



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
ศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)
ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312
**การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)**

จัดทำโดย :

AEC

PES
Professional Engineering Solution
(PES) Co., Ltd.



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด

บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

สิงหาคม 2568



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา

ศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)

ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312

**การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)**

จัดทำโดย :

AEC

PES
Professional Engineering Solution
(P.E.S) Co., Ltd.



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท โปรเฟสชันนัล เอ็นจิเนียริง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด

บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

สิงหาคม 2568

สารบัญ

	หน้า
1 ความเป็นมาของโครงการ	1
2 วัตถุประสงค์	3
3 พื้นที่ศึกษาของโครงการ	3
4 ขอบเขตการศึกษา	8
5 การทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมฯ โครงการถนนวงแหวนรอบนอก	12
6 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ	28
7 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	33
8 งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	48
9 แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	61
10 สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติม	61

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1-1 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3	2
รูปที่ 3-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ	4
รูปที่ 3-2 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	6
รูปที่ 3-3 พื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีในระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	
รูปที่ 4-1 สภาพปัจจุบันในพื้นที่โครงการ	9-10
รูปที่ 4-2 พื้นที่และอาคารสิ่งปลูกสร้างของโรงเรียนสารสาสน์วิเทศบhumathanีที่ได้รับผลกระทบจากแนวเขตทาง	11
รูปที่ 5-1 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะแรกขนาด 6 ช่องจราจร (First Stage)	13
รูปที่ 5-2 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะแรกขนาด 6 ช่องจราจร (First Stage)พร้อมทางบริการ	14
รูปที่ 5-3 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะสุดท้ายขนาด 8 ช่องจราจร (Ultimate Stage)	14
รูปที่ 5-4 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะสุดท้ายขนาด 8 ช่องจราจร (Ultimate Stage)พร้อมทางบริการ	14
รูปที่ 5-5 การปรับปรุงรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นแบบสะพานบก ความยาวช่วง 20 เมตร	15
รูปที่ 5-6 การปรับปรุงรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นแบบสะพานระดับสูง ความยาวช่วง 30เมตร	16
รูปที่ 5-7 การปรับปรุงรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นแบบสะพานระดับสูง ความยาวช่วงมากกว่า 30เมตร	16
รูปที่ 5-8 รูปแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก)	18
รูปที่ 5-9 ภาพรวมเส้นทางโครงการด้านคมนาคมที่ผ่านพื้นที่โครงการฯ	20
รูปที่ 5-10 โครงข่ายคมนาคมและขนส่งในพื้นที่โครงการฯ	21
รูปที่ 5-11 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงในพื้นที่ตั้งโครงการฯ	22
รูปที่ 5-12 ตำแหน่งจุดสำรวจด้านจราจร	23
รูปที่ 5-13 บรรยากาศการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน	23
รูปที่ 5-14 บรรยากาศการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก	24
รูปที่ 5-15 บรรยากาศการสำรวจจุดต้นทางและปลายทางของการเดินทาง	25
รูปที่ 5-16 ปริมาณจราจรที่ทางแยก TMC 1 ในช่วงกลางสัปดาห์ (วันพุธ ที่ 21 พฤษภาคม 2568)	25
รูปที่ 5-17 ปริมาณจราจรที่ทางแยก TMC 1 ในช่วงปลายสัปดาห์ (วันศุกร์ ที่ 23 พฤษภาคม 2568)	26
รูปที่ 5-18 ปริมาณจราจรที่ทางแยก TMC 1 ในช่วงวันหยุด (วันเสาร์ ที่ 24 พฤษภาคม 2568)	26
รูปที่ 5-19 ปริมาณคนเดินทาง (PCU/วัน)	27
รูปที่ 5-20 ปริมาณขนส่งสินค้า (PCU/วัน)	28
รูปที่ 6-1 รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 1	30
รูปที่ 6-2 รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 2	31
รูปที่ 6-3 รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 3	32
รูปที่ 7-1 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	36
รูปที่ 7-2 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	37

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 7-3 ย่านชุมชนเก่า ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	38
รูปที่ 7-4 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	39
รูปที่ 7-5 รอยเลื่อนมีพลัง ในรัศมี 150 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	40
รูปที่ 7-6 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ.2558 และผังเมืองรวมลุ่มน้ำ - บึงยี่โถ จ.ปทุมธานี พ.ศ.2555	41
รูปที่ 7-7 พื้นที่ราชพัสดุ ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	42
รูปที่ 7-8 แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน	43
รูปที่ 8-1 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	49
รูปที่ 8-2 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ	50
รูปที่ 8-3 แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ	50
รูปที่ 8-4 เอกสารประกอบการประชุม	51
รูปที่ 8-5 PowerPoint Presentation	51
รูปที่ 8-6 วัสดุทัศนังแนะนำโครงการ	52
รูปที่ 8-7 บอร์ดนิทรรศการ	52
รูปที่ 8-8 การเข้าพบและหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	55
รูปที่ 8-9 การติดประกาศเชิญเข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (การสัมมนา ครั้งที่ 1)	56
รูปที่ 8-10 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	57
รูปที่ 8-11 การติดประกาศสรุปผลการประชุมฯ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	60

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3-1 ชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	5
ตารางที่ 5-1 รูปแบบถนนในแต่ละช่วงของแนวเส้นทางโครงการ	13
ตารางที่ 5-2 สรุปตำแหน่งทางบริการ	17
ตารางที่ 6-1 การกำหนดน้ำหนักคะแนนของแต่ละปัจจัยสำคัญ	29
ตารางที่ 7-1 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	45
ตารางที่ 8-1 รายชื่อเข้าพบและหารือส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง	54
ตารางที่ 8-2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม	58

เอกสารประกอบเอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)

ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312

1. ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงที่สำคัญจะเริ่มจากกรุงเทพมหานครฯ ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ในลักษณะเส้นออกจากศูนย์กลาง หรือ Radial และจะมีโครงข่ายวงแหวน หรือ Ring ซึ่งเป็นโครงข่ายลักษณะคล้ายใยแมงมุม โดยมีวงแหวนรอบที่ 1 คือ ถนนรัชดาภิเษก และในปี พ.ศ. 2521 กรมทางหลวงได้ก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 คือ ถนนกาญจนาภิเษก เพื่อลดภาวะความคับคั่งของการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเจริญเติบโตและการขยายตัวของเมืองยังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ปริมาณการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับถนนวงแหวนดังกล่าวสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ในระดับหนึ่ง และอีกไม่นานก็จะเต็มความจุ จึงมีแนวคิดที่จะก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 1-1 ซึ่งเป็นโครงข่ายสายทางตามแผนกลยุทธ์ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยปี พ.ศ. 2560 – 2579 เพื่อเสริมสร้างระบบโครงข่ายถนนในเขตพื้นที่ปริมณฑลให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และลดปริมาณการจราจรที่จะผ่านเข้า-ออก ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถบรรทุก

โครงการทางหลวงสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 จะบรรเทาปัญหาการติดขัดในการเดินทางและเป็นการกระจายความเจริญและการพัฒนาเชิงพาณิชย์รอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยลดปริมาณการเดินทางเข้าในตัวเมืองได้อีกทางหนึ่ง ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอนแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 แล้วเสร็จ แต่เนื่องด้วยสภาพพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลง และมีโครงการทางพิเศษสายคลองรัช-นครนายก-สระบุรี ผ่านแนวเส้นทางของโครงการฯ จึงจำเป็นต้องดำเนินการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) การศึกษาปริมาณจราจร และศึกษาทบทวนรูปแบบอีกครั้ง เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางระหว่างภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉิยงเหนือและภาคตะวันออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณรอบกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ซึ่งปัจจุบันมีการเพิ่มของปริมาณการจราจรอย่างรวดเร็ว จนเกือบเต็มศักยภาพของสายทาง อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น ดังนั้น การศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการดังกล่าวจะช่วยให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312
- 2) เพื่อศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการและกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- 3) เพื่อดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนในท้องถิ่น ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และรับฟังความคิดเห็น รวมทั้งสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและประชาชน

2.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

- 1) เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางระหว่างภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณรอบกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ซึ่งปัจจุบันมีการเพิ่มของปริมาณการจราจรอย่างรวดเร็ว จนเกือบเต็มศักยภาพของสายทาง
- 2) เพื่อสามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัย ลดผลกระทบต่อชุมชน และสภาพแวดล้อมในแนวสายทาง

3. พื้นที่ศึกษา

3.1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

โดยแนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก ประมาณ กม. 25+850) ที่ตำบลบึงสนั่น อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี หรือประมาณ กม. 74+000 ของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ซึ่งบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 นี้ ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับรูปแบบ Double Trumpet ตามผลการออกแบบรายละเอียดเดิม จากนั้นแนวเส้นทางวิ่งมาทางทิศใต้ผ่านพื้นที่ตำบลบึงทองหลาง อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี แนวเส้นทางส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม และบรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกา ประมาณ กม. 25+000) ที่ตำบลบึงทองหลาง ทางด้านทิศตะวันออกของหมู่บ้านท่าเลทอง หรือประมาณ กม. 87+610 ของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทางรวมประมาณ 13.6 กิโลเมตร รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3-1

3.2 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่เขตการปกครอง 1 จังหวัด 3 อำเภอ 6 ตำบล ประกอบด้วย ชุมชน/หมู่บ้าน 22 แห่ง และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 6 แห่ง แสดงดังตารางที่ 3-1 และรูปที่ 3-2

3.2 พื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถานและแหล่งโบราณคดี

พื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีได้ดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุม ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงดังรูปที่ 3-3



ตารางที่ 3-1

ชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	ชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (เมตร)	ประเภท
1.	ปทุมธานี	หนองเสือ	บึงบา	หมู่ 2 บ้านวังตะเคียนพัฒนา	173	ชุมชน/หมู่บ้าน
2.				สำนักปฏิบัติธรรมอุดมทรัพย์ วัดอโศการาม	155*	ศาสนสถาน
3.				หมู่ 4 บ้านแสนสุข	พื้นที่เกษตรกรรม	ชุมชน/หมู่บ้าน
4.			หนองสามวัง	หมู่ 11 บ้านหนองนาสนาน	487*	ชุมชน/หมู่บ้าน
5.		ธัญบุรี	บึงสนั่น	โรงพยาบาลมหาวชิราลงกรณธัญบุรี	59*	สถานพยาบาล
6.				โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี	ประชิดเขตทาง*	สถานศึกษา
7.				หมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น	ประชิดเขตทาง	ชุมชน/หมู่บ้าน
8.				หมู่ 3 ตำบลบึงสนั่น	207	ชุมชน/หมู่บ้าน
9.				หมู่บ้านปัยทรัพย์	183*	ชุมชน/หมู่บ้าน
10.				บ้านเอื้ออาทร จังหวัดปทุมธานี (รังสิตคลอง 10/2)	75	ชุมชน/หมู่บ้าน
11.			บึงนาร์ักษ์	หมู่ 2 ตำบลบึงนาร์ักษ์	440*	ชุมชน/หมู่บ้าน
12.				หมู่ 1 ตำบลบึงนาร์ักษ์	376	ชุมชน/หมู่บ้าน
13.		ลำลูกกา	บึงคอไห	หมู่ 12 บ้านคลองสับเอ็ด	464	ชุมชน/หมู่บ้าน
14.			บึงทองหลาง	หมู่ 1 บ้านคลองขอย 11	110	ชุมชน/หมู่บ้าน
15.				หมู่ 9 บ้านคลองขอย 10	พื้นที่เกษตรกรรม	ชุมชน/หมู่บ้าน
16.				หมู่ 8 บ้านคลองขอย 10	พื้นที่เกษตรกรรม	ชุมชน/หมู่บ้าน
17.				วัดนาป่าพง	267	ศาสนสถาน
18.				วัดป่าเลิศจิตธรรมนิมิต	ประชิดเขตทาง	ศาสนสถาน
19.				หมู่ 7 บ้านคลองขอย 10	พื้นที่เกษตรกรรม	ชุมชน/หมู่บ้าน
20.				หมู่ 2 บ้านคลองขอย 11	95	ชุมชน/หมู่บ้าน
21.				หมู่ 6 บ้านคลองขอย 10	พื้นที่เกษตรกรรม	ชุมชน/หมู่บ้าน
22.				วัดป่าเจริญราช	229	ศาสนสถาน
23.				หมู่ 3 บ้านคลองขอย 11	250	ชุมชน/หมู่บ้าน
24.				หมู่ 5 บ้านคลองขอย 10	230	ชุมชน/หมู่บ้าน
25.				หมู่ 4 บ้านคลองขอย 10	97	ชุมชน/หมู่บ้าน
26.				หมู่บ้านท่าเลทอง	165	ชุมชน/หมู่บ้าน
27.				หมู่ 18 บ้านคลองทกวา	387	ชุมชน/หมู่บ้าน
28.				หมู่ 16 บ้านคลองทกวา	พื้นที่เกษตรกรรม	ชุมชน/หมู่บ้าน

หมายเหตุ : *วัดจากบริเวณทางแยกต่างระดับของทางหลวงหมายเลข 305

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568

4. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

เนื่องจากโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ช่วงจุดตัด ทล.305-บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 เป็นการทบทวนการออกแบบรายละเอียดเดิมของโครงการจากสภาพแวดล้อมของโครงการในปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป จึงต้องคำนึงถึงผลกระทบพื้นที่อ่อนไหวที่เกิดขึ้นใหม่ที่ปรึกษาจึงได้ดำเนินการตรวจสอบแผนที่และลงพื้นที่สำรวจภาคสนาม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) สภาพโดยทั่วไป

สภาพพื้นที่โดยทั่วไปตลอดแนวเส้นทางเป็นพื้นที่ราบลุ่ม ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมอยู่นอกเขตชุมชน กอปรกับโดยรอบแนวเส้นทางมีสถานที่สำคัญทางวัฒนธรรมหลายจุด อาทิ วัด มัสยิด โรงเรียน รวมทั้งแนวเส้นทางได้ทางพาดผ่านแนวโครงการคลองชลประทานหลายจุด และในบริเวณที่ติดกับถนนสำคัญต่าง ๆ มีการขยายตัวของชุมชน 2 ข้างทาง อาทิ จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก) มีโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานีเกิดขึ้นใหม่ ได้รับผลกระทบจากแนวเวนคืนของทางแยกต่างระดับที่ออกแบบไว้เดิมและแนวเส้นทางหลักของโครงการตัดผ่านพื้นที่สำนักปฏิบัติธรรมอุทุมพรพิสัย กระทบสิ่งปลูกสร้างบางส่วนของสำนักปฏิบัติธรรมฯ

2) สภาพพื้นที่บริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก)

ทางหลวงหมายเลข 305 ณ บริเวณจุดตัดกับโครงการถนนวงแหวนรอบที่ 3 บริเวณพื้นที่ตำบลบึงสนั่น อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี เป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตขนาด 6 ช่องจราจร โดยแบ่งเป็นช่องทางหลักฝั่งละ 3 ช่องจราจร พื้นที่โดยรอบเป็นย่านที่มีการพัฒนาพื้นที่ และเป็นที่ตั้งของชุมชน อาทิ ชุมชนบ้านเอื้ออาทร (รังสิตคลอง 10/2) โรงพยาบาลมหาวชิราลงกรณธัญบุรี องค์การเภสัชกรรม โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี และสำนักปฏิบัติธรรมอุทุมพรพิสัย สภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ แสดงดังรูปที่ 4-1

3) ปัญหาและอุปสรรค

เนื่องจากการลงสำรวจพื้นที่และการรวบรวมข้อมูลในเบื้องต้นพบว่ามีปัญหาและอุปสรรคดังนี้

➤ โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี

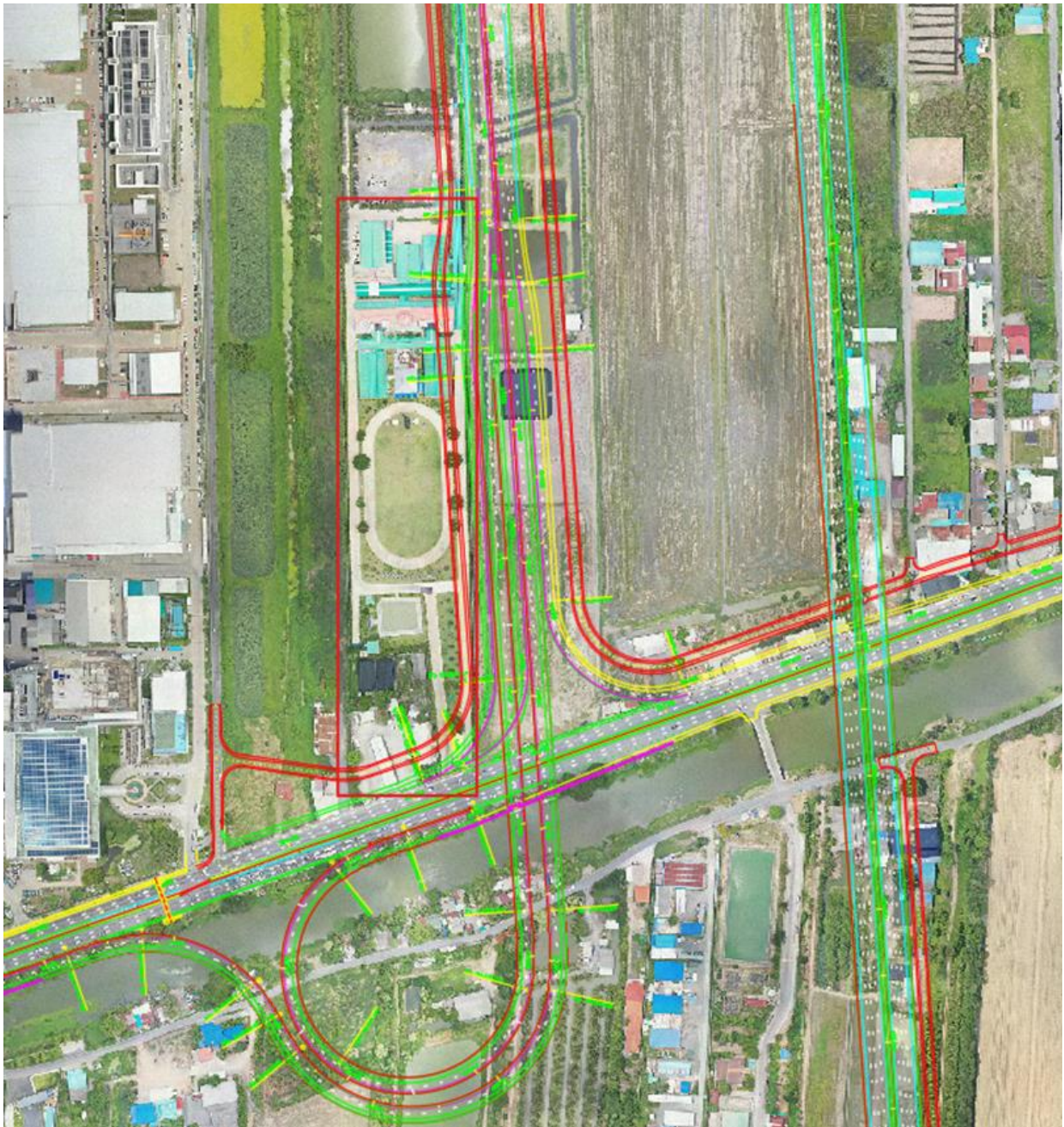
โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี มีพื้นที่บางส่วนของโรงเรียนและอาคารสิ่งปลูกสร้างล้ำเข้ามาในเขตทางของทางแยกต่างระดับที่จุดตัด ทล.305 ที่ได้เคยออกแบบรายละเอียดไว้เดิม แสดงดัง รูปที่ 4-2 ซึ่งจำเป็นต้องปรับปรุงรูปแบบทางแยกต่างระดับและด่านเก็บค่าผ่านทางในบริเวณดังกล่าวพร้อมทั้งกำหนดแนวเขตทางใหม่ เพื่อลดผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินและรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่โรงเรียนดังกล่าวซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหว

	
ทล. 305 (ถนนรังสิต-นครนายก)	จุดตัด ทล. 305 กม.76+400
	
คลองรังสิตประยูรศักดิ์	จุดตัด ทล.305 (กระทบ โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี)
	
แนวเส้นทางหลัก กม. 74+630 (กระทบสิ่งปลูกสร้างบางส่วนสำนักปฏิบัติธรรมอุดมทรัพย์)	จุดตัดทล.305 กม. 76+400 (กระทบ หจก. วิชัยเสาเข็ม จำกัด)

รูปที่ 4-1 สภาพปัจจุบันในพื้นที่โครงการ

	
กม. 82+000	กม. 83+300 (โรงงานได้รับผลกระทบบางส่วน)
	
