การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ
การพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 126

ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1063 (แยกสะกัดน้ำมัน) -
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1065

และบนทางหลวงหมายเลข 117

ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (แยกหนองอ้อ) -
สะพานข้ามแม่น้ำยม (รวมทางเข้ามหาวิทยาลัยนเรศวร)



TTC CONSULTANT
บริษัท ทีทีซี คอนซัลแตนท์ จำกัด

EM Design and Management
บริษัท อีเอ็ม ดีไซน์ แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด

THARA
บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด

แผ่นพับประชาสัมพันธ์ชุดที่ 3
พฤศจิกายน 2569

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 126 หรือ ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลก เป็นเส้นทางคมนาคมรูปแบบถนนวงแหวน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกมีทั้งหมด2 ช่วง คือถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือและทิศใต้ ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 126บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1063 (แยกสะกัดน้ำมัน) และ บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 (แยกหนองอ้อ) รวมถึงบริเวณแยกทางเข้ามหาวิทยาลัยนเรศวร เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่นมีสถานที่สำคัญหลายแห่งทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง ทั้งนี้ แนวเส้นทางของโครงการในระยะศึกษา 500 เมตร พบว่ามีแหล่งโบราณสถาน จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ วัดสะกัดน้ำมัน จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

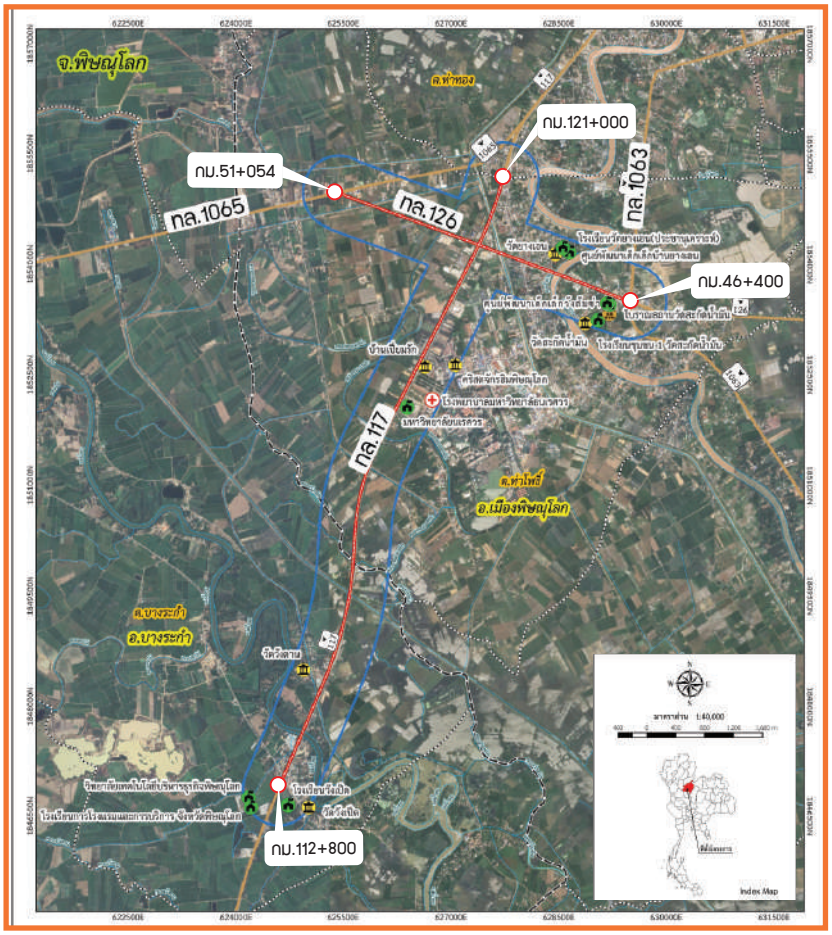
1. เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคาและประเมินราคา สำหรับโครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 126 ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1063 (แยกสะกัดน้ำมัน) – จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1065 และบนทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 (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

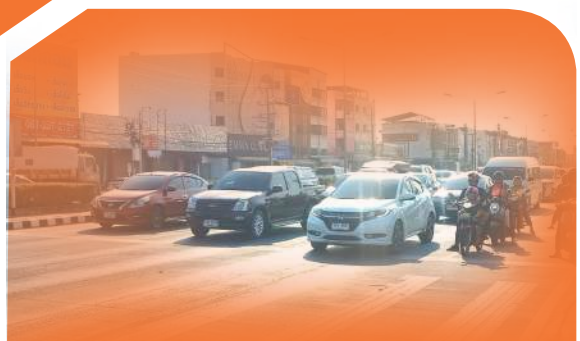
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

