

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหการจราจร



กรมทางหลวง

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



มุ่งพัฒนาและดูแล
บริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง
ที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย
ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม

ความเป็นมาของโครงการ

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

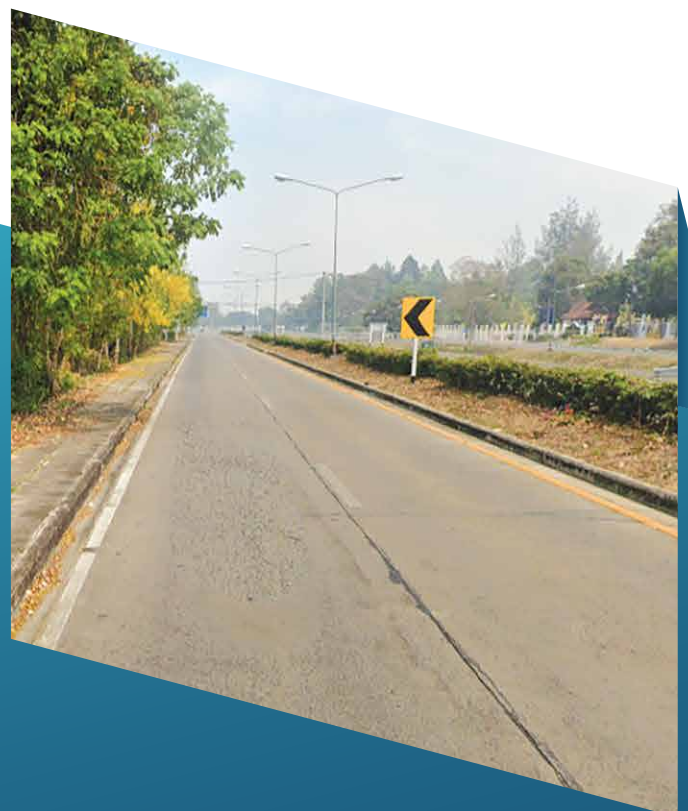
เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 121 จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนสายทางดังกล่าวและโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง **กรมทางหลวง** จึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด บริษัท อินฟราทราเนอส์ 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 และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

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



พื้นที่ศึกษาโครงการ

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



๔ แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบของโครงการ

แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุมชนหนาแน่นของจังหวัดเชียงใหม่ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นถึงจุดสิ้นสุดโครงการมี **ทางแยก สัญญาณไฟ 14 จุด** โดยมี **3 คูทางแยก (6 จุด)** ที่อยู่ห่างกันเพียง 500 - 550 เมตร ซึ่งอาจต้อง**พิจารณาปิดหรือปรับปรุงบางจุด** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร

ทั้งนี้ เนื่องจากพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่นและมีแนวคลองชลประทานที่มีความสำคัญมากต่อพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ขนานกับแนวเส้นทางตลอดทั้งแนว ดังนั้น ในการพิจารณาออกแบบปรับปรุงทางแยกจะต้องพิจารณาให้มีผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนและผลกระทบต่อคลองชลประทานน้อยที่สุด อีกทั้งแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนวงแหวนรอบเมืองฝั่งตะวันตก ซึ่งกั้นระหว่างพื้นที่ตัวเมืองเชียงใหม่กับดอยสุเทพ ซึ่งเป็นภูเขาที่มีความสำคัญทั้งในด้านความเชื่อและประวัติศาสตร์ของจังหวัดเชียงใหม่ ดังนั้น ในการกำหนดรูปแบบจะออกแบบให้มีผลกระทบต่อทัศนียภาพของดอยสุเทพให้น้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบด้านจิตใจของประชาชนในพื้นที่ รวมถึงพิจารณาผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนซึ่งมีผลต่อประชาชนในพื้นที่โดยตรงอีกด้วย

โดยในการดำเนินงานโครงการจะมีการปรับปรุงเป็น 2 ระยะ

1. ระยะเร่งด่วนจะพิจารณาปรับปรุงวงรอบสัญญาณไฟจรรและลักษณะทางกายภาพให้เหมาะสมกับปริมาณจราจรมากขึ้น เพื่อให้สามารถระบายการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ช่วงที่ 2 กม.39+200 - กม.42+730 (แยกเจ็ดยอด - ช่างเคี่ยนถึงแยกไปวัดอุโมงค์)



