

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร



กรมทางหลวง

บน**ทางหลวงหมายเลข 121** **ตอน ดอนแก้ว - เหมืองกุง**

☞ **ความเป็นมาของโครงการ**

กระทรวงคมนาคม มีแผนในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ จ.เชียงใหม่ ซึ่งทางหลวงหมายเลข 121 เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายที่ต้องมีการพัฒนาตามแผนดังกล่าว ในปัจจุบันบนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เหมืองกุง มีสภาพการจราจรหนาแน่นและมีจุดติดกับทางหลวงหลายสาย มีลักษณะทางแยกที่มีการควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจรทำให้การจราจรติดขัดเป็นระยะทางยาว ไม่สะดวกต่อการเดินทาง



เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนสายทางดังกล่าวและโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง **กรมทางหลวง** จึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย **บริษัท เอ็ม เอ เอ คอมพิวเตอร์ จำกัด บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรีคเจอร์ส เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด บริษัท อินฟรากรานส์ คอมพิวเตอร์ จำกัด บริษัท พี ดี เวิลด์วอยซ์ จำกัด บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด** ให้ดำเนินการโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เหมืองกุง รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงการตลอดจนรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ จ.เชียงใหม่ ทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็วและปลอดภัยมากขึ้น

☞ **วัตถุประสงค์ของโครงการ**

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

☞ **ประโยชน์ของโครงการ**



เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เหมืองกุง
ลดปัญหาการจราจรติดขัด
รองรับปริมาณจราจรในอนาคต
ทำให้ผู้ใช้ทางสัญจรได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว



เพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคม การท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า
ให้มีความสะดวกรวดเร็ว
และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



เพื่อส่งเสริมและกระตุ้นเศรษฐกิจ สร้างงาน สร้างรายได้
ในพื้นที่โครงการและภูมิภาค



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบน



กรมทางหลวง

บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เหมืองกุง

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

แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบ

แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุมชนหนาแน่นของจังหวัดเชียงใหม่ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นถึงจุดสิ้นสุดโครงการมีทางแยกสัญญาณไฟ 14 จุด โดยมี 3 คู่ทางแยก (6 จุด) ที่อยู่ห่างกันเพียง 500 - 550 เมตร ซึ่งอาจต้องพิจารณาปิดหรือปรับปรุงบางจุดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร

ทั้งนี้ เนื่องจากพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่นและมีแนวคลองชลประทานที่มีความสำคัญมากต่อพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ขนานกับแนวเส้นทางตลอดทั้งแนว ดังนั้น ในการพิจารณาออกแบบปรับปรุงทางแยกจะต้องพิจารณาให้มีผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนและผลกระทบต่อคลองชลประทานน้อยที่สุด อีกทั้งแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนวงแหวนรอบเมืองฝั่งตะวันตกซึ่งกั้นระหว่างพื้นที่ตัวเมืองเชียงใหม่กับดอยสุเทพ ซึ่งเป็นภูเขาที่มีความสำคัญทั้งในด้านความเชื่อและประวัติศาสตร์ของจังหวัดเชียงใหม่ ดังนั้น ในการกำหนดรูปแบบจะออกแบบให้มีผลกระทบต่อทัศนียภาพของดอยสุเทพให้น้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบด้านจิตใจของประชาชนในพื้นที่ รวมถึงพิจารณาผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนซึ่งมีผลต่อประชาชนในพื้นที่โดยตรงอีกด้วย

โดยในการดำเนินงานโครงการจะมีการปรับปรุงเป็น 2 ระยะ

- ระยะเร่งด่วน** จะพิจารณาปรับปรุงวงรอบสัญญาณไฟจราจรและลักษณะทางกายภาพให้เหมาะสมกับปริมาณจราจรมากขึ้น เพื่อให้สามารถระบายการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ระยะสุดท้าย** ได้มีการพิจารณารูปแบบการปรับปรุงทางแยกแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ดังนี้
 - ช่วงที่ 1** กม.32+900 - กม.39+200 (แยกเข้ากองทัพบกที่ 3 ถึงแยกศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติเชียงใหม่)
 - ช่วงที่ 2** กม.39+200 - กม.42+730 (แยกเจ็ดยอด - ข้างเคียงถึงแยกไปวัดคูมอ้งค์)
 - ช่วงที่ 3** กม.42+730 - กม.51+019 (แยกเทศบาลตำบลสุเทพถึงแยกราชพฤกษ์)



