

โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.1006 – ทช. ชม.3035 จ.เชียงใหม่ (ถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 4 ตอนล่าง)



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท อยู่ระหว่างการดำเนินงานโครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.1006 - ทช.ชม.3035 จ.เชียงใหม่ (ถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 4 ตอนล่าง) โดยได้ว่าจ้างกลุ่มผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ประกอบด้วย บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด บริษัท คิงส์ฟอर्ड เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ซีพีเอส ซัคเซส จำกัด เป็นผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ เพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้รับทราบถึงข้อมูลในการดำเนินงาน และมีความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ รวมทั้งได้บูรณาการทางความคิดกับทุกภาคส่วน จึงได้กำหนดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 เพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ จำนวน 4 เวที เมื่อวันศุกร์ที่ 16 พฤษภาคม 2568 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมอาคารบริการประชาชน เทศบาลตำบลสันกำแพง อ.สันกำแพง จ.เชียงใหม่ และเวลา 13.30 - 17.00 น. ณ อาคารอเนกประสงค์ทางดงเข้มแข็ง เทศบาลตำบลหางดง อ.หางดง จ.เชียงใหม่ และวันเสาร์ที่ 17 พฤษภาคม 2568 เวลา 08.30 - 12.00 น. และเวลา 13.30 - 17.00 น. ณ หอประชุมศรีตรัง (ชั้น 2) โรงเรียนสารภีพิทยาคม อ.สารภี จ.เชียงใหม่ พร้อมด้วยระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

โดยมีนายธนวัต ลำมะนา และนายกษมน สมชัย วิศวกรโยธาชำนาญการ พร้อมด้วยผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการและรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการจากผู้เข้าร่วมประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมประมาณ 1,500 คน ประกอบด้วย หน่วยงานส่วนภูมิภาค หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่ศึกษา องค์กรเอกชน สื่อมวลชน และประชาชนผู้สนใจโครงการ

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

เวทีที่ 1 : วันศุกร์ที่ 16 พฤษภาคม 2568 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมอาคารบริการประชาชน เทศบาลตำบลสันกำแพง อ.สันกำแพง จ.เชียงใหม่



ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

เวทีที่ 2 : วันศุกร์ที่ 16 พฤษภาคม 2568 เวลา 13.30 - 17.00 น. ณ อาคารอเนกประสงค์หางดงเข้มแข็ง
เทศบาลตำบลหางดง อ.หางดง จ.เชียงใหม่



เวทีที่ 3 : วันเสาร์ที่ 17 พฤษภาคม 2568 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ หอประชุมศรีตรัง (ชั้น 2)
โรงเรียนสารภีพิทยาคม อ.สารภี จ.เชียงใหม่



เวทีที่ 4 : วันเสาร์ที่ 17 พฤษภาคม 2568 เวลา 13.30 - 17.00 น. ณ หอประชุมศรีตรัง (ชั้น 2)
โรงเรียนสารภีพิทยาคม อ.สารภี จ.เชียงใหม่



ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ/การจราจร	
- การสำรวจปริมาณการจราจร ครอบคลุมช่วงเวลาใดบ้าง และใช้วิธีการสำรวจแบบใด และข้อมูลที่น่าเสนอสามารถสะท้อนปัญหาที่เกิดขึ้นจริงได้หรือไม่ (ผู้แทนสื่อมวลชน)	- โครงการได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลการจราจรช่วงเดือนธันวาคม 2567 - มีนาคม 2568 ที่ผ่านมา การสำรวจครอบคลุมบริเวณจุดตัด บริเวณทางแยก การบรรทุกสินค้า รวมถึงเส้นทางการเดินทางของผู้ใช้ถนนในพื้นที่ สำหรับวิธีการสำรวจใช้วิธีการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่จริงในพื้นที่ นอกจากนี้ ได้นำข้อมูลจราจรปัจจุบันมาวิเคราะห์และคาดการณ์แนวโน้มการใช้งานถนนในระยะยาวล่วงหน้า 30 ปี โดยอ้างอิงตามแนวทางของกรมทางหลวงชนบท
- ได้มีการศึกษาผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในพื้นที่หรือไม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งปัญหาหลักอาจเกิดจากรถที่เข้าเมือง มีไรต์ที่ออกนอกเมือง - หากมีการสร้างถนนใหม่ ทางโครงการสามารถพยากรณ์ได้หรือไม่ว่าจะสามารถลดจำนวนรถติดได้กี่เปอร์เซ็นต์ - ทางโครงการมีความมั่นใจเพียงใดว่าแนวทางที่ดำเนินการจะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้จริง (ช่องทางออนไลน์)	- การคาดการณ์การจราจร ได้มีการวิเคราะห์และคาดการณ์ไว้แล้วเกี่ยวกับผลกระทบด้านจราจร เช่น การลดปริมาณรถติด รวมถึงผลกระทบจากการบรรทุกที่จะใช้เส้นทางใหม่ โดยมีการเปรียบเทียบระหว่างกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการเพื่อประเมินผลกระทบอย่างชัดเจน
- การพัฒนาโครงการจะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรได้มากน้อยเพียงใด มีการประเมินความสามารถในการระบายรถหรือไม่ (ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา)	
- ในปัจจุบันถนนวงแหวนรอบที่ 2 และรอบที่ 3 ยังสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้เพียงพอหรือไม่ - การก่อสร้างถนนวงแหวนรอบที่ 3 ที่กำลังดำเนินอยู่ในขณะนี้ จะสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรบริเวณแยกไฟแดงได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ เมื่อโครงการก่อสร้างวงแหวนรอบ 3 แล้วเสร็จจะสามารถทำให้การจราจรไหลลื่น (flow) ได้จริงหรือไม่ - ในอนาคต มีความจำเป็นหรือไม่ที่จะต้องใช้งบประมาณจำนวนมากเพื่อดำเนินการสร้างถนนวงแหวนรอบที่ 4 เพื่อรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้น (ช่องทางออนไลน์)	- ถนนวงแหวนรอบที่ 1 และรอบที่ 3 อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง และถนนวงแหวนรอบที่ 2 และรอบที่ 4 อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท สำหรับสถานะของถนนวงแหวนรอบที่ 3 ปัจจุบันมีการปรับปรุงแยกต่าง ๆ ภายใต้การดำเนินงานของกรมทางหลวง ซึ่งได้วางแนวทางในการแก้ไขปัญหารถติดไว้แล้ว และไม่มีอุปสรรคในขั้นตอนดำเนินการมากนัก และสถานะของถนนวงแหวนรอบที่ 4 ขณะนี้ยังไม่ได้เริ่มการก่อสร้าง โดยปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด ซึ่งต่อไปจะต้องมีขั้นตอนในการ ออกพระราชกฤษฎีกาเพื่อเวนคืนที่ดิน และจากนั้นจะมีการสำรวจส่งหากรมทรัพย์ แล้วจึงเข้าสู่ขั้นตอนการก่อสร้าง และกรอบเวลาในการดำเนินโครงการถนนวงแหวนรอบที่ 4 คาดการณ์ว่าโครงการจะสามารถใช้งานได้จริงภายใน 10 ปีข้างหน้า

ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- โครงการมีการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรในเส้นทางที่ประชาชนต้องใช้ร่วมกันกับถนนสายวัฒนธรรม และถนนสายหลักในเขตตอนล่างหรือไม่ เนื่องจากปัจจุบันถนนเส้นดังกล่าวมีความแออัด และบางครั้งอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ โครงการมีแนวทางหรือมาตรการใดในการแก้ไขปัญหาความแออัดจราจรในพื้นที่ตอนล่าง รวมถึงการวางแผนเส้นทางคมนาคมใหม่เพื่อลดผลกระทบด้านความปลอดภัย (ผู้แทนเทศบาลตำบลแม่ปูคา)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ได้วิเคราะห์ปริมาณจราจรและคาดการณ์ปริมาณในอนาคตล่วงหน้า 30 ปีรวมถึงปริมาณจราจรพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด้วย กรณีมีถนนโครงการจะสามารถดึงดูดรถที่วิ่งในเส้นทางเดิมที่ติดขัดโดยเฉพาะรถบรรทุกสินค้าหันมาใช้ถนนของโครงการได้
- เนื่องจากพบว่าในพื้นที่มีการปักหมุดสำรวจ จึงอยากทราบว่าแนวเส้นทางที่นำเสนอมีความชัดเจนแล้วหรือไม่ (ผู้แทนสื่อมวลชน)	- ปัจจุบันโครงการอยู่ในระหว่างการรวบรวมข้อมูลและดำเนินการสำรวจพื้นที่ เพื่อตรวจสอบแนวสายทางจริงอย่างละเอียด โดยมีจุดประสงค์เพื่อประเมินการเปลี่ยนแปลงของสภาพพื้นที่จากข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศ อาทิ สิ่งปลูกสร้าง อาคาร หรือบ้านเรือนที่อาจมีการก่อสร้างเพิ่มเติมหลังจากการสำรวจครั้งก่อน ทั้งนี้ โครงการให้ความสำคัญกับการเลือกแนวเส้นทางที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ให้น้อยที่สุด - การดำเนินงานของโครงการในปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนของการออกแบบรายละเอียดเพื่อจัดทำแบบก่อสร้าง โดยมีวัตถุประสงค์ให้กรมทางหลวงชนบทสามารถว่าจ้างบริษัทรับเหมาก่อสร้างได้ในขั้นตอนถัดไป ทั้งนี้ การปักหมุดหรือการวางแผนเขตเพื่อการเวนคืนยังไม่ได้ดำเนินการ เนื่องจากเป็นกระบวนการในอีกสัญญาหนึ่งซึ่งจะเกิดขึ้นหลังจากมีพระราชกฤษฎีกาเวนคืน (พรม.) ประกาศออกมาแล้ว
- โครงการสามารถจัดเตรียมแผนที่แนวสายทางทั้ง 3 แนวทางที่เป็นไปได้ ในรูปแบบไฟล์ภาพถ่ายทางอากาศที่มีความละเอียดสูงหรือมีรูปแบบที่สามารถซูมดูรายละเอียดได้ชัดเจนได้หรือไม่ เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบได้ว่าแนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ใดบ้าง (ผู้แทนภาคประชาชน)	- แผนที่แนวเส้นทางของโครงการจะมีความชัดเจนมากขึ้นในช่วงประมาณเดือนสิงหาคม-กันยายน ซึ่งจะเป็นช่วงที่มีการประชุมครั้งที่ 3 และครั้งที่ 4 เพื่อสรุปและชี้แจงรายละเอียดของแบบก่อสร้างโครงการ ซึ่งจะมีการเชิญผู้ที่อยู่ในแนวเขตทางหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ให้เข้าร่วมรับฟังข้อมูลและดูรายละเอียดของโครงการ เพื่อพิจารณาว่ามีผลกระทบอะไรบ้าง และจะสามารถปรับแก้หรือช่วยเหลือในจุดใดได้บ้าง ซึ่งขณะนี้ยังอยู่ในช่วงของการกำหนดแนวเส้นทาง เมื่อแนวเส้นทางมีความชัดเจนแล้ว ทางโครงการจะลงรายละเอียดเพิ่มเติมว่าแต่ละแนวจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ใดบ้าง หรือบ้านเรือนหลังไหนจะได้รับผลกระทบ เพื่อหาแนวทางในการหลีกเลี่ยงหรือปรับแก้ต่อไป ดังนั้น ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากแนวสายทางจะถูกเชิญให้เข้าร่วมรับทราบข้อมูลอีกครั้งในช่วงที่แบบโครงการมีความชัดเจนมากขึ้นในเดือนสิงหาคมนี้
- แผนที่ฉบับสมบูรณ์ ของโครงการที่ แสดงรายละเอียดต่าง ๆ จะสามารถเปิดเผยได้เมื่อใด (ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา)	

