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 และแผนการดำเนินงาน ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

02 การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เพื่อพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ (วันที่ 5-6 กรกฎาคม 2565)



- เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่างๆ รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้ง รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณา ประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม

03 การสัมมนา ครั้งที่ 2 การประชุมสรุปผล การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (วันที่ 10 พฤศจิกายน 2565)



- เพื่อนำเสนอสรุปผลรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจาก กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำไปใช้ประกอบการ ปรับปรุงรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสม ในขั้นตอนต่อไป

04 การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 การประชุมหารือมาตรการ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (วันที่ 9-10 มกราคม 2567)



- เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ โดยเฉพาะผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้ง รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ผลที่ได้นำไป พิจารณาปรับปรุงมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้มีความเหมาะสม

05 การสัมมนา ครั้งที่ 3 ประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (การประชุมในครั้งนี้

- เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ

สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง

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

เว็บไซต์โครงการ
www.highway106thoen-li.com

เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 5 พฤษภาคม 2567

หน่วยงานเจ้าของโครงการ

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2354-6668-75 ต่อ 2438 โทรสาร : 0-2354-1034
Email : surveydesign.doh@gmail.com

บริษัทที่ปรึกษา

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

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

บริษัท สยาม-เทค กรุ๊ป จำกัด
20 ซอย สาวปลาคำ 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 อาคารปิยะวรรณ ชั้น 24 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2617 0429 โทรสาร : 0 2617 0426

ความเป็นมาของโครงการ





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

ดังนั้น สำนักสำรวจ และออกแบบ กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย 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 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 106 ช่วง อ.เถิน - อ.ลี้ รวมทั้งศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์

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

02 เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

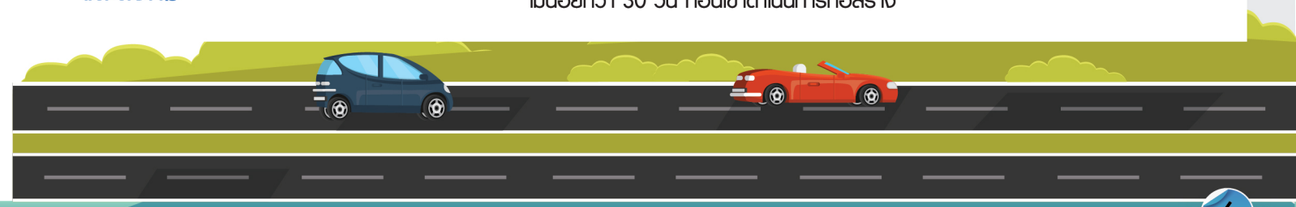
01 เพิ่มประสิทธิภาพด้านการจราจร และการขนส่ง ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น และสอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต

02 เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศ

03 สนับสนุนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ ยกระดับความปลอดภัยในการสัญจร และพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวง

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

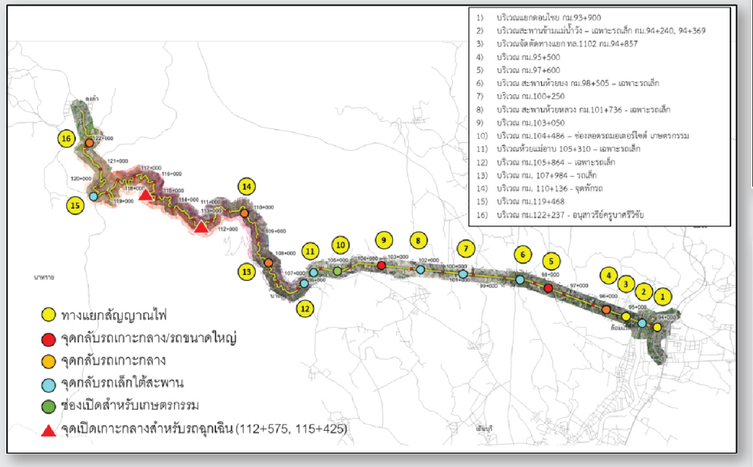
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อากาศและบรรยากาศ	มลสารจากเครื่องจักรในการก่อสร้าง และการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	• หากมีการกองเศษดินหรือเศษวัสดุภายในพื้นที่ก่อสร้างผู้รับเหมาจะต้องมีการนำวัสดุมาปิดคลุมกองดินหรือกองวัสดุก่อสร้างดังกล่าวหรือนำออกจากพื้นที่ก่อสร้างหลังกิจกรรมแล้วเสร็จเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง • ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีการขุดเปิดหน้าดิน รวมทั้งบริเวณที่มีการถม บด อัด หรือปรับสภาพพื้นที่ที่ก่อสร้างใกล้เคียงพื้นที่ชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหว และบริเวณพื้นที่เก็บกองดิน อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
เสียง	เสียงเครื่องจักรจากกิจกรรมการเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานพิวทางและชั้นทาง กิจกรรมการก่อสร้างสะพาน	• หลีกเลี่ยงการดำเนินงานในเวลากลางคืน เพื่อมิให้รบกวนการพักผ่อนของประชาชน โดยควรดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน • ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่มีเสียงดังได้จะต้องแจ้งให้ผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบล่วงหน้า
ความสั่นสะเทือน	ความสั่นสะเทือนจาก กิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานพิวทางและชั้นทาง กิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้าง และการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	• หลีกเลี่ยงการดำเนินงานในเวลากลางคืน เพื่อมิให้รบกวนการพักผ่อนของประชาชน โดยควรดำเนินการในช่วงเวลากลางวันตั้งแต่ 8.00 – 17.00 น. และหลีกเลี่ยงการทำงานของเครื่องจักรกลที่มีความสั่นสะเทือนมาก ๆ พร้อมกันในเวลาเดียวกัน ในกรณีที่จำเป็นต้องก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืนให้หลีกเลี่ยงงานที่เกิดเสียงดังและแรงสั่นสะเทือน เช่น การเจาะเสาเข็ม เป็นต้น • เลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด
น้ำพิวดิน	ตะกอนดินจากการเปิดหน้าดินและน้ำทิ้งจากที่พักคนงานอาจมีการชะล้างลงสู่แหล่งน้ำพิวดิน	• บริเวณใกล้แหล่งน้ำให้ทยอยเปิดหน้าดินเฉพาะส่วนหรือบริเวณทำงานจริงเท่านั้น และหลีกเลี่ยงการถางพืชคลุมดินในบริเวณที่ไม่จำเป็นและจำกัดการเปิดพื้นที่ริมน้ำ เพื่อลดการชะล้างตะกอนลงสู่ลำน้ำ • เมื่อก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จให้ปรับปรุงและฟื้นฟูสภาพลำน้ำและตลิ่งให้มีสภาพใกล้เคียงกับสภาพเดิมมากที่สุด
การคมนาคมขนส่ง	จากการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรในช่วงเตรียมพื้นที่และช่วงก่อสร้าง และปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นตามแนวเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง	• ประชาสัมพันธ์โดยติดประกาศรายละเอียดโครงการให้ผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ • ดำเนินการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ทางเบี่ยงช่องจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างทางลอด อย่างน้อย 30 วัน
เศรษฐกิจและสังคม	โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม และการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต	• ทำการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลของโครงการให้แก่ประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย ชื่อโครงการ ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างรูปแบบการก่อสร้าง ระยะเวลาในการก่อสร้าง หมายเลขโทรศัพท์หรือช่องทางติดต่อสอบถาม / ประสานงาน โดยจัดทำเอกสารหรือเข้าพบผู้นำชุมชน ประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง



การออกแบบจุดกลับรถ



ในการพัฒนาทางหลวงเป็นทาง 4 ช่องจราจรจะต้องมีเกาะกลางเพื่อแยกทิศทางการจราจรเพื่อทำให้เกิดความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการจราจร ซึ่งจะมีรูปแบบของเกาะกลางที่แตกต่างกันไปตามความเหมาะสมตามข้อจำกัด ลักษณะของสภาพพื้นที่ โครงข่ายการคมนาคม และแหล่งที่ตั้งของชุมชน ดังนั้นจึงต้องมีการกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถเพื่อรองรับการเดินทางภายในพื้นที่ของชุมชน และการสัญจรที่ผ่านแนวเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อไปยังโครงข่ายถนนที่ต่อเนื่อง