1 บริเวณแยกเข้ากองทัพบกที่ 3 ถึงแยกศูนย์ประชุมฯ (ชุมชนไม่หนาแน่น ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่หน่วยงานราชการ)

2 บริเวณแยกเจ็ดยอด - ข้างเคียงถึงแยกไปวัดคูมอ้งค์ (ชุมชนหนาแน่น มีการจราจรติดขัด)

3 บริเวณแยกเทศบาลตำบลสุเทพถึงแยกราชพฤกษ์ (ชุมชนไม่หนาแน่น ส่วนใหญ่พื้นที่โล่ง)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

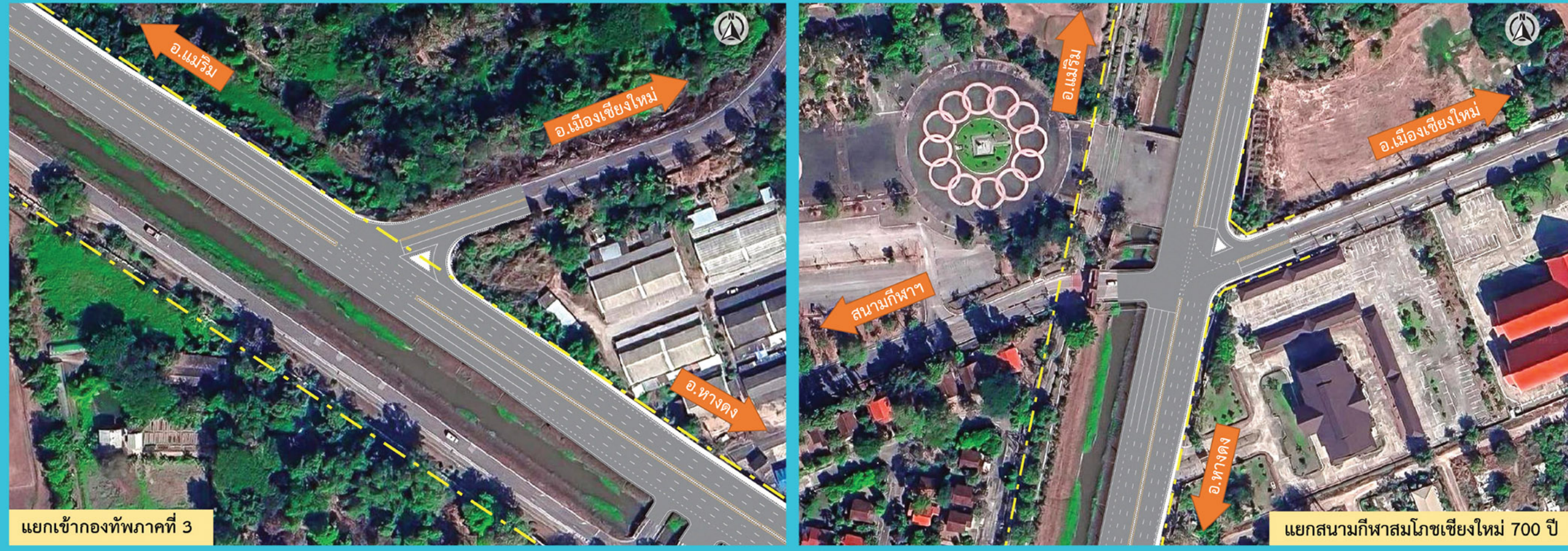


กรมทางหลวง

บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เหมืองกุง

แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบ

1 รูปแบบการปรับปรุงทางแยก ช่วงที่ 1 กม.32+900 - กม.39+200 (แยกจากกองทัพภาคที่ 3 ถึงแยกศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติเชียงใหม่)
พิจารณาออกแบบปรับปรุงทางแยกโดยเพิ่มช่องจราจร สำหรับรถเลี้ยวซ้ายบริเวณทางแยกให้อยู่ในเขตทางเดิม รวมถึงปรับปรุงวงรอบสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร



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

2 รูปแบบการปรับปรุงทางแยก ช่วงที่ 2 กม.39+200 - กม.42+730 (แยกเจ็ดยอด - ช่วงเทียบถึงแยกไปวัดอุโมงค์)
รูปแบบโครงการจะแยกทิศทางจราจรขนานสองฝั่งของคลองชลประทาน โดยพื้นที่ฝั่งทิศตะวันตกของคลองชลประทานแคบกว่าฝั่งทิศตะวันออก การออกแบบทางข้ามหรือลอดจะมีผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนพื้นที่ด้านข้างบริเวณทางแยกของทางหลวงหมายเลข 121 โดยเฉพาะช่วงบริเวณแยกจุดตัดถนนห้วยแก้ว - จุดตัดถนนสุเทพ สองข้างทางเป็นพื้นที่ชุมชน โรงเรียน ตลาด และอาคารพาณิชย์ การออกแบบเป็นทางข้ามหรือทางลอดเต็มรูปแบบจะมีผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนมาก ดังนั้น ในบริเวณนี้จึงจำเป็นต้องมีการคัดเลือกรูปแบบทางแยกที่เหมาะสม

