

สรุปผลการประชุม

เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม)

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ส เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด บริษัท อินฟราทราฟฟิคส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พีดี เวิลด์วاید จำกัด บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ได้ดำเนินการจัดให้มีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม) ระหว่างวันที่ 4-5 กันยายน พ.ศ. 2568 พร้อมทั้งการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ ข้อดี-ข้อเสียในแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้งเปิดให้มีการรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อรูปแบบทางเลือกที่เป็นไปได้ของโครงการ เพื่อนำไปประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 221 คน โดยมีภาพบรรยากาศการประชุมฯ ดังแสดงในรูปที่ 1 และสามารถสรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมได้ดังแสดงในตารางที่ 1



การประชุมร่วมกับเครือข่ายเชียงใหม่ เชียงราย เชียงใหม่ วันพฤหัสบดีที่ 4 กันยายน 2568 เวลา 14.00-16.30 น.
ณ ห้องประชุมธนาวรรณ ชั้น 3 เทศบาลเมืองแม่เหิยะ ต.แม่เหิยะ อ.เมือง จ.เชียงใหม่



ผู้เข้าร่วมการประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร

ช่วงเปิดการประชุม

ช่วงการนำเสนอรายละเอียดโครงการ

ช่วงการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

วันศุกร์ที่ 5 กันยายน 2568 เวลา 08.30-11.30 น.

ณ ห้องประชุมเอราวัณ โรงแรมเชียงใหม่ภูคำ อ.เมือง จ.เชียงใหม่

รูปที่ 1 ภาพบรรยากาศการประชุม

เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม)

ติดต่อสอบถามข้อมูล

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

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประจักษ์ 37 ถนนประจักษ์
แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
หมายเลขติดต่อ : 0 2975 9300

CASE บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ส เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
51 25 ถนนบางบัวทอง แขวงลาดยาว เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900
หมายเลขติดต่อ : 0 2103 4175



บริษัท อินฟราทราฟฟิคส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
พรีมียมเพลส 315/7 10 ถนนสุขุมวิท
แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว
กรุงเทพมหานคร 10230
หมายเลขติดต่อ : 0 2156 9955



บริษัท พีดี เวิลด์วاید จำกัด
16,18 ซอยบวรนิเวศ 98 แขวงคันนายาว
เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร 10230
หมายเลขติดต่อ : 0 2510 8278 , 0 2948 6014-5
โทรสาร : 0 2948 6013



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
428/139-140 เดอะริจินท์ สตรีท ลอนดอน
ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน
เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510
หมายเลขติดต่อ : 0 2180 0744



ID Line Official : @283ehxqd

www.na121.com/ดง-เมือง-งู



Facebook : โครงการแก้ไขปัญหาจราจร น.121 ดอนแก้ว-เมือง-งู



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เชียงกุง

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

จากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
