

## การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

### การประชาสัมพันธ์โครงการ

1. การประชุมปรึกษา ทหารือ หัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชน เพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชน
2. ผ่านทางสื่อประกอบการประชุม (เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ นอร์ดนิทรรศการ สไลด์ประกอบการบรรยาย) เว็บไซต์โครงการ : [www.doyti\\_interchanges.com](http://www.doyti_interchanges.com)



เข้าพบปะหารือผู้นำชุมชนและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2567



สำนักสำรวจและออกแบบ  
กรมทางหลวง



01

การสัมมนา ครั้งที่ 1  
ปฐมนิเทศโครงการ  
(วันที่ 29 สิงหาคม 2567)

เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย  
ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา  
พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงาน  
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มผู้มีส่วนได้  
ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ



02

การประชุมเสนอแนวคิด  
ในการกำหนดรูปแบบทางเลือก  
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
(วันที่ 31 ตุลาคม 2567)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่างๆ  
รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้ง  
รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณา  
ประกอบการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม

03

การประชุมสรุปผล  
การคัดเลือกรูปแบบ  
การพัฒนาโครงการ  
(สัมมนา ครั้งที่ 2)  
(ประมาณเดือนมกราคม 2568)

เพื่อนำเสนอสรุปผลรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม  
พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจาก  
กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำไปใช้ประกอบการ  
ปรับปรุงรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสม  
ในขั้นตอนต่อไป

04

การประชุมหารือมาตรการ  
ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)  
(ประมาณเดือนมิถุนายน 2568)

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ  
โดยเฉพาะผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการ  
ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้ง  
รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พลที่ได้นำไป  
พิจารณาปรับปรุงมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ให้มีความเหมาะสม

05

การประชุมสรุปผล  
การศึกษาของโครงการ  
(สัมมนาครั้งที่ 3)  
(ประมาณเดือนสิงหาคม 2568)

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษากิจทั้งหมดของโครงการ  
พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกลุ่ม  
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อนำไปใช้ประกอบการปรับปรุง  
ผลการศึกษาในทุกด้านของโครงการ ให้มีความถูกต้อง  
เหมาะสมมากยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับความต้องการ  
ของท้องถิ่นมากที่สุด



**เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก  
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)**

**โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ  
ทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11  
กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกดอยติ)**

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ อี คอนซัลแตนท์ จำกัด (สำนักงานใหญ่)

บริษัท เอ็นทีค จำกัด

บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด (สำนักงานใหญ่)

ตุลาคม 2567

## ความเป็นมาของโครงการ

จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอยติ) เป็นจุดตัดทางแยกที่สำคัญในการเดินทางจากทางหลวงหมายเลข 11 เข้าตัวเมืองลำพูน ปัจจุบันเป็นจุดตัดทางแยกที่ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การปรับปรุงเป็นทางแยกต่างระดับ จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 11 โดยการออกแบบปรับปรุงทางแยกต้องมีการสำรวจ และวิเคราะห์ทางวิศวกรรมอย่างละเอียด ซึ่งจะต้องมีการรับฟังความคิดเห็นจากการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อนำข้อคิดเห็นมาประกอบในการพิจารณาออกแบบโครงการได้อย่างเหมาะสม เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็นทีค จำกัด และบริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด ให้สำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอยติ) เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 11 ซึ่งจากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวเส้นทางของโครงการเบื้องต้น พบว่าในระยะ 1 กิโลเมตรจากแนวเส้นทางโครงการ พบโบราณสถาน 1 แห่งที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร ห่างจากพื้นที่โครงการด้วยประมาณ 500 เมตร ได้แก่ วัดคอยติ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลงราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 141 ตอนพิเศษ 4 ง วันที่ 5 มกราคม 2567 เสนอต่อ คชก. พิจารณาก่อนก่อสร้างโครงการ ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น และการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

อย่างไรก็ตาม การสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอยติ) อาจจะมีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน คุณภาพชีวิต วิถีชีวิต หรือมีส่วนได้เสียสำคัญเกี่ยวกับบุคคล ชุมชนท้องถิ่น หรือสภาพแวดล้อม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยยึดหลักความโปร่งใสและความต่อเนื่องของการให้ข้อมูลโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจน รวมทั้งมีการรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากชุมชน เปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อห่วงกังวล ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ เพื่อนำผลที่ได้ไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์รอบด้านและสอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย โดยในครั้งนี้เป็นการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

