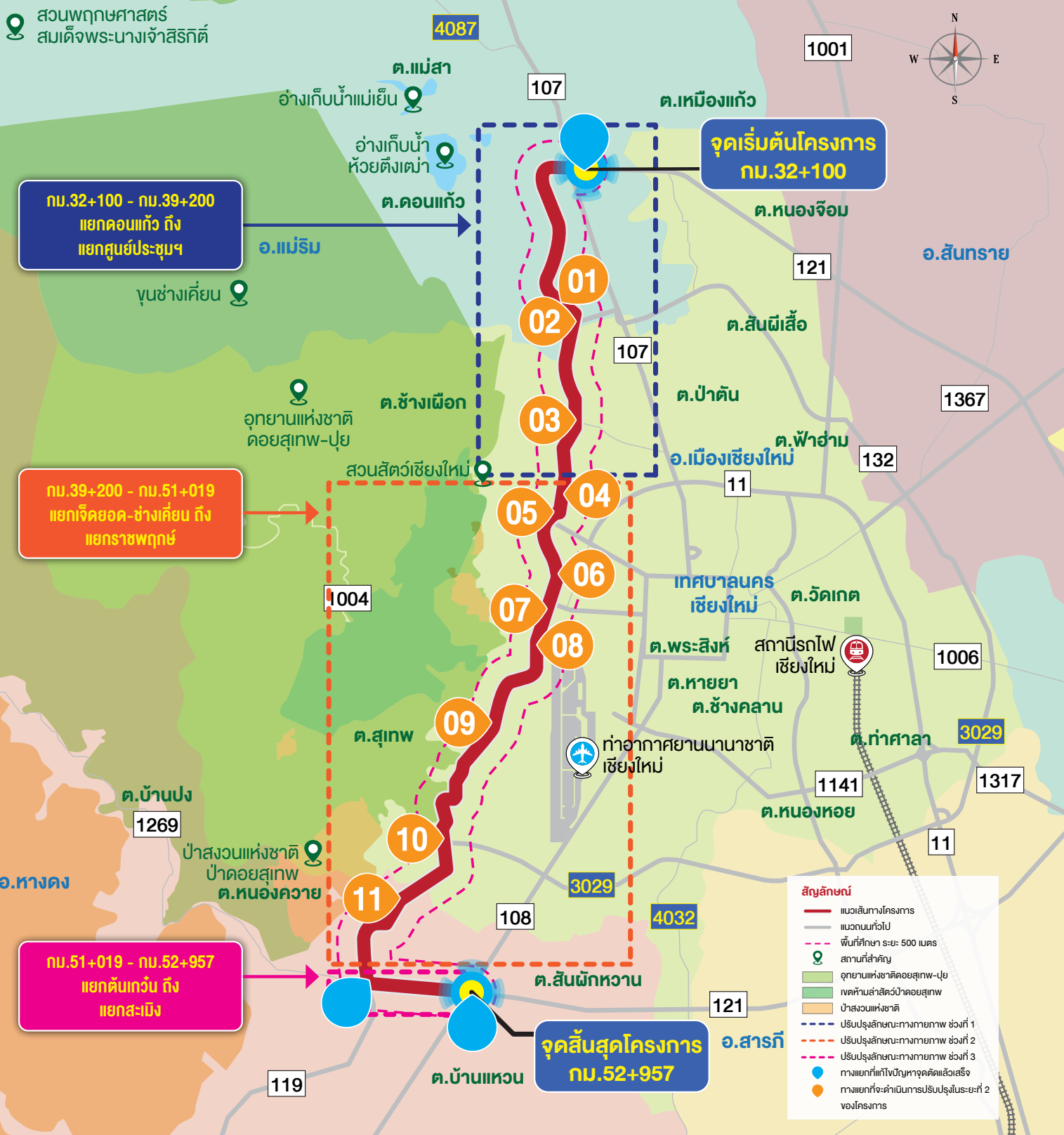
- 1 เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เหมืองกุง ลดปัญหาการจราจรติดขัด รองรับปริมาณจราจรในอนาคต ทำให้ผู้ใช้ทางสัญจรได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว
- 2 เพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคม การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- 3 เพื่อส่งเสริมและกระตุ้นเศรษฐกิจ สร้างงานสร้างรายได้ในพื้นที่โครงการและภูมิภาค



พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เหมืองกุง จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม.32+100 จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 107 (ทางแยกต่างระดับดอนแก้ว) มีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.52+957 จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 108 (แยกสะเมิง) มีพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 1 จังหวัด 3 อำเภอ 6 ตำบล 33 หมู่บ้าน ของจังหวัดเชียงใหม่ และพื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม ครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

สวนพฤกษศาสตร์สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์



รูปแบบการพัฒนาโครงการ

รูปแบบการพัฒนาโครงการในการแก้ไขปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 จะแบ่งการดำเนินการเป็น 3 ระยะ โดยมีรายละเอียดดังนี้

