

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจร



กรมทางหลวง

บนทางหลวงหมายเลข 120 ช่วง ต.แม่นาเรือ-ต.วังเหนือ



ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 120 ช่วง ต.แม่นาเรือ-ต.วังเหนือ วางตัวในแนว ตะวันออก-ตะวันตก เป็นทางสายหลักที่เชื่อมต่อระหว่าง 3 จังหวัดภาคเหนือ ตอนบน ได้แก่ จังหวัดพะเยา จังหวัดลำปาง และจังหวัดเชียงราย รวมทั้งเป็นเส้นทาง สำหรับเดินทางไปยังจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งทั้ง 3 จังหวัดมีความเชื่อมโยงกัน ในเชิงพื้นที่และกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งแนวเส้นทางมีความคดเคี้ยวลาดชัน โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่าน อุทยานแห่งชาติดอยหลวง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางและ เกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง การพัฒนาแนวเส้นทางจะช่วยรองรับการคมนาคม ที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งการเดินทาง การท่องเที่ยว การขนส่ง และโลจิสติกส์ ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ และกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค

กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย **บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พี ที อี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด** ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและ ออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 120 ช่วง ต.แม่นาเรือ- ต.วังเหนือ รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินงาน การมีส่วนร่วมของโครงการเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการพัฒนาโครงการ ให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนอย่างสูงสุด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1. เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวง 4 ช่องจราจร** บนทางหลวงหมายเลข 120 ช่วง ต.แม่นาเรือ-ต.วังเหนือ ระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตรให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางถนน** ลดอุบัติเหตุทางจราจร เพิ่มความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้สัญจร
- 3. เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน** ปริมาณจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการ

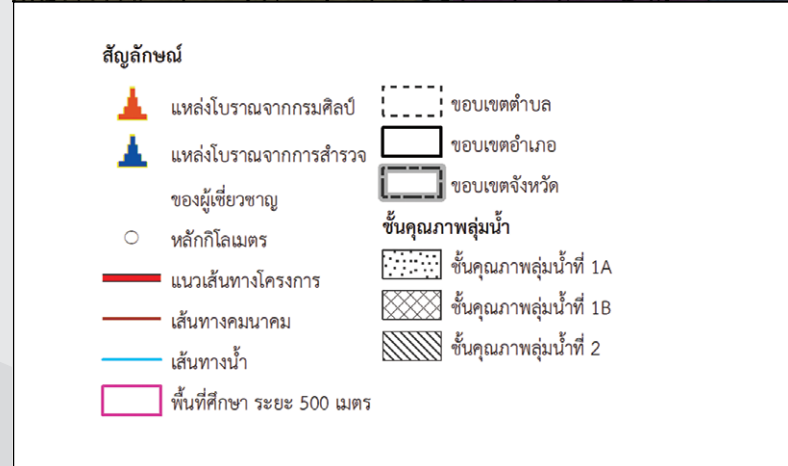
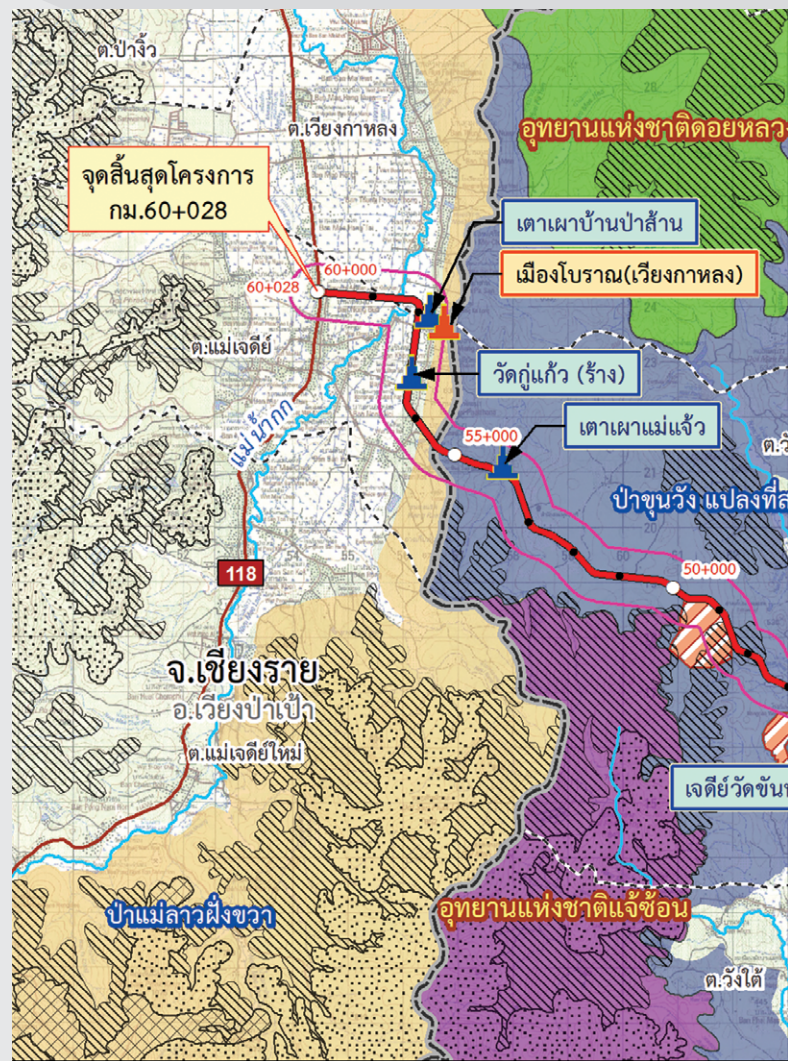
ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