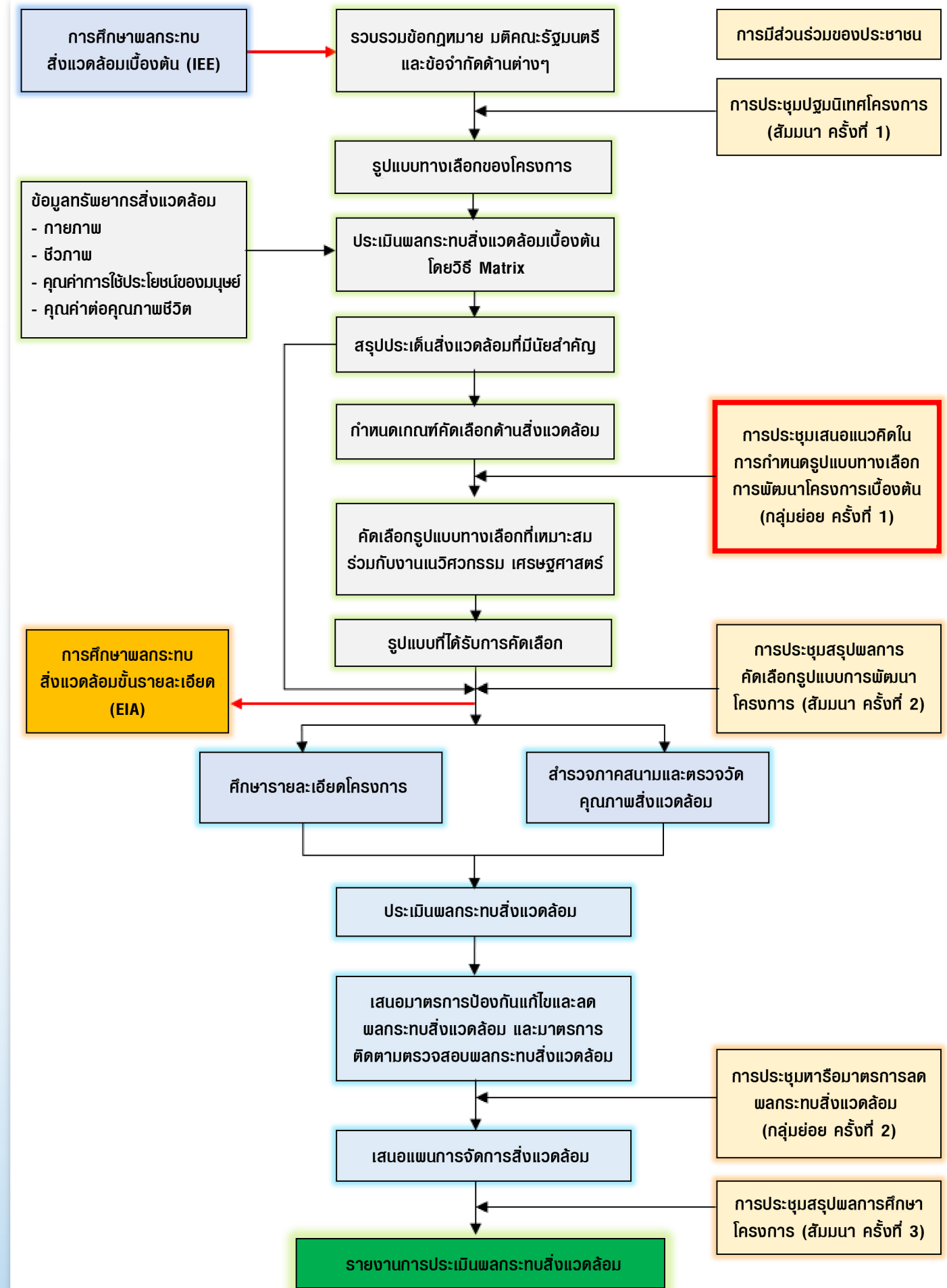
## วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

