

โครงการสำรวจออกแบบ ถนนสายแยก ทล.1001-ทล.1006 จ.เชียงใหม่ (ถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 4 ตอนบน)



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท อยู่ระหว่างการดำเนินงานโครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.1001 - ทล.1006 จ.เชียงใหม่ (ถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 4 ตอนบน) โดยได้จ้างกลุ่มผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ประกอบด้วย บริษัท เอพซิลอน จำกัด บริษัท โซกุน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอสพีที คอนซัลแตนท์ เอ็นจิเนียริง จำกัด และบริษัท มิติ แมส จำกัด เป็นผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ เพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้รับทราบถึงข้อมูลในการดำเนินงาน และมีความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ รวมทั้งได้บูรณาการทางความคิดกับทุกภาคส่วน จึงได้กำหนดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 จำนวน 2 เวที เพื่อนำเสนอผลสรุปของแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม รวมถึงรูปแบบรายละเอียดของแบบก่อสร้างแก่ผู้มีส่วนได้เสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อเสนอนะที่มีต่อผลการศึกษาของโครงการ โดยจัดขึ้นในวันเสาร์ที่ 23 สิงหาคม 2568 เวลา 08.30 - 12.00 น. และเวลา 13.00 - 16.00 น. ณ หอประชุมอำเภอต๋อยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่ พร้อมด้วยระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

โดยมีนายปิยะพันธ์ ศรีชมภู วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ นายสมพงษ์ มอญแก้ว ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ และนายกมน สมชัย วิศวกรโยธาชำนาญการ พร้อมด้วยผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการและรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ มีผู้เข้าร่วมการประชุมประมาณ 450 คน ประกอบด้วย หน่วยงานระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ และประชาชนผู้สนใจโครงการ

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4

เวทีที่ 1 : วันเสาร์ที่ 23 สิงหาคม 2568 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ หอประชุมอำเภอต๋อยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่



เวทีที่ 2 : วันเสาร์ที่ 23 สิงหาคม 2568 เวลา 13.00 – 16.00 น. ณ หอประชุมอำเภออดอยสะเกิด จังหวัดเชียงใหม่



สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 (เวทีที่ 1)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ	
บริเวณจุดตัดถนนโครงการกับทางหลวงชนบท ชม.3012 พบว่าส่วนใหญ่จะกระทบกับที่อยู่อาศัยของประชาชน เสนอให้ขยับไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างแทบทั้งหมด อาจมีอาคารสิ่งปลูกสร้างแค่บางส่วน แต่คาดว่าจะน้อยกว่าแนวเส้นทางปัจจุบัน เพราะหากเป็นจุดเดิมบ้านของประชาชนจะติดถนน และได้รับผลกระทบด้านต่าง ๆ เช่น ความปลอดภัย ฝุ่นละออง เสียง เป็นต้น (ผู้แทนภาคประชาชน)	ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นนำไปเพื่อเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป

สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 (เวทีที่ 1)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ	
ห้วงกังวลเรื่องการระบายน้ำ ขอให้โครงการให้ความสำคัญกับการระบายน้ำด้วย (ผู้แทนภาคประชาชน)	สำหรับการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ จะมีสะพานทั้งหมด 20 แห่ง และมีท่อลอดเหลี่ยม 17 แห่ง ทั้งนี้ ในการออกแบบระบบระบายน้ำ จะออกแบบช่องเปิดเพื่อการระบายน้ำให้มากกว่า 1.5 เท่าจากการคำนวณ (SAFETY FACTOR > 1.5) รวมทั้งคำนึงถึงพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ได้รับผลกระทบด้านน้ำท่วมค่อนข้างบ่อยครั้ง สำหรับช่วงระหว่างการก่อสร้าง จะมีการกำหนดมาตรการเพื่อลดปัญหาการกีดขวางการระบายน้ำในระหว่างก่อสร้าง เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 เคยแสดงความคิดเห็นว่า บริเวณจุดตัดของถนนโครงการกับทางหลวงชนบท ชม. 3012 บริเวณหมู่ที่ 3 บ้านบวกเปา หากก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวนี้จะมีจุดตัดที่ กม.14+100 และตัดผ่านมาถึง กม.16+300 ซึ่งจะส่งผลให้หมู่บ้านถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง นอกจากนี้ ยังมีป่าช้าอยู่อีก 2 แห่งของหมู่บ้าน ที่จะอยู่อีกฝั่งของถนน จึงห่วงกังวลว่าการพัฒนาโครงการจะกระทบต่อวิถีชุมชนดั้งเดิม (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบได้นำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปปรับแก้ไขรูปแบบโครงการบริเวณนี้ โดยรูปแบบเดิมจุดตัดทางหลวงชนบท ชม.3012 ออกแบบเป็นทางลอดสูง 2.5 เมตร จุดกลับรถถัดไปอยู่ที่จุดตัดทางแยกทางหลวงหมายเลข 118 ซึ่งมีระยะทางห่างประมาณ 2.2 กิโลเมตร ปรับปรุงจุดตัดทางหลวงชนบท ชม.3012 เป็นสะพานข้ามทางแยก ช่องลอดสูง 5.5 เมตร รองรับรถทุกประเภท และยกระดับสะพานข้ามข้ามน้ำแม่กวง กม. 15+025 จากเดิมที่เป็นสะพานระดับดินให้มีช่องลอดรองรับกลับรถขนาดสูงไม่เกิน 3.5 เมตร ระยะห่างระหว่างจุดกลับรถประมาณ 930 เมตร - สำหรับการใช้เส้นทางจากวัดบวกเปาไปสู่สุสานนั้น หากความสูงของขบวนไม่เกิน 3.50 เมตร สามารถใช้ถนนหน้าวัดบวกเปา เมื่อถึงโครงการ ฯ เลี้ยวซ้าย แล้วใช้จุดกลับรถบริเวณ กม.15+025 โดยจะมีระยะทางประมาณ 300 เมตร จากนั้นชิดซ้ายแล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนหน้าวัดบวกเปาอีกครั้ง เพื่อเข้าสู่สุสานได้ ส่วนทิศทางการกลับสามารถใช้ถนนหน้าวัดบวกเปา หรือใช้เส้นทางทางหลวงชนบท ชม. 3012 ได้ หากความสูงของขบวนไม่เกิน 3.50 เมตร หากความสูงของขบวนเกิน 3.50 เมตร แนะนำให้ใช้เส้นทางทางหลวงชนบท ชม. 3012 เนื่องจากจุดตัดนี้รองรับความสูงช่องลอดที่สูง 5.5 เมตร
บริเวณจุดตัดถนนโครงการที่ไปป่าช้าบ้านบวกเปา ในบริเวณนี้จะกระทบกับความเป็นอยู่ของชุมชนบ้านบวกเปาเกือบ 90% จะอยู่ทางเหนือของถนน ป่าช้าจะอยู่ด้านใต้ของถนน ฉะนั้นเวลาจะมีงานศพก็ต้องผ่านจุดตัดบริเวณนี้ ซึ่งบางครั้งมีการใช้รถนำแหเป็นรูปแบบปราสาทซึ่งค่อนข้างสูง จึงขอเสนอให้จุดตัดนี้ปรับอีก 3.5 เมตรได้หรือไม่ เพื่อที่ชาวบ้านจะสามารถใช้ทางลอดได้	สำหรับข้อเสนอการปรับแนวเส้นทางโครงการ ฯ ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นนำไปเพื่อเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- นอกจากนี้ บริเวณจุดตัดนี้มีที่ดินของมารดา ซึ่งในการประชุมครั้งที่ผ่านมามีข้อเสนอให้ขยับแนวเส้นทางไปบริเวณที่ว่าง เพื่อหลีกเลี่ยงการตัดผ่านบ้านเรือน เนื่องจากตัดผ่ากลางที่ดินของตนเลย ส่งผลให้ที่ดินส่วนที่เหลือไม่สามารถใช้ประโยชน์ต่อได้ (ผู้แทนภาคประชาชน)	
- เสนอให้ปรับแนวเส้นทางไปบริเวณที่เป็นพื้นที่ สปก. ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นนำไปเพื่อเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป
- แนวเส้นทางที่ออกแบบนี้ มีความเป็นไปได้ 100% หรือไม่ (ช่องทางออนไลน์)	- แนวเส้นทางโครงการฯ ที่นำเสนอเป็นแนวเส้นทางที่เหมาะสมตามผลการศึกษาของผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ แต่หากข้อแนะนำ หรือข้อท้วงติง สามารถแนะนำโครงการได้ โดยผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบจะขอรับข้อคิดเห็นนำไปเพื่อเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป
- เนื่องจากจุดกลับรถขนาดใหญ่บริเวณจุดตัด ทข.ชม. 3012 สุสานอยู่บริเวณวงเวียนบริเวณทางเข้าหมู่บ้าน หากมีชาวบ้านไปใช้บริเวณนี้กังวลว่าจะไม่มีความปลอดภัยในส่วนนี้ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นนำไปเพื่อเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป
- จากที่นำเสนอว่าเขตทางออกแบบกว้าง 40 เมตร จะมีการเวนคืนเฉพาะในเขตทางหรือมากกว่านั้น (ช่องทางออนไลน์)	- ความกว้างเขตทางทั่วไปประมาณ 40 เมตร ความกว้างเขตทางบริเวณทางแยกต่างระดับประมาณ 50 เมตร และจะไม่มีการเวนคืนเพิ่ม ในการขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร หรือการพัฒนาทางแยกต่างระดับในอนาคต
- หมุดสำรวจบริเวณกลางถนน คือแนวเขตทางแล้วใช้หรือไม่ (ช่องทางออนไลน์)	- หมุดสำรวจในพื้นที่โครงการทั้งหมด เป็นหมุดที่จัดทำเพื่อการสำรวจภูมิประเทศ และใช้อ้างอิงพิกัดและระดับในการก่อสร้าง มีใช้หลักศูนย์กลางทางและหลักเขตทางแต่อย่างใด
- จุดกลับรถจากจุดเริ่มต้น ทล.1001 ถึง กม.14+750 ถึงบ้านเกษตรใหม่ ต.หนองหาร มีจุดไหนบ้าง (ใบคำถาม)	- จุดกลับรถ ระหว่างทางหลวงหมายเลข 1001 ถึง กม. 14+750 - กม. 0+000 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1001 (สูงไม่เกิน 5.0 เมตร) - กม. 2+500 สะพานข้ามคลองเตาไห (สูงไม่เกิน 3.5 เมตร) - กม. 4+300 สะพานข้ามคลองเตาไห (สูงไม่เกิน 5.0 เมตร) - กม. 5+800 สะพานข้ามคลองโจ้ (สูงไม่เกิน 3.5 เมตร) - กม. 8+100 สะพานข้ามห้วยฝือก (สูงไม่เกิน 5.0 เมตร) - กม. 9+800 ทางหลวงท้องถิ่น (สูงไม่เกิน 2.5 เมตร) - กม. 12+350 จุดตัดทางหลวงชนบท ชม.3012 (สูงไม่เกิน 5.0 เมตร) - กม. 14+100 จุดตัดทางหลวงชนบท ชม.3012 (สูงไม่เกิน 5.0 เมตร) โดยระยะห่างจุดกลับรถใหญ่จะกำหนดไว้ไม่เกิน 5 กิโลเมตร จุดกลับรถขนาดเล็กไม่เกิน 3 กิโลเมตร

