ผลการรับฟังความคิดเห็นจากภาครัฐ ภาคประชาสังคม และภาคประชาชน

1. ผลการรับฟังความคิดเห็นของภาครัฐ

1.1 แขวงทางหลวงชนบทที่ 2

แขวงทางหลวงที่ 2 ดำเนินการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการริเริ่มโครงการ โดยการพิจารณาจากปริมาณจราจรและการเติบโตของเมืองผ่านดัชนี Level Of Service (LOS) ใช้การคาดการณ์ 5-10 ปี ควบคู่ไปกับการพิจารณาสถิติอุบัติเหตุ ผลกระทบเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และบริบทของชุมชน โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงาน EIA สำหรับด้านการเวนคืนที่ดินหน่วยงานให้ความสำคัญกับการหลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนหนาแน่นและยึดถือความเป็นธรรมด้วยการอ้างอิงราคาซื้อขายจริงในตลาดเพื่อเจรจาตกลงกับเจ้าของที่ดินก่อนออก พ.ร.ฎ. อย่างไรก็ตามหน่วยงานยอมรับว่ายังขาดมาตรการเยียวยาอาชีพหรือชดเชยความเสียหายชั่วคราวระหว่างก่อสร้าง ด้วยข้อจำกัดพื้นที่ปัจจุบันรูปแบบโครงการจึงยังไม่แน่นอน โดยมีทางเลือกทางลอดที่ต้องแลกด้วยการเวนคืนที่ดิน หรือทางยกระดับที่ส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพ แต่ไม่ว่าจะในรูปแบบใดหน่วยงานยืนยันว่าโครงการจะไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมและไม่มีการปิดเส้นทางทั้งหมด สำหรับประเด็นระบบขนส่งสาธารณะ กล่าวว่าทำยากในเชียงใหม่เนื่องจากขาดระบบเชื่อมต่อ ลงทุนสูง และหากสร้างรถไฟฟ้าบนเกาะกลางจะลดช่องจราจรและเป็นหน้าที่ของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม ในส่วนของการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนจะเปิดรับฟังหลายช่องทางโดยไม่จำกัดสิทธิ หากคัดค้านมาก ผู้บริหารระดับสูงตัดสินทิศทางต่อไป

1.2 เทศบาลเมืองสุเทพ

ในทัศนะของเทศบาลเมืองสุเทพต่อแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ เห็นควรให้มีการทบทวนความจำเป็นเร่งด่วนของการก่อสร้างทางยกระดับ โดยตั้งข้อสังเกตว่าสภาวะการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นนั้นมีลักษณะเป็นปัญหาชั่วคราวเชิงกายภาพ ที่กระจุกตัวเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน (Rush Hour) เท่านั้น มิได้เป็นปัญหาที่วิกฤตตลอดทั้งวันจนคุ้มค่าต่อการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่

ดังนั้น ทางเทศบาลเมืองสุเทพจึงเสนอให้พิจารณาการบริหารจัดการระบบสัญญาณไฟจราจรให้มีความอัจฉริยะและสอดคล้องกับปริมาณรถในแต่ละช่วงเวลาเป็นลำดับแรก ซึ่งถือเป็นแนวทางที่ใช้ปัญญาประดิษฐ์และระบบจัดการจราจรเข้าช่วย (Traffic Management) แทนการใช้โครงสร้างของปูนที่แก้ไขได้ยากในอนาคต โดยแนวทางนี้ไม่

เพียงแต่จะช่วยลดงบประมาณมหาศาล แต่ยังเป็นการตัดวงจรผลกระทบซับซ้อนที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน ทั้งในด้านการเวนคืนที่ดินที่ส่งผลต่อวิถีชีวิตและกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของชาวบ้านในพื้นที่

นอกจากนี้มิติของสิ่งแวดล้อมซึ่งจังหวัดเชียงใหม่กำลังเผชิญกับวิกฤตฝุ่นควันและมลพิษทางอากาศ (PM 2.5) อย่างรุนแรงในทุกปี การก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่อาจกลายเป็นปัจจัยสะสมที่ซ้ำเติมปัญหาฝุ่นจากการก่อสร้างและทำลายทัศนียภาพความเป็นเมืองเก่า การหันมาบริหารจัดการการจราจรบนพื้นราบอย่างมีประสิทธิภาพจึงเป็นทางเลือกที่ยั่งยืนและสอดคล้องกับอัตลักษณ์ของพื้นที่มากกว่า

2. ผลการรับฟังความคิดเห็นของภาคประชาสังคม

2.1 หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ปรีดา พิชยาพันธ์)

จากมุมมองของอาจารย์ การก่อสร้างหรือปรับปรุงถนน ถือเป็นทางเลือกจำเป็นสำหรับแก้ปัญหาระยะสั้นและพัฒนาเมือง แต่การสร้างทางยกระดับบริเวณทางแยกอาจเป็นการแก้ปัญหาไม่ตรงจุด หากปราศจากระบบขนส่งสาธารณะที่มั่นคง ปัญหารถติดจะกลับมาซ้ำเมื่อปริมาณรถเกินขีดความสามารถ จึงเสนอให้จัดการจราจรและพื้นที่แบบ "คูเมือง" ที่เน้นการไหลเวียนรถอย่างต่อเนื่องด้วยจุดกลับรถแทนสัญญาณไฟ รวมถึงบูรณาการกับกรมชลประทานเพื่อปรับปรุงคลองและขยายถนน เพิ่มพื้นที่รับรถโดยไม่ต้องเวนคืนที่ดิน หากจำเป็นต้องสร้างทางลอด ควรพิจารณาอุโมงค์ช่องทางเดินรถเดียวเพื่อลดผลกระทบจากการเวนคืนเมื่อเทียบกับอุโมงค์ขนาดใหญ่ นอกจากนี้ ยังต้องคำนึงถึงผลกระทบด้านทัศนียภาพจากการก่อสร้างโครงสร้างขนาดใหญ่ที่อาจบดบังดอยสุเทพ จนก่อให้เกิดข้อพิพาทกับประชาชน โดยโครงการควรผ่านการตรวจสอบ EIA อย่างรัดกุม ท้ายที่สุด ทางออกยั่งยืนระยะยาวคือระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ควบคู่กับหลักการจัดการความต้องการเดินทาง (TDM) เช่น การขึ้นค่าที่จอดรถเพื่อจำกัดรถส่วนตัวและกระตุ้นการใช้ขนส่งสาธารณะ

2.2 อาจารย์คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (รองศาสตราจารย์ ดร. อัมพิกา ชุมมัธยา)

จากมุมมองด้านการจัดการจราจรและผังเมือง อาจารย์สังเกตว่าปัญหาติดขัดในพื้นที่โครงการเกิดชั่วคราวเฉพาะช่วงเร่งด่วน (Peak Hours) เท่านั้น การแก้ด้วยโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เพื่อรองรับรถไม่กี่ชั่วโมงต่อวันจึงอาจไม่คุ้มค่า ในเชิงวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ควรเน้นเพิ่มประสิทธิภาพระดับพื้นดินก่อน เช่น ปรับระบบสัญญาณไฟ

อัจฉริยะสอดคล้องปริมาณรถจริง หรือยกระดับทางแยกให้คล่องตัว ลดความจำเป็นสร้างทางยกระดับและหลีกเลี่ยงความขัดแย้งจากการเวนคืนที่ดินที่มักนำไปสู่ผลกระทบสังคมและสิทธิอยู่อาศัยที่แก้ไขยากหากโครงการเดินหน้า นอกจากนี้ ในมิติสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิต ยังกังวลผลกระทบระยะยาวต่อเชียงใหม่ โดยเฉพาะฝุ่นควันและมลพิษอากาศที่รุนแรงขึ้นทุกปี การสร้างทางยกระดับไม่เพียงเพิ่มรถส่วนบุคคล แต่ยังก่อมลพิษทางสายตา (Visual Pollution) บดบังทัศนียภาพ และขัดขวางการระบายอากาศระดับพื้น ในเชิงสถาปัตยกรรมผังเมือง โครงการควรยึดหลักพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) โดยให้ความสำคัญกับความปลอดภัยและสะดวกของคนเดินเท้า ผู้ข้ามถนน และนักปั่นจักรยาน ซึ่งโครงสร้างพื้นดินปัจจุบันยังขาดการจัดการด้านนี้ การเร่งรัดโครงการโดยละเลยความเห็นชุมชนจึงเสี่ยงสูญเสียอัตลักษณ์ชุมชนและผลเสียสิ่งแวดล้อมอันประเมินค่าไม่ได้ในอนาคต

2.3 ชมรมปั่นรถถีบ

ตัวแทนกลุ่มปั่นจักรยานเชียงใหม่มีมุมมองที่ต่างจากกับหน่วยงานรัฐ โดยไม่เห็นด้วยกับแขวงทางหลวงที่มองพื้นที่ไม่เอื้อระบบขนส่งสาธารณะ กลุ่มเรียกร้องให้รับฟังความเห็น เรื่องรถไฟฟ้าประจำทางและยุทธศาสตร์เมือง แม้แบบจำลองคาดว่ารถจะติดในอีก 30 ปี แต่ปัญหาปัจจุบันคือความไม่ปลอดภัยและพื้นที่จอดจักรยานไม่พอจนเบียดเส้นทางสัญจร ในด้านสิ่งแวดล้อมและทัศนียภาพ โครงการจะกระทบการจัดการน้ำอย่างแน่นอน โดยแขวงทางหลวงยังไม่หารือกับกรมชลประทาน แม้อ้างไม่เวนคืน แต่ขอบถนนชิดประชาชนเกินไปกระทบวิถีชีวิต ขณะที่ข้ออ้างทางยกระดับไม่สูงเกินคอนโดและเป็นจุดถ่ายรูปใหม่ ยังก่อกังวลเรื่องบดบังดอยสุเทพ ปัญหาสำคัญคือการสื่อสารและประสานงานล้มเหลว ชาวบ้านไม่ได้รับข้อมูลชัดเจน การประชาพิจารณ์เผยประชาชนส่วนใหญ่ไม่เคยรับรู้โครงการ หน่วยงานท้องถิ่นแค่ปกป้องพื้นที่ตัวเอง ปัจจุบันโครงการยังอยู่ในขั้นของการรับฟังความเห็น โดยมีแผนสำรองคือขยายถนนบางส่วนหากสร้างทางยกระดับไม่ได้

3. ผลการรับฟังความคิดเห็นของภาคประชาชน

a. **การรับฟังความคิดเห็นจากการลงพื้นที่ไปยังกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง (Paper)**

จากความคิดเห็นของประชาชนจากแบบสอบถามลงพื้นที่แบบกระดาษจำนวน 85 ราย พบว่าความกังวลของประชาชนหลังจากการก่อสร้างทางยกระดับทางหลวงหมายเลข 121 เสร็จสิ้น มีดังนี้

3.1.1) ด้านสิ่งแวดล้อมและมลภาวะ ประชาชนกังวลสูงสุดต่อปัญหาฝุ่นควันและมลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM2.5 ซึ่งเป็นวิกฤตเรื้อรังที่เชียงใหม่เผชิญติดอันดับโลกทุกปี ชาวบ้านตั้งข้อสงสัยว่าทางยกระดับทางหลวง 121 จะยิ่งตอกย้ำและรุนแรงปัญหานี้หรือไม่ ด้วยเหตุผลหลักสองประการ

1. **ปริมาณจราจรและการสะสมมลพิษ** การมีทางยกระดับจะดึงดูดปริมาณรถ โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่และรถยนต์จำนวนมหาศาลให้เข้ามาในพื้นที่มากขึ้น ซึ่งหมายถึงปริมาณไอเสียและฝุ่นละอองจากการเผาไหม้ที่จะถูกปล่อยออกมาในระดับที่สูงกว่าเดิมหลายเท่าตัว
2. **ความซ้ำเติมต่อวิกฤตเดิม** ในช่วงฤดูฝุ่นควันของเชียงใหม่ที่สภาพอากาศมีความน่ากังวลสูงอยู่แล้ว การมีแหล่งกำเนิดมลพิษขนาดใหญ่เพิ่มเข้ามาใจกลางพื้นที่สัญจร ถูกมองว่าเป็นความเสี่ยงที่จะทำให้ค่าฝุ่นสูงพุ่งเกินมาตรฐานยาวนานกว่าเดิม ส่งผลกระทบโดยตรงต่อสุขภาพของชาวบ้านอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

3.1.2) ด้านวิถีชุมชนและเศรษฐกิจ นอกจากผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ประชาชนยังมีความกังวลอย่างลึกซึ้งต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่จะส่งผลกระทบต่อจิตวิญญาณของชุมชนโดยเฉพาะในพื้นที่ตลาดและศาสนสถาน ซึ่งเป็นศูนย์กลางยึดเหนี่ยวจิตใจของคนในพื้นที่มาอย่างยาวนาน

1. **การตัดขาดความเชื่อมโยงของคนสองฝั่งถนน (Community Fragmentation)** การก่อสร้างทางยกระดับทางหลวงหมายเลข 121 เปรียบเสมือนการสร้างกำแพงขนาดใหญ่ที่แบ่งแยกชุมชนเดิมที่เคยไปมาหาสู่กันได้อย่างอิสระให้ขาดออกจากกัน ความสัมพันธ์เชิงเครือญาติและเพื่อนบ้านที่เคยเดินข้ามฝั่งไปมาหาสู่กันได้จะถูกจำกัดด้วยโครงสร้างคอนกรีต ส่งผลให้อัตลักษณ์ความเป็นชุมชนเดียวกันค่อย ๆ เลือนหายไป
2. **อุปสรรคต่อการไปวัด (Impact on Religious Practices)** ชาวบ้านกังวลการเดินทางไปวัดที่ยากลำบากขึ้น โดยเฉพาะผู้สูงอายุที่ไม่ขับรถได้ ต้องอ้อมจุดกลับรถไกลๆ หรือข้ามถนนกว้างที่มีรถเร็ว ส่งผลต่อการทำบุญวันพระ พิธีกรรม และตักบาตรเช้า ทำให้กลายเป็นเรื่องอันตรายและไม่สะดวก
3. **ผลกระทบลูกโซ่ต่อเศรษฐกิจและรากฐานตลาดชุมชน** จุดกลับรถไกลและทางเข้า-ออกไม่สะดวกทำให้เข้าถึงตลาดยากขึ้น ส่งผลโดยตรงต่อพฤติกรรมซื้อของคนในพื้นที่และผู้สัญจร เช่น ผู้ผ่านไปอาจเลี่ยงแวะเพราะยุ่งยากกลับรถ พ่อค้าแม่ค้าต้องแบกต้นทุนน้ำมันและเวลาขนส่งเพิ่ม หากยืดเยื้อ ตลาดซึ่งเป็นหัวใจเศรษฐกิจและจุดรวมชุมชนจะซบเซา ส่งผลกระทบรายได้เลี้ยงชีพครอบครัวจำนวนมาก

