

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาการจราจร



กรมทางหลวง

บน**ทางหลวงหมายเลข 121** **ตอน ดอนแก้ว - แม่เมืองกุม**



มุ่งพัฒนาและดูแล
บริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง
ที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย
ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม

ความเป็นมาของโครงการ

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

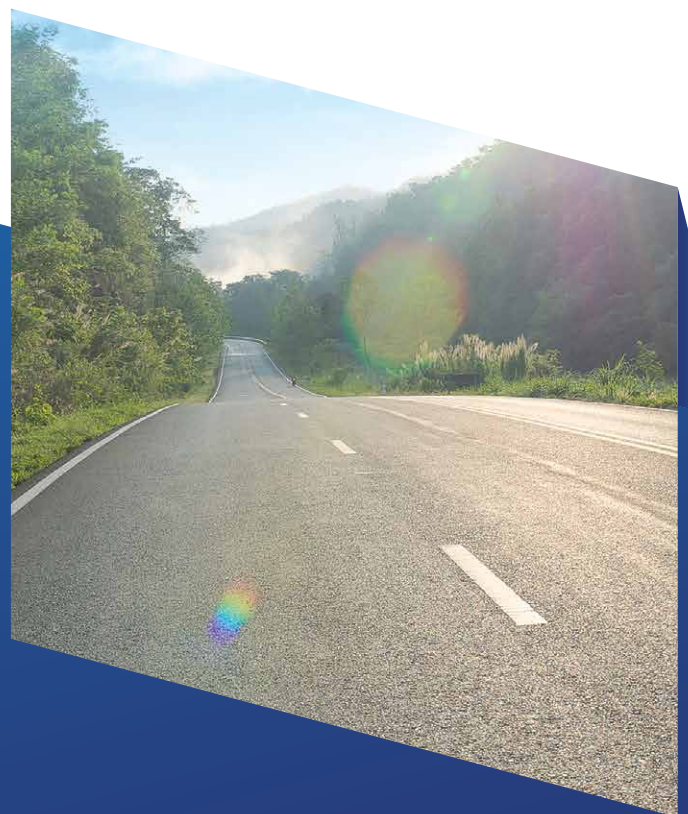
เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนสายทางดังกล่าวและโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง **กรมทางหลวง** จึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย **บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ล เอนิเนียร์ส จำกัด บริษัท อินฟราทราเนส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด** ให้ดำเนินงานโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - แม่เมืองหลวง รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงการ ตลอดจนรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ จ.เชียงใหม่ ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1 เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - แม่เมืองหลวง 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 และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการรวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1 เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - แม่เมืองหลวง ลดปัญหาการจราจรติดขัด รองรับปริมาณจราจรในอนาคต ทำให้ผู้ใช้ทางสัญจรได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว
- 2 เพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคม การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- 3 เพื่อส่งเสริมและกระตุ้นเศรษฐกิจ สร้างงาน สร้างรายได้ในพื้นที่โครงการและภูมิภาค



พื้นที่ศึกษาโครงการ

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



๕ แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบของโครงการ

แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุมชนหนาแน่นของจังหวัดเชียงใหม่ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นถึงจุดสิ้นสุดโครงการมีทางแยก สัญญาณไฟ 14 จุด โดยมี 3 คู่ทางแยก (6 จุด) ที่อยู่ห่างกันเพียง 500-550 เมตร ซึ่งอาจต้องพิจารณาปิดหรือปรับปรุงบางจุด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร

ทั้งนี้ เนื่องจากพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่นและมีแนวคลองชลประทานที่มีความสำคัญมากต่อพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ขนานกับแนวเส้นทางตลอดทั้งแนว ดังนั้น ในการพิจารณาออกแบบปรับปรุงทางแยกจะต้องพิจารณาให้มีผลกระทบ ด้านการโยกย้ายเวนคืนและผลกระทบต่อคลองชลประทานน้อยที่สุด อีกทั้งแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนวงแหวนรอบเมือง ฟังตะวันตกซึ่งกั้นระหว่างพื้นที่ตัวเมืองเชียงใหม่กับดอยสุเทพ ซึ่งเป็นภูเขาที่มีความสำคัญทั้งในด้านความเชื่อ และประวัติศาสตร์ของจังหวัดเชียงใหม่ ดังนั้น ในการกำหนดรูปแบบจะหลีกเลี่ยงรูปแบบที่มีการบดบังทัศนียภาพ ของดอยสุเทพให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบด้านจิตใจของประชาชนในพื้นที่โครงการ โดยแบ่งการพิจารณารูปแบบ การปรับปรุงทางแยกออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่