รูปแบบทางเลือกเบื้องต้นมี 6 รูปแบบ ดังนี้

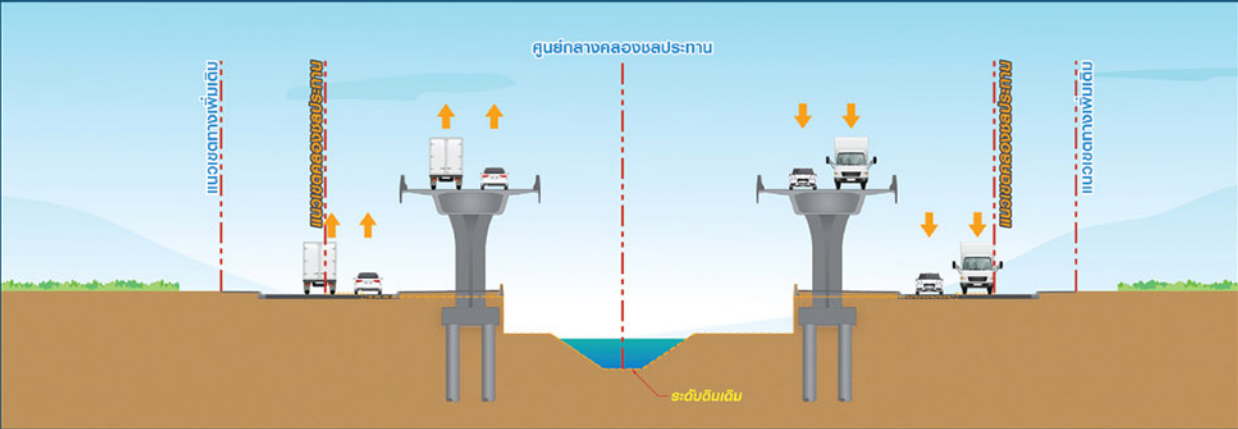
รูปแบบที่ 1 สะพานข้ามแยกขนานคลองชลประทาน ออกแบบให้ทางหลวงหมายเลข 121 เป็นสะพานสองฝั่ง ขนานแนวคลองชลประทานเดิม ทิศทางละ 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง ทิศทางอื่นออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร รูปแบบนี้มีความสะดวกต่อผู้ใช้ทางมาก แต่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพบริเวณทางแยก

ข้อดี

- มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางสูง
- การจัดการด้านระบายน้ำง่ายกว่ารูปแบบทางลอด
- มีผลกระทบต่อคลองชลประทานน้อย

ข้อด้อย

- การจัดการจราจรทำได้ยาก
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพบริเวณทางแยก



รูปแบบที่ 1 สะพานข้ามแยกขนานคลองชลประทาน

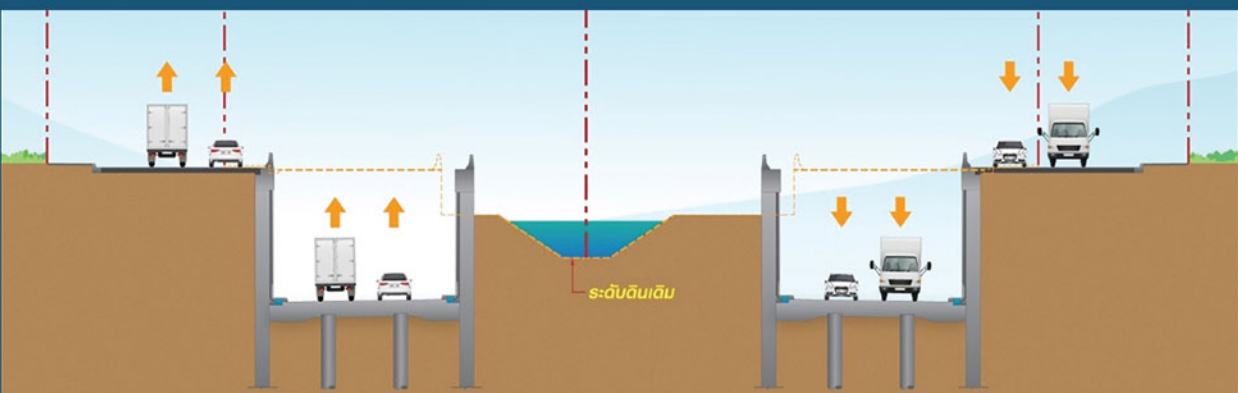
รูปแบบที่ 2 ทางลอดขนานสองฝั่งของคลองชลประทาน ออกแบบให้ทางหลวงหมายเลข 121 เป็นทางลอดสองฝั่งกันด้วยแนวคลองชลประทานเดิม ทิศทางละ 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง ทิศทางอื่นออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร รูปแบบนี้มีความสะดวกต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด แต่อาจมีการเวนคืนพื้นที่สองข้างของทางหลวงหมายเลข 121 ซึ่งเป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่น