- 1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง** บนทางหลวงหมายเลข 120 ช่วง ต.แม่นาเรือ-ต.วังเหนือ โดยการขยายเป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่าทำให้ผู้ใช้ทางสัญจรได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว
- 2. เพื่อส่งเสริมการเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า** ให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- 3. เพื่อส่งเสริมและกระตุ้นเศรษฐกิจ สร้างงานสร้างรายได้** ในพื้นที่โครงการและภูมิภาค

พื้นที่ศึกษา

แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 120 บริเวณ กม.10+000 ในพื้นที่ตำบลแม่นาเรือ อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา และมีจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ กม.60+028 ในพื้นที่ตำบลแม่เจดีย์ อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 50 กิโลเมตร มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ โดยพาดผ่านพื้นที่ใน **3 จังหวัด 3 อำเภอ 6 ตำบล** ได้แก่ จังหวัดพะเยา อำเภอเมืองพะเยา ตำบลแม่นาเรือ จังหวัดลำปาง อำเภอลำปาง ตำบลวังทอง ตำบลวังซ้าย และตำบลวังเหนือ จังหวัดเชียงราย อำเภอเวียงป่าเป้า ตำบลเวียงกาหลง และตำบลแม่เจดีย์

ทั้งนี้ การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่แหล่งโบราณสถาน โบราณคดี ในระยะ 1.0 กิโลเมตรพบว่าพื้นที่โครงการเข้าข่ายพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากตัดผ่าน



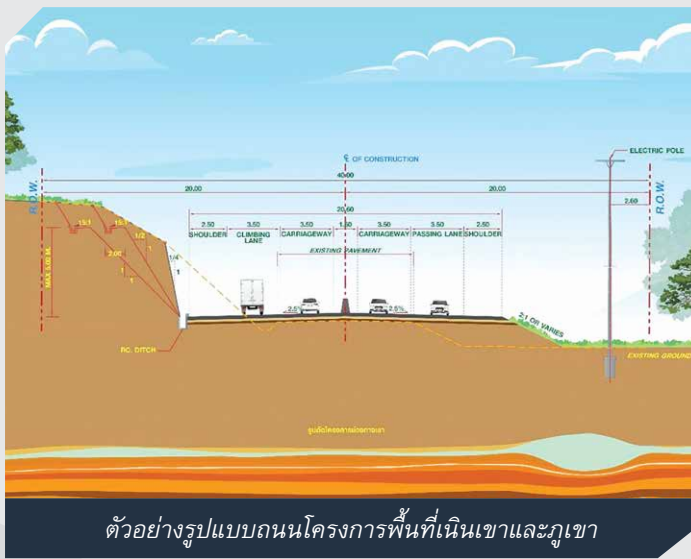
พื้นที่อุทยานแห่งชาติ 3 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติดอยหลวง อุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อน และอุทยานแห่งชาติถ้ำผาไท (เตรียมการ) พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าแม่โป่งป่าแม่งาวผิงซ้าย ป่าแม่ลาว ผิงขวาป่าขุนวัง แปลงที่ 1 ป่าขุนวัง แปลงที่ 2 ป่าขุนวัง แปลงที่ 3 และป่าห้วยบง ป่าห้วยเคียน พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ชั้นที่ 1A 1B พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 และแหล่งโบราณสถาน เมืองโบราณ (เวียงกาหลง) ระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ ประมาณ 528 เมตร

รูปแบบถนนของโครงการ

รูปแบบการปรับปรุงถนนโครงการ ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร และขยายไหล่ทางจาก 1.00 เมตร เป็น 2.50 เมตร ปรับปรุงใน **2 พื้นที่** ได้แก่ 1. พื้นที่เนินและภูเขา 2. พื้นที่ราบและช่วงชุมชน

