

# การกักขังล็อกโคมเมือง'ปทุมธานี' เนรมิตรรถไฟฟ้า4สายใหม่ แก้รถติด เชื่อม'กรุงเทพฯ'ไร้รอยต่อ



โมเดลรถไฟฟ้าของจีนที่เอกชนเสนอให้ อบจ.ปทุมธานี เป็นระบบฟีดเดอร์เชื่อมรถไฟฟ้าสายสีแดงที่สถานีรังสิต

**ส**ถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ยังวิกฤต ระบาดระลอกใหม่ หลายพื้นที่ของประเทศไทย

โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครและจังหวัดปริมณฑล มียอดติดเชื้อรายวันพุ่งทะลุหลักพันติดกันหลายวัน

"ปทุมธานี" เป็นหนึ่งในจังหวัดที่มียอดติดเชื้อรายวันพุ่งทะลุหลักพันต่อเนื่องทุกวัน รวมสะสมตั้งแต่ระลอกวันที่ 1 เมษายน-28 มิถุนายน 2564 พุ่ง 7,535 ราย

**'บิ๊กแจ๊ส'บริหาร'วัคซีน' ควบคุม'แก้ปัญหารถติด'**

ปัจจุบัน "บิ๊กแจ๊ส-พล.ต.ท.ดำรงวิทย์ ฐประจักษ์" นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดปทุมธานี กำลังจัดสรรวัคซีน จัดคิวฉีดให้ชาวปทุมธานี หลังประกาศซื้อวัคซีนทางเลือก "ซิโนฟาร์ม" จากราชวิทยาลัยจุฬาภรณ์ จำนวน 500,000 โดส เริ่มปักเข็มแรกตั้งแต่วันที่ 29 มิถุนายนเป็นต้นไป

แม้โควิดยังรุนแรง แต่การพัฒนาจังหวัดไม่หยุด ยังคงเดินหน้าคู่ขนาน

จากภารกิจบริหารวัคซีนโควิด "บิ๊กแจ๊ส" กำลังเดินหน้าแก้ปัญหาการจราจร ซึ่งวิกฤตไม่แพ้มหานคร "กรุงเทพฯ"

เตรียมเดินหน้าก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบาหรือโมโนเรล เชื่อมกับรถไฟฟ้า 2 สาย 2 สี ที่รัฐบาลทุ่มเม็ดเงินกว่าแสนล้าน สร้างจากกรุงเทพมหานครมาถึงพื้นที่จังหวัดปทุมธานี เพื่อเชื่อมการเดินทางอย่างไร้รอยต่อ



ถนนรังสิต-ปทุมธานี



ถนนรังสิต-องครักษ์

สายแตรรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ที่เปิดบริการตลอดสายเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 ที่ผ่านมา

ล่าสุดถึงคิวรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงช่วงบางซื่อ-รังสิตและบางซื่อ-ตลิ่งชัน จะเปิดหูดวิ่งปลายเดือนกรกฎาคมนี้

“ปัญหาจราจรในพื้นที่ปทุมธานี ยังไม่ได้รับการแก้ไขโดยเฉพาะถนนรังสิต-องครักษ์ ถนนลำลูกกา-คูคต และคลองหลวง จึงให้บริษัท เอเอ็มอาร์ เอเซีย จำกัด ทำการสำรวจจราจรไฟฟ้าโมโนเรลจะสร้างเส้นทางไหนได้บ้างเพื่อแก้ปัญหาจราจรติด ต้องเร่งคือรังสิต-องครักษ์ที่รถติดมากที่สุด”

นี่คือสิ่งที่ “บิ๊กแอส” คิด ซึ่งรถไฟฟ้าโมโนเรลเป็นหนึ่งใน 11 นโยบายหาเสียง และกำลังผลักดันให้เป็นจริง