1.ด้านวิศวกรรมและจราจร การดำเนินงานโครงการได้กำหนดให้มีแผนการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2570 นี้จริงหรือไม่อย่างไร	- ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน พ.ศ. 2569 จากนั้น กรมทางหลวง จะนำส่งรายงาน EIA ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อพิจารณาตามขั้นตอน และกรมทางหลวงจะตั้งงบประมาณการก่อสร้างโครงการต่อไป ทั้งนี้ จากสมมติฐานขั้นตอนในการพัฒนาโครงการ - กรณีเป็นการปรับปรุงแยกสัญญาณไฟสามารถเริ่มดำเนินการได้ทันที หากมีการจัดสรรงบประมาณในส่วนดังกล่าว - กรณีเป็นทางต่างระดับ - กรณีที่ไม่วางสายต้องจัดทำ EIA จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในช่วงปี พ.ศ.2571 และเปิดใช้งานประมาณปี พ.ศ.2573 - กรณีที่วางสายต้องจัดทำ EIA จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในช่วงปี พ.ศ.2573 และเปิดใช้งานประมาณปี พ.ศ.2575 - ทั้งนี้ แผนการดำเนินงานโครงการ สามารถมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามแผนการดำเนินงานของกรมทางหลวง
ขอสอบถามความจำเป็นในการดำเนินงานโครงการมีมากน้อยเพียงใด เนื่องจากมีความเห็นว่าการดำเนินงานโครงการจะเน้นประโยชน์ให้กับผู้ต้องการผ่านทางเป็นหลัก แต่ยังไม่เห็นการออกแบบเพื่อรองรับการเดินทางของคนในท้องถิ่น เช่น คนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานยนต์ จะมีความสะดวกมากขึ้นหรือไม่ และมีการออกแบบให้มีจุดจอดรถไว้อย่างไรบ้าง	รูปแบบของโครงการจะเป็นการรองรับปริมาณจราจรในทิศทางของทางหลวงหมายเลข 121 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแนววงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ ดังนั้น การมีโครงการจะเป็นการตัดกระแสจราจรในทิศทางหลักออกได้ส่วนหนึ่ง ทำให้ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกลดลง และรถที่ต้องการเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาสามารถเดินทางได้เร็วขึ้น
มีความเห็นว่าการออกแบบโครงการนั้นผู้ได้รับผลประโยชน์จากการดำเนินงานโครงการประมาณ 30% ที่ต้องการเดินทางผ่านจากบริเวณแยกดอนแก้วไปยังอำเภอหางดง	ซึ่งหลังจากการคัดเลือกรูปแบบแล้วเสร็จ ก็จะนำรูปแบบที่มีความเหมาะสมไปดำเนินการออกแบบรายละเอียด และประมาณราคาค่าก่อสร้าง รวมทั้งวิเคราะห์โครงการ โดยในการดำเนินงานโครงการ จะมีผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์วิเคราะห์พิจารณาความเป็นไปได้ และความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจ ของการดำเนินโครงการ เพื่อจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาโครงการในปีที่เหมาะสม
การดำเนินงานโครงการมีความคุ้มค่าต่อการลงทุนหรือไม่ เพราะการสร้างสะพานหรือทางลอดแล้วรองรับปริมาณจราจรของรถวิ่งทางตรงโดยไม่ติดไฟแดงแล้วรองรับได้เพียงประมาณ 30% อาจไม่มีความคุ้มค่าต่อการลงทุน	ที่ปรึกษาได้รับข้อเสนอไปพิจารณาในการออกแบบ โดยในการแก้ไขปัญหาระยะแรก จะมีการปรับปรุงไฟสัญญาณไฟจราจรเป็นแบบปรับตามปริมาณจราจรตามจริง (Adaptive Control) และเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถอเลี้ยวให้มีความสะดวกปลอดภัยมากขึ้น
มีความเห็นว่าการโครงการควรพิจารณาปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรเป็นแบบปรับตามปริมาณจราจรตามจริง (Adaptive Control) ทั้งโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาระยะแรก	ที่ปรึกษาได้รับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาดำเนินการให้มีความเหมาะสมต่อไป
การแก้ไขปัญหาระยะแรกด้วยการออกแบบปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรนั้น ควรพิจารณาปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรทางแยกที่ใกล้เคียงกันให้มีความสอดคล้องกัน	
บริเวณช่วงที่ 2 จากบริเวณแยกเจ็ดยอด-ช่วงเคียนถึงแยกวัดอุโมงค์ เป็นจุดที่มีความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด	





โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เหมืองกุง

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

จากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
1.ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ) การออกแบบทางหลวงโครงการจะมีส่วนทำให้ปริมาณจราจรบนทางหลวงโครงการเพิ่มมากขึ้นหรือไม่ และหากในอนาคตในระยะ 5-10 ปี การจราจรหนาแน่นขึ้นจะเป็นสาเหตุทำให้มีการขยายถนนอีกหรือไม่อย่างไร	- โครงการ 121 มีวัตถุประสงค์เพื่อลดความแออัดของการจราจรบนสายทาง 121 ซึ่งกำลังประสบปัญหาอย่างรุนแรงในปัจจุบัน การดำเนินโครงการจะช่วยแยกปริมาณจราจรที่มีความต้องการเดินทางในเส้นทาง ดอนแก้ว-เหมืองกุง ออกจากปริมาณจราจรท้องถิ่นเดิม ส่งผลให้ปัญหาความแออัดในพื้นที่ชุมชนและถนนสายรองลดลงอย่างมีนัยสำคัญ - การออกแบบโครงการได้พิจารณาพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในพื้นที่อย่างรอบด้าน พร้อมทั้งยึดถือหลักการของ Urban Transport Planning เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของจังหวัดเชียงใหม่ จากแนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยและเศรษฐกิจจังหวัดเชียงใหม่ในอนาคต มีความเป็นไปได้สูงว่าปริมาณการเดินทางจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามโครงการ 121 ได้รับการออกแบบให้มีขีดความสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้เพียงพอ โดยยังไม่จำเป็นต้องขยายถนนเพิ่มเติม
ในปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 121 มีปริมาณจราจร 40,000 – 50,000 คัน/วัน หากมีการปรับปรุงทางหลวงโครงการแล้วจะสามารถแก้ไขปัญหารถติดเพียงพอในอนาคตหรือไม่อย่างไร และนอกเหนือจากการปรับปรุงบริเวณทางแยก และจะต้องมีการปรับปรุงขยายช่องจราจรในแนวทางหลวงโครงการด้วยหรือไม่	การมีโครงการจะช่วยลดปัญหาจราจรติดขัดบนเส้นทาง 121 ที่วิ่งผ่านตัวเมืองเชียงใหม่ ซึ่งจะมีการคาดการณ์ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรล่วงหน้า 20 ปี นอกจากนี้ บริเวณทางแยกยังมีการปรับใช้สัญญาณไฟอัจฉริยะ
เสนอให้ประสานงานกับกลุ่มผู้ใช้น้ำจากคลองชลประทาน เพื่อออกแบบให้เหมาะสม โดยฝั่งซ้ายมีอาคารส่งน้ำประกอบจำนวนมาก ฝั่งขวามีอาคารรับน้ำเข้าคลอง	โครงการพิจารณาออกแบบให้มีผลกระทบต่ออาคารของชลประทานน้อยที่สุด จึงออกแบบเป็นโครงสร้างสะพานมาเปรียบเทียบคัดเลือกด้วย ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาจะประสานงานกับกรมชลประทาน และศึกษาการใช้น้ำจากคลองชลประทานในพื้นที่ เพื่อออกแบบทางหลวงโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป
เสนอให้ประสานงานกับกรมชลประทานเพื่อออกแบบโครงการให้มีความเหมาะสม เนื่องจากในอนาคตกรมชลประทานมีแผนพัฒนาคลองให้เป็นคลองส่งน้ำและระบายน้ำไว้แล้ว	
โครงการใช้หลักเกณฑ์ใดในการออกแบบทางหลวงโครงการให้ใช้ความเร็ว 60 กม./ชั่วโมง ในเขตเมือง	การกำหนดความเร็วในการออกแบบทางหลวงโครงการ กำหนดให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายในปัจจุบัน
การออกแบบปรับปรุงทางหลวงโครงการสามารถรองรับการจราจรได้กี่ปี หากแก้ไขปัญหารถติดเพียงชั่วคราวอาจไม่มีความคุ้มค่าในการดำเนินงาน และการพิจารณาไม่พัฒนาโครงการต่อจะมีความเหมาะสมกว่าหรือไม่	ในการออกแบบโครงการถนน 121 ได้มีการวางแผนเพื่อให้โครงการสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ในระยะยาว ประมาณ 20-30 ปี ข้างหน้า หากไม่มีการดำเนินโครงการนี้ ปัญหาการจราจรที่มีอยู่เดิมบนสายทาง 121 จะไม่ได้รับการบรรเทา ส่งผลให้สภาพการจราจรซึ่งมีความหนาแน่นอยู่แล้วทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ผู้ใช้เส้นทางจะประสบกับ ความล่าช้าในการเดินทาง และเกิดการสะสมของแถวคอย (Queue Length) ที่ยาวขึ้นต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของระบบคมนาคมและคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่
มีความเห็นว่าปัญหาการจราจรจะเกิดขึ้นบริเวณแยกสุเทพ และแยกภูค่า เพราะปริมาณรถที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าสู่เมืองมีจำนวนมาก ฉะนั้นการปรับปรุงขยายถนนโครงการให้มีความกว้างเพิ่มขึ้น อาจจะไม่สามารถแก้ปัญหารถติดได้	การเพิ่มความกว้างของพื้นผิวจราจรจะช่วยให้การเคลื่อนตัวของยานพาหนะมีความคล่องตัวมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาเพื่อปรับใช้ให้เหมาะสมที่สุด โดยคำนึงถึงการสร้างประโยชน์สูงสุดต่อผู้ใช้งาน และลดผลกระทบต่อผู้พักอาศัยรอบเขตทางให้น้อยที่สุด





โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เชียงรุ้ง

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

จากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
1.ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ) บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ กม.33-35+727 แนวทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2 มีแผนจะขยายทางหลวงจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร พร้อมทั้งปรับแก้เกาะกลางจากเกาะยกเป็นคอนกรีตแบริเออร์จะได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานโครงการหรือไม่อย่างไร	ที่ปรึกษาจะดำเนินการประสานงานขอข้อมูลแบบรายละเอียดบริเวณดังกล่าวกับแนวทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2 เพื่อนำมาประกอบการออกแบบโครงการให้มีความสอดคล้องกัน
2.การพิจารณารูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ	
มีความเห็นว่าการออกแบบถนนในเขตเมืองควรเน้นการออกแบบที่เน้นการเคลื่อนตัวของรถได้ต่อเนื่อง โดยไม่ต้องเน้นความเร็วมากนัก และควรเน้นการออกแบบให้ใช้ทางหลวงหมายเลข 11 เป็นทางเลี่ยงเมือง และปรับปรุงทางหลวงช่วงที่ 2 ให้เป็นทางในเขตเมือง โดยปรับปรุงช่วงทางแยกให้หมุนวนรถเคลื่อนตัวได้ตลอดโดยไม่ต้องมาติดสะสมบริเวณทางแยก เช่นเดียวกับถนนคูเมือง	โครงการได้พิจารณาความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหาดังกล่าว ซึ่งตรงกับรูปแบบทางเลือกที่ 6 เป็นรูปแบบของถนนในเขตเมือง เป็นรูปแบบที่ปิดทิศทางตรงและเลี้ยวขวาวบริเวณทางแยก บังคับเลี้ยวซ้าย เพื่อให้ใช้จุดกลับรถได้สะพานในจุดที่กำหนดเป็นรูปแบบสะพาน 2 ผัง กันด้วยแนวคลองชลประทานเดิม ทิศทางละ 2 ช่องจราจร พร้อมไหล่ทาง ทั้งนี้ ผู้ใช้ทางจะต้องมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางด้วย
ขอให้โครงการประสานงานขอใช้พื้นที่ของหน่วยงานราชการ เพื่อกำหนดและออกแบบตำแหน่งทางขึ้น-ลงสะพานและกำหนดให้มีจุดกลับรถเข้า-ออกชุมชนในบริเวณที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่ของประชาชน	รับไว้พิจารณาความเป็นไปได้และปรับปรุงรูปแบบคัดเลือก โดยเพิ่มทางขึ้น-ลงของรูปแบบทางเลือกที่ 5 ซึ่งอยู่ในบริเวณพื้นที่ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่
รูปแบบทางยกระดับเป็นไปได้อาจจะยอมรับ หากมีมาตรการเสริมด้านคุณภาพสังคม คุณภาพชีวิต มีการดูแลชุมชน	ที่ปรึกษารับข้อเสนอไปพิจารณาในการออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
เห็นด้วยและสนับสนุนให้ออกแบบเป็นทางหลวงในเขตเมืองที่จะต้องจำกัดความเร็วของรถยนต์ และปริมาณของรถบรรทุก	ขณะนี้โครงการอยู่ในระหว่างการพิจารณารูปแบบการพัฒนาของโครงการ ทั้งนี้ได้มีการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ระหว่างวันที่ 23-25 กรกฎาคม 2568 ที่ผ่านมา โดยผู้เข้าร่วมประชุมมีความเห็นว่ารูปแบบทางลอดจะมีปัญหาด้านการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างและใช้ระยะเวลาก่อสร้างนานมาก รวมถึงมีแนวโน้มเพิ่มการกีดขวางการระบายน้ำที่ลงมาจากดอยสุเทพ ดังนั้น โครงการฯ ได้นำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม มาประกอบการพิจารณากำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการที่เป็นไปได้อีกเพิ่มเติม จึงได้จัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม) ในครั้งนี้ขึ้น เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยของแต่ละรูปแบบ รวมถึงจะนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน มาพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบ ร่วมกับการพิจารณาการเปรียบเทียบการให้คะแนนทั้งด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสรุปรูปแบบที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงการต่อไป
มีความเห็นว่ารูปแบบสะพานมีความเหมาะสมต่อการแก้ไขปัญหาจราจรได้ดี และมีผลกระทบต่อประชาชนน้อย	
ขอให้โครงการพิจารณาว่าการออกแบบทางลอดหรือทางข้าม จะเป็นการลดคุณค่าของเมืองเชียงใหม่ซึ่งเป็นเมืองที่มีแหล่งโบราณสถาน และแหล่งท่องเที่ยวทางหรือไม้ และมีความเห็นว่าการพัฒนาโครงการจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ไปเป็นชุมชนเมือง ซึ่งจะมีหมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม ร้านค้าเกิดขึ้นจำนวนมาก ทั้งนี้ ขอให้พิจารณาจำกัดปริมาณรถบรรทุกไม่ให้เข้ามาในเขตเมืองได้หรือไม่	
หากมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินงาน เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 5 ทั้งนี้ ขอให้ประสานงานขอใช้พื้นที่ของส่วนราชการ ออกแบบทางขึ้น-ลงระหว่างทางเพื่อลดปัญหาการใช้พื้นที่ของประชาชน	
ด้านทิศตะวันตกของแม่น้ำปิงเป็นเขตเมืองเก่า และที่พักอาศัย ควรเน้นการออกแบบให้รองรับการเดินทางของคนในชุมชนและแหล่งท่องเที่ยว ขณะเดียวกันยังสามารถรองรับการเดินทางของผู้ที่ต้องการเดินทางไปยังอำเภอหางดง ยังได้รับความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง	





โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เชียงกุง

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

จากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
2.การพิจารณารูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ (ต่อ) - รูปแบบทางเลือกที่ 1 2 3 และ 4 เป็นรูปแบบที่ต้องเวนคืนบริเวณแยกสุเทพและแยกภูค่า ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อ รร.ไอบิส รร.เชียงใหม่ภูค่า และ อาคารพาณิชย์ตลาดต้นพยอม จะสามารถดำเนินการได้หรือไม่ หากไม่สามารถดำเนินการได้มีความเห็นว่าจะไม่ควรถือเสียเวลาศึกษาต่อ - มีความเห็นว่ารูปแบบทางเลือกที่ 5 ควรพิจารณาสร้างทางขึ้น-ลงระหว่างทางสำหรับผู้เดินทางเข้าออก ถ.ห้วยแก้ว หรือ ถ.สุเทพ โดยขอใช้พื้นที่ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (ไร่ฟอรัค และการไฟฟ้า มช.) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของทางยกระดับ - มีความเห็นว่ารูปแบบทางเลือกที่ 5 มีผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด - ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่มีความกังวล เรื่องเวนคืน ระบายน้ำ และการไม่ได้ประโยชน์ของชุมชนจากทางยกระดับ ดังนั้น มีความเห็นว่าควรปรับปรุงรูปแบบที่ 5 ให้มีทางขึ้นลงระหว่างทาง - เสนอให้พิจารณาออกแบบสะพานคล่อมคลองชลประทานตลอดแนว โดยกำหนดให้ท้องสะพานสูงกว่า 5.50 เมตร เพื่อไม่ให้เกิดความรู้สึกอึดอัด และแสงสว่างยังสามารถส่องลงมาในคลองและพื้นที่ด้านล่างได้ - มีความเห็นว่าต้องเป็นทางลอดเท่านั้น ส่วนเรื่องชลประทานสามารถแก้ไขได้และอย่าเพิ่งด่วนสรุป - ไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างโครงการ เพราะอาจมีผลกระทบมากกว่าผลประโยชน์ที่จะได้รับ จึงขอให้ทบทุนการศึกษาเกี่ยวกับความหนาแน่นของการจราจร ความจำเป็นของโครงการอีกครั้ง ทั้งนี้ มีความเห็นว่าหากทำทางลอด จะต้องเวนคืนที่ดินและมีผลกระทบต่อวิถีชีวิตของคนในชุมชนมาก และการก่อสร้างจะเกิดผลกระทบต่อโครงสร้างของอาคารในบริเวณใกล้เคียง และหากสร้างทางข้ามจะทำให้สูญเสียทัศนียภาพ และเสน่ห์ของเมืองเชียงใหม่ด้วย - รูปแบบที่ 5 เป็นรูปแบบที่คนใช้เส้นทางเดินทางได้ง่ายและสะดวกรวดเร็ว แต่อาจส่งผลกระทบต่อคนพื้นที่ เพราะอาจจะเป็นรูปแบบที่มีผลกระทบทางจิตใจ	ขณะนี้โครงการอยู่ในระหว่างการพิจารณารูปแบบการพัฒนาของโครงการ ทั้งนี้ได้มีการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ระหว่างวันที่ 23-25 กรกฎาคม 2568 ที่ผ่านมา โดยผู้เข้าร่วมประชุมมีความเห็นว่ารูปแบบทางลอดจะมีปัญหาด้านการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างและใช้ระยะเวลาการก่อสร้างนานมาก รวมถึงมีแนวโน้มเพิ่มการกีดขวางการระบายน้ำที่ลงมาจากดอยสุเทพ ดังนั้น โครงการฯ ได้นำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม มาประกอบการพิจารณากำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการที่เป็นไปได้เพิ่มเติม จึงได้จัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม) ในครั้งนี้ขึ้น เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยของแต่ละรูปแบบ รวมถึงจะนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน มาพิจารณาประกอบการคัดเลือกรูปแบบ ร่วมกับการพิจารณาการเปรียบเทียบการให้คะแนน ทั้งด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสรุปรูปแบบที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงการต่อไป
3.การโยกย้ายเวนคืน - การพัฒนาโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการจะมีผลกระทบเวนคืนต่อพื้นที่ของคอนเวนชันคอนโดมิเนียมหรือไม่อย่างไร - ขอทราบรายละเอียดว่าจะมีการขยายเขตทางออกไปข้างละกี่เมตร เนื่องจากมีความกังวลว่าการดำเนินงานโครงการจะมีผลกระทบต่ออาคารเวนคืนพื้นที่ร้านวัสดุก่อสร้างสุทธิพงษ์พาณิชย์ ตำบลแม่เหียะ	- การดำเนินงานในบริเวณดังกล่าวจะออกแบบปรับปรุงในเขตทางเดิม ยกเว้นบริเวณทางแยกที่อาจจะออกแบบเป็นทางลอดในอนาคต ทั้งนี้ โครงการพิจารณาการหลีกเลี่ยงสถานที่ชุมชน สถานศึกษา สถานพยาบาล และคอนโดมิเนียมเป็นอาหารชุดที่มีผู้อยู่อาศัยหนาแน่นนั้น โครงการจะพยายามหลีกเลี่ยงเพื่อลดจำนวนผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้รายละเอียดการเวนคืนจะนำเสนอให้ผู้ที่เกี่ยวข้องคาดว่าจะได้รับผลกระทบทราบในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 หลังจากที่โครงการสามารถสรุปรูปแบบที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงการได้แล้ว



