



กระทรวงคมนาคม
MINISTRY OF TRANSPORT



กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา

ศึกษาและทบทวนรูปแบบ
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม.
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)

ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305-บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 4

ดำเนินการศึกษาโดย :

AEC

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



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
บริษัท โปรเฟสชันนัล เอนจิเนียริง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305-บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 เป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ ซึ่งมุ่งเน้นการลดความหนาแน่นของการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเฉพาะในพื้นที่ด้านตะวันออกที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจและการเชื่อมต่อกับภาคตะวันออกที่กำลังเติบโต

โดยโครงการมีจุดเริ่มต้นที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมกรุงเทพฯ กับนครนายก และสิ้นสุดที่จุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 ระยะทางประมาณ 13.60 กิโลเมตร ซึ่งโครงการดังกล่าวมีความสำคัญในการลดปัญหาการติดขัดในเส้นทางหลัก เช่น ถนนรังสิต-นครนายก และถนนลำลูกกา ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญที่มีการเดินทางหนาแน่นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินมีความหลากหลายประเภท เช่น ที่อยู่อาศัย พื้นที่อุตสาหกรรม และเกษตรกรรม นอกจากนี้ ยังช่วยเพิ่มความสะดวกในการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ และเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยเป็นเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางของนักลงทุน

ซึ่งโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305-บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 เป็นโครงการที่ตอบสนองต่อความต้องการของผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ การเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจการลดปัญหาการจราจร และส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืน ทำให้โครงการมีความสำคัญต่อการพัฒนาทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ



แผนที่ตั้งโครงการ 4
ในระบบโครงข่ายแบบวงแหวน (Ring)

ความเป็นมาของโครงการ

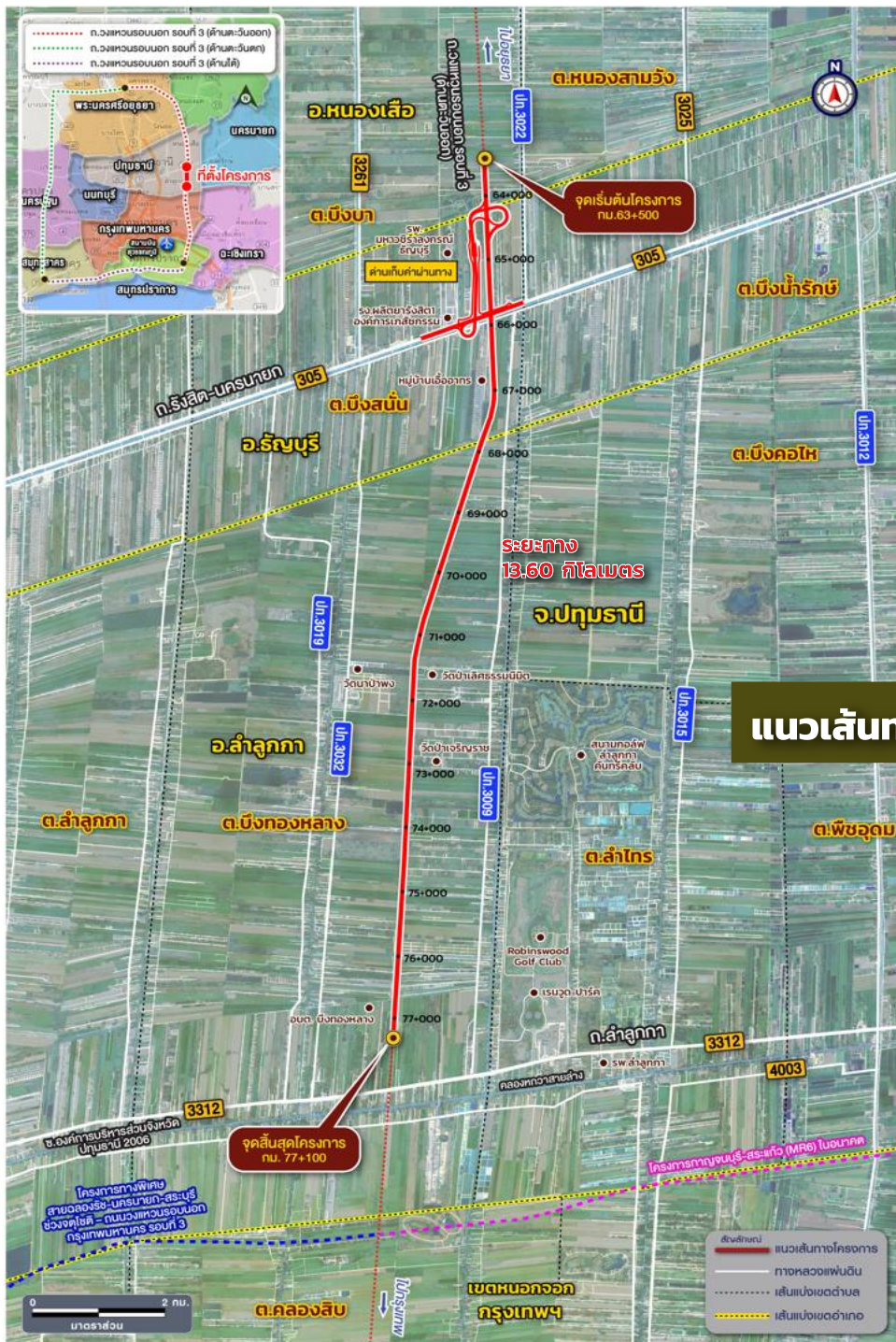
1. เพื่อศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305-บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312
2. เพื่อศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการและกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
3. เพื่อดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางระหว่างภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณรอบกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ซึ่งปัจจุบันมีการเพิ่มของปริมาณการจราจรอย่างรวดเร็วจนเกือบเต็มศักยภาพของสายทาง

