



กระทรวงคมนาคม  
Ministry of Transport



กรมทางหลวง  
Department of Highways



**การศึกษาคความเหมาะสมเบื้องต้น**  
**การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง**  
**เชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่**  
**สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ**

## เอกสารประกอบการประชุม ปฐมนิเทศโครงการ



### • วันพุธที่ 14 พฤษภาคม 2568

ณ โรงแรมแพร่นครา ห้องนครา แกรนด์บอลรูม ชั้น 2  
ตำบลในเวียง อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่

### • วันศุกร์ที่ 16 พฤษภาคม 2568

ณ โรงแรมไซยনারายณ์ ริเวอร์ไซด์ ห้องศรีจอมทอง ชั้น 2  
ตำบลริมกก อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย

จัดทำโดย

**CHOTICHINDA**  
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด  
บริษัท อินทิเกรเทด เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

พฤษภาคม | 2568



<https://www.ทางหลวงเชื่อมรถไฟเด่นชัย-เชียงของ.com>



ทล.เด่นชัย-เชียงของ



ทางหลวงเชื่อมรถไฟ  
เด่นชัย - เชียงของ



กำหนดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ  
การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง  
เชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

ดำเนินการควบคุมระบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meeting)

08.30-09.00 น.	ลงทะเบียนรับเอกสาร/ ทดสอบระบบภาพและเสียง (สำหรับผู้เข้าร่วมประชุมระบบออนไลน์ (Zoom))
09.00-09.30 น.	พิธีเปิดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ กล่าวรายงาน โดย ผู้แทนจากกรมทางหลวง กล่าวเปิดการประชุม โดย ผู้ว่าราชการจังหวัด หรือผู้แทน
09.30-10.45 น.	นำเสนอรายละเอียดโครงการ เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ และขอบเขต การดำเนินงานของโครงการ โดย กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ➤ นำเสนอวิทัศน์โครงการ ➤ การดำเนินงานด้านจราจรและขนส่ง ➤ การดำเนินงานด้านวิศวกรรม ➤ การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม ➤ การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
10.45-11.45 น.	รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมต่อการศึกษาโครงการ
11.45-12.00 น.	สรุปและปิดการประชุมและรับประทานอาหารกลางวัน



## สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็นของโครงการ .....	1
2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา .....	2
3. วัตถุประสงค์ของการประชุมปฐมนิเทศโครงการ .....	2
4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ .....	2
5. พื้นที่ศึกษา .....	2
6. สภาพโครงข่ายปัจจุบันของโครงการ .....	7
7. ขอบเขตการศึกษา .....	4
7.1 การทบทวนยุทธศาสตร์ และแผนงาน .....	10
7.2 การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม .....	10
7.3 การศึกษาการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาเมืองจากกิจกรรมรถไฟ .....	11
7.4 การศึกษาผลกระทบด้านจราจรจากสถานีรถไฟ และการพัฒนาเมือง .....	11
7.5 การศึกษาด้านวิศวกรรมและรูปแบบการพัฒนาทางหลวง .....	12
7.6 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น .....	13
7.7 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน .....	13
7.8 การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ .....	13
7.9 การจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ...	13
8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม .....	15
8.1 พื้นที่ศึกษา .....	15
8.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม .....	15
8.3 ขั้นตอนการศึกษา .....	15
8.4 การทบทวน นโยบาย แผนต่างๆ รวมทั้งคำสั่ง กฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องและรายงาน .....	18
การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับกับโครงการ	
8.5 การวิเคราะห์และสรุปรายละเอียดโครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE หรือ EIA .....	19
8.6 การจัดทำรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) .....	19
8.7 การกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และประเมินค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อม ..	19
8.8 การจัดทำแผนปฏิบัติการ .....	19
9. การดำเนินงานโครงการที่ผ่านมา .....	20
9.1 การสำรวจพื้นที่ศึกษา .....	20
9.2 การเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลเบื้องต้น .....	23
10. ระยะเวลาดำเนินการศึกษา .....	33
11. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม .....	33



## สารบัญญรูป

	หน้า
รูปที่ 5-1	พื้นที่ศึกษา ..... 5
รูปที่ 6-1	รายละเอียดโครงข่ายสายหลักในปัจจุบัน จังหวัดแพร่ ..... 7
รูปที่ 6-2	รายละเอียดโครงข่ายสายหลักในปัจจุบัน จังหวัดลำปาง ..... 8
รูปที่ 6-3	รายละเอียดโครงข่ายสายหลักในปัจจุบัน จังหวัดพะเยา ..... 8
รูปที่ 6-4	รายละเอียดโครงข่ายสายหลักในปัจจุบัน จังหวัดเชียงราย ..... 9
รูปที่ 7.7-1	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ..... 14
รูปที่ 8-1	ขั้นตอนการศึกษางานด้านสิ่งแวดล้อม ..... 16
รูปที่ 9.1-1	ภาพประกอบการลงพื้นที่สำรวจโครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่สถานี ..... 20

## สารบัญญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 5-1	พื้นที่ศึกษา ..... 3
ตารางที่ 9.2-1	ผลการดำเนินงานการเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้น ที่ผ่านมา ..... 24



## เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อ สถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

### 1. ความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็นของโครงการ

สืบเนื่องจากยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (2561 - 2580) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ที่มุ่งเน้นการใช้ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย ในการส่งเสริมการค้ามาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ ให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตของภูมิภาคเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลก ลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มมูลค่าจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ รวมถึงประเด็นด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อไทย เชื่อมโลก ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบกทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ซึ่งถือเป็นหนึ่งในประตูการค้าเชื่อมระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ครอบคลุมเส้นทางจากไทย ไปลาว จีน และเวียดนาม โดยมีระยะทางรวมกว่า 323 กิโลเมตร โครงการนี้จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ลดต้นทุนการเดินทางและขนส่งสินค้า โดยการก่อสร้างแล้วเสร็จตามสัญญาในปี พ.ศ. 2571 ทั้งนี้ เส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่จะตัดผ่านทางหลวงหลายเส้นทาง ซึ่งจะมีผลกระทบโดยตรงต่อการจราจรบนโครงข่ายทางหลวง ก่อให้เกิดการพัฒนาเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟโดยเฉพาะการเกิดชุมชนรอบสถานีรถไฟที่จะมีการก่อสร้างใหม่

กรมทางหลวง ได้ตระหนักถึงผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact) ที่อาจเกิดขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในภาพรวม เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงไปยังสถานีรถไฟ ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard:CY) ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 การศึกษาเกณฑ์และปัจจัยที่เหมาะสมต่อการพิจารณาเส้นทางโครงการในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อสถานีรถไฟและย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ควบคู่ไปกับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม การเดินทางและขนส่งสินค้า รวมถึงการพัฒนาเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟในอนาคต และความสอดคล้องกับการวางผังเมืองของหน่วยงานในท้องถิ่นและชุมชน ส่วนที่ 2 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และการจัดทำรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist; EC) ของเส้นทางโครงการที่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา ส่วนที่ 3 จัดทำแผนพัฒนาทางหลวงในระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการการคมนาคมขนส่งทางถนนและการขนส่งในรูปแบบอื่น ได้รับความสะดวกสบาย การเดินทางเป็นไปอย่างไร้รอยต่อ และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด



## 2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาบนโครงข่ายทางหลวง พร้อมเสนอแนวทางการแก้ไขผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า และการพัฒนาเมืองที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมรถไฟ
- 2) เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อกับรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ
- 3) เพื่อจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวง รองรับรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ โดยแบ่งแผนการดำเนินงานออกเป็น ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

## 3. วัตถุประสงค์ของการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

- 1) เพื่อเผยแพร่ และประชาสัมพันธ์ข้อมูลของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการศึกษาในด้านต่าง ๆ ข้อจำกัดของพื้นที่ ความต้องการสภาพปัญหา ข้อวิตกกังวลและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง

## 4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) เพื่อให้มีแผนพัฒนาทางหลวงไว้รองรับและเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ และแผนพัฒนาไว้รองรับการเชื่อมระบบโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อกับระบบสถานีขนส่งทางราง และระบบโครงข่ายทางที่เกี่ยวข้อง
- 2) เพื่อให้มีแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการเจริญเติบโตของเมืองจากระบบขนส่งทางรางรถไฟสายใหม่
- 3) เพื่อแก้ไขผลกระทบด้านจราจรบนโครงข่ายทางหลวงที่เกิดจากกิจกรรมของสถานีรถไฟ

## 5. พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาของโครงการ ดำเนินการศึกษาตามแนวเส้นทางโครงการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ครอบคลุมพื้นที่ จำนวน 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดพะเยา และจังหวัดเชียงราย รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการของกรมทางหลวงและพื้นที่อิทธิพลของโครงการ รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 5-1 และรูปที่ 5-1



ตารางที่ 5-1 พื้นที่ศึกษา

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	
แพร่ (5 อำเภอ 46 ตำบล)	เด่นชัย	เด่นชัย	
		แม่จั่วะ	
		ปงป่าหวาย	
		ไทรย้อย	
		ห้วยไร่	
	สูงเม่น	น้ำชำ	
		สูงเม่น	
		พระหลวง	
		ดอนมูล	
		สบสาย	
		บ้านกาศ	
		ร่องกาศ	
		บ้านปง	
		บ้านเหล่า	
		หัวฝาย	
		เวียงทอง	
		เมืองแพร่	นาจักร
			กาญจนา
	เหมืองหม้อ		
	ทุ่งกวาว		
	ร่องฟอง		
	ทุ่งไโฮ้ง		
	แม่ยม		
	แม่หล่าย		
	แม่คำมี		
	วังหงส์		
	ห้วยม้า		
	ท่าข้าม		
	วังธง		
	น้ำชำ		
	ในเวียง		
	ป่าแมต		
	บ้านถิ่น		
	สวนเขื่อน		