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- ห่วงกังวลเรื่องผลกระทบแฝง ซึ่งค่าเชื้อเพลิง ค่าพลังงาน ขึ้นราคาทุกวัน ในการกลับรถหากมีระยะทางเพิ่มขึ้น เป็นรายจ่ายระยะยาว จึงอยากให้ทำให้มีระยะห่างให้สั้นลง โดยตนมองว่าระยะห่าง 4 กิโลเมตรเห็นว่ามีระยะห่างเกินไป (ผู้ช่วย ส.ส.เชียงใหม่ เขต 4 อำเภอสันทราย)	- การกำหนดจุดกลับรถในแนวสายทางโครงการ ประกอบไปด้วย จุดกลับรถสำหรับรถขนาดใหญ่ จำนวน 10 จุด จุดกลับรถสำหรับรถขนาดเล็กจำนวน 7 จุด ได้แก่ (1) จุดกลับรถได้สะพาน สำหรับรถขนาดใหญ่ (สูงไม่เกิน 5.0 เมตร) ● กม. 0+000 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1001 ● กม. 4+300 สะพานข้ามคลองเตาไห ● กม. 8+100 สะพานข้ามห้วยพลึง ● กม. 12+350 จุดตัดทางหลวงชนบท ชม.3012 ● กม. 14+100 จุดตัดทางหลวงชนบท ชม.3012 ● กม. 16+300 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 118 ● กม. 20+300 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1014 ● กม. 22+400 สะพานข้ามคลองแม่โป่ง ● กม. 27+000 จุดตัดทางเลี่ยงเมืองตันเปา ● กม. 30+100 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1006 (2) จุดกลับรถได้สะพาน สำหรับรถขนาดเล็ก (สูงไม่เกิน 3.5 เมตร) ● กม. 2+500 สะพานข้ามคลองเตาไห ● กม. 5+800 สะพานข้ามคลองโจ้ ● 15+025 สะพานข้ามน้ำแม่กวง (3) ทางลอด สำหรับรถขนาดเล็ก (สูงไม่เกิน 2.5 เมตร) ● กม. 9+800 ทางหลวงท้องถื่น ● กม. 19+100 ทางหลวงท้องถื่น ● กม. 23+850 ทางหลวงท้องถื่น ● กม. 25+300 ทางหลวงท้องถื่น โดยระยะห่างจุดกลับรถใหญ่จะกำหนดไว้ไม่เกิน 5 กิโลเมตร จุดกลับรถขนาดเล็กไม่เกิน 3 กิโลเมตร
ด้านการชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน	
- ในกรณีที่ดินที่ถูกเวนคืนเป็นผืนเดียวกันมักไม่มีปัญหา แต่หากถูกเวนคืนตรงกลาง ที่ดินจะถูกแยกเป็น 2 โฉนดที่ผ่านมาไม่มีการชดเชยที่ดินที่ถูกแบ่งเป็น 2 โฉนด เจ้าของที่ต้องดำเนินการเอง จึงขอให้มีการชดเชยในส่วนนี้ด้วยเพื่อลดค่าใช้จ่ายที่เจ้าของที่ดินต้องดำเนินการเอง เช่น ต้องจ้างเจ้าหน้าที่ที่ดินมารั้ววัดเอง เป็นต้น (ผู้แทนภาคประชาชน)	- กรมทางหลวงชนบทจะเป็นผู้ออกค่าธรรมเนียมในการรังวัดแบ่งแยกโฉนด เพื่อไม่ให้เป็นการละเมิดของประชาชน โดยในวันทำสัญญา กรมทางหลวงชนบทจะจัดเตรียมแบบฟอร์มไว้ให้ท่านลงนาม และสามารถนำไปยื่นเรื่องขอรังวัดที่ดินต่อกรมที่ดินต่อไป
- กรณีหากมีการอนุมัติโครงการแล้ว ในวันที่ทำสัญญา ในกรณีที่ดินถูกแบ่งเป็น 2 โฉนด ขอให้ประชาชนนำโฉนดฉบับจริงไปในวันทำสัญญา ประสานกรมที่ดินวันที่ไปรับโฉนดคืนขอเป็น 2 ฉบับ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ในการมาทำสัญญาเพื่อการเวนคืนกับกรมทางหลวงชนบท ประชาชนต้องนำโฉนดฉบับเจ้าของที่ดินมาด้วย ทั้งนี้หากแปลงที่ดินดังกล่าวถูกแบ่งขาดออกจากกัน จะแบ่งออกเป็นอีกโฉนด
- เนื่องจากปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการสำรวจ ออกแบบยังไม่มี การอนุมัติว่าจะอนุมัติการสร้างเมื่อใดออก พรฎ. เมื่อใด ในช่วงนี้จนกว่าจะถึงขั้นตอนดังกล่าว	- เจ้าของที่ดินยังคงเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ มีสิทธิในการดำเนินการใดก็ตามในที่ดินของท่าน จนกว่าพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนจะ

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ในอนาคต เจ้าของพื้นที่ที่สามารถเข้าพัฒนาพื้นที่ของตนเองได้หรือไม่ แม้ว่าจะเป็นพื้นที่ที่คาดว่าจะมีถนนพาดผ่าน เช่น ปลูกต้นไม้ เป็นต้น (ผู้แทนภาคประชาชน)	ประกาศใช้ ทั้งนี้ทางกรมทางหลวงชนบทขอความร่วมมือในการก่อสร้างถาวรวัตถุในเขตที่คาดว่าจะเวนคืน เนื่องจากจะต้องถูกรื้อถอน และส่งผลให้มีค่าเวนคืนเพิ่มมากขึ้น
- จากแผนที่แนวเส้นทางโครงการ พบว่าถนนติดกับหลังคาบ้านเลย จึงห่วงกังวลว่าจะกระทบต่อวิถีชีวิตทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ และหากจะขยับไปสร้างบ้านบริเวณด้านหลังก็ดำเนินการไม่ได้เพราะไม่ได้รับงบประมาณจากการเวนคืนสิ่งปลูกสร้าง (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ในกรณีที่พักอาศัยประชิดกับแนวเขตทาง จะละเว้นเรื่องระยะถอยร่นตามกฎหมาย แต่อาจได้รับผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต ซึ่งสามารถร้องขอค่าชดเชยในช่วงการสำรวจสังหาริมทรัพย์ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับคณะกรรมการพิจารณาเป็นกรณีไป
- ปัจจุบันทางโครงการได้มีการสรุปการคำนวณเบื้องต้น หรือไม่ว่าจะมีการเวนคืนบ้านเรือนทั้งหมดก็หลังคาเรือน - หากในช่วงก่อสร้างโครงการซึ่งอาจจะอีกสิบปีข้างหน้า ซึ่งในตอนนั้นเมืองอาจจะมีการขยายตัวเต็มที่ หากยังไม่มี ความชัดเจนว่าจุดใดบ้างที่จะก่อสร้าง กระทบก็หลังคาเรือน อาจจะสามารรถดำเนินการได้ยาก ขอให้กรมทางหลวงชนบท มีการทำงานเชิงรุกมากกว่านี้ เพราะเท่าที่ทราบพบว่าหลายท่านยังไม่ทราบว่าบ้านหรือที่ดินจะได้รับผลกระทบหรือไม่ กระทบขนาดเท่าไร การให้ประชาชนนำโฉนดมาขึ้นตรวจสอบเอง อาจทำให้ข้อมูลตกหล่นได้ - สำหรับเรื่องที่อยู่อาศัย หากรอให้มีความชัดเจนในวันที่ออกพ.พรฎ. แล้วใช้เวลาอีกเพียงแค่ 2 ปี เห็นว่าเป็นเวลาที่น้อยไป ในการทำงานอย่างน้อยในเวทีที่เป็น การรับฟังความคิดเห็น ทางท้องถิ่นควรมีข้อมูลแล้วว่าในท้องที่ตนมีบ้านเลขที่ใดบ้างที่จะได้รับผลกระทบ โดนเวนคืนที่ดิน และขอให้โครงการให้ความสำคัญกับเรื่องการสื่อสารกับประชาชนด้วย (ส.ส.เชียงใหม่ เขต 4 อำเภอสันทราย)	- จากผลการศึกษา พบว่า โครงการต้องดำเนินการเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการก่อสร้างโครงการ กระทบแปลงที่ดินประมาณ 1,100 กว่าแปลง และอาคารสิ่งปลูกสร้างประมาณ 370 อาคาร ซึ่งผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบพยายามปรับลดผลกระทบให้ได้มากที่สุด สำหรับรูปแบบการพัฒนาโครงการ จากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจร 30 ปีข้างหน้า พบว่าถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 4 ตอนบน มีความต้องการช่องจราจร 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เขตทางน้อยสุดที่เหมาะสมกว้าง 40 เมตร หากใช้เขตทางน้อยกว่านี้ในการก่อสร้าง 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ไปก่อน จะเกิดการเวนคืนเข้าซ้อนในอนาคตเพื่อขยายช่องจราจร
- ในกรณีที่ส่งเลขโฉนดไปตรวจสอบในไลน์โครงการ แล้วได้รับแจ้งว่าจะโดนเวนคืน 100% ส่งผลให้ได้รับผลกระทบด้านจิตใจ อีก 4 ปี จึงจะได้เงินชดเชย ในตอนนี้ถ้าเอาเงินไปสร้างหรือซื้อที่อื่นก็ไม่สามารถทำได้ก็ต้องรอคอยเวลาอีก 4 ปี ซึ่งก็ไม่ทราบว่าจะได้ค่าเวนคืนเท่าไร เงินตอนนั้นก็อาจไม่สามารถซื้อบ้านได้แบบ ณ วินาทีนี้ อยากให้มีการชดเชยที่เร็วกว่านี้ และทราบจำนวนเงินที่ชัดเจน เพื่อจะได้นำเงินไปซื้อที่อื่นอยู่อาศัยได้ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ขั้นตอนการพัฒนาโครงการเบื้องต้น ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ใช้ระยะเวลาโดยรวมประมาณ 6-7 ปี โดยมีรายละเอียดดังนี้ (1) สำรวจและออกแบบรายละเอียด (แล้วเสร็จเดือนกันยายน 2568) : ได้แนวเส้นทางที่เหมาะสม พร้อมแบบรายละเอียด (2) การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ : ออก พ.ร.ฎ. / สำรวจเวนคืน ใช้เวลาประมาณ 2 ปี (ดำเนินการสำรวจอสังหาริมทรัพย์ รังวัดที่ดิน แปลงที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจะโดนเวนคืนประมาณเท่าไร) (3) งานจ่ายค่าเวนคืน : กำหนดค่าทดแทนและประกาศทำสัญญา รับเงิน สิทธิผู้ถูกเวนคืน ใช้เวลาประมาณ 2 ปี

