



สรุปผลการประชุม รับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 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 เป็นที่ปรึกษาดำเนินงานโครงการสำรวจออกแบบถนนสาย แยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์-เทพรัตน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ โดยการดำเนินงานของโครงการดังกล่าว กรมทางหลวงชนบท ได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าผลการศึกษา โดยเฉพาะข้อมูลการศึกษาด้านต่างๆ ร่างผลการออกแบบแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2568 เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมชั้น 5 เทศบาลเมืองบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ พร้อมด้วยระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ Video Conference ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting

โดยมีนายจิรานุวัฒน์ จันทร์จร วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ และนายชนวัตร ลำมะนา วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท พร้อมด้วยผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการ ทั้งนี้ในการประชุมฯ มีผู้เข้าร่วมการประชุม จำนวน 179 คน ประกอบด้วย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และประชาชนผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ โดยที่ประชุมให้การสนับสนุนโครงการ และเห็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.34 ถึงถนนเทพารักษ์-เทพรัตน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ รายละเอียดดังนี้ โดยมีรายละเอียดข้อคิดเห็น ดังนี้

รูปบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมฟังการบรรยาย



ที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



นายจิรานุวัฒน์ จันทร์จร
(วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ กรมทางหลวงชนบท)
ชี้แจงรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมฟังการบรรยาย



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการ



ที่ปรึกษาร่วมตอบข้อซักถามเกี่ยวกับโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการ

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

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

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท



เว็บไซต์โครงการ

www.ถนนสายแยกทล34ถึงถนนเทพารักษ์-เทพรัตน.com





ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1. ด้านวิศวกรรม	
1.1 ข้อห่วงกังวลแนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงบริเวณหมู่บ้าน พฤษภา ทาวน์เน็กซ์ กม.5 ดังนี้ ■ กังวลตัวโครงสร้างของอาคารเนื่องจากเป็นทาวน์โฮมและบ้านแฝด จะกระทบกับโครงสร้างของตัวอาคารหรือไม่ ■ แนวถนนด้านหน้าที่ถูกตัดเฉียงอาจก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการกลับรถ และเข้า-ออกที่อยู่อาศัย	1.1 ประเด็นข้อกังวลเกี่ยวกับการเวนคืนอาคารประเภททาวน์โฮมและบ้านแฝด โดยเฉพาะความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างอาคารส่วนที่เหลือ ทางโครงการฯ ได้รับข้อห่วงกังวลดังกล่าวแล้ว ทั้งนี้ เมื่อเจ้าหน้าที่เข้าดำเนินการรังวัด จะตรวจสอบแนวเขตที่ผ่านพื้นที่อาคารดังกล่าว รวมถึงประเมินจำนวนพื้นที่ที่จะถูกเวนคืน และพิจารณาว่าโครงสร้างที่เหลือยังคงมีความมั่นคงและปลอดภัยต่อการอยู่อาศัยหรือไม่ โดยจะมีการเก็บรวบรวมข้อมูลรายละเอียดเพื่อประกอบการประเมินอย่างเป็นทางการอีกครั้ง สำหรับพื้นที่ที่จอดรถซึ่งอาจถูกเวนคืนบางส่วน จำเป็นต้องพิจารณาว่าจะกระทบต่อการอยู่อาศัยและการดำเนินชีวิตประจำวันหรือไม่ หากประชาชนไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัย อาจจำเป็นต้องพิจารณาการเวนคืนอาคารทั้งหลัง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับผลการสำรวจแนวเขตและการประเมินด้านความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างอาคาร โดยในขั้นตอนการดำเนินงานจะมีวิศวกรและผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมตรวจสอบ เพื่อให้มั่นใจว่าประชาชนสามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัย และหากพบว่าโครงสร้างไม่มั่นคงเพียงพอ จะต้องกำหนดแนวทางการเวนคืนที่เหมาะสมต่อไป
1.2 โครงการฯ มีรูปแบบแนวทางลดผลกระทบต่อหมู่บ้านเซ็นโทร บางนา อย่างไร	1.2 โครงการฯ ได้กำหนดรูปแบบการเชื่อมต่อถนนเพื่อให้การเข้าถึงหมู่บ้านเซ็นโทรเป็นไปอย่างปลอดภัยและลดผลกระทบต่อชุมชนด้านข้างให้น้อยที่สุด โดยมีแนวทางดังนี้ ■ การเข้าสู่หมู่บ้านจากถนนเทศบาลบางแก้ว 1 จะใช้ทางเชื่อมแบบทางเดียว (ไม่ใช่ทางสามแยก) เพื่อความปลอดภัยในการเลี้ยวซ้ายเข้า-ออก ■ หากมาจากถนนเทศบาล ผังซ้ายสามารถกลับรถได้ทางด่วน แล้วเลี้ยวเข้าถนนโครงการเพื่อเข้าสู่หมู่บ้าน ■ การเชื่อมต่อระหว่างเฟส 1 และเฟส 2 จะมีสะพานเชื่อมความสูงประมาณ 2.2-2.5 เมตร สำหรับรถเล็ก รถเก๋ง และรถตู้ สามารถสัญจรข้ามได้อย่างปลอดภัย ■ รถจากเฟส 2 สามารถเข้าถนนเดิมของโครงการ หรือข้ามไปเฟส 1 ได้ตามสะพานเชื่อม ■ ถนนภายในโครงการมีการออกแบบให้มีระยะเพียงพอสำหรับการเลี้ยวซ้าย-ขวา และจัดเลนทางเชื่อมเข้าหมู่บ้านแต่ละเฟส เพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจร ■ การออกแบบเน้นลดผลกระทบต่อบ้านเรือนและชุมชนข้างเคียงให้น้อยที่สุด แนวทางนี้มีความเป็นไปได้เหมาะสม สามารถรองรับการสัญจรทั้งจากเฟส 1 และเฟส 2 ของโครงการ พร้อมลดผลกระทบต่อชุมชนรอบข้างให้น้อยที่สุด