3.1.3) ด้านผลกระทบความปลอดภัยของกลุ่มเปราะบาง โครงสร้างทางยกระดับหลวงหมายเลข 121 ไม่เพียงเพิ่มปัญหาจราจร แต่ยังเป็นอุปสรรคชีวิตประจำวันของกลุ่มเปราะบาง โดยเฉพาะเด็กนักเรียนและผู้สูงอายุ ซึ่งประชาชนสะท้อนความกังวลรุนแรง ดังนี้

1. **ทางข้ามที่ไม่สอดคล้องกับสรีระและวัย (Physical Barriers)** ประชาชนกังวลว่าการก่อสร้างทางหลวงขนาดใหญ่ที่กว้างขึ้นจะเพิ่มระยะเดินข้ามถนน โดยเฉพาะผู้สูงอายุที่มีความคล่องตัวลดลง หากไร้สัญญาณไฟเอื้อคนเดินเท้า หรือสะพานลอยไร้ลิฟต์/ทางลาด จะกลายเป็นการ "กักขัง" ไว้ฝั่งใดฝั่งหนึ่ง สูญเสียการไปวัด ตลาด พบปะเพื่อนบ้านตามปกติ ขณะที่เด็กนักเรียนใกล้โรงเรียนหรือศูนย์เด็กเล็กเสี่ยงอุบัติเหตุจากรถเร็วลงยกระดับ โดยเฉพาะช่วงเร่งด่วนไป-กลับโรงเรียน
2. **ความเร็วของรถที่ยากต่อการกะระยะ (Speed and Misjudgment)** เมื่อรถลงมาจากทางยกระดับ มักจะมีความเร็วสูงและต่อเนื่อง ประชาชนกังวลว่าทั้งเด็กและคนชราจะกะระยะความเร็วรถผิดพลาดซึ่งเป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุบนถนนใหญ่ นอกจากนี้ เสียงและลมแรงจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่วิ่งผ่านด้วยความเร็ว ยังสร้างความตระหนกตกใจให้กับผู้สูงอายุขณะกำลังข้ามถนนอีกด้วย

3.2 การรับฟังความคิดเห็นจากผู้ใช้ถนนในจังหวัดเชียงใหม่ผ่านทางออนไลน์

จากการสำรวจออนไลน์ กลุ่มตัวอย่างหลักคือนักศึกษาและบุคลากรที่สัญจรเข้าพื้นที่มหาวิทยาลัยเชียงใหม่และเขตเศรษฐกิจโดยรอบ จำนวน 34 ราย พบประเด็นกังวลสำคัญต่อโครงการทางยกระดับหลวงหมายเลข 121 ดังนี้

3.2.1) ด้านผลกระทบความปลอดภัยของกลุ่มเปราะบาง ซึ่งเป็นประเด็นความกังวลสูงสุดเนื่องจากกลุ่มนักศึกษาเป็นกลุ่มผู้ใช้ทางส่วนใหญ่และสัญจรด้วยรถจักรยานยนต์และเดินเท้า จึงมีความกังวลสูงสุดในด้านความปลอดภัยโดยมีประเด็นพิจารณาดังต่อไปนี้

1. **ความเสี่ยงจากรถเร็วเกินกำหนด** การปรับปรุงทางหลวงอาจทำให้ระดับความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อความปลอดภัยของนักศึกษาและคนทำงานที่ต้องสัญจรผ่านจุดเชื่อมต่อระหว่างชุมชนและสถานศึกษา โดยเฉพาะบริเวณตลาดและแหล่งที่พักอาศัย
2. **ข้อจำกัดสัญจรกลุ่มเปราะบาง** โดยมีความกังวลอย่างยิ่งต่อการออกแบบทางข้ามและการเข้าถึงพื้นที่ของคนเดินเท้า นักเรียน และผู้สูงอายุ ซึ่งโครงสร้างทางหลวงขนาดใหญ่อาจลดความปลอดภัยในการข้ามถนนและการสัญจรประจำวัน

3. **มาตรฐานจุดเชื่อมและจุดกลับรถ** ขาดความมั่นใจในเชิงวิศวกรรมจราจรบริเวณจุดขึ้น - ลงและจุดกลับรถ ว่าจะสามารถรองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นได้อย่างปลอดภัยหรือไม่

3.2.2) ด้านสิ่งแวดล้อมและมลภาวะ มีความกังวลหลักต่อการสะสมมลพิษทางอากาศจากปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นหลังเปิดใช้ทางหลวง โดยเฉพาะฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM2.5) และก๊าซไอเสีย ซึ่งกระทบสุขภาพระยะยาวของเยาวชนในพื้นที่ นอกจากนี้ มลภาวะทางเสียงจากการจราจรติดต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง โดยเฉพาะรถบรรทุกหนัก ยังรบกวนสมาธิในการเรียน ทำงาน และพักผ่อนของผู้อยู่อาศัยในหอพักและชุมชนใกล้เคียง

3.2.3) ด้านวิถีชุมชนและเศรษฐกิจ แม้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คาดหวังว่าทางหลวงจะช่วยลดระยะเวลาเดินทาง แต่ยังกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายเดิม ซึ่งอาจตัดขาดเส้นทางสะดวก ส่งผลให้ต้องอ้อมไกลขึ้น เพิ่มภาระเวลาและค่าเชื้อเพลิงท่ามกลางค่าครองชีพสูงในปัจจุบัน

3.2.4) ประเด็นเชิงวิพากษ์เพิ่มเติม นอกเหนือจากประเด็นความกังวลดังกล่าวข้างต้น พบประเด็นเชิงวิพากษ์ที่กลุ่มผู้ทำแบบสอบถามออนไลน์ให้ความสำคัญเป็นพิเศษ 3 ด้าน ดังต่อไปนี้

1. **การมุ่งเน้นแก้ไขปัญหาโครงสร้างพื้นฐานเดิมก่อน** ผู้ตอบส่วนใหญ่เห็นพ้องว่าควรปรับปรุงปัญหาเส้นทางที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพก่อนเริ่มโครงการใหม่ โดยมีประเด็นย่อยหลัก 2 ข้อ

    1.1 คุณภาพผิวจรจรและแสงสว่าง ต้องการปรับปรุงให้ถนนเส้นเดิมที่มีปัญหาเรื่องผิวถนนชำรุดหรือจุดที่แสงสว่างไม่เพียงพอซึ่งเสี่ยงต่ออุบัติเหตุในยามค่ำคืน

    1.2 การจัดการจราจรในปัจจุบัน ควรแก้ปัญหารถติดช่วงเร่งด่วนด้วยระบบ เช่น ปรับจังหวะไฟจราจรและจุดตัดที่สับสน

2. **ความเชื่อมั่นและการยืนยันผลสัมฤทธิ์ของโครงการ** ผู้ตอบตั้งคำถามถึงความคุ้มค่าและความเป็นไปได้ โดยกังวล 2 ประการหลัก ได้แก่

    2.1 การยืนยันประสิทธิภาพ ต้องการการยืนยันที่เป็นรูปธรรมจากภาครัฐว่า หากโครงการแล้วเสร็จจะสามารถแก้ปัญหาจราจรได้จริงตามที่กล่าวอ้าง

    2.2 ความคุ้มค่าต่อผลกระทบ มีการตั้งคำถามต่อความสะดวกที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยคุ้มกับผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฝุ่น PM2.5/ควัน) และการเปลี่ยนวิถีชีวิตหรือไม่ โดยต้องมีแผนเยียวยาและมาตราการป้องกันที่ชัดเจนมากขึ้น

3. **ช่องว่างด้านการรับรู้ข่าวสาร** เนื่องจากความไม่ทั่วถึงของการประชาสัมพันธ์ ทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์จำนวนมากไม่ทราบว่าจะมีการดำเนินโครงการดังกล่าวล่วงหน้า ส่งผลให้การมีส่วนร่วมจำกัด สะท้อนให้เห็นว่าการประชาสัมพันธ์โครงการในรูปแบบเดิมเข้าถึงยาก ก่อให้เกิดความไม่มั่นใจต่อโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น เสียงสะท้อนชี้ให้เห็นว่า โครงการกำลังเผชิญกับความท้าทายด้านความเชื่อมั่น โดยผู้ใช้เส้นทางต้องการให้ภาครัฐพิสูจน์การแก้ปัญหาเดิมให้สามารถกระทำได้เสียก่อน และต้องการให้มีการสื่อสารที่โปร่งใส เข้าถึงง่าย เพื่อชี้แจงข้อดี-ข้อเสียอย่างชัดเจน

แบบสอบถามสำหรับโครงการทางหลวงหมายเลข 121 ตอนดอนแก้ว – เหมืองกุง

โครงการปรับปรุงจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 121 ตอนดอนแก้ว-เหมืองกุง ระยะทาง 20.857 กิโลเมตร (กม.32+000 ถึง 52+857) เป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงกระทรวงคมนาคมในจังหวัดเชียงใหม่ ครอบคลุม 3 อำเภอ 5 ตำบล และ 21 หมู่บ้าน โดยกรมทางหลวงว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษา 5 บริษัท เพื่อสำรวจ ออกแบบจราจร และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

โครงการดังกล่าวนี้ มุ่งรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น โดยพิจารณาปัญหาจราจร ข้อจำกัดทางกายภาพ ความต่อเนื่องของถนน การเชื่อมโยง ความเป็นไปได้ของพื้นที่ การแบ่งช่วงก่อสร้าง และการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แนวทางแก้ไขเบื้องต้น ได้แก่ ปรับปรุงทางแยกสำคัญ 14 จุด (ติดตั้งสัญญาณไฟ 12 จุด) พิจารณาปิดทางแยกใกล้กัน (ห่าง 500-550 เมตร) ขยายช่องจราจร ปรับสัญญาณไฟ หรือสร้างทางลอดขนานคลองชลประทานและทางสายรอง เพื่อลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน คลอง และทัศนียภาพดอยสุเทพ

นอกจากนี้ ทางแยกต่างระดับของโครงการนี้ ได้มีการคัดเลือกตามเกณฑ์วิศวกรรมจราจร เศรษฐกิจการลงทุน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม เน้นทางยกระดับรูปแบบที่ 5 สำหรับถ่ายเทจราจรเกิน 50% หรือทางลอดทิศทางละ 2 ช่องจราจร เป้าหมายหลักคือการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ในโครงข่ายทางหลวงเชียงใหม่ โดยมีแผนการมีส่วนร่วมประชาชนต่อเนื่อง 7 กิจกรรม ตั้งแต่ประชาสัมพันธ์ (แผ่นพับ เว็บไซต์) เข้าพบผู้บริหาร สัมมนาครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศ 16 พ.ค. 2568) กลุ่มย่อยครั้งที่ 1 (แนวคิดรูปแบบ) สัมมนาครั้งที่ 2 (สรุปคัดเลือกรูปแบบ 21 พ.ย. 2568 ที่โรงแรมเชียงใหม่ภูคำ) กลุ่มย่อยครั้งที่ 2 (มาตรการสิ่งแวดล้อม) และสัมมนาครั้งที่ 3 (สรุปผลศึกษา) เพื่อรับฟังความเห็นทุกขั้นตอน

ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง ☐ อื่นๆ

2. อายุ ☐ ไม่เกิน 25 ปี ☐ 26-35 ปี ☐ 36-45 ปี ☐ 46-60 ปี ☐ เกิน 60 ปี

3. อาชีพหลัก ☐ เกษตรกรรม ☐ ค้าขาย/ธุรกิจ ☐ ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ ☐ รับจ้าง/ลูกจ้าง ☐ บำนาญ/ไม่มีอาชีพ

☐ อื่นๆ .....

4. พื้นที่พักอาศัย หมู่ ..... ตำบล..... อำเภอ .....

5. พาหนะที่ใช้เป็นประจำ ☐ รถยนต์ ☐ รถจักรยานยนต์ ☐ รถสาธารณะ ☐ เดิน/ไม่มี

6. ความถี่ในการใช้ถนนเส้นหลัก/มอเตอร์เวย์ใกล้เคียง ☐ ทุกวัน ☐ สัปดาห์ละ 3-4 วัน ☐ สัปดาห์ละ 1-2 วัน

☐ เดือนละครั้งหรือน้อยกว่านั้น

ข้อมูลและความเข้าใจจากกรมทางหลวง

1. ท่านทราบหรือไม่ว่าจะมีการทำถนนยกระดับบริเวณทางหลวง 121 และทราบข้อมูลจากแหล่งใด (1=ไม่มีข้อมูลเลย 5=ได้ข้อมูลชัดเจนครบถ้วน)

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

แหล่งข้อมูลที่ท่านทราบ (ตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ)

☐ ป้ายประกาศ/ป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่

☐ ผู้นำชุมชน/ผู้ใหญ่บ้าน/อบต.