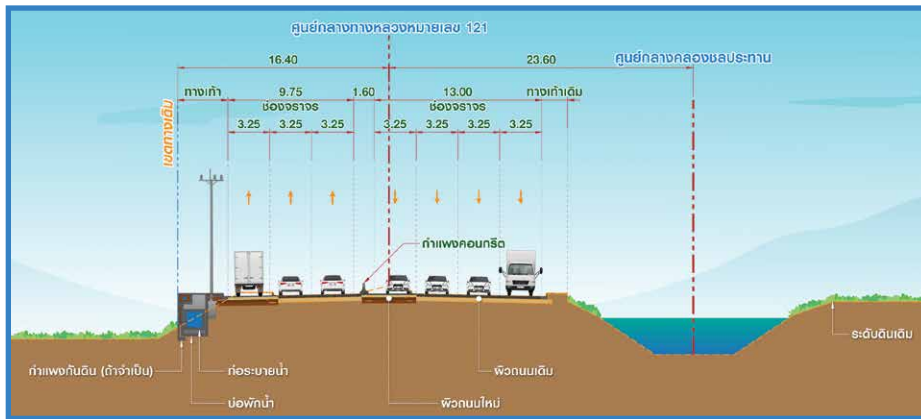
ระยะที่ 1 จัดการจราจร โดยใช้ระบบ Adaptive Traffic Signal Control ตั้งแต่ปี 2568 - 2569

เป็นระบบควบคุมสัญญาณไฟที่ปรับตามปริมาณรถจริงผ่านกล้อง CCTV และเซนเซอร์ตรวจจับรถ เน้นให้ทางหลักเดินทางได้สะดวก และใช้การบังคับเลี้ยวซ้าย หรือห้ามเลี้ยวขวาในบางทางแยก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ซึ่งในระยะที่ 1 ทางแขวงทางหลวงในพื้นที่สามารถดำเนินการได้ทันที

ระยะที่ 2 ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพทั้งแนวเส้นทาง ตั้งแต่ปี 2568 - 2573

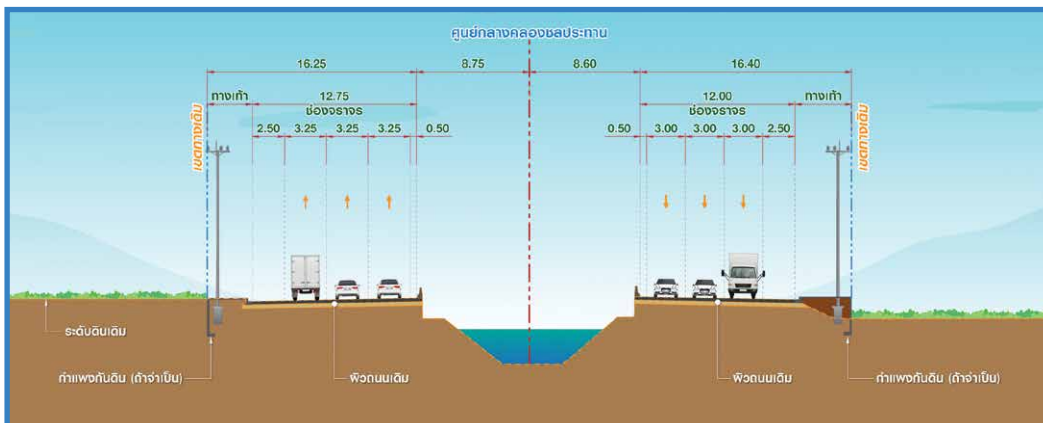
หากในระยะที่ 1 เปิดใช้งานจนถึงปีที่ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียงพอ จะดำเนินการปรับปรุงทางกายภาพ ทั้งแนวเส้นทาง โดยเพิ่มช่องจราจรในบางช่วง รวมทั้งปรับปรุงบริเวณทางแยก เช่น เพิ่มช่องจราจรรอบเลี้ยว หรือการใช้ระบบ Rotary ในบางทางแยก เป็นต้น ทั้งนี้การเพิ่มช่องจราจรบางส่วนอาจใช้โครงสร้างยื่นเข้าไปในพื้นที่

ช่วงที่ 1 กม.32+100 - กม.39+200 (แยกดอนแก้ว ถึง แยกศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติเชียงใหม่) จะขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.25 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพง (Concrete Barrier) พร้อมทางเดินเท้าเต็มเขตทางเดิม



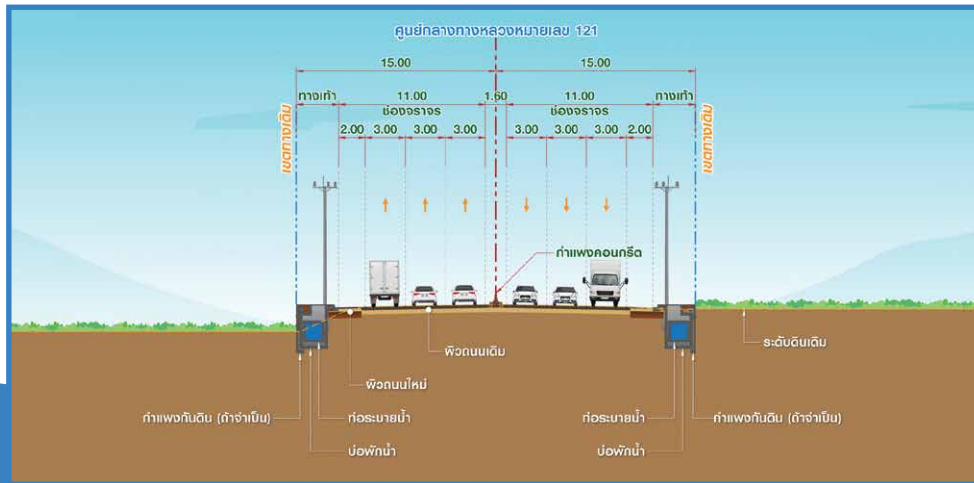
รูปแบบถนนโครงการช่วงที่ 1 กม.32+100 - กม.39+200 (แยกดอนแก้ว ถึง แยกศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติเชียงใหม่)

ช่วงที่ 2 กม.39+200 - กม.51+019 (แยกเจ็ดยอด-ข้างเคียน ถึง แยกราชพฤกษ์) จะขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจร แยกทิศทางไป - กลับ สองฝั่งของคลองชลประทาน ฝั่งซ้ายทางมีความกว้างจราจรช่องละ 3.25 เมตร ไหล่ทางด้านในขนาด 0.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกขนาด 2.50 เมตร ส่วนฝั่งขวาทางมีความกว้างจราจรช่องละ 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในขนาด 0.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกขนาด 2.50 เมตร พร้อมทางเดินเท้าเต็มเขตทางเดิมทั้ง 2 ฝั่ง



รูปแบบถนนโครงการช่วงที่ 2 (กม.39+200 - กม.51+019) (แยกเจ็ดยอด-ข้างเคียน ถึง แยกราชพฤกษ์)

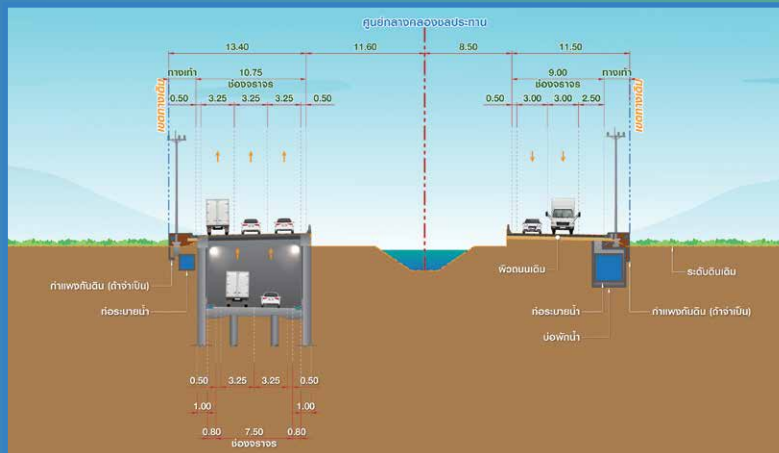
ช่วงที่ 3 กม.51+019 - กม.52+957 (แยกต้นแก้ว ถึง แยกสะเมิง) จะขยายถนนเป็น 6 ช่องจราจร ความกว้างจราจร ช่องละ 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในขนาด 0.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกขนาด 2.00 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพง (Concrete Barrier) พร้อมทางเดินเท้าเต็มเขตทางเดิม



รูปแบบถนนโครงการช่วงที่ 3 (กม.51+019 - กม.52+957)
(แยกต้นแก้ว ถึง แยกสะเมิง)

ระยะที่ 3 การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ดำเนินการก่อสร้างหลังปีที่ 30 ของโครงการ (ปี 2603)

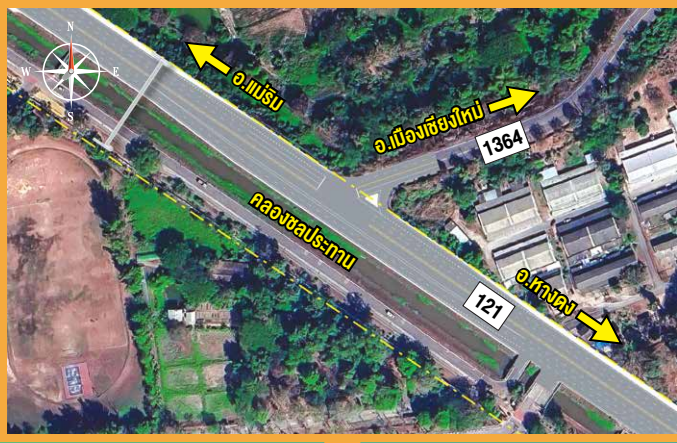
การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ จะดำเนินการเมื่อมีความจำเป็นเท่านั้น ทั้งนี้หากมีความจำเป็นต้องก่อสร้างโครงสร้างขนาดใหญ่ ควรพิจารณารูปแบบเป็นทางลอดในช่วงคอขวด โดยเฉพาะช่วงตั้งแต่ช่วงแยกเจ็ดยอด - ช่างเคียน ถึง แยกไปวัดอุโมงค์ เพื่อจัดการจราจรแบบ 2 ชั้น และสามารถกักเก็บน้ำหรือระบายน้ำได้เมื่อเกิดอุทกภัย



รูปแบบการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่
(แยกเจ็ดยอด - ช่างเคียน ถึง แยกไปวัดอุโมงค์)

รูปแบบทางแยกโครงการ

แนวเส้นทางโครงการจากจุดเริ่มต้นถึงจุดสิ้นสุดโครงการมีทางแยกทั้งหมด 14 จุด โดยปัจจุบันมีทางแยกทั้งหมด 3 แห่ง ที่ได้มีการแก้ไขปัญหาคุดตดแล้วเสร็จ ดังนั้น ในการดำเนินงานจะทำการปรับปรุงทางแยกเพียง 11 แห่ง ในระยะที่ 2 ของการพัฒนาโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรของแต่ละทางแยก โดยจะเป็นลักษณะเพิ่มช่องจราจรในทิศทางตรงให้มีขนาด 6 ช่องจราจร และเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้ายบริเวณทางแยกให้อยู่ในเขตทางเดิม สำหรับทางแยกที่มีลักษณะเป็นสามแยก จะออกแบบเพิ่มช่องจราจรพิเศษสำหรับรถทางตรงให้สามารถผ่านได้ตลอดโดยไม่ต้องติดรถที่รอเลี้ยวขวาบริเวณทางแยก ดังนี้



