

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 126

ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1063 (แยกสะกัตน้ำมัน) -
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1065

และบนทางหลวงหมายเลข 117

ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (แยกหนองอ้อ) -
สะพานข้ามแม่น้ำยม (รวมทางเข้ามหาวิทยาลัยนเรศวร)



ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 126 หรือ ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลก เป็นเส้นทางคมนาคมรูปแบบถนนวงแหวนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกมีทั้งหมด 2 ช่วง คือถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือและทิศใต้ ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 126 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1063 (แยกสะกิดน้ำมัน) และบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 (แยกหนองอ้อ) รวมถึงบริเวณแยกทางเข้ามหาวิทยาลัยนเรศวร เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนเนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่นมีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง ทั้งนี้แนวเส้นทางของโครงการผ่านพื้นที่ที่มีโบราณสถาน ในระยะศึกษา 500 เมตร ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

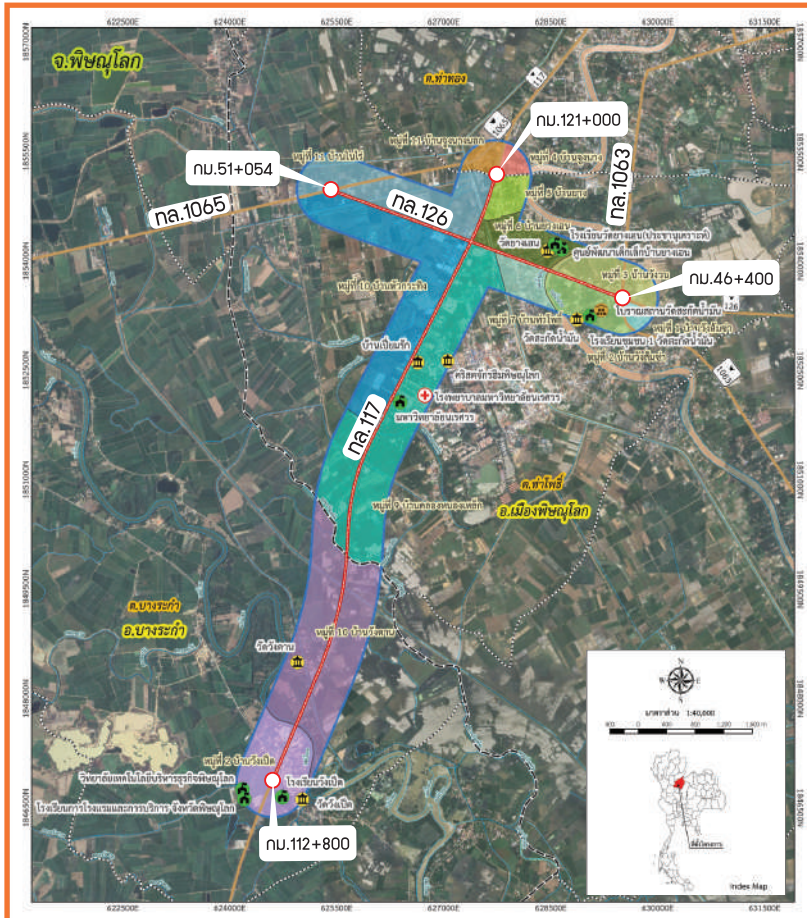
- 1 เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคาและประเมินราคา สำหรับโครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 126 ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1063 (แยกสะกิดน้ำมัน) - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1065 และบนทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (แยกหนองอ้อ) - สะพานข้ามแม่น้ำยม (รวมทางเข้ามหาวิทยาลัยนเรศวร) บริเวณช่วง กม. 46+400 ถึงกม. 51+054 และช่วง กม. 112+800 ถึง กม. 121+000 รวมระยะทางประมาณ 12.854 กิโลเมตร
- 2 เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อมเศรษฐกิจและสังคม
- 3 เพื่อศึกษา รวบรวม และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ตลอดจนมาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1 ช่วยให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้นรวมถึงการสนับสนุนแผนงานโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในอนาคต
- 2 ช่วยส่งเสริมเส้นทางเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ และเป็นการพัฒนาพื้นที่ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มศักยภาพ
- 3 พัฒนาเส้นทางในการเดินทาง และเพิ่มเติมโครงข่ายถนนเดิมในจังหวัดพิษณุโลกให้สมบูรณ์ มากขึ้น



