



กรมทางหลวงชนบท

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด
และเพิ่มประสิทธิภาพ ของโครงข่ายทางหลวงชนบท

บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรี และอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

PES
Professional Engineering Solution
(P.E.S) Co., Ltd.



เอกสารประกอบ

การประชุมรับฟังความคิดเห็น
และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

กุมภาพันธ์

2569



กำหนดการ

การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ ๒ (เวทีที่ ๑)
โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพ
ของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี
วันอาทิตย์ที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ชั้น ๒ อาคารศูนย์พัฒนาบุคลากรฝ่ายปกครอง
วิทยาลัยการปกครอง อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี

๐๘.๓๐ - ๐๙.๐๐ น. ลงทะเบียนรับเอกสาร

๐๙.๐๐ - ๑๐.๐๐ น. นำเสนอข้อมูลโครงการ

- รายละเอียดโครงการ อาทิ วัตถุประสงค์ ความเป็นมาของโครงการ
ขอบเขตการดำเนินงาน
โดย ผู้จัดการโครงการ
- รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ
โดย วิศวกรงานทาง
- การศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน
โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

๑๐.๐๐ - ๑๑.๔๕ น. รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ

๑๑.๔๕ - ๑๒.๐๐ น. สรุปข้อคิดเห็นและกล่าวปิดการประชุม

**** หมายเหตุ : กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม ****

		
เว็บไซต์โครงการ www.แก้ปัญหาจราจรธัญบุรี-ลำลูกกา.com	การประชุมออนไลน์ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting Meeting ID : ๘๕๖ ๔๔๗๔ ๓๒๖๓ Passcode : ๑๑๑๑	ดาวน์โหลดเอกสาร



กำหนดการ

การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ ๒ (เวทีที่ ๒)
โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพ
ของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี
วันอาทิตย์ที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ชั้น ๒ อาคารศูนย์พัฒนาบุคลากรฝ่ายปกครอง
วิทยาลัยการปกครอง อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี

๑๓.๐๐ - ๑๓.๓๐ น. ลงทะเบียนรับเอกสาร

๑๓.๓๐ - ๑๔.๓๐ น. นำเสนอข้อมูลโครงการ

- รายละเอียดโครงการ อาทิ วัตถุประสงค์ ความเป็นมาของโครงการ
ขอบเขตการดำเนินงาน
โดย ผู้จัดการโครงการ
- รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ
โดย วิศวกรงานทาง
- การศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน
โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

๑๔.๓๐ - ๑๖.๑๕ น. รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ

๑๖.๑๕ - ๑๖.๓๐ น. สรุปข้อคิดเห็นและกล่าวปิดการประชุม

** หมายเหตุ : กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม **

		
เว็บไซต์โครงการ www.แก้ปัญหาจราจรธัญบุรี-ลำลูกกา.com	การประชุมออนไลน์ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting Meeting ID : ๘๗๖ ๓๕๘๔ ๖๘๓๔ Passcode : ๒๒๒๒	ดาวน์โหลดเอกสาร



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท
บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

1. ความเป็นมาของโครงการ

จังหวัดปทุมธานีนับเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการขยายตัวของชุมชนเมืองอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา ซึ่งตั้งอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร ทำให้มีประชากรจำนวนมากอาศัยอยู่ และมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในแต่ละปี ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 305 (ถนนรังสิต - นครนายก) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกา) ซึ่งมีปริมาณรถหนาแน่นเกินขีดความสามารถของถนนจุดตัดและทางแยกจำนวนมาก ดังนั้นคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจของจังหวัดปทุมธานี จึงขอรับการสนับสนุนจากกรมทางหลวงชนบทดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ซึ่งหากโครงการแล้วเสร็จจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งพัฒนาและต่อเติมโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สมบูรณ์ด้วยการเป็นทางลัด (Shortcut) ทางเลี่ยง (By Pass) ทางเชื่อม (Missing Link) ระหว่างอำเภอ ช่วยให้การเดินทางของประชาชน นักท่องเที่ยว และผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจร ลดระยะเวลาและระยะทางในการเดินทาง อีกทั้งแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงชนบท สาย ปท.3004 และถนนโดยรอบเพื่อรองรับการเปิดสวนสัตว์แห่งใหม่ ทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและการลงทุน สังคมและสิ่งแวดล้อม เช่น การศึกษาด้านจราจร เพื่อนำมาคัดเลือกแนวสายทาง และ/หรือ รูปแบบโครงการเบื้องต้นที่เหมาะสม รวมไปถึงรูปแบบจุดตัด ทางเชื่อม ทางแยก และรูปแบบโครงสร้างสะพานให้มีความปลอดภัยและมีมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีความคุ้มค่าในการลงทุน พร้อมทั้งศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินด้วย

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี
- 2) ศึกษาความเหมาะสม และศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์และงานอื่น ๆ ที่เห็นว่าเหมาะสมตามขอบเขตของงานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) เพื่อเป็นแนวเส้นทางใหม่ ช่วยบรรเทาการจราจรในพื้นที่อำเภอธัญบุรีและลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี
- 2) เพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท เพื่อเชื่อมโยงต่อเติมโครงการการคมนาคมและการขนส่งของจังหวัดปทุมธานีและพื้นที่โดยรอบ
- 3) เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง พัฒนาและต่อเติมโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สมบูรณ์ด้วยการเป็นทางลัด (Shortcut) ทางเลี่ยง (By Pass) ทางเชื่อม (Missing Link) ระหว่างอำเภอ
- 4) เสริมศักยภาพในการเติบโตของจังหวัดปทุมธานีและจังหวัดโดยรอบในด้านการพัฒนาระบบขนส่งและด้านการท่องเที่ยว เกิดความสะดวกลดภัยในการสัญจร และลดระยะเวลาในการเดินทาง
- 5) รองรับการพัฒนาและขยายตัวของชุมชนเมืองอย่างยั่งยืน



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2
โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท
บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

4. ระยะเวลาดำเนินงานโครงการ

ระยะเวลาดำเนินการ 270 วัน โดยเริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2568 สิ้นสุดสัญญา
วันที่ 26 มิถุนายน 2569

5. ลักษณะโครงการและบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการเป็นการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณพื้นที่
อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ด้วยการสร้างทางเชื่อมโครงข่ายในส่วนที่ขาด (Missing
Link) เพื่อให้โครงข่ายทางมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยแนวเส้นทางจะเป็นเส้นทางเชื่อมในแนวตะวันตก -
ตะวันออก ระหว่างถนนเลียบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 กับถนนทางหลวงชนบท ปท.3004
โดยพื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี แนวเส้นทาง
เบื้องต้นมีระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร แสดงดังตารางที่ 5-1 และรูปที่ 5-1

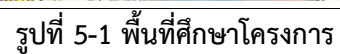
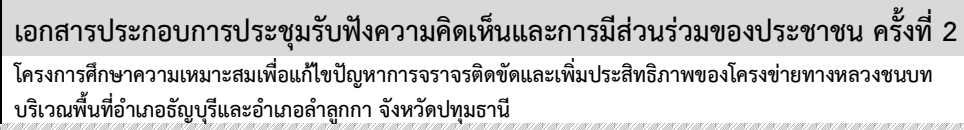
ตารางที่ 5-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	ขอบเขตการปกครอง ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
ปทุมธานี	ธัญบุรี	รังสิต	เทศบาลตำบลธัญบุรี
	ลำลูกกา	บึงคำพร้อย	องค์การบริหารส่วนตำบลบึงคำพร้อย
		ลำลูกกา	องค์การบริหารส่วนตำบลลำลูกกา/ เทศบาลตำบลลำลูกกา
1 จังหวัด	2 อำเภอ	3 ตำบล	4 หน่วยงาน

6. ขั้นตอนการพัฒนาโครงการ



รูปที่ 6-1 ขั้นตอนการพัฒนาโครงการ





7. การคัดเลือกแนวสายทางโครงการ

จากการสำรวจพื้นที่โครงการ การศึกษาด้านจราจรขนส่ง การสำรวจจุดอ่อนไหวทางสังคมและสิ่งแวดล้อม อุปสรรคและสิ่งกีดขวางต่าง ๆ อาทิ ชุมชนที่อยู่อาศัย สถานศึกษา สถานพยาบาล สถานที่ราชการ โบราณสถาน และสถานที่อนุรักษ์ เป็นต้น จึงพิจารณาแนวสายทางเลือกเบื้องต้น ที่จะป็นเส้นทางเชื่อมในแนว ตะวันตก - ตะวันออก ระหว่างถนนเลียบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 กับถนนทางหลวงชนบท ปท.3004 โดยกำหนดแนวทางเลือกของถนนโครงการ แบ่งเป็น 2 ช่วง (ช่วง A และช่วง B) โดยแต่ละช่วงแบ่ง ออกเป็น 3 แนวทางเลือก (แสดงดังรูปที่ 7-1) ในการคัดเลือกแนวสายทางมีปัจจัยในการคัดเลือกทั้งหมด 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านวิศวกรรมและจราจร (2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และ (3) ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม รายละเอียดดังนี้

7.1 ปัจจัยในการคัดเลือกแนวสายทางโครงการ

- 1) **ด้านวิศวกรรมและจราจร** การพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมตามหลักวิศวกรรม เป็นหนึ่งปัจจัยที่สำคัญมากในการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการเนื่องจากส่งผลต่อผู้ใช้ทาง ทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งด้านความคล่องตัวในการใช้งาน ความปลอดภัยในการใช้งานของผู้ใช้ถนน ระยะเวลาในการเดินทางและการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนในการเดินทางบริเวณพื้นที่โครงการ
- 2) **ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน** พิจารณาจากค่าใช้จ่าย (Cost) ต่าง ๆ ที่ใช้ในการลงทุนของโครงการ และผลประโยชน์ (Benefit) ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการมาใช้ในการเปรียบเทียบ เพื่อให้ได้แนว เส้นทางเลือกที่คุ้มค่าที่สุดในการลงทุน
- 3) **ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม** จะพิจารณาเปรียบเทียบจากผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะ เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นด้านทรัพยากรทางกายภาพ ด้านทรัพยากรทางชีวภาพ ด้านคุณค่าการใช้ ประโยชน์ของมนุษย์ ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และด้านการโยกย้ายเวนคืนบ้านเรือนประชาชน เพื่อให้ได้แนวเส้นทางเลือกที่มีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

7.2 แนวสายทางเลือกโครงการ

7.2.1 แนวสายทางช่วง A

- 1) **แนวสายทาง A-1:** เริ่มต้นที่บริเวณถนน ทล.3901 (ถนนเลียบทางด่วนลำลูกกา) ไปทางทิศ ตะวันออกเฉียงเหนือ กม.ที่ 1+500 แนวถนนเลี้ยวซ้ายขึ้นไปทางทิศเหนือตัดข้ามคลอง แล้วเลี้ยวขวา ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ พาดผ่านพื้นที่สถานีวิจัยพันธุ์ข้าวปทุมธานี รวมระยะทางประมาณ 2.15 กิโลเมตร
- 2) **แนวสายทาง A-2 :** เริ่มต้นที่บริเวณถนน ทล.3901 (ถนนเลียบทางด่วนลำลูกกา) ไปทางทิศ ตะวันออก กม.ที่ 0+500 เลี้ยวซ้ายขึ้นไปทางทิศเหนือ จากนั้นไปตามแนวทางเลือกสายทาง A1 ที่แล้วเลี้ยวขวาไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และพาดผ่านพื้นที่สถานีวิจัยพันธุ์ข้าว รวมระยะทาง ประมาณ 2.54 กิโลเมตร
- 3) **แนวสายทาง A-3 :** เริ่มต้นที่บริเวณถนน ทล.3901 (ถนนเลียบทางด่วนลำลูกกา) ไปทางทิศ ตะวันออกตามแนวถนน คสล.ของ อบต.บึงคำพร้อย กม.ที่ 1+400 ตัดกับถนนซอยลำลูกกา 97 อยู่ใกล้กับวัดเกตุประภา จากนั้นเลี้ยวซ้ายขึ้นไปทางทิศเหนือ ตามแนวถนนซอยลำลูกกา 97 แล้วเลี้ยวขวาไปทางทิศตะวันออก บรรจบกับถนนเลียบคลอง 6 ขึ้นไปทางทิศเหนือ ขนานกับคลอง 6 รวมระยะประมาณ 4.01 กิโลเมตร