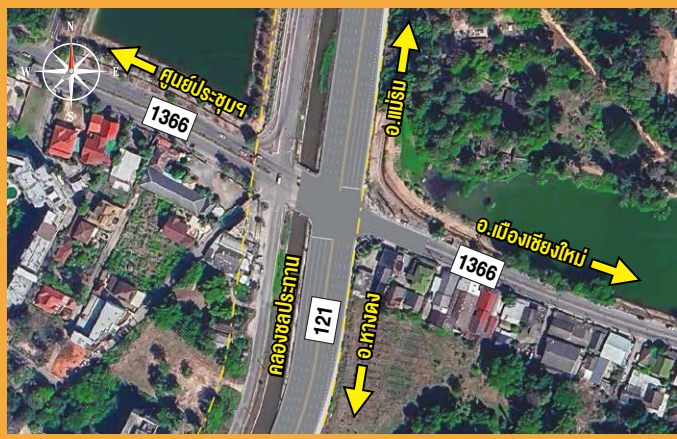
1 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1364 (แยกแจ้ก่องกัปกาศักดิ์ 3)

การปรับปรุงทางแยกจะดำเนินการออกแบบเกาะกลางใหม่ จากเกาะกลางแบบยกเปลี่ยนเป็นแบบกำแพงคอนกรีต เพื่อให้สามารถเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ในทิศทางจาก อ.แม่ริม ไป อ.เมืองเชียงใหม่ และจาก อ.เมืองเชียงใหม่ ไป อ.หางดง ส่วนทิศทางจาก อ.หางดง ไป อ.แม่ริม จะออกแบบเพิ่มช่องจราจรพิเศษสำหรับรถทางตรงให้สามารถผ่านได้ตลอด โดยไม่ต้องติดรถที่รอเลี้ยวขวาบริเวณทางแยก



2 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1365 (แยกสนามกีฬาสมโภชเชียงใหม่ 700 ปี)

การปรับปรุงทางแยกจะดำเนินการออกแบบเกาะกลางใหม่ จากเกาะกลางแบบยกเปลี่ยนเป็นแบบกำแพงคอนกรีต เพื่อให้สามารถเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ในทิศทางจาก อ.แม่ริม ไป อ.เมืองเชียงใหม่ และจาก อ.เมืองเชียงใหม่ ไป อ.หางดง



3 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1366 (แยกศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติเชียงใหม่)

การปรับปรุงทางแยกจะดำเนินการออกแบบเกาะกลางใหม่ จากเกาะกลางแบบยกเปลี่ยนเป็นแบบกำแพงคอนกรีต เพื่อให้สามารถเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ในทิศทางจาก อ.แม่ริม ไป อ.เมืองเชียงใหม่ และจาก อ.เมืองเชียงใหม่ ไป อ.หางดง



4 จุดตัดถนนเจ็ดยอด-ช่างเคียบ

การปรับปรุงทางแยกจะดำเนินการปรับปรุงให้มีขนาด 6 ช่องจราจรสำหรับรถทิศทางตรง และเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ในทิศทางจาก อ.แม่ริม ไป อ.เมืองเชียงใหม่ และจาก อ.เมืองเชียงใหม่ ไป อ.หางดง พร้อมทั้งออกแบบโครงสร้างยื่นเข้าไปในพื้นที่ของกรมชลประทานทั้ง 2 ฝั่ง เพื่อเป็นการเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถที่ต้องการกลับรถบริเวณทางแยกโดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟ



5 จุดตัดถนนห้วยแก้ว (แยกภูค่า)

การปรับปรุงทางแยกจะดำเนินการออกแบบโครงสร้างยื่นเข้าไปในพื้นที่ของกรมชลประทานทั้ง 2 ฝั่ง เพื่อเป็นการเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถที่ต้องการกลับรถบริเวณทางแยกโดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟในทิศทางที่มาจาก อ.แม่ริม ก่อนเข้าสู่ทางแยก ในส่วนของทิศทางที่มาจาก อ.หางดง ก่อนเข้าสู่ทางแยก จะเป็นการเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาจาก อ.หางดง ไป อ.เมืองเชียงใหม่ และจากคอยสุเทพ ไป อ.หางดง



6 จุดตัดถนนเชียงใหม่ 2

การปรับปรุงทางแยกจะดำเนินการออกแบบโครงสร้างยื่นเข้าไปในพื้นที่ของกรมชลประทานทั้ง 2 ฝั่ง เพื่อปรับปรุงให้มีขนาด 6 ช่องจราจร สำหรับรถทิศทางตรง และเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้ายในทิศทางจาก อ.แม่ริม ไป อ.เมืองเชียงใหม่ และจาก อ.เมืองเชียงใหม่ ไป อ.หางดง



7 จุดตัดถนนสุภพ

การปรับปรุงทางแยกจะดำเนินการออกแบบโครงสร้างยื่นเข้าไปในพื้นที่ของกรมชลประทานทั้ง 2 ฝั่ง เพื่อเป็นการเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวขวาในทิศทางจาก อ.แม่ริม ไป บ้านเชิงดอย และทิศทางจาก อ.หางดง ไป อ.เมืองเชียงใหม่