พื้นที่ศึกษาโครงการ



พื้นที่ศึกษาโครงการด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดำเนินการบนทางหลวงหมายเลข 126 บริเวณ ช่วง กม. 46+400 ถึง กม. 51+054 และ ทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง กม. 112+800 ถึง กม. 121+000 ครอบคลุมพื้นที่ 3 ตำบล 2 อำเภอ ในจังหวัดพิษณุโลก รวมระยะทาง ประมาณ 12.854 กิโลเมตร

สัญลักษณ์

แนวถนนโครงการ	ขอบเขตตำบล	ค.ท่าโพธิ์ อ.เมืองพิษณุโลก
พื้นที่ศึกษา 500 เมตร	ขอบเขตอำเภอ	หมู่ที่ 1 บ้านวังเดิม
พื้นที่อยู่ใต้วงน้ำล้นน้ำ	ขอบเขตชุมชน	หมู่ที่ 2 บ้านวังเดิม
สถานพยาบาล	ด.บ.ระก้า อ.บางระก้า	หมู่ที่ 3 บ้านวัง
สถานศึกษา	หมู่ที่ 2 บ้านวัง	หมู่ที่ 4 บ้านวัง
โบราณสถาน	หมู่ที่ 10 บ้านวัง	หมู่ที่ 5 บ้านวัง
ถนนสายหลัก	ล.ท่าโพธิ์ อ.เมืองพิษณุโลก	หมู่ที่ 6 บ้านวัง
ถนนสาย	หมู่ที่ 4 บ้านวัง	หมู่ที่ 7 บ้านวัง
	หมู่ที่ 11 บ้านวัง	หมู่ที่ 8 บ้านวัง
		หมู่ที่ 9 บ้านวัง
		หมู่ที่ 10 บ้านวัง
		หมู่ที่ 11 บ้านวัง

จุดตัดทางหลวงที่สำคัญ 3 แห่ง ที่นำมาศึกษาโครงการ



จากการตรวจสอบแนวเส้นทางของโครงการ มีจุดตัดทางหลวงที่สำคัญ 3 แห่ง ซึ่งจุดตัดทางหลวงดังกล่าว จะนำมาพิจารณาออกแบบ เพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสม ประกอบด้วย

- 1 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 กับ ทางหลวงหมายเลข 1063 (แยกสะกิดน้ำมัน กม.46+698 (ถ.126))
- 2 ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 กับ ทางหลวงหมายเลข 117 (แยกหนองอ้อ กม.49+952 (ถ.126))
- 3 ทางแยกหน้ามหาวิทยาลัยนเรศวร กม.119+000 (ถ.117)



หลักเกณฑ์ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

ในการกำหนดรูปแบบที่เป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ศึกษาโครงการ จะยึดตามมาตรฐานทางหลวงที่มีความปลอดภัย ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนในแนวเส้นทางให้น้อยที่สุด โดยโครงการได้ยึดหลักเกณฑ์ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาของโครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1 ต้องสามารถให้บริการหรือรองรับปริมาณการจราจรทุกทิศทางได้อย่างเพียงพอ และสามารถจัดทำเป็นขั้นตอนการก่อสร้างได้
- 2 ต้องไม่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อสภาพแวดล้อมของพื้นที่หรือชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงและแผนการพัฒนาโครงการของหน่วยงานท้องถิ่น รวมถึงทัศนียภาพพื้นที่โครงการ
- 3 ต้องเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงสายหลักหรือสายรอง/สายย่อย โดยมีรูปแบบและแนวคิดที่ชัดเจน โดยเฉพาะรถที่วิ่งผ่าน หรือรถที่สัญจรในพื้นที่สามารถใช้เส้นทางได้อย่างปลอดภัย
- 4 ต้องเป็นรูปแบบที่สามารถมีความเป็นไปได้ที่จะก่อสร้าง สามารถก่อสร้างได้ง่าย รวดเร็ว และส่งผลกระทบต่อจราจรปัจจุบันให้น้อยที่สุด

