



# สรุปผล การประชุมรับฟังความคิดเห็นและ การมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

## โครงการสำรวจออกแบบ ถนนสายแยก ทล.44 – ท่าเรือท่าทอง

อ.กาญจนดิษฐ์, เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ประกอบด้วย บริษัท บุญปัญญา เทคโนโลยี จำกัด ร่วมกับ บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด บริษัท พีวเจอร์ เอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอสพีที คอนซัลแตนท์เอ็นจิเนียริง จำกัด และ บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบโครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.44 - ท่าเรือท่าทอง อำเภอกาญจนดิษฐ์, อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี โดยการดำเนินงานของโครงการดังกล่าว กรมทางหลวงชนบท ได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของโครงการ การคัดเลือกแนวสายทาง และ/หรือรูปแบบโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ โดยดำเนินงานไปแล้วระหว่างวันที่ 23-24 พฤษภาคม 2569 จำนวน 4 เวที พร้อมด้วยระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ Video Conference ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting ดังนี้

นายณทวัฒน์ ยอดดำเนิน วิศวกรโยธาปฏิบัติการ และนายชัชเกียรติ สิงห์ วิศวกรโยธาปฏิบัติการ ผู้แทนสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท นายธีระ สังข์เทวฤทธิ์ ผู้อำนวยการกลุ่มวิชาการ แขวงทางหลวงชนบทสุราษฎร์ธานี พร้อมด้วย ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ ร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการ โดยมีนายสุเชาว์ ทุมโสลิก นายอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี เป็นประธานการประชุม และมีผู้เข้าร่วมการประชุม จำนวน 328 คน ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา/ ศาสนสถาน/สถานพยาบาล องค์กรเอกชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน/ผู้นำชุมชน หน่วยงานเอกชน และประชาชนผู้สนใจโครงการ โดยที่ประชุมให้การสนับสนุนโครงการ และเห็นประโยชน์ของโครงการ เพื่อพัฒนาโครงข่ายเส้นทางเชื่อมต่อการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งทางบก อีกทั้งโครงการนี้ยังเกิดประโยชน์โดยตรงต่อประชาชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ทั้งนี้ประชาชนมีความกังวลเรื่องค่าชดเชย และอยากทราบแผนพัฒนาโครงการที่ชัดเจน