ตารางที่ 5-1 พื้นที่ศึกษา (ต่อ)

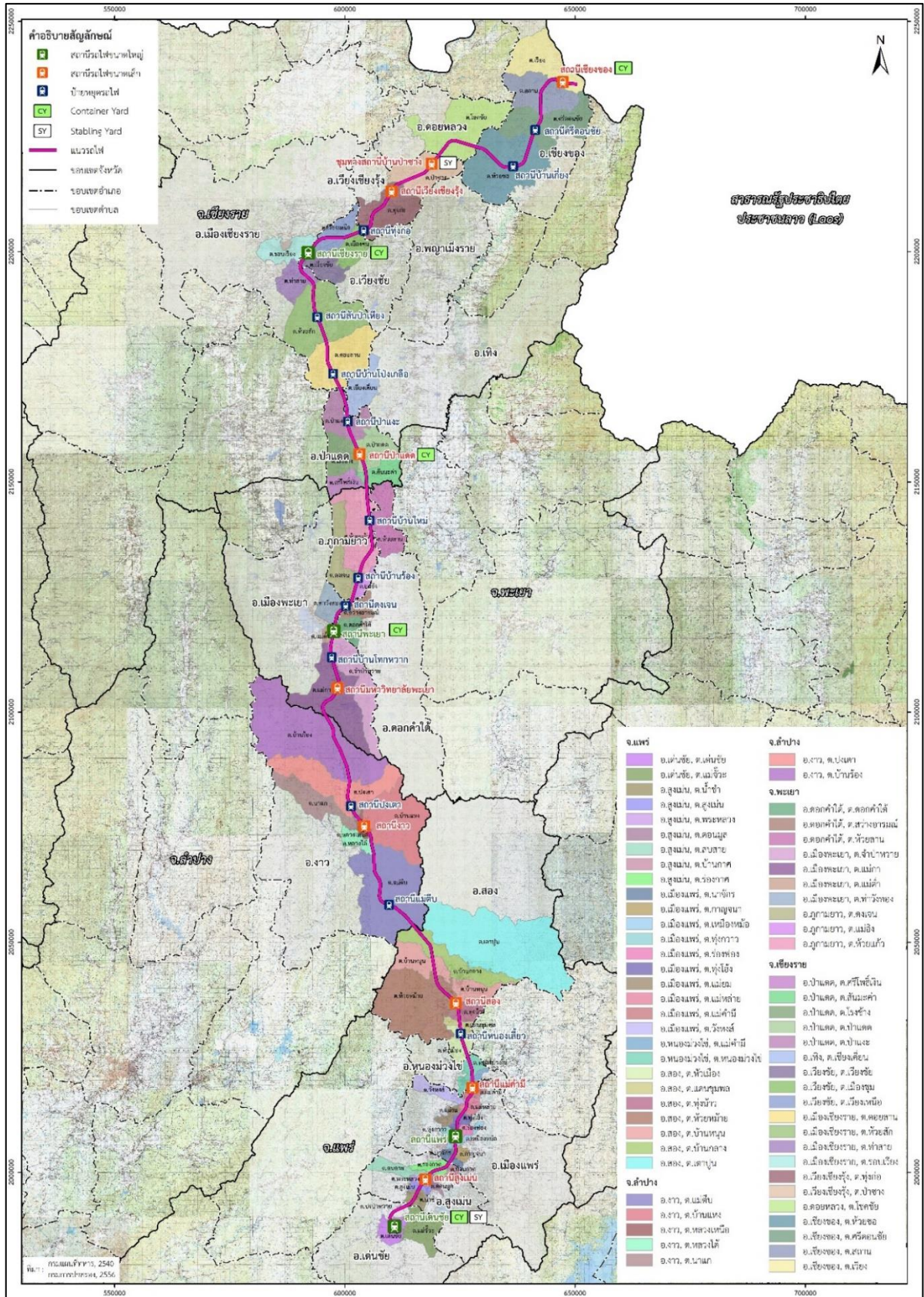
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล		
	หนองม่วงไข่	แม่คำมี		
		หนองม่วงไข่		
		วังหลวง		
		ตำหนักธรรม		
		น้ำริด		
	สอง	หัวเมือง		
		แดนชุมพล		
		ทุ่งน้ำ		
		ห้วยหม้าย		
		บ้านหนูน		
		บ้านกลาง		
		เตาปูน		
		ลำปาง (1 อำเภอ 9 ตำบล)	งาว	แม่ต๋ิบ
			บ้านแหง	
หลวงเหนือ				
หลวงใต้				
นาแก				
ปงเตา				
บ้านร้อง				
บ้านอ้อน				
บ้านโป่ง				
พะเยา (3 อำเภอ 14 ตำบล)	ดอกคำใต้	ดอกคำใต้		
		สว่างอารมณ์		
		ห้วยลาน		
	เมืองพะเยา	จำป่าหวาย		
		แม่กา		
		แม่ต๋ำ		
		ท่าวังทอง		
		เวียง		
		บ้านต๋น		
		แม่ใส		
	แม่นาเรือ			
	ภูกามยาว	ดงเจน		
		แม่อิง		
		ห้วยแก้ว		





ตารางที่ 5-1 พื้นที่ศึกษา (ต่อ)

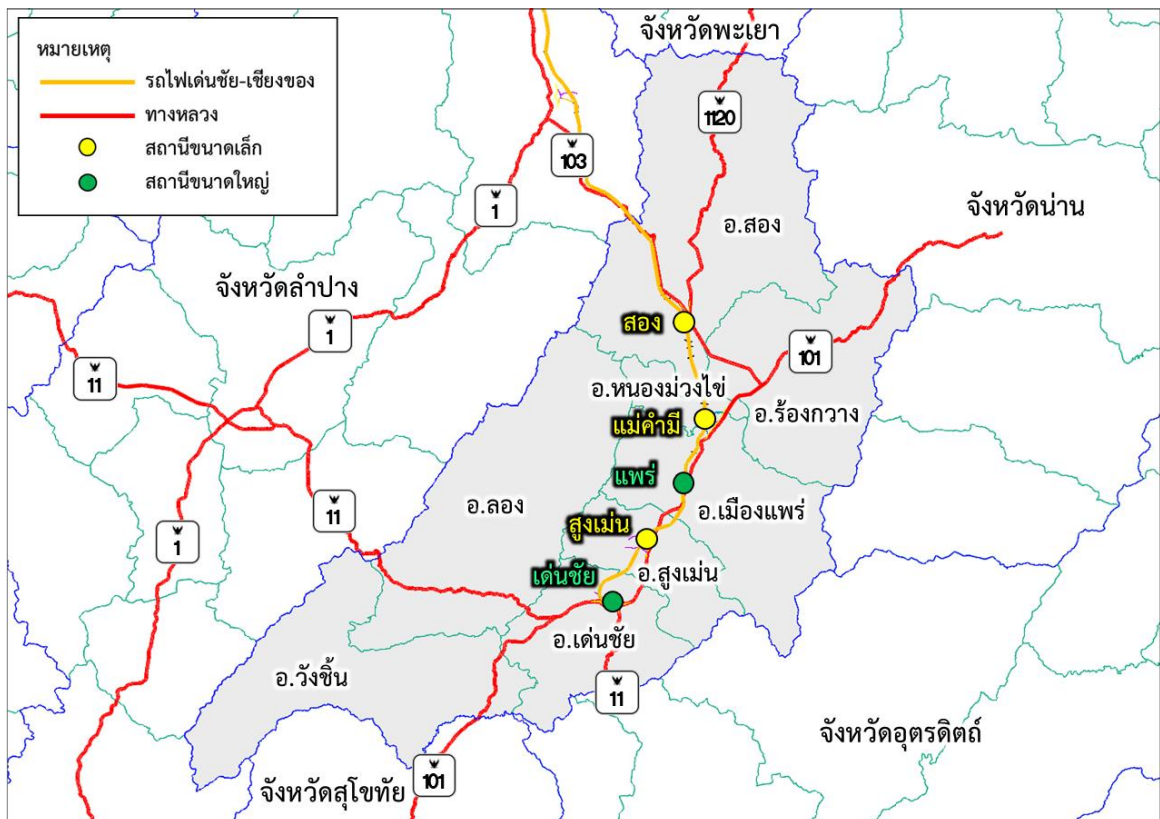
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
เชียงราย (8 อำเภอ 25 ตำบล)	ป่าแดด	ศรีโพธิ์เงิน
		สันมะค่า
		โรงช้าง
		ป่าแดด
		ป่าแงะ
	เทิง	เชียงเคี่ยน
	เวียงชัย	เวียงชัย
		เมืองชุม
		เวียงเหนือ
	เมืองเชียงราย	ดอยลาน
		ห้วยสัก
		ท่าสาย
		รอบเวียง
		เวียง
		ริมกก
	เวียงเชียงรุ้ง	ทุ่งก่อ
		ป่าซาง
		ดงมหาวัน
	พญาเม็งราย	ตาดควัน
	ดอยหลวง	โชคชัย
		ปงน้อย
	เชียงของ	ห้วยซอ
		ศรีดอนชัย
		สถาน
		เวียง
4 จังหวัด	17 อำเภอ	94 ตำบล



