

แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

01

ด้านวิศวกรรมและจราจร

- งานดำเนินการสำรวจข้อมูลแนวเส้นทางและระดับเพื่อการออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น
- งานเจาะสำรวจดินฐานรากและการทดสอบ และงานสำรวจแหล่งวัสดุก่อสร้างและการทดสอบ
- งานออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และประมาณราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น
ได้แก่ งานออกแบบรายละเอียดงานทาง งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่น ๆ งานออกแบบรายละเอียดทางแยก และระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง งานศึกษาด้านอุทกภัยและสภาพการระบายน้ำ งานสถาปัตยกรรม และงานประเมินสารมลพิษที่ตกกระทบบนพื้นที่
- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
ดำเนินการจัดทำแผนที่ประกอบ พรฎ.เวนคืนสำหรับผู้ได้รับผลกระทบทางตรงจากการเวนคืนที่ดิน

02

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (EIA) ต่อรูปแบบโครงการที่ได้รับการคัดเลือก รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

03

การมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เผยแพร่ต่อสาธารณชนภายใน 15 วัน และนำไปใช้พิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
- ดำเนินการจัดประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ในช่วงเดือนมกราคม 2566
- ดำเนินการประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่อง โดยสรุปความก้าวหน้าของโครงการผ่านเว็บไซต์โครงการ [www.ทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย-ลก.com](http://www.ทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย-ลก)

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
ถนนพหลโยธิน 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0-2354-6668 ต่อ 24025 โทรสาร : 0-2354-1043
E-mail : surveydesign.doh@gmail.com



แขวงทางหลวงนราธิวาส
ถนน สุริยะประดิษฐ์ ตำบลนาหมื่น อำเภอเมืองนราธิวาส จังหวัดนราธิวาส 96000
โทรศัพท์ : 0-7351-1108 โทรสาร : 0-7351-3569
E-mail : Highway.Nara317@gmail.com

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 3 ซอยโกลเด้น 4 ซอย 78 แขวง 9 ถนนโกลเด้น 4 แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230
ติดต่อ : คุณนันทิยา พิธีชัยพร
โทรศัพท์ : 0-2942-3563-5 โทรสาร : 0-2942-3562
E-mail : pvs95consultants@yahoo.com



บริษัท พีดี ดีเวลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 16,18 ซอยนิคม 98 แขวงดินนาหวา เขตดินนาหวา กรุงเทพมหานคร 10230
ติดต่อ : คุณสุวิภา ปรีชา
โทรศัพท์ : 0-2948-6014-5 โทรสาร : 0-2948-6013
E-mail : pdc_con@yahoo.com



บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ส เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
เลขที่ 51/25 ซอยนาบอน 42 ถนนนาบอน 42 แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
ติดต่อ : วันชัย พรหมพันธุ์
โทรศัพท์ : 0-2941-1061-2 โทรสาร : 0-2941-1060
E-mail : info@casethai.com



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือก รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย-ลก



ดาวน์โหลด
เอกสารประกอบการประชุม
และแผนประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3



เว็บไซต์โครงการ
www.ทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย-ลก.com



จัดทำโดย

ตุลาคม 2565



ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดค่าเป้าหมายการพัฒนาของทางหลวงระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับตามลำดับงานที่ดำเนินการจะครอบคลุมทั้งโครงการให้ระบบทางหลวงก่อสร้างและบูรณาการทางหลวงทั่วประเทศตลอดจนงานอำนวยความสะดวกในการเดินทางทั้งทางบกทางน้ำที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน โดยเฉพาะงานสำรวจและออกแบบ เพื่อให้การเตรียมโครงการเป็นไปตามแผนงาน และเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการของที่ปรึกษาไทยตามนโยบายรัฐบาล กรมทางหลวงจึงแบ่งงานส่วนหนึ่ง เพื่อว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วยในการสำรวจและออกแบบ ซึ่งจะให้ผ่านสำรวจและออกแบบเป็นไปตามแผนกับงานโครงการก่อสร้างและงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะดำเนินการได้เมื่อมีแบบพร้อมแล้ว อำเภอสุโขทัย-ลก เป็นเมืองที่มีอัตราการขยายตัว ด้านเศรษฐกิจสูงมาก เนื่องจากมีการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ที่มีแนวโน้มมากขึ้นทุกปีส่งผลให้ความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขตเมืองสุโขทัย-ลก สูงมากยิ่งขึ้น จึงต้องเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปัญหาการจราจรและขนส่งสินค้าในอนาคต โดยมีแนวคิดในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย-ลก เป็นทางเลือกสำหรับผู้เดินทางระยะไกลที่ไม่จำเป็นต้องผ่านเขตตัวเมืองสุโขทัย-ลก ใช้เป็นทางเลี่ยงเมือง

ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่โครงการเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางของโครงการพาดผ่านพื้นที่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ป่าสงวนแห่งชาติป่าขุนน้ำนางรา แปลงที่ 2 และพื้นที่ชุ่มน้ำนานาชาติเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ จึงจำเป็นต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561 เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด



วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย-ลก เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
2. ศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณจราจร บนโครงข่ายของทางหลวงในพื้นที่ศึกษาบริเวณทั้งโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงการทั้งปัจจุบันและอนาคต
3. ศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้มีความเหมาะสม พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. เพื่อดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อรับฟังความคิดเห็น รวมทั้งนำข้อคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาออกแบรายละเอียดโครงการ ให้ความถูกต้องตามหลักวิชาการและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนอย่างเหมาะสม



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ



เพื่อรองรับปริมาณจราจรของถนนทางหลวงที่เพิ่มขึ้น และแก้ไขปัญหาระบบการจราจรที่ติดขัดภายในตัวอำเภอสุโขทัย-ลก



เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง และช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง



เพื่อกระตุ้นการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจในพื้นที่อำเภอสุโขทัย-ลก



เพื่อรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้า ให้สามารถขนส่งสินค้าได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น



ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการหรือการค้าเป็นการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศ ณ วันที่ 4 มกราคม พ.ศ.2562 พบว่าโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการพาดผ่านพื้นที่ตามข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



พื้นที่อนุรักษ์ พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ



พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติป่าขุนน้ำนางรา แปลงที่ 2 ซึ่งเป็นเขตพื้นที่ป่าเพื่อการอนุรักษ์ (Zone C)