☐ วิทยุชุมชน/หอกระจายข่าว

☐ โทรทัศน์/หนังสือพิมพ์

☐ เฟซบุ๊ก/ไลน์/สื่อออนไลน์

☐ เพื่อนบ้าน/คนรู้จักบอกกันมา

☐ อื่นๆ (ระบุ) _____

2. ท่านมีโอกาสแสดงความคิดเห็นในเวทีรับฟังความเห็นสาธารณะ (Public Hearing) หรือไม่ และรู้สึกว่ากระบวนการยุติธรรมเพียงใด (1=ไม่ยุติธรรม 5=ยุติธรรมมาก)

☐ มีโอกาสได้เข้าร่วมรับฟัง ☐ ไม่มีโอกาสได้เข้าร่วมรับฟัง

ถ้า “เคย” ท่านรู้สึกว่ากระบวนการรับฟังความคิดเห็นมีความเป็นธรรมเพียงใด (1 = ไม่ยุติธรรมเลย 5 = ยุติธรรมมาก)

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

ถ้ามีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับเวทีรับฟังความคิดเห็น

……

3. ท่านคิดว่าหน่วยงานควรให้ข้อมูลล่วงหน้าต่อประชาชนเชียงใหม่เกี่ยวกับกำหนดการก่อสร้างมากน้อยเพียงใด (1=ไม่จำเป็น 5=จำเป็นมาก เพื่อลดความสับสน)

☐ 1 ☐ 2. ☐ 3. ☐ 4. ☐ 5

ผลกระทบระหว่างก่อสร้าง (สิ่งแวดล้อมและการสัญจร)

4. จากประสบการณ์จราจรในเชียงใหม่ ท่านคาดว่าการก่อสร้างถนนยกระดับทางหลวง 121 จะทำให้ปัญหาฝุ่นและอากาศแย่ลงมากน้อยเพียงใด (จากรถและเครื่องจักรที่เพิ่มขึ้น คล้ายโครงการก่อสร้างอื่นๆ ในเมือง) (1=ไม่กระทบ 5=กระทบมาก)

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

5. ท่านกังวลเรื่องผลกระทบระหว่างก่อสร้างถนนยกระดับทางหลวง 121 ในเชียงใหม่ในระดับใด

(1=ไม่กังวล 5=กังวลมาก จากข่าวหรือประสบการณ์โครงการคล้ายๆ กัน)

- ฝุ่น PM2.5 และมลภาวะทางอากาศจากรถบรรทุก/เครื่องจักร: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5
- มลพิษทางน้ำ (น้ำเสียไหลลงคลอง/แม่น้ำ): ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5
- เสียงดังรบกวนจากก่อสร้าง: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5
- จราจรติดขัดหรือถนนลัดถูกปิด (กระทบการเดินทางในเมือง): ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5
- การจัดการขยะก่อสร้างและผลต่อพื้นที่เกษตร/ชุมชนใกล้เคียง: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5
- ความเสี่ยงอุบัติเหตุจากรถก่อสร้างบนถนนหลัก: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5
- ผลต่อต้นไม้ พืชพรรณ สัตว์ป่าในพื้นที่ก่อสร้าง: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5
- อื่นๆ (ระบุ) _____ ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

6. ท่านคิดว่าระบบตรวจวัดและติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างก่อสร้างควรทำอย่างไร (ตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ)

☐ ติดตั้งเครื่องวัดฝุ่น/เสียงแบบเรียลไทม์ ส่งข้อมูลสาธารณะ

☐ ตรวจวิเคราะห์น้ำในแม่น้ำปิง/คลองทุกเดือน

☐ สำรวจสัตว์ป่า/พืชหายากก่อนตัดต้นไม้

☐ เปิดเผยผลการตรวจทุกไตรมาสทางออนไลน์

☐ ไม่จำเป็น

☐ อื่นๆ (ระบุ) _____

7. ข้อเสนอแนะของท่านต่อหน่วยงานรัฐเพื่อลดผลกระทบระหว่างก่อสร้างทางหลวง 121 ให้ชุมชนเชียงใหม่ (เช่น รดน้ำลดฝุ่นทุกวัน หลีกเลี่ยงก่อสร้างตอนกลางคืน แจ้งเส้นทางเลี่ยงจราจรผ่านแอป)

……

ผลกระทบสังคม วิถีชีวิตชุมชน และการเดินทาง

8. ท่านคิดว่าโครงการนี้จำเป็นหรือไม่ เพราะเหตุใด (พิจารณาจากปัญหาจราจรในเชียงใหม่)

……

9. ท่านคิดว่าโครงการนี้จะกระทบต่อการสัญจร ถนนเดิม และความปลอดภัยในเชียงใหม่มากน้อยเพียงใด (เช่น ถนนเข้าชุมชนถูกตัดขาด จุดเสี่ยงอุบัติเหตุหน้าโรงเรียน/วัด/ตลาด ผลต่อการอนุรักษ์พื้นที่สีเขียว)

……

10. เมื่อทางหลวงสายนี้สร้างเสร็จแล้ว ท่านคิดว่าการใช้รถยนต์/รถจักรยานยนต์ของท่านจะเปลี่ยนไปอย่างไรบ้าง (เช่น ใช้เวลาเดินทางน้อยลง ใช้น้ำมันมากขึ้น/น้อยลง เลือกหลีกเลี่ยงเส้นทางนี้ ฯลฯ)

……

11. หลังจากทางหลวงสร้างเสร็จ ท่านกังวลเรื่องใดต่อไปนี้มากที่สุด (ตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ)

☐ รถวิ่งเร็วใกล้หมู่บ้าน/ตลาด เสี่ยงอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น

☐ จุดกลับรถ/ทางขึ้นลงทางหลวงไม่ปลอดภัย

☐ เด็ก คนชรา คนเดินเท้า ข้ามถนนลำบากและอันตราย

☐ เสียงรถบรรทุก/รถวิ่งตลอดคืน รบกวนการใช้ชีวิต

☐ ฝุ่น ควัน และมลพิษจากรถที่เพิ่มขึ้น

☐ ไม่กังวลเป็นพิเศษ

☐ อื่นๆ (ระบุ) ……

ประโยชน์คาดหวังและข้อเสนอแนะ

12. ท่านคาดหวังประโยชน์จากการก่อสร้างทางหลวงเมื่อแล้วเสร็จมากน้อยเพียงใด เมื่อเปรียบเทียบกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตของชุมชนที่อาจเกิดขึ้น

☐ คาดหวังมากที่สุด (คิดว่าทางหลวงจะช่วยให้การเดินทางสะดวกขึ้นมาก ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิต แม้จะมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมอยู่บ้าง)

☐ คาดหวังมาก (มองว่าประโยชน์ด้านการเดินทางและเศรษฐกิจมีมากกว่าผลกระทบสิ่งแวดล้อมพอสมควร)

☐ คาดหวังปานกลาง (เห็นทั้งข้อดีและข้อเสียใกล้เคียงกัน ยังไม่มั่นใจว่าคุ้มแค่ไหน)

☐ คาดหวังน้อย (กังวลว่าผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตจะมากกว่าประโยชน์ที่ได้รับ)

☐ ไม่คาดหวังเลย (คิดว่าโครงการสร้างปัญหามากกว่าประโยชน์ หรือไม่เห็นว่าจะได้ประโยชน์กับชุมชนของตน)

☐ อื่นๆ ……

13. ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานรัฐ (เช่น มาตรการลดมลพิษ/ฝุ่น/น้ำเสีย เปิดช่องทางร้องเรียนออนไลน์ หลักประกันชดเชย การอนุรักษ์พื้นที่สีเขียว การเวนคืนที่ดินที่โปร่งใส)

……

ผลการสัมภาษณ์ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2: มุมมองจากหน่วยงานรัฐ

1. หลักเกณฑ์การวิเคราะห์ความเหมาะสม

แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2 มีหลักเกณฑ์หลายประการในการวิเคราะห์ความเหมาะสมเพื่อคัดเลือกเส้นทางโครงการทางหลวง โดยพิจารณาหลัก ๆ ได้แก่ ปริมาณการจราจรและการเติบโตของเมือง ก่อนดำเนินการจะจ้างบริษัทที่ปรึกษามาศึกษาความเหมาะสมของแต่ละโครงการ เพื่อประเมินว่าควรดำเนินการหรือไม่ และหากเหมาะสมควรใช้วิธีใด เช่น สะพานข้าม ทางลอด แยกไฟแดง หรือไม่จำเป็นต้องทำอะไร โดยเปรียบเทียบสถานการณ์ปริมาณการจราจรระหว่างกรณีทำและไม่ทำ พิจารณาความสามารถของทางแยกและปัญหาคอขวดตามหลักวิศวกรรมการจราจร ใช้ดัชนี Level of Service (LOS) ระดับ A ถึง F คาดการณ์สภาพการจราจรในอนาคต 5-10 ปี เช่น ระดับ A คือคล่องตัวมากไม่มีติดขัด ระดับ B มีชะลอตัว ระดับ C เริ่มติดขัด และระดับ F ติดขัดรุนแรงจำเป็นต้องปรับปรุง เมื่อวิเคราะห์แล้วพบว่ามีความเหมาะสมจึงกำหนดรูปแบบการออกแบบตามหลักวิศวกรรมการจราจรเป็นหลัก

2. ปัจจัยอื่น ๆ ในการพิจารณา

นอกจากปริมาณการจราจรแล้ว แขวงทางหลวงยังนำปัจจัยอื่น ๆ มาพิจารณาในการเลือกเส้นทาง เช่น สถิติอุบัติเหตุ ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และชุมชน โดยในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมที่มอบหมายให้ที่ปรึกษาดำเนินการ จะมีการประเมินแต่ละปัจจัยให้เป็นคะแนนตามเกณฑ์วิศวกรรมของแขวงทางหลวง เช่น ผลกระทบต่อประชาชนจากการเวนคืนที่ดินหากกระทบมากจะได้คะแนนต่ำ ในขณะที่ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหากน้อยจะได้คะแนนสูง จากนั้นจึงคูณด้วยน้ำหนักของแต่ละข้อเพื่อคำนวณคะแนนรวมของทางเลือกต่าง ๆ และเลือกเส้นทางที่มีคะแนนสูงสุดในการตัดสินใจ

3. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

EIA เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาความเหมาะสม อยู่ในช่วงการศึกษาความเหมาะสม ต้องมีการทำด้วยแน่นอน แต่ว่ายังไม่เสร็จโครงการ โครงการยังไม่จบก็อยู่ในระหว่างการทำศึกษาความเหมาะสมอยู่ แล้วก็ถ้าทำเสร็จแล้วก็จะจะมีการเผยแพร่ออกไป

4. ช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลและมีส่วนร่วม

ทางโครงการมีแนวทางและช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้แก่ชาวบ้านในพื้นที่หลายรูปแบบ เพื่อมั่นใจว่ากลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงรายละเอียดโครงการได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม โดยใช้เว็บไซต์และ Facebook page เป็นช่องทางหลักในการเผยแพร่ข้อมูลอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ทุกครั้งที่เชิญประชุม บริษัทที่ปรึกษาที่ได้รับการว่าจ้างจากโครงการ (ซึ่งแขวงทางหลวงไม่ได้ดำเนินการเอง แต่จ้างบริษัทที่ประมูลได้มาออกแบบและประสานงานทั้งหมด) จะทำหนังสือแจ้งชุมชน จังหวัด แขวง เทศบาล และหน่วยงานท้องถิ่นต่าง ๆ ร่วมกัน รวมถึงมีการประสานงานจากกรมทางหลวงใหญ่ ลงมาถึงแขวงทางหลวง และขยายไปยัง อบต. อบจ. โดยสำนักสำรวจและออกแบบจากส่วนกลางทำหน้าที่เป็นแม่งานหลักในการ

ตรวจสอบ รับฟังความคิดเห็น และสรุปรายงานให้แขวงทางหลวงซึ่งทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นเป็นกรรมการด้วย เพื่อความโปร่งใสและครบถ้วน

5. การติดตามความคืบหน้าและรับฟังความเห็น

นอกจากการจัดประชาพิจารณ์แล้ว ชาวบ้านสามารถติดตามความคืบหน้าและข่าวสารของโครงการได้จากช่องรับความคิดเห็นบนหน้าเว็บไซต์ของแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2 ซึ่งเปิดให้พิมพ์ความเห็นได้ทุกประการ โดยทุกความคิดเห็นจะถูกรวบรวมและนำมาพิจารณาทั้งหมด รวมทั้งในการจัดกิจกรรมมีส่วนร่วมจะมีการบันทึกวิดีโอและจดบันทึกทุกความเห็นของผู้เข้าร่วมเพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อไป

6. รูปแบบการจัดการประชุมรับฟังความเห็นสาธารณะ

การเผยแพร่ข้อมูลโครงการเปิดกว้างโดยไม่มีการคัดเลือกผู้เข้าร่วม โดยประชาชนทั่วไปสามารถเข้าร่วมได้ทุกครั้ง ปกติจัดการประชุม 5 ครั้ง ประกอบด้วยกลุ่มย่อย 2-3 ครั้ง และกลุ่มหลัก 2 ครั้ง ใช้ระยะเวลาการศึกษาประมาณ 1 ปี ยิ่งมีผู้เข้าร่วมมากยิ่งดี โดยพยายามเชิญชวนให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น แม้จะไม่สามารถตอบสนองทุกความเห็นได้ แต่จะรับฟังและบันทึกทุกความคิดเห็นเพื่อนำมาวิเคราะห์ประกอบกับปัจจัยหลายด้านรวมถึงเสียงส่วนใหญ่ ในการจ้างที่ปรึกษาไม่มีแนวทางล่วงหน้าว่าต้องดำเนินการอย่างไร ผลลัพธ์จะเป็นไปตามความเหมาะสม หากวิเคราะห์แล้วไม่เหมาะสมก็อาจไม่ดำเนินการหรือคงสภาพเดิมไว้

7. ระยะเวลาเปิดเผยข้อมูลก่อนประชุมสาธารณะ

แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2 ยังไม่สามารถระบุระยะเวลาที่แน่ชัดในการเปิดเผยข้อมูลโครงการล่วงหน้าก่อนการประชุมสาธารณะได้ เนื่องจากขึ้นอยู่กับที่ปรึกษาโครงการที่รับผิดชอบ แต่โดยทั่วไปจะมีการเผยแพร่ข้อมูลล่วงหน้าประมาณ 1 เดือนก่อนการประชุม เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถเตรียมตัวและเข้าถึงข้อมูลได้ทัน

8. หลักการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน

แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2 ปรับปรุงเกณฑ์การประเมินมูลค่าทรัพย์สินและค่าทดแทนให้ใกล้เคียงความเป็นจริงมากขึ้น โดยในอดีตยึดราคาประเมินของกรมที่ดินซึ่งมักต่ำกว่าราคาซื้อขายจริง ปัจจุบันนำข้อมูลราคาซื้อขายจริงมาอ้างอิงเพื่อปรับเพิ่มราคาประเมินให้เกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ

9. ปัญหาการแจ้งเวนคืนที่ดิน

การแจ้งเวนคืนที่ดินมักเป็นประเด็นใหญ่ ดังนั้นหน่วยงานพยายามหลีกเลี่ยงเวนคืนให้มากที่สุดเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน หากจำเป็นต้องเวนคืนจริง จะเริ่มด้วยการเจรจาปรองดองเพื่อตกลงราคาก่อน หากไม่เห็นด้วยจะดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาการเวนคืน และผู้เสียหายยังสามารถอุทธรณ์ต่อศาลเพื่อให้พิจารณาความเหมาะสมของราคาต่อไปตามกฎหมาย

