



กรมทางหลวงชนบท
สำนักสำรวจและออกแบบ

สรุปผล

การประชุมรับฟังความคิดเห็น
และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ครั้งที่ 2

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพ
ของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท อยู่ระหว่างการดำเนินงานโครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี โดยได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด และบริษัท ไฮบริด เอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการงานจ้างที่ปรึกษาโครงการ เพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้รับทราบถึงข้อมูลในการดำเนินงาน และมีความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ รวมทั้งได้บูรณาการทางความคิดกับทุกภาคส่วน จึงได้กำหนดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 เพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ โดยจัดขึ้นเมื่อวันอาทิตย์ที่ 22 กุมภาพันธ์ 2569 จำนวน 2 เวที เวลา 08.30 - 12.00 น. และเวลา 13.00 - 16.30 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 2 อาคารศูนย์พัฒนาบุคลากรฝ่ายปกครอง วิทยาลัยการปกครอง อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี พร้อมด้วยระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

โดยมีนายสิริวิชญ์ จันทร์สนธิ วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท พร้อมด้วยบริษัทที่ปรึกษา ร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการและรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ มีผู้เข้าร่วมการประชุม ประมาณ 70 คน ประกอบด้วย หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรเอกชน ผู้นำชุมชน ประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ และประชาชนผู้สนใจโครงการ

เวที 1 เวลา 8.30 - 12.00 น.



เวที 2 เวลา 13.00 - 16.30 น.



ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ	
<ul style="list-style-type: none"> - เข้าใจว่าแนวทางเลือก B1 และ B2 เป็นการก่อสร้างถนนสายใหม่ ขณะที่แนวทางเลือก B3 ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ของตน โดยเส้นทางดังกล่าวมีทรัพย์สินขององค์การบริหารส่วนตำบลและพระพุทธรูปบริเวณหน้าวัด จึงอาจก่อให้เกิดข้อจำกัดด้านพื้นที่และประเด็นข้อร้องเรียนจากประชาชน ซึ่งพบว่าเป็นแนวเส้นทางที่มีการร้องเรียนมากที่สุด นอกจากนี้ บริเวณดังกล่าวยังมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยจากการกลับรถของรถบรรทุกพ่วงและพฤติกรรมการขับชี่ย้อนศร ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ทั้งนี้ ในอนาคตควรพิจารณารูปแบบการพัฒนาเส้นทางดังกล่าวว่าจะปรับปรุงเป็นสี่แยกหรือควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจรเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพการใช้งานถนน (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา) 	<ul style="list-style-type: none"> - แนวทางเลือก B1, B2 และ B3 ถูกนำมาใช้ในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด โดยมีการเปรียบเทียบความเหมาะสมในหลายมิติ จากผลการประเมินพบว่าแนวทางเลือก B1 มีความเหมาะสมสูงสุด และในเบื้องต้นได้พิจารณาให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร - สำหรับแนวทางเลือก B3 แม้ว่าจะเป็นหนึ่งในทางเลือกของโครงการ แต่จะไม่มีมีการปรับปรุงเพิ่มเติม โดยคงสภาพเป็นถนนท้องถิ่นขนาด 2 ช่องจราจร เนื่องจากได้รับคะแนนประเมินต่ำกว่าแนวทางเลือก B1 โดยเฉพาะในด้านงบประมาณการลงทุน การเวนคืนที่ดิน และประสิทธิภาพการเชื่อมต่อโครงข่ายทางแยก ส่งผลให้ไม่ได้รับการคัดเลือกเป็นแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ
<ul style="list-style-type: none"> - ห่วงกังวลในกรณีผู้ได้รับผลกระทบซึ่งเป็นผู้เข้าพื้นที่ราชพัสดุและพื้นที่ทรัพย์สินพระมหากษัตริย์ ซึ่งประเด็นดังกล่าวถือเป็นข้อกังวลสำคัญที่โครงการต้องนำไปพิจารณาอย่างรอบคอบ - ในส่วนของรูปแบบถนนที่มีการนำเสนอว่าจะพัฒนาเป็นถนนเขตทางกว้างประมาณ 30 เมตร ต้องการทราบว่า จะขยายไปทิศทางใด เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบสามารถเตรียมความพร้อมและวางแผนรองรับการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสม (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา) 	<ul style="list-style-type: none"> - จะกำหนดแนวเส้นทางอยู่ด้านเหนือของคลองขุด โดยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราชพัสดุ เส้นทางเริ่มจากบริเวณคลองหกเข้าสู่พื้นที่ราชพัสดุก่อนถึงสวนสาธารณะ ทั้งนี้ บริเวณริมคลองมีอาคารสิ่งปลูกสร้างบางส่วนตั้งอยู่ จึงอาจทำให้เขตทางเดิมไม่เพียงพอสำหรับการพัฒนาเป็นถนนเขตทางกว้าง 30 เมตร - รูปแบบถนนที่เสนอเป็นถนนอย่างน้อยสี่ช่องจราจรพร้อมเกาะกลาง ทางเท้า และองค์ประกอบภูมิทัศน์ โดยในส่วนที่กระทบพื้นที่สาธารณะ มีแนวคิดจัดทำลู่วิ่งเพื่อทดแทนการใช้ประโยชน์พื้นที่เดิม - นอกจากนี้ บริเวณใกล้สวนสาธารณะมีซอยขนาดเล็ก และร้านซ่อมรถตั้งอยู่ โครงการมีแนวทางพยายามใช้แนวถนนเดิมให้มากที่สุด
<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากมีความจำเป็นต้องสูบน้ำจากคลองหกเข้าสู่พื้นที่เกษตร โดยแนวท่อส่งน้ำจะพาดผ่านบริเวณถนนสายใหม่ที่อยู่ระหว่างการศึกษา จึงอยากทราบว่าในกรณีดังกล่าวควรดำเนินการเสนอข้อคิดเห็นหรือแจ้งความประสงค์ต่อโครงการในขั้นตอนใด เพื่อให้มีการออกแบบระบบท่อหรือโครงสร้างรองรับการใช้น้ำอย่างเหมาะสมต่อไป (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา) 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสม ดังนั้น หากมีความประสงค์ให้พิจารณาจัดวางท่อหรือโครงสร้างรองรับระบบส่งน้ำในตำแหน่งใด สามารถแจ้งความต้องการต่อทีมงานได้โดยตรง เพื่อบรรจุไว้ในแบบร่างเบื้องต้นและส่งต่อข้อมูลให้กับคณะทำงานในขั้นตอนออกแบบรายละเอียดต่อไป

ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1) (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
<ul style="list-style-type: none"> - ในการออกแบบถนนสายใหม่ ควรพิจารณาจัดวางแนวท่อระบายน้ำไว้บริเวณริมเขตทาง แทนการวางไว้กึ่งกลางผิวจราจร เพื่อลดผลกระทบต่อโครงสร้างถนนและการบำรุงรักษาในระยะยาว (ช่องทางออนไลน์) 	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> - สำหรับการจัดการจราจร บริเวณจุดกลับรถไม่ควรออกแบบให้เป็นจุดตัดที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งของกระแสจราจร แต่ควรส่งเสริมรูปแบบที่เอื้อต่อการไหลตัวอย่างต่อเนื่องและปลอดภัย เช่น แนวทางการออกแบบบนทางหลวงหมายเลข 3048 ช่วงมีนบุรี-ฉะเชิงเทรา ซึ่งสามารถบริหารจัดการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ช่องทางออนไลน์) 	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน	
<ul style="list-style-type: none"> - บริเวณด้านเหนือของสวนสัตว์ซึ่งติดกับถนนคอนกรีตเดิม ได้มีการปักหมุดสำรวจ (จุดสีแดง) ขอสอบถามว่าพื้นที่ดังกล่าวถูกกำหนดให้เป็นเขตเวนคืนแล้วหรือไม่ เพื่อจะได้วางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างเหมาะสมต่อไป (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา) 	<ul style="list-style-type: none"> - บริเวณดังกล่าวคาดว่าเป็นโครงการปรับปรุงถนนคอนกรีต ซึ่งเป็นคนละแนวเส้นทางกับโครงการของเรา โดยโครงการของเราตั้งอยู่ด้านใต้ของสวนสัตว์ - เจ้าหน้าที่ที่เข้าไปดำเนินการสำรวจและปักหมุดในพื้นที่ดังกล่าว คาดว่าน่าจะเป็นคณะทำงานของอีกโครงการหนึ่ง ซึ่งมีแผนก่อสร้างถนนและสะพานข้ามแห่งใหม่ ทั้งนี้ กลุ่มงานบริเวณทางเข้าสวนสัตว์แห่งใหม่เป็นคนละส่วนกับโครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ซึ่งอยู่ด้านใต้สวนสัตว์ ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของกรมโยธาธิการและผังเมือง โดยมีแผนปรับปรุงถนนบริเวณด้านหน้าสวนสัตว์และก่อสร้างสะพานข้ามบริเวณแยกสัญญาณไฟจราจร
<ul style="list-style-type: none"> - จะมีการเวนคืนแนวทางเลือก B3 หรือไม่ (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา) 	<ul style="list-style-type: none"> - แนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือกคือแนวทางเลือก B1 ซึ่งจะไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมไปยังแนวทางเลือกอื่น - โดยแนวทางเลือก B1 เป็นแนวทางที่เหมาะสมมากที่สุดของโครงการ โดยเส้นทางเริ่มต้นบริเวณด้านใต้หมู่บ้านพรพิมาน มุ่งไปทางทิศเหนือ ข้ามคลอง และใช้พื้นที่ราชพัสดุผ่านบริเวณศูนย์วิจัยพันธุ์ข้าว จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เลียบแนวคลองและตัดผ่านคลองหก โดยแนวถนนจะอยู่ด้านใต้พื้นที่สวนสัตว์แห่งใหม่ ก่อนเชื่อมต่อกับสามแยกรูปตัววาย ทั้งนี้ แนวดังกล่าวจะถูกกำหนดเป็นแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินโครงการต่อไป

ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1) (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
<ul style="list-style-type: none"> - ห่วงกังวลเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดินที่อยู่บริเวณแนวทางเลือก B3 เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีชาวบ้านอาศัยอยู่ประมาณ 300 หลังคาเรือน - ต้องการทราบว่าการเวนคืนโครงการดังกล่าวนี้จะเริ่มก่อสร้างเมื่อใด - มีข้อกังวลว่าการเปิดดำเนินการสวนสัตว์แห่งใหม่อาจส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจร โดยเฉพาะบริเวณถนนด้านหลังคลองทกใกล้ศูนย์วิจัยข้าว และบริเวณด้านหน้าสะพานเข้าสวนสัตว์ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีที่ชาวบ้านอยู่อาศัยประมาณ 90 หลังคาเรือน และอาจได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน แม้ได้มีการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายครั้งแล้ว แต่ยังไม่เห็นข้อสรุปที่ชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลาและแนวทางการเวนคืน ส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่เกิดความกังวล โดยเฉพาะประเด็นเกี่ยวกับการจัดหาที่อยู่อาศัยทดแทนในกรณีที่มีการเวนคืนเกิดขึ้น (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา) 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสม หากผลการศึกษาผ่านการพิจารณาและได้รับการจัดสรรงบประมาณอย่างต่อเนื่อง คาดว่าจะเข้าสู่ระยะดำเนินการในปีถัดไป ทั้งนี้ หากสวนสัตว์เปิดให้บริการโดยที่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมยังไม่แล้วเสร็จ อาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรและการเข้าถึงพื้นที่อย่างมีนัยสำคัญ ในปี พ.ศ. 2571 มีแผนเสนอของบประมาณเพื่อจัดทำรายละเอียดการออกแบบโครงการ โดยโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากมีแนวเส้นทางพาดผ่านคลองซอยและพื้นที่โบราณสถาน ในช่วงปีที่ 4-5 คาดว่าจะดำเนินการตราพระราชกฤษฎีกาเวนคืนสำรวจอสังหาริมทรัพย์ และจ่ายค่าทดแทนการเวนคืน และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในช่วงปีที่ 7-8 ของแผนดำเนินงาน ทั้งนี้ แนวเส้นทางส่วนใหญ่พาดผ่านพื้นที่ในความดูแลของกรมธนารักษ์ จึงอาจช่วยลดข้อจำกัดด้านการเวนคืนที่ดินของเอกชนบางส่วน - การเวนคืนที่ดินในกรณีเป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชน จะดำเนินการจ่ายค่าทดแทนครอบคลุมราคาที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ โดยพิจารณาจากผู้มีกรรมสิทธิ์ในที่ดิน และอาคารอย่างชัดเจน กรณีเป็นที่ดินของกรมธนารักษ์ หากมีการปลูกสร้างอาคารโดยประชาชน จะดำเนินการขอใช้พื้นที่จากกรมธนารักษ์ตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง ส่วนค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้างจะจ่ายให้แก่ผู้ถือกรรมสิทธิ์อาคารหรือผู้เช่าแล้วแต่กรณี สำหรับการจัดหาที่อยู่อาศัยทดแทน จำเป็นต้องหารือร่วมกับกรมธนารักษ์เพื่อประเมินศักยภาพในการรองรับผู้ได้รับผลกระทบ
<ul style="list-style-type: none"> - จะสามารถทราบรายละเอียดว่าการพัฒนาโครงการจะกระทบต่อที่ดินของตนบริเวณใด เป็นพื้นที่เท่าไร เมื่อใด (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา) 	<ul style="list-style-type: none"> - สามารถส่งข้อมูลแปลงที่ดินมาให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบในเบื้องต้นได้ทาง Line Official Account ของโครงการ (@069etfad)
<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากคาดว่าที่ดินจะอยู่ในเขตทางโครงการ ยังสามารถปลูกต้นไม้ในพื้นที่ของตนได้อยู่หรือไม่ (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา) 	<ul style="list-style-type: none"> - ท่านยังคงสามารถใช้สิทธิในที่ดินและใช้ประโยชน์พื้นที่ได้ตามปกติ จนกว่าจะมีการประกาศเวนคืนและดำเนินการตามขั้นตอนทางกฎหมายอย่างเป็นทางการ
<ul style="list-style-type: none"> - ทั้งนี้ ตระหนักว่าทุกการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน ภาครัฐในฐานะผู้ดำเนินโครงการควรคำนึงถึงความเป็นธรรมในการเยียวยาและสนับสนุนผู้ได้รับผลกระทบอย่างเหมาะสม โดยเฉพาะผู้ที่ต้องสูญเสียที่อยู่อาศัยหรือแหล่งประกอบอาชีพ เพื่อให้สามารถเริ่มต้นและปรับตัวในบริษัทใหม่ได้อย่างมั่นคง (ช่องทางออนไลน์) 	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป

ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1) (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
<ul style="list-style-type: none"> - การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ให้ ความสำคัญต่อความคิดเห็นของประชาชนมาน้อยเกินไป (ใบคำถาม) 	<ul style="list-style-type: none"> - สำหรับการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม ข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียถือเป็นองค์ประกอบ สำคัญประการหนึ่งในการพิจารณา อย่างไรก็ตาม การ คัดเลือกจำเป็นต้องบูรณาการร่วมกับปัจจัยด้าน วิศวกรรม การจราจร ความปลอดภัย ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ ตลอดจน ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนามและการศึกษาที่ เกี่ยวข้อง โดยพิจารณาทุกมิติอย่างรอบด้าน เพื่อให้ได้ ทางเลือกที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และสอดคล้องกับ บริบทพื้นที่มากที่สุด
<ul style="list-style-type: none"> - ขอให้เจ้าของโครงการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประชาสัมพันธ์ข้อมูลและเชิญผู้ที่ได้รับผลกระทบ โดยตรงเข้าร่วมรับทราบข้อมูลอย่างทั่วถึง โดยอาจ ประสานผ่านผู้นำหมู่บ้านหรือช่องทางสื่อสารที่ ประชาชนเข้าถึงได้อย่างแท้จริง (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา) 	<ul style="list-style-type: none"> - ในกระบวนการศึกษาของทุกโครงการ ไม่ว่าจะเป็น โครงการขนาดเล็กหรือขนาดใหญ่ จะมีขั้นตอนการ ประชาสัมพันธ์และการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของ ประชาชนตามที่ได้ชี้แจงไว้ตั้งแต่ต้น โดยครอบคลุมการ สำรวจด้านวิศวกรรม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยผู้เชี่ยวชาญ และการลงพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็น ของประชาชนในแนวเส้นทางโครงการ การจัดทำ ฐานข้อมูลผู้มีส่วนได้เสีย จะอาศัยข้อมูลจากการสำรวจ ภาคสนามและการประสานงานกับผู้นำชุมชน เพื่อ นำไปสู่การประชาสัมพันธ์ผ่านการติดประกาศในพื้นที่ ชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการประสาน ผู้นำชุมชนช่วยเผยแพร่ข้อมูล และการจัดส่งหนังสือเชิญ เข้าร่วมประชุมตามรายชื่อที่ได้รับ - ทั้งนี้ ความสำเร็จของกระบวนการดังกล่าวจำเป็นต้อง อาศัยความร่วมมือจากประชาชนในการติดตามข้อมูล ข่าวสาร เข้าร่วมกิจกรรม และให้ข้อคิดเห็น เพื่อให้ การศึกษามีความครบถ้วน โปร่งใส และสะท้อนความ ต้องการของพื้นที่อย่างแท้จริง

ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 2)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ	
<ul style="list-style-type: none"> - เมื่อโครงการสวนสัตว์แห่งใหม่มีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง โครงการถนนควรเร่งรัดให้สอดคล้องกัน เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต จากการพิจารณาแนวเส้นทาง เห็นว่าแนวทางเลือก A1 และ B1 ซึ่งวางตัวขนานกับถนนรังสิต-นครนายก มีความเหมาะสมในการช่วยแบ่งเบาภาระจราจร อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตในประเด็นรัศมีโค้งบางช่วงที่ควรให้วิศวกรตรวจสอบและคำนวณความปลอดภัยเพิ่มเติม - การออกแบบจุดตัดและสัญญาณไฟจราจร โดยเฉพาะช่วงระยะทางจากต้นโครงการถึงคลองเจ็ด ซึ่งมีระยะทางไม่เกิน 5 กิโลเมตร หากมีสัญญาณไฟระหว่างทาง อาจส่งผลให้การจราจรติดขัดมากขึ้น จึงควรพิจารณารูปแบบที่เอื้อต่อการไหลตัวอย่างต่อเนื่อง และหลีกเลี่ยงจุดกลับรถในระดับเดียวกันที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ทั้งนี้ ประสบการณ์จากถนนรังสิต-นครนายกที่มีการปิดจุดกลับรถบางตำแหน่ง พบว่าช่วยให้การจราจรคล่องตัวขึ้น - ในกรณีที่มีจุดตัดสำคัญ ควรพิจารณาก่อสร้างทางยกระดับหรือสะพานข้ามตั้งแต่ระยะแรก เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่าและลดภาระการของงบประมาณเพิ่มเติมในอนาคต - นอกจากนี้ จากแผนที่แนวเส้นทางพบว่าอาจพาดผ่านพื้นที่ศูนย์วิจัยพันธุ์ข้าว ซึ่งเป็นสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และจิตใจของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี จึงใคร่ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาตรวจสอบอย่างรอบคอบว่าแนวเส้นทางจะไม่กระทบต่อพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งถือเป็นแหล่งคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสัญลักษณ์สำคัญของจังหวัด - เสนอให้ใช้ระบบ Ai มาควบคุมระบบไฟจราจร - บริเวณถนนคู่ขนานทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 9 ปัจจุบันประสบปัญหาการจราจรหนาแน่น ทั้งทิศทางขาเข้าและขาออก จึงขอเสนอให้พิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างทางยกระดับ (Overpass) ข้ามคลองในช่วงดังกล่าว เพื่อลดจุดตัดและเพิ่มประสิทธิภาพการระบายการจราจรในระยะยาว - เนื่องจากพื้นที่จังหวัดปทุมธานีมีโครงการสวนสัตว์แห่งใหม่ตั้งอยู่ จึงเห็นควรให้การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและภูมิทัศน์โดยรอบสะท้อนอัตลักษณ์ของจังหวัด เช่น การนำแนวคิดเกี่ยวกับพันธุ์ไม้ประจำถิ่น หรือ 	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป

ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 2) (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
<p>องค์ประกอบทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์มาใช้ในการออกแบบ เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่โดดเด่นและจดจำได้ว่าเป็นพื้นที่ของจังหวัดปทุมธานี ทั้งนี้ แนวคิดดังกล่าวสามารถพัฒนาโดยที่วิศวกรและนักออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และการใช้งานจริงต่อไป (นายกสมาคมส่งเสริมการค้าธุรกิจท่องเที่ยว และ ประธานเครือข่ายประชาชนคนปทุมธานี)</p>	
<p>- แนวทางเลือก A2 ซึ่งเชื่อมต่อกับทางคู่ขนานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ซึ่งบริเวณดังกล่าวปัจจุบันประสบปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณวัดมุลจินดารามอยู่แล้ว เนื่องจากลักษณะกายภาพของถนนมีขนาดค่อนข้างแคบ แม้เส้นทางดังกล่าวจะสามารถเชื่อมต่อทะเลไปยังคลองเจ็ดได้ แต่ข้อจำกัดของช่วงวัดมุลจินดารามยังคงเป็นคอขวด นอกจากนี้ ผู้ใช้เส้นทางจากฝั่งลำลูกกาอาจต้องใช้จุดกลับรถเพื่อเข้าสู่ถนนเลียบริมทางด่วน ซึ่งอาจเพิ่มภาระและความซับซ้อนของการจราจร ดังนั้น แม้ในอนาคตแนว A2 และ B1 จะก่อสร้างแล้วเสร็จ หากช่วงเชื่อมต่อบริเวณดังกล่าวยังคงมีขนาดจำกัดและไม่ได้รับการปรับปรุง ปัญหาการจราจรติดขัดอาจยังคงอยู่ จึงควรพิจารณาศักยภาพของโครงข่ายโดยรวมและการแก้ไขจุดคอขวดควบคู่กัน เพื่อให้การลงทุนเกิดประโยชน์สูงสุดต่อระบบจราจรทั้งระบบ (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 14 ตำบลบึงคำพร้อย)</p>	<p>- ประเด็นดังกล่าวเป็นสิ่งที่โครงการให้ความสำคัญ โดยขอบเขตการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลจะครอบคลุมถึงพื้นที่คลองสี่ เนื่องจากตระหนักถึงข้อจำกัดของโครงข่ายปัจจุบัน โครงการจำเป็นต้องศึกษาความเป็นไปได้รอบด้านก่อน ทั้งนี้ มีข้อเสนอแนะให้พิจารณาก่อสร้างทางยกระดับข้ามถนนวงแหวน และเชื่อมต่อไปยังคลองสี่หรือพัฒนาจุดเชื่อมต่อในลักษณะทางต่างระดับ (Interchange) กับถนนวงแหวนรอบที่สอง เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ โครงการมีแนวทางประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง เพื่อพิจารณาภาพรวมของระบบคมนาคมในระดับโครงข่าย หากในอนาคตถนนวงแหวนรอบสอง (หมายเลข 9) สามารถเชื่อมโยงและถ่ายปริมาณจราจรเข้าสู่โครงการได้อย่างสมบูรณ์ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะรองรับนักท่องเที่ยวจากทั่วประเทศที่จะเดินทางมายังสวนสัตว์แห่งใหม่ ซึ่งจะช่วยลดภาระของทางหลวงหมายเลข 305 และถนนท้องถิ่น เช่น บริเวณวัดมุลจินดารามที่มีข้อจำกัดด้านโครงสร้างสะพานและความกว้างช่องจราจร อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอแนะดังกล่าวจะถูกรวบรวมและบรรจุไว้ในรายงาน เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเชิงนโยบายและการวางแผนในระดับที่สูงขึ้นต่อไป</p>

ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 2) (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	
<ul style="list-style-type: none">- ห่วงกังวลผลกระทบต่อด้านเสียง และฝุ่นละอองในช่วงก่อสร้างโครงการ (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา)	<ul style="list-style-type: none">- โครงการมีกำหนดการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในพื้นที่ศึกษา การเก็บข้อมูลพื้นฐานนี้ทำให้ทราบถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อม ด้านอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพแหล่งน้ำ ว่าอยู่ในสภาพใด อยู่ดีหรือใกล้เสื่อมโทรม ข้อมูลพื้นฐานต่าง ๆ เหล่านี้ จะใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการกำหนดมาตรการระหว่างก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และควบคุมไม่ให้ผลกระทบจากโครงการมีค่าเกินกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนด- มาตรการที่ใช้ในระยะก่อสร้าง เช่น ควบคุมการใช้เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน หลีกเลี่ยงการทำงานในเวลากลางคืน เว้นแต่กิจกรรมที่จำเป็นต้องดำเนินการต่อเนื่อง เช่น การเทคอนกรีต รวมถึงมาตรการฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น การติดตั้งป้ายไฟเบี่ยง ไฟจราจร การควบคุมการก่อสร้างให้อยู่ในเขตทาง ฯ ซึ่งในระยะก่อสร้างจะมีช่วงเวลาดำเนินการที่ชัดเจน แต่เมื่อเปิดใช้งานโครงการฯ ยังคงให้ความสำคัญกับการลดผลกระทบระยะยาว โดยมีแนวคิดจัดทำทางเท้าและปลูกต้นไม้ในลักษณะสลับฟันปลาเพื่อช่วยลดเสียงและกรองฝุ่นในระดับหนึ่ง- ทั้งนี้ ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในช่วงการศึกษา นี้ จะนำมาแสดงในการประชุมครั้งต่อไป

ติดต่อสอบถามรายละเอียดโครงการ กรมทางหลวงชนบท

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

โทรศัพท์ : 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420

โทรสาร : 0 2551 5420

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

แขวงทางหลวงชนบทปทุมธานี

โทรศัพท์ : 0 2192 3139

โทรสาร : 0 2192 3139

เว็บไซต์ : <https://pathumthani.drr.go.th/>

อีเมล : pathumthani@drr.go.th

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริ่ง โซลูชัน (พี.อี.เอส) จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2101 0124

โทรสาร : 0 2101 0124

อีเมล : consultance@gmail.com

บริษัท ไฮบริด เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2066 6595

โทรสาร : 0 2066 6595

อีเมล : Hybrid.en.consultant@gmail.com



Line Official Account
ID: @069etfad



www.แก้ปัญหารถจรธัญบุรี-ลำลูกกา.com