ช่วงที่ 1 กม.32+900 - กม.39+200 (จากแยกดอนแก้ว ถึงแยกศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ)

ช่วงที่ 2 กม.39+200 - กม.51+019 (จากแยกช่างเคี่ยน-เจ็ดยอด ถึงแยกต้นแก้ว)

1 รูปแบบการปรับปรุงทางแยก ช่วงที่ 1 กม.32+900 - กม.39+200

กรณีที่ 1

การปรับปรุงทางแยกที่เมื่อวิเคราะห์ผลด้านจราจรแล้วพบว่า ไม่มีความจำเป็นต้องพัฒนาเป็นทางแยกต่างระดับ (Grade Separate Intersection) อาจพิจารณาออกแบบขยายช่องจราจร ปรับปรุงทางแยก และปรับปรุงสัญญาณไฟ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของทางแยกให้ สอดคล้องกับผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต

กรณีที่ 2

หากจำเป็นต้องออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับ (Grade Separate Intersection) อาจพิจารณาออกแบบเป็นทางลอด (Underpass) เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ โดยเป็นทางลอดขนานคลอง ชลประทานหรือทางลอดบนทางสายรอง เพื่อให้ปริมาณจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 สามารถเดินทางได้อย่างต่อเนื่อง ทิศทางอื่น เป็นทางแยกสัญญาณไฟ



ช่วงบริเวณ กม.32+900-กม.39+200 แนวเส้นทางโครงการมีคลองชลประทานขนานอยู่ด้านขวาทางของถนน เพื่อไม่ให้กระทบกับคลองและการใช้งานถนนท้องถิ่นในปัจจุบัน อาจพิจารณาเวนคืนพื้นที่ด้านซ้ายทางของทางหลวงหมายเลข 121 เพื่อออกแบบทางลอด (Underpass) ตามแนวถนนเดิม รวมถึงทางคู่ขนาน

2 รูปแบบการปรับปรุงทางแยก ช่วงที่ 2 กม.39+200 - กม.51+019

ช่วงบริเวณ กม.39+200 - กม.51+019 จากแยกข้างเคียน-เจ็ดยอดถึงแยกต้นเกว็น ออกแบบให้การจราจรแยกทิศทางวิ่งขนานสองฝั่งของคลองชลประทาน ซึ่งฝั่งขวาทางมีพื้นที่แคบกว่าฝั่งซ้าย การออกแบบทางลอดแบบเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะบริเวณแยกถนนห้วยแก้วและถนนสุเทพ อาจส่งผลกระทบต่อภาระเวนคืนพื้นที่ โดยเฉพาะช่วงบริเวณแยกจุดตัดถนนห้วยแก้ว - จุดตัดถนนสุเทพ 2 ข้างทางเป็นพื้นที่ชุมชน โรงแรม ตลาด และอาคารพาณิชย์ ดังนั้น บริเวณนี้จึงจำเป็นต้องคัดเลือกรูปแบบทางแยกที่เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ให้มากที่สุด

รูปแบบทางเลือกเบื้องต้นมี 4 รูปแบบ ดังนี้

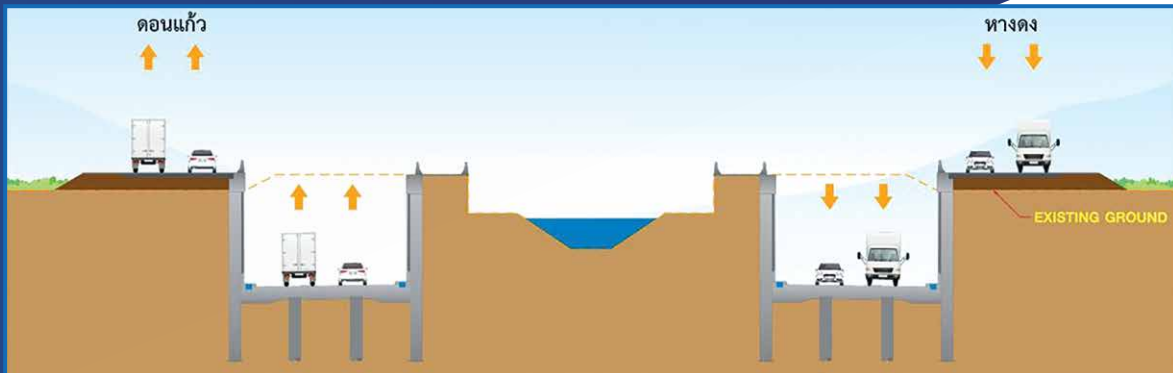
รูปแบบที่ 1 ทางลอดขนาน 2 ฝั่งของคลองชลประทาน ออกแบบให้ทางหลวงหมายเลข 121 เป็นทางลอด 2 ฝั่งกับด้วยแนวคลองชลประทานเดิม ทิศทางละ 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง บริเวณจุดตัดด้านบนทางลอดออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟ รูปแบบนี้มีความสะดวกต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด แต่อาจมีการเวนคืนพื้นที่ 2 ข้างของทางหลวงหมายเลข 121 ซึ่งเป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่น

