



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม



**โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
ศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)
ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312
การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ
การพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)**



จัดทำโดย :

AEC

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



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

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

บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

พฤศจิกายน 2568



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
ศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)
ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ
การพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)

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

พฤศจิกายน 2568

สารบัญ

		หน้า
1	ความเป็นมาของโครงการ	1
2	วัตถุประสงค์	3
3	พื้นที่ศึกษาของโครงการ	3
4	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน	9
5	การทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมฯ โครงการถนนวงแหวนรอบนอก	13
6	การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ	30
7	การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	38
8	งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	70
9	แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	93
10	สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติม	94

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1-1 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3	2
รูปที่ 3-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ	4
รูปที่ 3-2 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	7
รูปที่ 3-3 พื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	8
รูปที่ 4-1 สภาพปัจจุบันในพื้นที่โครงการ	10-11
รูปที่ 4-2 พื้นที่และอาคารสิ่งปลูกสร้างของโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานีที่ได้รับผลกระทบจากแนวเขตทาง	12
รูปที่ 5-1 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะแรกขนาด 6 ช่องจราจร (First Stage)	14
รูปที่ 5-2 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะแรกขนาด 6 ช่องจราจร (First Stage)พร้อมทางบริการ	15
รูปที่ 5-3 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะสุดท้ายขนาด 8 ช่องจราจร (Ultimate Stage)	16
รูปที่ 5-4 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะสุดท้ายขนาด 8 ช่องจราจร (Ultimate Stage)พร้อมทางบริการ	16
รูปที่ 5-5 การปรับปรุงรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นแบบสะพานบก ความยาวช่วง 20 เมตร	17
รูปที่ 5-6 การปรับปรุงรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นแบบสะพานระดับสูง ความยาวช่วง 30เมตร	18
รูปที่ 5-7 การปรับปรุงรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นแบบสะพานระดับสูง ความยาวช่วงมากกว่า 30เมตร	19
รูปที่ 5-8 รูปแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก)	21
รูปที่ 5-9 ภาพรวมเส้นทางโครงการด้านคมนาคมที่ผ่านพื้นที่โครงการฯ	22
รูปที่ 5-10 โครงข่ายคมนาคมและขนส่งในพื้นที่โครงการฯ	23
รูปที่ 5-11 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงในพื้นที่ตั้งโครงการฯ	24
รูปที่ 5-12 ตำแหน่งจุดสำรวจด้านจราจร	24
รูปที่ 5-13 บรรยากาศการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน	25
รูปที่ 5-14 บรรยากาศการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก	26
รูปที่ 5-15 บรรยากาศการสำรวจจุดต้นทางและปลายทางของการเดินทาง	26
รูปที่ 5-16 ปริมาณจราจรที่ทางแยก TMC 1 ในช่วงกลางสัปดาห์ (วันพุธ ที่ 21 พฤษภาคม 2568)	27
รูปที่ 5-17 ปริมาณจราจรที่ทางแยก TMC 1 ในช่วงปลายสัปดาห์ (วันศุกร์ ที่ 23 พฤษภาคม 2568)	27
รูปที่ 5-18 ปริมาณจราจรที่ทางแยก TMC 1 ในช่วงวันหยุด (วันเสาร์ ที่ 24 พฤษภาคม 2568)	28
รูปที่ 5-19 ปริมาณคนเดินทาง (PCU/วัน)	29
รูปที่ 5-20 ปริมาณขนส่งสินค้า (PCU/วัน)	30
รูปที่ 6-1 รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 1	32
รูปที่ 6-2 รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 2	33
รูปที่ 6-3 รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 3	34
รูปที่ 6-4 รูปแบบ Double Trumpet	37
รูปที่ 7-1 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	40

สารบัญญรูป

	หน้า
รูปที่ 7-2 พื้นที่เมืองเก่า แหล่งธรรมชาติและแหล่งศิลปกรรมอันควรอนุรักษ์ ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	42
รูปที่ 7-3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	43
รูปที่ 7-4 พื้นที่ชุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	44
รูปที่ 7-5 รอยเลื่อนมีพลัง ในรัศมี 150 กิโลเมตร จากที่ตั้งโครงการ	45
รูปที่ 7-6 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ.2558 และผังเมืองรวมลำลูกกา – บึงยี่โถ จ.ปทุมธานี พ.ศ.2555	47
รูปที่ 7-7 พื้นที่ราชพัสดุ ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	48
รูปที่ 7-8 ชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	51
รูปที่ 7-9 แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน	55
รูปที่ 8-1 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	71
รูปที่ 8-2 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ	72
รูปที่ 8-3 แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ	72
รูปที่ 8-4 เอกสารประกอบการประชุม	73
รูปที่ 8-5 PowerPoint Presentation	73
รูปที่ 8-6 วัตถุประสงค์แนะนำโครงการ	74
รูปที่ 8-7 บอร์ดนิทรรศการ	74
รูปที่ 8-8 การเข้าพบและหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	77
รูปที่ 8-9 การติดประกาศเชิญเข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (การสัมมนา ครั้งที่ 1)	78
รูปที่ 8-10 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	79
รูปที่ 8-11 การติดประกาศสรุปผลการประชุมฯ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	83
รูปที่ 8-12 การติดประกาศเชิญเข้าร่วมประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	84
รูปที่ 8-13 ภาพบรรยากาศการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1	85
รูปที่ 8-14 ภาพบรรยากาศการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2	89
รูปที่ 8-15 การติดประกาศสรุปผลการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	93

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3-1 ชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	5-6
ตารางที่ 5-1 รูปแบบถนนในแต่ละช่วงของแนวเส้นทางโครงการ	14
ตารางที่ 5-2 สรุปตำแหน่งทางบริการ	18
ตารางที่ 6-1 การกำหนดน้ำหนักคะแนนของแต่ละปัจจัยสำคัญ	31
ตารางที่ 7-1 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	39
ตารางที่ 7-2 ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	49
ตารางที่ 7-3 แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน	52
ตารางที่ 7-4 สรุปผลการตรวจสอบโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	56
ตารางที่ 7-5 ปัจจัยการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	58
ตารางที่ 7-6 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	59
ตารางที่ 8-1 รายชื่อเข้าพบและหารือส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง	76
ตารางที่ 8-2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม	80
ตารางที่ 8-3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1	86
ตารางที่ 8-4 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2	90

เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

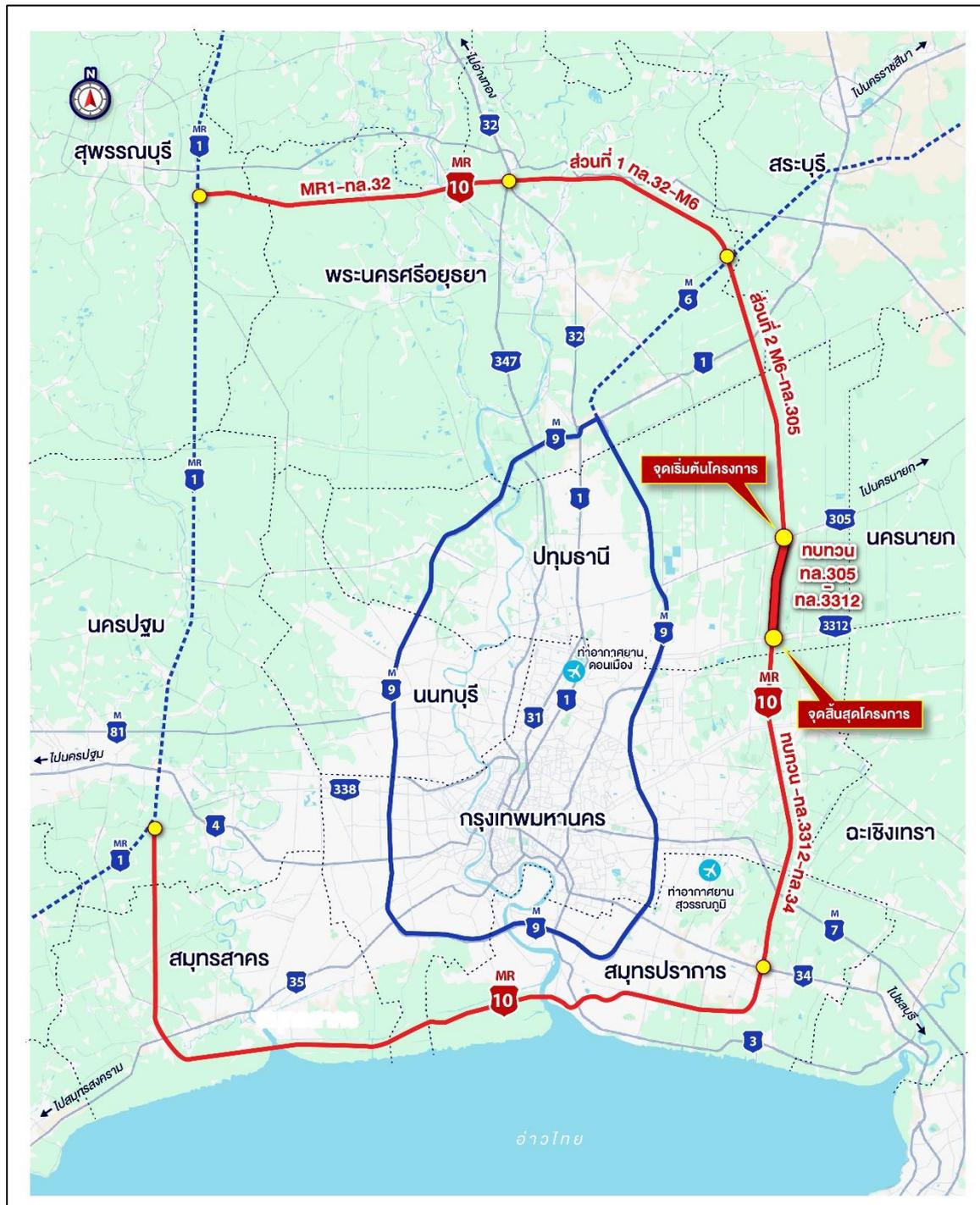
สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)

ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312

1. ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงที่สำคัญจะเริ่มจากกรุงเทพมหานคร 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 และมีโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี ผ่านแนวเส้นทางของโครงการฯ จึงจำเป็นต้องดำเนินการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) การศึกษาปริมาณจราจร และศึกษาทบทวนรูปแบบอีกครั้ง เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางระหว่างภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกเฉียงใต้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณรอบกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ซึ่งปัจจุบันมีการเพิ่มของปริมาณการจราจรอย่างรวดเร็ว จนเกือบเต็มศักยภาพของสายทาง อีกทั้งแนวเส้นทางของโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น ดังนั้น การศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการดังกล่าวจะช่วยให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



รูปที่ 1-1 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3

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. 63+500 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. 77+100 ของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทางรวมประมาณ 13.60 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 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงดังรูปที่ 3-3



รูปที่ 3-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

ตารางที่ 3-1

ชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	ชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่ อ่อนไหว ด้านสิ่งแวดล้อม	ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง โครงการ (เมตร)	ประเภท	
1.	ปทุมธานี	หนองเสือ	บึงบา	หมู่ 2 บ้านวังตะเคียนพัฒนา	238	ชุมชน/หมู่บ้าน	
2.				สำนักปฏิบัติธรรมอุดมทรัพย์ วัดอโศการาม	ประชิดเขตทาง*	ศาสนสถาน	
3.				หมู่ 4 บ้านแสนสุข	พื้นที่ เกษตรกรรม	ชุมชน/หมู่บ้าน	
4.			หนองสามวัง	หมู่ 11 บ้านหนองนาसान	448*	ชุมชน/หมู่บ้าน	
5.		ธัญบุรี	บึงสนั่น	โรงพยาบาลมหาวชิราลง กรณธัญบุรี	180*	สถานพยาบาล	
6.				โรงเรียนสารสาสน์วิเทศ ปทุมธานี	ประชิดเขตทาง*	สถานศึกษา	
7.				หมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น	ประชิดเขตทาง	ชุมชน/หมู่บ้าน	
8.				หมู่ 3 ตำบลบึงสนั่น	46*	ชุมชน/หมู่บ้าน	
9.				หมู่บ้านปิยทรัพย์	142*	ชุมชน/หมู่บ้าน	
10.				บ้านเอื้ออาทร จังหวัด ปทุมธานี (รังสิตคลอง 10/2)	78	ชุมชน/หมู่บ้าน	
11.			บึงน้ำรักษ์	หมู่ 2 ตำบลบึงน้ำรักษ์	409*	ชุมชน/หมู่บ้าน	
12.				หมู่ 1 ตำบลบึงน้ำรักษ์	55*	ชุมชน/หมู่บ้าน	
13.			ลำลูกกา	บึงคอไห	หมู่ 12 บ้านคลองสิบเอ็ด	490	ชุมชน/หมู่บ้าน
14.					บึงทองกลาง	หมู่ 1 บ้านคลองซอย 11	115
15.		หมู่ 9 บ้านคลองซอย 10		พื้นที่ เกษตรกรรม		ชุมชน/หมู่บ้าน	
16.		หมู่ 8 บ้านคลองซอย 10		พื้นที่ เกษตรกรรม		ชุมชน/หมู่บ้าน	
17.		วัดนาป่าพง		ประชิดเขตทาง		ศาสนสถาน	
18.		วัดป่าเลิศธรรมนิมิต		ประชิดเขตทาง	ศาสนสถาน		

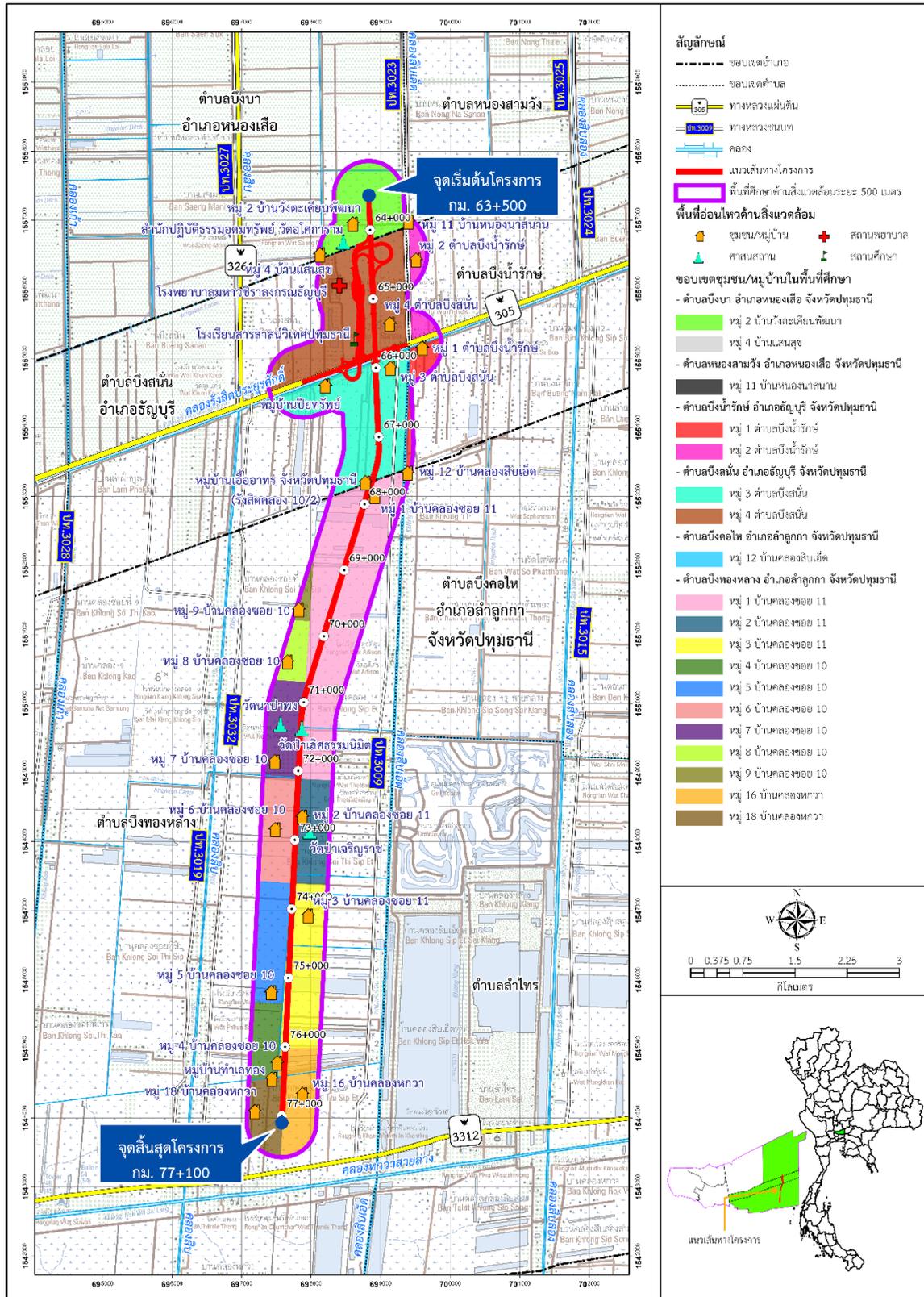
ตารางที่ 3-1

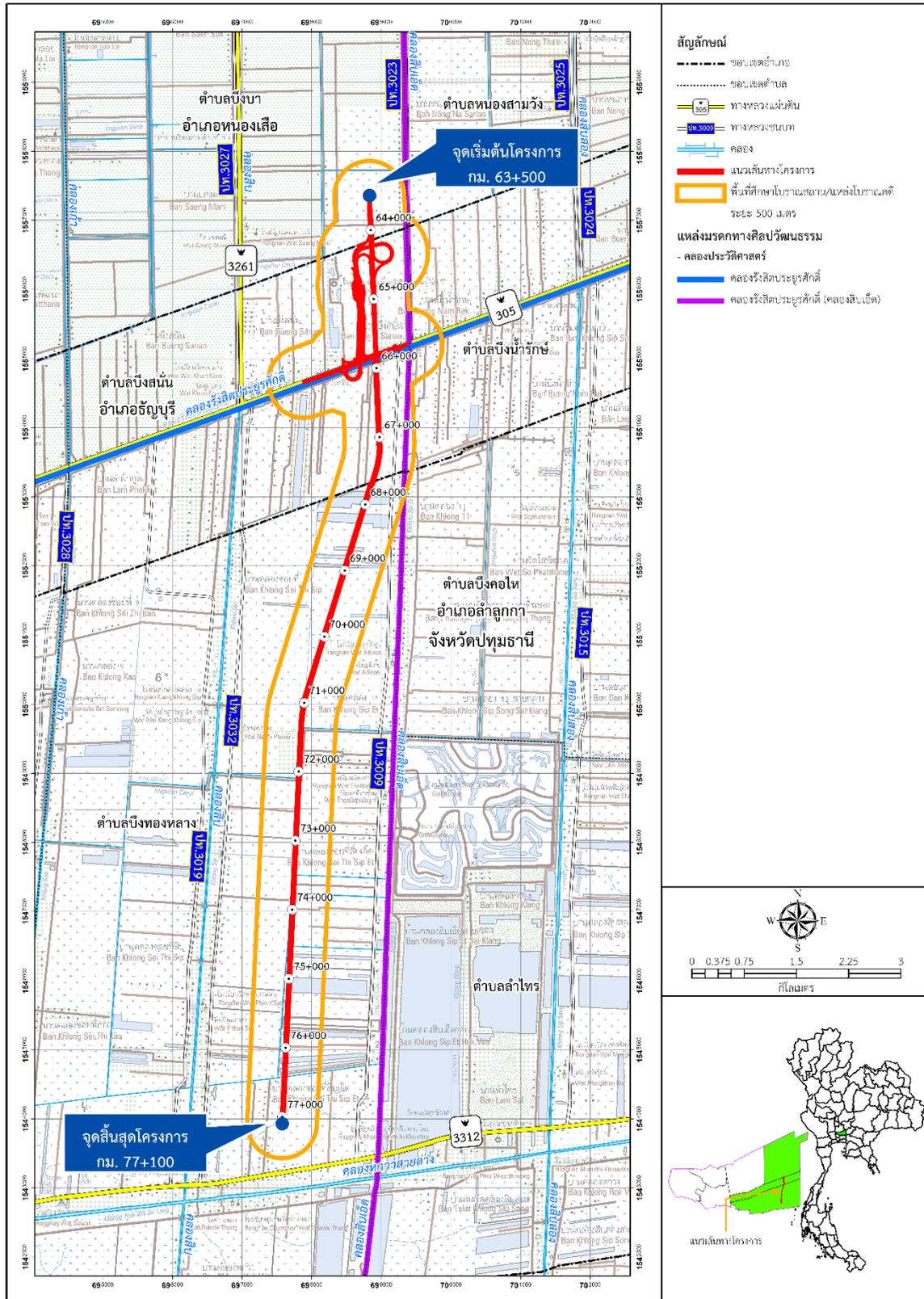
ชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	ชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่ อ่อนไหว ด้านสิ่งแวดล้อม	ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทาง โครงการ (เมตร)	ประเภท
19.				หมู่ 7 บ้านคลองซอย 10	พื้นที่ เกษตรกรรม	ชุมชน/หมู่บ้าน
20.				หมู่ 2 บ้านคลองซอย 11	95	ชุมชน/หมู่บ้าน
21.				หมู่ 6 บ้านคลองซอย 10	พื้นที่ เกษตรกรรม	ชุมชน/หมู่บ้าน
22.				วัดป่าเจริญราช	ประชิดเขตทาง	ศาสนสถาน
23.				หมู่ 3 บ้านคลองซอย 11	250	ชุมชน/หมู่บ้าน
24.				หมู่ 5 บ้านคลองซอย 10	230	ชุมชน/หมู่บ้าน
25.				หมู่ 4 บ้านคลองซอย 10	97	ชุมชน/หมู่บ้าน
26.				หมู่บ้านท่าเลทอง	165	ชุมชน/หมู่บ้าน
27.				หมู่ 18 บ้านคลองหกวา	387	ชุมชน/หมู่บ้าน
28.				หมู่ 16 บ้านคลองหกวา	พื้นที่ เกษตรกรรม	ชุมชน/หมู่บ้าน

หมายเหตุ : *วัดจากบริเวณทางแยกต่างระดับของทางหลวงหมายเลข 305

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568





รูปที่ 3-3 พื้นที่ศึกษาด้านโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

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 ได้รับผลกระทบจากแนวเวนคืนของทางแยกต่างระดับที่ออกแบบไว้เดิมและแนวเส้นทางหลักของโครงการตัดผ่านพื้นที่สำนักปฏิบัติธรรมอุทุมพรทรัพย์ กระทบสิ่งปลูกสร้างบางส่วนของสำนักปฏิบัติธรรมฯ

2) สภาพพื้นที่บริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก)

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

3) ปัญหาและอุปสรรค

เนื่องจากการลงสำรวจพื้นที่และการรวบรวมข้อมูลในเบื้องต้นพบว่ามีปัญหาและอุปสรรคดังนี้

➤ โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี

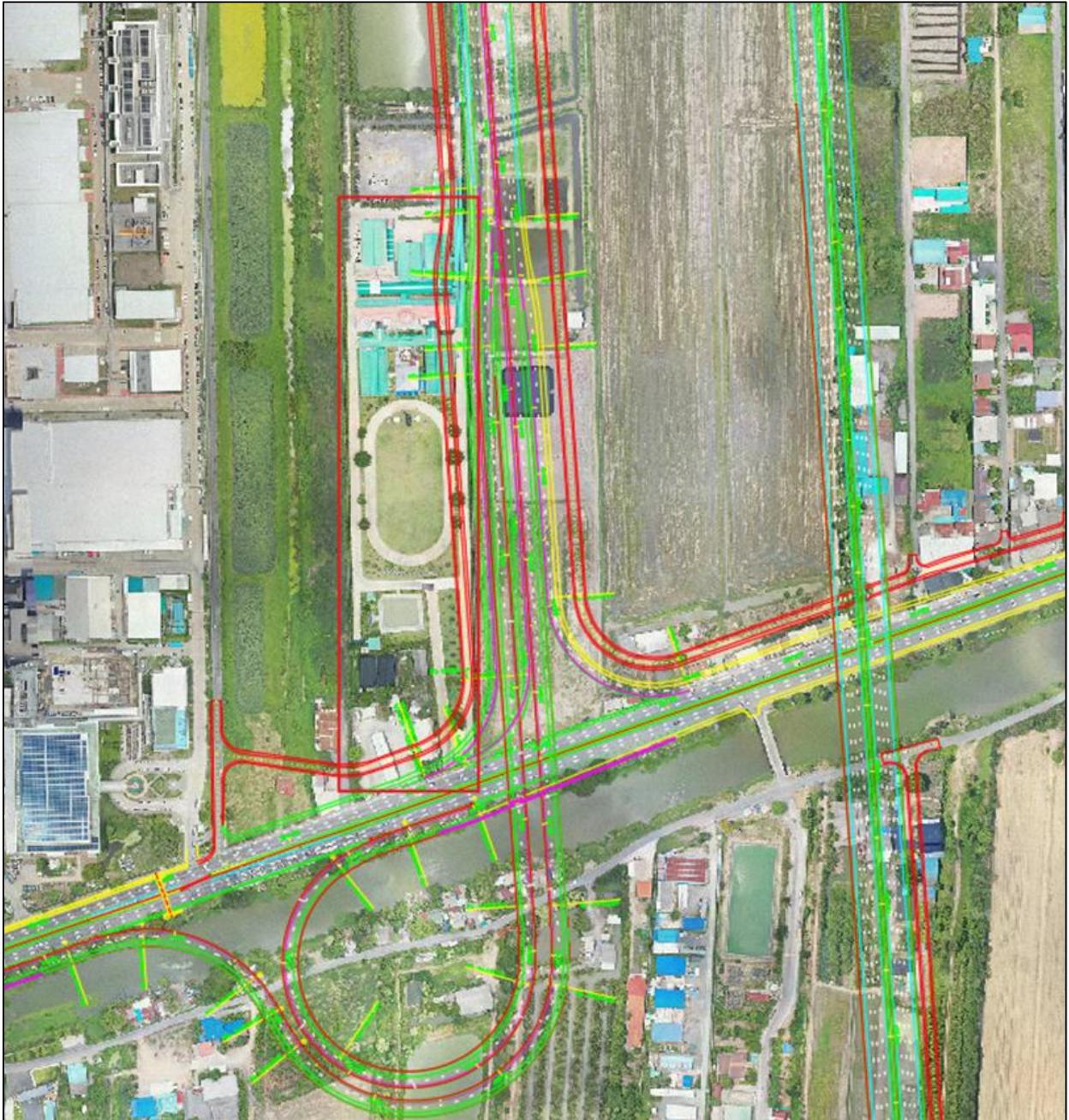
โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี มีพื้นที่บางส่วนของโรงเรียนและอาคารสิ่งปลูกสร้างล้ำเข้ามาในเขตทางของทางแยกต่างระดับที่จุดตัด ทล.305 ที่ได้เคยออกแบบรายละเอียดไว้เดิม แสดงดัง รูปที่ 4-2 ซึ่งจำเป็นต้องปรับปรุงรูปแบบทางแยกต่างระดับและด่านเก็บค่าผ่านทางในบริเวณดังกล่าวพร้อมทั้งกำหนดแนวเขตทางใหม่ เพื่อลดผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินและรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่โรงเรียนดั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