เมื่อศักยภาพของจังหวัดปทุมธานีในวันนี้ เป็น “เกตเวย์” ของกรุงเทพมหานคร เป็นหนึ่งในพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ เป็นทั้งแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งงาน เมืองการศึกษา มีคนอยู่อาศัยมากกว่า 1 ล้านคน จึงทำให้การจราจรวิกฤตไม่ต่างจากใจกลางเมือง

ดังนั้น การมีรถไฟฟ้าโมโนเรลเชื่อมโยงกับรถไฟฟ้าสายหลัก ให้สามารถเดินทางโดยตรงเข้าสู่ใจกลางเมืองได้อย่างรวดเร็ว น่าจะเป็นทางเลือกใหม่ จุดใจคนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนรถส่วนตัว ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรไปได้บ้าง

## ดึงเอกชนลงทุนรถไฟฟ้าโมโนเรล 4 เส้นทาง

“เสวก ประเสริฐสุข” รองนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดปทุมธานี กล่าวว่า นโยบายของ พล.ต.ท.คำรณวิทย์ ที่จะพัฒนาจังหวัดปทุมธานีมีหลายโครงการจะเดินหน้าควบคู่ไปกับการแก้ปัญหาการจราจรของโควิด-19

ปัญหาการจราจรก็เป็นนโยบายสำคัญ อยู่ระหว่างให้มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าโมโนเรลจะเป็นโมเดลคล้ายกับรถไฟฟ้าสายสีทอง (กรุงธนบุรี-คลองสาน) ที่กรุงเทพมหานคร (กทม.) ดำเนินการก่อสร้าง เพื่อเป็นระบบฟีดเดอร์เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดงและสายสีเขียว

ขีดแนวไว้ 4 เส้นทาง **เส้นทางแรก** จากสถานีรังสิตของสายสีแดง ผ่านหน้าเทศบาลนครรังสิต ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค จากนั้นเลาะไปตามคลองด้านข้างถนนรังสิต-องครักษ์ ไปสิ้นสุดที่คลอง 6 หรือคลอง 7 จะให้แนวเข้าไปเชื่อมกับสวนสัตว์ดุสิตแห่งใหม่และศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการเรียนรู้อีกด้วย

**เส้นทางที่ 2** แนวจะฉีกจากเส้นทางแรก เลียบไปกับถนนรังสิตคลอง 3 วิ่งไปตามถนนคลองหลวง ผ่านวัดพระธรรมกาย ยกข้ามถนนพหลโยธิน ไปสิ้นสุดที่สถานีธรรมศาสตร์รังสิตของสายสีแดง

**เส้นทางที่ 3** จากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค วิ่งตัดตรงไปทางสนามกีฬาธูปะเตมีย์ และสิ้นสุดที่แยก คปอ. เชื่อมกับสายสีเขียว

และ **เส้นทางที่ 4** จากสถานีรังสิตสายสีแดงไปตามถนนรังสิต-ปทุมธานี มุ่งหน้าบางพูน ผ่านโรงพยาบาลเซนต์คาร์ลอส ข้ามแม่น้ำ ไปสิ้นสุดถนนราชพฤกษ์ ซึ่งบริเวณนี้เป็นที่ทำการใหม่ของ อบจ.ปทุมธานี กำลังจะเริ่มถมดินปลายปี และก่อสร้างภายในปี 2565 วงเงินกว่า 500 ล้านบาท