10. ระยะเวลาแจ้งการเวนคืนที่ดิน

การแจ้งเวนคืนที่ดินในตอนนี้ไม่มีรูปแบบหรือระยะเวลาที่ชัดเจนล่วงหน้า หน่วยงานจะแจ้งเจ้าของทรัพย์สินว่าเพื้นที่ดังกล่าวจะถูกเวนคืน แต่เวลาการดำเนินการจริงขึ้นอยู่กับการจัดสรรงบประมาณ หากงบประมาณในปีนั้นยังไม่พร้อมอาจต้องรอไปจนกว่าจะได้รับงบในปีถัดไป ซึ่งอาจใช้เวลาหลายเดือนหรือหนึ่งปี

11. มาตรการเยียวยานอกเหนือจากเงินชดเชย

ปัจจุบันแขวงทางหลวงยังไม่มีมาตรการจัดหาพื้นที่รองรับหรือช่วยเหลือด้านอาชีพสำหรับผู้ต้องย้ายที่อยู่อาศัยหรือที่ทำกิน เนื่องจากพยายามหลีกเลี่ยงการเวนคืนในพื้นที่ชุมชนขนาดใหญ่เพื่อลดผลกระทบ

12. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการเวนคืน

การเวนคืนอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ต้นไม้หรือพืชพรรณบ้าง แม้ในบางโครงการอย่างดอนแก้วจะไม่พบปัญหามากนัก แต่โครงการอื่น ๆ อาจมีผลกระทบเกิดขึ้น

13. มาตรการเยียวยาความเสียหายชั่วคราวระหว่างก่อสร้าง

ยังไม่มีเกณฑ์มาตรการเยียวยาความเสียหายชั่วคราว เช่น ฝุ่น ละออง เสียง หรือการปิดทางเข้าออกอย่างเป็นทางการ โดยจัดการแบบเคสต่อเคสผ่านการตกลงกับผู้รับจ้างก่อสร้างเป็นหลัก

14. การป้องกันปัญหาน้ำท่วมหลังก่อสร้าง

หลังการก่อสร้างไม่มีปัญหาน้ำท่วมหรือการเปลี่ยนทิศทางน้ำ เนื่องจากคำนวณระบบระบายน้ำตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบเพื่อป้องกันน้ำท่วมขัง โดยพิจารณาปัญหาน้ำท่วมเดิมในพื้นที่ เช่น ที่ดอนแก้วซึ่งมีปัญหาจากฝนตกบนดอยสุเทพหรือมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่กระทบชุมชนใกล้เคียง โครงการจึงออกแบบให้ช่วยบรรเทาปัญหาน้ำท่วมทั้งพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง โดยแขวงทางหลวงให้ข้อเสนอแนะในการออกแบบระบบระบายน้ำให้แบ่งเบาภาระร่วมกัน

15. แนวทางการรับมือปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้าง

แจ้งข้อมูลข่าวสารล่วงหน้าให้ประชาชนทราบ หากไม่จำเป็นขอให้หลีกเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง แต่หากหลีกเลี่ยงไม่ได้จะจัดการจราจรโดยไม่ปิดเส้นทางทั้งหมด ใช้การเบี่ยงเบนจราจร เช่น ใช้ระบบ rotary (ระบบหมุนเวียน) แทนไฟสัญญาณจราจร และแบ่งการก่อสร้างเป็นสเตจย่อย ๆ เพื่อให้รถสัญจรได้ตลอดเวลา โดยไม่ก่อสร้างพร้อมกันทั้งหมดเพื่อป้องกันการติดขัดรุนแรง

16. ประโยชน์ที่คาดหวังหลังโครงการเสร็จสิ้น

เป้าหมายหลักคือปรับปรุงการจราจรให้คล่องตัวขึ้น แม้รูปแบบยังไม่สรุป แต่ทุกรูปแบบต้องตอบโจทย์จราจรหลัก ให้การจราจรมีความคล่องตัวมากขึ้น พร้อมพิจารณาผลกระทบต่อชุมชนสองข้างทาง ชาวบ้านในพื้นที่ ผู้ใช้ถนนที่ผ่าน ผู้ข้ามถนน ปั่นจักรยาน เดินเท้า และผู้พิการ โดยคำนึงถึงทางเท้า ความสะดวกในการข้ามถนน และการใช้ประโยชน์ของชุมชนให้เกิดประโยชน์สูงสุด

17. ความกังวลของชาวบ้านหลังประชาพิจารณ์

หลังจัดประชาพิจารณ์ ชาวบ้านยังคงมีความกังวลหลักจากข้อจำกัดพื้นที่ทำงานที่แคบจากเขตทางเดิม ชลประทาน และกฎระเบียบกรมชลประทานที่ห้ามรุกล้ำโครงสร้าง ทำให้พื้นที่บีบอัด ลดโอกาสเวนคืน และต้องพยายามหลีกเลี่ยงเวนคืนให้มากที่สุด

18. รูปแบบการออกแบบและความเห็นที่แตกต่าง

โครงการมีรูปแบบหลายทางเลือก เช่น ทางลอด (ต้องเวนคืนบางส่วน) หรือทางยกระดับ (ไม่เวนคืนแต่บังทัศนวิสัยและภูมิทัศน์ดอยสุเทพ ซึ่งประชาชนบางส่วนไม่เห็นด้วย) ความเห็นแตกต่างกัน บางฝ่ายสนับสนุนเพราะแก้รถติดได้ บางฝ่ายคัดค้านเพราะกลัวผลกระทบ ปัจจุบันยังไม่มีรูปแบบที่ชัดเจน เนื่องจากต้องรวบรวมและวิเคราะห์ความเห็นทั้งหมดจากประชาพิจารณ์

19. กรณีศึกษาการเยียวยาจากโครงการก่อนหน้า

หน่วยงานมีการศึกษาจากโครงการทางหลวงที่ผ่านมา ซึ่งทุกโครงการใช้รูปแบบ (pattern) เดียวกันทั่วประเทศ ประกอบด้วยการมีส่วนร่วมของประชาชนและการให้คะแนนศึกษาความเหมาะสม โดยสำนักสำรวจและออกแบบจากส่วนกลางที่มีประสบการณ์จากโครงการทั่วประเทศ ไม่จำกัดเฉพาะเชียงใหม่ เป็นต้นแบบในการบริหารจัดการ

20. วิธีการประเมินผลสำเร็จและการปรับปรุงโครงการ

สำนักแผนงานจะประเมินความสำเร็จโดยให้คะแนน (rating) เปรียบเทียบก่อนและหลังโครงการ เพื่อตรวจสอบว่าคุ้มค่ากับงบประมาณที่ใช้ หากโครงการไม่ประสบความสำเร็จตามเป้า จะขึ้นอยู่กับระดับนโยบายผู้บริหาร โดยต้องหารือกันใหม่ หากประชาชนคัดค้านมาก จะวิเคราะห์เหตุผลเพื่อตัดสินใจว่าจะดำเนินการต่อหรือไม่

21. กระบวนการวางแผนและเสนอโครงการทางหลวง

สำนักแผนงานเป็นผู้วางแผนโครงการทั่วประเทศ โดยพิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่ต่าง ๆ แล้วตั้งกลุ่มศึกษาออกแบบ จ้างบริษัทที่ปรึกษามาออกแบบ เมื่อเสร็จจะเก็บไว้ในสต็อกโครงการรอของบประมาณ โดยจัดอันดับความสำคัญเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อให้อนุมัติเลือกโครงการที่เหมาะสม

22. การจัดการและเผยแพร่ข้อมูลจากการมีส่วนร่วมประชาชน

ข้อมูลจากการมีส่วนร่วมประชาชนและรายงานที่ปรึกษา (outsourced) ไม่ถูกปกปิด สามารถเปิดเผยและขอรับได้ เนื่องจากการประชาพิจารณ์มีการเผยแพร่และอธิบายทางเลือกโครงการให้ประชาชนทราบอยู่แล้ว ไม่ใช่ข้อมูลลิขสิทธิ์ หากโครงการหยุดเพราะประชาชนคัดค้าน ผู้บริหารระดับสูงจะหารือตัดสินใจโดยวิเคราะห์เหตุผลใหม่ ข้อมูลเหล่านี้เก็บไว้กับหน่วยงานรัฐผู้รับผิดชอบ เพื่อบันทึกกระบวนการและรายงานผลกระทบ

23. การปรับการออกแบบให้เหมาะกับเมืองสมัยใหม่

แขวงทางหลวงไม่ได้มุ่งพัฒนาเป็นไฮเวย์ความเร็วสูงแบบดั้งเดิม แต่ปรับให้สอดคล้องกับ urban design สำหรับชุมชนเมือง โดยเน้นลดรถติดให้คล่องตัว แม้ไม่สามารถวิ่งเร็วได้เนื่องจากข้อจำกัดชุมชนและพื้นที่แคบ บริษัทที่ปรึกษา แขวงทางหลวง และกรรมการเห็นพ้องว่าต้องออกแบบสำหรับความเร็วในเมืองเพื่อแก้ปัญหาการจราจร

24. การตอบข้อสงสัยเรื่องขนส่งสาธารณะ

ชาวบ้านบางส่วนเสนอให้พัฒนารถสาธารณะแทนถนน ซึ่งเข้าใจได้ แต่แขวงทางหลวงรับผิดชอบด้านถนน ส่วนรถไฟฟ้าอยู่ในขอบเขตการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (รฟม.) และกระทรวงคมนาคมที่กำลังศึกษา แต่ยอมรับว่ายากเพราะต้นทุนสูง ระยะแรกขาดทุนหนัก ต้องอาศัยเอกชนร่วมลงทุน ปัญหาเชื่อมต่อ เช่น จอดรถ/มอเตอร์ไซค์ที่ไหน ต่อด้วยรถเมล์หรือแท็กซี่ซึ่งเชียงใหม่ยังขาด ทำให้ผู้ใช้เลือกขับส่วนตัวแทน

25. เหตุผลที่ถนนเหมาะสมกว่าขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน

โครงสร้างพื้นฐานของเชียงใหม่เติบโตมาพร้อมถนนเป็นหลัก ขณะที่ขนส่งสาธารณะต้องใช้เวลานานในการพัฒนาและลงทุนสูง รถไฟฟ้าอาจถึงสถานีได้ แต่ขาดระบบเชื่อมต่อ last-mile เช่น จอดรถ/มอเตอร์ไซค์จากบ้าน หอพัก แล้วต่อไปยังไหนต่อ ขณะที่รถเมล์หรือแท็กซี่ในเชียงใหม่ยังไม่เพียงพอ ทำให้ประชาชนเลือกใช้รถส่วนตัวมากกว่า

26. การประสานงานระหว่างโครงการรถไฟฟ้าและทางหลวง

มีการประชุมร่วมกันระหว่างหน่วยงาน โดยรถไฟฟ้าจาก รฟม. ขอใช้พื้นที่ถนน เช่น ช่วงแยกแอร์พอร์ต-หางดงจะใช้เกาะกลางถนน ทำให้เลนจราจรหายและถนนแคบลง แขวงทางหลวงแสดงความกังวลว่ารถจะติดหนักขึ้น แต่มีการคอมเมนต์และหารือกันเพื่อหาทางออก

ผลการสัมภาษณ์ เทศบาลเมืองสุเทพ: มุมมองจากหน่วยงานรัฐ

1. การประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เทศบาลเมืองสุเทพได้ประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ เช่น แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2 และผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ โดยได้รับเอกสารเป็นหนังสือจากสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ที่ติดต่อประสานกับเทศบาลเมืองสุเทพ ฝ่ายปกครองท้องถิ่น กำนัน และผู้ใหญ่บ้าน ผ่านการแจ้งรายละเอียดโครงการเป็นหนังสือ และมีการประชาสัมพันธ์เพื่อเชิญชาวบ้านเข้าร่วมประชุมปฐมนิเทศเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2568 ซึ่งกล่าวถึงภาพรวมและเหตุผลของโครงการ โดยเน้น 5 แยกสำคัญ ได้แก่ แยกเจ็ดยอด-ช้างเคี่ยน แยกภูคำ แยกถนนเชียงราย แยกสุเทพ และแยกวัดอุโมงค์

2. ความเห็นขององค์การบริหารส่วนตำบลต่อโครงการ

เทศบาลเมืองสุเทพเห็นว่าควรรับฟังความเห็นและความมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน โดยพิจารณาความคุ้มค่าประโยชน์ระยะยาว และการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ เช่น แก้ปัญหาการจราจรด้วยระบบ attractive control ที่เคยประชาสัมพันธ์ไว้ จากการสำรวจเชิงสถิติ พบว่าปัญหาการจราจรเกิดเฉพาะช่วงเร่งรีบ (เช้าและเย็น) เพียง 30% ของผู้ใช้รถ หากระบบ attractive control มีประสิทธิภาพ ก็ไม่จำเป็นต้องทำโครงการนี้ โดยความเห็นนี้ถูกเสนอในที่ประชุมโครงการทุกครั้ง

3. ความรู้เกี่ยวกับรายละเอียดโครงการ

เทศบาลเมืองสุเทพได้ทราบรายละเอียดโครงการจากเอกสารหนังสือที่ได้รับ รวมถึงรูปแบบถนนยกระดับช่วงแยกสุเทพ-พืชศาสตร์ และวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วน โดยเฉพาะการเดินทางทิศเหนือ-ใต้หรือใต้-เหนือไปยังศูนย์ราชการ ซึ่งช่วยลดการสูญเสียเวลาและทรัพยากร

4. ผลกระทบต่อพื้นที่และประชาชนจากรูปแบบถนน

ยังไม่สรุปรูปแบบโครงการแน่นอน แต่ในประชุมครั้งที่ 5 (21 พฤศจิกายน 2568) รูปแบบที่ 5 ได้รับเลือกจากแบบสอบถามและบริษัทที่ปรึกษา เพราะลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินให้เหลือน้อยที่สุด

5. ช่องทางให้ประชาชนแสดงความคิดเห็น

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง เชิญผู้มีส่วนได้เสียเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง พร้อมให้ตอบแบบสอบถามทั้งในที่ประชุมและออนไลน์ รวมถึงถ่ายทอดสดประชุมสู่สาธารณะเพื่อรับข้อเสนอแนะ

6. สิทธิของชาวบ้านในการแจ้งปัญหาการก่อสร้าง

ตาม พ.ร.บ.ทางหลวง ชาวบ้านสามารถแจ้งปัญหาการก่อสร้างไม่มาตรฐาน (เช่น บดอัดดินไม่แน่นหรือฝุ่นเยอะ) ต่อเทศบาลเมืองสุเทพหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจสอบและระงับงานชั่วคราว

