

การดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการ

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

01

การสัมมนา ครั้งที่ 1
ประชุมนิเทศโครงการ
(วันที่ 7 เมษายน 2565)



- เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงาน ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

02

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1
เพื่อพิจารณารูปแบบ
ที่เหมาะสมของโครงการ
(วันที่ 5-6 กรกฎาคม 2565)



- เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่างๆ รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม

03

การสัมมนา ครั้งที่ 2
การประชุมสรุปผล
การคัดเลือกรูปแบบ
การพัฒนาโครงการ
(วันที่ 10 พฤศจิกายน 2565)

- เพื่อนำเสนอสรุปรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสมในขั้นตอนต่อไป

04

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2
เพื่อหารือ มาตรการ
ป้องกัน แก้ไข และลด
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(ประมาณเดือนมกราคม 2566)

- เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ โดยเฉพาะผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ผลที่ได้นำไปพิจารณาปรับปรุงมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสม

05

การสัมมนา ครั้งที่ 3
ประชุมสรุปผลการศึกษา
โครงการ
(ประมาณเดือนมีนาคม 2566)

- เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง

แผนพับประชาสัมพันธ์

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ การพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง อ.เกิน - อ.ลี



เว็บไซต์โครงการ

www.highway106thoen-li.com

เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 3 (พฤศจิกายน 2565)

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
ถนนพหลโยธิน 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2354-6668-75 ต่อ 2438 โทรสาร : 0-2354-1034
Email : surveydesign.doh@gmail.com

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท อินดิทซ์ อินเทอร์เน็ต แอนด์ กลู๊ป จำกัด (มหาชน)
1/814 ซอยอินทพร หมู่ 17 ถนนสุขุมวิท กรุงเทพฯ
อ.สาทร กทม. 10120
โทรศัพท์ : 0 2532 3623 โทรสาร : 0 2532 3566



บริษัท ดีดีดี คอนซัลแตนท์ จำกัด
1199 ซอยวิเศษ 2 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท
เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2379 0141-5 โทรสาร : 0 2619 9932



บริษัท สยาม-เทค กรุ๊ป จำกัด
20 ซอย สาทรเก่า 36 แขวง จอมพล 2 เขตสาทร
กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 02 905 1341 โทรสาร : 0 2940 3095



บริษัท เอ็นทีค จำกัด
3/4 ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ
กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ : 0 2379-0141-2 โทรสาร : 0 2379-0143-4



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด
1199 ซอยวิเศษ 2 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท
เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2617 0429 โทรสาร : 0 2617 0426

ความเป็นมาของโครงการ



ทางหลวงหมายเลข 106 เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยงจากจังหวัดลำปาง ไปยังจังหวัดเชียงใหม่ มีปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สายทางมีความลาดชัน เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนั้น การปรับปรุงจากทางหลวง 2 ช่องจราจรเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจรจะช่วยให้การเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า มีความสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่โครงการเบื้องต้นพบว่า แนวเส้นทางโครงการผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก่อนการพัฒนาโครงการ

ดังนั้น สำนักสำรวจ และออกแบบ กรมทางหลวง จึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท อินดิทรี อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท ดีเคอี คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ฟิวส์คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็นทิก จำกัด และบริษัท สยาม-เทค กรุ๊ป จำกัด ดำเนินการสำรวจ และออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง อ.ดิน - อ.สี รวมทั้งศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ได้ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

01

เพื่อดำเนินการโครงการสำรวจ และออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง อ.ดิน - อ.สี ให้สอดคล้องกับโครงการของกรมทางหลวงในบริเวณใกล้เคียงและโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

02

เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ

01

เพิ่มประสิทธิภาพด้านการจราจร และการขนส่ง ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น และสอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต

02

เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศ

03

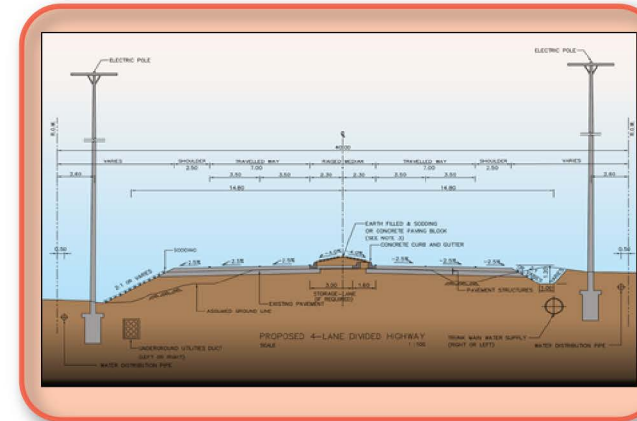
สนับสนุนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ ยกระดับความปลอดภัยในการสัญจร และพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวง

พื้นที่ดำเนินโครงการ

โครงการพัฒนาตามทางหลวงหมายเลข 106 ตอนดอนไชย - ห้วยหญาไทร มีจุดเริ่มต้นโครงการที่แยกดอนไชย ที่ กม. 0+000 (กม. ใหม่ 93+891) ไปสิ้นสุดที่ กม.29+000 (กม. ใหม่ 122+891) รวมระยะทาง 29 กิโลเมตร บนทางหลวงหมายเลข 106 โดยมีโครงข่ายถนนที่ต่อเชื่อมที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 1 ทางหลวงหมายเลข 1352 ทางหลวงหมายเลข 1048 และทางหลวงหมายเลข 1124 จากการที่แนวเส้นทางของโครงการเป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายที่ต่อเนื่องและเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางเดิม

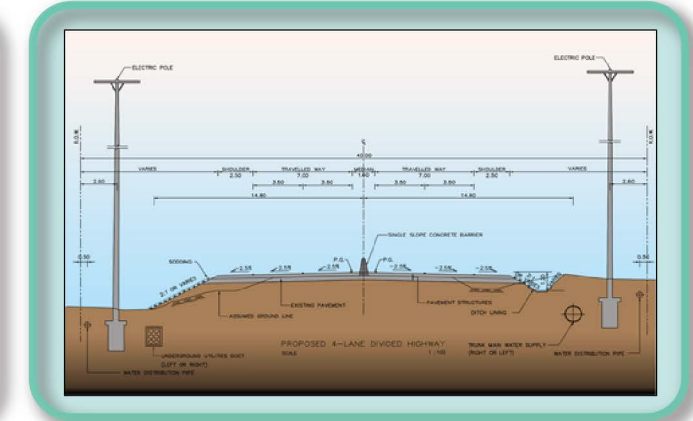
สำหรับแนวเส้นทางบนทางหลวงหมายเลข 106 ช่วงจากอำเภอเงินไปอำเภอสีบัวทอง 12 กม. แรกมีแนวเส้นทางค่อนข้างตัดเป็นเส้นตรง เมื่อถึงช่วงทางในช่วงเขาต้องปรับแนวเส้นทางไปตามสภาพภูมิประเทศที่ต้องลาดและไปตามแนวเขา มีขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.5 ม. มีไหล่ทางกว้าง 2.5 ม. ช่วงทางราบ ทางหลวงหมายเลข 106 มีแนวเขตทางกว้าง 40 ม. อยู่ในเขตพื้นที่รับพิชิตของของทางหลวงลำปางที่ 1 จนถึง กม.28+507 (กม.ใหม่ 122+398) จากนั้นจะเป็นเขตพื้นที่รับพิชิตของของทางหลวงลำปางจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่ กม.29+000 (กม.ใหม่ 122+891)

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ



เกาะกลางถมดินและปลูกหญ้ากว้าง 4.60 ม.
ช่วงที่ 1, 2 และ 4

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



เกาะกลางกำแพงคอนกรีต
ช่วงที่ 3 และ 5

ลักษณะรูปทางเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตช่องจราจรมีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร จำนวน 4 ช่อง มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร

สรุปปัจจัยในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

- ระบบนิเวศ
- พืชในระบบนิเวศ
- สัตว์ในระบบนิเวศ
- สิ่งมีชีวิตหายาก

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

- ภูมิสังคม
- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยา
- น้ำพิวดิน
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภค
- ควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

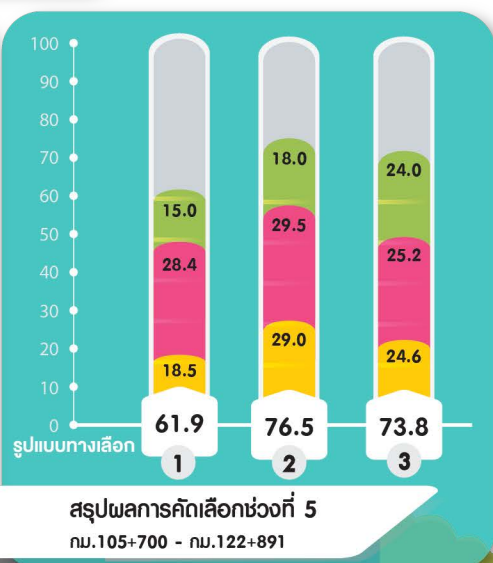
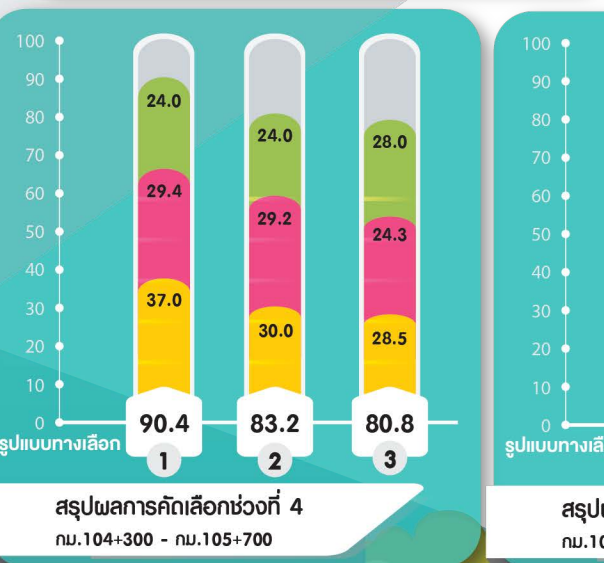
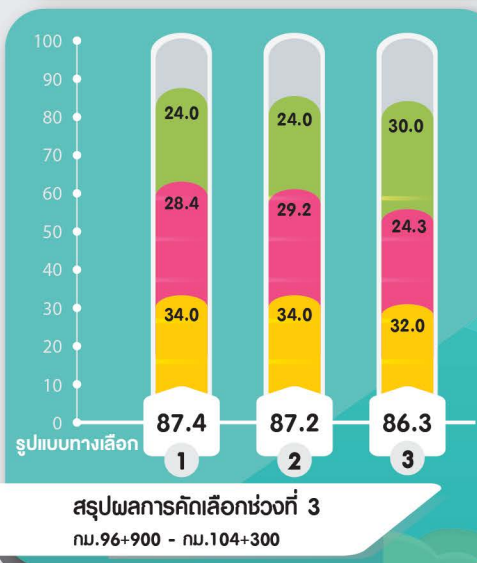
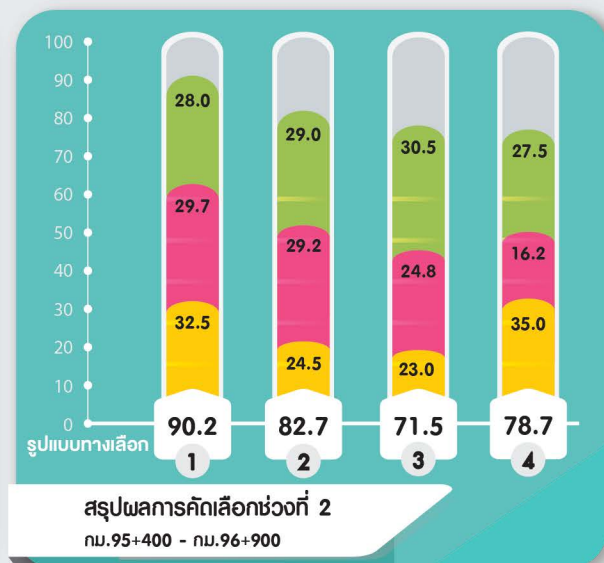
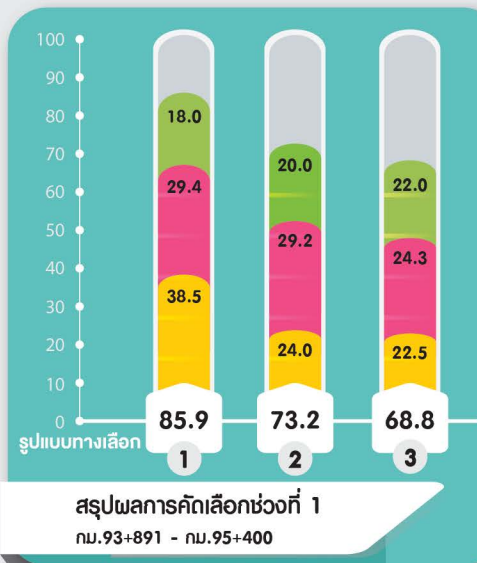
คุณค่าคุณภาพชีวิต