1 พื้นที่เนินและภูเขา

พื้นที่เนินและภูเขามีความคดเคี้ยวและมีความลาดชันสูง ในการขยายทางให้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ซึ่งมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางสูงสุด โดยกำหนดรูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) เพื่อป้องกันอันตราย กรณีที่แนวเส้นทางผ่านภูเขาสูงอาจเกิดงานตัดเขาสูงและถล่มถื่นในบางพื้นที่ ส่งผลให้ลาดคั่นทางล้าออกนอกเขตทางเดิม การออกแบบจะพิจารณาให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดโดยออกแบบเพื่อป้องกันเสถียรภาพคันทางกรณีตัดลึกและถล่มสูง



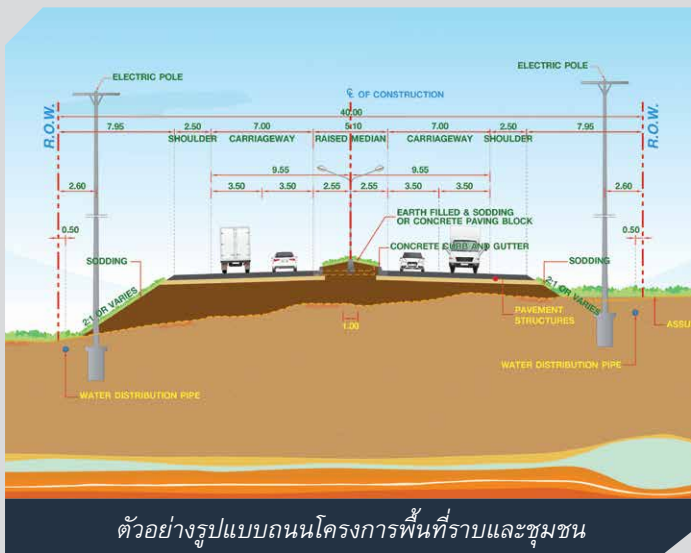
ตัวอย่างรูปแบบถนนโครงการพื้นที่เนินเขาและภูเขา



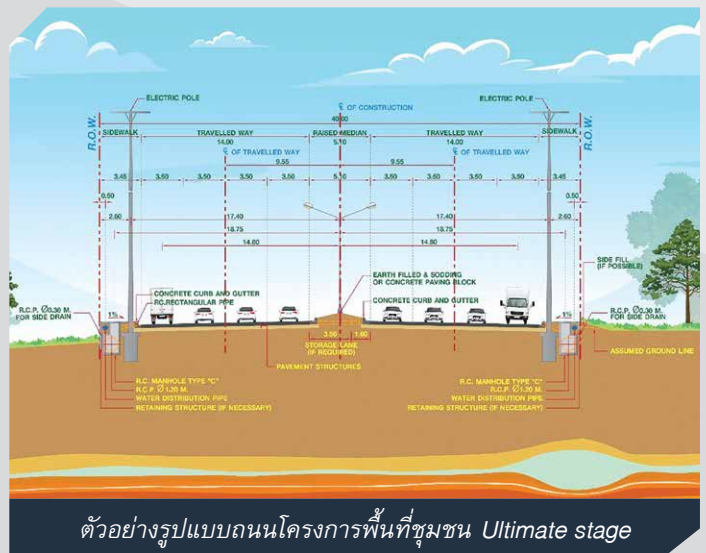
ตัวอย่างรูปแบบถนนโครงการกรณีตัดลึกและถล่มสูง

2 พื้นที่ราบและช่วงชุมชน

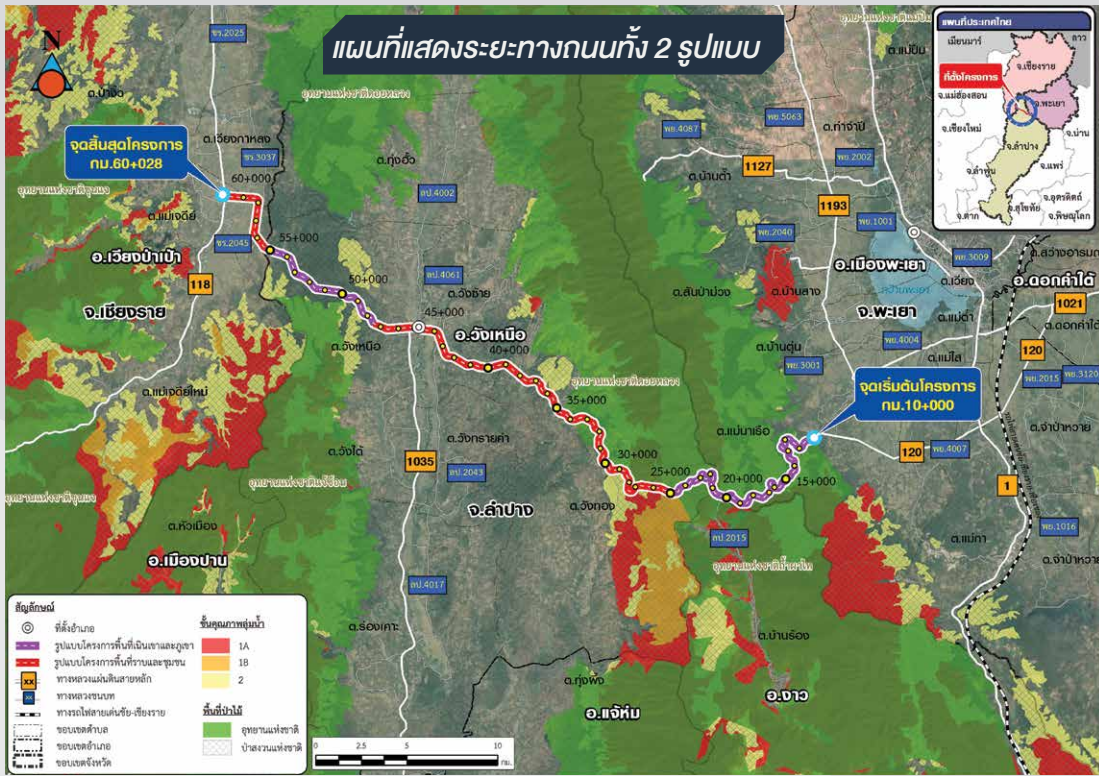
ที่ปรึกษาพิจารณาออกแบบเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median) พร้อมติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ในพื้นที่ชุมชน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางและคนเดินข้ามในชุมชน โดยรูปแบบนี้สามารถพิจารณาเปิดจุดกลับรถในจุดที่เหมาะสมได้ในอนาคต กรณีที่เมืองขยายตัวสามารถพัฒนาารูปแบบเป็น Ultimate stage ได้