รูปแบบจุดกลับรถระดับพื้น



รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพาน

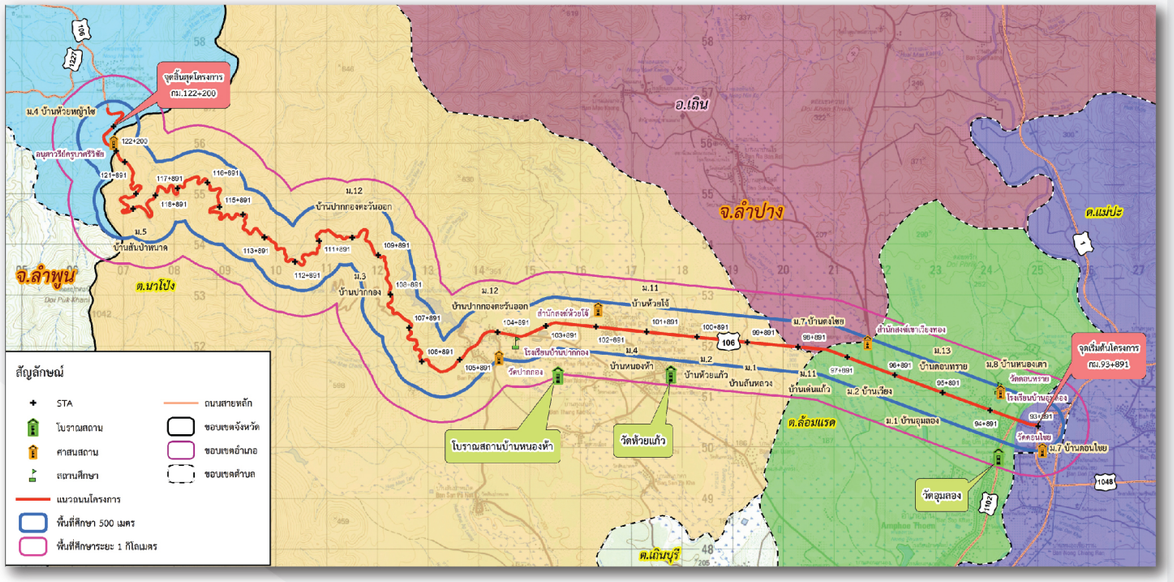
ตำแหน่งอาคารระบายน้ำหลักของโครงการ



ตำแหน่งทางน้ำสายหลัก ตำแหน่งทางลอด / สะพานช่วงขึ้นเขา	ขนาดอาคารระบายน้ำปัจจุบัน	การปรับปรุงสะพาน/ท่อลอดเหลี่ยม	ขนาดสะพานท่อลอดเหลี่ยมหลังปรับปรุง	
กม.94+285.000 สะพานข้ามแม่น้ำวัง	(16 x 10.00) = 160.00 ม.	รื้อถอนสะพานเดิม ก่อสร้างสะพานใหม่	(6 x 30) = 180 ม.	1
กม.94+858.000 สะพานข้ามทางลอด	-	ก่อสร้างสะพานข้ามทางลอดใหม่	(3 x 12) = 36 ม.	2
กม.94+858.550 ท่อลอดเหลี่ยม	3 – 2.80 x 2.50 ม.	ต่อขยายท่อลอดเหลี่ยม	3 – 2.80 x 2.50 x 39.60 ม.	1
กม.95+569.165 ท่อลอดกลม	2 – ∅ 0.60 ม.	รื้อถอนท่อลอดออก ก่อสร้างท่อลอดเหลี่ยมใหม่	3 – 3.00 x 3.00 x 28.00 ม.	2
กม.96+812.909 ท่อลอดกลม	2 – ∅ 1.00 ม.	รื้อถอนท่อลอดออก ก่อสร้างท่อลอดเหลี่ยมใหม่	3 – 3.00 x 3.00 x 27.00 ม.	3
กม.97+656.115 ท่อลอดเหลี่ยม	3 – 2.80 x 2.50 ม.	ต่อความยาวท่อลอดเหลี่ยม	3 – 2.80 x 2.50 x 37.00 ม.	4
กม.98+505.000 สะพานข้ามห้วยยาง	(3 x 6.00) = 18.00 ม.	รื้อถอนสะพานเดิม ก่อสร้างสะพานใหม่	(3 x20) = 60 ม.	3
กม.99+135.670 ท่อลอดเหลี่ยม	2 – 2.50 x 2.00 ม.	ต่อความยาวท่อลอดเหลี่ยม	2 – 2.50 x 2.00 x 26.70 ม.	5
กม.101+737.500 สะพานข้ามห้วยแม่หลวง	(3 x 6.80) = 22.00 ม.	รื้อถอนสะพานเดิม ก่อสร้างสะพานใหม่	(3x15) = 45 ม.	4
กม.104+486.000 สะพานเข้าข้ามทางลอด	-	ก่อสร้างสะพานข้ามทางลอดใหม่	(3x12) = 12 ม.	5
กม.105+310.175 สะพานข้ามห้วยแม่ฮาบ	(3 x 10.00) = 30.00 ม.	รื้อถอนสะพานเดิม ก่อสร้างสะพานใหม่	(3x20) = 60 ม.	6
กม.105+866.000 สะพานข้ามทางลอด	-	ก่อสร้างสะพานข้ามทางลอดใหม่	(1 x 12) =12 ม.	7
กม.106+520.118 สะพานช่วงขึ้นเขา	-	ก่อสร้างสะพานช่วงขึ้นเขาใหม่	(1x15)+(1x30) (1x15) = 60 ม.	8
กม.112+580.650 สะพานช่วงขึ้นเขา	-	ก่อสร้างสะพานช่วงขึ้นเขาใหม่	(1x15)+(1x30)+(1x15)=60 ม.	9
กม.116+225.971 สะพานช่วงขึ้นเขา	-	ก่อสร้างสะพานช่วงขึ้นเขาใหม่	(1x10)+(1x24)+(1x10)=44 ม.	10
กม.116+633.569 สะพานช่วงขึ้นเขา	-	ก่อสร้างสะพานช่วงขึ้นเขาใหม่	(1x20) = 20 ม.	11
กม.117+423.785 สะพานช่วงขึ้นเขา	-	ก่อสร้างสะพานช่วงขึ้นเขาใหม่	(1x10)+(1x24)+(1x10)=44 ม.	12
กม.116+633.569 สะพานช่วงขึ้นเขา	-	ก่อสร้างสะพานช่วงขึ้นเขาใหม่	(3x12)= 36 ม.	13