ข้อดี

- รูปแบบไม่ซับซ้อน ไม่สร้างความสับสนต่อผู้ใช้ทาง
- มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางสูง

ข้อด้อย

- มีค่าก่อสร้างมากกว่ารูปแบบที่ 2 เนื่องจากต้องก่อสร้างผนังทางลอดทั้ง 4 ด้าน
- เวนคืนพื้นที่มากกว่ารูปแบบที่ 2 โดยเวนคืนทั้ง 2 ฝั่งของทางหลวงหมายเลข 121



รูปแบบที่ 1 ทางลอดขนาน 2 ฝั่งของคลองชลประทาน

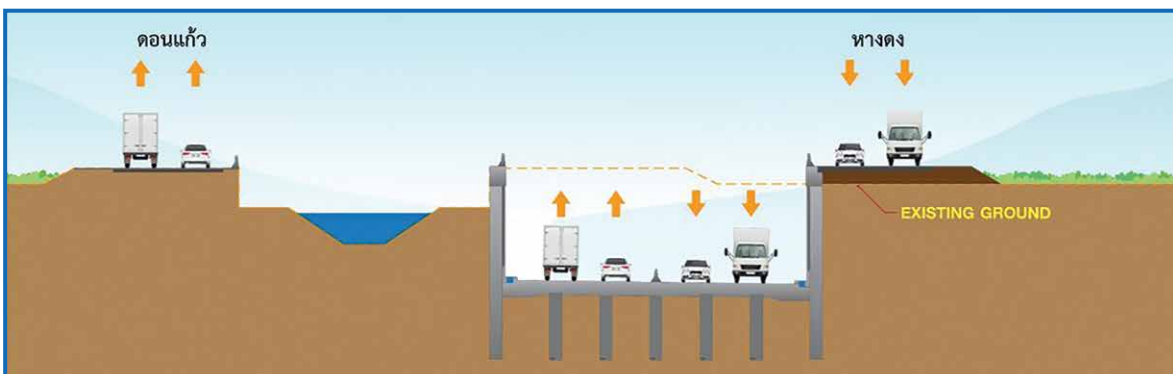
รูปแบบที่ 2 ทางลอดขนานคลองชลประทานฝั่งใดฝั่งหนึ่ง ออกแบบให้ทางหลวงหมายเลข 121 เป็นทางลอดขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพง (Barrier Median) โดยพิจารณาจากฝั่งที่มีผลกระทบน้อยกว่าบริเวณจุดตัดด้านบนทางลอดออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟ รูปแบบนี้จะมีผลกระทบต่อคลองชลประทานมากกว่ารูปแบบที่ 1 เนื่องจากผู้ใช้ทางที่อยู่คนละฝั่งของทางลอดจะต้องข้ามคลองชลประทานเพื่อเข้าใช้ทางลอดขนาด 3-4 ช่องจราจร

ข้อดี

- ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาน้อย
- เวนคืนพื้นที่ฝั่งเดียว

ข้อด้อย

- ความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางลดลง เนื่องจากต้องปรับทางหลักให้เลี้ยวเป็นโค้งกลับทิศมาอยู่ด้านเดียวกัน