	
<p>ทล. 305 (ถนนรังสิต-นครนายก)</p>	<p>จุดตัด ทล. 305 กม.65+900</p>
	
<p>คลองรังสิตประยูรศักดิ์</p>	<p>จุดตัด ทล.305 (กระทบ โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี)</p>
	
<p>แนวเส้นทางหลัก กม. 64+130 (กระทบสิ่งปลูกสร้างบางส่วนสำนักปฏิบัติธรรมอุดมทรัพย์)</p>	<p>จุดตัดทล.305 กม. 65+900 (กระทบ หจก. วิชัยเสาะเข้ม จำกัด)</p>

รูปที่ 4-1 สภาพปัจจุบันในพื้นที่โครงการ

	
<p>กม. 71+500</p>	<p>กม. 72+800 (โรงงานได้รับผลกระทบบางส่วน)</p>
	
<p>กม. 74+000</p>	<p>กม. 74+900 (บริษัท คิวเฮาส์ พรีคาสท์ จำกัด ได้รับผลกระทบบางส่วน)</p>

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.63+500 ของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ซึ่งบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 นี้ จะพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม จากนั้นแนวเส้นทางวิ่งมาทางทิศใต้ผ่านพื้นที่ตำบลบึงทองหลางอำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี แนวเส้นทางส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม และบรรจบทางหลวงหมายเลข 3312(ถนนลำลูกกาประมาณ กม. 25+000) ที่ตำบลบึงทองหลาง ทางด้านทิศตะวันออกของหมู่บ้านท่าเลทอง หรือประมาณ กม.77+100 ของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทางรวมประมาณ 13.600กิโลเมตร

5.1.2 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการ

จากการศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม.รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 สามารถแยกรูปแบบถนนโครงการออกเป็น 4 รูปแบบ รายละเอียดแสดงในตารางที่ 5-1 และรูปที่ 5-1ดังนี้

- **รูปแบบที่ 1.ถนนระดับดินขนาด 6-8 ช่องจราจร ช่วง กม 63+500 – 65+500** โดยรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม.รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 ออกแบบไว้เป็นทางระดับพื้น (At Grade) พร้อมทางบริการ 2 ระยะ คือ

1. ระยะเริ่มดำเนินการ (First Stage) เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ มีเขตทาง 90 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-2

2. ระยะขยายในอนาคต (Ultimate Stage) เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ มีเขตทาง 90 เมตรดังแสดงในรูปที่ 5-3

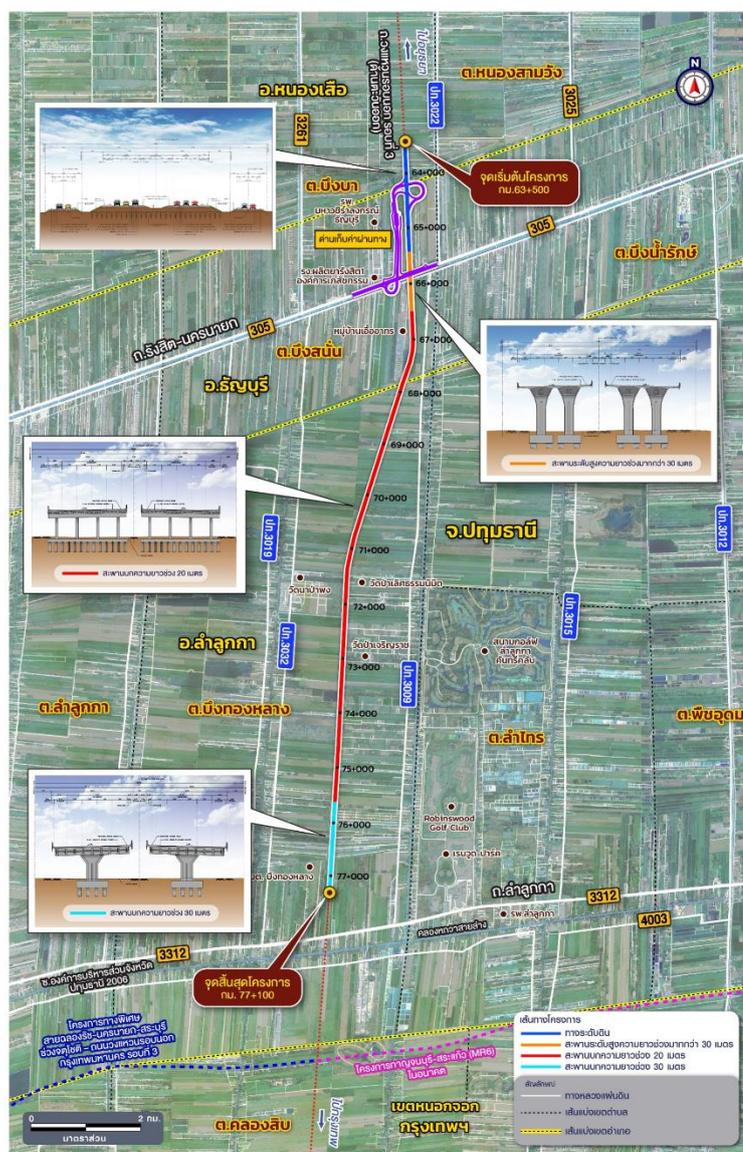
- **รูปแบบที่ 2 สะพานระดับสูงข้าม ทล.305 ความยาวช่วงมากกว่า30 เมตร ช่วง กม. 65+500 – 66+300** แสดงในรูปที่ 5-4

- **รูปแบบที่ 2 สะพานยก ความยาวช่วง 20 เมตร ช่วง กม. 66+300 – 75+500** แสดงในรูปที่ 5-5

- **รูปแบบที่ 4 สะพานยกความยาวช่วง 30 เมตร ช่วง กม. 75+500 – 77+100** แสดงในรูปที่ 5-6

ตารางที่ 5-1 รูปแบบถนนในแต่ละช่วงของแนวเส้นทางโครงการ

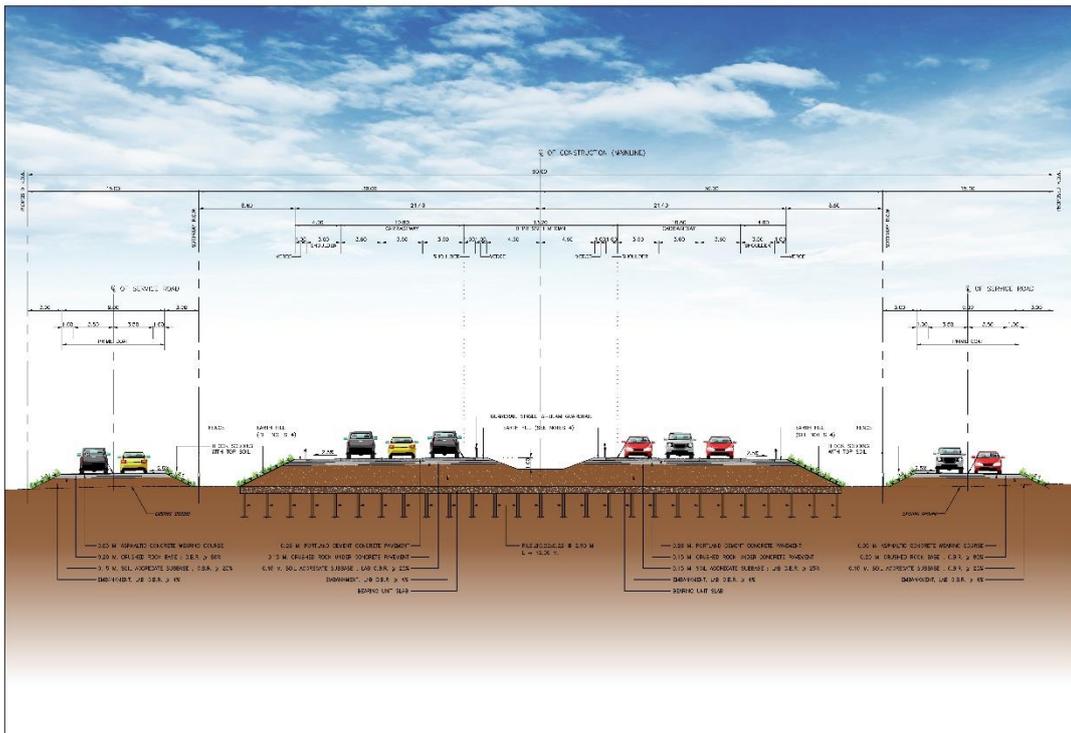
พื้นที่ศึกษาโครงการ		
รูปแบบที่	กม. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)	รูปแบบถนน
1	63+500 – 65+500	ถนนระดับดินขนาด 6-8 ช่องจราจร
2	65+500 – 66+300	สะพานระดับสูงข้าม ทล.305 ความยาวช่วง มากกว่า 30 เมตร
3	66+300 – 75+500	สะพานบก ความยาวช่วง 20 เมตร
4	75+500 – 77+100	สะพานบกความยาวช่วง 30 เมตร



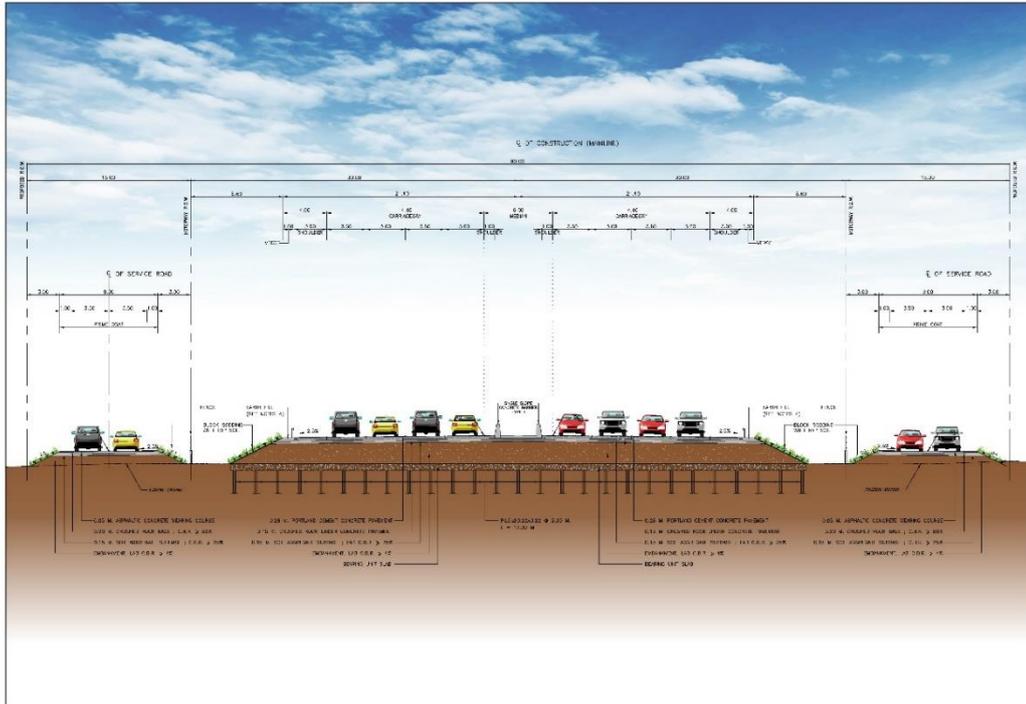
รูปที่ 5-1 รูปแบบถนนในแต่ละช่วงของแนวเส้นทางโครงการ

ถนนระดับดินขนาด 6-8 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ

บริเวณชั้นดินเหนียวค่อนข้างอ่อน (ด้านเหนือของถนนรังสิต - นครนายก) รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการในระยะเริ่มดำเนินการ (First Stage) เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร โดยมีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.6 เมตร มีไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 3.0 เมตร มีไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.0 เมตร เขตทาง 90 เมตร และสามารถขยายช่องจราจรเป็นขนาด 8 ช่องจราจรในระยะที่มีปริมาณจราจรมากในอนาคต หรือระยะขยายในอนาคต (Ultimate Stage) โดยเป็นการขยายในพื้นที่เกาะกลางเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรในอนาคต สำหรับทางบริการจะมีบริเวณทางแยกต่างระดับ สถานีบริการทางหลวง (Service Area) และโครงข่ายถนนเดิมในพื้นที่ เพื่อให้สามารถเข้า-ออกชุมชนได้ตามเดิม ดังแสดงใน รูปที่ 5-2 ถึง รูปที่ 5-3

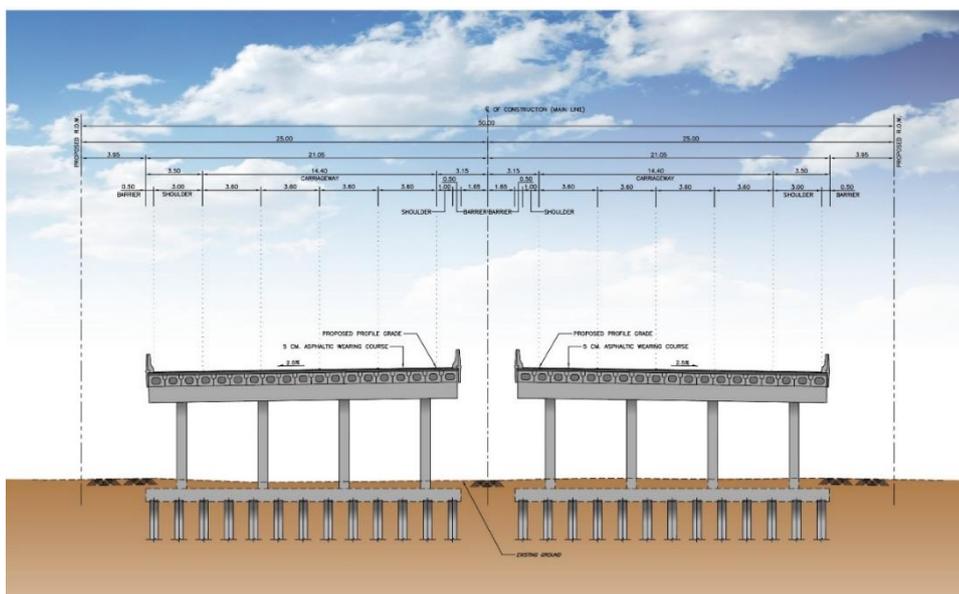


รูปที่ 5-2 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะแรกขนาด 6 ช่องจราจร (First Stage) พร้อมทางบริการ



รูปที่ 5-3 รูปตัดทั่วไปของถนนในโครงการระยะสุดท้ายขนาด 8 ช่องจราจร (Ultimate Stage) พร้อมทางบริการ สะพานบงที่มีความยาวช่วง 20 เมตร

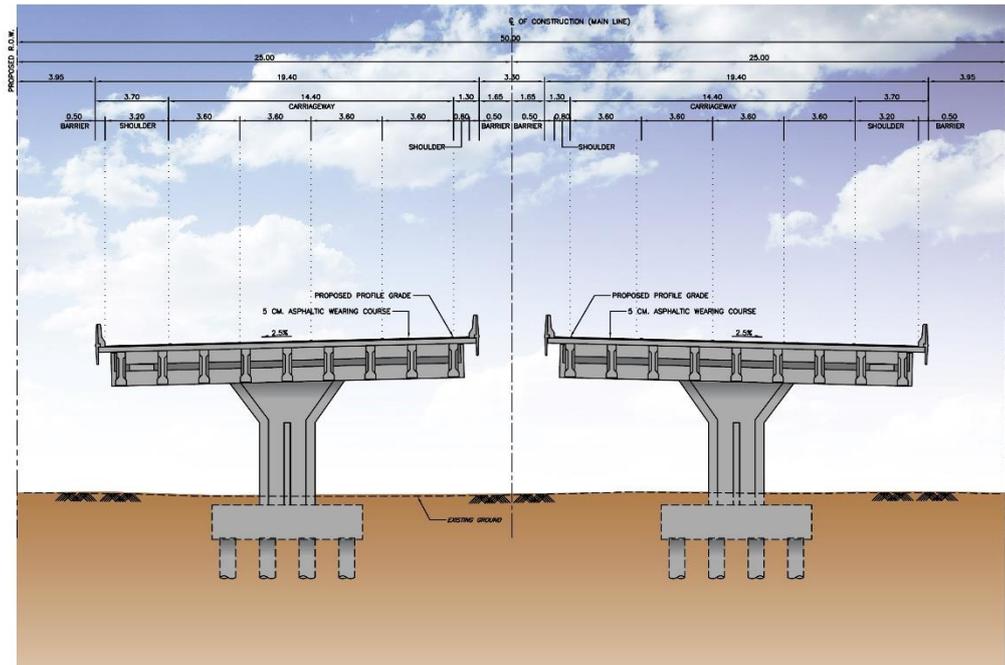
บริเวณชั้นดินเหนียวอ่อน (ด้านใต้ของถนนรังสิต-นครนายก) รูปแบบสะพานบงนี้ใช้ในบริเวณที่อยู่ห่างไกลชุมชน โดยมีความสูงช่องลอดประมาณ 3.5 เมตร โครงสร้างที่ใช้ทั่วไปจะมีเสาตอม่อจำนวนฝั่งละ 4 เสา (ฝั่งละ 4 ช่องจราจร) วางบนฐานรากเสาเข็มตอก ระดับ Pile Tip ประมาณ 22 เมตร คานสะพานเป็นคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องสำเร็จรูป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



รูปที่ 5-4 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 และเทพื้นคอนกรีตด้านบนบนความหนา 0.25 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 5-5

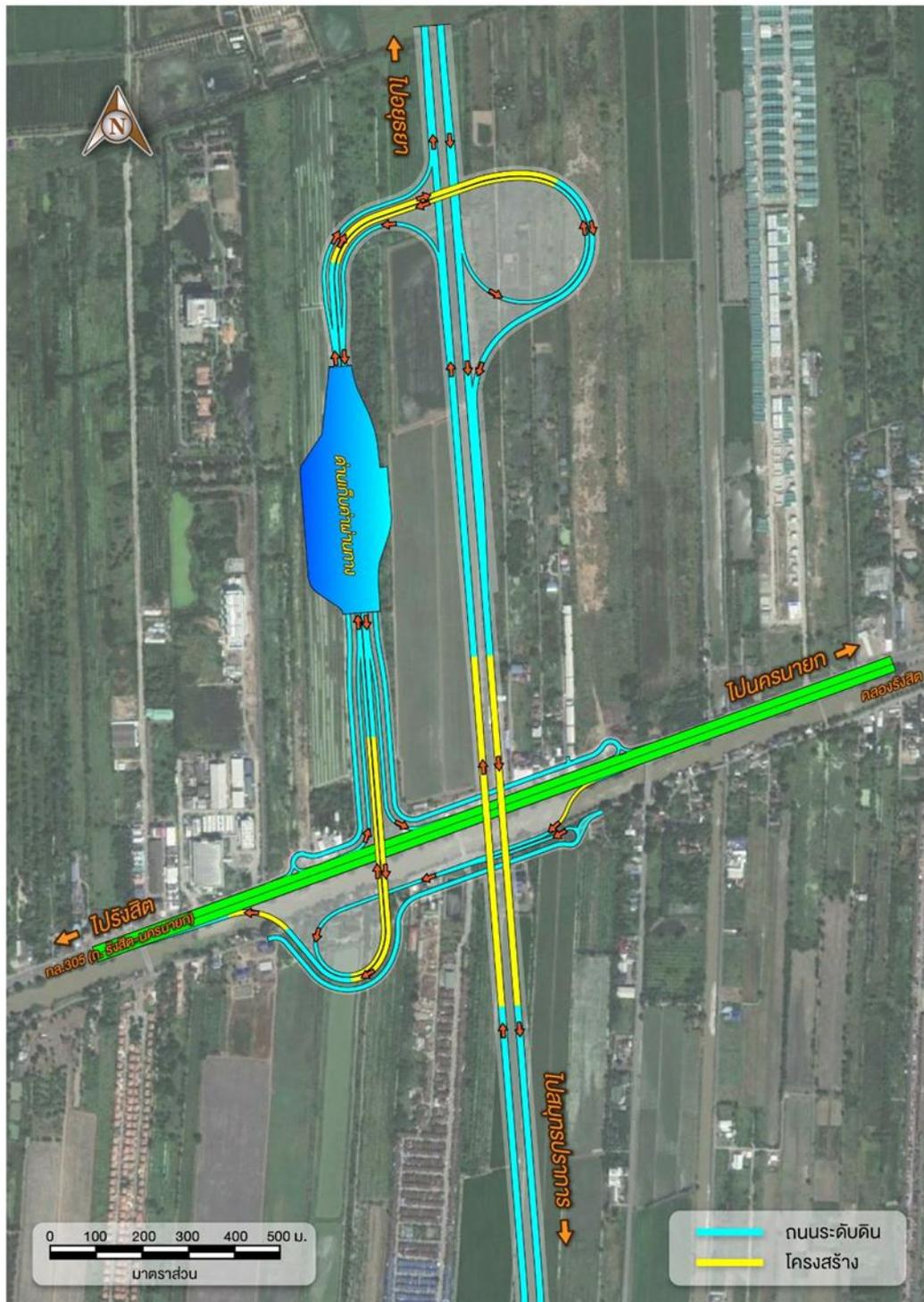


รูปที่ 5-5 การปรับปรุงรูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นแบบสะพานระดับสูง ความยาวช่วง 30 เมตร

สะพานระดับสูงที่มีความยาวช่วงมากกว่า 30 เมตร

ใช้ในบริเวณที่ทางแยกต่างระดับที่ข้ามถนนสายหลักมีช่องลอดความสูง 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 5-6

และเปิดทำการสอนแล้วซึ่งมีพื้นที่บางส่วนของโรงเรียน และอาคารสิ่งปลูกสร้างล้ำเข้ามาในเขตทางของทางแยกต่างระดับที่จุดตัด ทล. 305 ดังนั้น การศึกษาและทบทวนรูปแบบทางแยกต่างระดับในบริเวณนี้ จะช่วยลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน และอาคารสิ่งปลูกสร้างของโรงเรียนซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวในลำดับต่อไป



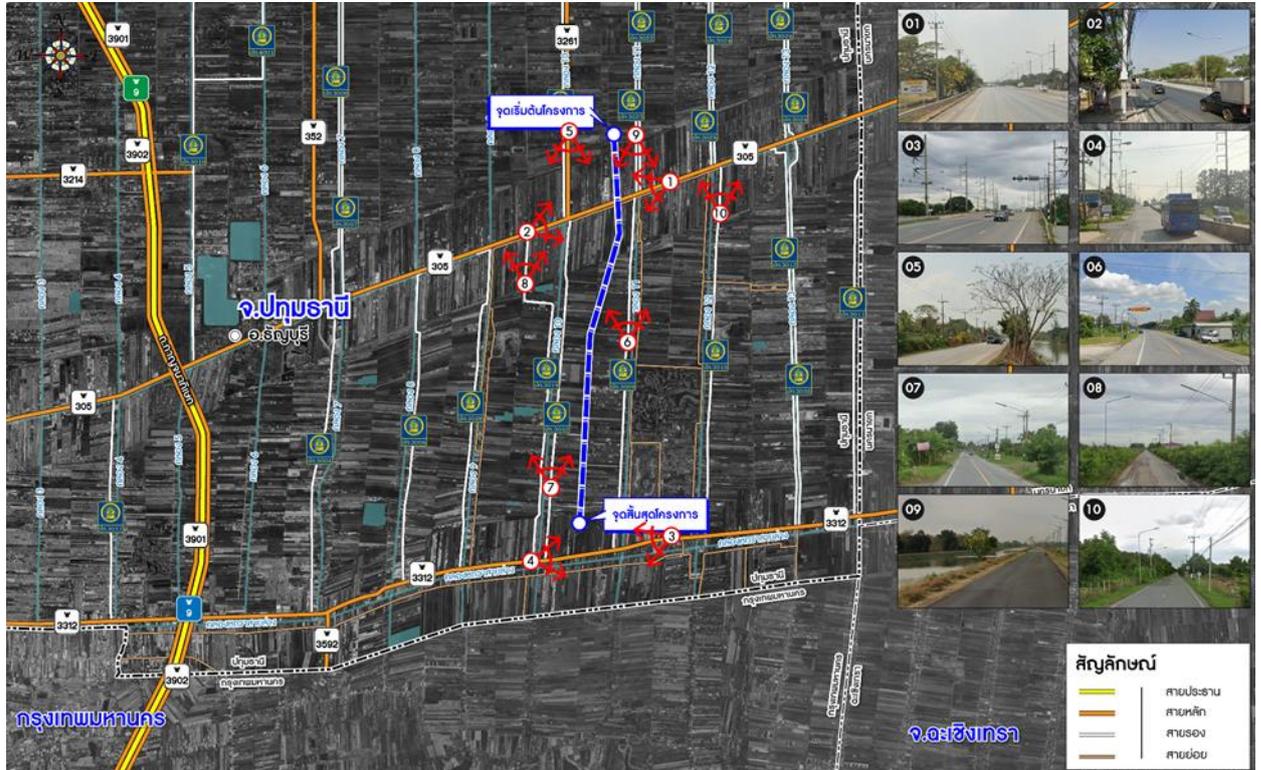
รูปที่ 5-7 รูปแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก)
เมื่อปี พ.ศ. 2562

