



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองนครไทย



ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันอำเภอเมืองนครไทย จังหวัดพิษณุโลก เป็นเมืองที่มีอัตราขยายตัวด้านเศรษฐกิจสูงมาก เนื่องจากมีการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว แหล่งธรรมชาติในพื้นที่ ที่มีแนวโน้มมากขึ้นทุกปีส่งผลให้มีความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขตเมืองนครไทยสูงมากยิ่งขึ้น การเดินทางผ่านพื้นที่ตัวเมืองต้องใช้ทางหลวงหมายเลข 2013 ซึ่งมีขนาด 2 ช่องจราจร ที่เขตทางแคบ มีร้านค้าและหน่วยงานราชการหลายแห่ง ทำให้การเดินทางในตัวอำเภอเมืองนครไทย มีความล่าช้า และอาจเกิดอุบัติเหตุต่อยานพาหนะและคนข้ามถนนได้ จึงต้องมีความพร้อมด้านโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปัญหาการจราจรและขนส่งสินค้าในอนาคต อีกทั้งยังช่วยให้การคมนาคมและขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น

ทั้งนี้เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแต้นซ์ จำกัด บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแต้นท์ จำกัด และบริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ล เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด ให้ดำเนินการโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองนครไทย เพื่อให้ได้แบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้างโครงการ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ



วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองนครไทย ตลอดจนจัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคาและประเมินราคาเพื่อการพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ



เพิ่มความสะดวก ปลอดภัยในการใช้เส้นทางตลอดจนประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เนื่องจากการเดินทางโดยใช้ทางเลี่ยงเมืองจะได้รับความสะดวกมากกว่าผ่านเขตเมือง ซึ่งมีปริมาณจราจรในท้องถนนมาก มีรถจักรยานยนต์และมีตลาดท้องถิ่น



เพื่อรองรับปริมาณจราจรของถนนทางหลวงที่เพิ่มขึ้นและแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในตัวอำเภอเมืองนครไทย



เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง และกระตุ้นการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่อำเภอเมืองนครไทย



ติดต่อสอบถามเพิ่มเติม

เว็บไซต์โครงการ : www.bypass-nakhonthai.com



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 1036
E-mail : surveydesign.doh@gmail.com



บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแต้นซ์ จำกัด
เลขที่ 3 ซอยโชคชัย 4 ซอย 78 แยก 9 ถนนโชคชัย 4
แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0-2942-3563-5
โทรสาร : 0-2942-3562
E-mail : pvs95consultants@yahoo.com



บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแต้นท์ จำกัด
เลขที่ 123/726 ซอยกสิกรักษ์ ถนนพหลโยธิน
แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กทม. 10230
ติดต่อ : คุณธารณี วัชรวัฒนกุล และ
คุณกัญญารัตน์ ฤทธิศิลา
โทรศัพท์ : 0 2510 8278
โทรสาร : 0 2948 5654
E-mail : encad2539@gmail.com