นายสุเชาว์ ทุมโสลิก  
นายอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี



นายธีระ สังข์เทวฤทธิ์  
ผู้อำนวยการกลุ่มวิชาการ  
แขวงทางหลวงชนบทสุราษฎร์ธานี



# สรุปข้อความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1)

## ข้อความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

## การนำไปประกอบการพิจารณา

### 1. ด้านวิศวกรรม

<p>1.1 เสนอให้พิจารณาใช้ผิวทางคอนกรีตบริเวณถนนสายหลักและทางแยกที่มีรถบรรทุกใช้งานจำนวนมาก เพื่อเพิ่มความทนทานและลดปัญหาผิวทางชำรุดจากการใช้งานของรถบรรทุกหนัก</p>	<p>1.1 ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการศึกษาระหว่างการเปรียบเทียบความเหมาะสมระหว่างผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต (AC) และผิวทางคอนกรีต (RC) โดยเบื้องต้นมีแนวโน้มที่จะเลือกใช้ผิวทางคอนกรีตเป็นหลัก ทั้งนี้ โครงการเห็นด้วยกับข้อเสนอให้ใช้ผิวทางคอนกรีตบริเวณทางแยกเนื่องจากเป็นจุดที่มีการชะลอความเร็วเพื่อหยุดรถและรถออกตัวบ่อยครั้ง โดยเฉพาะบริเวณสัญญาณไฟจราจร ซึ่งแรงเบรกและความเร่งการออกตัวของยานพาหนะอาจส่งผลให้ผิวทางแอสฟัลต์เกิดการเสียรูปหรือเป็นคลื่นได้ในระยะยาว อย่างไรก็ตาม โครงการรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และศึกษารายละเอียดในการออกแบบต่อไป</p>
<p>1.2 เสนอให้ทางโครงการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบการดูแลรักษาฟุตบาทให้มีความชัดเจน หรือพิจารณาการดูแลพื้นที่บางส่วนให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้สามารถบำรุงรักษาได้อย่างต่อเนื่อง</p>	<p>1.2 ทางโครงการรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป</p>
<p>1.3 การออกแบบโครงสร้างทางและองค์ประกอบของโครงการให้สามารถรองรับรถบรรทุกและรถขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากได้อย่างปลอดภัยและเหมาะสม</p>	<p>1.3 ทางโครงการรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป</p>
<p>1.4 บริเวณเกาะกลางถนนเสนอให้ใช้วัสดุที่ดูแลรักษาง่าย เช่น คอนกรีตพิมพ์ลาย แทนการปลูกหญ้าหรือพืชประดับ เพื่อลดภาระและค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาในระยะยาว</p>	<p>1.4 ทางโครงการรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป</p>
<p>1.5 ขอให้โครงการชี้แจงขอบเขตและจุดสิ้นสุดของโครงการให้มีความชัดเจน เนื่องจากข้อมูลที่น่าเสนอยังไม่สอดคล้องกัน โดยบางส่วนระบุว่าจุดสิ้นสุดของโครงการอยู่ที่สามแยกบางอิฐ ขณะที่ข้อโครงการอ้างถึงท่าเรือท่าทอง จึงควรกำหนดและสื่อสารขอบเขตโครงการให้ชัดเจน เพื่อป้องกันความสับสนของประชาชน</p>	<p>1.5 จุดสิ้นสุดของโครงการอยู่บริเวณแยกบางอิฐ ซึ่งปัจจุบันมีลักษณะเป็นสามแยก ทั้งนี้ หากมีการก่อสร้างถนนสายใหม่ตามแนวโครงการแล้วเสร็จ บริเวณดังกล่าวจะมีลักษณะเป็นสี่แยกบางอิฐในอนาคต โดยขอบเขตการศึกษาของโครงการกำหนดสิ้นสุดที่บริเวณแยกบางอิฐดังกล่าว</p>
<p>1.6 ขอให้โครงการพิจารณาออกแบบสะพานข้ามคลองให้มีความสูงเพียงพอรองรับการสัญจรทางน้ำในช่วงที่ระดับน้ำสูงและช่วงน้ำทะเลหนุน โดยคำนึงถึงการเดินเรือและการขนส่งสินค้าของประชาชนที่ยังพึ่งพาการคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก ทั้งนี้ ควรศึกษาระดับน้ำสูงสุดในพื้นที่ประกอบการออกแบบเพื่อป้องกันไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือและส่งผลกระทบต่อดำรงชีวิตของประชาชนริมคลอง</p>	<p>1.6 การออกแบบสะพานข้ามคลองหรือข้ามลำน้ำ โครงการจะต้องดำเนินการขออนุญาตและได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมชลประทานและกรมเจ้าท่า โดยการออกแบบจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานที่หน่วยงานดังกล่าวกำหนด ทั้งนี้ การกำหนดความสูงของช่องลอดใต้สะพานจะพิจารณาจากระดับน้ำสูงสุดในพื้นที่ รวมถึงเผื่อระยะความปลอดภัยเพิ่มเติม เพื่อให้เรือสามารถสัญจรผ่านใต้สะพานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย</p>
<p>1.7 เสนอให้โครงการพิจารณาความเป็นไปได้ในการจัดให้มีจุดเชื่อมต่อระหว่างแนวเส้นทางโครงการกับพื้นที่สวนสาธารณะท่าทอง ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาของเทศบาลในอนาคต เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะและรองรับการพัฒนาเมืองในระยะยาว ทั้งนี้ บริเวณดังกล่าวอยู่ใกล้จุดตัดแนวเส้นทางโครงการบริเวณสะพานท่าทองและทางหลวงหมายเลข 401 จึงอาจพิจารณาก่อสร้างจุดเชื่อมต่อหรือสะพานเพิ่มเติม หากมีความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมและการจราจร เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านสังคม คุณภาพชีวิตของประชาชน และการขยายตัวของเมืองในอนาคต</p>	<p>1.7 ทางโครงการรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้พิจารณา และเพื่อประกอบการศึกษาต่อไป</p>
<p>1.8 อยากทราบว่าความกว้างเขตทางของโครงการในภาพรวมตลอดแนวเส้นทางได้กำหนดไว้ที่ขนาดเท่าใด และมีความชัดเจนแล้วหรือไม่ รวมทั้งสอบถามว่าในระหว่างขั้นตอนการศึกษาและออกแบบ ยังมีโอกาสปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางหรือขอบเขตเขตทางเพิ่มขึ้นหรือลดลงได้อีกหรือไม่</p>	<p>1.8 เขตทางของโครงการกำหนดไว้ที่ 40 เมตร สำหรับช่วงถนนทั่วไป ซึ่งเป็นแนวทางมาตรฐานของการพัฒนาเส้นทาง สำหรับบริเวณที่มีจุดกั้รถกลางถนน จะมีการขยายเขตทางเพิ่มเป็นประมาณ 50 เมตร เพื่อรองรับองค์ประกอบด้านการจราจรและความปลอดภัย ส่วนบริเวณสะพานข้ามแยกที่มีจุดกั้รถใต้สะพาน จะมีการขยายเขตทางเป็นประมาณ 60 เมตร ทั้งนี้เมื่อพ้นช่วงจุดกั้รถแล้ว เขตทางจะปรับกลับเข้าสู่ความกว้างมาตรฐาน 40 เมตรตามปกติ โดยรูปแบบดังกล่าวจะใช้เป็นแนวทางเดียวกันตลอดแนวโครงการ</p>