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
	(4) งานก่อสร้างโครงการ : จัดหาผู้รับจ้าง/ควบคุมงาน ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 2-3 ปี - ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นนำไปเพื่อเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
- ที่ผ่านมามีไม่เคยได้รับหนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมโดยตรงทราบข่าวจากญาติพี่น้อง ซึ่งมีที่ดินติดกัน แต่เมื่อมาตรวจสอบที่จุดลงทะเบียนพบว่าไม่มีรายชื่อแต่ไม่เคยได้รับจดหมาย เมื่อถึงขั้นตอนการเวนคืนที่ดินจะมีหนังสือมาถึงโดยตรงหรือไม่ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นนำไปตรวจสอบข้อมูลที่อยู่ของท่านอีกที อย่างไรก็ตาม ท่านสามารถแก้ไขที่อยู่ในการจัดส่งเอกสารให้เป็นที่อยู่ปัจจุบันได้
- ขาดความชัดเจนในเอกสารประกอบการประชุม ขอให้มีการให้ข้อมูลที่ชัดเจนว่าแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านบริเวณใดบ้าง (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป อย่างไรก็ตาม ท่านสามารถลงทะเบียนเพื่อตรวจสอบข้อมูลแปลงที่ดินรายบุคคลได้ว่าแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านที่ดินท่านหรือไม่ที่ด้านหลังห้องประชุมหรือทาง Line Official Account ของโครงการ - สำหรับข้อมูลในเอกสารประกอบการประชุมจะเป็นข้อมูลเดียวกันกับไฟล์นำเสนอในการประชุม ซึ่งจะมีการอัปเดตลงในเว็บไซต์โครงการ และลิงก์ดาวโหลดข้อมูลภายหลังการประชุมเป็นลำดับต่อไป
- เนื่องจากตนเองอยู่ ตำบลป่าไผ่ อำเภอสันทราย ที่ผ่านมามีไม่เคยได้รับหนังสือแจ้งจากทางโครงการเลย แต่สังเกตจากเจ้าหน้าที่สำรวจไปฉีดสเปรย์แถวหน้าบ้าน และสอบถามจากเพื่อนบ้าน จึงมาเข้าร่วมประชุม จึงขอเสนอให้ทางโครงการประสานไปยังเทศบาลตำบลป่าไผ่เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นที่ สทก. ซึ่งที่ผ่านมามีชาวบ้านบริเวณนั้นที่ทราบว่ามีการเวนคืนที่ดิน แต่ไม่มีความชัดเจนของโครงการว่าถนนสายนี้จะมาจริงหรือไม่ ผ่านบริเวณนั้นจริงหรือไม่ ซึ่งที่ สทก. เป็นพื้นที่ของป่าไผ่ จะมีการชดเชยเยียวยาอย่างไร ในด้านการประสานงานคาดว่าจะมีหลายบ้านที่ไม่ทราบข้อมูลโครงการ ทั้งนี้ ประชาชนที่เข้าไปอยู่บริเวณดังกล่าวนี้ได้รับสิทธิจากการมา 40 กว่าปีแล้ว จึงอยากขอให้ทางโครงการประสานไปกับทางเทศบาลตำบลป่าไผ่ให้ชัดเจนและแจ้งลูกบ้านที่ได้รับผลกระทบโดยตรงอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งหนังสือควรแจ้งให้กับประชาชนโดยตรงไม่ควรแจ้งให้กับป่าไผ่ก่อน (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบจะดำเนินการประสานกับเทศบาลตำบลป่าไผ่เพื่อนำส่งข้อมูลของพื้นที่ตำบลป่าไผ่ - สำหรับค่าชดเชยในกรณีที่ดินในเขต สปก. และเขต สทก. จะได้ค่าชดเชยในส่วนของอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ยืนต้นที่สามารถพิสูจน์สิทธิ์ได้ ในส่วนของค่าชดเชยที่ดินจะขึ้นอยู่กับคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นเป็นผู้กำหนดราคาค่าชดเชย
- ทางโครงการได้ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการออกแบบแนวเส้นทางโครงการหรือไม่ หากไม่มีอยากให้ดำเนินการศึกษาใหม่ เพื่อให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 57 (สมาชิกสภาอบจ.เชียงใหม่ อ.สันทราย)	- กรมทางหลวงชนบทได้ประชุมรับฟังความเห็นสำหรับผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ ซึ่งมีได้เป็นการประชาสัมพันธ์ โดยมีการประชุมทั้งหมด 4 ครั้ง โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้ - การประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งที่ 1 : เพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ ขอบเขตการดำเนินงาน