กม. 84+500	กม. 85+400
	(บริษัท คิวเฮาส์ พรินคาสท์ จำกัด ได้รับผลกระทบบางส่วน)

รูปที่ 4-1 สภาพปัจจุบันในพื้นที่โครงการ (ต่อ)



รูปที่ 4-2 พื้นที่และอาคารสิ่งปลูกสร้างของโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานีที่ได้รับผลกระทบจากแนวเขตทาง

5. การทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมฯ โครงการถนนวงแหวนรอบนอก

5.1 การศึกษาด้านวิศวกรรม

5.1.1 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการแสดงดัง **รูปที่ 3-1** แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก ประมาณ กม.25+850) ที่ตำบลบึงสนั่น อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี หรือประมาณกม.74+000 ของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ซึ่งบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 นี้ จะพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม จากนั้นแนวเส้นทางวิ่งมาทางทิศใต้ผ่านพื้นที่ตำบลบึงทองหลางอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี แนวเส้นทางส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม และบรรจบทางหลวงหมายเลข 3312(ถนนลำลูกกาประมาณ กม. 25+000) ที่ตำบลบึงทองหลาง ทางด้านทิศตะวันออกของหมู่บ้านท่าเลทอง หรือประมาณ กม. 87+610 ของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทางรวมประมาณ 13.610กิโลเมตร

5.1.2 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการ

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงสายวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ปี 2552 ในช่วง กม.44+595 ถึง 70+000 ได้ออกแบบไว้เป็นทางระดับพื้นแบ่งถนนออกเป็น 2 รูปแบบ ดังนี้

- รูปแบบที่ 1 เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร ไม่มีทางบริการ มีเขตทาง 70 เมตร
- รูปแบบที่ 2 เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร พร้อมทางบริการทั้งสองข้าง มีเขตทาง 110 เมตร

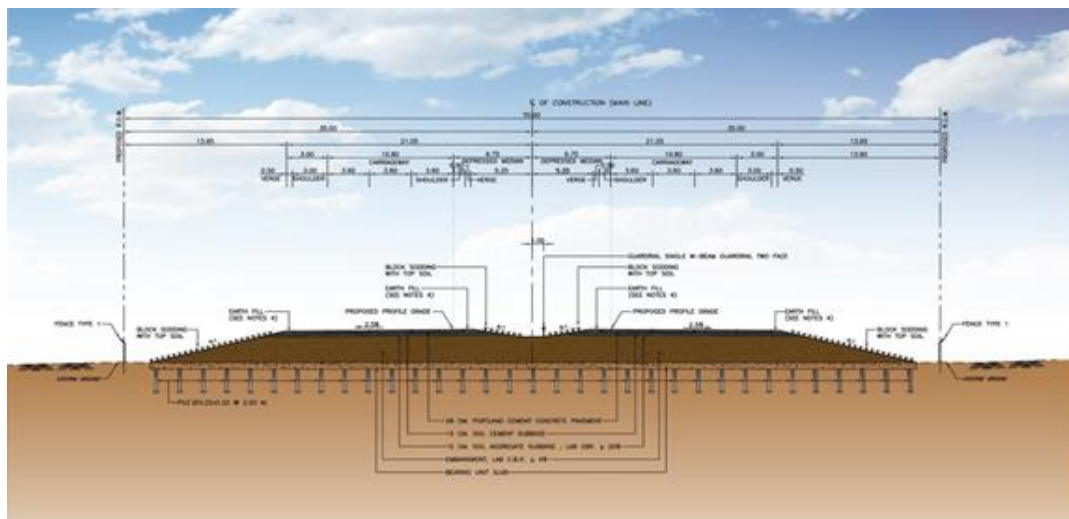
จากผลการศึกษาเดิมของโครงการสำรวจและออกแบบถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ช่วงจุดตัด ทล. 305 – ทล. 34 ส่วนที่ 1 (กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2562) ระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร (กม. 45+000 – 70+000) ซึ่งแนวเส้นทางของโครงการส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีชั้นดินเหนียวอ่อน การก่อสร้างคันทางบนพื้นที่นี้จะมีปัญหาเรื่องเสถียรภาพและการทรุดตัวของคันทางทั้งในระหว่างก่อสร้างและภายหลังการก่อสร้างแนวทางแก้ไขปัญหานี้แนวทางหนึ่งที่มีประสิทธิภาพ คือ การก่อสร้างสะพานบก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการแบ่งแยกชุมชนออกไปสองฝั่งได้อีกด้วย โดยสามารถแยกรูปแบบถนนโครงการออกเป็น 4 รูปแบบ โดยในการทบทวนรูปแบบ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม.รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 นี้ จะยังคงรูปแบบแนวเส้นทางหลักเดิมดังแสดงใน**ตารางที่ 5-1**

ตารางที่ 5-1 รูปแบบถนนในแต่ละช่วงของแนวเส้นทางโครงการ

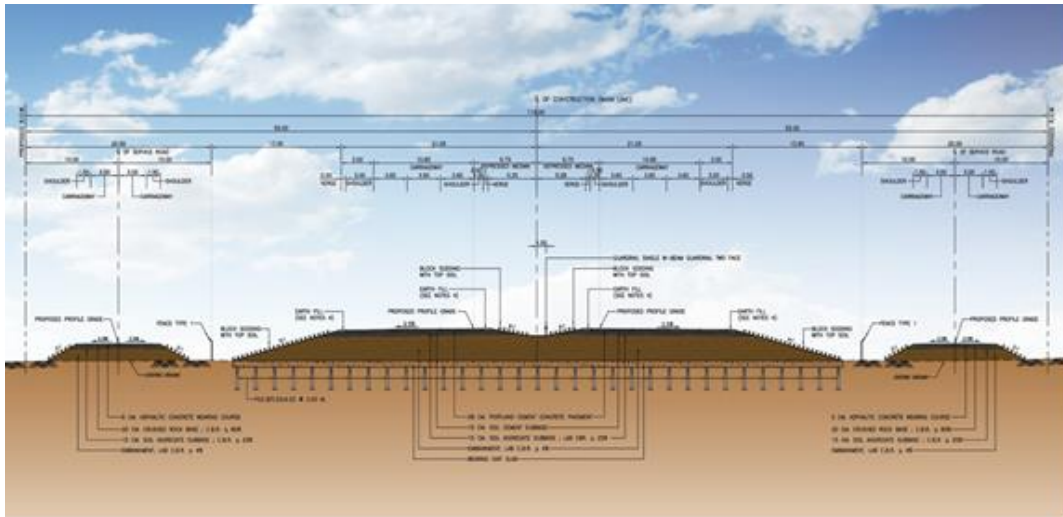
พื้นที่ศึกษาโครงการ		รูปแบบถนน
กม. (ผลการศึกษาเดิม) พ.ศ. 2562	กม. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)	
กม. 42+200 - กม.42+195	74+000 – 74+195	ถนนระดับดินขนาด 6-8 ช่องจราจร
กม. 42+195 - กม.45+000	75+950 – 76+800	สะพานระดับสูงข้าม ทล.305 ความยาวช่วง มากกว่า 30 เมตร
กม.45+000 - กม.54+200	76+800 – 86+000	สะพานบก ความยาวช่วง 20 เมตร
กม.54+200 - กม.56+200	86+000 – 87+610	สะพานบกความยาวช่วง 30 เมตร

ถนนระดับดินขนาด 6-8 ช่องจราจร

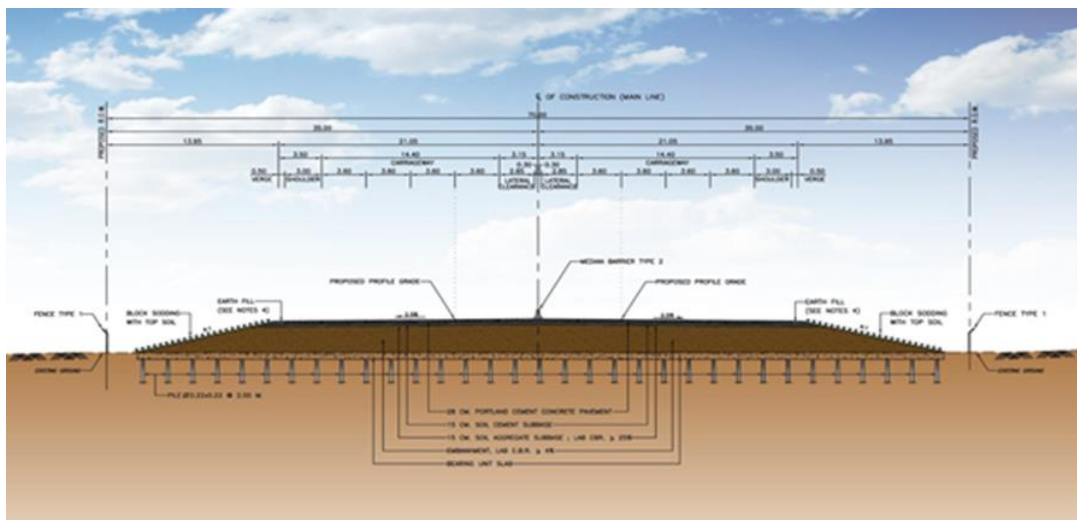
บริเวณชั้นดินเหนียวค่อนข้างอ่อน (ด้านเหนือของถนนรังสิต - นครนายก) รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการ (First Stage) เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร โดยมีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.6 เมตร มีไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 3.0 เมตร มีไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.0 เมตร และสามารถขยายเส้นทางเป็นขนาด 8 ช่องจราจรในระยะสุดท้าย (Ultimate Stage) โดยเป็นการขยายในพื้นที่เกาะกลางเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรในอนาคต สำหรับทางบริการจะมีบริเวณทางแยกต่างระดับ สถานีบริการทางหลวง (Service Area) และโครงข่ายถนนเดิมในพื้นที่ เพื่อให้สามารถเข้า-ออกชุมชนได้ตามเดิม ดังแสดงใน รูปที่ 5-1 ถึง รูปที่ 5-4



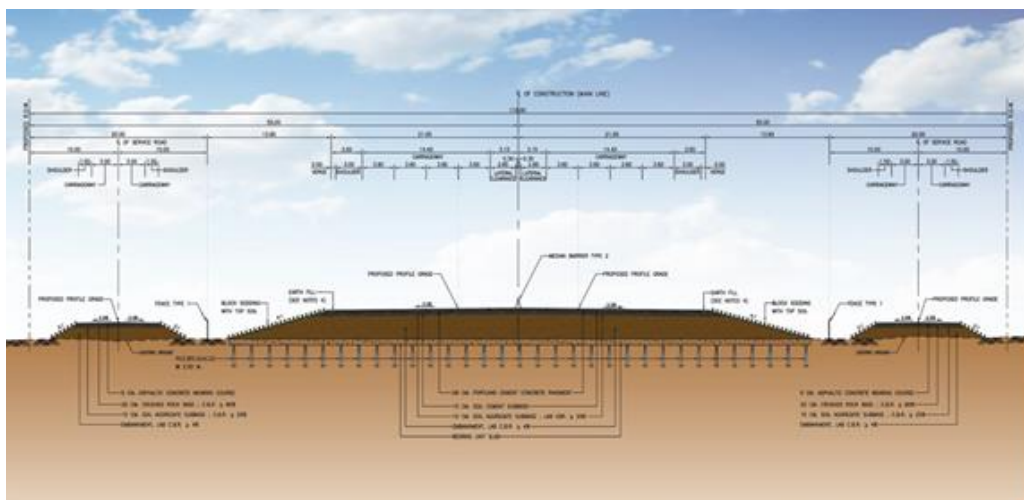
รูปที่ 5-1 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะแรกขนาด 6 ช่องจราจร (First Stage)



รูปที่ 5-2 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะแรกขนาด 6 ช่องจราจร (First Stage) พร้อมทางบริการ



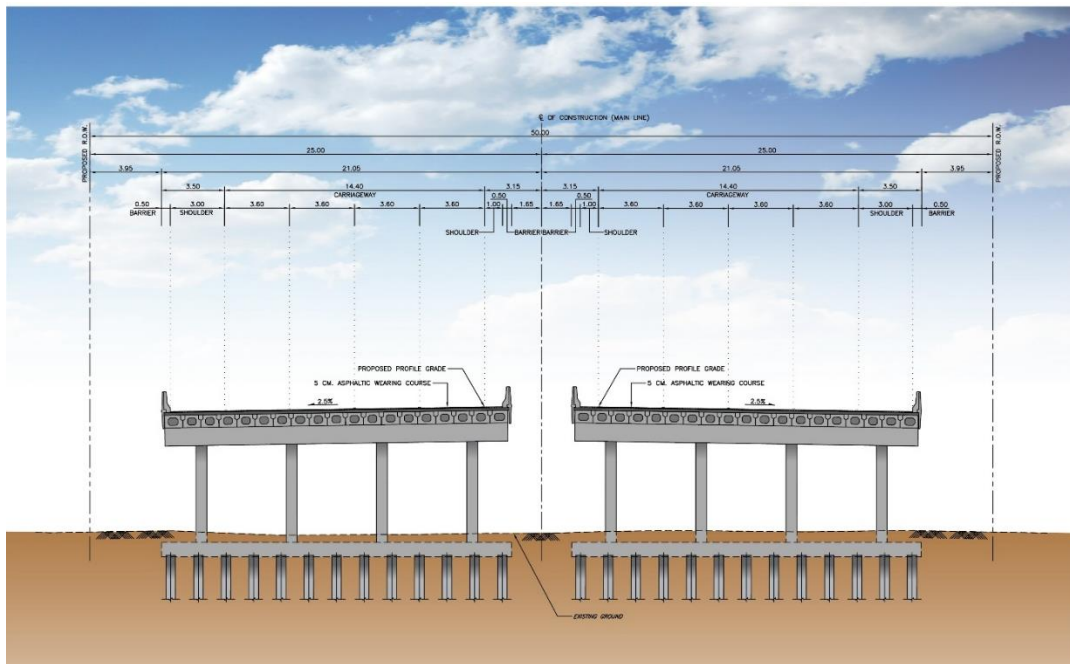
รูปที่ 5-3 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะสุดท้ายขนาด 8 ช่องจราจร (Ultimate Stage)



รูปที่ 5-4 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะสุดท้ายขนาด 8 ช่องจราจร (Ultimate Stage) พร้อมทางบริการ

สะพานบงที่มีความยาวช่วง 20 เมตร

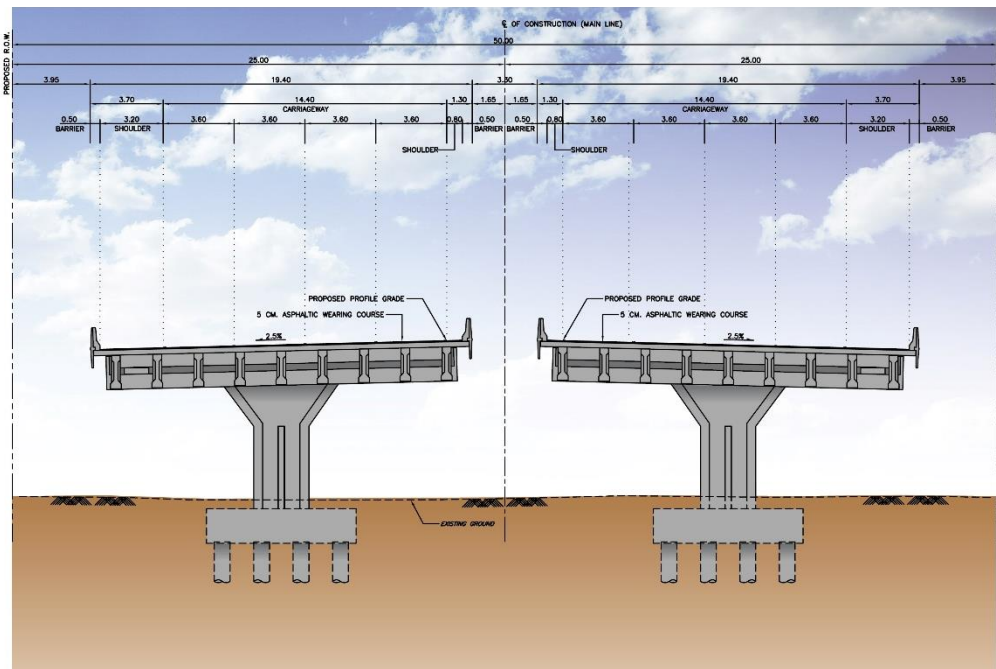
บริเวณชั้นดินเหนียวอ่อน (ด้านใต้ของถนนรังสิต-นครนายก) รูปแบบสะพานบงนี้ใช้ในบริเวณที่อยู่ห่างไกลชุมชน โดยมีความสูงช่องลอดประมาณ 3.5 เมตร โครงสร้างที่ใช้ทั่วไปจะมีเสาตอม่อจำนวนฝั่งละ 4 เสา (ฝั่งละ 4 ช่องจราจร) วางบนฐานรากเสาเข็มตอก ระดับ Pile Tip ประมาณ 22 เมตร คานสะพานเป็นคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องสำเร็จรูป ความลึก 0.70 เมตร วางเรียงชิดติดกัน เป็นระบบโครงสร้างแบบต่อเนื่อง (Continuous Bridge) จำนวน 5 Span และเทพื้นคอนกรีตด้านบนความหนา 0.15 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-5



รูปที่ 5-5 การปรับปรุงรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นแบบสะพานบง ความยาวช่วง 20 เมตร

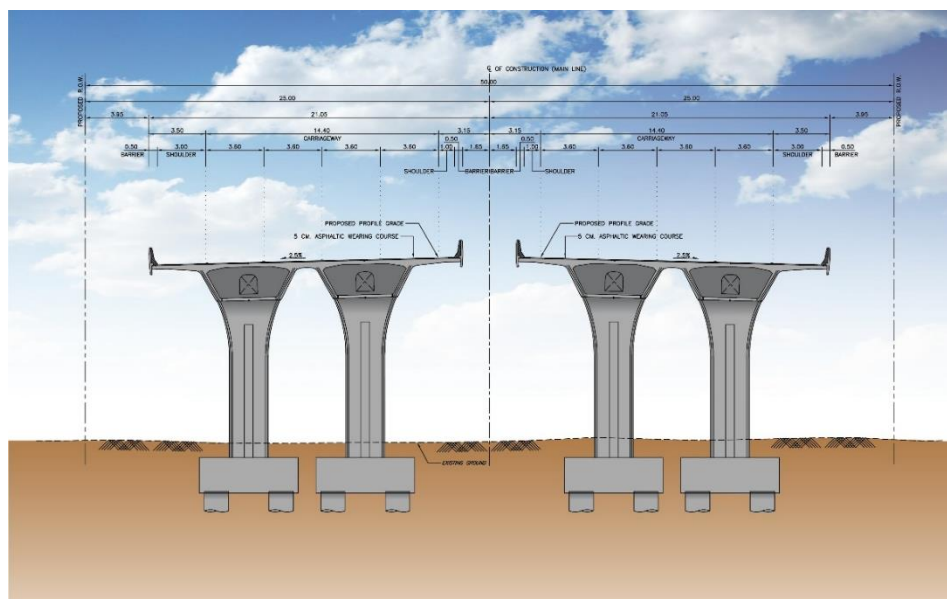
สะพานบงที่มีความยาวช่วง 30 เมตร

บริเวณชั้นดินเหนียวอ่อน (ด้านใต้ของถนนรังสิต-นครนายก) รูปแบบสะพานบงนี้ใช้ในบริเวณที่อยู่ใกล้ชุมชน มีช่องลอดความสูง 5.5 เมตร ได้สะพานสำหรับรถขนาดใหญ่ โครงสร้างที่ใช้ทั่วไปจะเป็นเสาตอม่อเดี่ยวจำนวนฝั่งละ 1 เสา เพื่อลดผลกระทบกับชุมชน คานสะพานเป็นคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอสำเร็จรูป ความลึก 1.70 เมตร เป็นระบบโครงสร้างแบบต่อเนื่อง (Continuous Bridge) จำนวน 4 Span และเทพื้นคอนกรีตด้านบนความหนา 0.25 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-6



รูปที่ 5-6 การปรับปรุงรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นแบบสะพานระดับสูง ความยาวช่วง 30 เมตร
สะพานระดับสูงที่มีความยาวช่วงมากกว่า 30 เมตร

