



กรมทางหลวง



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบ

เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง

บนทางหลวง
หมายเลข 1026
ตอน บ.ผาเวียง - บ.หนองห้า

มุ่งพัฒนาและดูแล

บริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง

ที่สะดวก เชื่อมโยง เข้าถึง ปลอดภัย

ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง

ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ **4**
พฤษภาคม 2568





ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 1026 เป็นทางหลวงสายสำคัญที่เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งระหว่างจังหวัดน่านและจังหวัดอุตรดิตถ์ ปัจจุบันแนวเส้นทางนี้มีขนาด 2 ช่องจราจร และมีเส้นทางคดเคี้ยวไปตามร่องเขาทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงมีความจำเป็นต้องมีการก่อสร้างเพื่อเพิ่มช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจรหรือตามความเหมาะสม เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งสินค้าและรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่

จากการสำรวจแนวเส้นทางเบื้องต้น พบว่าโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 2 และในระยะ 1 กิโลเมตร ตรวจสอบพบแหล่งโบราณคดี ถ้ำผาเวียง 1 2 และ 3 ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น และให้การพัฒนาโครงการมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท วิซชากร จำกัด บริษัท ออโรส จำกัด บริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด และ บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด ดำเนินการสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข 1026 ตอน บ.ผาเวียง - บ.หนองห้า พร้อมทั้งดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1 เพื่อปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 1026 ตอน บ.ผาเวียง - บ.หนองห้า ให้มีประสิทธิภาพและมาตรฐาน โดยให้มีความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศและปริมาณจราจรในอนาคต
- 2 เพื่อยกระดับมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่าหรือตามความเหมาะสม
- 3 เพื่อเป็นโครงข่ายทางหลวงที่รองรับการเดินทางขนส่งระหว่างจังหวัดน่านและจังหวัดอุตรดิตถ์