7.2.2 แนวสายทางช่วง B

- 1) **แนวสายทาง B-1:** เริ่มต้นที่จุดสิ้นสุดแนวถนน A-1 และ A-2 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดกับคลอง 6 พาดผ่านพื้นที่สวนสาธารณะทศมินทรภิรมย์จนถึง กม.ที่ 2+850 บรรจบกับสามแยกสัญญาณไฟจราจร ที่ถนน ทล.352 ตัดกับถนนทางหลวงชนบท ปท.3004 รวมระยะทางประมาณ 2.91 กิโลเมตร
- 2) **แนวสายทาง B-2:** จุดเริ่มต้นเหมือนกับแนวสายทาง B2 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือตัดกับคลอง 6 แล้วเลี้ยวขวาไปทางทิศตะวันออกพาดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม บรรจบกับถนนทางหลวงชนบท ปท.3004 รวมระยะทางประมาณ 2.74 กิโลเมตร
- 3) **แนวสายทาง B-3:** จุดเริ่มต้นเหมือนกับแนวสายทาง B1 และ B2 แนวสายทางไปทางทิศตะวันออก กม.ที่ 0+270 ตัดกับคลอง 6 จากนั้นแนวสายทางไปทางทิศตะวันออกไปตามแนน คสล. เดิมจนบรรจบกับถนนทางหลวงชนบท ปท.3004 รวมระยะทางประมาณ 2.92 กิโลเมตร

8. รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น

จากการพิจารณาความเหมาะสมด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการก่อสร้างบำรุงรักษา รวมถึงด้านผลกระทบสังคมและสิ่งแวดล้อม รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้นพิจารณาเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร ทางเท้ากว้าง 3.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) กว้าง 4.60 เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และสิ่งอำนวยความสะดวก เขตทางกว้าง 30.00 เมตร เป็นรูปแบบที่มีความปลอดภัยในการเดินทาง การกั้นรถมีภูมิทัศน์ที่สวยงาม (แสดงดังรูปที่ 8-1)



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท
บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

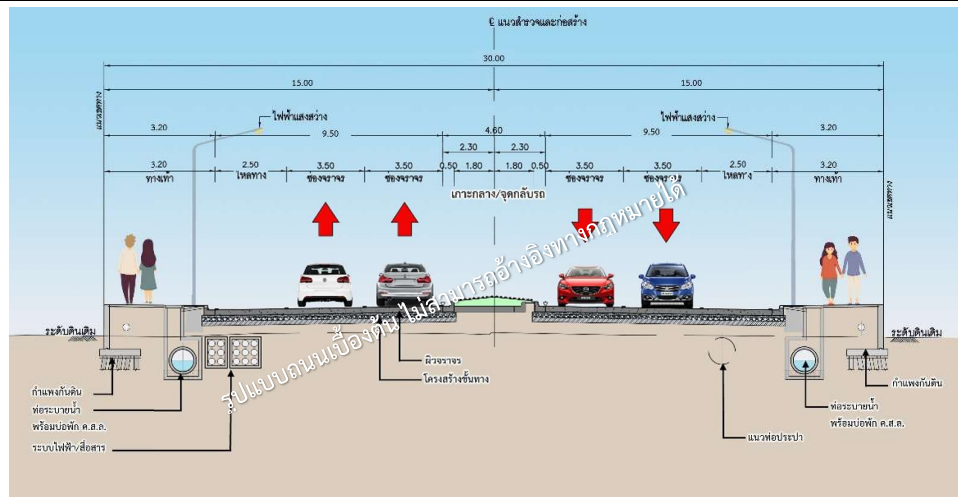


รูปที่ 7-1 แนวทางเลือกถนนโครงการเบื้องต้น



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี



รูปที่ 8-1 ตัวอย่างรูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น



9. การศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ดำเนินการศึกษาโดยประยุกต์ใช้แนวทางและหลักเกณฑ์ในการศึกษาตามแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ พ.ศ. 2567 สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยกำหนดขอบเขตการศึกษาและสำรวจครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเขตทางและพื้นที่ข้างเคียงในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยตรงจากกิจกรรมต่าง ๆ ในการพัฒนาโครงการ

9.1 ขั้นตอนการศึกษา

ในการศึกษาต้องมีการรวบรวมข้อมูลด้านต่าง ๆ ให้ครอบคลุม เพื่อนำไปใช้ประกอบการคาดการณ์ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และการเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินในเบื้องต้น เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบทางลบต่อชุมชนน้อยที่สุด โดยได้กำหนดขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

- 1) การตรวจสอบข้อจำกัดและเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม: เป็นการกลั่นกรองเพื่อทราบข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาโครงการ ซึ่งประกอบด้วย การตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่าง ๆ
- 2) การศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน: ศึกษาปัจจัยสิ่งแวดล้อมภายใต้องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม 4 ประเภท คือ ทรัพยากรทางกายภาพจำนวน 8 ปัจจัย ทรัพยากรทางชีวภาพ จำนวน 2 ปัจจัย คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ จำนวน 6 ปัจจัย และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำนวน 8 ปัจจัย รวม 24 ปัจจัย ครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง (แสดงดังรูปที่ 9-1)
- 3) การตรวจสอบปัจจัยผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ: จากขั้นตอนการศึกษาในข้อ (2) เป็นการตรวจสอบประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแนวเส้นทางและรูปแบบทางต่างระดับ เพื่อคัดเลือกปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งจะคัดเลือกเอาเฉพาะปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบและมีความแตกต่างกันในแต่ละแนวทางเลือกและสามารถนำมากำหนดระดับของน้ำหนักคะแนนที่แตกต่างกันได้
- 4) การประเมินผลกระทบเบื้องต้น: เป็นการประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมถึงผลกระทบต่อบริเวณสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกิดจากการพัฒนาโครงการ โดยทำการประเมินทั้งทางบวกและทางลบรวมถึงระดับความรุนแรงของผลกระทบจากกิจกรรมการดำเนินโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ครอบคลุมองค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ ทั้ง 4 ประเภท โดยเปรียบเทียบระดับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับมาตรฐานที่หน่วยงานราชการและ/หรือหน่วยงานที่ได้รับการยอมรับทั้งในและต่างประเทศ แบ่งระดับความรุนแรงหรือขนาดของผลกระทบออกเป็น 4 ระดับ คือ ไม่มีผลกระทบหรือผลกระทบต่ำมากอย่างไม่มีนัยสำคัญ (0) ผลกระทบระดับต่ำ (1) ผลกระทบระดับปานกลาง (2) และผลกระทบระดับสูง (3)



