

# แผนการดำเนินงานขั้นต่อไป



## การออกแบบทางด้านวิศวกรรม

- ดำเนินการนำผลการศึกษาคัดเลือกรูปแบบรูปตัดในการพัฒนาโครงการไปออกแบบรายละเอียดในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง



## การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการศึกษาสำรวจและเก็บตัวอย่างทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการปัจจุบัน เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ ทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลไปประกอบการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการให้มีความชัดเจน พร้อมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



## ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เผยแพร่ต่อสาธารณชนภายใน 15 วัน โดยติดประกาศ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ว่าการอำเภอเมืองกำแพงเพชร, องค์การบริหารส่วนตำบลสระแก้ว, เทศบาลเมืองหนองปลิง และเทศบาลเมืองกำแพงเพชร และนำข้อมูลไปใช้พิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ รวมทั้งดำเนินการประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทาง Website ของโครงการ “[www.highway101-roadinthecity-nongpling.com](http://www.highway101-roadinthecity-nongpling.com)” และ Facebook ของโครงการ “โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง”
- ดำเนินการจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2566



กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม

แผนปฏิบัติการประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร  
บนทางหลวงหมายเลข 101  
สายในเมือง - ต.หนองปลิง

## ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



### หน่วยงานเจ้าของโครงการ

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
ถนนพระรามหก แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 02-354-6668-75 ต่อ 24038  
โทรสาร : 02-354-1034



### กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแตนท์ จำกัด  
เลขที่ 3 ซ.โชคชัย 4 ซ.78 แยก 9 ถนนโชคชัย 4  
แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ 10230  
โทรศัพท์ : 02-942-3563-5, 02-942-3570  
โทรสาร : 02-942-3562  
ติดต่อ : คุณนทีสรพี อนันต์ชัยพงษ์



บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด  
เลขที่ 125 ชั้น 3 อาคารเดอะบิโกลด์ ถนนคลองลำเจียก  
แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230  
โทรศัพท์ : 0 2943 9600 ถึง 10  
โทรสาร : 0 2943 9611



บริษัท พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
เลขที่ 16, 18 ซอยนวมินทร์ 98 ถนนนวมินทร์  
แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพฯ 10230  
โทรศัพท์ : 0-2948-6014-8  
โทรสาร : 0-2948-6013  
ติดต่อ : คุณชุตติมาพร สรรพวิฐาน และคุณสุริดา นรดี



เว็บไซต์โครงการ

[www.highway101-roadinthecity-nongpling.com](http://www.highway101-roadinthecity-nongpling.com)



เฟซบุ๊กโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง



จัดทำโดย



บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



สิงหาคม 2566

# บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง - ต.หนองปลิง

## กรมทางหลวง

ได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับงานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ซึ่งเป็นบงกชก่อนสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า งานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดยาง มาตรฐานงานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอย ตลอดจนงานอำนวยความสะดวก เป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว

**ทางหลวงหมายเลข 101** สายในเมือง - ต.หนองปลิง เป็นทางหลวงใน จ.กำแพงเพชร เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงหมายเลข 112 เป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางภายในตัวเมือง จ.กำแพงเพชร ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการผ่านพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ พื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร (ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก) ทรัพยากรและแหล่งโบราณสถาน ซึ่งจำเป็นต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภท และขนาดโครงการหรือกิจการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น ทั้งนี้ เพื่อให้การพัฒนาโครงการ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด



## วัตถุประสงค์ของโครงการ



**สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร**  
บนทางหลวงหมายเลข 101 สายในเมือง-ต.หนองปลิง เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด



**ศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณจราจร**  
บนโครงข่ายของทางหลวงในพื้นที่ศึกษา รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงการทั้งปัจจุบันและอนาคต



**ศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่**  
เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสม พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1