ประโยชน์ของโครงการ

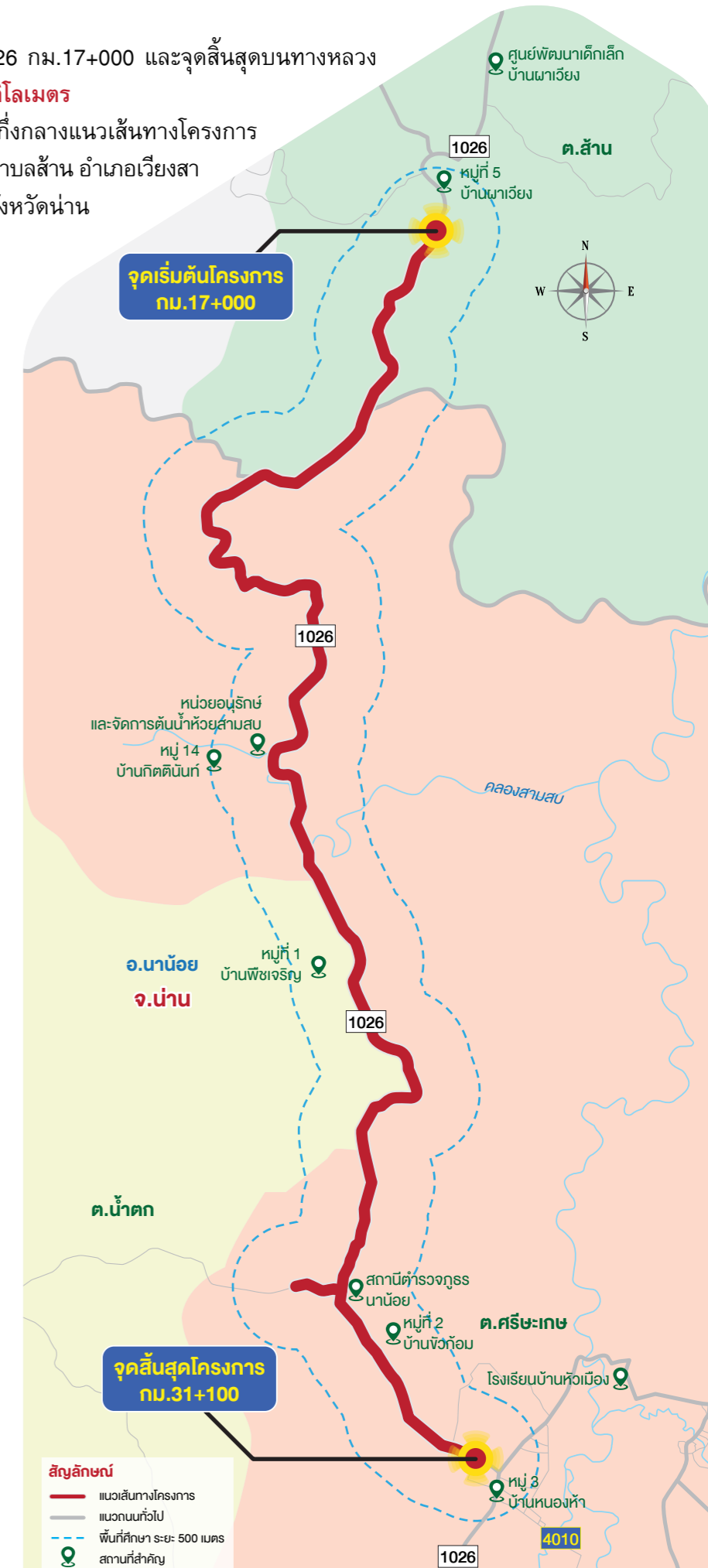
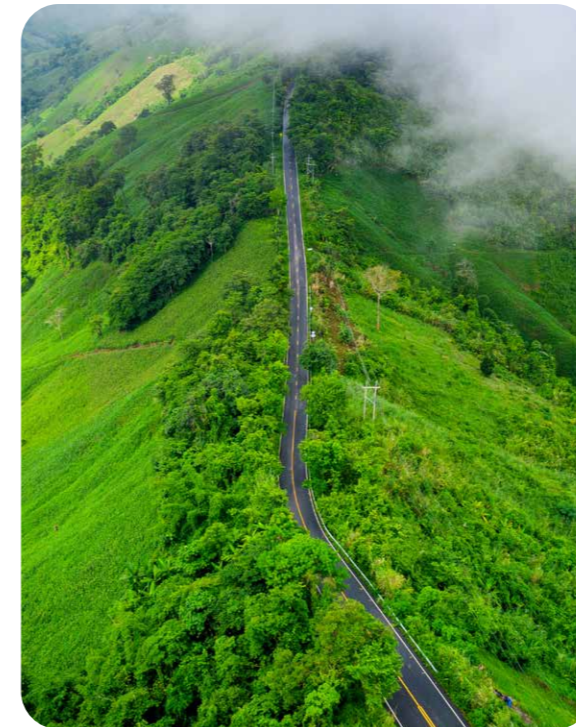
- 1 เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและช่วยให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย
- 2 เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 1026 ซึ่งเป็นโครงข่ายทางหลวงที่รองรับการเดินทางขนส่งระหว่างจังหวัดน่านและจังหวัดอุตรดิตถ์
- 3 เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง การขนส่งสินค้าและรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่



พื้นที่ศึกษาโครงการ

จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 1026 กม.17+000 และจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 1026 กม. 31+100 มีระยะทาง 14.1 กิโลเมตร

โดยพื้นที่ศึกษาโครงการระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการครอบคลุมพื้นที่ 1 จังหวัด 2 อำเภอ 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลล้าน อำเภอเวียงสา และตำบลน้ำตก ตำบลศรีสะเกษ อำเภอนาน้อย จังหวัดน่าน