“เสวก” เปิดโมเดลรูปแบบการลงทุน จะเป็นรูปแบบรัฐและเอกชนร่วมลงทุน หรือพีพีพี ขณะนี้มีเอกชน 3 รายสนใจจะร่วมลงทุน ประเดิมเส้นทางแรกจากสถานีรังสิต-เทศบาลนครรังสิต-ฟิวเจอร์พาร์ค-รังสิตคลอง 6 และคลอง 7 ระยะทางประมาณ 15 กิโลเมตร อีก 3 เดือนจะสรุปแบบก่อสร้าง เงินลงทุน แต่การดำเนินการยังต้องผ่านอีกหลายขั้นตอน เช่น การขออนุญาตกรมทางหลวงขอใช้พื้นที่ถนนรังสิต-องครักษ์เพื่อก่อสร้างทางวิ่งยกระดับจะเลาะไปตามคลองรังสิต เนื่องจากพื้นที่เกาะกลางถนนในอนาคตกรมทางหลวงมีแผนจะสร้างถนนสองชั้น จึงไม่สามารถใช้พื้นที่ได้ นอกจากนี้ยังต้องทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการอีกด้วย

“จะเร่งให้เริ่มงานก่อสร้างภายในปลายปี 2566 ใช้เวลาสร้างประมาณ 2 ปี เมื่อ

|                                                                                               |                                                                                                                                            |  |                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------|
| <div> <b>มติชน</b> </div> <div> Matichon<br/> Circulation: 950,000<br/> Ad Rate: 1,550 </div> | <b>Section:</b> First Section/-<br><b>วันที่:</b> พุธ 30 มิถุนายน 2564<br><b>ปีที่:</b> 44 <b>ฉบับที่:</b> 15816 <b>หน้า:</b> 13(เต็มหน้า) |  |                                                   |
|                                                                                               | <b>Col.Inch:</b> 226.26 <b>Ad Value:</b> 350,703                                                                                           |  | <b>PRValue (x3):</b> 1,052,109 <b>คลิป:</b> สีสี่ |
|                                                                                               | <b>หัวข้อข่าว:</b> การกักพลัดโฉมเมือง'ปทุมธานี' เนรมิตรรถไฟฟ้า4สายใหม่ แก่รถติด เชื่อม'กรุงเทพฯ'ไว้...                                     |  |                                                   |
|                                                                                               |                                                                                                                                            |  |                                                   |

แล้วเสร็จช่วยแก้ปัญหาการติดบนถนนรังสิต-องครักษ์ และส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัด เพราะอยู่ใกล้กับสวนสัตว์ดุสิตแห่งใหม่ เนื้อที่ 300 กว่าไร่ กำลังก่อสร้างจะแล้วเสร็จในอีก 3 ปี ยังมีสวนสนุกดรีมเวิลด์อีกด้วย”

“เสวก” บอกว่า การที่จังหวัดเลือกรถไฟฟ้าโมโนเรลมาแก้ปัญหาการติด เนื่องจากพื้นที่ถนนด้านล่าง ไม่สามารถจะขยายได้อีก ถ้าทำต้องเวนคืนที่ดินและใช้งบประมาณก่อสร้างสูง ขณะที่รถไฟฟ้าเป็นทางยกระดับ สร้างเป็นเสาดเดี่ยว ต้นทุนต่ำกว่า ตอบโจทย์การเดินทางได้มากกว่า ซึ่งย่านรังสิตตั้งแต่คลอง 1 ถึงคลอง 6 มีคนอยู่อาศัยมากถึง 200,000 คน

### อัฟเกรดถนนปรับ'ภูมิทัศน์เมือง'รับนักท่องเที่ยว

นอกจากรถไฟฟ้าที่กำลังเร่งรัด “เสวก” เล่าว่า อบจ.ยังมีแผนปรับปรุงถนนลาดยางให้เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กทั้งหมด โดยจะเสริมความหนาผิวถนนเพิ่มอีก 20 เซนติเมตรเพื่อแก้ปัญหาการทรุดตัว

“ปัจจุบันปทุมธานีมีถนนลาดยางอยู่ 50%ต่อไปจะไม่มีแล้ว เราจะปรับเป็นคอนกรีตให้หมด ในปี 2564 ได้งบประมาณ 400-500 ล้านบาทปรับปรุง เริ่มประมูลก่อสร้างแล้ว 10 โครงการ คิดเป็นมูลค่างาน 200 ล้านบาท และจะจัดสรรงบประมาณเพิ่มมากขึ้นในปีหน้าและปีต่อไป”