**ช่วยลดปัญหา**  
การจราจรติดขัดภายในอำเภอเมืองกำแพงเพชร



2

**ช่วยให้การเดินทาง**  
การท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



3

**ส่งเสริมการพัฒนา**  
ด้านเศรษฐกิจ ในพื้นที่โครงการและภูมิภาค



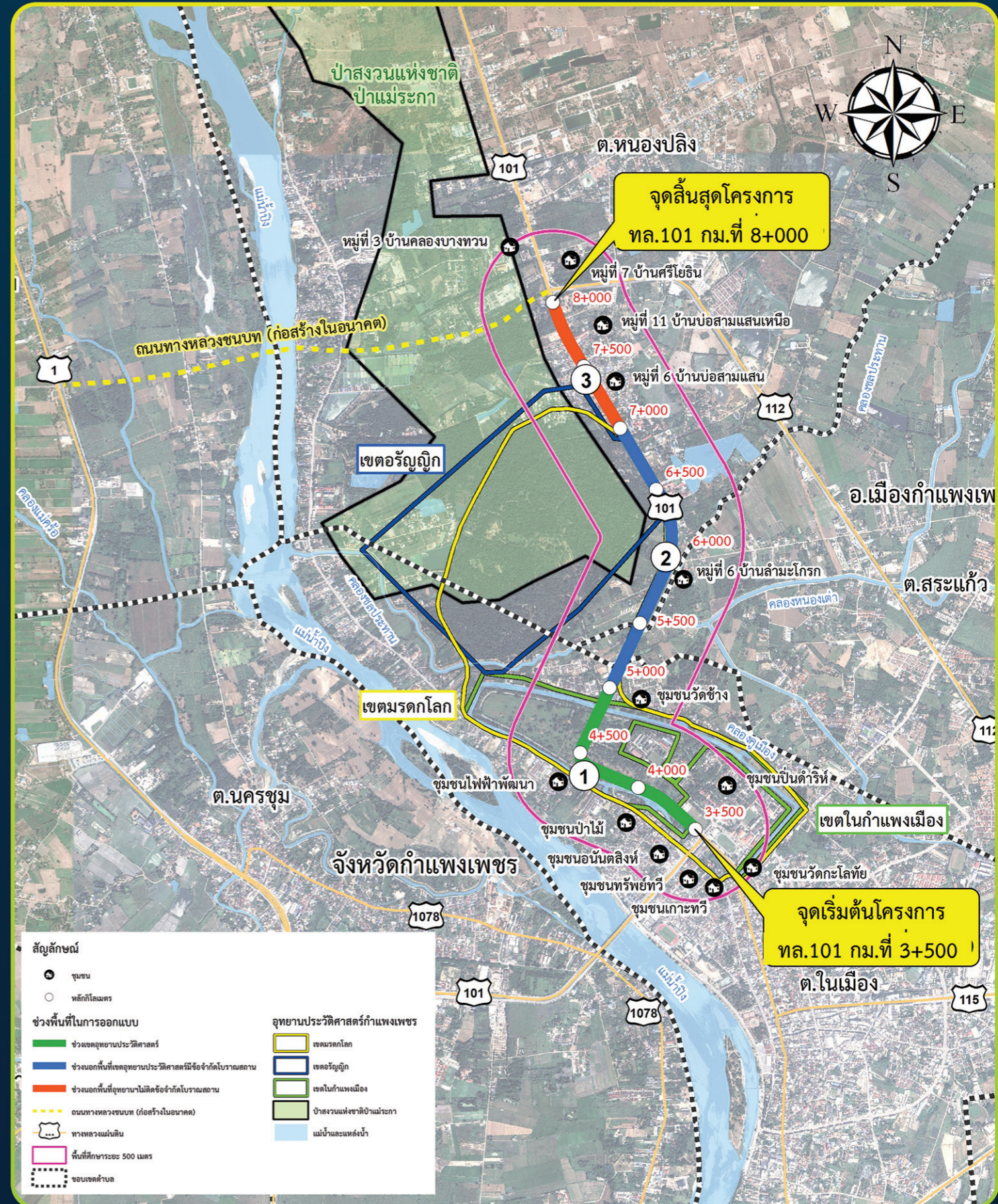
## ระยะเวลาศึกษาโครงการ

24 ธันวาคม พ.ศ.2565 ถึง 17 มีนาคม พ.ศ.2567



# แผนที่ตั้งโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
กำแพงเพชร	เมืองกำแพงเพชร	สระแก้ว	หมู่ที่ 6 บ้านลำมะโกรก
		หนองปลิง	หมู่ที่ 6 บ้านบ่อสามแสน หมู่ที่ 11 บ้านบ่อสามแสนเหนือ หมู่ที่ 7 บ้านศรีไชร์อิน หมู่ที่ 3 บ้านคลองบางทอน
		ในเมือง	ชุมชนทรัพย์ทวี ชุมชนอนันตสิงห์ ชุมชนเกาะทิว ชุมชนป้าไม้ ชุมชนวัดช้าง ชุมชนปิ่นคำริห์ ชุมชนวัดช้าง
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	13 หมู่บ้าน/ชุมชน



# รูปแบบการพัฒนาโครงการ

การกำหนดรูปแบบของรูปตัดทางหลวงทั่วไป (Typical Cross Section) พิจารณาข้อจำกัดในพื้นที่ โดยแบ่งโซนของช่วงพื้นที่ในการออกแบบเป็น 3 ช่วง ดังนี้

