



กรมทางหลวงชนบท

สรุปผล การประชุมรับฟังความคิดเห็นและ การมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1

โครงการสำรวจออกแบบ ถนนสายแยก ทล.44 – ท่าเรือท่าทอง อ.กาญจนดิษฐ์, เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ประกอบด้วย บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด ร่วมกับ บริษัท โปรเฟสชั่นแนล เอนจิเนียริง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด บริษัท พีวเจอร์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอสพีที คอนซัลแตนท์เอ็นจิเนียริง จำกัด และบริษัท เอ็นแคด คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.44 - ท่าเรือท่าทอง อำเภอกาญจนดิษฐ์, อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี โดยการดำเนินงานของโครงการดังกล่าว กรมทางหลวงชนบท ได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์และนำเสนอรายละเอียด ความเป็นมาของโครงการ ขั้นตอน แนวทางการศึกษาและการดำเนินโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ โดยดำเนินงานไปแล้วในวันพฤหัสบดีที่ 19 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องสมใจหมาย โรงแรมแก้วสมุย รีสอร์ท อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี พร้อมด้วยระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ Video Conference ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting



ทั้งนี้ ได้รับเกียรติจากนายกเหล่ากาชาด ยุติธรรม รองผู้ว่าราชการจังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นประธานเปิดการประชุม และนายกเหล่ากาชาด ทารักษา ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 11 นายวศิน ภูลสนอง วิศวกรโยธาชำนาญการ ผู้แทนสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท พร้อมด้วยนายประดิษฐ์ ตีอ่อนทอง ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทสุราษฎร์ธานี และผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์ และอธิบายข้อมูลเกี่ยวกับโครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.44 - ท่าเรือท่าทอง อำเภอกาญจนดิษฐ์, อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี **โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุม จำนวน 214 คน** ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานพยาบาล สถานศึกษา ศาสนสถาน หน่วยงานภาคเอกชน ผู้นำชุมชน สื่อมวลชน และประชาชน ผู้สนใจโครงการ โดยที่ประชุมให้การสนับสนุนโครงการ และเห็นประโยชน์ต่อส่วนรวมของการพัฒนาโครงการ รายละเอียดดังนี้



ติดต่อสอบถามรายละเอียดโครงการ

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

โทรศัพท์: 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420 โทรสาร: 0 2551 5420

www.