7. การประชุมติดตามผลและเอกสารที่ได้รับ

มีการเข้าร่วมประชุม 4 ครั้ง โดยได้รับเอกสารจากแขวงทางหลวงที่ 2 ดังนี้

- ครั้งที่ 1: รับเอกสาร 21 เมษายน 2568 ประชุม 16 พฤษภาคม 2568 (ปฐมนิเทศ ยังไม่มีรูปแบบโครงการ)
- ครั้งที่ 2: รับเอกสาร 18 มิถุนายน 2568 ประชุม 24 กรกฎาคม 2568 (เสนอแนวคิดกลุ่มย่อย)
- ครั้งที่ 3: รับเอกสาร 25 สิงหาคม 2568 ประชุม 5 กันยายน 2568 (เสนอ 6 รูปแบบโครงการ)
- ครั้งที่ 4: ประชุม 21 พฤศจิกายน 2568 (สรุปรูปแบบที่ได้รับเลือก)

8. มาตรการบรรเทาผลกระทบชุมชน

ชาวบ้านกังวลเรื่องเวนคืนที่ดินและผลกระทบระหว่างก่อสร้าง (ฝุ่น ควัน เสียง และความปลอดภัย) ซึ่งอาจยาวนาน ในประชุมครั้งที่ 4 แจ้งแนวพื้นที่เวนคืนผ่านภาพถ่ายทางอากาศ (ติดตามได้ที่แขวงทางหลวงที่ 2) แต่ยังไม่กำหนดแนวเขตชัดเจนหรือติดป้าย เนื่องจากยังไม่จัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน

9. แผนพัฒนาท้องถิ่นอื่นเพื่อแก้ปัญหาการจราจร

นอกจากทางยกระดับ เทศบาลเมืองสุเทพเสนอทางเลือกอื่น เช่น ระบบขนส่งสาธารณะและ attractive control โดยปัญหาการจราจรเกิดเฉพาะช่วงเร่งรีบ 30% ของผู้ใช้รถ หากระบบดังกล่าวมีประสิทธิภาพ ก็ไม่จำเป็นต้องทำโครงการนี้ ได้โดยเสนอในที่ประชุมทุกครั้ง

10. ช่องทางประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการต่อประชาชน

ประชาชนเมืองสุเทพรับรู้ผ่านฝ่ายปกครองท้องถิ่นและผู้นำชุมชน ซึ่งได้รับหนังสือจากสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง เพื่อเชิญร่วมประชุมและแจ้งรายละเอียด

11. การสำรวจความพึงพอใจของประชาชน

มีการสำรวจผ่านแบบสอบถามทั้งในที่ประชุมและออนไลน์ (QR Code จากบริษัทผู้รับจ้าง)

12. การแจ้งข้อมูลประชากรและครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบ

ได้รับแจ้งจากกรมทางหลวงว่าเป็นพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลาง โดยแจ้ง 8 หมู่บ้านที่อาจกระทบ (เช่น โรงเรียน วัด สถานที่ราชการ) เพื่อสอบถามข้อกังวลในประชุมและเตรียมมาตรการป้องกัน ลด หรือปรับการก่อสร้าง

13. การมีส่วนร่วมตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เทศบาลเมืองสุเทพย้ำปัญหาการระบายน้ำในที่ราบเชิงเขา ซึ่งอาจปิดช่องทางจากโครงสร้างก่อสร้าง โดยต้องประสานกรมชลประทาน

14. กลไกตรวจสอบการก่อสร้างร่วมกับกรมทางหลวง

ยังไม่มีคณะกรรมการตรวจสอบ เนื่องจากโครงการยังไม่สรุป แต่หากเริ่มก่อสร้าง จะมีคณะกรรมการ (กรมทางหลวง บริษัทที่ปรึกษา หน่วยงานเกี่ยวข้อง) ลงพื้นที่พบประชาชนเพื่อประสานปัญหา

15. แผนบำรุงรักษาหลังโครงการเสร็จ

เทศบาลเมืองสุเทพดูแลทางร่วมและแยกที่เชื่อมต่อโครงการ เช่น ปรับปรุงถนนชำรุด ส่วนโครงการหลักเป็นหน้าที่กรมทางหลวง

16. การแจ้งแผนเวนคืนที่ดินและช่วยเหลือประชาชน

ยังไม่ได้รับแจ้งแผนเวนคืน แต่หากเกิดขึ้น เทศบาลมีฝ่ายนิติกรช่วยเหลือ อำนวยความสะดวกในการเจรจาชดเชยหรือแก้ปัญหาล่าช้า/ประเมินราคาที่ดิน

17. การให้คำปรึกษากฎหมายแก่ชาวบ้านพื้นที่เวนคืน

ยังไม่มีการให้คำปรึกษา เนื่องจากโครงการยังไม่ดำเนินการและไม่ได้รับปัญหาจากประชาชน

ผลการสัมภาษณ์ อาจารย์คณะวิศวกรรมศาสตร์: มุมมองจากภาคประชาสังคม

1. การเข้าร่วมการทำประชาพิจารณ์

ได้รับเชิญให้เข้าร่วมผ่านท่านอธิการบดีมช แล้วมอบหมายมายังคณบดีและส่งต่อมายังตัวอาจารย์ หากงานเป็นส่วนวิศวกรรมจะถูกส่งมอบมายังคณะวิศวกรรมศาสตร์และจัดสรรไปยังแต่ละภาควิชา

2. การเชิญเพื่อไปให้ความเห็นในโครงการหรือเชิญไปในฝ่ายใด

โดยปกติจะรับฟังความคิดเห็นขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของเวทีดังกล่าว จะมีการนำเสนอข้อมูลมายังตัวผู้ถูกรับเชิญ ไม่ว่าจะเป็นการพูดคุยหรือแบบสอบถาม

3. คำเสนอแนะที่ได้ถูกนำไปใช้ปรับปรุงแก้ไขตัวโครงการต่างๆ

มีหลายครั้งที่นำไปปรับและบางครั้งมิได้นำไปเพื่อปรังปรุงแต่อย่างใด เพราะบางข้อเสนอจะอยู่นอกเหนือขอบเขตในการทำงาน เช่น หากจะทำถนนในเขตพื้นที่ชลประทานเป็นพื้นที่จำกัด ควรมีการบูรณาการกันระหว่างหน่วยงาน ว่าหากมีพื้นที่ค่อนข้างจำกัดจะจัดการอย่างไร

ในตัวของหน้าตัดคลองตรงพื้นที่โครงการเป็นสี่เหลี่ยมคางหมู ความกว้างจะน้อยและค่อยๆลาดลง ซึ่งปริมาณการส่งน้ำจะค่อนข้างน้อย ทางผู้ให้สัมภาษณ์เคยพูดคุยกับกรมชลประทานเช่นกันว่าจะปรับปรุงคลองอย่างไร เพื่อรับน้ำมากขึ้น จึงแนะนำให้มีการพูดคุยกันของหน่วยงาน แต่เนื้จากข้อจำกัดของขอบเขตหน่วยงานจึงมิได้ปรับแก้อะไรแต่อย่างใด เน้นเลือกใช้การเวนคืนมากกว่า

4. การจัดทำประชาพิจารณ์มีการเข้าร่วมของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน

ส่วนมากเป็นภาครัฐและภาคประชาชนโดยกลุ่มผู้นำชุมนุมรอบๆโครงการ เนื่องจากมีหลายเวที อาทิ เวทีประชาสัมพันธ์กลุ่มที่มารับฟังก็จะเป็นในส่วนสภาอุตสาหกรรม สภาการท่องเที่ยว เป็นต้น แต่หากเป็นวทีย่อยจะแยกเป็นพื้นที่รอบๆโครงการแยกย่อยไปเป็นช่วงๆ จำนวน 5 วัน

5. หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการสร้างความรับรู้ของประชาชน

การประชาสัมพันธ์นั้นจะถูกรับผิดชอบโดยบริษัทรับออกแบบถนนเส้นดังกล่าว โดนจัดทำแผนงานแก่แขวงทางหลวง เช่น จัดที่ใด เมื่อไหร่ และแขวงทางหลวงจะทำการอนุมัติแผนดังกล่าวต่อไป

6.หน่วยงานที่ว่าจ้างบริษัทผู้รับจ้าง

จะถูกว่าจ้างผ่านกรมทางหลวง มาจากสำนักงานใหญ่

7. ความตระหนักของบริษัทต่อปัญหาทัศนียภาพ

ทางบริษัทดังกล่าวพอจะทราบว่ามีประเด็นดังกล่าวในจังหวัดเชียงใหม่ แต่จตัวผู้สัมภาษณ์เองก็แนะนำเกี่ยวกับการทำโครงสร้างใดขึ้นนั้น แนวรัศมีการมองเห็นดอยสุเทพอาจเกิดประเด็นพิพาทขึ้นได้

8. สถานะรูปแบบถนนและการตัดสินใจ

มีการเสนอมาในหลายรูปแบบ และแจ้งแนวโน้มของการเลือกว่ารูปแบบใดอาจจะถูกเลือก แต่ยังไม่มีการสรุปว่าเลือกรูปแบบใด แต่มีแนวโน้มในการเลือกทำถนนยกระดับ

9. ฝ่ายที่มีแนวโน้มไม่เห็นกับโครงการ

ส่วนมากเป็นในส่วนของหน่วยงานไม่แสวงหาผลกำไร (NGO) หรือชมรม สมาคม ที่ค่อนข้างกังวลเกี่ยวกับการจัดทำถนนหรือทางแยกต่างๆ

10. ความเห็นต่อปัญหาการประชาสัมพันธ์

ขึ้นอยู่กับว่าในขั้นตอนการวางแผนออกแบบนั้น มีวัตถุประสงค์คืออะไร ถ้าเพื่อประชาสัมพันธ์ส่วนใหญ่จะเน้นไปยังหน่วยงานรัฐ ผู้นำชุมชน แต่ถ้าออกแบบบรายละเอียดเพื่อเวนคืนถึงจะมีการประชาสัมพันธ์ไปยังบุคคลที่จะถูกเวนคืนที่ดิน ให้เข้าไปเพื่อรับฟัง ขึ้นอยู่กับเวที เนื่องจากปัจจุบันนั้นเป็นเพียงการเสนอรูปแบบจึงมิได้มีการเชิญอย่างหลากหลายทเย้นไปที่การประกาศประชาสัมพันธ์ที่ผู้นำชุมชนมากกว่า เท่าที่ทราบมีการส่งต่อหลายแพตฟอร์ม อาทิเช่น เว็ปไซต์ เฟซบุ๊ค ติดบอร์ดประจำชุมชน เป็นต้น แต่ไม่ถึงกับลงไปพูดคุยทีละบ้านแต่อย่างใดเพราะยังมิใช่ในเรื่องของการเวนคืน

11. ระดับการเวนคืนที่คาดการณ์

ตามที่ได้ทราบมานั้น ไม่เยอะมาก เพราะ ตัวผู้ให้สัมภาษณ์ได้แจ้งต่อหน่วยงานไปว่าปัจจุบันเป็นเพียงการแก้ปัญหาทางแยกมิใช่ถนน หรือจำนวนเลนส์ เพราะทางหน่วยงานเชื่อว่าในอีก 20 ปีข้างหน้า เลนส์ถนนจำนวนนี้ยังมีความเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้รถใช้ถนน ปัญหาที่ต้องเร่งแก้ไขคือเรื่องทางแยกมากกว่า จึงเสนอเป็นการใช้การสร้างถนนยกระดับ แต่ตัวผู้ให้สัมภาษณ์เองมีความคิดเห็นว่าอาจจะไม่ใช่การแก้ปัญหาที่ตรงจุดแต่อย่างใด เพราะความกว้างของถนนยังเท่าเดิม ไม่อาจเพียงพอต่อปริมาณรถ

12. มุมมองต่อประสิทธิภาพทางยกระดับในการแก้รถติด

อาจแก้ปัญหาดังกล่าวได้ แต่จะแก้ปัญหาได้มากน้อยเพียงใด เพราะวัตถุประสงค์ของถนนเน้นไปที่การแก้ทางแยกเพียงอย่างเดียว มิได้แก้ไปที่การขยายความกว้างของถนนแต่อย่างใด ดังที่ผู้ให้สัมภาษณ์ดังที่กล่าวไปข้างต้น เกี่ยวกับการบูรณาการร่วมกับระหว่างแขวงทางหลวงและกรมชลประทาน แล้วการขยายพื้นที่ถนนนั้นจะไม่จำเป็นต้องมีการเวนคืนแต่อย่างใด

ซึ่งเดิมวิเคราะห์ได้มีการสร้างอุโมงค์ทางลอดคู่ขนาน แต่พบว่ามองว่าปัญหาตามมาเรื่องน้ำจากภูเขา จะไหลเข้าอุโมงค์ฝั่งใดฝั่งนึงค่อนข้างมาก อาจเกิดอันตรายได้ และได้มองในด้านการทำอุโมงค์ทางลอดฝั่งเดียวอีกด้วย แต่รูปแบบนี้เองการเวนคืนจะค่อนข้างมาก ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เคยเสนอว่าไม่จำเป็นที่ต้องจัดทำทางลอดแบบสี่ช่องทางการเดินรถแต่อย่างใด สามารถทำทางลอดประเภทช่องทางเดินรถเดียวได้ ซึ่งสามารถช่วยแก้ปัญหาได้ในระดับนึง แต่ในระยะยาวนั้นอาจจะต้องใช้รูปแบบอื่นมาช่วย เช่น การมีรถสาธารณะ

ในการทำประชาพิจารณ์เองนั้นก็มีคนได้นำเสนอในด้านนี้ แต่ในด้านของแขวงทางหลวงแจ้งว่าไม่ได้มีหน้าที่ในการทำระบบขนส่งสาธารณะ เป็นสิ่งที่อยู่นอกเหนือขอบเขตการทำงาน แต่ว่าในมุมมองของผู้ให้สัมภาษณ์ซึ่งเป็นฝ่ายวิชาการอยากเสนอในมุมมองภาพรวมแม้ว่าอาจจะทำไม่ได้แต่การนำเสนอดังกล่าวนั้นก็ยังต้องมีการนำเสนอว่าอย่างไร แล้วตัวของแขวงทางหลวงก็ต่อยอดไปพูดคุยไปคุยกับหน่วยงานอื่นที่มีหน้าที่จัดทำขนส่งสาธารณะอย่างไรบ้างเพื่อให้ไปสื่อสารกันภายในองค์กร