รูปแบบการพัฒนาโครงการ

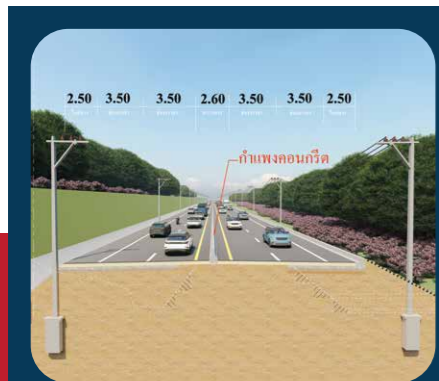
1 รูปแบบจำนวนช่องจราจร

ออกแบบเป็นถนนขนาด **4 ช่องจราจร** โดยมีช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ข้างละ 2 ช่องจราจร มีไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร กว้าง 2.60 เมตร เพื่อรองรับยานยนต์ทั้งสองทิศทางที่ใช้ความเร็วที่แตกต่างกัน เช่น ในช่วงทางเขาสูงชันที่ทำให้รถบรรทุกหรือรถประเภทอื่นแล่นได้ช้า โดยไม่กีดขวางรถที่แล่นด้วยความเร็วกว่าให้สามารถเร่งแซงได้ เป็นต้น



2 รูปแบบเกาะกลาง

รูปแบบของเกาะกลางถนนสำหรับพัฒนาโครงการ จะครอบคลุมลักษณะทางกายภาพของภูมิประเทศตามแนวเส้นทางโครงการ โดยมีรูปแบบในการพัฒนา **3 รูปแบบ** ซึ่งจะใช้ในตำแหน่งที่เหมาะสม



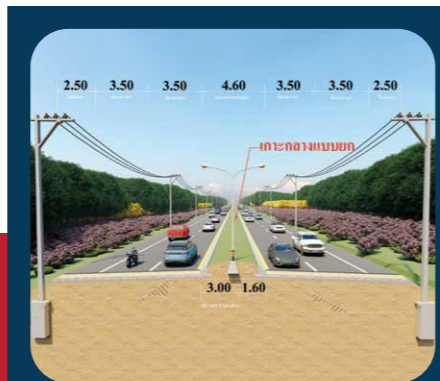
1) เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

เป็นเกาะกลางที่มีกำแพงคอนกรีตติดตั้งบริเวณเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจรหรือป้องกันไม่ให้รถวิ่งข้ามเกาะตัดกระแสรถจราจร ป้องกันรถชนประสานงาได้ดีที่สุด ใช้บริเวณทางเขา ซึ่งจะมีการกำหนดจุดกลับรถเป็นระยะ



2) เกาะกลางแบบราวกันอันตราย (Guardrail Median)

เป็นเกาะกลางแบบราวเหล็กกันอันตรายติดตั้งที่ผิวจราจรบริเวณเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจรหรือป้องกันไม่ให้รถข้ามเกาะตัดกระแสรถจราจร ป้องกันรถชนประสานงาได้ดี ใช้บริเวณที่ต้องการให้น้ำไหลผ่านได้สะดวก



3) เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

เป็นเกาะกลางแบบถมดินเพื่อแบ่งทิศทางการจราจร เพื่อป้องกันไม่ให้รถวิ่งข้ามเกาะตัดกระแสรถจราจร โดยความกว้างของเกาะสามารถออกแบบช่องจราจรเพื่อรถเลี้ยวกลับรถได้อย่างเพียงพอ ไม่กีดขวางช่องจราจรของรถทางตรงในบริเวณจุดกลับรถและทางแยกต่างๆ นอกจากนี้การถมดินบนเกาะกลางสามารถใช้เป็นพื้นที่ปลูกต้นไม้และจัดสวนหย่อมเพื่อเพิ่มทัศนียภาพที่สวยงามได้ ใช้บริเวณเขตชุมชน