1

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

(แยกเข้ากองทัพอากาศที่ 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 - ช้างเคียนถึงแยกไผ่ตงโม่งค์)

รูปแบบโครงการจะแยกทิศทางจราจรขนานสองฝั่งของคลองชลประทาน โดยพื้นที่ฝั่งทิศตะวันตกของคลองชลประทาน แคบกว่าฝั่งทิศตะวันออก การออกแบบทางข้ามหรือลอดจะมีผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนพื้นที่ด้านข้างบริเวณ ทางแยกของทางหลวงหมายเลข 121 โดยเฉพาะช่วงบริเวณแยกจุดตัดถนนห้วยแก้ว - จุดตัดถนนสุเทพ สองข้างทาง เป็นพื้นที่ชุมชน โรงแรม ตลาด และอาคารพาณิชย์ การออกแบบเป็นทางข้ามหรือทางลอดเต็มรูปแบบจะมีผลกระทบ ด้านการโยกย้ายเวนคืนมาก ดังนั้น ในบริเวณนี้จึงจำเป็นต้องมีการคัดเลือกรูปแบบทางแยกที่เหมาะสม

รูปแบบทางเลือกเบื้องต้นมี 6 รูปแบบ ดังนี้

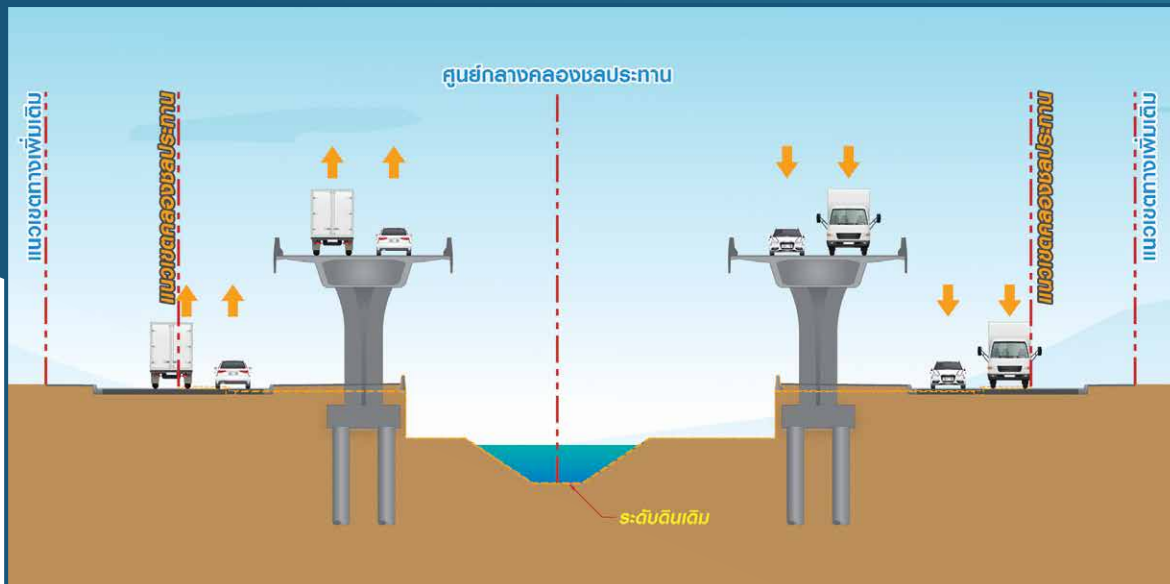
รูปแบบที่ 1 สะพานข้ามแยกขนานคลองชลประทาน ออกแบบให้ทางหลวงหมายเลข 121 เป็นสะพานสองฝั่ง ขนานแนวคลองชลประทานเดิม ทิศทางละ 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง ทิศทางอื่นออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร รูปแบบนี้มีความสะดวกต่อผู้ใช้ทางมาก แต่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพบริเวณทางแยก

ข้อดี

- มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางสูง
- การจัดการด้านระบายน้ำง่ายกว่ารูปแบบทางลอด
- มีผลกระทบต่อคลองชลประทานน้อย

ข้อด้อย

- การจัดการจราจรทำได้ยาก
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพบริเวณทางแยก



รูปแบบที่ 1 สะพานข้ามแยกขนานคลองชลประทาน

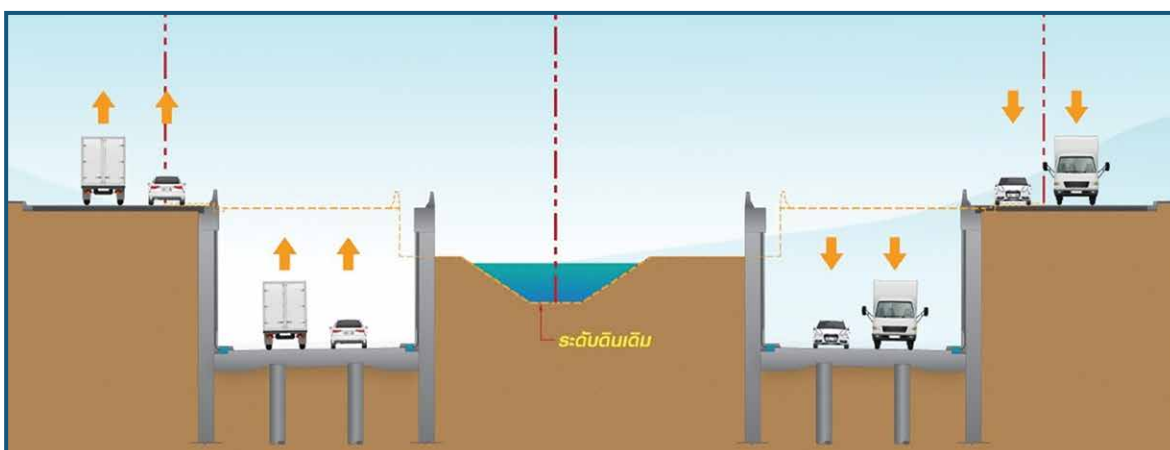
รูปแบบที่ 2 ทางลอดขนานสองฝั่งของคลองชลประทาน ออกแบบให้ทางหลวงหมายเลข 121 เป็นทางลอดสองฝั่ง กั้นด้วยแนวคลองชลประทานเดิม ทิศทางละ 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง ทิศทางอื่นออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร รูปแบบนี้มีความสะดวกต่อผู้ใช้ทางมากที่สุด แต่อาจมีการเวนคืนพื้นที่สองข้างของทางหลวงหมายเลข 121 ซึ่งเป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่น

ข้อดี

- มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางสูง
- มีผลกระทบต่อคลองชลประทานน้อย
- ไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ

ข้อด้อย

- มีค่าก่อสร้างมาก เนื่องจากต้องก่อสร้างผนังทางลอดทั้ง 4 ด้าน
- ใช้พื้นที่เวนคืนบริเวณทางแยกมาก
- ใช้เวลาในการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบทางลอดฝั่งเดียว
- การระบายน้ำในฝั่งตะวันตกที่รับน้ำจากดอยสุเทพทำได้ยาก



รูปแบบที่ 2 ทางลอดขนานสองฝั่งของคลองชลประทาน

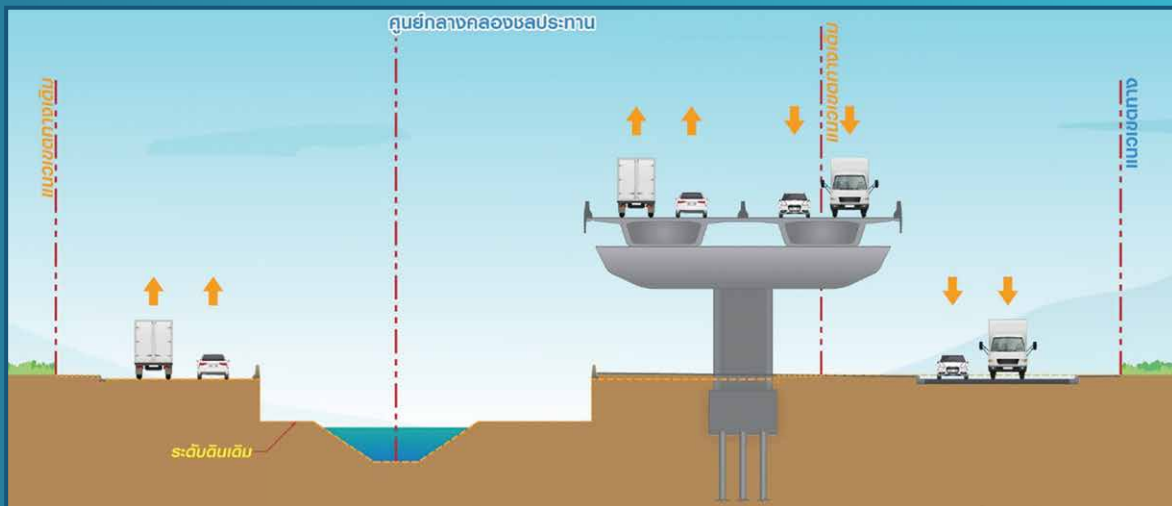
รูปแบบที่ 3 สะพานข้ามแยกด้านทิศตะวันออกของคลองชลประทาน ออกแบบให้ทางหลวงหมายเลข 121 เป็นสะพานข้ามแยกขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกึ่งแบ่ง (Barrier Median) โดยพิจารณาวางแผนสะพานด้านทิศตะวันออกของคลองชลประทาน ที่มีผลกระทบน้อยกว่า ทิศทางอื่นออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร รูปแบบนี้จะมีผลกระทบต่อคลองชลประทานจากการก่อสร้างสะพานข้ามคลอง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