8 จุดตัดถนนท้องถิ่น (แยกไปวัดคูมอญ)

การปรับปรุงทางแยกจะดำเนินการเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้ายในทิศทางจาก อ.หางดง ไป วัดคูมอญ และทิศทางจาก วัดคูมอญ ไป อ.แม่ริม



9 จุดตัดถนนท้องถิ่น (แยกหน้าเทศบาลตำบลสุภพ)

การปรับปรุงทางแยกจะดำเนินการปรับปรุงให้มีขนาด 6 ช่องจราจร สำหรับรถทิศทางตรง และเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้ายในทุกทิศทาง



10 จุดตัดทางหลวงชนบท ช.บ.3029 (แยกอุโบสถาริประทุม)

การปรับปรุงทางแยกจะดำเนินการเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้ายในทิศทางจาก อ.แม่ริม ไป อ.สันกำแพง และจาก อ.สันกำแพง ไป อ.หางดง ส่วนทิศทางจาก อ.หางดง ไป อ.แม่ริม จะออกแบบเพิ่มช่องจราจรพิเศษสำหรับรถทางตรงให้สามารถผ่านได้ตลอดโดยไม่ต้องติดรถที่รอเลี้ยวขวาบริเวณทางแยก



11 จุดตัดทางหลวงชนบท ช.บ.3028 (แยกราชพฤกษ์)

การปรับปรุงทางแยกจะดำเนินการเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้ายในทุกทิศทาง

งานสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์

1 งานออกแบบอาคารจอดรถโดยสาร

ส่งเสริมใช้ระบบการขนส่งสาธารณะ เป็นการช่วยลดความแออัดของปริมาณจราจรของถนนโครงการ และเป็นที่นั่งพักสำหรับประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง ในส่วนของลักษณะอาคารออกแบบใช้วัสดุก่ออิฐโบราณโชว์แนว หลังคาทรงปั้นหยาซ้อนชั้น 2 ชั้น มุงด้วยกระเบื้องหลังคาคอนกรีต เสร็จหลังคาหันสาดด้านหน้าช่วยป้องกันแสงแดดและฝน ด้านหลังทำผนังระแนง บริเวณที่นั่งจอดรถโดยสารออกแบบพื้นที่ว่างสำหรับรถเข็น รวมทั้งป้ายสัญลักษณ์เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ โดยการวางตำแหน่งอาคารจะกระจายตามแนวเส้นทางพื้นที่สถานศึกษา ชุมชนพักอาศัย บริเวณใกล้อาคารสถานที่ราชการ ได้แก่ กม.34+100 บริเวณสถานสงเคราะห์เด็กบ้านเวียงพิงค์ และโรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 60 กม.36+300 บริเวณสำนักงานคดีปราบปรามการทุจริตภาค 5 กม.39+700 ใกล้แยกจุดตัดถนนห้วยแก้ว และ กม.41+700 ใกล้แยกจุดตัดถนนสุเทพ



การวางตำแหน่งอาคารจอดรถโดยสาร บริเวณกม. 36+300



การวางตำแหน่งอาคารจอดรถโดยสาร บริเวณกม.39+700



การวางตำแหน่งอาคารจอดรถโดยสาร บริเวณกม.41+700

2 งานออกแบบบริเวณจุดกลับรถ

ออกแบบให้สอดคล้องกับรูปแบบถนนในวิศวกรรมงานทาง โดยการออกแบบราวกันตกบริเวณจุดกลับรถบนถนนโครงการ เป็นการผสมผสานวัสดุประเภทอิฐโบราณหรือวัสดุทดแทนอิฐดินเผา กรูผิวของผนังแนวกันตกกลับกับเหล็กขึ้นรูปเคลือบสีเขียวลายฉลุประยุกต์จากลวดลายการตัดกระดาษที่ใช้ทำตุ๊กโบราณ โคมล้านนา



ภาพถ่ายตัวอย่างของงานออกแบบราวกันตกแต่งจุดกลับรถ

3 งานออกแบบภูมิทัศน์ของทางหลวง และส่วนประกอบอื่นๆ

ปรับให้สอดคล้องกับงานระบบวิศวกรรมในส่วนพื้นที่ทางเท้าในขอบเขตถนนโครงการ เป็นการออกแบบทางเท้าในย่านเขตเมือง เช่น ทางเท้าในช่วงตำบลดอนแก้ว ตำบลช้างเผือก ตำบลสุเทพ เป็นต้น โดยความกว้างทางเท้าแตกต่างกันตามข้อกำหนดของขอบเขตทาง และในกรณีที่มีพื้นที่เพียงพอที่สามารถปลูกไม้ยืนต้นได้จะนำต้นทองกวาวที่เป็นต้นไม้ประจำจังหวัดเชียงใหม่มาปลูก เพื่อสร้างให้เกิดอัตลักษณ์ของถนนโครงการหรือใช้ต้นไม้ขนาดเล็กในบริเวณที่ใกล้กับตำแหน่งสาธารณูปโภค โดยระดับความลาดชันทางเดินมีความชันของพื้นผิวทางเดินตามความกว้างไม่เกิน 2% ความลาดชันทางยาวอยู่ที่ 5% หรือน้อยกว่า วัสดุที่ใช้แข็งแรงทนทานไม่ลื่น มีพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับผู้พิการ และในส่วนของทางจักรยานเดิมในกรณีที่ยังคงแนวเส้นทางจักรยานไว้ (ถ้ามี) จะปรับปรุงผิวทางจักรยาน ขอบแนวกัน รวมทั้งสัญลักษณ์บริเวณจุดตัดถนนสายรอง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง



ภาพถ่ายตัวอย่างของงานออกแบบราวตกแต่งจุดกลับรถ



ภาพจำลองในกรณีปรับปรุงภูมิทัศน์เส้นทางจักรยานเดิม (ถ้ามี)

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ สำรองและเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA โดยมีปัจจัยทางสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาคอบคลุม 4 ปัจจัยหลัก ประกอบด้วย สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยมีปัจจัยที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญทั้งสิ้น **31 ปัจจัย** ซึ่งสามารถสรุปผลกระทบที่สำคัญและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นได้ ดังนี้



ทรัพยากรดิน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- กิจกรรมในระยะก่อสร้างอาจก่อให้เกิดการชะล้างเศษมวลดินและการพังทลายของดินได้ โดยเฉพาะช่วงฝนตกหนัก

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- วางแผนกิจกรรมก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาการชะล้าง พังทลายของดินในช่วงฤดูแล้ง
- กรณีการก่อสร้างที่ต้องเปิดหน้าดิน ให้ดำเนินการเฉพาะส่วนที่จะก่อสร้างเท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินในระยะทางที่ยาวเกินความจำเป็น



ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- ที่ตั้งโครงการอยู่ในใกล้รอยเลื่อนมีพลังขนาดใหญ่และมีความรุนแรงแผ่นดินไหวอยู่ในระดับแรงมาก อาจได้รับผลกระทบทางด้านความมั่นคงแข็งแรงและเสถียรภาพในระดับสูงเมื่อมีแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- คำนวณและออกแบบโครงสร้างเพื่อต้านทานแรงแผ่นดินไหวให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนักความต้านทานความคงทนของอาคารและพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การออกแบบและคำนวณโครงสร้างอาคารเพื่อต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหวและคู่มือการออกแบบสะพานและถนนเพื่อต้านแผ่นดินไหว พ.ศ. 2559 ของกรมทางหลวง



อากาศและบรรยากาศ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- กิจกรรมก่อสร้างโครงการทางระดับดินและสะพานอาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองที่กระทบต่อคุณภาพอากาศในพื้นที่

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ทำการฉีดพรมน้ำบริเวณที่เปิดหน้าดินหรือผิวทางที่ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างวันละ 2 ครั้ง เพื่อลดผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง



น้ำผิวดิน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- กิจกรรมการเปิดหน้าดินในช่วงที่มีฝนตก อาจทำให้เศษมวลดินไหลสู่รางระบายน้ำหรือลำน้ำบริเวณใกล้เคียง ทำให้แหล่งน้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้น
- กิจกรรมก่อสร้างสะพาน ในระหว่างการเจาะเสาเข็มมีการใช้สารละลายโพลีเมอร์เพื่อรักษาเสถียรภาพดินไม่ให้พังทลายลงมาในหลุมเจาะ หากสารละลายดังกล่าวปนเปื้อนลงสู่ลำน้ำ อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ติดตั้งตาข่าย (Safety Net) ด้านล่างโครงสร้างสะพานลยคอนกรีตและจุดกลับรถบริเวณที่ต้องก่อสร้างข้ามคลองชลประทาน เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่ลำน้ำ และติดตั้งรั้วกั้นตะกอนแบบ Temporary Silt Fence ความสูง 1.0 เมตร บริเวณริมตลิ่งลำน้ำทั้งสองฝั่งที่มีการเปิดหน้าดิน
- การเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างฐานรากสะพานใกล้กับตลิ่งลำน้ำ ต้องก่อสร้างคันดินล้อมรอบหลุมเจาะ เพื่อป้องกันการสารละลายโพลีเมอร์ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ



เสียง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินโครงการ พบว่า กิจกรรมก่อสร้างระดับดินและกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากสะพานและจุดกลับรถ มีระดับเสียงไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปที่กำหนด (ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ))

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังสูง กำหนดให้ดำเนินการในช่วงเวลา 08.00 - 17.00 น. และให้หยุดก่อสร้างวันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ในกรณีที่อยู่ใกล้ชุมชน และกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสมในการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนของประชาชน
- หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่พร้อมกัน และต้องตรวจสอบ/ซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงรบกวน
- ต้องจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันเสียงสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างที่มีเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล (เอ)



ความปลอดภัย

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- กิจกรรมก่อสร้างทางระดับดิน กิจกรรมการก่อสร้างฐานรากสะพาน และกิจกรรมขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกินค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องเข้าไปตรวจสอบสภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างในระยะประชิด ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง
- ต้องดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน (08.00 - 17.00 น.) ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างนอกช่วงเวลาดังกล่าว จะดำเนินการได้ไม่เกิน 21.00 น. โดยจะประสานแจ้งผู้นำชุมชนและประชาสัมพันธ์ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบก่อนดำเนินการก่อสร้างล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน
- ควบคุมน้ำหนักและความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และมีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อวิ่งผ่านพื้นที่ชุมชน



การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- พื้นที่บริเวณแนวเส้นทางของโครงการบางช่วงเป็นพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากเป็นครั้งคราว ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำในพื้นที่ได้