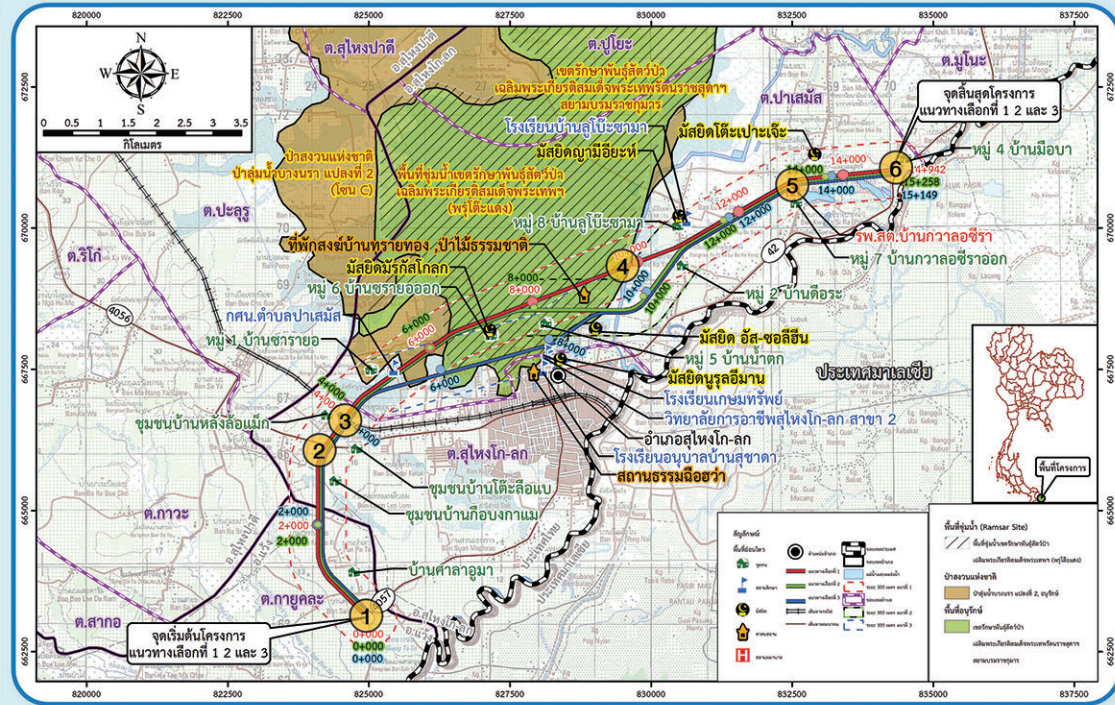


พื้นที่ชุ่มน้ำ พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่ชุ่มน้ำนานาชาติเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ ลำดับที่ 6 ของประเทศไทย และลำดับที่ 1102 ในทะเบียนพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ



ที่ตั้งโครงการพื้นที่ศึกษาโครงการ และสภาพแวดล้อมปัจจุบัน

พื้นที่ศึกษาของโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย-ลก ครอบคลุม 3 ตำบล 2 อำเภอ ได้แก่ ตำบลสุโขทัย-ลก ตำบลปาสบัส อำเภอสุโขทัย-ลก และตำบลกาญจนา อำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย โดยมีจุดเริ่มต้น บริเวณ กม.4+500 บนทางหลวงหมายเลข 4057 และมีจุดสิ้นสุดบริเวณ กม.255+000 บนทางหลวงหมายเลข 42 มีระยะทาง ประมาณ 15 กิโลเมตร



1 ทางหลวงหมายเลข 4057

มีลักษณะเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจรเป็นแบบ Asphaltic Concrete กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.00 เมตร



2 ทางหลวงหมายเลข 4056

ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการก่อสร้างเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ผิวจราจรเป็นแบบ Asphaltic Concrete กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร



3 ทางรถไฟสายสุโขทัย-ลก

เป็นทางรถไฟสายตัดเชื่อมระหว่างสถานีโคกสยา กับสถานีสุโขทัย-ลก



4 คลองโต๊ะแดง

เป็นคลองขุดดำเนินการโดยกรมชลประทาน กว้าง 20-25 เมตร มีคันดินและถนนทั้งสองฝั่ง



5 จุดตัดถนน รร 4012

เป็นถนนกรมทางหลวงชนบทเป็นเส้นทางสัญจรของประชาชนในท้องถิ่น ถนนกว้าง 7 เมตร ไม่มีไฟฟ้า



6 ทางหลวงหมายเลข 42

เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ผิวจราจรเป็นแบบ Asphaltic Concrete กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.00 เมตร



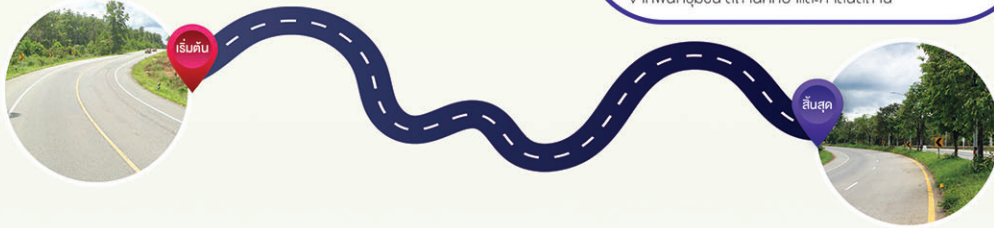
การกำหนดจุดเริ่มต้น – จุดสิ้นสุดโครงการ

จุดเริ่มต้นโครงการ

จุดเริ่มต้นโครงการที่เหมาะสมเพื่อการศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด คือ บริเวณ กม.4+500 บนทางหลวงหมายเลข 4057 เนื่องจากความเหมาะสมของในด้านออกแบบ อีกทั้งมีระยะห่างจากพื้นที่ชุมชน และศาสนสถาน

จุดสิ้นสุดโครงการ

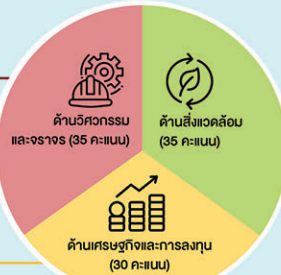
จุดสิ้นสุดโครงการที่เหมาะสมเพื่อการศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด คือ ตำแหน่งที่ กม.255+000 บนทางหลวงหมายเลข 42 เนื่องจากความเหมาะสมในด้านออกแบบ ที่ไม่มีผลกระทบต่อการเวนคืนสิ่งปลูกสร้าง อีกทั้งมีระยะห่างจากพื้นที่ชุมชน สถานศึกษาและศาสนสถาน



เกณฑ์ในการพิจารณาแนวทางเลือกของโครงการ

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

- ด้านเรขาคณิตของแนวเส้นทาง
- ผลกระทบต่อการระบายน้ำ
- ระยะทางในการเดินทาง
- ขั้นตอนความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อแนวเส้นทางเดิม
- ปริมาณจราจรที่คาดการณ์ว่าจะเข้ามาใช้เส้นทาง



ด้านสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)

- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนต่อครัวเรือน ในระยะ 100 เมตร
- จำนวนพื้นที่ชุ่มน้ำที่โครงการต้องผ่านหรือต้องหลีกเลี่ยง
- จำนวนพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าชุมชนป่าเบญจพรรณป่าเต็งรังที่โครงการต้องผ่าน
- จำนวนพื้นที่เกษตรกรรมที่โครงการต้องผ่าน
- จำนวนจุดตัดลำน้ำสายหลักและสายรอง
- ขนาดพื้นที่ที่โดนเวนคืนในเขตทาง 60 เมตร
- จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่โดนเวนคืน

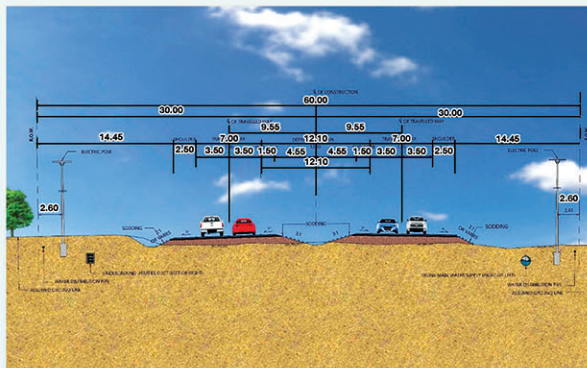
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

- ราคาค่าก่อสร้าง
- ค่าเวนคืนที่ดินและค่าชดเชยทรัพย์สิน
- ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา



รูปแบบการพัฒนาโครงการ

รูปตัดทั่วไปของโครงการ เขตทางหลวงเบื้องต้นกำหนดไว้ 60 เมตร จำนวน 4 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ให้ช่องทางด้านซ้าย 2.50 เมตร และให้ช่องทางขวา 1.50 เมตร รูปแบบการจัดจราจรเป็นแบบแยกทิศทาง มีเกาะกลางเป็นแบบกร่อง (Depressed Median) กว้าง 9.10 เมตร ความลาดชันด้านข้างทั่วไป 2:1 ฝั่งประกอบทางหลวงอื่นๆ เป็นไปตามหลักวิชาการและมาตรฐานกรมทางหลวง หรือมาตรฐานอื่นที่เทียบอนุรับ เช่น AASHTO