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- เหตุใดจึงไม่มีการสร้างทางกลับรถรูปแบบทางยกระดับในจุดที่มีความจำเป็น ได้มีการคำนึงถึงความจำเป็นในการเชื่อมโยงเส้นทางจริงหรือไม่ และมีการตรวจสอบข้อมูลระยะทางตามแผนที่เดิมที่เคยนำเสนอหรือไม่ (ผู้แทนสื่อมวลชน)	- โครงการมีแนวทางการออกแบบจุดกลับรถเป็นรูปแบบจุดกลับรถระดับพื้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยและผู้ประกอบการริมถนน เนื่องจากการกำหนดจุดกลับรถรูปแบบทางยกระดับบริเวณหน้าบ้านหรือหน้าร้านค้าอาจส่งผลกระทบต่อการค้าขายและการเข้าถึงพื้นที่ รวมถึงในบางกรณีอาจมีข้อพิจารณาเกี่ยวกับความเชื่อเรื่องฮวงจุ้ยของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ นอกจากนี้ จุดกลับรถระดับพื้นมีข้อดีในด้านการระบายการจราจร โดยช่วยให้รถสามารถกลับรถได้ทันที
- จุดตัดทางแยกบริเวณทางไปอำเภอสารภีจะเป็นรูปแบบใด (ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา) - รูปแบบทางแยกที่วิทยากรนำเสนอ ที่คาดว่าจะมีการปรับปรุง (โดยเฉพาะบริเวณที่ตัดกับถนนสุขุมวิท) ว่าทางแยกดังกล่าวจะไม่มีรูปแบบการเลี้ยวขวาจากทุกทิศทาง ซึ่งมีความกังวลว่าทางแยกใหม่นี้จะมีลักษณะคล้ายกับแยกดอนจั่น ซึ่งหากเดินทางจากสันกำแพงเพื่อจะไปยังบึงสี จะไม่มีการเลี้ยวขวาที่แยกนั้นโดยตรง แต่จะต้องไปกลับรถได้สะพานแทน เป็นไปได้หรือไม่ที่จะออกแบบให้ทางแยกใหม่นี้มีจุดเลี้ยวขวาสำหรับทุกทิศทาง เพื่อความสะดวกในการสัญจร (ผู้แทนภาคประชาชน)	- เนื่องจากถนนสุขุมวิทไฮเวย์ เชียงใหม่-ลำปาง เป็นถนนสายหลักจากการวิเคราะห์ด้านการจราจรพบว่า หากมีการเปิดสัญญาณไฟจราจรเพื่อเลี้ยวขวาตรงจุดเชื่อมต่อ จะทำให้เกิดปัญหาการติดขัดอย่างรุนแรง ซึ่งการจราจรระบุว่าต้องออกแบบเป็นสะพานข้ามแยกเท่านั้น ไม่สามารถใช้สัญญาณไฟจราจรได้ เพื่อแก้ไขปัญหาทางโครงการจึงได้ออกแบบให้ผู้ที่ต้องการเลี้ยวขวา สามารถขับเลยสะพานข้ามแยกไปและไปกลับรถได้สะพาน (ก่อนถึงทางรถไฟ) จากนั้นจึงเลี้ยวขวาออกจากเส้นทางหลัก ซึ่งวิธีนี้จะช่วยให้การจราจรบนถนนสุขุมวิทไฮเวย์ไหลลื่น (Flow) ได้ดีขึ้น อีกทั้งถนนเส้นนี้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง การเชื่อมต่อกับเส้นทางของกรมทางหลวงจำเป็นต้องได้รับอนุญาต หากการเปิดสัญญาณไฟจราจรทำให้การจราจรติดขัด กรมทางหลวงอาจจะไม่อนุญาตให้เชื่อมต่อทางได้ ดังนั้นการออกแบบจึงมุ่งเน้นไปที่การสร้างสะพานข้ามแยก โดยรถที่วิ่งทางตรงสามารถเคลื่อนตัวได้อย่างต่อเนื่อง ส่วนผู้ที่ต้องการเลี้ยวขวาจะต้องไปกลับรถได้สะพาน ไม่ว่าจะมาจากทิศทางใด หากเข้าเมืองต้องกลับรถได้สะพานที่ข้ามทางรถไฟแล้วเลี้ยวซ้ายออกไป หรือหากจะออกนอกเมืองก็กลับรถในโครงการระดับดินแล้วเลี้ยวซ้ายก่อนเพื่อไปเลี้ยวขวาอีกครั้ง
- โครงการมีแนวทางในการเชื่อมโยงโครงการถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 4 กับพื้นที่ที่จะก่อสร้างสนามบินเชียงใหม่แห่งที่ 2 อย่างไร ซึ่งปัจจุบัน AOT (บริษัท ท่าอากาศยานไทย) ยังไม่มีความชัดเจนในแผนพัฒนาสนามบินเชียงใหม่แห่งที่ 2 (ผู้แทนภาคประชาชน)	- การเชื่อมโยงถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 4 กับสนามบินเชียงใหม่แห่งที่ 2 ทางโครงการได้ดำเนินการออกแบบเส้นทางเชื่อมโยงไว้ล่วงหน้าแล้ว แม้ว่าการดำเนินการก่อสร้างจริงจะยังขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในอนาคต ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนระยะยาว โดยยังไม่สามารถยืนยันได้ว่าจะดำเนินการได้เมื่อใด อย่างไรก็ตามทางโครงการได้มีการประสานงานกับทีมผู้ออกแบบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย (AOT) โดยตรง ทำให้ได้รับข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับทิศทางการพัฒนาท่าอากาศยานแห่งที่ 2 ทั้งนี้ การดำเนินการใด ๆ ยังขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอกอีกหลายประการ เช่น งบประมาณของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการตัดสินใจขององค์กรระดับนโยบาย ซึ่งอาจทำให้แผนที่วางไว้ต้องมีการเลื่อนออกไปในกรณีที่มิได้รับงบประมาณตามที่คาดการณ์ไว้ โดยทางกรมทางหลวงชนบทก็วางกรอบงบประมาณไว้เป็นรายปีตามลำดับความสำคัญของโครงการ

ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- โครงการมีการพิจารณาระบบชลประทานอย่างไร เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วม โดยเฉพาะในพื้นที่เสี่ยง และมีการวิเคราะห์และคำนวณผลกระทบของถนนตัดใหม่ใหม่ต่อระบบระบายน้ำหรือไม่ (ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา) - หากเกิดปัญหาน้ำท่วมในอนาคต ข้อมูลแบบใดที่ท่านเห็นว่าควรใช้ในการวิเคราะห์ผลกระทบจากน้ำท่วมระหว่าง "ข้อมูลคาดการณ์ (predictive data)" กับ "ข้อมูลจริงจากภาคสนาม (operational/major data)" - โครงการได้ดำเนินการสำรวจพื้นที่เพื่อประเมินผลกระทบจากน้ำท่วมในรอบที่ผ่านมาแล้วหรือไม่ หากดำเนินการแล้วมีผลอย่างไร และจากข้อมูลเบื้องต้น ท่านเห็นว่าพื้นที่ศึกษาโครงการควรมีลักษณะการระบายน้ำอย่างไรเพื่อรองรับน้ำหลากและลดความเสียหายจากน้ำท่วมในพื้นที่ - โครงการมีการเสนอจำนวนจุดระบายน้ำไว้ในแผนงานหรือไม่ และอยู่ในบริเวณใดบ้าง - โครงการได้เตรียมข้อมูลแผนที่เพื่อสนับสนุนการออกแบบการระบายน้ำไว้แล้วหรือไม่ เนื่องจากหากไม่มีการเตรียมการด้านระบบระบายน้ำไว้ตั้งแต่ต้นคาดว่าจะเกิดผลกระทบต่อประชาชนและงบประมาณของรัฐในระยะยาว (หัวหน้าฝ่ายออกแบบ สำนักชลประทานที่ 1 (อบ.ชลป.1))	- โครงการได้มีการรวบรวมข้อมูลจากพื้นที่จริง โดยการสอบถามประชาชนในพื้นที่เพื่อระบุลักษณะของปัญหาน้ำท่วม เช่น น้ำท่วมขังระยะยาว น้ำท่วมฉับพลัน หรือการระบายน้ำไม่ทัน รวมถึงจุดที่เกิดน้ำท่วมซ้ำซากและความถี่ของการเกิดน้ำท่วม (เช่น ปีละ 4-5 เดือน) ซึ่งข้อมูลเหล่านี้นำไปใช้ประกอบการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่จริง มีการสำรวจระบบชลประทานที่มีอยู่เดิม โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการใช้น้ำเพื่อการเกษตรอย่างต่อเนื่อง และวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อการจัดสรรน้ำในอนาคต พร้อมวางแผนเส้นทางท่อหรือคูส่งน้ำให้สามารถรองรับการเติบโตของเมืองในระยะ 10-20 ปีข้างหน้าได้อย่างยั่งยืน รวมทั้งรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมพื้นฐาน (Baseline data) เพื่อใช้ในการพยากรณ์ปริมาณฝนและปริมาณน้ำในอนาคต ซึ่งจะนำไปใช้ในการออกแบบรายละเอียดของโครงการให้สามารถรองรับปัญหาน้ำท่วมและน้ำหลากได้อย่างครอบคลุมในระยะยาว
- การพัฒนาโครงการจะส่งผลให้เกิดน้ำท่วมในพื้นที่ตำบลแม่ปูคาหรือไม่ เนื่องจากในปีที่ผ่านมาตำบลแม่ปูคาประสบปัญหาน้ำท่วมส่งผลกระทบต่อทรัพย์สินในบ้านเรือน - โครงการมีแนวทางอย่างไรในการบรรเทาปัญหาน้ำท่วมซ้ำซากในพื้นที่ (ผู้แทนเทศบาลตำบลแม่ปูคา)	- ทีมงานผู้เชี่ยวชาญด้านชลศาสตร์และระบายน้ำได้รับทราบปัญหาพร้อมกับจะประชุมร่วมกับผู้แทนชลประทานในพื้นที่เพื่อออกแบบถนนโครงการไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมโครงการเป็นที่กีดขวางทางน้ำ ซึ่งรูปแบบเบื้องต้นถนนโครงการมีทางระบายน้ำตามยาวทั้งด้านข้างทั้งสองด้านและตรงกลางระหว่างทิศทางขาไปและขากลับ
- ในด้านเศรษฐกิจ โครงการนี้ มีความคุ้มค่าอย่างไรบ้าง นอกเหนือจากการช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด (ช่องทางออนไลน์)	- การศึกษาของโครงการจะครอบคลุมถึงการศึกษาเรื่องเศรษฐศาสตร์การลงทุน ดังนั้นจึงต้องมีการพิจารณาความคุ้มค่าในการลงทุนด้วย โดยความคุ้มค่าการลงทุนจะพิจารณาจากการลดปริมาณการจราจร การประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทางของประชาชน การลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถ และการลดอุบัติเหตุ ซึ่งจะเป็นผลทางตรงที่โครงการจะได้รับ