ใช้บริเวณที่ทางแยกต่างระดับที่ข้ามถนนสายหลักมีช่องลอดความสูง 5.5 เมตร ได้สะพานสำหรับรถขนาดใหญ่ โครงสร้างรูปแบบนี้จะมีลักษณะเป็นคานคอนกรีตรูปกล่องสี่เหลี่ยมคางหมูภายในกลวง เพื่อลดปริมาณวัสดุ ที่เป็นน้ำหนักคงที่ (Dead load) ด้านข้างออกแบบเป็นแผ่นพื้นลักษณะเป็นปีกยื่นออกไปทั้งสองข้าง มีความลึกคานตั้งแต่ 2.00 - 2.50 เมตร หล่อสำเร็จจากโรงงานเป็นชิ้น แต่ละชิ้นยาวประมาณ 2.50 - 3.00 เมตร แล้วนำมาประกอบในสนามจนได้ความยาวช่วงพาดตั้งแต่ 30 - 45 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-7



รูปที่ 5-7 การปรับปรุงรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นแบบสะพานระดับสูง ความยาวช่วงมากกว่า 30 เมตร

ถนนบริการ

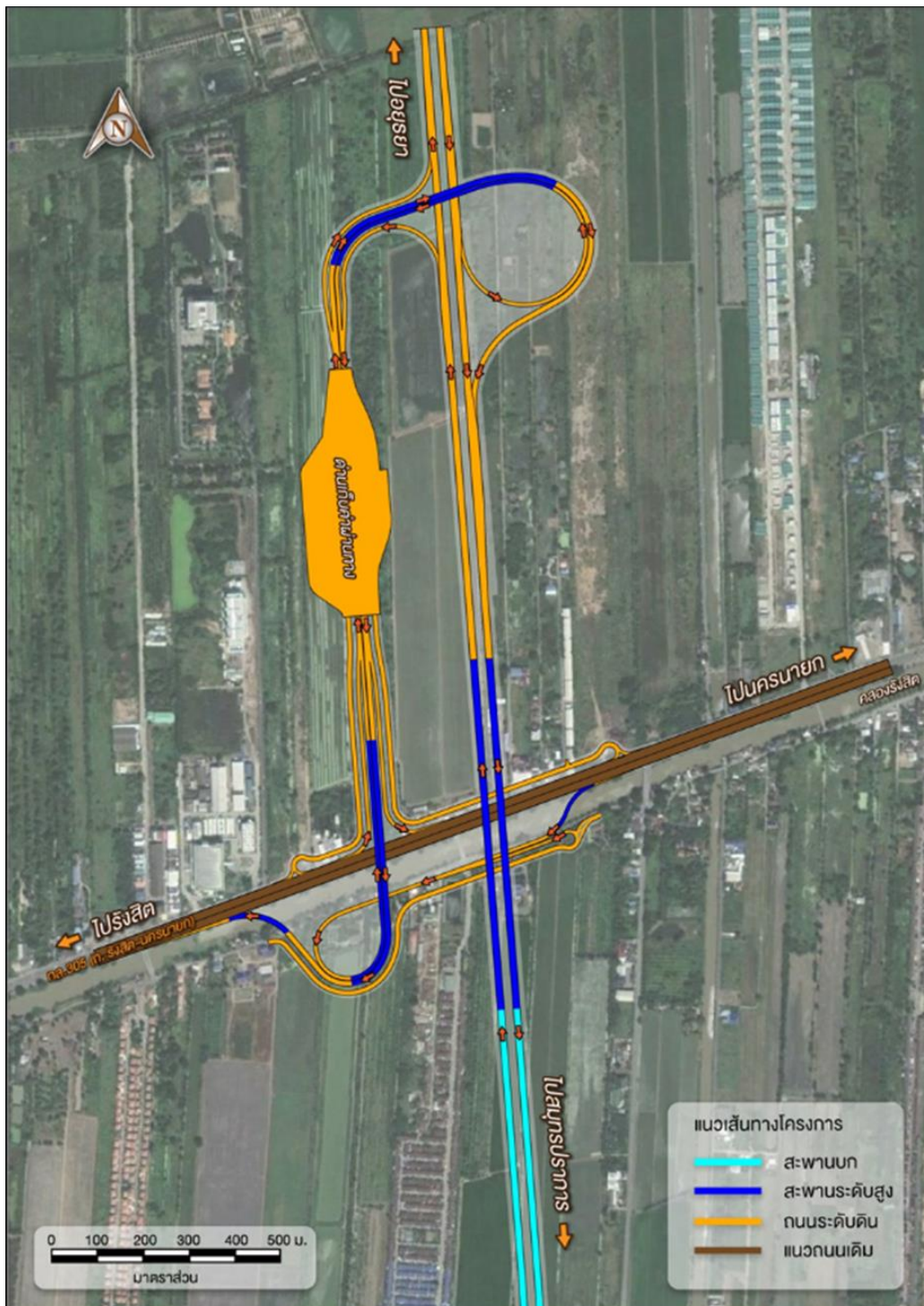
ในบางจุดจะมีการพิจารณาทางบริการขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.5 เมตร โดยเฉพาะบริเวณทางแยกต่างระดับ ด้านเก็บค่าผ่านทาง และสถานีบริการทางหลวง (Service Area) ที่เป็นทางระดับพื้น หรือกรณีที่มีแนวเส้นทางปิดแนวถนนเดิม และมีการออกแบบทางบริการใหม่ทดแทนถนนเดิมเพื่อให้ชุมชนสามารถใช้งานถนนเดิมได้ตามปกติ โดยสรุปตำแหน่งที่ออกแบบให้มีทางบริการ ดังแสดงในตารางที่ 5-2

ตารางที่ 5-2 สรุปตำแหน่งทางบริการ

กม. เริ่ม	กม. สิ้นสุด	ด้าน
74+000	74+500	ซ้ายทางและขวาทาง
76+500	77+150	ขวาทาง(บริเวณด่านธัญบุรี)
77+150	81+650	ซ้ายทาง
81+650	86+300	ขวาทาง

รูปแบบทางแยกต่างระดับ

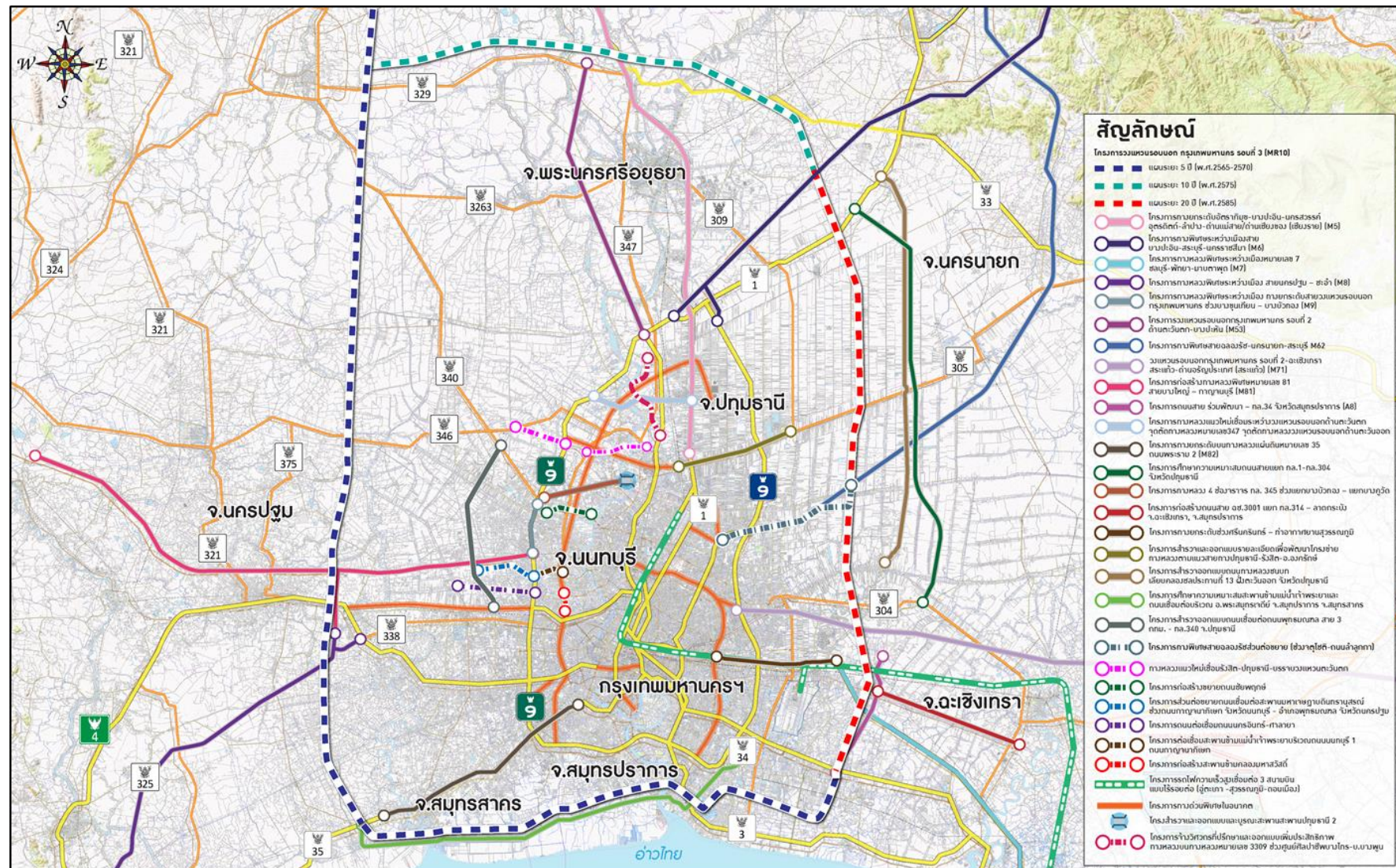
จากการศึกษาทบทวนรูปแบบทางแยกต่างระดับที่จุดตัด ทล.305 ที่ได้ออกแบบรายละเอียดไว้เดิมเมื่อปี พ.ศ. 2562 พบว่า รูปแบบบริเวณทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวง 305 เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับให้มีรูปแบบเป็น Double Trumpet โดยยกระดับของถนนโครงการข้ามทางหลวงหมายเลข 305 มีทางเลี้ยววน (Loop Ramp) ในทิศทางเลี้ยวขวาจากนครนายกผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางไปอยุธยา และจากอยุธยาผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางไปรังสิตและทางเลี้ยวกึ่งตรง (Semi Directional Ramp) ในทิศทางเลี้ยวขวาจากรังสิตผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางไปสมุทรปราการ และจากสมุทรปราการผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางไปรังสิตส่วนในทิศทางเลี้ยวซ้าย 2 ทิศทางให้เป็นถนนระดับดิน ดังแสดงในรูปที่ 5-8 เนื่องจากสภาพพื้นที่ในปัจจุบันมีโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานีได้ดำเนินการก่อสร้างและเปิดทำการสอนแล้วซึ่งมีพื้นที่บางส่วนของโรงเรียน และอาคารสิ่งปลูกสร้างล้ำเข้ามาในเขตทางของทางแยกต่างระดับที่จุดตัด ทล. 305 ดังนั้น การศึกษาและทบทวนรูปแบบทางแยกต่างระดับในบริเวณนี้ จะช่วยลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน และอาคารสิ่งปลูกสร้างของโรงเรียนซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวในลำดับต่อไป



รูปที่ 5-8 รูปแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก)

5.2 การศึกษาด้านจราจร

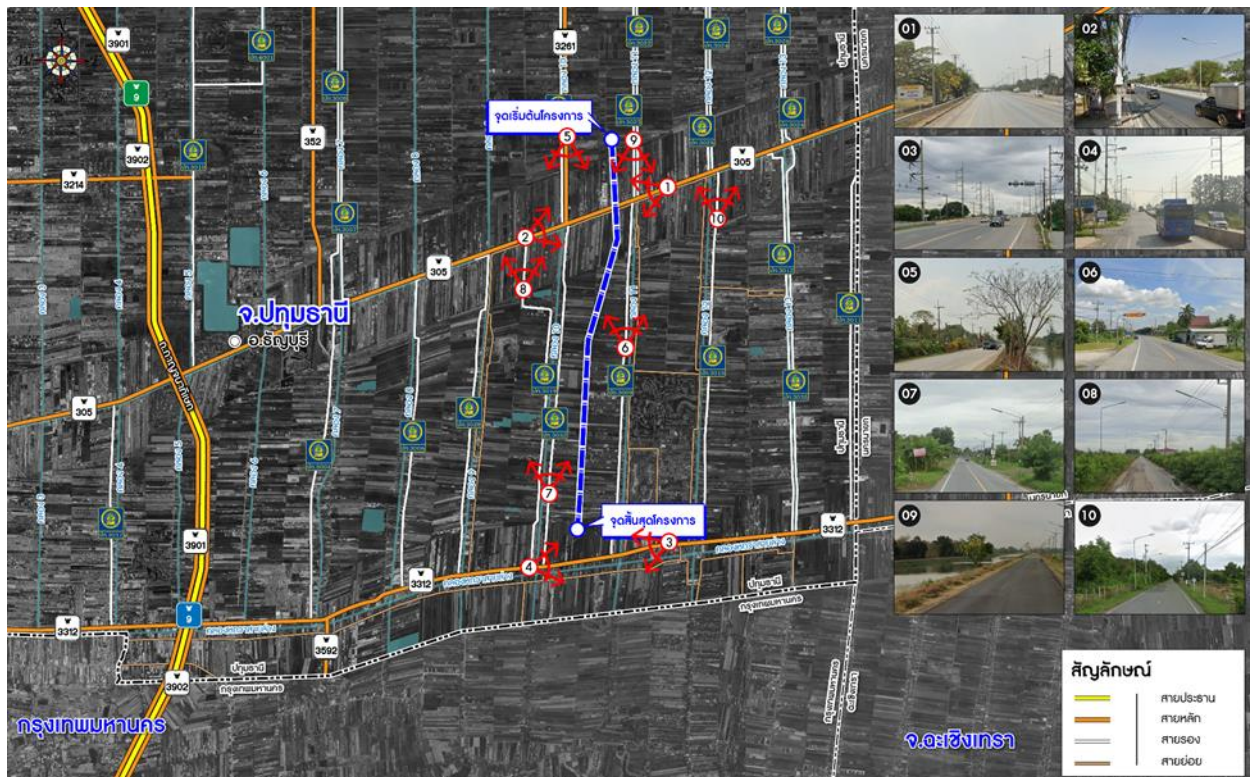
จากการรวบรวมและวิเคราะห์แผนงาน ยุทธศาสตร์ และโครงการพัฒนาด้านคมนาคมและขนส่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของพื้นที่โครงการดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น พบว่า “โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312” โดยสรุปภาพรวมของแนวเส้นทางแผนการพัฒนาโครงการด้านคมนาคมและขนส่งที่เกี่ยวข้องแบ่งออกเป็น 3 วัตถุประสงค์ ได้แก่ (1) การส่งเสริมศักยภาพการให้บริการของระบบโครงข่ายทางหลวง (2) การเพิ่มประสิทธิภาพความเชื่อมโยงการเดินทางบนโครงข่ายถนน และ (3) การแก้ปัญหาด้านการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยง โดยสรุปภาพรวมของแนวเส้นทางพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงในรูปที่ 5-9



รูปที่ 5-9 ภาพรวมเส้นทางโครงการด้านคมนาคมที่ผ่านพื้นที่โครงการฯ

5.2.1 การสำรวจโครงข่ายคมนาคมและขนส่งในพื้นที่โครงการเบื้องต้น

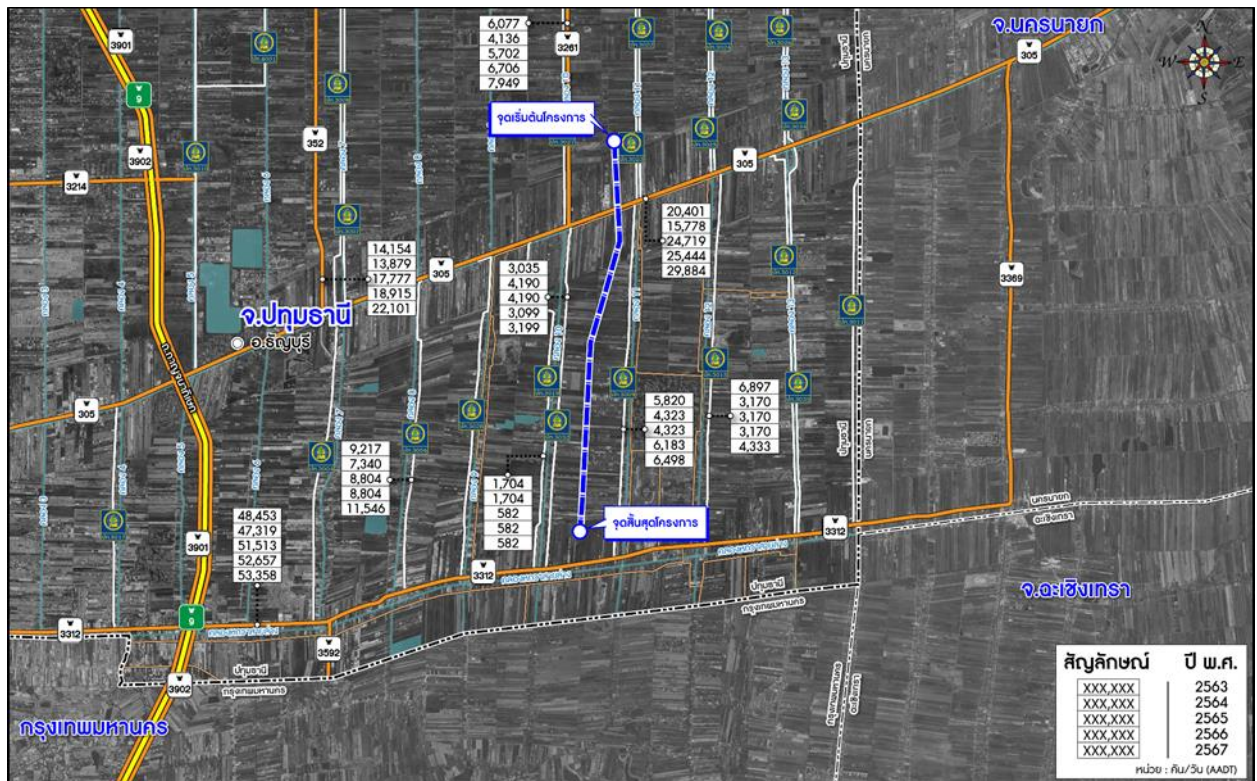
โครงข่ายการเดินทางเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางมายังพื้นที่โครงการ ประกอบไปด้วย ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท เป็นโครงข่ายถนนที่สำคัญและมีผลกระทบต่อถนนโครงการฯ ดังรายละเอียดต่อไปนี้ แสดงดังรูปที่ 5-10



รูปที่ 5-10 โครงข่ายคมนาคมและขนส่งในพื้นที่โครงการฯ

5.3 ข้อมูลสถิติด้านการจราจร

การศึกษาด้านการจราจรได้มีการรวบรวมปริมาณการจราจรบนทางหลวงในรูปแบบของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) เพื่อนำมาเป็นฐานข้อมูลในการช่วยวิเคราะห์สภาพการจราจรในปีปัจจุบัน และใช้ประกอบการคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคต โดยผลการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรบนทางหลวงในช่วง 10 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ.2558 - 2567) พบว่า ในปี พ.ศ.2567 โครงข่ายทางหลวงหมายเลข 305 กม.ที่ 4+550 มีปริมาณจราจร (AADT) 135,119 คัน/วัน อัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่อปี 6.40% และทางหลวงชนบท ปท. 3009 มีปริมาณจราจร (AADT) 5,981 คัน/วัน อัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่อปี -4.52% (เนื่องจากสถานการณ์โควิด 19 ทำให้มีปริมาณจราจรลดลงในปี พ.ศ.2562 อาจส่งผลให้อัตราเฉลี่ยการเติบโตของปริมาณจราจรมีการลดลง) แสดงดังรูปที่ 5-11