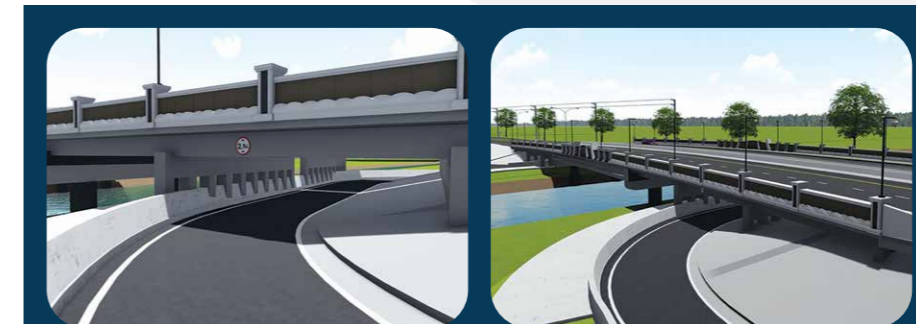
3 รูปแบบจุดกลับรถ

การออกแบบจุดกลับรถ โดยทั่วไปจะกำหนดจุดกลับรถในช่วงก่อนที่จะเข้าและออกชุมชน ส่วนในช่วงที่ไม่พบชุมชนจะพิจารณากำหนดจุดกลับรถให้กระจายตัวอยู่ในช่วงระยะทาง 3-5 กิโลเมตร โดยทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับความเหมาะสมและสภาพภูมิประเทศ ซึ่งจุดกลับรถจะต้องอยู่ในตำแหน่งที่ปลอดภัยและไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยมีตำแหน่งจุดกลับรถ 5 จุด ตามแสดงในแผนที่ ในเบื้องต้นการออกแบบจุดกลับรถจะพิจารณาเป็น **2 รูปแบบ** ดังนี้



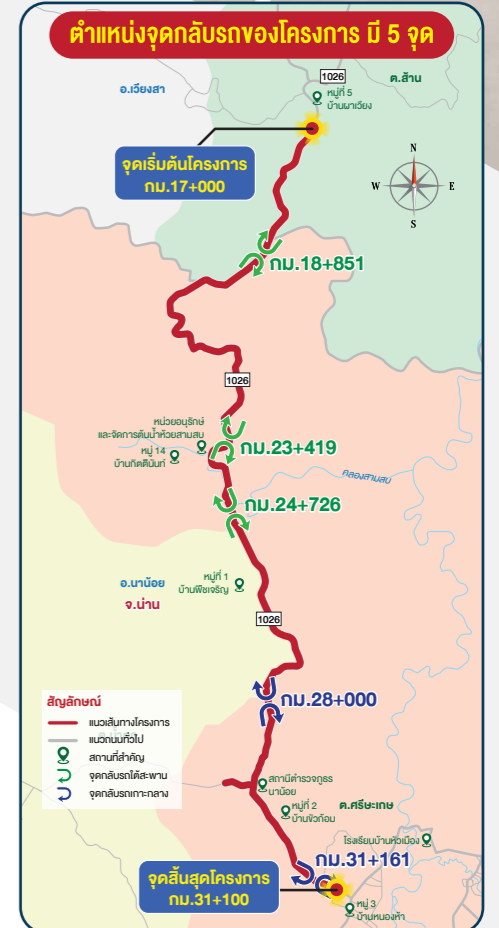
1) รูปแบบจุดกลับรถระดับพื้น

รูปแบบจุดกลับรถแบบเปิดเกาะกลางระดับพื้น ที่มีการขยายความกว้างผิวทางพิเศษทั้งสองฝั่ง เพื่อให้รองรับรถทั้งสองทิศทางที่ใช้จุดกลับให้มีรัศมีวงเลี้ยวในการกลับรถเพียงพอ



2) รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพาน

รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง เป็นทางกลับรถระดับ มีช่องจราจรที่แยกออกจากด้านซ้ายทางขนานกับสะพานลงไปลอดใต้สะพานข้ามคลอง โดยทั่วไปจะกำหนดให้มีความสูงช่องลอดทางตั้งไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร



4 รูปแบบทางแยก

ทางแยกตามแนวถนนโครงการ มี 1 แห่ง ที่ กม.29+177 ตัดกับทางหลวงชนบท นน.3003 ลักษณะเป็น 3 แยก ออกแบบเป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจร



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุกมิติ สํารวจและเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA โดยมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษารอบคลุม 4 ทรัพยากรหลัก ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยมีปัจจัยที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญทั้งสิ้น 21 ปัจจัย ซึ่งสามารถสรุปผลกระทบที่สำคัญและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญเบื้องต้น ได้ดังนี้