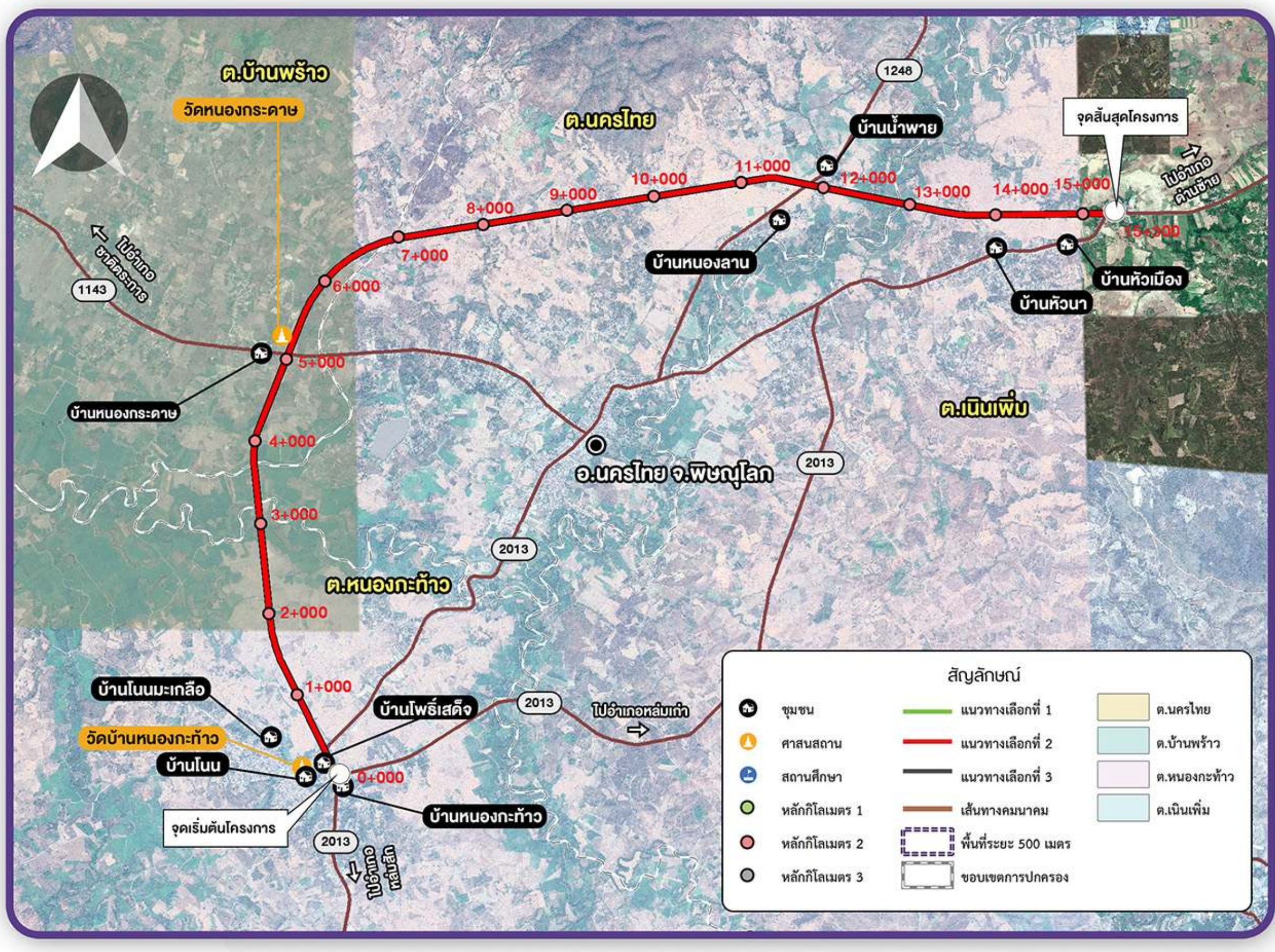
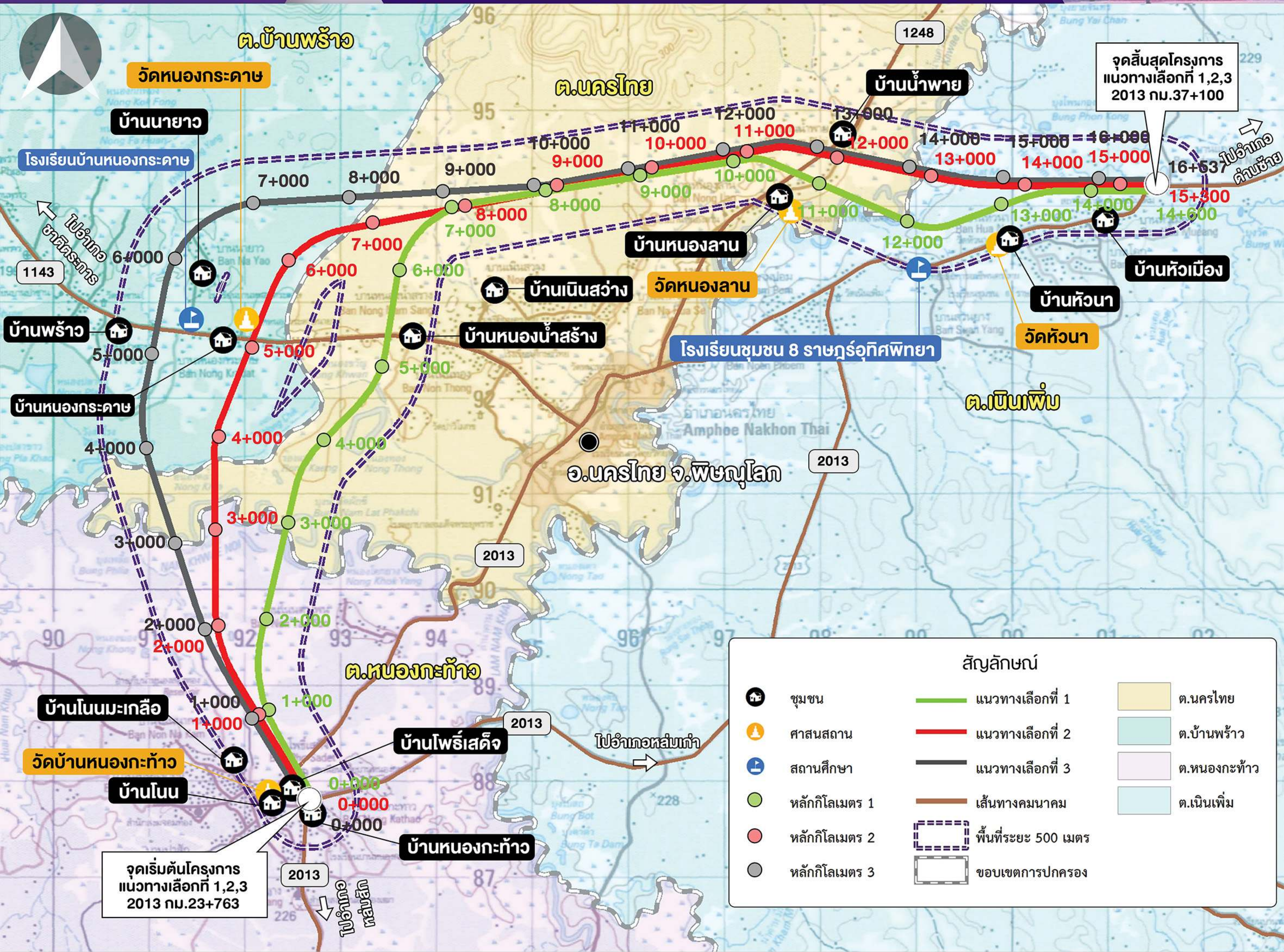
บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ล เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
เลขที่ 51/25 ซอยงามวงศ์วาน 42 ถนนงามวงศ์วาน
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ : 0-2941-1061-2
โทรสาร : 0-2941-1060
E-mail : info@casethai.com





กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองนครไทย



ที่ตั้งโครงการ

พื้นที่ศึกษาของโครงการมีจุดเริ่มต้นที่ กม. 23+763 บนทางหลวงหมายเลข 2013 และสิ้นสุดที่ กม. 37+100 บนทางหลวงหมายเลข 2013 ครอบคลุมพื้นที่ 1 จังหวัด 1 อำเภอ 4 ตำบล ได้แก่ ตำบลนครไทย ตำบลบ้านพร้าว ตำบลหนองกะท้าว และตำบลเนินเพิ่ม อำเภอนครไทย จังหวัดพิษณุโลก

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
พิษณุโลก	นครไทย	นครไทย บ้านพร้าว หนองกะท้าว เนินเพิ่ม
1 จังหวัด	1 อำเภอ	4 ตำบล

ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก	คะแนนเต็ม	แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (คะแนน)	แนวเส้นทางเลือกที่ 2 (คะแนน)	แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	32.43	32.09	25.74
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	29.57	28.72	26.27
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	22.80	24.80	20.40
รวมคะแนน		100	84.80	85.61	72.41



ติดต่อสอบถามเพิ่มเติม

เว็บไซต์โครงการ : www.bypass-nakhonthai.com

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 1036
E-mail : surveydesign.doh@gmail.com

บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 3 ซอยโชคชัย 4 ซอย 78 แยก 9 ถนนโชคชัย 4 แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0-2942-3563-5
โทรสาร : 0-2942-3562
E-mail : pvs95consultants@yahoo.com

บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 123/726 ซอยกสิกรวิทย์ ถนนบวรินทร์ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กทม. 10230
ติดต่อ : คุณธาริณี วัฒนวัฒนกุล และ คุณกัญญาธิรัตน์ ฤทธิศิลา
โทรศัพท์ : 0 2510 8278
โทรสาร : 0 2948 5654
E-mail : encad2539@gmail.com

CASE บริษัท ซีวีเอส แอนด์ สตรีทเจอร์ส เอเชียนีเยอร์ส จำกัด เลขที่ 51/25 ซอยงามวงศ์วาน 42 ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ : 0-2941-1061-2
โทรสาร : 0-2941-1060
E-mail : info@casethai.com