- 1 เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอยติ)
- 2 เพื่อศึกษาและพัฒนาทางแยกต่างระดับมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 3 เพื่อพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดความสูญเสีย จากความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง

## วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1 เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 2 เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง

## การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



# รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

## รูปแบบทางเลือกที่ 1

ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับรูปตัววาย (Y-Shape Interchange) เป็นรูปแบบสะพาน 2 ระดับ โดยทิศทางจากเชียงใหม่เลี้ยวขวาไปจังหวัดลำพูน ออกแบบเป็นสะพานมีความสูงประมาณ 8 เมตร จากระดับพื้น ความยาวโครงสร้างสะพานประมาณ 630 เมตร ทิศทางจากจังหวัดลำพูนไปจังหวัดลำปาง ออกแบบเป็นสะพานมีความสูงประมาณ 16 เมตร จากระดับพื้น ความยาวโครงสร้างสะพานประมาณ 620 เมตร ทิศทางจากจังหวัดลำพูนไปจังหวัดเชียงใหม่และทิศทางจากจังหวัดลำปางไปจังหวัดลำพูน เป็นเลี้ยวซ้ายเสมอระดับโดยใช้สะพานเดิม ส่วนทิศทางไป-กลับ จังหวัดเชียงใหม่-จังหวัดลำปาง เป็นถนนเดิมซึ่งอยู่ระดับพื้น

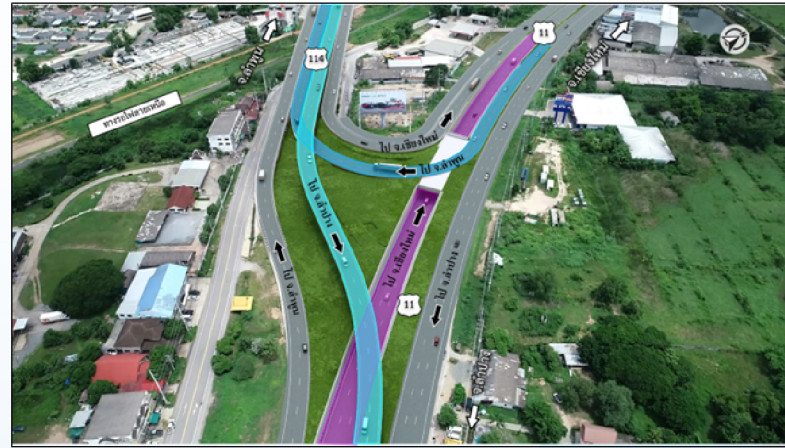


- ✓ ข้อดี**
  - มีผลกระทบต่ออาคารจราจรบนทางหลวงหมายเลข 11 น้อยที่สุด
  - สามารถแก้ไขปัญหาการเข้าพื้นที่ของชุมชนในปัจจุบันได้
  - สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ครบทุกทิศทาง

- ✗ ข้อเสีย**
  - มีผลกระทบต่อทัศนียภาพบริเวณทางแยกมาก เนื่องจากมีโครงสร้างสะพานสูงที่สุด

## รูปแบบทางเลือกที่ 2

ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับรูปตัววาย (Y-Shape Interchange) เป็นรูปแบบสะพาน 2 ระดับ และทางลอด โดยทิศทางจากเชียงใหม่เลี้ยวขวาไปจังหวัดลำพูน ออกแบบเป็นสะพานมีความสูงประมาณ 8 เมตร จากระดับพื้น ความยาวโครงสร้างสะพานประมาณ 350 เมตร ทิศทางจากจังหวัดลำพูนไปจังหวัดลำปาง ออกแบบเป็นสะพานมีความสูงประมาณ 12 เมตร จากระดับพื้น ความยาวโครงสร้างสะพานประมาณ 560 เมตร ทิศทางจากจังหวัดลำปางไปจังหวัดเชียงใหม่ ออกแบบเป็นทางลอดลึกประมาณ 7 เมตร จากระดับพื้น ทิศทางจากจังหวัดลำพูนไปจังหวัดเชียงใหม่และทิศทางจากจังหวัดลำปางไปจังหวัดลำพูน เป็นเลี้ยวซ้ายเสมอระดับโดยใช้สะพานเดิม ส่วนทิศทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปจังหวัดลำปาง เป็นถนนเดิมซึ่งอยู่ระดับพื้น โดยรูปแบบทางเลือกที่ 2