ถนนสายแยกทล.44-ท่าเรือท่าทอง.com



ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1. ด้านวิศวกรรม	
1.1 ยินยารับความชัดเจนของแนวเส้นทางโครงการ เนื่องจากโครงการที่ผ่านมา มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ไปแล้ว 3-4 ครั้ง แต่ยังไม่ทราบแน่ชัดว่าเส้นทางไหน ที่กรมทางหลวงชนบทพิจารณาแล้วมีความเหมาะสม เพราะประชาชนมีความกังวลต่อผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากมีการพัฒนาโครงการหลังจากนี้	1.1 แนวเส้นทางที่โครงการพิจารณาว่ามีความเหมาะสม เป็นแนวเส้นทางสีแดง(อ้างอิงตามเอกสารประกอบการประชุม) ซึ่งมีลักษณะค่อนข้างตรง โดยจากการศึกษาโครงการในอดีตที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อม ได้ข้อสรุปสอดคล้องกันว่าแนวเส้นทางดังกล่าวเป็นแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด โดยแนวเส้นทางนี้มีระยะทางประมาณ 12.800 กิโลเมตร จากบริเวณต้นทางไปสิ้นสุดที่บริเวณแยกบางอิฐ อย่างไรก็ตาม ภายใต้การสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.44-ท่าเรือท่าทอง อ.กาญจนดิษฐ์, เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี กรมทางหลวงชนบทได้มอบหมายให้กลุ่มผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบทบทวนความเหมาะสมของแนวเส้นทางดังกล่าวอีกครั้งเพื่อประเมินความเหมาะสมในสภาพปัจจุบันและพิจารณาแนวทางเลือกอื่นที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบน้อยกว่า ทั้งนี้อยู่ระหว่างการพิจารณา
1.2 ขอให้อธิบายเพิ่มเติมเรื่องการกำหนดชื่อโครงการ และขอทราบรายละเอียดเพิ่มเติม บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บริเวณไหน	1.2 โครงการสำรวจออกแบบ ถนนสายแยก ทล44-ท่าเรือท่าทอง อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี มีแนวเส้นทางคาบเกี่ยวพื้นที่ 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานีและอำเภอกาญจนดิษฐ์ โดยมีคลองท่าทองเป็นแนวแบ่งเขตการปกครอง ฝั่งหนึ่งอยู่ในเขตอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี และอีกฝั่งหนึ่งอยู่ในเขตอำเภอกาญจนดิษฐ์ ดังนั้น พื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องจึงครอบคลุมพื้นที่ทั้งสองอำเภอ ทั้งนี้การศึกษาของโครงการได้กำหนดขอบเขตให้ครอบคลุมพื้นที่ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด มิได้จำกัดเฉพาะอำเภอใดอำเภอหนึ่ง เพื่อให้สามารถพิจารณาแนวเส้นทางที่เหมาะสมได้อย่างครบถ้วนและถูกต้อง ก่อนสรุปแนวทางการดำเนินโครงการต่อไป สำหรับจุดสิ้นสุดของโครงการ กำหนดให้สิ้นสุดที่แยกบางอิฐจะมีการปรับปรุงบริเวณแยกเป็นทางแยกต่างระดับ เพื่อให้การจราจรสัญจรอย่างต่อเนื่องลดการหยุดรอไฟสัญญาณจราจร ส่วนบริเวณคลองบางอิฐ ปัจจุบันจากข้อมูลพบว่ากรมทางหลวงอยู่ระหว่างการขยายถนนสายเดิมอยู่ ขณะที่โครงการของกรมทางหลวงชนบทเป็นการก่อสร้างถนนใหม่ เพื่อทำหน้าที่เชื่อมต่อโครงข่ายถนนระหว่างกันให้เกิดความต่อเนื่องและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น
1.3 เสนอให้โครงการพิจารณาแนวเส้นทางทางเลือกเพิ่มเติม โดยใช้แนวถนนทางหลวงชนบทสาย สฎ 3012 โดยขอให้พิจารณาดังนี้ - ขยายถนนทางหลวงชนบทสาย สฎ 3012 ไปถึงสามแยกเสาไฟ และไปตัดกับทางหลวงหมายเลข 401 บริเวณสระห้วยแก้ว ตัดคลองท่าทองเพื่อเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 420 ซึ่งแนวเส้นทางนี้จะเลี่ยงเมือง แต่จะไม่ผ่านชุมชน ทั้งนี้ แนวเส้นทางดังกล่าวจะช่วยลดผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดิน และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม อาทิ ฝุ่นละอองและเสียง - เสนอให้เปรียบเทียบด้านผลกระทบ การจราจร และความคุ้มค่าการลงทุนอย่างชัดเจน ก่อนสรุปแนวทางการดำเนินโครงการต่อไป	1.3 ในการศึกษาที่ผ่านมาได้มีการนำแนวถนนทางหลวงชนบทสาย สฎ 3012 เป็นแนวเส้นทางเลือกหนึ่งในการพิจารณา และการศึกษาของโครงการที่ผ่านมาพบว่าแนวเส้นทางดังกล่าวมีเขตทางเดิมกว้างประมาณ 