ข้อดี

- มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางสูง
- มีผลกระทบต่อคลองชลประทานน้อย
- ไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ

ข้อด้อย

- มีค่าก่อสร้างมาก เนื่องจากต้องก่อสร้างผนังทางลอดทั้ง 4 ด้าน
- ใช้พื้นที่เวนคืนบริเวณทางแยกมาก
- ใช้เวลาในการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบทางลอดฝั่งเดียว
- การระบายน้ำในฝั่งตะวันตกที่รับน้ำจากตอยสุเทพทำได้ยาก



รูปแบบที่ 2 ทางลอดขนานสองฝั่งของคลองชลประทาน

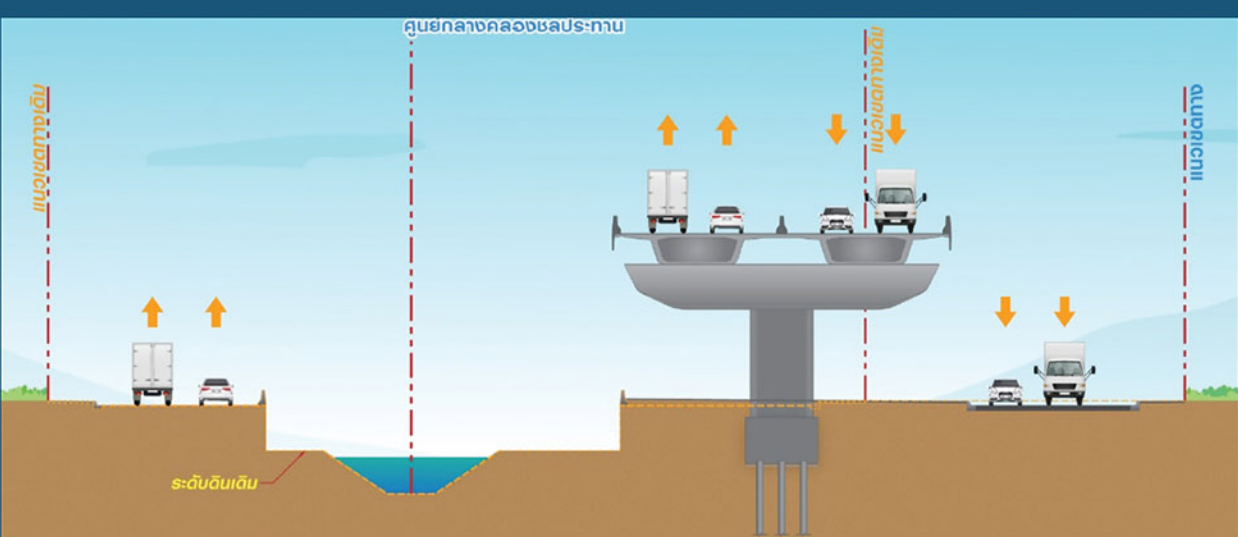
รูปแบบที่ 3 สะพานข้ามแยกด้านทิศตะวันออกของคลองชลประทาน ออกแบบให้ทางหลวงหมายเลข 121 เป็นสะพานข้ามแยกขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกึ่งแบ่ง (Barrier Median) โดยพิจารณาแนวสะพานด้านทิศตะวันออกของคลองชลประทานที่มีผลกระทบน้อยกว่า ทิศทางอื่นออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร รูปแบบนี้จะมีผลกระทบต่อคลองชลประทานจากการก่อสร้างสะพานข้ามคลอง เพื่อให้ผู้ใช้ทางฝั่งทิศตะวันตกเข้าใช้สะพานข้ามแยก