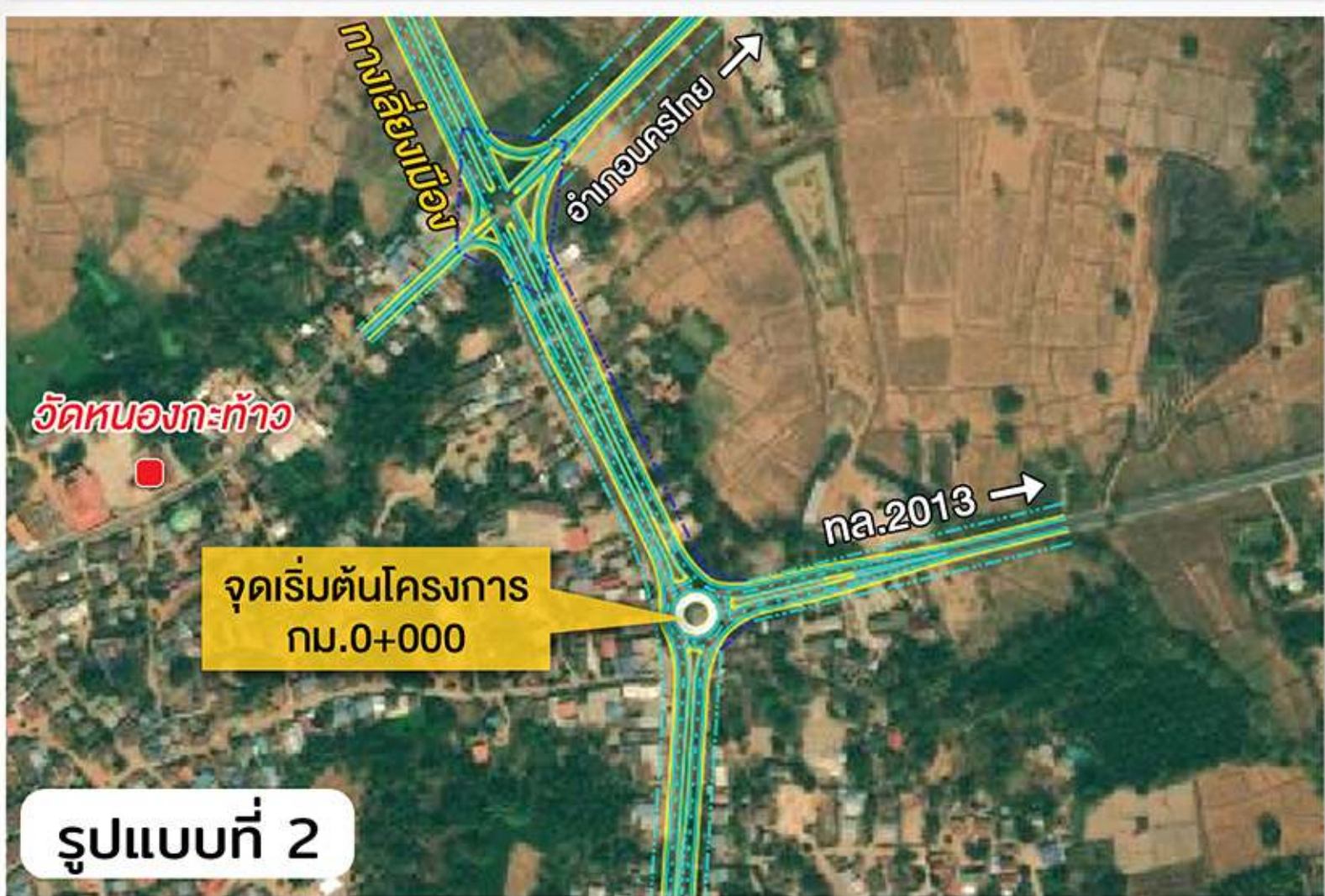


รูปแบบทางแยกโครงการ

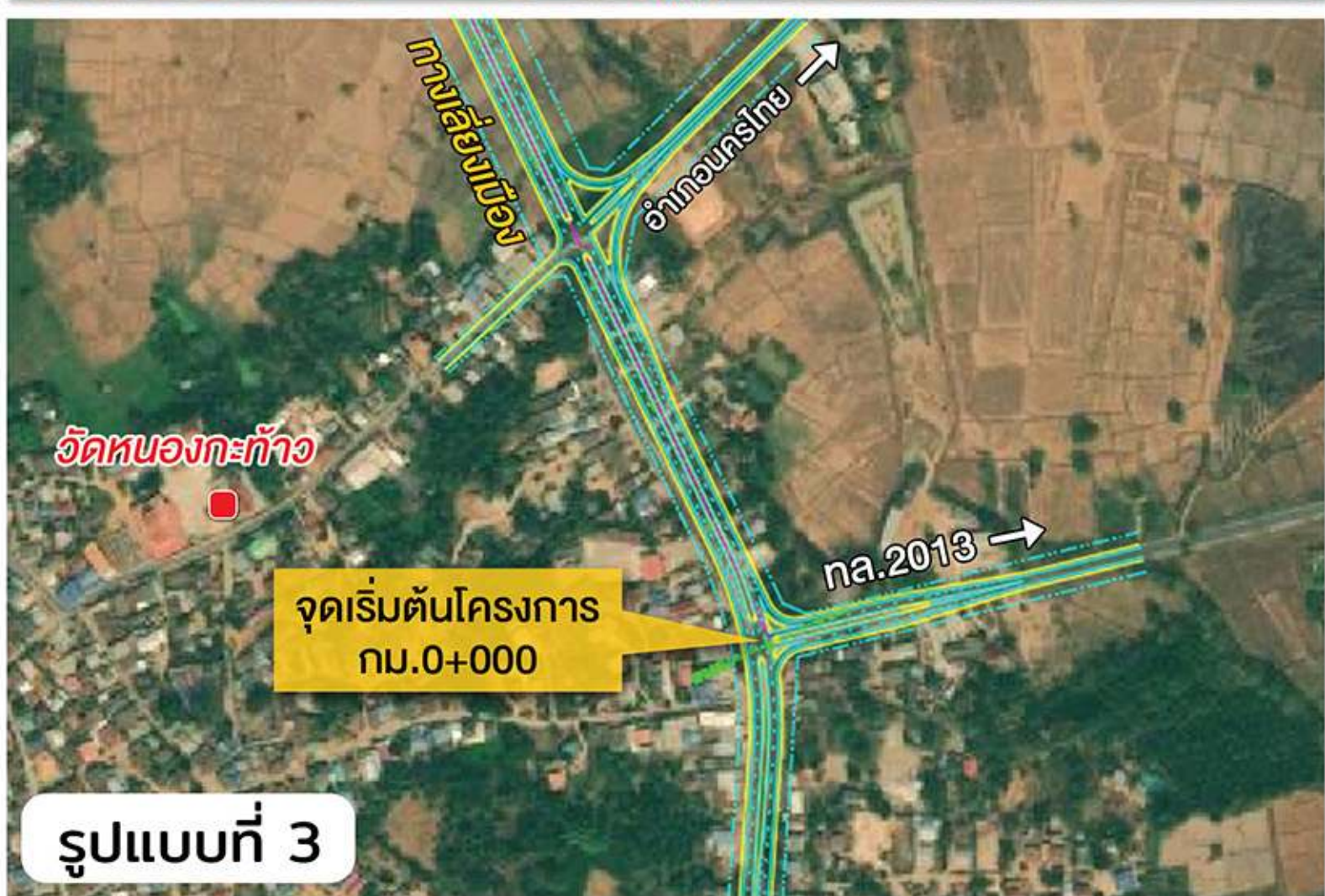
ทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2013 จุดเริ่มต้นโครงการ