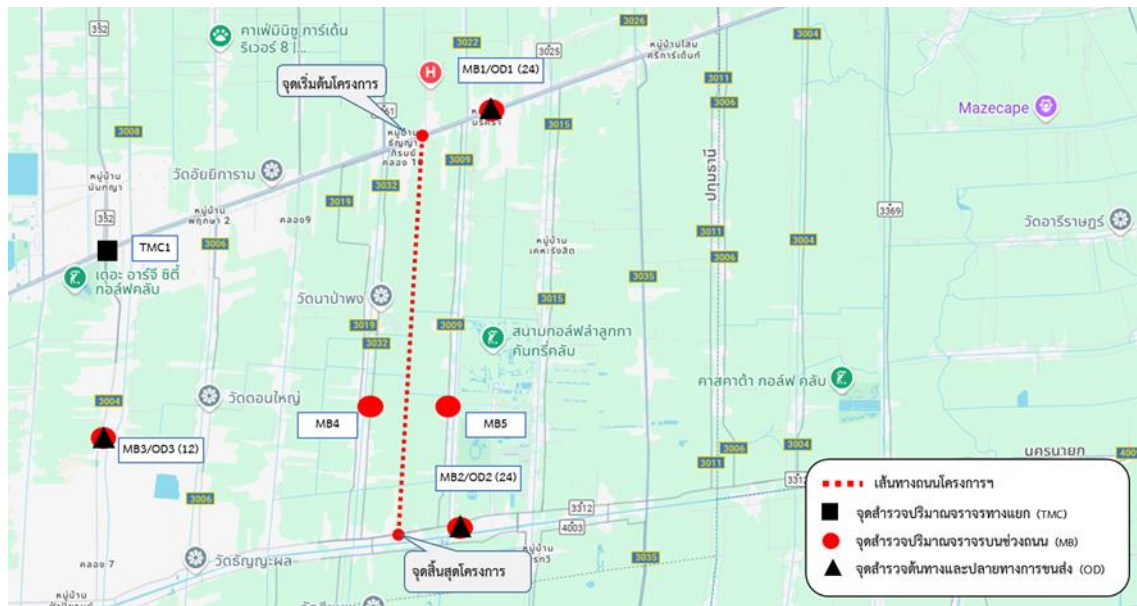
รูปที่ 5-11 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงในพื้นที่ตั้งโครงการฯ

5.3.1 งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรเพื่อให้เข้าใจและเป็นการตรวจสอบสภาพการจราจรในพื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะอย่างยิ่งนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง ตลอดจนใช้เป็นฐานในการวิเคราะห์สภาพการจราจรในอนาคตต่อไป การสำรวจด้านการจราจรที่เสนอสำหรับโครงการนี้ประกอบด้วย

- การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน
- การสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก
- การสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทางการเดินทาง
- การสำรวจตัดสินใจเลือกเส้นทางการเดินทาง
- การสำรวจความเร็วในการเดินทาง
- การสำรวจปริมาณคนเดินเท้าและผู้ใช้ทางประเภทอื่น ๆ

โดยมีตำแหน่งจุดสำรวจแสดงใน รูปที่ 5-12 และ บรรยายการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน แสดงดังรูปที่ 5-13



รูปที่ 5-12 ตำแหน่งจุดสำรวจด้านจราจร



MB 1 ทล. 305



MB 1 ทล. 305



MB 2 ทล. 3312



MB 3 ปท.3004



MB 4 ปท.3032



MB 5 ปท.3009

รูปที่ 5-13 บรรยากาศการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน

1) การสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก

การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยกเป็นการสำรวจปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางการเลี้ยวที่ทางแยกสำคัญในพื้นที่ศึกษา ผลลัพธ์ที่ได้เป็นปริมาณจราจรที่ทางแยกในช่วงเวลาที่ดำเนินการสำรวจและช่วงเวลาเร่งด่วนในการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยกจะทำการสำรวจปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางที่จุดตัดทางแยกในพื้นที่โครงการโดยดำเนินการแจกนับปริมาณจราจรทุก ๆ 15 นาที เป็นเวลา 12 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 07.00 น. ถึง 19.00 น. บนตำแหน่ง TMC1 ทล.305 ตัด ทล.352 แสดงดังรูปที่ 5-14



TMC 1 จุดตัด ทล.352 และ ทล.305

รูปที่ 5-14 บรรยากาศการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก

2) การสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทางการเดินทาง

การสำรวจนี้จะทำให้เข้าใจพฤติกรรมการเดินทางที่ก่อให้เกิดปริมาณจราจร นอกจากนี้ข้อมูลดังกล่าว ยังมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาแบบจำลองการจราจรและขนส่ง ผลการสำรวจจะนำมาวิเคราะห์จุดต้นทาง / ปลายทางของผู้ใช้รถบนทางหลวง โดยวิเคราะห์ถึงวัตถุประสงค์ของการเดินทางและจำนวนผู้โดยสารของยานพาหนะแต่ละประเภท และใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาแบบจำลองต่อไปโดยที่ปรึกษาได้ใช้วิธีการสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทางการเดินทางโดยวิธี “การสัมภาษณ์ริมถนน (Roadside Interview)” ดำเนินการโดยหยุดรถที่สัญจรไปมาเพื่อสัมภาษณ์ โดยสัมภาษณ์ผู้เดินทางบนถนนในทั้ง 2 ทิศทางบนจุดสำรวจ OD1 – OD3 ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจดังกล่าวจะครอบคลุมการเดินทางโดยยานยนต์ส่วนบุคคลรถขนส่งสินค้า รวมทั้งการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งข้อมูลดังกล่าวประกอบด้วย

- จุดต้นทางและปลายทางการเดินทาง
- วัตถุประสงค์การเดินทาง
- ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง
- จำนวนที่นั่งและผู้โดยสาร
- น้ำหนักบรรทุก (กรณีที่เป็นรถขนส่งสินค้า)
- ประเภทสินค้า (กรณีที่เป็นรถขนส่งสินค้า)

แสดงดังรูปที่ 5-15



OD 1 ทล. 305



OD 2 ทล. 305



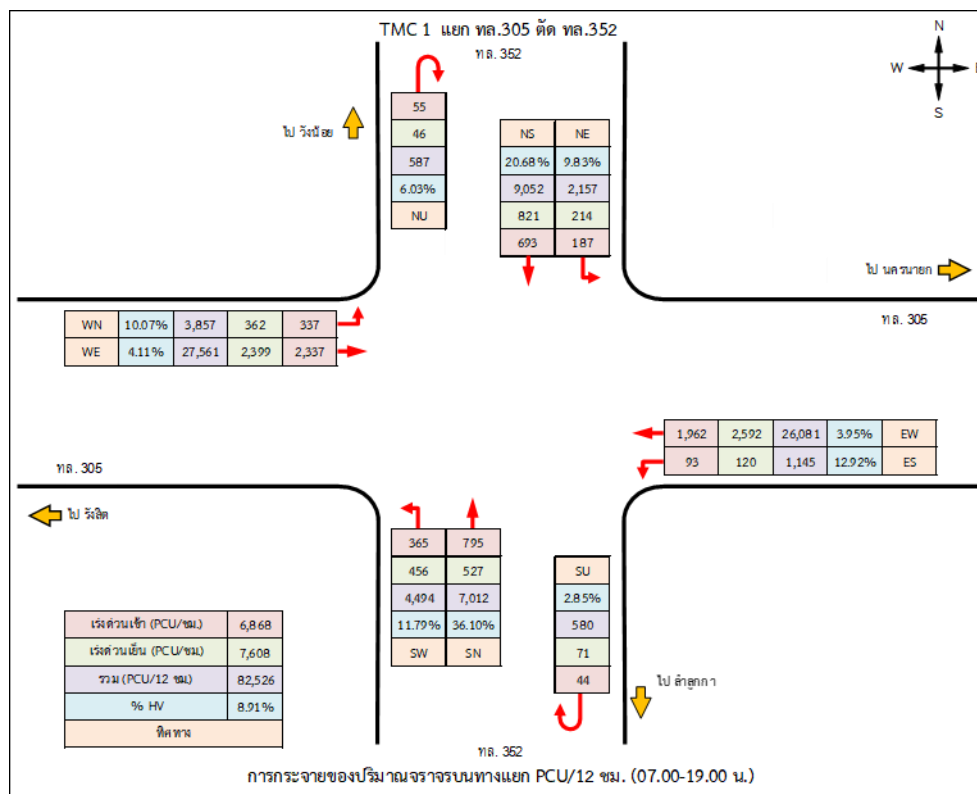
OD 2 ทล. 3312



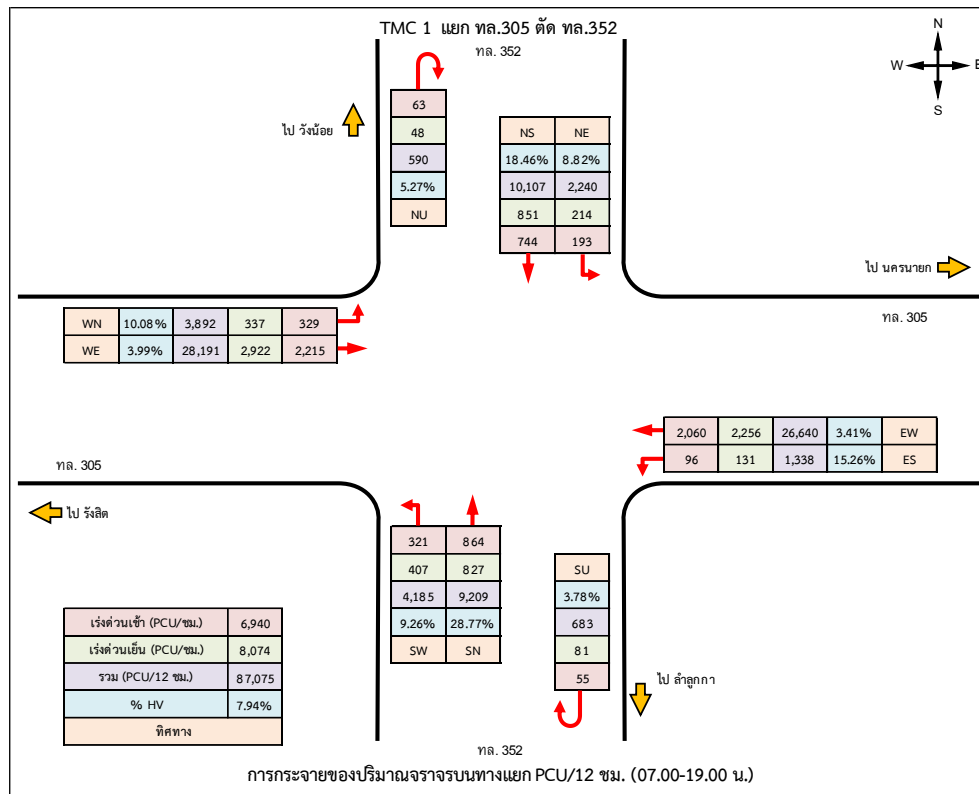
OD 3 ปท.3004

รูปที่ 5-15 บรรยายภาพการสำรวจจุดต้นทางและปลายทางของการเดินทาง

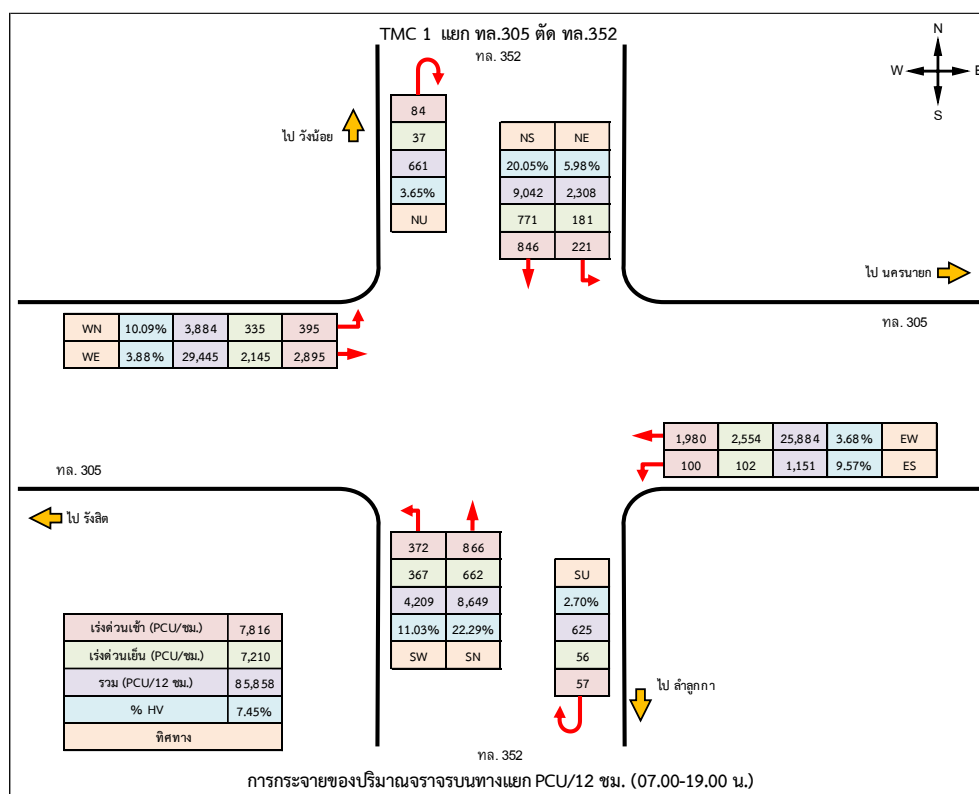
- ผลสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Traffic Movement Counts) แสดงดังรูปที่ 5-16 ถึง รูปที่ 5-18



รูปที่ 5-16 ปริมาณจราจรที่ทางแยก TMC 1 ในช่วงกลางสัปดาห์ (วันพุธ ที่ 21 พฤษภาคม 2568)



รูปที่ 5-17 ปริมาณจราจรที่ทางแยก TMC 1 ในช่วงปลายสัปดาห์ (วันศุกร์ ที่ 23 พฤษภาคม 2568)



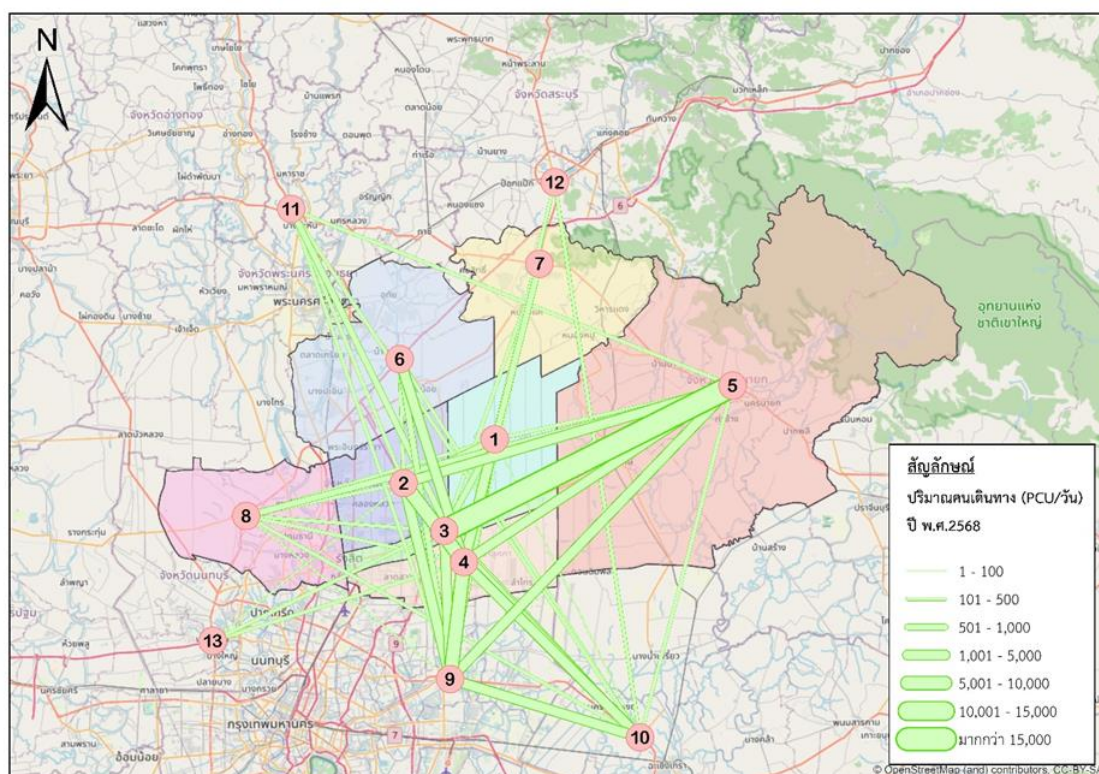
รูปที่ 5-18 ปริมาณจราจรที่ทางแยก TMC 1 ในช่วงวันหยุด (วันเสาร์ ที่ 24 พฤษภาคม 2568)

- การสำรวจจุดต้นทางและปลายทางของการเดินทาง (Origin-Destination Survey)

การเดินทางของคน

จากการสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง-ปลายทางการเดินทางพบว่าเป็นการเดินทางภายในพื้นที่โครงการ อำเภอธัญบุรี และอำเภอลำลูกกา คิดเป็นร้อยละ 14.02 เป็นการเดินทางเข้า-ออก อำเภอธัญบุรี และอำเภอลำลูกกาคิดเป็นร้อยละ 61.65 และเป็นการเดินทางผ่านออก อำเภอธัญบุรี และอำเภอลำลูกกา คิดเป็นร้อยละ 24.33

เมื่อพิจารณาการเดินทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ที่มีการเดินทางมากที่สุด 3 ลำดับแรกพบว่า การเดินทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ 3 กับกลุ่มพื้นที่ 5 มีปริมาณมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 21.21 รองลงมาได้แก่ กลุ่มพื้นที่ 2 กับกลุ่มพื้นที่ 4 คิดเป็นร้อยละ 12.33 และกลุ่มพื้นที่ 4 กับกลุ่มพื้นที่ 9 คิดเป็นร้อยละ 7.19 แสดงดังรูปที่ 5-19

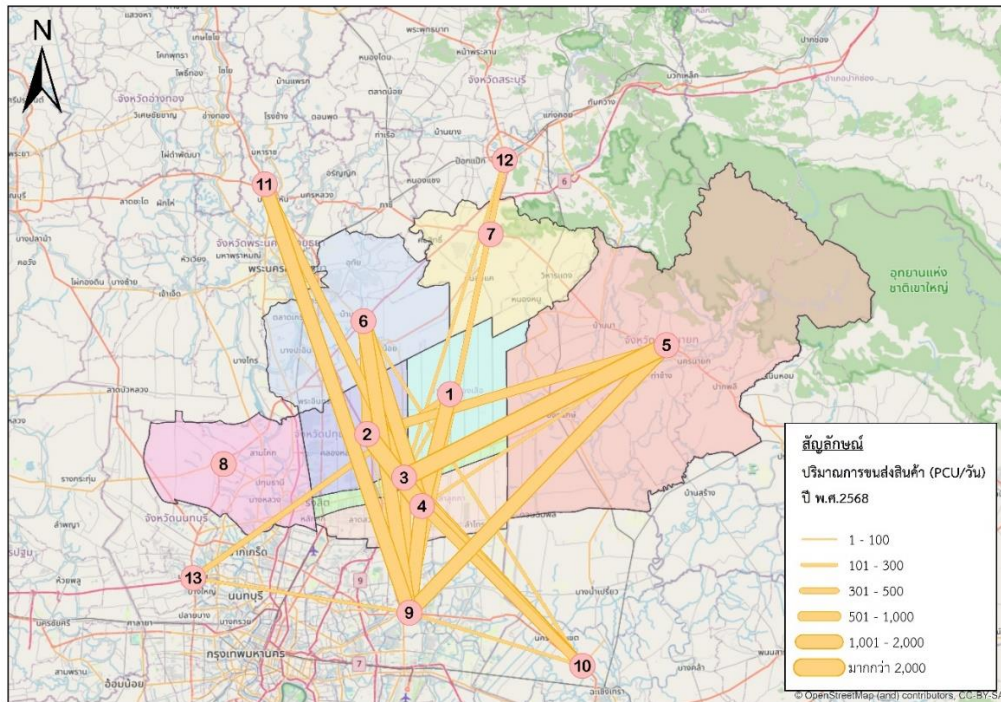


รูปที่ 5-19 ปริมาณคนเดินทาง (PCU/วัน)

การขนส่งสินค้า

จากการสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง-ปลายทางการขนส่งสินค้าพบว่าเป็นการขนส่งภายในพื้นที่โครงการ อำเภอธัญบุรี และ อำเภอลำลูกกา คิดเป็นร้อยละ 2.53 เป็นการขนส่งเข้า-ออก อำเภอธัญบุรี และอำเภอลำลูกกา คิดเป็นร้อยละ 28.09 และเป็นการขนส่งผ่านก อำเภอธัญบุรี และอำเภอลำลูกกา คิดเป็นร้อยละ 69.38

เมื่อพิจารณาการขนส่งระหว่างกลุ่มพื้นที่ที่มีการขนส่งมากที่สุด 3 ลำดับแรกพบว่า การขนส่งระหว่างกลุ่มพื้นที่ 2 กับกลุ่มพื้นที่ 4 มีปริมาณมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 9.93 รองลงมาได้แก่ กลุ่มพื้นที่ 3 กับกลุ่มพื้นที่ 5 คิดเป็นร้อยละ 9.50 และกลุ่มพื้นที่ 4 กับกลุ่มพื้นที่ 9 คิดเป็นร้อยละ 7.05 แสดงดังรูปที่ 5-20



รูปที่ 5-20 ปริมาณขนส่งสินค้า (PCU/วัน)