ข้อดี

- ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาต่ำ
- เวนคืนพื้นที่ฝั่งเดียว
- จัดการจราจรระหว่างก่อสร้างได้ง่าย
- การจัดการด้านระบายน้ำง่ายกว่ารูปแบบทางลอด

ข้อด้อย

- ความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางลดลง เนื่องจากต้องปรับทางหลักให้เลี้ยวเป็นโค้งกลับทิศมาอยู่ด้านเดียวกัน
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพบริเวณทางแยก
- มีผลกระทบต่อคลองชลประทานจากการสร้างสะพานเพื่อข้ามฝั่ง



รูปแบบที่ 3 สะพานข้ามแยกด้านทิศตะวันออกของคลองชลประทาน

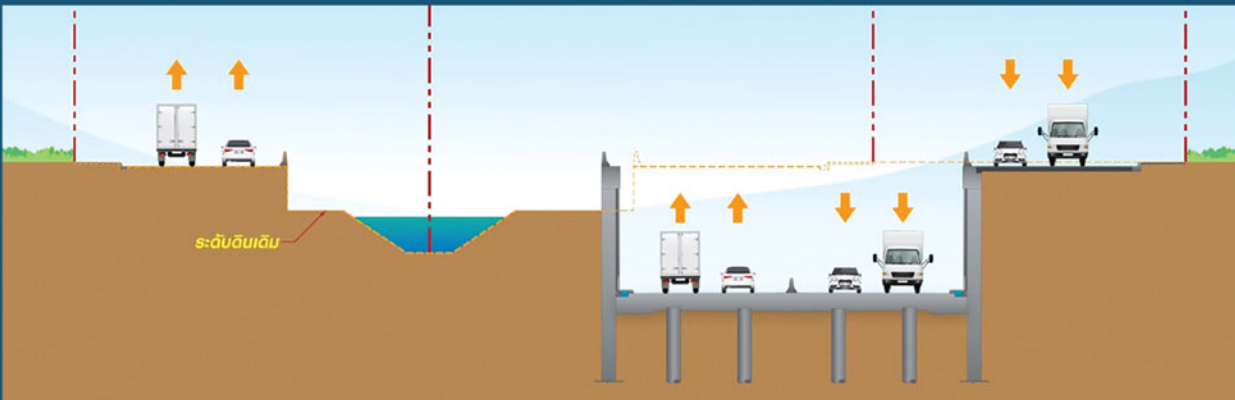
รูปแบบที่ 4 ทางลอดด้านทิศตะวันออกของคลองชลประทาน ออกแบบให้ทางหลวงหมายเลข 121 เป็นทางลอดขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกึ่งแบ่ง (Barrier Median) โดยพิจารณาแนวทางลอดด้านทิศตะวันออกของคลองชลประทานที่มีผลกระทบน้อยกว่า ทิศทางอื่นออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร รูปแบบนี้จะมีผลกระทบต่อคลองชลประทานจากการสร้างสะพานข้ามคลอง เพื่อให้ผู้ใช้ทางฝั่งทิศตะวันตกเข้าใช้ทางลอด

ข้อดี

- เวนคืนพื้นที่ฝั่งเดียว
- จัดการจราจรระหว่างก่อสร้างได้ง่าย
- ไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ

ข้อด้อย

- ความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางลดลง เนื่องจากต้องปรับทางหลักให้เลี้ยวเป็นโค้งกลับทิศมาอยู่ด้านเดียวกัน
- ค่าก่อสร้างสูงกว่ารูปแบบสะพาน
- ใช้เวลาในการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบสะพาน
- มีผลกระทบต่อคลองชลประทานจากการสร้างสะพานเพื่อข้ามฝั่ง