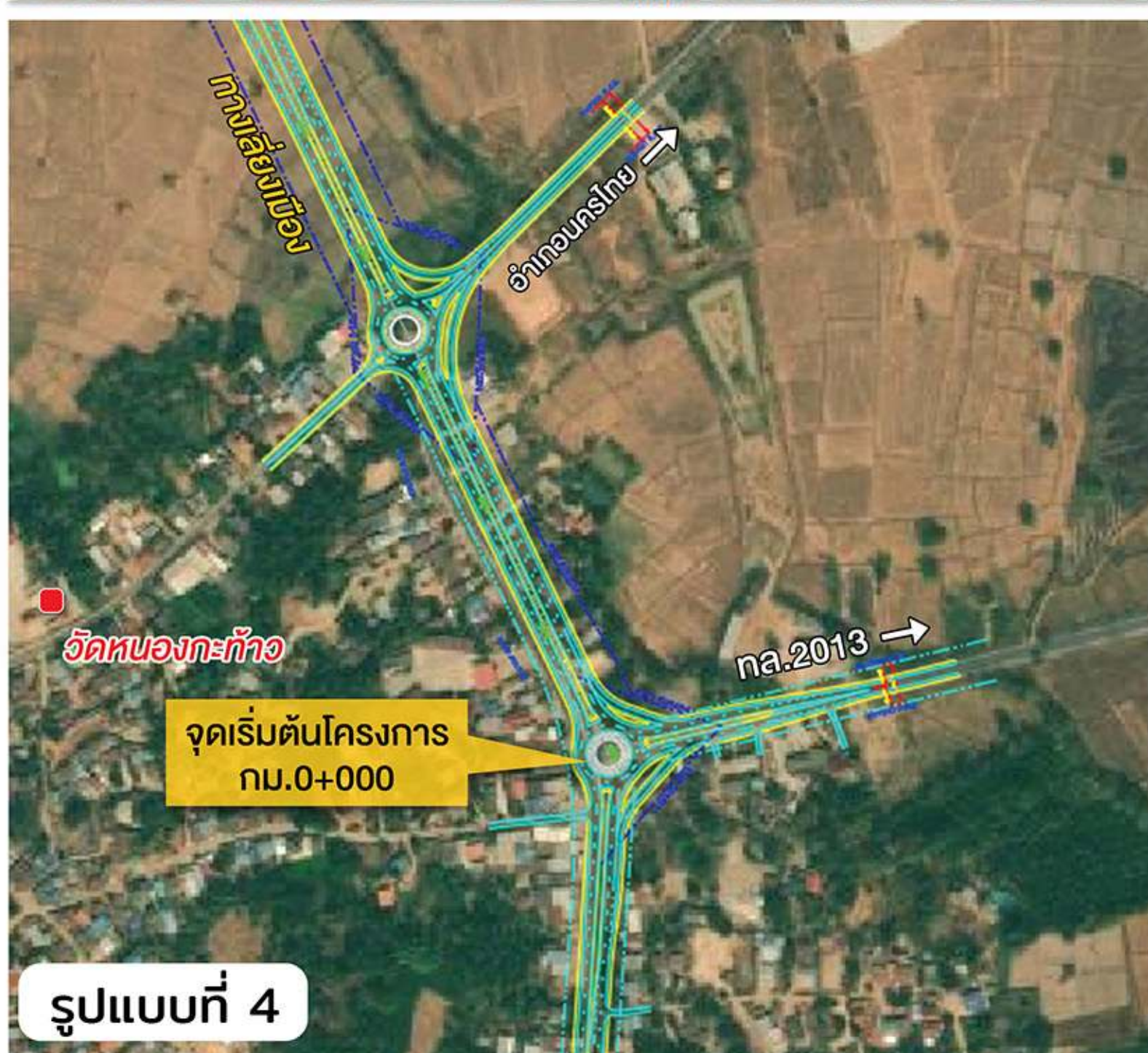
รูปแบบที่ 1



รูปแบบที่ 2



รูปแบบที่ 3



รูปแบบที่ 4

รูปแบบที่ 1

จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้างเป็นสามแยกยกระดับพื้น จัดการจราจรโดยใช้สัญญาณไฟจราจร และจุดตัดทางแยกที่ 1 ก่อสร้างโดยใช้รูปแบบวงเวียน

- ✓ ข้อดี** หากใช้รูปแบบวงเวียนบริเวณสี่แยก (จุดตัดทางแยกที่ 1) จะช่วยชะลอความเร็วรถทางตรง และช่วยลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยก เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีชุมชนค่อนข้างหนาแน่น
- ✗ ข้อเสีย** หากใช้รูปแบบทางแยกติดตั้งไฟจราจรบริเวณสามแยก (จุดเริ่มต้นโครงการ) จะเกิดความล่าช้าของการเดินทางในการรอสัญญาณไฟจราจร

รูปแบบที่ 2

จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้างเป็นรูปแบบวงเวียน และจุดตัดทางแยกที่ 1 ก่อสร้างโดยใช้รูปแบบทางแยกยกระดับพื้น จัดการจราจรโดยใช้สัญญาณไฟจราจร

- ✓ ข้อดี** ผู้ขับขี่ที่มาจากสามแยกบ้านแยง (กม.12) มุ่งหน้าสู่ กม.2013 เพื่อไปยัง จ.เลย ซึ่งจะผ่านทางแยกจุดเริ่มต้นโครงการ (สามแยกหนองกะท้าว) จะสามารถเข้าสู่วงเวียนได้โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจรเหมือนกับรูปแบบที่ 1
- ✗ ข้อเสีย** การใช้รูปแบบทางแยกเป็นวงเวียนจะมีข้อจำกัดด้านวิศวกรรมของวงเวียนและการเวนคืนที่ดิน

รูปแบบที่ 3

จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้างเป็นสามแยกยกระดับพื้น และจุดตัดทางแยกที่ 1 ก่อสร้างโดยใช้รูปแบบสี่แยกยกระดับพื้น และทางแยกทั้งสองจัดการจราจรโดยใช้สัญญาณไฟจราจร

- ✓ ข้อดี** รูปแบบของทางแยกไม่ซับซ้อน ผู้ขับขี่สามารถเข้าใจง่าย และงบประมาณค่าก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบอื่น ๆ
- ✗ ข้อเสีย** หากใช้รูปแบบทางแยกที่ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรต่อเนื่องทั้ง 2 ทางแยกที่มีระยะทางห่างกันเพียง 300 เมตร ความล่าช้าในการเดินทางจะสูงกว่ารูปแบบอื่น ๆ

รูปแบบที่ 4

จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้างเป็นสามแยกยกระดับพื้น จัดการจราจรโดยใช้วงเวียน และจุดตัดทางแยกที่ 1 ก่อสร้างโดยใช้รูปแบบวงเวียน