### 2. ด้านอื่นๆ

<p>2.1 การจ่ายค่าทดแทนการเวนคืนควรดำเนินการอย่างรวดเร็วและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงภาวะเงินเฟ้อและการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าทรัพย์สิน เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ</p>	<p>2.1 การพิจารณาค่าทดแทน จะประเมิน ณ ปีที่สำรวจสังหาริมทรัพย์ และจะนำราคาตลาดมารวมประกอบการพิจารณา โดยคณะกรรมการกำหนดราคา ประกอบด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้แทน กรมทางหลวงชนบท กรมที่ดิน ผู้แทนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ธนารักษ์ เกษตร เป็นต้น ทั้งนี้หากไม่พอใจราคาค่าทดแทนสามารถยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และหากยังไม่พอใจราคาค่าทดแทนหลังทราบผลอุทธรณ์ ยังสามารถยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองได้</p>
<p>2.2 ขอเสนอให้กรมทางหลวงชนบทพิจารณาปรับปรุงแนวเส้นทางในการเข้าถึงพื้นที่ชุมชนหลังคลัง โดยพิจารณาเชื่อมต่อถนนโครงการกับทางเข้าชุมชนบริเวณดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนสามารถสัญจรเข้า-ออกพื้นที่ได้อย่างสะดวกและปลอดภัย</p>	<p>2.2 ในกรณีถนนที่ตัดผ่านพื้นที่ หากเป็นแนวทางที่ตัดผ่านซอยสาธารณะเดิม เช่น ถนนของ อบจ. หรือถนนของหน่วยงานท้องถิ่น โครงการจะดำเนินการจัดทำทางเชื่อมและทางลาด (slope) เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับถนนโครงการได้อย่างสะดวกและปลอดภัย สำหรับกรณีที่เป็นพื้นที่เอกชน หากประสงค์จะขอทางเชื่อมเข้าสู่ถนนโครงการ จะต้องดำเนินการยื่นขออนุญาตเป็นรายกรณีผ่านแขวงทางหลวงชนบทสุราษฎร์ธานีตามขั้นตอนที่กำหนด</p> <p>ทั้งนี้ สำหรับบริเวณชุมชนหลังคลัง ซึ่งอยู่ในแนวพื้นที่ใกล้เคียงกับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 401 บริเวณใกล้พื้นที่ท่าทรายและปั้มน้ำมันบางจาก เมื่อมีการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ จะมีการจัดทำทางลาดและจุดเชื่อมต่อจากซอยเดิมเข้าสู่ถนนโครงการ เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจร</p>

