



กระทรวงคมนาคม
MINISTRY OF TRANSPORT



กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

คุณภาพันร 2568

ดำเนินการศึกษาโดย



บริษัท เอเชีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
**ทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 11**

สาย อ.อินทร์บุรี-อ.สากเหล็ก
ตอน บ.หนองบัวทอง-บ.หนองขัว

จังหวัดนครสวรรค์

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 11 เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมโยงระหว่างภาคกลางและภาคเหนือ มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข 32 จังหวัดสิงห์บุรี ไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 121 จังหวัดเชียงใหม่ ในแนวเหนือ-ใต้ ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง อีกทั้งแนวเส้นทางช่วงอินทร์บุรี-สาทเหล็ก ช่วง บ.หนองบัวทอง-บ.หนองขัวว้า ปัจจุบันมีปริมาณการจราจรสูงขึ้น จำเป็นต้องก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร หรือตามความเหมาะสม เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางขนส่งคนและสินค้า ลดต้นทุนโลจิสติกส์ โดยให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง และปริมาณการจราจรในอนาคต พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง และส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็นเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกรวดเร็ว และความปลอดภัย ทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งให้คำนึงถึงความปลอดภัย ลดผลกระทบต่อชุมชน และสภาพแวดล้อมในแนวสายทาง อีกทั้งจากการตรวจสอบข้อมูล โดยสำนักศิลปากรที่ 4 ลพบุรี และจากการสำรวจภาคสนาม ดำเนินการเมื่อวันที่ 26-31 สิงหาคม พ.ศ. 2567 พบว่า บริเวณแนวเส้นทางของโครงการและพื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบแหล่งโบราณคดีจำนวน 7 แห่ง ได้แก่

- (1) แหล่งโบราณคดีบ้านพุช้างล่อง 1
- (2) แหล่งโบราณคดีบ้านพุช้างล่อง 2
- (3) แหล่งโบราณคดีบ้านเขากา
- (4) แหล่งโบราณคดีบ้านโคกสูง
- (5) แหล่งโบราณคดีบ้านเขาดินแดง
- (6) แหล่งโบราณคดีบ้านพูนิมิต
- (7) แหล่งโบราณคดีบ้านพุขาม 2 และ

พิพิธภัณฑสถาน จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ พิพิธภัณฑสถานวัดตากฟ้า พระอารามหลวง ซึ่งยังไม่ได้รับการขึ้นทะเบียนจากกรมศิลปากร ดังนั้น โครงการจึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ในการนี้ กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอเชียเอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแต้นส์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สาทเหล็ก ตอน บ. หนองบัวทอง-บ.หนองขัวว้า จังหวัดนครสวรรค์



วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1 เพื่อสำรวจและออกแบบ ทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน บ.หนองบัวทอง-บ.หนองขัวว้า ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ทันสมัยและมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง ถูกต้องหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม
- 2 เพื่อพัฒนาโครงการให้มีความสมบูรณ์ตามแผนพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่ง ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่ออำนวยความสะดวก เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางขนส่งสินค้า ความปลอดภัยในการสัญจรและพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวง
- 3 เพื่อศึกษา รวบรวมและวิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ตลอดจนมาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 4 เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารไปสู่กลุ่มเป้าหมาย พร้อมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อประกอบการออกแบบรายละเอียดโครงการ ให้ประชาชนสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ถนนในแนวเส้นทางโครงการให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1 เพิ่มความสมบูรณ์แผนพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่ง ให้มีความคล่องตัว บนทางหลวง หมายเลข 11 สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน บ.หนองบัวทอง-บ.หนองขัวว้า ในการเดินทางขนส่งคนและสินค้า
- 2 เพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางกับผู้ใช้ถนน ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น เพิ่มทางเลือกในการเดินทางกับผู้ใช้ถนน เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น