ตัวอย่างรูปแบบถนนโครงการพื้นที่ราบและชุมชน



ตัวอย่างรูปแบบถนนโครงการพื้นที่ชุมชน Ultimate stage



รูปแบบทางแยกของโครงการ

จากการสำรวจแนวเส้นทางโครงการ พบจุดตัดทางแยก 2 ตำแหน่ง ดังนี้

1. ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1035 (กม.46+000)

ในการออกแบบเบื้องต้นพิจารณาออกแบบและปรับปรุงทางแยกพร้อมกับช่วงสะพานข้ามแม่น้ำวัง และจะออกแบบทางขนานเพื่อแก้ไขปัญหาเชื่อมต่อถนนท้องถิ่นให้สามารถเดินทางได้ ประกอบด้วย 2 ลักษณะ ดังนี้

1) การปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำวัง โดยการยกระดับสะพานเดิม เพื่อให้ช่องทางกลับรถสามารถรองรับรถขนาดใหญ่หรือรถบรรทุกได้ และออกแบบทางขนานแบบ 2 ช่องจราจรสวนทิศทาง รวมถึงเพิ่มสะพานข้ามแม่น้ำวังบนทางขนานเพื่อรองรับการสัญจรในท้องถิ่น

2) จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1035

- ทิศทางจากจังหวัดพะเยาเข้าสู่จังหวัดเชียงใหม่หรือเชียงราย ออกแบบให้ทิศทางตรงเป็นสะพานยกข้ามทางแยกเพื่อการเดินทางโดยไม่ติดขัด และสามารถเข้าทางขนานเพื่อเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1035
- ทิศทางจากจังหวัดเชียงใหม่หรือเชียงรายเดินทางเข้าสู่จังหวัดพะเยา ออกแบบเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรสำหรับรถทางตรงโดยไม่ติดขัด
- ทิศทางจากจังหวัดเชียงใหม่หรือเชียงรายมุ่งเข้าสู่จังหวัดลำปาง และทิศทางจากทางหลวงหมายเลข 1035 ต้องการเลี้ยวขวาเพื่อมุ่งเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 120 ออกแบบเป็นช่องเลี้ยวขวาขนาด 2 ช่องจราจรแบบมีสัญญาณไฟจราจร



รูปแบบทางแยกบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำวัง



รูปแบบทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1035



รูปแบบทางแยกบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำวัง และทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1035

2. ทางแยกจุดตัดคทางหลวงหมายเลข 118 จุดสิ้นสุดโครงการหรือทางแยกแม่จาง (กม.60+028)

เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 118 ในช่วงบริเวณทางแยกนี้มีเขตทางแคบ ดังนั้นในการออกแบบจะพิจารณาให้ทิศทางจราจรบนทางหลวงหมายเลข 118 จากจังหวัดเชียงใหม่ไปจังหวัดเชียงราย เป็นช่องทางตรงขนาด 1 ช่องจราจรแบบไม่มีสัญญาณไฟจราจร ส่วนทิศทางอื่นต้องรอสัญญาณไฟจราจร



รูปแบบทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 118

งานระบบไฟฟ้าแสงสว่างสายทาง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่าง โดยอ้างอิงตามคู่มือแนะนำการติดตั้งอุปกรณ์กันและสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัยของสำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง ซึ่งโครงการนี้จะมีรูปแบบการติดตั้งดวงโคมแบบติดตั้งคู่เกาะกลาง (Central Twin)



ถนน 4 ช่องจราจร ติดตั้งเสาไฟฟ้ากิ่งคู่สูง 9 เมตร ดวงโคมชนิด HPS ขนาด 250 วัตต์ (2x250W.)

งานระบบระบายน้ำ

ที่ปรึกษาได้ออกแบบระบบระบายน้ำให้มีขนาดเพียงพอที่จะระบายน้ำผ่านโครงการได้ทั้งหมดที่ค่าความเข้มข้นออกแบบที่ค่าการเกิดซ้ำ 25 ปีและมีค่าสัมประสิทธิ์ความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 1.5 ตามคู่มือและมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง และการวิเคราะห์ทางด้านชลศาสตร์ โดยรูปแบบระบบระบายน้ำจะเป็น **ท่อลอดกลมจำนวน 125 แห่ง** และ **ท่อลอดเหลี่ยมจำนวน 33 แห่ง**



ท่อลอดกลม



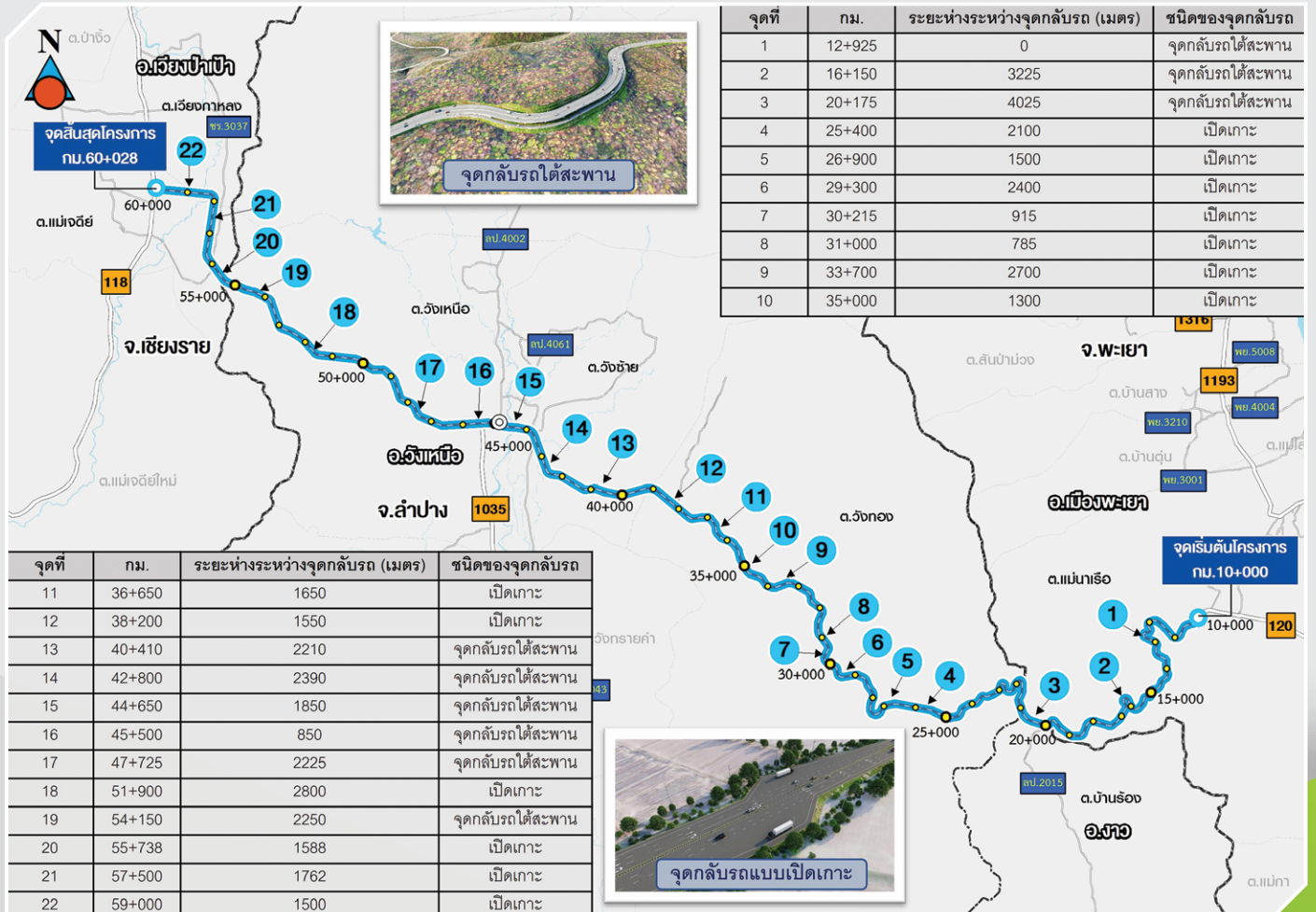
ท่อลอดเหลี่ยม

การออกแบบจุดกลับรถของโครงการ

แนวเส้นทางของโครงการมีจุดกลับรถ 22 ตำแหน่ง ที่ปรึกษาพิจารณาออกแบบจุดกลับรถ 2 ประเภท ได้แก่ จุดกลับรถต่างระดับ และจุดกลับรถผูกเนิน

