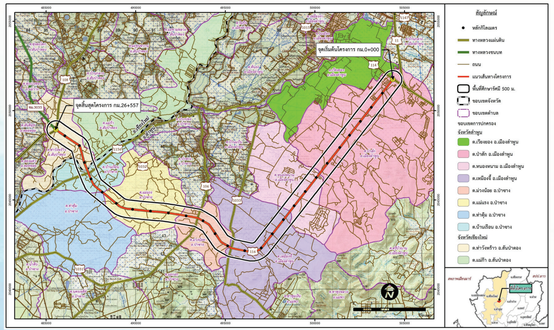
พื้นที่ศึกษาโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 116 ช่วง บ.ป่าสัก - ต.ท่าวังพร้าว เป็นทางหลวงในจังหวัดลำพูนกับจังหวัดเชียงใหม่ เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข 114 กับทางหลวงหมายเลข 108 เป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางไปยังอำเภอต่างๆ ทางตอนใต้ของ จังหวัดลำพูน และจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 116 ประมาณ กม. 0+000 และจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 116 ประมาณ กม. 26+557 ซึ่งมีระยะทางรวมประมาณ 26.5 กิโลเมตร พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการครอบคลุมพื้นที่ 10 ตำบล ในเขตพื้นที่ 3 อำเภอ 2 จังหวัด ได้แก่ ตำบลป่าสัก ตำบลเวียงยอง ตำบลหนองหนาม ตำบลเหมืองจี้ อำเภอเมืองลำพูน ตำบลม่วงน้อย ตำบลแม่แรง ตำบลท่าตุ้ม ตำบลบ้านเรือง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน และตำบลแม่กา ตำบลท่าวังพร้าว อำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่



พื้นที่ศึกษาโครงการ

การติดต่อประสานงาน กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
ถนนพระรามที่ 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034
Email : surveydesign.doh@gmail.com

บริษัทที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม

บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 1/814 ซอยอัมพร หมู่ 17 ถนนพหลโยธิน ตำบลคูคต
อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี 12130
โทรศัพท์ : 0 2532 3623
โทรสาร : 0 2532 3566
ติดต่อ คุณพิสิฐ สุวรรณแวช (วิศวกร)

บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท
เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2619 9931
โทรสาร : 0 2619 9932
ติดต่อ คุณศุภชัย นามพูลวัน (วิศวกร)

ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท กรีน พลาเน็ท คอนซัลแตนท์ จำกัด
เลขที่ 215/15 ซอยเฉลิมสุข ถนนรัชดาภิเษก แขวงจันทรเกษม
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ : 0 2007 7313
ติดต่อ คุณธิดาพร เกตุทอง (นักวิชาการด้านสิ่งแวดล้อม)
Email : gpc.highway@gmail.com

เว็บไซต์โครงการ
www.highway-116.com

เฟซบุ๊กโครงการ :
Highway-116

Line Official :
Highway-116

กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 116 ช่วง บ.ป่าสัก - ต.ท่าวังพร้าว

ที่ปรึกษา

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3
พฤศจิกายน 2565

ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 116 ช่วง บ.ป่าสัก - ต.ท่าวังพร้าว เป็นทางหลวงในจังหวัดลำพูนกับจังหวัดเชียงใหม่ เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข 114 กับทางหลวงหมายเลข 108 เป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางไปยังอำเภอต่างๆ ทางตอนใต้ของ จังหวัดลำพูนและจังหวัดเชียงใหม่ ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น กรมทางหลวง จึงมีแผนพัฒนาขยายทางหลวงสายดังกล่าวจากเดิมขนาด 2 ช่องจราจร เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร จะช่วยให้การเดินทาง การท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า มีความสะดวกปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ทำให้ผู้ใช้ทางและประชาชนในพื้นที่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง

จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการเบื้องต้นพบว่า แนวเส้นทางของโครงการตัดผ่านพื้นที่โบราณสถานในระยะ 1 กิโลเมตรจากขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ พบแหล่งโบราณสถาน จำนวน 11 แห่ง เป็นประเภทศาสนสถาน (วัด) ที่ขึ้นทะเบียนและกำหนดเขตที่ดินเป็นโบราณสถาน จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ วัดมหาวันหรือวัดพระธาตุหริภุญชัย และแหล่งศาสนสถาน (วัด) ที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนและกำหนดเขตที่ดินเป็นโบราณสถาน จำนวน 10 แห่ง ได้แก่ วัดแม่สาบ้านหลุก วัดหนองปลาขอ วัดต้นผึ้ง วัดบ้านหล่า กู่กลุง วัดป่าตาล วัดสะปุ่งหลวง วัดหนองบุญชุม วัดกู่ (วัดทุ่งกู่ร้าง) และกู่บ้านหนองไข ดังนั้น จึงเข้าข่ายโครงการประเภททางหลวงหรือถนน ซึ่งต้องศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณาเห็นชอบในขั้นขอบเขตการกำหนดประเด็นที่ควรขอขยายผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และขั้นตอนในการจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศ ณ วันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างบริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท กรีน พลาเน็ท คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 116 ช่วง บ.ป่าสัก - ต.ท่าวังพร้าว

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 116 ช่วง บ.ป่าสัก - ต.ท่าวังพร้าว
2. เพื่อศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการพัฒนาโครงการ และเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
3. เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรมสอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น เพื่อให้การเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า มีความสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
2. สนับสนุนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง ในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ ยกระดับความปลอดภัยในการสัญจร และพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบกรมทางหลวง พัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งให้สมบูรณ์ ครอบคลุม และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

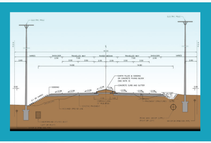
รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

โดยกำหนดรูปแบบในการออกแบบปรับปรุงเส้นทางโครงการเป็น 3 ช่วง

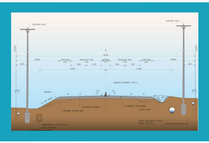


ช่วงที่ 1 กม. 0+000 ถึง กม. 13+872 สภาพพื้นที่จะมีชุมชน สลับกับพื้นที่เกษตรกรรม นิคมอุตสาหกรรม คลังสินค้า มีจุดตัดทางเชื่อมกับหมู่บ้านและชุมชนเป็นระยะ ตลอดแนวเส้นทาง แนวเขตทางในช่วงนี้มีความกว้าง 40 เมตร ในช่วง 4.75 กิโลเมตรแรก จะเป็นทาง 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างช่องละ 2.50 เมตร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะยก มีความกว้าง 5.10 เมตร และ 4.60 เมตร จากนั้นช่วงที่เหลือจะเป็น 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร จนถึง กม. 13+500 จะขยายเป็นทางขนาด 4 ช่องจราจรอีกครั้ง จนถึงทางแยกเข้าเป้าหมาย กม. 13+872 โดยเป็นทาง 4 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะยกกว้าง 4.60 เมตร

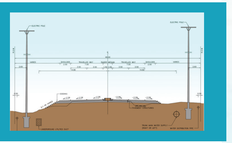
รูปแบบทางเลือกที่ 1: เกาะกลางถมดินและปลูกหญ้ากว้าง 5.10 เมตร



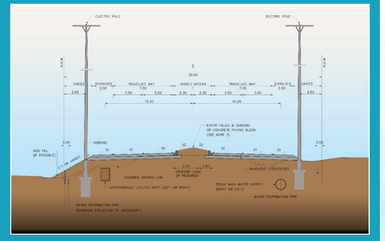
รูปแบบทางเลือกที่ 2: เกาะกลางกำแพงคอนกรีต



รูปแบบทางเลือกที่ 3: เกาะกลางถมดินและปลูกหญ้ากว้าง 2.00 เมตร



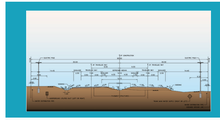
เกาะกลางแบบเกาะยกกว้าง 4.6 เมตร



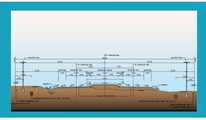
ช่วงที่ 2 กม. 13+872 ถึง กม. 16+348 แนวเส้นทางในช่วงนี้เป็นช่วงระหว่างแยกบ้าห้ากับแยกสะปุ่งมีเขตทางกว้าง 30 เมตร สภาพพื้นที่เป็นพื้นที่ชุมชนสลับกับพื้นที่เกษตรกรรม เส้นทางช่วงนี้เป็นทาง 4 ช่องจราจร เกือบทั้งหมด เหลือทางที่เป็น 2 ช่องจราจรเป็นช่วงสั้นประมาณ 700 เมตร ดังนั้นรูปแบบทางในช่วงนี้จึงไม่มีการตัดเลือก โดยเสนอแนะให้ทำเป็นทาง 4 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางกว้าง 4.6 เมตร ตามรูปแบบทางส่วนใหญ่ของช่วงนี้