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
	- การประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งที่ 2 : เพื่อนำเสนอร่างแนวเส้นทาง - การประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งที่ 3 : เพื่อนำเสนอเส้นทางที่เหมาะสมและร่างผลการศึกษาของโครงการทุกด้าน - การประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งที่ 4 : เพื่อนำเสนอผลสรุปของแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม รวมถึงรูปแบบรายละเอียดของแบบก่อสร้าง
- กรณีกระทบกับที่อยู่อาศัย หากรอให้มีความชัดเจนในวันนี้ออกพ.พรฎ. แล้วใช้เวลาอีกเพียงแค่ 2 ปี เป็นเวลาที่น้อยไปในการทำงานอย่างน้อยในเวทีที่เป็นการรับฟังความคิดเห็น ทางท้องถิ่นควรมีข้อมูลแล้วว่าในท้องที่นั้นมีบ้านเลขที่ใดบ้างที่จะได้รับผลกระทบ ต้องโดนเวนคืนที่ดิน หากมีการประชุมอีกครั้ง ขอให้มีความชัดเจนมากกว่านี้ อยากให้ให้ความสำคัญกับเรื่องการสื่อสารกับประชาชน (ส.ส.เชียงใหม่ เขต 4 อำเภอสันทราย)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นนำไปเพื่อเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป
ด้านอื่น ๆ	
- เสนอให้ทางโครงการประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ให้ชัดเจนว่าแนวเส้นทางจะพาดผ่านที่ดินแปลงใดบ้าง เพื่อจะได้ไม่ต้องมีการเก็บภาษีที่ดินของแปลงที่ดินที่แนวถนนโครงการจะพาดผ่าน (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นนำไปเพื่อเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป

ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 (เวทีที่ 2)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ	
- เนื่องจากตนมีบ้านอยู่บริเวณ ต.หนองแห้ง จุดตัดระหว่าง ทข.ชม.3012 บริเวณที่เป็นสะพานข้ามลำน้ำกวง หลังคาบ้านจะอยู่เสมอนอน สามารถปรับแนวเส้นทางขยับได้หรือไม่ หากอีกด้านไม่เดือดร้อนท่านอื่น - เหตุใดจึงต้องมีจุดกลับรถบริเวณข้ามแม่น้ำกวงด้วย เนื่องจากเห็นว่าบริเวณใกล้เคียงห่างออกไปไม่กี่ร้อยเมตรก็มีจุดกลับรถอีกแห่งแล้ว (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นนำไปเพื่อเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป - บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำกวง กม.12+700 ไม่ได้กำหนดเป็นจุดกลับรถ โดยจุดกลับรถบริเวณนี้สามารถใช้ได้ที่ กม.12+400 และ กม.14+100
- สอบถามถึงเหตุผลและหลักการในการสร้างถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 4 ซึ่งยังไม่เห็นหลักการที่ชัดเจน ถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 4 จะช่วยดึงดูดจากถนนวงแหวนรอบ 1, 2 และ 3 ไปทางไหน - สอบถามถึงหลักการและเหตุผลว่าโครงการตั้งใจทำเพื่อแก้ปัญหาการจราจรส่วนใด ที่ชี้แจงว่าจะดึง 10% จากถนนวงแหวนรอบ 1, 2 และ 3 และรองรับสนามบินเชียงใหม่แห่งที่ 2 ซึ่งก็อยู่ระหว่างการศึกษาอีก นอกจากนี้ยังไม่ทราบว่าวงแหวนรอบ 3 ที่กำลังเพิ่มทางข้ามแยกต่างระดับ จำนวน 7 จุดจะช่วยแก้ปัญหาได้หรือไม่ (ส.ส.เชียงใหม่ เขต 3 อำเภอสันกำแพง)	- สำหรับการศึกษาปริมาณการจราจรของโครงการนี้ได้มีผู้เชี่ยวชาญจากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ทำการศึกษการจราจรในภาพรวมทั้งจังหวัด เนื่องจากเป็นผู้เชี่ยวชาญในพื้นที่ รวมถึงการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ ในพื้นที่ จ.เชียงใหม่ เช่น สนามบินล้านนา ซึ่งเป็นสนามบินแห่งใหม่ รถไฟความเร็วสูง จากการศึกษาพบว่าหากมีถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ 4 จะช่วยดึงดูดปริมาณจราจรจากวงแหวนรอบ 2 และ 3 ได้ประมาณ 10% ลดปริมาณจราจรสามารถที่วิ่งผ่าน ไม่ต้องเข้าวงแหวน 3 ใช้วงแหวน 4 เป็นทางลัด (By Pass) ดังนั้นการสัญจรในพื้นที่เชียงใหม่ด้านในจะดีขึ้น ในเบื้องต้นโครงการจะพัฒนาเป็น 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ณ ปีที่ 20 ต้องเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ในช่วง ทล. 1001- ทล.118
- เสนอให้ทำการเพิ่มประสิทธิภาพถนนของกรมทางหลวงชนบทในพื้นที่ที่มีอยู่เดิม หรือทำถนนเส้นเล็กเชื่อมจากเส้นเลือดใหญ่ โดยที่ไม่ต้องทำโครงการขนาดใหญ่ (ส.ส.เชียงใหม่ เขต 3 อำเภอสันกำแพง)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นนำไปเพื่อเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป
- บริเวณจุดตัดกับ ทล. 1014 บริเวณ กม. 5+100 บริเวณนี้เป็นจุดศูนย์กลางถนนเลยใช้หรือไม่ ไม่ทราบว่าจะขยายถนน ทล.1014 ด้วยหรือไม่ จาก 20 เมตร เป็น 27 เมตร ซึ่งระยะจากจุดศูนย์กลาง ส่งผลให้บ้านของตนได้รับผลกระทบ ซึ่งตนจะโดนเวนคืนที่ดินประมาณ 50% ซึ่งจะกระทบอาคาร ซึ่งเป็นบ้านไม้ถ้าโดนเวนคืนก็จะกระทบทั้งหลัง และการขยายเขตทางบริเวณ ทล. 1014 ที่ขยายเป็น 27 เมตร จะมีระยะถึงบริเวณไหน (ผู้แทนภาคประชาชน)	- บริเวณจุดตัดกับ ทล. 1014 เขตทางเดิมกว้าง 20 เมตร 4 ช่องจราจร เมื่อมีถนนเลี้ยวเพิ่มไป 1 ช่องจราจร จึงต้องการระยะปลอดภัยในการเข้าเชื่อม จึงต้องมีความจำเป็นในการขยายเขตทางจาก 20 เมตร เป็น 27 เมตร เพื่อความปลอดภัย ทั้งช่องเลี้ยวเข้าและช่องเลี้ยวออกจาก ทล.1014 เพื่อความปลอดภัย
- ช่วง กม.6 -8 ซึ่งเป็นพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ซึ่งประชาชนบริเวณนั้นไม่ทราบข้อมูลอะไรเลย หมดที่ปักไว้เป็นจุดกึ่งกลางหรือไหล่ถนน (ผู้แทนภาคประชาชน)	- หมดสำรวจในพื้นที่โครงการทั้งหมด เป็นหมดที่จัดทำเพื่อการสำรวจภูมิประเทศ และใช้อ้างอิงพิกัดและระดับในการก่อสร้าง มิใช่หลักศูนย์กลางทางและหลักเขตทางแต่อย่างใด
- ที่เจ้าหน้าที่ไปสำรวจปักหมุด เป็นศูนย์กลางถนนหรือริมถนน (ผู้แทนภาคประชาชน)	