1. จุดกลับรถต่างระดับ ออกแบบเป็นสะพานบนถนนสายหลัก มีช่องลอดสูง 5.5 เมตร สำหรับให้รถขนาดเล็กและรถขนาดใหญ่สามารถลอดผ่าน จะส่งผลให้เกิดการลดการตัดกระแสการจราจรบนถนนสายหลัก ทำให้มีความปลอดภัยต่อการจราจรบนถนนสายหลัก และรถที่ต้องการกลับรถได้มากยิ่งขึ้น

2. จุดกลับรถผูกเนิน ออกแบบเป็นจุดกลับรถแบบเปิดเกาะ โดยจะพิจารณาตำแหน่งจากสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน ตำแหน่งใกล้กับชุมชน และบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่นสายรอง



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ สํารวจ และเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA โดยมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาคครอบคลุม 4 ทรัพยากรหลัก ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีนัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อปานกลางถึงสูงของโครงการมีทั้งหมด **24 ปัจจัย** จึงได้กำหนดร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและประชาชนน้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งในระบเตรียมการก่อสร้าง ระยะเวลาก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยสรุปร่างมาตรการที่สำคัญในเบื้องต้น ได้ดังนี้



น้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

ผลกระทบที่สำคัญ

- การเปิดหน้าดินของโครงการทำให้พื้นที่เปลี่ยนเป็นที่โล่งไร้สิ่งปกคลุมหน้าดิน และกลายเป็นจุดเสี่ยงต่อการชะล้างหน้าดินในกรณีที่มีฝนตก เศษมวลดินจะถูกพัดพาไปกับน้ำฝนไหลลงสู่ลำน้ำธรรมชาติที่อยู่ใกล้เคียง มีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินได้ แต่ทั้งนี้ผลกระทบที่เกิดขึ้นมีเพียงในช่วงระยะแรกหรือเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้นๆ เท่านั้น

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ติดตั้งรั้วตักตะกอนแบบ Temporary Silt Fence ความสูง 1 เมตร บริเวณริมตลิ่งทั้งสองฝั่งลำน้ำ เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ
- ติดตั้งตาข่ายกันวัสดุตกหล่นและตาข่ายกันฝุ่น บริเวณที่ก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ เพื่อป้องกันเศษวัสดุจากการก่อสร้างตกลงลงสู่แหล่งน้ำ
- ห้ามระบายน้ำทิ้งที่ไม่ผ่านการบำบัดน้ำเสียจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเด็ดขาด



ภาพตัวอย่าง



คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมการก่อสร้างโครงการมีการนำเครื่องจักรเข้ามาในพื้นที่ และการดำเนินการก่อสร้างโครงการส่งผลกระทบต่อ การฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เสียงดัง และความสั่นสะเทือนจากการทำงานของเครื่องจักร ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพและความรำคาญของประชาชน โดยเฉพาะพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย
- รถบรรทุกที่ใช้ขนวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน ทราย และหินเพื่อการก่อสร้าง ต้องมีวัสดุคลุมอย่างมิดชิดเพื่อไม่ให้เกิดการตกหล่นหรือฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
- ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง
- ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังมากและความสั่นสะเทือน ในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (08.30-17.30 น.)



ภาพตัวอย่าง



พืชในระบบนิเวศ

ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมงานเตรียมพื้นที่ก่อสร้างโครงการ อาจมีการตัดฟันต้นไม้/การขุดต่อและการนำไม้ออกจากพื้นที่ ก่อให้เกิดการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ที่ปกคลุมอยู่ โดยแนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติและพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ซึ่งมีสภาพเป็นป่าที่อุดมสมบูรณ์ หากมีกิจกรรมการก่อสร้างจะส่งผลให้พืชในระบบนิเวศเกิดการเปลี่ยนแปลง

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและมีบุคลากรที่มีความชำนาญในเรื่องทรัพยากรป่าไม้ เช่น สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด เพื่อตรวจสอบขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจนก่อนการดำเนินการถางป่า/ปรับพื้นที่ รวมทั้งพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ 1A 1B และชั้นที่ 2 ก่อนดำเนินการถางป่า/ปรับพื้นที่
- กำกับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง พร้อมออกกฎระเบียบห้ามไม่ให้ลักลอบตัดฟันต้นไม้หรือทำลายป่าไม้อย่างเด็ดขาด ทั้งนี้กำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด



ภาพถ่าย



สัตว์ในระบบนิเวศ

ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ งานดิน/งานหิน งานถมคันทาง จะมีการดำเนินการเฉพาะพื้นที่ที่มีสภาพภูมิประเทศเป็นภูเขา และการตัดไม้ในพื้นที่เขตทาง อาจมีผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า แหล่งหากิน และที่หลบภัยของสัตว์ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างถาวร รวมทั้งก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนรบกวนการสื่อสารเชิงสังคมของสัตว์ป่า

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ก่อสร้างทางเชื่อมสัตว์ป่าในรูปแบบสะพานบงกมีพื้นที่ได้สะพานใช้เป็นทางลอดข้ามให้แล้วเสร็จก่อน แล้วจึงติดตั้งรั้วนำทางสัตว์ กั้นตลอดแนวเส้นทางทั้งสองฝั่งถนนเพื่อป้องกันไม่ให้สัตว์ป่าหลงเข้ามาในเขตทาง
- ก่อสร้างท่อลอดสำหรับสัตว์บกชนิดคอนกรีต



ภาพถ่าย



การคมนาคมขนส่ง ผู้ใช้ทาง อุบัติเหตุและความปลอดภัย

ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมการก่อสร้าง มีการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ขนาดใหญ่ โดยใช้รถบรรทุกในการขนส่ง อาจทำให้เกิดปัญหาปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร ส่งผลกระทบต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางของผู้ใช้ทาง อีกทั้งเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนระหว่างการก่อสร้าง

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ติดตั้งป้ายจราจรเพื่อเตือนภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง ป้ายต้องมีขนาดใหญ่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนสำหรับผู้ใช้เส้นทางโดยเฉพาะบริเวณทางแยกทางโค้ง ทางเชื่อมถนนท้องถิ่น และแหล่งชุมชน
- วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร และหลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน
- เตรียมแผนการจัดการจราจรก่อนเริ่มการก่อสร้างโครงการ ต้องจัดให้มีการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและเครื่องหมายจราจรอย่างเหมาะสมในพื้นที่เขตก่อสร้างบริเวณจุดตัดท้องถิ่นเดิมเพื่อความปลอดภัยในเวลากลางคืนในการสัญจรของผู้ใช้ทาง



ภาพถ่าย



การโยกย้ายเวนคืน

ผลกระทบที่สำคัญ

- การก่อสร้างโครงการจะต้องมีการเวนคืนที่ดินที่อยู่ในเขตทางของโครงการ และทำการรื้อย้ายอาคารของประชาชนที่อยู่ในเขตทางออก

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- กรมทางหลวงประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ พร้อมรายละเอียดขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ
- การจัดการมลพิษที่ดิน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562



ภาพตัวอย่าง



โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม

ผลกระทบที่สำคัญ

- กิจกรรมการก่อสร้างโครงการมีการนำเครื่องจักรเข้ามาในพื้นที่ และการดำเนินการก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อความสันตะเทือนจากการทำงานของเครื่องจักรต่อแหล่งโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ในระหว่างการก่อสร้างหากพบแหล่งโบราณวัตถุหรือแหล่งโบราณคดีให้หยุดดำเนินการก่อสร้าง และประสานกับสำนักศิลปากรที่ 7 (เชียงใหม่) ให้เข้ามาตรวจสอบและหาแนวทางแก้ไข ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป
- ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสันตะเทือนอย่างเคร่งครัด



ภาพตัวอย่าง



การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง ให้ความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงดำเนินการให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องร่วมปรึกษาหารือ และแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของโครงการ

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

1 การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ดำเนินการระหว่างวันที่ 6-16 กุมภาพันธ์ 2566



2 การแถลงวาระการประชุมหน่วยงานราชการในพื้นที่

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 16 กุมภาพันธ์ 2566 ณ ห้องประชุมภูภาคยาว ชั้น 5 ศาลากลางจังหวัดพะเยา



3 การประชุมขุมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการเมื่อวันที่ 13-14 มีนาคม 2566 จำนวน 2 กลุ่ม มีผู้เข้าร่วมประชุม 238 คน



4 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ดำเนินการเมื่อวันที่ 25-26 พฤษภาคม 2566 จำนวน 4 กลุ่ม มีผู้เข้าร่วมประชุม 202 คน