1. ช่วยให้การเดินทางของประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้นรวมถึงการสนับสนุนแผนงานโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในอนาคต
2. ช่วยส่งเสริมเส้นทางเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ และเป็นการพัฒนาพื้นที่ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มศักยภาพ
3. พัฒนาเส้นทางในการเดินทาง และเติมเต็มโครงข่ายถนนเดิมในจังหวัดพิษณุโลกให้สมบูรณ์ มากขึ้น



พื้นที่ศึกษาโครงการ





พื้นที่ศึกษาโครงการด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการดำเนินการบนทางหลวงหมายเลข 126 บริเวณช่วง กม. 46+400 ถึง กม. 51+054 และทางหลวงหมายเลข 117 ช่วง กม. 112+800 ถึง กม. 121+000 ครอบคลุมพื้นที่ 3 ตำบล 2 อำเภอ ในจังหวัดพิษณุโลก รวมระยะทางประมาณ 12.854 กิโลเมตร



จุดตัดทางหลวงที่สำคัญ 3 แห่ง ที่นำมาศึกษาโครงการ



จากการตรวจสอบแนวเส้นทางของโครงการมีจุดตัดทางหลวงที่สำคัญ 3 แห่ง ซึ่งจุดตัดทางหลวงดังกล่าว จะนำมาพิจารณาออกแบบเพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสม ประกอบด้วย

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



หลักเกณฑ์ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

ในการกำหนดรูปแบบที่เป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ศึกษาโครงการ จะยึดตามมาตรฐานทางหลวงที่มีความปลอดภัย ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนในแนวเส้นทางให้น้อยที่สุด โดยโครงการได้ยึกหลักเกณฑ์ในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาของโครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ต้องสามารถให้บริการหรือรองรับปริมาณการจราจรทุกทิศทางได้อย่างเพียงพอ และสามารถจัดทำเป็นขั้นตอนการก่อสร้างได้
2. ต้องไม่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อสภาพแวดล้อมของพื้นที่หรือชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงและแผนการพัฒนาโครงการของหน่วยงานท้องถิ่น รวมถึงทัศนียภาพพื้นที่โครงการ
3. ต้องหลีกเลี่ยงการจัดกรรมสิทธิ์เวนคืนที่จะส่งผลกระทบต่อประชาชน ยกเว้นกรณีที่จำเป็นเท่านั้น
4. ต้องเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงสายหลักหรือสายรอง/สายย่อย โดยมีรูปแบบและแนวคิดที่ชัดเจน
5. ต้องเป็นรูปแบบที่สามารถมีความเป็นไปได้ที่จะก่อสร้าง สามารถก่อสร้างได้ง่าย รวดเร็ว และส่งผลกระทบต่อการจราจรปัจจุบันให้น้อยที่สุด

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

รูปแบบทางเลือกบริเวณจุดตัดทางแยกสะกัดน้ำมัน



รูปแบบทางเลือกที่ 1 (ทางลอดบนถนน ทล.126)

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



รูปแบบทางเลือกที่ 2 (สะพานข้ามแยกบนถนน ทล.126)

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



รูปแบบทางเลือกที่ 3 (สะพานข้ามแยกบนถนน ทล.1063)

- เป็นสะพานข้ามแยกบนถนน ทล.1063 และถนนระดับพื้นดินบน ทล.126
- ก่อสร้างทางเชื่อมยกระดับจากนครสวรรค์เลี้ยวขวาไปอำเภอบางกระทุ่ม
- ก่อสร้างทางเชื่อมยกระดับจากพิษณุโลกเลี้ยวขวาไปนครสวรรค์
- การจราจรในทิศทางเลี้ยวซ้ายสามารถผ่านได้ตลอด

รูปแบบทางเลือกบริเวณจุดตัดทางแยกหนองอ้อ





รูปแบบทางเลือกที่ 1 (ทางลอดบนถนน ทล.117)

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



รูปแบบทางเลือกที่ 2 (สะพานข้ามแยกบนถนน ทล.117)