www.na121ดอนแก้ว-เชียงใหม่.com



ID Line Official : @283ehxqd



Facebook : โครงการแก้จราจร น.121 ดอนแก้ว-เชียงใหม่

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

จากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
3.การโยกย้ายเวนคืน - โครงการจะออกแบบขยายเขตทางหลวงโครงการออกจากเขตทางปัจจุบันออกไปข้างละกิโลเมตร และบ้านที่อยู่ติดกับเสาไฟฟ้าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนหรือไม่อย่างไร ทั้งนี้ เสนอให้นำเลนจักรยานมาออกแบบขยายผิวจราจร เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนพื้นที่ของประชาชน - ประชาชนในพื้นที่ที่มีความกังวลใจต่อผลกระทบการเวนคืน ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ การโยกย้ายที่อยู่อาศัย และการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต - หากผู้ได้รับผลกระทบเวนคืนไม่ยินยอมให้เวนคืน โครงการจะดำเนินการต่อได้หรือไม่อย่างไร - ขอให้พิจารณาเรื่องการเวนคืนพื้นที่และที่อยู่อาศัยของชุมชนทุกชุมชน ไม่ว่าจะเป็นความหนาแน่นของชุมชนมากหรือน้อยเป็นสำคัญ เพื่อนำมาประกอบการตัดสินใจหาแนวทางการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม เพราะที่อยู่อาศัยนั้นเป็นสิ่งที่ส่งต่อกันรุ่นต่อรุ่น - ปัจจุบันมีร้านอาหารอยู่ติดถนน ผังตรงข้ามกับสถานีบริการน้ำมัน ปตท. ไม่อยากให้มีการเวนคืนพื้นที่และปัจจุบันยังมีภาระผ่อนชำระกับธนาคาร	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้ รายละเอียดการเวนคืนจะนำเสนอให้ผู้ที่เกี่ยวข้องที่ได้รับผลกระทบทราบในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 หลังจากที่โครงการสามารถสรุปรูปแบบที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาโครงการได้แล้ว - โครงการจะมีการพิจารณาถึงความจำเป็นในการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งพิจารณาความเหมาะสมและความคุ้มค่าของการดำเนินโครงการ หากผลการพิจารณาพบว่ามีความเหมาะสมและมีความจำเป็นในการดำเนินงาน จะมีการจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งจัดเตรียมรายละเอียดปริมาณงานก่อสร้างและการประมาณราคาโดยคำนึงถึงระยะเวลาในการพัฒนาแต่ละระยะ ทั้งนี้ หากผู้ได้รับผลกระทบไม่ยินยอมให้เวนคืน โครงการจะยังดำเนินการต่อได้ โดยจะมีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งจะมีกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้องและให้ผู้แทนในท้องถิ่นมาร่วมเป็นคณะกรรมการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สินให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของทรัพย์สิน และ จะมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินเพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับเพื่อลดความกังวลของประชาชนซึ่งมีขั้นตอนการอุทธรณ์ให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบสามารถอุทธรณ์ได้ในกรณีมีความเห็นที่ไม่ได้รับความเป็นธรรม และเมื่อรัฐสามารถเวนคืนที่ดินได้แล้ว ผู้ครอบครองต้องออกจากพื้นที่ตามที่กฎหมายกำหนด แต่หากไม่ย้ายออกจะถือเป็นการบุกรุกและรัฐมีสิทธิดำเนินคดีได้
4.การระบายน้ำ - เสนอให้โครงการพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำในแนวเส้นทางโครงการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ และลดผลกระทบต่อชุมชนในแนวเส้นทางโครงการ โดยเฉพาะบริเวณชุมชนห้วยแก้วซอย 3 - ถนนข้างเคียง - มีความเห็นว่าทางหลวงหมายเลข 121 เป็นเขื่อนกันน้ำ เพราะรองรับน้ำจากดอยสุเทพ และการเปิดช่องระบายน้ำเป็นจุดไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำในแนวเส้นทาง - เสนอให้ประสานงานกับกรมชลประทานเพื่อออกแบบระบบระบายน้ำให้มีความเหมาะสม - การก่อสร้างถนนโครงการอาจใช้ระยะเวลา 2-3 ปี จึงขอให้โครงการพิจารณาระบบระบายน้ำระหว่างการก่อสร้างให้มีความเหมาะสม - เสนอให้สำรวจพื้นที่รับน้ำในแนวเส้นทางว่าอยู่ในบริเวณใดและมีขนาดเท่าไร เพื่อออกแบบระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ	- จะมีการพิจารณาเพิ่มท่อลอดใต้ถนน เพื่อรับน้ำจากดอยสุเทพ ให้ระบายลงคลองชลประทานให้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยเหลือระบายผลกระทบปัญหาน้ำท่วมขังพื้นที่ได้ - ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบในการออกแบบ - ทางที่ปรึกษาได้เข้าไปชี้แจงข้อมูลโครงการให้ทางชลประทานรับทราบแล้วและได้ขอข้อมูลเพื่อมาใช้ในการประกอบการออกแบบ ในขั้นตอนการออกแบบจะมีการประสานงานเพิ่มเติมเพื่อให้การออกแบบมีความเหมาะสมกับโครงการ - ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการวางแผนการก่อสร้าง และกำหนดมาตรการป้องกันผลกระทบระหว่างการก่อสร้างให้มีประสิทธิภาพต่อไป - ในขั้นตอนการออกแบบทางที่ปรึกษามีการคำนวณปริมาณน้ำหลากจากพื้นที่รับน้ำ ที่น้ำจะไหลผ่านพื้นที่โครงการ แล้วนำมาออกแบบขนาดของอาคารระบายน้ำให้เพียงพอและเหมาะสม