รูปแบบที่ 4 ทางลอดด้านทิศตะวันออกของคลองชลประทาน

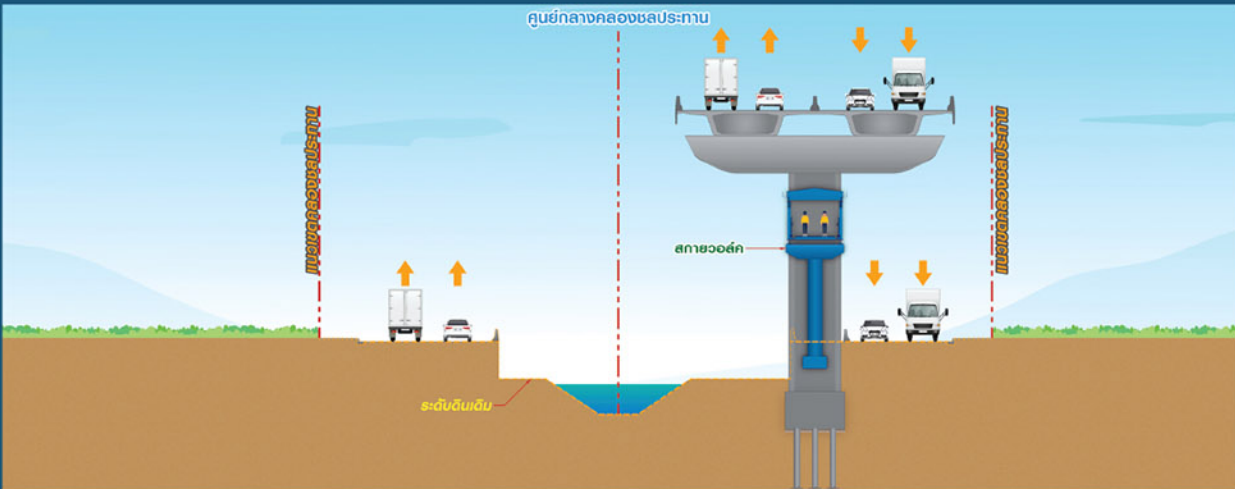
รูปแบบที่ 5 สะพานยกระดับ ออกแบบให้ทางหลวงหมายเลข 121 เป็นทางยกระดับขั้วยาวข้ามจุดตัดถนนเจ็ดยอด - ช่วงเทียบถึงแยกสุเทพ แล้วจึงยกระดับลง รูปแบบเป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง และเพิ่มทางขึ้น - ลงบริเวณแยกถนนสุเทพ ส่วนทิศทางอื่นออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร รูปแบบนี้จะมีผลกระทบต่อการเวนคืนน้อยแต่มีค่าก่อสร้างสูงเนื่องจากเป็นสะพานยกระดับยาว

ข้อดี

- เวนคืนพื้นที่น้อยเฉพาะช่วงบริเวณคอสะพาน
- จัดการจราจรระหว่างก่อสร้างได้ง่าย
- การจัดการด้านระบายน้ำง่ายกว่ารูปแบบทางลอด
- แยกปริมาณจราจรที่ต้องการวิ่งผ่านเมืองออกจากการเดินทางในเขตเมือง

ข้อด้อย

- ความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางลดลง เนื่องจากต้องปรับทางหลักให้เลี้ยวเป็นโค้งกลับทิศมาอยู่ด้านเดียวกัน
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพตลอดช่วงความยาวสะพาน
- มีผลกระทบต่อคลองชลประทานจากการสร้างสะพานเพื่อข้ามฝั่ง



รูปแบบที่ 5 สะพานยกระดับ

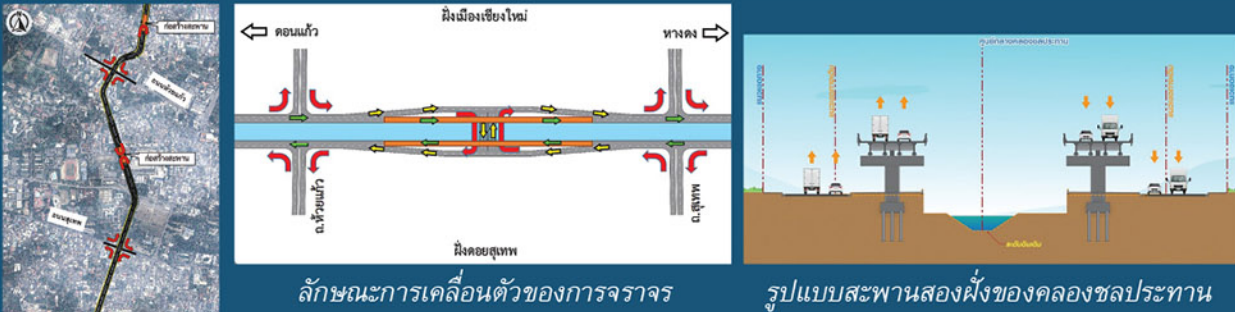
รูปแบบที่ 6 เปิดจุดกลับรถใหม่เพื่อใช้แทนทิศทางเลี้ยวขวา โดยปิดทิศทางตรงและเลี้ยวขวาบริเวณทางแยก บังคับเลี้ยวซ้ายเพื่อให้ใช้จุดกลับรถได้สะพานในจุดที่กำหนดใหม่ เพื่อลดผลกระทบด้านการเวนคืนบริเวณทางแยกซึ่งมีความหนาแน่นมาก โดยเป็นสะพานในทิศทางของทางหลวงหมายเลข 121 แยกเป็นสองฝั่งกันด้วยแนวคลองชลประทานเดิม ทิศทางละ 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง แต่จะต้องมีการสร้างจุดกลับรถ 3 จุดเพื่อจัดการทางแยกถนนห้วยแก้ว และถนนสุเทพ