5.2 การศึกษาด้านจราจร

จากการรวบรวมและวิเคราะห์แผนงาน ยุทธศาสตร์ และโครงการพัฒนาด้านคมนาคมและขนส่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของพื้นที่โครงการดังกล่าวมาแล้วข้างต้น พบว่า “โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312” โดยสรุปภาพรวมของแนวเส้นทางแผนการพัฒนาโครงการด้านคมนาคมและขนส่งที่เกี่ยวข้องแบ่งออกเป็น 3 วัตถุประสงค์ ได้แก่ (1) การส่งเสริมศักยภาพการให้บริการของระบบโครงข่ายทางหลวง (2) การเพิ่มประสิทธิภาพความเชื่อมโยงการเดินทางบนโครงข่ายถนน และ (3) การแก้ปัญหาด้านการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยง โดยสรุปภาพรวมของแนวเส้นทางพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงในรูปที่ 5-8

5.2.1 การสำรวจโครงข่ายคมนาคมและขนส่งในพื้นที่โครงการเบื้องต้น

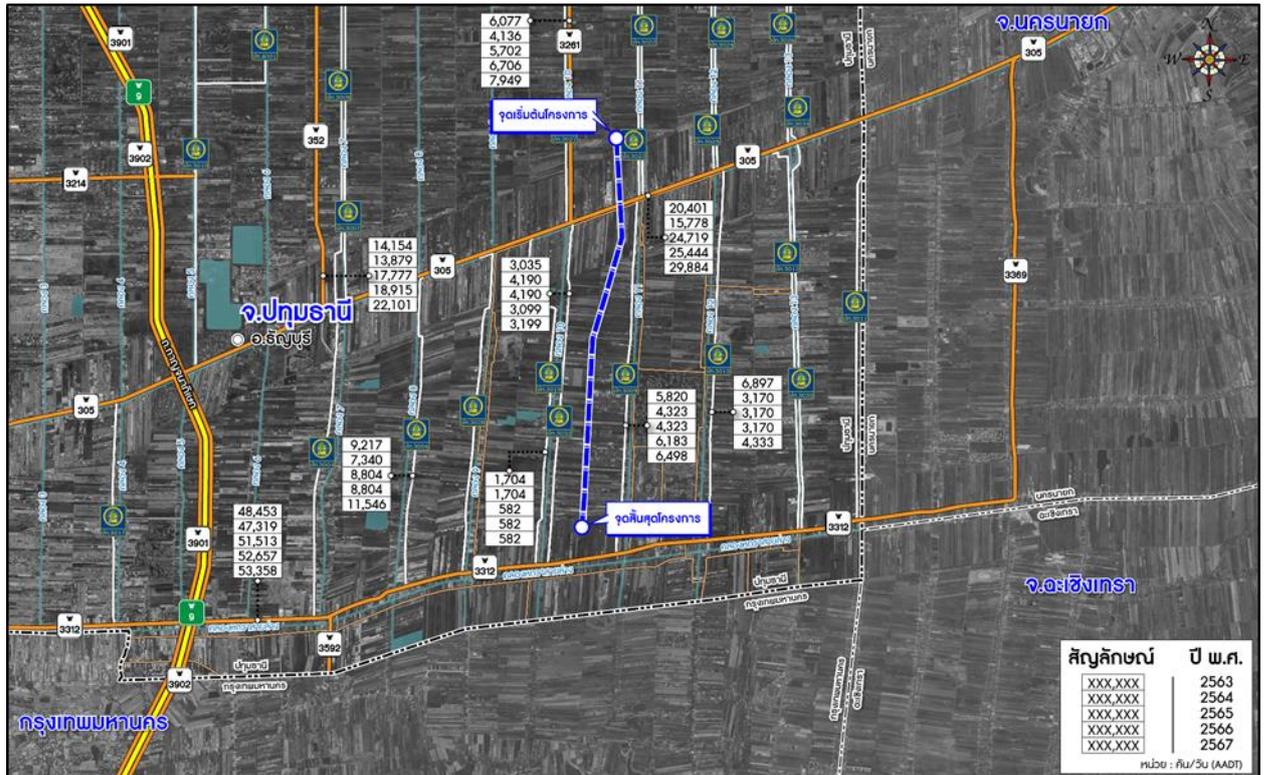
โครงข่ายการเดินทางเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางมายังพื้นที่โครงการ ประกอบไปด้วย ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท เป็นโครงข่ายถนนที่สำคัญและมีผลกระทบต่อถนนโครงการฯ ดังรายละเอียดต่อไปนี้ แสดงดังรูปที่ 5-9



รูปที่ 5-9 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 อาจส่งผลทำให้อัตราการเฉลี่ยการเติบโตของปริมาณจราจรมีการลดลง) แสดงดังรูปที่ 5-10



รูปที่ 5-10 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงในพื้นที่ตั้งโครงการฯ

5.3.1 งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรเพื่อให้เข้าใจและเป็นการตรวจสอบสภาพการจราจรในพื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะอย่างยิ่งนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง ตลอดจนใช้เป็นฐานในการวิเคราะห์สภาพการจราจรในอนาคตต่อไป การสำรวจด้านการจราจรที่เสนอสำหรับโครงการนี้ประกอบด้วย

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

โดยมีตำแหน่งจุดสำรวจแสดงใน รูปที่ 5-11 และ บรรยากาศการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน แสดงดัง รูปที่ 5-12



รูปที่ 5-11 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 5-12 บรรยากาศการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน

1) การสำรวจปริมาณจราจรบนทางแยก

การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยกเป็นการสำรวจปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางการเลี้ยวที่ทางแยกสำคัญในพื้นที่ศึกษา ผลลัพธ์ที่ได้เป็นปริมาณจราจรที่ทางแยกในช่วงเวลาที่ดำเนินการสำรวจและช่วงเวลาเร่งด่วนในการสำรวจ ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกจะทำการสำรวจปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางที่จุดตัดทางแยกในพื้นที่โครงการโดยดำเนินการแจกนับปริมาณจราจรทุก ๆ 15 นาที เป็นเวลา 12 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 07.00 น. ถึง 19.00 น. บนตำแหน่ง TMC1 ทล.305 ตัด ทล.352 แสดงดังรูปที่ 5-13



TMC 1 จุดตัด ทล.352 และ ทล.305

รูปที่ 5-13 บรรยากาศการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก

2) การสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทางการเดินทาง

การสำรวจนี้จะทำให้เข้าใจพฤติกรรมการเดินทางที่ก่อให้เกิดปริมาณจราจร นอกจากนี้ข้อมูลดังกล่าว ยังมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาแบบจำลองการจราจรและขนส่ง ผลการสำรวจจะนำมาวิเคราะห์จุดต้นทาง / ปลายทาง ของผู้ใช้รถบนทางหลวง โดยวิเคราะห์ถึงวัตถุประสงค์ของการเดินทางและจำนวนผู้โดยสารของยานพาหนะ แต่ละประเภทและใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาแบบจำลองต่อไปโดยที่ปรึกษาได้ใช้วิธีการสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทาง การเดินทางโดยวิธี “การสัมภาษณ์ริมถนน (Roadside Interview)” ดำเนินการโดยหยุดรถที่สัญจรไปมาเพื่อ สัมภาษณ์ โดยสัมภาษณ์ผู้เดินทางบนถนนในทั้ง 2 ทิศทางบนจุดสำรวจ OD1 – OD3 ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ ดังกล่าวจะครอบคลุมการเดินทางโดยยานส่วนบุคคลรถขนส่งสินค้า รวมทั้งการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งข้อมูล ดังกล่าวประกอบด้วย

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

แสดงดังรูปที่ 5-14



OD 1 ทล. 305



OD 2 ทล. 305



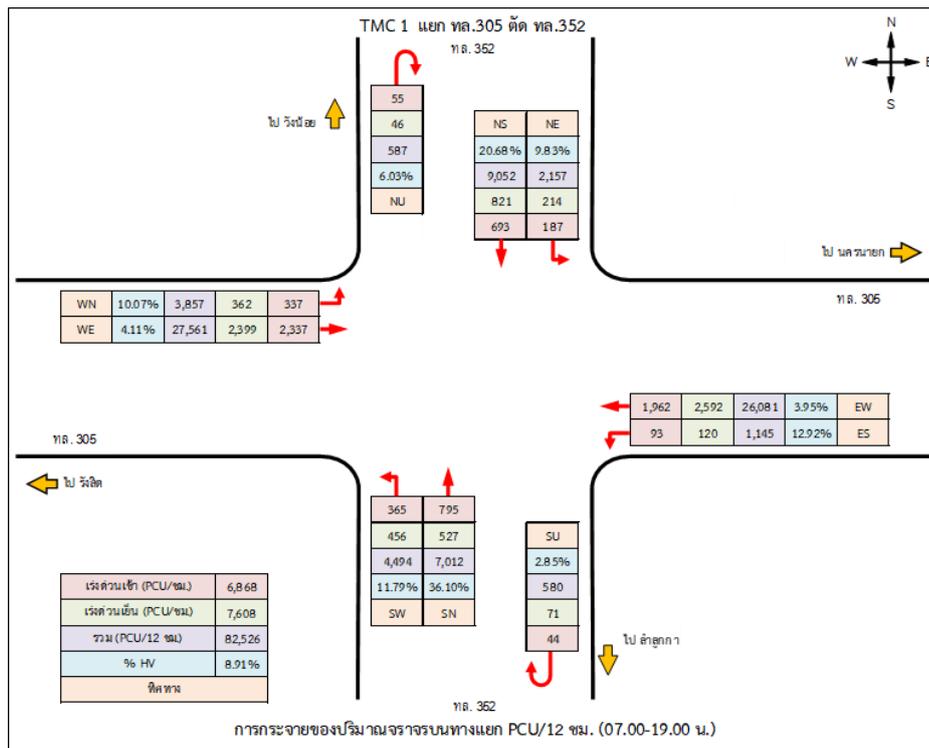
OD 2 ทล. 3312



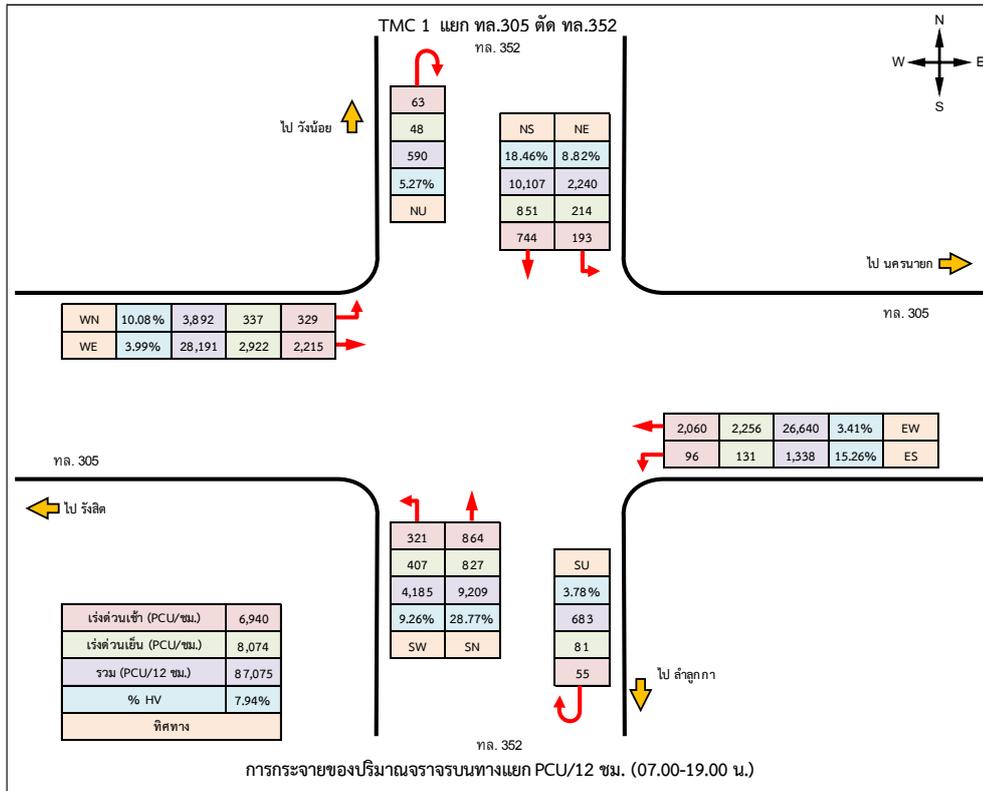
OD 3 ปท.3004

รูปที่ 5-14 บรรยากาศการสำรวจจุดต้นทางและปลายทางของการเดินทาง

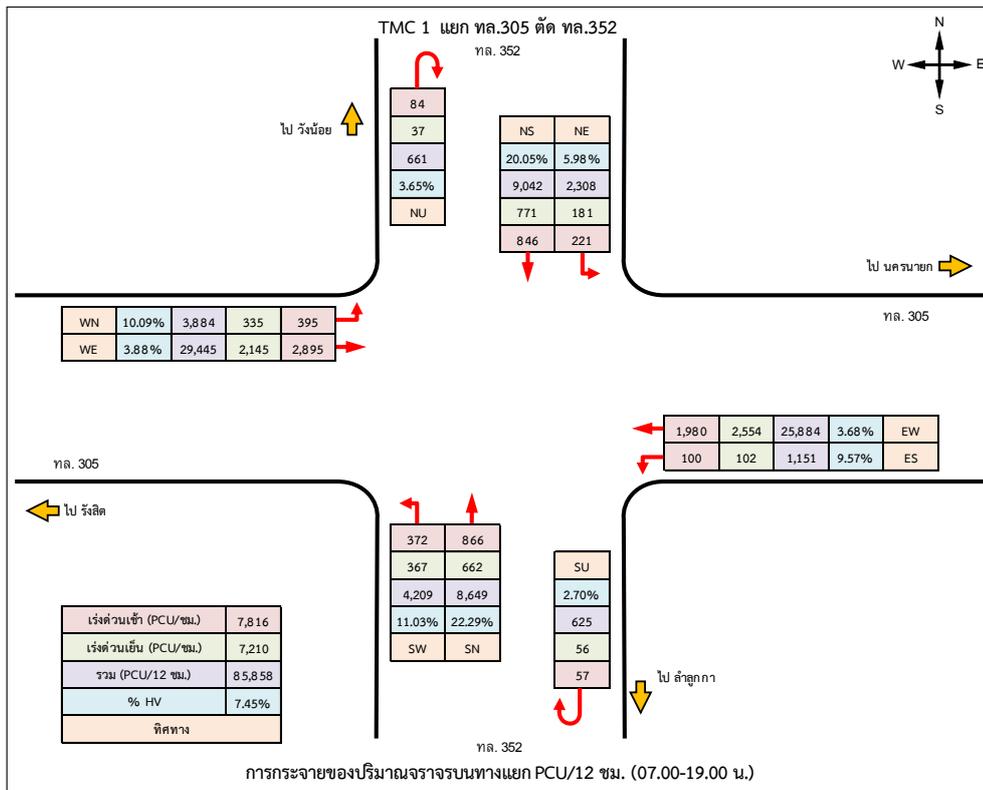
- ผลสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Traffic Movement Counts) แสดงดังรูปที่ 5-15 ถึง รูปที่ 5-17



รูปที่ 5-15 ปริมาณจราจรที่ทางแยก TMC 1 ในช่วงกลางสัปดาห์ (วันพุธ ที่ 21 พฤษภาคม 2568)



รูปที่ 5-16 ปริมาณจราจรที่ทางแยก TMC 1 ในช่วงปลายสัปดาห์ (วันศุกร์ ที่ 23 พฤษภาคม 2568)



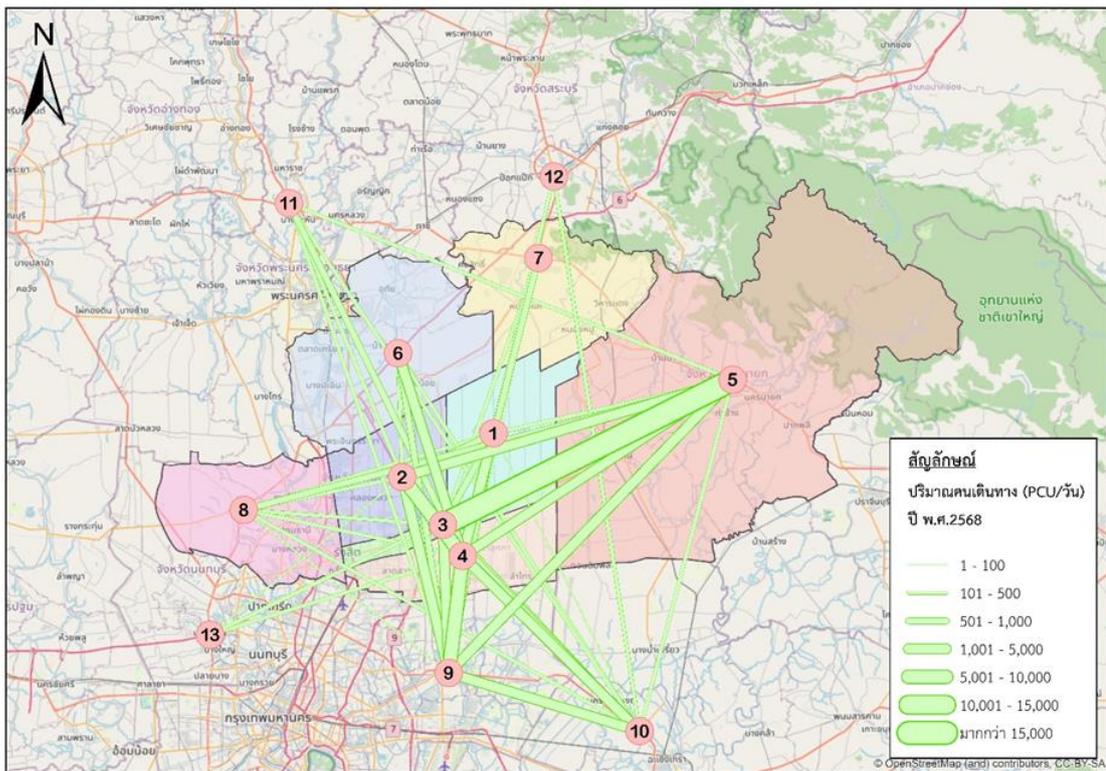
รูปที่ 5-17 ปริมาณจราจรที่ทางแยก TMC 1 ในช่วงวันหยุด (วันเสาร์ ที่ 24 พฤษภาคม 2568)

- การสำรวจจุดต้นทางและปลายทางของการเดินทาง (Origin-Destination Survey)

การเดินทางของคน

จากการสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง-ปลายทางการเดินทางพบว่าเป็นการเดินทางภายในพื้นที่โครงการ อำเภอัญบุรี และอำเภอลำลูกกา คิดเป็นร้อยละ 14.02 เป็นการเดินทางเข้า-ออก อำเภอัญบุรี และอำเภอลำลูกกา คิดเป็นร้อยละ 61.65 และเป็นการเดินทางผ่านออก อำเภอัญบุรี 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 5-18

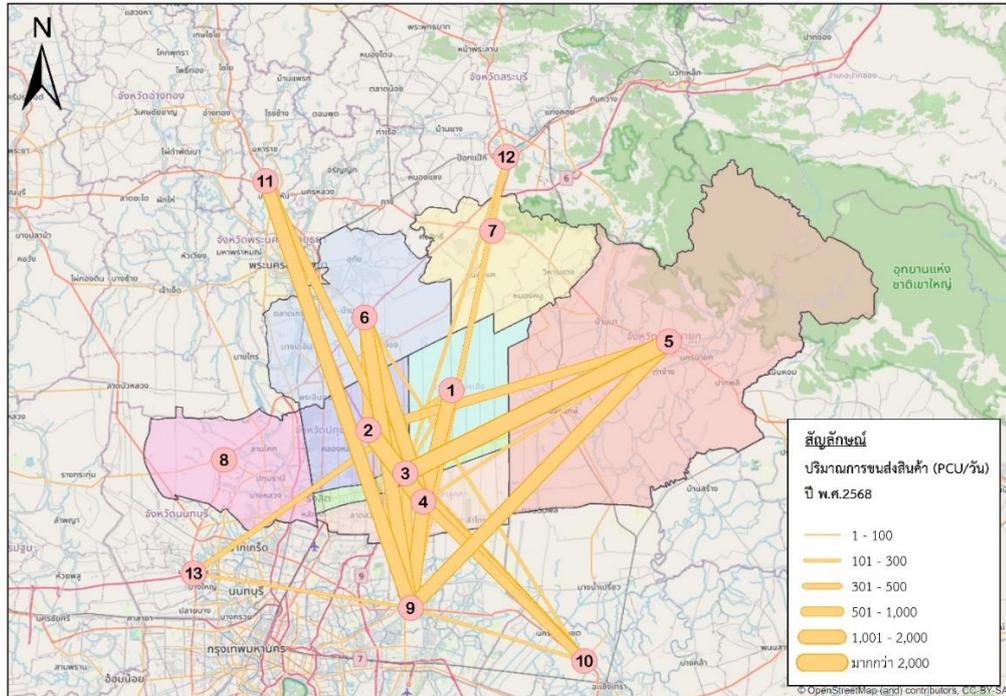


รูปที่ 5-18 ปริมาณคนเดินทาง (PCU/วัน)

การขนส่งสินค้า

จากการสำรวจข้อมูลจุดต้นทาง-ปลายทางการขนส่งสินค้าพบว่าเป็นการขนส่งภายในพื้นที่โครงการ อำเภอัญบุรี และ อำเภอลำลูกกา คิดเป็นร้อยละ 2.53 เป็นการขนส่งเข้า-ออก อำเภอัญบุรี และอำเภอลำลูกกา คิดเป็นร้อยละ 28.09 และเป็นการขนส่งผ่านก อำเภอัญบุรี 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 5-19

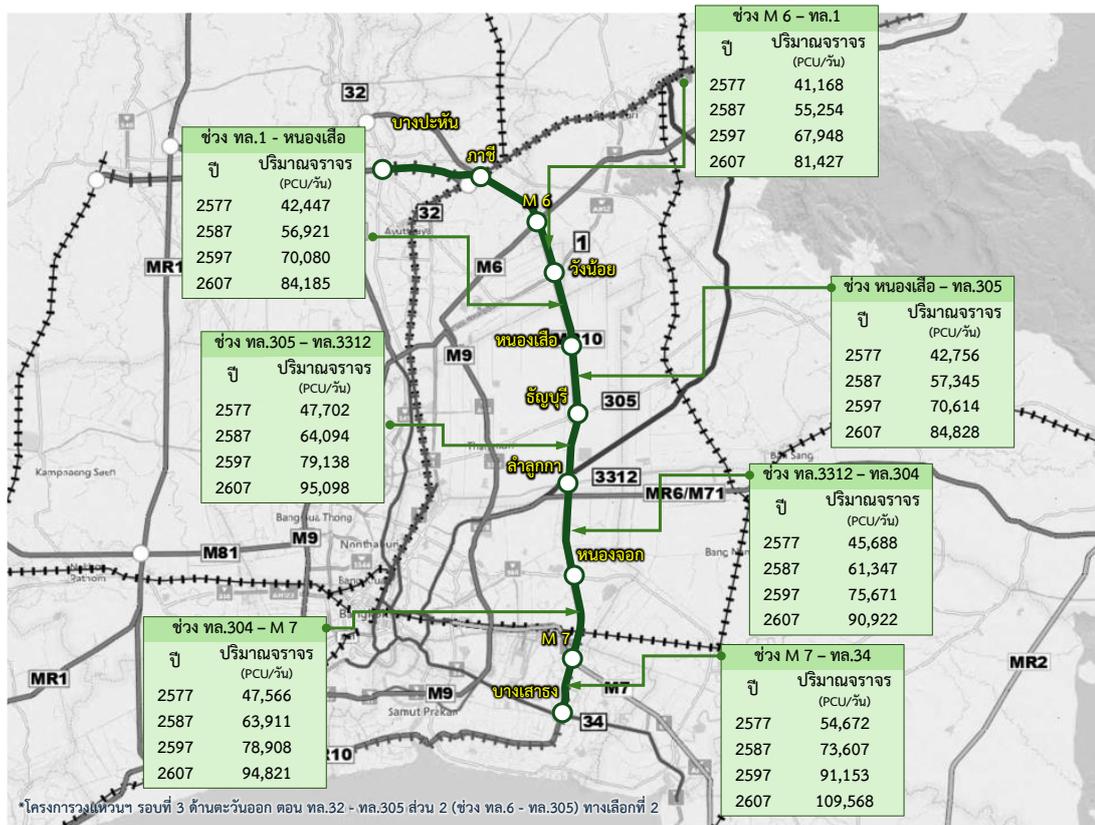


รูปที่ 5-19 ปริมาณขนส่งสินค้า (PCU/วัน)

- งานคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ พบว่า ในปี พ.ศ. 2577 มีปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการประมาณ 40,000-53,000 PCU/วัน เพิ่มขึ้นเป็น 54,000-72,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2587 เพิ่มขึ้นเป็น 66,000-89,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2597 และ 79,000-107,000 PCU/วัน ในปี พ.ศ. 2606 ดังแสดงในรูปที่ 5-20 จะเห็นว่ากรณีมีโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองวงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 9 ลงได้คิดเป็นร้อยละ 22-35 ทางหลวงหมายเลข 352 คิดเป็นร้อยละ 15-17 ทางหลวงหมายเลข 305 คิดเป็นร้อยละ 12-17 ทางหลวงหมายเลข 304 คิดเป็นร้อยละ 12-19 และทางหลวงสายสำคัญต่างๆ ในพื้นที่

สำหรับความต้องการจำนวนช่องจราจรในแต่ละช่วงถนนตามเกณฑ์ที่เหมาะสมของระดับการให้บริการของถนนเพื่อตรวจสอบผลการออกแบบแนวเส้นทางให้ถนนที่ถูกสร้างขึ้นสามารถรองรับปริมาณจราจรได้เหมาะสม (A Policy Geometric Design of Highways and Streets 6th Edition (AASHTO, 2011)) โดยพิจารณาชั้นถนน ซึ่งถนนสายหลักที่ควบคุมการเข้า-ออก (Freeway) จะต้องเกณฑ์ที่เหมาะสมของระดับการให้บริการของถนนที่ระดับ C (LOS C) สำหรับทางหลวงในเมือง และชานเมือง (Urban and Suburban) พบว่า ถนนโครงการในช่วง ทล.305 (ชัยบุรี) - ทล.3312 (ลำลูกกา) ปี พ.ศ. 2577 - 2587 มีความต้องการจำนวนช่องจราจร 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) มีระดับการให้บริการที่ระดับ B (LOS B) และปี พ.ศ. 2592 - 2607 มีความต้องการจำนวนช่องจราจร 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจรต่อทิศทาง) โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ C (LOS C)



รูปที่ 5-20 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนเส้นทางโครงการ

6 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

การศึกษาทางเลือกของโครงการ ในงานการทบทวนรูปแบบ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 นี้ จะพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก) ที่ปรึกษาได้กำหนดวิธีการคัดเลือกและเกณฑ์การคัดเลือกทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ โดยพิจารณาในประเด็นสำคัญ 3 ปัจจัย ดังนี้ 1. ปัจจัยด้านวิศวกรรม 2. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ 3. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่

- 1) **ด้านวิศวกรรม** โดยทั่วไปการคัดเลือกทางแยกต่างระดับในด้านวิศวกรรม จะคำนึงถึงด้านเรขาคณิตของทางเลี้ยว ความสามารถรองรับปริมาณจราจร ความปลอดภัยในการขับขี่ ผลกระทบต่อการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง เป็นต้น
- 2) **ด้านเศรษฐกิจ** หรือด้านราคา โดยทั่วไปการคัดเลือกทางแยกต่างระดับในด้านเศรษฐกิจจะคำนึงถึงค่าก่อสร้าง ค่าเวนคืนที่ดินและค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง
- 3) **ด้านสิ่งแวดล้อม** บางโครงการเรียกว่า ผลกระทบต่อสาธารณะ โดยทั่วไปจะพิจารณาประเด็นสิ่งแวดล้อมในประเด็นของทรัพยากรทางกายภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

โดยทำการคัดเลือกเฉพาะประเด็นผลกระทบที่มีนัยสำคัญ และแตกต่างในแต่ละทางเลือกมาพิจารณาเปรียบเทียบจากการพิจารณาของที่ปรึกษาจึงกำหนดสัดส่วนคะแนนในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ในแต่ละด้านดังแสดงในตารางที่ 6-1

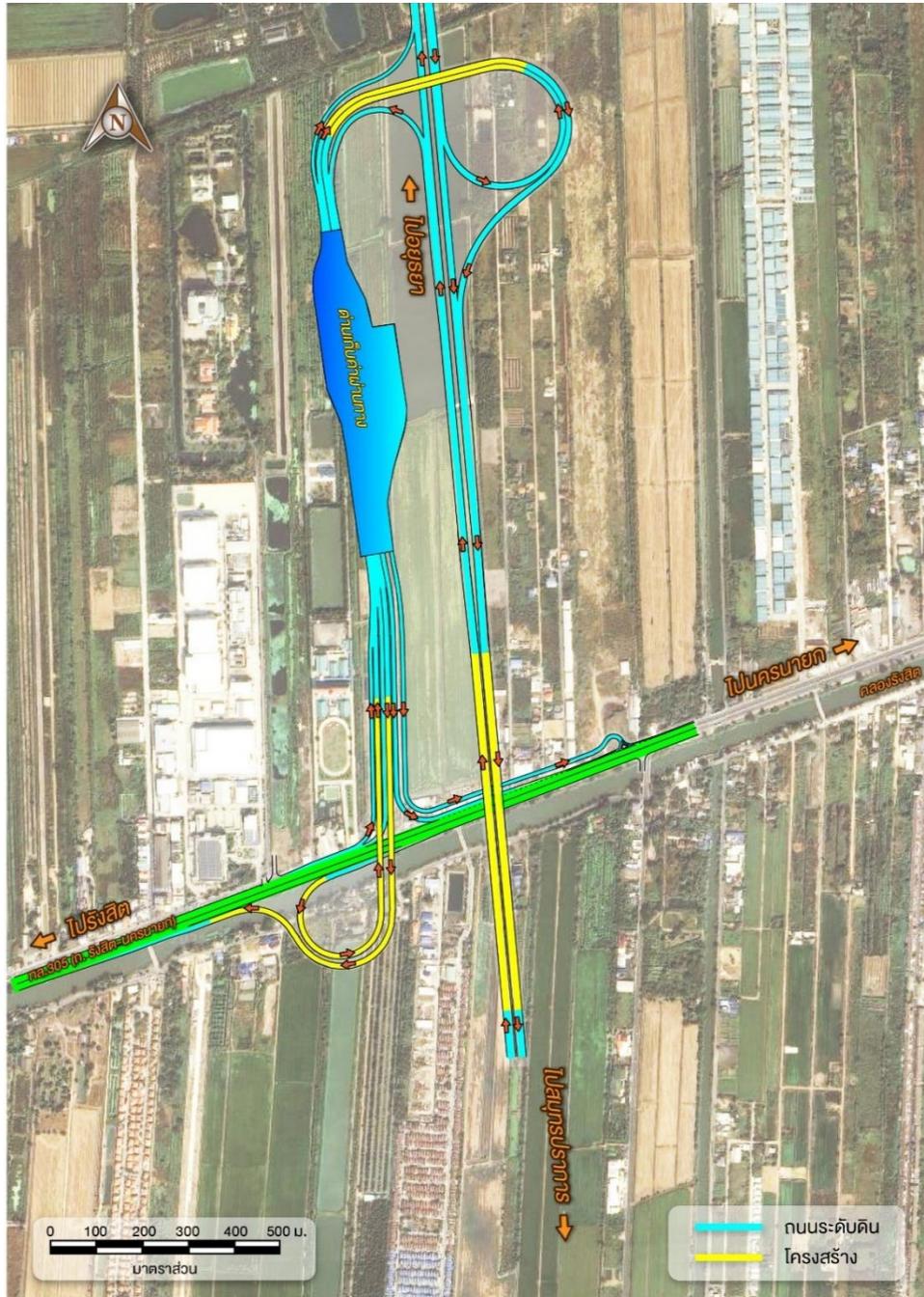
ตารางที่ 6-1 การกำหนดน้ำหนักคะแนนของแต่ละปัจจัยสำคัญ

ลำดับ	รายการ	คะแนน
1	ด้านวิศวกรรม	
1.1	เรขาคณิตของทางเลีย้ว	14
1.2	ความสามารถรองรับปริมาณการจราจร	10
1.3	ความปลอดภัยในการขับขี่	9
1.4	ผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้าง	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 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

ข้อดี-ข้อเสียของทางแยกต่างระดับแต่ละทางเลือก (ทางแยกต่างระดับที่จุดตัด ทล.305)

รูปแบบทางเลือก	ข้อดี	ข้อเสีย
ทางเลือกที่ 1	<ul style="list-style-type: none"> • เรขาคณิตของทางเลี้ยวอยู่ในระดับดี • ความสามารถในการรองรับการจราจรดี 	<ul style="list-style-type: none"> • มีผลกระทบต่อการใช้พื้นที่เวนคืนมากที่สุด • มีค่าก่อสร้างและบริหารจัดการเก็บค่าผ่านทางสูงสุด • ค่าก่อสร้างสูง • มีผลกระทบต่อจราจรระหว่างก่อสร้างสูง
ทางเลือกที่ 2	<ul style="list-style-type: none"> • เรขาคณิตของทางเลี้ยวอยู่ในระดับดี • ความสามารถในการรองรับการจราจรดีที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> • มีผลกระทบต่อการใช้พื้นที่เวนคืนมาก • มีค่าก่อสร้างและบริหารจัดการเก็บค่าผ่านทางสูงสุด • ค่าก่อสร้างสูงสุด • มีผลกระทบต่อจราจรระหว่างก่อสร้างสูง
ทางเลือกที่ 3	<ul style="list-style-type: none"> • ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด • ผลกระทบด้านการใช้พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุด • ค่าก่อสร้างต่ำที่สุด • ความสามารถในการรองรับการจราจรดี • มีค่าก่อสร้างและบริหารจัดการเก็บค่าผ่านทางต่ำที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> • เรขาคณิตของทางเลี้ยวอยู่ในระดับปานกลาง • ใช้ระยะเวลาการเดินทางสูงสุด

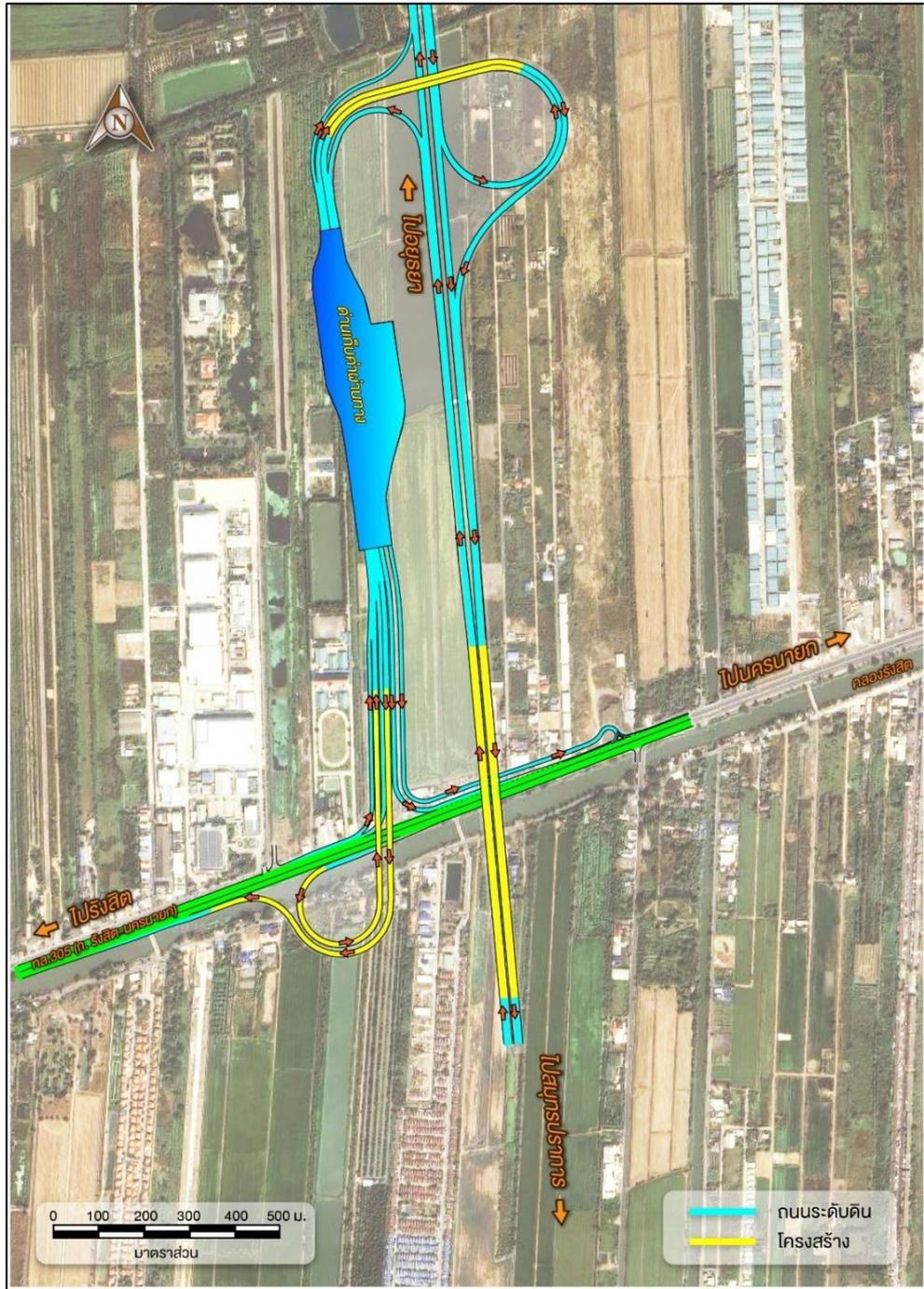
ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก) ได้แก่ รูปแบบทางแยกต่างระดับ ทางเลือกที่ 3 รูปแบบ Double Trumpet แสดงดังรูปที่ 6-4

จากผลการประเมินรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 กับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) พบว่า รูปแบบทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนรวมสูงสุด เหมาะสมที่สุดสำหรับการนำไปออกแบบรายละเอียดและดำเนินการก่อสร้างต่อไป เนื่องจากสามารถตอบสนองต่อความต้องการด้านการจราจร ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และให้ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจสูงสุด

- ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด

รูปแบบนี้สามารถจัดการจราจรในช่วงก่อสร้างได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดปัญหาการติดขัดและความไม่สะดวกต่อผู้ใช้ทางในพื้นที่

- **ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืนที่ดินน้อยที่สุด**
การออกแบบมีการใช้พื้นที่อย่างคุ้มค่า ทำให้ลดความจำเป็นในการเวนคืนที่ดินและผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ
- **ค่าก่อสร้างต่ำที่สุด**
เมื่อเทียบกับทางเลือกอื่น รูปแบบที่ 3 มีโครงสร้างและรูปแบบการก่อสร้างที่ประหยัดวัสดุและสามารถลดต้นทุนรวมได้มากที่สุด
- **ความสามารถในการรองรับการจราจรดี**
การออกแบบสอดคล้องกับปริมาณจราจรในปัจจุบันและอนาคต มีประสิทธิภาพในการระบายรถและลดจุดคอขวดในการสัญจร
- **มีค่าก่อสร้างและบริหารจัดการเก็บค่าผ่านทางต่ำที่สุด**
รูปแบบนี้ช่วยลดค่าใช้จ่ายทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ทำให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจในระยะยาว



รูปที่ 6-4 รูปแบบ Double Trumpet

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

7.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า พื้นที่โครงการมีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1) แหล่งโบราณสถานซึ่งจัดเป็นโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ :

จากการตรวจสอบโดยสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี หนังสือที่ วธ 0412/801 ลงวันที่ 4 เมษายน 2568 พบโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ และคลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองสิบเอ็ด)

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2568 ซึ่งทางสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี มีข้อเสนอแนะให้ลงสำรวจพื้นที่อีกครั้ง นอกจากนี้ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจด้านโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ แหล่งศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม โดยผู้เชี่ยวชาญด้านโบราณคดี เมื่อวันที่ 1 – 4 มิถุนายน พ.ศ. 2568 พบว่าในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบโบราณสถาน จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (ตัดผ่าน) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองสิบเอ็ด) (ระยะห่าง 255 เมตร) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7-1 และรูปที่ 7-1

ตารางที่ 7-1

โบราณสถาน และแหล่งโบราณคดี ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	ที่ตั้ง	ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (เมตร)	ประเภท	สถานะการขึ้นทะเบียนของกรมศิลปากร
<p>คลองรังสิตประยูรศักดิ์</p> 	<p>ตำบลบึงสนั่น อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี</p>	<p>แนวเส้นทางโครงการ ตัดผ่าน</p>	<p>คลองประวัติศาสตร์</p>	<p>ยังไม่ขึ้นทะเบียน</p>
<p>คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองสิบเอ็ด)</p> 	<p>ตำบลบึงบา ตำบลหนองสามวัง อำเภอหนองเสือ ตำบลบึงสนั่น ตำบลบึงนาราง อำเภอธัญบุรี ตำบลบึงคอไห ตำบลบึงทองหลาง อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี</p>	<p>255</p>	<p>คลองประวัติศาสตร์</p>	<p>ยังไม่ขึ้นทะเบียน</p>

หมายเหตุ : จากการสำรวจภาคสนามเมื่อวันที่ 1 – 4 มิถุนายน พ.ศ. 2568

2) **พื้นที่เมืองเก่า แหล่งธรรมชาติและแหล่งศิลปกรรมอันควรรักษา :** จากการตรวจสอบโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หนังสือที่ ทส.1003.2/9019 ลงวันที่ 27 มีนาคม 2568 พบว่าในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบพื้นที่เมืองเก่าตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอนุรักษ์และพัฒนารุ้งรัตนโกสินทร์ และเมืองเก่า พ.ศ.2564 ไม่พบแหล่งธรรมชาติอันควรรักษาตามมติคณะรัฐมนตรี แต่พบแหล่งธรรมชาติท้องถิ่น ประเภทแหล่งน้ำ จำนวน 2 แห่ง และพบแหล่งศิลปกรรมอันควรรักษาประเภทวัด วัดร้าง ศาสนาสถาน จำนวน 3 แห่ง และประเพณีอันชุ่มช่นเก่า จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ชุ่มช่นปากคลอง 11 แสดงดังรูปที่ 7-2

3) **พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ :** จากการตรวจสอบโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หนังสือที่ ทส.1008.6/8137 ลงวันที่ 24 มีนาคม 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ของลุ่มน้ำภาคตะวันตก ภาคกลาง และลุ่มน้ำป่าสัก โดยจากการจำแนกชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2538 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคตะวันตก ภาคกลาง และลุ่มน้ำป่าสัก แสดงดังรูปที่ 7-3

4) **พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ระดับนานาชาติ และระดับชาติ :** จากการตรวจสอบโดยกรมทรัพยากรน้ำตามหนังสือที่ ทส 0609/3995 ลงวันที่ 7 กรกฎาคม 2568 พบว่าบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Sites) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ และพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติของประเทศไทย อย่างไรก็ตามในบริเวณดังกล่าวพบพื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ คือ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ ส่วนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Sites) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ และพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติของประเทศไทย โดยพบเพียงพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับท้องถิ่น คือ คลองหกวา และพื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ ได้แก่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ คลองสิบ และคลองสิบเอ็ด แสดงดังรูปที่ 7-4

5) **พื้นที่ป่าตามกฎหมายและตามมติคณะรัฐมนตรีในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ :** จากการตรวจสอบพื้นที่ป่าตามกฎหมายและตามมติคณะรัฐมนตรีในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงรายละเอียดดังนี้

5.1) พื้นที่ป่าตามกฎหมาย

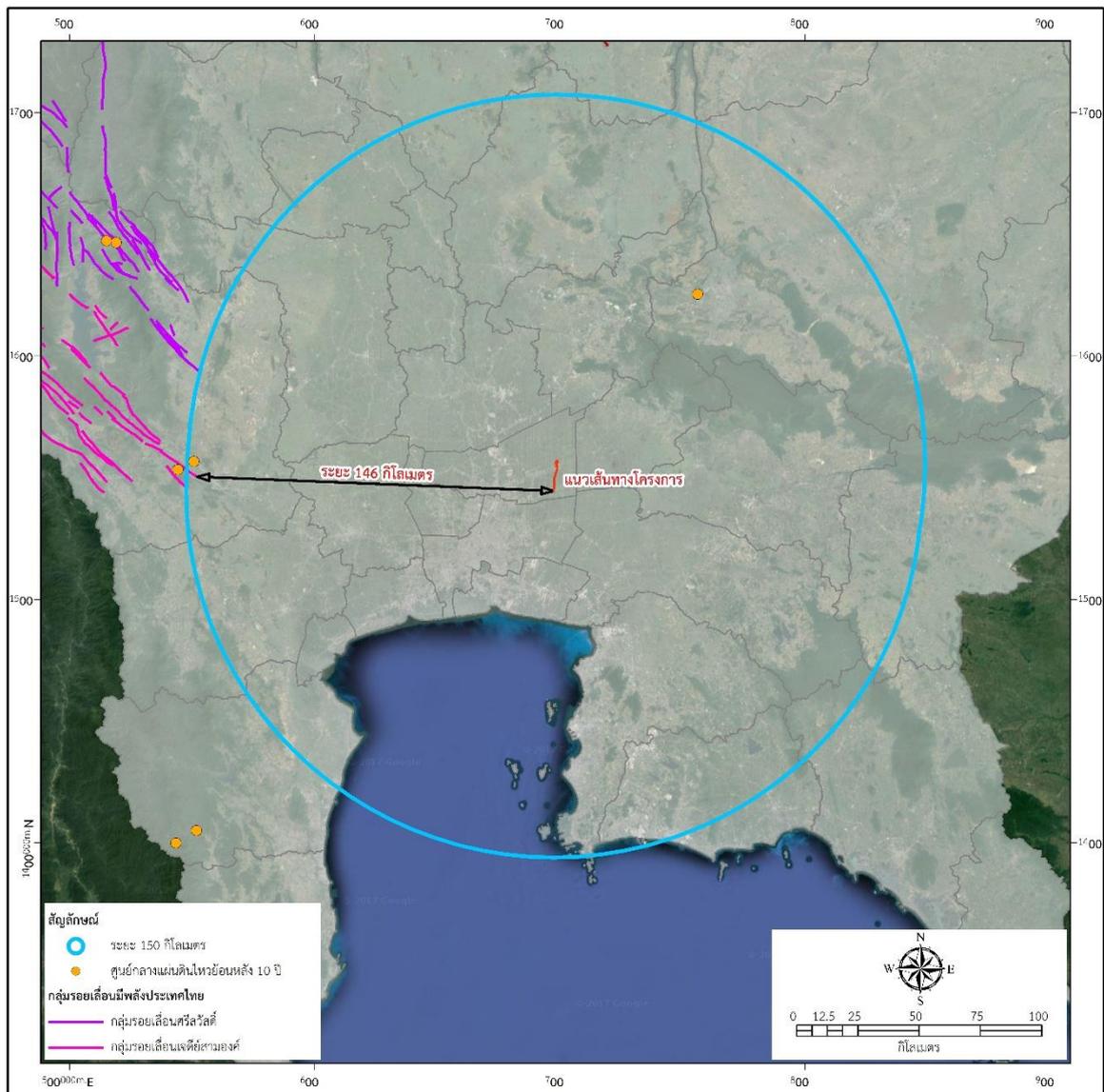
จากการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ป่าตามกฎหมาย โดยกรมป่าไม้ได้มอบหมายให้สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 5 (สระบุรี) รับผิดชอบตรวจสอบเรื่องดังกล่าว ตามหนังสือที่ ทส 1603.5/6848 ลงวันที่ 11 เมษายน 2568

5.2) ป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี

จากการตรวจสอบโดยกรมพัฒนาที่ดิน หนังสือที่ กษ 0806/2841 ลงวันที่ 12 กันยายน 2568 พบว่าในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่มีพื้นที่ป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี โดยพื้นที่โครงการอยู่นอกเขตป่าไม้ถาวร เนื่องจากจังหวัดปทุมธานี เป็นจังหวัดที่ไม่มีมติคณะรัฐมนตรี กำหนดเป็นป่าไม้ถาวร

6) 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

7) พื้นที่เสี่ยงธรณีพิบัติภัย : จากการตรวจสอบโดยกรมทรัพยากรธรณี หนังสือที่ ทส 0506/1176 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2568 พบว่า จังหวัดปทุมธานี ไม่มีพื้นที่มีโอกาสเกิดหลุมยุบและแผ่นดินไหว โดยในรัศมี 150 กิโลเมตร จากที่ตั้งโครงการ พบรอยเลื่อนเจดีย์สามองค์ มีระยะห่าง 146 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 7-5



รูปที่ 7-5 รอยเลื่อนมีพลัง ในรัศมี 150 กิโลเมตร จากที่ตั้งโครงการ

8) **ผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี** : จากการตรวจสอบโดยสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปทุมธานี หนังสือเลขที่ ปท 0022/1151 ลงวันที่ 1 เมษายน 2568 พบว่า บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการจัดอยู่ในเขตที่ดินประเภทชุมชน (สีชมพู) ตามกฎกระทรวงที่ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2558 และจัดอยู่ในเขตที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) และที่ดินประเภทสถาบันราชการ (สีน้ำเงิน) ตามผังเมืองรวมเมืองลำลูกกา - บึงยี่โถ ปี พ.ศ. 2555 **ผังรูปที่ 7-6** โดยการพัฒนาโครงการเพื่อการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการสามารถดำเนินการพัฒนาโครงการได้โดยไม่ขัดต่อข้อบังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี

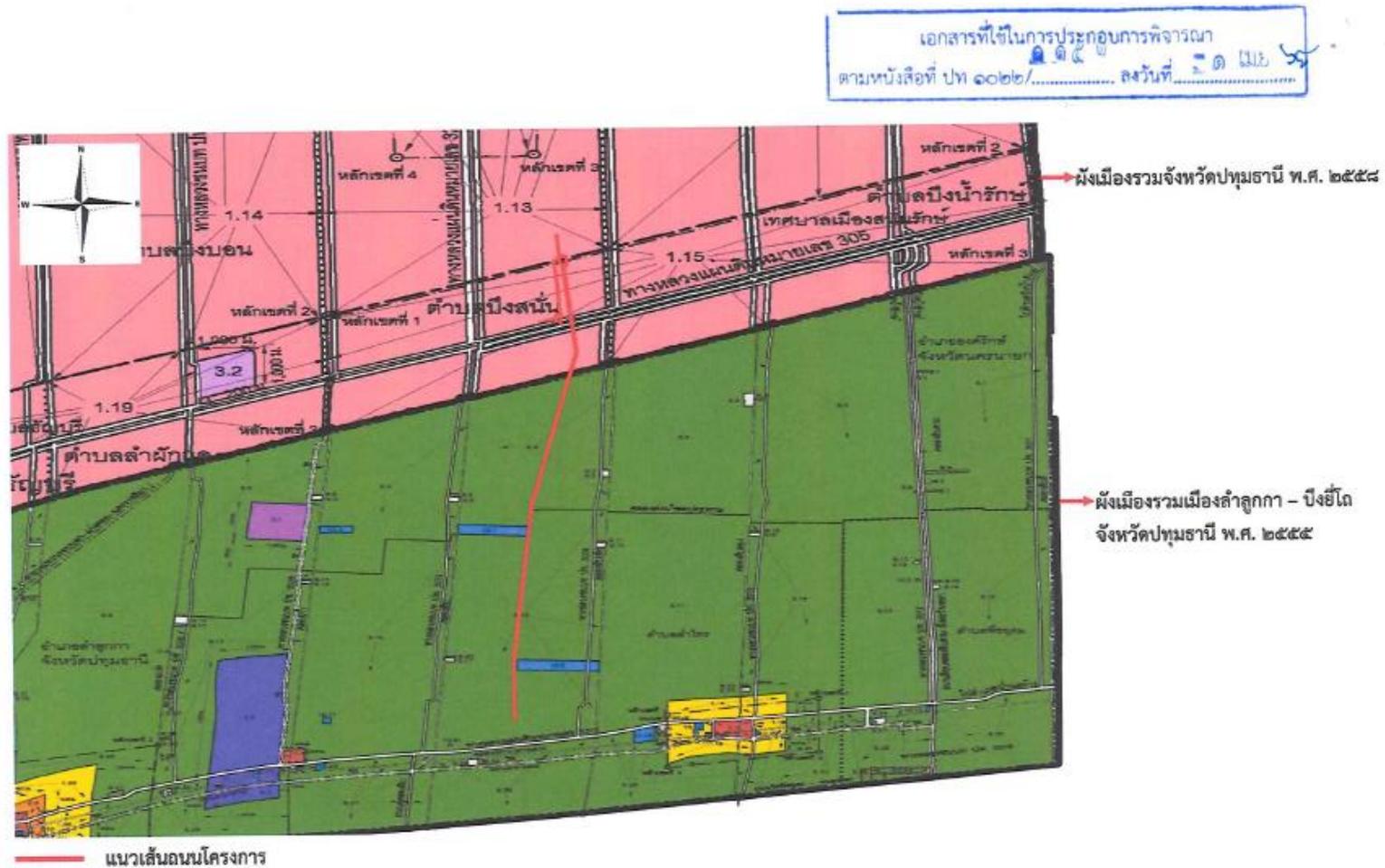
9) **พื้นที่ราชพัสดุ** : จากการตรวจสอบโดยกรมธนารักษ์ ตามหนังสือที่ กค 0304/5946 ลงวันที่ 13 พฤษภาคม 2568 พบว่า พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีที่ราชพัสดุทับซ้อนจำนวน 2 แปลง **ผังรูปที่ 7-7** ประกอบด้วย

- 1) ที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ปท.63 ตำบลบึงสนั่น อำเภอธัญบุรี
- 2) ที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ปท.762 ตำบลบึงทองหลาง อำเภอลำลูกกา

10) **ชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ** : พบชุมชน/หมู่บ้าน 22 แห่ง และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 6 แห่ง แสดงดังตารางที่ 7-2 และ **รูปที่ 7-8** ประกอบด้วย

- ศาสนสถาน จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สำนักปฏิบัติธรรมอุทุมพรพิสัย (วัดโศการาม) วัดนาป่าพง วัดป่าเลิศธรรมนิมิต วัดป่าเจริญราช
- สถานพยาบาล จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลมหาวชิราลงกรณธัญบุรี
- 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 ตำบลบึงนาราง หมู่ 1 ตำบลบึงนาราง 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

11) **แหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน** : จากการตรวจสอบข้อมูลและสำรวจภาคสนามเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแหล่งน้ำ จำนวนทั้งหมด 7 จุด ได้แก่ ลำรางสาธารณะ (กม. 64+160) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (กม. 65+874) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (บริเวณทางแยกต่างระดับ) ลำรางสาธารณะ (กม. 72+107) ลำรางสาธารณะ (กม. 73+497) ลำรางสาธารณะ (กม. 73+765) และลำรางสาธารณะ (กม. 76+423) ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่มีลักษณะการใช้ประโยชน์เพื่อเกษตรกรรม และการระบายน้ำ แสดงดังตารางที่ 7-3 และ **รูปที่ 7-9**



รูปที่ 7-6 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี ปี พ.ศ. 2558 และผังเมืองรวมเมืองลำลูกกา - บึงอีโต้ จังหวัดปทุมธานี ปี พ.ศ. 2555

ตารางที่ 7-2 ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

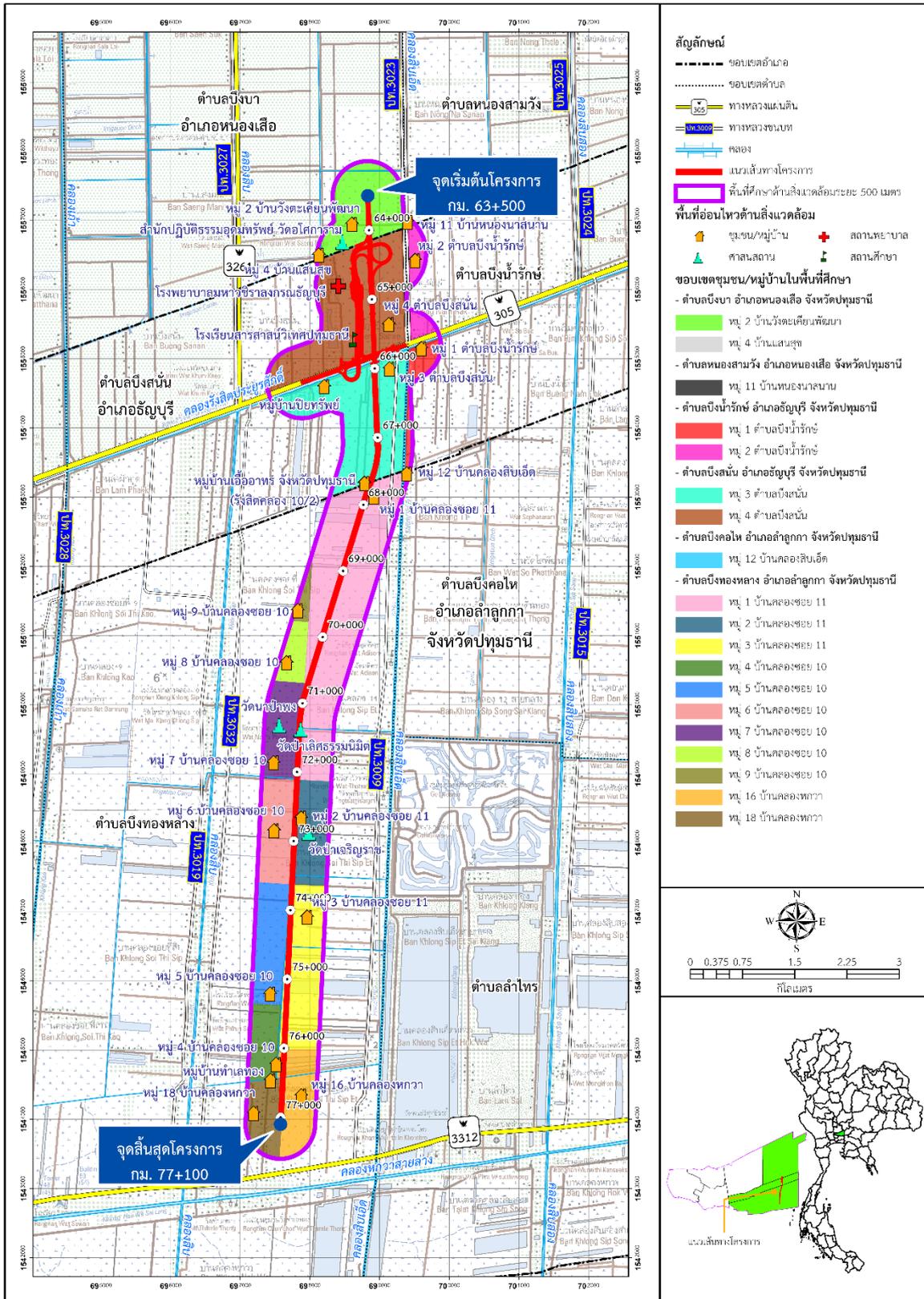
ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ประเภท	ที่ตั้ง			ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	ตำแหน่ง กม.	พิกัด	
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด			N	E
1. หมู่ 2 บ้านวังตะเคียนพัฒนา	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงบา	หนองเสือ	ปทุมธานี	238	63+914	698607	1556948
2. หมู่ 11 บ้านหนองนาसान	ชุมชน/หมู่บ้าน	หนองสามวัง	หนองเสือ	ปทุมธานี	448*	63+900	699404	1556980
3. หมู่ 2 ตำบลบึงนารางค์	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงนารางค์	ธัญบุรี	ปทุมธานี	409*	64+020	699416	1556898
4. สำนักปฏิบัติธรรมอุทุมพรพิสัย (วัดอโศการาม)	ศาสนสถาน	บึงบา	หนองเสือ	ปทุมธานี	ประชิดเขตทาง*	64+160	698486	1556684
5. หมู่ 4 บ้านแสนสุข	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงบา	หนองเสือ	ปทุมธานี	พื้นที่เกษตรกรรม	64+330	698132	1556502
6. โรงพยาบาลมหาชิราลภกรณธัญบุรี	สถานพยาบาล	บึงสนั่น	ธัญบุรี	ปทุมธานี	180*	64+800	698407	1556053
7. โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี	สถานศึกษา	บึงสนั่น	ธัญบุรี	ปทุมธานี	ประชิดเขตทาง*	65+582	698628	1555281
8. หมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงสนั่น	ธัญบุรี	ปทุมธานี	ประชิดเขตทาง	65+700	698952	1555160
9. หมู่ 3 ตำบลบึงสนั่น	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงสนั่น	ธัญบุรี	ปทุมธานี	46*	65+880	699140	1554997
10. หมู่บ้านปิยทรัพย์	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงสนั่น	ธัญบุรี	ปทุมธานี	142*	66+230	698210	1554600
11. หมู่ 1 ตำบลบึงนารางค์	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงนารางค์	ธัญบุรี	ปทุมธานี	55*	66+914	699390	1553944
12. หมู่ 12 บ้านคลองสิบเอ็ด	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงคอไห	ลำลูกกา	ปทุมธานี	490	67+570	699393	1553338
13. บ้านเอื้ออาทร จังหวัดปทุมธานี (รังสิตคลอง 10/2)	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงสนั่น	ธัญบุรี	ปทุมธานี	78	67+675	698787	1553201
14. หมู่ 1 บ้านคลองซอย 11	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	115	67+900	698920	1553006
15. หมู่ 9 บ้านคลองซอย 10	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	พื้นที่เกษตรกรรม	69+608	697830	1551361
16. หมู่ 8 บ้านคลองซอย 10	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	พื้นที่เกษตรกรรม	70+400	697668	1550606
17. วัดนาป่าพง	ศาสนสถาน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	ประชิดเขตทาง	71+348	697578	1549694
18. วัดป่าเลิศธรรมนิมิต	ศาสนสถาน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	ประชิดเขตทาง	71+389	697887	1549634
19. หมู่ 7 บ้านคลองซอย 10	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	พื้นที่เกษตรกรรม	71+867	697482	1549159
20. หมู่ 2 บ้านคลองซอย 11	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	95	72+664	697877	1548358
21. หมู่ 6 บ้านคลองซอย 10	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	พื้นที่เกษตรกรรม	72+851	697489	1548177

ตารางที่ 7-2 ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

ชุมชน/หมู่บ้าน และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ประเภท	ที่ตั้ง			ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	ตำแหน่ง กม.	พิกัด	
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด			N	E
22. วัดป่าเจริญราช	ศาสนสถาน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	ประชิดเขตทาง	72+882	698001	1548143
23. หมู่ 3 บ้านคลองข่อย 11	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	250	74+092	697965	1546927
24. หมู่ 5 บ้านคลองข่อย 10	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	230	75+214	697432	1545814
25. หมู่ 4 บ้านคลองข่อย 10	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	97	76+230	697518	1544798
26. หมู่บ้านท่าเลทอง	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	165	76+462	697439	1544565
27. หมู่ 18 บ้านคลองทกวา	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	387	76+946	697195	1544090
28. หมู่ 16 บ้านคลองทกวา	ชุมชน/หมู่บ้าน	บึงทองหลาง	ลำลูกกา	ปทุมธานี	พื้นที่เกษตรกรรม	76+688	697880	1544342

หมายเหตุ : * วัดจากบริเวณทางแยกต่างระดับของทางหลวงหมายเลข 305

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568



ตารางที่ 7-3 แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน

แหล่งน้ำ	พิกัด UTM		ความกว้างคลอง (เมตร)	ที่ตั้ง	ลักษณะการใช้ประโยชน์
	E	N			
1) ลำรางสาธารณะ (กม. 64+160) 	698801	1556694	2	ต.บึงบา/ต.บึงสนั่น อ.หนองเสือ/อ.ธัญบุรี จ.ปทุมธานี	มีการใช้ประโยชน์เพื่อ การเกษตร
2) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (กม. 65+874) และคลองรังสิตประยูร ศักดิ์ (บริเวณทางแยกต่างระดับ) 	698934	1554987	50	ต.บึงสนั่น อ.ธัญบุรี จ.ปทุมธานี	มีการใช้ประโยชน์ เพื่อการเกษตร และ เพื่อการระบายน้ำ

ตารางที่ 7-3 แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน (ต่อ)

แหล่งน้ำ	พิกัด UTM		ความกว้างคลอง (เมตร)	ที่ตั้ง	ลักษณะการใช้ประโยชน์
	E	N			
3) ลำรางสาธารณะ (กม. 72+107) 	697809	1548924	6	ต.บึงทองหลาง อ.ลำลูกกา จ.ปทุมธานี	มีการใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตร
4) ลำรางสาธารณะ (กม. 73+497) 	697743	1547529	7	ต.บึงทองหลาง อ.ลำลูกกา จ.ปทุมธานี	มีการใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตร

ตารางที่ 7-3 แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน (ต่อ)

แหล่งน้ำ	พิกัด UTM		ความกว้างคลอง (เมตร)	ที่ตั้ง	ลักษณะการใช้ประโยชน์
	E	N			
5) ลำรางสาธารณะ (กม. 73+765) 	697731	1547261	7	ต.บึงทองหลาง อ.ลำลูกกา จ.ปทุมธานี	มีการใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตร
6) ลำรางสาธารณะ (กม.76+423) 	697606	1544606	3	ต.บึงทองหลาง อ.ลำลูกกา จ.ปทุมธานี	มีการใช้ประโยชน์เพื่อการเกษตร

7.1.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 เป็นโครงการประเภทระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ และพบโบราณสถาน (คลองประวัติศาสตร์) จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ และคลองสิบเอ็ด ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น โครงการจึงเข้าข่ายตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลำดับที่ 19 ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ลำดับที่ 20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา เพื่อให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงฯ ดังกล่าวข้างต้น แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 7-4

ตารางที่ 7-4 สรุปผลการตรวจสอบโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับที่	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	✓
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	X
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	X
20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	X
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	X
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	X
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	X
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	✓
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	X

7.2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเป็นการศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิและการสำรวจในภาคสนามเบื้องต้น ทั้งข้อมูลลักษณะรูปแบบโครงการ และข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ซึ่งครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ทำการประเมินความรุนแรงและความสำคัญของผลกระทบ โดยวิธี Leopold Matrix ครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมจำนวน 29 ปัจจัย ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ จำนวน 9 ปัจจัย ประกอบด้วย ภูมิสัณฐาน ทรัพยากรดิน ธรรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย น้ำผิวดิน น้ำใต้ดิน น้ำทะเล อากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ จำนวน 2 ปัจจัย ประกอบด้วย นิเวศวิทยาทางบก และนิเวศวิทยาทางน้ำ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ จำนวน 7 ปัจจัย ประกอบด้วย น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ การเกษตรกรรม นันทนาการ และการใช้ที่ดิน คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำนวน 11 ปัจจัย ประกอบด้วย เศรษฐกิจ-สังคม การโยกย้ายและเวนคืน การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย การแบ่งแยก อุบัติเหตุและความปลอดภัย ความปลอดภัยในสังคม สุขภาพพล ผู้ใช้ทาง โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม และ สุขทรียภาพและทัศนียภาพ แสดงดังตารางที่ 7-5

สำหรับปัจจัยที่มีผลกระทบในระดับต่ำ จะเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่เหมาะสม และปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง-สูง จะนำไปศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมต่อไป

ตารางที่ 7-5 ปัจจัยการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1. ภูมิสัมฐาน 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. การโยกย้ายและ การเวนคืน 3. การสาธารณสุข 4. อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย 5. การแบ่งแยก 6. อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย 7. ความปลอดภัยในสังคม 8. สุขภาพ 9. ผู้ใช้ทาง 10. โบราณสถาน แหล่ง โบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดก ทางวัฒนธรรม 11. สุนทรียภาพ และ ทัศนียภาพ
9 ปัจจัย	2 ปัจจัย	7 ปัจจัย	11 ปัจจัย

7.3 สรุปปัจจัยการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหลังจากการพัฒนาโครงการสำหรับโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอนแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา สามารถคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่จะนำไปศึกษาต่อในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) โดยพิจารณาจากปัจจัยที่มีผลกระทบทางลบในระดับปานกลางขึ้นไป และมีความสำคัญของผลกระทบในระดับปานกลางขึ้นไป (M=-2, -3 และ I=2, 3) เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อไป

สำหรับปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบทางลบระดับต่ำจะกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเพื่อบรรเทาผลกระทบ และให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ สามารถสรุปปัจจัยที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 24 ปัจจัย ที่จะนำมาศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) สรุปดังตารางที่ 7-6

ตารางที่ 7-6 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	
1.1 ทรัพยากรดิน	<p>ผลกระทบต่อ การสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดิน : งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ ได้แก่ การก่อสร้างคันทาง การก่อสร้างชั้นทาง การก่อสร้างผิวทาง อาจส่งผลให้มีผลกระทบด้านการสูญเสียดินและการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ผลกระทบต่อ การปนเปื้อนของดิน : งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ ได้แก่ การก่อสร้างเข็มเจาะและเข็มตอก การก่อสร้างฐานรากและเสา เป็นการก่อสร้างสะพานทางแยกต่างระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 305 รวมทั้งงานก่อสร้างโครงสร้างสะพานบค ความยาวช่วง 20 – 30 เมตร ตั้งแต่ช่วง กม.65+500 ถึง กม.77+100 โดยจะมีการก่อสร้างเสาเข็มเจาะแบบกลมทำให้ต้องมีการใช้สารละลายพอลิเมอร์เป็นสารพองหลุมในงานขุดเจาะเสาเข็มของงานฐานรากสะพาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อ การปนเปื้อนของดินบริเวณพื้นที่โครงการ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ผลกระทบต่อ การชะล้างพังทลายของดิน: การเปิดหน้าดิน งานดินขุด/ดินถม และงานขนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งจะต้องมีการเปิดหน้าดิน ขุดหรือถมดิน อาจส่งผลกระทบต่อ การชะล้างพังทลายของดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนจึงมีผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง</p>
	<p>ผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพดินและการทรุดตัวของดิน : งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ เป็นการก่อสร้างสะพานทางแยกต่างระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 305 รวมทั้งงานก่อสร้างโครงสร้างสะพานบค ความยาวช่วงสะพาน 20 – 30 เมตร ตั้งแต่ช่วง กม. 65+500 ถึง กม.77+100 เป็นกิจกรรมที่มีการก่อสร้างเสาเข็มเจาะแบบกลมและเข็มตอกซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพของดิน และการทรุดตัวของดินจากงานก่อสร้างฐานรากและเสาตอม่อ เนื่องจากงานโครงสร้างอาจเป็นสาเหตุในการเพิ่มน้ำหนักต่อการรองรับของดินฐานราก จึงคาดว่ามิโอกาสเกิดผลกระทบขึ้นในด้านการทรุดตัวของดิน ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>

ตารางที่ 7-6 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)	
1.2 ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	<p>ผลกระทบจากรอยเลื่อน การเกิดแผ่นดินไหว การเสี่ยงภัยต่อการพัฒนาโครงการ : แนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี ซึ่งอยู่ใน “บริเวณที่ 2” ตามกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 เป็นบริเวณหรือพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ว่าอาคารอาจได้รับผลกระทบทางด้านความมั่นคงแข็งแรงและเสถียรภาพในระดับปานกลางเมื่อมีแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว โดยอยู่ในเขตพื้นที่ที่มีระดับความรุนแรงของแผ่นดินไหวในระดับเบา (I-III เมอร์คัลลี) ซึ่งเป็นระดับที่คนจะรู้สึกแต่เครื่องวัดสามารถตรวจจับได้ และจากการเกิดแผ่นดินไหวเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2568 เกิดแผ่นดินไหวที่ประเทศเมียนมา ขนาดความรุนแรง 8.2 พบว่าสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ ต.บางกะดี อ.เมืองปทุมธานี จ.ปทุมธานี ที่เป็นบ้านเดี่ยวมากกว่า 1 ชั้นโยก ผู้คนมีหัว ต้นไม้ไหว พื้นดินเหมือนยุบ น้ำในคลองขุ่นลงคล้ายคลื่น และเหตุการณ์เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2562 เกิดแผ่นดินไหวที่ประเทศลาว ขนาดความรุนแรง 6.4 โดยทำให้พื้นที่บริเวณ อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี สามารถรู้สึกสั่นไหวถึงความสั่นสะเทือน แต่ไม่มีรายงานว่าในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีได้รับความเสียหายจากการเกิดแผ่นดินไหวแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม หากเกิดแผ่นดินไหวอาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างสะพานบกของโครงการและทำให้ได้รับความเสียหาย ดังนั้น จึงกำหนดให้ขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>
1.3 น้ำผิวดิน	<p>ผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน : งานเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างทางยกระดับ การก่อสร้างคันทาง การก่อสร้างขั้นทาง การก่อสร้างผิวทาง งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และงานระบบระบายน้ำ ต้องมีการเปิดหน้าดิน ขุดหรือถมดิน หากมีการดำเนินงานใกล้กับแหล่งน้ำอาจทำให้ตะกอนดินชะล้างลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 7 จุด ได้แก่ ลำรางสาธารณะ (กม. 64+160) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (กม. 65+874) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (บริเวณทางแยกต่างระดับ) ลำรางสาธารณะ (กม. 72+107) ลำรางสาธารณะ (กม. 73+497) ลำรางสาธารณะ (กม. 73+765) และลำรางสาธารณะ (กม. 76+423) อาจส่งผลให้เกิดการกัดเซาะของตลิ่งน้ำและทำให้เกิดการทับถมของตะกอนในท้องน้ำจนส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินได้ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน : งานเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างทางยกระดับ การก่อสร้างคันทาง การก่อสร้างขั้นทาง การก่อสร้างผิวทาง งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และงานระบบระบายน้ำ ต้องมีการเปิดหน้าดิน ขุดหรือถมดิน ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะต้องมีการเปิดหน้าดิน ขุดหรือถมดิน หากมีการดำเนินงานใกล้กับแหล่งน้ำอาจทำให้ตะกอนดินชะล้างลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน รวมถึงงานก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 7 จุด ได้แก่ ลำรางสาธารณะ (กม. 64+160) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (กม. 65+874) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (บริเวณทางแยกต่างระดับ) ลำรางสาธารณะ (กม. 72+107) ลำรางสาธารณะ (กม. 73+497) ลำรางสาธารณะ (กม. 73+765) และลำรางสาธารณะ (กม. 76+423) โดยเฉพาะการดำเนินงานดังกล่าวในช่วงฤดูฝน ซึ่งน้ำฝนอาจชะล้างตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำได้โดยง่ายจนทำให้เกิดการทับถมของตะกอนที่ท้องน้ำ รวมถึงเศษวัสดุก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำ ทำให้คุณภาพน้ำเสื่อมโทรมลงซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินได้ ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>