6 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

การศึกษาทางเลือกของโครงการ ในงานการทบทวนรูปแบบ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 นี้ จะพิจารณา รูปแบบทางแยกต่างระดับที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก) ที่ปรึกษาได้กำหนดวิธีการคัดเลือกและ เกณฑ์การคัดเลือกทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ โดยพิจารณาในประเด็นสำคัญ 3 ประเด็น ดังนี้ 1. ประเด็นด้าน วิศวกรรม 2. ประเด็นด้านเศรษฐกิจ 3. ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่

- 1) **ด้านวิศวกรรม**โดยทั่วไปการคัดเลือกทางแยกต่างระดับในด้านวิศวกรรม จะคำนึงถึงด้านเรขาคณิตของทาง เลี้ยวความสามารถรองรับปริมาณจราจร ความปลอดภัยในการขับขี่ ผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง เป็นต้น
- 2) **ด้านเศรษฐกิจ** หรือด้านราคาโดยทั่วไปการคัดเลือกทางแยกต่างระดับในด้านเศรษฐกิจจะคำนึงถึง ค่าก่อสร้างค่าเวนคืนที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง
- 3) **ด้านสิ่งแวดล้อม** บางโครงการเรียกว่า ผลกระทบต่อสาธารณะ โดยทั่วไปจะพิจารณาประเด็น สิ่งแวดล้อมในประเด็นของทรัพยากรทางกายภาพคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

โดยทำการคัดเลือกเฉพาะประเด็นผลกระทบที่มีนัยสำคัญ และแตกต่างในแต่ละทางเลือกมาพิจารณา เปรียบเทียบจากการพิจารณาของที่ปรึกษาจึงกำหนดสัดส่วนคะแนนในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ในแต่ละ ด้านดังแสดงในตารางที่ 6-1

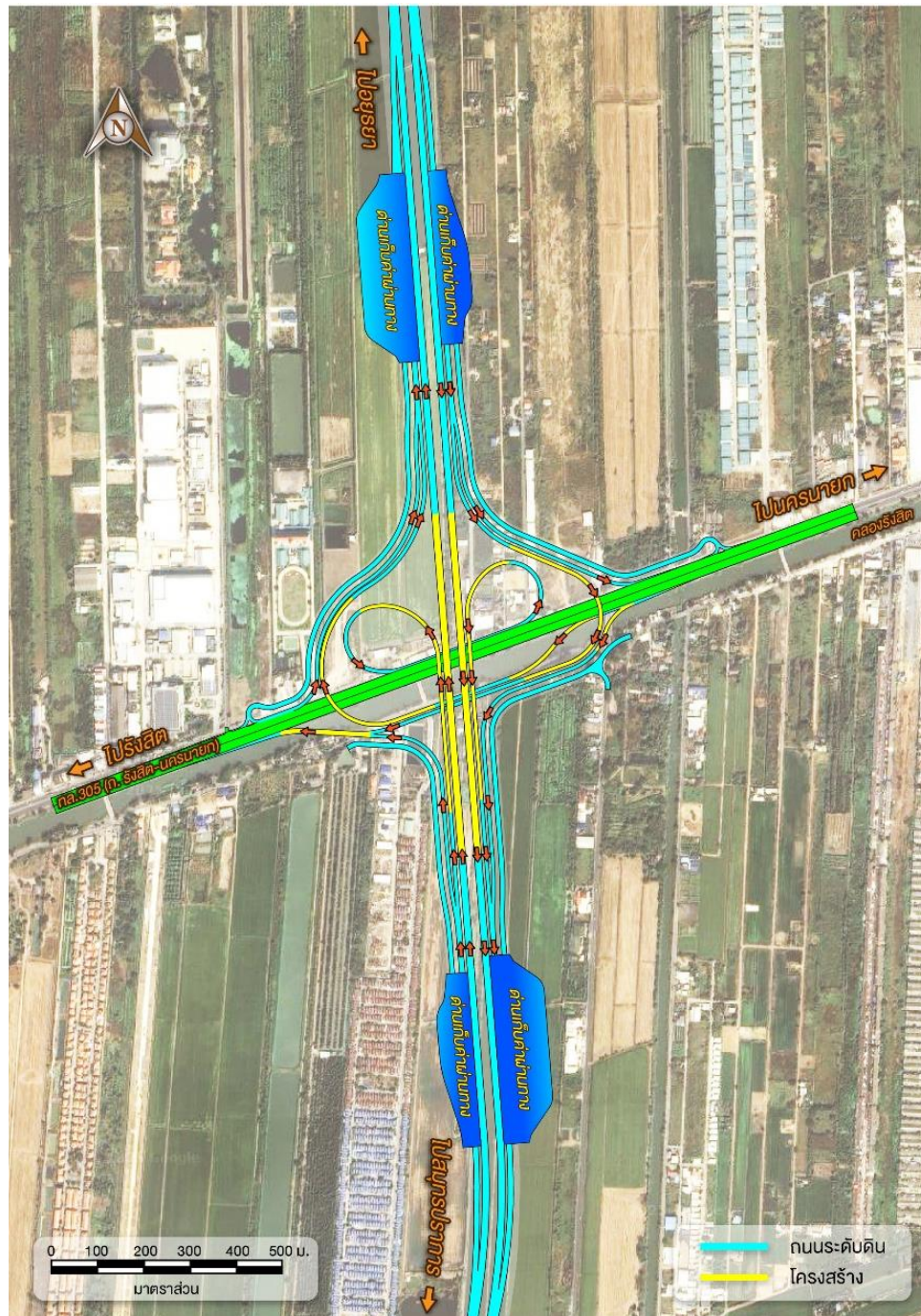
ตารางที่ 6-1 การกำหนดน้ำหนักคะแนนของแต่ละปัจจัยสำคัญ

ลำดับ	รายการ	คะแนน
1	ด้านวิศวกรรม	
1.1	เรขาคณิตของทางเลี้ยว	14
1.2	ความสามารถรองรับปริมาณการจราจร	10
1.3	ความปลอดภัยในการขับขี่	9
1.4	ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	7
	รวมด้านวิศวกรรม	40
2	ด้านเศรษฐกิจ	
2.1	ค่าก่อสร้าง	20
2.2	ค่าเวนคืนที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	10
	รวมด้านเศรษฐกิจ	30
3	ด้านสิ่งแวดล้อม	
3.1	การโยกย้ายและการเวนคืน	15
3.2	อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	10
3.3	ทรัพยากรดิน	5
	รวมด้านสิ่งแวดล้อม	30
	รวมคะแนน	100

คะแนนในแต่ละหัวข้อที่กำหนดเพื่อการเปรียบเทียบทางเลือกของทางแยกต่างระดับเป็นคะแนนเต็ม ในการให้คะแนนของแต่ละหัวข้อ

- รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 1

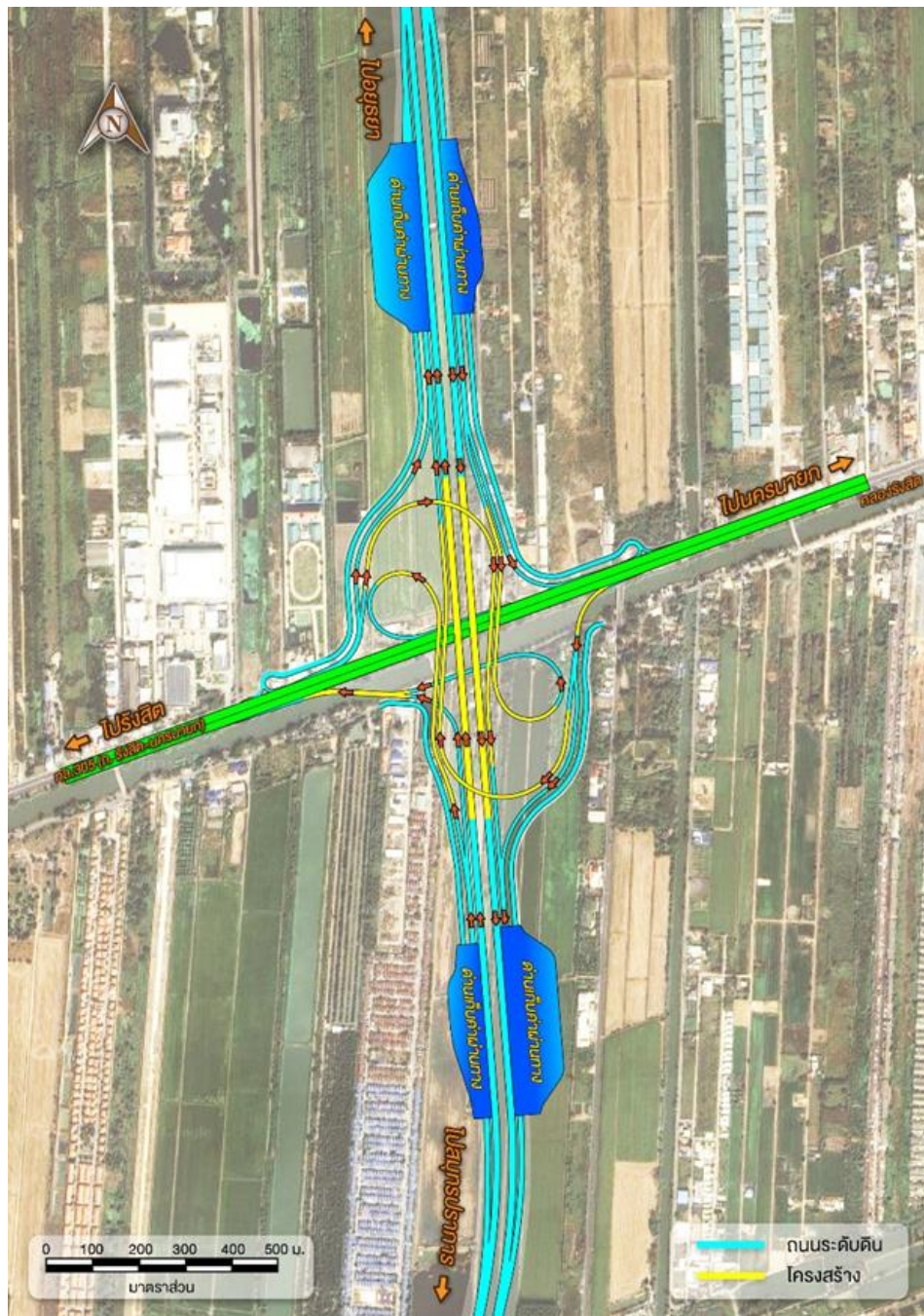
กำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับให้มีรูปแบบเป็น Partial Cloverleaf Interchange with Semi Directional Ramp โดยยกระดับของถนนโครงการข้ามทางหลวงหมายเลข 305 มีทางเลี้ยววน (Loop Ramp) ในทิศทางเลี้ยวขวาจากสมุทรปราการไปนครนายก และจากรังสิตไปสมุทรปราการ และทางเลี้ยวกึ่งตรง (Semi Directional Ramp) ในทิศทางเลี้ยวขวาจากอยุธยาไปรังสิต และจากนครนายกไปอยุธยา ส่วนในทิศทางเลี้ยวซ้าย 4 ทิศทางให้เป็นถนนระดับดิน ดังแสดงในรูปที่ 6-1



รูปที่ 6-1 รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 1

- รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 2

กำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับให้มีรูปแบบเป็น Partial Cloverleaf Interchange with Semi Directional Ramp โดยยกระดับของถนนโครงการข้ามทางหลวงหมายเลข 305 มีทางเลี้ยววน (Loop Ramp) ในทิศทางเลี้ยวขวาจากสมุทรปราการไปนครนายก และจากอยุธยาไปรังสิต และทางเลี้ยวกึ่งตรง Semi Directional Ramp) ในทิศทางเลี้ยวขวาจากรังสิตไปสมุทรปราการ และจากนครนายกไปอยุธยาส่วนในทิศทางเลี้ยวซ้าย 4 ทิศทางให้เป็นถนนระดับดินดังแสดงในรูปที่ 6-2



รูปที่ 6-2 รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 2

- รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 3

กำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับให้มีรูปแบบเป็น Double Trumpet โดยยกระดับของถนนโครงการข้ามทางหลวงหมายเลข 305 มีทางเลี้ยววน (Loop Ramp) ในทิศทางเลี้ยวขวาจากนครนายกไปอยุธยา และจากอยุธยาไปรังสิตและทางเลี้ยวกึ่งตรง (Semi Directional Ramp) ในทิศทางเลี้ยวขวาจากรังสิตไปสมุทรปราการ และจากสมุทรปราการไปรังสิตส่วนในทิศทางเลี้ยวซ้าย 2 ทิศทางให้เป็นถนนระดับดินดังแสดงใน รูปที่ 6-3



รูปที่ 6-3 รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 3

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาให้สอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง ปรับปรุงครั้งที่ 9 (2567) โดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อมสำนักแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ปี 2567 ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งนี้จะนำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลักประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับการดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบของโครงการ โดยขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมแสดงดังรูปที่ 7-1 มีรายละเอียด ดังนี้

7.1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง หรือมีผลกระทบกับโครงการนี้ทั้งที่เป็นของกรมทางหลวง หรือ โครงการของหน่วยงานอื่น ๆ ตลอดจนรวบรวมรายละเอียดเกี่ยวกับนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติกฎระเบียบ และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ และดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมายและตามมติคณะรัฐมนตรี พื้นที่โบราณสถานและแหล่งโบราณคดีทั้งที่ขึ้นทะเบียนและยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล เป็นต้น รายละเอียดดังนี้

- **แหล่งโบราณสถานซึ่งจัดเป็นโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ** : จากการตรวจสอบโดยสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี หนังสือที่ วธ 0412/801 ลงวันที่ 4 เมษายน 2568 พบโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองสิบเอ็ด) และคลองหกวาสายล่าง ซึ่งจากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์จากระบบภูมิสารสนเทศแหล่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรม GIS กรมศิลปากร พบว่าในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบโบราณสถานประเภทคลองประวัติศาสตร์ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์(ตัดผ่าน) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองสิบเอ็ด) (ระยะห่าง 255 เมตร) ส่วนคลองหกวาสายล่าง พบว่ามีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 1,025 เมตร แสดงรายละเอียดดัง รูปที่ 7-2

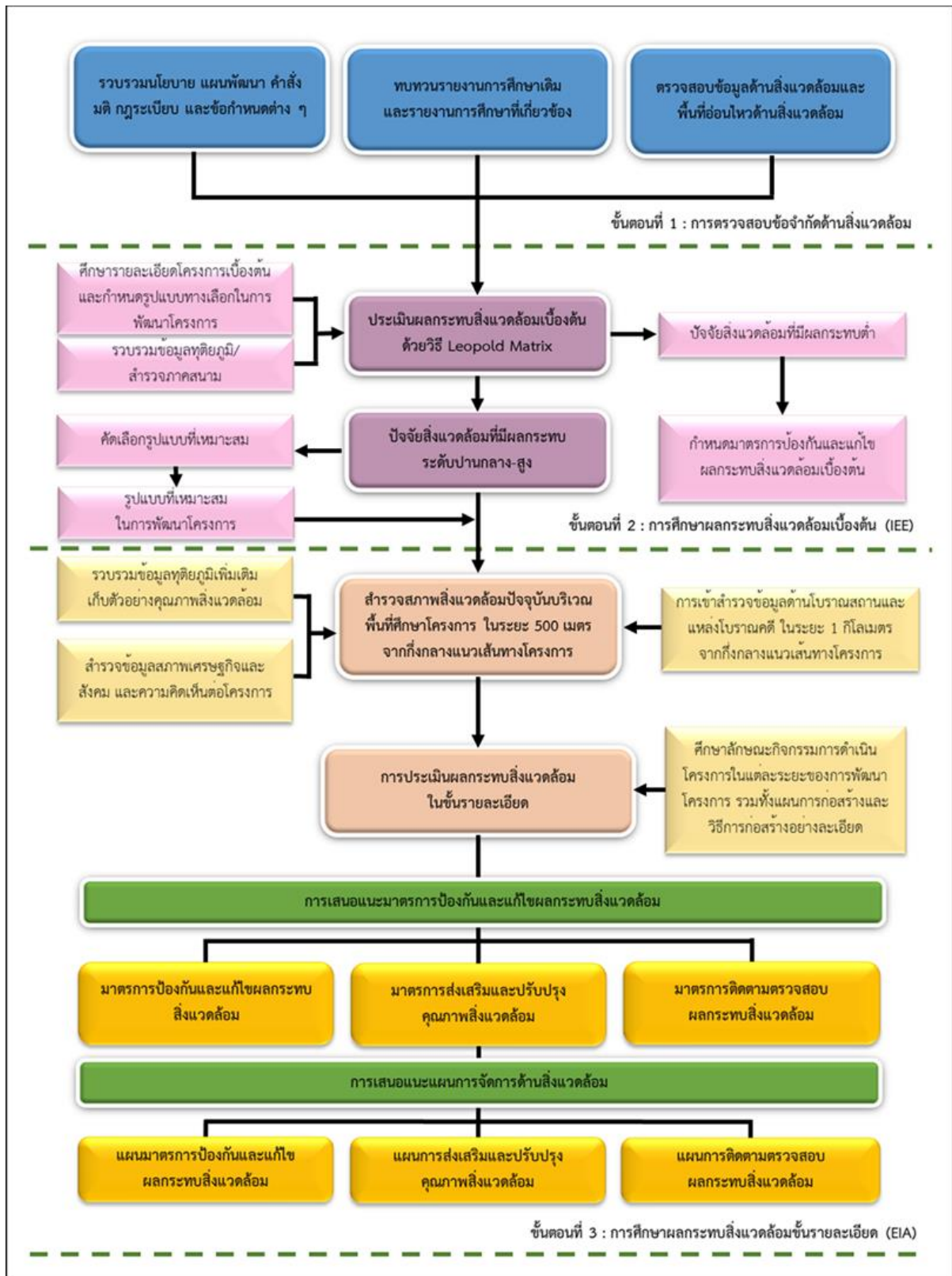
- **พื้นที่เมืองเก่า แหล่งธรรมชาติและแหล่งศิลปกรรมอันควรอนุรักษ์** : จากการตรวจสอบ โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หนังสือที่ ทส.1003.2/9019 ลงวันที่ 27 มีนาคม 2568 พบว่าในพื้นที่ศึกษาระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบพื้นที่เมืองเก่าตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ และเมืองเก่า พ.ศ.2564 ไม่พบแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี แต่พบแหล่งธรรมชาติท้องถิ่น ประเภทแหล่งน้ำ จำนวน 2 แห่งและพบแหล่งศิลปกรรมอันควรอนุรักษ์ประเภทวัด วัดร้าง ศาสนาสถาน จำนวน 3 แห่ง และประเพณีอันควรอนุรักษ์ จำนวน 1 แห่ง แสดงดังรูปที่ 7-3

- **พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ** : จากการตรวจสอบโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หนังสือที่ ทส.1008.6/8137 ลงวันที่ 24 มีนาคม 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ของลุ่มน้ำภาคตะวันตก ภาคกลาง และลุ่มน้ำป่าสัก โดยจากการจำแนกชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่องการกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคตะวันตก ภาคกลาง และลุ่มน้ำป่าสัก แสดงดังรูปที่ 7-4
- **พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ระดับนานาชาติ และระดับชาติ** : จากการตรวจสอบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ ระดับนานาชาติ และระดับชาติ ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร และ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ในเบื้องต้น ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ ระดับนานาชาติ และระดับชาติแต่อย่างใด
- **พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมายและตามมติคณะรัฐมนตรีในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ** : จากการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมายและตามมติคณะรัฐมนตรีแต่อย่างใด โดยกรมป่าไม้ได้มอบหมายให้สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 5 (สระบุรี) รับผิดชอบตรวจสอบเรื่องดังกล่าว ตามหนังสือที่ ทส 1603.5/6848 ลงวันที่ 11 เมษายน 2568
- **พื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และวนอุทยาน** : จากการตรวจสอบโดยกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช หนังสือที่ ทส 0906.803/10944 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2568 พบว่า ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่มีพื้นที่ป่าอนุรักษ์ในความรับผิดชอบของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช แต่อย่างใด
- **พื้นที่เสี่ยงธรณีพิบัติภัย** : จากการตรวจสอบโดยกรมทรัพยากรธรณี หนังสือที่ ทส 0506/1176 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2568 พบว่า จังหวัดปทุมธานี ไม่มีพื้นที่มีโอกาสเกิดหลุมยุบและแผ่นดินไหว โดยในรัศมี 150 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบรอยเลื่อนเจดีย์สามองค์ มีระยะห่าง 146 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 7-5
- **ผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี** : จากการตรวจสอบโดยสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปทุมธานี หนังสือเลขที่ ปท 0022/1151 ลงวันที่ 1 เมษายน 2568 พบว่า บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการจัดอยู่ในเขตที่ดินประเภทชุมชน (สีชมพู) ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2558 และจัดอยู่ในเขตที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) และที่ดินประเภทสถาบันราชการ (สีน้ำเงิน)ตามผังเมืองรวมเมืองลำลูกกา – บึงยี่โถ ปี พ.ศ. 2555 ดังรูปที่ 7-6 โดยการพัฒนาโครงการเพื่อการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สามารถดำเนินการพัฒนาโครงการได้โดยไม่ขัดต่อข้อบังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี
- **พื้นที่ราชพัสดุ** : จากการตรวจสอบโดยกรมธนารักษ์ ตามหนังสือที่ กค 0304/5946 ลงวันที่ 13 พฤษภาคม 2568 พบว่า พื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีที่ราชพัสดุตบซ้อน จำนวน 3 แปลง ดังแสดงในรูปที่ 7-7 ประกอบด้วย
 - 1) ที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ปท.63 ตำบลบึงสนั่น อำเภอธัญบุรี
 - 2) ที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ปท.401 ตำบลบึงบา อำเภอหนองเสือ
 - 3) ที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ปท.762 ตำบลบึงทองหลาง อำเภอลำลูกกา