10 – 12 เมตร และเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ซึ่งจากผลการศึกษาที่ผ่านมา นั้นทางโครงการจะต้องใช้เขตทางกว้างประมาณ 40 เมตร เพื่อรองรับถนนขนาด 4 ช่องจราจร ดังนั้น แนวถนนทางหลวงชนบทสาย สฎ 3012 จึงส่งผลต่อการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมตลอดแนวถนนเดิม ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร สิ่งปลูกสร้างของประชาชนจำนวนมาก รวมทั้งการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคหลักของชุมชน อาทิ ระบบประปาและระบบไฟฟ้า นอกจากนี้แนวเส้นทางดังกล่าวยังมีระยะทางยาวกว่าแนวทางที่โครงการเคยพิจารณาแล้วว่ามีความเหมาะสม เมื่อเปรียบเทียบต้นทุนการก่อสร้างโดยรวม พบว่า แนวเส้นทางที่โครงการเคยพิจารณาแล้วว่าเหมาะสมใช้งบประมาณต่ำกว่า และก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนน้อยกว่า เนื่องจากเป็นการตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรมเป็นหลัก ทั้งนี้ทางโครงการรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.4 เห็นด้วยและสนับสนุนการก่อสร้างโครงการดังกล่าว เนื่องจากเป็นเส้นทางสำคัญในการระบายรถบรรทุกขนาดใหญ่ออกจากเขตเมือง ซึ่งจะช่วยลดความแออัดของการจราจรและลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะในเขตเมืองและพื้นที่การศึกษา ซึ่งปัจจุบันมีปริมาณรถบรรทุกสัญจรจำนวนมากและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ทั้งนี้ เสนอให้พิจารณาเขตทางเป็นขนาด 60 เมตร เพื่อรองรับการใช้งานในระยะยาว เนื่องจากถนนสายดังกล่าวมีแนวโน้มถูกใช้เป็นเส้นทางหลักของรถบรรทุกขนาดใหญ่ อีกทั้งจะเอื้อต่อการจัดวางระบบสาธารณูปโภคในอนาคต เช่น ระบบประปาและระบบไฟฟ้าให้เป็นสัดส่วนและได้มาตรฐาน โดยไม่จำเป็นต้องรื้อถนนในภายหลัง นอกจากนี้ การกำหนดแนวเส้นทางและขอบเขตโครงการให้ชัดเจนตั้งแต่ต้น จะช่วยให้ประชาชนในพื้นที่สามารถวางแผนการใช้ชีวิตในอนาคตได้อย่างมั่นใจ	1.4 ทางโครงการรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
1.5 ห่วงกังวลผลกระทบที่อาจจะกระทบกับที่ดินและทรัพย์สินเสียหาย เช่น ที่ดินการเกษตรเสียหาย ปัญหาน้ำท่วม จึงขอทราบแนวทางการป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ	1.5 ในการดำเนินโครงการจะมีผู้เชี่ยวชาญด้านชลศาสตร์และการระบายน้ำ ซึ่งจะมีการคำนวณทิศทางและปริมาณการไหลของน้ำอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งกำหนดค่าความปลอดภัย (Safety Factor) เพื่อให้ไม่น้อยกว่า 2 เท่า เพื่อรองรับความแปรปรวนของสภาพอากาศและปริมาณฝนทั้งในปัจจุบันและอนาคต อย่างไรก็ตามทางโครงการได้พิจารณารูปแบบการออกแบบถนนเบื้องต้นโดยจัดให้มีระบบระบายน้ำทั้งตามแนวขวางและแนวยาว รวมถึงการจัดทำร่องระบายน้ำบริเวณไหล่ทางและพื้นที่ลาดเอียง (Slope) เพื่อรวบรวมและระบายน้ำลงสู่คลองหรือแหล่งน้ำใกล้เคียงอย่างเหมาะสม ทั้งนี้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมมาตรฐาน โดยโครงการจะไม่เข้าเติมให้สภาพการระบายน้ำแย่ไปกว่าเดิมก่อนที่จะมีโครงการ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ		การนำไปประกอบการพิจารณา	
ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ		การนำไปประกอบการพิจารณา	
1.6 ความกังวลเรื่องการเชื่อมต่อที่ดินกับถนนของโครงการจะสามารถทำได้หรือไม่ อย่างไร		1.6 การพิจารณาทางเชื่อมต่างๆ กรมทางหลวงชนบทจะทำทางเชื่อมไว้ให้ในส่วนที่เป็นทางเชื่อมสาธารณะในกรณีที่เห็นเป็นเอกฉันท์ที่จะทำทางเชื่อมมาภายหลัง เจ้าของที่ดินสามารถยื่นขออนุญาตต่อแนวทางหลวงชนบทในพื้นที่ ตามขั้นตอนที่กำหนด	
1.7 อยากทราบตำแหน่งบริเวณจุดตัดของโครงการกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401		1.7 จากผลการศึกษาของโครงการที่ผ่านมาได้พิจารณาจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401 อยู่บริเวณพื้นที่ช่วงท่าทราย ใกล้กับสถานีบริการน้ำมันบางจาก ซึ่งพื้นที่บริเวณนี้ส่งผลกระทบต่อประชาชนและชุมชนโดยรอบน้อยที่สุด และแนวเส้นทางดังกล่าวเป็นแนวที่ได้ผ่านการขออนุมัติและเห็นชอบรายงานด้านสิ่งแวดล้อมจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว	