รูปแบบที่ 2 ทางลอดขนานคลองชลประทานฝั่งใดฝั่งหนึ่ง

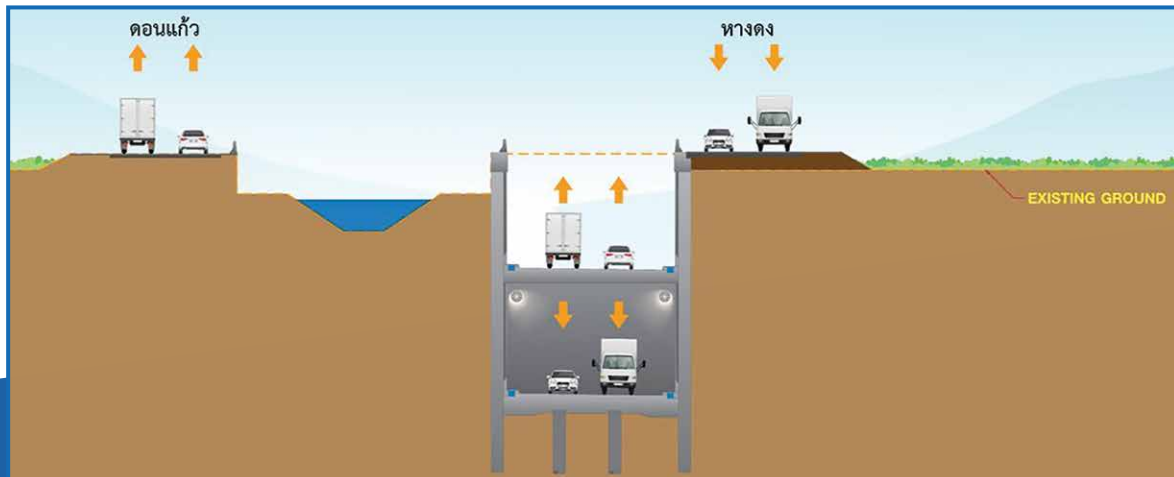
รูปแบบที่ 3 ทางลอด 2 ชั้น โดยพิจารณาจากฝั่งที่มีผลกระทบน้อยกว่า ออกแบบให้ทางหลวงหมายเลข 121 เป็นทางลอด 2 ชั้น ขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง แยกทิศทางไป-กลับ บริเวณจุดตัดด้านบนทางลอดออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟ รูปแบบนี้จะมีผลกระทบต่อการเวนคืนน้อยที่สุด แต่มีค่าก่อสร้างสูงที่สุด

ข้อดี

- มีผลกระทบด้านการเวนคืนน้อยที่สุด

ข้อด้อย

- มีค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาสูงที่สุด
- ทางลอดมีความยาวมาก เนื่องจากมีระยะทางขึ้น-ลงที่ยาวกว่ารูปแบบอื่น



รูปแบบที่ 3 ทางลอด 2 ชั้น

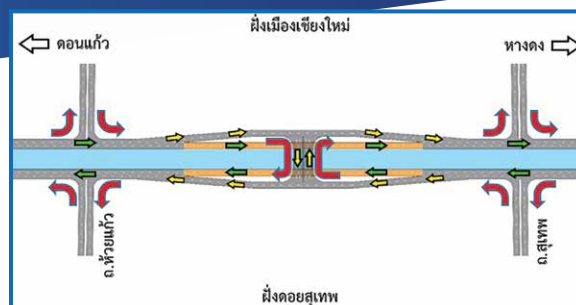
รูปแบบที่ 4 เปิดจุดกลับรถบนทางลอดใหม่เพื่อใช้แทนทิศทางเลี้ยวขวา โดยปิดทิศทางตรงและเลี้ยวขวาบริเวณทางแยก บังคับเลี้ยวซ้าย เพื่อให้ใช้จุดกลับรถบนทางลอดในจุดที่กำหนด เพื่อลดผลกระทบด้านการเวนคืนบริเวณทางแยก ซึ่งมีความหนาแน่นมาก โดยเป็นทางลอดในทิศทางของทางหลวงหมายเลข 121 รูปแบบทางลอด 2 ฝั่ง กั้นด้วยแนวคลองชลประทานเดิม ทิศทางละ 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง แต่จะต้องมีการสร้างทางลอด 3 จุด เพื่อจัดการทางแยก ถนนห้วยแก้ว และถนนสุเทพ

ข้อดี

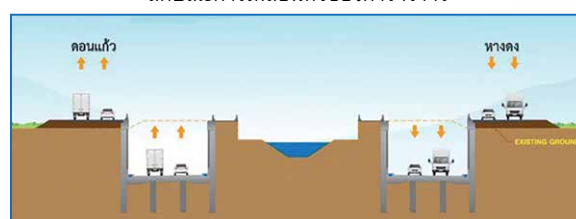
- ลดผลกระทบต่อการเวนคืนบริเวณชุมชนหนาแน่น
- รถทุกคันสามารถเคลื่อนตัวได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่ต้องติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

ข้อด้อย

- เวนคืนพื้นที่มากที่สุด เนื่องจากต้องก่อสร้างทางลอดเพิ่มมากกว่ารูปแบบอื่น
- มีการตัดกระแสจราจร (weaving) มากกว่ารูปแบบอื่น