ตารางที่ 7-6 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)	
1.4 อากาศและบรรยากาศ	<p>ผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสารต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมและประชาชนบริเวณใกล้เคียง : กิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและส่งผลให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนที่อาศัย และดำเนินกิจกรรมประจำวัน โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งขนาดของผลกระทบอาจแตกต่างกันไปบ้าง ขึ้นอยู่กับพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดิน พื้นที่การดำเนินกิจกรรม และระยะเวลาของกิจกรรม โดยกิจกรรมที่คาดว่าจะเกิดผลกระทบ ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานระบบระบายน้ำงานดิน งานก่อสร้างคันทาง งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และงานก่อสร้างโครงสร้างสะพานบก ซึ่งเป็นการก่อสร้างเสาเข็มตอก อาจส่งผลให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง ทำให้ประชาชนที่สัญจรผ่านไปมาได้รับความเดือดร้อนจากทัศนวิสัยที่ไม่ดี และทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างได้รับผลกระทบจากฝุ่นละออง โดยเฉพาะพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างโครงการในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ สำนักปฏิบัติธรรมอุทมทรัพย์วัดโคกการาม (ระยะประชิดเขตทาง) โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี (ระยะประชิดบริเวณทางแยกต่างระดับ) หมู่ 3 ตำบลบึงสนั่น (ระยะห่าง 46 เมตร) หมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น (ระยะประชิดเขตทาง) หมู่ 1 ตำบลบึงน้ำรักษ์ (ระยะห่าง 55 เมตร) บ้านเอื้ออาทร จังหวัดปทุมธานี (รังสีดคลอง 10/2) (ระยะห่าง 78 เมตร) วัดนาป่าพง (ประชิดเขตทาง) วัดป่าเลไลศธรรมนิมิต (ประชิดเขตทาง) หมู่ 2 บ้านคลองข่อย 11 (ระยะห่าง 95 เมตร) วัดป่าเจริญราช (ระยะประชิดเขตทาง) และหมู่ 4 บ้านคลองข่อย 10 (ระยะห่าง 97 เมตร) ที่อาจจะได้รับผลกระทบทั้งในด้านสุขภาพอนามัยของประชาชนและความเดือดร้อนรำคาญจากฝุ่นละอองฟุ้งกระจายมากกว่าพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างออกไป ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ เช่น CO, NO₂ จากยานพาหนะและเครื่องจักรจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานระบบระบายน้ำงานดิน งานก่อสร้างคันทาง งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และงานก่อสร้างโครงสร้างสะพานบก โดยกิจกรรมดังกล่าวจะต้องมีการขนส่งโดยรถบรรทุกและมีการใช้เครื่องจักรที่เป็นเครื่องยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ เช่น เครื่องเกี่ยดิน รถแบคโฮว์ เป็นต้น อาจก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของมลพิษทางอากาศ เช่น คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) จากยานพาหนะและเครื่องจักรจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม และส่งผลต่อสุขภาพอนามัยของชุมชน หรือประชาชนที่อาศัยและดำเนินกิจกรรมประจำวัน โดยเฉพาะชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ สำนักปฏิบัติธรรมอุทมทรัพย์วัดโคกการาม (ระยะประชิดเขตทาง) โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี (ระยะประชิดบริเวณทางแยกต่างระดับ) หมู่ 3 ตำบลบึงสนั่น (ระยะห่าง 46 เมตร) หมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น (ระยะประชิดเขตทาง) หมู่ 1 ตำบลบึงน้ำรักษ์ (ระยะห่าง 55 เมตร) บ้านเอื้ออาทร จังหวัดปทุมธานี (รังสีดคลอง 10/2) (ระยะห่าง 78 เมตร) วัดนาป่าพง (ประชิดเขตทาง) วัดป่าเลไลศธรรมนิมิต (ประชิดเขตทาง) หมู่ 2 บ้านคลองข่อย 11 (ระยะห่าง 95 เมตร) วัดป่าเจริญราช (ระยะประชิดเขตทาง) และหมู่ 4 บ้านคลองข่อย 10 (ระยะห่าง 97 เมตร) ซึ่งอาจจะได้รับผลกระทบทั้งในด้านสุขภาพอนามัยของประชาชนและความเดือดร้อนรำคาญจากมลสารมากกว่าชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างออกไป</p>

ตารางที่ 7-6 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)	
1.5 เสียง	<p>ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม : กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานระบบระบายน้ำ งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ โดยกิจกรรมดังกล่าวจะต้องมีการเปิดหน้าดิน การขุดดิน ถมดิน ปรับพื้นที่ นอกจากนี้ งานเตรียมวัสดุก่อสร้างและงานขนย้าย จะมีการใช้เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น รถบรรทุก รถแบคโฮว์ รถบดถนน เครื่องเกลี่ยดิน เป็นต้น รวมถึงงานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และงานก่อสร้างโครงสร้างสะพานบ่อก ซึ่งมีการก่อสร้างเสาเข็มเจาะและเข็มตอก โดยเข็มตอกอาจก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนและส่งผลให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชน โดยเฉพาะหมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างโครงการบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ สำนักปฏิบัติธรรมอุทุมพรพิสัยวัดโศการาม (ระยะประชิดเขตทาง) โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี (ระยะประชิดบริเวณทางแยกต่างระดับ) หมู่ 3 ตำบลบึงสนั่น (ระยะห่าง 46 เมตร) หมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น (ระยะประชิดเขตทาง) หมู่ 1 ตำบลบึงน้ำรักษ์ (ระยะห่าง 55 เมตร) บ้านเอื้ออาทร จังหวัดปทุมธานี (รังสิตคลอง 10/2) (ระยะห่าง 78 เมตร) วัดนาป่าพง (ประชิดเขตทาง) วัดป่าเลศธรรมนิมิต (ประชิดเขตทาง) หมู่ 2 บ้านคลองซอย 11 (ระยะห่าง 95 เมตร) วัดป่าเจริญราช (ระยะประชิดเขตทาง) และหมู่ 4 บ้านคลองซอย 10 (ระยะห่าง 97 เมตร) โดยอาจจะได้รับผลกระทบมากกว่าชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างออกไป ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>
1.6 ความสั่นสะเทือน	<p>ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม : กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานระบบระบายน้ำ งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ งานขนย้ายและเศษวัสดุออกจากพื้นที่โครงการ งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ รวมทั้งงานก่อสร้างโครงสร้างสะพานบ่อก ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะมีการใช้เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนสูง เช่น รถบรรทุก รถแบคโฮว์ รถบดถนน เครื่องเกลี่ยดิน เครื่องเจาะเสาเข็ม ปั่นจั่นตอกเสาเข็ม เป็นต้น โดยอาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนเพิ่มมากขึ้น แต่ทั้งนี้ระยะเวลาในการเกิดผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณที่อยู่ใกล้กับแหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือนเท่านั้น โดยเฉพาะพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 100 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ สำนักปฏิบัติธรรมอุทุมพรพิสัยวัดโศการาม (ระยะประชิดเขตทาง) โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี (ระยะประชิดบริเวณทางแยกต่างระดับ) หมู่ 3 ตำบลบึงสนั่น (ระยะห่าง 46 เมตร) หมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น (ระยะประชิดเขตทาง) หมู่ 1 ตำบลบึงน้ำรักษ์ (ระยะห่าง 55 เมตร) บ้านเอื้ออาทร จังหวัดปทุมธานี (รังสิตคลอง 10/2) (ระยะห่าง 78 เมตร) วัดนาป่าพง (ประชิดเขตทาง) วัดป่าเลศธรรมนิมิต (ประชิดเขตทาง) หมู่ 2 บ้านคลองซอย 11 (ระยะห่าง 95 เมตร) วัดป่าเจริญราช (ระยะประชิดเขตทาง) และหมู่ 4 บ้านคลองซอย 10 (ระยะห่าง 97 เมตร) ซึ่งผลกระทบจะเกิดขึ้นตลอดแนวเส้นทางโครงการแต่อยู่ในวงจำกัดเฉพาะในแนวเส้นทางเท่านั้น ซึ่งอาจทำให้ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าวเกิดความรู้สึกเดือดร้อนรำคาญ ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>

ตารางที่ 7-6 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	
2.1 นิเวศวิทยาทางบก	<p>ผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงนิเวศวิทยาทางบก : กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้าง ที่อาจมีผลกระทบ ได้แก่ การเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้างถนนระดับดินเชื่อมต่อโครงสร้างทางยกระดับ และการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ ประกอบด้วย การตัดฟันต้นไม้/การขุดต่อและการนำไม้ออกจากพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพรรณไม้ที่ปลูกขึ้นในเขตที่พื้กออาศัย และที่ขึ้นตามธรรมชาติ โดยผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศเกษตรกรรมและชุมชนไปเป็นพื้นที่ก่อสร้างจะถูกจำกัดอยู่เพียงภายในเขตทางของโครงการเท่านั้น อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเป็นผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศเป็นการถาวรเพื่อการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศ : กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้าง ที่อาจมีผลกระทบ ได้แก่ การเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้าง การก่อสร้างถนนระดับดินเชื่อมต่อโครงสร้างทางยกระดับ และการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ ประกอบด้วย การตัดฟันต้นไม้/การขุดต่อและการนำไม้ออกจากพื้นที่ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีการตัดฟันต้นไม้และนำไม้ออกจากพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพรรณไม้ที่ปลูกขึ้นในเขตที่พื้กออาศัย และที่ขึ้นตามธรรมชาติ ทั้งนี้ พันธุ์ไม้ที่ปรากฏเป็นพันธุ์ไม้ที่พบได้ทั่วไปในพื้นที่ที่เป็นที่ลุ่มหรือริมลำน้ำ ไม่ได้จัดเป็นพันธุ์ไม้ที่หายากหรือใกล้สูญพันธุ์แต่อย่างใด ดังนั้นผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงด้านพืชในระบบนิเวศจึงเป็นการเปลี่ยนแปลงในทางปริมาณของต้นไม้ที่ต้องนำออกเท่านั้น ซึ่งการสูญเสียไม้หรือเนื้อไม้จะส่งผลกระทบต่อสูญเสียแหล่งกักเก็บคาร์บอนในรูปของเนื้อไม้ไปด้วย อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงพืชในระบบนิเวศในเขตพื้นที่ก่อสร้างจะถูกจำกัดอยู่เพียงภายในเขตทางของโครงการเท่านั้น แต่เนื่องจากเป็นผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงพืชในระบบนิเวศเป็นการถาวรเพื่อการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศ : กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้าง ที่อาจมีผลกระทบ ได้แก่ กิจกรรมงานเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้างทางยกระดับที่เป็นการตัดฟันต้นไม้/การขุดต่อและการนำไม้ออกจากพื้นที่ ซึ่งส่งผลให้แหล่งอาศัยและหากิน ทำรัง และแหล่งซุกซ่อนหลบภัยของสัตว์ในระบบนิเวศสูญหายไป ซึ่งสัตว์เหล่านี้ต้องอพยพหรือเคลื่อนย้ายแหล่งหากินไปยังพื้นที่บริเวณข้างเคียงซึ่งมีระบบนิเวศเหมือนกัน แต่เนื่องจากผลกระทบดังกล่าวเกิดเฉพาะภายในเขตทางซึ่งเป็นพื้นที่จำกัด และชนิดของสัตว์ที่พบสามารถพบได้ทั่วไปและมีความสามารถในการอาศัยในระบบนิเวศที่มีความหลากหลายร่วมกับกิจกรรมมนุษย์ได้สูง จึงคาดว่าส่งผลกระทบต่อสัตว์ระบบนิเวศในระดับปานกลาง</p> <p>กิจกรรมในระยะก่อสร้างที่อาจมีผลกระทบ ได้แก่ งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ เช่น การก่อสร้างคันทางและผิวทาง งานขนย้ายวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักร งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ การก่อสร้างระบบระบายน้ำระดับดิน และการดำเนินงานของสำนักงานควบคุมงาน (Site Office) /บ้านพักคนงาน (Camp Site) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ใช้จำนวนคนงาน และเครื่องจักรหนักจำนวนมาก และใช้ระยะเวลานาน ส่งผลให้เกิดเสียงดังรบกวนและความสั่นสะเทือนซึ่งเป็นการรบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์ป่า โดยทำให้สัตว์ป่าตื่นตกใจ และเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ รวมถึงการดำเนินการภายในระบบระบายน้ำ หรือทางน้ำ/แหล่งน้ำธรรมชาติจะเป็นการรบกวนสัตว์ในระบบนิเวศหรือมีการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำหรือการไหลของน้ำ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสัตว์ทั้งที่เป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก และสัตว์เลื้อยคลานที่อาศัยในน้ำ เช่น เขี้ย กบหนอง อย่างไรก็ตาม ชนิดของสัตว์ที่พบสามารถพบได้ทั่วไปและมีความสามารถในการอาศัยในระบบนิเวศที่มีความหลากหลายร่วมกับกิจกรรมมนุษย์ได้สูง จึงคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศในระดับปานกลาง</p>

ตารางที่ 7-6 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (ต่อ)	
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	<p>ผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ : กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างที่อาจส่งผลกระทบต่อกระบวนการดำรงชีวิตของสัตว์น้ำ ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างทางยกระดับ งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ งานระบบระบายน้ำ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะต้องมีการเปิดหน้าดิน ขุดหรือถมดิน มีการเปิดหน้าดินหรือขุดดินฐานรากเพื่อก่อสร้างสะพาน หากมีการดำเนินงานใกล้กับแหล่งน้ำอาจทำให้ตะกอนดินชะล้างลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 7 จุด ได้แก่ ลำรางสาธารณะ (กม. 64+160) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (กม. 65+874) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (บริเวณทางแยกต่างระดับ) ลำรางสาธารณะ (กม. 72+107) ลำรางสาธารณะ (กม. 73+497) ลำรางสาธารณะ (กม. 73+765) และลำรางสาธารณะ (กม. 76+423) โดยเฉพาะการดำเนินงานดังกล่าวในช่วงฤดูฝน ซึ่งน้ำฝนอาจชะล้างตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำได้โดยง่าย โดยตะกอนดินที่ไหลลงสู่แหล่งน้ำทั้ง 7 แห่งจะมีผลกระทบต่อความชุ่มชื้น รวมถึงสารอินทรีย์และสารอนินทรีย์ ซึ่งปนเปื้อนมาพร้อมกับดินตะกอนจะเป็นแหล่งอาหารให้แก่แบคทีเรียและแพลงก์ตอนพืชในการเจริญเติบโตและขยายจำนวนเซลล์ ซึ่งหากมีปริมาณมากจะส่งผลกระทบต่อการใช้ปริมาณออกซิเจนในน้ำที่เพิ่มมากขึ้น จนส่งผลกระทบต่อหายใจของสิ่งมีชีวิตในน้ำที่ใช้ออกซิเจน เช่น ปลาหมอ ปลานิล ปลากระต๊อง รวมถึงตะกอนดินสามารถไปอุดตันอวัยวะในการหายใจและแลกเปลี่ยนก๊าซออกซิเจนของพันธุ์ปลา อย่างไรก็ตาม ผลกระทบที่เกิดขึ้นดังกล่าวจะจำกัดเฉพาะกิจกรรมโครงการที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำเท่านั้น ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ผลกระทบต่อชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ : กิจกรรมในระยะก่อสร้าง ประกอบด้วย งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ งานขนย้ายวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักร งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ งานระบบระบายน้ำ การจัดระบบสาธารณูปโภค และความปลอดภัย และการดำเนินงานของหน่วยก่อสร้าง ซึ่งเป็นกิจกรรมก่อสร้างที่อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ทั้งหมด โดยมีลักษณะพื้นที่เป็นที่ราบลุ่ม ซึ่งไม่ได้มีข้อกำหนดเฉพาะในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในด้านการก่อสร้างระบบการคมนาคมขนส่งในเขตชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ชั้นที่ 5 ดังนั้น การพัฒนาโครงการจึงไม่ส่งผลกระทบต่อชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ</p>
	<p>ผลกระทบต่อพื้นที่ชุ่มน้ำ : พื้นที่ชุ่มน้ำในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย คลองรังสิตประยูรศักดิ์ ซึ่งจัดเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ โดยกิจกรรมในระยะก่อสร้างที่อาจมีผลกระทบ ได้แก่ การก่อสร้างคันทาง งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และการก่อสร้างระบบระบายน้ำระดับดิน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเกิดการเกิดปริมาณดินที่อาจชะล้างพังทลายลงสู่แหล่งน้ำ หรือมีวัสดุก่อสร้างและโครงสร้างร่วงหล่นลงสู่แหล่งน้ำทั้ง 7 จุด ได้แก่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (กม. 67+874) รวมทั้งบริเวณทางแยกต่างระดับ และลำรางสาธารณะ 5 จุด ที่ กม. 64+160 กม. 72+107 กม. 73+497 กม. 73+765 และ กม. 76+423 ซึ่งตะกอนดินที่ชะล้างลงสู่แหล่งน้ำจะส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำจากความชุ่มชื้นที่เพิ่มขึ้นและเนื่องจากในระยะก่อสร้างมีปริมาณดินถมและการเปิดหน้าดินเกิดขึ้นจำนวนมาก ซึ่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบภายในระบบนิเวศของพื้นที่ชุ่มน้ำที่ราบลุ่มภาคกลางตอนล่าง จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>

ตารางที่ 7-6 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	
3.1 การคมนาคมขนส่ง	ผลกระทบต่อภารกิจขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคม/ผลกระทบต่อระดับการให้บริการ/ผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ของเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุ : กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักร งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ ประกอบด้วยงานก่อสร้างขั้นทางและผิวทาง และงานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ เป็นต้น ซึ่งจะมีรถบรรทุกเครื่องจักร และวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต่าง ๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง โดยปริมาณรถบรรทุกที่เพิ่มขึ้น และมีการใช้ความเร็วในการขับขี่ต่ำ อาจไปกีดขวางการคมนาคม ทำให้ยานพาหนะอื่น ๆ ต้องขับขี่ด้วยความเร็วที่ลดลงจากเดิม อาจส่งผลกระทบต่อระดับการให้บริการของโครงข่ายคมนาคมของเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง และในเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด รวมถึงอาจมีเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นลงบนผิวถนน ทำให้สภาพผิวจราจรของเส้นทางเสียหายและอายุการใช้งานของแนวเส้นทางโครงการลดลงได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
3.2 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	ผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ : กิจกรรมงานเตรียมพื้นที่ประกอบด้วย งานรื้อย้าย ซึ่งจะมีการดำเนินการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง เช่น บ้านเรือนอาคารพาณิชย์ ต้นไม้ เป็นต้น รวมทั้งรื้อย้ายสาธารณูปโภค ซึ่งจะมีการรื้อย้ายเสาไฟฟ้า ท่อประปา ที่อาจส่งผลกระทบต่อจ่ายไฟและน้ำให้แก่คนในชุมชน อาจส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ของประชาชน การดำรงชีวิตของประชาชนและวิถีชีวิตของประชาชนในบริเวณชุมชนได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
3.3 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	ผลกระทบต่อภารกิจขวางทางไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำ : กิจกรรมงานเตรียมพื้นที่ งานก่อสร้างขั้นทางและผิวทาง และงานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับอาจก่อให้เกิดการกองเศษวัสดุและกอนดินปิดขวางทางระบายน้ำ ทำให้ทางระบายน้ำมีโอกาสดันตัน ต้นเขินมากขึ้น และทำให้ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่โครงการลดลงไปจากเดิม รวมถึงกิจกรรมก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ อาจมีการร่วงหล่นของเศษวัสดุก่อสร้างลงไปแหล่งน้ำ เกิดการทับถมและกีดขวางการไหลของน้ำ ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ได้ จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
3.4 การเกษตรกรรม	ผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม/ผลผลิตทางการเกษตร : กิจกรรมในระยะก่อสร้างที่อาจมีผลกระทบ ได้แก่ งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ ช่วง กม. 63+500 - กม. 65+500 ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะต้องมีการเปิดหน้าดิน ขุดหรือถม เพื่อเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างทาง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ดำเนินการอยู่บนผิวจราจร ภายในเขตทาง 70-110 เมตร และงานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ ดำเนินการอยู่บนผิวจราจรภายในเขตทาง 50-70 เมตร เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนตัดใหม่และแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่ตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม จึงส่งผลกระทบต่อสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม/ผลผลิตทางการเกษตร ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 7-6 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ)	
3.5 การใช้ที่ดิน	ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากสภาพปัจจุบัน : กิจกรรมการดำเนินงานในระยะก่อสร้างที่อาจมีผลกระทบ ได้แก่ งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และงานระบบระบายน้ำ เป็นกิจกรรมที่ดำเนินการอยู่บนผิวจราจรภายในเขตทาง 50-110 เมตร ซึ่งสภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ มีการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประมาณ 6,972.42 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 67.95 ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาคือพื้นที่เบ็ดเตล็ด ประมาณ 1,636.28 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 15.95 ของพื้นที่ทั้งหมด พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง ประมาณ 1,416.03 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 13.80 ของพื้นที่ทั้งหมด และพื้นที่น้ำ ประมาณ 235.66 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.30 ของพื้นที่ทั้งหมด เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนตัดใหม่ หากมีการพัฒนาโครงการจะทำให้พื้นที่บริเวณเขตทางเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินไปจากเดิม จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต	
4.1 เศรษฐกิจและสังคม	<p>ผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของคนในชุมชน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม : กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง เป็นกิจกรรมที่ดำเนินการอยู่บริเวณแนวเส้นทางโครงการที่ตัดผ่านเส้นทางหลวงสายหลัก เช่น ทางหลวงหมายเลข 305 และถนนท้องถิ่น เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางตัดใหม่ ดังนั้น อาจกีดขวางเส้นทางการสัญจรไปมาหาสู่ของคนในชุมชนระหว่างสองข้างทาง ทั้งทางหลวงสายหลักและถนนท้องถิ่น ทำให้การเดินทางไม่สะดวก และส่งผลให้ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนสองข้างทางลดลงได้ โดยในพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่า มีชุมชน/หมู่บ้านทั้งสิ้น 22 แห่ง ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชุมชน : กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง เป็นกิจกรรมที่จะมีคนงานเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งจากการคาดการณ์เบื้องต้น จะมีคนงานก่อสร้างจำนวน 300 คน ซึ่งจะมีการจับจ่ายใช้สอยในพื้นที่หรืออาจมีการจ้างแรงงานในพื้นที่ทำให้มีเงินหมุนเวียนในชุมชนเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบด้านบวกต่อเศรษฐกิจในพื้นที่ ดังนั้น จึงกำหนดให้เป็นผลกระทบด้านบวกในระดับต่ำ</p>
4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน	ผลกระทบต่อการใช้โยกย้ายถิ่นฐาน/ผลกระทบต่อการใช้ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง : งานเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างทางยกระดับ ซึ่งแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนตัดใหม่ทั้งหมด โดยจะต้องมีการดำเนินการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและสิ่งกีดขวาง ได้แก่ บ้านเรือน อาคารพาณิชย์ ต้นไม้ เพื่อไปเป็นพื้นที่ก่อสร้างทางหลวงพิเศษ ทำให้ต้องสูญเสียที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไปอย่างถาวร และไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ดั้งเดิม ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับสูง
4.3 การสาธารณสุข	ผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของคนในชุมชน : กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เกิดสารมลพิษทางอากาศจากท่อไอเสียรถบรรทุก และเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง เช่น ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) รวมทั้งเสียงดังรบกวนจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถบรรทุก ซึ่งมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวนที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุของปัญหาสุขภาพอนามัย โดยเฉพาะโรคระบบทางเดินหายใจ ระบบการได้ยินของประชาชน และคนงานก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อตารางชีวิตของประชาชนในชีวิตประจำวันได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 7-6 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)	
4.3 การสาธารณสุข (ต่อ)	ผลกระทบต่อบริการสาธารณสุข : กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างจะมีเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างของโครงการเข้ามาดำเนินการในพื้นที่ ซึ่งอาจทำให้มีจำนวนผู้ป่วยเพิ่มขึ้นในกรณีที่เกิดการเจ็บป่วยของคนงานก่อสร้าง หรือการได้รับอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการให้บริการด้านสาธารณสุขและการรองรับผู้ป่วยที่เพิ่มขึ้น ทั้งคนงานก่อสร้างและคนในชุมชน โดยหากขีดความสามารถในการรองรับผู้ป่วยมีไม่เพียงพอ อาจทำให้ระยะเวลาที่เกิดผลกระทบเกิดขึ้นเป็นเวลานานตลอดช่วงก่อสร้างโครงการได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	ผลกระทบจากโรคและอุบัติเหตุจากการทำงาน : กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ส่งผลกระทบต่อระบบทางเดินหายใจของคนงานก่อสร้าง ก่อให้เกิดเสียงดังจากการก่อสร้าง ทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการได้ยินของประสาทหู และอาจเกิดแรงสั่นสะเทือนที่ส่งผลกระทบต่อคนงานก่อสร้างได้ และในกิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ การจัดระบบสาธารณสุขปลอดภัยและความปลอดภัย ซึ่งเป็นการทำงานบนที่สูง หากในระหว่างการก่อสร้างคนงานก่อสร้างมีความประมาทเลินเล่อ รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อกำหนดหรือระเบียบการปฏิบัติงานของคนงาน การใช้เครื่องจักรผิดประเภท ผิดวิธี การใช้เครื่องจักรที่ชำรุดเสียหาย การวางเศษวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ไว้บริเวณพื้นที่ทำงาน ไม่จัดเก็บให้เป็นระเบียบเรียบร้อย อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อคนงานได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
4.5 การแบ่งแยก	ผลกระทบต่อความสะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชน : ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) เป็นถนนตัดใหม่ทั้งหมด ดังนั้น การดำเนินกิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง รวมถึงอาจก่อให้เกิดการตัดขาดในการเดินทางไป-มาระหว่างพื้นที่ 2 ฝั่ง เนื่องจากเส้นทางถูกกั้นจากการเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้าง ทำให้การเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชน 2 ฝั่งของถนนเป็นไปได้ลำบากมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อการค้าในชีวิตประจำวัน และการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ 2 ฝั่งที่อาจลดน้อยลงได้ ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ โดยเฉพาะช่วง กม. 63+500 - กม. 65+500 ซึ่งเป็นถนนระดับดิน ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 7-6 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)	
4.6 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	<p>ผลกระทบต่อความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถ/จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ :</p> <p>กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้าง ได้แก่ งานรื้อย้าย งานเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างทางยกระดับ การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่มีการดำเนินการบริเวณเขตทางของแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งจะมีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและสิ่งกีดขวาง การตัดฟันต้นไม้ ซึ่งในช่วงที่มีการเตรียมพื้นที่บริเวณที่ตัดผ่านทางหลวงเดิม ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 305 และทางหลวงหมายเลข 3312 อาจมีการวางกองเศษวัสดุที่เกิดจากการเตรียมพื้นที่บริเวณเขตทาง ส่งผลให้เกิดการกีดขวางเส้นทางสัญจร และการขนส่งอาจมีเศษวัสดุในการขนส่งร่วงหล่นกีดขวางการสัญจรของผู้ใช้ทางอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ รวมถึงการขับซิ่งโดยประมาท ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 ถนนท้องถิ่น และบริเวณทางหลวงหมายเลข 3312 ที่ใช้ในการขนส่งเครื่องจักร อุปกรณ์การก่อสร้าง และวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้างโครงการ จึงกำหนดระดับความรุนแรงของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>
4.7 ความปลอดภัยในสังคม	<p>ผลกระทบต่อความปลอดภัยในสังคม : กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง อาศัยคนงานในการดำเนินการต่อเนื่องกัน โดยมีคนงานทั้งหมด 300 คน เข้ามาในพื้นที่โครงการ และอาจมีการก่อสร้างบ้านพักคนงานใกล้กับชุมชน ซึ่งบางช่วงมีชุมชนตั้งถิ่นฐานอยู่เดิม ทำให้มีความเสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัยต่อร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินจากคนงานก่อสร้างโดยเฉพาะคนงานต่างถิ่น ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของคนในชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ได้ เช่น เกิดความหวาดกลัว ความหวาดระแวง หรือเกิดการทะเลาะวิวาทของคนงานก่อสร้างกับคนในชุมชนได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>
4.8 สุขภาพ	<p>ผลกระทบต่อการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยของชุมชน : งานรื้อย้าย งานเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างทางยกระดับ การดำเนินงานของหน่วยก่อสร้าง เป็นกิจกรรมที่จะทำให้เกิดขยะและเศษวัสดุก่อสร้างจากการเตรียมพื้นที่ตั้งหน่วยงานก่อสร้าง รวมถึงน้ำทิ้งที่เกิดจากการใช้น้ำในกิจกรรมประจำวันของคนงานก่อสร้าง หากโครงการระบายน้ำเสียโดยไม่มีการบำบัดก่อนจะก่อให้เกิดการปนเปื้อนในแหล่งน้ำผิวดิน รวมถึงมีปริมาณขยะมูลฝอยเกิดขึ้นจากคนงานก่อสร้าง ส่งผลให้มีปริมาณขยะเพิ่มมากขึ้น โดยขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง ส่วนใหญ่เป็นเศษวัสดุจากการก่อสร้าง และขยะชุมชนที่เกิดขึ้นจากคนงาน ซึ่งมูลฝอยดังกล่าวหากไม่มีการจัดการโดยการหาถังรองรับมูลฝอยอย่างเพียงพอหรือนำไปกำจัดอย่างถูกต้อง ก็จะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทำให้เกิดกลิ่นเหม็นและเป็นแหล่งแพร่พันธุ์ของเชื้อโรค รวมทั้งเป็นผลเสียต่อสุขภาพของประชาชนในบริเวณใกล้เคียงได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>