ตัวผู้ให้สัมภาษณ์เองได้เสนอให้ทำการจัดการรถแบบคูเมือง ไม่จำเป็นต้องทำให้เป็นทางแยกอาจจะให้จัดการเป็นให้รถเลี้ยวแล้วไปยูเทิร์นกลับมา ไม่จำเป็นต้องมีไฟแดงให้รถเคลื่อนที่ไปได้เรื่อยๆ ตัวของทางหลวงเองนั้นก็กำลังทำการวิเคราะห์ว่า มันเป็นไปได้หรือไม่ขนาดไหน แต่ตัวของผู้สัมภาษณ์เองเชื่อว่าเป็นแผนระยะสั้นคือหากไม่มีระบบขนส่งสาธารณะที่ดีรถก็จะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ สุดท้ายแล้วต่อให้รับรถได้มากแค่ไหน พอระยะเวลาผ่านไปก็ไม่สามารถรับได้เพียงพอ เพราะสุดท้ายแล้วคือการนำรถทั้งหมดที่คนใช้รถใช้ถนนมีไปรวมกันอยู่ที่จุดเดียว เมื่อไหร่ที่เยอะเกินความจุเกินความสามารถของถนนก็จะไปต่อไม่ได้

แม้ว่าการทำของขนส่งสาธารณะต้องใช้เวลานานและงบประมาณที่ค่อนข้างเยอะจึงเลือกที่จะทำถนนมากกว่า แม้แนวทางนี้อาจจะไม่ใช่เป็นแนวทางที่ดีที่สุดแต่ก็มีความจำเป็นต้องทำเพราะว่าสุดท้ายแล้วไม่งั้นจังหวัดของเราก็จะไม่เกิดการพัฒนา ส่วนในเรื่องของความกังวลของภาคประชาชนในการมองภาพรวมคือ เป็นเรื่องของข้อมูลระยะสั้นมีความจำเป็นที่จะต้องต้องใช้ทำเพื่อปรับปรุงโครงการจริง

โดยเรื่องของการมีขนส่งสาธารณะเป็นเรื่องที่ดีในเชิงวิศวกรรม เพราะปกติประชาชนก่อนไปใช้งานรถสาธารณะนั้นจำเป็นต้องใช้รถส่วนตัวก่อน แต่หากสามารถจำกัดโดยวิธีอื่นได เช่น เก็บเงินค่าที่จอดรถในราคาแพงขึ้น ประชาชนก็จะเลือกใช้รถส่วนตัวน้อยลง นั่งรถรับจ้า
งสาธารณะเพื่อมายังขนส่งสาธารณะแทน เป็นสิ่งที่เรียกว่า transport demand management แต่จะมีขึ้นตอนไหนก็คงยังต้องปรับปรุงกันไปก่อนและยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษาต่อไป

สุดท้ายแล้วเป็นที่ระบบ เรามีทางเลือกในการจัดการปัญหาหลายวิธี แต่หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบในส่วนของขนส่งสาธารณะเองก็มีการรับฟังปัญหาข้างต้น และกำลังทำการศึกษาเช่นกัน

13. กระบวนการประสานงานและตรวจสอบก่อนประชาพิจารณ์ทางยกระดับทางหลวง 121

กระบวนการหลักคือ หากมีการปรับปรุงถนนเส้นใดเส้นหนึ่ง หรือตัดถนนเส้นใหม่หรือการขยายถนน ขั้นตอนแรกคือการศึกษาความเป็นไปได้ในเชิงความเป็นไปได้ คือการดูในเชิงวิศวกรรมว่าการทำถนนเส้นนั้นสามารถเป็นไปได้หรือไม่ มีการทำถนนกี่ช่อทางการเดินรถ ปริมาณรถที่ใช้สัญจรประมาณเท่าไหร่ เส้นถนนเป็นอย่างไร และมีการเวนคืนจำนวนเท่าใด

ขั้นตอนที่สอง การสำรวจและออกแบบรายละเอียด แล้วจึงเป็นขั้นตอนต่อไปคือการรับฟังความคิดเห็น หรือที่เรียกอีกอย่างว่าการทำประชาพิจารณ์ และขั้นต้อนท้ายสุด อาจจะเป็นการทำ EIA หรืออาจจะทำ EIA ในขั้นตอนเดียวกับการรับฟังความเห็นหากทำครบทุกขั้นตอนแล้วนั้น หากมีการเวนคืนก็จะออกพระกฤษฎีกาเวนคืนต่อไป และเริ่มดำเนินการก่อสร้าง

14. กลไกตรวจสอบทางวิศวกรรมก่อนก่อสร้าง

ต้องตรวจสอบก่อนว่าพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ ที่ต้องมีการจัดทำ EIA หรือไม่ เพื่อตรวจสอบด้านต่างๆ เรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน และหน่วยงานภาครัฐจะมีการดำเนินการผ่านผู้เชี่ยวชาญ

15. ผลกระทบหลังก่อสร้างทางยกระดับ

เนื่องจากเชียงใหม่นั้นเป็นจังหวัดท่องเที่ยว การทำถนนหรือการแก้ไขทางแยกนั้นเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในระยะสั้น ในภายภาคหน้าหากมีจำนวนรถเพิ่มมากขึ้นปัญหารถติดเองนั้นก็ยังสามารถกลับมาเกิดปัญหาได้ซ้ำอีก การเปลี่ยนแปลงเมืองให้แก้ปัญหารถติดได้ดีที่สุดคือการมีขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่

16. ความเห็นต่อโครงการทางยกระดับทางหลวง 121

ในฐานะด้านเชิงวิศวกรรมหรือผู้เชี่ยวชาญในเรื่องนี้มีความคิดเห็นที่เห็นด้วย เพราะไม่ว่าอย่างไรการสร้างถนนก็เป็นสิ่งที่ดีเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดในขณะนี้เพื่อแก้ปัญหารถติด แต่ในเรื่องของรูปแบบถนนมีความเห็นว่ายังต้องมีการแก้ไขต่อไป

แต่หากในมุมมองของประชาชนคนเชียงใหม่นั้น คิดเห็นว่าการสร้างถนนนั้นยังไม่ใช่ทางออกที่ดีที่สุดของการแก้ไขปัญหารถติด

17. โอกาสยกเลิกหากภาคประชาชนคัดค้าน

ในทางวิศวกรรม นั้นต้องดูภาพรวม และอาจเกิดผลกระทบต่อประชาชนโดยรอบ แต่ท้ายที่สุดแล้วการก่อสร้างถนนหรือการแก้ไขปรับปรุงถนนนั้น ในด้านวิศวกรรมเน้นการดูภาพรวม

ผลการสัมภาษณ์ อาจารย์คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์: มุมมองจากภาคประชาสังคม

ด้านชุมชนและวิถีชีวิต

1. การออกแบบทางยกระดับทางหลวง 121 สอดคล้องบริบทสถาปัตยกรรมและชุมชนโดยรอบพื้นที่มากที่สุด

หากศึกษาในบริบทปัจจุบันอาจต้องมองถึงกระบวนการในการทำโครงการรัฐ จะมี 2 ส่วน คือ ในส่วนของผังแม่บท (Master Plan) เป็นการศึกษาเบื้องต้น และอีกด้านคือ Detail design คือการก่อสร้าง โดยทางยกระดับ 121 คาดการณ์ว่ายังอยู่ในขั้นแรกคือ การทำผังแม่บท โดยผังแม่บทจะมีกระบวนการว่าจะต้องมีกระบวนการรับฟังความคิดเห็น จำนวนคนเข้าเท่าไหร่และกี่ครั้ง ออกแบบเก็บข้อมูลเรื่อย ๆ ซึ่งทำโดยบริษัทที่ปรึกษาที่มีอยู่ทั่วประเทศ และมีจำนวนหลายเจ้า คณะมหาลัยเองก็รับได้ หรือจะรับเป็นที่ปรึกษาก็ได้ โดยบางครั้งอาจมีบริษัทที่รับงานแบบคุยกันง่าย คุ้นเคย ก็จะรับงานไปได้เร็ว โดยเขาอาจมีข้อมูลเบื้องต้นอยู่แล้วในการพัฒนาหรือก่อสร้างทางข้อมูลเบื้องต้นของเชียงใหม่ ในช่วงแรกที่ทำอาจจะเห็นว่าจะมีการแสดงออกเยอะ เนื่องจากเป็นช่วงผังแม่บท เราจะไม่เข้าใจว่ามันเป็นมาอย่างไร เขาได้ถามชุมชนไหม แล้วจึงมาออกแบบ แต่ขั้นตอนคือผู้รับผิดชอบจะหาข้อมูล แล้วออกแบบ ขึ้นแบบทางเลือกแล้วจึงทำประชาพิจารณ์เพราะยังเป็นในช่วงของผังแม่บท จะเห็นแบบและเห็นภาพแค่ในเบื้องต้น เห็นถึงแนวคิดของผู้ที่คิดวิเคราะห์มา ซึ่งมันอาจจะไม่เป็นจริงก็ได้ อาจจะไม่เกิดขึ้นเลยก็ได้ ถ้าทำแล้วส่งรายงานจะเกิดการประมวลผลอีกรอบนึงผ่านทางคณะกรรมการจะต้องคุยกันว่างบเพียงพอไหมที่จะลงทุนให้ไปสู่ Detail design ฉนั้นขั้นตอนจึงไม่เกิดขึ้นง่าย ๆ เราจึงจะเห็นว่าผู้รับผิดชอบต้องมีการรับฟังความคิดเห็นออกมาเรื่อย ๆ แล้วถ้าประชาชนเห็นด้วยไม่เห็นด้วยอย่างไรก็จะไม่ไปถึงขั้น Detail design ต่อมาก็จะเกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของมันไป แต่ก็เป็นแบบที่เราเห็นก็คือเวลาเขาทำแบบจะมีหลายระดับแต่อาจจะไม่มีแบบที่พัฒนาปรับปรุงถนนที่สมเหตุสมผล เพราะอยู่ดี ๆ ก็จะเป็นผังออกมาเลย ไม่มีทางเลือกที่ว่าจะมีการปรับปรุงถนนมั้ย หรือบูรณาการร่วมกับฝ่ายอื่นไหม เช่น เชียงใหม่กำลังจะมีรถไฟ ซึ่งจะเห็นได้ว่ามีศึกษาผังแม่บทตั้งแต่ ปี 2014 ทำผังแม่บทเสร็จแล้วและเมื่อประมวลผลคำนวณเงินแล้วพอจะไปได้ แต่ปรากฏว่าโครงการไม่คุ้มค่าคุ้มทุนขนาดนั้น การสร้างจึงทำได้ยาก และผลกระทบเกิดหลายส่วน เนื่องจากงบประมาณไม่เพียงพอ แม้การศึกษาทำผังแม่บทจะใช้งบประมาณไม่เยอะแต่หลังจากนั้นต้องใช้เงินก้อนใหญ่ที่สนับสนุนโดยรัฐบาล เมื่อรัฐบาลเปลี่ยนบ่อยก็จะช้าไปอีก ตอนนี้จึงปรับเล็กน้อย (ของรถไฟ LRT) ซึ่งยังต้องใช้เวลาเพราะยังไม่มีการอนุมัติงบ เช่น งบในการเวนคืนที่ดิน จึงทำให้มีหลายขั้นตอนของการเกิดขึ้นของโครงการ

ในความคิดอาจารย์คือต้องดูว่าผู้รับผิดชอบได้พูดคุยกับบริบทสถาปัตยกรรมหรือชุมชนไหม ในลักษณะการทำผังแม่บทขึ้นอยู่กับระยะเวลาด้วย ถ้าระยะสั้นส่วนใหญ่ทางหลวงจะทำแค่ไม่กี่เดือน เพื่อที่จะปรับปรุงเปลี่ยนแปลงภายใต้ข้อร้องเรียนแล้วรีบหาช่องทางแก้ไข (เช่น เมื่อมีการร้องเรียนรถติด แขวงทางหลวงก็ต้องรีบหาทางลงโดยการทำผังแม่บทสำหรับ 6 เดือน) มีสถาปัตย์ไหม เราก็ทราบยากว่ามีไหม เพราะขึ้นอยู่กับการที่เขาวางบริบทว่ามันจะต้องเกี่ยวข้องไหม แต่ก็อาจจะมีการเชิญผู้เกี่ยวข้อง แต่โครงการทางยกระดับ 121 ไม่รู้ว่าเขาใช้เวลาศึกษาผังแม่บทเท่าไหร่ (TOR) บางทีมันน้อยเกินไปจนเรามารู้ทีหลังหรืออาจไม่มีการเชิญ ก็จะทำให้เรารู้สึกว่ามันเร็วมาก ซึ่งอาจารย์ได้คุยกับอาจารย์วิศวะที่ถูกเชิญไปในรอบแรก เขาถูกเชิญเพราะเขาอยู่ในสายงานวิศวะ แล้วก็เป็นผู้ทรงของทางหลวงชนบท ส่วนมากถ้าอยู่ในบริบทนี้ก็อาจได้รับการเชิญชวน ซึ่งระดับผังแม่บทของทางหลวงจะไวมาก อาจ 3-6 เดือน เขาจะมองว่าจะมีชุมชนที่ต้องมาอยู่แล้ว แต่ครอบคลุมแค่ไหน บางทีชาวบ้านก็

ไม่ได้เข้าใจการวางผังเมืองว่ามันมีผลกระทบต่อชีวิตแค่ไหน เขาอาจจะมองว่าถ้าต้องหยุดงานเพื่อมาประชุมผังเมืองอาจจะยังไม่จำเป็น เพราะเขาอาจไม่สนใจว่า ผลกระทบมันใหญ่แค่ไหน รู้อีกทีคือได้รับผลกระทบแล้ว น้ำไหลลงบ้านตัวเองแล้ว เพราะเวลาสร้างถนนมันก็จะสูงไปเรื่อย ๆ ซึ่งวงแหวนรอบนอกโดนหมดแล้ว ที่ชาวบ้านเริ่มมีผลกระทบ เวนคืนอาจไม่คิดอะไรเพราะเพื่อผลประโยชน์ส่วมรวมแต่ชาวบ้านจะรู้ตัวอีกทีคือตอนโดนผลกระทบแล้ว อาจารย์เคยคุย ๆ กัน แล้วรู้สึกว่าประเทศไทยมีหน่วยงานรัฐเยอะ หน่วยภายใต้กระทรวงแล้วยังมีย่อยอีก การทำงานไม่ได้ประสานกันแบบที่เราคิด เช่น กรมทางหลวงอาจไม่มีการคุยกับโยธาเลยแม้จะต้องมีการทำงานสร้างถนนก็ตาม

