



กรมทางหลวงชนบท  
สำนักสำรวจและออกแบบ

# สรุปผล การประชุมรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

## โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพ ของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

**สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท** อยู่ระหว่างกำเนินงานโครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท บริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี โดยได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริง โซลูชั่นส์ (พี.อี.เอส) จำกัด และบริษัท โสภิต เอินจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการงานจ้างที่ปรึกษาโครงการ เพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้รับทราบถึงข้อมูลในการดำเนินงาน และมีความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ รวมทั้งได้บูรณาการทางความคิดกับทุกภาคส่วน จึงได้กำหนดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 เพื่อนำเสนอร่างผลการศึกษาของโครงการทุกด้าน เช่น แนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม ผลการศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นต้น รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ เมื่อวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 4 อาคารสำนักอภิการ วิทยาลัยการปกครอง อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี พร้อมด้วยระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

โดยมีนายชมน สมชัย ผู้อำนวยการกลุ่มออกแบบทาง สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท พร้อมด้วยบริษัทที่ปรึกษา ร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการและรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยมีนายองครักษ์ ทองนิรมล รองผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี เป็นประธานเปิดการประชุม และมีผู้เข้าร่วมการประชุม ประมาณ 100 คน ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานส่วนภูมิภาค หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล องค์กรเอกชน สื่อมวลชน ผู้นำชุมชน ประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ และประชาชนผู้สนใจโครงการ



ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

## ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
<b>ด้านวิศวกรรม/การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบันการเดินทางในพื้นที่ดังกล่าวใช้แนวทางเลือก B3 สำหรับการเดินทางจากกรุงเทพมหานคร โดยสภาพการจราจรในปัจจุบันยังไม่พบปัญหาความแออัด อย่างไรก็ตาม มีข้อกังวลว่าหากมีการก่อสร้างถนนสายใหม่ อาจส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและความหนาแน่นเพิ่มขึ้นในลักษณะเดียวกับบริเวณถนนวงแหวนรอบนอก ทั้งนี้ มิได้เป็นการคัดค้านโครงการ แต่เสนอให้มีการพิจารณาผลกระทบด้านการจราจร รวมถึงความสามารถในการรองรับปริมาณการใช้งานของพื้นที่โดยรอบอย่างรอบคอบ (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- คาดการณ์ว่าปริมาณการจราจรในพื้นที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต ดังนั้น การออกแบบโครงข่ายถนนให้มีขนาดและมาตรฐานที่เหมาะสมย่อมมีประสิทธิภาพมากกว่าการใช้ถนนขนาดแคบ ทั้งนี้ การพัฒนาให้มีทั้งทางหลักและทางรองอย่างเป็นระบบ คาดว่าจะช่วยเพิ่มความคล่องตัวในการสัญจรและลดปัญหาการจราจรได้ในระยะยาว</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เนื่องจากพื้นที่ฝั่งตรงข้ามเป็นพื้นที่สาธารณะ จึงเสนอให้พิจารณาทางเลือกในการเวนคืนพื้นที่สาธารณะเป็นลำดับแรก เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ การพัฒนาโครงการในรูปแบบถนนขนาด 4 ช่องจราจร คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการใช้ที่ดินบางส่วน ขณะที่รูปแบบถนนขนาด 6 ช่องจราจร อาจส่งผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยของประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาด้วยความรอบคอบ และคำนึงถึงผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งมีครัวเรือนขนาดใหญ่ และมีผู้สูงอายุอาศัยอยู่ร่วมด้วย (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในการกำหนดแนวเส้นทางของโครงการ อาจมีข้อสังเกตเกี่ยวกับลักษณะการเบี่ยงแนวถนน ทั้งนี้ เนื่องจากโครงการมีความกังวลต่อผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน จึงได้พิจารณาทางเลือกโดยใช้พื้นที่ของหน่วยงานภาครัฐ อาทิ ศูนย์วิจัยพันธุ์ข้าว สวนสัตว์แห่งใหม่ และสวนสาธารณะ ซึ่งได้มีการประสานหรือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว โดยแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการศึกษานี้เป็นทางเลือกที่คาดว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบและการเวนคืนที่ดินของประชาชนโดยรวมน้อยที่สุด</li> <li>- คณะผู้ศึกษาได้ประเมินเบื้องต้นว่าเขตทางของโครงการควรมีความกว้างประมาณ 30 เมตร และกำหนดรูปแบบการออกแบบระยะแรกเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เพื่อควบคุมงบประมาณให้เหมาะสม ทั้งนี้ ได้คำนึงถึงความยืดหยุ่นในการพัฒนาในอนาคต โดยสามารถขยายเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจรได้โดยไม่จำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม ทั้งนี้ กระบวนการเวนคืนที่ดินยังไม่เกิดขึ้นในระยะปัจจุบัน โดยจะดำเนินการภายหลังจากการออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จเท่านั้น</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- สามารถออกแบบเป็นทางแยกไฟเขียว-ไฟแดงได้หรือไม่</li> <li>- กังวลว่าอาจได้รับผลกระทบจากการเวนคืน โดยมีข้อสงสัยเกี่ยวกับความจำเป็นในการก่อสร้างทางแยกต่างระดับในพื้นที่ดังกล่าว ทั้งในบริบทของปริมาณการจราจรในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต ทั้งนี้ เห็นว่าพื้นที่โครงการมิได้เชื่อมต่อโดยตรงกับถนนสายหลักขนาดใหญ่ แต่เชื่อมต่อกับถนนเลียยสายรอง จึงตั้งข้อสังเกตว่าปริมาณการจราจรในอนาคตจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามที่คาดการณ์ไว้หรือไม่ และมีความจำเป็นเพียงใดต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในรูปแบบดังกล่าว จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบโครงการ โดยเฉพาะการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรจากต้นทางและปลายทางอย่างรอบด้าน เพื่อยืนยันถึงความจำเป็นและความคุ้มค่าของการลงทุนต่อไป (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โดยหลักการการออกแบบและวิเคราะห์ทางแยกควรดำเนินการบนพื้นฐานของแบบจำลองการจราจร เพื่อประเมินประสิทธิภาพการให้บริการของทางแยกในอนาคต สำหรับโครงการนี้ซึ่งเป็นการออกแบบใหม่ทั้งหมด ได้มีการจัดทำแบบจำลองและนำผลการวิเคราะห์มาประกอบการพิจารณา โดยพบว่าในปีเปิดใช้งาน พ.ศ. 2580 ระดับการให้บริการอยู่ที่ระดับ E ซึ่งถือว่ายังไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน อย่างไรก็ตาม โครงการได้พิจารณาทางเลือกในการออกแบบหลายรูปแบบ และพบว่ารูปแบบที่นำเสนอมีความเหมาะสมที่สุดภายใต้ข้อจำกัดในปัจจุบัน ทั้งนี้ โครงการขอรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ เพื่อนำไปประกอบการรายงานต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป</li> </ul>

## ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
<p>- เขตทางของโครงการกำหนดไว้ที่ระยะ 30 เมตรใช้หรือไม่ และมีการกันพื้นที่เผื่อสำหรับการขยายในอนาคตไว้แล้วหรือไม่ (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา)</p>	<p>- เขตทางของโครงการกำหนดไว้ที่ประมาณ 30 เมตร ซึ่งได้พิจารณาเพื่อรองรับการเวนคืนในอนาคตไว้แล้ว ทั้งนี้ ในบริเวณทางแยกจะมีการขยายเขตทาง (ผายออก) เพื่อรองรับการออกแบบและการใช้งานของทางแยกให้มีความเหมาะสมและปลอดภัยยิ่งขึ้น</p>
<p>- ระยะทางของโครงการค่อนข้างสั้น จึงตั้งข้อสงสัยถึงความจำเป็นในการจัดให้มีจุดกลับรถเพิ่มเติม นอกเหนือจากด้านตะวันออกและตะวันตก โดยเห็นว่าการมีจุดกลับรถจำนวนมาก อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการสัญจร ทั้งในด้านการเกิดอุบัติเหตุและความเสี่ยงต่อทรัพย์สิน จึงเสนอให้พิจารณาทบทวนจำนวนและตำแหน่งของจุดกลับรถตามหลักวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดความสะดวกในการใช้งานและความปลอดภัยของผู้ใช้ทางในระยะยาว (นายกสมาคมส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวปทุมธานี)</p>	<p>- โครงการมีระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร การออกแบบจุดกลับรถของโครงการได้กำหนดให้มีจุดกลับรถหลักบริเวณต้นทางและปลายทาง ขณะที่บริเวณช่วงกลางเส้นทางได้ออกแบบเพิ่มเติมเพื่อรองรับความต้องการของชุมชนตามแนวถนน ทั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกให้รถขนาดเล็กสามารถกลับรถได้โดยไม่ต้องเดินทางอ้อมเป็นระยะทางไกล ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่ อย่างไรก็ตาม การออกแบบจุดกลับรถดังกล่าวได้จำกัดขนาดให้เหมาะสม นอกจากนี้ บริเวณสะพานข้ามคลอง 6 ในช่วงกลางเส้นทางมีการออกแบบให้สามารถรองรับการลอดผ่านของรถขนาดเล็ก โดยมีการกำหนดขนาดและความสูงอย่างเหมาะสม (ความสูงไม่เกิน 2.50 เมตร) ขณะที่รถขนาดใหญ่จะถูกกำหนดให้ใช้เส้นทางหลักแทน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับชุมชน โดยภาพรวมการออกแบบได้คำนึงถึงความปลอดภัยในการกลับรถ โดยต้องมีระยะและรัศมีเลี้ยวที่เหมาะสม ไม่สามารถกลับรถได้ในทันที แต่ต้องเป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อผู้ใช้ทางและประชาชนในพื้นที่</p>
<p>- พื้นที่โครงการจะส่งผลกระทบต่อบริเวณพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติที่จัดสร้างโดยชาวญี่ปุ่นเพื่อทูลเกล้าฯ ถวายหรือไม่ รวมถึงขอบเขตการรุกรุกเข้าไปในพื้นที่ศูนย์วิจัยข้าวว่าจะมีความลึกมากน้อยเพียงใด โครงการได้มีการศึกษารายละเอียดผลกระทบต่อพื้นที่ดังกล่าวแล้วหรือไม่ (นายกสมาคมส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวปทุมธานี)</p>	<p>- บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป</p>
<p>- เสนอให้พิจารณาก่อสร้างสะพานข้ามบริเวณคลองเจ็ด เพื่อรองรับการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งแสดงความเห็นไม่เห็นด้วยกับรูปแบบทางแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร เนื่องจากอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเห็นว่าการใช้ระบบสัญญาณไฟจราจร โดยเฉพาะการนำเทคโนโลยีอัจฉริยะ (เช่น AI) มาช่วยบริหารจัดการ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการระบายรถได้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังได้สะท้อนถึงภาพรวมของโครงข่ายคมนาคมในอนาคต โดยเฉพาะโครงการถนนวงแหวนที่คาดว่าจะเชื่อมต่อพื้นที่คลอง 10 หนองแค และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะช่วยแบ่งเบาปริมาณ</p>	<p>- ประเด็นปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณคลองเจ็ด ได้ถูกนำมาวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองและโปรแกรมด้านวิศวกรรมจราจร เพื่อประเมินความจำเป็นและแนวทางแก้ไขที่เหมาะสม ทั้งนี้ รูปแบบทางแยกคลองเจ็ดที่นำเสนอมีองค์ประกอบของทางยกระดับ (Overpass) ร่วมกับทางเชื่อม (Ramp) ซึ่งได้ผ่านการวิเคราะห์ด้านระดับการให้บริการและผลการคาดการณ์พบว่าสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ โดยไม่อยู่ในระดับ F ดังนั้น ในภาพรวมของการออกแบบและการบริหารจัดการทางแยกดังกล่าว ถือว่าสามารถตอบสนองต่อสภาพการจราจรได้อย่างเหมาะสมในเชิงวิศวกรรมจราจร</p>

## ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
<p>การจราจรจากถนนสายหลัก เช่น ทางหลวงหมายเลข 305 และถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก รวมถึงแนวโน้ม การเชื่อมต่อไปยังจังหวัดนครนายก ทั้งนี้ เห็นว่าพื้นที่จังหวัด ปทุมธานีมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ในอนาคต จึงเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องวางแผนและ ดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเติบโตดังกล่าว โดยคำนึงถึงระยะเวลาดำเนินโครงการที่มักใช้เวลานาน และ โอกาสในการเวนคืนพื้นที่ในช่วงที่ความหนาแน่นของชุมชน ยังไม่สูง เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างมี ประสิทธิภาพในระยะยาว</p> <p>(นายกสมาคมส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวปทุมธานี)</p>	
<p>- ปัจจุบันโครงการของการทางพิเศษที่อยู่ระหว่างดำเนินการ และใกล้แล้วเสร็จ ซึ่งมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อบริเวณคลองเจ็ด (กม. 5+232) โดยตั้งข้อสงสัยถึงความจำเป็นในการก่อสร้าง สะพานข้ามในจุดดังกล่าว เนื่องจากในอนาคตคาดว่า โครงข่ายถนนจะสามารถเชื่อมต่อกันได้อยู่แล้ว ทั้งนี้ จังหวัด ปทุมธานีมีแนวโน้มการเติบโตด้านการท่องเที่ยว โดยเฉพาะ ตั้งแต่บริเวณคลองห้าไปจนถึงพื้นที่โครงการสวนสัตว์เอเซีย ตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งคาดว่าจะเป็แหล่งท่องเที่ยวขนาดใหญ่และดึงดูดนักท่องเที่ยวจำนวนมากในอนาคต จึงเสนอ ให้พิจารณาการออกแบบโครงข่ายคมนาคมให้สอดคล้องกับ แนวโน้มการเชื่อมต่อในอนาคต และรองรับปริมาณการ เดินทางที่ คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพและ เหมาะสมต่อไป</p> <p>(นายกสมาคมส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวปทุมธานี)</p>	<p>- การดำเนินโครงการมีการบูรณาการความร่วมมือระหว่าง หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวง ชนบท และกรมโยธาธิการและผังเมือง โดยมีการแลกเปลี่ยน และเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การ วางแผนและดำเนินโครงการเป็นไปอย่างสอดคล้องและไม่ เกิดความซ้ำซ้อนหรือขาดช่วงของข้อมูล</p>
<p>- ต้องการทราบผลกระทบของโครงการต่อชุมชนคลองหก หมู่ ที่ 3 ซึ่งมีจำนวนประมาณ 96 หลังคาเรือน โดยต้องการ ทราบว่าแนวเส้นทางโครงการจะพาดผ่านพื้นที่อย่างไร และ ชุมชนจะได้รับผลกระทบหรือไม่ นอกจากนี้ กังวลว่าพื้นที่ ดังกล่าวอาจได้รับผลกระทบจากหลายโครงการในอนาคต จึงประสงค์ขอความชัดเจนเกี่ยวกับแผนการดำเนินงาน โดยรวม รวมถึงสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อสร้าง สะพานที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ว่าเป็นความรับผิดชอบของ หน่วยงานใด และมีรายละเอียดหรือแนวทางดำเนินการ อย่างไรต่อไป</p> <p>(ประชาชนในพื้นที่ศึกษา)</p>	<p>- สำหรับชุมชนคลองหก หมู่ที่ 3 บริเวณด้านหน้าริมคลอง ัญบุรีคาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบจากโครงการดังกล่าว โดยตรง อีกทั้งยังอาจเกิดผลเชิงบวก เนื่องจากปริมาณ การจราจรที่เดิมกระจุกตัวบริเวณหน้าชุมชนจะถูกกระจาย ไปใช้เส้นทางใหม่ ส่งผลให้ความหนาแน่นและความวุ่นวาย ลดลง ในส่วนของโครงการอื่นที่เกี่ยวข้อง คาดว่าอยู่ภายใต้ ความรับผิดชอบของกรมโยธาธิการและผังเมือง ขณะที่ โครงการก่อสร้างสะพานที่กล่าวถึง เป็นโครงการของจังหวัด ปทุมธานี ซึ่งมีแผนดำเนินการก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ใน พื้นที่ดังกล่าว</p> <p>- ในพื้นที่ศึกษามีหลายโครงการที่อาจก่อให้เกิดความสับสน แก่ประชาชน โดยเฉพาะโครงการขยายถนนคลองหก ซึ่ง ไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับโครงการนี้ ทั้งนี้ โครงการปัจจุบัน เป็นการก่อสร้างถนนสายใหม่ในแนวตะวันตก-ตะวันออก โดยมีการขยายถนนเดิมเพียงเล็กน้อย และส่วนใหญ่เป็นแนว เส้นทางเลียบบคลอง ขณะที่การพัฒนาในแนวเหนือ-ใต้เป็น ความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น</p>

## ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- แนวเส้นทางโครงการเริ่มต้นจากบริเวณทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่โล่ง และแหล่งน้ำก่อนเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ศูนย์วิจัยข้าว และพื้นที่ของหน่วยงานภาครัฐ โดยแนวถนนส่วนใหญ่จะอยู่ทางด้านเหนือของคลอง ส่งผลให้พื้นที่อยู่อาศัยที่อยู่ด้านใต้คลองมีโอกาสได้รับผลกระทบน้อยกว่า นอกจากนี้ โครงการได้คำนึงถึงระบบระบายน้ำเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยของประชาชน ในช่วงปลายโครงการบริเวณสามแยกตัววาย คาดว่าจะเป็นจุดที่อาจเกิดปัญหาการจราจรในอนาคต จึงมีการกำหนดเขตทางประมาณ 30 เมตร และมีการขยายเขตทางบริเวณทางแยกตามความจำเป็น โดยรูปแบบทางแยกมีหลายทางเลือก ซึ่งได้พิจารณาเลือกแนวทางที่ลดผลกระทบต่อประชาชนมากที่สุด แม้จะมีข้อจำกัดด้านความคล่องตัวของการจราจร ทั้งนี้ หากประชาชนมีข้อกังวลเกี่ยวกับตำแหน่งที่อยู่อาศัย สามารถประสานข้อมูลเพิ่มเติมกับทีมโครงการ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาปรับลดผลกระทบได้ อย่างไรก็ตาม โครงการยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสม ยังไม่มีการออกแบบรายละเอียดเพื่อการก่อสร้าง โดยหากผ่านการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมแล้ว กรมทางหลวงชนบทจะดำเนินการออกแบบรายละเอียดต่อไป และจะมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องที่ได้รับผลกระทบอีกครั้งในอนาคต ซึ่งยังไม่ใช่ระยะเวลานี้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ภายหลังโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะมีความเป็นไปได้หรือไม่ที่การจราจรจากทางด่วนสามารถวิ่งเชื่อมเข้าสู่โครงการได้โดยตรง เนื่องจากปัจจุบันบนถนนเลียบทางด่วน ซึ่งมีขนาดช่องจราจรจำกัดและมีความแออัดในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยเฉพาะทิศทางขาออกไปทางเหนือ จึงมีความกังวลว่าในอนาคต หากปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น อาจก่อให้เกิดปัญหาคอขวดในบริเวณดังกล่าว</li> <li>- เสนอให้ออกแบบให้ถนนโครงการเชื่อมต่อเข้าสู่ถนนวงแหวนโดยตรง เพื่อช่วยกระจายปริมาณการจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางในภาพรวมต่อไป (ผู้ใหญ่น้ำพุที่ 14 ตำบลบึงคำพร้อย)</li> <li>- เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะที่ควรพิจารณาการเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 เนื่องจากจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายการจราจรและเสริมความสมบูรณ์ของโครงข่ายคมนาคมโดยรวม (ประธานชุมชนปรารถนา)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางโครงการมีความต้องการเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 อย่างไรก็ตาม บริเวณดังกล่าวมีข้อจำกัดด้านกายภาพ โดยเฉพาะพื้นที่ใกล้ด้านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งมีพื้นที่ค่อนข้างจำกัด ทำให้การออกแบบจุดเชื่อมต่อโดยตรงยังมีข้อจำกัด ทั้งนี้ มีแนวโน้มเชิงบวกจากโครงการอื่นของกรมทางหลวงที่อยู่ระหว่างการพัฒนา เช่น โครงการเชื่อมต่องวงแหวนรอบนอกในระยะถัดไป ซึ่งอาจเอื้อให้เกิดจุดเชื่อมต่อเข้า-ออกมอเตอร์เวย์ในบริเวณใกล้เคียงได้ โดยเฉพาะในช่วงที่พื้นที่ด้านเก็บค่าผ่านทางแล้ว ซึ่งอาจไม่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางโดยตรง อย่างไรก็ตาม ประเด็นการเชื่อมต่อระหว่างโครงการกับทางหลวงพิเศษยังไม่ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน เนื่องจากติดข้อจำกัดด้านกายภาพและการออกแบบ จึงจำเป็นต้องพิจารณาในรายละเอียดเพิ่มเติมในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดต่อไป โดยโครงการได้มีการประสานงานและหารือร่วมกับกรมทางหลวงอย่างต่อเนื่องเพื่อหาทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด</li> </ul>

## ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
<p>- ในประเด็นการพัฒนาในระยะถัดไป (Phase 2) ซึ่งมีแนวคิดเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ผู้เข้าร่วมประชุมได้ตั้งข้อสังเกตว่าการดำเนินการดังกล่าวจะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณพื้นที่ชุมชนที่มีความหนาแน่น เช่น บริเวณวัดได้มากน้อยเพียงใด หรือในทางปฏิบัติยานพาหนะขนาดใหญ่ เช่น รถโดยสาร อาจยังคงต้องใช้เส้นทางเดิม (เช่น ถนนหมายเลข 305 และถนนคูขนน) ซึ่งอาจยังคงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเช่นเดิม จึงเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาภาพรวมของโครงข่ายคมนาคมในระยะยาวอย่างรอบด้าน เพื่อให้การพัฒนาโครงการสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน (ประธานชุมชนปรารถนา)</p>	<p>- ทางโครงการมีความต้องการเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 อย่างไรก็ตาม บริเวณดังกล่าวมีข้อจำกัดด้านกายภาพ โดยเฉพาะพื้นที่ใกล้ด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งมีพื้นที่ค่อนข้างจำกัด ทำให้การออกแบบจุดเชื่อมต่อโดยตรงยังมีข้อจำกัด ทั้งนี้ มีแนวโน้มเชิงบวกจากโครงการอื่นของกรมทางหลวงที่อยู่ระหว่างการพัฒนา เช่น โครงการเชื่อมต่องวงแหวนรอบนอกในระยะถัดไป ซึ่งอาจเอื้อให้เกิดจุดเชื่อมต่อเข้า-ออกมอเตอร์เวย์ในบริเวณใกล้เคียงได้ โดยเฉพาะในช่วงที่พื้นที่ด่านเก็บค่าผ่านทางแล้ว ซึ่งอาจไม่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางโดยตรง อย่างไรก็ตาม ประเด็นการเชื่อมต่อระหว่างโครงการกับทางหลวงพิเศษยังไม่ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน เนื่องจากติดข้อจำกัดด้านกายภาพและการออกแบบ จึงจำเป็นต้องพิจารณาในรายละเอียดเพิ่มเติมในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดต่อไป โดยโครงการได้มีการประสานงานและหารือร่วมกับกรมทางหลวงอย่างต่อเนื่องเพื่อหาทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด</p>
<p>- ถนนในโครงการซึ่งมีระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร ควรให้ความสำคัญกับการออกแบบด้านทัศนียภาพ เนื่องจากแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ใกล้โครงการสวนสัตว์ จึงมีศักยภาพในการพัฒนาให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับบรรยากาศโดยรอบ ทั้งนี้ การออกแบบภูมิทัศน์ของถนนอาจมีส่วนช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของพื้นที่ โดยผู้ใช้เส้นทางจะสามารถรับรู้และซึมซับบรรยากาศของแหล่งท่องเที่ยวได้ตั้งแต่ช่วงก่อนเข้าสู่พื้นที่หลัก ซึ่งจะเป็นการเพิ่มคุณค่าให้กับโครงการในมิติด้านการท่องเที่ยวควบคู่ไปกับการคมนาคม (รองประธานสภาอุตสาหกรรมปทุมธานี)</p>	<p>- บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป โดยโครงการปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสม ซึ่งมุ่งเน้นการกำหนดแนวสายทางและรูปแบบเบื้องต้น เพื่อนำไปประเมินด้านการจราจร เช่น การกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถและรูปแบบทางแยกที่เหมาะสม รวมถึงใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำรายงานเพื่อเสนอต่อหน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อม (สผ.) ทั้งนี้ ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด ซึ่งจะเป็นแบบที่ใช้สำหรับการก่อสร้างจริง จะมีการศึกษาเชิงลึกมากยิ่งขึ้น รวมถึงด้านสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์ และจะมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนเพิ่มเติมอีกครั้งในอนาคต เพื่อให้เกิดความครอบคลุมและเหมาะสมมากยิ่งขึ้น</p>
<p>- จากการพิจารณาแผนที่โครงการ พบว่าพื้นที่บริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการมีแนวเส้นทางพาดผ่านเป็นวงกว้าง จึงสอบถามถึงความเป็นไปได้ในการปรับลดขนาดหรือความกว้างของถนนในบริเวณดังกล่าว เพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่ทำกินและกิจการอยู่อาศัยของครอบครัว ทั้งนี้ พื้นที่ดังกล่าวเป็นทั้งแหล่งประกอบอาชีพและที่อยู่อาศัย โดยมีสมาชิกในครอบครัวที่มีปัญหาสุขภาพเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากฝุ่นละอองในระหว่างการก่อสร้างและภายหลังโครงการดำเนินการ จึงเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาทบทวนรูปแบบการออกแบบในบริเวณดังกล่าว เพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่น้อยที่สุด รวมถึงคำนึงถึงความจำเป็นในการจัดหาที่อยู่อาศัยทดแทนที่เหมาะสม และเอื้อต่อการประกอบอาชีพของผู้ได้รับผลกระทบในกรณีที่มีการเวนคืนพื้นที่ในอนาคต (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา)</p>	<p>- บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป</p> <p>- ระยะเวลาดำเนินโครงการว่า คาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 7-8 ปีก่อนเริ่มก่อสร้าง โดยปัจจุบันยังอยู่ในช่วงปีแรกของการศึกษาความเหมาะสม หลังจากนั้นจะเข้าสู่ขั้นตอนการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งใช้เวลาประมาณ 3 ปี ทั้งนี้ การจ่ายค่าทดแทนจากการเวนคืนคาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงประมาณปีที่ 7 ของโครงการ ขณะที่ระยะเวลาก่อสร้างจะใช้เวลาประมาณ 2-3 ปี ส่งผลให้ประชาชนจะสามารถใช้ประโยชน์จากถนนได้ในช่วงเวลาประมาณ 10 ปีข้างหน้า ดังนั้น ในระหว่างนี้ประชาชนยังสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้ตามปกติ และมีระยะเวลาเพียงพอในการวางแผนและบริหารจัดการใช้พื้นที่ของตนเอง เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการดำเนินโครงการในระยะถัดไปอย่างเหมาะสม</p>

## ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
<ul style="list-style-type: none"> <li>- จากการลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของประชาชนโดยบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งมีการรวบรวมและนำเสนอข้อมูลในรูปแบบสัดส่วนร้อยละของผู้ที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยต่อโครงการ ทั้งนี้ พบว่าประชาชนบางส่วน โดยเฉพาะกลุ่มที่อยู่อาศัยในลักษณะบ้านพักระยะยาวหรือบ้านสำหรับใช้ชีวิตในบั้นปลาย มีความกังวลต่อการพัฒนาโครงการในบริเวณใกล้เคียง เนื่องจากต้องการความสงบและคุณภาพชีวิตที่เหมาะสม จึงเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลความคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาในขั้นตอนการก่อสร้าง รวมถึงการสื่อสารข้อมูลกลับไปยังสมาชิกในชุมชนอย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันต่อไป</li> <li>- การนำข้อมูลผลสำรวจความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งแสดงในรูปแบบสัดส่วนร้อยละของผู้ที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย จะถูกนำมาใช้เป็นเกณฑ์อ้างอิงหรือมีผลต่อการพิจารณาโครงการในลักษณะใด นอกจากนี้ จะนำข้อมูลจากพื้นที่ชุมชนอื่นมาประกอบการพิจารณาร่วม เพื่อให้การวิเคราะห์มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้นด้วยหรือไม่ (ประธานชุมชนปรารถนา)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป อย่างไรก็ตาม ตามข้อกำหนดใน TOR เดิม แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นใกล้บริเวณชุมชน อย่างไรก็ตาม จากการพิจารณาทางเลือกในปัจจุบัน ได้มีการปรับแนวเส้นทางให้ห่างจากพื้นที่หมู่บ้านมากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ ทั้งนี้ การปรับแนวเส้นทางดังกล่าวอาจส่งผลให้กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบเปลี่ยนแปลงไป จึงจำเป็นต้องพิจารณาอย่างสมดุลระหว่างทางเลือกต่าง ๆ เพื่อให้เกิดผลกระทบโดยรวมน้อยที่สุด โดยแนวเส้นทางที่คัดเลือกในปัจจุบันมีระยะห่างจากหมู่บ้านประมาณ 300-400 เมตร รูปแบบดังกล่าวเป็นผลจากการพิจารณาร่วมกับข้อร้องเรียนและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ และได้นำมาสรุปเป็นแนวทางที่นำเสนอในครั้งนี้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีมาตรการการป้องกันแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุบนถนนหรือไม่ โดยเฉพาะการรองรับการใช้รถจักรยานยนต์ เนื่องจากในพื้นที่ของอำเภอลำลูกกาและอำเภอธัญบุรีมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูง (ใบคำถาม)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การออกแบบโครงการได้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นสำคัญ โดยกำหนดให้ไหล่ทางมีความกว้างเพียงพอเพื่อรองรับการสัญจรได้อย่างปลอดภัย รวมถึงการกำหนดระยะห่างของจุดกลับรถให้เหมาะสมไม่ไกลเกินไปจนเป็นภาระต่อผู้ใช้งาน นอกจากนี้ ยังมีการออกแบบองค์ประกอบอื่น เช่น สะพาน และช่องทางสัญจรให้สามารถรองรับการเคลื่อนตัวของรถจักรยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีพื้นที่ใช้งานประมาณ 2.5 เมตร ซึ่งเพียงพอสำหรับการใช้งานอย่างสะดวก และยังสามารถรองรับการใช้จักรยานได้อีกด้วย</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ถนนท้องถิ่นมีการขับรถสวนเลนบ่อยครั้ง ทางโครงการมีมาตรการป้องกันและแก้ไขอย่างไร (ใบคำถาม)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความปลอดภัยในการใช้ถนนไม่ได้ขึ้นอยู่กับการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียว แต่ยังขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นสำคัญ โดยหากผู้ใช้รถใช้ถนนเคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จะสามารถช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมีนัยสำคัญ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- จุดกลับรถบริเวณ กม.2+685 สะพานข้ามคลอง 6 พบว่าเส้นทางทับอาคารของศูนย์รังสีหลายหลัง ซึ่งอาคารหนึ่งนั้นยังมีเครื่องฉายรังสีติดตั้งอยู่ หน่วยงานจะได้รับผลกระทบโดยตรง ต้องรื้อสิ่งปลูกสร้างทั้งหมดด้วยหรือไม่ (ช่องทางออนไลน์)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป</li> </ul>

## ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การจราจรบริเวณทางออกจุดที่ 3 มีข้อกังวลว่า ภายหลังจากออกจากโครงการแล้ว อาจเกิดปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่องหรือไม่ เนื่องจากถนนเลียบบดลงในพื้นที่ดังกล่าวมีขนาดค่อนข้างแคบ จึงเสนอให้พิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรของโครงข่ายถนนโดยรอบ โดยเฉพาะบริเวณถนนเชื่อมต่อ เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาคอขวดและการจราจรสะสมในระยะยาว (ช่องทางออนไลน์)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริษัทที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป</li> </ul>
<b>ด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ โดยมีที่อยู่อาศัยตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามศูนย์วิจัยข้าว บริเวณเลียบบดลงทางด้านใน จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบและบันทึกข้อมูลให้ครบถ้วนต่อไป (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณดังกล่าวไม่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ชุมชนคลองหก หมู่ที่ 3 คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ ได้แก่ ปัญหาการจราจรที่อาจเพิ่มความแออัด และผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน ซึ่งถือเป็นประเด็นหลักที่สร้างความวิตกกังวลให้แก่ประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก ทั้งนี้ ประชาชนจำนวนหนึ่งยังขาดความชัดเจนเกี่ยวกับแนวทางการเยียวยาและการจัดหาที่อยู่อาศัยทดแทนภายหลังการเวนคืน โดยเฉพาะในกรณีที่ต้องย้ายออกจากพื้นที่เดิม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เช่าและประชาชนมีฐานะค่อนข้างยากจน นอกจากนี้ ยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับพื้นที่โดยรอบ เช่น บริเวณเลียบบดลงและพื้นที่ใกล้เคียง รวมถึงพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับโครงการสวนสัตว์ ทั้งนี้ ชุมชนมิได้คัดค้านการพัฒนาโครงการ แต่เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณามาตรการรองรับและช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการจัดหาที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมและเพียงพอสำหรับผู้ที่ต้องย้ายออกจากพื้นที่เดิม (สมาชิกสภาเทศบาลธัญบุรี)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในระยะปัจจุบัน โครงการยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษา จึงยังไม่มีผลการดำเนินการเวนคืนที่ดิน โดยจะสามารถระบุรายละเอียดผลกระทบต่อประชาชนได้ชัดเจนมากขึ้นในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด ทั้งนี้ ค่าประเมินในระยะนี้อาจไม่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ และโครงการยังคงต้องดำเนินการตามแนวทางที่กำหนด อย่างไรก็ตาม ในขั้นตอนถัดไปอาจมีการปรับปรุงรายละเอียดบางประการ และโครงการจะพิจารณามาตรการเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนให้มากที่สุดต่อไป</li> </ul>
<b>ด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การก่อสร้างถนนอาจส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบ โดยเฉพาะด้านฝุ่นละอองและมลภาวะทางเสียง (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการก่อสร้างถนนมีระยะเวลาดำเนินการประมาณ 2-3 ปี โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็นระยะตามแผนงาน ทั้งนี้ โครงการมีระยะทางค่อนข้างสั้น และหน่วยงานภาครัฐให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะการควบคุมฝุ่นละออง ซึ่งมีมาตรฐานที่พัฒนาขึ้นจากอดีต นอกจากนี้ หากประชาชนพบปัญหาในระหว่างการดำเนินโครงการ สามารถแจ้งข้อร้องเรียนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทันที</li> </ul>