นอกจากนี้จะปรับภูมิทัศน์แม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี ไม่ให้มีผักตบชวา โดยได้ซื้อเรือใหญ่ 2 ลำเก็บผักตบชวา ชื่อแบ็กโฮวิ่งในแม่น้ำได้เพื่อตกแต่งริมแม่น้ำให้สวยงามและมีแผนจะติดตั้งเสาไฟฟ้าส่องสว่างตลอดแนวสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา รวมระยะทาง 40 กิโลเมตร ขณะนี้ออกแบบเสร็จแล้ว อยู่ระหว่างขออนุมัติงบประมาณดำเนินการ

“แบบก่อสร้างจะตอกเสาเข็มลงไปในแม่น้ำและทำเสาไฟฟ้าติดดอกบัวซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของปทุมธานีอยู่บนผิวน้ำ จะติดตั้งหลาย 1,000 ต้น ใช้เงินลงทุนต้นละ 30,000-40,000 บาท ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับงบประมาณด้วยว่าจะได้รับหรือไม่ ยังเป็นเพียงแนวคิดที่เราจะทำ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวริมแม่น้ำของจังหวัด”



แนวเส้นทางรถไฟฟ้าที่ อบจ.กำลังศึกษา

จากแม่น้ำเจ้าพระยา “เสวก” บอกอีกว่า จะตกแต่งคลองรังสิตให้มีความสวยงามเช่นกัน แต่จะไม่มีการสร้างท่าเรือเพื่อเปิดเส้นทางเดินเรือเหมือนคลองแสนแสบเนื่องจากคลองรังสิตแนวจะคู่ขนานไปกับถนน ซึ่งประชาชนจะใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถโดยสารสาธารณะ จะไม่นิยมนั่งเรือโดยสาร

อีกทั้งยังมีแผนจะพัฒนาบึงพระราม 9 อยู่บริเวณรังสิตคลอง 5 หลังมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี เนื้อที่ประมาณ 1,700 ไร่ ให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวพักผ่อนออกกำลังกาย เป็นปอดของคนปทุมธานี

“ต่อไปปทุมธานีจะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ดีที่สุด และมีแม่น้ำเจ้าพระยาที่สวยงามที่สุดเพื่อดึงคนไทยและต่างชาติมาท่องเที่ยวหลังโควิดคลี่คลาย บรรยากาศต่างๆ คงจะกลับมาคึกคักมากขึ้น” เสวกกล่าว

### ลงทุน'รถไฟฟ้า-รถแทรม'เชื่อมสายสีแดง-สีเขียว

ขณะที่ความเคลื่อนไหวของภาคเอกชนมีหลายรายสนใจจะพัฒนาระบบฟีดเดอร์ “มารุต ศิริโก” กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอเอ็มอาร์ เอเซีย จำกัด (AMR) ผู้ออกแบบติดตั้งระบบรถไฟฟ้า เปิดเผยว่า บริษัทสนใจจะร่วมลงทุนรถไฟฟ้ากับ อบจ.ปทุมธานี เป็นระบบ Sky Shuttle (รถไฟฟ้ารางเดี่ยว) เหมือนรถไฟฟ้าสายสีทอง

จึงเสนอแนวคิดโครงการให้ อบจ.ปทุมธานี

พิจารณา เพื่อเป็นระบบฟีดเดอร์เชื่อมกับสายสีแดง โดยเส้นทางที่บริษัทสนใจ คือ สร้างจากสถานีรังสิตของสายสีแดง ผ่านเทศบาลนครรังสิตมายังฟิวเจอร์พาร์ค ระยะทางประมาณ 2.3 กิโลเมตร ใช้เงินลงทุนประมาณ 2,000 ล้านบาท ต่อมาทางนายก อบจ.ให้คิดเป็นภาพรวมทั้งจังหวัด จึงได้เสนอเพิ่มอีกเส้นทางคือจากฟิวเจอร์พาร์คลงมาทางสนามกีฬาธูปะเตมีย์ไปถึงแยก คปอ.เพื่อเชื่อมกับสายสีเขียว ขณะที่ อบจ.ก็มีแนวคิดจะต่อขยายไปถึงรังสิต-องครักษ์คลอง 6 และมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