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- จากการสอบถามทางไลน์โครงการทราบมาว่าที่ดินจะโดนเวนคืนประมาณ 99% จากแผนที่ด้านหลังห้องประชุม พบว่า จะอยู่ที่ กม.15+800 เดิมที่เคยเข้าร่วมประชุมพบว่าบริเวณนี้มีการเปลี่ยนแปลงตลอด อยากทราบว่าสามารถปรับได้หรือไม่ เพราะด้านหลังค่อนข้างโล่ง ก่อนขีดแนวได้มีการลงมาสำรวจพื้นที่หรือไม่ (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นนำไปเพื่อเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป
- จากแผนที่เส้นสีน้ำเงินหมายถึงอะไร (ผู้แทนภาคประชาชน)	- เส้นสีน้ำเงินที่ปรากฏในแผนที่แนวเส้นทางโครงการคือแนวเขตทางที่โครงการจะขอใช้ พื้นที่ที่อยู่ระหว่างเส้นสีน้ำเงินคือพื้นที่ที่จะขอเวนคืนเพื่อใช้ในการก่อสร้างโครงการ
- บริเวณจุดตัดกับ ทล.118 จะมี Loop ramp และมีการยกพื้นโครงการสูงขึ้น 1 เมตร จากที่ดินเดิม ทางโครงการจะดำเนินการอย่างไรเกี่ยวกับการเชื่อมที่ดินเดิมเข้าสู่ถนนโครงการ จะสามารถประสานไปที่ส่วนใดได้ก่อนการเวนคืน (ช่องทางออนไลน์)	- ระดับถนนก่อสร้างใหม่ ควรสูงกว่าระดับน้ำท่วมสูงสุดไม่น้อยกว่า 1.0 เมตร ซึ่งมักจะสูงกว่าระดับดินเดิม - ประชาชนสามารถขอติดต่อเพื่อจัดทำเอกสารขอเชื่อมทางในช่วงการดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ - หากเป็นทางสาธารณะเดิม ทางโครงการจะก่อสร้างทางเชื่อมทางเดิมให้
- โครงการจะเริ่มก่อสร้างปีไหน (ใบคำถาม)	- ขั้นตอนการพัฒนาโครงการเบื้องต้น ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ใช้ระยะเวลาโดยรวมประมาณ 6-7 ปี โดยมีรายละเอียดดังนี้ (1) สำรวจและออกแบบรายละเอียด (แล้วเสร็จเดือนกันยายน 2568) : ได้แนวเส้นทางที่เหมาะสม พร้อมแบบรายละเอียด (2) การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ : ออก พรฎ. / สำรวจเวนคืน ใช้เวลาประมาณ 2 ปี (ดำเนินการสำรวจอสังหาริมทรัพย์ รังวัดที่ดิน แปลงที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจะโดนเวนคืนปริมาณเท่าไร) (3) งานจ่ายค่าเวนคืน : กำหนดค่าทดแทนและประกาศทำสัญญา รับเงิน สิทธิผู้ถูกเวนคืน ใช้เวลาประมาณ 2 ปี (4) งานก่อสร้างโครงการ : จัดหาผู้รับจ้าง/ควบคุมงาน ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 2-3 ปี
- จะดำเนินการก่อสร้างตอนบนหรือตอนล่างก่อน (ใบคำถาม)	- จากผลการศึกษาพบว่า การคาดการณ์ปริมาณการจราจรของวงแหวนรอบ 4 ตอนบนจะสูงกว่าช่วงวงแหวนรอบที่ 4 ตอนล่าง ในเบื้องต้นจึงเห็นควรว่าวงแหวนรอบ 4 ตอนบนควรที่จะดำเนินการก่อน ทั้งนี้ต้องพิจารณาเรื่องมูลค่าการเวนคืนและก่อสร้างประกอบด้วย
ด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	
- บริเวณสะพานยกระดับข้ามผ่านแม่น้ำแม่ปิง อยากทราบว่าหากหมู่บ้านที่ไม่ได้รับเวนคืน แต่ได้รับผลกระทบจากฝุ่น เสียง ในการก่อสร้าง จะมีการเยียวยาอะไรหรือมาตรการรองรับอย่างไร (เลขาฯ นายกเทศมนตรีตำบลตลาดใหญ่)	- โครงการมีมาตรการระหว่างก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เช่น กำแพงกันเสียง รวมถึงการรดน้ำลดฝุ่นระหว่างก่อสร้าง เมื่อสร้างเสร็จก็จะมีกำแพงกันเสียงทั้ง 2 ฝั่ง ซึ่งเป็นมาตรการที่ผู้รับจ้างต้องนำไปปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม ได้มีการอัปเดตผลผลการศึกษาและมาตรการในเว็บไซต์โครงการ (www.ถนนวงแหวนเชียงใหม่รอบ4ตอนบน.com) และลิงก์ข้อมูลโครงการเพื่อให้ทางได้ศึกษาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน	
- เคยส่งโฉนดไปให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบ และทราบว่าโฉนดเวนคืนประมาณ 70% ซึ่งพบว่าถนนโครงการผ่านกลางบ้านเลย จึงอยากทราบหลักการในการเวนคืนลักษณะนี้ (ผู้แทนภาคประชาชน) - การชดเชยอาคารสิ่งปลูกสร้าง มีหลักการอย่างไร (ผู้แทนภาคประชาชน) - การเวนคืนอาคารสิ่งปลูกสร้างจะจ่ายค่าเวนคืนเฉพาะส่วนที่อยู่ในเขตทางเท่านั้นหรือไม่ วัสดุที่รื้อโดยเฉพาะไม้สัก มีโอกาสที่จะเสียหายได้เยอะ จะมีการชดเชยอย่างไร (ผู้แทนภาคประชาชน)	- หากการเวนคืนกระทบส่วนที่สำคัญของบ้าน จนไม่สามารถอยู่อาศัยได้ หรือเวนคืนมากกว่า 30% ท่านสามารถร้องขอให้เวนคืนทั้งหลังได้ - หลักเกณฑ์ในการประเมินค่าทดแทนในส่วนของอาคารสิ่งปลูกสร้าง จะดำเนินการสำรวจสังหาริมทรัพย์ในเขตเวนคืน โดยจะคิดเป็นปริมาณวัสดุแต่ละชนิด ซึ่งราคาวัสดุก่อสร้างและค่าแรงจะใช้ราคา ณ วันที่ประกาศพรฎ. เวนคืน โดยไม่คิดค่าเสื่อมของสิ่งปลูกสร้าง ยกเว้นปล่อยทิ้งร้างจนทรุดโทรม และนำราคาดังกล่าวมาคำนวณค่าใช้จ่ายในการดำเนินการก่อสร้าง ภาษี และดอกเบี้ย เพิ่มเติมให้ เพื่อให้เป็นราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรม - หากให้กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้รื้อถอน ผู้ถูกเวนคืนจะได้รับค่าทดแทนอาคาร สิ่งปลูกสร้าง ส่วนวัสดุก่อสร้างจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกรมทางหลวงชนบท แต่หากผู้ถูกเวนคืนรื้อถอนเอง จะได้รับค่าทดแทนอาคาร สิ่งปลูกสร้างพร้อมค่ารื้อถอน วัสดุก่อสร้างที่เป็นประโยชน์ ผู้ถูกเวนคืนสามารถนำไปใช้ได้