2. บทบาทของสถาปัตยกรรมในการให้คำปรึกษาการสร้างถนน

ถ้าสถาปัตย์โดยตรงนอกจากการก่อสร้างอาคารซึ่งอาคารระดับโครงสร้างขนาดใหญ่ของรัฐจะต้องเป็นผู้เชี่ยวชาญในระดับนึงขึ้นอยู่กับคอนเนคชั่นเป็นส่วนใหญ่ เช่นรู้จัก หรือเคยทำงานร่วมกัน คุ้นเคยกัน หรือเขาอาจส่งหนังสือมาที่คณะแล้วคณะส่งใครไป แต่ผังเมืองจะค่อนข้างมีส่วนเข้าไปทำงานได้ ผังเมืองจะอยู่กึ่งกลาง อาจได้คุยกับทีมโยธาบ้างเช่นเรื่องถนนดูว่าจะมีโปรเจกต์ทางหลวงไหม

3. ความจำเป็นของผู้เชี่ยวชาญด้านสถาปัตยกรรมในการออกแบบถนน

อาจารย์มองว่าไม่เสมอไป เพียงแต่ว่าในการกำกับต้องดูว่าเขาจดทะเบียนภายใต้อะไร เช่น ภายใต้สถาปัตยกรรม ภายใต้วิศวกรรม ก็จะรับงานคนละแท็ก มันเป็นเชิงวิชาชีพมันจะขัดกันไม่ได้ แต่ในเวลาทำผังแม่บทในโครงการของรัฐมันจะต้องมีที่ปรึกษาซึ่งจะถูกทาบทามแล้วเชิญ (ให้ลองศึกษา TOR) แต่อาจารย์มองว่าหากกระบวนการมันเร็วมากที่ปรึกษาก็จะกลายเป็นแค่ที่ปรึกษา กล่าวคืออาจไม่ได้ลงไปทำ แค่มีชื่อสำรองไว้เฉย ๆ เช่น ตึกสตง. สถาปนิกโดนจับทั้ง ๆ ที่ไม่ได้ให้คำปรึกษาอะไรเลย แค่เซ็นต์เป็นการอนุญาตให้เขาใช้ชื่อ

อาจารย์มองว่าปัจจุบันยังคงเป็นในส่วนผังแม่บทจึงรู้สึกว่ายังใจเย็น เนื่องจากมันยังไม่ต้องรีบร้อน ซึ่งจะมีอาจารย์ผู้เชี่ยวชาญเข้าไปแล้วแน่ ๆ แล้วก็จะมีกลุ่มคนที่เข้าไปต่อสู้ค่อนข้างเพียงพอ และผู้เชี่ยวชาญก็จะมีความละเอียดสูงมาก

4. ความเห็นอาจารย์ต่อการมีส่วนร่วมของชุมชนในการออกแบบทางยกระดับทางหลวง 121

อาจารย์มองว่าถ้ามีหลากหลายสายอาจเพียงพอ แต่มันอยู่ที่ว่าข้อมูลในมือเขาอธิบายครบถ้วนมั้ย ชาวบ้านอ่านแล้วจะเข้าใจไหม แต่หากไม่มีข้อมูลเลย เช่น ขยายถนนไม่ได้เพราะมันเกินขอบเขตไหม ทำไมเราต้องสร้างถนนด้านบน เพราะถ้าวิ่งรถปกติคนเชียงใหม่ก็จะรู้สึกว่ามันก็ติดแค่บางช่วงเวลา ซึ่งติดช่วงที่วิ่งเข้ามช.

5. ปัจจัยสำคัญในการออกแบบก่อสร้างทางยกระดับทางหลวง 121 ในพื้นที่ชุมชนเมืองหรือชุมชนโดยรอบ

อาจารย์มองว่าควรมอง sustainable development ประกอบไปด้วย 3 ด้าน กายภาพ สังคม เศรษฐกิจ ฉะนั้นคือทำยังไงให้มันบาลานซ์กันได้ เพื่อที่จะตอบโจทย์ทั้ง 3 ด้าน แต่ว่าใน3ด้านใหญ่ ก็มันก็จะมีข้อย่อยที่มันเกี่ยวข้องสิ่งแวดล้อม เราต้องดูเรื่องอะไรบ้างที่ต้องคำนึงถึงอะไรบ้าง เชียงใหม่ไม่เจออะไรบ้าง เช่นตอนนี้เค้าอาจจะปรับเปลี่ยนไม่ทำทางยกระดับแล้วมาทำท่อปรับปรุงทางท่อระบายน้ำแทน แต่ว่าดันมาทำช่วง PM มันจะก่อ PM เพิ่มขึ้น ช่วงเวลาก็สำคัญ ทางด้านกายภาพ เช่น เรามี

โครงสร้างพื้นฐานอะไรแล้วแล้วเรากำลังจะมีอะไร เขาได้นำมาคิดไหม หรือเรานับหรือยังว่าการขนส่งที่เดินทางใช้เส้นนี้เข้าไปไหนทำอะไร วิศวะเขาจะมีโมเดลคำนวณอยู่แล้ว แต่ประชาชนเห็นไหม ถ้าเป็นทางด้านกายภาพจะต้องใช้ DATA ในการวิเคราะห์สูงมาก สังคม เศรษฐกิจ สังคมเช่นความสัมพันธ์ของชุมชน เกิดผลดีผลเสียไหม ได้วิเคราะห์หรือไม่ หรือว่าการทำประชาพิจารณ์ปัจจุบันมันอาจไม่ใช่แค่เพียงการมาเล่า อาจต้องทำแบบเวิร์คช็อปคิดร่วมกันแล้วหรือไม่ วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน ความเสี่ยง มันจะทำให้เห็นแนวคิดมากขึ้น ถ้าแค่ยกมือบางคนก็อาจไม่กล้าก็อาจตกหล่น หรือถ้าทางด้านเศรษฐกิจ ทำถนนแล้วมันดีขึ้นอย่างไร คุ้มค่า คุ้มทุนหรือไม่ เช่น การมานั่งคิดว่ารถในมช.เยอะขึ้นแล้วแก้ปัญหาด้วยการสร้างที่จอดเพิ่มขึ้น มันก็ไม่ได้แก้ได้ในระยะยาว มันคือการแก้ที่ต้องแก้ตอนนี้ เราควรมองภาพ 10 20 ปี เราควรคิดว่าเราควรทำยังไงให้เด็กไม่ใช้รถ ถ้ามองคือถนนมันทำง่ายทางหลวงทำได้เลย ไม่ต้องไปคุยกับขนส่งข้างนอก แต่สำหรับชาวบ้าน บ้านเรา อาจต้องมีกฎเกรฑ์การสร้างการรับรู้ และกฎเกณฑ์ที่ครอบคลุม เช่น การทำมรดกโลกของเชียงใหม่อาจทำมาเพื่อดีเฟ้นการทำโครงการขนาดใหญ่ได้ ชุมชนมันเชื่อมกัน เช่นชุมชนป่าห้า ก็โดนตัดถนนมาแล้วโดยกรมชล บอกระบบระบายน้ำจะดี แต่ก็ทำให้น้ำท่วมอีกฝั่งอยู่ดี ชุมนต้องใช้วัดก็ต้องเดินข้ามอีกฝั่งลำบาก ทางที่ดีเราปรับปรุงถนนให้ได้มาตราฐานดีไหม ปิดบางช่องทางยูเทิร์นได้ไหม หรือปรับไฟจราจรเวลาไม่เท่ากัน

6. ช่องทางอื่นแก้ปัญหาการจราจรนอกเหนือจากทางยกระดับ

อาจารย์มองว่ายังมีช่องทางอื่น หลายทาง และดีกว่าการทำทางยกระดับ 121 ชาวบ้านอยู่ด้วยการมองเห็นวิวทิวทัศน์มาตลอด เขาชอบบรยากาศถ้ากลายเป็นพื้นที่ใต้ทางด่วนนักท่องเที่ยวก็อาจจะลดลง ต้องมองว่าผลประโยชน์เอื้อต่อใคร คนกี่คนกับคนกี่คน แล้วการวิเคราะห์มันอาจไม่ใช่แค่ว่ามันง่าย แต่ระยะยาว 10 ปีจะเกิดอะไรขึ้น

7. การออกแบบก่อสร้างทางยกระดับทางหลวง 121 ตามแผนของโครงการ เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงการเวนคืนพื้นที่ เพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนหรือไม่

อาจจะใช่ถ้านับแค่จำนวนรถ วิศวกรจะมีโมเดลของเขา เช่นมีถนนกี่เส้นแล้วรองรับรถได้กี่คันแล้วตอนนี้รถกี่คัน แล้วคนใช้พื้นที่นี้ต่อวันต่อคันเท่าไหร่ใช้เวลาการเดินทางเท่าไหร่ ใช้วิธีแค่นี้แต่ว่าปัจจัยปัจจุบันมันมากกว่านั้น เมืองมันซับซ้อนขึ้น มีหลายมิติ เชียงใหม่เหมือนเมืองทดลอง ทุกอย่างส่วนมากจะเห็นจากเชียงใหม่ อาจารย์มองว่าเชียงใหม่โตเร็วมากจนทำอะไรก็ได้จึงต้องระวังขึ้นจากประสบการณ์ที่เจอ เช่น น้ำท่วมที่รุนแรงขึ้น แผ่นดินไหว ฝุ่นควันที่รุนแรง หรือการจราจรที่แน่นมาก แม่ข่าที่น้ำเน่าสุด ๆ ขนาดเป็นที่ท่องเที่ยวยังแก้น้ำเน่าไม่ได้ มันสะสมเกินไป เพราะเราปล่อยให้มันเปลี่ยนผ่านโดยคิดแค่นั้น แก้ตรงนั้นไปก่อน ไม่ได้แก้ระยะยาวเพราะเมืองโตเร็วและหน่วยงานไม่อยากเกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่นมากมาย แต่ผลกระทบที่เกิดตอนนี้เราควรจะต้องคิดเยอะแล้วเพราะผลกระทบมันเกิดให้เห็น case study แล้ว

8. การทำถนนเป็นการแก้ปัญหาในระยะยาวใช่หรือไม่

ทำถนนทำได้เพราะถนนยังไม่ปลอดภัย แต่ทางยกระดับอาจจะยัง มันไม่ได้รถติดหรอกเพราะคนยังขับรถเร็วอยู่เลย พุ่งลงคลองเสียชีวิต แสดงว่าปัญหาคือไม่ได้ติดมากมายขนาดนั้นอาจติดแค่บางช่วงเวลามากกว่า แล้วจะปรับอะไรเล็ก ๆ ก่อนมั้ย ทางหลวงจะต้องคิด TOR ที่ละเอียดมากเพื่อแก้ปัญหา รวมถึงความสำคัญหน่วยงานอื่นก็ควรช่วยกันขยับเรื่องนี้ด้วย

9. การเปรียบเทียบผลกระทบเวนคืนระหว่างสะพานยกระดับและทางลอด

จริง ๆ ทั้ง 2 อันอาจไม่กระทบต่อการเวนคืนเท่าไหร่ ถ้าเกณฑ์ของเขาคือการเวนคืน อาจารย์ชอบแบบ 5 ทำทางกลับรถให้ดีและใหม่ โดยมองว่าการทำทางยกระดับขึ้นไปจะมีปัญหาต่อทัศนียภาพมากที่สุด แต่มันเร็วที่สุด เพราะเท่าที่ฟังคนที่เล่ามาปัญหาที่เค้าโฟกัสจริงๆ คือคนที่ วิ่งข้ามจากศูนย์ราชการ เช่น คนที่อาศัยอยู่หางดงแบบช่วงนั้นคนไปอาศัยที่หางดงเยอะ เมืองขยายและคนชอบไปอยู่ตรงหางดง ซึ่งจริง ๆ คนทำงานศูนย์ราชการไม่ได้เยอะ แต่เสียงเขาใหญ่

นอกจากนี้ อาจารย์มองว่า ปัญหาคือการทำส่วนนี้มันดันเป็นการทำในโลเคชั่นที่เชื่อมกับเมือง องค์ประกอบมันเป็นของเมือง ภูเขา แม่น้ำ ขนาดแค่ทำชลประทานยังตัดขวางซึ่งไม่ได้เป็นการไหลของน้ำปกติ สร้างผลกระทบอยู่แล้ว เรายังสร้างทางยกระดับที่ขวางอีก อันนี้จะสร้างปัญหาเยอะขึ้นมาก ถ้าเขาไปโฟกัสที่การเวนคืนชาวบ้านก็จะมองแค่ที่การเวนคืน แต่จริง ๆ ปัญหาไม่ได้มีแค่การเวนคืน อาจารย์มองว่าถ้าร่างมาจริง ๆ ปัญหาคงมีอีกเยอะมาก แล้วก็เวนคืน คงจะเยอะอยู่แล้ว จะบอกว่าไม่เวนคืนก็ได้ ถ้าเห็นทางยกระดับที่หน้ามงฟอร์ต ไม่มีการเวนคืนเลย แต่ผลกระทบคือ อาคารตรงนั้นเริ่มร้าง ต้องสร้างที่กันเสียง เพราะเสียงรถที่ข้ามมันสร้างผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต ฝุ่น เสียง ความสั่นสะเทือน บ้านคุณไม่เวนคือแต่ผลกระทบมันมี คุณต้องดูแลตัวเองเพราะเขาไม่มาดูแลอยู่แล้ว เขาไม่เวนคืนก็ได้แต่ก็ต้องรับผลอยู่ดี ส่วนมากเขาจะเลือกที่ยกมาจากไกล ๆ ก็จะอ้างได้

ด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน

10. การประยุกต์ใช้แนวคิด Green Infrastructure (โครงสร้างพื้นฐานสีเขียว) ในการก่อสร้างทางยกระดับทางหลวง 121

มันคือการแก้ปลายเหตุ หากมันไม่ก่อให้เกิดมลพิษในอนาคต เช่น คอนกรีตรีไซเคิล ยังไงเราก็คือการสร้างถนนด้วยคอนกรีตขนาดใหญ่แต่จะทดแทนด้วย ฉันใช้ขยะมารีไซเคิลมาทำนะ มันคือการทดแทนเรื่องอื่น มันคือการทดเวลากับเรา คือจะทำอยู่ดีแต่ค่อยไปแก้ตรงนั้น