การกำหนดแนวทางเลือกของโครงการ

แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (สีแดง)

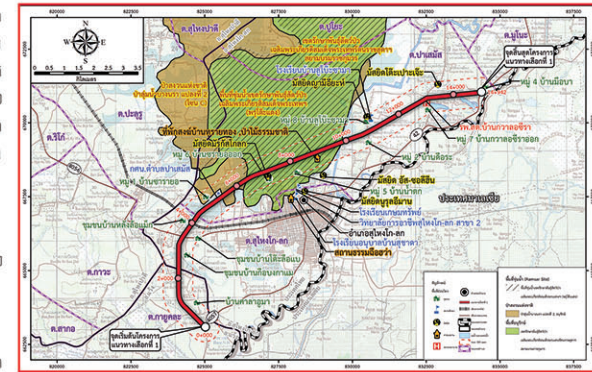
เริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 4057 อ้อมด้านซ้ายของหมู่ที่ 9 บ้านศาลาอูม ชุมชนบ้านกอบกาม ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4056 บริเวณ กม.48+600 และตัดกับทางรถไฟ จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ อ้อมด้านหลังหมู่ 6 บ้านทรายออก ที่พิภพขามทรายออก และข้ามคลองชลประทานในแนวเกาะ ไม่ตัดกับถนนท้องถิ่นบ้านกวาลอชราออก และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 42 ที่ กม.255+000 บริเวณพื้นที่บ้านมือบา ตำบลปาล์มมี ระยะทาง 14.942 กิโลเมตร

✓ ข้อดี

มีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม จำนวนโค้ง 3 แห่ง และมีระยะทางตรงเป็นส่วนใหญ่ มีผลกระทบต่อน้อยกว่า

✗ ข้อด้อย

แนวเส้นทางอยู่ในพื้นที่ป่าสงวน พื้นที่ชุ่มน้ำ และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่ามากที่สุด



แนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีเขียว)

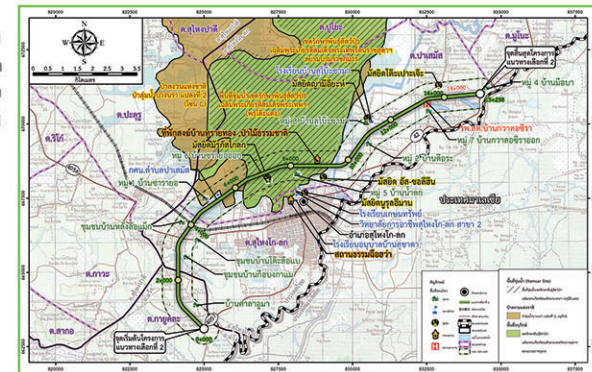
แนวเส้นทางจะทับกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ในช่วงแรก ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร และจะแยกออกไปทางทิศตะวันออกอ้อมด้านหลังหมู่ 5 บ้านน้ำตก ข้ามคลองชลประทานในแนวเดิม แนวเส้นทางจะโค้งไปทางซ้ายตัดกับถนนท้องถิ่นบ้านตือระ-บ้านลูโบ๊ะชา และแนวจะทับซ้อนกับแนวเส้นทางที่ 1 ไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการ ระยะทาง 15.258 กิโลเมตร

✓ ข้อดี

มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรมระดับปานกลาง มีจำนวนโค้ง 5 แห่ง

✗ ข้อด้อย

มีผลกระทบต่อน้อยในระดับปานกลาง



แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (สีน้ำเงิน)

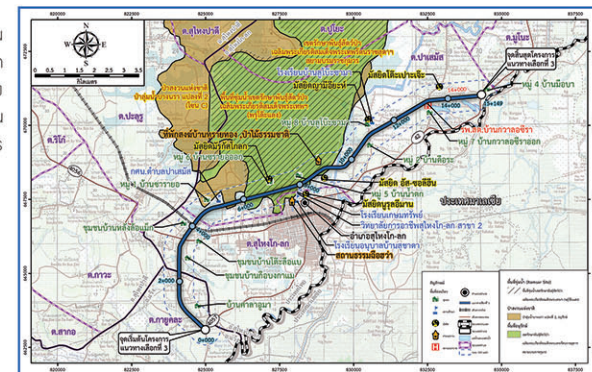
แนวเส้นทางจะทับกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ในช่วงแรก ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร แนวเส้นทางจะตัดลงมาด้านล่าง ผ่านหมู่ 6 บ้านทรายออก และหมู่ 5 บ้านน้ำตก ก่อนจะไปบรรจบกับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 ด้านใต้ของ ที่พิภพขามทรายออก และข้ามคลองชลประทานในแนวเดิม จากนั้น แนวเส้นทางจะใช้แนวร่วมกับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 ไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ ระยะทาง 15.149 กิโลเมตร

✓ ข้อดี

แนวเส้นทางอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมพื้นที่น้อยที่สุด

✗ ข้อด้อย

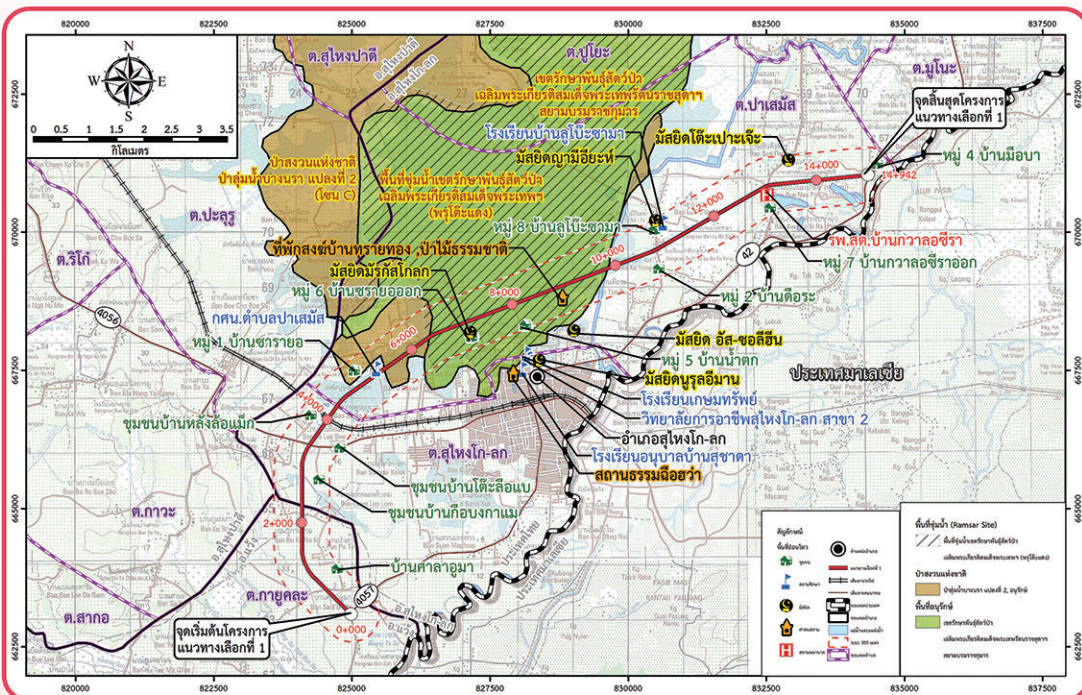
ผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินและชุมชนมากที่สุด และมีความเหมาะสมด้านวิศวกรรมอยู่ในระดับปานกลาง





ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

ลำดับ	เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก	คะแนนเต็ม	แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (คะแนน)	แนวเส้นทางเลือกที่ 2 (คะแนน)	แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	33.734	31.120	28.358
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	30.000	23.433	17.514
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	23.60	18.80	22.60
รวม		100	87.334	73.353	68.473



แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อนำไปสำรวจและออกแบบรายละเอียด เนื่องจากมีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินสิ่งปลูกสร้างน้อยที่สุด และอยู่ห่างไกลจากชุมชน ซึ่งสามารถลดผลกระทบต่อเสียง คุณภาพอากาศ และแนวเส้นทางยังเป็นแนวกันชนระหว่างชุมชนกับพื้นที่ป่าได้อีกด้วย



แนวคิดในการออกแบบทางแยกต่างระดับ

เพื่อให้รูปแบบบริเวณจุดตัดทางแยก มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับปริมาณจราจร ตามผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร ตลอดจนสามารถเพิ่มประสิทธิภาพโครงการคมนาคมในพื้นที่ศึกษาได้อย่างสมบูรณ์ รวมทั้งสามารถช่วยลดอุบัติเหตุ มีความปลอดภัยแก่ผู้ใช้งาน จึงได้พิจารณารูปแบบทางแยกเบื้องต้น ซึ่งมีแนวคิดโดยพิจารณารูปแบบให้รถสามารถเคลื่อนที่โดยอิสระ (Free Flow) , รูปแบบสำหรับรองรับปริมาณจราจรในทิศทางที่สำคัญ และรูปแบบในการใช้สัญญาณไฟจราจร เป็นต้น ซึ่งแต่ละแนวทางเลือกจะพิจารณารูปแบบที่มีผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด



ข้อจำกัดในการออกแบบทางแยกต่างระดับ

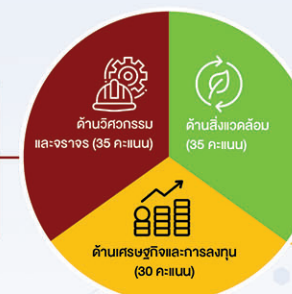
เนื่องจากจุดตัดและจุดบรรจบทางหลวงในพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ที่มีชุมชนหนาแน่นน้อย ดังนั้นข้อจำกัดอันดับแรกจะเป็นการพิจารณาการออกแบบโดยใช้พื้นที่ที่จำกัดเพื่อลดผลกระทบต่อการใช้ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง แต่ทั้งนี้ในการออกแบบ รูปแบบทางแยกจะยังคงเป็นรูปแบบที่มีความสอดคล้องและเป็นไปตามหลักวิศวกรรมการออกแบบด้านเรขาคณิต ส่วนข้อจำกัดอื่นๆ ได้แก่ สภาพภูมิประเทศที่เป็นเนิน และที่ลุ่ม ซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อระบายน้ำ ซึ่งอาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทิศทางน้ำ หรือท่วมขัง เป็นต้น อย่างไรก็ตามในการออกแบบรายละเอียดจะพิจารณาถึงแนวทางปรับปรุงและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานของการออกแบบ



เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

- ความเหมาะสมทางด้านเรขาคณิต
- ค่าความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน)
- จุดตัดแย้งของกระแสจราจร
- การเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนและพื้นที่ข้างทาง



ด้านสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

- ราคาค่าก่อสร้าง
- ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน
- ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา

รูปแบบทางแยกต่างระดับ

1 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ

ลักษณะภูมิประเทศและลักษณะทางกายภาพ พบว่าบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการอยู่บนช่วงทางโค้งและมีชุมชนหนาแน่นน้อย เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจึงได้มีแนวคิดในการปรับแนวเส้นทางให้สอดคล้องกับแนวเส้นทางเสี่ยงเมือง และแนวคิดในการปรับปรุงทางโค้งเดิมให้มีความเหมาะสมตามข้อกำหนดการออกแบบทางเรขาคณิตยิ่งขึ้น ดังนี้

รูปแบบที่ 1

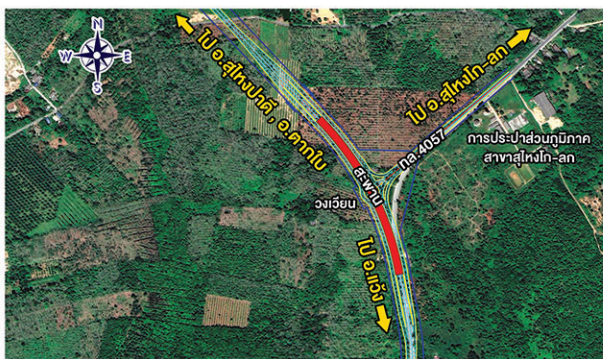
ปรับแนวถนนโครงการเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 4057 ในแนวทิศทางถนนโครงการ - อ.แฉ่ง ให้เป็นเส้นทางสายหลัก และออกแบบสะพานข้ามทางแยกขนาด 4 ช่องจราจร ด้านล่างออกแบบทางแยกด้วยรูปแบบวงเวียน

✓ ข้อดี

สามารถรองรับปริมาณจราจรในทิศทางถนนโครงการ-อ.แฉ่ง ได้ตามผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรซึ่งสูงเป็นอันดับ 1 และ 2 ตามลำดับ โดยใช้สะพานข้ามทางแยก

✗ ข้อด้อย

จะต้องมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง มีจุดตัดกระแสจราจรมากกว่า



รูปแบบทางเลือกที่ 1 โครงสร้างสะพานข้ามทางแยกและการจัดการจราจร

รูปแบบที่ 2

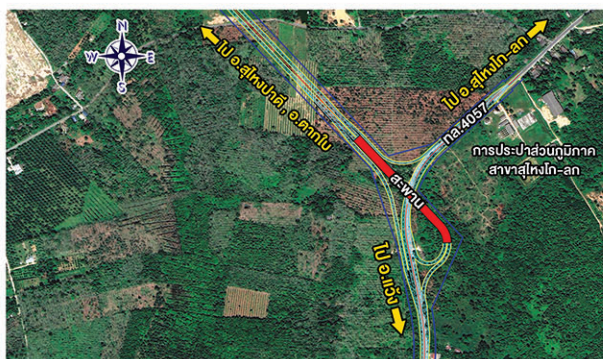
ใช้ลักษณะตามแบบถนนเดิมโดยปรับขนาดเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร และออกแบบทางแยกต่างระดับลักษณะ Trumpet ยกข้ามทางหลวงหมายเลข 4057 เพื่อการรองรับปริมาณจราจรสำหรับรถที่เลี้ยวขวาที่มาจากถนนโครงการเพื่อเดินทางไป อ.แฉ่งได้สะดวก

✓ ข้อดี

กระแสจราจรสามารถผ่านทางแยกด้วยความเร็วสม่ำเสมอ ไม่ขัดแย้งกับสภาพบริเวณทางแยก

✗ ข้อด้อย

จะต้องมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติมมากกว่ารูปแบบที่ 1



รูปแบบทางเลือกที่ 2 รูปแบบทางแยกต่างระดับแบบ Trumpet Type ยกข้ามทางหลวงหมายเลข 4057