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	
- โครงการมีการศึกษาผลกระทบด้านจิตใจของประชาชนที่ถูกเวนคืนที่ดินทำกินหรือไม่ เนื่องจากประชาชนบางส่วนอาศัยอยู่ในพื้นที่มานาน การเวนคืนที่ดินจึงอาจส่งผลกระทบทางจิตใจทางโครงการได้พิจารณาวิธีลดผลกระทบให้น้อยที่สุดอย่างไร (ช่องทางออนไลน์)	- กรณีที่ผู้ได้รับผลกระทบถูกเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ทางกรมทางหลวงชนบทจะพิจารณาจ่ายตามพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาเพื่อสงวนทรัพย์ ซึ่งรายละเอียดจะเชิญเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงชนบทเกี่ยวกับการเวนคืนมาให้ข้อมูลภายในประชุมครั้งต่อไป
- แนวเส้นทางที่นำเสนอมีระยะห่างจากโบราณสถานหรือศาสนสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากรเท่าใด (ผู้แทนสื่อมวลชน)	- การพิจารณาระยะห่างจากโบราณสถานใช้แนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งปัจจุบันกำหนดระยะห่างไว้ที่ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ทั้งนี้ พบว่าในพื้นที่มีแหล่งโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน อยู่ห่างจากแนวเส้นทางเลือกของโครงการใกล้สุด ที่ระยะ 700 – 1,000 เมตร
- ห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมจากการทำสะพานยกระดับ โครงการมีมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบอย่างไร (ผู้แทนสื่อมวลชน)	- โครงการจะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยจะครอบคลุมทั้ง 4 ด้านได้แก่ ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ด้านทรัพยากรทางชีวภาพ ด้านคุณภาพใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำมาตราการที่กำหนดไว้ไปปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งมีการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบเป็นระยะ เพื่อประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้น และแก้ไขผลกระทบได้โดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบให้อยู่ในระดับน้อยที่สุด
- โครงการมีแผนการดำเนินการจัดการด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างไร เช่น มลภาวะทางเสียง ฝุ่นละออง อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ และการประกอบกิจการของกิจการโรงงานหรือสถานประกอบการที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทาง เกิดการขยายตัวของชุมชน (ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา)	- โครงการได้ให้ความสำคัญต่อประเด็นผลกระทบด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ โดยมีแนวทางดำเนินการเพื่อป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไว้ทั้ง 4 ด้านหลัก ทั้งนี้ กรณีผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เช่น ฝุ่นละออง ในระยะก่อสร้าง ได้กำหนดมาตรการให้ดำเนินการยกตัวอย่างกรณีที่มีบริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีปริมาณฝุ่นละอองจำนวนมาก ให้ฝ่ายก่อสร้างดำเนินการฉีดพรมน้ำควบคุมฝุ่นละออง อย่างน้อย 2 ครั้งต่อวัน หรือขึ้นอยู่กับปริมาณของฝุ่นละออง เพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง การปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้างและให้อยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง การปิดผ้าใบคลุมรถบรรทุกเพื่อลดการตกหล่นของเศษวัสดุ เป็นต้น ส่วนผลกระทบทางด้านเสียง ก็จะมีการกำหนดการติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณที่ผ่านพื้นที่พักอาศัย เพื่อลดปัญหาเสียงดังต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง ทั้งนี้ มาตรการในการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะพิจารณาให้เหมาะสมกับระดับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนา เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดิน และสิ่งแวดล้อม ในระดับน้อยที่สุด

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- ทางโครงการมีมาตรการรองรับผลกระทบที่อาจเกิดจากการพัฒนาโครงการโดยเฉพาะช่วงระยะก่อสร้าง เช่น ปัญหาฝุ่นละออง ไว้อย่างไร - มาตรการในการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ มีแนวทางการดำเนินการรองรับผลกระทบ เช่น เสียงรบกวน ปริมาณฝุ่น PM 2.5 ที่เพิ่มขึ้น หรือ ปัญหาน้ำท่วม (ช่องทางออนไลน์)	- ปัจจุบันโครงการยังอยู่ในขั้นตอนศึกษารวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาและการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ เพื่อนำข้อมูลผลการตรวจวัดมาประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในกรณีที่มีการดำเนินโครงการจริง จะก่อให้เกิดผลกระทบอย่างไร และระดับผลกระทบที่จะเกิดขึ้น หากผลการประเมินพบว่าการพัฒนาโครงการส่งผลกระทบทางด้านลบ ในระดับต่ำ ทางโครงการจะจัดให้มีมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในการดำเนินการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากผลการประเมินพบว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลางถึงสูง ทางโครงการจะมีการศึกษาและกำหนดมาตรการเฉพาะปัจจัยนั้นๆ เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ เกิดผลกระทบอยู่ในระดับน้อยที่สุด ยกตัวอย่างมาตรการเบื้องต้น เช่น ● ผลกระทบทางเสียง เช่นการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน ● การฉีดพรมน้ำ กรณีที่ปริมาณฝุ่นละอองเกินกว่าค่ามาตรฐาน หรือ ช่วงเวลาที่มีค่าฝุ่น PM2.5 หรือ PM10 เกินกว่าค่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด ● การปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ - การล้างล้อรถบรรทุก การปิดผ้าใบคลุมวัสดุ กันการตกหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างของรถบรรทุกก่อนเคลื่อนย้าย เข้า -ออก พื้นที่
- ประเด็นห่วงกังวล หากมีการพัฒนาโครงการ แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่เอกชน บางครั้งมีการตัดผ่านพื้นที่โฉนดออกเป็นสองส่วนถนนตัดผ่านและทำให้เกิดการแบ่งแยกทางการปกครอง ส่งผลกระทบต่อการปกครอง เกิดการแบ่งแยกชุมชน แบ่งแยกพื้นที่การปกครอง จากการพัฒนาโครงการถนน (ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา)	- ขอรับไปพิจารณาศึกษาเพิ่มเติม เนื่องจากปัจจุบันยังอยู่ในขั้นตอนของพิจารณาแนวทางเลือก เมื่อทราบแนวเส้นทางโครงการที่ชัดเจน แล้ว จะนำมาพิจารณาศึกษาผลกระทบทางด้านสังคมเพิ่มเติมต่อไป
- หากมีการพัฒนาโครงการเกิดขึ้นจริงในพื้นที่ จะส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพของเมืองไปจากเดิมหรือไม่ และจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่อย่างไร (ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา)	- การพัฒนาโครงการเป็นการส่งเสริมให้เกิดการสร้างโครงข่ายคมนาคมขนส่งให้ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดใกล้เคียง เพื่อรองรับการเติบโตของเมืองในอนาคต การพัฒนาโครงการย่อมมีทั้งผลกระทบเชิงบวก (การขยายตัวของชุมชน ความสะดวกในการเดินทางและการขนส่ง สภาพเศรษฐกิจ สร้างความเจริญให้ตำบลชุมชนมากยิ่งขึ้น เป็นต้น) และเชิงลบ โดยผลกระทบเชิงลบ ทางโครงการจะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ให้น้อยที่สุด