- ✓ ข้อดี**
  - มีผลกระทบต่อทัศนียภาพบริเวณทางแยกน้อยที่สุด

- ✗ ข้อเสีย**
  - ส่งผลกระทบต่อทางหลวงหมายเลข 11 ทิศทางจากจังหวัดลำปางไปจังหวัดเชียงใหม่ค่อนข้างมาก
  - ค่าก่อสร้างสูงกว่ารูปแบบอื่น
  - การออกแบบระบายน้ำในทางลอดซับซ้อนกว่าการระบายน้ำบนสะพาน
  - ใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนานที่สุด

## รูปแบบทางเลือกที่ 3

ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับรูปตัววาย (Y-Shape Interchange) เป็นรูปแบบสะพาน 3 ระดับ โดยทิศทางจากเชียงใหม่เลี้ยวขวาไปจังหวัดลำพูน ออกแบบเป็นสะพานมีความสูงประมาณ 8 เมตร จากระดับพื้น ความยาวโครงสร้างสะพานประมาณ 350 เมตร ทิศทางจากจังหวัดลำพูนไปจังหวัดลำปาง ออกแบบเป็นสะพานมีความสูงประมาณ 12 เมตร จากระดับพื้น ความยาวโครงสร้างสะพานประมาณ 520 เมตร ทิศทางจากจังหวัดลำปางไปจังหวัดเชียงใหม่ ออกแบบเป็นสะพานมีความสูงประมาณ 15 เมตร จากระดับพื้น ความยาวโครงสร้างสะพานประมาณ 680 เมตร ทิศทางจากจังหวัดลำพูนไปจังหวัดเชียงใหม่และทิศทางจากจังหวัดลำปางไปจังหวัดลำพูน เป็นเลี้ยวซ้ายเสมอระดับโดยใช้สะพานเดิม ส่วนทิศทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปจังหวัดลำปาง เป็นถนนเดิมซึ่งอยู่ระดับพื้น



- ✓ ข้อดี**
  - มีผลกระทบต่อทัศนียภาพบริเวณทางแยกดีกว่ารูปแบบที่ 1 แต่ดีน้อยกว่ารูปแบบที่ 2
  - มีค่าก่อสร้างปานกลาง
  - สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ครบทุกทิศทาง

- ✗ ข้อเสีย**
  - ส่งผลกระทบต่อทางหลวงหมายเลข 11 ทิศทางจากจังหวัดลำปางไปจังหวัดเชียงใหม่ค่อนข้างมาก
  - โครงสร้างสะพานมีความยาวมาก ทำให้การเชื่อมทางกับทางเลี้ยวและทางบริการทำได้ยาก

