สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศกรที่ปรึกษาสำรวจ และออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง อ.เถิน - อ.ลี้

เว็บไซต์โครงการ
www.highway106thoen-li.com

เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 2 กรกฎาคม 2565

หน่วยงานเจ้าของโครงการ

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2354-6668 ต่อ 2405 โทรสาร : 0-2354-1029

แขวงทางหลวงลำพูน
129 ถนน ลำพูน -ป่าซาง ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ลำพูน 51000
โทรศัพท์ : 0 5351 1051 โทรสาร: 0 5300 3544
อีเมล์ : lamphun.doh@gmail.com

แขวงทางหลวงลำปางที่ 1
6/97 ตำบลสบตุ๋ย อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง รหัสไปรษณีย์ 52100
โทรศัพท์ : 0 5422 8246 โทรสาร: 0 5422 8246
อีเมล์ : lampang.doh@gmail.com

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
1/814 ซอยอัมพร หมู่ 17 ถ.พหลโยธิน ต.คูคต
อ.ลำลูกกา จ.ปทุมธานี 12130
โทรศัพท์ : 0 2532 3623 โทรสาร : 0 2532 3566

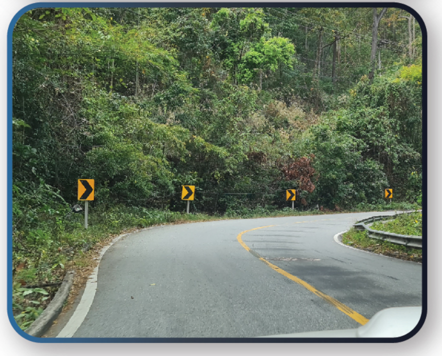
บริษัท ดีเดค คอนซัลแตนท์ จำกัด
1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท
เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2379 0141-5 โทรสาร : 0 2619 9932

บริษัท สยาม-เทค กรุ๊ป จำกัด
20 ซอย ลาดปลาเค้า 36 แขวง จรเข้บัว เขตลาดพร้าว
กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์: 02 905 1341 โทรสาร: 0 2940 3095

บริษัท เอ็นทิค จำกัด
3/4 ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม
กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 0 2379-0141-2 โทรสาร 0 2379-0143-4

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด
1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 24 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท
เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2617 0429 โทรสาร : 0 2617 0426

ความเป็นมาของโครงการ



ทางหลวงหมายเลข 106 เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงจากจังหวัดลำปางไปยังจังหวัดเชียงใหม่ มีปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สายทางมีความลดเลี้ยวเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนั้น การปรับปรุงจากทางหลวง 2 ช่องจราจรเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรจะช่วยให้การเดินทาง การท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า มีความสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่โครงการเบื้องต้นพบว่า แนวเส้นทางโครงการผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมจึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก่อนการพัฒนาโครงการ

ดังนั้น สำนักสำรวจ และออกแบบ กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาซึ่งประกอบด้วย บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็นทิค จำกัด และบริษัท สยาม-เทค กรุ๊ป จำกัด ดำเนินการสำรวจ และออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง อ.เถิน - อ.ลี้ รวมทั้งศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์

01 เพื่อดำเนินการโครงการสำรวจ และออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง อ.เถิน - อ.ลี้ ให้สอดคล้องกับโครงการของกรมทางหลวงในบริเวณใกล้เคียงและโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

02 เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

01 เพิ่มประสิทธิภาพด้านการจราจร และการขนส่ง ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น และสอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต

02 เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศ

03 สนับสนุนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ ยกระดับความปลอดภัยในการสัญจร และพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวง

การดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

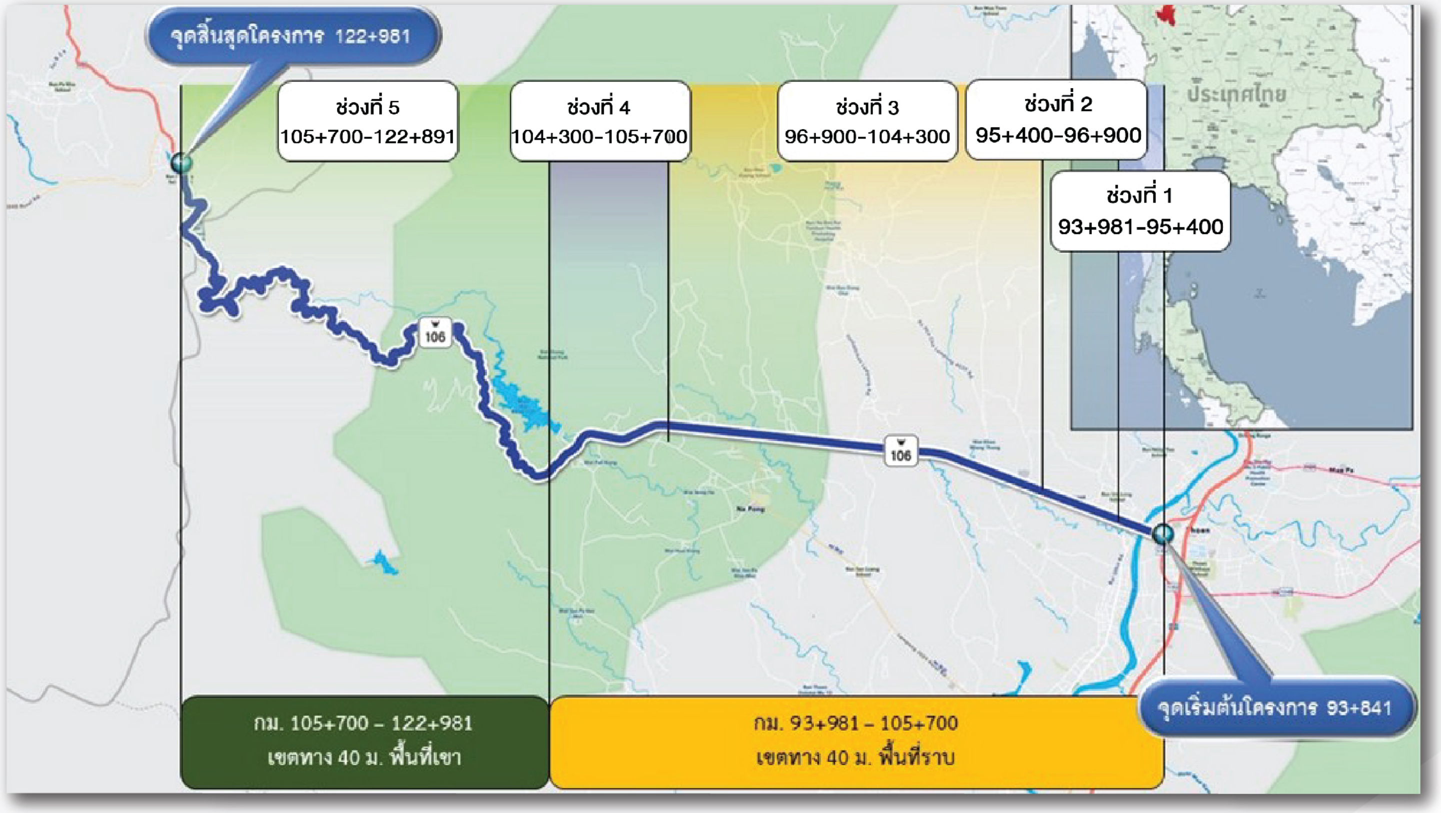
การประชาสัมพันธ์โครงการ

1. การประชุมปรึกษา หารือ หัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชน
2. ผ่านทางสื่อประกอบการประชุม (เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ บอร์ดนิทรรศการ สไลด์ประกอบการบรรยาย) เว็บไซต์โครงการ : www.highway106thoen-li.com

01	การสัมมนา ครั้งที่ 1 ปฐมนิเทศโครงการ (วันที่ 7 เมษายน 2565)	● เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
02	การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เพื่อพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ (วันที่ 5-6 กรกฎาคม 2565)	● เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่างๆ รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม
03	การสัมมนา ครั้งที่ 2 เพื่อนำเสนอผลคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (ประมาณเดือนตุลาคม 2565)	● เพื่อนำเสนอสรุปผลรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสมในขั้นตอนต่อไป
04	การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 เพื่อหารือ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ประมาณเดือนมกราคม 2566)	● เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ โดยเฉพาะผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ผลที่ได้นำไปพิจารณาปรับปรุงมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสม
05	การสัมมนา ครั้งที่ 3 ประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (ประมาณเดือนมีนาคม 2566)	● เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ

หลักเกณฑ์การให้คะแนนและวิธีการเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม

ในการคัดเลือกรูปแบบทางหลวงที่ปรึกษาได้กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณารูปแบบการพัฒนา ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจ และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดให้คะแนนของปัจจัยหลักตามความสำคัญพร้อมรายละเอียดปัจจัยย่อยในแต่ละเรื่อง รายละเอียดการพิจารณาให้คะแนนรายละเอียดดังนี้