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน	
- ต้องการทราบหลักการประเมินค่าชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน - มีข้อกังวลว่าในช่วงระยะเวลา 2-5 ปีข้างหน้า อาจเกิดความจำเป็นต้องมีการเวนคืนเพิ่มเติม - ราคาที่ดินจะมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงอย่างไรหลังจากมีการพัฒนาโครงการ (ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา)	- ในอนาคตเมื่อมีการออก พรฎ. เวนคืนที่ดินแล้ว กรมทางหลวงชนบทจะดำเนินการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเข้ามาดำเนินการสำรวจสังหาริมทรัพย์และประเมินค่าทดแทนการเวนคืนอย่างละเอียด โดยจะมีการปักหมุดแนวเขตทางอย่างชัดเจน รวมถึงเชิญเจ้าของที่ดินแต่ละแปลงเข้าร่วมประชุมเพื่อรับทราบข้อมูลล่วงหน้า - ขั้นตอนการสำรวจสังหาริมทรัพย์จะครอบคลุมรายละเอียดทรัพย์สินในที่ดิน เช่น การนับจำนวนต้นไม้ยืนต้น การสำรวจลักษณะบ้าน อาคาร สิ่งปลูกสร้าง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น สุขภัณฑ์ กระเบื้อง ผนัง ฯลฯ ซึ่งจะมีการวัดและถอดแบบอย่างละเอียด เพื่อนำไปใช้ในการประเมินราคาค่าชดเชย โดยการประเมินค่าชดเชยจะยึดตามราคาปัจจุบันในวันที่มี พรฎ. เวนคืน โดยไม่มีการหักค่าเสื่อมราคา ทั้งนี้ แม้บ้านจะถูกสร้างมานานแล้ว กรมทางหลวงชนบทก็จะชดเชยเต็มราคาตามราคาวัสดุและค่าก่อสร้างในอนาคต เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของทรัพย์สิน รวมถึงจะมีการชดเชยค่ารื้อถอนและค่าความเสียหายด้วย โดยเจ้าของสามารถนำวัสดุที่รื้อถอนกลับไปใช้เองได้ เช่น วงกบ ประตู หน้าต่าง สุขภัณฑ์ ฯลฯ สำหรับราคาที่ดิน จะมีคณะกรรมการกำหนดราคาทดแทนเบื้องต้น ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากหลายหน่วยงาน เช่น ผู้แทนเจ้าหน้าที่เป็นประธาน ตัวแทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อบต./เทศบาล) และผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนของการคัดเลือกแนวสายทาง โดยหลักการพิจารณาแนวสายทางที่เหมาะสมจะต้องมีการสำรวจอุปสรรคและสิ่งกีดขวางต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมทั้งต้องพิจารณาข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด นอกจากนี้ ในการคัดเลือกจะต้องมีการพิจารณาความเหมาะสมให้ครอบคลุม 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม เพื่อให้แนวเส้นทางโครงการที่ได้มีความเหมาะสมและเกิดผลกระทบน้อยที่สุด
- เป็นโครงการที่ดี เป็นการกระจายการจราจร ลดปัญหาการจราจรติดขัด อย่างไรก็ตาม ในการพัฒนาโครงการขอให้ส่งผลกระทบต่อที่ดิน อาคารบ้านเรือนของประชาชนให้น้อยที่สุด (ช่องทางออนไลน์)	-

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ/การจราจร	
- ต้องการทราบรายละเอียดของแนวเส้นทางโครงการว่าจะกระทบหรือตัดผ่านที่ดินหรือบ้านของใครบ้าง และมีการจ่ายค่าชดเชยเท่าไร (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการสำรวจออกแบบ เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับงานก่อสร้าง ทีมสำรวจอยู่ระหว่างการลงพื้นที่เก็บข้อมูลสภาพจริงของแต่ละแนวเส้นทาง ส่งผลให้ขณะนี้ข้อมูลที่สามารถอธิบายได้ในภาพรวม แต่ยังไม่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าแปลงใดจะถูกเวนคืนหรือจะได้รับค่าชดเชยเท่าใด เมื่อโครงการสรุปแนวเส้นทางที่เหมาะสมได้และจัดทำแบบก่อสร้างแล้วเสร็จโครงการต่อไปจึงจะเริ่มกระบวนการสำรวจสังหาริมทรัพย์แต่ละแปลงอย่างละเอียด ซึ่งจะมีการส่งจดหมายเชิญเจ้าของที่ดินแต่ละรายเข้าร่วมประชุมชี้แจงและตรวจสอบทรัพย์สินในที่ดินของตนเอง เช่น นับต้นไม้ วัดขนาดบ้าน ตรวจสอบสุขภัณฑ์ รวมทั้งถ่ายรูปและร่างแบบก่อนประเมินค่าชดเชย หลังจากนั้น จะจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาดันทุนค่าเวนคืนตามราคาตลาดจริง ณ เวลาที่มีพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ โดยค่าชดเชยจะคำนวณทั้งราคาที่ดินและราคาสิ่งปลูกสร้างในอนาคตโดยไม่หักค่าเสื่อม ระหว่างนี้ โครงการจะมีการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมอีก 2 ครั้ง เพื่อรายงานความก้าวหน้า เปิดโอกาสให้ประชาชนสอบถามข้อมูล และเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแนวเส้นทาง ผลกระทบ ตลอดจนกรอบเวลาและกระบวนการเวนคืนต่อไป ทั้งนี้ ขอให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียติดตามประชุมอย่างต่อเนื่องเพื่อรับข้อมูลที่ละเอียดยิ่งขึ้นในแต่ละขั้นตอน
- แนวเส้นทางที่นำเสนอเป็นเส้นทางที่กระทบต่อชุมชนน้อยที่สุดใช่หรือไม่ มีเกณฑ์ในการพิจารณาอย่างไร และมีการพิจารณาข้อเสนอหรือความเห็นจากประชาชนในแต่ละพื้นที่ ก่อนตัดสินใจเลือกเส้นทางหรือไม่ (ผู้แทนจากสถาบันระดับอุดมศึกษา)	- โครงการได้มีการวิเคราะห์และเปรียบเทียบปัจจัยหลายด้านก่อนตัดสินใจเสนอแนวเส้นทางในแต่ละช่วง ซึ่งมีการพิจารณาความเหมาะสมของแนวเส้นทางให้ครอบคลุม 3 ด้าน คือ (1) ด้านวิศวกรรมและจราจร : พิจารณาความยาวเส้นทาง ความโค้งของถนน ความสามารถในการรองรับปริมาณรถ และการเชื่อมต่อกับโครงการสำคัญอื่น ๆ รวมถึงการออกแบบให้รองรับความเร็ว 90-110 กม./ชม. ตามมาตรฐานวงแหวนรอบเมือง (2) ด้านเศรษฐกิจการลงทุน : พิจารณาค่าก่อสร้างทั้งโครงสร้างพื้นฐานและค่าชดเชยที่ดิน-สิ่งปลูกสร้าง เปรียบเทียบว่าการเวนคืนบ้านจำนวนหนึ่งหลังต่อแนวเส้นทางใดจะคุ้มค่าที่สุด (3) ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม : หลีกเลี่ยงการตัดผ่านวัด โบสถ์ โรงเรียน และชุมชนหนาแน่น ให้ผลกระทบน้อยที่สุดต่อสิ่งก่อสร้างสำคัญ พื้นที่เกษตรกรรม รักษาช่องทางระหว่างต้นไม้ใหญ่ และด้านโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ พิจารณาการข้ามแม่น้ำลำคลองโดยใช้สะพานข้าม เพื่อไม่ให้ขวางทางน้ำสำรวจเสาไฟฟ้าแรงสูง ท่อแก๊ส และระบบชลประทานเดิม เพื่อนำมาปรับแบบก่อสร้างให้สอดคล้องกับพื้นฐานวิศวกรรม โดยแนวเส้นทางที่ได้คะแนนสูงสุดจะถูกนำไปศึกษาเชิงลึกต่อในขั้นตอนออกแบบ สืบราคาเวนคืน และจัดทำแบบก่อสร้าง ทั้งนี้ กระบวนการสำรวจสังหาริมทรัพย์เพื่อเวนคืนจะเกิดขึ้นเมื่อมีประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินชัดเจน และจะเชิญเจ้าของที่ดินตรวจสอบรายละเอียดทรัพย์สินของตนก่อนกำหนดราคาเบื้องต้นต่อไป

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 2)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- ในกรณีแนวเส้นทางสีแดง ช่วง B แนวถนนใหม่ที่ตัดกับเส้นเลียบคันคลองส่งน้ำมีระยะประชิดกันมาก ทางโครงการได้พิจารณาเรื่องระยะมองเห็นของรถยนต์บริเวณจุดตัดแล้วหรือไม่ โดยเฉพาะควรมีระยะมองเห็นอย่างน้อย 80 เมตรเพื่อความปลอดภัย (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบได้พิจารณาจุดตัดทางแยกต่าง ๆ ให้มีระยะการมองเห็นที่เพียงพอ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถ
- การออกแบบจุดกลับรถในลักษณะหยดน้ำเหมาะสมกับถนนที่มีความเร็วระดับ 90-120 กม./ชม. หรือไม่ และมีการพิจารณาทางเลือกอื่น เช่น การสร้างช่องทางพิเศษ พร้อมทางกลับรถแยกต่างหากหรือไม่ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน (ผู้แทนภาคประชาชน)	- การออกแบบจุดกลับรถลักษณะหยดน้ำมีความเหมาะสมเนื่องจากแยกช่องทางกลับรถต่างหากไม่กีดขวางรถทางตรง รถที่เข้าจุดกลับรถควรชะลอความเร็วตามป้ายแจ้งระบุดูความเร็วโดยทั่วไปไม่ควรเกิน 60 กม./ชม.
- การออกแบบจุดกลับรถที่วิทยากรนำเสนอ อาจไม่ตอบโจทย์ประชาชนในพื้นที่ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้เข้าประชุมสามารถเสนอข้อคิดเห็นได้ โดยเขียนแนะนำมาในรูปแบบสอบถาม ผู้ออกแบบยินดีรับไปพิจารณา
- โครงการมีแนวทางในการพัฒนาเส้นทางสายรองหรือไม่ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- โครงการมีการพัฒนาเส้นทางสายรองเฉพาะจุดทางเชื่อมถนนสายรองที่ถนนโครงการไปตัดผ่าน
- โครงการถนนวงแหวนเชิงใหม่รอบ 4 จะเกิดขึ้นจริงหรือไม่ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ในการศึกษาโครงการมีการศึกษาความคุ้มค่าในการลงทุน ซึ่งในเบื้องต้นพบว่า โครงการมีความคุ้มค่าที่จะก่อสร้าง รวมถึงสามารถลดความคับคั่งของการจราจรในเขตเมือง ทั้งนี้ทางโครงการจะสรุปผลการศึกษาทั้งหมด เพื่อนำเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทเพื่อพิจารณาในการดำเนินการต่อไป
- หมดหลักฐานต่าง ๆ ในพื้นที่ที่มีความหมายอย่างไร (ผู้แทนภาคประชาชน)	- เป็นหมุดอ้างอิงตำแหน่งพิกัด สำหรับการเก็บข้อมูลตำแหน่งถนนคลอง บ่อน้ำ ค่ำระดับสูงต่ำของพื้นที่
- โครงการนี้มีกำหนดระยะเวลาโดยประมาณในการดำเนินงานจนแล้วเสร็จภายในกี่ปี และท่านสามารถยืนยันได้หรือไม่ว่าการเลือกแนวเส้นทางที่นำเสนอได้มีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว (ผู้แทนจากสถาบันระดับอุดมศึกษา)	- ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบ ซึ่งเป็นช่วงเตรียมความพร้อมก่อนเข้าสู่ขั้นตอนการก่อสร้าง โดยมีระยะเวลาการดำเนินงาน 9 เดือน สรุปได้ดังนี้ (1) สำรวจและออกแบบรายละเอียด (แล้วเสร็จเดือนกันยายน 2568) : ได้แนวเส้นทางที่เหมาะสม พร้อมแบบรายละเอียด (2) การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ : ออก พรฎ. / สำรวจเวนคืน ใช้เวลาประมาณ 2 ปี (3) งานจ่ายค่าเวนคืน : กำหนดค่าทดแทนและประกาศทำสัญญา รับเงิน สิทธิผู้ถูกเวนคืน ใช้เวลาประมาณ 2 ปี (4) งานก่อสร้างโครงการ : จัดหาผู้รับจ้าง/ควบคุมงาน ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 2-3 ปี