ข้อดี

- ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาน้อย
- เว้นพื้นที่ฝั่งเดียว
- จัดการจราจรระหว่างก่อสร้างได้ง่าย
- การจัดการด้านระบายน้ำง่ายกว่ารูปแบบทางลอด

ข้อด้อย

- ความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางลดลง เนื่องจากต้องปรับทางหลักให้เลี้ยวเป็นโค้งกลับทิศมาอยู่ด้านเดียวกัน
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพบริเวณทางแยก
- มีผลกระทบต่อคลองชลประทานจากการสร้างสะพานเพื่อข้ามฝั่ง



รูปแบบที่ 3 สะพานข้ามแยกด้านทิศตะวันออกของคลองชลประทาน

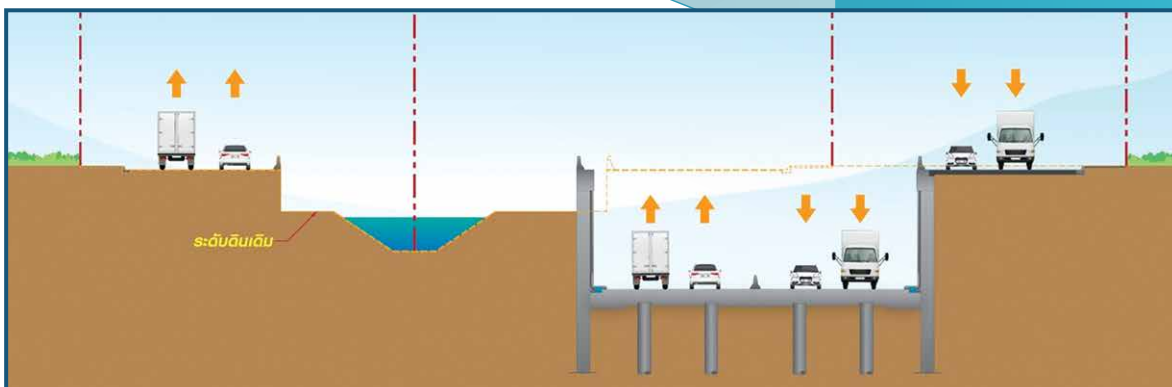
รูปแบบที่ 4 ทางลอดด้านทิศตะวันออกของคลองชลประทาน ออกแบบให้ทางหลวงหมายเลข 121 เป็นทางลอดขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกึ่งแบ่ง (Barrier Median) โดยพิจารณาแนวทางลอดด้านทิศตะวันออกของคลองชลประทานที่มีผลกระทบน้อยกว่า ทิศทางอื่นออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร รูปแบบนี้จะมีผลกระทบต่อคลองชลประทานจากการสร้างสะพานข้ามคลอง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

ข้อดี

- เว้นพื้นที่ฝั่งเดียว
- จัดการจราจรระหว่างก่อสร้างได้ง่าย
- ไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ

ข้อด้อย

- ความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางลดลง เนื่องจากต้องปรับทางหลักให้เลี้ยวเป็นโค้งกลับทิศมาอยู่ด้านเดียวกัน
- ค่าก่อสร้างสูงกว่ารูปแบบสะพาน
- ใช้เวลาในการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบสะพาน
- มีผลกระทบต่อคลองชลประทานจากการสร้างสะพานเพื่อข้ามฝั่ง