ช่วงที่ 3 กม. 16+348 ถึง กม. 26+557 แนวเส้นทางในช่วงนี้เริ่มจากแยกสะปุ่งไปสิ้นสุดที่แยกท่ารังพร้าว โดยเขตทางในช่วงนี้จะมีความกว้างตั้งแต่ 60 เมตร และขยายเป็น 70-80 เมตร ในช่วงสะพานข้ามแม่น้ำปิง โดยในช่วงจากแยกสะปุ่ง (กม. 16+348) จะเป็นทาง 4 ช่องจราจร บริเวณช่วงทางแยกจะเป็นเกาะยก แล้วเปลี่ยนเป็นแบบแยก 2 คันทาง แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบคอนกรีตบ่อย จนถึง กม.ที่ 18+205 จึงเปลี่ยนเป็นทาง 2 ช่องจราจร โดยมีศูนย์กลางของคันทางอยู่ห่างจากแนวศูนย์กลางของเขตทาง 10 เมตร ไปทางด้านซ้าย ลักษณะเป็นทาง 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร ไปจนใกล้ถึงแยกท่ารังพร้าวจึงขยายเป็นทาง 4 ช่องจราจรอีกครั้ง

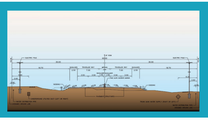
รูปแบบทางเลือกที่ 1: แยกคันทางเกาะกลางแบบถดเป็นร่อง



รูปแบบทางเลือกที่ 2: แยกคันทางเกาะกลางแบบเกาะยก



รูปแบบทางเลือกที่ 3: แบบคันทางใหม่เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต



หลักเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือก

ในการคัดเลือกรูปแบบของโครงการจะพิจารณาจากหลักเกณฑ์ 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจ และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยทางเลือกที่มีคะแนนรวมทั้ง 3 ด้าน สูงที่สุดจะเป็นรูปแบบที่เหมาะสมที่จะนำไปดำเนินการออกแบบรายละเอียดต่อไป โดยมีรายละเอียดของแต่ละหลักเกณฑ์ ดังนี้

ช่วงที่ 1 : กม. 0+000 ถึง กม. 13+872

รายการเปรียบเทียบ	ค่าน้ำหนัก	รูปแบบทางเลือกที่ 1		รูปแบบทางเลือกที่ 2		รูปแบบทางเลือกที่ 3	
		ค่าที่ได้รับ	คะแนน	ค่าที่ได้รับ	คะแนน	ค่าที่ได้รับ	คะแนน
ด้านวิศวกรรมและการจราจร (80 คะแนน)							
ประสิทธิภาพในการจราจร	10	1.00	10.0	0.60	6.0	0.60	6.0
ความสะดวกในการขนส่งของประชาชนในพื้นที่	7.5	1.00	7.5	0.40	3.0	0.60	4.5
ความยากง่ายในการก่อสร้าง	7.5	0.80	6.0	0.80	6.0	1.00	7.5
ผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง	7.5	1.00	7.5	0.60	4.5	0.60	4.5
ความปลอดภัยในการจราจร	7.5	0.80	6.0	1.00	7.5	0.60	4.5
รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	**40**		**37.0**		**27.0**		**27.0**
ด้านเศรษฐกิจ (30 คะแนน)							
ค่าก่อสร้าง	20	0.92	18.4	0.95	19.0	1.00	20.0
ค่าบำรุงรักษาทางหลวง	10	0.60	6.0	0.80	8.0	1.00	10.0
รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจ	**30**		**24.4**		**27.0**		**30.0**
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)							
ผลกระทบด้านเสียงจากสัญ	5	0.88	4.4	1.00	5.0	0.98	4.9
ผลกระทบต่อที่ดินของประชาชน	5	0.71	3.6	1.00	5.0	0.96	4.8
ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	10	0.96	9.6	1.00	10.0	1.00	10.0
ผลกระทบด้านอุบัติภัย	10	0.80	8.0	0.20	2.0	0.80	8.0
รวมคะแนนด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	**30**		**25.6**		**22.0**		**27.7**
คะแนนรวมทั้งหมด	**100**		**87.0**		**76.0**		**84.7**