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2
โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท
บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

- 5) การสรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ: การสรุปประเด็นหรือปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากโครงการอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อนำไปกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ
- 6) การกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม: การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจะเสนอให้สอดคล้องกับระดับผลกระทบที่ได้ทำการประเมิน เพื่อให้โครงการนำไปใช้เป็นแนวทางดำเนินงานในระยะก่อสร้างและดำเนินโครงการ ในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการอย่างมีนัยสำคัญ



9.2 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

เป็นการกลั่นกรองเพื่อทราบข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาโครงการ ซึ่งประกอบด้วย การตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่าง ๆ ทั้งนี้ จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม/พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย และพื้นที่อนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรีบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อให้ทราบถึงข้อจำกัด/พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย/พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปผลการตรวจสอบพื้นที่ได้ดังนี้

1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 แนวเส้นทางโครงการอยู่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถาน ได้แก่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ คลองหก และคลองเจ็ด ดังนั้น โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ข้อ 20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท
บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

2) โครงการตามมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่านุรักษ์เพิ่มเติม ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554 ได้กำหนดให้ “โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้ว ที่ผ่านพื้นที่ป่านุรักษ์เพิ่มเติม” ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ซึ่งจากการตรวจสอบด้วยระบบภูมิสารสนเทศ พบว่า แนวเส้นทางและพื้นที่ศึกษาของโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนและป่านุรักษ์เพิ่มเติมแต่อย่างใด ดังนั้น โครงการไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ตามข้อกำหนดดังกล่าว

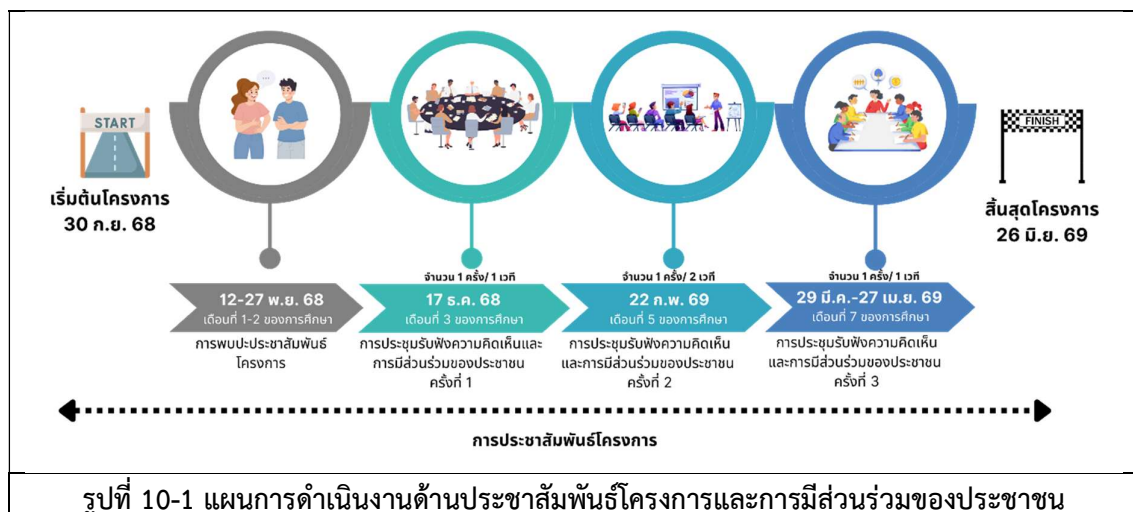
3) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2562 จากการตรวจสอบแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่งท้ายกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองลำลูกกา - บึงยี่โถ จังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2555 และผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2558 โดยในผังเมืองรวมลำลูกกา - บึงยี่โถ จังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2555 และแผนที่ผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2558 พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในเขตการใช้ที่ดินสีชมพู (ที่ดินประเภทชุมชน) และเขตสีเขียว (ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม) ซึ่งการพัฒนาโครงการ นับเป็นระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ จึงไม่ขัดกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในผังเมืองรวมของทั้งสองแห่ง

10. การดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

แนวทางการดำเนินงานได้พิจารณาให้สอดคล้องกับระเบียบและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพิจารณาถึงวิธีการเผยแพร่ข้อมูลโครงการและรับฟังความคิดเห็นอย่างทั่วถึงในทุกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียและผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปประกอบการพิจารณาดำเนินการศึกษาให้รอบด้าน ครบถ้วน ทั้งด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจสังคม เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุด

10.1 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานโครงการได้กำหนดแผนงานด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ โดยมุ่งเน้นให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลข่าวสารความก้าวหน้าของโครงการ และเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ของประชาชน โดยมีแผนงานแสดงดังรูปที่ 10-1





เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

10.2 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

10.2.1 การพบปะประชาสัมพันธ์

การดำเนินโครงการได้มีการเข้าพบหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการเพื่อให้ข้อมูลและสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ โดยดำเนินการในช่วงวันที่ 12 - 18 ธันวาคม 2568 และวันที่ 14 พฤศจิกายน 2568 ตัวอย่างบรรยากาศการพบปะประชาสัมพันธ์โครงการแสดงดังรูปที่ 10-2

10.2.2 การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1

การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 ดำเนินการเมื่อวันพุธที่ 17 ธันวาคม 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 4 อาคารสำนักอธิการ วิทยาลัยการปกครองอำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี พร้อมด้วยระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting โดยมีนายปิยะพันธ์ ศรีชมภู ผู้อำนวยการกลุ่มออกแบบทาง สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท พร้อมด้วยบริษัทที่ปรึกษาร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุมในภาพรวม โดยมีว่าที่ ร.ต.ธีระพล โชคนำชัย นายอำเภอธัญบุรี เป็นประธานเปิดการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุม จำนวน 115 คน ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานส่วนภูมิภาค หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล องค์กรเอกชน สื่อมวลชน ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่โครงการ และประชาชนผู้สนใจโครงการ โดยมีบรรยากาศแสดงดังรูปที่ 10-3 และมีสรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดังตารางที่ 10-1