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 2)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน	
- การเวนคืนที่ดินกำหนดที่ระยะเท่าไร (ผู้แทนภาคประชาชน)	- เขตทางเบื้องต้นมีขนาดประมาณ 40.0 - 60.0 เมตร ซึ่งปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการศึกษาออกแบบ
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
- สามารถศึกษาเอกสารเกี่ยวกับการกำหนดแนวเส้นทางโครงการที่ชัดเจนได้หรือไม่ เนื่องจากไม่ทราบว่าบ้านจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการหรือไม่ - การเผยแพร่เอกสารสรุปแนวเส้นทางโครงการสามารถทราบได้เมื่อไหร่ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ข้อมูลแนวเส้นทางของโครงการจะมีความชัดเจนมากขึ้นในช่วงประมาณเดือนสิงหาคม-กันยายน ซึ่งจะเป็นช่วงที่มีการประชุมครั้งที่ 4 เพื่อสรุปและชี้แจงรายละเอียดของแบบก่อสร้างโครงการ ซึ่งจะมีการเชิญผู้ที่อยู่ในแนวเขตทางหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ให้เข้าร่วมรับฟังข้อมูลและดูรายละเอียดของโครงการ ซึ่งปัจจุบันนี้ยังอยู่ในช่วงของการกำหนดแนวเส้นทางเมื่อแนวเส้นทางมีความชัดเจนแล้ว ทางโครงการจะลงรายละเอียดเพิ่มเติมว่าแต่ละแนวจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ใดบ้างหรือบ้านเรือนหลังไหนจะได้รับผลกระทบ เพื่อหาแนวทางในการหลีกเลี่ยงหรือปรับแก้ต่อไป
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 จะจัดในพื้นที่หรือไม่ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 จะมีการประชุมในพื้นที่โครงการ
- ขอให้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการหลากหลายช่องทาง และให้ทั่วถึง โดยเฉพาะต่อผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ในการประชุมของโครงการทุกครั้ง จะดำเนินการส่งหนังสือเชิญผู้ที่ได้รับผลกระทบรายบุคคล รวมทั้งผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการ โรงเรียน สถานพยาบาล และศาสนสถานในพื้นที่โครงการด้วย นอกจากนี้ ทางโครงการได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางอื่น ๆ เพิ่มเติมเพื่อให้เกิดการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของประชาชนมากที่สุด ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ผ่านทาง Line Official Account ทางเว็บไซต์โครงการ การติดป้ายประกาศในพื้นที่โครงการ การประชาสัมพันธ์ผ่านรถแห่ สื่อท้องถิ่น เป็นต้น
- ทางโครงการมีข้อมูลหรือแนวทางเส้นทางที่เลือกไว้ ก่อนเข้าสู่กระบวนการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนหรือไม่ การรับฟังความคิดเห็นในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนรับทราบแนวทางที่กำหนดไว้ล่วงหน้าหรือไม่ - ท่านสามารถอธิบายความแตกต่างระหว่าง "การรับฟังความคิดเห็น" กับ "การจัดประชาพิจารณ์" ได้หรือไม่ (ผู้แทนจากสถาบันระดับอุดมศึกษา)	- สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนจัดขึ้นเพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนร่วมแสดงความคิดเห็นและหารือร่วมกันต่อแนวเส้นทางเบื้องต้นที่ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบได้ศึกษาออกแบบ ซึ่งจะมีการพิจารณาความเหมาะสมของแนวเส้นทางให้ครอบคลุม 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม เพื่อให้แนวเส้นทางโครงการที่ได้มีความเหมาะสมและเกิดผลกระทบน้อยที่สุด อย่างไรก็ตามจะมีการสรุปแนวเส้นทางโครงการในการประชุมฯ ครั้งที่ 3 และ 4 ต่อไป ซึ่งจะมีการส่งหนังสือเชิญประชุมโดยตรงให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบได้รับทราบต่อไป

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ/การจราจร	
- เสนอให้แสดงแผนที่ในรูปแบบ Google Map เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบว่าตนจะได้รับผลกระทบหรือไม่ เพื่อคลายความวิตกกังวล (ผู้แทนภาคประชาชน)	- แผนที่แนวเส้นทางของโครงการจะมีความชัดเจนมากขึ้นในช่วงประมาณเดือนสิงหาคม-กันยายน ซึ่งจะเป็นช่วงที่มีการประชุมครั้งที่ 3 และครั้งที่ 4 เพื่อสรุปและชี้แจงรายละเอียดของแบบก่อสร้างโครงการ ซึ่งจะมีการเชิญผู้ที่อยู่ในแนวเขตทางหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ให้เข้าร่วมรับฟังข้อมูลและดูรายละเอียดของโครงการ เพื่อพิจารณาว่ามีผลกระทบอะไรบ้าง และสามารถปรับแก้หรือช่วยเหลือในจุดใดได้บ้าง ซึ่งขณะนี้ยังอยู่ในช่วงของการกำหนดแนวเส้นทาง เมื่อแนวเส้นทางมีความชัดเจนแล้ว ทางโครงการจะลงรายละเอียดเพิ่มเติมว่าแต่ละแนวจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ใดบ้าง หรือบ้านเรือนหลังไหนจะได้รับผลกระทบ เพื่อหาแนวทางในการหลีกเลี่ยงหรือปรับแก้ต่อไป ดังนั้น ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากแนวสายทางจะถูกเชิญให้เข้าร่วมรับทราบข้อมูลอีกครั้งในช่วงที่แบบโครงการมีความชัดเจนมากขึ้นในเดือนสิงหาคมนี้ - อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะมีการนำเสนอแนวทางเลือก 3 แนวในการประชุมครั้งนี้ ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบได้มีการคัดเลือกจากหลายแนว (มากกว่า 3 แนวที่นำเสนอ) เพื่อหลีกเลี่ยงบ้านเรือน/โบราณสถาน และส่งผลกระทบน้อยที่สุด และหากมีท่านใดต้องการให้ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น สามารถส่งอีเมลที่ติดต่อเพื่อให้ทางโครงการตรวจสอบได้เป็นรายบุคคล
- หากทางโครงการสรุปแนวเส้นทางในการประชุมครั้งที่ 4 ไม่ทราบว่าจะสามารถคัดค้านได้ทันหรือไม่ หากโครงการไม่มีการเปิดเผยแนวเส้นทางของถนนอย่างชัดเจนล่วงหน้า อาจทำให้ชุมชนไม่มีเวลาเพียงพอในการเตรียมตัวหรือรวบรวมข้อเสนอแนะเพื่อคัดค้านหรือเสนอทางเลือกที่เหมาะสม จึงมีข้อเสนอแนะว่าควรมีการประกาศแนวเส้นทางอย่างชัดเจนและเป็นทางการล่วงหน้า ก่อนเข้าสู่กระบวนการประชุมรับฟังความคิดเห็นรอบที่ 3 หรือ 4 ควรให้ระยะเวลาเพียงพอในการเผยแพร่ข้อมูลแก่ชาวบ้านและองค์กรในพื้นที่ เพื่อให้เกิดกระบวนการแสดงความคิดเห็นอย่างแท้จริง ในการประชุมครั้งถัดไป (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ทุกท่านสามารถแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ โดยการระบุในแบบสอบถามหรือช่องทางติดต่ออื่น ๆ ของโครงการได้ โดยผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบจะนำเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทเป็นลำดับต่อไป
- กรณีตัดผ่านเส้นทางสายต้นยางนาสารภี 106 เชียงใหม่-ลำพูน ให้ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านพื้นที่สีเขียวอย่างละเอียดรอบคอบตามกฎหมายกระทรวงว่าด้วยพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม (ช่องทางออนไลน์)	- ในการออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟ-ถนนสายต้นยางนาสารภี 106 จะข้ามบริเวณช่องว่างระหว่างต้นยางนา ไม่ทำลายต้นยางนา ซึ่งจะต้องมีการสำรวจตำแหน่งต้นยางนาให้ชัดเจนก่อนออกแบบ นอกจากนี้ ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป และจะขอหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
- ต้องการทราบรายละเอียดการออกแบบสะพานข้ามบริเวณทางรถไฟ ข้ามถนน 106 สายยางนา เนื่องจากกังวลว่าการพัฒนาโครงการจะส่งผลกระทบต่อต้นยางนา (ช่องทางออนไลน์)	

ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 3)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- ในการออกแบบ หากตัดผ่านหมู่บ้านหรือชุมชนใหญ่ ขอให้มีการลอดใต้ถนนวงแหวน (เหมือนทางลอดใกล้แยกกองทราย) เพื่อให้ชาวบ้านไปมาหาสู่กันได้ ไม่ตัดวิถีชุมชนออกจากกัน (ช่องทางออนไลน์) - ถนนโครงการที่เป็นสะพานข้ามแม่น้ำปิงอยู่บริเวณใด เนื่องจากบ้านของตนอยู่บริเวณแนวทางเลือกทั้ง 3 แนวบรรจบกัน จะสามารถหลบไม่ให้กระทบบ้านของตนได้หรือไม่ มีโอกาสให้ขยับแนวเส้นทางหรือไม่ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป - ทางโครงการจะมีการสรุปแนวเส้นทางโครงการในการประชุมครั้งที่ 3 และ 4 เพื่อสรุปและชี้แจงรายละเอียดของแบบก่อสร้างโครงการ ซึ่งจะมีการเชิญผู้ที่อยู่ในแนวเขตทางหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ให้เข้าร่วมรับฟังข้อมูลและดูรายละเอียดของโครงการ เพื่อพิจารณาว่ามีผลกระทบอะไรบ้าง และจะสามารถปรับแก้หรือช่วยเหลือในจุดใดได้บ้าง ซึ่งขณะนี้ยังอยู่ในช่วงของการกำหนดแนวเส้นทาง เมื่อแนวเส้นทางมีความชัดเจนแล้ว ทางโครงการจะลงรายละเอียดเพิ่มเติมว่าแต่ละแนวจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ใดบ้าง หรือบ้านเรือนหลังไหนจะได้รับผลกระทบ เพื่อหาแนวทางในการหลีกเลี่ยงหรือปรับแก้ต่อไป ดังนั้น ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากแนวสายทางจะถูกเชิญให้เข้าร่วมรับทราบข้อมูลอีกครั้งในช่วงที่แบบโครงการมีความชัดเจนมากขึ้นในเดือนสิงหาคมนี้ - อย่างไรก็ตาม หากมีท่านใดต้องการให้ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นสามารถส่งอีเมลที่ติดต่อเพื่อให้ทางโครงการตรวจสอบได้เป็นรายบุคคล
- การศึกษาต้องให้ความสำคัญกับปัญหาน้ำท่วมหลังการก่อสร้างถนนใหม่ การพัฒนาโครงการต้องไม่กีดขวางทางน้ำหรือเปลี่ยนทิศทางการไหลของน้ำ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ในกรณีที่ถนนตัดผ่านลำน้ำ โครงการจะออกแบบเป็นสะพานคร่อมลำน้ำ โดยไม่ได้ถมหรือตัดขวางลำน้ำ การระบายน้ำจะใช้ท่อระบายน้ำที่มีขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตาม เมื่อได้แบบก่อสร้างเบื้องต้นแล้ว ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบจะขอข้อคิดเห็นจากประชาชนเพิ่มเติมอีกที
- การก่อสร้างไม่ควรกีดขวางทางระบายน้ำเข้าพื้นที่ทำการเกษตร เพราะประชาชนส่วนใหญ่ทำการเกษตร (ช่องทางออนไลน์)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
- การพัฒนาโครงการถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 4 อาจไม่ได้เป็นการแก้ปัญหาที่ดินที่ถูกต้อง (ผู้แทนภาคประชาชน)	- การพัฒนาโครงการถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 4 เป็นการพัฒนาในภาพรวมทั้งจังหวัดและระดับภูมิภาค เพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงการการคมนาคมและการขนส่งของจังหวัดเชียงใหม่และพื้นที่โดยรอบ พร้อมบรรเทาปริมาณจราจรถนนทางหลวงในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่เสริมศักยภาพในการเติบโตของจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดโดยรอบในด้านการพัฒนาระบบขนส่งและด้านการท่องเที่ยว และเชื่อมการเดินทางหลายรูปแบบ ทั้งทางถนน ทางอากาศ โดยสอดคล้องกับการพัฒนาสนามบินเชียงใหม่แห่งที่ 2 ในอนาคต

ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 3)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- การพัฒนาโครงการต้องเกิดผลกระทบต่อชุมชน ที่ดิน และอาคารบ้านเรือนให้น้อยที่สุด (ผู้แทนภาคประชาชน)	- หลักการพิจารณาแนวสายทางที่เหมาะสมจะต้องมีการสำรวจอุปสรรคและสิ่งกีดขวางต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมทั้งต้องพิจารณาข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด นอกจากนี้ในการคัดเลือกจะต้องมีการพิจารณาความเหมาะสมให้ครอบคลุม 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม เพื่อให้แนวเส้นทางโครงการที่ได้มีความเหมาะสมและเกิดผลกระทบน้อยที่สุด
ด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	
- การพัฒนาโครงการไม่ควรก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของชุมชน ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ความสัมพันธ์ทางสังคม และสภาพแวดล้อมของพื้นที่เดิม (ผู้แทนภาคประชาชน)	- การพัฒนาโครงการได้คำนึงถึงผลกระทบต่อ สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดิน และสิ่งแวดล้อม ซึ่งการศึกษาและการกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ จะดำเนินการศึกษาครอบคลุม 4 ด้าน (24 ปัจจัย) ทั้งทางด้านทรัพยากรกายภาพ ทรัพยากรชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการสภาพสังคม ชุมชน การใช้ประโยชน์ที่ดิน และสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชุมชนโดยรอบให้น้อยที่สุด
- การพัฒนาโครงการ อาจก่อให้เกิดการแบ่งแยกชุมชนดั้งเดิม ซึ่งมีความเป็นชุมชน วิถีชีวิต ประเพณีวัฒนธรรมร่วมกัน และคุณค่าทางจิตใจที่ผูกพันกับสถานที่ชุมชนเดิม ซึ่งไม่สามารถประเมินเป็นตัวเงินได้ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- เนื่องจากปัจจุบันยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสม ดังนั้นแนวเส้นทางพัฒนาโครงการยังไม่ชัดเจน ดังนั้นจำนวนการตัดผ่านพื้นที่หมู่บ้านหรือชุมชนดั้งเดิม อยู่พื้นที่ใดจึงขอรับไว้พิจารณา และทำการศึกษาทางด้านสภาพเศรษฐกิจสังคมของพื้นที่ปัจจุบัน
ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน	
- การคำนวณราคาค่าชดเชยมักไม่สะท้อนมูลค่าที่แท้จริงของที่ดินตามราคาซื้อขายจริง เสนอให้ยึดราคาซื้อขายจริงในพื้นที่แทนการใช้เพียงราคาประเมิน เพื่อให้การชดเชยเป็นธรรมต่อเจ้าของที่ดิน - การชดเชยควรให้ความสำคัญทั้งต่อมูลค่าทางเศรษฐกิจและมูลค่าทางสังคม โดยพิจารณาถึงคุณค่าทางจิตใจ วิถีชีวิต และความผูกพันของประชาชนในพื้นที่ มิใช่เพียงมูลค่าทางทรัพย์สิน (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ในอนาคตเมื่อมีการออก พรฎ. เว้นคืนที่ดินแล้วกรมทางหลวงชนบทจะดำเนินการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเข้ามาดำเนินการสำรวจสังหาริมทรัพย์และประเมินค่าทดแทนการเวนคืนอย่างละเอียด โดยจะมีการปักหมุดแนวเขตทางอย่างชัดเจน รวมถึงเชิญเจ้าของที่ดินแต่ละแปลงเข้าร่วมประชุมเพื่อรับทราบข้อมูลล่วงหน้า - ขั้นตอนการสำรวจสังหาริมทรัพย์จะครอบคลุมรายละเอียดทรัพย์สินในที่ดิน เช่น การนับจำนวนต้นไม้ยืนต้น การสำรวจลักษณะบ้าน อาคาร สิ่งปลูกสร้าง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น สุขภัณฑ์ กระเบื้อง ผนัง ฯลฯ ซึ่งจะมีการวัดและถอดแบบอย่างละเอียด เพื่อนำไปใช้ในการประเมินราคาค่าชดเชย โดยการประเมินค่าชดเชยจะยึดตามราคาปัจจุบันในวันที่มี พรฎ. เว้นคืน โดยไม่มีการหักค่าเสื่อมราคา ทั้งนี้ แม้บ้านจะถูกสร้างมานานแล้ว กรมทางหลวงชนบทก็จะชดเชยเต็มราคาตามราคาวัสดุและค่าก่อสร้างในอนาคต เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของทรัพย์สิน รวมถึงจะมีการชดเชยค่ารื้อถอนและค่าคุมงานให้ด้วย โดยเจ้าของสามารถนำวัสดุที่รื้อถอนกลับไปใช้เองได้ เช่น วงกบ ประตู หน้าต่าง สุขภัณฑ์ ฯลฯ สำหรับราคาที่ดิน จะมีคณะกรรมการกำหนดราคาทดแทนเบื้องต้น ซึ่งประกอบด้วย

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 3)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
	ตัวแทนจากหลายหน่วยงาน เช่น ผู้แทนเจ้าหน้าที่เป็นประธาน ตัวแทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อบต./เทศบาล) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ที่ดินจังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด และสำนักงานเกษตรจังหวัด - หลักเกณฑ์ในการกำหนดราคาที่ดินจะพิจารณาจากหลายปัจจัย ได้แก่ ราคาประเมิน ราคาจดจำนอง ราคาซื้อขายจริงในพื้นที่ รัศมี 2 กิโลเมตร ณ ปีที่มี พรฎ. รวมถึงสภาพทำเล เช่น ดินดอนใหญ่ ดินดอนเล็ก หรือเป็นที่ดินตาบอด ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทจะพิจารณาเลือกใช้ราคาจากแหล่งอ้างอิงต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรมกับผู้ถูกเวนคืน ทั้งนี้ หากไม่พึงพอใจราคาประเมิน สามารถอุทธรณ์ได้โดยการยื่นหนังสือถึงรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม - อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้ยังไม่มีสรุปแน่ชัดว่าพื้นที่ใดจะได้รับผลกระทบหรืออยู่ในข่ายที่จะต้องถูกเวนคืนหรือไม่ คาดว่าข้อมูลดังกล่าวจะชัดเจนมากขึ้นประมาณช่วงเดือนสิงหาคม โดยจะมีการจัดประชุมเพื่อชี้แจงให้กับเจ้าของที่ดินที่อาจอยู่ในแนวเขตทางได้รับทราบข้อมูลและขั้นตอนต่าง ๆ อย่างละเอียดต่อไป
ด้านอื่น ๆ	
- ขอทราบความคืบหน้าเกี่ยวกับแบบจำลองน้ำท่วมของถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 1, 2, 3 และรอบ 4 ซึ่งมีการเสนอแนะในการประชุมครั้งที่ 1 (ผู้แทนภาคประชาชน)	- การทำแบบจำลองน้ำท่วมของถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 1, 2, 3 อยู่นอกขอบเขตของโครงการนี้ ซึ่งมีหน่วยงานอื่นที่รับผิดชอบเรื่องการบริหารจัดการน้ำและการป้องกันน้ำท่วมมีอยู่แล้ว ส่วนถนนวงแหวนรอบ 4 กำลังอยู่ขั้นตอนการออกแบบโดยเน้นการออกแบบถนนโดยไม่ให้เกิดขวางทางน้ำและพื้นที่โดยรอบเท่านั้น
- ต้องการทราบข้อมูลกรณีศึกษาเกี่ยวกับการระบายน้ำของถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 1 รอบ 2 และรอบ 3 (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ข้อมูลกรณีศึกษาเกี่ยวกับการระบายน้ำของถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 1 รอบ 2 และรอบ 3 ท่านสามารถประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องการบริหารจัดการน้ำและการป้องกันน้ำท่วมในเขตชุมชนเมืองได้โดยตรง