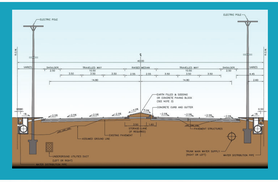
ช่วงที่ 3 : กม. 16+348 ถึง กม. 26+557

รายการเปรียบเทียบ	ค่าน้ำหนัก	รูปแบบทางเลือกที่ 1		รูปแบบทางเลือกที่ 2		รูปแบบทางเลือกที่ 3	
		ค่าที่ได้รับ	คะแนน	ค่าที่ได้รับ	คะแนน	ค่าที่ได้รับ	คะแนน
ด้านวิศวกรรมและการจราจร (80 คะแนน)							
ประสิทธิภาพในการจราจร	15	1.00	15.0	1.00	15.0	0.60	9.0
ความสะดวกในการขนส่งของประชาชนในพื้นที่	15	0.60	9.0	1.00	15.0	0.40	6.0
ความยากง่ายในการก่อสร้าง	10	1.00	10.0	0.60	6.0	0.60	6.0
รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	**40**		**34.0**		**36.0**		**21.0**
ด้านเศรษฐกิจ (30 คะแนน)							
ค่าก่อสร้าง	20	1.00	20.0	0.96	19.2	0.90	18.0
ค่าบำรุงรักษาทางหลวง	10	0.60	6.0	0.20	3.3	1.00	10.0
รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจ	**30**		**26.0**		**22.5**		**28.0**
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)							
ผลกระทบด้านเสียงจากสัญ	5	0.20	1.00	1.0	5.0	1.00	5.0
ผลกระทบด้านการระบายน้ำจากถนนสายหลัก	15.0	1.00	15.0	0.20	3.0	0.00	0.0
ผลกระทบด้านอุบัติภัย ด้านการจัดผังการจัดการ	5.0	0.67	3.35	1.00	5.0	0.80	4.0
ผลกระทบด้านอุบัติภัย ด้านที่พักอาศัย	5.0	1.00	5.00	0.80	4.0	0.20	1.0
รวมคะแนนด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	**30**		**24.4**		**17.0**		**10.0**
คะแนนรวมทั้งหมด	**100**		**84.4**		**75.5**		**59.0**

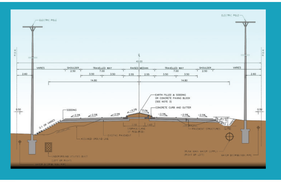
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

1. ช่วงที่ 1: กม.0+000 ถึง กม. 13+872 รูปตัดทางจะเป็นแบบเกาะยกกว้าง 5.10 เมตร

รูปแบบทางเลือกที่ 1 : เกาะกลางถมดินและปลูกหญ้ากว้าง 5.10 เมตร เป็นรูปแบบที่สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยว สำหรับจุดเปิดเกาะกลาง หรือใช้เป็นพื้นที่เผื่อขยายช่องจราจรเพิ่มเติมได้ในอนาคต ซึ่งบางกรณีจะมีปัญหาน้อยกว่าการขยายเพิ่มด้านข้างเหมาะกับบริเวณที่ด้านข้างทางเป็นชุมชนที่มีการข้ามถนนมาก เพราะสามารถใช้เป็นที่พักของคนเดินข้ามถนนได้ละสะดวกและปลอดภัย ผู้ขับขี่มีระยะปลอดภัยด้านข้างสูงทำให้มีความเหวี่ยดในการขับขี่น้อย