		
รองผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี	ปลัดอำเภอธัญบุรี	ปลัดอำเภอลำลูกกา
		
เทศบาลนครรังสิต	เทศบาลตำบลธัญบุรี	องค์การบริหารส่วนตำบลบึงคำพร้อย
		
เทศบาลตำบลลำลูกกา	องค์การบริหารส่วนตำบลลำลูกกา	กองพันทหารราบมณฑลทหารบกที่ 11 และองค์การสวนสัตว์แห่งประเทศไทย
รูปที่ 10-2 บรรยากาศการพบปะประชาสัมพันธ์โครงการ		



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี



รูปที่ 10-3 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1

ตารางที่ 10-1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ	
- มีความกังวลเกี่ยวกับปัญหาการจราจรบนถนนรังสิต-นครนายก ซึ่งเป็นถนนที่ก่อสร้างมานานประมาณ 30-40 ปีมาแล้ว ซึ่งในอดีตที่ผ่านมายังไม่ประสบปัญหาการจราจรหนาแน่นเช่นปัจจุบัน โดยเฉพาะปัญหาการกีดขวางที่มีจำนวนมาก จึงขอเสนอว่าเมื่อโครงการพัฒนาแล้วเสร็จควรกำหนดให้บริเวณสะพานข้ามคลอง 6 เป็นจุดกลับรถเนื่องจากระยะห่างระหว่างคลอง 5 ถึงคลอง 6 ประมาณ 2.2 กิโลเมตร อีกทั้งเสนอให้พิจารณาก่อสร้างสะพานยกระดับ (Overpass) หรือจัดให้สามารถกลับรถได้สะดวกในบริเวณคลองต่าง ๆ เพื่อลดปัญหาการจราจรการกีดขวาง (นายกสมาคมส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี)	- สำหรับปัญหาจุดกลับรถบริเวณถนนรังสิต-นครนายกอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของกรมทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวงมีความพยายามดำเนินการแก้ไขปัญหามาอย่างต่อเนื่อง โดยเจ้าหน้าที่จราจรอำนวยความสะดวกอย่างไรก็ตาม การก่อสร้างหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในลักษณะทางเทคนิคมักมีข้อจำกัดอย่างมากเนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่และสถานะของคลองธัญบุรีซึ่งเป็นโบราณสถาน ส่งผลให้การดำเนินการภายในพื้นที่ดังกล่าวต้องเผชิญกับอุปสรรคทั้งด้านกฎหมายและการอนุรักษ์พื้นที่ทางประวัติศาสตร์ - ทั้งนี้ ทางโครงการรับข้อเสนอแนะการออกแบบทางกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง 6 ไปพิจารณาเพื่อประกอบการออกแบบต่อไป
- ขอให้พิจารณาเกี่ยวกับความเหมาะสมและความคุ้มค่าของโครงการ ทั้งในแง่ระยะเวลาการก่อสร้างที่ยาวนานและการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีด้านคมนาคมในอนาคต เช่น การใช้ยานยนต์ไร้คนขับในอนาคต (นายกสมาคมส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี)	- เทคโนโลยีรถยนต์ไร้คนขับบนถนนสายหลัก เช่น มอเตอร์เวย์มีการพัฒนาโดยอาศัยการเก็บข้อมูลเชิงพื้นที่ด้วยโดรนเพื่อบันทึกพิกัดและสร้างแบบจำลองสภาพถนนในรูปแบบภาพเสมือน จากนั้นนำข้อมูลดังกล่าวไปประมวลผลในระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อจำลองสภาพแวดล้อมและพฤติกรรมจราจรของมนุษย์ ทำให้



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

ตารางที่ 10-1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
	ยานยนต์สามารถขับเคลื่อนได้โดยไม่ต้องติดตั้งอุปกรณ์ภาคสนามจำนวนมากเช่นในอดีต ทั้งนี้ ผู้ให้ข้อมูลอยู่ระหว่างการติดตามความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง
- ในการพัฒนาโครงการต้องให้ความสำคัญกับช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ เนื่องจากถนนเส้นรังสิต-นครนายก มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ค่อนข้างเยอะ ควรมีจุดกลับรถเฉพาะรถจักรยานยนต์เพื่อแก้ปัญหาการขับชี่ย้อนศร และเป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับชี่ (นายกสมาคมส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี)	- สำหรับประเด็นเรื่องช่องทางการจราจรจักรยานยนต์ เป็นแนวคิดที่มีประโยชน์มาก ทางโครงการจะพยายามใช้พื้นที่ของคลอง และใช้จุดกลับรถอยู่ได้สะพาน เพราะในการออกแบบต้องมีจุดกลับรถ หากไม่มีจุดกลับรถ ต้องไปกลับไกล อย่างไรก็ตาม พื้นที่บริเวณคลองอยู่ภายใต้ข้อจำกัดด้านการอนุรักษ์ เนื่องจากจัดเป็นเขตโบราณสถาน จึงจำเป็นต้องนำรูปแบบการออกแบบที่คำนึงถึงความปลอดภัยและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมไปหารือกับกรมศิลปากร ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวจะต้องเข้าสู่กระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อย่างไรก็ตามบริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป - ทั้งนี้ ในการดำเนินงานของโครงการได้มีการวิเคราะห์ความคุ้มค่าและความเสี่ยงในการลงทุน ประกอบการพัฒนาโครงการ
- ปัจจุบันชาวบ้านที่อยู่บริเวณทางคู่ขนานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ฝั่งตะวันออก เริ่มมีความห่วงกังวลว่าถนนโครงการจะตัดผ่านที่ดินของตน อีกทั้งบริเวณดังกล่าวปัจจุบันก็มีการจราจรติดขัดอยู่แล้ว จึงห่วงกังวลว่าหากมีการเชื่อมถนนโครงการที่บริเวณดังกล่าวจะส่งผลให้การจราจรติดขัดยิ่งกว่าเดิม - เมื่อฟังที่วิทยากรนำเสนอข้อมูลพบว่าในการศึกษาโครงการจะต้องมีการคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมอีกที จึงจะนำข้อมูลดังกล่าวไปประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบ เพราะบางรายก็มีความกังวลและมีความต้องการที่จะขายที่ดินแล้ว (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 14 ตำบลบึงคำพร้อย)	- การศึกษาด้านการออกแบบและพัฒนาดนจำเป็นต้องพิจารณาในระดับโครงข่ายมากกว่าการพิจารณาเป็นช่วงถนนเดี่ยว แม้นถนนบางช่วงจะได้รับการออกแบบให้มีมาตรฐานสูงและรองรับการจราจรหลายช่องทาง แต่หากช่วงต้น-ปลายทางยังคงมีขนาดจำกัด จะไม่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมได้อย่างแท้จริง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามแนวรอยต่อของโครงข่าย เพื่อพัฒนาระบบถนนอย่างบูรณาการและต่อเนื่อง อันจะนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพการไหลของการจราจรในภาพรวม - สำหรับแนวทางเลือกที่นำเสนอ คือ ทางเลือกที่ 1, 2 และ 3 จะมีข้อดีและข้อเสียต่างกัน ซึ่งทางโครงการต้องนำไปพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมต่อไป และจะนำผลการคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสม มานำเสนอต่อการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งต่อไป - สำหรับแนวทางเลือกที่นำเสนอ คือ ทางเลือกที่ 1, 2 และ 3 จะมีข้อดีและข้อเสียต่างกัน ซึ่งทางผู้ศึกษาต้องนำไปพิจารณาต่อไป ทั้งนี้สามารถสรุปข้อดี-ข้อเสียของแต่ละทางเลือกได้ดังนี้