ลักษณะโครงการ

สำรวจออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 11 สาย อ.อินทร์บุรี - อ.สากเหล็ก ตอน บ.หนองบัวทอง-บ.หนองขัวว้า มีจุดเริ่มต้นโครงการประมาณ กม. 28+000 ตำบลห้วยหอม อำเภอตากสิน จังหวัดนครสวรรค์ และจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 11 ประมาณ กม. 54+000 ตำบลหนองหลวง อำเภอท่าตะโก จังหวัดนครสวรรค์ มีระยะทางประมาณ 26.000 กิโลเมตร โดยให้เหมาะสมกับภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวงและปริมาณการจราจรในอนาคต พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยลดผลกระทบต่อชุมชน และสภาพแวดล้อมในแนวสายทาง

การศึกษารูปแบบพัฒนาโครงการ

แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

1

การกำหนดรูปตัดทางหลวงและรูปแบบทางเลือกเกาะกลาง

- ออกแบบให้สอดคล้องกับลักษณะหน้าที่ของทาง ให้สอดคล้องกับความเร็วและปริมาณจราจร
- ออกแบบให้มีความจุเพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจร ณ ปีที่ออกแบบ และระดับการให้บริการทางวางแผนไว้
- ออกแบบโดยให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยและความสะดวกของผู้ใช้ทาง
- ออกแบบบริเวณทางแยก ทางร่วมทางแยก โดยให้ความสำคัญเรื่องความสัมพันธ์ของการควบคุมการเชื่อมต่อ ความจุ และการจัดการจราจร
- ออกแบบให้สอดคล้องสัมพันธ์กับสภาพพื้นที่

2

การกำหนดรูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับ

- ออกแบบให้สอดคล้องกับข้อมูลสภาพพื้นที่ของโครงการ / ข้อมูลสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจรและวิเคราะห์ระดับการให้บริการทั้งในปัจจุบันและอนาคต
- คำนึงถึงความสามารถในการจัดการจราจรบริเวณทางแยกให้มีประสิทธิภาพ
- พิจารณารูปแบบให้อยู่ภายในเขตทางเดิมให้มากที่สุด แต่เพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมและระยะมองเห็นที่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ อาจจะมีการเวนคืนบ้าง โดยจะกำหนดรูปแบบที่มีผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โดยรอบให้น้อยที่สุด

3

การกำหนดจุดกลับรถของโครงการ

ตลอดแนวเส้นทางโครงการที่ปรึกษาจะพิจารณาตำแหน่งจุดกลับรถเป็นระยะ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทาง รวมทั้งลดผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อผู้ใช้ทางเดิม เนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการได้ตัดขาดแนวเส้นทางเดิมที่มีอยู่ และจะกำหนดรูปแบบให้เหมาะสมกับสภาพการใช้งานจริงของประชาชนในพื้นที่ มีระยะห่างระหว่างจุดกลับรถบริเวณนอกเมือง 3 - 5 กิโลเมตร มีแนวคิดจุดกลับรถ ดังนี้

จุดกลับรถระดับพื้น (At-Grade U-turn)

รองรับการกลับรถสำหรับยานพาหนะทุกชนิด เป็นการเปิดช่องเกาะกลางสำหรับการกลับรถ (U-turn) ในแต่ละตำแหน่งควรห่างกัน 400-760 เมตร (ในเมืองหรือชานเมือง) แต่ถ้าเป็นเขตชนบทที่มีการใช้ความเร็วสูง ตำแหน่งการเปิดเกาะกลางควรห่างกันไม่น้อยกว่า 3 กม. และไม่ควรเกิน 5 กม. และไม่ควรอยู่ใกล้กับทางแยกหรือทางแยกต่างระดับ



จุดกลับรถบริเวณสะพานข้ามทางแยกและสะพานข้ามคลอง (U-turn Under Bridge)

ออกแบบสะพานข้ามทางแยกและสะพานข้ามคลอง (U-turn Under Bridge) พร้อมทั้งสามารถกลับรถใต้สะพานได้ เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการจราจรในท้องถิ่นที่มีความต้องการกลับรถ โดยจะแบ่งประเภทของจุดกลับรถออกเป็น 2 กลุ่ม คือ จุดกลับรถสำหรับยานพาหนะขนาดเล็ก โดยมีความสูงช่องลอด 2.50 - 3.50 เมตร และจุดกลับรถสำหรับยานพาหนะขนาดใหญ่ โดยมีความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร






ตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีจุดกลับรถจำนวนทั้งหมด 9 แห่ง ซึ่งการกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถได้พิจารณาให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ ความปลอดภัย และสามารถรองรับการสัญจรของรถในชุมชนให้มีความปลอดภัยในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

ตำแหน่งที่	กม.บนแนวเส้นทางโครงการ	ตำแหน่งอ้างอิง	ความสูงช่องลอด	รูปแบบการเดินรถ
	กม.27+200	โครงการ: แยกอินทร์บุรี-อ.สาทเหล็ก ตอน 2	4.10 เมตร	เดินรถทางเดียว
1	กม.30+300	วัดพุขันธ์	5.50 เมตร	เดินรถทางเดียว
2	กม.34+100	ห้วยหอม	3.50 เมตร	เดินรถทางเดียว
3	กม.36+700	คลองห้วยเขากา	5.50 เมตร	เดินรถทางเดียว
4	กม.40+800	แยกตากฟ้า	5.50 เมตร	เดินรถทางเดียว
5	กม.44+000	วัดวังสำราญ	3.50 เมตร	เดินรถทางเดียว
6	กม.48+300	จุดพักรถบรรทุก	5.50 เมตร	เดินรถทางเดียว
7	กม.50+550	หมู่บ้านหนองหลวง	จุดกลับรถระดับพื้น	เดินรถทางเดียว
8	กม.51+600	รพ.ส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านหนองขี้วัว	จุดกลับรถระดับพื้น	เดินรถทางเดียว
9	กม.52+900	บริเวณหมู่บ้านหนองปลาย	จุดกลับรถระดับพื้น	เดินรถทางเดียว

หลักเกณฑ์ในการศึกษาและเปรียบเทียบ

รูปแบบทางเลือกของเกาะกลาง

พิจารณาเปรียบเทียบข้อมูลทางด้านวิศวกรรม
ด้านเศรษฐศาสตร์ และด้านสิ่งแวดล้อม โดยการคัดเลือก
รูปแบบเกาะกลางแบ่งออกเป็นเขตชุมชน และนอกเขตชุมชน

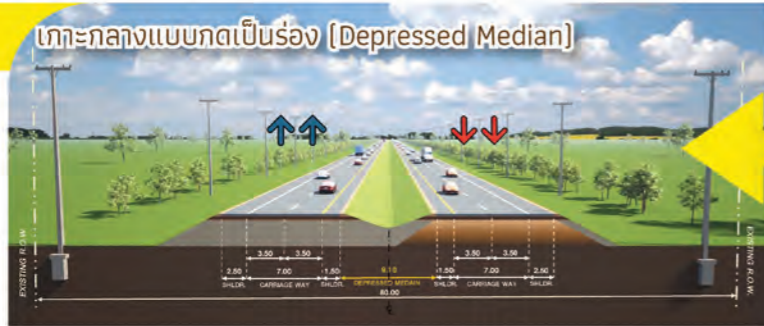
	ด้านวิศวกรรมและการจราจร	35	คะแนน
	ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน	30	คะแนน
	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	35	คะแนน

รูปแบบทางเลือกของเกาะกลาง

การกำหนดรูปแบบทางเลือกทั่วไปของโครงการมี 3 รูปแบบ ที่เหมาะสมกับลักษณะกายภาพและภูมิประเทศตามแนวเส้นทาง ดังนี้

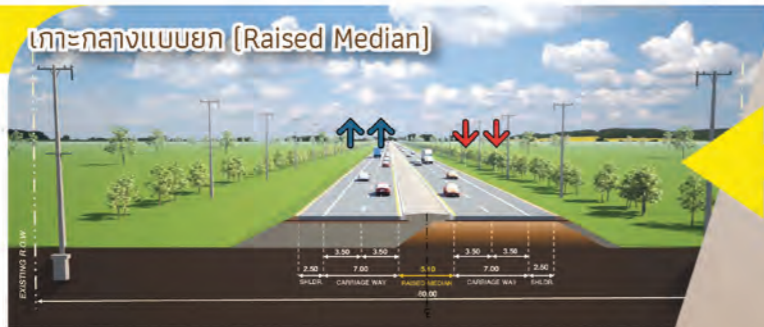
รูปแบบที่ 1

เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง [Depressed Median]



