



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 21 กับทางหลวงหมายเลข 205 (แยกม่วงค่อม)



สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เวิลด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เคเอสเอสริ จำกัด และบริษัท เอ็นทิก จำกัด ได้จัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมอาคารอเนกประสงค์องค์การบริหารส่วนตำบลเขาแหลม ตำบลเขาแหลม อำเภอยะบะดี จังหวัดลพบุรี วัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมา วัตถุประสงค์ พื้นที่ ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ ได้รับเกียรติจาก นายปรัชญา เปปะตัง รองผู้ว่าราชการจังหวัดลพบุรี เป็นประธานเปิดการประชุม ทั้งนี้ มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 183 ราย ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานราชการระดับภูมิภาค ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ องค์กรพัฒนาเอกชน สื่อมวลชน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ศึกษา โดยสามารถสรุปประเด็นสำคัญจากการประชุมได้ ดังนี้



ผู้เข้าร่วมลงทะเบียนและรับเอกสารประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ



นายจรรพณ์ ศรีสอาด วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
ผู้กล่าวรายงานการประชุม



นายปรัชญา เปปะตัง รองผู้ว่าราชการจังหวัดลพบุรี
ประธานการประชุม



บรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมให้ข้อเสนอแนะและซักถามรายละเอียดของโครงการ บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ช่องทางการติดต่อ

เจ้าของโครงการ



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 10

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เวิลด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

สำนักงานใหญ่ เลขที่ 80/171 พญาภิบาล 39
ตำบลลาดสวาย อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี 12150
หมายเลขโทรศัพท์ : 090-272-9854



บริษัท เคเอสเอสริ จำกัด

สำนักงานใหญ่ : 59/116
ซอยประเสริฐบุญกิจ 27 ถนนประเสริฐบุญกิจ
แขวงจรัลพัฒน์ เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ 10230



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

3/4 ถนนประเสริฐบุญกิจ แขวงคลองจั่น เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
หมายเลขโทรศัพท์ : 02379 0141-2 หมายเลขโทรสาร : 02379 0143-4