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท
บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

ตารางที่ 10-1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
	- ทางเลือกที่ 1 เป็นแนวเส้นทางที่สั้นที่สุดและจะเห็นว่ามีคลอง 5 อยู่ ซึ่งผู้ศึกษาจะพยายามใช้ที่ดินที่อยู่ในเขตคลอง 5 ให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนที่ดินกับประชาชน ซึ่งขณะนี้อยู่ในกระบวนการประสานงานกับกรมที่ดิน เพื่อประสานและวางเินดูว่าบริเวณใดเป็นที่ดินของรัฐ/ที่ดินของเอกชน ขณะเดียวกันเราก็จะพิจารณาว่าหากเป็นที่ดินของภาครัฐหน่วยงานใดเป็นผู้ดูแลเพื่อประสานงานในการขออนุญาตหรือแนวทางในการดำเนินการตามระเบียบข้อบังคับต่อไป - ทางเลือกที่ 2 เป็นแนวเส้นทางที่ใกล้เคียงกับพื้นที่โ่งงจุดเชื่อมจะห่างจากจุดที่เป็นคอขวดต่างๆ และจะเชื่อมต่อกับถนนผังเมืองในอนาคตอีก บริเวณนี้จะผ่านที่โ่งงเป็นส่วนใหญ่ แต่ข้อเสียคือมีระยะทางยาวขึ้น เป็นการเวนคืนแบบเต็มพื้นที่ เพราะไม่มีแนวถนนเดิมอยู่แล้วแต่จะลดผลกระทบเรื่องอาคารบ้านเรือน - ทางเลือกที่ 3 จะมีแนวถนนเดิมอยู่เป็นถนน 2 ช่องจราจร ซึ่งหากเวนคืนที่ดินบริเวณนี้จะเวนคืนที่ดินน้อยลง แต่ข้อเสียคือกระทบอาคารบ้านเรือนที่มีอยู่แล้ว ในขณะเดียวกันในอนาคตสามารถเชื่อมกับสายสีม่วงได้ด้วย - จากทางเลือกทั้งหมดนี้ ผู้ศึกษาจะต้องพิจารณาปัจจัยหลาย ๆ ด้านประกอบกัน แต่ขณะเดียวกันโครงการเราจะมีกระจายจราจรดีมาน้อยเพียงใดต้องมีการหาหรือแนวทางการดำเนินงานร่วมกันกับกรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดูแลถนนสายรังสิต-นครนายก และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ด้วย - สำหรับข้อห่วงกังวลของประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบต่อการดำรงชีวิตและแนวเส้นทางโครงการ ปัจจุบันโครงการอยู่ในระยะเริ่มต้น เป็นขั้นตอนของการศึกษาความเหมาะสม ซึ่งโครงการยังอยู่ในกระบวนการศึกษาและจะใช้ระยะเวลาอีกพอสมควร ประชาชนสามารถติดตามข้อมูลและความก้าวหน้าของโครงการผ่านช่องทางสื่อสารอย่างเป็นทางการ เช่น Line Official Account (@069etfad) และเว็บไซต์ของโครงการ (www.แก้ปัญหาจราจรธัญบุรี-ลำลูกกา.com) หากมีความกังวลในระดับสูงหรือมีแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อาจได้รับผลกระทบ สามารถติดต่อสายด่วนของกรมทางหลวงชนบทเพื่อขอคำปรึกษาและคลี่คลายข้อกังวลได้