รูปแบบที่ 4 ทางลอดด้านทิศตะวันออกของคลองชลประทาน

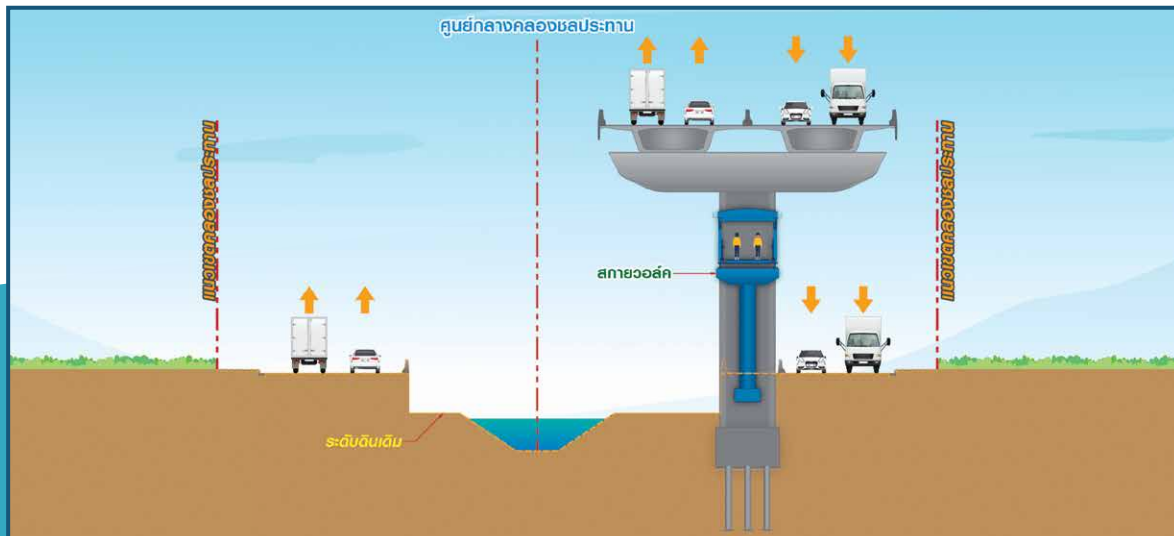
รูปแบบที่ 5 สะพานยกระดับ ออกแบบให้ทางหลวงหมายเลข 121 เป็นทางยกระดับยาวข้ามจุดตัดถนนเจ็ดยอด-ช้างเคียน จนถึงแยกสุเทพ แล้วจึงลดระดับลง รูปแบบเป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง และเพิ่มทางขึ้น-ลง บริเวณแยกถนนสุเทพ ส่วนทิศทางอื่นออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร รูปแบบนี้จะมีผลกระทบต่อการเวนคืนน้อย แต่มีค่าก่อสร้างสูงเนื่องจากเป็นสะพานยกระดับยาว

ข้อดี

- เวนคืนพื้นที่น้อยเฉพาะช่วงบริเวณคอสะพาน
- จัดการจราจรระหว่างก่อสร้างได้ง่าย
- การจัดการด้านระบายน้ำง่ายกว่ารูปแบบทางลอด
- แยกปริมาณจราจรที่ต้องการวิ่งผ่านเมืองออกจาก การเดินทางในเขตเมือง

ข้อด้อย

- ความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางลดลง เนื่องจากต้องปรับทางหลัก ให้เลี้ยวเป็นโค้งกลับทิศมาอยู่ด้านเดียวกัน
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพตลอดช่วงความยาวสะพาน
- มีผลกระทบต่อคลองชลประทานจากการสร้างสะพานเพื่อข้ามฝั่ง