# สรุปผล การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 3

โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพ ของโครงข่ายทางหลวงชนบทบริเวณพื้นที่อำเภอธัญบุรีและอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี

## ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
<b>ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีความประสงค์ที่จะมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและกระบวนการพิจารณาโครงการ เนื่องจากเป็นการเข้าร่วมการประชุมครั้งแรก จึงใคร่ขอมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องในประเด็นที่เกี่ยวข้องต่อไป (ประชาชนในพื้นที่ศึกษา)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การศึกษาของโครงการมีการดำเนินการสำรวจข้อมูลอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา ทั้งนี้ อาจมีกรณีข้อมูลบางส่วนตกหล่นได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อแนวทางโครงการมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น จะมีการเชิญผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบเข้าร่วมให้ข้อมูลและแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังที่ผู้เชี่ยวชาญได้ชี้แจง อย่างไรก็ตาม ในขั้นตอนถัดไปซึ่งเป็นการศึกษาและออกแบบรายละเอียด จะมีการเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมอย่างแน่นอน และเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในกระบวนการอย่างต่อเนื่อง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- สำหรับประชาชนในพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ ได้มีการแจ้งหรือสื่อสารให้ทราบล่วงหน้าแล้วหรือไม่ ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนสามารถเตรียมความพร้อมและเข้าใจผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 14 ตำบลบึงคำพร้อย)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการได้ดำเนินการเชิญผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามรายชื่อในแนวพื้นที่ศึกษาของโครงการแล้ว ทั้งนี้ ในระยะเริ่มต้นอาจมีบางรายไม่ได้รับเชิญ เนื่องจากแนวเส้นทางยังอยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยน อย่างไรก็ตาม เมื่อแนวโครงการมีการเปลี่ยนแปลงและครอบคลุมพื้นที่เพิ่มเติม จะมีการปรับปรุงรายชื่อและเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมในครั้งถัดไป ซึ่งอาจเป็นการเข้าร่วมในครั้งที่สองหรือครั้งที่สามต่อไป</li> </ul>

### ติดต่อสอบถามรายละเอียดโครงการ กรมทางหลวงชนบท

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

โทรศัพท์ : 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420

โทรสาร : 0 2551 5420

สายด่วน กช. 1146 เว็บไซต์ : [www.drr.go.th](http://www.drr.go.th)

### แขวงทางหลวงชนบทปทุมธานี

โทรศัพท์ : 0 2192 3139

โทรสาร : 0 2192 3139

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

อีเมล : [pathumthani@drr.go.th](mailto: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](mailto:consultance@gmail.com)

#### บริษัท ไฮบริด เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2066 6595

โทรสาร : 0 2066 6595

อีเมล : [Hybrid.en.consultant@gmail.com](mailto:Hybrid.en.consultant@gmail.com)



Line Official Account  
ID: @069etfad



[www.แก้ปัญหารถจากรถธัญบุรี-ลำลูกกา.com](http://www.แก้ปัญหารถจากรถธัญบุรี-ลำลูกกา.com)