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

ตารางที่ 10-1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
- แนวเส้นทางที่มีการเวนคืนที่ดินมีกี่แนว (ช่องทางออนไลน์)	- ปัจจุบันทางโครงการยังไม่มีทางเลือกแนวเส้นทางใด เส้นทางหนึ่ง การศึกษาในขั้นต้นเป็นการพิจารณาแนวทางที่เป็นไปได้ โดยวิศวกรและผู้เชี่ยวชาญในสาขาที่เกี่ยวข้องจะทำการประเมินและให้คะแนนแนวทางแต่ละแนว จากนั้นคะแนนและเหตุผลแต่ละปัจจัยจะถูกรวบรวมเพื่อตัดสินใจวิเคราะห์หาแนวทางที่เหมาะสมที่สุด และชี้แจงแก่ประชาชนว่าทำไมแนวทางนั้นจึงได้รับการคัดเลือก
- เห็นว่าโครงการที่ควรเร่งดำเนินการเป็นลำดับแรกคือการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อด้านหลังสวนสัตว์ เนื่องจากหากสวนสัตว์เปิดดำเนินการภายใน 2-3 ปี จะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรหนาแน่นอย่างรุนแรง จึงเสนอให้กรมทางหลวงชนบทและกรมทางหลวงบูรณาการการทำงานร่วมกันเพื่อให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาจำกัด เนื่องจากสวนสัตว์มีพื้นที่กว่า 300 ไร่ คาดว่าจะรองรับนักท่องเที่ยวจากทั่วประเทศ ส่งผลให้โครงข่ายถนนโดยรอบต้องมีความพร้อม โดยเฉพาะแนวทางเลือก A1 ที่เชื่อมต่อด้านหลังสวนสัตว์ซึ่งสามารถรองรับการเชื่อมโยงกับถนนหมายเลข 9 และบริเวณคลอง 7 ได้อย่างไรก็ตาม ยังมีความกังวลต่อเส้นทางเข้าหลักจากถนนรังสิต-นครนายก รวมถึงการก่อสร้างสะพานข้ามคลองรังสิตเข้าสู่สวนสัตว์ ซึ่งจำเป็นต้องกำหนดแนวทางให้ชัดเจนและเร่งรัดดำเนินการ เพื่อป้องกันปัญหาการเปิดใช้งานสวนสัตว์ก่อนที่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมจะแล้วเสร็จและเพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยว (ผู้แทนสภาอุตสาหกรรม)	- บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป ผู้ศึกษารับทราบข้อกังวลของประชาชนเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการสวนสัตว์ในอนาคตอันใกล้และความต้องการถนนเชื่อมต่อในระดับพื้นราบเพื่อรองรับการสัญจร แม้อาจไม่ครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางก็ตาม ทั้งนี้ ประชาชนมีความคาดหวังให้โครงการดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว สั้นที่สุด และถูกต้องตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม พื้นที่โครงการอยู่ภายใต้ข้อจำกัดด้านกฎหมาย เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตโบราณสถาน ซึ่งกำหนดให้ต้องจัดทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของการดำเนินการโครงการ โดยอาจพิจารณาดำเนินการเป็นบางช่วงก่อน หากอยู่ในขอบเขตที่กฎหมายและ EIA อนุญาต ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะรวบรวมข้อมูลและผลการศึกษาเพื่อนำเสนอกรมทางหลวงชนบทพิจารณาดำเนินการต่อไป - สำหรับการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของคลอง ได้มีการประสานข้อมูลกับกรมศิลปากร โดยพบว่า หากพื้นที่ใดอยู่ในรัศมี 500 เมตรจากโบราณสถาน จะต้องจัดทำรายงาน EIA เว้นแต่เป็นถนนตามผังเมืองการศึกษา EIA สำหรับถนนในลักษณะดังกล่าวใช้เวลาไม่นาน และหากมีจุดหมายปลายทางที่ชัดเจน จะช่วยให้การวางแผนและดำเนินการศึกษาขั้นต่อไปมีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการศึกษาขั้นต้นที่ดำเนินการในปัจจุบันถือเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการทั้งหมด
- เนื่องจากบริเวณหลังบ้านมีป่า มีคลองหลังบ้าน มีเต้าและนกอาศัยอยู่ และมีการเลี้ยงสัตว์อยู่ด้วย หากมีการพัฒนาโครงการจะทำให้ป่าบริเวณหลังบ้านจะหายไป สิ่งที่กำลังกังวลได้แก่ (1) จะมีการแก้ไขที่อยู่ของเต้ากับนกอย่างไร (2) คลองบริเวณหลังบ้านจะเป็นพื้นที่รับน้ำหรือไม่ (3) หากถนนที่สร้างสูงกว่าถนนในซอยบ้าน จะสร้างปัญหาน้ำท่วมในซอยหรือไม่	- การออกแบบถนนจะกำหนดระดับสูงกว่าระดับน้ำตามช่วงเวลาออกแบบประมาณ 1 เมตร หรือ 70 เซนติเมตร เพื่อป้องกันน้ำท่วมตัวถนน ส่วนกรณีบ้านที่อยู่ต่ำกว่าถนน ปัญหาน้ำท่วมเกิดจากการขาดระบบระบายน้ำที่เพียงพอ ไม่ใช่เพราะถนนสูง การก่อสร้างถนนใหม่จะมาพร้อมกับระบบระบายน้ำและสาธารณูปโภคที่เหมาะสม ทำให้ลดความเสี่ยงน้ำท่วมโดยรวม ทั้งนี้ การทำถนนเองไม่ได้เป็นสาเหตุให้พื้นที่ชุมชนเกิดน้ำท่วมเพิ่มขึ้น



