



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เชียงกุง

สรุปผลการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท พี ดี เวิลด์วอช จำกัด บริษัท พี ดี เวิลด์วอช จำกัด และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ได้จัดให้มีการประชุมหารือลดผลกระทบมาตรการสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ขึ้นในระหว่างวันที่ 19-22 พฤษภาคม 2569 พร้อมทั้งจัดให้มีการประชุมทางไกลผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings ไว้รองรับสำหรับผู้ที่ไม่สะดวกในการเดินทางเข้าร่วมการประชุม โดยแบ่งการประชุมออกเป็น 6 เวที มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 288 คน (ไม่นับรวมกรมทางหลวงและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) โดยมีภาพบรรยากาศการประชุม ดังแสดงในรูปที่ 1 และสามารถสรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมได้ดังแสดงในตารางที่ 1



เวทีที่ 1 การประชุมร่วมกับเครือข่ายเชียงใหม่ เชียงขวัญหอม วันอังคารที่ 19 พฤษภาคม 2569 เวลา 14.00-16.00 น. ณ ห้องประชุมอาคารผู้สูงอายุ ชั้น 3 เทศบาลเมืองสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่



เวทีที่ 2 วันพุธที่ 20 พฤษภาคม 2569 เวลา 08.30-11.30 น. ณ ห้องประชุมอาคารบุญญารักษ์ เทศบาลเมืองดอนแก้ว อำเภอแม่ริม จังหวัดเชียงใหม่



เวทีที่ 3 วันพุธที่ 20 พฤษภาคม 2569 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลช้างเผือก อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

รูปที่ 1 ตัวอย่างภาพบรรยากาศการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

 <p>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</p>	<p>บริษัทที่ปรึกษา บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800 หมายเลขติดต่อ : 0 2975 9300</p> <p>CASE บริษัท ซีวิล แอนด์ สตรัคเจอร์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด 51 25 ถนนบางวงศ์ แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 หมายเลขติดต่อ : 0 2103 4175</p>	 <p>บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พรีเมียเพลส 315/7 10 ถนนสุขุมสวัสดิ์ แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230 หมายเลขติดต่อ : 0 2156 9955</p>	 <p>บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด 428/139-140 เดอะริจินท์ สตรีท ลอนดอน ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510 หมายเลขติดต่อ : 0 2180 0744</p>	 www.na121.com-เชียงใหม่.com
		 <p>บริษัท พี ดี เวิลด์วอช คอนซัลแตนท์ จำกัด 16,18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงคินนาคาว เขตคินนาคาว กรุงเทพมหานคร 10230 หมายเลขติดต่อ : 0 2510 8278 , 0 2948 6014-5 โทรสาร : 0 2948 6013</p>	 LINE	 Facebook : โครงการแก้ไขจราจร na.121 ดอนแก้ว-เชียงใหม่



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เชียงกุง

สรุปผลการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)



เวทีที่ 4 วันพฤหัสบดีที่ 21 พฤษภาคม 2569 เวลา 08.30-11.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่



เวทีที่ 5 วันพฤหัสบดีที่ 21 พฤษภาคม 2569 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมธนาภรณ์ เทศบาลเมืองแม่เหียะ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่



เวทีที่ 6 วันศุกร์ที่ 22 พฤษภาคม 2569 เวลา 08.30-11.30 น. ณ ห้องประชุมอาคารดอกกล้วยไม้ เทศบาลตำบลหนองควาย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่

รูปที่ 1 ตัวอย่างภาพบรรยากาศการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

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 คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น
แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
หมายเลขติดต่อ : 0 2975 9300

CASE บริษัท ชิวลา แอนด์ สตรีคเจอร์ส เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
51 25 ถนนงามวงศ์วาน 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 พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
16,18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงคินนayakan
เขตคินนayakan 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-เชียงใหม่.com



Facebook : โครงการแก้ปัญหาจราจร น.า.121 ดอนแก้ว-เชียงใหม่



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เขมืองกุญ

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

จากการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<p>เวทีที่ 1 การประชุมร่วมกับเครือข่ายเชียงใหม่ เชียงขวัญหอม : วันอังคารที่ 19 พฤษภาคม 2569 เวลา 14.00-16.00 น.</p> <p>ณ ห้องประชุมอาคารผู้สูงอายุ ชั้น 3 เทศบาลเมืองสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่</p>	
<p>1.ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ</p>	
<p>เสนอให้กำหนดค่าจำกัดความเร็วของถนนสายนี้เป็นทางหลวงเมือง เพื่อให้สามารถจำกัดความเร็ว ควบคุมประเภทรถ และจัดสรรส่วนเวลาของรถใหญ่ (เช่น รถพ่วง รถขนดิน ขนทราย) ที่วิ่งผ่านพื้นที่ชุมชนและเขตโรงเรียนได้อย่างชัดเจน</p>	<p>สำหรับแนวเส้นทางในช่วงพื้นที่เมืองหนาแน่นที่ปรึกษาจะพิจารณาออกแบบรูปแบบโครงการให้เป็นถนนในเมือง โดยจำกัดความเร็วไม่ให้ใช้ความเร็วสูง ทั้งนี้ในส่วนของการบังคับใช้ด้านกฎหมาย เช่นการควบคุมประเภทรถหรือจำกัดระยะเวลาที่ปรึกษาจะนำเรียนกรมทางหลวงต่อไป</p>
<p>เสนอให้บีบช่องจราจรเส้นหลักให้แคบลง (ไม่เกิน 3 เมตร หรือประมาณ 2.75 เมตร) เพื่อไม่ให้รถใช้ความเร็วสูงเกินไปในเขตเมือง และนำพื้นที่ที่เหลือไปเพิ่มเป็นช่องทางจักรยานและทางเดินเท้า</p>	<p>ที่ปรึกษารับไปดำเนินการและพิจารณาความเป็นไปได้ในการเพิ่มทางเท้าและทางจักรยาน</p>
<p>เสนอให้โครงการทำการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการจัดการจราจร ระหว่างระบบวงเวียนกึ่งรูปแบบ (Semi-Rotary) และระบบวงเวียนเต็มรูปแบบ (Rotary) ในด้านประสิทธิภาพการรองรับปริมาณจราจร ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง และผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียง เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุดกับโครงการ</p>	<p>ในขั้นตอนการศึกษาที่ปรึกษาได้ดำเนินการเปรียบเทียบแนวค้อยของการจัดจราจรทั้ง 2 รูปแบบแล้ว พบว่ารูปแบบที่มีความเหมาะสม โดยมีความยาวแนวค้อยบริเวณทางแยกน้อยที่สุดคือการควบคุมจราจรแบบระบบกึ่งวงเวียน (Semi-Rotary) ซึ่งที่ปรึกษาจะดำเนินการออกแบบในรายละเอียดต่อไป</p>
<p>การออกแบบสะพานลอย/ทางข้าม ควรเสนอออกแบบโดยคำนึงถึงความต้องการใช้งานจริงเพื่อไม่ให้กลายเป็น "สะพานร้าง" และควรออกแบบอารยสถาปัตย์ (Universal Design) ที่ผู้สูงอายุ รถเข็น และคนพิการใช้งานได้สะดวก ไม่ชันเกินไป หรือใช้ระบบอัตโนมัติ รวมถึงออกแบบให้มีความสวยงามเข้ากับอัตลักษณ์เมือง</p>	<p>การออกแบบสะพานลอยพิจารณาจาก Demand และตำแหน่งการใช้งานจริงของประชาชนและนักศึกษา ม.ช. เป็นหลัก เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเน้นคุณภาพชีวิตของคนทุกวัย (Universal Design) เช่น มีทางลาดให้รถเข็น/จักรยานขึ้นได้ ไม่ลาดชันเหมือนสะพานลอยทั่วไป และจะสร้างในจุดที่มี Demand จริงจากการสำรวจ ทั้งนี้การสร้างสะพานลอยคนข้ามพร้อมลิฟต์ จะไม่แนะนำให้ใช้งานได้ตลอดเวลา โดยเฉพาะในเวลากลางคืน เนื่องจากหากเกิดเหตุฉุกเฉินกรณีลิฟต์เกิดเหตุขัดข้องระหว่างการใช้งาน อาจไม่มีเจ้าหน้าที่คอยช่วยเหลือได้ทันท่วงที</p>
<p>มีความกังวล ว่าสะพานลอยที่สร้างอาจไม่มีคนใช้งานและกลายเป็นสะพานร้าง</p>	<p>ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะดังกล่าว และจะดำเนินการประสานงานกับการทำอากาศยาน (หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) เพื่อตรวจสอบเกณฑ์และระดับความสูงที่อนุญาตอย่างละเอียดต่อไป</p>
<p>เนื่องจากพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณแนวเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ (หัวทางวิ่งสนามบิน) จึงขอให้ตรวจสอบและประสานงานเกี่ยวกับข้อจำกัดความสูงของโครงสร้างสะพานลอย เพื่อไม่ให้เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กฎหมายกำหนด</p>	<p>ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะดังกล่าว และจะดำเนินการประสานงานกับการทำอากาศยาน (หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) เพื่อตรวจสอบเกณฑ์และระดับความสูงที่อนุญาตอย่างละเอียดต่อไป</p>
<p>ปัญหาจากการเปลี่ยนรูปแบบฝาท่อระบายน้ำในอดีต (เปลี่ยนช่องตะแกรงเป็นขนาด 1 ซม. คูณ 3 นิ้ว) ทำให้ใบไม้ไปอุดตันและเกิดน้ำท่วมทุกปี เมื่อเปลี่ยนกลับมาใช้เหล็กข้ออ้อยขนาดเดิมก็ช่วยระบายน้ำดีขึ้น แต่ก็มีข้อเสียตามมาคือเมื่อรถวิ่งเหยียบจะเกิดเสียงดังกระแทก ซึ่งปัญหานี้เป็นจุดละเอียดอ่อนที่ต้องนำไปพิจารณาออกแบบในโครงการใหม่ด้วย</p>	<p>ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลมาพิจารณาในการออกแบบให้เหมาะสม</p>
<p>เสนอให้ประสานงานกับโครงการนำสายไฟลงดินที่ถนนนิมมานเหมินท์ซึ่งเป็นทางคู่ขนาน เพื่อบริหารจัดการเวลาในระยะก่อสร้างไม่ให้กระทบการจราจรในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง</p>	<p>โครงการได้มีการศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนการดำเนินงานโครงการพื้นที่ใกล้เคียงอยู่เป็นระยะ และวางแผนการดำเนินโครงการไม่ให้ชนทับกับโครงการอื่นเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดสะสมให้กับประชาชนในพื้นที่ในระหว่างการก่อสร้าง</p>



ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ จากการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 1 (ต่อ)	
1. ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ	
การประกาศผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่ฉบับ พ.ศ.2569 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 25 พ.ค.2569) ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรในอนาคตหรือไม่	โครงการได้ประเมินและจำลองแบบจราจรล่วงหน้าครอบคลุมระยะเวลา 5-30 ปี ซึ่งได้คำนวณสัดส่วนการขยายตัวของชุมชนและปริมาณรถที่จะเพิ่มขึ้นตามเกณฑ์ผังเมืองใหม่ไว้แล้ว โดยคำนึงถึงแนวโน้มการเติบโตของเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินตามนโยบายผังเมืองรวมแล้ว ประกอบกับลักษณะทางกายภาพของแนวเส้นทางโครงการได้รับการออกแบบให้เป็นถนนในเขตเมือง (Urban Road) ที่มีขีดความสามารถสูง ดังนั้น โครงการจึงสามารถบริหารจัดการกระแสจราจรในอนาคตให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
บริเวณหน้าตลาดต้นพยอมและจุดข้ามไปฝั่งโลตัส มีปัญหาคนข้ามถนนได้ยาก และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเนื่องจากรถวิ่งเร็วและมีทิศทางรถตัดกันหลายสาย	ที่ปรึกษารับไปดำเนินการ โดยทางโครงการจะมีการออกแบบทางม้าลาย หรือจัดเพลิงสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับคนที่ต้องการข้ามถนนบริเวณทางแยก เพื่อความปลอดภัย
เสนอให้แก้ไขเร่งด่วนด้วยการติดไฟสัญญาณจราจรสำหรับคนข้ามที่ชัดเจน หรือติดตั้งป้ายเตือนระบบไฟกระพริบ	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็น เพื่อนำเสนอต่อกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
มีข้อห่วงใยเรื่องรถพ่วง รถชนดิน ขนทรายขนาดใหญ่ (18 ล้อ/20 ล้อ) ที่วิ่งผ่านในปริมาณมากก่อให้เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกับรถจักรยานยนต์บ่อยครั้ง จึงเสนอให้จำกัดประเภทรถและจำกัดเวลาการเข้าใช้งาน หรือให้วิ่งเลี่ยงเมืองไปใช้เส้นทางอื่น	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็น เพื่อนำเสนอต่อกรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
โครงการออกแบบจุดกลับรถ ระหว่างแยกเชียงราย 2 กับถนนสุเทพอย่างไร	แยกเชียงราย 2 กับถนนสุเทพ ซึ่งอยู่ห่างกันเพียง 495 เมตร ไม่ควรมีจุดกลับรถติดกันเกินไปเพราะจะทำให้ระบบการไหลของรถเสีย และรถที่มาจากทางเหนือจะเบียดกัน จึงเลือกให้มีจุดกลับรถเพียงแห่งเดียวตรงกลางเพื่อดูภาพรวมของการจราจร
2. ด้านสิ่งแวดล้อม	
ขอให้บรรจุมมาตรการป้องกันและเยียวยาผลกระทบไว้ในเล่ม EIA (แนบท้ายสัญญาจ้าง) จากประสบการณ์เดิมที่เคยเจอฝุ่นละออง ดินทรายตกหล่นจากรถขนส่ง รวมถึงแรงสั่นสะเทือนจากการปรับผิวถนนที่ทำให้ข้าวของในบ้านตกเสียหาย และการปิดทางเข้าร้านค้าเป็นเวลานานโดยไม่ได้แจ้งล่วงหน้า	ที่ปรึกษาได้กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมทุกประเด็นความห่วงกังวลไว้ในเล่มรายงาน EIA เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ รายงานฉบับดังกล่าวจะถูกผูกพันเป็นเงื่อนไขแนบท้ายสัญญาจ้างก่อสร้าง เพื่อบังคับให้ผู้รับจ้างต้องปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด และมีบทลงโทษทางสัญญาหากไม่ปฏิบัติตาม
3. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
ผู้เข้าร่วมประชุมกล่าวชื่นชมและขอบคุณคณะทำงาน กรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษาที่มีความจริงใจในการบูรณาการทำงานร่วมกัน โดยยอมรับฟังเสียงสะท้อนจากประชาชนในการประชุมครั้งก่อน ๆ และปรับแก้รูปแบบจากการทำทางยกระดับที่อาจบดบังทัศนียภาพ มาเป็นรูปแบบปัจจุบันที่ตอบโจทย์พื้นที่และเปิดโอกาสให้ประชาชนได้ร่วมออกแบบเมือง	โครงการขอขอบพระคุณสำหรับข้อคิดเห็นและการสนับสนุนการพัฒนาโครงการดังกล่าว ทั้งนี้ โครงการมุ่งหวังว่าการปรับปรุงรูปแบบนี้จะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยโครงการยินดีรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เกิดประโยชน์สูงสุดและตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่อย่างยั่งยืน