“สิ่งที่เราคิด คือ คนปทุมธานีสามารถนั่งรถไฟฟ้าเข้ากรุงเทพฯได้สองทางทั้งสายสีแดงและสายสีเขียว จึงเสนอ 2 เส้นทางดังกล่าวในช่วงแรกสร้างจากสถานีรังสิตของสายสีแดงมาถึงฟิวเจอร์พาร์คก่อน จากนั้นถึงขยายเส้นทางไปถึงรังสิตคลอง 6”

“มารุต” อธิบายว่า เนื่องจากการขยายเส้นทางออกไปถึงรังสิต-องครักษ์ ต้องศึกษารายละเอียด ดูพฤติกรรมการเดินทางของคนด้วย เพื่อให้การลงทุนรถไฟฟ้าตอบโจทย์คนใช้บริการจริงๆ รวมถึงมูลค่าเม็ดเงินที่จะใช้ลงทุน ซึ่งต้นทุนก่อสร้างรถไฟฟ้าระบบนี้อยู่ที่กิโลเมตรละ 500 ล้านบาท รวม 15 กิโลเมตร ใช้เงินลงทุน 7,500 ล้านบาท ถ้ารวมงานระบบอีก 2,000 ล้านบาท จะเฉียด 10,000 ล้านบาท ทั้งนี้ต้องรอดูผลการศึกษารายละเอียดที่ อบจ.ปทุมธานีให้มหาวิทยาลัย

ธรรมศาสตร์ศึกษาด้วยเช่นกัน

“เราเห็นความสำเร็จของสายสีทอง เป็นรถไฟฟ้าไร้คนขับ ที่เราทำระบบให้ คิดว่าถ้าทำแล้วน่าจะเป็นทางเลือกใหม่ในการเดินทางกับจังหวัดปทุมธานี เพราะใช้เงินลงทุนไม่สูง เรามีพันธมิตรจีนที่สนใจร่วมลงทุน พร้อมจะถ่ายทอดเทคโนโลยีให้สามารถนำบางส่วนมาผลิตที่ไทยได้ ทำให้ต้นทุนถูกลง โดยจะให้รังสิตเป็นโมเดลนำร่อง” เป็นโอเดียของภาคเอกชนที่สนใจนำเสนอต่อรัฐ

อีกรายที่ไม่ยอมตกขบวนบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ผู้รับสัมปทานโทลล์เวย์ เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2564 ได้เข้าหารือกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นำเสนอแนวคิดระบบการเชื่อมต่อกับสถานีรังสิต เพื่อรองรับการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง ที่จะเปิดใช้ภายในเดือนกรกฎาคมนี้

โดยจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ศึกษารายละเอียด สนใจจะลงทุนใน 3 เส้นทาง ได้แก่ 1.สถานีรังสิตผ่านฟิวเจอร์พาร์คไปถึงรังสิตคลอง 7 2.สถานีรังสิตผ่านฟิวเจอร์พาร์ควิ่งไปตามถนนพหลโยธินไปถึงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และ 3.สถานีรังสิตผ่านฟิวเจอร์พาร์คไปทางสนามกีฬาธูปะเตมีย์ สิ้นสุดที่แยกคปอ. เชื่อมกับสายสีเขียว