รูปแบบที่ 5 สะพานยกระดับ

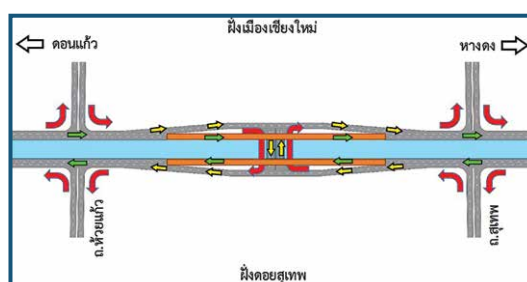
รูปแบบที่ 6 เปิดจุดกลับรถใหม่เพื่อใช้แทนทิศทางเลี้ยวขวา โดยปิดทิศทางตรงและเลี้ยวขวาบริเวณทางแยก บังคับเลี้ยวซ้าย เพื่อให้ใช้จุดกลับรถได้สะพานในจุดที่กำหนดใหม่ เพื่อลดผลกระทบด้านการเวนคืนบริเวณทางแยกซึ่งมีความหนาแน่นมาก โดยเป็นสะพานในทิศทางของทางหลวงหมายเลข 121 แยกเป็นสองฝั่ง กั้นด้วยแนวคลองชลประทานเดิม ทิศทางละ 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง แต่จะต้องมีการสร้างจุดกลับรถ 3 จุด เพื่อจัดการทางแยกถนนห้วยแก้ว และถนนสุเทพ

ข้อดี

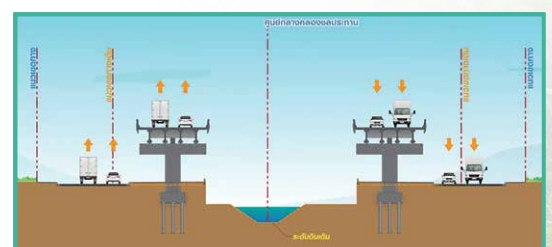
- ลดผลกระทบต่อการเวนคืนบริเวณชุมชนหนาแน่น
- รถทุกคันสามารถเคลื่อนตัวได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่ต้องติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

ข้อด้อย

- เวนคืนพื้นที่มาก
- มีการตัดกระแสดจราจร (weaving) มากกว่ารูปแบบอื่น
- มีผลกระทบด้านทัศนียภาพบริเวณจุดกลับรถ