ข้อดี

- ลดผลกระทบต่อการเวนคืนบริเวณชุมชนหนาแน่น
- รถทุกคันสามารถเคลื่อนตัวได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่ต้องติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

ข้อด้อย

- เวนคืนพื้นที่มาก
- มีการตัดกระแสนจราจร (weaving) มากกว่ารูปแบบอื่น
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพบริเวณจุดกลับรถ



รูปแบบที่ 6 เปิดจุดกลับรถใหม่เพื่อใช้แทนทิศทางเลี้ยวขวา

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร



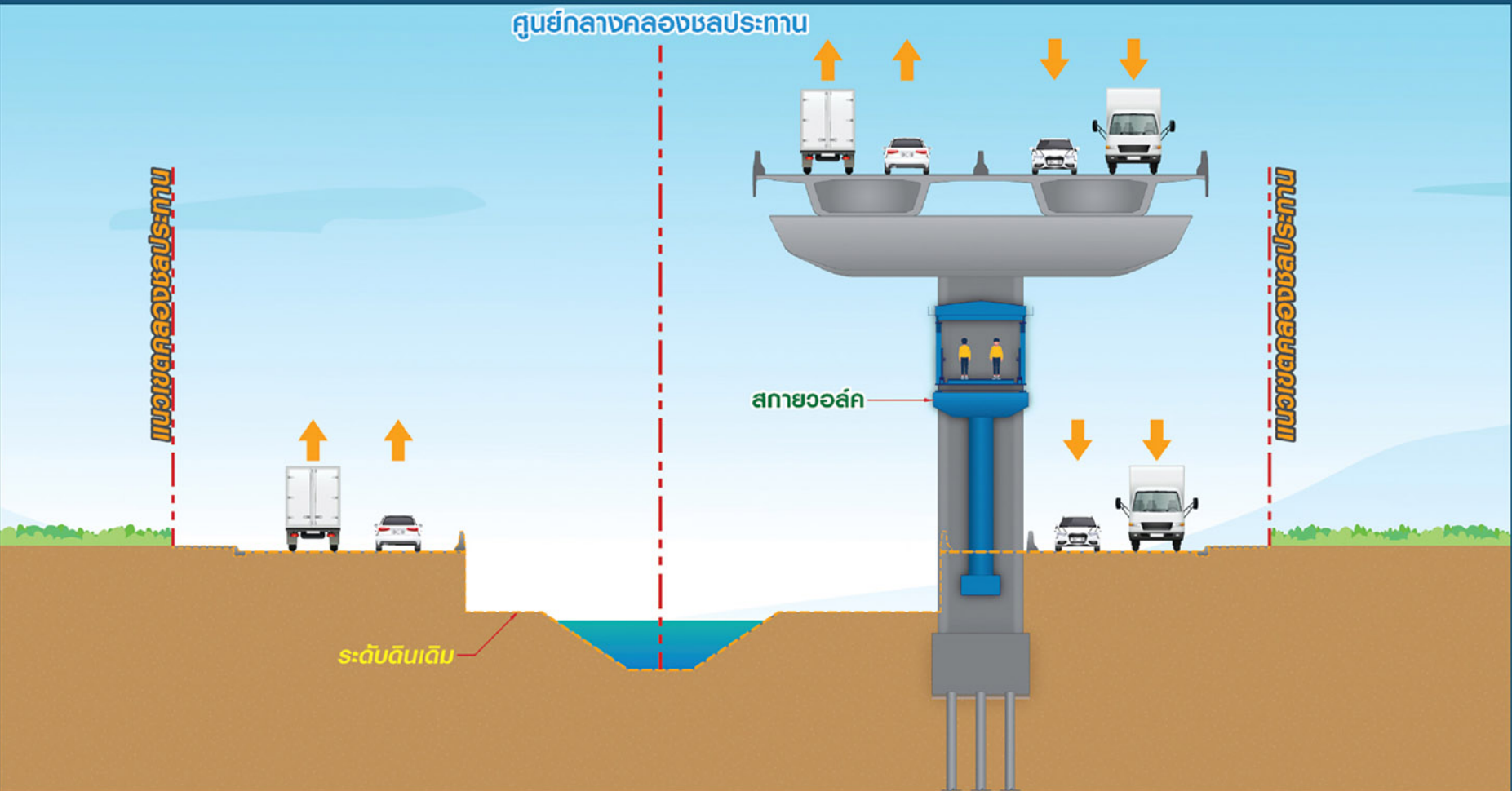
กรมทางหลวง

บน**ทางหลวงหมายเลข 121**
ตอน ตอนแก้ว - เขมืองกุง

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกช่วงที่ 2
กม.39+200 - กม.42+730
(แยกเจ็ดยอด - ช่างเคียนถึงแยกไปวัดคูโม่)