“ธานินทร์ พานิชชีวะ” กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า หลัง สนข.มีแผนจะทำระบบฟีดเดอร์ในรัศมี 3 กิโลเมตรของสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง เพื่อให้เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวก บริษัทมีความสนใจจะลงทุน อยู่ระหว่างศึกษาเลือกระบบเทคโนโลยีให้เหมาะสมกับพื้นที่ มี 3 ระบบคือ ระบบรถไฟฟ้าล้อยาง (ART) รถไฟฟ้าล้อเหล็ก (รถแตรม) และรถโดยสารใช้พลังงานไฟฟ้า (EV Bus)

ภายในปีนี้ผลการศึกษาจะแล้วเสร็จ รอผลสำรวจรายละเอียดเส้นทางว่าเส้นทางไหนดีที่สุด มีคนใช้บริการมากน้อยแค่ไหน จากนั้นถึงจะเป็นขั้นตอนการเดินหน้าโครงการ เช่น เงินลงทุน ผู้ร่วมลงทุน การขออนุญาตหน่วยงานต่างๆ คงต้องใช้เวลาอีกสักกระยะหนึ่ง

### ยกระดับถนนรังสิต-องครักษ์ จาก‘ทางลอยฟ้า’สู่‘ทางด่วนสายใหม่’

ในอนาคต จังหวัดปทุมธานียังมีถนนลอยฟ้าสายใหม่ที่สร้างจากปทุมธานี-รังสิต-องครักษ์ ซึ่งโครงการนี้ “สรารัฐ ทรงศิริไล” อธิบดีกรมทางหลวงบอกว่า กรมทางหลวงได้ศึกษาและออกแบบโครงการเสร็จแล้ว มีระยะทาง 20.3 กิโลเมตรเป็นทางยกระดับอีกชั้นสร้างบนถนนสาย 305 (รังสิต-องครักษ์) ใช้เงินเวนคืนและก่อสร้างประมาณ 11,000 ล้านบาท

แนวเริ่มต้นบริเวณจุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 3100 (ถนนเลียบคลองรังสิต) บริเวณโค้งเมืองเอก จากนั้นแนวเส้นทางโครงการจะไปทางทิศตะวันออกขนานกับแนวคลองรังสิตประยูรศักดิ์ ไปบรรจบกับถนนรังสิต-องครักษ์ โดยแนวจะเลียบคลองรังสิตประยูรศักดิ์ฝั่งเหนือโดยตลอด ไปสิ้นสุด

บริเวณกิโลเมตรที่ 16+700 ช่วงคลอง 7 เป็นถนนตัดใหม่ขนาด 4-6 ช่องจราจร

“จะสร้างต่อม่อบนคันคลอง ผิวจราจรจะลอยอยู่เหนือคันคลองรังสิตประยูรศักดิ์ และแนวที่มาบรรจบกับถนนรังสิต-องครักษ์ แนวจะวางตัวอยู่เกาะกลางถนน จนถึงสิ้นสุดโครงการ”

ถามว่าโครงการจะเดินหน้าได้เมื่อไหร่ “สรารัฐ” บอกว่า หลังกรมทางหลวงได้บูรณาการร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จะมอบโครงการให้ กทพ.เป็นผู้ก่อสร้างเป็นทางด่วน โดยขยายเส้นทางไปเชื่อมกับทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด กับวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก เชื่อมโยงการเดินทางฝั่งตะวันออกและตะวันตก ซึ่งกระทรวงคมนาคมมีนโยบายจะผลักดันโครงการ คาดว่า จะเริ่มเดินหน้าได้ภายในปี 2565 เนื่องจากผลการศึกษาทำไว้หลายปีแล้ว กทพ.ต้องทำการทบทวนเงินลงทุนโครงการใหม่ให้เป็นปัจจุบัน

เป็นภาพการพัฒนาเมือง มาพร้อมการลงทุนโครงข่ายคมนาคมสายใหม่ในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี ที่จะเกิดขึ้นนับจากนี้ ส่วนจะเป็นจริงได้มากน้อยแค่ไหน ยังต้องติดตาม

### ประเสริฐ จาริก