รูปแบบที่ 2

เกาะกลางแบบยก [Raised Median]



รูปแบบที่ 3

เกาะกลางแบบราวกันหรือกำแพง [Barrier Median]



- **สำหรับกรณีในเขตชุมชน** จะพิจารณาความสะดวกปลอดภัยของชุมชนสองข้างทาง ความปลอดภัยต่อการสัญจรของชุมชน การข้ามถนนและการจำกัดความเร็วรถยนต์ให้ใช้ความเร็วต่ำ
- **สำหรับกรณีนอกเขตชุมชน** จะพิจารณาความสะดวกปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ความปลอดภัยของผู้ขับขี่และรองรับความเร็วสูงตามมาตรฐานกรมทางหลวงสำหรับทางหลวง 4 ช่องจราจร

สรุปผลการคัดเลือก

โดยพิจารณาปัจจัยย่อยมาเปรียบเทียบทั้ง 3 ด้านได้ผลการคัดเลือกดังนี้

รูปแบบที่ 2

เกาะกลางแบบยก [Raised Median]

เป็นรูปแบบเกาะกลางที่เหมาะสมช่วงในเขตชุมชน



รูปแบบที่ 1

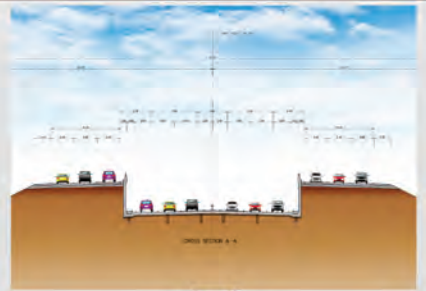
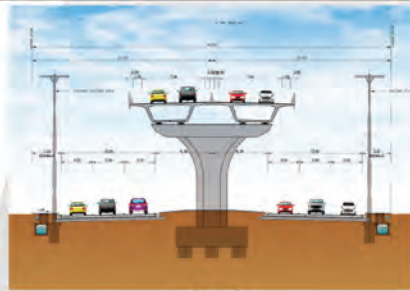
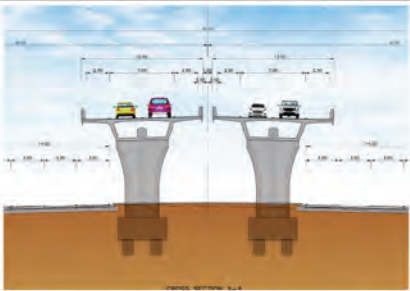
เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง [Depressed Median]

เป็นรูปแบบเกาะกลางที่เหมาะสมช่วงนอกเขตชุมชน



รูปแบบเกาะกลาง

รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับ



รูปแบบที่ 1 สะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 11 และสัญญาณไฟจราจรทางแยกระดับพื้น

รูปแบบที่ 2 สะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 1 และสัญญาณไฟจราจรทางแยกระดับพื้น

รูปแบบที่ 3 อุโมงค์ทางลอดตามแนวทางหลวงหมายเลข 11 และสัญญาณไฟจราจรทางแยกระดับพื้น

สรุปผลการคัดเลือก โดยพิจารณาปัจจัยย่อยมาเปรียบเทียบทั้ง 3 ด้านได้ผลการคัดเลือกที่เหมาะสมคือ

รูปแบบที่ 1 สะพานข้ามทางแยกตามแนวทางหลวงหมายเลข 11 และสัญญาณไฟจราจรทางแยกระดับพื้น