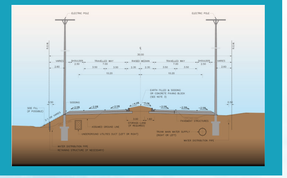


รูปตัดทางกรณีขยายเป็น 6 ช่องจราจร ช่วง กม. 0+000 - กม. 4+700



รูปตัดทางกรณีขยายเป็น 4 ช่องจราจร ช่วง กม. 4+700 - กม. 13+872

2. ช่วงที่ 2: กม.13+872 ถึง กม.16+348 รูปตัดทางจะเป็นแบบเกาะยกกว้าง 4.60 เมตร

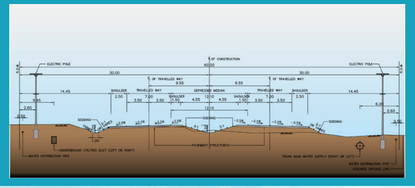


รูปตัดทาง ช่วง กม. 13+456 - กม. 15+335

เกาะกลางแบบเกาะยกกว้าง 4.6 เมตร รูปแบบทางในช่วงนี้จึงไม่มีการคัดเลือก โดยเสนอแนะให้ทำเป็นทาง 4 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางกว้าง 4.60 เมตร ตามรูปแบบทางส่วนใหญ่ของช่วงนี้

3. ช่วงที่ 3: กม. 16+348 ถึง กม.26+557 รูปตัดทางจะเป็นแบบถดเป็นร่อง

รูปแบบทางเลือกที่ 1: แบบแยกคันทางเกาะกลางแบบเกาะเป็นร่อง เป็นรูปแบบที่สามารถช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถวิ่งข้ามทางได้ดี มีทางเลือกในการขยายทางหรือเป็นตำแหน่งโครงสร้างได้ง่าย บริเวณเกาะกลางสามารถใช้ในการระบายน้ำได้ มีค่าก่อสร้างน้อย



รูปตัดทาง ช่วง กม. 16+348 - กม. 26+557

การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ของโครงการจังหวัดกรมที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข 116 ช่วงป่าสัก - ต.ท่าวังพร้าว เพื่อคัดกรองประเด็นผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีความสำคัญสำหรับนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environment Impact Assessment : EIA) สามารถสรุปปัจจัยที่มีผลกระทบระดับนัยสำคัญทั้งสิ้น 22 ปัจจัย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ
(1) ทรัพยากรดิน
(2) ธรณีวิทยา
(3) น้ำผิวดิน
(4) อากาศและบรรยากาศ
(5) เสียง
(6) ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านชีวภาพ
(1) ระบบนิเวศ
(2) สัตว์ในระบบนิเวศ
(3) พืชในระบบนิเวศ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์
(1) คมนาคมขนส่ง
(2) สาธารณูปโภค
(3) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
(4) การใช้ที่ดิน

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
(1) เศรษฐกิจและสังคม
(2) การสาธารณสุข
(3) อาชีวอนามัย
(4) อุบัติเหตุและความปลอดภัย
(5) สุขาภิบาล
(6) ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน
(7) ผู้ใช้ทาง
(8) ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
(9) สุนทรียภาพ

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการเบื้องต้นเกี่ยวกับโครงการรวมถึงกิจกรรมต่างๆ ที่จะดำเนินการ พร้อมทั้งปรึกษาหารือเกี่ยวกับ วัน เวลา สถานที่ และรูปแบบของการประชุมที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ ดำเนินการเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2565 – 7 เมษายน 2565



2) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ เมื่อวันศุกร์ที่ 8 เมษายน 2565 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมองค์การบริหารส่วนจังหวัดลำพูน อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 167 คน



3) การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ ได้แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลเวียงยอง ตำบลป่าสัก ตำบลหนองหนาม และตำบลเหมืองจี้ อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 7 กรกฎาคม 2565 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมศรีกันใจ ตำบลป่าสัก อำเภอเมืองลำพูน มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 55 คน

กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลม่วงน้อย ตำบลแม่แรง ตำบลท่าตุ้ม และตำบลบ้านเรือน อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 7 กรกฎาคม 2565 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอป่าซาง อำเภอป่าซาง จังหวัดลำพูน มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 74 คน

กลุ่มที่ 3 พื้นที่ตำบลท่าวังพร้าว และตำบลแม่ก๊า อำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อวันศุกร์ที่ 8 กรกฎาคม 2565 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมเทศบาลตำบลบ้านกลาง อำเภอสันป่าตอง จังหวัดเชียงใหม่ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 44 คน



4) การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอสรุปผลรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม ในวันศุกร์ที่ 11 พฤศจิกายน 2565 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมองค์การบริหารส่วนจังหวัดลำพูน อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน

5) การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่วมมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

6) การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาทั้งหมดของโครงการ