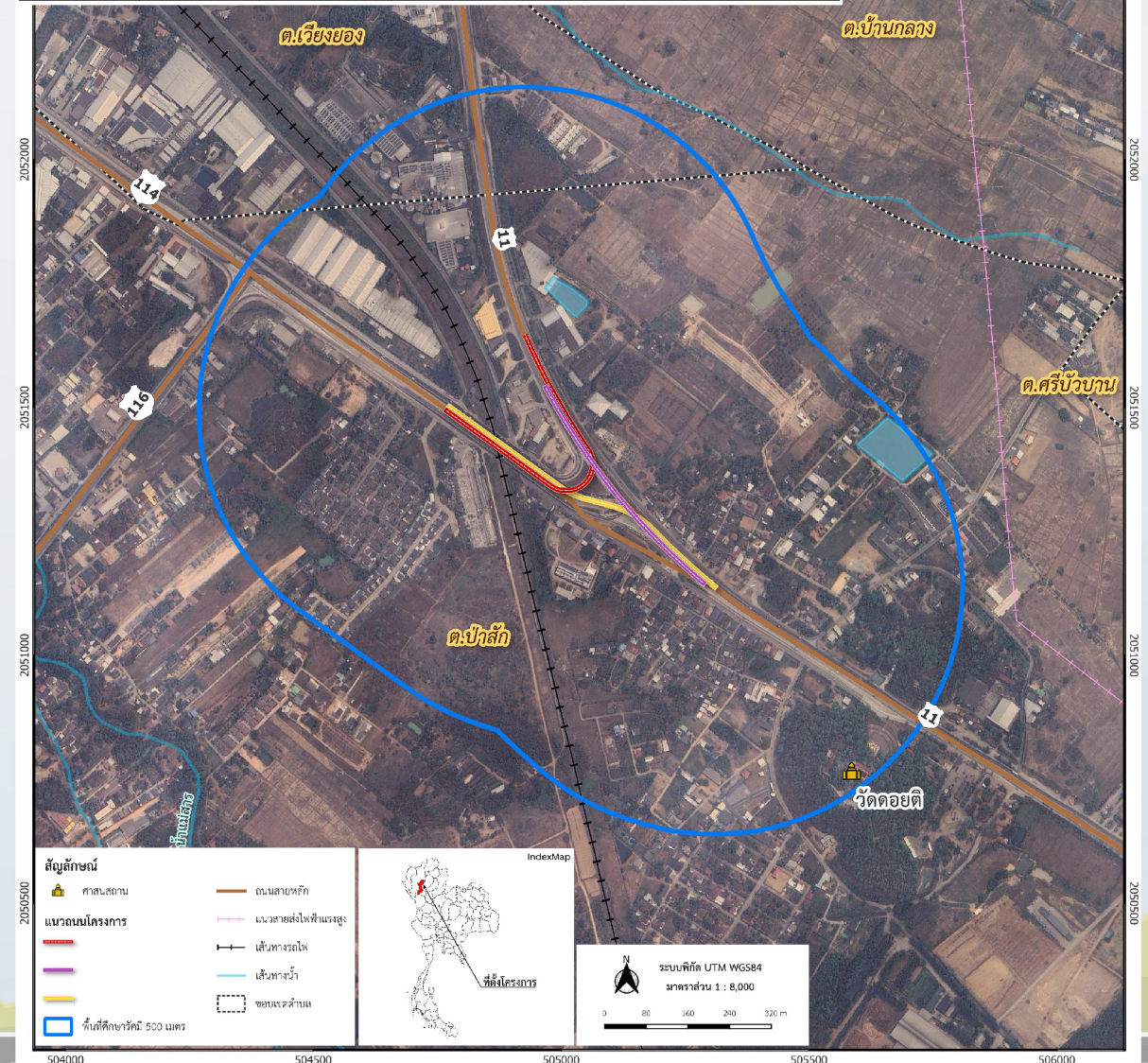
# ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1 เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและช่วยให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย
- 2 พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุนการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ
- 3 ช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทาง แก้ปัญหาการจราจรที่แออัดและหนาแน่นในบริเวณแยกคอดอยดี อย่างเป็นรูปธรรม

# พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอดอยดี) ตั้งอยู่ในพื้นที่ อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน โดยพื้นที่ศึกษาของโครงการรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวกถนนโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลป่าสัก อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน ในเขตปกครองของ 2 เทศบาลตำบล ได้แก่ เทศบาลตำบลป่าสัก 3 หมู่บ้าน และเทศบาลตำบลเวียงทอง 1 หมู่บ้าน

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	การปกครอง	หมู่บ้าน
ลำพูน	เมืองลำพูน	ป่าสัก	เทศบาลตำบลป่าสัก	หมู่ที่ 2 บ้านหนองบัว หมู่ที่ 4 บ้านหลุก หมู่ที่ 18 บ้านใหม่จตุจักร
		เวียงทอง	เทศบาลตำบลเวียงทอง	หมู่ที่ 5 บ้านแม่สารป่าขาม
1 จังหวัด	1 อำเภอ	2 ตำบล	2 อปท.	4 หมู่บ้าน