ภูมิฐานและทรัพยากรดิน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- ภูมิฐานและทรัพยากรดินกิจกรรมก่อสร้างบนภูมิฐานและภูมิประเทศที่มีความลาดชันสูง จะต้องมีการตัดดินและงานถมดินที่ส่งผลกระทบต่อ การสูญเสียดินและการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่โครงการ มีโอกาสส่งผลให้เกิดการชะล้างของดินลงในแหล่งน้ำ พื้นที่ป่าไม้ และพื้นที่เกษตรกรรมข้างเคียง โดยเฉพาะถนนของโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ซึ่งมีคุณภาพเหมาะสมต่อการเป็นต้นน้ำลำธาร

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- การขนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีรถบรรทุกหรือรถเข็นขนดินจากพื้นที่ก่อสร้างและนำไปเก็บกองบริเวณจุดเก็บกองดินที่กำหนดไว้
- กำหนดขอบเขตหรือจำกัดระยะเวลาการเปิดหน้าดินอย่างชัดเจน เฉพาะที่มีการทำงานในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดินในฤดูฝน
- จัดให้มีจุดวางกองดินให้ห่างจากบริเวณทางน้ำ/แหล่งน้ำ เพื่อป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนโดยระยะห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร



น้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- การรื้อย้ายโครงสร้างสะพานเดิม และก่อสร้าง/ปรับปรุงโครงสร้างสะพานใหม่ อาจมีเศษวัสดุก่อสร้าง ดิน หินทรายและปูนตกลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้น้ำมีความขุ่น สารแขวนลอยในน้ำที่เพิ่มสูงขึ้น และอาจมีผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำในระบบนิเวศได้

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- จัดให้มีตาข่ายหรือผ้าใบซิงปกคลุมบริเวณใต้โครงสร้างสะพาน เพื่อรองรับวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง (เช่น เศษดิน/หิน/ทราย/ปูนซีเมนต์ ฯลฯ)
- หากพบว่าแหล่งน้ำหรือทางน้ำธรรมชาติเกิดการทับถมของตะกอนหรือเศษวัสดุจากโครงการให้ดำเนินการขุดลอกทันที
- ห้ามไม่ให้คนงานก่อสร้างทิ้งเศษวัสดุก่อสร้าง ขยะมูลฝอยรวมทั้งน้ำเสีย และน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ



อากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- กิจกรรมก่อสร้างของโครงการ จะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน และมลสารจากการใช้เครื่องมือ-เครื่องจักรในระหว่างการก่อสร้าง รวมถึงการขนส่งวัสดุก่อสร้าง

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- ดำเนินการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ช่วงเช้าและช่วงบ่าย
- ใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะของรถที่ใช้บรรทุกดิน/หิน และวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้มิดชิด
- กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน ให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน (08.00 - 17.00 น.) หากมีความจำเป็นต้องแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน
- กรณีที่เสียงมีค่าเกินมาตรฐาน ให้พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่นริมเขตทาง ทั้งต้องสอบถามความยินยอมของประชาชนในบริเวณที่จะติดตั้ง
- หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลาย เครื่องพร้อมๆ กันบนพื้นที่เดียวกัน



นิเวศวิทยาทางบก ได้แก่ พืชและสัตว์ระบบนิเวศ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- งานแผ้วถางและปรับพื้นที่ จะมีการขุดย้ายหรือตัดพื้นดินไม่ออกจากเขตทาง จะมีผลต่อการสูญเสียต้นไม้ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ส่วนสัตว์ป่าตามแนวเส้นทางโครงการตลอดส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนกมากที่สุด และสัตว์เลื้อยคลานขนาดเล็ก ซึ่งสามารถเคลื่อนที่หากินได้ในทุกสภาพนิเวศ