- ✓ ข้อดี** ทางแยกทั้ง 2 แห่ง ใช้รูปแบบวงเวียนจะช่วยชะลอความเร็วรถในทุกทิศทางที่เข้าสู่ทางแยก และความล่าช้าในการเดินทางจะน้อยกว่ารูปแบบทางแยกที่ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- ✗ ข้อเสีย** ความเข้าใจต่อรูปแบบของผู้ขับขี่อาจจะมีที่เข้าใจยาก และมีข้อจำกัดทางด้านวิศวกรรมของวงเวียนและการเวนคืนที่ดิน

ผลการคัดเลือก

ผลการคัดเลือกรูปแบบที่ 4 มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรม มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรได้สูง ประชาชนสามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟ โดยมีคะแนนวิเคราะห์รวม 78.30 คะแนน จึงมีความเหมาะสมเพื่อนำไปออกแบบรายละเอียดต่อไป

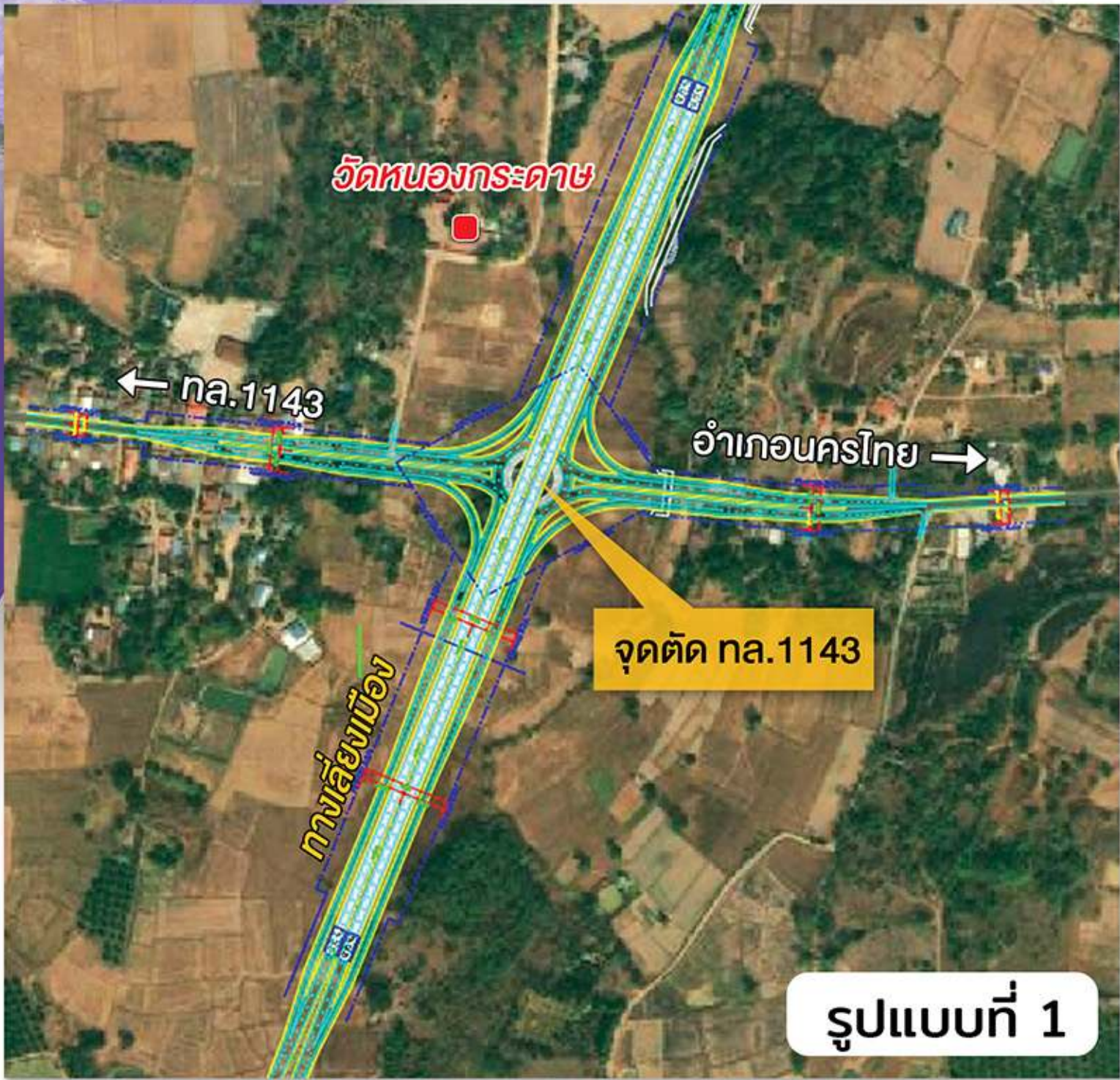
ลำดับ	เกณฑ์การพิจารณา คัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1 (คะแนน)	รูปแบบที่ 2 (คะแนน)	รูปแบบที่ 3 (คะแนน)	รูปแบบที่ 4 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	26.41	17.38	15.05	30.40
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	26.91	29.09	28.75	23.90
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	20.00	20.00	25.00	24.00
รวมคะแนน		100	73.32	66.47	68.80	78.30