ทางแยกต่างระดับ จุดตัดถ. 21 กับถ. 205 แยกม่วงค่อม



<https://แยกม่วงค่อม.com>



แยกม่วงค่อม

รายละเอียดของโครงการ

- จากที่คณะผู้ศึกษาได้ชี้แจงว่าโครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ แต่ในขณะเดียวกันกลับมีการให้เหตุผลเพิ่มเติมเรื่องการให้ความสำคัญลดจุดตัดทางแยก ซึ่งหากวัตถุประสงค์หลักคือการลดอุบัติเหตุและการจัดการปริมาณจราจร เมื่อสถิติปัจจุบันชี้ให้เห็นว่าปริมาณรถยนต์ลดลงอย่างมีนัยสำคัญความจำเป็นของโครงการก็ควรจะลดลงควบคู่กันไป
- หากคณะผู้ศึกษายึดถือวัตถุประสงค์ของโครงการเรื่องการลดจุดตัดทางแยกเป็นเป้าหมายหลัก มีความกังวลว่าการอ้างอิงวัตถุประสงค์ดังกล่าวจะทำให้ชุมชนถูกลิดรอนสิทธิในการปฏิเสธหรือไม่ยินยอมต่อการดำเนินโครงการ จึงขอให้โครงการฯ ชี้แจงวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของการศึกษาในครั้งนี้อย่างมีความชัดเจน
- การรวบรวมข้อมูลและสถิติต่างๆ ในกระบวนการศึกษาครั้งนี้ มีเป้าหมายเพื่อนำไปใช้ "กำหนดรูปแบบการออกแบบ" ของโครงการที่ถูกกำหนดมาแล้วแล้วว่าต้องดำเนินการก่อสร้างเท่านั้นโดยไม่ได้นำข้อมูลดังกล่าวมาใช้เพื่อวิเคราะห์บทกวนถึงความจำเป็นในการดำเนินโครงการขั้นต่อไป
- ก่อนเปิดใช้มอเตอร์เวย์ M6 บริเวณสี่แยกม่วงค่อมมีปริมาณจราจรผ่านเป็นจำนวนมาก ส่งผลต่อกิจการริมทาง เช่น สถานีบริการน้ำมันและร้านค้าต่างๆ แต่หากโครงการพิจารณาก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก ชุมชนมีความวิตกกังวลอย่างยิ่งในการประกอบอาชีพค้าขาย เนื่องจากโครงสร้างสะพานมักส่งผลให้พื้นที่ค้าขายเดิมถูกบดบังและซบเซา
- ขอให้คณะผู้ศึกษาพิจารณารูปแบบการพัฒนาเส้นทางโดยเฉพาะสายทางที่เกี่ยวข้อง เช่นทางหลวงหมายเลข 205 และ 2256 โดยยึดหลักการออกแบบที่เกื้อกูลต่อการประกอบอาชีพค้าขายของคนในพื้นที่เป็นสำคัญ หากโครงการสามารถกำหนดรูปแบบวิศวกรรมที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตและการประกอบอาชีพได้ ชุมชนเชื่อมั่นว่าสิ่งนี้จะเป็นกลไกสำคัญในการดึงดูดปริมาณการจราจรบางส่วนจากมอเตอร์เวย์ M6 ให้กลับมาใช้เส้นทางผ่านชุมชน ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นและฟื้นฟูเศรษฐกิจในพื้นที่ได้อย่างยั่งยืน
- การศึกษาของโครงการจะครอบคลุมทุกด้าน ทั้งการแก้ไขปัญหาราจรอ และการลดอุบัติเหตุ และเป็นการเตรียมความพร้อมสำหรับความต้องการในอนาคต
- วัตถุประสงค์ของโครงการ คือ การแก้ไขปัญหาราจรอติดขัด ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ประชาชนในพื้นที่มีสิทธิในการแสดงความคิดเห็นต่อโครงการ แต่ในการดำเนินการโครงการนั้นจะต้องดำเนินการจนแล้วเสร็จ ซึ่งข้อคิดเห็นต่างๆ จะถูกรวบรวมและเสนอต่อกรมทางหลวงทุกประเด็นที่ได้รับมา
- ข้อมูลสถิติต่างๆ เช่น ปริมาณจราจร สถิติอุบัติเหตุ สถิติน้ำท่วมขัง หรือสถิติอื่นๆ ทั้งหมดจะถูกนำมาวิเคราะห์และใช้ประกอบการออกแบบของโครงการ
- รูปแบบของโครงการยังอยู่ในระหว่างการศึกษา ยังไม่สามารถกำหนดได้ว่าจะเป็นรูปแบบใด แต่หากเป็นรูปแบบสะพานในการออกแบบจะมีทางขนานสำหรับให้บริการประชาชนในพื้นที่ สามารถเชื่อมต่อกับทางหลวง 21 และทางหลวง 205ได้เหมือนกับในปัจจุบัน