ตารางที่ 7-6 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

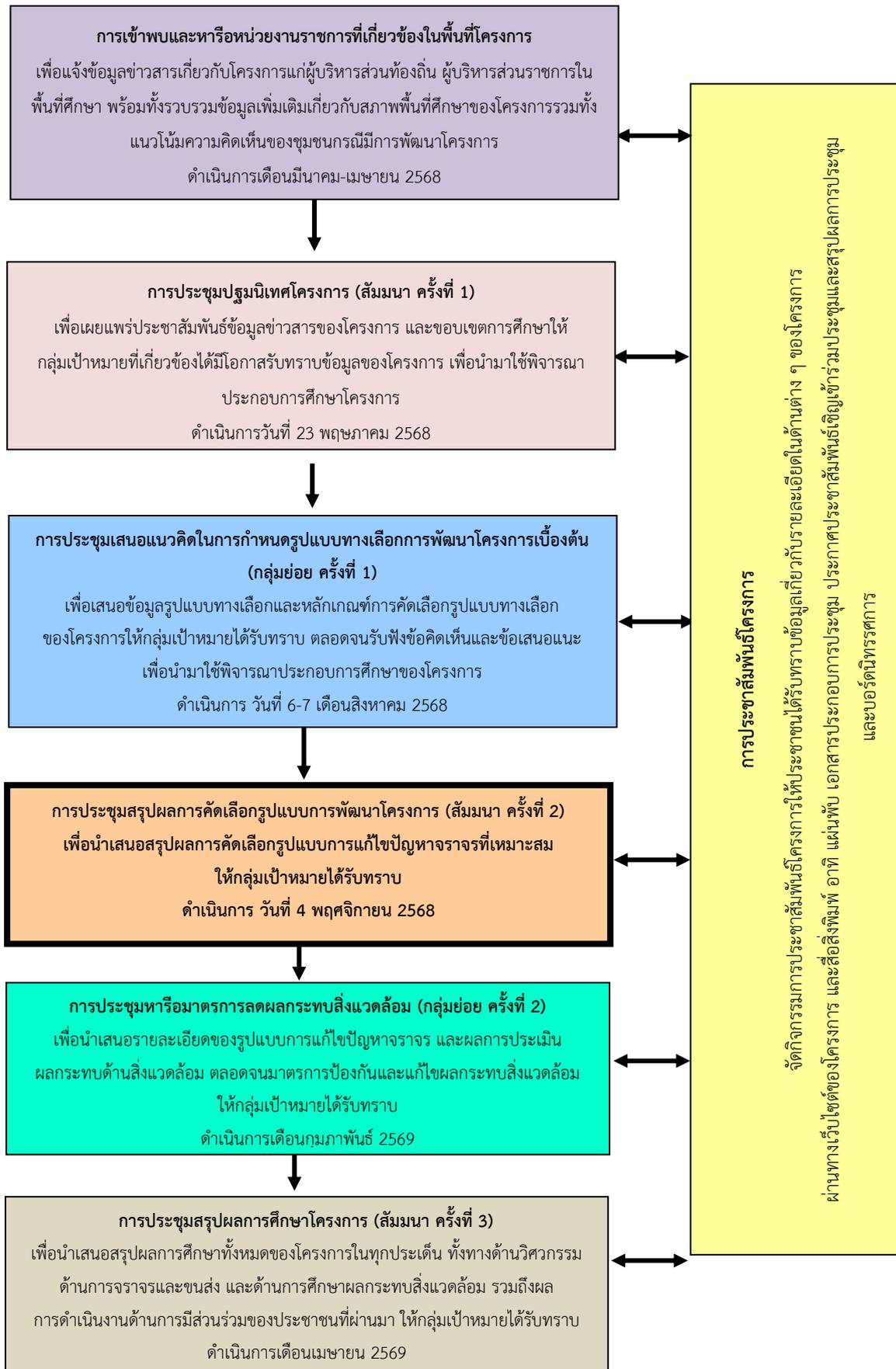
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)	
4.9 ผู้ใช้ทาง	ผลกระทบต่อระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางของผู้ใช้ทาง : กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้างที่อาจส่งผลกระทบ ได้แก่ งานรื้อย้าย งานเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างทางยกระดับ การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่ดำเนินการบนผิวจราจร ซึ่งเป็นพื้นที่บนถนนทางหลวงที่มีอยู่เดิม ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 305 และทางหลวงหมายเลข 3312 ซึ่งรถบรรทุกเข้าถึงได้สำหรับการขนส่งเครื่องจักร และอุปกรณ์การก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่สำหรับใช้ในการก่อสร้างโครงการ ทำให้มีรถบรรทุกเข้า-ออกบนทางหลวงหรือถนนท้องถิ่นในการเป็นเส้นทางหลักของการขนส่ง ซึ่งเป็นการเพิ่มความหนาแน่นของปริมาณรถบนเส้นทางมากขึ้น ส่งผลต่อความไม่สะดวกในการเดินทางทำให้ต้องใช้ความเร็วลดลง และใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น จึงกำหนดระดับความรุนแรงของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง
4.10 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	ผลกระทบต่อการทำลายหรือทำให้เสียหายต่อโบราณสถาน แหล่งโบราณคดีประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม : จากการตรวจสอบข้อมูลแหล่งโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ หรือหลักฐานทางโบราณคดีจากสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี พบว่า มีโบราณสถานประเภทคลองประวัติศาสตร์ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (ตัดผ่าน) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองสิบเอ็ด) (ระยะห่าง 255 เมตร) และจากการตรวจสอบโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ระบุว่าแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแหล่งธรรมชาติท้องถิ่น จำนวน 1 แห่ง คือ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ และในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบแหล่งธรรมชาติท้องถิ่น จำนวน 1 แห่ง คือ คลองสิบเอ็ด และแหล่งศิลปกรรม จำนวน 4 แห่ง โดยแบ่งเป็นแหล่งศิลปกรรมประเภทขุมชนเก่า จำนวน 1 แห่ง คือ ขุมชนปากคลอง 11 และประเภทวัด วัดร้าง ศาสนสถาน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สำนักปฏิบัติธรรมอูมดมทรัพย์ วัดป่าเจริญราช และวัดนาป่าพง ทั้งนี้กิจกรรมการดำเนินงานในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง รวมไปถึงงานขนย้ายวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักร เป็นกิจกรรมที่มีการดำเนินงานบริเวณเขตทางของแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งตัดผ่านคลองประวัติศาสตร์ จำนวน 1 แห่ง คือ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ โดยระหว่างการดำเนินกิจกรรมดังกล่าว อาจมีเศษวัสดุ หรือเศษดิน/หิน ร่วงหล่นลงสู่คลองรังสิตประยูรศักดิ์ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโบราณสถาน จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง สำหรับผลกระทบต่อแหล่งศิลปกรรมประเภทวัด โดยกิจกรรมการดำเนินงานในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง รวมไปถึงงานขนย้ายวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักร อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ถูกพัดพาไปเกาะบนภาพเขียนสี หรือจิตรกรรมฝาผนังที่มีอยู่ในแหล่งศิลปกรรมประเภทวัด ซึ่งอาจก่อให้เกิดรอยแตกขนาดเล็กที่ไม่สามารถมองเห็นได้ด้วยตาเปล่า และเกิดการหลุดล่อน เสื่อมสภาพได้ ดังนั้น จึงกำหนดให้ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 7-6 สรุปประเด็นผลกระทบที่สำคัญจากการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)	
4.11 สุนทรียภาพและทัศนียภาพ	ผลกระทบด้านความงามของทิวทัศน์ธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพ/การบดบังทัศนียภาพ : กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ได้แก่ งานรื้อย้าย งานเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างทางยกระดับ งานก่อสร้างถนนระดับดินต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ เป็นกิจกรรมที่มีการดำเนินการบริเวณเขตทางของแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งจะมีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและสิ่งกีดขวาง การตัดฟันต้นไม้ อาจมีการวางกองเศษวัสดุที่เกิดจากการเตรียมพื้นที่บริเวณเขตทาง ซึ่งก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่น่าดูในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้เมื่อโครงการดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะมีโครงสร้างสะพานยกระดับ ซึ่งอาจส่งผลต่อการบดบังทัศนียภาพของประชาชนที่อยู่ใกล้กับพื้นที่โครงการ ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบให้อยู่ในระดับปานกลาง

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> โดยใช้ข้อมูลรายละเอียดโครงการรวมทั้งการประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ดัง รูปที่ 8-2



รูปที่ 8-2 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ

ข) ดำเนินการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงดัง รูปที่ 8-3



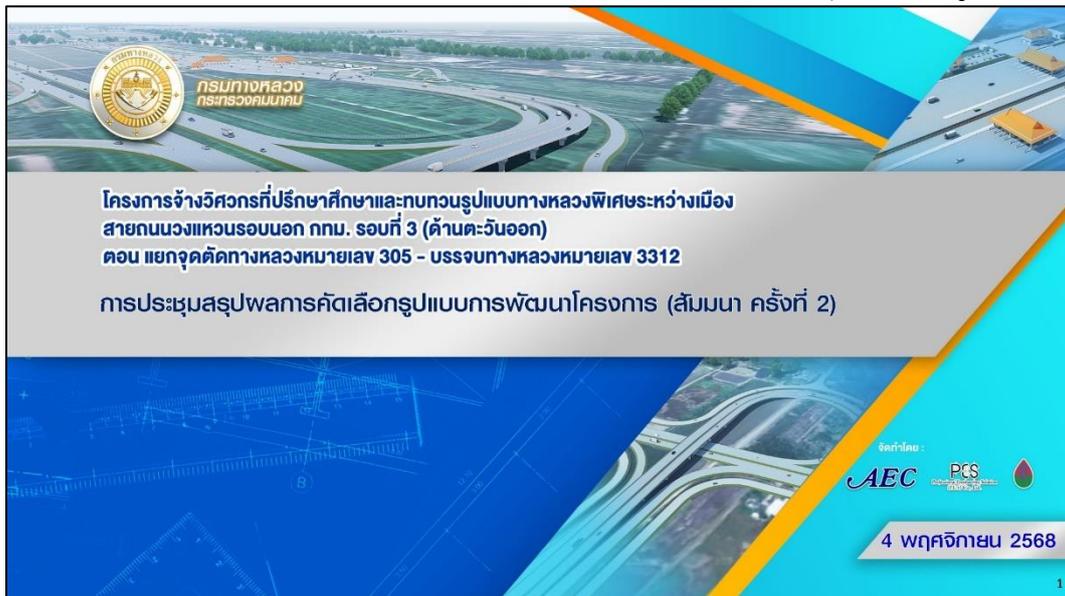
รูปที่ 8-3 แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ

ค) ดำเนินการจัดทำเอกสารประกอบการประชุม แสดงดัง รูปที่ 8-4



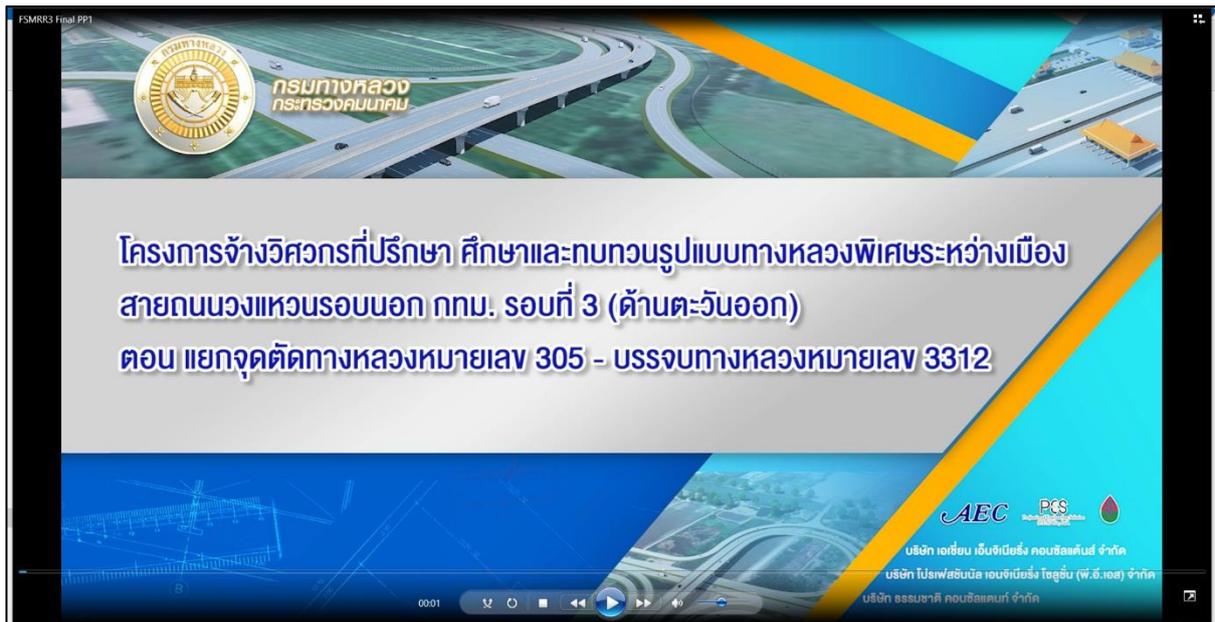
รูปที่ 8-4 เอกสารประกอบการประชุม

ง) ดำเนินการจัดทำ PowerPoint Presentation ประกอบการประชุม แสดงดัง รูปที่ 8-5



รูปที่ 8-5 PowerPoint Presentation

จ) ดำเนินการจัดทำวิดิทัศน์แนะนำโครงการ แสดงดัง รูปที่ 8-6



รูปที่ 8-6 วิดิทัศน์แนะนำโครงการ

ฉ) ดำเนินการจัดทำบอร์ดนิทรรศการโครงการ แสดงดัง รูปที่ 8-7



รูปที่ 8-7 บอร์ดนิทรรศการ

2) การเข้าพบและหารือส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

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

ด้านวิศวกรรม

- วงแหวนตะวันตก 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 ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตทำให้น้ำท่วม
- 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
- ต้องการให้มีทางคูขนานในพื้นที่ตำบลบึงทองกลาง
- คลองระบายน้ำตามแนวเส้นทางต้องออกแบบให้สามารถเข้าไปขุดลอกคลองได้ เพราะปัจจุบันอบต.

บึงทองกลางมีการขุดลอกคลองทุกปี

• ปัจจุบันมีทางเชื่อมระหว่างคลอง 10 กับ คลอง 11 อยู่หลายจุด ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาการออกแบบอย่าให้มีผลกระทบต่อทางเชื่อมที่มีอยู่

ด้านสิ่งแวดล้อม

- ต้องวางแผนงานการศึกษาให้ครอบคลุมถึงสวนสัตว์ในพระราชดำริ

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

ตารางที่ 8-1 รายชื่อเข้าพบและหารือส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงาน	ผู้ที่เข้าพบ	วันที่เข้าพบ
จังหวัดปทุมธานี	รองผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานีและ หน่วยงานราชการจังหวัดปทุมธานีที่เกี่ยวข้อง	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.
องค์การบริหารส่วนตำบลบึงทองกลาง	นายกอบต.บึงทองกลาง	24 เม.ย.2568 เวลา 11.00 น.
ที่ว่าการอำเภอลำลูกกา	ปลัดอำเภอลำลูกกา	24 เม.ย.2568 เวลา 13.00 น.



การเข้าร่วมประชุมจังหวัดปทุมธานี



การเข้าพบนายกเทศมนตรีเมืองสนั่นรักษ์



การเข้าพบผู้อำนวยการโรงเรียนสารสาสน์วิเทศ
ปทุมธานี และคณะอาจารย์



การเข้าพบนายอำเภอหนองเสือและปลัดอำเภอหนองเสือ



การเข้าพบนายอำเภอธัญบุรี



การเข้าพบเลขานุการนายกอบต.บึงบา



การเข้าพบนายกอบต.บึงทองหลาง



การเข้าพบปลัดอำเภอลำลูกกา

รูปที่ 8-8 การเข้าพบและหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

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 วีระพล โชคนำชัย นายอำเภอธัญบุรี เป็นประธานการประชุม และมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 162 คน แบ่งเป็นในเวทีจำนวน 143 คน ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ผ่านแอปพลิเคชัน (Zoom) จำนวน 19 คน ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานระดับจังหวัด ผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ ผู้แทนหน่วยงานระดับตำบลท้องถิ่นและผู้นำชุมชน หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษาที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ครัวเรือนและสถานประกอบการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ประชาชนที่สนใจโครงการ ผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา ภาพบรรยากาศการประชุม แสดงดังรูปที่ 8-10



รูปที่ 8-9 การติดประกาศเชิญเข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (การสัมมนา ครั้งที่ 1)



ว่าที่ร้อยตรี ธีระพล โชคนำชัย นายอำเภออัญบุรี
กล่าวเปิดการประชุม



นายเปรมวุฒิ จันทร์ธนาพงษ์ วิศวกรโยธาชำนาญการ
พิเศษ

กรมทางหลวง กล่าวรายงาน



ประธานการประชุมร่วมถ่ายภาพ
กับผู้แทนกรมทางหลวงและคณะที่ปรึกษา



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายโครงการ



บรรยายภาคการศึกษาประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็น



รูปที่ 8-10 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

หลังจากที่ปรึกษาได้นำเสนอข้อมูลโครงการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับทราบแล้วได้เปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุม สัมมนา สอบถามและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น รวมทั้งข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมได้ แสดงดังตารางที่ 8-2

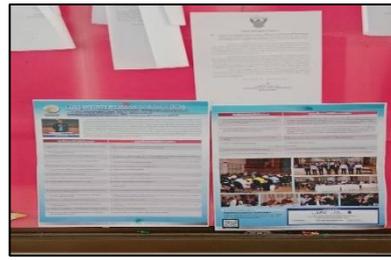
ตารางที่ 8-2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ มีแผนการออกแบบรองรับยานยนต์ไร้คนขับในการใช้งานอีก 8 ปี ข้างหน้าหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ มีการออกแบบติดตั้งอุปกรณ์รองรับและเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation Systems: ITS) เพื่อรองรับยานยนต์อัตโนมัติในระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในอนาคต
<ul style="list-style-type: none"> ขอให้มีป้ายประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับจังหวัดปทุมธานีในพื้นที่โครงการฯ ที่ผ่านมาโครงการอื่นมีเพียงป้ายโฆษณาสินค้า 	<ul style="list-style-type: none"> รับไว้พิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> ในพื้นที่โครงการฯ มีการจัดพื้นที่สำหรับการให้บริการผู้ใช้ทางขนาดใด 	<ul style="list-style-type: none"> สถานที่บริการทางหลวงมีพื้นที่ประมาณฝั่งละ 44 ไร่ ประกอบไปด้วยพื้นที่จอดรถอาคารศูนย์บริการ ข้อมูลข่าวสาร ศาลาที่พักชั่วคราวสำหรับร้านอาหาร ร้านค้าทั่วไป ห้องน้ำสาธารณะและสถานีบริการน้ำมัน
<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ จะดำเนินการอย่างไรกับคนปทุมธานีในฐานะที่เสียสละพื้นที่ในการก่อสร้างโครงการฯ 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ จะจ่ายค่าทดแทนอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมให้ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน รวมทั้งออกแบบเพื่อการสัญจรของคนในพื้นที่ ให้มีความสะดวกและปลอดภัยมากที่สุด
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการฯ เป็นจุดพักรถหรือเป็นด่านเก็บเงิน 	<ul style="list-style-type: none"> เป็นด่านเก็บค่าผ่านทางในพื้นที่ทางแยกต่างระดับที่จุดตัด ทล.305
<ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่โครงการควรออกแบบให้มีอัตลักษณ์ของจังหวัดปทุมธานีด้วย (บนป้ายประชาสัมพันธ์, สะพานข้ามคลองรังสิตประยูรศักดิ์) 	<ul style="list-style-type: none"> รับไว้พิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณวัดนาป่าพงจะได้รับผลกระทบมากน้อยเพียงไร 	<ul style="list-style-type: none"> วัดนาป่าพงไม่ได้รับผลกระทบจากแนวเวนคืนโครงการฯ
<ul style="list-style-type: none"> ขอให้โครงการฯ ออกแบบการสร้างสะพานโดยไม่มีตอม่อในคลอง 	<ul style="list-style-type: none"> รับไว้พิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบต่อไป ซึ่งเป็นมาตรการหนึ่ง ด้านสิ่งแวดล้อม