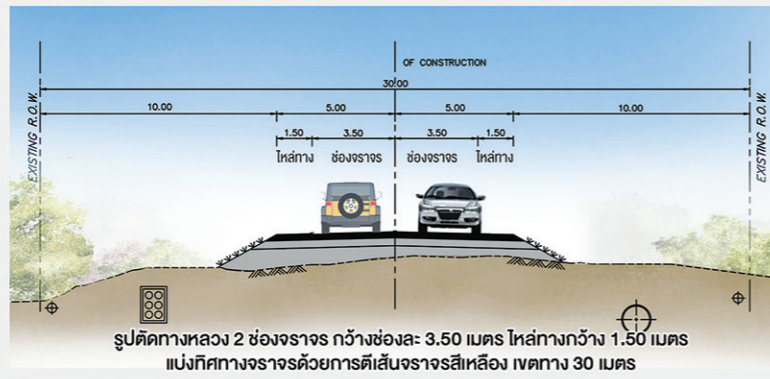
- ช่วงที่ 1 กม.3+500 – กม.4+975 (ช่วงในพื้นที่เขตอุทยานประวัติศาสตร์)
- ช่วงที่ 2 กม.4+975 – กม.7+000 (ช่วงนอกพื้นที่เขตอุทยานประวัติศาสตร์มีข้อจำกัดโบราณสถาน)
- ช่วงที่ 3 กม.7+000 – กม.8+000 (ช่วงนอกพื้นที่อุทยานฯ ไม่ติดข้อจำกัดโบราณสถาน)

การพิจารณาแบ่งโซนพื้นที่การออกแบบ คือ บริเวณช่วงที่ 1 ออกแบบเขตทาง 30 เมตร และบริเวณช่วงที่ 2, ช่วงที่ 3 ออกแบบเขตทาง 60 เมตร

## บริเวณช่วงที่ 1 ออกแบบเขตทาง 30 เมตร

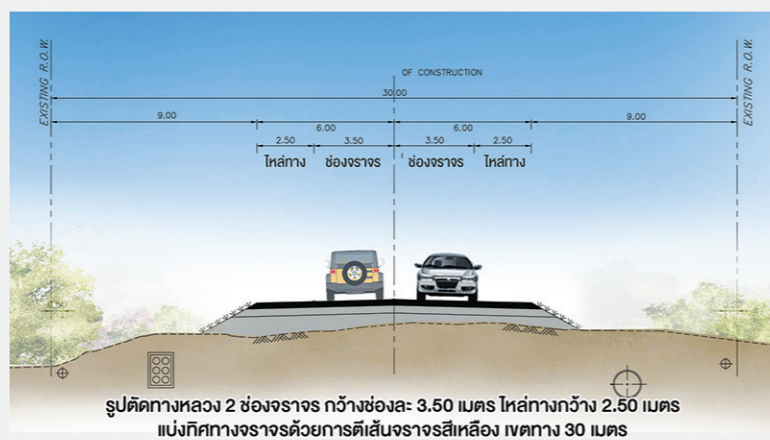
### รูปแบบที่ 1 ไม่ขยายผิวทาง

รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 1.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง รูปแบบดังกล่าวจะไม่มีขยายผิวทาง โดยจะปรับปรุงคันทางหรือผิวจราจรเดิมและตีเส้นจราจรให้ชัดเจน เพื่อให้ได้ตามมาตรฐานกรมทางหลวง