- ตนอยู่ในพื้นที่ ต.ป่าลาน อ.ดอยสะเก็ด ช่วง กม.18+300 จากการตรวจสอบกับเจ้าหน้าที่โครงการ พบว่าแนวเส้นทางโครงการเข้าพื้นที่ประมาณ 45% ซึ่งจะขีดตัวบ้านเลย แต่พื้นที่ที่เหลือเยอะว่าเกณฑ์ที่วิทยากรแจ้งว่าจะขอเวนคืนทั้งหมด ไม่ทราบว่าหลักการอย่างไร (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ในกรณีที่พักอาศัยประชิดกับแนวเขตทาง จะละเว้นเรื่องระยะถอยร่นตามกฎหมาย แต่อาจได้รับผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต ซึ่งสามารถร้องขอค่าชดเชยในช่วงการสำรวจสังหาริมทรัพย์ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับคณะกรรมการพิจารณาเป็นกรณีไป
- ถ้าในกรณีที่ตัวบ้านไม่โดนเวนคืน แต่พื้นที่โดนจะสามารถอยู่ในบ้านนั้นได้กี่ปี หลังจากประกาศ พรฎ. (ใบคำถาม)	- สามารถพักอยู่อาศัยในอาคารเดิมได้ต่อไป เพราะการเวนคืนจะไม่บังคับระยะถอยร่นตามกฎหมาย สำหรับอาคารเดิมที่มีอยู่
- ในกรณีที่บ้านไม่สามารถรีไฟแนนซ์ได้ เนื่องจากที่ดินอยู่ในเขตเวนคืนและมีดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น ผู้ใดเป็นผู้รับผิดชอบ และขอให้พิจารณาจ่ายค่าชดเชยที่เหมาะสม (ช่องทางออนไลน์)	- ในปัจจุบัน ท่านสามารถดำเนินการรีไฟแนนซ์ (Refinance) กับสถาบันการเงินได้ เนื่องจาก พรฎ. กำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนยังไม่ประกาศใช้ - กรมทางหลวงชนบทดำเนินการจ่ายค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 โดยราคาค่าทดแทนจะยึดราคาตามวันที่ประกาศ พรฎ. กำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในพื้นที่นั้น ๆ ทั้งนี้ จะแบ่งค่าทดแทนออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ - ค่าทดแทนที่ดิน : การกำหนดราคาเบื้องต้น ให้คำนึงถึงราคา สภาพ เหตุ และวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ประกอบกัน (1) ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของที่ดินในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 (2) ราคาประเมินที่ดินของทางราชการที่กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
	(3) ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิ และนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดิน (4) สภาพและที่ตั้งของที่ดินนั้น และ (5) เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติ ให้พิจารณาราคาที่ดินที่เวนคืนหรือบริเวณใกล้เคียงที่จดทะเบียนไว้กับสำนักงานที่ดินในวันใช้บังคับหรือก่อนวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา โดยย้อนหลังไม่เกิน 2 ปี - ค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ : จะดำเนินการสำรวจอสังหาริมทรัพย์ในเขตเวนคืน โดยจะคิดเป็นปริมาณวัสดุแต่ละชนิด ซึ่งราคาวัสดุก่อสร้างและค่าแรงจะใช้ราคา ณ วันที่ประกาศ พรฎ.เวนคืน โดยไม่คิดค่าเสื่อมของสิ่งปลูกสร้าง ยกเว้นปล่อยทิ้งร้างจนทรุดโทรม รวมทั้งค่ารื้อถอนอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ทั้งนี้หากเป็นกรณีเวนคืนทั้งหลัง จะมีค่าออกแบบและค่าควบคุมงานก่อสร้าง ค่าร้อยละและติดตั้งสาธารณูปโภค ค่าเสียหายระหว่างการจัดหาที่อยู่อาศัย เป็นต้น ในส่วนของทรัพย์สินที่ขนย้ายได้จะคิดเป็นค่าขนย้ายเพิ่มเติม - ค่าทดแทนไม้ยืนต้น : พิจารณากำหนดราคาต้นไม้ยืนต้นชนิดเดียวกันกับที่หน่วยงานอื่นใดเคยจ่ายค่าทดแทนไว้ไม่เกินสามปี โดยใช้ราคาสูงสุดในพื้นที่เดียวกัน ค่าทดแทนในการเวนคืนของกรมทางหลวงชนบทจะดำเนินการภายใต้กรอบกฎหมายที่เหมาะสมและเป็นธรรมกับผู้ถูกเวนคืนทุกราย
- หากมีการจ่ายเงินเวนคืนจะได้รับเงินงวดเดียวทั้งหมดหรือได้รับเป็นงวด ๆ (ช่องทางออนไลน์)	- กรมทางหลวงชนบทดำเนินการจ่ายค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 โดยราคาค่าทดแทนจะยึดราคาตามวันที่ประกาศ พรฎ. กำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในพื้นที่นั้น ๆ ทั้งนี้ จะแบ่งค่าทดแทนออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ (1) ค่าทดแทนที่ดิน (2) ค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ และ (3) ค่าทดแทนไม้ยืนต้น โดยสามารถสรุปหลักการจ่ายค่าทดแทนแต่ละประเภทได้ดังนี้ (1) ค่าทดแทนที่ดิน : หากถูกเวนคืนทั้งแปลง จะดำเนินการจ่าย 100% ณ วันทำสัญญา หากเวนคืนที่ดินบางส่วน จะจ่าย 75% ส่วนอีก 25% หลังจากแบ่งแยกที่ดินแล้วเสร็จ (2) ค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ : หากต้องเวนคืนทั้งหลังแล้วให้กรมทางหลวงชนบทรื้อถอนให้ จะจ่าย 100% หากดำเนินการรื้อถอนเอง จะจ่าย 75% ก่อน ส่วนอีก 25% หลังจากรื้อถอนอาคารเดิมแล้วเสร็จ หากเวนคืนอาคารบางส่วน จะจ่าย 75% ก่อน ส่วนอีก 25% หลังจากรื้อถอนอาคารเดิมแล้วเสร็จ (3) ค่าทดแทนไม้ยืนต้น : ณ วันทำสัญญาท่านจะได้รับค่าทดแทน 100%