ลักษณะการเคลื่อนตัวของการจราจร



รูปแบบทางลอดขนาน 2 ฝั่งของคลองชลประทาน

รูปแบบที่ 4 เปิดจุดกลับรถบนทางลอดใหม่เพื่อใช้แทนทิศทางเลี้ยวขวา

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบช่วง แยกจุดตัดถนนห้วยแก้ว - จุดตัดถนนสุเทพ 2

ช่วงบริเวณแยกจุดตัดถนนห้วยแก้ว - จุดตัดถนนสุเทพ 2 จะดำเนินการพิจารณารูปแบบตลอดทั้งช่วงเป็นพื้นที่เดียวกัน และเปรียบเทียบโดยการให้คะแนนตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ได้รูปแบบที่มีความเหมาะสม



ด้านวิศวกรรมและจราจร

35 คะแนน



ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

30 คะแนน



ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

35 คะแนน

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการศึกษาให้สอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาคือ 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต** รวมทั้งสิ้น 29 ปัจจัย สำหรับปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่มีผลกระทบจะนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม 29 ปัจจัย



ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

- ✓ ภูมิทัศน์ฐาน
- ✓ ทรัพยากรดิน
- ✓ ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย
- ✓ น้ำผิวดิน
- ✓ น้ำใต้ดิน
- ✓ น้ำทะเล
- ✓ อากาศและบรรยากาศ
- ✓ เสียง
- ✓ ความสั่นสะเทือน



ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

- ✓ นิเวศวิทยาทางบก
 - สัตว์ในระบบนิเวศ
 - พืชในระบบนิเวศ
- ✓ นิเวศวิทยาทางน้ำ



คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- ✓ น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
- ✓ การคมนาคมขนส่ง
- ✓ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- ✓ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- ✓ การเกษตรกรรม
- ✓ นันทนาการ
- ✓ การใช้ดิน



คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

- ✓ เศรษฐกิจ-สังคม
- ✓ การโยกย้ายและการเวนคืน
- ✓ การสาธารณสุข
- ✓ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- ✓ การแบ่งแยก
- ✓ อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ✓ ความปลอดภัยในสังคม
- ✓ สุขภาพ
- ✓ ผู้ใช้ทาง
- ✓ โบราณสถาน โบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และมรดกทางวัฒนธรรม
- ✓ สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง ให้ความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงดำเนินการให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องร่วมปรึกษาหารือและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของโครงการ เพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ รวมถึงได้เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษา เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ ไลน์ และเว็บไซต์โครงการ เพื่อเปิดช่องทางให้ประชาชนผู้สนใจเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา และพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

แนวทางการดำเนินงาน

1

การประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายและประชาชนได้รับทราบ

การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ เช่น ผู้บริหารหน่วยงานราชการ และผู้บริหารที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

2

3

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

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

4

5

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอสรุปผลการพิจารณา รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม เพื่อนำไปออกแบบรายละเอียด

6

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอรายละเอียดรูปแบบของโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

7

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาของโครงการ ในด้านต่างๆ พร้อมรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงผลการศึกษาให้สมบูรณ์

การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษาโครงการ ดำเนินการระหว่างวันที่ 14-16 มีนาคม 2568 และระหว่างวันที่ 7-11 เมษายน 2568

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการวันที่ 16 พฤษภาคม 2568 เวลา 08.30 - 12.00 น.

ณ ห้องประชุมภูมิระพี ชั้น 2 อาคาร 3 โรงแรมเชียงใหม่ภูคำ ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ พร้อมทั้งจัดให้มีการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 133 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 คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น
แขวงวงศ์ส่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
โทรศัพท์ : 0 2975 9300



บริษัท ซีวีแอล สตรีคเจอร์ส เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
51/25 ถนนบางวงศ์ แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ : 0 2103 4175



บริษัท อินฟราทราสต์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
ฟรีเบียมเพลส 315/7 10 ถนนสุขุมวิท แขวงลาดพร้าว เขตคลองจั่น กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0 2156 9955



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



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
428/139-140 เดอะริเจนท์ สตรีค ลอนดอน ถนนพญาสุเรนทร์ แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510
โทรศัพท์ : 0 2180 0744



www.na121.com.th-เมืองกรุงเทพมหานคร



ID Line Official : @283ehxqd



Facebook : โครงการแก้ไขจราจร น.121 ถนนแก้ว-เมืองกรุงเทพมหานคร