**สรุปข้อความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ: การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1)**

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
2.3 เสนอให้พิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาน้ำท่วมซ้ำซากและอุบัติเหตุบริเวณแยกบางใหญ่ โดยอาจยกระดับถนนหรือก่อสร้างสะพานข้าม เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความคล่องตัวในการสัญจร	2.3 บริเวณแยกบางใหญ่เป็นจุดตัดระหว่างถนนสายบายพาสกับทางหลวงชนบทหมายเลข 4009 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ดังนั้นโครงการจะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับทราบปัญหาและนำไปประกอบการพิจารณากำหนดแนวทางแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

**สรุปข้อความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ: การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 2)**

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
<b>1. ด้านวิศวกรรม</b>	
1.1 เนื่องจากแนวเส้นทางเลือกที่ 3 (แนวเส้นทางเลือกสีน้ำเงิน) พาดผ่านบริเวณวัดและโรงเรียน ขณะที่แนวเส้นทางสีแดงไม่ผ่านพื้นที่สำคัญดังกล่าว แต่มีผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยของประชาชน หากมีการพิจารณาปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางดังกล่าว จะสามารถดำเนินการได้หรือไม่	1.1 การพิจารณาแนวเส้นทางโครงการได้คำนึงถึงปัจจัยด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และการลงทุนอย่างรอบด้าน สำหรับแนวเส้นทางสีน้ำเงิน พบว่ามีระยะทางยาวกว่า ส่งผลให้ต้นทุนการก่อสร้างสูงขึ้น อีกทั้งการตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชุมชนย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารบ้านเรือนมากขึ้น รวมถึงอยู่ใกล้ศาสนสถานและสถานศึกษา ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหว จึงต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ เมื่อเปรียบเทียบกันแล้ว แนวเส้นทางสีน้ำเงินมีผลกระทบด้านระยะทาง การก่อสร้าง และสิ่งแวดล้อมมากกว่า โดยเฉพาะความใกล้พื้นที่อ่อนไหว ขณะที่แนวเส้นทางสีแดงมีความเหมาะสมมากกว่าในหลายด้าน จึงเป็นแนวทางที่มีความเป็นไปได้สูงในการดำเนินโครงการ
<b>2. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</b>	
2.1 เสนอให้ทีมงานลงพื้นที่ก่อนการประชุมครั้งถัดไป เพื่อชี้แจงและสร้างความเข้าใจแก่ประชาชน เพื่อให้สามารถรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะโครงการและแนวเส้นทางโครงการได้อย่างชัดเจน	2.1 การลงพื้นที่สำรวจรายครัวเรือนในกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง หรือผู้ที่มีที่ดินอยู่ในเขตทาง จะเริ่มดำเนินการในช่วงเดือนพฤษภาคมต่อเนื่องถึงเดือนมิถุนายน ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่จะนำแผนที่ตามเอกสารแนบไปใช้ประกอบการชี้แจง เพื่อให้ประชาชนที่ไม่ได้เข้าร่วมการประชุมครั้งนี้สามารถรับทราบภาพรวมแนวเส้นทางโครงการได้ชัดเจนยิ่งขึ้น ทั้งนี้แนวเขตเวนคืน ว่าที่ดินจะได้รับผลกระทบในด้านใดและจำนวนเท่าใด ในการประชุมครั้งถัดไปจะมีการจัดเจ้าหน้าที่ตั้งจุดบริการเพื่อตรวจสอบข้อมูลจากโฉนดที่ดินโดยตรง ทำให้ทราบว่าที่ดินอยู่ฝั่งใดของแนวเส้นทาง และมีพื้นที่ได้รับผลกระทบประมาณเท่าใด นอกจากนี้ ในการประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 จะมีการชี้แจงรายละเอียดที่ชัดเจนยิ่งขึ้น และผู้เข้าร่วมประชุมสามารถนำโฉนดที่ดินมาตรวจสอบเพิ่มเติมได้ หากยังมีข้อสงสัย เพื่อให้เกิดความชัดเจนและความเข้าใจร่วมกันมากที่สุด
<b>3. ด้านอื่นๆ</b>	
3.1 อยากทราบว่าเมื่อโครงการแล้วเสร็จในเดือนกันยายน จะได้ผลผลิตในลักษณะใด จะเป็นถนนที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ หรือเป็นเพียงแบบและเอกสารการออกแบบ เพื่อนำไปใช้ประกอบในขั้นตอนการดำเนินโครงการต่อไป	3.1 ตามขั้นตอนพัฒนาโครงการ ได้พิจารณาระยะเวลาดำเนินการเบื้องต้นไว้ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สำรองและออกแบบรายละเอียด ระยะเวลาดำเนินการ 9 เดือน (โครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ทล.44 – ท่าเรือท่าทอง อ.กาญจนดิษฐ์, เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี)</li> <li>▪ เว้นคืนอสังหาริมทรัพย์/ออก พรฎ./สำรวจเวนคืน ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 2 ปี</li> <li>▪ งานจ่ายค่าเวนคืน กำหนดค่าทดแทนและประกาศทำสัญญา รับเงิน สิทธิผู้ถูกเวนคืน ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 2 ปี</li> <li>▪ งานก่อสร้างโครงการ กระบวนการจัดหาผู้รับจ้าง/ควบคุมงานก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 2 -3 ปี</li> </ul> ทั้งนี้ ระยะเวลาดำเนินการในแต่ละขั้นตอนภายหลังการศึกษาของโครงการแล้วเสร็จ เป็นเพียงการประมาณการในกรณีได้งบประมาณต่อเนื่องเท่านั้น