- ที่ปรึกษารับทราบ การศึกษาของโครงการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาราจรอติดขัดลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ และปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดการคล่องตัว ดังนั้นเมื่อโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 21 ถูกพัฒนาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นก็จะส่งผลให้ปริมาณการจราจรบางส่วนจากมอเตอร์เวย์ M6 กลับมาใช้ทางหลวงหมายเลข 21 ดังเดิม หรืออาจมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการกระตุ้นและฟื้นฟูเศรษฐกิจในพื้นที่

ด้านวิศวกรรมและการจราจร

- ต้องการทราบรายละเอียดของรูปแบบทางเลือกเบื้องต้นทั้ง 3 รูปแบบของโครงการ ขอให้นำเสนอข้อมูลรูปแบบการพัฒนาโครงการทั้งหมดให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบอย่างเป็นรูปธรรมก่อนการพิจารณาดำเนินการก่อสร้าง เพื่อให้ประชาชนสามารถทราบถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน
- ประชาชนผู้มีภูมิสำเนาและสิ่งปลูกสร้างประชิดเขตทางหลวง มีความวิตกกังวลต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะประเด็นเรื่องการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน การเวนคืนที่ดิน จึงขอให้คณะผู้ศึกษาพิจารณาออกแบบลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อที่อยู่อาศัยและทรัพย์สินของประชาชนให้เหลือน้อยที่สุด
- ตำแหน่งของจุดกลับรถในปัจจุบัน ซึ่งตั้งอยู่บริเวณหน้าสถานศึกษามีความวิตกกังวลเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางและความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น จึงมีข้อเสนอแนะให้คณะผู้ศึกษาพิจารณาออกแบบทางวิศวกรรมจราจรบริเวณดังกล่าวให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อผู้ใช้เส้นทาง นักเรียน และผู้ปกครองในพื้นที่
- บริเวณทางหลวงหมายเลข 205 (ช่วงก่อนถึงร้านสะดวกซื้อ) ประสบปัญหาระบบระบายน้ำเมื่อเกิดฝนตกหนัก ส่งผลให้มีน้ำท่วมขังบนผิวจราจรในระดับสูง ซึ่งเป็นปัญหาเรื้อรัง จึงขอฝากให้คณะผู้ศึกษาพิจารณาออกแบบปรับปรุงระบบระบายน้ำในบริเวณดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- เนื่องจากโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 21 กับทางหลวงหมายเลข 205 (แยกม่วงค่อม) ได้มีโครงการ การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาราจรอบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ในภูมิภาค ได้สรุปผลการศึกษาไว้เป็นลักษณะสะพานยกระดับตามแนวนบนทางหลวงหมายเลข 21 และถนนทางหลวงหมายเลข 205 จะออกแบบเป็นสัญญาณไฟจราจรแต่ในการออกแบบของโครงการ มีความจำเป็นที่จะต้องนำผลการศึกษาดิมาทบทวนรวมด้วยการออกแบบในการศึกษาของโครงการ
- โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 21 กับทางหลวงหมายเลข 205 (แยกม่วงค่อม) ไม่มีการเวนคืนเนื่องจากเขตทางในปัจจุบันเพียงพอต่อการออกแบบ เพื่อให้ได้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ
- ที่ปรึกษาขอรับประเด็นนี้ไปพิจารณาในการออกแบบตำแหน่งจุดกลับรถของโครงการต่อไป
- ที่ปรึกษาขอรับประเด็นนี้ เพื่อนำไปพิจารณาการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการและระบบสาธารณูปโภคของโครงการให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด



ด้านวิศวกรรมและการจราจร

● การขับเคลื่อนของประชาชนในพื้นที่ที่มีพฤติกรรมย้อนศรบริเวณเยื้องสถานศึกษา โดยเฉพาะกลุ่มผู้ปกครองที่เดินทางมารับ-ส่งนักเรียน เนื่องจากจุดกลับรถบริเวณทางแยกมีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แม้ทางชุมชนจะพยายามแก้ไขปัญหานี้อย่างต่อเนื่องแล้ว จึงขอให้โครงการฯ พิจารณาออกแบบจุดกลับรถและจัดการจราจรให้มีความปลอดภัยและสะดวกต่อผู้ใช้งาน ● เนื่องจากตำบลม่วงค่อมมีปริมาณผู้สัญจรผ่านเป็นจำนวนมาก ชุมชนจึงมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของอำเภอชัยบาดาล จึงขอให้การออกแบบโครงการคำนึงถึงความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ รวมถึงพิจารณาแนวทางเพื่อลดผลกระทบต่อพ่อค้าแม่ค้าและผู้ประกอบการรายย่อยริมเขตทางที่ประกอบอาชีพค้าขายมาอย่างยาวนาน	● ที่ปรึกษาได้รับพิจารณา แต่จากการสำรวจพื้นที่โครงการในเบื้องต้น ทางหลวงหมายเลข 205 บริเวณดังกล่าวไม่เหมาะสมที่จะก่อสร้างจุดกลับรถเนื่องจากมีระยะมองเห็นจำกัด และในกรณีก่อสร้างจุดกลับรถได้สะพานบริเวณคลองม่วงค่อมก็ไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากระดับของสะพานต่ำ ช่องลอดทางตั้งของสะพานจึงไม่เพียงพอ ● ที่ปรึกษาได้รับพิจารณา และการออกแบบของโครงการจะคำนึงถึงความสะดวกสบายในการเข้า-ออกพื้นที่ ของชุมชนทั้งสองข้างทาง
● เห็นด้วยและสนับสนุนแนวคิดการออกแบบทางต่างระดับบนเส้นทางหมายเลข 21 เนื่องจากจะช่วยแก้ไขปัญหาคือความเสี่ยงอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยยกระดับความสูงของผิวจราจรเดิมด้านล่างไว้ให้ประชาชนในพื้นที่สามารถสัญจรได้ตามปกติ ถือเป็น การแก้ไขปัญหการจราจรที่เหมาะสม และตอบโจทย์ความต้องการของชุมชนอย่างแท้จริง	● ที่ปรึกษารับทราบ และเนื่องจากทางหลวงหมายเลข 21 และ 205 ไม่มีปัญหาน้ำท่วมขังที่เกิดจากการไหลหลาก มีเพียงปัญหาน้ำท่วมขังบนผิวจราจรในบางจุด ดังนั้นในการออกแบบจะไม่พิจารณายกระดับถนนขึ้น จะออกแบบให้มีระดับผิวจราจรใกล้เคียงระดับเดิมมากที่สุด
● ขอการยืนยันและทำความเข้าใจให้ตรงกันเกี่ยวกับรายละเอียดการออกแบบโครงการ กำหนดตำแหน่งจุดกลับรถจะมีระยะห่างประมาณฝั่งละ 2 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมทั้งพื้นที่แนวเส้นทางบนทางหลวงหมายเลข 21 และทางหลวงหมายเลข 205 นอกจากนี้ ในส่วนของรูปแบบการก่อสร้างทางต่างระดับ จะเป็นการพิจารณาดำเนินการก่อสร้างไปตามแนวทางหลวงหมายเลข 21 เป็นหลัก ● ในปัจจุบันทั้งบนทางหลวงหมายเลข 21 และทางหลวงหมายเลข 205 มีสภาพผิวจราจรชำรุด ส่งผลให้มีความเสี่ยงสูงที่ยานพาหนะจะเกิดอุบัติเหตุหรือพลัดคว่ำ และที่ผ่านมาก็เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง จึงขอให้คณะผู้ศึกษาพิจารณานำปัญหาดังกล่าวไปบูรณาการร่วมกับการออกแบบโครงการ เพื่อปรับปรุงแก้ไขสภาพผิวจราจรให้มีความปลอดภัยต่อผู้สัญจรไปพร้อมกันด้วย	● การกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถในระยะทาง 2 กิโลเมตรนั้น เป็นระยะของการปรับปรุงและปูผิวจราจรใหม่ ซึ่งวัดในระยะจากทางแยกออกไปจากที่نگกลางถนน สำหรับความยาวของตัวสะพานจะอยู่ที่ประมาณ 700-800 เมตรเท่านั้น (แบ่งเป็นช่วงทางขึ้น 350 เมตร และทางลง 350 เมตร) ● การปรับปรุงผิวจราจรถือเป็นองค์ประกอบสำคัญในการออกแบบโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมและมีมาตรฐาน นอกจากนี้ จำเป็นต้องบูรณาการงานพัฒนาระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า และระบบสาธารณูปโภคอื่น ๆ ควบคู่ไปกับการดำเนินงาน เพื่อยกระดับความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการสัญจรของผู้ใช้งาน
● การศึกษาด้านวิศวกรรมขนส่งและจราจรของโครงการ ได้มีการนำข้อมูลด้านสถิติสำหรับการนำมาใช้ในการวิเคราะห์ร่วมด้วยโดยขอให้คณะผู้ศึกษาชี้แจงถึงปีการจัดเก็บข้อมูลที่นำมาใช้อ้างอิง พร้อมทั้งขอให้มีการแสดงข้อมูลเปรียบเทียบกับย้อนหลังในการประชุมครั้งต่อไป	● โครงการนี้มุ่งเน้นการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยรองรับปริมาณจราจรล่วงหน้า 20 ปี ตามหลักวิศวกรรมจราจร เพื่อป้องกันปัญหาคอขวดและเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการสัญจรให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน ควบคู่ไปกับการยกระดับระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของพื้นที่อย่างเป็นระบบ
● ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ภายหลังจากทางหลวง เปิดให้บริการมอเตอร์เวย์สายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) ส่งผลให้ปริมาณการจราจรบนเส้นทางโครงการบนถนนหมายเลข 21 และถนนทางหลวงหมายเลข 205 ในช่วงเทศกาลลดลงจนไม่พบปัญหาการจราจรติดขัดเช่นในอดีต จึงขอให้โครงการฯ ยืนยันว่าการคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคตเพื่อกำหนดรูปแบบโครงการได้นำปัจจัยการกระจายตัวของปริมาณรถไปยังมอเตอร์เวย์ M6 เข้ามาคำนวณร่วมด้วย เพื่อให้รูปแบบโครงการสอดคล้องกับบริบทการเดินทางและสภาพการจราจรที่เป็นจริงในปัจจุบัน	● ที่ปรึกษารับทราบและขอรับประเด็นดังกล่าวไปศึกษาต่อไป
● ต้องการทราบข้อมูลในการออกแบบรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ และจะมีการขยายผิวจราจรด้วยหรือไม่ ● ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสี่แยกม่วงค่อมได้ลดลงอย่างมากจนมีความคล่องตัวสูง (แม้ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์) ซึ่งในมุมมองของประชาชน การที่รถชะลอตัวหรือติดขัดนั้น ถือเป็นช่วงเวลาที่สร้างรายได้ให้แก่ร้านค้าริมทาง การที่รถสัญจรด้วยความเร็วส่งผลให้ยอดขายและรายได้ของชุมชนลดลง	● โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 21 กับทางหลวงหมายเลข 205 (แยกม่วงค่อม) จะดำเนินการออกแบบเต็มเขตทางของกรมทางหลวงที่มีอยู่เดิม ● ที่ปรึกษารับทราบและขอรับประเด็นดังกล่าวไปศึกษาต่อไป