• ชุมชน /หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ : พบชุมชน/หมู่บ้าน 22 แห่ง และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 6 แห่ง ประกอบด้วย

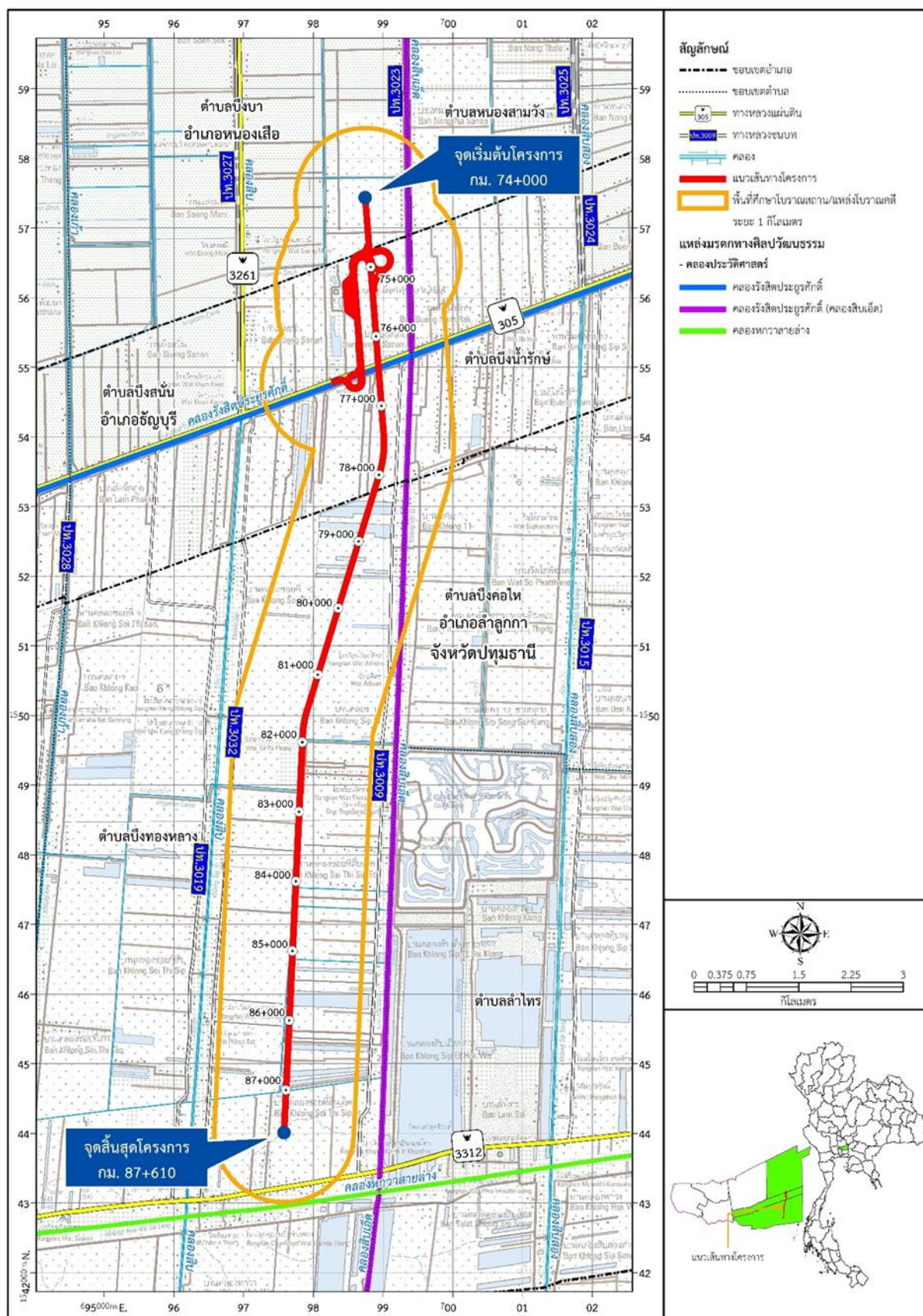
- ศาสนสถาน จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สำนักปฏิบัติธรรมอุทุมพรพิสัย วัดอโศการาม วัดนาป่าพง วัดป่าเลิศจิตตนิมิต วัดป่าเจริญราช
- สถานพยาบาล จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรญาณอุบลบุรี
- สถานศึกษา จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี
- ชุมชน/หมู่บ้าน จำนวน 22 แห่ง ได้แก่ หมู่ 2 บ้านวังตะเคียนพัฒนา หมู่ 4 บ้านแสนสุข หมู่ 11 บ้านหนองนาสนาน หมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น หมู่ 3 ตำบลบึงสนั่น หมู่บ้านปิยทรัพย์ บ้านเอื้ออาทร จังหวัดปทุมธานี (รังสิตคลอง 10/2) หมู่ 2 ตำบลบึงน้ำรักษ์ หมู่ 1 ตำบลบึงน้ำรักษ์ หมู่ 12 บ้านคลองสิบเอ็ด หมู่ 1 บ้านคลองซอย 11 หมู่ 9 บ้านคลองซอย 10 หมู่ 8 บ้านคลองซอย 10 หมู่ 7 บ้านคลองซอย 10 หมู่ 2 บ้านคลองซอย 11 หมู่ 6 บ้านคลองซอย 10 หมู่ 3 บ้านคลองซอย 11 หมู่ 5 บ้านคลองซอย 10 หมู่ 4 บ้านคลองซอย 10 หมู่บ้านท่าเลทอง หมู่ 18 บ้านคลองหกวา และหมู่ 16 บ้านคลองหกวา

• แหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน : จากการตรวจสอบแหล่งน้ำในพื้นที่ศึกษาโครงการ พบแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 7 จุด ได้แก่ ลำรางสาธารณะ (กม. 42+944) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (กม. 44+657) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (บริเวณทางแยกต่างระดับ) ลำรางสาธารณะ(กม. 50+891) ลำรางสาธารณะ (กม. 52+288) ลำรางสาธารณะ (กม. 52+556) และลำรางสาธารณะ(กม. 55+214) ลักษณะการใช้ประโยชน์เพื่อการระบายน้ำและเกษตรกรรม แสดงดังรูปที่ 7-8

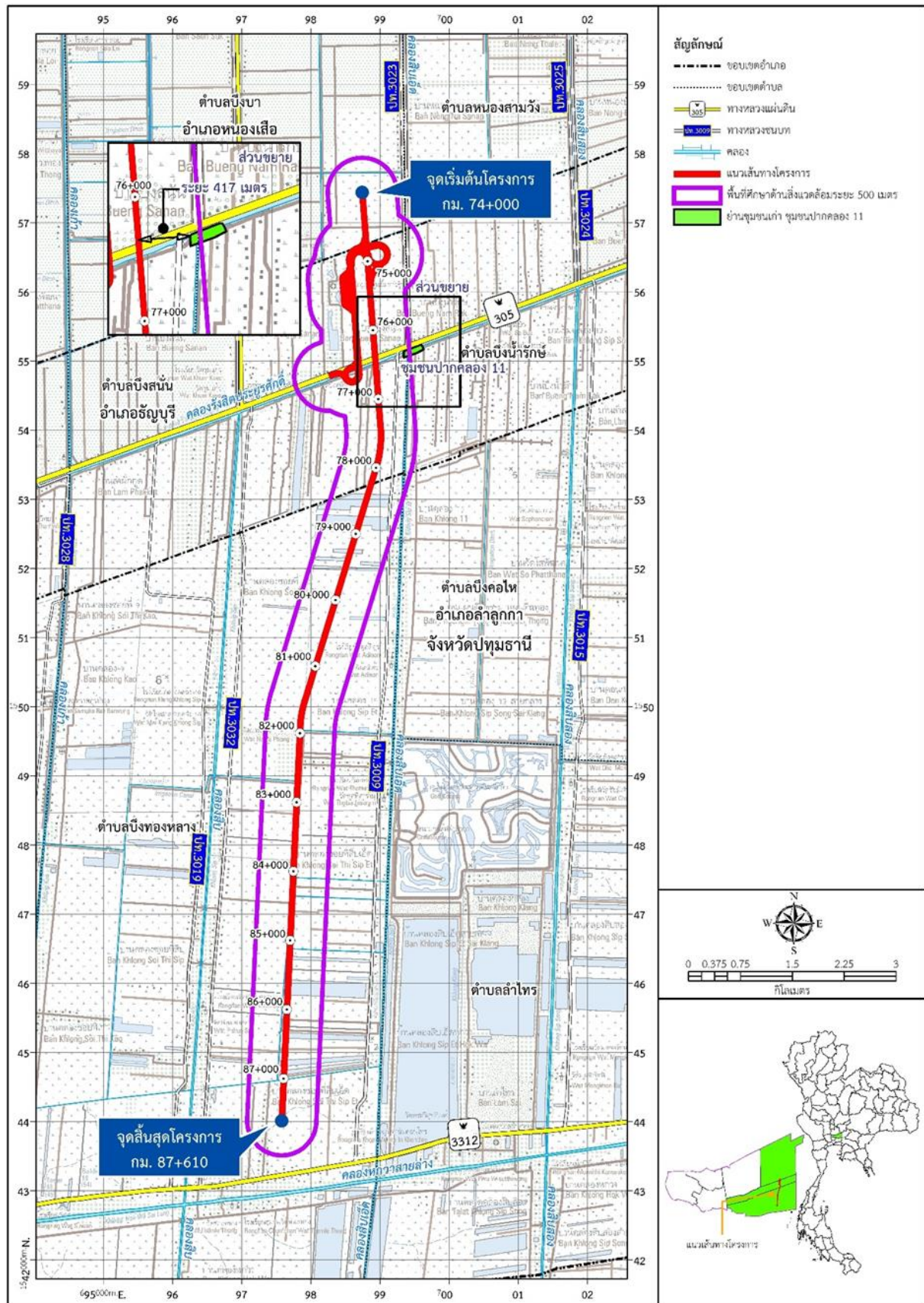


ที่มา : บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2568

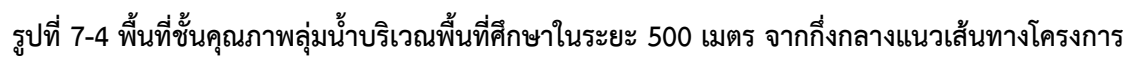
รูปที่ 7-1 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

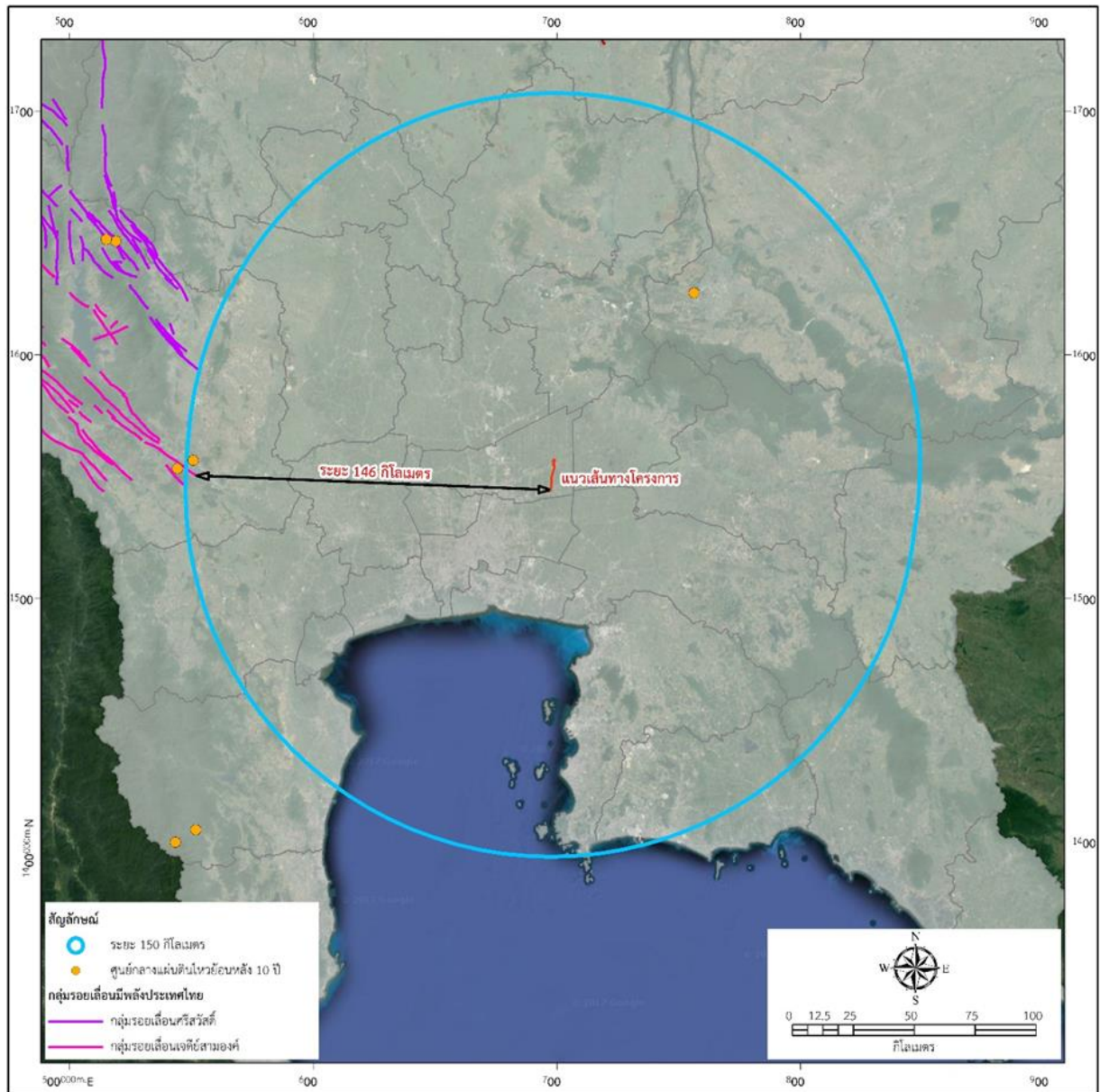


รูปที่ 7-2 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

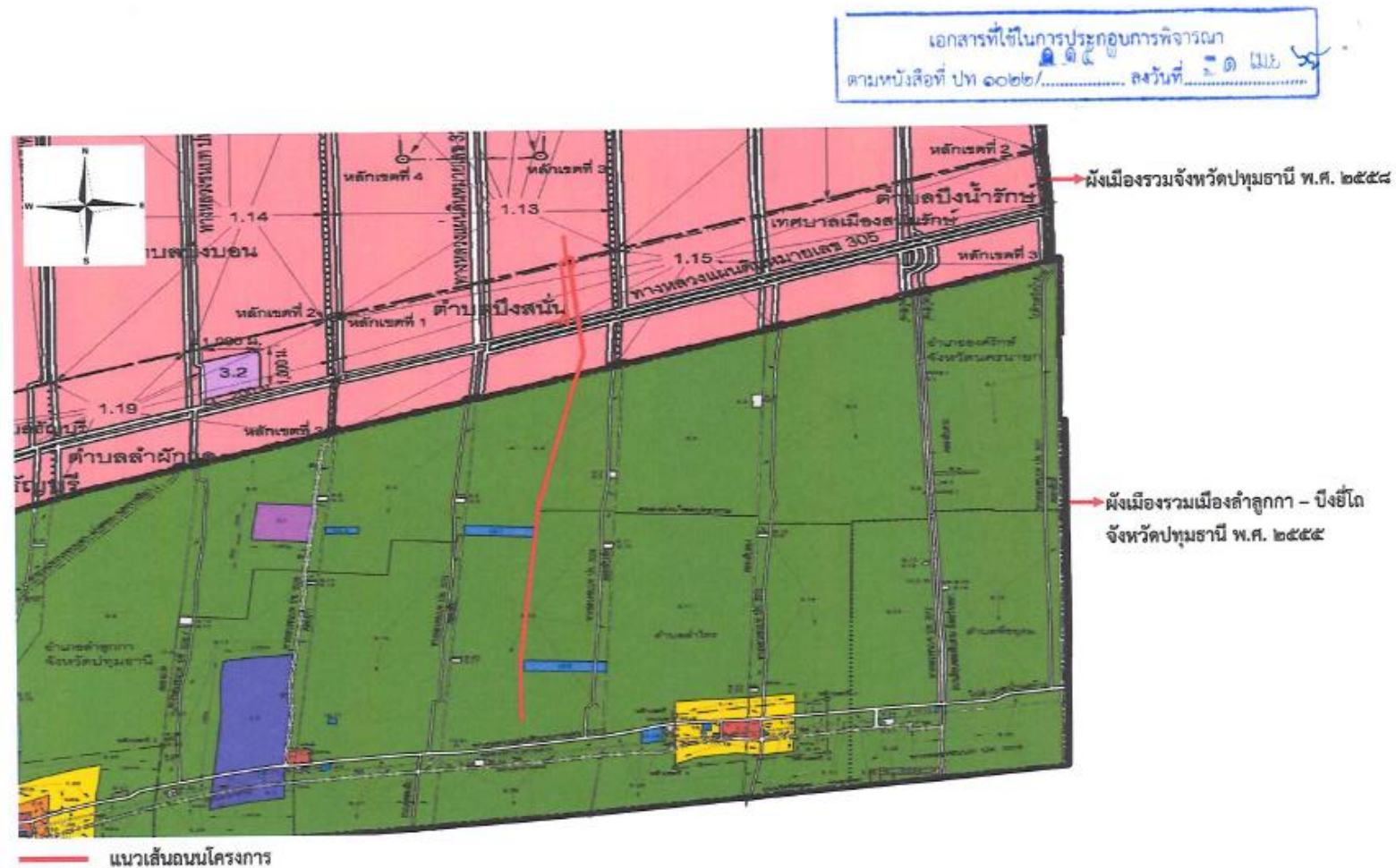


รูปที่ 7-3 ย่านชุมชนเก่า ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

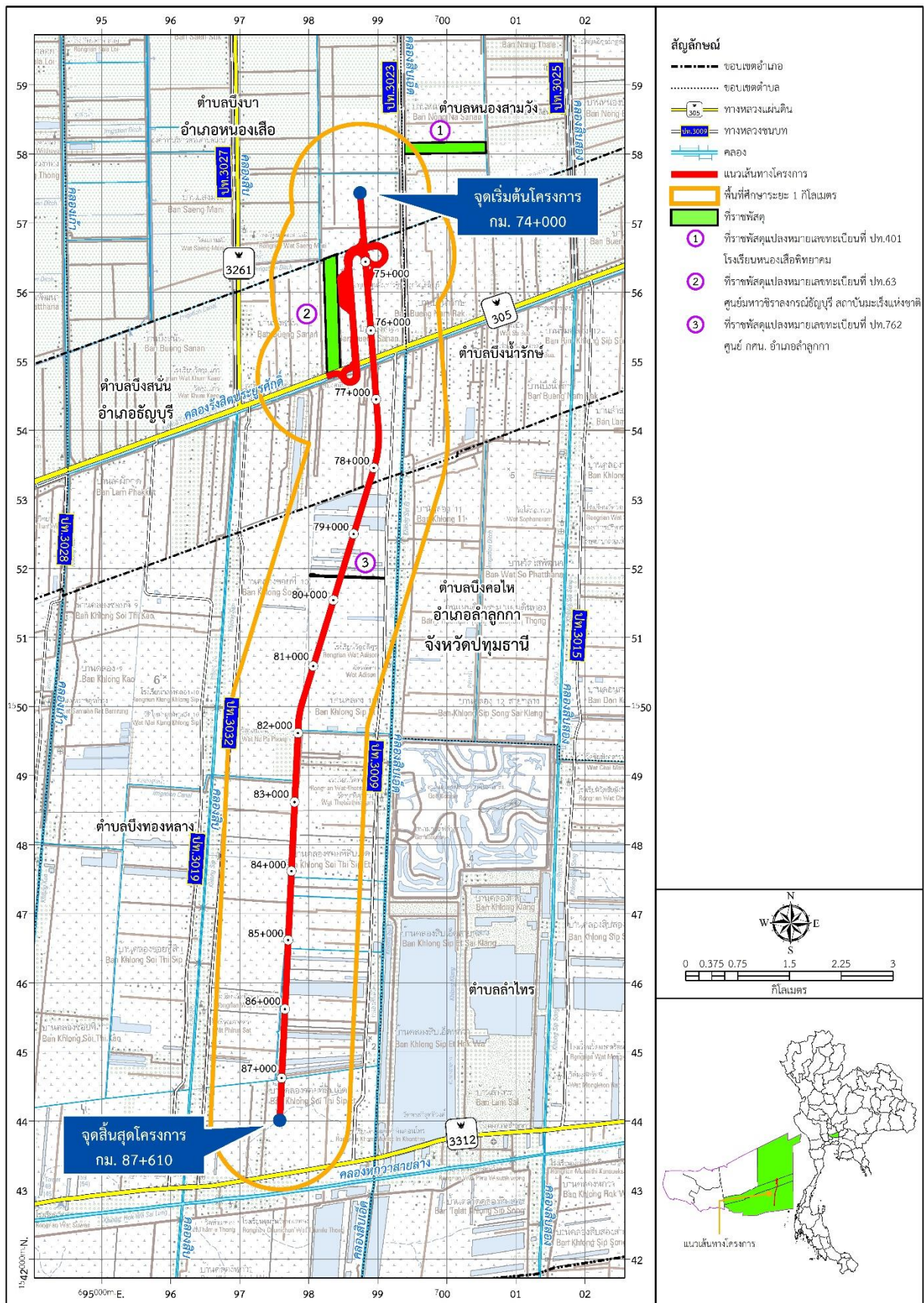




รูปที่ 7-5 รอยเลื่อนมีพลัง ในรัศมี 150 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 7-6 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ.2558 และผังเมืองรวมลำลูกกา - ปิงยี่ไฉ่ จ.ปทุมธานี พ.ศ.2555