รูปแบบที่ 3

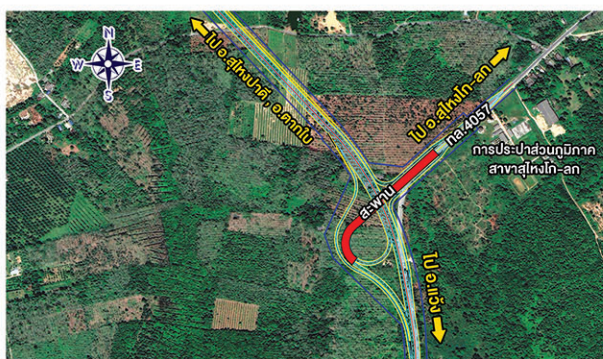
กำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับ โดยการออกแบบสะพานในลักษณะ Trumpet กลับด้าน และปรับแนวเส้นทางหลักตามทิศทางถนนโครงการ-อ.แฉ่ง คล้ายรูปแบบที่ 1 ซึ่งรูปแบบดังกล่าวจะสามารถรองรับปริมาณจราจรให้สามารถผ่านทางแยกด้วยความเร็วสม่ำเสมอทุกทิศทาง

✓ ข้อดี

สามารถรองรับกระแสจราจรในทิศทางถนนโครงการ-อ.แฉ่งได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และรองรับสำหรับรถที่เลี้ยวขวาจาก อ.สุไหงโก-ลก เข้าถนนโครงการได้ต่อเนื่อง

✗ ข้อด้อย

จะต้องมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติมมากกว่ารูปแบบที่ 1



รูปแบบทางเลือกที่ 3 รูปแบบทางแยกต่างระดับแบบ Trumpet Type ยกข้ามทางเสี่ยงเมือง

2 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4056

ลักษณะพื้นที่จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4056 อยู่ในพื้นที่ที่มีชุมชนทั้งทางด้านทิศตะวันออกและด้านทิศตะวันตก ดังนั้นในการออกแบบจะพิจารณาถึงรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่จะสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ในอนาคตและจะใช้พื้นที่ที่มีผลกระทบต่อชุมชนให้น้อยที่สุด แต่ยังคงอยู่ในพื้นที่ตามหลักการออกแบบทางด้านวิศวกรรมด้านเรขาคณิต

รูปแบบที่ 1

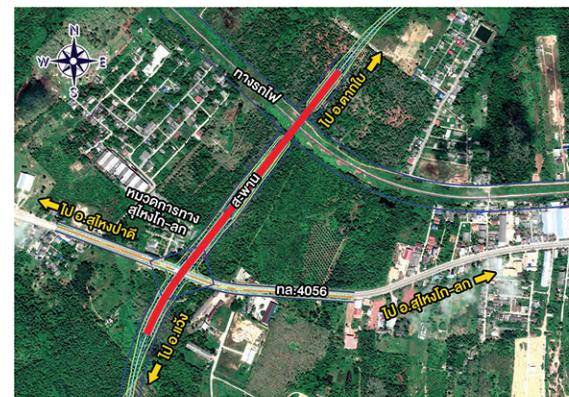
กำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับ โดยออกแบบสะพานขนาด 4 ช่องจราจร ทั้งทิศทางไปและกลับ ยกข้ามทางแยกและความยาวต่อเนื่องข้ามทางรถไฟ ระยะระยะทางประมาณ 1,000 เมตร ด้านล่างบริเวณทางแยกจัดการจราจรด้วยรูปแบบสัญญาณไฟ ซึ่งสามารถรองรับการเดินทางได้ทุกทิศทาง และมีการออกแบบทางลาดขึ้นและลง ทางคู่ขนานบริเวณก่อนถึงแนวเขตทางรถไฟเพื่อรองรับการเข้าออกพื้นที่

✓ ข้อดี

สามารถรองรับการเดินทางได้ทุกทิศทาง มีการใช้พื้นที่เวนคืนที่ดินน้อยกว่ารูปแบบอื่น

✗ ข้อด้อย

ค่าก่อสร้างสะพานค่อนข้างสูงเนื่องจากเป็นโครงสร้างสะพานยาว มีจุดตัดกระแสจราจรมากกว่า



รูปแบบทางเลือกที่ 1 สะพานข้ามทางแยกตามแนวเส้นทางเสี่ยงเมือง

รูปแบบที่ 2

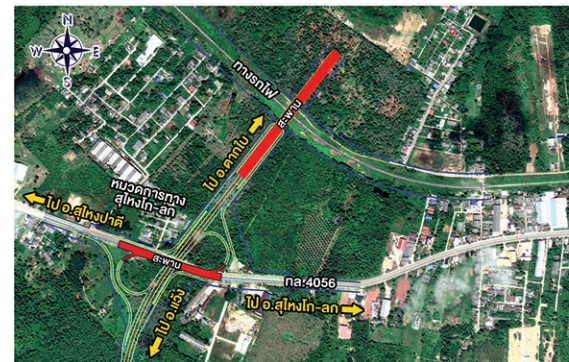
กำหนดรูปแบบสะพานข้ามทางแยกตามแนวเส้นทางหลวงหมายเลข 4056 และออกแบบ Ramp รูปแบบ Partial Clover leaf เชื่อมการเข้าออกสำหรับรถที่เลี้ยวขวา 2 ทิศทางบนสะพาน ซึ่งมีความสอดคล้องกับปริมาณการเดินทาง โดยยังคงพิจารณาการเข้าออก ใช้พื้นที่ในถนนโครงการเพื่อใช้สะพานข้ามทางรถไฟ และการออกแบบจุดกลับรถให้สะพานเพื่อรองรับการเข้าออกพื้นที่ 2 ทิศทาง

✓ ข้อดี

จะสามารถลดค่าก่อสร้างโครงสร้างสะพานเนื่องจากใช้สะพานช่วงสั้น ในการออกแบบตามแนวทางหลวงหมายเลข 4056

✗ ข้อด้อย

สำหรับรถที่เลี้ยวขวา 2 ทิศทางบนถนนโครงการ ที่จะเลี้ยวไป อ.สุไหงปาดี และเลี้ยวเข้า อ.สุไหงโก-ลก จะต้องใช้จุดกลับรถของโครงการ ซึ่งจะก่อให้เกิดความล่าช้า เนื่องจากมีปริมาณจราจรในทิศทางดังกล่าวน้อย



รูปแบบทางเลือกที่ 2 ทางแยกต่างระดับรูปแบบ Partial Clover Leaf โครงสร้างสะพานตามแนวทางหลวงหมายเลข 4056

รูปแบบที่ 3

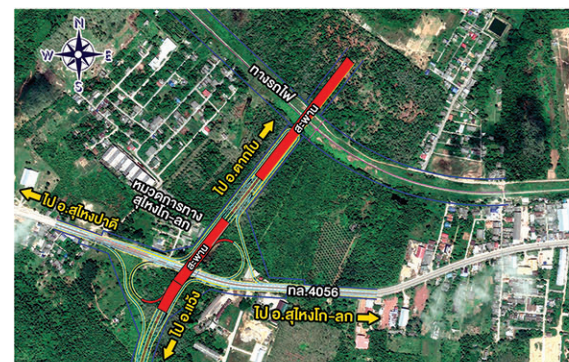
กำหนดรูปแบบเป็นทางแยกต่างระดับในลักษณะเดียวกับรูปแบบที่ 2 โดยจะปรับทิศทางของโครงสร้างสะพานข้ามทางแยกตามแบบถนนโครงการยกข้ามทางหลวงหมายเลข 4057 โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการจัดการจราจร

✓ ข้อดี

เป็นรูปแบบที่ยังคงสามารถให้ผู้ใช้ทาง ใช้เส้นทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ขั้นตอนในการก่อสร้างจะดำเนินการในพื้นที่ตามถนนของโครงการไม่ต้องมีการขุดลอกของเส้นทางเดิม

✗ ข้อด้อย

สำหรับรถที่เลี้ยวขวา 2 ทิศทางบนถนนโครงการที่จะเลี้ยวไป อ.สุไหงปาดี และเลี้ยวเข้า อ.สุไหงโก-ลก จะต้องใช้จุดกลับรถของโครงการ ซึ่งจะก่อให้เกิดความล่าช้า เนื่องจากมีปริมาณจราจรในทิศทางดังกล่าวน้อย