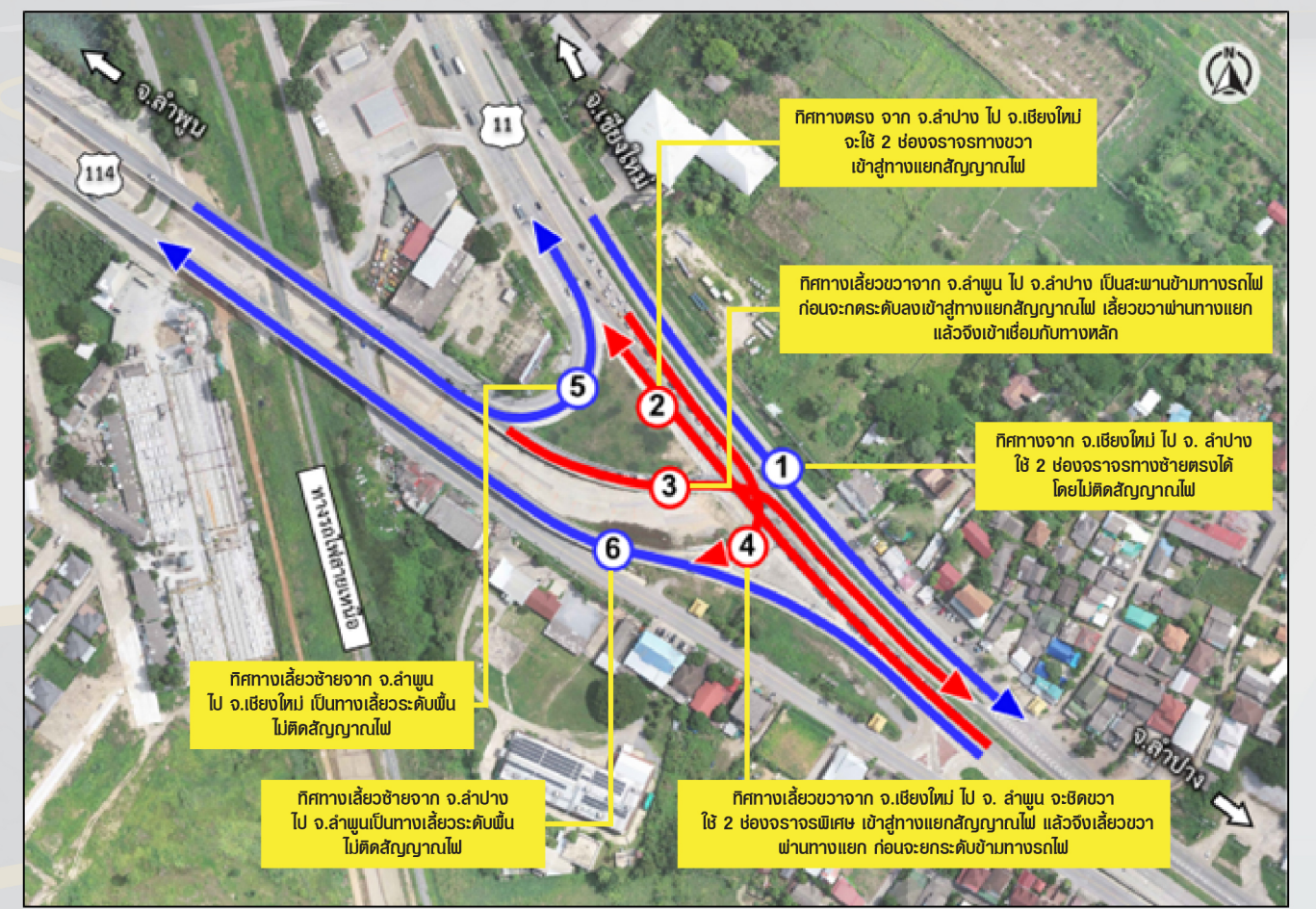
## สภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงการ

บริเวณพื้นที่โครงการตั้งอยู่ทางทิศตะวันตก ของอำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน พื้นที่โครงการเป็นทางผ่านเพื่อเชื่อมต่อไปจังหวัดเชียงใหม่ ด้วยทางหลวงหมายเลข 11 โครงการสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอยติ) อยู่บริเวณประมาณ กม.527+500 ของทางหลวงหมายเลข 11 และ กม. 0+000 ของทางหลวงหมายเลข 114 ต.ป่าสัก อ.เมืองลำพูน จ.ลำพูน ปัจจุบันจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอยติ) เป็นทางแยก ที่ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ซึ่งเป็นทางแยก ที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การปรับปรุงเป็นทางแยกต่างระดับ จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 11 โดยการออกแบบปรับปรุงทางแยกต้องมีการสำรวจ โดยสภาพพื้นที่ปัจจุบัน