รูปที่ 5-1 พื้นที่ศึกษา

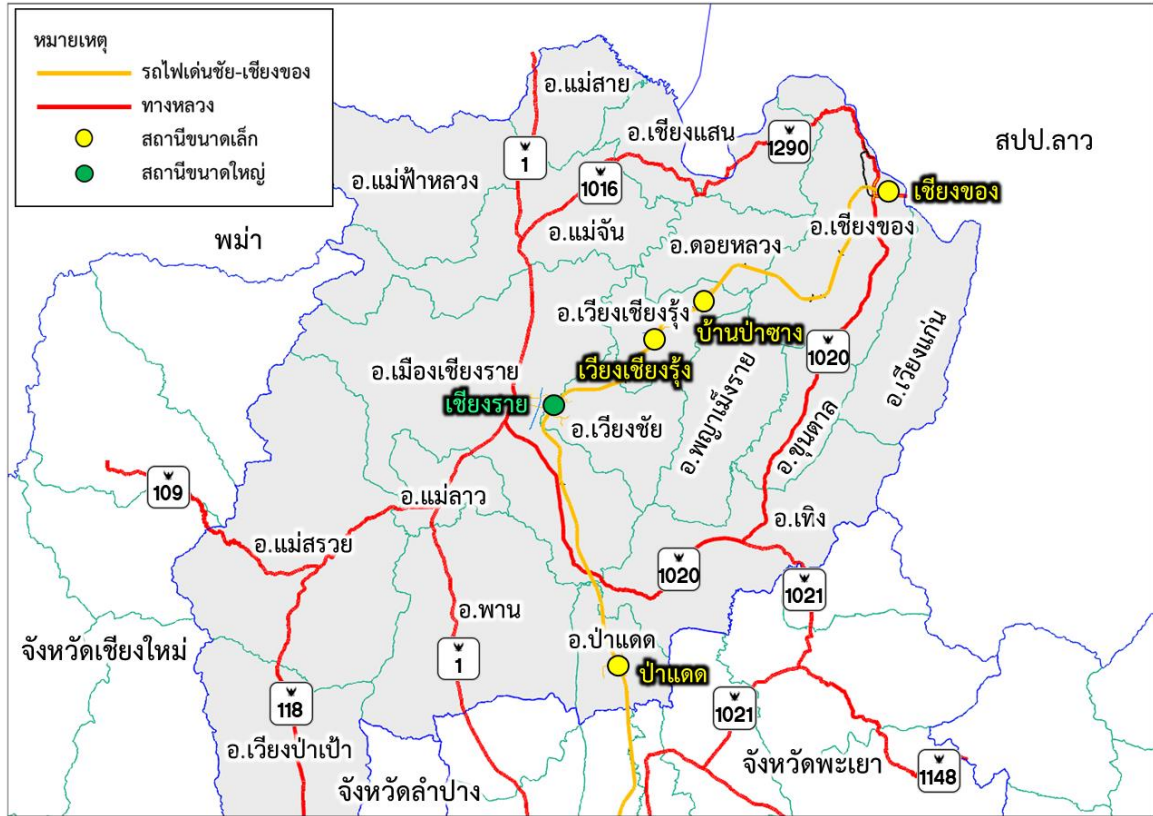
## 6. สภาพโครงข่ายปัจจุบันของโครงการ

แนวเส้นทางรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ มีสถานีทั้งสิ้น 13 สถานี โดยพิจารณา สถานีขนาดใหญ่และสถานีขนาดเล็ก พื้นที่ 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดแพร่ (จำนวน 5 สถานี) จังหวัดลำปาง (จำนวน 1 สถานี) จังหวัดพะเยา (จำนวน 2 สถานี) และจังหวัดเชียงราย (จำนวน 5 สถานี) โดยในแต่ละสถานี จะมีโครงข่ายย่อยต่อเนื่องจากทางหลวงสายหลัก ทางหลวงชนบท หรือถนนท้องถิ่น (ถนนภายใต้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น) โดยการก่อสร้างแล้วเสร็จตามสัญญาในปี พ.ศ. 2571 จะมีปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าหนาแน่นมากขึ้นจนโครงข่ายปัจจุบันไม่สามารถรองรับการเดินทางได้เพียงพอ จึงจำเป็นต้องขยายเพิ่มช่องจราจร และกำหนดแนวเส้นทางตัดใหม่เพิ่มเติมเพื่อรองรับการเดินทางที่มากขึ้นดังกล่าว รายละเอียดโครงข่ายสายหลักในปัจจุบันในแต่ละจังหวัดแสดงดังรูปที่ 6-1 ถึง รูปที่ 6-4



รูปที่ 6-1 รายละเอียดโครงข่ายสายหลักในปัจจุบัน จังหวัดแพร่





รูปที่ 6-4 รายละเอียดโครงข่ายสายหลักในปัจจุบัน จังหวัดเชียงราย

## 7. ขอบเขตการศึกษา

### 7.1 การทบทวนยุทธศาสตร์ และแผนงาน

1) ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ และแผนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในระดับต่าง ๆ เช่น ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับภูมิภาคและกลุ่มจังหวัด แผนพัฒนาเมือง รวมทั้งนโยบายและแผนงานโครงการพัฒนา ด้านคมนาคมของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่าง ๆ เป็นต้น โดยจะต้องสรุปประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของแต่ละแผน เพื่อนำมาประยุกต์ใช้สำหรับการศึกษาของโครงการ

2) ทบทวนแผนงานหรือผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ที่มีอยู่ในปัจจุบันและอนาคต เช่น การศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566 – 2585) โครงการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาทางหลวง ปี พ.ศ. 2560-2569 แผนงานโครงการขนส่งทางราง โครงการแผนแม่บทการพัฒนาระบบรถไฟ (R-Map) และแผนพัฒนาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3) ตรวจสอบแนวเส้นทางรถไฟและตำแหน่งสถานีรถไฟ (Train station) และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard) รวมถึงรูปแบบการเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงกับสถานีรถไฟ และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้าที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

4) ตรวจสอบข้อมูลสภาพท่าอากาศยาน ท่าเรือ จุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทาง (Terminal) อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

5) ตรวจสอบข้อมูลสภาพและเขตทางหลวง ทางหลวงชนบทและทางหลวงท้องถิ่น (Road network)

### 7.2 การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม

1) ศึกษารวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม ทั้งระดับภาค ระดับจังหวัด ของพื้นที่ที่จะต้องทำการศึกษาและในพื้นที่อิทธิพลของโครงการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลต่างๆ ดังนี้ ประชากร รายได้ จำนวนรถจดทะเบียน แหล่งการจ้างงาน ผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเศรษฐกิจต่างๆ ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ เช่น ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า การบริการและการท่องเที่ยว จำนวนนักท่องเที่ยว การใช้ประโยชน์ที่ดิน การค้าชายแดน เป็นต้น ดัชนีชี้ภาวะเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนข้อมูลเศรษฐกิจอื่น ๆ รวมทั้งผังเมืองรวมในแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้ข้อมูลที่ใช้จะต้องเป็นข้อมูลที่เพียงพอและครอบคลุมจนถึงปัจจุบัน

2) ศึกษา วิเคราะห์ และคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจสังคมในพื้นที่ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงอื่นที่จะมีผลต่อการจราจรในอนาคต เช่น อัตราการเพิ่มของประชากร ผลิตภัณฑ์มวลรวมการจ้างงาน รายได้ เป็นต้น เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ปริมาณจราจรในอนาคต

### 7.3 การศึกษาการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาเมืองจากกิจกรรมรถไฟ

- 1) การกำหนดวิธีการศึกษาและแผนงานการดำเนินงาน
- 2) การศึกษาและรวบรวมข้อมูลพื้นฐานด้านผังเมืองที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- 3) การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพจากคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชนเมืองที่เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากการเกิดสถานีรถไฟในพื้นที่ (Forecast Urban Land Use Development) และแนวโน้มที่จะเกิดการพัฒนาศูนย์พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ (Transit Oriented Development) และการเชื่อมต่อระหว่างระบบการคมนาคมประเภทต่างๆ (Intermodal Transfer Facility)
- 4) การวิเคราะห์ข้อมูลประชากร การจ้างงาน กิจกรรมต่างๆ เพื่อวิเคราะห์ การเกิดการเดินทาง (Trip Generation)

### 7.4 การศึกษาผลกระทบด้านจราจรจากสถานีรถไฟ และการพัฒนาเมือง

- 1) งานสำรวจข้อมูลจราจรในโครงข่ายพื้นที่ทางหลวงและทางหลวงชนบทหรือทางหลวงท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้
  - ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block count)
  - ปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement)
  - ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนช่วงถนน (Travel Time Survey) ครอบคลุมเส้นทางหลักสายรอง และสายย่อย ครอบคลุมถนนประเภทต่าง ๆ
  - จุดเริ่มต้น – จุดหมายปลายทาง (Origin – Destination survey) ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาเพื่อสะท้อนให้เห็นถึงพฤติกรรมการเดินทางที่ก่อให้เกิดปริมาณจราจร
- 2) งานแบบจำลองจราจรมหภาค (Macro Traffic Model)
  - จัดสร้างแบบจำลองจราจรมหภาค (Macro Traffic Model) พร้อมปรับเทียบ บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟกับโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงชนบทหรือทางหลวงท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง
  - วิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวง ทางชนบทหรือทางหลวงท้องถิ่นที่เกิดจากกิจกรรมสถานีรถไฟและการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาเมือง (Traffic forecast & analysis)
  - วิเคราะห์สภาพปัญหาการจราจรเชิงปริมาณจราจรต่อความจุโครงข่าย Volume per Capacity (V/C) ปริมาณจราจรบนโครงข่าย (Vehicle Kilometer Travel, VKT) หรือ ความเร็วบนโครงข่ายในภาพรวม (Vehicle Hour Travel, VHT) เป็นต้น
  - วิเคราะห์และเสนอแนะแนวการแก้ไขปัญหาเชิงความจุด้วยวิธีการขยายถนน หรือการก่อสร้างทางแนวใหม่ หรือวิธีการอื่นที่เหมาะสม รวมถึงวิเคราะห์ผลกระทบต่อสภาพการจราจร กรณีมีโครงการและไม่มีโครงการ
- 3) งานแบบจำลองจราจรจุลภาค (Micro Traffic Model)
  - จัดสร้างแบบจำลองจุลภาค (Micro traffic model) บริเวณโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงชนบทหรือทางหลวงท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง
  - วิเคราะห์และคาดการณ์ผลกระทบด้านจราจรอันเกิดจากกิจกรรมของสถานีรถไฟย่านกองเก็บบและขนถ่ายตู้สินค้า
  - วิเคราะห์และเสนอแนะผลลกระทบต่อการจราจรอันเกิดจากกิจกรรมของสถานีรถไฟย่านกองเก็บบและขนถ่ายตู้สินค้า ตลอดจนการพัฒนาชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟ ด้วยวิธีการขยายถนน การก่อสร้างทางแนวใหม่ หรือวิธีการอื่นที่เหมาะสม