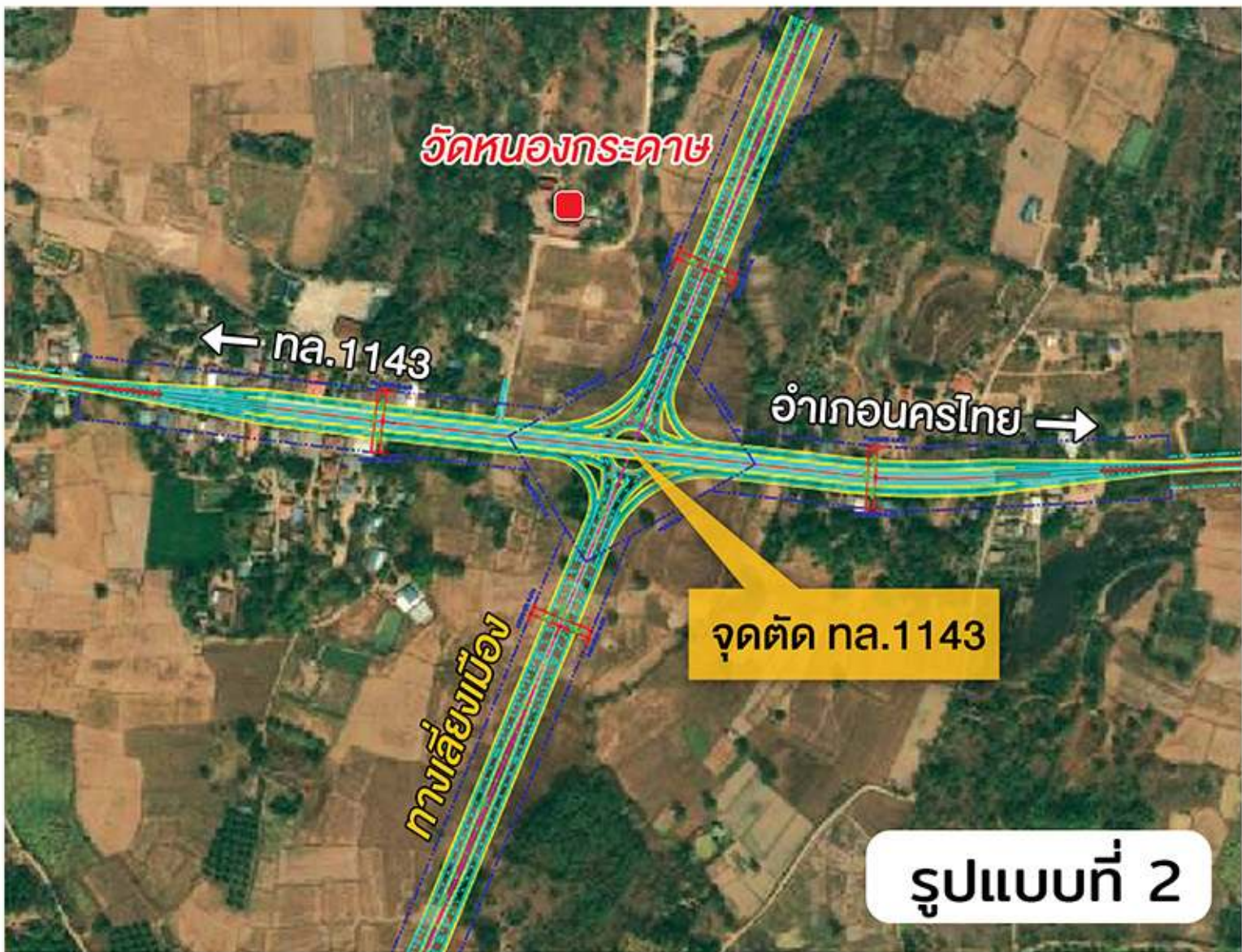


รูปแบบทางแยกโครงการ

ทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1143



รูปแบบที่ 1



รูปแบบที่ 2



รูปแบบที่ 3

รูปแบบที่ 1

ก่อสร้างสะพานตามแนวทางเลี่ยงเมืองนครไทย และทางแยกระดับพื้นเป็นรูปแบบของวงเวียน

✓ ข้อดี | รถทางตรงจากทางเลี่ยงเมืองสามารถใช้สะพานข้ามแยกหรือใช้วงเวียนใต้สะพานได้ทั้งสองกรณี และสามารถเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดได้ทุกทิศทาง

✗ ข้อเสีย | ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูงเนื่องจากสะพานมีความยาวมากและมีการจัดช่องจราจรบนสะพานทิศทางละ 2 ช่องจราจร

รูปแบบที่ 2

ก่อสร้างสะพานตามแนวทางหลวงหมายเลข 1143 และทางแยกระดับพื้นเป็นรูปแบบของวงเวียน

✓ ข้อดี | สามารถเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดได้ทุกทิศทาง และโครงสร้างสะพานที่มีความกว้างของช่องจราจรบนสะพานน้อยกว่ารูปแบบที่ 1

✗ ข้อเสีย | รถทางตรงจากทางเลี่ยงเมืองจะเกิดความล่าช้าในการเดินทางเนื่องจากต้องเข้าสู่วงเวียน และมีการเวนคืนสิ่งปลูกสร้างจำนวนมาก



รูปแบบที่ 3

ก่อสร้างสะพานตามแนวทางเลี่ยงเมืองนครไทย และทางแยกระดับพื้นเป็นรูปแบบของวงเวียน dog bone

✓ ข้อดี | รถที่มาจากทางเลี่ยงเมืองด้านทิศเหนือของทางแยก (มาจากจ.เลย) มุ่งหน้าสู่ภาคเหนือตอนบน (จ.อุตรดิตถ์) หรือในทิศทางกลับกัน สามารถขึ้นสะพานได้เลยโดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร

✗ ข้อเสีย | เป็นลักษณะวงเวียนที่ไม่มีในพื้นที่ ผู้ขับขี้อาจเกิดความสับสนต่อรูปแบบทางแยกในลักษณะดังกล่าว รถทางตรงจาก ทล.1143 จะเกิดความล่าช้าในการเดินทางเนื่องจากต้องลดความเร็วเพื่อเข้าสู่วงเวียน