**สรุปข้อความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ: การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 3)**

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
<b>1. ด้านวิศวกรรม</b>	
1.1 ปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ทุ่งกง เมื่อมีการก่อสร้างถนนโครงการนี้ จะมีการออกแบบหรือกำหนดมาตรการด้านการระบายน้ำและการบริหารจัดการน้ำอย่างไร เพื่อแก้ไขและบรรเทาปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่	1.1 โครงการได้มีการออกแบบระบบระบายน้ำควบคู่ไปกับแนวถนน โดยจะพิจารณาโครงสร้างทางน้ำเดิมเป็นหลัก และหลีกเลี่ยงการปิดกั้นทางน้ำธรรมชาติ ทั้งนี้ ในบริเวณที่มีท่อระบายน้ำเดิม จะออกแบบให้มีท่อลอดหรือบล็อกคอนกรีตที่มีขนาดใหญ่กว่าเดิม เพื่อให้สามารถไหลผ่านได้อย่างเป็นปกติ สำหรับพื้นที่ลำคลองหรือทางน้ำขนาดใหญ่ จะมีการออกแบบเป็นสะพานข้าม นอกจากนี้การออกแบบยังคำนึงถึงปริมาณน้ำฝนในรอบการเกิดซ้ำประมาณ 100 ปี คือการเผื่อความสามารถในการระบายน้ำเพิ่มขึ้นจากสภาพปกติ เพื่อรองรับกรณีฝนตกหนัก สรุปแล้ว ระบบระบายน้ำของโครงการจะประกอบด้วยท่อลอด สะพาน และระบบระบายน้ำตามยาวด้านข้างถนน เพื่อให้การระบายน้ำเป็นไปอย่างต่อเนื่องและไม่ก่อให้เกิดปัญหาการกัดเซาะทางน้ำเดิม ทั้งนี้ โครงการจะไม่ซ้ำเติมให้การระบายน้ำในพื้นที่แยกกว่าเดิม แต่โครงการก็ไม่สามารถแก้ไขปัญหาน้ำท่วมที่มีอยู่เดิมได้

## สรุปข้อความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 3)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
<b>2 ด้านอื่นๆ</b>	
2.1 ขอรบกวนช่องทางติดต่อของโครงการได้ที่ช่องทางใดบ้าง	2.1 สามารถติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ผ่านเว็บไซต์โครงการ, Line Official Account และเบอร์โทรศัพท์ตามที่ระบุในเอกสาร
2.2 อยากทราบว่าพื้นที่ตามแนวทางเลือกที่ 2 (แนวเส้นทางเลือกสีเขียว) จะได้รับผลกระทบหรือไม่ และในการประชุมครั้งถัดไปจะมีความชัดเจนเกี่ยวกับแนวเส้นทางมากขึ้นเพียงใด รวมถึงยังต้องเข้าร่วมการประชุมครั้งต่อไปหรือไม่	2.2 โครงการได้พิจารณาแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด คือแนวเส้นทางสีแดง ซึ่งเป็นแนวที่ได้รับการพิจารณาและให้ผลสอดคล้องกันจากการศึกษาทั้งด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และความเหมาะสมของโครงการในทุกขั้นตอนที่ผ่านมา สำหรับผู้ที่ประสงค์ตรวจสอบว่าที่ดินของตนอยู่ในแนวเส้นทางหรือได้รับผลกระทบหรือไม่ สามารถส่งข้อมูลเลขที่โฉนดหรือสำเนาโฉนดที่ดินผ่านช่องทางติดต่อของโครงการ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและให้ข้อมูลเบื้องต้นได้ ทั้งนี้ โครงการพร้อมให้ข้อมูลและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่มีข้อสงสัยเกี่ยวกับผลกระทบของที่ดินแต่ละแปลง ทั้งในระหว่างการประชุมและผ่านช่องทางติดต่อของโครงการ เพื่อให้ประชาชนได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วน อย่างไรก็ตาม หากที่ดินอยู่ห่างจากแนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือกและไม่อยู่ในขอบเขตพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ โครงการอาจไม่มีความจำเป็นต้องเชิญเข้าร่วมการประชุมในลำดับถัดไป ซึ่งถือเป็นการยืนยันในเบื้องต้นว่าที่ดินดังกล่าวไม่ได้อยู่ในแนวเวนคืนของโครงการ