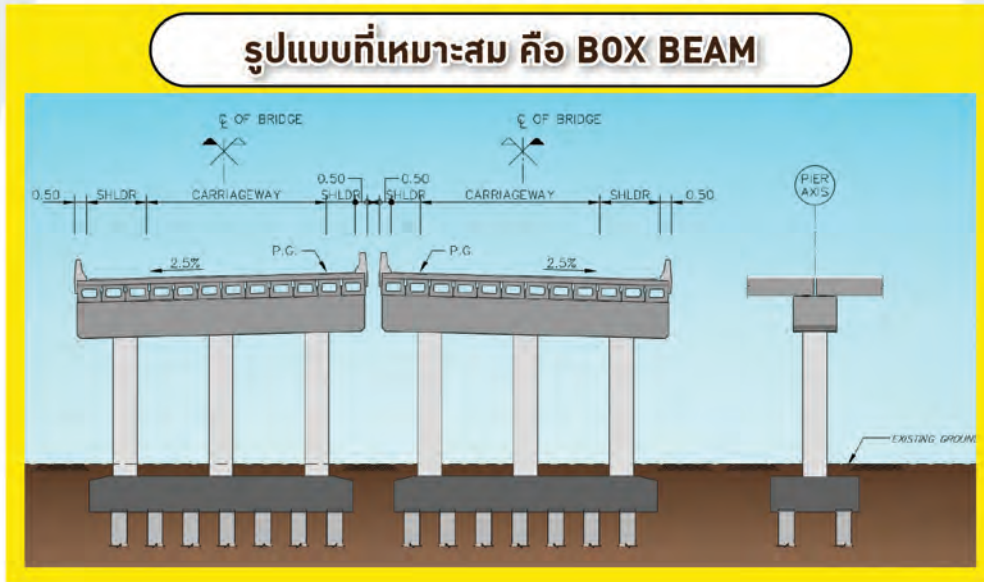


รูปแบบสะพานข้ามลำน้ำช่วงสั้นและสะพานขุดกลับรถ

โครงสร้างสะพานช่วงยาว 13-20 เมตร เลือกใช้โครงสร้างสะพานแบบคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง (Box Beam Bridge) โครงสร้างส่วนล่างใช้ได้ทั้งโครงสร้างเสาเดี่ยว และโครงสร้างหลายเสา ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อยและก่อสร้างได้ง่าย และมีผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมน้อย ในด้านความสวยงาม รูปแบบคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องจะมีความบาง