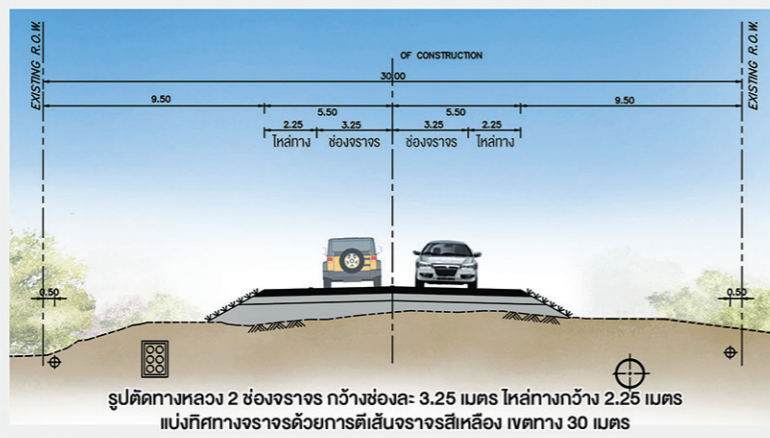
### รูปแบบที่ 2 ขยายผิวจราจรออกข้างละ 1 เมตร

รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร (จากไหล่ทางเดิมที่มีความกว้างเพียง 1.50 เมตร) แบ่งทิศทางจราจร ด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง รูปแบบดังกล่าวจะมีการขยายผิวจราจรออกข้างละ 1.00 เมตร จึงมีความจำเป็นในการมัดอัดคันทางเดิมและเสริมคันทางใหม่ เพื่อรองรับผิวจราจรไหล่ทางด้านนอก



### รูปแบบที่ 3 ขยายผิวจราจรออกข้างละ 0.5 เมตร

รูปตัดทางหลวง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.25 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.25 เมตร (จากไหล่ทางเดิมที่มีความกว้างเพียง 1.50 เมตร) แบ่งทิศทางจราจรด้วยการตีเส้นจราจรสีเหลือง รูปแบบดังกล่าวจะมีการขยายผิวจราจรออกข้างละ 0.50 เมตรซึ่งน้อยกว่ารูปแบบที่ 2 โดยจะทำการปรับความกว้างช่องจราจรจาก 3.50 เมตร ลดเหลือ 3.25 เมตร หากมีการนิรโทษกรรมจะสามารถช่วยระบายนครขนาดเล็กให้วิ่งบนไหล่ทางได้ และเพื่อให้มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อโบราณสถานที่มีอยู่ให้น้อยที่สุด



### สรุปผลการคัดเลือกของรูปแบบทางหลวง เขตทาง 30 เมตร

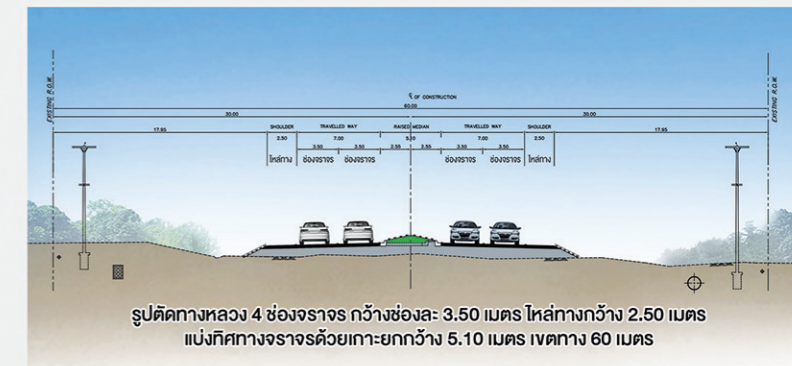
ผลการพิจารณาการเปรียบเทียบและคัดเลือกรูปแบบรูปตัดทางหลวงทั่วไปมาตรฐานเขตทาง 30 เมตรในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ได้รูปแบบที่มีคะแนนรวมสูงสุด คือ รูปแบบที่ 1 มีคะแนนรวมที่ 76.00 คะแนน ตามด้วยรูปแบบที่ 2 และรูปแบบที่ 3 ได้คะแนน 75.90 และ 72.30 ตามลำดับ