ด้านวิศวกรรมและการจราจร

- จากประสบการณ์ที่ผ่านมาสะท้อนให้เห็นว่า พื้นที่ใดที่มีการก่อสร้างทางต่างระดับหรือสะพานกลับรถ มักส่งผลให้ร้านค้าริมทางบริเวณดังกล่าวซบเซา และได้รับผลกระทบอย่างหนัก จึงขอเรียกร้องให้คณะผู้ศึกษาประเมินความคุ้มค่าของโครงการ โดยให้น้ำหนักกับวิถีชีวิต การประกอบอาชีพ ควบคู่ไปกับการคาดการณ์ตัวเลขทางวิศวกรรมจราจรในอีก 20 ปีข้างหน้า
 - ต้องการทราบความยาวของรูปแบบของโครงการที่เป็นลักษณะสะพานบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ
 - มีความกังวลถึงรูปแบบทางวิศวกรรมบริเวณทางลาดขึ้น-ลงของสะพานว่าจะมีการติดตั้งกำแพงคอนกรีตกันขอบทางเพื่อป้องกันการเปลี่ยนช่องจราจรหรือไม่ ซึ่งหากมีการติดตั้งอาจส่งผลกระทบต่อความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ของประชาชน ที่มีที่อยู่อาศัยหรือสถานประกอบการอยู่บริเวณริมเขตทางด้านข้าง
 - ต้องการทราบถึงรายละเอียดการออกแบบพื้นที่ใต้สะพานจะยังคงรูปแบบทางแยกเป็นสัญญาณไฟจราจรเพื่อรองรับกระแสที่ต้องการเลี้ยวเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 205

- ที่ปรึกษาทราบและขอรับประเด็นดังกล่าวไปศึกษาต่อไป
- การพัฒนาโครงการในลักษณะนี้เปรียบเสมือนการอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ผู้สัญจรจากนอกพื้นที่เป็นหลัก แต่ในขณะเดียวกันกลับเป็นการผลกระทบและความยากลำบากให้ตกอยู่กับประชาชนในพื้นที่ ที่ต้องเป็นผู้แบกรับผลกระทบที่เกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

- ที่ปรึกษาทราบและขอรับประเด็นดังกล่าวไปศึกษาต่อไป แต่การดำเนินการของโครงการจะช่วยแก้ไขปัญหการจราจร ลดการเกิดอุบัติเหตุ และแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังบนผิวจราจร ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่ที่มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
- รูปแบบทางต่างระดับลักษณะสะพานข้ามทางแยก อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนบริเวณแนวเส้นทาง โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข 205 และเนื่องจากปัจจุบันรูปแบบโครงการยังไม่มี ความชัดเจน จึงก่อให้เกิดความวิตกกังวลในพื้นที่ เพื่อเป็นการบรรเทาความกังวลและลดผลกระทบทางกายภาพในระยะยาว จึงมีข้อเสนอแนะให้คณะผู้ศึกษาพิจารณานำเสนอทางเลือกเป็นอุโมงค์ทางลอด (Underpass) แม้ชุมชนจะตระหนักดีว่ารูปแบบดังกล่าวอาจมีต้นทุนการก่อสร้างที่สูงกว่าแต่เชื่อมั่นว่าจะเป็นทางออกที่เหมาะสมและกระทบต่อวิถีชีวิตชุมชนน้อยที่สุด

- ที่ปรึกษาขอรับประเด็นนี้นำไปพิจารณาในการออกแบบด้านวิศวกรรม
- รูปแบบการพัฒนาโครงการเพื่อแก้ไขปัญหการจราจร โดยมีความเห็นพร้อมกับแนวทางก่อนหน้านี้ว่า การก่อสร้างโครงสร้างทางต่างระดับในรูปแบบสะพานข้ามทางแยก จะส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อการประกอบอาชีพและเศรษฐกิจของประชาชนบริเวณใต้โครงสร้างสะพาน ขอจำกัดทางกายภาพของแนวทางหลวงหมายเลข 205 บริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งมีลักษณะเป็นทางโค้งจำนวน 2 แห่ง จึงมีข้อเสนอแนะให้พิจารณาออกแบบแนวเส้นทางเป็นอุโมงค์ทางลอดตัดผ่านในแนวตรง ซึ่งอาจเป็นรูปแบบทางวิศวกรรมที่เหมาะสมกว่า และช่วยหลีกเลี่ยงผลกระทบเชิงลบจากการก่อสร้างโครงสร้างสะพานขนาดใหญ่พาดผ่านพื้นที่ซึ่งชุมชนมองว่าจะสร้างความเสียหายต่อทัศนียภาพและวิถีชีวิตโดยรวมของพื้นที่อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