ลักษณะการเคลื่อนตัวของจราจร



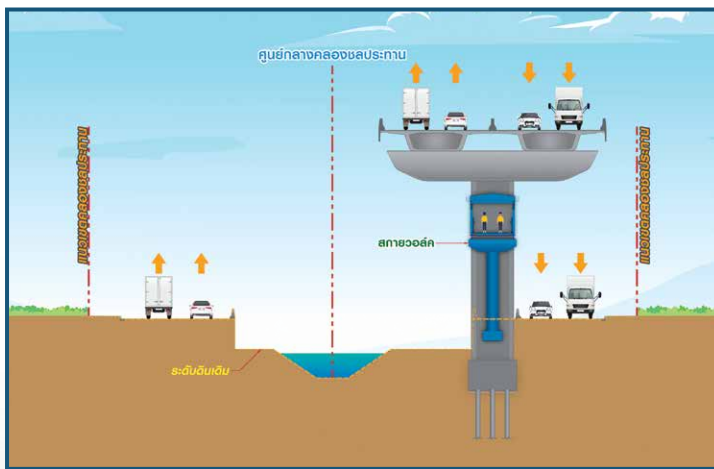
รูปแบบสะพานสองฝั่งของคลองชลประทาน

รูปแบบที่ 6 เปิดจุดกลับรถใหม่เพื่อใช้แทนทิศทางเลี้ยวขวา

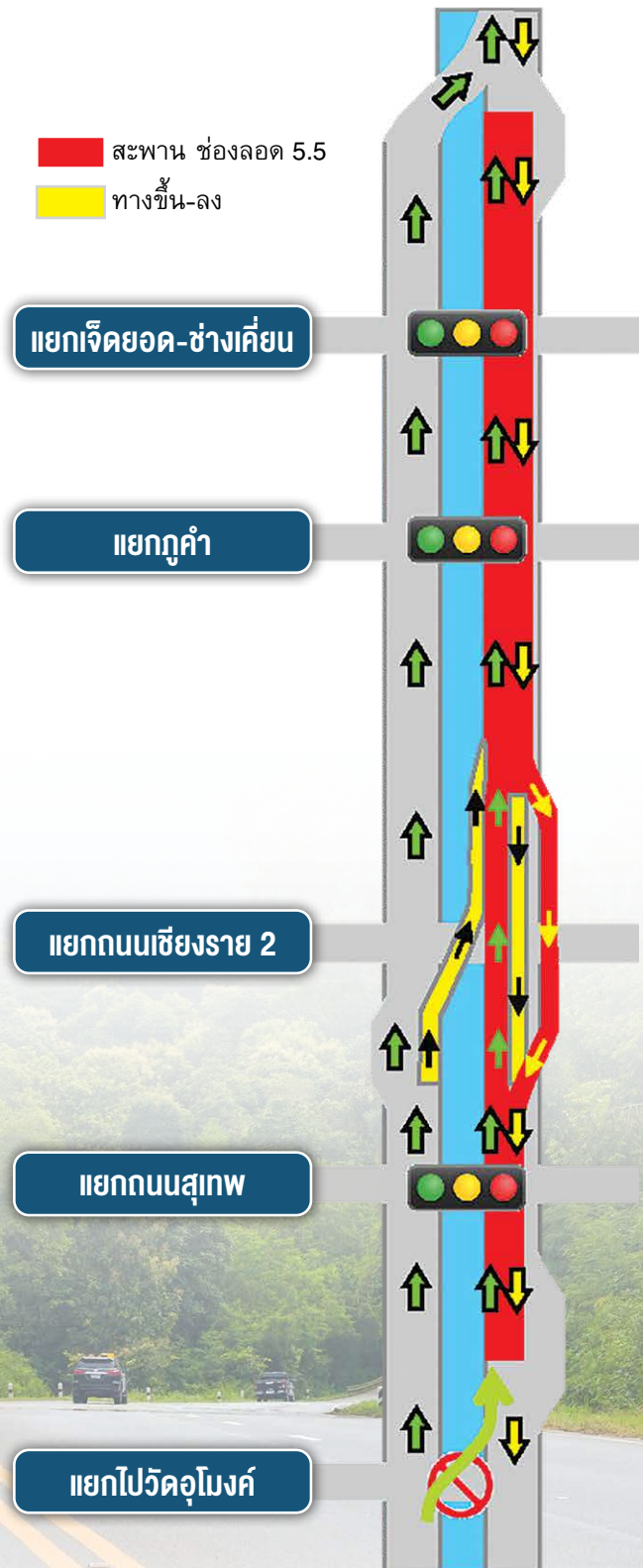
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกช่วงที่ 2กม.39+200-กม.42+730 (แยกเจ็ดยอด-ช่างเคียนถึงแยกไปวัดอุโมงค์)

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 พร้อมไหล่ทาง แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกึ่งแบ่ง (Barrier Median) เพิ่มทางขึ้น-ลง บริเวณแยกถนนสุเทพ ทิศทางอื่น ออกแบบเป็นแยกสัญญาณไฟจราจร



ตัวอย่างสะพานยกระดับ



พิจารณาออกแบบปรับปรุงทางแยกโดยเพิ่มช่องจราจร สำหรับรถเลี้ยวซ้ายบริเวณทางแยกให้อยู่ในเขตทางเดิม รวมถึงปรับปรุงวงรอบสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร



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

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการศึกษาให้สอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

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

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

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม 21 ปัจจัย



การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

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

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 5 กันยายน 2568
- 6 การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอสรุปผลการพิจารณาสรุปแบบทางเลือกที่เหมาะสม เพื่อนำไปออกแบบรายละเอียด วันที่ 21 พฤศจิกายน 2568
- 7 การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอรายละเอียดรูปแบบของโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 8 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 พร้อมทั้ง
จัดให้มีการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings
มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 133 คน



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
วันที่ 23 - 25 กรกฎาคม 2568 จำนวน 6 เวที พร้อมทั้งจัดให้มีการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings
มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 403 คน



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม)
วันที่ 4-5 กันยายน 2568 จำนวน 2 เวที พร้อมทั้งจัดให้มีการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings
มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 221 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 คอนซิลแลนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น
แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ
กรุงเทพมหานคร 10800
โทรศัพท์ : 0 2975 9300



บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรีทเจอรส์
เอนจิเนียริ่ง จำกัด
51/25 ถนนบางพลีใหญ่ แขวงลาดยาว
เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ : 0 2103 4175



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



บริษัท พี ดีเวลอปเม้นท์
คอนซิลแลนท์ จำกัด
16,18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงดินนาयर
เขตดินนาयर กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0 2510 8278, 0 2948 6014-5
โทรสาร : 0 2948 6013



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



www.na121คอนแทก-เชียงใหม่.com



ID Line Official : @283ehxqd



Facebook : โครงการแม่โขงสาย na.121
คอนแทก-เชียงใหม่