- เศรษฐกิจและสังคม
- การโยกย้ายและการเวนคืน
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัย
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ความปลอดภัยในสังคม
- สุขภาพ
- ผู้ใช้ทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี
- สุนทรียภาพ

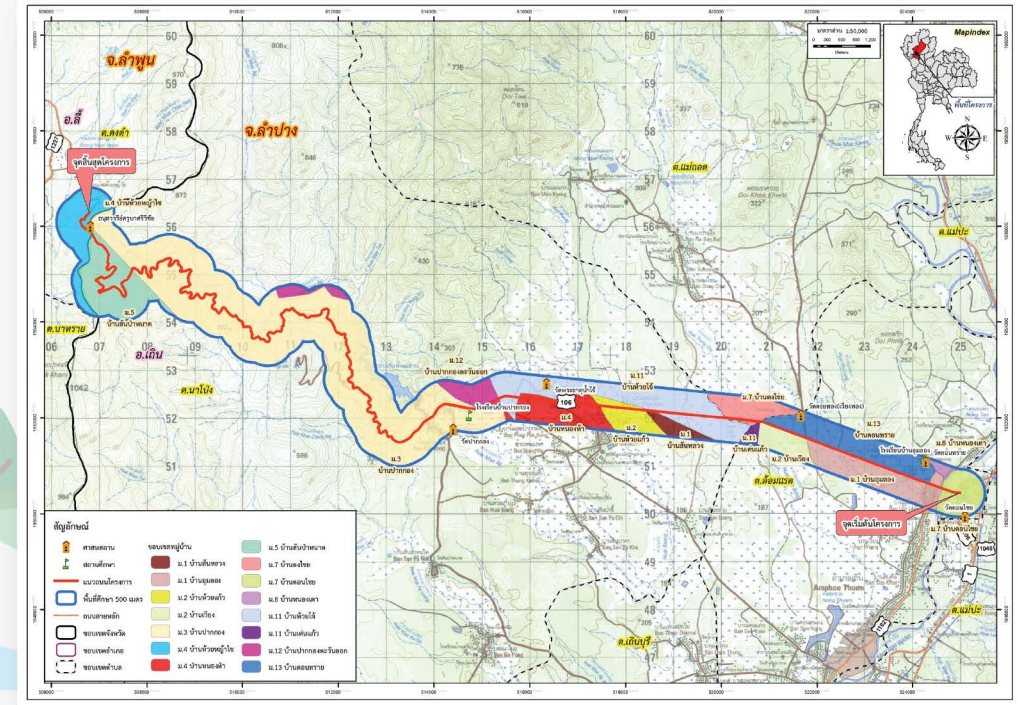
หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ



สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ



พื้นที่ดำเนินโครงการ



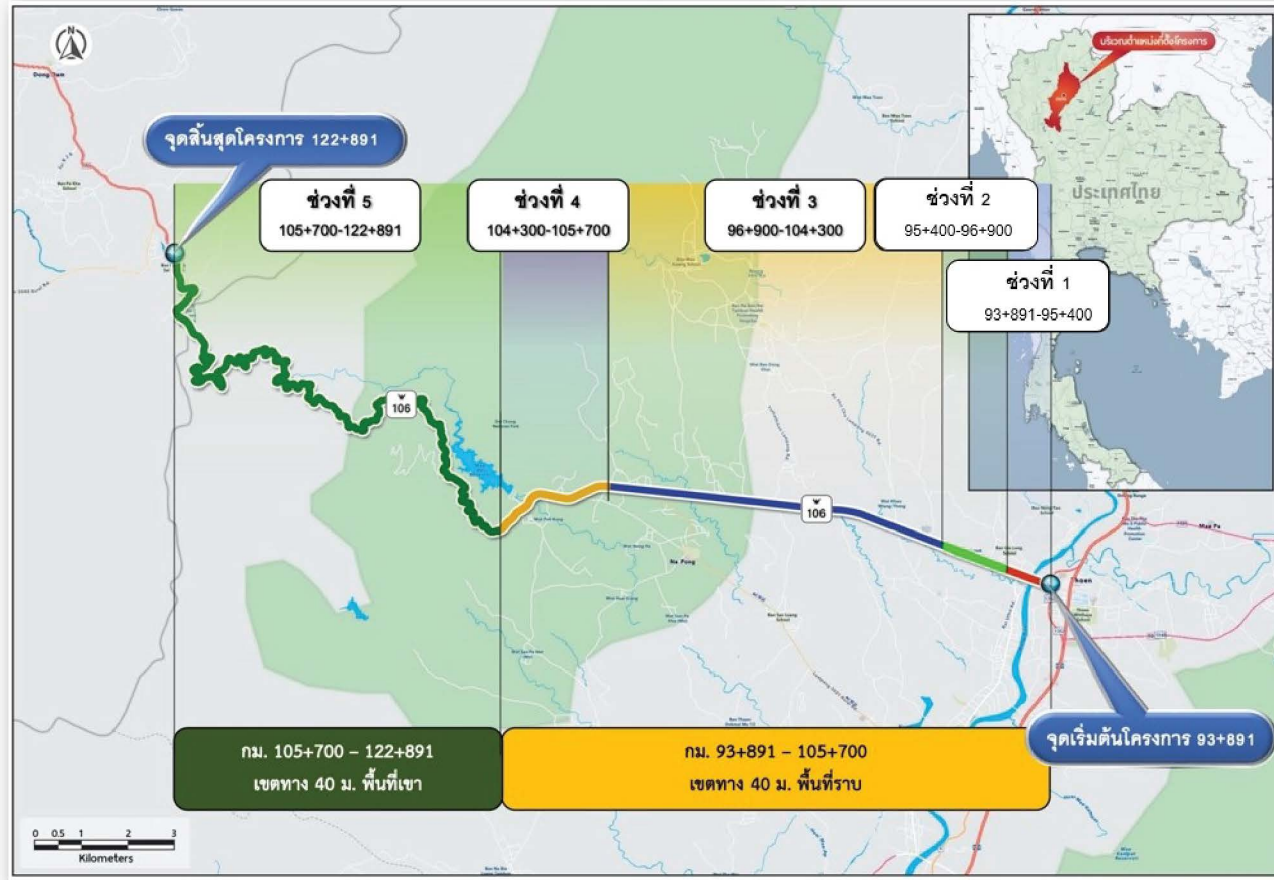
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	การปกครอง	หมู่บ้าน
ลำปาง	เถิน	นาโป่ง	องค์การบริหารส่วนตำบลนาโป่ง	หมู่ 1 บ้านสินหลวง
				หมู่ 2 บ้านห้วยแก้ว
				หมู่ 3 บ้านปากกอง
		แม่กอด	องค์การบริหารส่วนตำบลแม่กอด	หมู่ 4 บ้านหนองห้า
				หมู่ 5 บ้านสันป่าหนาด
				หมู่ 11 บ้านห้วยใจ
ล้อมแรด	เทศบาลเมืองล้อมแรด	หมู่ 12 บ้านปากกองตะวันออก		
		หมู่ 7 บ้านดงไชย		
		หมู่ 1 บ้านอุมลอง		
		หมู่ 2 บ้านเวียง		
		หมู่ 7 บ้านดอนไชย		
ลำพูน	สี่	ดงคำ	เทศบาลตำบลดงคำ	หมู่ 8 บ้านหนองเตา
				หมู่ 11 บ้านเด่นแก้ว
2 จังหวัด	2 อำเภอ	4 ตำบล	4 เทศบาลปกครอง	หมู่ 13 บ้านดอนทราย
				หมู่ 4 บ้านห้วยหญ้าไซ
				15 หมู่บ้าน