ลำดับที่	ปัจจัยที่พิจารณาคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1 (คะแนน)	รูปแบบที่ 2 (คะแนน)	รูปแบบที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	17.00	31.00	24.00
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	25	25.00	12.90	17.30
3	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	40	34.00	32.00	31.00
	รวมคะแนน	100	76.00	75.90	72.30

## บริเวณช่วงที่ 2 และ ช่วงที่ 3 ออกแบบเขตทาง 60 เมตร

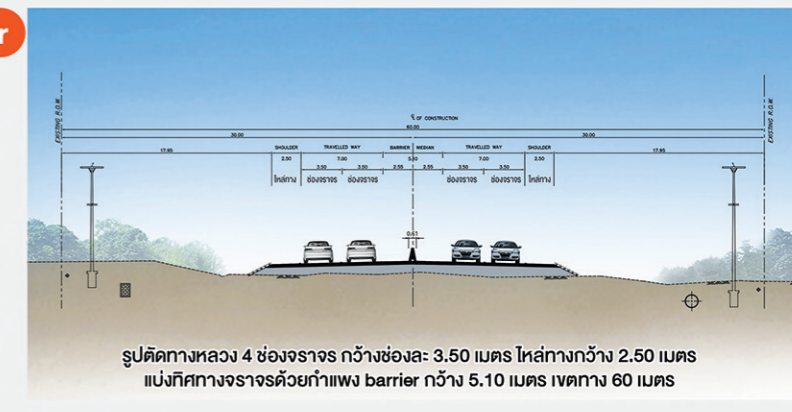
### รูปแบบที่ 1 แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะยก

รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะยกกว้าง 5.10 เมตร (รวมคั่นหินรางน้ำ กว้างข้างละ 0.50 เมตร) ซึ่งสามารถออกแบบช่องจราจรเพื่อรอเลี้ยวกลับรถได้อย่างเพียงพอ ไม่กีดขวางช่องจราจรตรงทางตรงในจุดกลับรถหรือบริเวณทางแยกต่าง ๆ ทั้งนี้จะช่วยทำให้ผู้ใช้ทางสามารถใช้ความเร็วได้สูงขึ้นด้วยความมั่นใจในความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น สำหรับพื้นที่ เกาะกลางถมดินสามารถปลูกหญ้าหรือต้นไม้หรือจัดสวนหย่อมเพิ่มความสวยงาม และสร้างเอกลักษณ์ให้กับเส้นทางได้



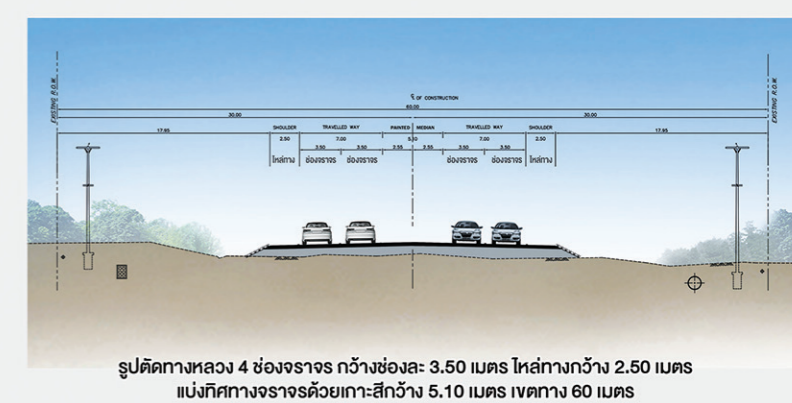
### รูปแบบที่ 2 แบ่งทิศทางจราจรด้วยกำแพงคอนกรีต barrier

รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยกำแพงคอนกรีต กว้าง 0.61 เมตร รวมทั้งกาตีเส้นด้านในกว้างข้างละ 2.55 เมตร ซึ่งสามารถออกแบบช่องจราจรเพื่อรอเลี้ยวกลับรถได้อย่างเพียงพอ ไม่กีดขวางช่องจราจรตรงทางตรงในจุดกลับรถหรือบริเวณทางแยกต่าง ๆ ซึ่งคล้ายกับรูปแบบที่ 1 และ รูปแบบที่ 3 ซึ่งจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยและสามารถลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลงได้ แต่จะมีปัญหาการข้ามถนนไปมาระหว่างประชาชนที่อยู่สองข้างทาง และความสุนทริภาพของประชาชนที่มีต่อถนนโครงการ



### รูปแบบที่ 3 แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะสี่

รูปตัดทางหลวง 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไม่มีเกาะกลางแต่แบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยการทาสีเป็นเกาะกลาง กว้าง 5.10 เมตร ซึ่งสามารถออกแบบช่องจราจรเพื่อรอเลี้ยวกลับรถได้อย่างเพียงพอ ไม่กีดขวางช่องจราจรตรงทางตรงในจุดกลับรถหรือบริเวณทางแยกต่าง ๆ ซึ่งคล้ายกับรูปแบบที่ 1 แต่จะมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเสียหลักพุ่งข้ามไปชนกับรถที่สวนทางมาได้ง่ายกว่าและมีความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า และข้อดีสำหรับประชาชนสองข้างทาง คือ สามารถข้ามไปมาได้สะดวกสอดคล้องกับวิถีชีวิตชุมชนกว่ารูปแบบอื่น เนื่องจากมีสถานศึกษาและศาสนสถานจำนวนมากแห่ง



### สรุปผลการคัดเลือกของรูปแบบทางหลวง เขตทาง 60 เมตร

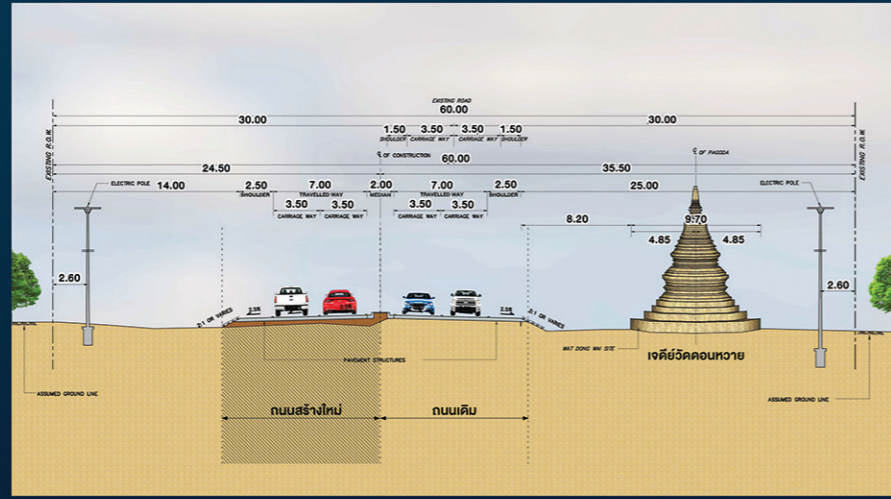
ผลการพิจารณาการเปรียบเทียบและคัดเลือกรูปแบบรูปตัดทางหลวงทั่วไปมาตรฐานเขตทาง 60 เมตร ในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ได้รูปแบบที่มีคะแนนรวมสูงสุด คือ รูปแบบที่ 1 มีคะแนนรวมที่ 88.25 คะแนน ตามด้วยรูปแบบที่ 2 และรูปแบบที่ 3 ได้คะแนน 73.75 และ 70.00 ตามลำดับ