## 7.5 การศึกษาด้านวิศวกรรมและรูปแบบการพัฒนาทางหลวง

1) งานกำหนดแนวคิดในการพัฒนาโครงข่ายครอบคลุมพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ เป็นการพัฒนาโครงข่ายถนนโดยรอบสถานีรถไฟ รวมถึงย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า ตามแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ในแต่ละสถานี เพื่อเชื่อมโยงถนนของแต่ละหน่วยงานให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดิน กรมทางหลวง (ทล.) ทางหลวงชนบท (ทช.) และถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ช่วยให้การเดินทางเข้าและออกสถานีรถไฟมีประสิทธิภาพสูงขึ้น ไม่เกิดปัญหาการแออัดบริเวณชุมชนหนาแน่น วงเลี้ยวบริเวณจุดตัดถนนคลองตัวมากยิ่งขึ้น เป็นต้น

2) งานกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น : เป็นการพิจารณาเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเดิมในปัจจุบัน เช่น การขยายเพิ่มจำนวนช่องจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางที่มากขึ้นจากการเปิดให้บริการสถานีรถไฟและ ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard : CY) นอกจากนี้ หากถนนเดิมมีข้อจำกัดไม่สามารถขยายเพิ่มเติมได้แล้วจะพิจารณากำหนดแนวเส้นทางถนนแนวใหม่เพื่อเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงเดิมเข้า-ออกสถานีให้สะดวก รวดเร็วมากขึ้น

- กำหนดจุดเริ่มต้น - จุดสิ้นสุด เบื้องต้น : กำหนดจุดเริ่มต้นจากสถานีรถไฟตามแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ แต่ละสถานี (สถานีขนาดเล็กและสถานีขนาดใหญ่ รวมถึงย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard : CY)) ไปยังจุดสิ้นสุดที่เป็นทางหลวงแผ่นดินเดิม หรือถนนเดิมของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น ทางหลวงชนบท ถนนท้องถิ่นภายใต้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) และอื่น ๆ
- กำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น : พัฒนาโครงข่ายถนนเดิมให้มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรที่สูงขึ้น นอกจากนี้ หากถนนเดิมไม่สามารถขยายเพิ่มจำนวนช่องจราจรได้ จะพิจารณากำหนดแนวเส้นทางใหม่เพิ่มเติมเพื่อให้การเดินทางเข้าและออกสถานีรถไฟมีความสะดวก รวดเร็วมากยิ่งขึ้น

3) งานจัดทำแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) ในแต่ละพื้นที่โครงการ โดยจัดทำแบบแนวคิดเบื้องต้น เพื่อให้สามารถกำหนดขอบเขตการดำเนินงานก่อสร้างพัฒนาโครงข่ายทางหลวง รวมถึงทราบถึงข้อจำกัดในการพัฒนาโครงการ และความเกี่ยวข้องกับถนนของหน่วยงานอื่นและกำหนดรูปแบบเบื้องต้นบริเวณทางแยกในบริเวณพื้นที่โครงการ

4) ประมาณการวงเงินลงทุนเบื้องต้นของโครงการ เพื่อให้ทราบกรอบวงเงินการพัฒนาโครงการนำไปสู่การจัดทำแผนงานที่สอดคล้องกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ รวมถึงโครงการอื่น ๆ ในพื้นที่อีกด้วย



## 7.6 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- 1) รวบรวมและตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และจัดทำฐานข้อมูลในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS)
- 2) ทบทวนนโยบาย แผนต่างๆ รวมทั้งคำสั่ง กฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับกับโครงการ
- 3) วิเคราะห์และสรุปรายละเอียดโครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA
- 4) จัดทำรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist; EC) สำหรับโครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA
- 5) กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และประเมินค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

## 7.7 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนในครั้งนี้ กำหนดให้มีความเชื่อมโยงสัมพันธ์และดำเนินงานควบคู่ไปกับการศึกษาของโครงการ เพื่อมุ่งให้ข่าวสารโครงการแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างถูกต้อง ชัดเจน และเพื่อชี้แจงทำความเข้าใจในประเด็นปัญหาหรือข้อสงสัยต่าง ๆ รวมทั้งมุ่งให้กลุ่มเป้าหมายได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยใช้การติดต่อสื่อสารแบบสองทางผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ และการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น รวม 4 ครั้ง ได้แก่ การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 และการประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 7.7-1

## 7.8 การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ

- 1) แนวทางและสมมติฐานในการวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง เพื่อใช้ประเมินผลประโยชน์ทางตรงของโครงการเป็นไปอย่างถูกต้องและสมบูรณ์
- 2) การประเมินต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- 3) การประเมินผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจของโครงการ
- 4) การศึกษาค่าใช้จ่ายในการใช้ทาง (Road User Costs)
- 5) การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการ
- 6) การวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางด้านเศรษฐกิจ (Sensitivity Analysis)

## 7.9 การจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

- 1) การจัดลำดับความสำคัญโครงการ
- 2) การจัดทำแผนการดำเนินงานรายโครงการ ตั้งแต่วางแผนงาน งานเตรียมความพร้อมโครงการ จนถึงก่อสร้างแล้วเสร็จ



รูปที่ 7.7-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

## 8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ จะดำเนินการวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในภาพรวม โดยพิจารณาแนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อสถานีรถไฟและย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า ทั้งนี้ การพัฒนาโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่โครงการอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบน้อยที่สุด การดำเนินงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจึงมีบทบาทสำคัญหรือมีส่วนช่วยลดผลกระทบดังกล่าว

### 8.1 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษางานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะดำเนินการศึกษาประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตร ส่วนด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดีดำเนินการศึกษาครอบคลุมในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟ และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า รวมถึงพื้นที่ศึกษาตามผังเมืองรวมของโครงการ

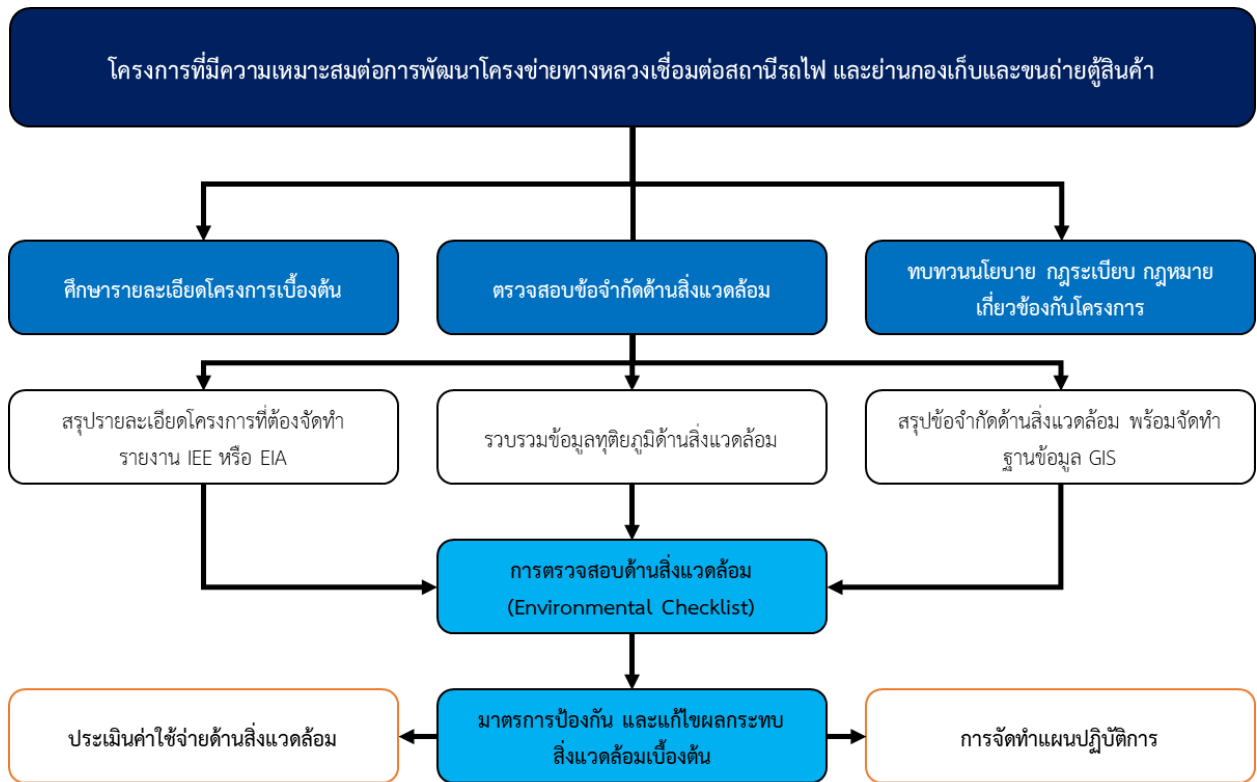
### 8.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

งานการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการจะดำเนินการศึกษาตามแนวทางที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

- 1) แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) จัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อมสำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 9: พฤศจิกายน 2567)
- 2) แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567)
- 3) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ ดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไข ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