การแบ่งช่วงพื้นที่เพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกรูปตัดทาง

ที่ปรึกษาได้พิจารณาแบ่งแนวเส้นทางออกเป็น 5 ช่วง โดยได้พิจารณารูปตัดทางที่จะนำมาใช้เปรียบเทียบ 3 รูปแบบ ยกเว้นช่วงที่ 2 ที่จะมีรูปตัดทางเพื่ออนุรักษ์ต้นไม้ที่มีคุณค่ามาพิจารณาเพิ่มเป็นการเฉพาะ เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีต้นไม้ที่มีขนาดใหญ่

ช่วงที่	กม.เริ่มต้น (กม.เดิม)	กม.สิ้นสุด (กม.เดิม)	สภาพพื้นที่
1	93+891 (0+000)	95+400 (1+509)	พื้นที่ราบ มีชุมชนค่อนข้างหนาแน่น
2	95+400 (1+509)	96+900 (3+009)	พื้นที่ราบ มีชุมชนค่อนข้างหนาแน่น มีต้นสักและต้นไม้ใหญ่ริมทาง
3	96+900 (3+009)	104+300 (10+409)	พื้นที่ราบ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม
4	104+300 (10+409)	105+700 (11+809)	พื้นที่ราบ สลับกับชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรม
5	105+700 (11+809)	122+891 (29+000)	พื้นที่เขาลาดชัน พื้นที่ป่าสงวนและป่าอุทยานแห่งชาติ

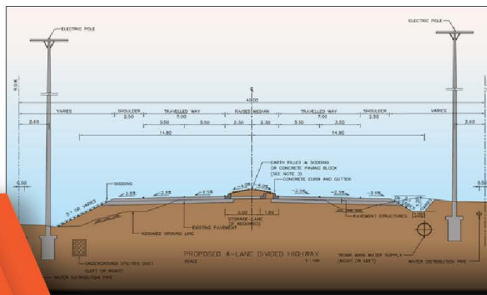
การแบ่งช่วงพื้นที่เพื่อพิจารณารูปแบบทางเลือกรูปตัดทาง



รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

01

รูปแบบทางเลือก

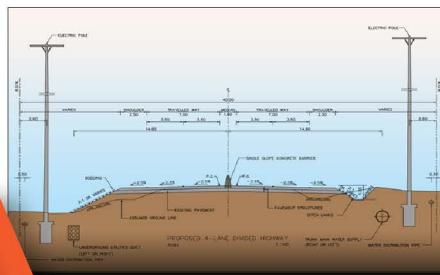


เกาะกลางถมดินและปลูกหญ้ากว้าง 4.60 ม.