โครงสร้างสะพานช่วงยาว 13-20 m

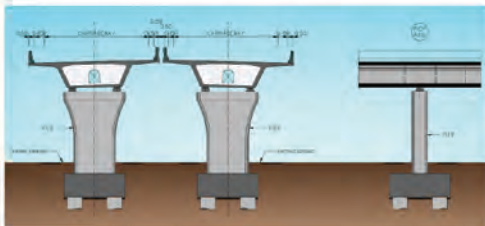
รูปแบบที่เหมาะสม คือ BOX BEAM



การคัดเลือกรูปแบบสะพานข้ามทางแยก

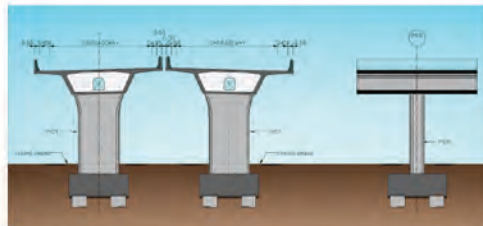
รูปแบบที่ 1

คานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อสำเร็จ



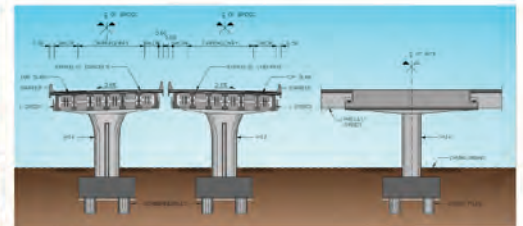
รูปแบบที่ 2

คานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อในที่



รูปแบบที่ 3

คานคอนกรีตรูปตัวไอหรือตัวยู



สรุปผลการคัดเลือก ผลการคัดเลือกรูปแบบสะพานข้ามทางแยก ที่เหมาะสม คือ

รูปแบบที่ 1 คานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องหล่อสำเร็จ เนื่องจากโครงสร้างเหมาะสม จัดวางตำแหน่งตอม่อได้ช่วงยาวได้ ประกอบกับสามารถใช้ Launching Gantry ในการก่อสร้าง ทำให้ลดผลกระทบต่อจราจร การขนส่งทำได้สะดวก ใช้เวลาในการก่อสร้างน้อยสุด และเป็นโครงสร้างที่สวยงาม ปัญหาเรื่องฝุ่นละอองในพื้นที่ก่อสร้างน้อย



ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ครอบคลุมปัจจัยทั้ง 4 ด้าน ประกอบด้วย ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และด้านคุณค่าคุณภาพชีวิต จำนวน 29 ปัจจัย ด้วยวิธีการ Leopold Matrix เพื่อคัดกรองปัจจัยที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญสำหรับนำไปศึกษาต่อในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) พบว่า มีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ จำนวน 21 ปัจจัย รายละเอียดดังนี้

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

จำนวน 6 ปัจจัย ได้แก่

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



ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

จำนวน 2 ปัจจัย ได้แก่

- นิเวศวิทยาทางบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ



คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

จำนวน 10 ปัจจัย ได้แก่

- | | |
|---|--------------------------|
| ● เศรษฐกิจและสังคม | ● ความปลอดภัยในสังคม |
| ● การโยกย้ายและการเวนคืน | ● สุขภาพ |
| ● การสาธารณสุข | ● ผู้ใช้ทาง |
| ● อาชีวอนามัยและความปลอดภัย | ● สุนทรียภาพและทัศนียภาพ |
| ● อุบัติเหตุและความปลอดภัย | |
| ● โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี | |
| ● ประวัติศาสตร์ศิลปกรรมและมรดกทางวัฒนธรรม | |

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

จำนวน 3 ปัจจัย ได้แก่

- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ



แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ



วัตถุประสงค์ของการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

1

เพื่อชี้แจงข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ และนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้งเหตุผล หลักเกณฑ์และวิธีการในการพิจารณาคัดเลือก ตลอดจนแผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

2

เพื่อตอบข้อซักถามและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการขอบเขตการศึกษา ขั้นตอนการศึกษาโครงการและแผนการดำเนินโครงการเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน ในวันที่ 18 กันยายน 2567 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมดวงแก้วมณฑล โรงเรียนอนุบาลตากฟ้า อำเภอตากฟ้า จังหวัดนครสวรรค์ โดยได้รับเกียรติจากนายชุมพิชญ์ เดชะรัฐ รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครสวรรค์ เป็นประธานการประชุม และมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 140 คน



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ดำเนินการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอข้อมูลรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ

ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาของโครงการ

ให้มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน ดำเนินการ 2 กลุ่ม



กลุ่มที่ 1 ในวันพฤหัสบดีที่ 7 พฤศจิกายน 2567 เวลา 13.30-16.30 น.
ณ หอประชุมดวงแก้วพยุคน โรงเรียนอนุบาลตากฟ้า อำเภอดากฟ้า
จังหวัดนครสวรรค์ มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 62 คน

กลุ่มที่ 2 ในวันศุกร์ที่ 8 พฤศจิกายน 2567 เวลา 09.00-12.00 น.
ณ ห้องประชุมโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล บ้านหนองขี้ขาว
อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครสวรรค์ มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 38 คน

สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติมและเสนอข้อคิดเห็น



กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา
แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034
อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ด้านวิศวกรรม :

นางสาวนฤมล เฟื่องฟูวัฒนกิจ
โทรศัพท์ 0 2636 7510 กด 4

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :

นายพีระชาญ หาญบัวแก้ว
โทรศัพท์ 0 2636 7510 กด 4

ด้านสิ่งแวดล้อม :

นายภาณุวัฒน์ ทองประดับ
โทรศัพท์ 0 2003 5230 ต่อ 300