### 8.3 ขั้นตอนการศึกษา

ขั้นตอนการศึกษางานด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการศึกษาโครงการที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟ และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า โดยดำเนินการรวบรวมและตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และจัดทำฐานข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อมในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ทบทวนนโยบาย แผนต่างๆ รวมทั้งคำสั่ง กฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และสรุปรายละเอียดโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA จากนั้นจึงดำเนินการจัดทำรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist; EC) พร้อมกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมถึงการจัดเตรียมแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต่อไป รายละเอียดขั้นตอนการศึกษาแสดงดังรูปที่ 8-1 มีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 8-1 ขั้นตอนการศึกษางานด้านสิ่งแวดล้อม

### 8.3.1 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำมีความสำคัญในการรักษาคุณภาพของทรัพยากรธรรมชาติและการบริหารจัดการน้ำในระยะยาว และรักษาสมดุลทางนิเวศในพื้นที่ที่สำคัญต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในลุ่มน้ำ การตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำจะเป็นประโยชน์ต่อการออกแบบคัดเลือกโครงการ ช่วยให้สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้ จากการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำเบื้องต้นจากฐานข้อมูลสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียงแนวรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ มีพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่สำคัญต่อระบบนิเวศ คือ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 1 และ 2

ทั้งนี้ เมื่อได้โครงการที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟและย่านกองเก็บ และขนถ่ายตู้สินค้าแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำกับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับศึกษาโครงการต่อไป

### 8.3.2 พื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำของประเทศไทย ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (แรมซาร์ไซต์) ภายใต้อนุสัญญาพื้นที่ชุ่มน้ำ (Convention on Wetlands) มีทั้งหมด 15 แห่ง จากการตรวจสอบพบว่า พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียงแนวรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ไม่ได้จัดอยู่บริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำดังกล่าวข้างต้น โดยพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศที่อยู่ในโซนภาคเหนือและใกล้พื้นที่โครงการมากที่สุด คือ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าหนองบงคาย

ทั้งนี้ เมื่อได้โครงการที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟ และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้าแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ชุ่มน้ำกับกรมทรัพยากรน้ำ เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับศึกษาโครงการต่อไป

### 8.3.3 พื้นที่อนุรักษ์

ที่ปรึกษาได้ตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อนุรักษ์ที่มีความสำคัญทางระบบนิเวศวิทยาทางบก ได้แก่ พื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า พบว่า แนวรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ไม่ตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ดังกล่าว โดยพื้นที่อนุรักษ์ที่อยู่ใกล้เคียงแนวรถไฟทางคู่ ได้แก่ อุทยานแห่งชาติ ผาเกลอง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าดอยหลวง อุทยานแห่งชาติแม่ยม พื้นที่เตรียมการอุทยานแห่งชาติถ้ำผาไท อุทยานแห่งชาติป่าแม่ปืม และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าห้วยศาลา

ทั้งนี้ เมื่อได้โครงการที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟ และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้าแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบพื้นที่อนุรักษ์กับกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับศึกษาโครงการต่อไป

### 8.3.4 พื้นที่ป่าไม้

การตรวจสอบพื้นที่ป่าไม้มีความสำคัญในการศึกษาลักษณะทางนิเวศวิทยาของป่าไม้และมูลค่าของทรัพยากรป่าไม้ที่มีอยู่ เพื่อให้สามารถประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการต่อสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรธรรมชาติได้อย่างถูกต้อง การตรวจสอบยังช่วยในการจัดทำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ เพื่อรักษาสมดุลของระบบนิเวศและทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ป่าไม้ที่มีความสำคัญ จากการตรวจสอบพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติเบื้องต้น จากฐานข้อมูลสารสนเทศกรมป่าไม้ พบว่า แนวรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ตัดผ่านป่าสงวนแห่งชาติ และมีพื้นที่ศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ ป่าแม่พริก ป่าแม่ยมตะวันตก ป่าแม่จาวฝั่งขวา ป่าแม่จาวฝั่งซ้าย ป่าแม่ต้า ป่าแม่ฮ้องป้อ ป่าห้วยแก้ว ป่าแม่อิงฝั่งซ้าย ป่าแม่ปืม ป่าแม่พุง ป่าห้วยสัก ป่าแม่ก๊กฝั่งขวา ป่าดอยปุย ป่าดอยหลวง ป่าน้ำยาว ป่าน้ำซ้อ ป่าน้ำม้า ป่าน้ำช้าง ป่าดอยขมิ้น และป่าน้ำแหง

ทั้งนี้ เมื่อได้โครงการที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟ และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้าแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ป่าไม้แต่ละประเภทกับกรมป่าไม้ กับฐานข้อมูลสารสนเทศป่าไม้ กรมป่าไม้ เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับศึกษาโครงการต่อไป

### 8.3.5 แหล่งโบราณสถานและโบราณคดี

การตรวจสอบแหล่งโบราณสถานและโบราณคดี จะเป็นประโยชน์ต่อการออกแบบคัดเลือกโครงการ ช่วยให้สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการได้ จากการตรวจสอบข้อมูลด้านโบราณสถานและโบราณคดีเบื้องต้นจากระบบภูมิศาสตร์ แหล่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรม ของกรมศิลปากร

พบว่า บริเวณอำเภอที่แนวรถไฟตัดผ่านพบแหล่งโบราณสถานและโบราณคดีทั้งหมด 416 แห่ง แบ่งเป็นจังหวัดแพร่ จำนวน 32 แห่ง จังหวัดลำปาง 105 แห่ง จังหวัดพะเยา 58 แห่ง และจังหวัดเชียงราย 221 แห่ง โดยแบ่งเป็นแหล่งโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียน 100 แห่ง และไม่ขึ้นทะเบียน 316 แห่ง

ทั้งนี้ เมื่อได้โครงการที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟและย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้าแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบข้อมูลด้านโบราณสถานและโบราณคดี จากระบบภูมิศาสตร์แหล่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรม ของกรมศิลปากร ในระยะ 1 กิโลเมตร และดำเนินการตรวจสอบข้อมูลกับสำนักศิลปากรที่ 7 เชียงใหม่ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลในพื้นที่จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดพะเยา และจังหวัดเชียงราย เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาประกอบการศึกษา และจัดทำข้อมูลรายละเอียดแหล่งโบราณสถานและโบราณคดี พิกัด ตำแหน่งที่ตั้ง สถานะ ระยะห่าง และจัดทำข้อมูลบนแผนที่ทางทหาร 1 : 50,000 ของพื้นที่แหล่งโบราณสถานและโบราณคดีต่อไป

### 8.3.6 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่น สถานศึกษา ศาสนสถาน หรือโรงพยาบาล เป็นสถานที่ที่มีความเชื่อมโยงกับคุณภาพชีวิตของประชาชน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ การหลีกเลี่ยงการตัดผ่านพื้นที่อ่อนไหวเหล่านี้ช่วยลดความเสี่ยงต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่ได้จากการตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นโดยทำการซ้อนทับแนวรถไฟทางคู่แนวใหม่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ กับฐานระบบข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการรถไฟฯ ในระยะ 500 เมตร มีพื้นที่อ่อนไหวทั้งหมด 108 แห่ง แบ่งเป็น สถานศึกษา 34 แห่ง สถานพยาบาล 13 แห่ง และศาสนสถาน 61 แห่ง

ทั้งนี้ เมื่อได้โครงการที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟและย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้าแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ สถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน และแหล่งชุมชน โดยทำการซ้อนทับแนวเส้นทางโครงการกับฐานระบบข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และจัดทำข้อมูลรายละเอียดพื้นที่อ่อนไหว พิกัด ตำแหน่งที่ตั้ง ระยะห่าง พร้อมจัดทำข้อมูลบนแผนที่ทางทหาร 1:50,000 ของพื้นที่อ่อนไหวต่อไป

## 8.4 การทบทวน นโยบาย แผนต่างๆ รวมทั้งคำสั่ง กฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องและรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ดำเนินการทบทวน นโยบาย แผนต่างๆ รวมทั้งคำสั่ง กฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัด พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562 พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่อนุรักษ์ พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 แก้ไขเพิ่มเติม

(ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 เป็นต้น เพื่อใช้เป็นแนวทางประกอบการศึกษาโครงการตามแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงโดยรอบในอนาคตต่อไป

#### 8.5 การวิเคราะห์และสรุปรายละเอียดโครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE หรือ EIA

นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาโครงการที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟ และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า มาวิเคราะห์และสรุปรายละเอียดโครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) หรือรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการสรุปข้อมูลในรูปแบบตารางที่เข้าใจได้ง่าย ซึ่งจะระบุชื่อโครงการที่ศึกษา รวมทั้งชื่อและตำแหน่งของพื้นที่ที่เป็นข้อจำกัดที่ทำให้โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานดังกล่าว

#### 8.6 การจัดทำรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)

ดำเนินการรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันโครงการที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟ และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า ให้ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ตามแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวงฯ และนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับการประเมินผลกระทบในเบื้องต้น โดยวิธีการ Checklist และสรุปประเด็นที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในแต่ละโครงการที่ได้จากผลการศึกษา พร้อมกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการสรุปข้อมูลในรูปแบบตารางที่เข้าใจได้ง่าย ซึ่งประกอบไปด้วยข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน สรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการป้องกัน แลแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมถึงค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ถ้ามี)

#### 8.7 การกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และประเมินค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการเสนอมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสม มีความเป็นไปได้ ในทางปฏิบัติ และมีรายละเอียดเบื้องต้นสำหรับนำไปปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบได้ โดยแยกเป็นมาตรการ ในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