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ/การจราจร	
- แนวเส้นทางที่นำเสนอสามารถปรับหรือขยับได้หรือไม่ - ต้องการให้ทำแผนที่แสดงรายละเอียดว่าแนวเส้นทางตัดผ่านแปลงที่ดินใดบ้าง (ผู้แทนภาคประชาชน)	- แผนที่แนวเส้นทางของโครงการจะมีความชัดเจนมากขึ้นในช่วงประมาณเดือนสิงหาคม-กันยายน ซึ่งจะเป็นช่วงที่มีการประชุมครั้งที่ 3 และครั้งที่ 4 เพื่อสรุปและชี้แจงรายละเอียดของแบบก่อสร้างโครงการ ซึ่งจะมีการเชิญผู้ที่อยู่ในแนวเขตทางหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ให้เข้าร่วมรับฟังข้อมูลและดูรายละเอียดของโครงการ เพื่อพิจารณาว่ามีผลกระทบอะไรบ้าง และสามารถปรับแก้หรือช่วยเหลือในจุดใดได้บ้าง ซึ่งขณะนี้ยังอยู่ในช่วงของการกำหนดแนวเส้นทาง เมื่อแนวเส้นทางมีความชัดเจนแล้ว ทางโครงการจะลงรายละเอียดเพิ่มเติมว่าแต่ละแนวจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ใดบ้าง หรือบ้านเรือนหลังไหนจะได้รับผลกระทบ เพื่อหาแนวทางในการหลีกเลี่ยงหรือปรับแก้ต่อไป ดังนั้น ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากแนวสายทางจะถูกเชิญให้เข้าร่วมรับทราบข้อมูลอีกครั้งในช่วงที่แบบโครงการมีความชัดเจนมากขึ้นในเดือนสิงหาคมนี้และหากมีท่านใดต้องการให้ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น สามารถส่งอีเมลที่ดินเพื่อให้ทางโครงการตรวจสอบได้เป็นรายบุคคล
- ต้องการทราบรายละเอียดของแนวเส้นทางว่าจะผ่านบริเวณใดบ้าง (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการสำรวจออกแบบ เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับงานก่อสร้าง ทีมสำรวจอยู่ระหว่างการลงพื้นที่เก็บข้อมูลสภาพจริงของแต่ละแนวเส้นทาง ส่งผลให้ขณะนี้ข้อมูลที่สามารถอธิบายได้ในภาพรวม แต่ยังไม่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าแปลงใดจะถูกเวนคืนหรือจะได้รับค่าชดเชยเท่าใด อย่างไรก็ตาม จะมีการสรุปแนวเส้นทางในการประชุมครั้งที่ 3 และครั้งที่ 4 ภายในช่วงเดือนสิงหาคม-กันยายน เมื่อโครงการสรุปแนวเส้นทางที่เหมาะสมได้แล้ว จึงจะเริ่มกระบวนการสำรวจอสังหาริมทรัพย์แต่ละแปลงอย่างละเอียดต่อไป
- ต้องการทราบรายละเอียดแนวเส้นทางที่ชัดเจน เนื่องจากเท่าที่ดูจากแผนที่เบื้องต้นแนวเส้นทางโครงการกระทบต่อหมู่ที่ 4 ต.อุโมงค์ อ.เมืองลำพูน จ.ลำพูน เกือบครึ่งหมู่บ้าน (ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา)	- แนวเส้นทางเบื้องต้นไม่ได้ตัดผ่านเข้าไปในหมู่บ้าน แต่จะผ่านเข้าไปในเขตหมู่บ้านบริเวณที่เป็นพื้นที่เกษตร อย่างไรก็ตาม แผนที่แนวเส้นทางของโครงการจะมีความชัดเจนมากขึ้นในช่วงประมาณเดือนสิงหาคม-กันยายน ซึ่งจะเป็นช่วงที่มีการประชุมครั้งที่ 3 และครั้งที่ 4 เพื่อสรุปและชี้แจงรายละเอียดของแบบก่อสร้างโครงการ
- แนวเส้นทางที่นำเสนอมีการกำหนดไว้ล่วงหน้าแล้วใช่หรือไม่ ทำให้ประชาชนรู้สึกขาดโอกาสในการแสดงความคิดเห็นอย่างแท้จริง และตั้งข้อสงสัยว่า หากความคิดเห็นส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วย โครงการจะนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการหรือไม่ (ผู้แทนเทศบาลตำบลท่ากวาง)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบพิจารณาความเหมาะสมของแนวเส้นทางให้ครอบคลุม 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม เพื่อให้แนวเส้นทางโครงการที่ได้มีความเหมาะสมและเกิดผลกระทบน้อยที่สุด ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นได้ซึ่งนำมาประกอบร่วมในการพิจารณา

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- เพราะเหตุใดจึงเลือกแนวเส้นทางสีเขียวในช่วง A (ผู้แทนภาคประชาชน)	- สำหรับการเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม โครงการได้มีการวิเคราะห์และเปรียบเทียบปัจจัยหลายด้านก่อนตัดสินใจเสนอแนวเส้นทางในแต่ละช่วง ซึ่งมีการพิจารณาความเหมาะสมของแนวเส้นทางให้ครอบคลุม 3 ด้าน คือ (1) ด้านวิศวกรรมและจราจร : พิจารณาความยาวเส้นทาง ความโค้งของถนน ความสามารถในการรองรับปริมาณรถ และการเชื่อมต่อกับโครงการสำคัญอื่น ๆ รวมถึงการออกแบบให้รองรับความเร็ว 90-110 กม./ชม. ตามมาตรฐานวงแหวนรอบเมือง (2) ด้านเศรษฐกิจการลงทุน : พิจารณาค่าก่อสร้างทั้งโครงสร้างพื้นฐานและค่าชดเชยที่ดิน-สิ่งปลูกสร้าง เปรียบเทียบว่าการเวนคืนบ้านจำนวนหนึ่งหลังต่อแนวเส้นทางใดจะคุ้มค่าที่สุด (3) ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม : หลีกเลี่ยงการตัดผ่านวัด โบสถ์ โรงเรียน และชุมชนหนาแน่น ให้ผลกระทบน้อยที่สุดต่อสิ่งก่อสร้างสำคัญ พื้นที่เกษตรกรรม รักษาช่องทางระหว่างต้นไม้ใหญ่ และด้านโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ พิจารณาการข้ามแม่น้ำลำคลองโดยใช้สะพานข้าม เพื่อไม่ให้ขวางทางน้ำสำรวจเสาไฟแรงสูง ท่อแก๊ส และระบบชลประทานเดิม เพื่อนำมาปรับแบบก่อสร้างให้สอดคล้องกับพื้นฐานวิศวกรรม - โดยแนวเส้นทางที่ได้คะแนนสูงสุดจะถูกนำไปศึกษาเชิงลึกต่อในขั้นตอนออกแบบ สืบราคาเวนคืน และจัดทำแบบก่อสร้าง ทั้งนี้กระบวนการสำรวจสังหาริมทรัพย์เพื่อเวนคืนจะเกิดขึ้นเมื่อมีประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ชัดเจน และจะเชิญเจ้าของที่ดินตรวจสอบรายละเอียดทรัพย์สินของตนก่อนกำหนดราคาเบื้องต้นต่อไป - จากการพิจารณาเปรียบเทียบพบว่าแนวทางเลือกเส้นทางสีเขียวกระทบต่อที่ดิน อาคารสิ่งปลูกสร้างน้อยกว่าแนวทางเลือกอื่นอย่างมีนัยสำคัญ
- แนวเส้นทางสีเขียวในช่วง A จะกระทบต่อจังหวัดลำพูนอย่างไร เนื่องจากเมื่อพิจารณาจากแผนที่พบว่าไม่น่าคาบเกี่ยวจังหวัดลำพูน (ผู้แทนภาคประชาชน)	- การดำเนินการศึกษาได้กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาทางด้านสังคมการใช้ประโยชน์ที่ดินไว้ ครอบคลุมพื้นที่ พื้นที่รัศมี 5 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นการศึกษาครอบคลุมพื้นที่ทั้ง 3 แนวทางเลือก ดังนั้นขอบเขตพื้นที่ศึกษาจึงคาบเกี่ยวไปในพื้นที่เขตปกครองของจังหวัดลำพูน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบทางอ้อมจากการพัฒนาโครงการ เช่น ในอนาคตอาจได้ใช้ประโยชน์ร่วมกันในการใช้เส้นทาง เป็นต้น

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- ทางแยกบริเวณถนนโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 11 ถนนชุปเปอร์ไฮเวย์ เชียงใหม่-ลำปาง ซึ่งได้ออกแบบเป็นสะพานข้ามทางแยก สามารถออกแบบเป็นทางลอดได้หรือไม่ ซึ่งน่าจะลดการเกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจในบริเวณนั้นในบริเวณน้อยกว่าที่จะเป็นทางข้าม (ผู้แทนภาคประชาชน) - เสนอให้พิจารณาปัญหาน้ำท่วมที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่จากการพัฒนาโครงการ โดยพิจารณาจากกรณีศึกษาโครงการอื่น ๆ ในพื้นที่ (ผู้แทนเทศบาลตำบลท่ากวาง)	- เนื่องจากบริเวณถนนโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 11 ถนนชุปเปอร์ไฮเวย์ เชียงใหม่-ลำปาง บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีปัญหาน้ำท่วม ดังนั้นจึงมีโอกาสที่น้ำจะอยู่ในทางลอดสูงมาก การเกิดน้ำท่วมขังก็จะทำให้รถเกิดอุบัติเหตุได้ เพราะฉะนั้นถนนบริเวณจุดตัดรูปแบบสะพานข้ามจึงมีความเหมาะสมกว่า - ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
ด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	
- การดำเนินการศึกษาของโครงการ เสนอให้มีการลงพื้นที่แต่ละชุมชน เพื่อศึกษาสภาพปัญหาในแต่ละพื้นที่อย่างแท้จริง (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบมีแนวทางการศึกษา ครอบคลุมการศึกษาทางด้านสภาพเศรษฐกิจ สังคม ของพื้นที่ศึกษา โดยมีการกำหนดให้มีการสำรวจ สภาพเศรษฐกิจ สังคม ในสภาพปัจจุบัน ตลอดแนวเส้นทางพัฒนาโครงการ โดยครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ (1) กลุ่มครัวเรือนสถานประกอบการที่อยู่ในแนวเส้นทางพัฒนาโครงการ (2) กลุ่มผู้นำชุมชน และ (3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยเลือกใช้เทคนิคการสำรวจด้วยแบบสอบถาม ทั้งนี้กระบวนการศึกษาให้เป็นไปตามระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์ คาดว่าจะดำเนินการภายหลังจากกิจกรรมประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 2 แล้วเสร็จ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับรู้รับทราบเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ และสามารถแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการได้อย่างเหมาะสมต่อไป
ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน	
- ค่าชดเชยที่ประชาชนได้รับอาจมีราคาต่ำกว่าราคาตลาดทั่วไป และอาจไม่สามารถทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ - เสนอให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนสำหรับการช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ (ผู้แทนเทศบาลตำบลท่ากวาง)	- ขั้นตอนการสำรวจองศาหาริมทรัพย์จะครอบคลุมรายละเอียดทรัพย์สินในที่ดิน เช่น การนับจำนวนต้นไม้ยืนต้น การสำรวจลักษณะบ้าน อาคาร สิ่งปลูกสร้าง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น สุขภัณฑ์ กระเบื้อง ผนัง ฯลฯ ซึ่งจะมีการวัดและถอดแบบอย่างละเอียด เพื่อนำไปใช้ในการประเมินราคาค่าชดเชย โดยการประเมินค่าชดเชยจะยึดตามราคาปัจจุบันในวันที่มี พรฎ.เวนคืน โดยไม่มีการหักค่าเสื่อมราคา ทั้งนี้ แม้บ้านจะถูกสร้างมานานแล้ว กรมทางหลวงชนบทก็จะชดเชยเต็มราคาตามราคาวัสดุและค่าก่อสร้างในอนาคต เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของทรัพย์สิน รวมถึงจะมีการชดเชยค่ารื้อถอนและค่าคุมงานให้ด้วย โดยเจ้าของสามารถนำวัสดุที่รื้อถอนกลับไปใช้เองได้ เช่น วงกบ ประตู หน้าต่าง สุขภัณฑ์ ฯลฯ สำหรับราคาที่ดิน จะมีคณะกรรมการกำหนดราคาทดแทนเบื้องต้น