ผลการคัดเลือก

ผลการเลือกรูปแบบที่ 3 มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรม มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรได้สูง ประชาชนสามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟ โดยมีคะแนนวิเคราะห์รวม 86.80 คะแนน จึงมีความเหมาะสม เพื่อนำไปออกแบบรายละเอียดต่อไป

ลำดับ	เกณฑ์การพิจารณา คัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1 (คะแนน)	รูปแบบที่ 2 (คะแนน)	รูปแบบที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	32.20	26.99	32.20
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	22.13	19.64	30.00
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	24.20	19.20	24.60
รวมคะแนน		100	78.53	65.83	86.80





กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองนครไทย

รูปแบบทางแยกโครงการ

ทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2013 บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ



รูปแบบที่ 1

ก่อสร้างทางแยกระดับพื้นชนิดเกาะกลางยกแบบเปิดเกาะและติดตั้งสัญญาณไฟจราจร



ข้อดี

ช่วยลดความเร็วของรถทางตรงที่เข้าสู่ทางแยกจุดสิ้นสุดโครงการ และผู้ขับขี่มีความเข้าใจต่อรูปแบบแยกค่อนข้างเข้าใจง่าย รถทางตรงสามารถไปได้โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟ



ข้อเสีย

เกิดความล่าช้าในการรอสัญญาณไฟจราจรของรถที่ทางตรงและรถเลี้ยวขวา



รูปแบบที่ 2

ก่อสร้างทางแยกระดับพื้น ชนิดเกาะกลางยกแบบปิดเกาะ



ข้อดี

ช่วยลดจุดตัดกระแสรถบริเวณทางแยก ใช้ค่าก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบอื่น



ข้อเสีย

เกิดการสะสมของปริมาณจราจรที่ใช้จุดกลับรถของรถที่ต้องการเข้า-ออก อ.ท่าขอนศรีไทย



รูปแบบที่ 3

ก่อสร้างทางแยกโดยใช้รูปแบบวงเวียนระดับพื้น



ข้อดี

ทุกทิศทางจราจรที่เข้าสู่ทางแยกเกิดความล่าช้าน้อย เนื่องจากไม่มีการติดตั้งสัญญาณไฟและสามารถกลับรถภายในวงเวียนได้เลย



ข้อเสีย

ความเหมาะสมของรูปแบบวงเวียนในบริเวณนี้มีความเหมาะสมน้อยกว่ารูปแบบอื่น เนื่องจากสภาพแวดล้อมบริเวณดังกล่าวเป็นคลองที่มีความแคบแคว ตัดผ่านคันทาง มากกว่ารูปแบบอื่น ๆ และมีค่าก่อสร้างสูง

ผลการคัดเลือก

ผลการคัดเลือกรูปแบบที่ 1 มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรม มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรในระดับสูง ประชาชนสามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องติดสัญญาณไฟ โดยมีคะแนนวิเคราะห์รวม 84.80 คะแนน จึงมีความเหมาะสมเพื่อนำไปออกแบบรายละเอียดต่อไป

ลำดับ	เกณฑ์การพิจารณา คัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1 (คะแนน)	รูปแบบที่ 2 (คะแนน)	รูปแบบที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	31.40	25.64	27.47
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	30.00	27.95	27.38
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	35	23.40	25.00	20.00
รวมคะแนน		100	84.80	78.60	74.85



ติดต่อสอบถามเพิ่มเติม

เว็บไซต์โครงการ : www.bypass-nakhonthai.com

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 1036
E-mail : surveydesign.doh@gmail.com



บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 3 ซอยโชคชัย 4 ซอย 78 แยก 9 ถนนโชคชัย 4
แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0-2942-3563-5
โทรสาร : 0-2942-3562
E-mail : pvs95consultants@yahoo.com



บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 123/726 ซอยกสิกรรม ถนนพหลโยธิน
แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กทม. 10230
ติดต่อ : คุณธาริณี วัชรวัฒนกุล และ
คุณกัญญารัตน์ ฤทธิศิลา
โทรศัพท์ : 0 2510 8278
โทรสาร : 0 2948 5654
E-mail : encad2539@gmail.com



บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ล เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
เลขที่ 51/25 ซอยงามวงศ์วาน 42 ถนนงามวงศ์วาน
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ : 0-2941-1061-2
โทรสาร : 0-2941-1060
E-mail : info@casethai.com



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



การเตรียมความพร้อมชุมชน

เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดการพัฒนาโครงการ แผนการดำเนินงานให้กับผู้นำชุมชนและบุคคลสำคัญในพื้นที่ที่ได้รับรู้และเกิดความเข้าใจในขั้นตอนการดำเนินงานของโครงการ
(วันที่ 27-29 เมษายน 2565)



การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ และขอบเขตการศึกษาให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ได้มีโอกาสรับทราบข้อมูลของโครงการ เพื่อนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
(20 พฤษภาคม 2565)



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เพื่อเสนอหลักเกณฑ์และรูปแบบทางเลือกเบื้องต้นให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบตลอดจนรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
(27 กรกฎาคม 2565)



การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

เพื่อนำเสนอสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
(17 มกราคม 2566)



การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอผลการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
(เดือนมกราคม 2566)



การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาของโครงการในทุกประเด็นให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
(เดือนเมษายน 2566)

การประชาสัมพันธ์โครงการ

จัดกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดในด้านต่าง ๆ ของโครงการ เช่น การนำเสนอข้อมูลผ่าน Web site ของโครงการ การจัดทำบทความเผยแพร่ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ในระดับพื้นที่ และการประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสาย

สัญลักษณ์ : ✓ ดำเนินการแล้ว

★ กำลังดำเนินการ