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เชียงกุง

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

จากการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<p>เวทีที่ 2 ต.ดอนแก้ว : วันพุธที่ 20 พฤษภาคม 2569 เวลา 08.30-11.30 น. ณ ห้องประชุมอาคารบุญญานรณ์ เทศบาลเมืองดอนแก้ว อำเภอแม่ริม จังหวัดเชียงใหม่</p>	
<p>1. ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ</p>	
<p>ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับรูปแบบโครงการที่นำเสนอ เนื่องจากเล็งเห็นว่า จะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ได้อย่างตรงจุด ช่วยให้การเดินทาง มีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น</p>	<p>มีขยายผิวจราจร เป็น 6 ช่องจราจร และมีการปรับการจราจร เพิ่มช่องเลี้ยวซ้ายรถ ทางตรงไม่ต้องรอรถเลี้ยวช่วยลดการติดขัดของรถในแนวเส้นทางตรง และมีการปรับ การจราจรแบบ Semi-Rotary ซึ่งจะช่วยให้การจราจรมีความคล่องตัวมากขึ้น</p>
<p>มีความกังวลเกี่ยวกับบริเวณ แยกกรีนค่า (ก่อนเบี่ยงขวาเข้า มหาวิทยาลัยเชียงใหม่) เนื่องจากสภาพผิวจราจรในปัจจุบันค่อนข้างแคบ จึง ต้องการทราบแนวทางหรือรูปแบบการปรับปรุงทางกายภาพของถนนใน บริเวณดังกล่าว</p>	<p>เนื่องจากโครงการจะดำเนินการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพตลอดแนวเส้นทาง และบริเวณทางแยก บนทางหลวงหมายเลข 121 เท่านั้น โดยแยกกรีนค่าจะไม่ได้อยู่ใน การศึกษาของโครงการ จึงไม่ได้มีการปรับปรุงบริเวณทางแยกดังกล่าว แต่ทั้งนี้ทาง โครงการจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวบรรจุไว้ในรายงานการประชุม และเสนอต่อ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป</p>
<p>เสนอแนะให้โครงการพิจารณาออกแบบและก่อสร้างสะพานลอยคนข้าม บริเวณหน้าโรงเรียนนวมินทราชูทิศ พายัพ เพราะบริเวณดังกล่าวมีปริมาณ เดินเท้าข้ามถนนสูงมาก โดยเฉพาะกลุ่มเปราะบางอย่างนักเรียนและผู้ปกครองในช่วงเวลาเช้าเรียนและเลิกเรียน การจัดทำมีสะพานลอยจะช่วย เพิ่มความปลอดภัยและลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างเป็นรูปธรรม</p>	<p>โครงการได้มีการวางตำแหน่งสะพานลอยคนข้ามในบริเวณหน้าโรงเรียนดังกล่าวไว้ใน แผนการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ของโครงการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยก่อนการก่อสร้างจะมีการประสานงานร่วมกับทางโรงเรียน เพื่อกำหนดจุดขึ้น-ลงที่ ปลอดภัย สะดวกต่อการใช้งานจริง และจะจัดทำมีสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึง ป้ายเตือนเขตโรงเรียนเพื่อความปลอดภัยของนักเรียนและผู้ปกครอง</p>
<p>มีความเห็นว่าตำแหน่งสะพานลอยบริเวณหน้าบ้านเด็กอ่อนเวียงพิงค์ อาจ เป็นการลงทุนที่ไม่คุ้มค่า เนื่องจากประเมินว่าในพื้นที่ดังกล่าวไม่น่าจะ มีปริมาณผู้ใช้งานสะพานลอยมากพอ จึงขอเสนอให้พิจารณาออกแบบ ตำแหน่งสะพานลอยไว้ในบริเวณ ร.ร.ราชประชานุเคราะห์ 60 แทน</p>	<p>หากผลการตรวจสอบพื้นที่หน้าโรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 60 ไม่ติดขัดข้อจำกัด ทางวิศวกรรม ทางโครงการจะพิจารณาปรับตำแหน่งสะพานลอยจากจุดเดิม (หน้าบ้าน เด็กอ่อนเวียงพิงค์) มาดำเนินการในจุดที่ประชาชนเสนอแนะ</p>
<p>เสนอให้ปรับปรุง/ย้ายตำแหน่งการก่อสร้างสะพานลอยคนข้าม จากเดิมที่กำหนดไว้บริเวณหน้าโรงเรียนนวมินทราชูทิศ พายัพ ให้ขยับมาอยู่บริเวณใกล้ ประตูหลังของโรงเรียนแทน เพื่อสอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางและการ ใช้งานจริงของนักเรียนและผู้ปกครองในปัจจุบัน ซึ่งจะช่วยให้การข้ามถนนมี ความสะดวก ปลอดภัย และลดการเดินย้อนศรหรือข้ามถนนในจุดเสี่ยงได้มี ประสิทธิภาพมากกว่า</p>	<p>หากผลการตรวจสอบพื้นที่ไม่ติดขัดข้อจำกัดทางกายภาพหรือแนวเขตทาง โครงการจะนำข้อเสนอแนะไปปรับแก้ไขตำแหน่งการก่อสร้างสะพานลอยในแบบ รายละเอียด (Detailed Design) ให้มาอยู่ใกล้บริเวณประตูหลังโรงเรียนตามที่เสนอ เพื่อให้สอดคล้องกับจุดรับ-ส่งนักเรียนในปัจจุบัน</p>
<p>ขอให้โครงการพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 121 ช่วงห้วยดึ่งเฒ่า ซึ่งมีสาเหตุมาจากการขยายเกาะกลางที่ทำให้ช่องจราจร ลดลงในปัจจุบัน</p>	<p>ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการขยายช่องจราจรช่วงบริเวณห้วยดึ่งเฒ่า ซึ่งอาจทำ ให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดเฉพาะในช่วงที่มีการก่อสร้าง อย่างไรก็ตามบริเวณพื้นที่ ก่อสร้างก็จะมีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว และป้ายเตือนเป็นระยะ เพื่อให้ผู้ใช้ทาง ระมัดระวังบริเวณพื้นที่ก่อสร้างดังกล่าว</p>





โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เขมืองกุง

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

จากการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
<p>เวทีที่ 3 ต.ช้างเผือก : วันพุธที่ 20 พฤษภาคม 2569 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลช้างเผือก อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่</p>	
<p>1. ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ</p>	
<p>เนื่องจากโครงการนี้อาจส่งผลกระทบต่อการสัญจรเชื่อมต่อระหว่างชุมชนทั้งสองฝั่งทางโครงการมีมาตรการช่วยเหลือหรือออกแบบจุดตัด/จุดกลับรถอย่างไรบ้าง</p>	<p>ทางโครงการได้มีการวิเคราะห์ปริมาณจราจรตลอดแนวเส้นทาง เพื่อวางตำแหน่งจุดกลับรถในบริเวณที่จำเป็น และออกแบบให้มีความกว้าง และรัศมีโค้ง ที่ปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม รวมทั้งมีการวางตำแหน่งสะพานลอยคนข้ามบริเวณที่มีพื้นที่เพียงพอ และสอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้บริการ</p>
<p>บริเวณเจ็ดยอดช่างเคียนมีปัญหาเรื่องน้ำท่วมในช่วงฤดูฝน ตั้งแต่มีการสร้างสะพาน ทางโครงการมีวิธีการรองรับแก้ปัญหาเรื่องน้ำท่วมบริเวณนี้หรือไม่</p>	<p>โครงการได้มีการวิเคราะห์ปริมาณน้ำหลากตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อนำไปคำนวณออกแบบท่อระบายน้ำพร้อมบ่อพักใต้ทางทำเพื่อรับปริมาณน้ำหลากได้เพียงพอ และนำน้ำไปปล่อยสู่ลำรางสาธารณะต่อไป</p>
<p>โครงการมีแผนและรูปแบบการปรับปรุงจัดการจราจร บริเวณแยกเจ็ดยอดช่างเคียน อย่างไรบ้าง</p>	<p>ในระยะที่ 1 : ทางแขวงทางหลวงในพื้นที่จะดำเนินการปรับปรุงโดยใช้ระบบ Adaptive Traffic Signal Control เป็นระบบควบคุมสัญญาณไฟที่ปรับตามปริมาณจราจรจริง เพื่อให้เน้นให้ทางหลักเดินทางได้สะดวก</p> <p>ในระยะที่ 2 : เริ่มดำเนินการเมื่อระยะที่ 1 ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียงพอ จะมีการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณแยกเจ็ดยอดช่างเคียน โดยเพิ่มช่องจราจรเลี้ยวซ้ายจากแมริมไปเมืองเชียงใหม่ และ จากเมืองเชียงใหม่ไปทางดง รวมทั้งออกแบบโครงสร้างยื่นเข้าไปในพื้นที่ของกรมชลประทาน เพื่อเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถที่ต้องการกลับรถบริเวณทางแยก โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟ</p>
<p>ขอเสนอให้พิจารณาก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามบริเวณแยกภูค่า เพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนน ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการที่แยกภูค่าได้ เนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพ ขอเสนอให้พิจารณาก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามและจักรยานบริเวณแยกศูนย์ประชุมฯ เป็นทางเลือกทดแทน</p>	<p>เนื่องจากแยกภูค่ามีข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่ จึงไม่สามารถวางตำแหน่งสะพานลอยคนเดินข้ามได้ แต่ทางโครงการจะมีการออกแบบทางม้าลาย และจัดเฟสสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับคนที่ต้องการข้ามถนนบริเวณทางแยก เพื่อความปลอดภัย</p> <p>ในส่วนที่ประชาชนเสนอให้มีสะพานลอยคนเดินข้ามบริเวณแยกศูนย์ประชุม โครงการจะดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ หากไม่ติดขัดข้อจำกัดทางกายภาพหรือแนวเขตทาง ทางโครงการจะนำข้อเสนอนี้ไปปรับแก้ไขตำแหน่งการก่อสร้างสะพานลอยในแบบรายละเอียดต่อไป</p>
<p>กรณีโครงการปรับปรุงทางแยกเชิงราย 2 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการสัญจรระหว่างชุมชนป่าห้าวและชุมชนสวนดอก ประชาชนในพื้นที่ที่มีความกังวลเกี่ยวกับตำแหน่งของจุดกลับรถว่าจะอยู่บริเวณใด หากจุดกลับรถตรงกับปากซอย อาจทำให้เกิดการขัดรถลัดช่องทางและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงชัน</p>	<p>ทางโครงการได้มีการวิเคราะห์ปริมาณจราจรตลอดแนวเส้นทาง เพื่อวางตำแหน่งจุดกลับรถในบริเวณที่จำเป็น และออกแบบให้มีความกว้าง และรัศมีโค้ง ที่ปลอดภัยตามหลักวิศวกรรม ในส่วนสะพานเดิมที่ไม่ได้มีการใช้งานในปัจจุบัน จะพิจารณารื้อถอน เพื่อไม่ให้มีรถจักรยานยนต์ลัดช่องทาง ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุตามแนวเส้นทาง</p>
<p>ขอให้โครงการพิจารณาก่อสร้างทางข้ามระดับราบที่ปลอดภัย โดยการจัดทำทางม้าลายร่วมกับการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรชนิดกดปุ่มสำหรับคนข้ามถนน ในบริเวณจุดตัดชุมชนตลอดแนวโครงการ</p>	<p>ที่ปรึกษารับไปดำเนินการ โดยทางโครงการจะมีการออกแบบทางม้าลาย หรือจัดเฟสสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับคนที่ต้องการข้ามถนนบริเวณทางแยก เพื่อความปลอดภัย</p>



ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ จากการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 3 (ต่อ)	
1. ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ	
ขอเสนอแนะให้โครงการมีการบูรณาการแผนงานก่อสร้างร่วมกับแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการปิดการจราจรซ้ำซ้อนในเส้นทางใกล้เคียงกัน และช่วยบรรเทาผลกระทบด้านการจราจรติดขัดสะสมให้กับประชาชนในพื้นที่ในระหว่างการก่อสร้าง	โครงการได้มีการศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนการดำเนินงานโครงการพื้นที่ใกล้เคียงอยู่เป็นระยะ และวางแผนการดำเนินโครงการไม่ให้ซ้อนทับกับโครงการอื่น เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดสะสมให้กับประชาชนในพื้นที่ในระหว่างการก่อสร้าง
ไม่เห็นด้วยกับการเพิ่มจุดกัลบรระดับพื้นดิน เนื่องจากเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและกระทบต่อการจราจรทางหลัก โดยมีข้อเสนอแนะให้ก่อสร้างเป็นสะพานกัลบรรูปเกือกม้า แทน ทั้งนี้ ควรพิจารณาเลือกตำแหน่งที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพและสิ่งแวดล้อมของชุมชนโดยรอบ	ตำแหน่งจุดกัลบรบางจุด เป็นลักษณะการย้ายจุดกัลบรจากตำแหน่งเดิม เพื่อให้สอดคล้องกับการเดินทางหลังจากที่โครงการมีการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพตลอดแนวเส้นทางแล้วเสร็จ ทั้งนี้หลังจากการจัดประชุมที่ผ่านมา ประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างสะพานยกระดับ เนื่องจากจะเป็นการบดบังทัศนียภาพของดอยสุเทพ ดังนั้นการออกแบบสะพานกัลบรรูปเกือกม้าจึงไม่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่บริเวณโครงการ
หากปรับเปลี่ยนรูปแบบการจราจรโดยการห้ามเลี้ยวขวาในบางแยก และนำระบบกึ่งวงเวียน (Semi-Rotary Flow) มาใช้แทน จะส่งผลให้ระดับการให้บริการ (Level of Service) ของทางแยกนั้นดีขึ้นหรือไม่ อย่างไร	การจัดการจราจรด้วยการห้ามเลี้ยวขวาในบางจุดตัด ร่วมกับการนำรูปแบบระบบกึ่งวงเวียนจัดการกระแสจราจร (Semi-Rotary Flow) มาใช้นั้น จะช่วยยกระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) ของทางหลวงโครงการให้ดีขึ้น เนื่องจากปัญหาการติดขัดในปัจจุบัน เกิดจากการที่รถทางตรงต้องหยุดรอสัญญาณไฟเลี้ยวขวาเป็นเวลานาน การปรับรูปแบบมาเป็นระบบ Semi-Rotary Flow จะช่วยลดจุดตัดกระแสจราจร (Conflict Points) ทำให้รถสายหลักสามารถเคลื่อนตัวทางตรงได้อย่างต่อเนื่อง สม่่าเสมอ และปลอดภัยยิ่งขึ้น
เสนอให้เอามาตรการเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดออกแต่ให้ใช้รูปแบบสัญญาณไฟเหมือนกับรถทิศทางตรง	ที่ปรึกษาจะวิเคราะห์ทั้งกรณีเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด และกรณีเลี้ยวซ้ายติดสัญญาณไฟ เพื่อให้ได้ประสิทธิภาพบนทางแยกสูงที่สุด รวมถึงพิจารณาจัดสัญญาณไฟเพื่ออำนวยความสะดวกคนเดินข้ามบนทางแยกอีกด้วย
โครงการมีมาตรการอย่างไรในการรองรับและเพิ่มความปลอดภัยให้แก่รถขนาดเล็กที่ต้องเลี้ยวขวาตัดกระแสจราจรทางตรงเพื่อเข้าจุดกัลบร และจำเป็นต้องกำหนดระยะทางตรงปลอดภัยไว้ที่เท่าใด นอกจากนี้ เมื่อปรับปรุงการจัดการจราจรในรูปแบบนี้แล้ว จะช่วยยกระดับการให้บริการของถนนให้ดีขึ้นด้วยหรือไม่	เนื่องจากเพสสัญญาณไฟ จะมีจังหวะที่ปล่อยรถทางตรงกับรถเลี้ยวซ้ายพร้อมกัน ซึ่งเป็นจังหวะที่รถเลี้ยวซ้ายที่ต้องการกัลบรสามารถเบี่ยงขวาเพื่อใช้จุดกัลบรได้ โดยไม่มีการตัดกระแสรถทางตรง รวมทั้งทางวิศวกรได้มีการคำนวณระยะปลอดภัยของการตัดกระแสจราจรเรียบร้อยแล้ว ซึ่งมีความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่ และลดการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่
ขอให้ทบทวนความเหมาะสม ความจำเป็น และความคุ้มค่าของงบประมาณในการก่อสร้างทางข้ามขนาดใหญ่บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โดยพิจารณาจากปริมาณผู้ใช้งานจริง สภาพกายภาพของพื้นที่ และผลตอบแทนจากการลงทุนว่ามีความเหมาะสมและคุ้มค่าจริงหรือไม่	ทางโครงการได้มีการวิเคราะห์จำนวนผู้ใช้สะพานลอยตามสภาพพื้นที่จริง และได้มีการประสานงานกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เพื่อหารือการขอใช้พื้นที่ของมหาวิทยาลัย รวมทั้งขอความเห็นในการวางตำแหน่งที่เหมาะสมของสะพานลอยคนข้าม ซึ่งทางมหาวิทยาลัยก็ได้มีการเสนอตำแหน่งที่สอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้งาน ทั้งนี้ทางโครงการจะนำข้อเสนอไปปรับแก้ไขตำแหน่งการก่อสร้างสะพานลอยในแบบรายละเอียดต่อไป