#### 8.8 การจัดทำแผนปฏิบัติการ

ภายหลังการศึกษาโครงการที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อสถานีรถไฟ และย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้าแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ โดยนำข้อมูลของโครงการที่ศึกษามาวางแผนเพื่อเตรียมการพัฒนาโครงการในอนาคต ซึ่งจะพิจารณาถึงข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมที่โครงการเข้าข่าย ขั้นตอนการศึกษา ขั้นตอนการอนุมัติจากหน่วยงานอนุญาต การขออนุญาตใช้พื้นที่เพื่อพัฒนาโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง เป็นต้น

## 9. การดำเนินงานโครงการที่ผ่านมา

การดำเนินการสำรวจพื้นที่ศึกษาในแนวเส้นทางรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ แนวถนนโดยรอบพื้นที่ตั้งของสถานี 13 แห่ง (สถานีขนาดเล็กและสถานีขนาดใหญ่) ที่เป็นโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (กรมทางหลวง) ทางหลวงชนบท (กรมทางหลวงชนบท) และถนนท้องถิ่นหรือถนนตามแนวผังเมือง (องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และกรมโยธาธิการและผังเมือง) ตรวจสอบจำนวนช่องจราจรปัจจุบัน ลักษณะทางกายภาพบริเวณทางแยก รวมถึงข้อจำกัดในพื้นที่เขตทาง (Right of Way : R.O.W.) และการพัฒนาของชุมชนสองข้างทาง ข้อมูลต่าง ๆ มาพิจารณาเพื่อตรวจสอบแนวโน้มการพัฒนาถนนให้สามารถเข้าและออกสถานี รวมถึงย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังมีการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อรวบรวมข้อมูลแผนการดำเนินโครงการในอนาคต เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน

นอกจากนี้ คณะที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้น โดยเข้าพบหน่วยงานต่างๆ ประกอบด้วย หน่วยงานของกรมทางหลวงในพื้นที่ หน่วยงานระดับจังหวัด และวิศวกรโครงการ ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย

### 9.1 การสำรวจพื้นที่ศึกษา

เพื่อให้ข้อมูลพื้นฐานประกอบการศึกษาด้านวิศวกรรมและการกำหนดรูปแบบการพัฒนาทางหลวงเป็นปัจจุบันมากที่สุด ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพื้นที่ศึกษา 13 สถานี ในพื้นที่ 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดพะเยา และจังหวัดเชียงราย เพื่อตรวจสอบโครงข่ายถนนปัจจุบันของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงตรวจสอบรูปแบบของการพัฒนาจุดตัดรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ กับถนนโครงข่ายทางหลวง เพื่อนำข้อมูลในภาพรวมทุกสถานีไปใช้ในการพิจารณากำหนดรูปแบบการพัฒนาที่สอดคล้องกันทั้งระบบ โดยภาพประกอบการลงพื้นที่สำรวจโครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่สถานี แสดงดังรูปที่ 9.1-1



รูปที่ 9.1-1 ภาพประกอบการลงพื้นที่สำรวจโครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่สถานี





	
3. สถานีแพร์ (สถานีขนาดใหญ่) จังหวัดแพร่	4. สถานีแม่คำมี (สถานีขนาดเล็ก) จังหวัดแพร่
	
5. สถานีสอง (สถานีขนาดเล็ก) จังหวัดแพร่	6. สถานีงาว (สถานีขนาดเล็ก) จังหวัดลำปาง
	
7. สถานีมหาวิทยาลัยพะเยา (สถานีขนาดเล็ก) จังหวัดพะเยา	8. สถานีพะเยา (สถานีขนาดใหญ่ และ CY) จังหวัดพะเยา

รูปที่ 9.1-1 ภาพประกอบการลงพื้นที่สำรวจโครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่สถานี (ต่อ)



	
<p>9. สถานีป่าแดด (สถานีขนาดเล็ก และ CY) จังหวัดเชียงราย</p>	<p>10. สถานีเชียงราย (สถานีขนาดใหญ่ และ CY) จังหวัดเชียงราย</p>
	
<p>11. สถานีเวียงเชียงรุ้ง (สถานีขนาดเล็ก) จังหวัดเชียงราย</p>	<p>12. สถานีบ้านป่าซาง (สถานีขนาดเล็ก และชุมทาง) จังหวัดเชียงราย</p>
	
<p>13. สถานีเชียงของ (สถานีขนาดเล็ก และ CY และ ICD) จังหวัดเชียงราย</p>	

รูปที่ 9.1-1 ภาพประกอบการลงพื้นที่สำรวจโครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่สถานี (ต่อ)



โดยการดำเนินงานในขั้นถัดไป เมื่อที่ปรึกษารวบรวมข้อมูลครบถ้วน ทั้งกายภาพปัจจุบัน รูปแบบการก่อสร้างของรถไฟทางคู่ แผนการดำเนินงานของทุกหน่วยงาน จะนำข้อมูลมาบูรณาการ กำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เหมาะสมต่อไป เช่น การขยายเพิ่มจำนวนช่องจราจรให้เพียงพอต่อการเดินทางเข้าและออกสถานีที่มากขึ้น การเพิ่มความปลอดภัยและการเพิ่มประสิทธิภาพจุดตัดทางร่วมทางแยก รวมถึงการกำหนดแนวเส้นทางตัดใหม่เพิ่มเติมหากจำเป็นโดยจะพิจารณาเวนคืนเท่าที่จำเป็นเท่านั้น เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบพื้นที่สถานี นอกจากนี้ จะนำผลการศึกษาไปจัดทำแผนดำเนินโครงการ ระยะเร่งด่วน ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อเตรียมการในขั้นต่อไปของกรมทางหลวง เช่น การออกแบบก่อสร้าง และการเปิดใช้งานในอนาคต

## 9.2 การเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้น

ดำเนินการเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้น หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานของกรมทางหลวงในพื้นที่ หน่วยงานระดับจังหวัด และวิศวกรโครงการ ฝ่ายโครงการพิเศษ และก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย ระหว่างวันที่ 22 - 25 เมษายน พ.ศ. 2568 โดยเข้าพบหน่วยงานต่าง ๆ ได้แก่ (ตารางที่ 9.2-1)

- หน่วยงานของกรมทางหลวงในพื้นที่ ได้แก่ สำนักงานทางหลวงที่ 1 เชียงใหม่ สำนักงานทางหลวงที่ 2 แพร่ แขวงทางหลวงแพร่ แขวงทางหลวงพะเยา แขวงทางหลวงลำปางที่ 2 แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1 และแขวงทางหลวงเชียงรายที่ 2
- หน่วยงานระดับจังหวัด ได้แก่ จังหวัดแพร่ จังหวัดลำปาง จังหวัดพะเยา และจังหวัดเชียงราย
- วิศวกรโครงการ ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย



การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง  
เชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

ตารางที่ 9.2-1 ผลการดำเนินงานการเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้นที่ผ่านมา

วันที่	หน่วยงาน	ภาพประกอบ	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ
1) วันที่ 22 เมษายน 2568 เวลา 10.30 น.	<b>แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- นายแดนชัย สำราญพงษ์ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวง เชียงรายที่ 1</li><li>- นายพิทักษ์ จันทาพูน วิศวกรโยธาปฏิบัติการ</li><li>- นายณัฐพงศ์ ทาแกง หัวหน้าหมวดทางหลวงป่าแดด</li><li>- นายพัฒนา จับใจนาย นายช่างโยธาปฏิบัติงาน</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>- แนวถนนทางหลวงหมายเลข 1233 มีแนวทิศเสนอให้ขยายถนน แต่มีข้อจำกัดเรื่องพื้นที่เขตทาง</li><li>- ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard : CY) สามารถรองรับรถบรรทุกได้ขนาดเท่าไร มีความกังวลเนื่องจากถนนทางหลวงในพื้นที่จะสามารถรองรับปริมาณรถบรรทุกได้หรือไม่ และโครงการได้มีการคาดการณ์จำนวนรถบรรทุกไว้แล้วหรือไม่</li><li>- สถานีเชียงราย จะมีสะพานข้ามทางแยกในส่วนของสถานี มีถนนทางเข้า-ออก 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) และเนื่องจากในพื้นที่มีรถบรรทุกเข้า-ออกสถานี อาจจะต้องมีการขยายทางหลวงหมายเลข 1233 หรือจะต้องตัดถนนแนวใหม่เพิ่มเติมเพื่อระบายรถออกเส้นทางอื่น</li><li>- สถานีป่าแดด มีความกังวลเรื่องจุดตัดทางแยก ซึ่งอยู่ในเขตชุมชน และจากสถานีป่าแดด ผ่านสถานีป่าแะ ไปยังสถานีบ้านโป่งเกลือ ที่ไปยังเชียงราย ซึ่งเส้นทางนี้ จะมีโครงการก่อสร้างขยายเป็น 4 ช่องจราจร ขอให้โครงการตรวจสอบแนวเส้นทางที่อยู่ในช่วง กม.6 - กม.8</li><li>- ในปัจจุบันบางช่วงของทางหลวงหมายเลข 1126 (ป่าแดด) และทางหลวงหมายเลข 1128 (ป่าแะ) และเส้นอื่น ๆ ของกรมทางหลวงชนบทมีงานการขยายเขตทางในพื้นที่</li></ul>



การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง  
เชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

ตารางที่ 9.2-1 ผลการดำเนินงานการเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้นที่ผ่านมา (ต่อ)