รูปที่ 7-7 พื้นที่ราชพัสดุ ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

7.2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

ในขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น แบ่งเป็น 5 ขั้นตอนหลักดังรูปที่ 7-1 มีดังนี้

(1) การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ : ดำเนินการรวบรวมข้อมูลด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในประเด็นที่สำคัญจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการพิจารณาวางแผนการพัฒนารูปแบบของโครงการต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา และวางแผนการศึกษาและสำรวจภาคสนามเพิ่มเติม

(2) การสำรวจและรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมในภาคสนาม : สำรวจในภาคสนามเบื้องต้น เพื่อตรวจสอบสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อนำมาวิเคราะห์สถานภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ โดยครอบคลุมองค์ประกอบหลักทั้ง 4 องค์ประกอบ คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยพื้นที่ศึกษาจะครอบคลุมพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งมีแนวโน้มที่จะรับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ หรือมากกว่า 500 เมตร ในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้าง หรือมีผลกระทบต่อเนื่อง

(3) การวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น : ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมได้จากหน่วยงานต่าง ๆ รวมทั้งการสำรวจในภาคสนามเบื้องต้น และดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาแนวเส้นทางของโครงการ ทั้งระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ รวมทั้งผลกระทบจากการพัฒนาโครงการอื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียง และมีแนวโน้มจะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งในด้านบวกและด้านลบ ทั้งนี้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของรูปแบบถนนของโครงการจะเลือกใช้วิธี Leopold Matrix โดยนำปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ พิจารณาร่วมกับลักษณะกิจกรรมการดำเนินโครงการ ซึ่งสามารถจำแนกผลกระทบและแสดงค่าในเชิงปริมาณ สามารถสื่อให้เห็นภาพขนาดการเกิดผลกระทบและกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบได้ชัดเจน โดยในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นดังกล่าว จะพิจารณาโครงการตามสภาพภูมิประเทศของพื้นที่โครงการ หรือลักษณะนิเวศที่โครงการตัดผ่าน เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสามารถใช้เป็นแนวคิดประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่จะเกิดขึ้นได้ โดยในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นดังกล่าว ครอบคลุมประเด็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ทั้งหมด 29 ปัจจัย แสดงดัง ตารางที่ 7-1

(4) การเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น : ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ หากพบว่า มีประเด็นหรือข้อจำกัดที่สำคัญที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ โดยเป็นปัจจัยที่มีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ และไม่ได้นำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียดจะเสนอเป็นมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่เหมาะสมต่อไป

(5) สรุปประเด็นปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำหรับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) : ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ คือ มีผลกระทบและความสำคัญอยู่ในระดับปานกลาง-สูงจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นจะนำมาคัดกรองปัจจัยเพื่อไปเป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ โดยจะต้องเป็นปัจจัยที่มีความแตกต่างกันของข้อมูลในเชิงปริมาณ และสามารถเปรียบเทียบกันได้ นอกจากนี้ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบและความสำคัญอยู่ในระดับปานกลาง-สูงทั้งหมดจะนำไปศึกษา

และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) เพื่อเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสมต่อไป

ตารางที่ 7-1 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

องค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม			
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของ มนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1. ภูมิทัศน์ฐาน 2. ทรัพยากรดิน 3. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติ ภัย 4. น้ำผิวดิน 5. น้ำใต้ดิน 6. น้ำทะเล 7. อากาศและบรรยากาศ 8. เสียง 9. ความสั่นสะเทือน	1. นิเวศวิทยาทางบก 2. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. น้ำเพื่อการอุปโภคและ บริโภค 2. การคมนาคมขนส่ง 3. สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ 4. การควบคุมน้ำท่วมและ การระบายน้ำ 5. การเกษตรกรรม 6. นันทนาการ 7. การใช้ที่ดิน	1. เศรษฐกิจ-สังคม 2. การโยกย้ายและการ เวณคืน 3. การสาธารณสุข 4. อาชีวอนามัยและความ ปลอดภัย 5. การแบ่งแยก 6. อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย 7. ความปลอดภัยในสังคม 8. สุขภาพ 9. ผู้ใช้ทาง 10. โบราณสถาน แหล่ง โบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทาง วัฒนธรรม 11. สุนทรียภาพ และ ทักษะภาพ
9 ปัจจัย	2 ปัจจัย	7 ปัจจัย	11 ปัจจัย

7.3 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA)

จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นจะต้องนำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญมาทำการศึกษาวิเคราะห์และประเมินผลกระทบเพิ่มเติมอย่างละเอียดโดยอย่างน้อยต้องพิจารณาให้ครอบคลุมขั้นตอนเหล่านี้ คือ

(1) การเก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม

- กำหนดจุดเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยแสดงหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดแหล่งรับผลกระทบซึ่งจะใช้เป็นตัวแทนของโครงการให้ชัดเจน ทั้งนี้ จะแสดงตำแหน่ง และบรรยายรายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมโดยรอบจุดเก็บตัวอย่าง ระยะเวลา ความถี่ และช่วงเวลาของการจัดเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บวิเคราะห์ ประเมินผลกระทบ และมาตรฐานเปรียบเทียบของแต่ละปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้ทำการตรวจวัด

- ทำการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมในภาคสนามอย่างน้อย 2 จุด (ตามฤดูกาล)

(2) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด

- ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และข้อมูลที่รวบรวมเพิ่มเติมจากการเก็บรวบรวมข้อมูล มาใช้ประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียดโดยจะต้องดำเนินการ ดังนี้

- ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้น ทั้งในกรณีที่ไม่มีโครงการ และกรณีมีโครงการ โดยพิจารณาทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ให้ครอบคลุมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากตัวโครงการเอง และจากโครงการพัฒนาอื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่และมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

- แสดงสาเหตุของผลกระทบ ลักษณะของผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม และระดับความรุนแรงของผลกระทบ ซึ่งต้องระบุให้เห็นอย่างชัดเจนว่าผลกระทบใดบ้างที่มีนัยสำคัญ

- ดำเนินการคาดการณ์ผลกระทบที่เกิดขึ้น โดนแสดงเป็นตัวเลขให้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ เพื่อความสะดวกในการเปรียบเทียบ วิเคราะห์ และสามารถอ้างอิงแหล่งที่มาได้และเป็นที่ยอมรับ รวมทั้งต้องแสดงที่มาของข้อมูลตัวเลขต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์และประเมินผลไว้ในรายงานอย่างละเอียดชัดเจน เพื่อให้สามารถตรวจสอบความถูกต้องของตัวเลขและวิธีการคำนวณได้โดยง่าย

- วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบที่สำคัญ โดยพิจารณาประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่มีความสัมพันธ์กันให้มีความเชื่อมโยง เช่น อากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน สาธารณสุขการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย เป็นต้น

- การทำนายผลกระทบสำหรับแต่ละประเด็นของปัจจัยสิ่งแวดล้อม ที่สามารถประเมินออกมาเป็นตัวเลขได้ต้องแสดงวิธีการและผลการทำนายออกมาอย่างละเอียดและชัดเจนโดยต้องแสดงให้เห็นรายวัน สัปดาห์เดือน หรือปี ตามความเหมาะสม เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม(Monitoring and Auditing) ในอนาคต

- ข้อมูลการวิเคราะห์ตัวอย่างที่ได้จากห้องปฏิบัติการ จะต้องมีการรับรองผลการวิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการ และต้องมีสำเนาใบอนุญาตจากหน่วยงานราชการนั้น ๆ แสดงประกอบไว้ในรายงานด้วย

(3) มาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- เสนอมาตรการและวิธีการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีความเหมาะสมที่สุดโดยมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ โดยแยกแยะมาตรการสำหรับแต่ละผลกระทบที่มีนัยสำคัญ ซึ่งถูกคัดกรองมาศึกษาในรายละเอียด รวมทั้งมาตรการทั่วไปที่ได้เสนอไว้ในรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

(4) มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม

- เสนอมาตรการและวิธีการในการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำหรับประเด็นที่ พบว่า มีความเหมาะสมที่จะส่งเสริมให้มีคุณภาพดีขึ้นจากเดิม โดยมาตรการที่เสนอจะต้องมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติโดยแยกแยะมาตรการสำหรับแต่ละประเด็นที่จะปรับปรุง

(5) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

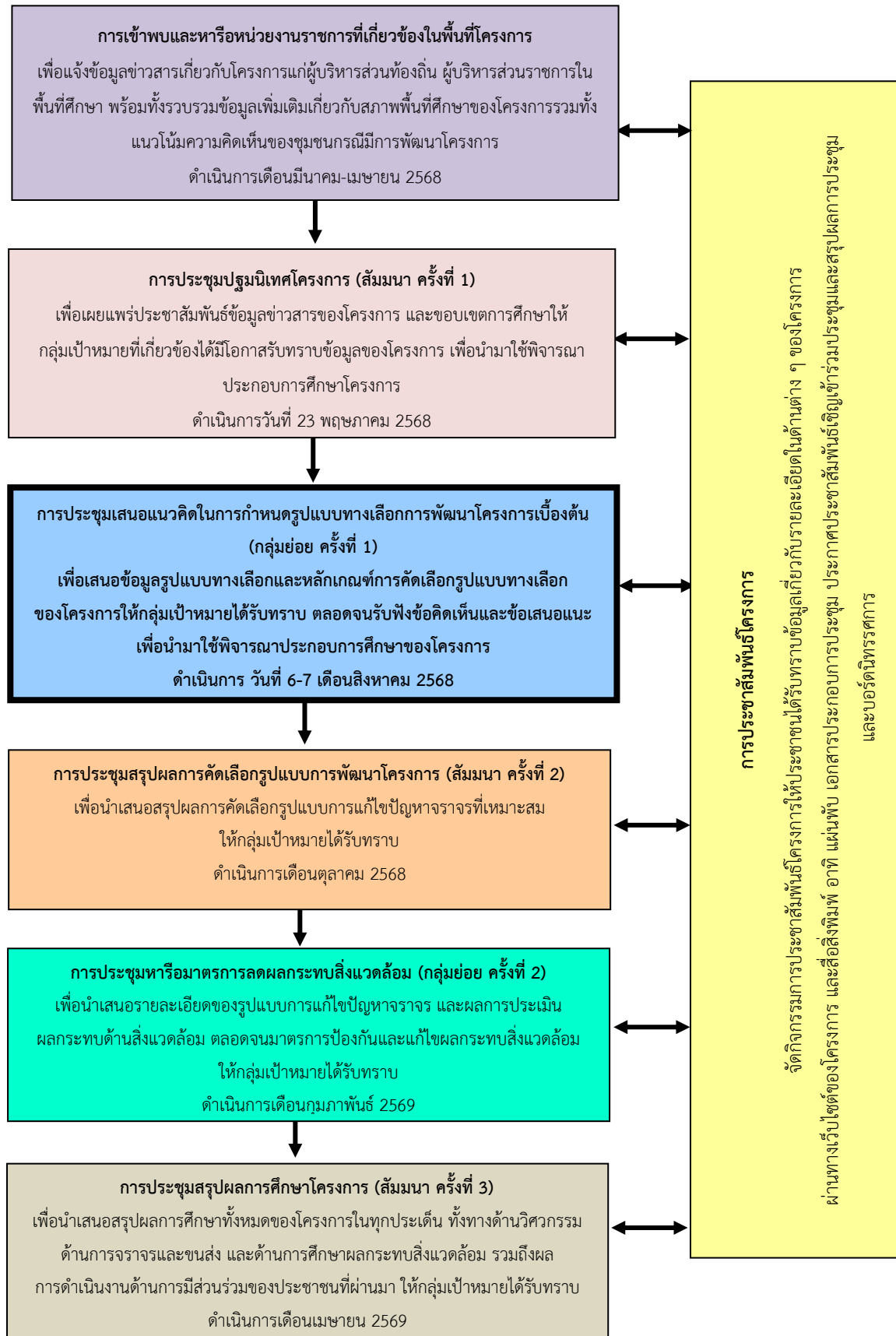
- เสนอมาตรการและวิธีการในการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่ได้ประเมินไว้ พร้อมทั้งจะต้องเสนอวิธีการในการประเมินผล ภายหลังการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการ

(6) แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการสรุปข้อเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม, มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยนำเสนอเป็นแผนการปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

8 งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 จะประกอบด้วยแผนงานหลัก 2 แผนงาน คือ แผนงานการให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ และแผนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งจะประกอบไปด้วยแผนงานย่อยที่จะดำเนินการตามขั้นตอนการศึกษาของโครงการ แสดงดังรูปที่ 8-1 มีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 8-1 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

8.1 สรุปผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

8.1.1 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ (Public Information)

1) การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ

ก) ดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านระบบอินเทอร์เน็ตทางเว็บไซต์โครงการ <https://วงแหวนรอบที่3ด้านตะวันออกทล305-ทล3312.lldhighway.com> โดยใช้ข้อมูลรายละเอียดโครงการรวมทั้งการประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ดังรูปที่ 8-2



รูปที่ 8-2 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ

ข) ดำเนินการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงดัง รูปที่ 8-3



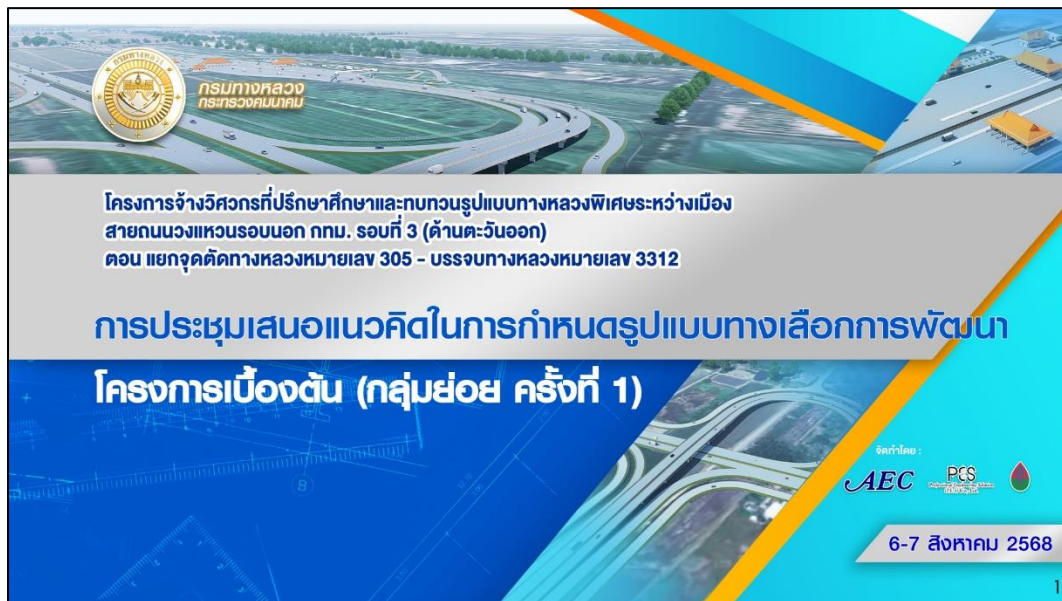
รูปที่ 8-3 แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ

ค) ดำเนินการจัดทำเอกสารประกอบการประชุม แสดงดัง รูปที่ 8-4



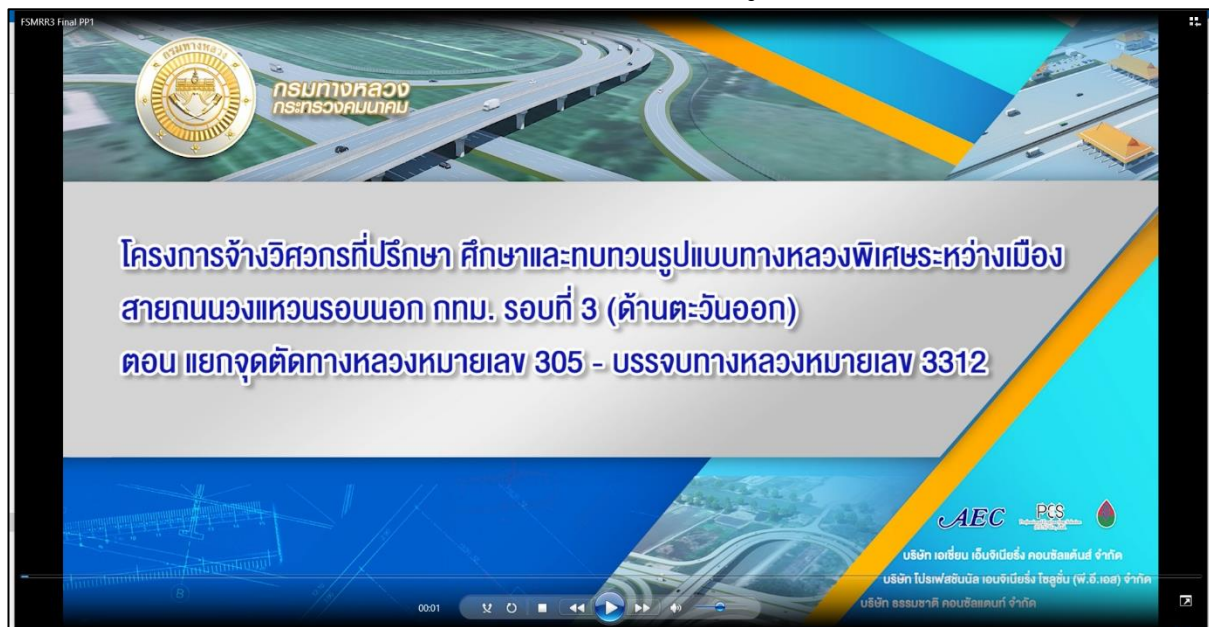
รูปที่ 8-4 เอกสารประกอบการประชุม

ง) ดำเนินการจัดทำ PowerPoint Presentation ประกอบการประชุม แสดงดัง รูปที่ 8-5



รูปที่ 8-5 PowerPoint Presentation

จ) ดำเนินการจัดทำวิทัศน์แนะนำโครงการ แสดงดัง รูปที่ 8-6



รูปที่ 8-6 วิทัศน์แนะนำโครงการ

ฉ) ดำเนินการจัดทำบอร์ดนิทรรศการโครงการ แสดงดัง รูปที่ 8-7



รูปที่ 8-7 บอร์ดนิทรรศการ

2) การเข้าพบและหารือส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

เข้าพบหารือแขวงทางหลวงนครนายก หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ เข้าร่วมประชุมร่วมกับหน่วยงานราชการจังหวัดปทุมธานี และรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นที่มีต่อการพัฒนาโครงการรายละเอียดดังตารางที่ 8-1 และรูปที่ 8-8 สรุปข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะ ดังนี้