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวเมื่อพิจารณาตามลักษณะภูมิประเทศและความเป็นไปได้ในการพัฒนาแนวเส้นทางของโครงการ สามารถกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการในแต่ละจุดตัดทางแยกที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งประกอบด้วย 3 ทางแยก คือ ทางแยกสะกิดน้ำมัน กม.46+698 (ทล.126) ทางแยกหนองอ้อ กม.120+185 (ทล.117) และทางแยกหน้ามหาวิทยาลัยนเรศวร กม.118+250 (ทล.117) ซึ่งในแต่ละจุดตัดทางแยกจะมีการกำหนดรูปแบบทางเลือกเพื่อใช้ในการพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ อย่างน้อยทางแยกละ 3 รูปแบบทางเลือก โดยมีรายละเอียดในแต่ละจุดตัดทางแยกดังนี้

รูปแบบแนวทางเลือกเบื้องต้น บริเวณจุดตัดทางแยกสะกิดน้ำมัน



รูปแบบทางเลือกที่ 1 (ทางลอดบนถนน ทล.126)

- เป็นทางลอดตามแนวกบน ทล.126 ลอดใต้ ทล.1063
- มีวงเวียนด้านบนสำหรับทิศทางการจราจรจากพิษณุโลก เลี้ยวขวาไปนครสวรรค์ และจากอำเภอบางกระทุ่มเลี้ยวขวาไปอุตรดิตถ์
- การจราจรในทิศทางเลี้ยวซ้ายจะสามารถผ่านได้ตลอด



รูปแบบทางเลือกที่ 2 (สะพานข้ามแยกบนถนน ทล.126)

- เป็นสะพานข้ามแยกบนถนน ทล.126 ข้าม ทล.1063
- มีวงเวียนด้านล่างสำหรับทิศทางการจราจรจากพิษณุโลก เลี้ยวขวาไปนครสวรรค์ และจากอำเภอบางกระทุ่มเลี้ยวขวาไปอุตรดิตถ์
- การจราจรในทิศทางเลี้ยวซ้ายจะสามารถผ่านได้ตลอด



รูปแบบทางเลือกที่ 3 (สะพานข้ามแยกบนถนน ทล.1063)

- เป็นสะพานข้ามแยกบนถนน ทล.1063 และถนนระดับพื้นดินบน ทล.126
- ก่อสร้าง Ramp จากนครสวรรค์เลี้ยวขวาไปอำเภอบางกระทุ่ม
- ก่อสร้าง Ramp จากพิษณุโลกเลี้ยวขวาไปนครสวรรค์
- การจราจรในทิศทางเลี้ยวซ้ายสามารถผ่านได้ตลอด

รูปแบบแนวทางเลือกเบื้องต้น บริเวณจุดตัดทางแยกหนองอ้อ



รูปแบบทางเลือกที่ 1 (ทางลอดบนถนน ทล.117)

- เป็นทางลอดตามแนวถนน ทล.117 ลอดใต้ ทล.126
- มีวงเวียนสำหรับทิศทางการจราจรจากพิษณุโลกเลี้ยวขวาไปอำเภอ บางระกำและทิศทางการจราจรจากนครสวรรค์เลี้ยวขวาไปอุตรดิตถ์
- การจราจรในทิศทางเลี้ยวซ้ายสามารถผ่านได้ตลอด



รูปแบบทางเลือกที่ 2 (สะพานข้ามแยกบนถนน ทล.117)

- เป็นสะพานข้ามแยกบนถนน ทล.117 ข้าม ทล.126
- ก่อสร้าง Ramp จากนครสวรรค์เลี้ยวขวาไปอุตรดิตถ์
- มีวงเวียนสำหรับทิศทางการจราจรระดับพื้นดิน
- การจราจรในทิศทางเลี้ยวซ้ายสามารถผ่านได้ตลอด



รูปแบบทางเลือกที่ 3 (ทางลอดบน ทล.117 และสะพานบน ทล.126)

- เป็นทางลอดตามแนวถนน ทล.117
- ก่อสร้างสะพานตามแนวถนน ทล.126
- มีวงเวียนสำหรับทิศทางการจราจรระดับพื้นดิน
- การจราจรในทิศทางเลี้ยวซ้ายสามารถผ่านได้ตลอด