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> วัดป่าเลไลศธรรมนิมิตอยู่ในพื้นที่ ก่อสร้างของโครงการฯ หรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> วัดป่าเลไลศธรรมนิมิตไม่ได้รับผลกระทบจากแนวเวนคืนโครงการฯ
<ul style="list-style-type: none"> ขอให้โครงการฯ ทบทวนการออกแบบบริเวณโรงเรียนสาธิตสาสน์วิเทศปทุมธานี 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯรับไปดำเนินการทบทวนการออกแบบเพื่อลดผลกระทบต่อพื้นที่ และสิ่งปลูกสร้างบริเวณโรงเรียนสาธิตสาสน์วิเทศปทุมธานีให้เหลือน้อยที่สุด
<ul style="list-style-type: none"> กลัวว่าหากมีการดำเนินโครงการฯ ในอนาคตจะส่งผลกระทบต่อเรื่องการจราจรบริเวณด้านหน้าโรงเรียนสาธิตสาสน์วิเทศปทุมธานี 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯจะศึกษาผลกระทบการจราจรบริเวณด้านหน้าโรงเรียน และจะออกแบบให้มีความเหมาะสมในลำดับต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> ต้องการทราบว่าพื้นที่บริเวณใดที่มีการก่อสร้างของโครงการฯ ตัดผ่านทำให้แบ่งแปลงโฉนดที่ดินออกเป็นสองฝั่ง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน สามารถสอบถามข้อมูลในการประชุมครั้งต่อไป หลังจากโครงการฯ ได้ทบทวนการออกแบบแนวเส้นทาง และรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการฯแล้ว
<ul style="list-style-type: none"> ขอให้โครงการฯ คงจุดเชื่อมต่อข้ามคลองในพื้นที่ตำบลบึงทองหลางไว้ 	<ul style="list-style-type: none"> รับไว้พิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> ขอให้โครงการฯดำเนินการเรื่องความปลอดภัยอย่างเข้มงวด อย่าให้เหมือนการก่อสร้างถนนพระราม 2 	<ul style="list-style-type: none"> รับไว้พิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบต่อไป โดยเน้นมาตรการความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง ให้มีความรัดกุมอย่างเคร่งครัด
<ul style="list-style-type: none"> ขอให้จัดระบบความปลอดภัยต่าง ๆ ให้ดี ทั้งในเรื่องไฟฟ้า การติดตั้งกรวย เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> รับไว้พิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> ต้องการทราบว่าหากผู้ถูกเวนคืนที่ดินไม่พอใจในเรื่องของราคาค่าเวนคืนที่ดิน ผู้ถูกเวนคืนจะต้องดำเนินการอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> สามารถอุทธรณ์ได้ภายใน 90 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้งให้มารับเงินค่าทดแทน
ด้านสิ่งแวดล้อม	
<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันจังหวัดปทุมธานีมีปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลายเรื่อง เช่น ปัญหาเรื่องฝุ่น PM 2.5 ปัญหาเรื่องเสียงจากเครื่องบินทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน ขอให้โครงการมีมาตรการในการป้องกันอย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) จะมีการประเมินปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ครอบคลุม 29 ปัจจัย หากพบว่าปัจจัยที่มีผลกระทบระดับปานกลาง-สูง จะนำมาศึกษาในขั้นรายละเอียด (EIA) และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงในเรื่องอากาศและบรรยากาศที่มีปัญหาเรื่องฝุ่น ระดับเสียง จะมีการกำหนดมาตรการลดผลกระทบที่ชัดเจน และจะนำมาเสนอในที่ประชุมให้ทราบและรับข้อคิดเห็นว่ามีมาตรการดังกล่าวเหมาะสมหรือเพียงพอหรือไม่

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> • บริเวณโรงเรียนสาธิตสาสน์วิเทศปทุมธานี ต้องมีมาตรการป้องกันเรื่องเสียง เรื่องฝุ่น เรื่องการจราจร โดยเฉพาะในช่วงการก่อสร้างของโครงการฯ เพื่อไม่ให้กระทบกับเด็กนักเรียน ผู้ปกครอง และคณาจารย์ของโรงเรียน 	<ul style="list-style-type: none"> • ในการจัดทำรายงาน EIA จะมีการประเมินปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีผลกระทบ และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยเฉพาะเรื่องอากาศและบรรยากาศเสียง และความสั่นสะเทือน จะมีการสำรวจข้อมูลปัจจุบัน คาดการณ์ผลกระทบด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น การฉีดพรมน้ำเพื่อลดปัญหาเรื่องฝุ่น การติดกำแพงกันเสียงเพื่อลดระดับเสียงให้ไม่เกินค่ามาตรฐาน เป็นต้น ส่วนในด้านคมนาคมขนส่ง จะมีการจัดทำแผนการจัดจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในช่วงระยะก่อสร้างด้วย
<ul style="list-style-type: none"> • ขอให้ นำผลการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบด้านต่าง ๆ มานำเสนอในการประชุมฯ ครั้งต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> • หลังจากที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ จะนำมาเสนอให้ที่ประชุมได้รับทราบในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 (การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม)
<ul style="list-style-type: none"> • ขอให้โครงการปลูกต้นไม้เพื่อป้องกันฝุ่นและเสียง 	<ul style="list-style-type: none"> • ที่ปรึกษาฯ รับผิดชอบพิจารณาตามความเหมาะสม
<p><u>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ขอให้เลื่อนเวลาการประชุมให้เร็วขึ้นและดำเนินการจัดประชุมช่วงเช้า • การประชุมครั้งถัดไปขอให้มีการประชุมชมนและผู้ติดตามชุมชนละ 2-3 ท่าน 	<ul style="list-style-type: none"> • ที่ปรึกษาฯ รับผิดชอบพิจารณาเลื่อนการประชุมให้เร็วขึ้นและดำเนินการจัดประชุมในช่วงเช้าสำหรับการประชุมฯ ในครั้งต่อไป • การประชุมในครั้งถัด ๆ ไป ที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการแจ้งให้กับประธานชุมชนทราบถึงจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมฯ ของชุมชนนั้น ๆ

การติดประกาศสรุปผลการประชุมฯ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ดังรูปที่ 8-11



รูปที่ 8-11 การติดประกาศสรุปผลการประชุมฯ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

8.3 การปรึกษาหารือและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (Public Consultation)

ดำเนินการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลแนวเส้นทางเลือก/รูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือก เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบข้อมูลแนวเส้นทางเลือก/รูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือก พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน ในวันพุธที่ 6 สิงหาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมเทศบาลเมืองสนั่นรักษ์ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี และวันพฤหัสบดีที่ 7 สิงหาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบึงทองหลาง อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี จำนวน 2 กลุ่ม มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 142 คน ประกอบด้วยผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ได้แก่ หน่วยงาน/สถาบันที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทาง ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ประชาชนที่สนใจโครงการ ผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา แสดงดังรูปที่ 8-12



รูปที่ 8-12 การติดประกาศเชิญเข้าร่วมประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 1

ดำเนินการในวันพุธที่ 6 สิงหาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมเทศบาลเมืองสนั่นรักษ์ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี โดยได้รับเกียรติจากนายสมนึก วังอมรมิตร ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครนายก เป็นประธาน และมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 97 คน ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานระดับจังหวัด ผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ ผู้แทนหน่วยงานระดับท้องถิ่นและผู้นำชุมชน หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษาที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ คริวเรือนและสถานประกอบการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ประชาชนที่สนใจโครงการ ผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา ภาพบรรยากาศการประชุม แสดงดังรูปที่ 8-13

 <p>นายสมนึก วังอมรมิตร ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครนายก กล่าวเปิดการประชุม</p>	 <p>ประธานการประชุมร่วมถ่ายภาพ กับผู้แทนกรมทางหลวงและคณะที่ปรึกษา</p>
 <p>บริษัทที่ปรึกษาบรรยายโครงการ</p>	 <p>บรรยายภาคการศึกษาการประชุม</p>
 <p>ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็น</p>	 <p>ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็น</p>

รูปที่ 8-13 ภาพบรรยายภาคการศึกษา (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1

หลังจากที่ปรึกษาได้นำเสนอข้อมูลโครงการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับทราบแล้วได้เปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุมฯ สอบถามและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น รวมทั้งข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมได้ดังตารางที่ 8-3

ตารางที่ 8-3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
<p>ด้านวิศวกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> ควรขยับพื้นที่ขึ้น-ลงของโครงการให้ห่างจากโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี ไปอีก 100-200 เมตรทางทิศตะวันออกบริเวณพื้นที่เกษตรกรรม ด้านข้างโรงเรียน เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจมีต่อโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี 	<ul style="list-style-type: none"> เป็นรูปแบบที่กรมทางหลวงได้กำหนดมาแล้วจากการศึกษาเดิมปี 2562 ที่โรงเรียนยังไม่ได้ก่อสร้าง โดยปัจจุบันโครงการฯ ได้ปรับรูปแบบทางเข้า-ออก ด้านเก็บเงิน หลบอาคารต่างๆ ของโรงเรียน เพื่อให้ทางโรงเรียนได้รับผลกระทบน้อยที่สุด ถ้าขยับแนวไปด้านตะวันออกอีก รูปแบบทางแยกต่างระดับส่วนที่เหลือด้านใต้คลองรังสิตฯ จะส่งผลกระทบต่อหมู่บ้านเอื้ออาทรโดยจะปิดทางเข้าออกของหมู่บ้าน อย่างไรก็ตามโครงการฯ ขอรับข้อเสนอแนะ และนำเสนอกรมทางหลวงในลำดับต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางของโครงการ จะทำให้สำนักปฏิบัติธรรมอุดมทรัพย์ (สาขาของวัดอโศการาม) เกิดการแบ่งแยกเป็นสองฝั่ง มีผลกระทบต่อการปฏิบัติศาสนกิจของพระสงฆ์ที่จำพรรษาอยู่ที่สำนักปฏิบัติธรรม 	<ul style="list-style-type: none"> เพื่อลดผลกระทบต่อการแบ่งแยกพื้นที่สำนักปฏิบัติธรรม อุดมทรัพย์ ออกเป็นสองฝั่ง ให้สามารถ ไป-มา ได้ จึงเสนอทำทางลอดใต้ถนนของโครงการฯ โดยออกแบบเป็นโครงสร้างสะพานยกระดับหรือที่ลอดลอดเหลี่ยมตามความเหมาะสมและการสัญจรในพื้นที่ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาดังกล่าว
<ul style="list-style-type: none"> ทางขึ้น-ลงในรูปแบบที่ 3 มีความเหมาะสมในอนาคตจะช่วยลดความหนาแน่นของการจราจรบริเวณด้านหน้าโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี และโรงพยาบาลมหาวชิราลงกรณธัญบุรี 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไว้ประกอบการพิจารณา
<ul style="list-style-type: none"> ต้องการทราบแนวเวนคืนที่ดิน เพื่อแบ่งแยกโฉนด 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ จะนำเสนอรายละเอียดด้านการเวนคืนที่ดินในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 ในลำดับต่อไป
<p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วงการก่อสร้างของโครงการจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมกับโรงเรียนโดยตรง ขอเสนอให้ปรับ 	<ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากบริเวณนี้จะออกแบบเป็นทางเลีย่วซ้ายเข้าด้านเก็บค่าผ่านทาง การเข้า-ออกหน้าโรงเรียนและ

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
<p>รูปแบบโครงการ เพื่อลดผลกระทบกับพื้นที่โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานีบริเวณพื้นที่หน้าโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี รวมถึงพื้นที่ปืมน้ำมันที่จะได้รับผลกระทบ</p>	<p>ปืมน้ำมันจะตัดกระแสจราจรของทางเลี้ยวเข้าด้านอย่างไรก็ตามที่ปรึกษาจะพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมของทางเข้า-ออกโรงเรียนในลำดับต่อไป โดยจะศึกษาปริมาณจราจรและการขยายช่องจราจรเพิ่มเติมของทางเข้า-ออกโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี และก่อสร้างทางบริการเพิ่มเติม</p> <ul style="list-style-type: none"> ● หลังจากมีการสรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการแล้ว การศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมจะมีการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการซึ่งในแต่ละระยะของโครงการ จะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ผลกระทบด้านเสียง จะมีมาตรการติดตั้งกำแพงกันเสียง ในกรณีเสียงเกินค่ามาตรฐาน และผลกระทบด้านอากาศ จะมีการกำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำเป็นประจำทุกวัน และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกไม่ให้เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของเศษวัสดุหรือฝุ่นละอองขณะขนส่ง เป็นต้น รวมทั้งเสนอให้มีมาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมภายหลังการก่อสร้าง
<ul style="list-style-type: none"> ● การก่อสร้างโครงการเป็นเวลาหลายปีจะมีผลต่อการสัญจรเข้า-ออกโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี และโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรีในพื้นที่ใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> ● ที่ปรึกษาจะพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมของทางเข้า-ออกโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี และโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรีในลำดับต่อไป โดยจะศึกษาปริมาณจราจรและการขยายช่องจราจรเพิ่มเติมของทางเข้า-ออกโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี และก่อสร้างทางบริการเพิ่มเติม
<ul style="list-style-type: none"> ● จุดขึ้นลงของโครงการ และจุดพักรถที่อยู่ด้านท้ายของแปลงพื้นที่โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี นอกจากจะกระทบต่อพื้นที่ของโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานีแล้วยังกระทบต่อ สุขภาพของนักเรียน 	<ul style="list-style-type: none"> ● ที่ปรึกษามีการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เพื่อคาดการณ์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อโรงเรียนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมทุกแห่ง หากพบว่าคุณภาพอากาศเกิน

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
เนื่องจากอยู่ทางทิศเหนือของโรงเรียนสารสาสน์วิเทศ ปทุมธานี ซึ่งเป็นทิศทางลมประจำถิ่นของประเทศไทยที่จะพัดเข้าสู่อาคารเรียนตลอดปีการศึกษาส่งผลต่อสุขภาพของนักเรียนตลอดปีการศึกษา	ค่ามาตรฐานและส่งผลกระทบต่อสุขภาพ จะมีการกำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะเกิดขึ้น พร้อมทั้งมีมาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายหลังจากเปิดดำเนินการโครงการ ซึ่งจะเสนอในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 ต่อไป
ด้านอื่นๆ <ul style="list-style-type: none"> • ควรหาข้อตกลงร่วมกันในการเลือกรูปแบบของโครงการเพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการและส่งผลกระทบต่อพื้นที่ และสิ่งแวดล้อมต่อประชาชนสถานศึกษา และศาสนสถานในพื้นที่ให้น้อยที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการรับข้อเสนอแนะไว้ประกอบการพิจารณา

กลุ่มที่ 2

ดำเนินการในวันพฤหัสบดีที่ 7 สิงหาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบึงทองหลาง อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี โดยได้รับเกียรติจาก นายวิเชียร พิภูสกลัน นายกองค้การบริหารส่วนตำบลบึงทองหลาง เป็นประธาน และมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 45 คน ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานระดับจังหวัด ผู้แทนหน่วยงานระดับอำเภอ ผู้แทนหน่วยงานระดับท้องถิ่นและผู้นำชุมชน หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษาที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ คริวเรือนและสถานประกอบการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ประชาชนที่สนใจโครงการ ผู้แทนกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษาภาพบรรยากาศการประชุม แสดงดังรูปที่ 8-14



รูปที่ 8-14 ภาพบรรยายภาคการศึกษาร่วมประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2

หลังจากที่ปรึกษาได้นำเสนอข้อมูลโครงการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับทราบแล้วได้เปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมประชุมฯ สอบถามและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น รวมทั้งข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมได้ดังตารางที่ 8-4

ตารางที่ 8-4 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
<p>ด้านวิศวกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างโครงการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีมาตรการรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับเกษตรกร โดยเฉพาะในด้านการใช้น้ำเพื่อการเกษตรอย่างรอบด้าน 	<ul style="list-style-type: none"> ในระหว่างการก่อสร้างและการเปิดดำเนินการโครงการฯ จะมีการพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำและระบบชลประทานในพื้นที่เพื่อการเกษตรให้ใช้งานได้ตามปกติ
<ul style="list-style-type: none"> การเวนคืนที่ดินเพื่อดำเนินโครงการ ขอให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการอย่างชัดเจน เพื่อสร้างความเข้าใจและความมั่นใจแก่ประชาชน และขอให้เร่งรัดกระบวนการจ่ายค่าชดเชยให้แล้วเสร็จโดยเร็ว 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯรับข้อเสนอแนะไว้ประกอบการพิจารณา
<ul style="list-style-type: none"> ในกรณีที่ประชาชนมีที่ดินจำนวน 3 ไร่ และถูกเวนคืนไป 2 ไร่ 2 งาน หากคงเหลือเพียง 2 งาน ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องชี้แจงแนวทางการดำเนินการด้วยว่ามีวิธีการอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> ตามพรบ.ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 มาตรา 34 ในกรณีที่ต้องเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน ถ้าเนื้อที่ส่วนที่เหลืออยู่นั้น น้อยกว่ายี่สิบห้าตารางวา หรือที่ดินที่เหลืออยู่ด้านใดด้านหนึ่งมีความยาวน้อยกว่าห้าวา แม้จะมีเนื้อที่เหลืออยู่มากกว่ายี่สิบห้าตารางวา แต่ไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัยหรือใช้ประโยชน์ได้ สามารถร้องขอให้เจ้าหน้าที่ซื้อที่ดินส่วนที่เหลือด้วย
<ul style="list-style-type: none"> การจ่ายค่าชดเชยในการเวนคืนจะเป็นไปตามเกณฑ์ใด 	<ul style="list-style-type: none"> ตามพรบ.ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562
<ul style="list-style-type: none"> การกำหนดแนวเขตการเวนคืน เมื่อมีการกำหนดแนวอย่างชัดเจนแล้ว ขอให้ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้รวดเร็วที่สุด ก่อนที่หน่วยงานจะเข้าดำเนินการก่อสร้าง เพื่อให้ประชาชนมีเวลาและเตรียมการทรัพยากรหรือหาที่ดิน/ที่อยู่อาศัยใหม่ได้ทันเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลาการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ประมาณ 2 ปี และมีแผนดำเนินการประมาณปี พ.ศ. 2571-2572 โดยขั้นตอนการดำเนินการจะเป็นไปตามพรบ.ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562
<ul style="list-style-type: none"> การเยียวยายผู้ที่ไม่ได้เป็นเจ้าของที่ดิน – นอกจากเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้ว ยังมีประชาชนที่เช่าที่ 	<ul style="list-style-type: none"> ตามพรบ.ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 มาตรา 41 ซึ่งจะจ่ายเงินค่า

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
<p>อยู่อาศัยหรือเช่าที่ดินทำกินอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งถือเป็นกลุ่มเปราะบางที่ได้รับผลกระทบโดยตรง จึงขอให้หน่วยงานพิจารณามาตรการรองรับหรือช่วยเหลือ เช่น การจัดหาที่อยู่อาศัยชั่วคราวหรือพื้นที่ทำกินรองรับ เพื่อให้ประชาชนสามารถดำรงชีพต่อไปได้</p>	<p>ทดแทนเป็นค่าเสียหายจากการที่สัญญาเช่าต้องระงับก่อนกำหนด</p>
<ul style="list-style-type: none"> • การดำเนินโครงการช่วงก่อสร้างจะมีการตั้งเสาตอม่อในลำรางสาธารณะหรือไม่ เพราะถ้ามีอาจส่งผลให้เกิดขวางทางน้ำ เกิดปัญหาต่อพื้นที่เกษตรกรรมในการทำการเกษตรได้ 	<ul style="list-style-type: none"> • ในการออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ได้พิจารณาไม่ให้เสาตอม่ออยู่ในลำรางสาธารณะ และคลองชลประทานในพื้นที่
<ul style="list-style-type: none"> • ขอให้ทบทวนการกำหนดแนวเส้นทางของโครงการ โดยขอให้ขยับแนวเส้นทางของโครงการออกจากพื้นที่วัดนาป่าพง 	<ul style="list-style-type: none"> • แนวเส้นทางโครงการฯ ได้พิจารณาตามสภาพพื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ตามการศึกษาเดิมปี 2562 การขยับแนวเส้นทางโครงการไปบริเวณอื่นจะมีผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนเพิ่มเติมเป็นจำนวนมาก
<ul style="list-style-type: none"> • มีวิธีการ แนวทางการเยียวยาหรือชดเชยพื้นที่นาตาบอดในพื้นที่โครงการอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการฯ จะออกแบบถนนบริการ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางในท้องถิ่นให้สามารถสัญจรได้เหมือนเดิม
<ul style="list-style-type: none"> • ขอให้พิจารณาใช้ไฟสีขาวในพื้นที่โครงการ เพราะถ้าเป็นสีเหลืองอาจส่งผลกระทบต่อกรอกรวงของข้าว 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไว้ประกอบการพิจารณา
<p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • พื้นที่หมู่ที่ 4, 5, 6 และ 7 ตำบลบึงทองหลาง มีประชาชนจำนวนมากประกอบอาชีพเกษตรกรรม ทั้งการทำนา ทำไร่ และทำสวน โดยอาศัยคลองส่งน้ำช่วงก่อสร้างโครงการจะมีผลกระทบต่อพื้นที่คลองส่งน้ำหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> • ช่วงก่อสร้างโครงการ จะมีการก่อสร้างทางลำลองขนส่งวัสดุก่อสร้าง ในส่วนที่ตัดผ่านคลองส่งน้ำชลประทาน โครงการฯ จะก่อสร้างท่อลอดระบายน้ำหรือสะพานชั่วคราว เพื่อให้คลองส่งน้ำใช้งานได้ตามปกติ
<ul style="list-style-type: none"> • ในพื้นที่ที่ถูกเวนคืนหน่วยงานที่รับผิดชอบจะมีการชดเชยค่าต้นไม้ยืนต้นในพื้นที่เวนคืนอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> • พิจารณาจ่ายค่าชดเชยไม้ยืนต้นและพืชผล ตามขนาดและชนิดของไม้ยืนต้น
<ul style="list-style-type: none"> • พิจารณาเรื่องการติดตั้งกำแพงกันเสียง 	<ul style="list-style-type: none"> • จะมีการออกแบบติดตั้งกำแพงกันเสียงในพื้นที่อ่อนไหว
<ul style="list-style-type: none"> • ช่วงก่อสร้างขอให้ควบคุมและดูแลแรงงานไม่ให้เข้ามาสร้างความเดือดร้อนในชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> • ที่ปรึกษารับไปกำหนดในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
	ต้องเข้มงวดกวดขันมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการประพฤติปฏิบัติในทางที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่คนในท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงการก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับคนในท้องถิ่น
<ul style="list-style-type: none"> • ขอรทราระยะเวลาในการก่อสร้างและเปิดดำเนินการ 	<ul style="list-style-type: none"> • ระยะเวลาการก่อสร้างประมาณ 3 ปี และมีแผนเปิดดำเนินการในปีพ.ศ. 2577
<ul style="list-style-type: none"> • เป็นห่วงเรื่องแมลงศัตรูพืช รวมถึงแสงไฟจากถนนที่จะส่งผลกระทบต่อกรอกรวงของข้าว 	<ul style="list-style-type: none"> • ที่ปรึกษารับไปศึกษาเพิ่มเติมในประเด็นแมลงศัตรูพืช รวมถึงแสงไฟจากถนน ที่จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณพื้นที่โครงการ โดยจะประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้น และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ซึ่งจะนำเสนอในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> • การพัฒนาในพื้นที่ที่ผ่านมามีปัญหาเรื่องทรายไปอุดตันท่อระบายน้ำ ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วม จึงขอให้โครงการมีมาตรการป้องกันด้วย 	<ul style="list-style-type: none"> • ที่ปรึกษารับไปกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในหัวข้อการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ โดยหากมีการทับถมของเศษดิน หิน ทราย หรือเศษวัสดุก่อสร้าง กีดขวางในลำน้ำ ต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อไม่ให้มีสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และหากพบว่าลำน้ำหรือทางระบายน้ำตันเงินหรืออุดตันจนกระทั่งทางน้ำเดิมเปลี่ยนแปลงไป ให้ทำการขุดลอกและนำออกทันทีเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่
<ul style="list-style-type: none"> • กังวลเรื่องฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 ที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนและชุมชนใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> • การประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ จะมีการประเมินผลกระทบในด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองทั้งฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) รวมถึงฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) โดยมีการคาดการณ์ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น หากพบว่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองดังกล่าว มีค่าเกินมาตรฐาน จะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ

ประเด็นคำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำไปใช้ประกอบการศึกษา
	แวดล้อม เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ให้ส่งผลกระทบต่อ น้อยที่สุด

การติดประกาศสรุปผลการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ดังรูปที่ 8-15



รูปที่ 8-15 การติดประกาศสรุปผลการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

การศึกษาด้านวิศวกรรม : ดำเนินการออกแบบรายละเอียดงานทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การออกแบบทางแยกต่างระดับ รวมทั้งออกแบบโครงสร้างสะพาน อาคารระบายน้ำ ไฟฟ้าส่องสว่างและสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณแนวเส้นทางโครงการต่อไป

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม : ดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ครอบคลุมปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม 4 องค์ประกอบหลัก คือ สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสิ้น 24 ปัจจัย ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ทั้งกรณีไม่มีการพัฒนาโครงการ และกรณีมีการพัฒนาโครงการ รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ยังได้นำข้อคิดเห็นจากการจัดประชุมของโครงการมาปรับปรุงและแก้ไขให้การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมครบถ้วนต่อไป

การมีส่วนร่วมของประชาชน : เผยแพร่สรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ผ่านช่องทางเว็บไซต์ของโครงการ และเตรียมการจัดการประชุมฯ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลและความก้าวหน้าของโครงการ รวมทั้งร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 คอนซัลแตนท์ จำกัด

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

ด้านวิศวกรรม : นางสาวนัสวี เพ็องฟู

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : นายพีระชาญ หาญบัวแก้ว



บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ 0 2003 5230 ต่อ 202

ด้านสิ่งแวดล้อม : นางสาวสร้อยใหม่ ศรีจันทร์

ติดตามความก้าวหน้าของโครงการและร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่

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