รูปแบบทางเลือกที่ 3 ทางแยกต่างระดับรูปแบบ Partial Clover Leaf โครงสร้างสะพานตามแนวเส้นทางเสี่ยงเมือง

3 ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42

ลักษณะกายภาพและภูมิประเทศในบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการจะมีมวลคล้ายคลึงกับจุดเริ่มต้นโครงการ กล่าวคืออยู่บริเวณจุดตัดบรรจบที่เป็นทางโค้ง ซึ่งเป็นโค้งอันตรายและผู้ใช้เส้นทางใช้ความเร็วสูง ดังนั้นจึงมีแนวคิดในการออกแบบเพื่อปรับปรุงรูปแบบทางแยกที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงโครงข่าย อีกทั้ง สามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น ซึ่งมีรูปแบบเบื้องต้นดังนี้

รูปแบบที่ 1

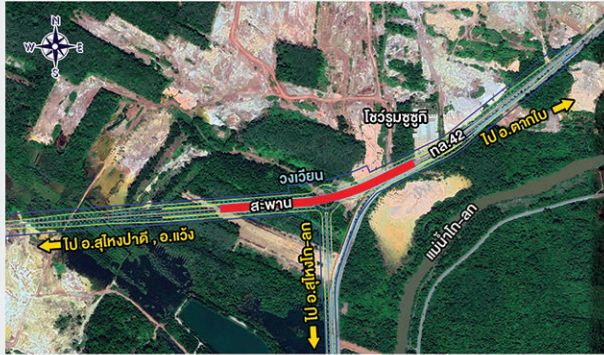
กำหนดรูปแบบเป็นทางแยกต่างระดับ โดยการออกแบบสะพานข้ามทางแยกตามแนวถนนโครงการเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 42 ให้เป็นแนวเส้นทางสายหลัก และปรับปรุงแนวเส้นทางหลวงหมายเลข 42 ที่ตัดจากทิศใต้ เชื่อมเข้ากับถนนโครงการ ออกแบบการจัดการจราจรบริเวณใต้โครงสร้างสะพานด้วยรูปแบบวงเวียน เพื่อรองรับปริมาณจราจรในทุกทิศทาง

✓ ข้อดี

เป็นรูปแบบที่มีความซับซ้อนมาก ผู้ใช้ทางสามารถเข้าใจได้ง่าย

✗ ข้อด้อย

จะต้องมีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม



รูปแบบทางเลือกที่ 1 โครงสร้างสะพานข้ามทางแยกตามแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 42

รูปแบบที่ 2

กำหนดรูปแบบทางแยกโดยออกแบบสะพานข้ามทางแยกแบบทางหลวงหมายเลข 42 ซึ่งใช้แนวเส้นทางเดิม การจัดการจราจรด้านซ้ายให้รูปแบบวงเวียนเพื่อเชื่อมกับแนวเส้นทาง

✓ ข้อดี

สามารถลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน ซึ่งจะเวนคืนที่ดินน้อยกว่ารูปแบบอื่นๆ

✗ ข้อด้อย

โครงสร้างสะพานจะอยู่ในช่วงทางโค้ง และเรื่องความปลอดภัยของผู้ใช้ทางที่จะมีระยะมองเห็นเพื่อหยุดรถในระยะทางที่สั้น



รูปแบบทางเลือกที่ 2 โครงสร้างสะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 42

รูปแบบที่ 3

กำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับโดยการปรับแก้แนวเส้นทางหลวงหมายเลข 42 เชื่อมเข้ากับถนนโครงการในลักษณะเดียวกับรูปแบบที่ 1 และออกแบบทิศทางสำหรับรถเลี้ยวขวาด้วยรูปแบบ Trumpet

✓ ข้อดี

เป็นรูปแบบที่ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย อีกทั้งยังสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ดี

✗ ข้อด้อย

เป็นรูปแบบที่มีผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินมากที่สุด



รูปแบบทางเลือกที่ 3 ทางแยกต่างระดับยกข้ามแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองรูปแบบ Trumpet Type

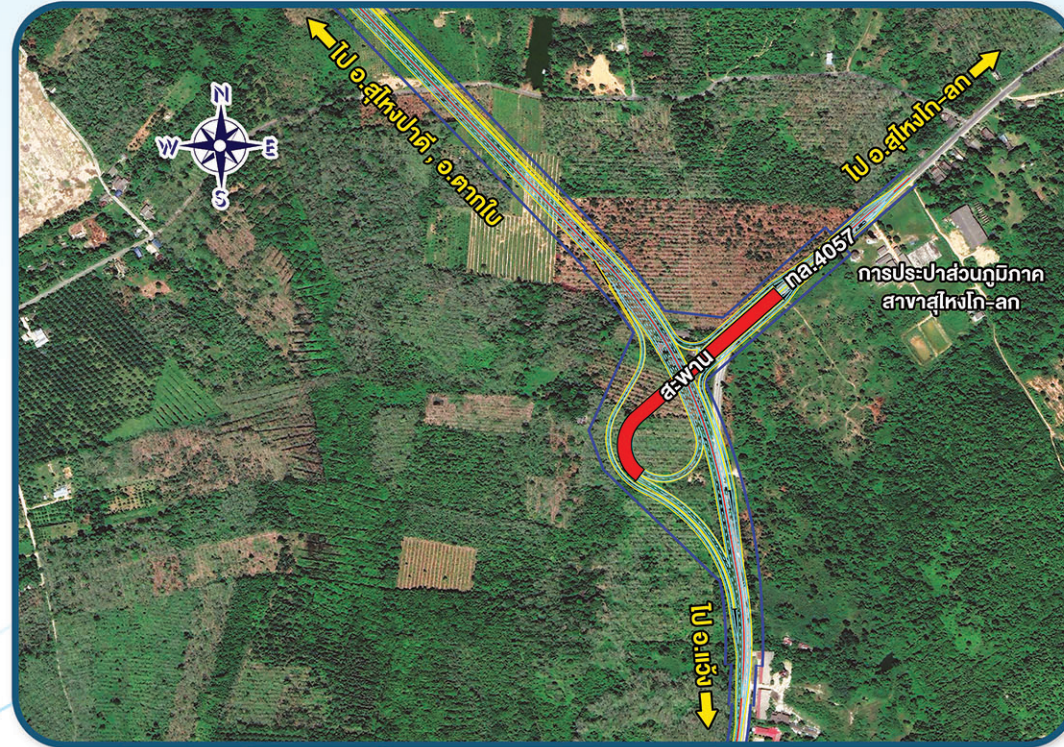


สรุปรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ

ผลการคัดเลือก **รูปแบบที่ 3 มีความเหมาะสมที่สุด** เนื่องจากสามารถรองรับกระแสจราจรในทิศทางถนนของโครงการ-อ.เวียงได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และรองรับสำหรับรถเลี้ยวขวาจาก อ.สุโขทัย-ตากเข้าถนนโครงการได้ต่อเนื่อง

ลำดับ	เกณฑ์การพิจารณาเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1 (คะแนน)	รูปแบบที่ 2 (คะแนน)	รูปแบบที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	25.12	26.30	30.40
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	30.00	25.54	25.88
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	24.30	26.20	24.40
รวม		100	79.42	78.04	80.68