ด้านวิศวกรรมและการจราจร

- ประสิทธิภาพในการจราจร
- ความสะดวกในการคมนาคมของประชาชนในพื้นที่
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง

ด้านเศรษฐกิจ

- ค่าก่อสร้าง
- ค่าบำรุงรักษา

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ช่วงที่ 1 สำหรับช่วงที่เป็นพื้นที่ราบและเป็นพื้นที่ชุมชน เป็นช่วง กม.93+891 - กม.94+700 35
- คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน
- สุนทรียภาพ

ช่วงที่ 2 เป็นช่วงพื้นที่ราบและเป็นพื้นที่ชุมชนที่มีต้นไม้ที่มีคุณค่า เป็นช่วง กม.94+700 – กม.96+900
- คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน
- พืชในระบบนิเวศ
- สุนทรียภาพ

ช่วงที่ 3 เป็นช่วงพื้นที่ราบที่เป็นพื้นที่ว่างและพื้นที่เกษตรกรรม เป็นช่วง กม.96+900 – กม.104+300
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- สุนทรียภาพ

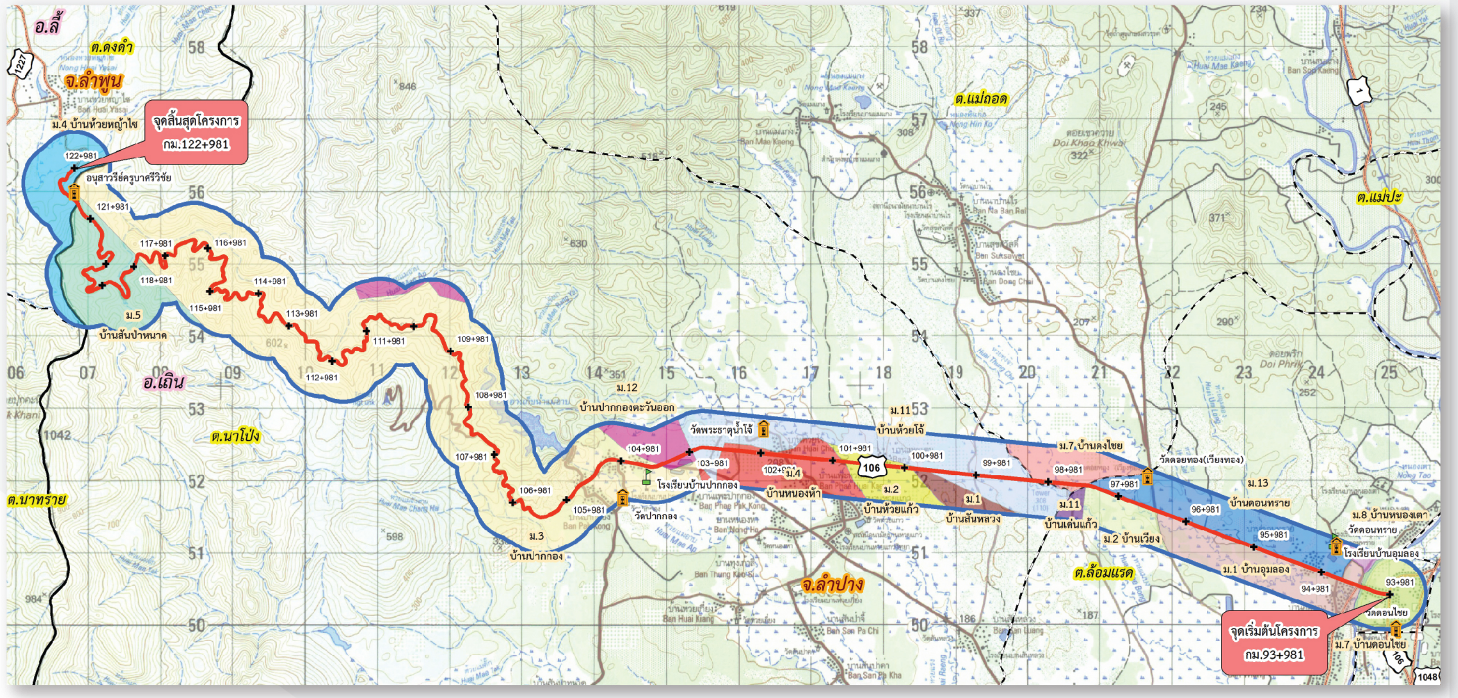
ช่วงที่ 4 สำหรับช่วงที่เป็นพื้นที่ราบและเป็นพื้นที่ชุมชน เป็นช่วง กม.104+300 - กม. 105+700
- คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน
- สุนทรียภาพ