พื้นที่ดำเนินโครงการ

โครงการพัฒนาตามทางหลวงหมายเลข 106 ตอนดอนไชย - ห้วยหญ้าไทร มีจุดเริ่มต้นโครงการที่จากแยกดอนไชย ที่ กม. 93+891 ถึง กม. 122+200 ของทางหลวงหมายเลข 106 มีระยะรวม 28.309 กม. บนทางหลวงหมายเลข 106 โดยมีโครงข่ายถนนที่ต่อเชื่อมที่สำคัญได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 1 ทางหลวงหมายเลข 1352 ทางหลวงหมายเลข 1048 และทางหลวงหมายเลข 1124 จากการที่แนวเส้นทางของโครงการเป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายที่ต่อเนื่องและเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางเดิม สำหรับแนวเส้นทางบนหลวงหมายเลข 106 ช่วงจากอำเภอเถินไปอำเภอลี้ ช่วง 12 กม. แรกมีแนวเส้นทางค่อนข้างตรง เมื่อถึงช่วงทางที่เป็นช่วงเขาแนวเส้นทางจะลัดเลาะไปตามสภาพภูมิประเทศที่เป็นไหล่เขาไปตามแนวเขา ทางปัจจุบันมีขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.5 เมตร มีไหล่ทางกว้าง 2.5 เมตร ช่วงทางราบ และมีไหล่ทางกว้างประมาณ 0.5 เมตร ในช่วงทางเขา ทางหลวงหมายเลข 106 มีแนวเขตทางกว้าง 40 เมตร อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงลำปางที่ 1 จากนั้นจะเป็นเขตพื้นที่รับผิดชอบของแขวงทางหลวงลำพูนจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่ กม. 122+200สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินสองข้างทางเริ่มจากจุดเริ่มต้นโครงการ เป็นพื้นที่ชุมชน จากนั้นเป็นพื้นที่ว่างและพื้นที่เกษตรกรรม มีชุมชนสลับเป็นช่วง ๆ ที่ กม. 101+100 กม. 102+650 กม. 104+650 กม. 105+050 และ กม. 105+575 ตั้งแต่บริเวณ กม. 105+600 จึงเริ่มเป็นทางเขาเป็นพื้นที่ป่าที่อยู่ในเขตอุทยานและป่าสงวนแห่งชาติ



จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	การปกครอง	หมู่บ้าน
ลำปาง	เถิน	นาโป่ง	องค์การบริหารส่วนตำบลนาโป่ง	หมู่ 1 บ้านสันหลวง
				หมู่ 2 บ้านห้วยแก้ว
				หมู่ 3 บ้านปากกอง
				หมู่ 4 บ้านหนองห้า
				หมู่ 5 บ้านสันป่าหนาด
				หมู่ 11 บ้านห้วยโจ้
				หมู่ 12 บ้านปากกองตะวันออก
		แม่ถอด	องค์การบริหารส่วนตำบลแม่ถอด	หมู่ 7 บ้านดงไชย
		ล้อมแรด	เทศบาลเมืองล้อมแรด	หมู่ 1 บ้านอุมลอง
				หมู่ 2 บ้านเวียง
				หมู่ 7 บ้านดอนไชย
				หมู่ 8 บ้านหนองเตา
				หมู่ 11 บ้านเด่นแก้ว
				หมู่ 13 บ้านดอนทราย
ลำพูน	ลี้	ดงดำ	เทศบาลตำบลดงดำ	หมู่ 4 บ้านห้วยหญ้าไซ
2 จังหวัด	2 อำเภอ	4 ตำบล	4 เขตการปกครอง	15 หมู่บ้าน

รูปแบบการพัฒนาโครงการ

การออกแบบด้านงานทางเพื่อให้เป็นไปตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงเห็นชอบและตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยการกำหนดรูปแบบได้แบ่งการพิจารณาการออกแบบเป็น 2 ช่วง ได้แก่ พื้นที่ทางราบ (กม. 93+891- กม. 105+700) และพื้นที่เขา (กม. 105+700 - กม. 122+200)

ช่วงที่ 1 กม. 93+891 - กม. 105+700 เป็นช่วงทางราบมีจุดตัดทางแยกบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการที่แยกดอนไชย ลักษณะจะเป็นทาง 4 ช่องจราจร เกาะกลางแบบยกในช่วงชุมชน และเกาะกลางแบบราวคอนกรีตในช่วงพื้นที่ว่างและเกษตรกรรมการออกแบบจะทำการปรับปรุงให้ทุกโค้งสามารถรองรับความเร็วออกแบบที่ 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยรัศมีโค้งราบที่แนะนำไม่น้อยกว่า 255 เมตร และรัศมีต่ำสุดที่ยอมให้ไม่น้อยกว่า 195 เมตร การออกแบบแบ่ง 2 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบทางช่วง กม. 93+891 – 94+100, 95+162 - 96+915 และ กม. 104+284 – 105+725 ออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบเกาะยกถมดินและปลูกหญ้า (Raised Median) ช่องจราจรมีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร จำนวน 4 ช่อง มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร เกาะกลางมีความกว้าง 4.60 เมตร

รูปแบบทางช่วง กม. 94+100 – 95+162 และ 96+915 - 104+284 ออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตช่องจราจรมีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในจะมีความกว้างอย่างน้อย 1.50 เมตร

ช่วงที่ 2 กม. 105+700 – กม. 122+200 ทางช่วงนี้เป็นทางเขาคดเคี้ยวมีโค้งต่อเนื่องและลาดชัน มีข้อจำกัดของสภาพภูมิประเทศที่เป็นหุบเขาและพาสูงชัน และปริมาณจราจรที่ยังไม่สูงมากนัก จากข้อจำกัดของพื้นที่การออกแบบจึงพิจารณาเพิ่มขีดความสามารถของทางด้วยการขยายปรับปรุงทางเป็น 4 ช่องจราจรซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยและขีดความสามารถในการจราจรและความเร็วให้มากขึ้น โดยรัศมีความโค้งต่ำสุดจะไม่น้อยกว่า 20 เมตร และจะมีทางวิ่งที่เป็นทั้งช่วงที่ขยายคันทางเดิมเป็น 4 ช่องจราจร และช่วงที่มีข้อจำกัดจากสภาพพื้นที่จะจัดทำเป็นทางแบบ 2+1 ช่องจราจรโดยให้ขาขึ้นมี 2 ช่องจราจร ขาลงจากเขามี 1 ช่องจราจร ซึ่งในอนาคตสามารถที่จะปรับเป็นทาง 4 ช่องจราจรได้ เพื่อช่วยลดค่าก่อสร้างและผลกระทบกับพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติและอุทยานแห่งชาติ ดังนี้

ช่วงที่ กม. 105+725 – กม. 121+367 ออกแบบทางหลวง 3 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตช่องจราจรมีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกด้านซ้ายทางกว้าง 0.50 เมตร และด้านขวาทางมีไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในจะมีความกว้างอย่างน้อย 0.50 เมตร

ช่วงที่ กม. 121 – 367 - 122+200 ออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตช่องจราจรมีความกว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 0.50 เมตร ไหล่ทางด้านในจะมีความกว้างอย่างน้อย 0.50 เมตร