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

02

รูปแบบทางเลือก



เกาะกลางทำแพงคอนกรีต

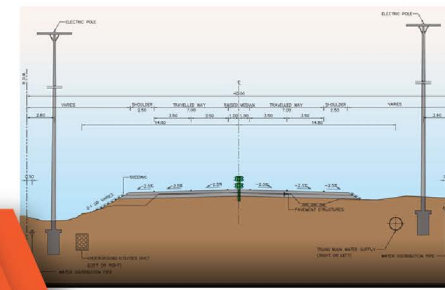
ลักษณะรูปทางเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร แยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตช่องจราจรมีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร จำนวน 4 ช่อง มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร



รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

03

รูปแบบทางเลือก

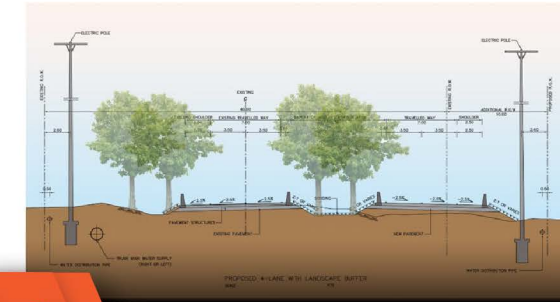


ราวกันเกาะกลางแบบแผ่นเหล็ก

ลักษณะรูปทางเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร แยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลาง ด้วยราวกันแบบแผ่นเหล็ก มีความสูง 1.10 เมตร ช่องจราจรมีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร จำนวน 4 ช่อง มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร เกาะกลางมีความกว้าง 2.00 เมตร ติดตั้งราวกันแบบแผ่นเหล็กที่เกาะกลาง

04

รูปแบบทางเลือก



แยกคันทางเพื่อรักษาต้นไม้เดิม

ลักษณะรูปทางจะมี 2 คันทาง มีจำนวนช่องจราจรคันทางละ 2 ช่อง มีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านขวา กว้าง 0.5 เมตร มีกำแพงคอนกรีต คันทางใหม่จะสร้างทางด้านขวาของคันทางปัจจุบัน โดยจะเว้นพื้นที่เพื่อรักษาต้นไม้เดิมกว้าง 8 เมตร ทำให้ต้องมีการขยายเขตทางเพิ่มอีก 10 เมตร เพื่อสร้างคันทางใหม่ เกาะกลางจะมีลักษณะเป็นแบบก่อดิ่ง ซึ่งรูปแบบนี้จะใช้คัดเลือกรูปแบบเกาะกลางช่วง กม. 94+700 ถึง 97+000

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ

ในการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการที่ปรึกษาได้กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณารูปแบบการพัฒนา ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจ และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- ประสิทธิภาพในการจราจร
- ความสะดวกในการคมนาคมของประชาชนในพื้นที่
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง
- ความปลอดภัยในการจราจร

ด้านวิศวกรรมและจราจร

1

- ค่าก่อสร้าง
- ค่าบำรุงรักษา
- ค่าเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ด้านเศรษฐกิจ

2

- คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน
- จำนวนผู้ได้รับผลกระทบในระยะ 50 ม. จากเขตทาง
- พืชในระบบนิเวศ
- ขนาดพื้นที่ที่มีการขยายแนวถนนจากเดิม
- ทรัพยากรดิน
- ขนาดพื้นที่ก่อสร้าง (เปิดหน้าดิน) ส่งผลต่อการชะล้างพังทลายของดิน
- การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- ผลกระทบต่อการระบายน้ำ
- การรบกวนและการเวนคืน
- ขนาดพื้นที่เวนคืนจากแนวถนนเดิม

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

3