ช่วงที่ 5 เป็นช่วงพื้นที่เขา พื้นที่ป่าไม้และอุทยาน เป็นช่วง กม.105+700 - กม.122+89
- ทรัพยากรดิน
- สัตว์ในระบบนิเวศ
- พืชในระบบนิเวศ
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย

พื้นที่ดำเนินโครงการ

โครงการพัฒนาตามทางหลวงหมายเลข 106 ตอนดอนไชย - ห้วยหญ้าไทร นี้ มีจุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่แยกดอนไชย ที่ กม. 0+000 (กม. ใหม่ 93+891) และมีจุดสิ้นสุดที่ กม.29+000 (กม. ใหม่ 122+891) บนทางหลวงหมายเลข 106 โดยจะมีโครงข่ายถนนที่ต้องต่อเชื่อมกันที่สำคัญได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 1 ทางหลวงหมายเลข 1352 ทางหลวงหมายเลข 1048 และทางหลวงหมายเลข 1124 จากการที่แนวเส้นทางของโครงการเป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายที่ต่อเนื่องและเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางเดิม

สำหรับในส่วนของแนวเส้นทางนั้น ทางหลวงหมายเลข 106 ในช่วงจากอำเภอเถินไปอำเภอลี้ในช่วง 12 กม. แรกมีแนวเส้นทางค่อนข้างที่จะตัดเป็นตรง เมื่อถึงช่วงทางในช่วงเขาต้องปรับแนวเส้นทางไปตามสภาพภูมิประเทศที่ต้องลัดเลาะไปตามแนวเขา ทางในปัจจุบันมีขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.5 ม. มีไหล่ทางกว้าง 2.5 ม. เฉพาะช่วงทางราบ ทางหลวงหมายเลข 106 ในช่วงนี้มีแนวเขตทางกว้าง 40 ม. อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงลำปางที่ 1 จนถึง กม.28+507 (กม.ใหม่ 122+398) จากนั้นจะเป็นเขตพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงลำพูนจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่ กม.29+000 (กม.ใหม่ 122+891)



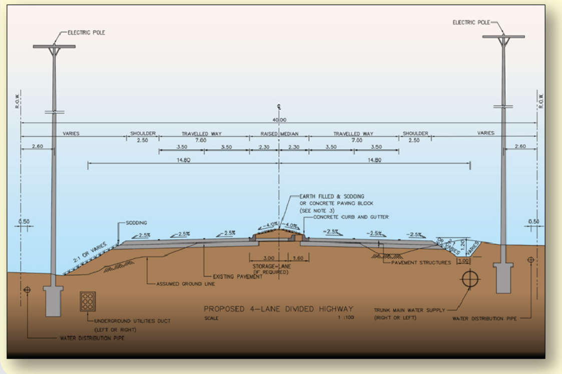
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	การปกครอง	หมู่บ้าน
จ.ลำปาง	อ.เถิน	ต.ล้อมแรด	เทศบาลเมืองล้อมแรด	ม.1 บ้านอุมลอง
				ม.2 บ้านเวียง
				ม.8 บ้านหนองเตา
				ม.11 บ้านเด่นแก้ว
				ม.13 บ้านดอนทราย
		ต.แม่ถอด	องค์การบริหารส่วนตำบลแม่ถอด	ม.7 บ้านดงไชย
		ต.นาโป่ง	องค์การบริหารส่วนตำบลนาโป่ง	ม.1 บ้านสันหลวง
				ม.2 บ้านห้วยแก้ว
				ม.3 บ้านปากกอง
				ม.4 บ้านหนองห้า
				ม.5 บ้านสันป่าหนาด
				ม.11 บ้านห้วยโจ้
				ม.12 บ้านปากกองตะวันออก
จ.ลำพูน	อ.ลี้	ต.ดงดำ	เทศบาลตำบลดงดำ	ม. 4 บ้านห้วยหญ้าไซ
2 จังหวัด	2 อำเภอ	4 ตำบล	4 เขตการปกครอง	14 หมู่บ้าน

รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

① รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการใน *ช่วงที่ 1* กม.93+891 (กม.เดิม 0+000) - กม.94+800 (กม.เดิม 0+819) *ช่วงที่ 3* กม.96+900 (กม.เดิม 3+009) - กม.104+300 (กม.เดิม 10+409) *ช่วงที่ 4* กม.104+300 (กม.เดิม 10+409) - กม.105+700 (กม.เดิม 11+809) และ*ช่วง 5* กม.105+700 (กม.เดิม 11+809) - กม.122+891 (กม.เดิม 29+000)