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ประสานงานร่วมกับกรมชลประทานและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่โครงการล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบแผนงานและระยะเวลาก่อสร้างและใช้วางแผนบริหารงานได้
- ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการเกี่ยวกับการเปิดหน้าดินให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และงดกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงฝนตกหนักเพื่อลดผลกระทบต่อ การชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำ
- ตรวจสอบสภาพอาคารระบายน้ำต่างๆ ตามแนวเส้นทางโครงการเมื่อดำเนินการก่อสร้างถนนโครงการแล้วเสร็จหากพบการอุดตัน มีดินทรายทับถมหรือวัสดุที่ขวางต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็วเพื่อไม่ให้เกิดขวางทางระบายน้ำ



สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- การดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคตามแนวเส้นทาง ประกอบด้วย สายส่งไฟฟ้าแรงดันสูงพาดผ่าน สายไฟฟ้าอากาศที่ร้อยสายไฟฟ้าใต้ดิน สายสื่อสารอากาศ ที่ร้อยสายสื่อสารใต้ดิน ท่อน้ำประปา ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง อาจส่งผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าและประปาของประชาชนในพื้นที่โครงการ

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ผู้รับจ้างต้องประสานกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ได้แก่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดเชียงใหม่ การประปาส่วนภูมิภาคจังหวัดเชียงใหม่ และ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) ก่อนการดำเนินการก่อสร้าง 30 วัน เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียดและระบุตำแหน่งระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย และกำหนดแผนการ ช่วงเวลาของการรื้อย้าย และทดสอบการใช้งานให้สามารถดำเนินการใช้งานได้เหมือนเดิม
- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์ให้ผู้นำชุมชนและประชาชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน โดยระบุวันเวลาในการดำเนินงานให้ชัดเจน



การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- กิจกรรมการก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อ การกีดขวางการจราจรและการสัญจรไปมาของประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้ทางหลวงหมายเลข 121
- การขนส่งวัสดุก่อสร้าง เช่น วัสดุหิน ทราย ลูกกรัง ดินถม เข้าสู่พื้นที่โครงการต้องใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ในการลำเลียงขนส่ง รวมถึงมีการนำเครื่องจักรเข้ามายังพื้นที่ก่อสร้าง อาจทำให้ปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น ผิวจราจรอาจได้รับความเสียหาย ผู้ใช้รถใช้ถนนและคนเดินเท้าอาจได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรหรือเครื่องจักรในการก่อสร้างได้

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณโครงการทราบถึงแผนการก่อสร้างอย่างน้อย 1 เดือน และติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ที่ระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานที่รับผิดชอบ เป็นต้น โดยติดตั้งไว้ก่อนถึงบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ
- เตรียมแผนการจัดการจราจรก่อนเริ่มต้นโครงการโดยจัดให้มีแผงกั้น กรวย เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง และติดตั้งป้ายเตือนเขตก่อสร้างตลอดจนสัญญาณไฟให้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ก่อนถึงเขตก่อสร้างอย่างน้อย 500 เมตร รวมถึงวางแผนการให้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์โครงการให้ชัดเจนและหลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 - 09.00 น.) และเย็น (16.00 - 18.00 น.) เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด
- อบรมคนงานก่อสร้างเรื่องความปลอดภัยในการทำงานทุกครั้งก่อนปฏิบัติงาน และตรวจความพร้อมเรียบร้อยก่อนและหลังการก่อสร้างทุกวัน รวมถึงควบคุมให้พนักงานขับรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและขับช้าอย่างระมัดระวัง และกำหนดเส้นทางรถขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ให้ผ่านพื้นที่ชุมชนน้อยที่สุดและควบคุมความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง กรณีจำเป็นต้องผ่านพื้นที่ชุมชน
- กรณีถนนชำรุดเสียหายจากการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ ให้ผู้รับจ้างประสานกับหน่วยงานท้องถิ่นเข้าร่วมตรวจสอบและซ่อมแซมถนน



เศรษฐกิจ - สังคม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- แรงงานต่างถิ่นที่มาพักอาศัยและทำงานในพื้นที่โครงการอาจสร้างปัญหาและเกิดความขัดแย้งกับชุมชน
- การดำเนินการก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ การรื้อย้ายสาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การขนส่งวัสดุ และการก่อสร้างสะพาน อาจทำให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่ไม่สะดวกและส่งผลกระทบต่อสถานประกอบการ การค้าขาย และตลาดชุมชนเป็นการชั่วคราว

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ให้พิจารณารับคนในท้องถิ่นที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเข้าทำงานเป็นอันดับแรกเพื่อลดปัญหาการว่างงาน การอพยพย้ายถิ่น และความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับแรงงานต่างถิ่น
- ให้พิจารณาจ้างแรงงานถูกกฎหมาย จัดทำทะเบียนคนงานที่มาจากต่างถิ่น เพื่อให้สามารถควบคุมดูแล และตรวจสอบคนงานต่างถิ่นได้อย่างใกล้ชิดได้
- กำหนดกฎระเบียบปฏิบัติในการอาศัยอยู่ร่วมกันภายในบ้านพักคนงานก่อสร้างและควบคุมความประพฤติคนงาน/เจ้าหน้าที่ไม่ให้สร้างความเดือดร้อนต่อประชาชน/ชุมชนในพื้นที่ พร้อมกำหนดบทลงโทษกรณีฝ่าฝืน
- กิจกรรมก่อสร้างบริเวณหน้าร้านค้า สถานประกอบการ และตลาดชุมชนให้เร่งดำเนินการก่อสร้างให้สั้นที่สุดและเว้นพื้นที่ทางเข้า - ออกพื้นที่หรือจัดทำทางเข้า - ออกชั่วคราวให้กับสถานที่ดังกล่าว