วันที่	หน่วยงาน	ภาพประกอบ	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ
2) วันที่ 22 เมษายน 2568 เวลา 13.30 น.	สำนักงานจังหวัดเชียงราย - นายประเสริฐ จิตต์พลีชีพ รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย		<ul style="list-style-type: none"><li>- เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ และเสนอให้พิจารณาแผนการดำเนินงานของโครงการ เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่สอดคล้องกับการเปิดให้บริการรถไฟทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมถึงการตั้งงบประมาณการดำเนินการของโครงการตามแผนพัฒนาด้วย</li><li>- จังหวัดเชียงราย มีสถานีขนาดใหญ่ที่อยู่ในเขตถนนทางหลวงจำนวน 5 สถานี ฝากให้พิจารณาจุดตัดของทางเชื่อมเข้าสถานีกับถนนสายหลัก ควรมีถนนเชื่อมให้สามารถเข้า - ออกได้ทั่วถึงกัน และจุดขนส่งที่สถานีเชียงราย กับจุดสิ้นสุดการขนส่งที่สถานีเชียงของด้วย</li><li>- เสนอให้พิจารณาโครงการตามแผนพัฒนาของจังหวัดและหน่วยงานในพื้นที่ประกอบการศึกษาด้วย เช่น กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น</li></ul>
3) วันที่ 23 เมษายน 2568 เวลา 09.00 น.	แขวงทางหลวงพะเยา - นายพูนศักดิ์ เมาะราชี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพะเยา - นายเอกพล คำหอม นายช่างโยธา		<ul style="list-style-type: none"><li>- สถานีพะเยา การเดินทางไปสถานีพะเยาช่วงบริเวณแยกแม่ตำตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 1021 อาจเกิดปัญหาเนื่องจากถนนทางหลวงหมายเลข 1 บริเวณทางคู่ขนานมีการออกแบบไม่สมบูรณ์ และมีความกังวลในเรื่องวงเลี้ยวของรถบรรทุก อาจจะไม่เพียงพอ ควรมีการปรับปรุงบริเวณสามแยก วางระบบระบายน้ำ เพื่อให้สอดคล้องกับทางคู่ขนาน</li><li>- ขอให้พิจารณาตรวจสอบถนนทางหลวงหมายเลข 1021 บริเวณทางแยกที่เชื่อมกับถนนทางหลวงชนบทสาย พย.1042 (ดอกคำใต้)</li></ul>



การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง  
เชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

ตารางที่ 9.2-1 ผลการดำเนินงานการเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้นที่ผ่านมา (ต่อ)

วันที่	หน่วยงาน	ภาพประกอบ	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ
			<ul style="list-style-type: none"><li>- พื้นที่ที่เชื่อมต่อกันจะเป็นพื้นที่ของเทศบาลเมืองพะเยา บริเวณฉาบสถาน มีแผนจะก่อสร้างเป็นตลาด อดก. (ทางหลวงชนบท หมายเลข 4015)</li><li>- สถานีมหาวิทยาลัยพะเยา ที่ปรึกษาได้มีการออกแบบเพื่อตัดถนนแนวใหม่หรือไม่ ปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ถนนในชุมชนรวมถึงระบบสาธารณูปโภคค่อนข้างมีปัญหา มีปัญหาน้ำท่วม เนื่องจากทางรถไฟที่ก่อสร้างปิดทางน้ำไหล</li><li>- ขอให้พิจารณาถนนทางหลวงหมายเลข 120 ที่จะมาตัดกับทางหลวงหมายเลข 1 บริเวณสถานีมหาวิทยาลัยพะเยา</li><li>- ให้นำแผนการพัฒนา การขยายถนนเพิ่มเติมจากทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมาพิจารณาร่วมด้วย</li><li>- โครงข่ายจะสามารถเชื่อมโยงกับวงแหวนตะวันตกได้หรือไม่ (เลี่ยงเมืองพะเยา)</li><li>- ศักยภาพของจังหวัดพะเยา มีการผลักดันเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า ที่จะเชื่อมต่อไปยังจังหวัดต่าง ๆ ในกลุ่มภาคเหนือตอนบน 2</li><li>- พิจารณาและตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ให้ครบถ้วน เช่น พื้นที่ป่าสงวน แหล่งโบราณสถานและโบราณคดี</li><li>- ฝากเรื่องระบบระบายน้ำในพื้นที่บริเวณแยกแม่ต๋ำ เจอลำน้ำแม่ต๋ำ หน้าฝนน้าเต็มกว๊านพะเยา ทำให้น้ำล้นประตู spring way ท่วมทางหลวงหมายเลข 1 ประมาณ 30 เซนติเมตร (ด้านฝั่งตะวันตก)</li></ul>



การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง  
เชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

ตารางที่ 9.2-1 ผลการดำเนินงานการเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้นที่ผ่านมา (ต่อ)

วันที่	หน่วยงาน	ภาพประกอบ	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ
4) วันที่ 23 เมษายน 2568 เวลา 13.00 น.	สำนักงานจังหวัดพะเยา - นายบำรุง สังข์ขาว รองผู้ว่าราชการจังหวัดพะเยา - นายธีระวัชร เกียงคำ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ - นายกมลสันต์ ศรีวิวิธา ประธานหอการค้าจังหวัดพะเยา - นางสาวตฤณกร กันทะโรจน์ ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์		<ul style="list-style-type: none"><li>- เห็นด้วยกับการศึกษาของโครงการ เนื่องจากเกี่ยวข้องกับหลายจังหวัด ซึ่งจะช่วยยกระดับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับระบบขนส่งทางรางในอนาคต</li><li>- ขอให้พิจารณาให้ความสำคัญกับเส้นทางเชื่อมเข้าสู่ย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard : CY) สถานีหลักพะเยาเป็นลำดับแรก</li><li>- เห็นว่าโครงการจะช่วยลดปัญหาการจราจรในตัวเมืองพะเยา โดยเฉพาะถนนพหลโยธิน และเสนอให้พิจารณาการสร้างทางลอด/ทางยกระดับบริเวณแยกสำคัญ</li><li>- ต้องการให้โครงการศึกษาครอบคลุมการเดินทางต่อเชื่อมถึงสนามบินเชียงราย และแก้ปัญหาคอขวดของโครงข่ายเดิม</li><li>- ขอให้พิจารณานำการบูรณาการข้อมูลและแผนงานจากหลายหน่วยงาน เช่น ผังเมือง แผนยุทธศาสตร์จังหวัด และโครงการที่เกี่ยวข้อง</li><li>- เสนอให้เชื่อมโยงกับโครงการสำคัญของจังหวัด เช่น ตลาดกลางสินค้าเกษตร, พิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำ, สนามบินพะเยา, ถนนรอบกว๊านพะเยา และเส้นทางเศรษฐกิจสู่ชายแดน</li><li>- สนับสนุนการผลักดันโครงการเข้าสู่แผนงบประมาณปี พ.ศ. 2570 และยืนยันว่าจังหวัดพร้อมให้ความร่วมมือด้านข้อมูลและการประสานงานทุกด้าน</li><li>- การรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียจะช่วยลดความขัดแย้ง โดยการจัดประชุมกลุ่มย่อย ขอให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน และหน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่ เพื่อให้ข้อมูลที่ได้สะท้อนสภาพจริงของพื้นที่</li></ul>



การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง  
เชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

ตารางที่ 9.2-1 ผลการดำเนินงานการเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้นที่ผ่านมา (ต่อ)

วันที่	หน่วยงาน	ภาพประกอบ	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ
5) วันที่ 23 เมษายน 2568 เวลา 17.00 น.	ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย - นายปัฐพงษ์ บุญแก้ว วิศวกรกำกับการกองปรับปรุงทาง เขต 1 (วปท.1) - นายพลุตินัย เลื่อนนักรบ วิศวกรกำกับการกองก่อสร้าง เขต 1		<ul style="list-style-type: none"><li>- การพัฒนาโครงข่ายของกรมทางหลวงมีการพิจารณาอย่างไรบ้าง</li><li>- จังหวัดพะเยา มีแผนพัฒนาสนามบินพะเยา ให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ</li><li>- สถานีเด่นชัย ที่เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 1419 บริเวณถนนเส้น 5 ธันวาคม ซึ่งเป็นเส้นทางเลี่ยงเมือง ขอให้พิจารณาดูถนนเส้นนี้ แต่ปัจจุบันยังเป็นทางแคบ</li><li>- สถานีเด่นชัย ในบริเวณย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard : CY) ของโครงการรถไฟ มีข้อห่วงกังวลในบริเวณพื้นที่จุดพักสำหรับจอดรถของรถบรรทุกขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ</li><li>- สถานีเด่นชัยมีแผนการแบ่งพื้นที่ โดยโซนด้านบนเป็นพื้นที่ชุมชนเมือง และโซนด้านล่างเป็นระบบโลจิสติกส์</li><li>- ห่วงกังวลในพื้นที่จะมีการพัฒนาเป็นธุรกิจของผู้ประกอบการคลังสินค้าห้องเย็นและรถห้องเย็น</li><li>- สถานีสูงเม่น มีปัญหาบริเวณทางเข้า - ออก โรงพยาบาลสูงเม่นทางเข้า- ออกจะแคบมาก จะส่งผลกระทบต่อจราจรในพื้นที่</li><li>- ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความยินดี และจะให้การสนับสนุนข้อมูลในพื้นที่อย่างเต็มที่ เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ สอดคล้องกับการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ</li></ul>





การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง  
เชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

ตารางที่ 9.2-1 ผลการดำเนินงานการเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้นที่ผ่านมา (ต่อ)