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3	รูปแบบที่ 4	รูปแบบที่ 5	รูปแบบที่ 6
ด้านวิศวกรรมและจราจร	24.64	22.83	25.24	20.19	28.94	26.52
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	13.04	7.81	12.96	7.99	23.00	19.44
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	22.10	23.10	23.80	23.80	28.30	26.40
รวมคะแนน	59.78	53.74	62.00	51.98	80.24	72.36

จากการพิจารณาเปรียบเทียบ สรุปผลได้ว่า **รูปแบบที่ 5** มีคะแนนมากที่สุด เท่ากับ **80.24 คะแนน** จึงมีความเหมาะสมที่จะใช้ในการออกแบบต่อไป เนื่องจากเป็นสะพานยกระดับยาวข้ามจุดตัดถนนเจ็ดยอด - ช่างเคียน จนถึงแยกสุเทพ ขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทางแบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกึ่งแบ่ง (Barrier Median) เพิ่มทางขึ้น - ลง บริเวณแยกถนนสุเทพ ทิศทางอื่นออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร



ตัวอย่างสะพานยกระดับ



3 รูปแบบการปรับปรุงทางแยก ช่วงที่ 3 กม.42+730 - กม.51+019 (แยกเทศบาลตำบลสุเทพถึงแยกราชพฤกษ์)
พิจารณาออกแบบปรับปรุงทางแยกโดยเพิ่มช่องจราจร สำหรับรถเลี้ยวซ้ายบริเวณทางแยกให้อยู่ในเขตทางเดิม รวมถึงปรับปรุงวงรอบสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร



รูปแบบการปรับปรุงทางแยก ช่วงที่ 3 กม.42+730 - กม.51+019

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร



กรมทางหลวง

บน**ทางหลวงหมายเลข 121** **ตอน ดอนแก้ว – เหมืองกุง**

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการศึกษาให้สอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

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

ผลจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) พบว่า มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมโครงการอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งจะนำไปศึกษาในชั้นรายละเอียด (EIA) จำนวน **21 ปัจจัย**

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม 21 ปัจจัย



ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

- ✓ ทรัพยากรดิน
- ✓ ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
- ✓ น้ำผิวดิน
- ✓ อากาศและบรรยากาศ
- ✓ เสียง
- ✓ ความสั่นสะเทือน



ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

- ✓ นิเวศวิทยาทางบก
 - สัตว์ในระบบนิเวศ
 - พืชในระบบนิเวศ
- ✓ นิเวศวิทยาทางน้ำ



คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- ✓ การคมนาคมขนส่ง
- ✓ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- ✓ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- ✓ นันทนาการ



คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

- ✓ เศรษฐกิจ-สังคม
- ✓ การโยกย้ายและการเวนคืน
- ✓ การสาธารณสุข
- ✓ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- ✓ อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ✓ สุขภาพ
- ✓ ผู้ใช้ทาง
- ✓ โบราณสถาน โบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์และมรดกทางวัฒนธรรม
- ✓ สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร



กรมทางหลวง

บน **ทางหลวงหมายเลข 121** **ตอน ดอนแก้ว - เขมืองกุง**

การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง ให้ความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงดำเนินการให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องร่วมปรึกษาหารือและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของโครงการ เพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ รวมถึงได้เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษา เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวิดิทัศน์ ไลน์ เฟซบุ๊ก และเว็บไซต์โครงการ เพื่อเปิดช่องทางให้ประชาชนผู้สนใจเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษและพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

แนวทางการดำเนินงาน

1

การประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ
ให้กับกลุ่มเป้าหมายและประชาชนได้รับทราบ

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 5 กันยายน 2568

6

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

7

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอ
รายละเอียดรูปแบบของโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

8

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาของโครงการ
ในด้านต่างๆ พร้อมรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงผลการศึกษาให้สมบูรณ์



www.na121ดอนแก้ว-เขมืองกุง.com



ID Line Official : @283ehxqd



Facebook : โครงการแก้ไขจราจร na.121
ดอนแก้ว-เขมืองกุง