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- ตัดต้นไม้เฉพาะที่จำเป็นในเขตทางเท่านั้น โดยไม่ตัดต้นไม้อื่นที่อยู่นอกเขตทางที่ขอใช้ประโยชน์จากกรมป่าไม้
- ห้ามไม่ให้คนงานก่อสร้างลักลอบล่าสัตว์ป่าหรือรัง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่ป่าไม้โดยเด็ดขาด และต้องมีบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืน



การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทาง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- ในระหว่างการก่อสร้างจะต้องมีการวางเครื่องจักร/อุปกรณ์ ทำให้เกิดการกีดขวางเส้นทางคมนาคม โดยจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจะเป็นช่วงที่ตัดผ่านทางโค้งและหน่วยงานราชการ เช่น ศูนย์ศึกษาการพัฒนาการอนุรักษ์ดินน้ำลมุน้ำน่าน ด้านตรวจบ้านกีดดินันท์ บริเวณที่มีชุมชน และบริเวณทางร่วมทางแยกต่างๆ เป็นต้น

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- ประชาสัมพันธ์หรือติดประกาศแจ้งเตือนให้กับผู้ใช้เส้นทางและประชาชนให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน
- วางแผนการให้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ โดยหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 - 09.00 น.) และช่วงเร่งด่วนเย็น (16.00 - 18.00 น.)
- ติดตั้งป้ายเตือน และอุปกรณ์จราจร แผงกันสะท้อนแสง กำแพงป้องกันอันตราย (Concrete Barrier) กันตลอดแนวของพื้นที่ก่อสร้าง



เศรษฐกิจและสังคม การโยกย้ายและการเวนคืน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- ในระหว่างก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างชุมชนที่จะต้องใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ส่วนการเวนคืนที่ดิน การรื้อย้ายอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นการประเมินเบื้องต้น ซึ่งจะต้องทำการสำรวจในรายละเอียดอีกครั้งในขั้นตอนก่อนก่อสร้าง เพื่อให้ได้ทราบรายละเอียดถูกต้องชัดเจนของผู้ที่ได้รับผลกระทบแต่ละราย และประเมินค่าทดแทนตามราคาซื้อขายตามปกติในท้องตลาด ณ เวลาที่จะทำการเวนคืน

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- กรณีที่ต้องมีการปิดช่องทางจราจรหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อผู้สัญจร จะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน โดยผ่านหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน หรือชี้แจงกับประชาชนโดยตรง และต้องติดป้ายชี้แจงหรือประชาสัมพันธ์ให้ทราบ
- จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยกำหนดจุดรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่สำนักงานก่อสร้าง โดยระบุหมายเลขโทรศัพท์ และชื่อผู้ที่สามารถติดต่อได้ และประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เพื่อพิจารณาจัดตั้งเพิ่มเติม
- กรมทางหลวงต้องจ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนและค่าทดแทนความเสียหายที่ได้จากการเวนคืนพิจารณาตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562



โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

- เนื่องจากแหล่งโบราณคดีถ้ามาเวียง 1 2 และ 3 อยู่บนพื้นที่กิจกรรมการก่อสร้าง ห่างจากจุดเริ่มต้นโครงการออกไปมากกว่า 400 เมตร เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นถนน 4 ช่องจราจรแล้ว ดังนั้น ผลกระทบที่สำคัญจะเกี่ยวข้องกับ ความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจากรถบรรทุก/รถขนส่งวัสดุโครงการที่ผ่านพื้นที่