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
- บริเวณที่เป็นพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ในกรณีที่มีเส้นทางโครงการพาดผ่านบริเวณนั้น ประชาชนจะทราบข้อมูลได้อย่างไร เนื่องจากไม่ได้รับจดหมายหรือความก้าวหน้าโครงการให้รับทราบเลย (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ในส่วนของที่ดิน สปก. หรือที่ดินป่าสงวนแห่งชาติทางโครงการจะทำเรื่องเข้าไปเพื่อขอคัดรายชื่อจากหน่วยงานดังกล่าว ซึ่งก็ต้องมีกระบวนการหลายขั้นตอน ซึ่งก็เกิดความล่าช้าได้ อย่างไรก็ตาม ท่านสามารถติดตามข้อมูลทางเว็บไซต์โครงการ ทางไลน์โครงการ หรือติดต่อกับทางผู้ประสานงานโดยตรงได้เลย
- เสนอให้มีการนัดพบปะเจ้าของที่ดินโดยตรงจะได้สร้างความเข้าใจชัดเจน (ใบคำถาม)	- ระหว่างการศึกษาในขั้นสำรวจและออกแบบทางโครงการได้มีการเข้าไปสัมภาษณ์รายแปลง เรียกว่าการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม หลังจากนั้นในกรณีที่โครงการได้รับการอนุมัติงบประมาณ ประกาศ พรฎ. เวณคืน จะมีการเข้าไปสำรวจรายแปลง ซึ่งจะมีหนังสือแจ้งไปยังเจ้าของที่ดินทุกแปลง ซึ่งในช่วงนั้นท่านก็ยังมีโอกาสให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมได้
- ขอให้มีการทำเอกสารแนวทางการเยียวยาเบื้องต้นและเอกสารแบบสอบถามต่าง ๆ ก่อนการประชุม (ช่องทางออนไลน์)	- ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็นนำไปเพื่อเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป
- สำหรับคนที่ได้รับหนังสือเชิญประชุมครั้งที่ 4 นี้ หมายความว่าได้รับผลกระทบในการเวนคืน 100% ใช่หรือไม่ (ใบคำถาม)	- เนื่องด้วยในขั้นตอนการศึกษา ใช้การบูรณาการเพื่อประเมินผลกระทบที่ดินรายแปลงอยู่ ซึ่งอาจจะมีความคลาดเคลื่อนได้อยู่ ทั้งนี้ความชัดเจนของแนวเส้นทางโครงการและเขตเวนคืนจะอยู่ในขั้นของการสำรวจอสังหาริมทรัพย์หลังจากประกาศ พรฎ. กำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในพื้นที่นั้น ๆ ซึ่งจะมีการปูเอนด์ปักหลักเวนคืนและสำรวจอสังหาริมทรัพย์ในเขตเวนคืน
- จากการอ่านผลการประชุมครั้งที่ 3 ผู้ที่ได้รับจดหมายอนุমানได้ว่าจะได้รับผลกระทบ แต่เมื่อสอบถามไปทางไลน์โครงการกลับได้รับแจ้งว่าไม่โดนเวนคืน จึงอยากทราบว่าเหตุใดข้อมูลจึงไม่ตรงกัน (ผู้แทนภาคประชาชน)	- ภายหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ในแต่ละครั้งทางผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบได้มีการรับข้อคิดเห็นในที่ประชุมเพื่อไปปรับปรุงให้แนวเส้นทางโครงการมีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ตรงความต้องการของประชาชนในพื้นที่ รวมถึงลดผลกระทบให้ได้มากที่สุด ข้อมูลการตรวจสอบล่าสุดที่ท่านได้รับจึงสามารถเปลี่ยนแปลงได้



www.ถนนวงแหวนเชียงใหม่
รอบ4ตอนบน.com



Line Official
ID : @300upuhs



**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 เอฟซีลอน จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2920 9930
โทรสาร : 0 2571 2767
อีเมล : epshighway@gmail.com

บริษัท โซกุน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 08 0747 3737
อีเมล : shogun.work2025@gmail.com

บริษัท เอสพีที คอนซัลแตนท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2587 8865
อีเมล : sptconsultant.spt@gmail.com

บริษัท มิดี แมส จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2539 1812
โทรสาร : 0 2539 1811
อีเมล : mayura.midi@gmail.com

งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ติดต่อ : **คุณมยุรา นามวงษ์ไชย**
โทรศัพท์ : 08 2313 7652
อีเมล : ddrcmi1001.1006@gmail.com