การสาธารณสุขและสุขภาพ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- การดำเนินกิจกรรมก่อสร้างต่างๆ ของโครงการ อาจส่งผลกระทบต่อด้านสาธารณสุขและสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างได้ ทั้งจากการรับมลพิษทางอากาศ ชยะ น้ำเสีย และโรคระบาด

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง อาชีวอนามัย และสุขภาพอนามัยอย่างเคร่งครัด
- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องทำการคัดกรองสุขภาพคนงานก่อนรับเข้าทำงาน เพื่อป้องกันและลดผลกระทบต่อโรคติดต่อหรือการแพร่กระจายโรค
- จัดให้มีถังขยะแยกประเภทพร้อมฝาปิดภายในบริเวณที่พักคนงาน โรงอาหาร และสำนักงานโครงการ เพื่อรองรับปริมาณขยะในแต่ละวันและติดต่อให้หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เข้ามารับไปกำจัดตามวิธีที่ถูกต้อง
- เทพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบและเชื่อมต่อกับบ่อดักไขมันในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน ตลอดจนสารอันตรายอื่นๆ เพื่อรวบรวมสิ่งรั่วไหลสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของที่พักคนงาน



โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- พบขอบเขตของแนวคันกั้นน้ำโบราณอยู่ชิดกับแนวเส้นทางโครงการที่มีการสร้างรั้วมหาวิทยาลัยขยับลงไป จึงต้องมีการปรับปรุงแบบการก่อสร้างเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับแนวคันกั้นน้ำโบราณ

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ต้องไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณดังกล่าวตลอดแนวเป็นระยะ 480 เมตร เพื่อให้แนวคันดินโบราณคงสภาพเดิมให้มากที่สุด
- กำหนดให้สำรวจโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และศาสนสถานในแนวเส้นทางโครงการ โดยมีนักโบราณคดีประจำอยู่ในขั้นตอนต่างๆ และให้เจ้าหน้าที่กรมศิลปากรสามารถเข้าตรวจสอบได้ตลอดเวลา



สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง ก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงามเป็นช่วงเวลาสั้นๆ และเกิดผลกระทบในบางช่วงของเส้นทางโครงการ

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- รับนำเศษกิ่งไม้หรือเศษวัสดุที่เกิดจากการรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง การแผ้วถางปรับพื้นที่ การขุดเจาะดิน การถมดิน รวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง ออกจากพื้นที่ก่อสร้างทันทีเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ
- ให้โครงการออกแบบของค้ำประกอบของโครงการที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมปัจจุบันและไม่ส่งผลกระทบต่อสุนทรียภาพ ทัศนียภาพ และการท่องเที่ยว

การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้จัดให้ภาคประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ร่วมปรึกษาหารือและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงาน เพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากการ ดำเนินโครงการ

นอกจากนี้ ยังมี การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาผ่านช่องทางต่างๆ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุทัศน์ ไลน์ เฟซบุ๊ก และเว็บไซต์โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้สนใจเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ และนำมาพัฒนาโครงการ ให้ตอบโจทย์ความต้องการของพื้นที่อย่างแท้จริง

แนวทางการดำเนินงาน

1

การประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายและประชาชนได้รับทราบ

2

การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ เช่น ผู้บริหารหน่วยงานราชการ และผู้บริหารที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

3

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา และแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ วันที่ 16 พฤษภาคม 2568

4

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ วันที่ 23 - 25 กรกฎาคม 2568

5

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม) วันที่ 4 - 5 กันยายน 2568

6

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอสรุปผลการพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม เพื่อนำไปออกแบบรายละเอียด วันที่ 21 พฤศจิกายน 2568

7

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอรายละเอียดรูปแบบของโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม วันที่ 19 - 22 พฤษภาคม 2569

8

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาของโครงการ ในด้านต่างๆ พร้อมรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงผลการศึกษาให้สมบูรณ์

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม) วันที่ 4 - 5 กันยายน 2568 จำนวน 2 เวที พร้อมทั้ง จัดให้มีการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 221 คน

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) วันที่ 21 พฤศจิกายน 2568 พร้อมทั้งการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 301 คน



ติดต่อสอบถามข้อมูล

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034
Email : surveydesign.doh@gmail.com

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น
แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ
กรุงเทพมหานคร 10800
โทรศัพท์ : 0 2975 9300



บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรีคเจอร์
เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
51/25 ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว
เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ : 0 2103 4175



บริษัท อีพีอาร์ทีเอส
คอนซัลแตนท์ จำกัด
พรีมียมเพลส 315/7 10
ถนนสุขุมวิท แขวงลาดพร้าว
เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0 2156 9955



บริษัท พี ดี ดี คอนซัลแตนท์ จำกัด
16, 18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงดินนายาว
เขตดินนายาว กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0 2510 8278, 0 2948 6014-5
โทรสาร : 0 2948 6013



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิตี้ จำกัด
428/139-140 เดอะริจินท์ สตรีค ลอนดอน
ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน
เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510
โทรศัพท์ : 0 2180 0744



www.na121คอนเท็ก-เหมืองทอง.com



ID Line Official : @283ehxd



Facebook : โครงการเทโรรางร na.121
คอนเท็ก-เหมืองทอง