## การพิจารณารูปแบบทางเลือกของโครงการ

ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 11 กับทางหลวงหมายเลข 114 (แยกคอยติ) ในปัจจุบันเป็นทางแยกสัญญาณไฟ โดยมีรูปแบบการเสี้ยวในทิศทางต่างๆ



รูปแบบทิศทางการเสี้ยวบริเวณทางแยกคอยติปัจจุบัน

## หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ โดยใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบทางวิชาการโดยแบ่งการพิจารณาออกเป็น 3 ส่วนหลัก 1.ด้านวิศวกรรมและการจราจร 2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยจะพิจารณาวีเคราะห์ประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนเต็ม 100 คะแนนเป็นพื้นฐาน ซึ่งได้พิจารณาสัดส่วนปริมาณคะแนนแต่ละด้านตามลำดับความสำคัญไว้เบื้องต้นดังนี้

 <b>ด้านวิศวกรรมและการจราจร</b> <b>(40 คะแนน) เช่น</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร</li> <li>- รูปร่างทางเรขาคณิต</li> <li>- ความยากง่ายและระยะเวลาในการก่อสร้าง</li> <li>- ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง</li> <li>- ความสะดวกต่อการเข้า-ออก ทางสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติมในบริเวณพื้นที่โครงการ</li> <li>- ผลกระทบต่อการระบายน้ำ</li> </ul>	 <b>ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน</b> <b>(30 คะแนน) เช่น</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าก่อสร้าง</li> <li>- ค่าบำรุงรักษา</li> </ul>	 <b>ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</b> <b>(30 คะแนน) เช่น</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน</li> <li>- ทรัพยากรดิน</li> <li>- การแบ่งแยกชุมชน</li> <li>- สุนทรียภาพ</li> </ul>
---	--	--

เมื่อพิจารณาข้อจำกัดทางกายภาพโดยรอบบริเวณทางแยกพบว่าในพื้นที่ชุมชน ในการออกแบบนอกเหนือจากปัจจัยเรื่องจราจร ความสะดวกและปลอดภัย ในการขับขี่ ความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง ราคา ค่าก่อสร้าง สิ่งแวดล้อม และการจัดลำดับการก่อสร้างแล้ว ปัจจัยเรื่องการเดินทางที่ติด และการใช้พื้นที่ในเขตทางเดิมให้เกิดประโยชน์สูงสุด จะเป็นปัจจัยสำคัญที่มีส่วนในกาทำหนด และคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับด้วย

นอกจากนี้แนวทางหลวงหมายเลข 11 ในขณะนี้ มีระยะใกล้กับทางรถไฟ สายเหนือมาก ดังนั้นจะต้องพิจารณาแนวเส้นทางและระดับของทางรถไฟ รวมถึงแผนงาน ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมการขนส่งทางรางในบริเวณนี้ มาประกอบการ ออกแบบด้วย

จากการพิจารณารูปแบบทางแยกในปัจจุบันพบว่าการปรับปรุงรูปแบบ ทางแยกเป็นสะพานข้ามแยก จะไม่สามารถแก้ปัญหาได้ในทุกทิศทาง โดยจะต้องมี อย่างน้อย 2 ทิศทางที่จะยังเป็นทางแยกสัญญาณไฟ ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาทางแยกได้ อย่างสมบูรณ์ ควรจะต้องออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับ ซึ่งในทุกทิศทางจราจรสามารถ เดินทางได้อย่างต่อเนื่อง โดยรูปแบบทางแยกต่างระดับสำหรับทางแยกแบบ 3 ขา จะประกอบด้วย รูปแบบ Y-Shape Interchange และ Trumpet Interchange

จะเห็นได้ว่ารูปแบบทางแยกต่างระดับแบบ Trumpet Interchange มีผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนบริเวณโดยรอบทางแยก จำเป็นต้องมีการย้ายเวนคืนผู้ได้รับผลกระทบ จำนวนมาก ดังนั้นในการกำหนดรูปแบบคัดเลือกทางแยกต่างระดับของโครงการ จะพิจารณารูปแบบ Y-Shape Interchange เป็นหลัก เนื่องจากเป็นรูปแบบที่รองรับ การจราจรได้ดีในทุกทิศทาง และมีผลกระทบต่อด้านการย้ายเวนคืนน้อย