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เขมืองกุง

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

จากการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 3 (ต่อ)	
1. ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ	
บริเวณแยกเชียงใหม่ภูคำ ไม่สามารถปั่นจักรยานจากที่พักมายังจุดปั่นหลักได้โดยตรง ต้องบรรทุกจักรยานใส่รถยนต์เพื่อเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว/ ออกกำลังกาย เช่น ห้วยตึงเฒ่า ดอยสุเทพ เนินนุ้ม และหลังศูนย์ประชุมนานาชาติ เนื่องจากขาดความสะดวกและความปลอดภัยในการข้ามแยกเชียงใหม่ภูคำด้วยจักรยาน หากมีการจัดทำ "ทางข้ามสำหรับจักรยาน" บริเวณแยกนี้ จะช่วยอำนวยความสะดวก ปรับปรุงความปลอดภัย และส่งเสริมการใช้จักรยานในเชียงใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ	เนื่องจากแยกภูคำมีข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่ จึงไม่สามารถวางตำแหน่งสะพานลอยได้ แต่ทางโครงการจะมีการออกแบบทางม้าลาย หรือจัดเฟสสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับคนที่ต้องการข้ามถนนบริเวณทางแยก เพื่อความปลอดภัย
2. ด้านสิ่งแวดล้อม	
ในเอกสารประกอบรายงานระบุว่าแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านหรืออยู่ใกล้เคียงโบราณสถานทั้งหมด 15 แห่ง แต่ในการนำเสนอหลักบนเวทีกลับมีการยกตัวอย่างหรืออภิปรายรายละเอียดเพียง 1 แห่งเท่านั้น จึงเกิดข้อกังวลว่าโบราณสถานอีก 14 แห่งที่เหลือนั้นหายไปหรือไม่ และโครงการมีมาตรการรองรับเพื่อลดผลกระทบอย่างไรบ้าง	เหตุผลที่ในการนำเสนอหลักบนเวทีได้ยกตัวอย่างมาเพียง 1 แห่งนั้น เนื่องจากโบราณสถานดังกล่าวตั้งอยู่ใกล้กับกึ่งกลางแนวเส้นทางมากที่สุด หรือมีความเปราะบางทางโครงสร้างที่จำเป็นต้องใช้มาตรการทางวิศวกรรมขั้นสูงเป็นพิเศษ จึงนำมาเรียนให้ที่ประชุมทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา (Case Study) ในภาพรวม ส่วนรายละเอียดของโบราณสถานอีก 14 แห่งที่เหลือนั้น ได้ระบุไว้ในเอกสารประกอบการประชุมและรายงาน EIA ไว้เรียบร้อยแล้ว โดยมีมาตรการรองรับที่เข้มงวดตามมาตรฐานของกรมศิลปากร
เวทีที่ 4 ต.สุเทพ : วันพฤหัสบดีที่ 21 พฤษภาคม 2569 เวลา 08.30-11.30 น.	
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่	
1. ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ	
การพัฒนาโครงการสอดคล้องกับการเป็นเมืองมรดกโลกของเชียงใหม่หรือไม่	โครงการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 121 (วงแหวนรอบนอกเมืองเชียงใหม่) ช่วงดอนแก้ว-เขมืองกุง เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สายสำคัญในการรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ และบรรเทาปัญหาความหนาแน่นของตัวเมืองชั้นใน อย่างไรก็ตาม จังหวัดเชียงใหม่อยู่ระหว่างการขับเคลื่อนและเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นทะเบียนเป็น "เมืองมรดกโลก" ภายใต้องค์การยูเนสโก (UNESCO) การดำเนินโครงการพัฒนาทางหลวงสายนี้จึงไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่มิติทางวิศวกรรมและการจราจรเท่านั้น แต่จำเป็นต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อคุณค่าโดดเด่นอันเป็นสากล (Outstanding Universal Value : OUV) ทั้งในแง่ของภูมิทัศน์วัฒนธรรม (Cultural Landscape) วิถีชีวิตชุมชน และโบราณสถานโดยรอบ ดังนั้น การศึกษา/การประเมินในครั้งนี จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้อง แสวงหาแนวทางการออกแบบทางวิศวกรรมที่ผสานเข้ากับอารยสถาปัตยกรรมท้องถิ่น และเสนอมาตรการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 121 จะเป็นไปในทิศทางที่ส่งเสริมการเติบโตของเมืองอย่างยั่งยืน โดยไม่ลดทอนคุณค่าและความเป็นไปได้ในการก้าวสู่การเป็นเมืองมรดกโลกของเชียงใหม่ในอนาคต



ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ จากการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 4 (ต่อ)	
1.ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ (ต่อ)	
<p>เสนอให้มีค่าเสียหายสำหรับผู้ได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะผู้ประกอบการจากการพัฒนาโครงการ</p>	<p>ในทางปฏิบัติของหน่วยงานของรัฐ เช่น กรมทางหลวง เป็นต้น การจ่ายค่าเสียหายจากการเสียโอกาสทางการค้าในระหว่างก่อสร้าง (ที่ไม่มีกรรมสิทธิ์ที่ดิน) ยังทำได้ยาก เนื่องจากติดระเบียบกระทรวงการคลัง ดังนั้น การดำเนินงานโครงการอาจกำหนดเงื่อนไขในสัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง (Contractual Obligation) โดยให้ผู้รับจ้าง (Contractor) เป็นผู้รับผิดชอบงบประมาณส่วนนี้ในฐานะมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Mitigation Measures) พร้อมทั้งกำหนดให้ผู้รับเหมาต้องจัดทำทางเข้า-ออกชั่วคราวที่ปลอดภัยให้กับทุกร้านค้าตลอดระยะเวลาปรับปรุงพื้นที่ และห้ามกองวัสดุบดบังหน้าร้านค้าเกินกว่าระยะเวลาที่จำเป็นหรือการจัดหาพื้นที่ขายของทดแทน การทำป้ายนำทางและไฟส่องสว่างหน้าร้านค้า ระหว่างการก่อสร้าง โดยใช้งบประมาณด้านประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ</p>
<p>หากมีการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรเป็นระบบ Adaptive ที่แปรผันตามความหนาแน่นของรถ คิดว่าจะช่วยให้การข้ามถนนบริเวณแยกเจ็ดยอด-ช่างเคียนมีความปลอดภัยและสะดวกขึ้นมากน้อยเพียงใด</p>	<p>การปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรเป็นระบบปรับเปลี่ยนตามปริมาณจราจร (Adaptive) นั้น จะมีการออกแบบให้มี "จังหวะไฟสัญญาณสำหรับคนข้ามถนน" โดยเฉพาะซึ่งระบบอัจฉริยะจะคำนวณปริมาณรถและจัดสรรเวลาให้คนข้ามถนนได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย ไม่ต้องคอยพะวงหรือเสี่ยงข้ามถนนในช่วงที่รถกำลังเคลื่อนตัวด้วยความเร็ว</p>
<p>ขอทราบแผนการดำเนินงาน (Timeline) ของโครงการ ทั้งในส่วนของกรอบระยะเวลาการก่อสร้าง และกำหนดการเปิดเปิดใช้อย่างเป็นทางการ</p>	<p>แผนการดำเนินงานโครงการแบ่งออกเป็น 3 ระยะเวลาหลักเริ่มจาก ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2568-2569) เน้นการตรวจจรด้วยระบบสัญญาณไฟอัจฉริยะผ่านการสำรวจออกแบบ และจัดสรรงบประมาณเพื่อพร้อมเปิดให้บริการในปี 2570 ส่วนระยะที่ 2 (พ.ศ. 2568-2573) ซึ่งเป็นการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพตลอดแนวเส้นทาง โดยมีขั้นตอนการทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ควบคู่ไปกับการสำรวจออกแบบในช่วงปี พ.ศ. 2568-2570 ก่อนจะเข้าสู่ช่วงการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2571 และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2574 และ ระยะที่ 3 จะเป็นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ซึ่งมีกำหนดเริ่มดำเนินการต่อเนื่องหลังจากปีที่ 30 ของโครงการ (พ.ศ. 2603) เป็นต้นไป เพื่อความสมบูรณ์ของโครงข่ายในระยะยาว</p>
<p>เสนอให้พิจารณารูปแบบการจัดการจราจรระบบวงเวียนมาประยุกต์ใช้ เนื่องจากเป็นแนวทางที่ช่วยระบายการจราจรได้อย่างรวดเร็ว ประหยัดงบประมาณ และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน</p>	<p>การแก้ปัญหาจราจรโดยใช้รูปแบบวงเวียน เป็นรูปแบบที่ใช้พื้นที่ก่อสร้างค่อนข้างมาก ซึ่งจากการสำรวจสภาพพื้นที่บริเวณทางแยกในโครงการ จะมีข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่และเขตทางที่แคบ ซึ่งถ้าใช้รูปแบบวงเวียนจะส่งผลให้เกิดการเวนคืนพื้นที่บริเวณรอบทางแยก รวมทั้งรูปแบบวงเวียนไม่เหมาะกับการใช้แก้ปัญหาจราจรในพื้นที่ที่มีปริมาณจราจรสูง เนื่องจากจะเกิดการตัดกระแสจราจรมาก ดังนั้นรูปแบบวงเวียนจึงไม่เหมาะสมกับการแก้ไขปัญหารถจราจรของพื้นที่โครงการ</p>

