



สรุปผลการประชุม

รับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัตน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

ด้วยสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท ได้ว่าจ้างกลุ่มผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ประกอบด้วย บริษัท ไฮบริด เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, บริษัท เจซีแอล เอ็นจิเนียริง กรู๊ป จำกัด, บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทรานส์ เอเชีย คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาดำเนินงานโครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์-เทพรัตน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ โดยดำเนินการดำเนินงานของโครงการดังกล่าว กรมทางหลวงชนบทได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าผลการศึกษา โดยเฉพาะข้อมูลการศึกษาต่างๆ ร่างผลการออกแบบแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องบอลรูม ชั้น 7 ศูนย์ประชุมจัดเลี้ยงแควเคเซียม 1 สุวรรณภูมิ ถนนกิ่งแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ พร้อมด้วยระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ Video Conference ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

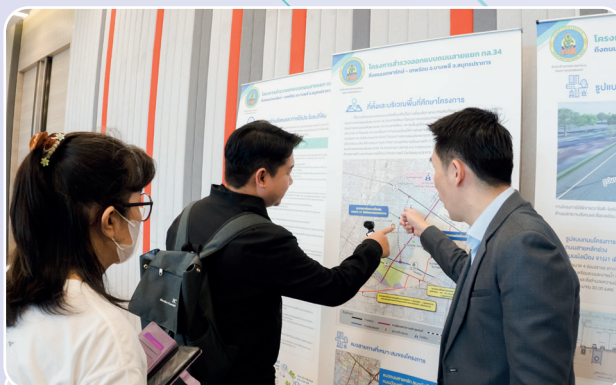
ทั้งนี้ ได้รับเกียรติจาก นายประทีป นทีทวีวัฒน์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ เป็นประธานเปิดงานประชุม พร้อมทั้งนายจิราวุฒน์ จันทร์จร วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ และนายพงศ์สกุล แจ่มหอม วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท โดยมีวิทยากรจากคณะที่ปรึกษาประกอบด้วย นายเกรียงศักดิ์ ก่อจันทร์ ผู้จัดการโครงการ นายจิรเดช ไหมสนธิ์ วิศวกรโยธา นำเสนอข้อมูลด้านวิศวกรรมของโครงการ นายจตุรวิทย์ บุญพิทักษ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม นำเสนอข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม และนายยิ่งเจริญ คุณกุลรัตน์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ทั้งนี้ในการประชุมฯ มีผู้เข้าร่วมการประชุม จำนวน 233 คน ประกอบด้วย หน่วยงานราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา/ศาสนสถาน/สถานพยาบาล องค์กรเอกชน ผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน สื่อมวลชน ประชาชน/เจ้าของที่ดิน และประชาชนผู้สนใจโครงการ โดยมีรายละเอียดข้อคิดเห็นดังนี้

สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



นายประทีป นทีทวีวัฒน์
(รองผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ)



นายพงศ์สกุล แจ่มหอม
(วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กรมทางหลวงชนบท) กล่าวรายงาน



ที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมฟังการบรรยาย



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการ

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

โทรศัพท์ : 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420
โทรสาร : 0 2551 5420
สายด่วนฯ 1146 เว็บไซต์ : www.drr.go.th





สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3
โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์ - เทพรัดน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการ



ที่ปรึกษาร่วมตอบข้อซักถามเกี่ยวกับโครงการ



นายจิราวัฒน์ จันทร์จร
(วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ กรมทางหลวงชนบท)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 1.1 เพราะเหตุใดทางโครงการจึงไม่ใช้แนวเส้นทางตามถนนผังเมืองเดิม เนื่องจากแนวเส้นทางที่โครงการนำเสนอส่งผลกระทบต่อประชาชนในหมู่บ้าน CENTRO Bangna (เซนโทร บางนา) อีกทั้งค่าก่อสร้างก็จะสูงกว่า	1.1 จากผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ เมื่อปี 2566 ได้มีการกำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสม ตามปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงกระบวนการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ปัจจุบันสภาพพื้นที่ได้เปลี่ยนแปลงไปมีการเจริญเติบโตของชุมชน แนวเส้นทางที่ได้ศึกษาไว้จึงเกิดผลกระทบต่ออาคารที่พักอาศัยของประชาชนเป็นจำนวนมาก จึงได้พิจารณาทบทวนความเหมาะสมของแนวเส้นทาง รวมถึงพิจารณาแนวถนนตามผังเมืองสาย ค7 โดยนำแนวทางเลือกทั้งหมด มาพิจารณาคัดเลือกหาแนวสายที่เหมาะสมที่สุด ซึ่งผลการพิจารณาความเหมาะสมของถนนโครงการ แนวถนนต่อเชื่อมที่นำเสนอต่อที่ประชุมนี้ เป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรมจราจร ด้านเศรษฐกิจการลงทุน รวมถึงเกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด ซึ่งอาคารที่พักอาศัยภายในหมู่บ้าน CENTRO Bangna ไม่ได้รับผลกระทบแต่อย่างใด
1.2 ความชัดเจนของแนวเส้นทางโครงการที่ศึกษาเป็นเส้นทางนี้แน่นอนแล้วใช้หรือไม่	1.2 แนวเส้นทางที่นำเสนอ เป็นแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดตามปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงเกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
1.3 ในกรณีที่ทางโครงการหมู่บ้านจัดสรร (หมู่บ้านสิริเพลส เมกาบางนา) ได้กันพื้นที่ตามแนวถนนผังเมืองเดิม (ง1) ไว้แล้ว แต่เมื่อดูจากเลขที่โฉนดพบว่าปัจจุบันเป็นสโมสรรหมู่บ้าน และแปลงที่อยู่ระหว่างจำหน่าย เป็นไปได้หรือไม่ที่ทางโครงการจะพิจารณากำหนดแนวเส้นทางไม่ให้เกิดกระทบกับแปลงสาธารณูปโภค และลูกบ้านหมู่บ้านสิริเพลส เมกาบางนา	1.3 ทางโครงการได้ดำเนินการออกแบบถนน โดยในช่วงได้ยึดตามแนวถนนผังเมืองสาย จ1 (ง1 เดิม) ตามร่างประกาศผังเมืองจังหวัดสมุทรปราการ 2568 ซึ่งส่วนใหญ่ได้มีการกันพื้นที่สำหรับก่อสร้างถนนไว้แล้ว ทำให้แนวถนนโครงการตามแนวผังเมืองนี้มีผลกระทบต่ออาคารที่พักอาศัยน้อยที่สุด ทั้งนี้ ในส่วนของระบบสาธารณูปโภคที่ได้รับผลกระทบ ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.4 การเชื่อมทางกับถนนของกรมทางหลวง (จุดที่1:บางนาตราด) มีการเชื่อมต่อบริบายน้ำและทางเท้าไว้หรือไม่อย่างไร	1.4 ในส่วนของทางเชื่อมกับถนนทางหลวงแผ่นดิน ได้มีการออกแบบทางเชื่อม ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และทางเท้าไว้รองรับ โดยได้มีการประสานงานกับสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
1.5 โครงการใช้หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม อย่างไร เพราะเหตุใดทางโครงการไม่พิจารณาตามแนวเส้นทางเดิม หรือพิจารณาลดขนาดรูปแบบถนนโครงการลง	1.5 ทางโครงการได้กำหนดแนวเส้นทางที่เหมาะสม โดยการกำหนดแนวทางเลือกของถนนโครงการในแต่ละเส้นทาง ที่มีความเป็นไปได้ทางวิศวกรรมจราจร มีความคุ้มค่าในการลงทุน เกิดผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด การกำหนดแนวทางที่เหมาะสมทางโครงการได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการในการคัดเลือกแนวทางเลือกต่าง ๆ เพื่อให้ได้แนวทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ครอบคลุมปัจจัยต่างๆ คือ



ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
	▪ ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร มีปัจจัยย่อยพิจารณา ประกอบด้วย ความยาวแนวเส้นทางรูปแบบด้านเรขาคณิตทางราบ/ทางตั้ง ความยากง่ายในการก่อสร้าง และการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง เป็นต้น ▪ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจการลงทุน มีปัจจัยย่อยพิจารณา ประกอบด้วย มูลค่าก่อสร้าง และมูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ▪ ปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีปัจจัยย่อยพิจารณา ประกอบด้วย จำนวนจุดตัดลำน้ำหรือแหล่งน้ำผิวดิน จำนวนสถานที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ตัดผ่านหรืออยู่ในรัศมี 500 เมตร จำนวนแปลงที่ดินที่ต้องถูกเวนคืน และจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อถอน เป็นต้น จากปัจจัยข้างต้นทำให้ได้มาซึ่งแนวเส้นทางที่เหมาะสมตามที่นำเสนอต่อที่ประชุมในครั้งนี้ ทั้งนี้รูปแบบถนนโครงการได้พิจารณาจากผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในปัจจุบันและในอนาคต รวมถึงความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งรูปแบบถนนโครงการที่นำเสนอนี้ สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ และมีความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงการกลับรถ และยังรองรับระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้อีกด้วย แต่ทั้งนี้ ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเรื่องการปรับลดเขตทางไว้พิจารณาและเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.6 เสนอพิจารณาแนวเส้นทางใหม่ เพื่อลดผลกระทบ ไม่ผ่านหมู่บ้านจัดสรร และลดค่าเวนคืนได้มาก	1.6 ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.7 กังวลเรื่องการออกแบบแนวเส้นทางช่วงที่ข้ามคลองมีลักษณะหักเลี้ยว 90 องศาทันทีเมื่อลงสะพาน การออกแบบลักษณะนี้อาจจะไม่เหมาะสม	1.7 การออกแบบเป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบทางด้านวิศวกรรม ความปลอดภัยในการเดินทาง โดยคำนึงถึงความเร็วในการเดินทาง ระยะมองเห็น/ระยะหยุดรถโดยปลอดภัย โดยแนวเส้นทางดังกล่าวได้คำนึงถึงการลดผลกระทบจากการเวนคืนพื้นที่ให้ได้มากที่สุด ในด้านวิศวกรรมได้ออกแบบจำกัดความเร็วอยู่ที่ 30 กม./ชม. พร้อมกับการยกระดับแนวโค้งของผิวจราจร การยกโค้งของถนน (superelevation) เพื่อช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง นอกจากนี้บริเวณทางโค้งมีการออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบระบายน้ำ ป้ายเตือน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไว้รองรับการเดินรถให้มีความปลอดภัย
1.8 การกำหนดรูปแบบถนนโครงการที่มีขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) อาจจะไม่เหมาะสม เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการผ่านหมู่บ้านจัดสรรทางโครงการอาจจะพิจารณาปรับลดขนาดช่องจราจรลงเหลือ 2 ช่องจราจร ซึ่งจะสอดคล้องกับแนวเส้นทางเดิม	1.8 รูปแบบถนนโครงการได้พิจารณาจากผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในปัจจุบันและในอนาคต รวมถึงความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งรูปแบบถนนโครงการที่นำเสนอนี้ สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ และมีความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง ทั้งนี้ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.9 ถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1 (ถนนใต้ทางด่วนกาญจนาภิเษก) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีการอนุญาตให้ดำเนินการแล้วหรือไม่ เนื่องจากแนวเส้นทางถนนต่อเชื่อมต้องไปเชื่อมกับถนนเส้นนี้ และในกรณีที่เส้นทางนั้นไม่เกิดขึ้นทางโครงการจะดำเนินการได้หรือไม่	1.9 แนวเส้นทางดังกล่าว เทศบาลเมืองบางแก้วกำลังดำเนินการขออนุญาตใช้พื้นที่เพื่อการก่อสร้างต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเป็นอีกเส้นทางที่เชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคม ช่วยแบ่งเบาปริมาณการจราจร เพิ่มความสะดวกในการเดินทาง และช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน อีกเส้นทางหนึ่ง
1.10 สนับสนุนและยินดีให้เวนคืน เนื่องจากมีที่ดินอยู่บริเวณแนวถนนสายหลัก (แนวผังเมือง จ1 (ง1 เดิม) แต่มีข้อสังเกตเพิ่มเติมทำไมถนนของโครงการฯ ไม่เชื่อมไปถึงถนนเทพารักษ์	1.10 ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.11 อยากทราบหลักเกณฑ์ คะแนน วิธีการในการคัดเลือกแนวทางเลือกต่าง ๆ เพื่อให้ได้แนวทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ทั้งปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร ปัจจัยด้านเศรษฐกิจการลงทุน และปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	1.11 การกำหนดแนวทางที่เหมาะสมทางโครงการได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการในการคัดเลือกแนวทางเลือกต่าง ๆ เพื่อให้ได้แนวทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ครอบคลุมปัจจัยต่างๆ คือ ▪ ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร มีปัจจัยย่อยพิจารณา ประกอบด้วย ความยาวแนวเส้นทางรูปแบบด้านเรขาคณิตทางราบ/ทางตั้ง ความยากง่ายในการก่อสร้าง และการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง เป็นต้น ▪ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจการลงทุน มีปัจจัยย่อยพิจารณา ประกอบด้วย มูลค่าก่อสร้าง และมูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ▪ ปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีปัจจัยย่อยพิจารณา ประกอบด้วย จำนวนจุดตัดลำน้ำหรือแหล่งน้ำผิวดิน จำนวนสถานที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ตัดผ่านหรืออยู่ในรัศมี 500 เมตร จำนวนแปลงที่ดินที่ต้องถูกเวนคืน และจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อถอน เป็นต้น



ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1.12 ทางโครงการมีการศึกษา หรือวิเคราะห์ปริมาณจราจรไว้หรือไม่ ผลการศึกษามีความเหมาะสมหรือไม่	1.12 ทางโครงการมีการสำรวจจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจร รวมถึงการคาดการณ์ปริมาณจราจรทั้งในปัจจุบันในอนาคต ตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานสากล ซึ่งผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรพบว่าถนนโครงการคาดว่าจะมีปริมาณจราจร 32,000 ต่อวัน (ในปีอนาคต) จึงจำเป็นต้องมีแนวเส้นทางนี้ เพื่อรองรับปริมาณการจราจรและเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณบางนา-ตราด และส่วนต่อเนื่องอื่น ๆ
1.13 ในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 4 จะสามารถทราบระยะเวลาในการดำเนินโครงการ และความชัดเจนของแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมแล้วใช้หรือไม่ โดยเฉพาะช่วงที่ผ่านหมู่บ้าน CENTRO Bangna (เซนโทร บางนา) เนื่องจากแนวเส้นทาง ณ ปัจจุบันผ่านบริเวณสะพานข้ามคลอง พื้นที่สวนสาธารณะ จึงส่งผลต่อการใช้พื้นที่ของลูกบ้าน จึงมีความกังวล เช่น การใช้ประตูเข้า-ออก หมู่บ้าน CENTRO Bangna	1.13 ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
2 ด้านสิ่งแวดล้อม 2.1 ทางโครงการมีการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือไม่ และในกรณีที่ถนนบริเวณนี้จะส่งผลกระทบต่อการอยู่อาศัยบริเวณนี้ เช่น ช่วงการก่อสร้าง ปัญหาเรื่องเสียง ปัญหาเรื่องฝุ่นละออง เป็นต้น	2.1 ทางโครงการได้ทำการตรวจสอบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562 พบว่า ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA แต่อย่างไรก็ตาม ทางโครงการได้ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และได้กำหนดมาตรการลดผลกระทบในระยะก่อสร้าง อาทิ - การร่นน้ำหรือพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะ เพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองไม่ให้เกินเกณฑ์มาตรฐาน - ติดตั้งแผงกันเสียงบริเวณที่ใกล้กับพื้นที่อยู่อาศัย โดยจะใช้กำแพงกันเสียงชนิดเมทัลลิก หรือแบรีเออร์ชนิดลดเสียง - ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อแจ้งให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนมีการก่อสร้าง - จัดให้มีช่องทางหรือจุดรับเรื่องร้องเรียนเพื่อให้ประชาชนสามารถเสนอข้อคิดเห็นหรือข้อห่วงกังวลได้อย่างสะดวก ทั้งนี้ มาตรการที่ได้นำเสนอไปเป็นร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบขอรับข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะไว้พิจารณาเพื่อประกอบการศึกษา และจะกำหนดมาตรการเพื่อป้องกัน แก้ไข ให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้นและลดผลกระทบให้น้อยที่สุด
2.2 อยากทราบมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อสุขภาพ ชีวอนามัยของประชาชนที่อยู่รอบๆ ทั้งระหว่างก่อสร้าง และหลังจากที่ก่อสร้างแล้วเสร็จที่ชัดเจน พร้อมทั้งอยากให้ทางโครงการนำเสนอในการประชุม เนื่องจากมีความกังวลว่าแนวเส้นทางอยู่ติดกับบ้านค่อนข้างมาก และหมู่บ้านถูกแยกออกเป็น 2 ฝั่ง	2.2 ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป อย่างไรก็ตามทางโครงการจะนำข้อห่วงกังวลไปลดผลกระทบให้มากที่สุด
2.3 ขอให้โครงการพิจารณาประเด็นด้านสังคมในการออกแบบไว้ด้วย	2.3 ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
2.4 ในการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 อยากให้นำเสนอผลการประเมินเป็นตัวเลขที่ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบผลกระทบและมาตรการป้องกันและแก้ไข	2.4 ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
3. ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน 3.1 การประชาสัมพันธ์ของโครงการ และการติดต่อสื่อสารประสานกับเจ้าหน้าที่ โดยเฉพาะผ่านช่องทาง Line Official เสนอแนะให้มีการปรับปรุงกระบวนการตอบกลับให้มีความรวดเร็ว และตอบสนองต่อข้อสงสัยหรือปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างทันท่วงที	3.1 ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป



ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการเวนคืน 4.1 ย่อยากทราบรายละเอียดราคาค่าชดเชยที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์ รวมทั้งวิธีการคำนวณค่าชดเชยอย่างไร ทั้งนี้ขอให้พิจารณาอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม	4.1 กรมทางหลวงชนบทให้ความสำคัญกับประชาชนทุกคน ซึ่งในการพิจารณาค่าเวนคืนที่ดิน กรมทางหลวงชนบทจะพิจารณาตามข้อกำหนดด้านการเวนคืน ทรัพย์สิน (พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์) โดยในขั้นตอนการเวนคืนจะมีการตั้งคณะกรรมการพิจารณาราคา โดยจะพิจารณาจากส่วนต่างๆ เช่น ▪ ราคาประเมิน ▪ ราคาจดจำนอง ▪ ราคาซื้อขายในปัจจุบัน ▪ ทำเลที่ตั้ง ▪ สิ่งปลูกสร้าง ไม้ยืนต้น และพืชผล เป็นต้น ทั้งนี้กรมทางหลวงชนบทจะมีวิธีการตรวจสอบข้อมูลดังกล่าว เพื่อให้ค่าชดเชยทรัพย์สินอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม
4.2 ย่อยากทราบช่วงเวลาที่จะเวนคืน (วัน-เดือน-ปี) และจะได้รับเงินค่าชดเชยช่วงไหน	4.2 ลักษณะโครงการของกรมทางหลวงชนบทจะมีขั้นตอนและแผนการดำเนินงานเบื้องต้น ดังนี้ ▪ การสำรวจออกแบบรายละเอียด ระยะเวลาประมาณ 1 ปี ▪ ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน ระยะเวลาประมาณ 1 ปี ▪ การสำรวจอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน ระยะเวลาประมาณ 1-2 ปี ▪ จ่ายค่าชดเชย ระยะเวลาประมาณ 2 ปี ▪ ดำเนินการก่อสร้าง ระยะเวลาประมาณ 3 ปี ▪ เปิดให้บริการ ทั้งนี้ขั้นตอนดำเนินงานทั้งหมดจะต้องขึ้นอยู่กับนโยบายและงบประมาณในการดำเนินงานที่จะต้องพิจารณาต่อไป

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

โทรศัพท์ : 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420

โทรสาร : 0 2551 5420

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

สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวงชนบท