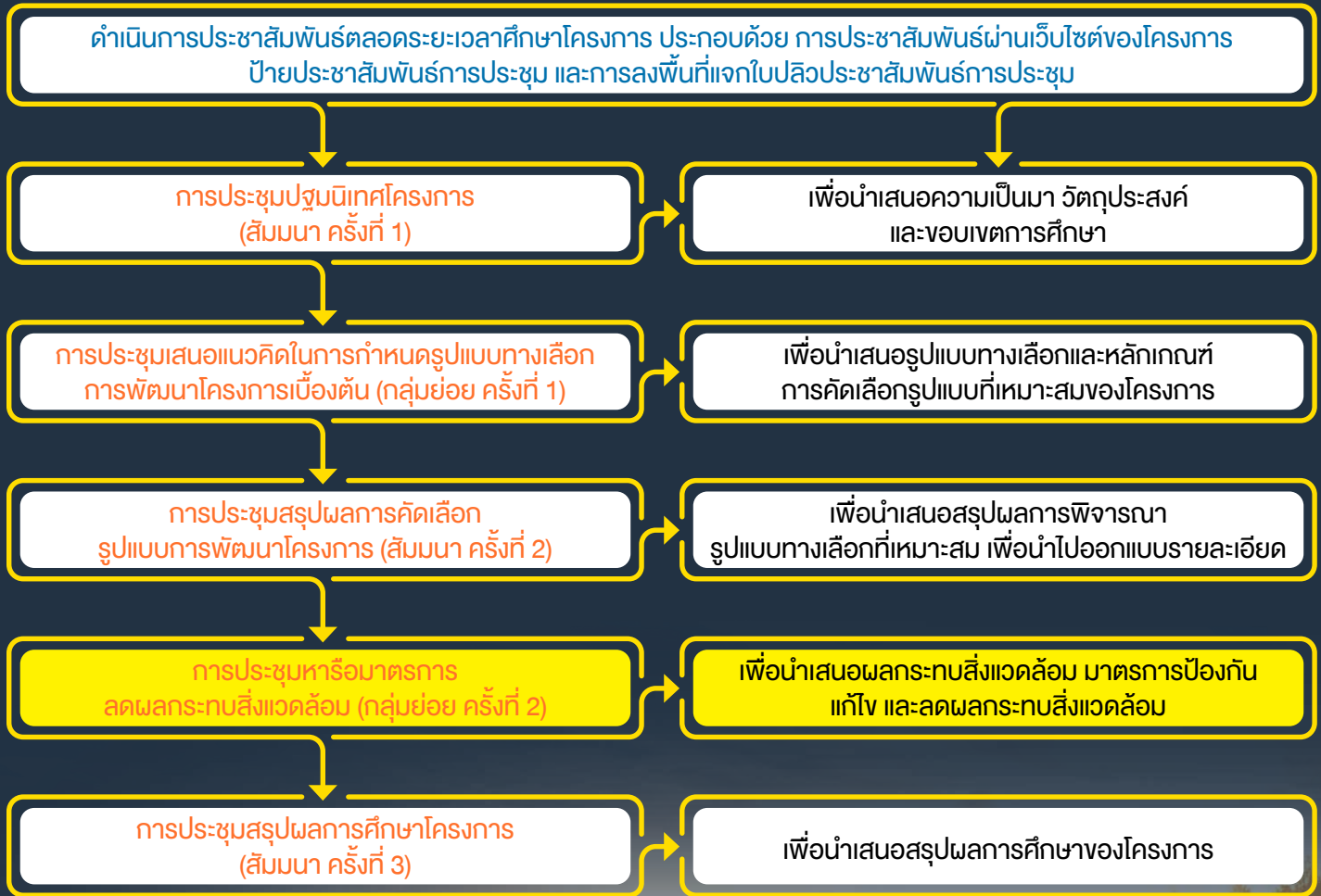


5 การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ดำเนินการเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม - 1 กันยายน 2566 จำนวน 2 กลุ่ม มีผู้เข้าร่วมประชุม 198 คน



ขั้นตอนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์



ติดต่อสอบถามข้อมูล

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
หมายเลขติดต่อ : 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
แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
หมายเลขติดต่อ : 0 2975 9300
โทรสาร : 0 2975 9311



บริษัท พี ที อี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
125, 127 ซอยรามคำแหง 12 ถนนรามคำแหง
แขวงห้วยหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร 10240
หมายเลขติดต่อ : 0 2369 2800-3
โทรสาร : 0 2369 2925



บริษัท พี ดี ทีเวลโลปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

16, 18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงดินนายาว
เขตดินนายาว กรุงเทพมหานคร 10230
หมายเลขติดต่อ : 0 2948 6014-5
โทรสาร : 0 2948 6013



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
428/139-140 หมู่บ้านเคอ-ริจินท์ สตรีท
ถนนพระยาสุรนคร แขวงบางชัน
เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510
หมายเลขติดต่อ : 0 2375 5422-24
โทรสาร : 0 2375 5427

ผู้ประสานงานโครงการ

ด้านวิศวกรรม
นายกิตติพงษ์ จำริญศาสน์
หมายเลขติดต่อ : 0 2975 9300

ด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวณัฐชา ชาแก้ว
นางสาวสุพิชชา สงฤทธิ์
หมายเลขติดต่อ : 0 2948 6014-5

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
นายชวลิตน ชูเดชะ
หมายเลขติดต่อ : 09 1779 5575