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

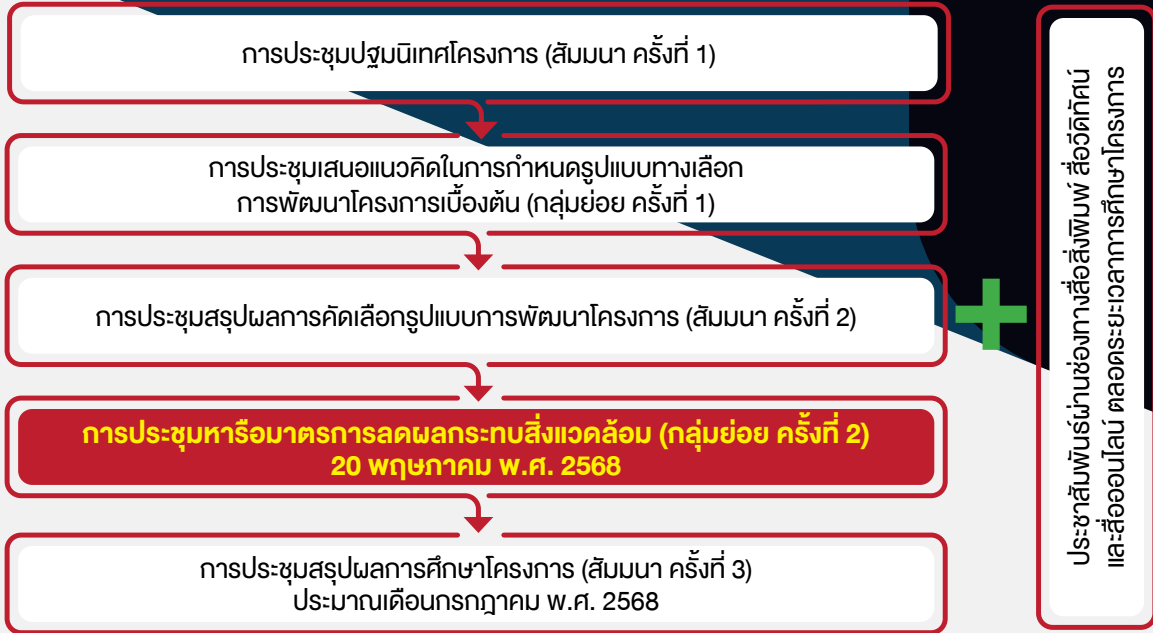
- ประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 7 เชียงใหม่ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงแผนและระยะเวลาก่อสร้าง
- ปฏิบัติตามแนวทางการป้องกันผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด



การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวง เล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้ร่วมปรึกษาหารือแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ ร่วมกันกำหนดแนวทางการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบจากโครงการ รวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษาโครงการในรูปแบบต่างๆ เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เป็นต้น เพื่อให้ประชาชนสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการ ให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

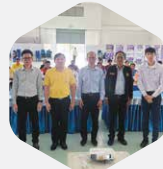
แนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน



ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา



การเข้าพบหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่
• ดำเนินการระหว่างวันที่ 17 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567



**การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)**
• ดำเนินการเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2567 จำนวน 2 กลุ่ม ณ สำนักงานเทศบาลตำบลศรีสะเกษ และห้องประชุมที่ว่าการอำเภอเวียงสา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 124 คน



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
• ดำเนินการเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2567 ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลศรีสะเกษ อำเภอนาน้อย จังหวัดน่าน และการประชุมออนไลน์ผ่านระบบโปรแกรม Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 143 คน



การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
• ดำเนินการเมื่อวันศุกร์ที่ 17 มกราคม พ.ศ. 2568 ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลศรีสะเกษ อำเภอนาน้อย จังหวัดน่าน และการประชุมออนไลน์ผ่านระบบโปรแกรม Zoom Cloud Meetings มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 98 คน

ติดต่อสอบถามข้อมูล



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

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท วิชชากร จำกัด
เลขที่ 7/38-40 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์
เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220
โทรศัพท์ : 0 2972 8899 (5 คู่สาย) , 0 2972 8882



บริษัท ลูซ ครีเอชั่น จำกัด
เลขที่ 428/146 หมู่บ้าน เดอะ ธีจันท์ สตรีท
ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน เขตคลองสามวา
กรุงเทพมหานคร 10510
โทรศัพท์ : 0 2363 7725



บริษัท ออโรส จำกัด
เลขที่ 23/85 ซอยลาดพร้าว 23 ถนนลาดพร้าว
แขวงจันทระเกษม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ : 0 2938 3874



บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด
เลขที่ 77/11 หมู่ที่ 6 ตำบลบ้านใหม่
อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120
โทรศัพท์ : 0 2060 0101