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
	ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากหลายหน่วยงาน เช่น ผู้แทนเจ้าหน้าที่เป็นประธาน ตัวแทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อบต./เทศบาล) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ที่ดินจังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด และสำนักงานเกษตรจังหวัด - หลักเกณฑ์ในการกำหนดราคาที่ดินจะพิจารณาจากหลายปัจจัย ได้แก่ ราคาประเมิน ราคาจดจำนอง ราคาซื้อขายจริงในพื้นที่ รัศมี 2 กิโลเมตร ณ ปีที่มี พรฎ. รวมถึงสภาพทำเล เช่น ดินดอนใหญ่ ดินดอนเล็ก หรือเป็นที่ดินตาบอด ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทจะพิจารณาเลือกใช้ราคาจากแหล่งอ้างอิงต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรมกับผู้ถูกเวนคืน ทั้งนี้ หากไม่พึงพอใจราคาประเมิน สามารถอุทธรณ์ได้โดยการยื่นหนังสือถึงรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม
- มีความห่วงกังวลในกรณีที่บ้านยังผ่อนชำระกับธนาคาร ซึ่งธนาคารมีการแบ่งจ่ายเป็นงวด อีกทั้งบริเวณที่ดินมีกิจการเพื่อหารายได้อีกด้วย ทางโครงการมีแนวทางการช่วยเหลืออย่างไร (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ในปัจจุบันขอให้ท่านดำเนินชีวิตได้ตามปกติ ทั้งนี้ จะมีการสรุปแนวเส้นทางในการประชุมครั้งที่ 3 และครั้งที่ 4 ภายในช่วงเดือนสิงหาคม-กันยายน - สำหรับการจ่ายค่าทดแทนในกรณีดังกล่าวจะคิดตามความเป็นจริงของการชำระ การจ่ายค่าเวนคืนจะชำระเป็นหนึ่งงวดหรือสองงวด 75% ของยอดที่ดินเวนคืนทั้งหมด อีก 25% ต้องรอให้กรมที่ดินดำเนินการรังวัด เพราะต้องยึดข้อมูลจากกรมที่ดินเป็นหลัก แต่หากบางคนได้รับผลกระทบทั้งแปลง จะจ่ายให้ 100% ในกรณีแปลงที่กระทบบางส่วนอาจจะป้องกันไว้ใน 25% ให้ที่ดินมารังวัดต้องรังวัดจากกรมที่ดินเป็นหลัก ซึ่งในการรังวัดที่ดินจะไม่มีค่าธรรมเนียม กรมทางหลวงชนบทจะดำเนินการให้ทุกอย่างและผู้โดนเวนคืนที่ดินไม่ต้องเสียภาษี ไม่โดนหักภาษี ณ ที่จ่าย
- อยากทราบระยะเวลาในการดำเนินโครงการ เนื่องจากบ้านเพิ่งสร้างแล้วเสร็จ หากต้องมีการเวนคืนหวังว่าจะเป็นราคาในอนาคตที่เราจะสามารถสร้างบ้านได้จริง (ผู้แทนภาคประชาชน)	- จากข้อกังวลของประชาชนในกรณีที่ยังอยู่ระหว่างการผ่อนชำระกับธนาคาร ขอชี้แจงว่าในขณะนี้ ยังไม่มีความจำเป็นต้องวิตกกังวล เนื่องจากโครงการยังอยู่ในขั้นตอนการวางแผน และการก่อสร้างคาดว่าจะเกิดขึ้นในระยะเวลาอีก ประมาณ 5-10 ปี
- หากราคาประเมินต่ำกว่าที่ผ่อนกับทางธนาคาร จะมีแนวทางในการช่วยเหลืออย่างไร (ผู้แทนภาคประชาชน)	ข้างหน้า ในส่วนของการประเมินราคาทรัพย์สินจะมีการสำรวจสภาพอสังหาริมทรัพย์โดยละเอียด คำนวณมูลค่าการก่อสร้างรวมถึงวัสดุก่อสร้างที่ใช้การประเมินราคาที่ดินตามสภาพจริงในพื้นที่ โดยทั่วไปแล้วราคาทรัพย์สินที่โครงการใช้เป็นฐานในการชดเชยมักจะสูงกว่าราคาประเมินของธนาคาร - ในขั้นตอนการจ่ายค่าชดเชยจะดำเนินการแบ่งจ่ายออกเป็น 2 งวดหลัก คือ งวดแรก 75% และงวดที่สอง 25%

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 4)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- ประชาชนมีความกังวลเกี่ยวกับที่ดินที่มีการทำเครื่องหมาย ซึ่งคาดว่าจะโดนเวนคืนที่ดิน (ผู้แทนเทศบาลตำบลท่ากว้าง)	- เครื่องหมายหรือหมุดที่วางในที่ดินเป็นค่าอ้างอิงในการสำรวจ เพื่อทำแผนที่ภูมิประเทศได้แก่ แนวถนน แนวคลอง ต้นไม้ แนวรั้ว ตำแหน่งบ่อน้ำและค้ำระดับต่าง ๆ
- อยากทราบหลักการประเมินราคาไม้ยืนต้น อยากให้มีการ คำนึงถึงระยะเวลาในการเจริญเติบโตด้วย (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณา ประกอบการศึกษาต่อไป
- ขอให้พิจารณาจ่ายค่าชดเชยให้เหมาะสมและเป็นธรรมต่อผู้ได้รับผลกระทบ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณา ประกอบการศึกษาต่อไป
- ในอนาคตหากมีการเปลี่ยนแปลงแนวเส้นทางโครงการหรือระยะ การเวนคืนเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อชุมชน ทางโครงการมีแผนรองรับอย่างไร (ผู้แทนภาคประชาชน)	- เมื่อได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมแล้วจะไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนระยะ การเวนคืนอาจมีการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากต้องรอจัดสรร งบประมาณแผ่นดินมาดำเนินการ ปัจจุบันประชาชนใช้ชีวิตปกติ เหมือนเดิม ต้องรอ พรฎ.เพื่อการเวนคืนออกจึงจะดำเนินการ สำรวจรังวัดสิทธิประโยชน์เพื่อการเวนคืน ใช้เวลาไม่น้อยกว่า 5-6 ปี
ด้านอื่น ๆ	
- ก่อนดำเนินการวางแผนศึกษาโครงการนี้ ได้มีทางเลือกเรื่องการ เพิ่มระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐานเช่นรถไฟฟ้าโดยสาร ประจำทางหรือขนส่งมวลชนหรือรูปแบบอื่นหรือไม่ (ช่องทางออนไลน์)	- โครงการถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 4 อยู่ในความรับผิดชอบของ กรมทางหลวงชนบท ในกรณีที่มีความประสงค์จะนำระบบขนส่ง มวลชนเข้ามาใช้เส้นทางดังกล่าว ทางกรมทางหลวงชนบทไม่มี ข้อขัดข้องแต่อย่างใด และยินดีสนับสนุนให้เกิดการใช้ประโยชน์ ร่วมกันบนพื้นฐานของความปลอดภัยและประโยชน์สูงสุดของ ประชาชน สำหรับในส่วนของบริษัท ปัจจุบันมีโครงการรถไฟฟ้า ทางคู่ที่อยู่ภายใต้การกำกับของการรถไฟแห่งประเทศไทย



www.ถนนวงแหวนเชียงใหม่
รอบ4ตอนล่าง.com



Line Official
ID : @725bjsjx



**ติดต่อสอบถามรายละเอียดโครงการ
กรมทางหลวงชนบท
สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท**

โทรศัพท์ : 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420

โทรสาร : 0 2551 5420

สายด่วน ทช. 1146 Website : www.drr.go.th

แขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่

โทรศัพท์ : 0 5321 1646

โทรสาร : 0 5322 2190

เว็บไซต์ : Chiangmai.drr.go.th

อีเมล : Chiangmai@drr.go.th

**ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ
บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด**

โทรศัพท์ : 0 2915 0983 ถึง 5

โทรสาร : 0 2915 0986

อีเมล : boonpanyat@yahoo.com

บริษัท คิงส์ฟอร์ด เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2001 5946

โทรสาร : 0 2001 5946

อีเมล : Kingsford.en.consultant@gmail.com

บริษัท ซีพีเอส ชัคเชส จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2125 0374

อีเมล : headoffice@cpssuccess.co.th

งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ติดต่อ : คุณมยุรา นามวงษ์ไชย

โทรศัพท์ : 08 2313 7652

อีเมล : ddrcmi1006.3035@gmail.com