1.3 จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 เสนอให้พิจารณาการผสมผสานระหว่างแนวเส้นทางเดิมที่ตัดผ่านพื้นที่หมู่บ้าน พลีนีโน่ เชื่อมต่อกับแนวเส้นทางใหม่ ซึ่งจะไม่ผ่านบริเวณเฟส 2 ของหมู่บ้านเซ็นโทร บางนา อยากทราบว่าทางโครงการมีการดำเนินการศึกษาแนวทางการดังกล่าวแล้วหรือไม่	1.3 โครงการฯ ได้ศึกษาและทบทวนรูปแบบแนวเส้นทางเดิม พร้อมได้นำเสนอเบื้องต้นต่อกลุ่มหมู่บ้านเซ็นโทร บางนา โดยพิจารณาว่าแนวเส้นทางที่เลือกมีผลกระทบต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างน้อยที่สุด จากการประเมินพบว่ามีการเวนคืนเพียง 2 หลัง หากใช้แนวเส้นทางอื่น จะต้องเวนคืนอาคารถึง 13 หลัง พร้อมส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการอยู่อาศัยของชุมชนมากขึ้น ดังนั้น แนวเส้นทางที่กำหนดจึงเหมาะสมและลดผลกระทบต่อชุมชนได้มากที่สุด
1.4 ความกว้างของถนนมีความจำเป็นต้องกำหนดไว้ที่ 21.50 เมตรหรือไม่ และสามารถออกแบบให้มีความกว้างน้อยกว่านี้ได้หรือไม่	1.4 โครงการฯ ได้พิจารณาปรับลดขนาดเขตทางเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง โดยเดิมขนาดเขตทางอยู่ที่ 24.00 เมตร แต่รูปแบบปัจจุบันลดเหลือ 21.50 เมตร โดยยังคงความปลอดภัยในการสัญจรของรถยนต์จักรยานยนต์และคนเดินเท้า พร้อมจัดวางสาธารณูปโภค เช่น ทางเท้าและไหล่ทางอย่างเหมาะสม ทั้งนี้การปรับลดขนาดเขตทางนี้ถือเป็นรูปแบบที่สามารถลดผลกระทบต่อชุมชนด้านข้างได้มากที่สุด ขณะเดียวกันยังรองรับความสะดวกในการสัญจรและการเจริญเติบโตของพื้นที่ในอนาคต
1.5 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม หมู่บ้านเซ็นโทร บางนา ■ กรณีหมู่บ้านเซ็นโทร เฟส 2 มีประตูเข้า-ออกโครงการแยก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อจราจรบนสะพาน เนื่องจากต้องติดตั้งไม้กั้นเพื่อความปลอดภัย บริเวณจุดแยกดังกล่าว ทางโครงการฯ ได้ดำเนินการประเมินผลกระทบในส่วนนี้แล้วหรือไม่ ■ พื้นที่บริเวณใต้สะพานเป็นของหมู่บ้านเซ็นโทรหรือไม่ เมื่อมีทางเข้า-ออก 4 ทาง โดยมี 2 ทางเข้า-ออกหลัก ปัจจุบันรถภายนอก เช่น รถจักรยานยนต์หรือรถเล็ก สามารถเข้ามากลับรถภายในพื้นที่ได้ ซึ่งอาจกระทบต่อความเป็นส่วนตัวของผู้อยู่อาศัย และความปลอดภัยของเด็กและผู้สูงอายุ	1.5 กรณีที่ต้องปรับรูปแบบการเชื่อมต่อการสัญจรระหว่างเฟส 2 อาจจำเป็นต้องเวนคืนอาคารริมถนน 2 หลัง และกำหนดทางเข้า-ออกของทั้งสองเฟสใหม่ รวมทั้งอาจต้องจัดสร้างป้อมยามเพิ่มเติมในอนาคต ทั้งนี้ การสัญจรหลักของกลุ่มผู้พักอาศัยในหมู่บ้านเซ็นโทรยังสามารถใช้ถนนสายหลักและข้ามสะพานได้โดยไม่เกิดความแออัด ส่วนถนนด้านข้างโครงการถูกออกแบบเพื่อรองรับการใช้ประโยชน์ของชุมชนข้างเคียงและเพิ่มประโยชน์ต่อพื้นที่โครงการ พื้นที่ที่ออกแบบไว้เป็นพื้นที่ส่วนบุคคลของหมู่บ้านเซ็นโทร จำเป็นต้องพิจารณามาตรการควบคุมการใช้พื้นที่ เนื่องจากโครงการใช้เงินงบประมาณสาธารณะในการเวนคืนและก่อสร้าง ดังนั้น บางจุดอาจต้องเปิดเป็นทางสาธารณะหรือกำหนดทางเข้า-ออกเฉพาะ เพื่อแยกการสัญจรของรถภายนอกออกจากทางเข้าโครงการ ส่วนระดับการรักษาความเป็นส่วนตัวของพื้นที่จะพิจารณาเพิ่มเติมร่วมกับผู้เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ โครงการฯ รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้เพื่อประกอบการศึกษาและพิจารณาต่อไป



ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ: การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
- เสนอทางเลือกในการปิดการสัญจรของรถบริเวณช่องดังกล่าว และปรับยกระดับสะพานให้สูงขึ้น เพื่อให้รถใหญ่สามารถสัญจรผ่านได้ - กรณีหากไม่มีการทำทางเข้า-ออก ของหมู่บ้านเซ็นโทรตามทีวางแผนไว้สามารถออกแบบเป็นทางยกระดับสะพานให้สูงขึ้นเพื่อให้รถขยะวิ่งผ่านได้หรือไม่ - ในช่วงการก่อสร้างถนน โครงการจะมีการจัดการดำเนินการอย่างไร เพื่อให้ลูกบ้านหมู่บ้านเซ็นโทร เฟส 2 สามารถเข้า-ออกได้ - ขอเอกสารผลการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างเส้นทางที่ผ่านหมู่บ้านเซ็นโทร กับเส้นทางที่ผ่านหมู่บ้านพีนุ่ รวมทั้งแบบถนนที่โครงการได้ออกแบบไว้ เพื่อให้ลูกบ้านหมู่บ้านเซ็นโทรได้รับทราบและเข้าใจตรงกัน	โครงการฯ รับข้อเสนอไว้พิจารณาเพิ่มเติมถึงความเป็นไปได้ในการดำเนินการ หากหมู่บ้านเซ็นโทรไม่ประสงค์ให้มีทางเชื่อมรถเข้าสู่โครงการโดยตรงสามารถจัดทำเฉพาะสะพานคนข้ามได้ โดยสะพานดังกล่าวจะยกระดับให้สูงขึ้นเพื่อให้รถใหญ่สามารถผ่านได้ อย่างไรก็ตามต้องพิจารณาด้านวิศวกรรมร่วมด้วย ได้แก่ ความสูงและความลาดชันของสะพาน รวมถึงความปลอดภัยและผลกระทบต่ออาคารจากรถบรรทุกหนัก ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป ในระหว่างการก่อสร้าง ลูกบ้านสามารถในทางเข้า-ออกปกติ โดยทางโครงการจะทำถนนชั่วคราวให้ใช้ประโยชน์ ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้ดำเนินการต่อไป ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้ดำเนินการต่อไป
1.6 การออกแบบสะพานจะมีเส้นทางการเข้า-ออกถนนของโครงการ ประชาชนที่อยู่บริเวณนั้นจะเข้า-ออกอย่างไร	1.6 เส้นทางเข้า-ออกสะพานเดิมใช้ร่วมกับทางของหมู่บ้าน อย่างไรก็ตามสามารถเชื่อมต่อเข้ากับถนนโครงการได้โดยตรง โดยสามารถเลี้ยวซ้ายขึ้นสะพาน หรือเลี้ยวขวาไปยังถนนเทพารักษ์ได้ ทั้งนี้ โครงการฯ จะพิจารณาออกแบบทางเชื่อมใต้สะพานเพิ่มเติม เพื่อให้ประชาชนที่อยู่บริเวณนั้นสามารถออกจากบ้านใช้จุดกลับรถใต้สะพาน และเข้าสู่ถนนโครงการได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
1.7 อยากทราบแนวทางในการแก้ไขปัญหาปริมาณรถ ที่จะถูกบังคับให้เลี้ยวซ้ายเพื่อไปกลับรถในช่วงเช้าและช่วงเย็น เนื่องจากบริเวณนั้นมีบ้านเรือนและผู้อยู่อาศัยจำนวนมากที่ต้องใช้เส้นทางดังกล่าว	1.7 ขอรับไปพิจารณาเรื่องการขอเปิดทางแยกและทำสัญญาณไฟจราจรร่วมกับถนนเส้นอื่นที่มีหน่วยงานอื่นเป็นเจ้าของ รวมถึงการหารือกับเทศบาลเมืองบางแก้วในเชิงบูรณาการว่าจะมีการดำเนินการรูปแบบใด จุดกลับรถจุดไหนที่จะลดผลกระทบเรื่องการจราจรที่ติดขัด เพราะในปัจจุบัน เทศบาลเมืองบางแก้วกำลังดำเนินการออกแบบปรับปรุงถนนอยู่เช่นกัน