- ที่ปรึกษาขอรับประเด็นนี้นำไปพิจารณาในการออกแบบด้านวิศวกรรม
- ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุและการจัดการจราจรในปัจจุบัน มากกว่าการลงทุนก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ โดยเสนอแนะให้หน่วยงานภาครัฐพิจารณาทบทวนการจัดสรรงบประมาณ โดยมุ่งเน้นนำงบประมาณไปใช้แก้ไขปัญหในพื้นที่อื่นที่มีความจำเป็นเร่งด่วนมากกว่า

- ที่ปรึกษาทราบและขอรับประเด็นดังกล่าวไปศึกษาต่อไป
- ขอให้คณะผู้ศึกษาชี้แจงการกำหนดขอบเขตพื้นที่ของโครงการบนแนวทางหลวงหมายเลข 21 และ 205 ให้มีความชัดเจนและเป็นรูปธรรม เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบอย่างถูกต้อง

- ที่ปรึกษาทราบและรับไปดำเนินการ ซึ่งในปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการซึ่งศึกษาจึงไม่สามารถกำหนดขอบเขตของพื้นที่โครงการได้อย่างชัดเจน



ด้านวิศวกรรมและการจราจร

- ในสภาวการณ์ปัจจุบันที่เศรษฐกิจในระดับชุมชนอยู่ในภาวะซบเซา ประชาชนมีความวิตกกังวลอย่างยิ่งว่าหากมีการก่อสร้างทางต่างระดับ ในลักษณะสะพานข้ามทางแยกไม่ว่าจะเป็นในแนวเส้นทางใด จะยิ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและการค้าขายริมเขตทาง ซึ่งเปรียบเสมือนการซ้ำเติมสภาวะเศรษฐกิจของประชาชนในพื้นที่ให้ตกต่ำลงไปอีก
- ในการประชุมครั้งต่อไป คณะผู้ศึกษานำเสนอสถิติปริมาณการจราจรที่เป็นปัจจุบัน นอกจากนี้ ในส่วนของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ขอให้คัดกรองเฉพาะอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากข้อบกพร่องทางกายภาพของถนนเป็นหลัก โดยตัดข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมส่วนบุคคล เช่น การเมาแล้วขับ เพื่อให้ผลการศึกษาสະກ່ອນถึงความจำเป็นในการแก้ไขปัญหาด้านวิศวกรรมทางหลวงอย่างแท้จริง
- บริเวณทางหลวงหมายเลข 205 ปัจจุบันเป็นพื้นที่เศรษฐกิจหลักของชุมชน หากโครงการดำเนินการออกแบบเป็นสะพาน อาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชุมชนพื้นที่โครงการ
- หากมีการก่อสร้างทางต่างระดับหรือสะพานข้ามทางแยกอาจทำให้เกิดพื้นที่ว่างหรือจุดอันตราย ซึ่งเสี่ยงต่อการกลายเป็นแหล่งมั่วสุมของกลุ่มวัยรุ่นหรือเป็นจุดรวมตัวสำหรับการแข่งรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ ในยามวิกาล อันจะสร้างความเดือดร้อนรำคาญและส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตจึงขอให้คณะผู้ศึกษาพิจารณาแนวทางการออกแบบเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวร่วมด้วย
- ที่ปรึกษารับทราบและขอรับประเด็นดังกล่าวไปศึกษาต่อไป
- ที่ปรึกษารับทราบขอรับประเด็นดังกล่าวไปศึกษาและนำเสนอต่อไป
- ที่ปรึกษาขอรับประเด็นนี้นำไปพิจารณาในการออกแบบด้านวิศวกรรม
- ที่ปรึกษาขอรับประเด็นนี้นำไปพิจารณาในการออกแบบด้านวิศวกรรม