② รูปแบบการพัฒนาโครงการใน *ช่วงที่ 2* กม.94+800 (กม.เดิม 0+819) - กม.96+900 (กม.เดิม 2+919)
พื้นที่ราบ มีชุมชนค่อนข้างหนาแน่น มีต้นสักและต้นไม้ใหญ่ริมทาง

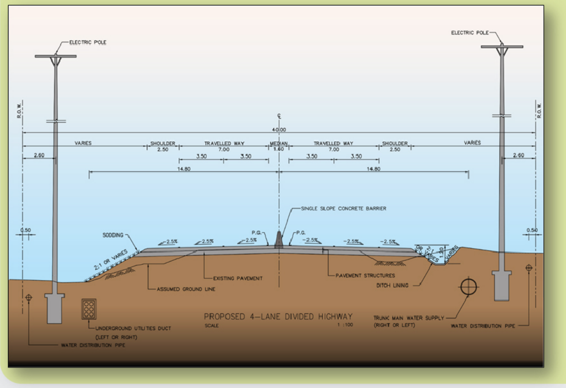
รูปแบบที่ 1 แบบเกาะกลางถมดินและปลูกหญ้า กว้าง 4.60 เมตร



ลักษณะรูปทางเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบเกาะยกถมดินและปลูกหญ้า (Raised Median) ช่องจราจรมีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร จำนวน 4 ช่อง มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร เกาะกลางมีความกว้าง 4.60 เมตร

นำไปใช้กับช่วงที่ ① ②

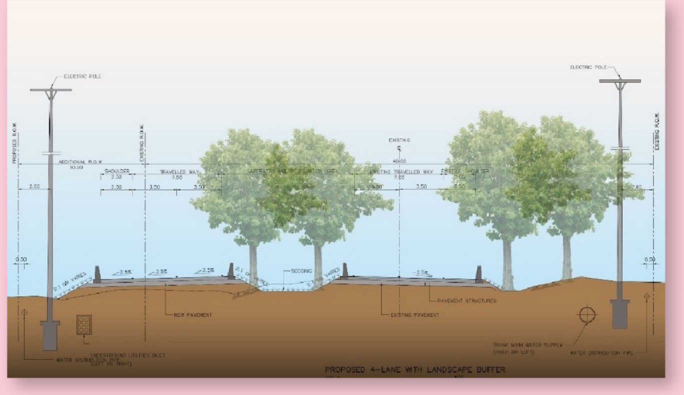
รูปแบบที่ 2 แบบเกาะกลางราวคอนกรีต



ลักษณะรูปทางเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกันชนคอนกรีตช่องจราจรมีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร จำนวน 4 ช่อง มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร เกาะกลางแบบราวคอนกรีตมีความกว้าง 1.60 เมตร

นำไปใช้กับช่วงที่ ① ②

รูปแบบที่ 3 แบบแยกคันทางเพื่อรักษาต้นไม้เดิม



ลักษณะทางเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร แยกเป็น 2 คันทาง เป็นคันทางเดิม 2 ช่องจราจร และสร้างคันทางใหม่ 2 ช่องจราจร ช่องจราจรจะมีความกว้างช่องละ 2.5 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายมีความกว้าง 2.5 เมตร ไหล่ทางด้านขวามีความกว้าง 0.5 เมตร คันทางใหม่จะอยู่ชิดเขตทาง ห่างมีช่องจราจรห่างกัน 10.5 เมตร ระหว่างคันทางจะเป็นเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง เพื่อรักษาต้นไม้เดิม โดยบริเวณที่เป็นพื้นที่ปลูกต้นไม้จะมีความกว้าง 8 เมตร เนื่องจากต้นไม้จะอยู่ชิดผิวทางจึงติดตั้งราวกันชนคอนกรีตเพื่อความปลอดภัย รูปแบบนี้จะทำให้ได้รูปตัดทางตามมาตรฐานของกรมทางหลวง แต่จะต้องเวนคืนที่เพิ่มด้านที่สร้างคันทางใหม่เป็นความกว้าง 10 เมตร

นำไปใช้กับช่วงที่ ②

รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

ในการคัดเลือกรูปแบบทางหลวงที่ปรึกษาได้กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณารูปแบบการพัฒนา ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจ และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1 ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร

- ประสิทธิภาพในการจราจร
- ความสะดวกในการคมนาคมของประชาชนในพื้นที่
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง

2 ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ

- ค่าก่อสร้าง
- ค่าบำรุงรักษา

3 ปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน
- การโยกย้ายและการเวนคืน
- สุนทรียภาพ
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ทรัพยากรดิน
- สัตว์ในระบบนิเวศ
- พืชในระบบนิเวศ