รูปแบบแนวทางเลือกเบื้องต้น บริเวณทางแยกหน้ามหาวิทยาลัยนเรศวร



รูปแบบทางเลือกที่ 1 (ทางลอดบนถนน ทล.117)

- เป็นทางลอดตามแนวถนน ทล.117
- สำหรับรถเลี้ยวขวาในแต่ละทิศทางจราจรควบคุมการจราจร ที่ทางแยกด้วยสัญญาณไฟ



รูปแบบทางเลือกที่ 2 (สะพานข้ามบนถนน ทล.117)

- เป็นสะพานบนถนน ทล.117 พร้อมทั้งมีช่องวนเลี้ยวด้านล่างสำหรับ ทิศทางการจราจรจากมหาวิทยาลัยนเรศวรเลี้ยวขวาไปพิษณุโลก และจากนครสวรรค์เลี้ยวขวาไปมหาวิทยาลัยนเรศวร
- การจราจรในทิศทางเลี้ยวซ้ายให้เป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ



รูปแบบทางเลือกที่ 3 (ก่อสร้างสะพานบกเพื่อกลับรถใต้สะพาน)

- ปิดทางแยกเข้า-ออก หน้ามหาวิทยาลัยนเรศวร
- ก่อสร้างสะพานข้ามคลองหนองเหล็กและที่ กม.119+900 บน ทล.117 สามารถกลับรถใต้สะพานบกเพื่อไปยังฝั่งตรงข้ามเลนถนน
- การจราจรในทิศทางเลี้ยวซ้ายให้เป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ

หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางการพัฒนาโครงการเบื้องต้น



เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมมากที่สุด จะดำเนินการเปรียบเทียบข้อดีและข้อด้อยของแต่ละรูปแบบทางเลือก โดยใช้วิธีการให้คะแนนผลกระทบในด้านต่างๆ และกำหนดสัดส่วนคะแนนตามลำดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกเบื้องต้น ทั้งนี้ กำหนดปัจจัยหลักในการพิจารณาออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีคะแนนรวมทั้งสิ้น 100 คะแนน



ด้านวิศวกรรมและการจราจร

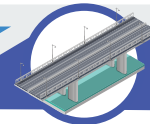


ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน



ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แนวคิดการปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำยม



จากการสำรวจพื้นที่พบว่า สะพานข้ามแม่น้ำยม หรือ สะพานข้ามคลองวังเปิด ที่กม.113+200 บนทางหลวงหมายเลข 117 มีรูปแบบสะพานของทั้งสองทิศทางที่ต่างกันโดยเฉพาะสะพานด้านซ้ายทางที่มีการก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ.2525 ทำให้องค์ประกอบบริเวณจุดกลับรถมีความสูงเพียง 3.50 เมตร แต่ความสูงของช่องลอดของสะพานด้านขวาทางมีความสูงที่มากกว่าที่ระดับ 5.50 เมตร เพื่อให้การกลับรถที่ปลอดภัยและมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ทางโครงการได้มีแนวคิดในการปรับปรุงสะพานด้านซ้ายทางโดยการรื้อสะพานเดิมและก่อสร้างใหม่ให้มีระดับเท่ากับสะพานด้านขวาทาง



สภาพปัจจุบันสะพานด้านซ้ายทาง (เดิม)



สะพานก่อนปรับปรุง



สะพานหลังปรับปรุง

แสดงตัวอย่างสะพานข้ามแม่น้ำยม (คลองวังเปิด) ก่อน-หลังปรับปรุง





การศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการจะครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยมีพื้นที่อ่อนไหวที่ต้องทำการศึกษาประกอบด้วย ศาสนสถาน ชุมชน สถานศึกษา สถานที่ราชการและสถานประกอบการ ในการศึกษาจะมีการรวบรวมข้อมูล อาทิ ข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม และสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันจากข้อมูลทุติยภูมิ การลงสำรวจพื้นที่ และการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยจะนำข้อมูลที่ได้มาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการเพื่อนำไปกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสมต่อไป

โดยในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น จะทำการลงสำรวจพื้นที่ศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูล สภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันให้ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม 31 ปัจจัย เพื่อคัดกรองปัจจัยที่มีนัยสำคัญ ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวง (ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 10 เดือนมกราคม 2569) เป็นกรอบในการศึกษา สำหรับปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่มีผลกระทบในระดับปานกลาง – สูง จะนำไปศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษารอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
9 ปัจจัย  ✓ ภูมิสัณฐาน ✓ ทรัพยากรดิน ✓ ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย ✓ น้ำผิวดิน ✓ น้ำใต้ดิน ✓ น้ำทะเล ✓ อากาศและบรรยากาศ ✓ เสียง ✓ ความสั่นสะเทือน	4 ปัจจัย  ✓ นิเวศวิทยาทางบก ✓ นิเวศวิทยาทางน้ำ ✓ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ✓ พื้นที่ชุ่มน้ำ	7 ปัจจัย  ✓ น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค ✓ การคมนาคมขนส่ง ✓ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ✓ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ ✓ การเกษตรกรรม ✓ นันทนาการ ✓ การใช้ที่ดิน	11 ปัจจัย  ✓ เศรษฐกิจ - สังคม ✓ การโยกย้ายและการเวนคืน ✓ การสาธารณสุข ✓ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ✓ การแบ่งแยก ✓ อุบัติเหตุและความปลอดภัย ✓ ความปลอดภัยในสังคม ✓ สุขภาพ ✓ ผู้ใช้ทาง ✓ โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม ✓ สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ
รวมทั้งสิ้น 31 ปัจจัย			

ที่มา : แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (GUIDELINES FOR PREPARATION OF ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENT OF A ROAD SCHEME) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569)



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผูมีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้ แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษา โดยได้กำหนดการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้

การประชาสัมพันธ์โครงการ (ดำเนินการตลอดระยะเวลาการศึกษา)

กำหนดการจัดประชุม

1.การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

วันพฤหัสบดีที่ 11 มิถุนายน 2569 เวลา 09.00-12.00 น.
ณ ห้องประชุมคริสตัล 1 ชั้น 1 โรงแรมเดอะปาร์คพิษณุโลก
อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก

2.การประชุมเสนอแนวคิดในการ กำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โดยแบ่งการประชุมออกเป็น 3 กลุ่มย่อย

3. การประชุมสรุปผลการคัดเลือก รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือน ตุลาคม 2569

4. การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือน กุมภาพันธ์ 2570

5. การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ประมาณเดือน พฤษภาคม 2570

วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม

เพื่อนำเสนอความเป็นมา วัตถุประสงค์ และขอบเขตการศึกษา



เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกเบื้องต้นและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม

กลุ่มที่ 1 : วันพฤหัสบดีที่ 20 สิงหาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ อาคารวังเปิดร่วมใจใหญ่ 2
บ้านวังเปิด ตำบลบางระกำเมืองใหม่ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก

กลุ่มที่ 2 : วันศุกร์ที่ 21 สิงหาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้อง EN617 ชั้น 6
อาคารเรียนรวม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก

กลุ่มที่ 3 : วันศุกร์ที่ 21 สิงหาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ ห้อง EN617 ชั้น 6
อาคารเรียนรวม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก

เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ
เพื่อนำไปออกแบบรายละเอียด

เพื่อนำเสนอผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมกับร่างมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ
และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 02-3546668-75 ต่อ 24038 / โทรสาร : 02-354-1034
EMAIL: surveydesign.doh@gmail.com

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

งานการศึกษาด้านวิศวกรรมและการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง



บริษัท ทีอีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด
466/23 ถ.พหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 02-279-2811 E-mail : info@tecconsultant.co.th
ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรม ธรณีรักษ์ คนชื้อ โทร. 086-397-4132

งานการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน



บริษัท ธาราไลน์ จำกัด
113 ซอยรัตนนาถ 24 ถนนรัตนนาถ แขวงบางกระสอ อำเภอเมืองนนทบุรี
จังหวัดนนทบุรี 11000 E-mail : envitharaline@gmail.com
ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
วิวรรณ์ วิชัยพร โทรศัพท์ : 086-505-3463



Website :

www.แก้ไขจราจรsn126-117.com



Facebook :

โครงการปรับปรุงและแก้ไขปัญหา
การจราจรจุดตัดทางหลวงบน
ทางหลวง126และทางหลวง117



Line : แก้ไขจราจรsn126-117

Line ID : @ 947ahnpq