11. โดยปกติการสร้างถนนมีผลกระทบหลักต่อด้าน ๆ ฝุ่น น้ำ

ใช่ โดยรวมอยู่แล้ว การทำถนนเป็นการก่อสร้าง ใช้คอนกรีต ใช้วัสดุสังเคราะห์ การทำงานต่าง ๆ มันเกิดฝุ่น เกิดละอองไม่ใช่ว่าก่อสร้างไม่ได้แต่เรามีวิธีทางเลือกอื่นไหม เช่น อาจไม่ได้มองว่าเราจะมีขนส่งไหมเพราะคำนวณยาก จะมาจริงไหม แต่ทำไมเราไม่ลองขั้นต่ำสุดทำไมถึงเลือกทางยกระดับเลย เราอาจต้องมองว่าหากเขาบอกว่าทำเพื่อแก้รถติดรถจะโฟลว์ความเร็วเท่าไหร่ เราอาจต้องคิดว่าแล้วมันต้องขับเร็วขนาดนั้นไหมในบริบทพื้นที่ตรงนี้ ที่ต่างประเทศเขาก็มีการจำกัดความเร็ว

ถ้าเขาประเมินแล้วงบไม่สูงจะเกิดขึ้นได้เร็วมาก รถไฟฟ้าจะสูงกว่า แต่ทางยกระดับงบประมาณจะไม่สูง คำนวณง่าย เนื่องจากมีโครงการเก่า ๆ แต่เราต้องทำยังไงให้มันไม่ไปถึงตรงนั้น อาจารย์มองว่าผังแม่บทไม่มีปัญหาแน่ ๆ แต่ระหว่างทางผังแม่บทไปขั้นถัดไปรายละเอียดออกแบบอาจต้องจบด้วยอะไรบางอย่าง

ด้านสังคมและการใช้งาน

12. แนวคิดการออกแบบการก่อสร้างทางยกระดับทางหลวง 121 เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ใช้งานทางถนน โดยคำนึงถึงผู้ใช้ประโยชน์ทางเดินเท้าและผู้ผู้พิการ

ถ้ามันไม่มีการรองรับสำหรับเขา เช่น หากทำทางยกระดับเสร็จแล้วด้านล่างสามารถปรับเปลี่ยนพื้นที่ได้ เช่น รถวิ่งช้าลง มีทางลดความเร็ว มีการวางเส้นทางจักรยานเฉพาะ วิ่งเร็วให้ขึ้นด้านบนไปเลยแล้วปรับเปลี่ยนด้านล่าง ซึ่งมันไม่ใช่หน้าที่ทางหลวง พอเรามองว่าการทำถนนเพิ่ม ไม่ว่าจะเป็นการทำทางยกระดับหรือขยายถนนเพิ่ม มันคือการเพิ่ม capacity ความจุ แสดงว่ามันต้องการความจุเพิ่ม มันต้องวิ่งเร็วขึ้นอยู่แล้ว วัตถุประสงค์ของการขยายคือการเพิ่มความจุ มันคือการเปลี่ยนสถานะของถนนสถานะมันเห็นชัด เหมือนตอนที่ทำวงแหวนมาชนแยกนิมมาน แต่ทางซุปเปอร์ไฮเวย์ ทฤษฎีของวงแหวนมันทำมาเพื่อเป็นซุปเปอร์ไฮเวย์อยู่แล้ว ดังนั้นการสร้างอีกรอบมันก็ทำมาเพื่อเป็นซุปเปอร์ไฮเวย์นั่นแหละ ถ้าเขาจะทำเขาต้องคุยกับผังเมือง สิ่งแวดล้อม เขาต้องคุยกับหลายหน่วยงาน หากคุยแค่ทางหลวงก็ได้แต่ความคิดจากทางหลวง เพราะว่า ปัจจุบันข้างล่างยังไม่เซฟตี้เลย เขายังไม่สามารถจัดการทางข้ามคนเดินได้เลย ทั้งที่เห็นว่าบางสายปิดแล้วแต่ก็ไม่ได้จัดการให้คนเดินได้สะดวกหรือจักรยานก็ไม่ได้สะดวก ถ้าเห็นการบูรณาการแต่แรกประชาชนอาจเชื่อใจว่า โอเค ข้างล่างมันจะดีกว่าเดิมก็ทำทางยกระดับก็ได้ แต่ตอนนี้มันไม่เห็น

13. การจัดลำดับความสำคัญระหว่างประสิทธิภาพคมนาคมและสิ่งแวดล้อม-คุณภาพเมือง

อาจารย์มองว่าทุกโครงการต้องเข้า sustainable development ทุกประเทศบอกว่าเราทำนะ แต่ว่าในทุกส่วนหน่วยงานยังทำไม่ได้เลย เช่น ญี่ปุ่นเขาจริงจังนะ แต่ประเทศเรายังไม่ได้มองภาพตรงนั้นเลย

ความคิดเห็นของอาจารย์เพิ่มเติม : การก่อสร้างมันสร้างผลเสียต่อเนื่องระยะยาวที่เราเอากลับมาไม่ได้ ถ้าแค่ทุบเราทำได้อยู่แล้วถ้าเรามีเงิน แต่เราไม่มีเงิน เราต้องเสียเงินเท่าไหร่ ผลประโยชน์ไปเท่าไหร่ ถ้ามันคิดเป็นมูลค่ากลับมาได้ก็ตอบได้ ถ้าเราคิดในมุมสิ่งแวดล้อมแล้วมันบอกผลกระทบได้ว่าคุณจะสูญเสียผลกระทบไปแต่ละปีสูญเสียอะไรไปบ้างแล้วตีค่าเป็นมูลค่ากับเป็นเงินไหม มันก็จะตอบเราช่วยได้

ผลการสัมภาษณ์ กลุ่มปั่นรถถีบ จังหวัดเชียงใหม่: มุมมองจากภาคประชาสังคม

1. ทางเลือกแก้ปัญหาการจราจรนอกเหนือจากทางยกระดับถนน 121

เจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงที่ 2 เชียงใหม่ให้ความเห็นว่าเนื่องจากพื้นที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการสร้างรถไฟฟ้าสาธารณะ รถเมล์สาธารณะ และผู้คนอาจไม่อยากขึ้นใช้บริการจึงไม่เห็นด้วยกับการสร้างรถไฟฟ้าเพื่อแก้ไขปัญหารถติด โดยกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ไม่เห็นด้วยกับความคิดเห็นดังกล่าว

2. ผลกระทบต่อระบบบริหารจัดการน้ำ

เจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงที่ 2 เชียงใหม่กล่าวว่าจะไม่ให้ส่งผลกระทบต่อหน่วยงานที่ดูแลเรื่องภัยพิบัติน้ำท่วม โดยออกแบบให้โครงสร้างสนับสนุนกัน แต่กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความคิดเห็นว่าการก่อสร้างถนนสายดังกล่าวนี้จะส่งผลกระทบต่อระบบบริหารจัดการน้ำโดยหลัก ทางแขวงทางหลวงที่ 2 เองก็ยังไม่ได้พูดคุยกับกรมชลประทานเชียงใหม่ในด้านการออกแบบแต่อย่างใด ทั้งที่แขวงทางหลวงที่ 2 ควรจะปรึกษาพูดคุยกับกรมชลประทานตลอดการออกแบบและเปลี่ยนแปลงแผนการสร้าง แม้กระทั่งชาวบ้านเองก็ไม่ได้รับข้อมูลที่ชัดเจนจากหน่วยงานรัฐถึงขอบเขตการก่อสร้างถนนสายดังกล่าว

3. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการทำงานของแขวงทางหลวงที่ 2 เชียงใหม่

ด้านการประสานงาน : กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์กล่าวว่าไม่มีช่องทางติดต่อสื่อสารโดยตรง หน่วยงานรัฐจะใช้วิธีการส่งหนังสือ อย่างไรก็ตามการส่งหนังสืออาจเกิดการขาดตกบกพร่องหรือเกิดความล่าช้าได้ จากการที่แขวงทางหลวงที่ 2 แจ้งหนังสือเกี่ยวกับการก่อสร้างถนนสายดังกล่าวไปยังองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่แล้วแต่ทางองค์การบริหารส่วนจังหวัดกล่าวว่ายังไม่ได้รับหนังสือ ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าสาเหตุที่หนังสือไปถึงผู้รับช้าเนื่องจากการส่งหนังสือทางราชการมักจะเรียนผู้อำนวยการหรือผู้ที่มีตำแหน่งสูงสุดของสำนักงานหรือหน่วยงานนั้น นอกจากนี้ผู้ส่งก็ไม่อาจเลือกเจ้าหน้าที่หรือเจ้าหน้าที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งที่ต้องการติดต่ออย่างเฉพาะเจาะจงได้ เมื่อหนังสือไปถึงผู้อำนวยการหรือผู้ที่มีตำแหน่งสูงสุดของสำนักงานหรือหน่วยงานดังกล่าวจึงมีโอกาสที่หนังสือไปถึงมือเจ้าหน้าที่ฝ่ายที่ไม่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การส่งหนังสือ บ้างก็เปลี่ยนตัวเจ้าหน้าที่ที่เป็นตัวแทนของสำนักงานหรือหน่วยงานนั้นระหว่างการส่งหนังสือ ก่อให้เกิดความไม่สม่ำเสมอในการทำงาน

ด้านการก่อสร้าง: กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าแขวงทางหลวงที่ 2 ควรรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับการสร้างรถไฟฟ้าประจำทางมากขึ้น การสร้างถนนควรคำนึงถึงแผนยุทธศาสตร์ของเมือง และควรประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆเกี่ยวกับการก่อสร้างถนนด้วย

4. อำนาจการบริหารขององค์กรบริหารส่วนจังหวัด และองค์กรบริหารส่วนตำบล

กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าทั้งองค์กรบริหารส่วนจังหวัดและองค์กรบริหารส่วนตำบลต่างมีอำนาจในการบริการเท่าเทียมกัน กล่าวคือ ไม่มีองค์กรใดเป็นผู้รับคำสั่งจากองค์กรใด แต่ละองค์กรมีความคิดเห็นเป็นของตัวเอง

5. การรับฟังความเห็นในเวทีประชาพิจารณ์

จากการเข้าฟังการประชุมครั้งที่ผ่านมา กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์กล่าวว่า ณ ปัจจุบัน แขวงทางหลวงที่ 2 ยังคงรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับการสร้างทางยกระดับบนถนนสาย 121 และยังไม่ถึงขั้นตอนการก่อสร้าง โดยมีแผนการออกแบบถนนว่าหากก่อสร้างทางยกระดับไม่ได้จะทำการขยายถนนเพียงบางส่วนซึ่งมีความง่ายต่อการก่อสร้างมากกว่าทางยกระดับ การรับฟังความเห็นนี้ควบคู่ไปกับการทำ interception กล่าวคือ ดูอัตราการเกิดจราจรติดขัดในพื้นที่ทางแยกรินคำ ทางแยกกองบิน และทางแยกเมญ่าว่ามีมากน้อยเพียงใด ซึ่งได้มีการวางแบบโมเดลคาดคะเนอัตราการเกิดจราจรติดขัดโดยเปรียบเทียบระหว่างถนนที่ไม่มีการก่อสร้างเพิ่มเติมและถนนที่มีการก่อสร้างเพิ่มเติม มีผลจากโมเดลคาดคะเนว่าถนนสายดังกล่าวจะเกิดจราจรติดขัดมากขึ้นเมื่อผ่านไป 30 ปีข้างหน้า อย่างไรก็ตาม แบบโมเดลของถนนสายปัจจุบันปรากฏว่าไม่ได้มีปัญหาจราจรติดขัดมาก

กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่าปัญหาที่แท้จริงของถนนสายดังกล่าวคือสภาพของการจราจรที่ไม่เอื้อเฟื้อต่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ และพื้นที่จอดรถที่ไม่เพียงพอทำให้รถที่จอดข้างถนนเบียดเส้นทางการเดินถนน

6. การเข้ารับฟังในเวทีประชาพิจารณ์

การประชาพิจารณ์ครั้งที่หนึ่งจัดขึ้นเมื่อต้นเดือนสิงหาคม ปี 2568 และครั้งที่สองจัดขึ้นเมื่อกลางเดือนกันยายน ปี 2568 ในการประชาพิจารณ์ กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ได้มีการเข้าร่วมประชาพิจารณ์ โดยกล่าวว่ามีเทศบาลนครเชียงใหม่ เทศบาลเมืองสุเทพ เทศบาลเมืองช้างเผือก เทศบาลเมืองช้างเผือก นายอำเภอ ชุมชนและปชะชาชนในพื้นที่ได้เข้าร่วมประชาพิจารณ์ด้วย ประชาชนส่วนมากบอกว่าไม่เคยรับรู้ถึงการก่อสร้างถนนสายดังกล่าวมาก่อน ส่วนหน่วยงานอื่นๆที่เข้าร่วมประชาพิจารณ์ไม่ได้ออกความคิดเห็นอะไรเกี่ยวกับการก่อสร้าง เพียงแสดงความไม่ประสงค์จะให้การก่อสร้างนี้ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ที่หน่วยงานอื่นๆบริหารอยู่

กรณีการเวนคืนที่ดิน : แขวงทางหลวงที่ 2 เชียงใหม่กล่าวว่าการก่อสร้างถนนสายดังกล่าวจะไม่กระทบถึงพื้นที่ของประชาชนในบริเวณใกล้เคียงกับการก่อสร้างเพื่อไม่ให้เกิดการเวนคืน อย่างไรก็ตาม หากก่อสร้างถนนเสร็จ ขอบของถนนจะชิดกับพื้นที่ของประชาชนในบริเวณ ทำให้ส่งผลต่อการดำรงชีวิตของผู้อยู่อาศัยได้

กรณีบดบังทัศนียภาพ : แม้มีการกำหนดระดับความสูงของสิ่งก่อสร้างบริเวณดอยสุเทพโดยองค์กรบริหารส่วนตำบลสุเทพ แขวงทางหลวงที่ 2 เชียงใหม่ก็ได้ให้เหตุผลว่าไม่จำเป็นต้องก่อสร้างโดยคำนึงถึงความสูงที่จะบดบังทัศนียภาพโดยเปรียบเทียบกับตึกคอนโดที่ถูกสร้างในบริเวณว่าการก่อสร้างทางยกระดับจะไม่สูงเกินกว่าตึกคอนโด นอกจากนี้จะได้สถานที่ท่องเที่ยวสำหรับถ่ายภาพใหม่อีกด้วย