1.8 จุดตัดบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401 จะมีการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรหรือไม่ เนื่องจากในช่วงเทศกาลมีปริมาณการจราจรหนาแน่นเป็นพิเศษ และมีความจำเป็นต้องจัดการการจราจรบริเวณจุดตัดและจุดกลับรถ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดความติดขัดในการเดินทางไปยังพื้นที่โดยรอบ		1.8 การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร โครงการจะดำเนินการคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคตและนำมาวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองจราจรอีกครั้ง เพื่อประเมินว่าช่วงเปิดให้บริการจำเป็นต้องใช้การควบคุมจราจรในรูปแบบใด หากผลการวิเคราะห์พบว่าปริมาณการจราจรสูง อาจต้องพิจารณามาตรการหรือรูปแบบการจัดการจราจรอื่นที่เหมาะสม ทั้งนี้ โครงการจะนำเสนอแนวทางการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดตัดให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้นในการประชุมครั้งถัดไป	
2. ด้านการเวนคืน			
2.1 มีข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินในกรณีที่ที่ดินถูกเวนคืนเหลือพื้นที่อยู่ประมาณ 30 ตารางวา ซึ่งไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ หน่วยงานจะพิจารณาอย่างไร		2.1 ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 มาตรา 34 ระบุว่า หากที่ดินเหลือน้อยกว่า 25 ตร.วา หรือด้านใดด้านหนึ่ง น้อยกว่า 5 วา และที่ดินส่วนที่เหลือนั้นมิได้ติดต่อกันเป็นผืนเดียวกันกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน เจ้าของที่ดินมีสิทธิร้องขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืนที่ดินส่วนที่เหลือได้ และมาตรา 35 ระบุว่า หากที่ดินที่เหลืออยู่ ไม่เพียงพอต่อการอยู่อาศัยหรือประกอบการทำมาหาเลี้ยงชีพได้ เจ้าของที่ดินมีสิทธิร้องขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืนที่ดินข้างเคียงเพิ่มเติม เพื่อนำไปชดเชยที่ดินแทนการจ่ายค่าทดแทนได้ โดยที่ดินที่จะเวนคืนเพิ่มเติมต้องเป็นที่ดินเจ้าของคนเดียวหรือหลายคนที่มีกรรมสิทธิ์คนละไม่น้อยกว่า 25 ไร่ สำหรับที่ดินเพื่อเกษตรกรรม และ ไม่น้อยกว่า 5 ไร่ สำหรับที่ดินเพื่อการอื่น และจะเวนคืนเพื่อการนี้เกินร้อยละ 10 ของที่ดินที่ผู้นั้นมีอยู่ไม่ได้ เว้นแต่ผู้นั้นยินยอม	
2.2 อยากทราบหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าที่ดินและที่อยู่อาศัย การจ่ายค่าชดเชย และมาตรการเยียวยาในกรณีที่ประชาชนจำเป็นต้องย้ายถิ่นฐาน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและความชัดเจนแก่ผู้ได้รับผลกระทบ		2.2 ในการพิจารณาค่าเวนคืนที่ดิน จะพิจารณาตามข้อกำหนดด้านการเวนคืน ทรัพย์สิน (พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์) โดยในขั้นตอนการเวนคืนจะมีการ ตั้งคณะกรรมการพิจารณาราคา โดยจะพิจารณาจาก ส่วนต่างๆ เช่น ▪ ราคาประเมิน ▪ ราคาจดจำนอง ▪ ราคาซื้อขายในปัจจุบัน ▪ ทำเลที่ตั้ง ▪ สิ่งปลูกสร้าง ไม่ย่นต้น และพืชผล เป็นต้น ทั้งนี้กรมทางหลวงชนบทจะมีวิธีการตรวจสอบ ข้อมูลดังกล่าว เพื่อให้ค่าชดเชยทรัพย์สินอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมต่อไป	
2.3 โครงการสร้างความเจริญ แต่ส่งผลกระทบทางเศรษฐกิจในขณะนี้ ตั้งแต่ปี 2563 ที่ดินขายไม่ได้ ประชาชนไม่กล้าประกอบกิจการ จึงขอให้โครงการพิจารณาดำเนินการให้มีความชัดเจนและรวดเร็วในเรื่องการเวนคืน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ได้รับผลกระทบอย่างแท้จริง		2.3 ทางโครงการรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา เพื่อรายงานผู้บริหารกรมทางหลวงชนบทต่อไป	