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ จากการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 4 (ต่อ)	
1. ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ	
โครงการมีแนวทางในการออกแบบสะพานลอยคนเดินข้าม โดยใช้รูปแบบสะพานลอยพร้อมลิฟต์โดยสารสำหรับคนพิการและจักรยาน เพื่อทดแทนการก่อสร้างทางลาดแบบเดิม ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบต่อพื้นที่เขตทางและยกระดับการเดินทางของคนทุกกลุ่มอย่างไรบ้าง	ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะเพื่อนำเสนอต่อกรมทางหลวงต่อไป ทั้งนี้ การสร้างสะพานลอยคนข้ามพร้อมลิฟต์ จะไม่แนะนำให้ใช้งานได้ตลอดเวลา โดยเฉพาะในเวลากลางคืน เนื่องจากหากเกิดเหตุฉุกเฉินกรณีลิฟต์เกิดเหตุขัดข้องระหว่างการใช้งาน อาจไม่มีเจ้าหน้าที่คอยช่วยเหลือได้ทันทั่วทั้ง
ในระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงการ โครงการมีแนวทางที่จะพิจารณาปิดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกชั่วคราว แล้วปรับเปลี่ยนมาจัดการจราจรด้วยระบบวงเวียนทดแทน เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดสะสมในเขตพื้นที่ก่อสร้างหรือไม่อย่างไร	ในระหว่างการก่อสร้าง กรณีที่ต้องมีการปรับปรุงสะพานข้ามคลองชลประทานบริเวณทางแยก อาจมีการพิจารณาปิดทางแยกเป็นจุดๆ โดยรถที่ต้องการเลี้ยวขวาจะต้องเลี้ยวซ้ายไปก่อน เพื่อไปกลับรถในบริเวณจุดที่กำหนด ทั้งนี้ผู้ใช้ทางอาจเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอื่นในการเดินทาง เพื่อเลี่ยงการติดขัดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้
เนื่องจากพื้นที่ฝั่งตลาดต้นพยอม ช่วงตั้งแต่แยกตลาดต้นพยอมถึงแยกสุเทพ มีพื้นที่เขตทางของกรมชลประทานเหลืออยู่ประมาณ 10 เมตร จะมีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใดที่จะพิจารณาขยายทางเพื่อเพิ่มช่องจราจรในฝั่งดังกล่าว แทนการขยายทางในฝั่งที่มีข้อจำกัดเรื่องสิ่งปลูกสร้าง	เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ทางหลวงหมายเลข 121 จะมีการแบ่งทิศทางไป-กลับ อย่างชัดเจน โดยมีคลองชลประทานกั้นระหว่างกลาง ทั้งนี้หากมีการขยายช่องจราจรในฝั่งที่มีเขตทางเพียงพอเพียงฝั่งเดียว จะกลายเป็นการแก้ไขปัญหาราจรเพียงทิศทางเดียว ส่งผลให้ทิศทางที่เหลือไม่ได้รับการแก้ไขปัญหาราจรร่วมด้วย
โครงการมีความซับซ้อน ช่วงที่ 1 กม.32+100 - 39+200 กับรถไฟฟ้าสายสีแดง อยากให้ทางที่ปรึกษาคำนึงถึงตรงนี้ด้วย	ทางโครงการได้มีการประสานงานกับที่ปรึกษาของ รฟม. ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง เพื่อให้การดำเนินงานโครงการมีความสอดคล้องกัน ปัจจุบันแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดงได้มีส่วนที่ทับซ้อนกับโครงการ โดยอยู่บริเวณช่วงแยกสนามกีฬาฯ ถึงแยกศูนย์ประชุม ซึ่งแนวของรถไฟฟ้าจะอยู่ฝั่งทางบริการ (ฝั่งทิศตะวันตกของคลองชลประทาน) ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อปรับปรุงช่องจราจรของโครงการ โดยในการออกแบบจะมีการพิจารณาจุดเชื่อมต่อของสถานีให้มีความเหมาะสม เช่น จุดเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ายักษ์จุดจอตลอดถนนสาธารณะหรือที่พัสดุโดยสาร เป็นต้น
เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการบางช่วงมีการก่อสร้างล้ำเข้าไปในพื้นที่ของกรมชลประทาน และอยู่ประชิดกับอาคารรับน้ำ โครงการมีแผนการประสานงานร่วมกับกรมชลประทานในการตรวจสอบแบบก่อสร้างบริเวณที่ติดกับอาคารรับน้ำอย่างไร	ทางโครงการมีการประสานกับกรมชลประทานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งทางโครงการมีแผนที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยจะพิจารณารูปแบบที่มีความเป็นไปได้ และจะนำเสนอให้ทางกรมชลประทานรับทราบในขั้นถัดไป
บริเวณแยกตลาดแม่เหียะ ถึงหน้าเทศบาลตำบลสุเทพ (ฝั่งตอยสุเทพ) มีโครงการก่อสร้างทางเท้า (ฟุตบอล) หรือไม่ และหากมี กำหนดความกว้างไว้เท่าใด	ทางโครงการได้มีการออกแบบทางเท้าเต็มเขตทางตลอดแนวเส้นทาง โดยในช่วงของแยกตลาดแม่เหียะถึงหน้าเทศบาลตำบลสุเทพ (ฝั่งตอยสุเทพ) ทางเท้าจะมีความกว้างประมาณ 3.50-4.00 เมตร
กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินบนสายทาง โครงการได้มีการจัดเตรียมจุดจอตลอดฉุกเฉินไว้รองรับในบริเวณใดบ้าง และในกรณีฉุกเฉินผู้ขับขี่จะสามารถจอตลอดบริเวณไหล่ทาง ได้อย่างปลอดภัยหรือไม่	ในการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของแนวเส้นทาง จะออกแบบให้มีช่องจราจรอย่างน้อย 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยจะเตรียมพื้นที่ไหล่ทางให้ได้มากที่สุดตามสภาพพื้นที่ เพื่อให้รถยนต์ที่ประสบเหตุสามารถจอดเบี่ยงหลบกระแสราจรหลักได้อย่างปลอดภัย



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เขมืองกุง

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

จากการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 4 (ต่อ)	
1. ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ	
โครงการออกแบบเป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจร (รวมเป็น 6 ช่องจราจร) ตลอดทั้งเส้นทางใช่หรือไม่	ในการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของแนวเส้นทาง จะออกแบบให้มีช่องจราจรอย่างน้อย 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ตลอดแนวเส้นทางโครงการ
การออกแบบเพื่อการข้ามถนนอย่างปลอดภัยตลอดแนวสายทางโครงการ มีการจัดรูปแบบการข้ามสำหรับคนเดินเท้าอย่างไรบ้าง (เช่น สะพานลอยคนเดินข้าม หรือทางข้ามระดับราบพร้อมสัญญาณไฟ) และในส่วนของสะพานลอยคนเดินข้ามนั้น ได้มีการออกแบบให้มีการติดตั้งลิฟต์โดยสารหรือทางลาดสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุด้วยหรือไม่	ในโครงการจะมีการกำหนดตำแหน่งสะพานลอยคนเดินข้าม ในบริเวณที่มีพื้นที่เพียงพอในการก่อสร้าง รวมทั้งเป็นบริเวณที่ประชาชนใช้งานเป็นประจำ เช่น โรงเรียน และตลาดชุมชน โดยจะออกแบบให้คนทุกประเภทสามารถใช้งานได้ เช่น มีทางลาดสำหรับผู้พิการ หรือทางลาดสำหรับรถจักรยาน เป็นต้น แต่ทั้งนี้การสร้างลิฟต์โดยสารจะต้องพิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างก่อน รวมทั้งไม่แนะนำให้ใช้งานได้ตลอดเวลา โดยเฉพาะในเวลากลางคืน เนื่องจากหากเกิดเหตุฉุกเฉินที่ลิฟต์เกิดเหตุขัดข้องระหว่างการใช้งาน อาจไม่มีเจ้าหน้าที่คอยช่วยเหลือได้ทันทันที ในส่วนบริเวณทางแยกที่มีพื้นที่จำกัด ไม่สามารถวางตำแหน่งสะพานลอยคนเดินข้ามได้ ทางโครงการจะมีการออกแบบทางม้าลาย และจัดเฟสสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับคนที่ต้องการข้ามถนนบริเวณทางแยก เพื่อความปลอดภัย
2. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
เสนอให้โครงการเน้นการประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจเรื่องการจำกัดความเร็ว โดยสร้างทัศนคติที่ถูกต้องว่าถนนเส้นนี้สร้างขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร ไม่ใช่เพื่อสนับสนุนการขับรถเร็ว เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยของชุมชนตลอดแนวสายทาง	โครงการขอขอบพระคุณสำหรับข้อคิดเห็นที่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยโครงการจะรับฟังทุกภาคส่วนเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนในพื้นที่ต่อไป
หากโครงการได้รับการอนุมัติและดำเนินการตามแนวทางที่บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอ คาดว่าจะสามารถบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางบนถนนช่วงดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรม	
เวทีที่ 5 ต.แม่เหียะ : วันพฤหัสบดีที่ 21 พฤษภาคม 2569 เวลา 13.30-16.30 น.	
ณ ห้องประชุมธนาวรรณ เทศบาลเมืองแม่เหียะ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่	
1. ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ	
เสนอให้มีการบูรณาการร่วมกันระหว่างกรมชลประทานและกรมทางหลวง ในการใช้พื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและเป็นประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่ พร้อมทั้งช่วยลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน	ทางโครงการได้มีการชี้แจงข้อมูลโครงการให้ทางชลประทานรับทราบเป็นระยะ และได้มีการเสนอรูปแบบการสร้างโครงสร้างยื่นเข้าไปในคลองชลประทานให้กรมชลประทานรับทราบแล้ว โดยทางโครงการจะดำเนินประสานกับกรมชลประทานเพื่อขออนุญาตใช้พื้นที่ชลประทานในขั้นต่อไป
เสนอให้พิจารณาปรับการทำงานของสัญญาณไฟจราจรระหว่างทางแยกที่ต่อเนื่องกัน ให้ระบบมีความสอดคล้องและสัมพันธ์กัน เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการระบายรถและการบริหารจัดการจราจรในภาพรวม	ทางโครงการขอรับความคิดเห็นดังกล่าวมาใช้ประกอบการออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป





โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เขม็องกุง

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

จากการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 5 (ต่อ)	
1. ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ (ต่อ)	
เสนอแนะให้บริษัทที่ปรึกษานำรูปแบบทางเลือกที่เสนอ ไปหารือร่วมกับผู้บริหารระดับสูงของกรมชลประทาน เพื่อพิจารณาแนวทางการบูรณาการพื้นที่ร่วมกัน และขอทราบความคืบหน้าว่า ในปัจจุบันทางบริษัทที่ปรึกษาได้มีการประสานงานหรือเข้าหารือเรื่องรูปแบบดังกล่าวกับทางกรมชลประทานแล้วหรือไม่	จากการที่บริษัทที่ปรึกษาได้นำรูปแบบเข้าหารือกับกรมชลประทานเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2569 ที่ผ่านมา พบว่ารูปแบบดังกล่าวมีข้อจำกัดและขัดต่อพระราชบัญญัติการใช้พื้นที่ของกรมชลประทาน ในกรณีนี้ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงและผู้แทนจากกรมชลประทานได้รับทราบประเด็นดังกล่าวแล้ว และเห็นพ้องให้นำเรื่องนี้เข้าสู่กระบวนการหารือร่วมกันในระดับกรมและระดับกระทรวงต่อไป
เสนอให้พิจารณาออกแบบทางหลวงหมายเลข 121 ช่วงดอนแก้ว - เขม็องกุง ให้สอดคล้องกับบริบทการเป็นถนนในเมืองขนาดใหญ่ เพื่อให้สามารถรองรับกิจกรรมและการใช้งานของคนในเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ	เนื่องจากสภาพพื้นที่โดยรอบของทางหลวงหมายเลข 121 ช่วงดอนแก้ว-เขม็องกุง ในปัจจุบันมีชุมชนหนาแน่น รวมทั้งมีหน่วยงานราชการ สถานศึกษา และร้านค้าชุมชน ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทาง ทำให้เส้นทางดังกล่าวมีลักษณะเป็นถนนในเมือง ดังนั้นในการออกแบบจะมีการจำกัดความเร็ว ตลอดแนวเส้นทาง โดยเฉพาะช่วงตั้งแต่แยกเจ็ดยอด-ช่างเคียน ถึง แยกไปวัดอุโมงค์ จะจำกัดความเร็วไว้ที่ 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง และติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยและป้ายเตือนต่างๆ เพื่อความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางและประชาชนบริเวณโดยรอบ
เสนอให้โครงการประสานงานร่วมกับเทศบาลนครเชียงใหม่ ในการออกแบบทางสถาปัตยกรรมของศาลาพักรถโดยสารให้สอดคล้องเป็นทิศทางเดียวกัน โดยต่อยอดจากการศึกษาปัจจุบันที่เน้นเรื่องความสะดวก ความปลอดภัย (อารยสถาปัตย์) และการนำศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่นมาสะท้อนเป็นเอกลักษณ์ของเมือง	ทางโครงการได้ดำเนินการออกแบบด้านสถาปัตยกรรม โดยนำข้อมูลด้านศิลปวัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิตของกลุ่มชนในท้องถิ่น มาประกอบการออกแบบ ทั้งนี้ได้นำอัตลักษณ์ลวดลายล้านนา มาใช้ในการออกแบบองค์ประกอบต่างๆ ของโครงการ เช่น งานออกแบบราวตากแต่งบริเวณจุดกลับรถ นำลวดลายของการพับ-ตัดกระดาษของตุ๊กตาล้านนามาประยุกต์ใช้ เป็นต้น เพื่อให้มีความสอดคล้องกับรูปแบบของสถาปัตยกรรมเมืองเชียงใหม่
เสนอให้พิจารณานำอัตลักษณ์ลวดลายล้านนา มาใช้ในการออกแบบองค์ประกอบต่างๆ ของโครงการ เพื่อให้สถาปัตยกรรมมีความสอดคล้องกับเอกลักษณ์ของท้องถิ่น	
เสนอให้ที่ปรึกษาทำการวิเคราะห์ความเหมาะสมของทางแยกและจุดกลับรถตลอดแนวสายทางในภาพรวม โดยเปรียบเทียบกับโครงสร้างสะพานเดิมที่มีอยู่ เนื่องจากปัจจุบันบางจุดยังไม่มีความเหมาะสม เพื่อนำข้อมูลมาใช้ออกแบบระบบจราจรให้มีความปลอดภัยและเชื่อมโยงกันทั้งโครงข่าย	ทางโครงการรับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางวิศวกรรมจราจรของทางแยกและจุดกลับรถตลอดแนวสายทางในภาพรวมโครงข่าย โดยจะทำการศึกษาเปรียบเทียบเชิงลึกร่วมกับโครงสร้างสะพานเดิมที่มีอยู่ เพื่อประเมินระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) และปรับปรุงเรขาคณิตทางแยกให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรจริง พร้อมทั้งมุ่งเน้นการลดจุดขัดแย้ง (Conflict Points) บริเวณจุดกลับรถเดิมเพื่อยกระดับความปลอดภัยสูงสุด และนำผลลัพธ์จากแบบจำลองการจราจรมาใช้ออกแบบระบบจัดการจราจรที่เชื่อมโยงและมีประสิทธิภาพต่อโครงข่ายโดยรวมอย่างยั่งยืน
เสนอให้โครงการบูรณาการการออกแบบร่วมกับแผนงานนำสายไฟฟ้าและสายสื่อสารลงใต้ดิน รวมถึงระบบประปาของเมืองเชียงใหม่ เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปในทิศทางเดียวกันและลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่	ทางโครงการได้มีการศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนการดำเนินงานโครงการพื้นที่ใกล้เคียงอยู่เป็นระยะ และวางแผนการดำเนินโครงการไม่ให้ขัดแย้งกับโครงการอื่น เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดสะสมให้กับประชาชนในพื้นที่ในระหว่างการก่อสร้าง





โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 121 ตอน ดอนแก้ว - เขมืองกุญ

ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ จากการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 5 (ต่อ)	
1.ด้านวิศวกรรมและจราจร	
เนื่องจากการจัดการจราจรรูปแบบวงเวียน (Rotary) อาจส่งผลให้มีปริมาณรถเลี้ยวขวาเพื่อกลับรถหนาแน่น จึงเสนอให้ที่ปรึกษาคำนวณความยาวช่องรอรถกลับรถสำหรับรูปแบบวงเวียน (Rotary) ให้เพียงพอต่อการคาดการณ์ปริมาณรถในอีก 30 ปีข้างหน้า เพื่อป้องกันปัญหาการจราจรที่แออัดและอุบัติเหตุทางตรง	ทางโครงการรับทราบข้อเสนอแนะ และขอเรียนชี้แจงว่ารูปแบบการจัดการจราจรที่วงเวียน (Semi-Rotary) ที่นำเสนอได้นั้น ได้ผ่านการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสถานการณ์จำลองการจราจร (Traffic Simulation) ซึ่งพิสูจน์แล้วว่าเป็นรูปแบบที่มีประสิทธิภาพสูงสุด และรองรับปริมาณจราจรคาดการณ์ในอนาคต 30 ปีข้างหน้าได้อย่างเหมาะสม อย่างไรก็ตาม เพื่อป้องกันปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่อง (Spillback) ที่ปรึกษาจะดำเนินการคำนวณและออกแบบความยาวช่องกักจอด (Storage Length) สำหรับการกลับรถอย่างละเอียด ให้มีพื้นที่เพียงพอสอดคล้องกับพฤติกรรมการเลี้ยวและปริมาณรถคาดการณ์ เพื่อไม่ให้ท้ายแถวสะสมกีดขวางช่องทางตรง และยกระดับความปลอดภัยตลอดจนประสิทธิภาพของโครงข่ายในภาพรวมสูงสุด
เวทีที่ 6 ต.หนองควายและ ต.สันผักหวาน : วันศุกร์ที่ 22 พฤษภาคม 2569 เวลา 08.30-11.30 น. ณ ห้องประชุมอาคารดอกคำดวน เทศบาลตำบลหนองควาย อำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่	
1.ด้านวิศวกรรมและจราจร	
เห็นด้วยกับการพัฒนาทั้งในระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ทั้งนี้ ในส่วนของช่วงแยกราชพฤกษ์ - แยกต้นแก้ว จุดกลับรถยังคงกำหนดให้อยู่ ณ ตำแหน่งเดิมหรือไม่	สำหรับแนวเส้นทางช่วงแยกราชพฤกษ์-แยกต้นแก้ว รูปแบบการออกแบบยังคงกำหนดให้ตำแหน่งของจุดกลับรถอยู่ ณ ตำแหน่งเดิมตามที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดผลกระทบต่อการเดินทางวิถีชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่
ขอให้พิจารณาทบทวนตำแหน่งการก่อสร้างสะพานลอย โดยเน้นบริเวณจุดชุมชนเป็นสำคัญ หรือปรับเปลี่ยนเป็นทางข้ามในระดับดิน (เช่น ทางม้าลายพร้อมสัญญาณไฟ) ที่มีความเหมาะสมและปลอดภัยสำหรับพื้นที่เขตเมือง	โครงการจะนำข้อเสนอแนะเรื่องการปรับเปลี่ยนจาก "สะพานลอย" เป็น "ทางข้ามระดับดิน" (เช่น ทางม้าลายกวดขันวินัยจราจร พร้อมติดตั้งระบบสัญญาณไฟควบคุมการข้ามถนน และป้ายเตือนอัจฉริยะ) มาวิเคราะห์ทางวิศวกรรมจราจร ทั้งนี้ การเลือกรูปแบบจะพิจารณาจากอัตราความเร็วของรถยนต์บนผิวจราจร ปริมาณช่องจราจร และความปลอดภัยสูงสุดของกลุ่มผู้เปราะบาง (ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก) ในเขตเมืองเป็นหลัก เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ความสะดวกในการใช้งาน และไม่กระทบต่อโครงสร้างสภาพแวดล้อมโดยรวมของชุมชน
ขอให้พิจารณาปรับปรุงคุณภาพทางเท้าให้มีความต่อเนื่อง ปลอดภัย และมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่รองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม	โครงการจะดำเนินการทบทวนแบบก่อสร้างทางเท้าในเขตเมือง โดยเน้นวิเคราะห์จุดตัด จุดเลี้ยว และทางเข้า-ออกอาคาร เพื่อปรับปรุงให้ทางเท้ามีความต่อเนื่องไม่เป็นขั้นบันไดหรือมีสิ่งกีดขวาง (เช่น เสาไฟ ป้ายจราจร หรือตู้ควบคุม) ในระยะที่กีดขวางการเดินทาง พร้อมทั้งเลือกใช้วัสดุผิวสัมผัสที่มีความคงทนและไม่ลื่น เพื่อความปลอดภัยในการสัญจร
ขอสอบถามรายละเอียดการออกแบบทางหลวงโครงการจากบริเวณแยกพิชิสวนโลก-แยกต้นแก้ว จะมีการเวนคืนพื้นที่ของประชาชนหรือไม่	การดำเนินงานออกแบบและปรับปรุงทางหลวงในบริเวณดังกล่าว จะใช้พื้นที่ภายในเขตทางหลวงเดิมที่มีอยู่ทั้งหมด โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินหรือพื้นที่ครอบครองของประชาชนเพิ่มเติมแต่อย่างใด



ตารางที่ 1 สรุปข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ จากการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
เวทีที่ 6 (ต่อ)	
1.ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
ขอให้พิจารณาปรับเปลี่ยนตำแหน่งจุดจอดรถสาธารณะให้ตรงกับแหล่งชุมชน เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าและรถโดยสาร EV ของจังหวัดเชียงใหม่ที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้	โครงการจะนำข้อคิดเห็นนี้ไปประสานงานและส่งต่อข้อมูลร่วมกับหน่วยงานที่รับผิดชอบแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อออกแบบจุดจอดรถสาธารณะให้ทำหน้าที่เป็น "จุดเชื่อมต่อการเดินทาง" ที่มีประสิทธิภาพ สอดรับกับแนวเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้า (Light Rail Transit - LRT) และจุดบริการรถโดยสารปรับอากาศไฟฟ้า (EV Bus) ที่กำลังขับเคลื่อนอยู่ในปัจจุบัน
ขอทราบแผนการดำเนินงาน (Timeline) ของโครงการ ทั้งในส่วนของการก่อสร้าง และกำหนดการเปิดเปิดใช้อย่างเป็นทางการ	แผนการดำเนินงานโครงการแบ่งออกเป็น 3 ระยะหลักเริ่มจาก ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2568-2569) เน้นการจัดจราจรด้วยระบบสัญญาณไฟอัจฉริยะผ่านการสำรวจ ออกแบบ และจัดสรรงบประมาณเพื่อพร้อมเปิดให้บริการในปี 2570 ส่วนระยะที่ 2 (พ.ศ. 2568-2573) ซึ่งเป็นการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพตลอดแนวเส้นทาง โดยมีขั้นตอนการทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ควบคู่ไปกับการสำรวจออกแบบในช่วงปี พ.ศ. 2568-2570 ก่อนจะเข้าสู่ช่วงการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2571 และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2574 และ ระยะที่ 3 จะเป็นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ซึ่งมีกำหนดเริ่มดำเนินการต่อเมื่อหลังจากปีที่ 30 ของโครงการ (พ.ศ. 2603) เป็นต้นไป เพื่อความสมบูรณ์ของโครงข่ายในระยะยาว
ขอสอบถามรายละเอียดการออกแบบ การเพิ่มช่องจราจรสำหรับเลี้ยวขวาในทุกทิศทาง ว่าจากบริเวณทางแยกไปจนถึงตำแหน่งจุดกลับรถมีระยะทาง (Storage Lane/Deceleration Lane) จัดเตรียมไว้เท่าไร	โครงการได้จัดเตรียมระยะช่องจราจรสำหรับชะลอความเร็วและกักรถ (Storage Lane/Deceleration Lane) ไว้ที่ระยะ 150 เมตร จากบริเวณทางแยกไปจนถึงตำแหน่งจุดกลับรถ โดยการกำหนดระยะ 150 เมตรนี้ เป็นไปตามมาตรฐานหลักวิศวกรรมจราจร เพื่อให้รถที่จะเลี้ยวขวาหรือกลับรถมีระยะชะลอความเร็วที่ปลอดภัย แยกออกจากช่องทางตรงอย่างชัดเจน ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุชนท้าย และเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายรถบริเวณทางแยกของโครงการ
ควรพิจารณาเพิ่มจุดก่อสร้างศาลาพักคอยริมทางหลวงในบริเวณที่เป็นแหล่งชุมชน เพื่อประโยชน์ในการใช้งานจริงของประชาชน	โครงการได้พิจารณาออกแบบกระจายตำแหน่งอาคารศาลาพักคอยให้อยู่ในจุดที่ใกล้กับแหล่งชุมชนหนาแน่น สถานศึกษา และสถานที่ราชการสำคัญ โดยในเบื้องต้นกำหนดจุดก่อสร้างศาลาพักคอยไว้จำนวน 4 จุด ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> กม.34+100: บริเวณสถานสงเคราะห์เด็กบ้านเวียงพิงค์ และโรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 60 กม.36+300: บริเวณสำนักงานคดีปราบปรามการทุจริตภาค 5 กม.39+700: ใกล้แยกจุดตัดถนนห้วยแก้ว กม.41+700: ใกล้แยกจุดตัดถนนสุเทพ
เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ	โครงการขอขอบพระคุณสำหรับข้อคิดเห็นที่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยโครงการจะรับฟังทุกภาคส่วนเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนในพื้นที่ต่อไป
ขอขอบคุณคณะที่ปรึกษาที่รับฟังข้อคิดเห็น และได้ปรับปรุงรูปแบบการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่อย่างเหมาะสม	