ด้านวิศวกรรม

- วางแผนตะวันตก ดำเนินการพร้อมกันหรือไม่
- การศึกษาทั้งหมด การก่อสร้าง จะดำเนินการช่วงไหน
- การเวนคืนจะใช้เวลาในการดำเนินการเท่าไร
- กม.จุดตัดของโครงการ ระบุได้หรือไม่
- ระยะเวลาในการก่อสร้าง ควรระบุประมาณ ไม่ต้องระบุชัดเจน
- ปัจจุบันมีปัญหาการจราจรในเส้นทาง ทล 305 โครงการนี้สามารถแก้ไขปัญหาการแก้ไขการจราจร

ได้อย่างไร

- จังหวัดปทุมธานี คาดหวังในการแก้ไขปัญหาการจราจรเส้น 305 จากการก่อสร้างโครงการสร้างทาง

หลวง ของกรมทางหลวง

- ระบบสาธารณูปโภค ส่วนงานไหนทำการศึกษา
- ควรวางแผนระบบสาธารณูปโภคไว้ล่วงหน้า (ควรจ้างที่ปรึกษาศึกษา)
- กังวลระบบระบายน้ำ ที่เกิดขึ้นในอนาคตทำให้น้ำท่วม
- ช่องลอด เวลารถบรรทุกใช้จะสร้างผลกระทบให้เกิดรถติดหรือไม่
- การระบายน้ำในพื้นที่ ซึ่งเป็นพื้นที่ทำนา ในอนาคตจะส่งผลต่อข้าวหรือไม่
- คัดเลือกแนวเส้นทางกระทบน้อยสุด
- ปรับทาง-ขึ้นลง ขยับไปในพื้นที่ฝั่งตะวันออกของโรงเรียน
- มีการชดเชยในการเวนคืนหรือไม่
- ถ้าเกิดปัญหาจราจรจากการดำเนินโครงการ อาจส่งผลต่อการเติบโตของโรงเรียนสารสาสน์วิเทศ

ปทุมธานี

- ด้านหลังพื้นที่โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี มีหอพัก ไม่ทราบว่าจะโดนเวนคืนหรือไม่
- ข้อมูลที่ได้รับ โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี ต้องส่งข้อมูลให้กับส่วนกลาง เพื่อทราบ
- การก่อสร้างจะเริ่มได้ ปี พศ ไหน
- การออกแบบทางยกระดับจะกีดขวางทางน้ำหรือไม่
- ต้องการให้มีทางคู่ขนานในพื้นที่ตำบลบึงทองหลวง

- คลองระบายน้ำตามแนวเส้นทางต้องออกแบบให้สามารถเข้าไปขุดลอกคลองได้ เพราะปัจจุบันอบต. บึงทองหลางมีการขุดลอกคลองทุกปี
- ปัจจุบันมีทางเชื่อมระหว่างคลอง 10 กับ คลอง 11 อยู่หลายจุด ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาการออกแบบอย่าให้มีผลกระทบกับทางเชื่อมที่มีอยู่

ด้านสิ่งแวดล้อม

- ต้องวางแผนงานการศึกษาให้ครอบคลุมถึงสวนสัตว์ในพระราชดำริ

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- การมีส่วนร่วมจัดประชุมพร้อมกันหรือไม่
- วิธีการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายในกิจกรรมการมีส่วนร่วม
- การมีส่วนร่วมของประชาชน อาจมีกลุ่มคัดค้านในพื้นที่ (ควรมีแบบสอบถามเพื่อใช้เป็นหลักฐาน)
- ปรับเอกสารประกอบการประชุมให้มีแผนที่ภาพรวมของแนวเส้นทางที่ทำการศึกษา

ตารางที่ 8-1 รายชื่อเข้าพบและหารือส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงาน	ผู้ที่เข้าพบ	วันที่เข้าพบ
จังหวัดปทุมธานี	รองผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานีและหน่วยงานราชการจังหวัดปทุมธานีที่เกี่ยวข้อง	22 เม.ย.2568 เวลา 10.00 น.
สำนักงานเทศบาลเมืองสนั่นรักษ์	นายกเทศมนตรีเมืองสนั่นรักษ์	22 เม.ย.2568 เวลา 13.00 น.
โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี	ผู้อำนวยการโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี และคณะอาจารย์	22 เม.ย.2568 เวลา 14.00 น.
ที่ว่าการอำเภอหนองเสือ	นายอำเภอหนองเสือและปลัดอำเภอหนองเสือ	22 เม.ย.2568 เวลา 15.00 น.
ที่ว่าการอำเภอธัญบุรี	นายอำเภอธัญบุรี	24 เม.ย.2568 เวลา 09.00 น.
องค์การบริหารส่วนตำบลบึงบา	เลขานุการนายกอบต.บึงบา	24 เม.ย.2568 เวลา 09.30 น.
องค์การบริหารส่วนตำบลบึงทองหลาง	นายกอบต.บึงทองหลาง	24 เม.ย.2568 เวลา 11.00 น.
ที่ว่าการอำเภอลำลูกกา	ปลัดอำเภอลำลูกกา	24 เม.ย.2568 เวลา 13.00 น.



การเข้าร่วมประชุมจังหวัดปทุมธานี



การเข้าพบนายกเทศมนตรีเมืองสนั่นรักษ์



การเข้าพบผู้อำนวยการโรงเรียนสารสนเทศวิเศษปทุมธานี และ
คณะอาจารย์



การเข้าพบนายอำเภอหนองเสือและปลัดอำเภอหนองเสือ



การเข้าพบนายอำเภอธัญบุรี



การเข้าพบเลขานุการนายกอบต.บึงบา



การเข้าพบนายกอบต.บึงทองหลาง

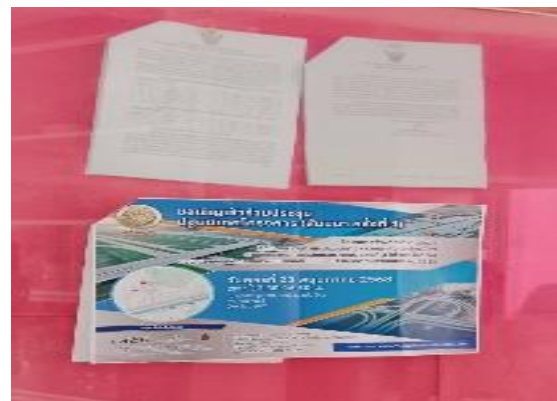
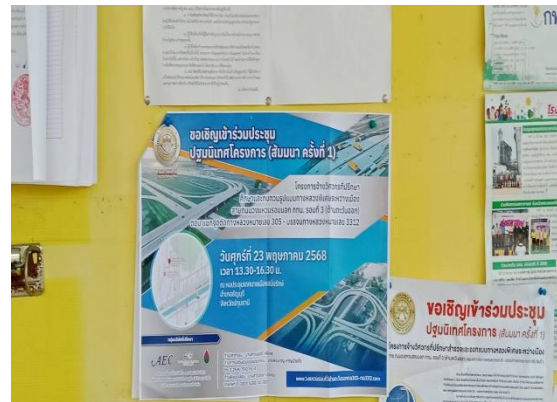
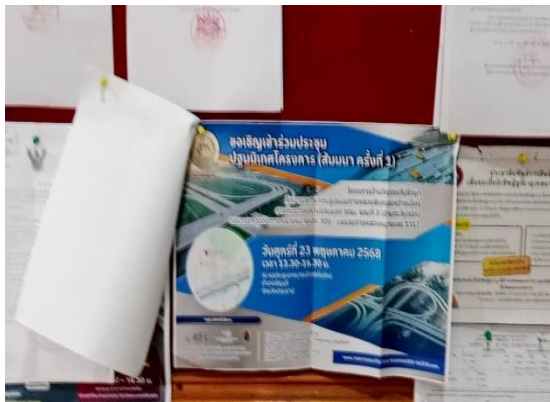


การเข้าพบปลัดอำเภอลำลูกกา

รูปที่ 8-8 การเข้าพบและหาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

8.2 การปรึกษาหารือและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (Public Consultation)

ดำเนินการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (การสัมมนา ครั้งที่ 1) ครอบคลุมบริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางเลือกของโครงการ 1 จังหวัด 3 อำเภอ 6 ตำบล ในวันศุกร์ที่ 23 พฤษภาคม 2568 เวลา 13.30-16.30 น. ณ หอประชุมเทศบาลเมืองสนั่นรักษ์ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี โดยการนำเอกสารประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมประชุมไปติดประกาศตามหน่วยงานราชการต่าง ๆ ทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่นที่ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของโครงการ แสดงดังรูปที่ 8-9 โดยได้รับเกียรติจากว่าที่ร้อยตรี ธีระพล โชคนำชัย นายอำเภอธัญบุรี เป็นประธานการประชุม และมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 162 คน แบ่งเป็นในเวทีจำนวน 143 คน ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ผ่านแอปพลิเคชัน (Zoom) จำนวน 19 คน ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานระดับจังหวัด ผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ ผู้แทนหน่วยงานระดับตำบลท้องถิ่นและผู้นำชุมชน หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษาที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ คริวเรือนและสถานประกอบการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ประชาชนที่สนใจโครงการ ผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา ภาพบรรยากาศการประชุม แสดงดังรูปที่ 8-10



รูปที่ 8-9 การติดประกาศเชิญเข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (การสัมมนา ครั้งที่ 1)



ว่าที่ร้อยตรี ธีระพล โชคนำชัย นายอำเภอธัญบุรี
กล่าวเปิดการประชุม



นายเปรมวุฒิ จันทรธนะ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
กรมทางหลวง กล่าวรายงาน



ประธานการประชุมร่วมถ่ายภาพ
กับผู้แทนกรมทางหลวงและคณะที่ปรึกษา



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายโครงการ



บรรยากาศการการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็น



รูปที่ 8-10 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

หลังจากที่ปรึกษาได้นำเสนอข้อมูลโครงการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับทราบแล้วได้เปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุม สัมมนา สอบถามและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น รวมทั้งข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมได้ แสดงดังตารางที่ 8-2

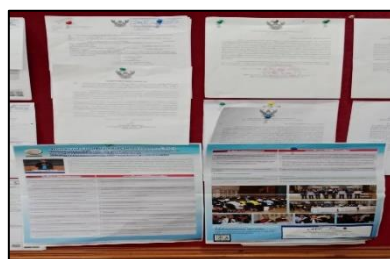
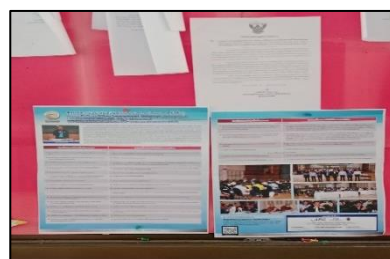
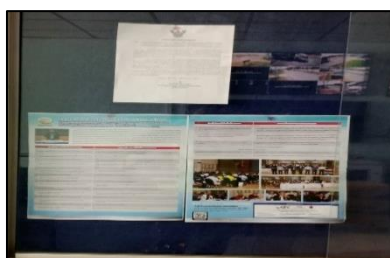
ตารางที่ 8-2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
โครงการฯ มีแผนการออกแบบรองรับยานยนต์ไร้คนขับในการใช้งานอีก 8 ปี ข้างหน้าหรือไม่	โครงการฯ มีการออกแบบติดตั้งอุปกรณ์รองรับและเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation Systems: ITS) เพื่อรองรับยานยนต์อัตโนมัติในระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในอนาคต
ขอให้มีส่วนประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับจังหวัดปทุมธานีในพื้นที่โครงการฯ ที่ผ่านมาโครงการอื่นมีเพียงป้ายโฆษณาสินค้า	รับไว้พิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบต่อไป
ในพื้นที่โครงการฯ มีการจัดพื้นที่สำหรับการให้บริการผู้ใช้ทางขนาดใด	สถานที่บริการทางหลวงมีพื้นที่ประมาณฝั่งละ 44 ไร่ ประกอบไปด้วยพื้นที่จอดรถอาคารศูนย์บริการข้อมูลข่าวสาร ศาลาที่พักชั่วคราวสำหรับอาหาร ร้านค้าทั่วไป ห้องน้ำสาธารณะและสถานีบริการน้ำมัน
โครงการฯ จะดำเนินการอย่างไรกับคนปทุมธานีในฐานะที่เสียผลประโยชน์ในการก่อสร้างโครงการฯ	โครงการฯ จะจ่ายค่าทดแทนอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมให้ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน รวมทั้งออกแบบเพื่อการสัญจรของคนในพื้นที่ ให้มีความสะดวกและปลอดภัยมากที่สุด
บริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการฯ เป็นจุดพักรถหรือเป็นด่านเก็บเงิน	เป็นด่านเก็บค่าผ่านทางในพื้นที่ทางแยกต่างระดับที่จุดตัด ทล.305
การก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่โครงการควรออกแบบให้มีอัตลักษณ์ของจังหวัดปทุมธานีด้วย (บนป้ายประชาสัมพันธ์, สะพานข้ามคลองรังสิตประยูรศักดิ์)	รับไว้พิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบต่อไป
บริเวณวัดนาป่าพงจะได้รับผลกระทบมากน้อยเพียงไร	วัดนาป่าพงไม่ได้รับผลกระทบจากแนวเวนคืนโครงการฯ
ขอให้โครงการฯ ออกแบบการสร้างสะพานโดยไม่มีตอม่อในคลอง	รับไว้พิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบต่อไป ซึ่งเป็นมาตรการหนึ่ง ด้านสิ่งแวดล้อม
วัดป่าเลไลศธรรมนิมิตอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการฯ หรือไม่	วัดป่าเลไลศธรรมนิมิตไม่ได้รับผลกระทบจากแนวเวนคืนโครงการฯ

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
ขอให้โครงการฯ ทบทวนการออกแบบบริเวณโรงเรียน สารสาสน์วิเทศปทุมธานี	โครงการฯ รับไปดำเนินการทบทวนการออกแบบ เพื่อลดผลกระทบต่พื้นที่ และสิ่งปลูกสร้างบริเวณ โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานีให้เหลือน้อยที่สุด
กลัวว่าหากมีการดำเนินโครงการฯ ในอนาคตจะส่งผลกระทบเรื่องการจราจรบริเวณด้านหน้าโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี	โครงการฯ จะศึกษาผลกระทบการจราจรบริเวณ ด้านหน้าโรงเรียน และจะออกแบบให้มีความเหมาะสม ในลำดับต่อไป
ต้องการทราบว่าพื้นที่บริเวณใดที่มีการก่อสร้างของโครงการฯ ตัดผ่านทำให้แบ่งแปลงโฉนดที่ดินออกเป็นสองฝั่ง	ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน สามารถสอบถาม ข้อมูลในการประชุมครั้งต่อไป หลังจากโครงการฯ ได้ ทบทวนการออกแบบแนวเส้นทาง และรูปแบบทาง แยกต่างระดับของโครงการฯ แล้ว
ขอให้โครงการฯ คงจุดเชื่อมต่อข้ามคลองในพื้นที่ตำบล บึงทองหลางไว้	รับไว้พิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบต่อไป
ขอให้โครงการฯ ดำเนินการเรื่องความปลอดภัยอย่าง เข้มงวด อย่าให้เหมือนการก่อสร้างถนนพระราม 2	รับไว้พิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบต่อไป โดย เน้นมาตรการความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง ให้มี ความรัดกุมอย่างเคร่งครัด
ขอให้จัดระบบความปลอดภัยต่าง ๆ ให้ดี ทั้งในเรื่อง ไฟฟ้า การติดตั้งกรวย เป็นต้น	รับไว้พิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบต่อไป
ต้องการทราบว่าหากผู้ถูกเวนคืนที่ดินไม่พอใจในเรื่อง ของราคาค่าเวนคืนที่ดิน ผู้ถูกเวนคืนจะต้องดำเนินการ อย่างไร	สามารถอุทธรณ์ได้ภายใน 90 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับ แจ้งให้มารับเงินค่าทดแทน
ด้านสิ่งแวดล้อม	
ปัจจุบันจังหวัดปทุมธานีมีปัญหามลกระทบสิ่งแวดล้อม หลายเรื่อง เช่น ปัญหาเรื่องฝุ่น PM 2.5 ปัญหาเรื่อง เสียงจากเครื่องบินทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน ขอให้ โครงการมีมาตรการในการป้องกันอย่างชัดเจน	ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) จะมี การประเมินปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ครอบคลุม 29 ปัจจัย หากพบว่าปัจจัยที่มีผลกระทบระดับปานกลาง-สูง จะนำมาศึกษาในชั้นรายละเอียด (EIA) และกำหนด มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงในเรื่องอากาศและบรรยากาศ ที่มีปัญหาเรื่อง ฝุ่น ระดับเสียง จะมีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบ ที่ชัดเจน และจะนำมาเสนอในที่ประชุมให้ทราบและ รับข้อคิดเห็นว่ามาตรการดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพียงพอหรือไม่
บริเวณโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี ต้องมี มาตรการป้องกันเรื่องเสียง เรื่องฝุ่น เรื่องการจราจร โดยเฉพาะในช่วงการก่อสร้างของโครงการฯ เพื่อไม่ให้	ในการจัดทำรายงาน EIA จะมีการประเมินปัจจัยด้าน สิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีผลกระทบ และกำหนด มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งใน ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยเฉพาะเรื่อง

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
กระทบกับเด็กนักเรียน ผู้ปกครอง และคณะครูอาจารย์ของโรงเรียน	อากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน จะมีการสำรวจข้อมูลปัจจุบัน คาดการณ์ผลกระทบด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น การฉีดพรมน้ำเพื่อลดปัญหาเรื่องฝุ่น การติดกำแพงกันเสียง เพื่อลดระดับเสียงให้ไม่เกินค่ามาตรฐาน เป็นต้น ส่วนในด้านคมนาคมขนส่ง จะมีการจัดทำแผนการจัดจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในช่วงระยะก่อสร้างด้วย
ขอให้นำผลการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบด้านต่าง ๆ มานำเสนอในการประชุมฯ ครั้งต่อไป	หลังจากที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ จะนำมาเสนอให้ที่ประชุมได้รับทราบในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 (การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม)
- ขอให้โครงการปลูกต้นไม้เพื่อป้องกันฝุ่นและเสียง ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน - ขอให้เลื่อนเวลาการประชุมให้เร็วขึ้นและดำเนินการจัดประชุมช่วงเช้า - การประชุมครั้งถัดไปขอให้มีการประชุมชุมชนและผู้ติดตามชุมชนละ 2-3 ท่าน	ที่ปรึกษารับไปพิจารณาตามความเหมาะสม ที่ปรึกษารับไปพิจารณาเลื่อนการประชุมให้เร็วขึ้นและดำเนินการจัดประชุมในช่วงเช้าสำหรับการประชุมฯ ในครั้งต่อไป การประชุมในครั้งถัด ๆ ไป ที่ปรึกษาจะดำเนินการแจ้งให้กับประธานชุมชนทราบถึงจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมฯ ของชุมชนนั้น ๆ

การติดประกาศสรุปผลการประชุมฯ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ดังรูปที่ 8-11



รูปที่ 8-11 การติดประกาศสรุปผลการประชุมฯ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

การศึกษาด้านวิศวกรรม : สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม พร้อมดำเนินการออกแบบรายละเอียด ในรูปแบบที่ได้รับการคัดเลือก

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม : ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อคัดกรองปัจจัยที่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อนำไปศึกษาต่อในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) และเสนอแนะมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นสำหรับปัจจัยที่ได้รับผลกระทบในระดับต่ำ

การมีส่วนร่วมของประชาชน : เผยแพร่สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ผ่านช่องทางเว็บไซต์ของโครงการ และเตรียมการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลและความก้าวหน้าของโครงการ รวมทั้งผลการคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสม พร้อมทั้งหลักการ เหตุผล และวิธีการในการพิจารณาเลือกทางเลือก และแผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

10. สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติม

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กทม. 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร : 0 2354 1034

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0-2636-7510 โทรสาร : 0-2236-6094-5

ด้านวิศวกรรม : นางสาวมนัสวี เพ็ญฟู

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : นายพีระชาญ หาญบัวแก้ว

บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ 0 2003 5230 ต่อ 202

ด้านสิ่งแวดล้อม : นางสาวสร้อยใหม่ ศรีจันทร์

ติดตามความก้าวหน้าของโครงการและร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่

เว็บไซต์โครงการ : <https://วงแหวนรอบที่3ด้านตะวันออกทล305-ทล3312.ldhighway.com>