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

ตารางที่ 10-1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
(4) กรณีที่รถมีปริมาณมาก จะล้นมาที่ซอยที่อาศัยอยู่หรือไม่ (5) ในซอยที่อาศัยอยู่เป็นโรงงาน มีรถบรรทุกสินค้าเข้า-ออก เจ้าหน้าที่โครงการได้มาสำรวจหน้างานไปแล้ว หรือยัง (บริเวณหมู่ที่ 10 ตำบลบึงคำพร้อย อำเภอลำลูกกา อยู่ด้านหลังศูนย์วิจัยข้าวปทุมธานี) (ช่องทางออนไลน์)	- ทางผู้ศึกษาต้องการรับข้อมูลจากประชาชนเกี่ยวกับพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก เพื่อนำมาประกอบการออกแบบการที่มีถนนสูงจะสามารถใช้เป็นเส้นทางคมนาคมสำรองในช่วงเกิดน้ำท่วม และอำนวยความสะดวกในการช่วยเหลือประชาชน นอกจากนี้ จำเป็นต้องสอบถามเจ้าของที่ดินที่อยู่ติดกับโครงการถึงความประสงค์ในการพัฒนาโครงการด้วย ในบางกรณี หากไม่สามารถยกระดับถนนได้เต็มที่ การออกแบบอาจอนุญาตให้ถนนชั่วคราวโดนน้ำท่วม พร้อมติดตั้งมาตรการป้องกันและระบายน้ำได้ถนน เพื่อเร่งระบายน้ำไปยังคลอง 5, 6 และ 7 ซึ่งตัดผ่านแนวถนน โครงการดังกล่าวจึงช่วยบรรเทาปัญหาน้ำท่วมได้ในระดับหนึ่ง - ตามแผนการดำเนินงานโครงการ โครงการเริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2568 โดยเจ้าหน้าที่ได้ลงพื้นที่สำรวจเบื้องต้นในแต่ละด้าน เช่น การจราจรและการนับปริมาณรถ รวมถึงการสำรวจด้านวิศวกรรมพื้นฐาน อย่างไรก็ตาม การสำรวจรายละเอียดผลกระทบต่อดินยังอยู่ในกระบวนการหาข้อมูล และจะมีเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่เพิ่มเติมอย่างต่อเนื่องเพื่อเก็บข้อมูลให้ครบถ้วนสำหรับการวางแผนและออกแบบโครงการ
- จังหวัดปทุมธานีมีลักษณะภูมิประเทศเป็นดินดำและพื้นที่ชุ่มน้ำ โดยมีทิศทางการไหลของน้ำจากเหนือสู่ใต้ผ่านพื้นที่ลำลูกกาไปยังบางน้ำเปรี้ยวและบริเวณบางไค้ จึงไม่เห็นด้วยกับแนวทางการก่อสร้างถนนเลียบคลอง เนื่องจากจะทำให้คลองแคบลงและกระทบต่อประสิทธิภาพการระบายน้ำ โดยอ้างอิงเหตุการณ์อุทกภัยปี พ.ศ. 2554 ซึ่งน้ำจากคลอง 1-6 ไหลระบายไปยังพื้นที่หนองจอก (นายกสมาคมส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี)	- ในการจัดการปัญหาการกีดขวางทางน้ำหลากหลายสามารถดำเนินการได้ด้วยแนวทางทางวิศวกรรม หากมีข้อมูลที่ชัดเจนเกี่ยวกับเส้นทางและปริมาณการไหลของน้ำ การออกแบบสามารถปรับเพิ่มช่องเปิดหรือโครงสร้างรองรับ เช่น การเพิ่มบล็อกระบายน้ำหรือก่อสร้างสะพานบกในพื้นที่ที่หนองหรือบึง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวจำเป็นต้องคำนึงถึงความสมดุลของผลกระทบเชิงพื้นที่เนื่องจากการปรับโครงสร้างอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อนชุมชนโดยรอบ ดังนั้น ข้อมูลภาคสนามที่ถูกต้องจะถูกนำไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการออกแบบ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมทั้งด้านวิศวกรรมและผลกระทบต่อประชาชน
- ในการพัฒนาโครงการต้องไม่กีดขวางทางน้ำ โดยได้ให้ข้อมูลว่าพื้นที่ฝั่งตะวันออกมีระบบป้องกันน้ำหลากตั้งแต่คลองระยะพัฒนาถึงคลอง 13 โดยมีเขื่อนก่อกำสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 อย่างไรก็ตาม ปัญหาน้ำท่วมยังคงเกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ขัดขวางทางระบายน้ำ โดยเฉพาะการก่อสร้างถนนและโครงการขนาดใหญ่ที่ปิดทับลำรางเดิม ส่งผลให้น้ำระบายไม่ได้และเกิดน้ำท่วมฉับพลัน (นายกสมาคมส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี)	- การพิจารณาการกีดขวางทางน้ำในพื้นที่คลอง 6 จำเป็นต้องประเมินขีดความสามารถในการรองรับและระบายน้ำ ทั้งจากการไหลของน้ำในคลองและน้ำหลากจากพื้นที่ทุ่งโดยรอบ ซึ่งในช่วงฝนตกหนัก น้ำบางส่วนอาจไม่ไหลลงสู่คลองโดยตรงแต่เคลื่อนผ่านพื้นที่อื่น ดังนั้น จึงต้องมีการคำนวณปริมาณน้ำอย่างเป็นระบบควบคู่กับการรับฟังข้อมูลสภาพพื้นที่จริงจากประชาชนในพื้นที่ที่ประสบปัญหาน้ำท่วม จะมีการพิจารณาเปิดช่องทางระบายน้ำ เช่น บล็อก ท่อลอด หรือการก่อสร้าง



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

ตารางที่ 10-1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
	สะพานบกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการไหลของน้ำ รวมถึงการออกแบบคลองขนานเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม แนวทางดังกล่าวอาจก่อให้เกิดข้อจำกัดด้านการเวนคืนที่ดิน ซึ่งต้องนำมาพิจารณาประกอบในการตัดสินใจเชิงนโยบาย และการออกแบบ ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
- เข้าใจถึงความจำเป็นของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและการดำเนินโครงการตามขั้นตอนที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เห็นว่าควรปรับลดระยะเวลาในแต่ละขั้นตอนให้กระชับยิ่งขึ้น เพื่อให้การดำเนินโครงการมีความรวดเร็วและสอดคล้องกับความเร่งด่วนของปัญหาในทางปฏิบัติ (นายกสมาคมส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดปทุมธานี)	- บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป

9. ผู้รับผิดชอบโครงการและการติดต่อสื่อสาร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

โทรศัพท์ : 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420

โทรสาร : 0 2551 5420

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

แขวงทางหลวงชนบทปทุมธานี

โทรศัพท์ : 02 192 3139

โทรสาร : 02 192 3139

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

อีเมล : pathumthani@drr.go.th

บริษัทที่ปรึกษา

PES
Professional Engineering Solution
(P.E.S) Co., Ltd.



บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2101 0124

โทรสาร : 0 2101 0124

อีเมล : consultance@gmail.com

บริษัท ไฮบริด เอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2066 6595

โทรสาร : 0 2066 6595

อีเมล : Hybrid.en.consultant@gmail.com



กรมทางหลวงชนบท

ติดต่อสอบถามรายละเอียดโครงการ กรมทางหลวงชนบท

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

โทรศัพท์ : 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420

โทรสาร : 0 2551 5420

สายด่วน กข. 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 เอนจิเนียริง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2101 0124

โทรสาร : 0 2101 0124

อีเมล : consultance@gmail.com

บริษัท ไฮบริด เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2066 6595

โทรสาร : 0 2066 6595

อีเมล : Hybrid.en.consultant@gmail.com

งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ติดต่อ : คุณมยุรา นามวงษ์ไชย

โทรศัพท์ : 08 2313 7652

อีเมล : ddrthanyaburi.lamlukka@gmail.com



www.แก้ปัญหารถสาธารณะ-ลำลูกกา.com



Line Official Account

ID: @069etfad



ดาวน์โหลดเอกสาร