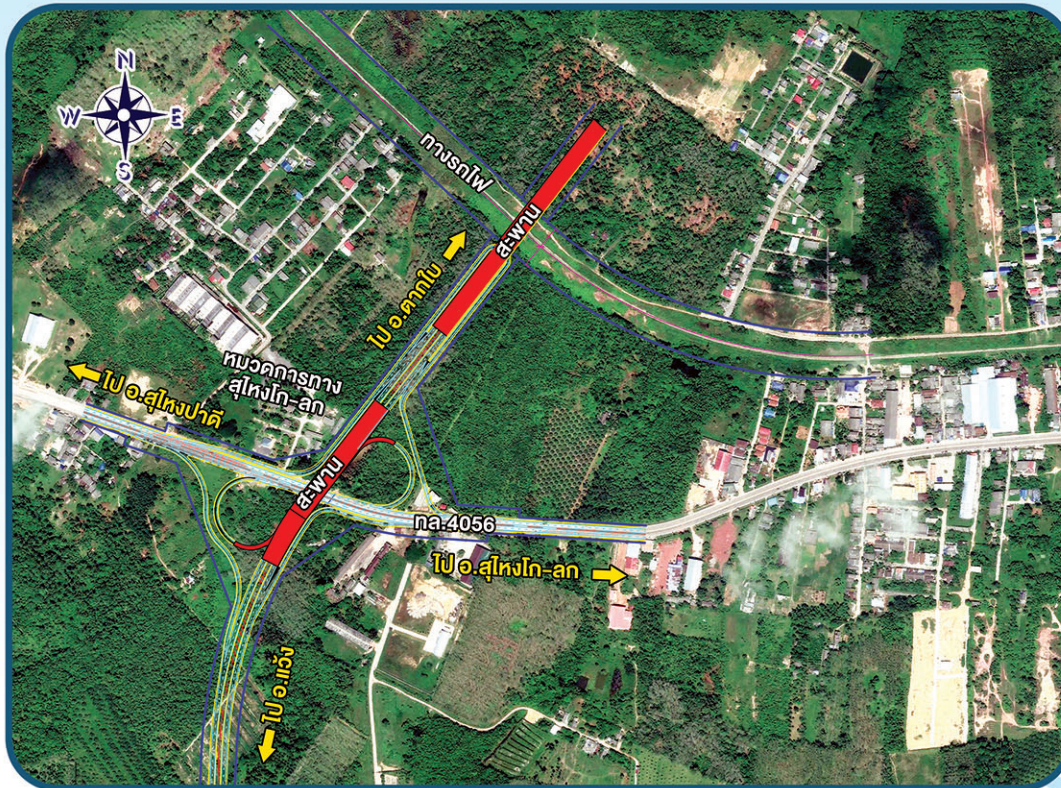


รูปแบบทางเลือกที่ 3 รูปแบบทางแยกต่างระดับแบบ Trumpet Type ยกข้ามทางเลี่ยงเมือง

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4056

ผลการคัดเลือก **รูปแบบที่ 3 มีความเหมาะสมที่สุด** เนื่องจากเป็นรูปแบบที่ยังคงสามารถให้ผู้ใช้งานใช้เส้นทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ขั้นตอนในการก่อสร้างจะดำเนินการในพื้นที่ตามแนวนอนของโครงการ ไม่ต้องปิดการสัญจรของเส้นทางเดิม

ลำดับ	เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1 (คะแนน)	รูปแบบที่ 2 (คะแนน)	รูปแบบที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	19.20	27.80	29.80
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	27.24	23.40	23.40
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	23.80	22.00	21.70
รวม		100	70.24	73.20	74.90

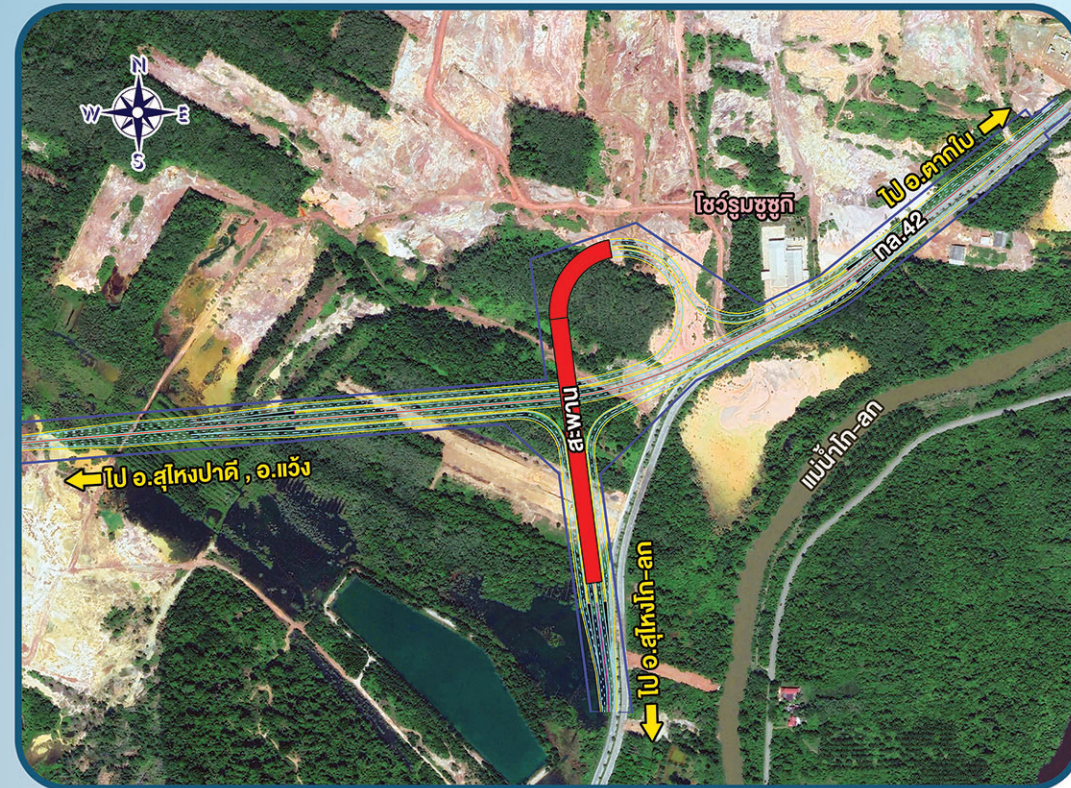


รูปแบบทางเลือกที่ 3 ทางแยกต่างระดับรูปแบบ Partial Clover Leaf โครงสร้างสะพานตามแนวเส้นทางเลี่ยงเมือง

ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42

ผลการคัดเลือก **รูปแบบที่ 3 มีความเหมาะสมที่สุด** เนื่องจากเป็นรูปแบบที่ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย อีกทั้งยังสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ดี

ลำดับ	เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1 (คะแนน)	รูปแบบที่ 2 (คะแนน)	รูปแบบที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	24.00	21.80	31.80
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	26.72	30.00	26.14
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	28.60	28.00	26.90
รวม		100	79.32	79.80	84.84



รูปแบบทางเลือกที่ 3 ทางแยกต่างระดับยกข้ามแนวเส้นทางเลี่ยงเมือง รูปแบบ Trumpet Type



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมการหลวงเล็งเห็นความสำคัญของการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงจัดให้มีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาศึกษา โดยเน้นการประชาสัมพันธ์ทั้งเชิงรุกและเชิงรับและดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และแนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อมสำนักแผนงานกรมการหลวงเพื่อให้นักเรียนได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยใช้การติดต่อสื่อสารแบบสองทางผ่านสื่อประเภทต่างๆ มีขั้นตอนหลักของการดำเนินงาน ดังนี้

แผนการจัดการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน

การเตรียมความพร้อมชุมชน

เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดการพัฒนาโครงการ แผนการดำเนินงาน ให้กับผู้นำชุมชน และบุคคลสำคัญในพื้นที่ได้รับรู้และเกิดความเข้าใจ ในขั้นตอนการดำเนินงานของโครงการ
4-5 เมษายน พ.ศ. 2565