ลำดับที่	ปัจจัยที่พิจารณาคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบที่ 1 (คะแนน)	รูปแบบที่ 2 (คะแนน)	รูปแบบที่ 3 (คะแนน)
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	29.40	24.80	16.00
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	25	20.85	21.95	25.00
3	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	40	38.00	27.00	29.00
	รวมคะแนน	100	88.25	73.75	70.00

# รูปแบบทางหลวง บริเวณโบราณสถานตั้งประดิษฐาน

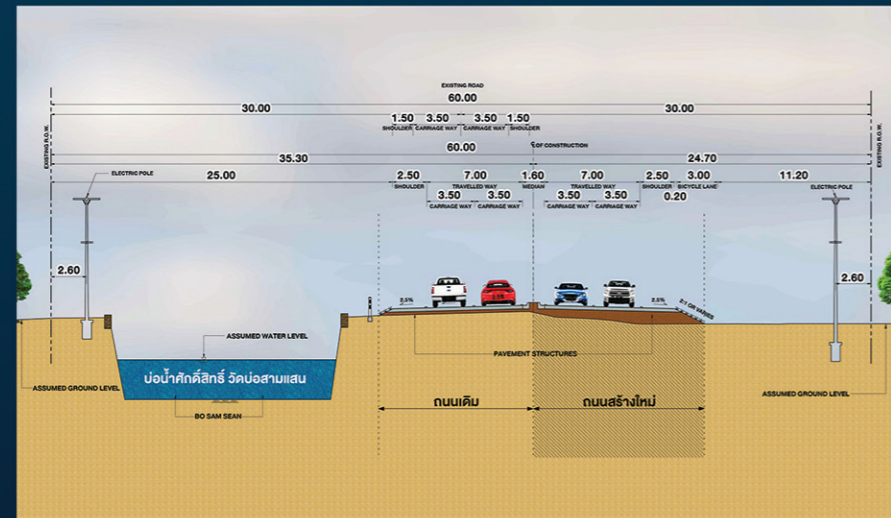
## 1 เจดีย์วัดดอนหวาย

บริเวณ กม.5+250 - 5+450 1Vตทางกว้าง 60 เมตร ออกแบบรูปตัด โดยขยายผิวจราจรด้านซ้ายทาง เพื่อลดผลกระทบต่องเจดีย์วัดดอนหวาย ซึ่งมีเกาะกลางเป็นเกาะยกกว้าง 2.0 เมตร ความกว้างผิวจราจร 3.5 เมตรต่อช่องไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.5 เมตร



## 2 บ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์ วัดบ่อสามแสน

บริเวณ กม.6+700-6+800 ผ่านหน้าโรงเรียนบ่อสามแสน และบ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์สามแสน ออกแบบรูปตัดโดยขยายผิวจราจรด้านขวาทางฝั่งโรงเรียน โดยออกแบบเกาะกลางเป็นเกาะยกกว้าง 1.6 เมตร ซึ่งขยายผิวจราจรทางด้านขวาทางเพิ่มจำนวน 2 ช่องจราจร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.5 เมตร และมีขอบกันเป็นทางจักรยานกว้าง 3.0 เมตร



## 3 บริเวณ กม.7+225 ออกแบบจุดกลับรถเปิดเกาะ

เพื่อเป็นการจัดการจราจรและลดผลกระทบจากการแบ่งแยกชุมชนออกเป็นสองฝั่ง ซึ่งตลอดระยะทางตั้งแต่ กม.5+000 บริเวณหน้าวัดนาควัชรโสภณ (วัดช้าง) ถึง บริเวณจุดกลับรถที่ออกแบบ จะมียะยะทาง 2.225 กิโลเมตร และ การกลับรถบริเวณทางแยกที่ กม.8+070 ตามรอบสัญญาณไฟ ระยะทางประมาณ 845 เมตร



# การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ต่อปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 37 ปัจจัย ครอบคลุมประเด็นสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ประกอบด้วย ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งผลจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) พบว่า มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 21 ปัจจัย

<b>ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</b> 1. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว 2. คุณภาพน้ำผิวดิน 3. อากาศและบรรยากาศ 4. เสียง 5. ความสั่นสะเทือน <b>รวม 5 ปัจจัย</b>	<b>ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b> 1. ระบบนิเวศ 2. สัตว์ในระบบนิเวศ 3. พืชในระบบนิเวศ 4. สิ่งมีชีวิตที่หายาก <b>รวม 4 ปัจจัย</b>	<b>คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b> 1. การคมนาคมขนส่ง 2. สาธารณูปโภค 3. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม <b>รวม 3 ปัจจัย</b>	<b>คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</b> 1. เศรษฐกิจและสังคม 2. การสาธารณสุข 3. อาชื่อนามเสียง 4. การแบ่งแยก 5. อุบัติเหตุและความปลอดภัย 6. ความปลอดภัยในสังคม 7. สุขาภิบาล 8. ผู้ใช้ทาง 9. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี <b>รวม 9 ปัจจัย</b>
--	--	---	---

# ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

## 1 การเตรียมความพร้อมชุมชน



นายบัณฑิต ทองอร่าม หัวหน้าอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร  
 วันจันทร์ ที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566 เวลา 14.00 - 16.30 น.  
 ณ ห้องประชุมสำนักงานอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร



นายชาติป ฐนเสรี ผู้อำนวยการจังหวัดกำแพงเพชร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง  
 วันอังคาร ที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566 เวลา 09.00 - 12.00 น.  
 ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร

ผู้ประชุมเพื่อเตรียมความพร้อมชุมชนก่อนการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) วันที่ 14-15 กุมภาพันธ์ 2566 จำนวน 4 หน่วยงาน ได้แก่



นายปรัชญา พงศ์ประยูร (ปลัดอาวุโส) ผู้แทนนายก อบจ.กำแพงเพชร  
 ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองกำแพงเพชร



นายสุวรรณ สุทธิกิจเจริญ นายกองจัดการบริหารส่วนตำบลสระแก้ว  
 ณ ห้องประชุมสำนักงาน อบต. ตำบลสระแก้ว



นางธัญธิดา บัวทอง รองนายกเทศมนตรีเมืองหนองปลิง  
 ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลเมืองหนองปลิง



นายชัยวัฒน์ ศุภอรรถพานิช นายกเทศมนตรีเมืองกำแพงเพชร  
 ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลเมืองกำแพงเพชร

## 2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) วันพฤหัสบดีที่ 16 มีนาคม 2566 เวลา 08.30-12.00 น. ณ หอประชุมศาลากลางจังหวัดกำแพงเพชร อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร โดยได้รับเกียรติจาก นายชัยพฤกษ์ ชัยธรรมาภรณ์ ปลัดจังหวัดกำแพงเพชร เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายสุชาติ ตาทัพพะ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกำแพงเพชร ฝ่ายวิศวกรรม เป็นผู้กล่าวรายงาน มีผู้เข้าร่วมประชุม 82 คน



## 3 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 1 หัวหน้าอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง  
 วันจันทร์ที่ 22 พฤษภาคม 2566 เวลา 15.00 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมสำนักงานอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 10 คน

กลุ่มที่ 2 หน่วยงานราชการและประชาชนที่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร  
 วันอังคารที่ 23 พฤษภาคม 2566 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมอินทนิล วิทยาลัยเทคโนโลยีกำแพงเพชร อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 77 คน โดยได้รับเกียรติจากนายสุชาติ ตาทัพพะ รองผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม แขวงทางหลวงกำแพงเพชร เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และ ผ.ศ.วิวัฒน์ อัครสิงห์ ผู้ช่วยชาวนด้านการศึกษาของประชาชน เป็นผู้กล่าวรายงานการประชุม



## 4 การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

วันพุธที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2566

## 5 การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566

## 6 การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567



ดาวน์โหลดสรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