ด้านสิ่งแวดล้อม

- ความกังวลเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากปัญหาฝุ่นละอองและของปฏิกายทางสังคม
- โครงการรับทราบข้อเสนอแนะและข้อห่วงกังวลดังกล่าว โดยจะทำการศึกษารายละเอียดของแนวเส้นทางและรูปแบบของโครงการ ศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันภายในพื้นที่ศึกษาโครงการ และนำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทุกปัจจัย รวมถึงปัจจัยด้านคุณภาพอากาศและปัญหาทางสังคม เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นให้ได้มากที่สุด และนำไปกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยในปัจจุบันอยู่ในระหว่างศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมของโครงการ ซึ่งจะครอบคลุมการศึกษาผลกระทบทุกด้าน ทางที่ปรึกษาจะนำผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมมานำเสนอให้ทราบในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ต่อไป
- ประชาชนที่พักอาศัยบริเวณสี่แยกม่วงค่อม (บริเวณด้านหลังร้านสะดวกซื้อ) มีความกังวลอย่างยิ่งต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นในระหว่างขั้นตอนการก่อสร้างโครงการโดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาฝุ่นละอองและเสียงดังรบกวน ซึ่งคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของชุมชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงขอให้โครงการฯ กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวอย่างเข้มงวด
- โครงการรับทราบข้อเสนอแนะและข้อห่วงกังวลดังกล่าว โดยจะทำการศึกษารายละเอียดของแนวเส้นทางและรูปแบบของโครงการ ศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันภายในพื้นที่ศึกษาโครงการ และนำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทุกปัจจัย รวมถึงปัจจัยด้านคุณภาพอากาศและเสียง เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นให้ได้มากที่สุด และนำไปกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยในปัจจุบันอยู่ในระหว่างศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมของโครงการ ซึ่งจะครอบคลุมการศึกษาผลกระทบทุกด้าน ทางที่ปรึกษาจะนำผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมมานำเสนอให้ทราบในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ต่อไป



ด้านการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

- การตอบแบบประเมินแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม ในข้อความที่ระบุว่า ยินยอมและไม่ยินยอม เป็นการแสดงความคิดเห็นที่มีผลต่อการพัฒนาโครงการ ด้วยหรือไม่
- ชื่องแสดงความคิดเห็นที่ระบุว่า "ยินยอม" และ "ไม่ยินยอม" ในแบบประเมินความคิดเห็นว่าเป็นขั้นตอนการขออนุญาตในการเก็บรวบรวม ใช้ และเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล ของผู้เข้าร่วมประชุม (อาทิ ชื่อ-นามสกุล ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์ ภาพถ่าย ภาพเคลื่อนไหว และเสียงบันทึกตลอดการประชุม) เพื่อประกอบการศึกษาของโครงการ รวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมของโครงการฯ โดยมีการควบคุมข้อมูลตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (Personal Data Protection Act ; PDPA) และการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กิจกรรมของโครงการฯ เท่านั้น ทั้งนี้ การบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลจะถูกควบคุมอย่างเคร่งครัดให้เป็นไปตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (PDPA) หากผู้เข้าร่วมประชุมสะดวกที่จะให้ข้อมูลส่วนบุคคล สามารถระบุว่า "ยินยอม"แต่หากไม่ประสงค์ให้ข้อมูล สามารถระบุว่า "ไม่ยินยอม" ได้ตามสิทธิ์ เพื่อความเข้าใจที่ถูกต้องตรงกันว่า การระบุว่า "ยินยอม" ในแบบประเมินแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม เป็นเพียงการอนุญาตให้ใช้ข้อมูลส่วนบุคคลในการตอบแบบประเมินเท่านั้น ไม่รวมถึงการให้ความยินยอม หรือการลงมติเห็นชอบให้มีการก่อสร้างโครงการในรูปแบบสะพานข้ามทางแยก หรือรูปแบบอื่นใดทั้งสิ้น
- หากเห็นว่าโครงการไม่เหมาะสมในการพัฒนาโครงการมีผลต่อการดำเนินงานขึ้นถัดไปของแผนการพัฒนาของกรมทางหลวงหรือไม่
- หากผู้เข้าร่วมประชุม ระบุว่า โครงการไม่มีความเหมาะสมในการพัฒนาอาจจะส่งผลกระทบต่อ 2 ระดับ ดังนี้
ผลกระทบระดับโครงการ หากถูกประเมินว่าไม่มีความเหมาะสมในการพัฒนากกรมทางหลวงจะไม่สามารถผลักดันโครงการไปสู่ขั้นตอนการก่อสร้างได้ โดยจะต้องดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปคือ การทบทวนและปรับเปลี่ยนรูปแบบ หากความไม่เหมาะสมเกิดจากผลกระทบเฉพาะจุดมีความจำเป็นต้องกลับไปทบทวนทางเลือกใหม่ เพื่อลดผลกระทบให้มาอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้หรือการชะลอหรือยุติโครงการ หากวิเคราะห์แล้วพบว่าผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ ไม่คุ้มค่าการลงทุน หรือมีข้อจำกัดทางวิศวกรรมที่แก้ไม่ได้ และประชาชนในพื้นที่ต่อต้านอย่างหนัก กรมทางหลวงอาจตัดสินใจทบทวนโครงการนั้นไว้ก่อนเพื่อลดความขัดแย้งและหลีกเลี่ยงการสูญเสียงบประมาณ
ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ ไม่คุ้มค่าการลงทุน หรือมีข้อจำกัดทางวิศวกรรมที่แก้ไม่ได้ และประชาชนในพื้นที่ไม่เห็นด้วย กรมทางหลวงอาจต้องทบทวนโครงการนั้นไว้ก่อนเพื่อลดความขัดแย้งและหลีกเลี่ยงการสูญเสียงบประมาณ
ผลกระทบต่อแผนพัฒนาระดับภาพรวม ระดับโครงข่ายและนโยบาย แผนแม่บทของกรมทางหลวงมักจะถูกวางกรอบไว้ล่วงหน้า ผลกระทบต่อโครงข่ายจราจร โครงการโครงสร้างพื้นฐานมักถูกออกแบบมาให้ทำงานร่วมกันเป็นโครงข่าย เช่น ถนนสายหลักเชื่อมกับทางเลี้ยวเมือง หรือโครงข่ายสะพาน หากโครงการหนึ่งไม่สามารถพัฒนาได้ตามแผน อาจทำให้เกิดปัญหาในการเดินทางในอนาคต ซึ่งกรมทางหลวงจะต้องการศึกษาแบบจำลองด้านการจราจร ในพื้นที่ข้างเคียงใหม่ทั้งหมดเพื่อหาทางออกสำรอง
- โครงการมีช่องทางใดที่สามารถให้ผู้เข้าประชุมได้รับรู้รับทราบสรุปผลของการประชุมในแต่ครั้ง
- ช่องทางการติดต่อของโครงการ มีทั้งหมด 3 ช่องทาง
1.เว็บไซต์โครงการ : www.11แยกม่วงค่อม.com
2.เพจของโครงการ : ทางแยกต่างระดับจุดตัดถก.21 กับถก. 205 แยกม่วงค่อม
3.แอปพลิเคชัน LINE Official Account : แยกม่วงค่อม
- หากต้องการให้เกิดกระบวนการรับฟังและการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างแท้จริงให้คณะผู้ศึกษาได้ร่วมกันระดมความคิดเห็นและตกผลิกรูปแบบโครงการร่วมกันเพื่อนำไปพิจารณาเป็นกรอบในการออกแบบ เพื่อให้ได้รูปแบบโครงการที่สอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนอย่างแท้จริง
- แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ในการดำเนินงานของโครงการจะมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการ ทั้ง 450 วัน เพื่อให้ได้รับฟังข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ในการดำเนินงานของโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสม สอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่ และเกิดการพัฒนากระดับการเดินทางบนถนนทางหลวง