## สรุปข้อความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 4)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
<b>1 ด้านวิศวกรรม</b>	
1.1 ขอสอบถามว่าจะสามารถทราบได้เมื่อใดว่าแนวเส้นทางใดจะได้รับการคัดเลือกเป็นแนวเส้นทางสุดท้ายของโครงการ	1.1 สามารถทราบผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการได้ในการประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 3 ซึ่งจะมีการนำเสนอผลการพิจารณาแนวทางเลือกที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ทั้งนี้ จากผลการศึกษาเบื้องต้น แนวเส้นทางสีแดง (แนวทางเลือกที่ 1) มีแนวโน้มได้รับการคัดเลือกมากที่สุด เนื่องจากเป็นแนวที่ได้รับการพิจารณาและให้ผลสอดคล้องกันจากการศึกษาความเหมาะสมและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา รวมทั้งเมื่อเปรียบเทียบกับแนวทางเลือกอื่นแล้ว พบว่ามีผลกระทบโดยรวมและความคุ้มค่าในการลงทุนที่เหมาะสมกว่า อย่างไรก็ตาม ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางยังต้องนำเสนอให้คณะกรรมการที่เกี่ยวข้องพิจารณาและให้ความเห็นชอบอย่างเป็นทางการก่อน จึงจะสามารถประกาศเป็นข้อสรุปของโครงการได้
<b>2 ด้านอื่นๆ</b>	
2.1 เนื่องจากที่ดินอยู่ในแนวเส้นทางสีแดง และมีเจ้าหน้าที่เข้ามาติดตั้งหมุดหรือเครื่องหมายสำรวจในพื้นที่แล้ว อยากทราบว่าโครงการกำหนดเขตทางหรือแนวเวนคืนกว้างประมาณกี่เมตร และเครื่องหมายที่ติดตั้งไว้สามารถบ่งชี้ได้หรือไม่ว่าพื้นที่ดังกล่าวจะได้รับผลกระทบด้านใด หรืออยู่ฝั่งซ้ายหรือขวาของแนวเส้นทาง	2.1 สัญลักษณ์และหมุดสำรวจที่เจ้าหน้าที่ติดตั้งไว้ในพื้นที่ เป็นเพียงจุดอ้างอิงสำหรับการสำรวจและจัดทำแผนที่ภูมิประเทศ เพื่อใช้ประกอบการออกแบบโครงการ เมื่อมีการคัดเลือกแนวเส้นทางที่ชัดเจนแล้ว เจ้าหน้าที่จะลงพื้นที่กำหนดแนวศูนย์กลางถนน (Center Line) และแสดงแนวเส้นทางในพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบตำแหน่งแนวถนนได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น โดยทั่วไป โครงการกำหนดเขตทางกว้างประมาณ 40 เมตร หรือประมาณ 20 เมตรจากแนวศูนย์กลางถนนทั้งสองด้าน อย่างไรก็ตาม ในบางช่วงที่มีโครงสร้างพิเศษ เช่น สะพานข้ามคลองอาจจำเป็นต้องใช้เขตทางกว้างประมาณ 60 เมตร ตามความเหมาะสมของการออกแบบ ทั้งนี้ ประชาชนสามารถนำสำเนาโฉนดที่ดินมาตรวจสอบกับเจ้าหน้าที่ในการประชุมครั้งถัดไป เพื่อยืนยันว่าที่ดินอยู่ในแนวโครงการหรือไม่ รวมทั้งตรวจสอบตำแหน่งและขนาดพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ

### ติดต่อสอบถามรายละเอียดโครงการ

กรมทางหลวงชนบท  
สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท  
โทรศัพท์: 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420  
โทรสาร: 0 2551 5420  
สายด่วน กข. 1146  
เว็บไซต์ : [www.drr.go.th](http://www.drr.go.th)  
แขวงทางหลวงชนบทสุราษฎร์ธานี  
โทรศัพท์ : 0 7727 5201  
โทรสาร : 0 7725 5202  
เว็บไซต์ : [suratthani.drr.go.th](http://suratthani.drr.go.th)  
e-mail : [suratthani@drr.go.th](mailto:suratthani@drr.go.th)



กลุ่มผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ  
บริษัท บุญปัญญา ทคโกลีย์ จำกัด  
โทรศัพท์ : 0 2915 0983 ถึง 5  
โทรสาร : 0 2915 0986  
e-mail : [boonpanyat@yahoo.com](mailto:boonpanyat@yahoo.com)



บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริ่ง โซลูชัน (พี.อี.เอส) จำกัด  
โทรศัพท์ : 0 2101 0124  
e-mail : [consultance@gmail.com](mailto:consultance@gmail.com)



บริษัท ฟิวเจอร์ เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
โทรศัพท์ : 0 2182 9988  
โทรสาร : 0 2136 4729  
e-mail : [marketing@futureengineering.co.th](mailto:marketing@futureengineering.co.th)



บริษัท เอสพีที คอนซัลแตนท์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด  
โทรศัพท์ : 0 2587 8865  
e-mail : [sptconsultant.spt@gmail.com](mailto:sptconsultant.spt@gmail.com)



บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแตนท์ จำกัด  
โทรศัพท์ : 0 2948 5653  
โทรสาร : 0 2948 5654  
e-mail : [encad2539@gmail.com](mailto:encad2539@gmail.com)

งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม  
ติดต่อ : คุณวิภาส กิยประสงค์ โทรศัพท์ : 08 9779 9397  
หรือ คุณพรรณนิภา นวนา โทรศัพท์ 06 5645 1971  
E-Mail : [midipppr@gmail.com](mailto:midipppr@gmail.com)