วันที่	หน่วยงาน	ภาพประกอบ	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ
6) วันที่ 24 เมษายน 2568 เวลา 09.00 น.	สำนักงานทางหลวงที่ 2 แพร่ - นายสิทธิชัย วนานุเวชพงศ์ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง ที่ 2 แพร่ - นายกฤติเดช ศรีรัมย์ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงแพร่ - นายบรรเจิด ดีต่อ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวง แพร่		<ul style="list-style-type: none"><li>- ให้นำผลการศึกษาของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย- เชียงราย-เชียงของ ที่มีเส้นทางเชื่อมต่อกับสถานีต่าง ๆ มาพิจารณาความเหมาะสม</li><li>- นำแผนการพัฒนาของหน่วยงานในจังหวัดมาพิจารณาร่วมด้วย เนื่องจากในพื้นที่จะสามารถขับเคลื่อนได้เป็นอย่างดี และขอให้จังหวัดรับไปพิจารณา</li><li>- การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงกับสถานีรถไฟ ให้พิจารณาเสนอแผนการพัฒนาดนแนวเดิมที่อยู่ในพื้นที่เป็นลำดับแรก</li><li>- ให้นายช่างแขวงทางหลวงเสนอแนะแนวโครงข่ายที่เชื่อมกับสถานีรถไฟ เนื่องจากทราบรายละเอียดข้อมูล และข้อจำกัดในพื้นที่</li><li>- สถานีแพร่ ควรเลือกแนวโครงข่ายทางหลวงบริเวณถนนเลี่ยงเมืองพะเยา ที่เชื่อมกับถนนทางหลวงหมายเลข 1101 ที่มีความเหมาะสม</li><li>- ให้มีการออกแบบแนวอัตลักษณ์ของแต่ละสถานี ให้สอดคล้องกับในพื้นที่</li><li>- สถานีสูงเม่น มีทางยกระดับจะไม่มีผลกระทบกับถนนทางหลวง และสถานีนี้จะมีการขนส่งสินค้าในพื้นที่</li><li>- สถานีแม่คำมี บริเวณทางเชื่อมต่อดนสายหลักเป็นของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งสถานีจะรองรับกับอำเภอร่องกางอาจจะทำให้จราจรติดขัด ซึ่งส่งผลกระทบต่อถนนทางหลวงในพื้นที่ใกล้เคียง</li><li>- การประชุมปฐมนิเทศโครงการ ขอให้เชิญกลุ่มเป้าหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาชนในพื้นที่ให้ครบถ้วน</li></ul>



การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง  
เชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

ตารางที่ 9.2-1 ผลการดำเนินงานการเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้นที่ผ่านมา (ต่อ)

วันที่	หน่วยงาน	ภาพประกอบ	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ
7) วันที่ 24 เมษายน 2568 เวลา 13.30 น.	สำนักงานจังหวัดแพร่ - นายคุณากร คชหิรัญ รองผู้ว่าราชการจังหวัดแพร่		<ul style="list-style-type: none"><li>- การประชุมกลุ่มย่อย ที่จะจัดประชุมในแต่ละสถานี ควรให้มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาชนในพื้นที่ร่วมกันพิจารณาแนวทางเลือกด้วย เนื่องจากจุดตัดถนนบางแห่งไม่ได้เชื่อมกับถนนของกรมทางหลวง</li><li>- จังหวัดพะเยาอยู่ระหว่างการศึกษาคู่มือโครงการขยายสนามบินแพร่ และมีการขยายรันเวย์ออกไปประมาณ 600 เมตร ซึ่งอาจมีพื้นที่บางส่วนซ้อนทับกับสถานีแพร่ ที่อยู่ติดกับทางหลวงหมายเลข 129 ส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ อาจต้องหาแนวทางแก้ไขปัญหในพื้นที่ร่วมกัน</li><li>- สถานีสอง ขอให้มีการศึกษาโครงข่ายเพิ่มเติมการเชื่อมเส้นทางโครงข่ายเข้า-ออกบริเวณสถานี และควรรองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่</li><li>- สถานีแพร่ ที่เชื่อมกับโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ ควรพิจารณาแนวความคิดหลายทางเลือก เพื่อจะแก้ไขปัญหในพื้นที่ได้อย่างครบถ้วน การดำเนินการของกรมทางหลวง ประกอบด้วย การพิจารณาโครงข่ายเดิม การศึกษาทางเชื่อมกับโครงข่ายอื่น ๆ และการเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างแนวถนนใหม่</li><li>- สถานีสูงเม่น ให้พิจารณาจุดตัดกับพื้นที่ชลประทาน เพื่อเชื่อมต่อกับถนนทางหลวง</li><li>- สถานีเด่นชัย จะมีจุดที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีเด่นชัย และจุดย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard : CY) จะเชื่อมต่อกับถนนทางหลวง ให้พิจารณาหลายแนวทางเลือก</li><li>- การประชุมปฐมนิเทศโครงการ ขอให้เชิญกลุ่มเป้าหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาชนในพื้นที่ให้ครบถ้วน</li></ul>



การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น การพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง  
เชื่อมต่อสถานีรถไฟทางคู่แนวใหม่ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

ตารางที่ 9.2-1 ผลการดำเนินงานการเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้นที่ผ่านมา (ต่อ)

วันที่	หน่วยงาน	ภาพประกอบ	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ
8) วันที่ 25 เมษายน 2568 เวลา 09.00 น.	แขวงทางหลวงลำปางที่ 2 - นายสอาด ประจันพล ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง ลำปางที่ 2 - นายเฉลิมเกียรติ แสงพา หัวหน้าหมวดทางหลวงงาว - นายขจรศักดิ์ พุกกลิ่น นายช่างโยธาอาวุโส		<ul style="list-style-type: none"><li>- บริเวณสถานีงาว โครงข่ายที่เชื่อมกับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1154 (แยกนางฟ้า) เป็นพื้นที่ 2 ช่องจราจรเข้าสู่พื้นที่ป่าไม้เสนอให้พิจารณาแนวทางเลือกของโครงการที่เหมาะสม</li><li>- ให้นำแผนการพัฒนาของจังหวัดและท้องถิ่นมาร่วมพิจารณาด้วย</li><li>- ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 103 ตอนที่ 3 ที่มีทางรถไฟตัดผ่านซึ่งปัจจุบันบริเวณนั้นยังไม่ได้มีการดำเนินการ มีพื้นที่ที่เว้นไว้ประมาณ 300 เมตร มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ฝากประสานกับการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย</li><li>- ทางหลวงหมายเลข 1 ที่จะมีการก่อสร้างทางยกระดับไปยังสถานีงาว ปัจจุบันได้มีการเตรียมพื้นที่ไว้รองรับการก่อสร้างดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ซึ่งส่งผลให้ผิวจราจรค่อนข้างขรุขระ ขอให้ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง ของการรถไฟแห่งประเทศไทยช่วยปรับพื้นที่ถนนให้ด้วย</li></ul>
9) วันที่ 25 เมษายน 2568 เวลา 10.30 น.	สำนักงานจังหวัดลำปาง - นายกฤษณะ พินิจ รองผู้ว่าราชการจังหวัดลำปาง		<ul style="list-style-type: none"><li>- ให้ศึกษาปริมาณผู้ใช้บริการสถานีงาว</li><li>- ให้พิจารณาแผนพัฒนาจังหวัดลำปาง 5 ปี (พ.ศ. 2566 – 2570) รวมไปถึงเป้าหมายของแผนพัฒนาจังหวัดลำปาง 20 ปี (พ.ศ. 2566 – 2585) และแผนพัฒนาท้องถิ่นในพื้นที่ประกอบการศึกษา</li></ul>



ตารางที่ 9.2-1 ผลการดำเนินงานการเข้าพบเพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอข้อมูลโครงการเบื้องต้นที่ผ่านมา (ต่อ)

วันที่	หน่วยงาน	ภาพประกอบ	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ
10) วันที่ 25 เมษายน 2568 เวลา 15.00 น.	สำนักงานทางหลวงที่ 1 เชียงใหม่ - นายวรศักดิ์ วงษ์รอด ผู้อำนวยการสำนักงาน ทางหลวงที่ 1 เชียงใหม่		<ul style="list-style-type: none"><li>- บริเวณทางหลวงหมายเลข 1154 ที่จะมีการสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อกับสถานี จะส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ บริเวณนี้ ระหว่าง 2 ฝั่งถนน การเชื่อมโยงของ 2 ฝั่งทางรถไฟ</li><li>- ให้พิจารณาปริมาณจราจรในพื้นที่ประกอบการศึกษา</li><li>- ควรคำนึงถึงการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต ระยะเวลา 10 ปี</li><li>- ทางหลวงหมายเลข 1154 ถนนบางช่วงบริเวณชุมชนงาว ได้มีการมอบให้ท้องถิ่นรับผิดชอบเรียบร้อยแล้ว</li></ul>

ที่มา : กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา, 2568



10. ระยะเวลาดำเนินการศึกษา

ระยะเวลาศึกษาโครงการ 540 วัน เริ่มปฏิบัติงานวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568 และสิ้นสุดสัญญา  
20 สิงหาคม พ.ศ. 2569

11. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400  
โทรศัพท์ 0 2354 6559 โทรสาร 0 2354 6593



งานวางแผนผังเมืองและวิเคราะห์โครงการ

บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1 ถนนพัฒนาการ  
แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250  
ติดต่อ : คุณณัฐดนัย แสงทอง โทรศัพท์ 0 2318 7235 ต่อ 393



งานออกแบบด้านวิศวกรรมและประมาณราคา

บริษัท อินทีเกราเทค เอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

60/93 ซอยรามอินทรา 40 แยก 33 แขวงคลองกุ่ม  
เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230

ติดต่อ : คุณรัฐพล ไมตรีจิตร โทรศัพท์ 0 2509 1432 หรือ 086 940 7069



งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด

เลขที่ 39 ซอยลาดพร้าว 124 ถนนลาดพร้าว แขวงพลับพลา  
เขตวังทองหลาง กรุงเทพมหานคร 10310

ติดต่อ : คุณบุญบุษชา ชลชัยรุ่งเรือง โทรศัพท์ 0 2934 3233-47 ต่อ 511  
หรือ 09 9429 5921



[https://www.ทางหลวงเชื่อมรถไฟ  
เด่นชัย-เชียงใหม่.com](https://www.ทางหลวงเชื่อมรถไฟ<br/>เด่นชัย-เชียงใหม่.com)



ทล. เด่นชัย-เชียงใหม่  
(ID Line : @485ihssa)



ทางหลวงเชื่อมรถไฟเด่นชัย-เชียงใหม่



อีเมล : [dcck.highway@gmail.com](mailto:dcck.highway@gmail.com)