ด้านการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

- เสนอให้คณะผู้ศึกษาพิจารณาจำแนกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลโดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบแต่ไม่มีภูมิลำเนาในพื้นที่ และกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบและมีภูมิลำเนาอยู่ในพื้นที่ เพื่อให้การวิเคราะห์ข้อมูลมีความแม่นยำและสะท้อนบริบทผลกระทบของแต่ละกลุ่มได้อย่างแท้จริง
- สำหรับแบบประเมินแสดงความคิดเห็นในส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามได้มีการจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียตามบทบาทและหน่วยงานต้นสังกัดออกเป็น 14 กลุ่มเป้าหมายย่อย ซึ่งครอบคลุมทั้งประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบผู้นำชุมชน หน่วยงานภาครัฐระดับต่างๆ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน องค์กรอิสระ สถาบันต่างๆ ในพื้นที่ สื่อมวลชน ตลอดจนประชาชนทั่วไปที่ให้ความสนใจโครงการ
- เนื่องจากประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการบางส่วน ไม่สามารถเข้าร่วมการประชุมในครั้งนี้ได้ จึงมีข้อเสนอแนะให้คณะผู้ศึกษาลงพื้นที่เพื่อแจกแบบสอบถามความคิดเห็นเพิ่มเติมให้ครอบคลุมทุกครัวเรือนในพื้นที่เป้าหมาย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการรักษาสิทธิ ป้องกันความเหลื่อมล้ำ และเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการได้อย่างเท่าเทียมและรอบด้าน
- ขอขอบคุณสำหรับข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ทางคณะผู้ศึกษาและโครงการตระหนักดีว่าเสียงของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทุกคนมีความสำคัญ และเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าไม่ควรให้ผู้ใดเสียสิทธิ์ในการแสดงความคิดเห็น เพียงเพราะไม่สะดวกมาร่วมงานในวันนี้ดังนั้น ทางเรายินดีรับข้อเสนอนี้ไปดำเนินการ โดยจะเพิ่มช่องทางแสดงความคิดเห็นผ่านระบบออนไลน์ (QR Code) และเปิดรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมหลังจากการประชุม เพื่อให้การเก็บข้อมูลครอบคลุมและรอบด้านมากที่สุด