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เชียงรุ้ง

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

จากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
4.การระบายน้ำ (ต่อ) - บริเวณซอย 3ค. (บริเวณด้านหลัง รร.เชียงใหม่ภูคำ) มีปัญหาน้ำท่วมสูงถึงระดับศรีษะ เนื่องจากมีน้ำหลากจากดอยสุเทพ - เสนอให้ออกแบบระบบระบายน้ำในแนวเส้นทางโครงการให้รองรับการระบายน้ำอย่างเป็นระบบ เพื่อลดผลกระทบกับพื้นที่ของประชาชน - เดิมหมู่บ้านแดนตะวันเหนืออยู่ระดับเดียวกับทางหลวงโครงการ แต่ปัจจุบันทางหลวงโครงการมีการปรับระดับผิวจราจรสูงขึ้นจากระดับเดิมประมาณ 50 ซม. ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังชุมชน จึงขอให้พิจารณาแก้ไข - การดำเนินงานโครงการจะมีการปรับระดับความสูงของผิวจราจรเพิ่มขึ้นจากระดับปัจจุบันหรือไม่ และหากมีการปรับระดับความสูงเพิ่มขึ้น โครงการจะออกแบบระบบระบายน้ำอย่างไร - ขอให้พิจารณาการระบายน้ำตามคลองซอยด้านซ้าย-ขวาของแนวคลองชลประทานตลอดทางให้มีประสิทธิภาพหากการก่อสร้างอุโมงค์หรือทางลอดเกิดปัญหาในการก่อสร้างมาก ทั้งการระบายน้ำป่า (flash flood) และการขยายคลองในอนาคต การวางท่อส่งน้ำระบายน้ำใต้ดิน ดังนั้น ควรเน้นไปที่โครงการที่เป็นสะพานข้ามแยกแทนเพราะเกิดปัญหาน้อยกว่า	- ในขั้นตอนการออกแบบทางที่ปรึกษาได้คำนวณปริมาณน้ำหลากที่จะไหลผ่านพื้นที่โครงการ เพื่อออกแบบขนาดของอาคารระบายน้ำให้มีความเหมาะสมและเพียงพอ รวมถึงการออกแบบระบบระบายน้ำด้านข้างที่ต้องรับน้ำจากพื้นที่ประชิดด้านข้างและปริมาณน้ำหลากที่ไหลผ่านพื้นที่โครงการ ต้องมีการประสานข้อมูลและออกแบบร่วมกันระหว่างเทศบาล ชลประทาน และกรมทางหลวง เพื่อให้อาคารระบายน้ำรับน้ำอย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ และทางโครงการไม่มีการปรับระดับความสูงของผิวจราจรเพิ่มขึ้นจากระดับปัจจุบัน - ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบในการออกแบบ
5.ด้านสิ่งแวดล้อม มีความกังวลว่าการก่อสร้างโครงการซึ่งอาจใช้ระยะเวลา 2-3 ปี จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบด้านความสั่นสะเทือนและเสียงดัง	ที่ปรึกษามีการประเมินผลกระทบด้านเสียง ความสั่นสะเทือน โดยในแบบจำลองคณิตศาสตร์ ครอบคลุมทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ในกรณีที่พบว่าบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่มีผลกระทบด้านเสียงมีค่าเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด (ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ) จะกำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงและป้ายจำกัดความเร็ว เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงในบริเวณพื้นที่โครงการ
6.ประเด็นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง - เห็นด้วยในการออกแบบแก้ไขปัญหารถจักรยานในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน แต่การออกแบบให้รถวิ่งผ่านพื้นที่ได้รวดเร็วยิ่งขึ้นนั้นจะสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมสภาพเศรษฐกิจ และแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่หรือไม่ - ขอให้มีการพิจารณาเรื่องจำนวนของจำนวนเจ้าหน้าที่ ในการจัดการจราจรบริเวณทางแยก และปริมาณรถที่มาใช้ทางหลวงโครงการมีความสอดคล้องกันหรือไม่	- รูปแบบของโครงการจะเป็นการรองรับปริมาณจราจรในทิศทางของทางหลวงหมายเลข 121 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแนววงแหวนรอบเมืองเชียงใหม่ ดังนั้นการมีโครงการจะเป็นการตัดกระแสจราจรในทิศทางหลักออกได้ส่วนหนึ่ง ทำให้ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกลดลง และรถที่ต้องการเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาสามารถเดินทางได้เร็วขึ้น แต่ทั้งนี้จะต้องมีการจำกัดความเร็ว เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการมีลักษณะเป็นถนนในเมือง เพื่อความปลอดภัยต่อชุมชน รวมทั้งดำเนินการออกแบบด้านสถาปัตยกรรม โดยนำข้อมูลด้านศิลปวัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิตของกลุ่มชนในท้องถิ่น พรรณไม้ มาประกอบการออกแบบให้มีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ - ในการดำเนินงานโครงการจะมีวิศวกรขนส่งและจราจร ทำการสำรวจภาคสนามสัมภาษณ์ผู้ใช้ทางโดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับจุดต้นทาง-ปลายทางของการเดินทาง เพื่อออกแบบโครงการให้สอดคล้องกับการเดินทาง - ในส่วนเรื่องจำนวนของจำนวนเจ้าหน้าที่ ในการจัดการจราจรบริเวณทางแยกที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปพิจารณา โดยจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวบรรจุไว้ในรายงานการประชุม และเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป



www.na121ดอนแก้ว-เชียงใหม่.com



ID Line Official : @283etxqd



Facebook : โครงการแก้จราจร na.121 ดอนแก้ว-เชียงใหม่



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เหมืองกุง

สรุปผลการประชุม

เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (เพิ่มเติม)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
6.ประเด็นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	
เสนอให้ออกแบบทางหลวงโครงการให้รองรับบริเวณจุดตัดกับถนนท้องถิ่น ให้สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกปลอดภัยมากขึ้น	ที่ปรึกษารับข้อเสนอไปพิจารณาในการออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่
องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ มีแผนนำรถเมล์ไฟฟ้ามาวิ่งบนทางหลวงหมายเลข 121 ขอให้โครงการพิจารณาตำแหน่งจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ในแนวทางหลวงโครงการไว้รองรับการพัฒนาอนาคตไว้ด้วย	รับไว้พิจารณาประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสม โดยในช่วงที่มีการปรับปรุงถนนเดิม จะพิจารณาจุดจอดรถขนส่งสาธารณะหรือที่พักรถโดยสาร เพื่อให้มีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาขนส่งมวลชนของจังหวัด
เสนอให้พิจารณาออกแบบระบบขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้า หรือรถเมล์ เป็นต้น	
มีความเห็นว่าจังหวัดเชียงใหม่มีความเจริญมากอยู่แล้ว แต่ยังไม่มียระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสม จึงทำให้ทุกบ้านซื้อรถยนต์ส่วนตัวมาใช้ในชีวิตประจำวัน ทำให้มีปัญหารถติด ทั้งนี้ ไม่ต้องการให้มีโครงการนี้เกิดขึ้น แต่ต้องการให้มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนมากกว่า	
บริเวณช่วงที่ 1 ของโครงการ รพม. มีแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนไว้แล้ว จึงขอให้โครงการพิจารณาออกแบบทางหลวงให้มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนดังกล่าว	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะประสานงานกับ รพม. เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการศึกษาออกแบบให้มีความเหมาะสมต่อไป
เสนอให้มีการเพิ่มจุดจอดรถรับส่ง หรือจุดจอดรับส่งรถโดยสารไว้สำหรับโครงการขนส่งสาธารณะในอนาคต	
การออกแบบโครงการได้มีการประสานงานการออกแบบร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงหรือไม่ และบริเวณที่แนวเส้นทางทับซ้อนกันจะดำเนินการอย่างไร	
ในภาพรวมเห็นด้วยและสนับสนุนให้มีการแก้ไขปัญหารถติดบนทางหลวงโครงการ ทั้งนี้ เสนอให้ประสานงานกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานคมนาคม และกรมชลประทานเพื่อพัฒนารูปแบบที่เหมาะสม และลดผลกระทบต่อการใช้พื้นที่ของประชาชน	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะดังกล่าวไปดำเนินการต่อไป
เสนอให้พิจารณาการเพิ่มประสิทธิภาพทางกายภาพระดับดินที่แยกบนทางหลวงหมายเลข 108 และทางหลวงหมายเลข 107 เช่น แยกบีกซีแม่เหียะ แยก รพ.นครพิงค์ เพราะเป็นถนนวงเวียนแนวเหนือ-ใต้ ที่จะสามารถช่วยระบายการจราจรระหว่างการสร้างถนน 121 ซึ่งใช้เวลา 2-3 ปี ได้	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปพิจารณา โดยจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวบรรจุไว้ในรายงานการประชุม และเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
เสนอให้ที่ปรึกษาประสานงานกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และนำเสนอข้อมูลการปรับปรุงแยกหลัก เช่น การเพิ่มช่องจราจรบนถนน 121 และถนนท้องถิ่นที่มาตัดถนน 121 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการเลี้ยวขวาที่แยกภูค่า แยกสุเทพ และแยกเชียงราย และบางแยกสามารถใช้พื้นที่ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ในการเพิ่มช่องจราจรที่แยก รวมถึงการเพิ่มช่องจราจรในพื้นที่ศึกษา ทางเหนือและใต้ในบริเวณที่ยังมีเขตทาง	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะซึ่งจะนำไปพิจารณาในการออกแบบปรับปรุงบริเวณทางแยก ให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร และความปลอดภัยกับผู้ใช้ทางให้มากที่สุด โดยในช่วงที่อาจมีความจำเป็นต้องเพิ่มช่องจราจรบริเวณทางแยกในพื้นที่ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จะมีประสานกับตัวแทนของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
การออกแบบเพิ่มทัศนียภาพอยากให้มีการคิดให้รอบคอบในเรื่องของการเลือกใช้ชนิดพันธุ์ต้นไม้ให้มีความเหมาะสมในการดูแลรักษา ซึ่งในหลายๆ ที่อยู่ได้เพียงแค่ 3 เดือน ทั้งนี้ ขอให้มีการนำเสนอภาพประกอบการออกแบบทางสถาปัตย์ให้ประชาชนเห็นภาพการออกแบบได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนได้สะท้อนความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น	ที่ปรึกษาขอรับความคิดเห็นไว้พิจารณาประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสมต่อไป



ติดต่อสอบถามข้อมูล

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



บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท เอ็ม เอ ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประจักษ์ 37 ถนนประจักษ์
แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
หมายเลขติดต่อ : 0 2975 9300



CASE บริษัท ชีวาล แอนด์ สตรีคเจอร์ส เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
51 25 ถนนบางวงศ์ แขวงลาดยาว เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900
หมายเลขติดต่อ : 0 2103 4175



บริษัท อินฟรากรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
พรีเมียมเพลส 315/7 10 ถนนสุขุมสวัสดิ์
แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว
กรุงเทพมหานคร 10230
หมายเลขติดต่อ : 0 2156 9955



บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
16,18 ซอยบวรวิทย์ 98 แขวงคันนายาว
เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร 10230
หมายเลขติดต่อ : 0 2510 8278 , 0 2948 6014-5
โทรสาร : 0 2948 6013



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
428/139-140 เดอะริจินท์ สตรีค ลอนดอน
ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน
เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510
หมายเลขติดต่อ : 0 2180 0744

ID Line Official : @283ehxqd

www.na121ดอนแก้ว-เหมืองกุง.com



Facebook : โครงการแก้ปัญหาจราจร น.121 ดอนแก้ว-เหมืองกุง