การออกอากาศเสียงตามสายในท้องถิ่น ชุดที่ 1

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ และขอบเขต การศึกษาให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้มีโอกาสรับทราบข้อมูลของ โครงการ เพื่อนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
วันพฤหัสบดีที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ. 2565

การออกอากาศเสียงตามสายในท้องถิ่น ชุดที่ 2

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เพื่อเสนอหลักเกณฑ์และรูปแบบทางเลือกเบื้องต้นให้กลุ่มเป้าหมาย ได้รับทราบ ตลอดจนรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาใช้ พิจารณาร่างประกอบการศึกษาของโครงการ
วันอังคารที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2565

การออกอากาศเสียงตามสายในท้องถิ่น ชุดที่ 3

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของ โครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
วันอังคารที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2565

การออกอากาศเสียงตามสายในท้องถิ่น ชุดที่ 4

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอผลการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจน มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้กลุ่มเป้าหมาย
เดือนมกราคม พ.ศ. 2566

การออกอากาศเสียงตามสายในท้องถิ่น ชุดที่ 5

การประชุมสรุปผลการศึกษาของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

เพื่อนำเสนอผลการศึกษาของโครงการในทุกประเด็นให้กลุ่มเป้าหมาย ได้รับทราบ
เดือนมีนาคม พ.ศ. 2566

สื่อประกอบการประชุม

- แผนโครงการเบื้องต้น
- เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ

- เอกสารประกอบการประชุม ชุดที่ 1
- Presentation ชุดที่ 1
- ป้ายประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 1
- บอร์ด ชุดที่ 1
- แผ่นพับ ชุดที่ 1
- วิดีทัศน์ ชุดที่ 1
- แบบสอบถาม ชุดที่ 1

- เอกสารประกอบการประชุม ชุดที่ 2
- Presentation ชุดที่ 2
- ป้ายประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2
- บอร์ด ชุดที่ 2
- แผ่นพับ ชุดที่ 2
- วิดีทัศน์ ชุดที่ 1
- แบบสอบถาม ชุดที่ 2

- เอกสารประกอบการประชุม ชุดที่ 3
- Presentation ชุดที่ 3
- ป้ายประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3
- บอร์ด ชุดที่ 3
- แผ่นพับ ชุดที่ 3
- วิดีทัศน์ ชุดที่ 2
- แบบสอบถาม ชุดที่ 3

- เอกสารประกอบการประชุม ชุดที่ 4
- Presentation ชุดที่ 4
- ป้ายประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 4
- บอร์ด ชุดที่ 4
- แผ่นพับ ชุดที่ 4
- วิดีทัศน์ ชุดที่ 2
- แบบสอบถาม ชุดที่ 4

- เอกสารประกอบการประชุม ชุดที่ 5
- Presentation ชุดที่ 5
- ป้ายประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 5
- บอร์ด ชุดที่ 5
- แผ่นพับ ชุดที่ 5
- วิดีทัศน์ ชุดที่ 3
- แบบสอบถาม ชุดที่ 5

แผนการประชาสัมพันธ์

การประชาสัมพันธ์โครงการ
จัดกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดในด้านต่าง ๆ ของโครงการ เช่น การนำเสนอข้อมูลผ่าน Web site ของโครงการ การออกอากาศเสียงตามสายในท้องถิ่น การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ การออกอากาศเสียงตามสายในท้องถิ่น และการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ

หมายเหตุ : ☐ ดำเนินการแล้ว

☐ กำลังดำเนินการ

ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

การเตรียมความพร้อมชุมชน

เข้าพบนายสมิทธิ์ เลือดคงหัด

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครราชสีมา และคณะ

เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565 เวลา 08.30 - 09.00 น.

ณ ห้องประชุมพระยานครชัยสุนทร ชั้น 3 อาคารศาลากลาง จังหวัดนครราชสีมา



เข้าพบนายสนั่น พงษ์อักษร

ผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565 เวลา 09.30 - 12.00 น.

ณ ห้องประชุมพระยานครชัยสุนทร ชั้น 3 อาคารศาลากลาง จังหวัดนครราชสีมา



เข้าพบผู้นำชุมชนเพื่อเตรียมความพร้อมชุมชนก่อนการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เมื่อวันที่ 4-5 เมษายน 2565 จำนวน 6 หมู่บ้าน ได้แก่

- 1 เทศบาลตำบลปาล์มสี
- 2 ที่ว่าการอำเภอสุโขทัยโก-ลก
- 3 เทศบาลเมืองสุโขทัยโก-ลก
- 4 ที่ว่าการอำเภอสุโขทัย
- 5 องค์การบริหารส่วนตำบลปูลู
- 6 องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะ



นายสมิทธิ์ เลือดคงหัด
รองนายกเทศมนตรีตำบลปาล์มสี และคณะ
ณ สำนักงานเทศบาลตำบลปาล์มสี

นายสมิทธิ์ เลือดคงหัด
ปลัดอาวุโสอำเภอสุโขทัยโก-ลก และคณะ
ณ ที่ว่าการอำเภอสุโขทัยโก-ลก

นายสุชาติ พิเศษ
นายกเทศมนตรีเมืองสุโขทัยโก-ลก และคณะ
ณ สำนักงานเทศบาลเมืองสุโขทัยโก-ลก

นายอติสร บัวอ่อน
นายกเทศมนตรีตำบลปูลู และคณะ
ณ ที่ว่าการอำเภอสุโขทัย

นายอินทราธิม สาธิต
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลปูลู และคณะ
ณ องค์การบริหารส่วนตำบลปูลู

นายสุวิภา พันธ์ทอง
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเกาะ และคณะ
ณ องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะ

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 26 พฤษภาคม 2565 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องประชุมมณฑลยอน ที่ว่าการอำเภอสุโขทัยโก-ลก ตำบลสุโขทัยโก-ลก อำเภอสุโขทัยโก-ลก จังหวัดนครราชสีมา

ได้รับเกียรติจากนายกเทศมนตรีตำบลสุโขทัยโก-ลก หัวหน้าสำนักงานจังหวัดนครราชสีมา เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม

ดร. สุพัฒน์ ชุ่มบุญรัตน์ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม

มีผู้เข้าร่วมประชุมในห้องประชุมมณฑลยอน จำนวน 56 คน และผ่านระบบแอปพลิเคชัน ZOOM จำนวน 21 คน รวมจำนวน 77 คน



จุดลงทะเบียนรับเอกสารประกอบการประชุม

นายกเทศมนตรีตำบลสุโขทัยโก-ลก
หัวหน้าสำนักงานจังหวัดนครราชสีมา
ให้เกียรติประธานกล่าวเปิดการประชุม

บรรยากาศการประชุม



ดาวน์โหลด
สรุปผลการประชุม

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันอังคารที่ 19 กรกฎาคม 2565 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องประชุมมณฑลยอน ที่ว่าการอำเภอสุโขทัยโก-ลก ตำบลสุโขทัยโก-ลก อำเภอสุโขทัยโก-ลก จังหวัดนครราชสีมา

ได้รับเกียรติจากนายกเทศมนตรีตำบลสุโขทัยโก-ลก ปลัดอาวุโสอำเภอสุโขทัยโก-ลก เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม

โดย ดร. สุพัฒน์ ชุ่มบุญรัตน์ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม

มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 75 คน



จุดลงทะเบียนรับเอกสารประกอบการประชุม

นายกเทศมนตรีตำบลสุโขทัยโก-ลก
ปลัดอาวุโสอำเภอสุโขทัยโก-ลก
ให้เกียรติเป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม

บรรยากาศการประชุม



ดาวน์โหลด
สรุปผลการประชุม