1.8 ระดับถนนที่จะดำเนินการก่อสร้างใหม่ว่าจะสูงกว่าระดับถนนเดิมมากน้อยเพียงใด เนื่องจากมีความกังวลเกี่ยวกับปัญหาน้ำท่วม	1.8 ถนนใหม่จะสูงกว่าถนนเดิมประมาณ 30 เซนติเมตร และสูงกว่าพื้นที่โล่งประมาณ 1 เมตร โดยโครงการจะออกแบบทางเชื่อมให้มีความลาดชันที่ปลอดภัยและเพียงพอต่อการสัญจร และระบบท่อจะถูกลดไว้แนวแนวเดียวกับท่อเดิมและทำให้เชื่อมต่อกันได้ปกติ ถ้าเป็นพื้นที่ในส่วนของเอกชนโครงการจะใส่ท่อลอดไว้ให้ และถ้าหมู่บ้านไหนอยากจะขอเชื่อมต่อเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายก็สามารถขออนุญาตเชื่อมต่อท่อได้
1.9 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอเพิ่มเติม หมู่บ้านอินดี๋ บางนา กม.7 - กรณีหมู่บ้านอินดี๋ บางนา กม.7 ได้เว้นระยะถนนไว้ 30 เมตร แต่โครงการขอเวนคืนพื้นที่เพียง 21.50 เมตร ส่งผลให้พื้นที่ที่เหลือจะเป็นพื้นที่ตาบอดและไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ ทางโครงการมีแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้กับหมู่บ้านอย่างไร - กรณีที่หมู่บ้านต้องการซ่อมบำรุงท่อระบายน้ำหรือสายไฟที่อยู่ใต้ถนนทางโครงการจะมีแนวทางในการแก้ปัญหาให้หรือไม่อย่างไร รวมถึงเรื่องค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องส่วนนี้หรือไม่ - ระดับถนนในหมู่บ้านเมื่อเทียบกับระดับถนนของโครงการ มีรายละเอียดหรือไม่ อย่างไร เนื่องจากจากรูปที่นำเสนอพบว่าระดับแตกต่างกันค่อนข้างมาก - กรณีช่วงถนนต่อเชื่อม ที่ต้องเชื่อมกับถนนเทศบาลเมืองบางแก้ว 1 ซึ่งต้องขออนุญาตจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในกรณีนี้หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่อนุมัติจะทำอย่างไร ปริมาณรถทั้งหมดก็จะไปติดอยู่ที่หมู่บ้านเซ็นโทร บางนา หรือไม่ - เส้นทางช่วงบริเวณทางแยก จะสามารถทำเป็นสะพานข้ามทางแยกได้เลยได้หรือไม่ - ในกรณีที่จำเป็นต้องเวนคืน หรือก่อสร้าง จะต้องอนุมัติให้ดำเนินการทั้ง 2 เส้นทางพร้อมกันหรือไม่ - ในอนาคตพื้นที่บริเวณบางนา-ตราด อาจจะมีโครงการรถไฟฟ้าสีเงิน (บางนา-สุวรรณภูมิ) ซึ่งจะส่งผลให้ปริมาณรถบนถนนลดลงได้จริงหรือไม่ ถาลดลงได้จริงโครงการก่อสร้างถนนเส้นนี้ก็อาจไม่จำเป็น	1.9 ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป ในส่วนของระดับพื้นของหมู่บ้านเมื่อเทียบกับระดับถนนของโครงการนั้น ไม่ได้แตกต่างกันมาก บางจุดใกล้เคียงกับระดับเดิม และบางจุดสูงกว่าประมาณ 30 เซนติเมตร ทั้งนี้รูปแบบการก่อสร้างอาจให้ข้อมูลได้เฉพาะส่วนที่สามารถเผยแพร่ได้
2. ด้านอื่นๆ	
2.1 เนื่องจากการประชุมครั้งนี้เป็นครั้งสุดท้ายของโครงการสำรวจออกแบบนี้ประชาชนจะสามารถรับทราบได้อย่างไรว่าโครงการนี้จะดำเนินการเกิดขึ้นจริงจะได้รับแจ้งผ่านจดหมายในอีก 2-3 ปีข้างหน้าหรือไม่	2.1 ในอนาคตจะมีการเชิญประชาชนมาเข้าร่วมประชุมในอีกครั้งในประเด็นเกี่ยวกับการสำรวจสั่งการทรัพยากรและการเวนคืน