- เป็นสะพานข้ามแยกบนถนน ทล.117 วิ่งข้าม ทล.126
- ก่อสร้างทางเชื่อมยกระดับจากนครสวรรค์เลี้ยวขวาไปอุตรดิตถ์
- มีวงเวียนสำหรับทิศทางการจราจรระดับพื้นดิน
- การจราจรในทิศทางเลี้ยวซ้ายสามารถผ่านได้ตลอด



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

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



รูปแบบทางเลือกที่ 4 (ทางลอดบนถนน ทล.117)

- เป็นทางลอดตามแนวถนน ทล.117 ลอดใต้ ทล.126
- มีสัญญาณไฟจราจรสำหรับทิศทางการจราจรระดับพื้นดิน
- การจราจรในทิศทางเลี้ยวซ้ายสามารถผ่านได้ตลอด

รูปแบบทางเลือกบริเวณทางแยกหน้ามหาวิทยาลัยนเรศวร





รูปแบบทางเลือกที่ 1 (ทางลอดบนถนน ทล.117)

- เป็นทางลอดตามแนวถนน ทล.117
- สำหรับรถเลี้ยวขวาในแต่ละทิศทางจราจรควบคุมการจราจรที่ทางแยกด้วยสัญญาณไฟ



รูปแบบทางเลือกที่ 2 (สะพานข้ามบนถนน ทล.117)

- เป็นสะพานบนถนน ทล.117 พร้อมทั้งมีช่องวนเลี้ยวด้านล่างสำหรับทิศทางการจราจรจากมหาวิทยาลัยนเรศวรเลี้ยวขวาไปพิษณุโลกและจากนครสวรรค์เลี้ยวขวาไปมหาวิทยาลัยนเรศวร
- การจราจรในทิศทางเลี้ยวซ้ายให้เป็นทิศทางเลี้ยวอิสระ



รูปแบบทางเลือกที่ 3 (ก่อสร้างสะพานบกเพื่อกลับรถใต้สะพาน)

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

หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางการพัฒนาที่เหมาะสมที่สุด

เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมมากที่สุด จะดำเนินการเปรียบเทียบข้อดีและข้อด้อยของแต่ละรูปแบบทางเลือก โดยใช้วิธีการให้คะแนนผลกระทบในด้านต่างๆ และกำหนดสัดส่วนคะแนนตามลำดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือก ทั้งนี้ กำหนดปัจจัยหลักในการพิจารณาออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีคะแนนรวมทั้งสิ้น 100 คะแนน โดยสามารถสรุปรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับ 3 จุดตัดทางแยกได้ดังนี้

1 รูปแบบที่เหมาะสมบริเวณจุดตัดทางแยกสะกัดน้ำมัน

การพิจารณาเปรียบเทียบ	คะแนน	คะแนนแต่ละรูปแบบทางเลือก		
		ทางเลือกที่1	ทางเลือกที่2	ทางเลือกที่3
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	35	28.28	30.23	32.61
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	26.55	28.95	27.00
ด้านสิ่งแวดล้อม	35	23.00	25.00	15.00
รวมคะแนน	100	77.83	84.18	74.61
ลำดับ		2	1	3



2 รูปแบบที่เหมาะสมบริเวณจุดตัดทางแยกหนองอ้อ

การพิจารณาเปรียบเทียบ	คะแนน	คะแนนแต่ละรูปแบบทางเลือก			
		ทางเลือกที่1	ทางเลือกที่2	ทางเลือกที่3	ทางเลือกที่4
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	40	34.49	34.68	32.57	35.69
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	30.00	26.40	25.35	30.00
ด้านสิ่งแวดล้อม	30	23.00	20.00	21.00	23.00
รวมคะแนน	100	87.49	81.08	78.92	88.69
ลำดับ		2	3	4	1



3 รูปแบบที่เหมาะสมบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยนเรศวร

การพิจารณาเปรียบเทียบ	คะแนน	คะแนนแต่ละรูปแบบทางเลือก		
		ทางเลือกที่1	ทางเลือกที่2	ทางเลือกที่3
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	40	35.30	34.43	35.38
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	28.20	30.00	24.00
ด้านสิ่งแวดล้อม	30	22.40	20.40	23.20
รวมคะแนน	100	85.90	84.83	82.58
ลำดับ		1	2	3



แนวคิดการปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำยม

โครงการได้มีการพิจารณาปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำยมบนทางหลวงหมายเลข 117 ที่กม.113+200 ซึ่งในปัจจุบันมีขนาดความสูงไม่เท่ากัน เพื่อให้การกลับรถที่ปลอดภัยและมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ทางโครงการได้มีแนวคิดในการปรับปรุงสะพานด้านซ้ายทางโดยการรื้อสะพานเดิมและก่อสร้างใหม่ให้มีระดับเท่ากับสะพานด้านขวาทาง



ภาพตัวอย่างสะพานข้ามแม่น้ำยมหลังจากมีการปรับปรุงแล้วเสร็จ

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ เมื่อพิจารณาคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมที่สุดแล้ว จะดำเนินการศึกษาข้อมูลรายละเอียดโครงการ สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ในขอบเขตการศึกษาครอบคลุมพื้นที่ระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยพิจารณาปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทรัพยากรและคุณค่าหลัก 4 ด้าน โดยปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่นำไปศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) ประกอบด้วย 20 ปัจจัย เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสมต่อไป

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

6 ปัจจัย

- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
- น้ำผิวดิน
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

2 ปัจจัย

- นิเวศวิทยาทางบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

4 ปัจจัย

- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- การใช้ที่ดิน

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

8 ปัจจัย

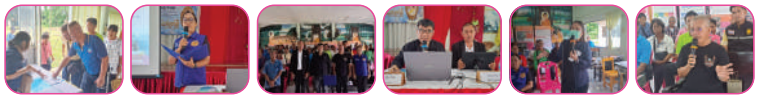
- เศรษฐกิจ - สังคม
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- สุขาภิบาล
- ผู้ใช้ทาง
- โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
- สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

ปัจจัยที่นำไปศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในขั้นรายละเอียด (EIA) ประกอบด้วย 20 ปัจจัย

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้ แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษา โดยได้กำหนดการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้

การประชาสัมพันธ์โครงการ (ดำเนินการตลอดระยะเวลาการศึกษา)

กำหนดการจัดประชุม	วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม
1.การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) วันพฤหัสบดีที่ 11 มิถุนายน 2569 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมคริสตัล 1 ชั้น 1 โรงแรมเดอะปาร์คพิษณุโลก อ.เมืองพิษณุโลก จ.พิษณุโลก	เพื่อนำเสนอความเป็นมา วัตถุประสงค์ และขอบเขตการศึกษา 
2.การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โดยแบ่งการประชุมออกเป็น 3 กลุ่มย่อย กลุ่มที่ 1 : เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 20 สิงหาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ ห้องประชุมโรงเรียนวัดวังเป็ด ต.บางระกำ อ.บางระกำ จ.พิษณุโลก กลุ่มที่ 2 : เมื่อวันศุกร์ที่ 21 สิงหาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้อง EN617 ชั้น 6 อาคารเรียนรวม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ต.ท่าโพธิ์ อ.เมืองพิษณุโลก จ.พิษณุโลก กลุ่มที่ 2 : เมื่อวันศุกร์ที่ 21 สิงหาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ ห้อง EN617 ชั้น 6 อาคารเรียนรวม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ต.ท่าโพธิ์ อ.เมืองพิษณุโลก จ.พิษณุโลก	เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกเบื้องต้นและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 : กลุ่มที่ 1  ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 : กลุ่มที่ 2  ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 : กลุ่มที่ 3 
3. การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)	เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการเพื่อนำไปออกแบบรายละเอียด วันศุกร์ที่ 6 พฤศจิกายน 2569 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมคริสตัล 1 ชั้น 1 โรงแรมเดอะปาร์ค พิษณุโลก อ.เมืองพิษณุโลก จ.พิษณุโลก
4. การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือน กุมภาพันธ์ 2570	เพื่อนำเสนอผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมกับร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ประมาณเดือน พฤษภาคม 2570	เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการและผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

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 กรรณิการ์ คนซื่อ โทร. 086-397-4132

งานการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท ธารา ไลน์ จำกัด
113 ซอยรัตนาธิเบศร์ 24 ถนนรัตนาธิเบศร์ ตำบลบางกระสอ อำเภอเมืองนนทบุรี
จังหวัดนนทบุรี 11000 E-mail : envitharaline@gmail.com
ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
วีรวรรณ์ วิชิตชีพ โทรศัพท์ : 086-505-3463

Website :
www.แก้ไขจราจรทล126-117.com

Facebook :
โครงการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรจุดตัดทางหลวงบนทางหลวง126และทางหลวง117

Line : แก้ไขจราจรทล126-117
Line ID : @ 947ahnpq