เพื่อสามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็วและความปลอดภัย ทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัย ลดผลกระทบต่อชุมชน และสภาพแวดล้อมในแนวสายทาง

แผนที่โครงการ



แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษา

จุดเริ่มต้นโครงการฯ แยกจุดตัด
ทล. 305 กม. 63+500 ถึง
จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 77+100

ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา

- 1 จังหวัด > จังหวัดปทุมธานี
- 3 อำเภอ > อำเภอหนองเสือ อำเภोधัญบุรี
อำเภอลำลูกกา
- 6 ตำบล > ตำบลบึงบา จำนวน 2 หมู่บ้าน/ชุมชน
ตำบลหนองสามวัง จำนวน 1 หมู่บ้าน/ชุมชน
ตำบลบึงสนั่น จำนวน 2 หมู่บ้าน/ชุมชน
ตำบลบึงนาราง จำนวน 2 หมู่บ้าน/ชุมชน
ตำบลบึงคอไห จำนวน 1 หมู่บ้าน/ชุมชน
ตำบลบึงทองหลาง จำนวน 11 หมู่บ้าน/ชุมชน

รวม 19 หมู่บ้าน/ชุมชน

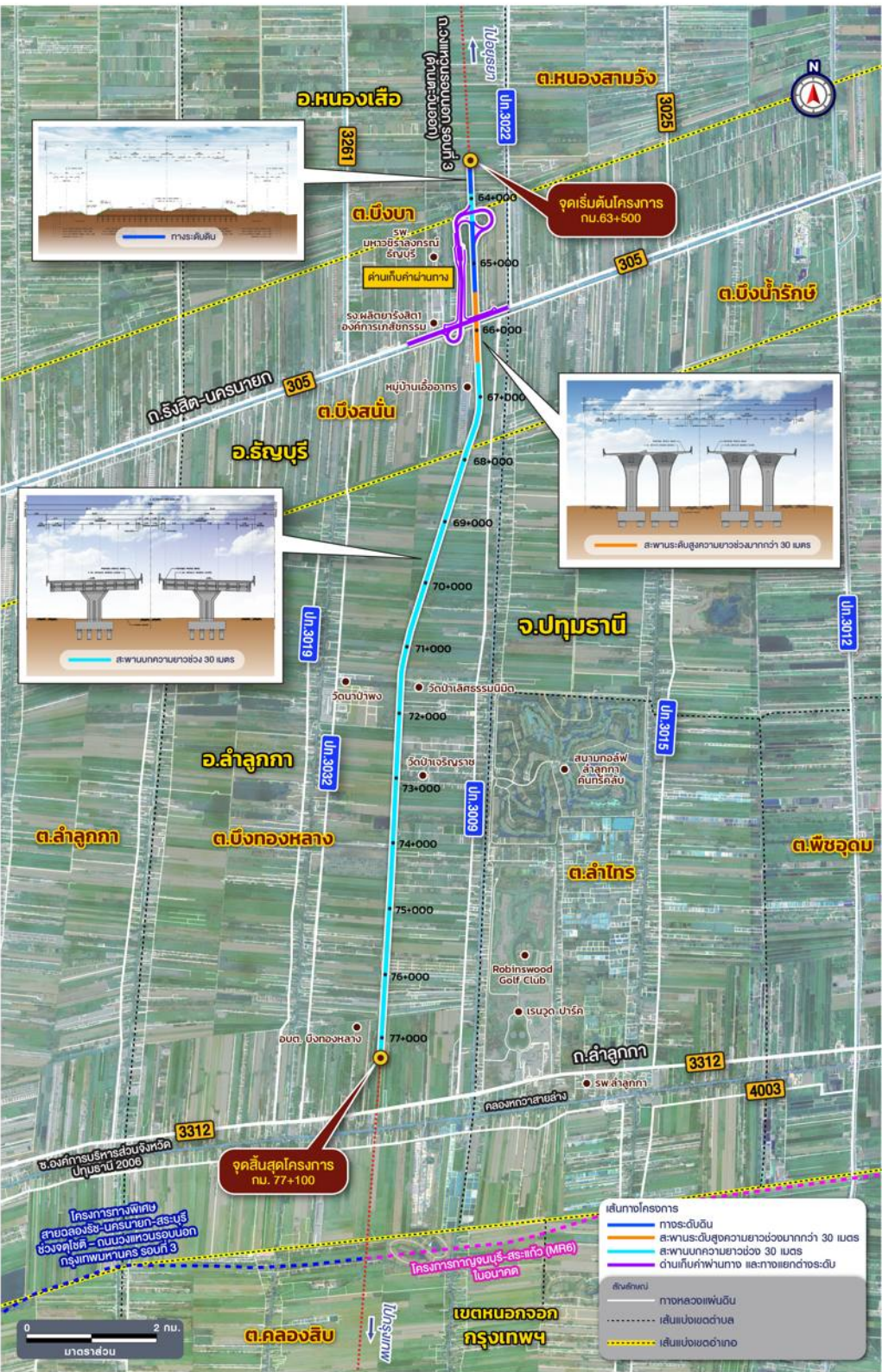
แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต-นครนายก ประมาณ กม.25+850) ที่ตำบลบึงสนั่น อำเภोधัญบุรี จังหวัดปทุมธานี หรือประมาณกม.63+500 ของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ซึ่งบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 ออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับแบบ Double Trumpet จากนั้นแนวเส้นทางวิ่งมาทางทิศใต้ผ่านพื้นที่ตำบลบึงทองหลาง อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี แนวเส้นทางส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม และบรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกาประมาณ กม.25+000) ที่ตำบลบึงทองหลาง ทางด้านทิศตะวันออกของหมู่บ้านท่าเลทอง หรือประมาณ กม. 77+100 ของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทางรวมประมาณ 13.60 กิโลเมตร

แนวเส้นทางของโครงการส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีชั้นดินเหนียวอ่อน การก่อสร้างคันทางบนพื้นที่นี้จะมีปัญหาเรื่องเสถียรภาพและการทรุดตัวของคันทางทั้งในระหว่างก่อสร้างและภายหลังการก่อสร้าง แนวทางแก้ไขปัญหานี้มีหลายแนวทางหนึ่งที่มีประสิทธิภาพคือ การก่อสร้างสะพานบก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการแบ่งแยกชุมชนออกไปสองฝั่งได้อีกด้วย โดยสามารถแยกรูปแบบถนนโครงการออกเป็น 3 รูปแบบ โดยในการยกทอนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม.รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 จะยังคงรูปแบบแนวเส้นทางหลักเดิมดังนี้

รูปแบบถนนในแต่ละช่วงของแนวเส้นทางโครงการ

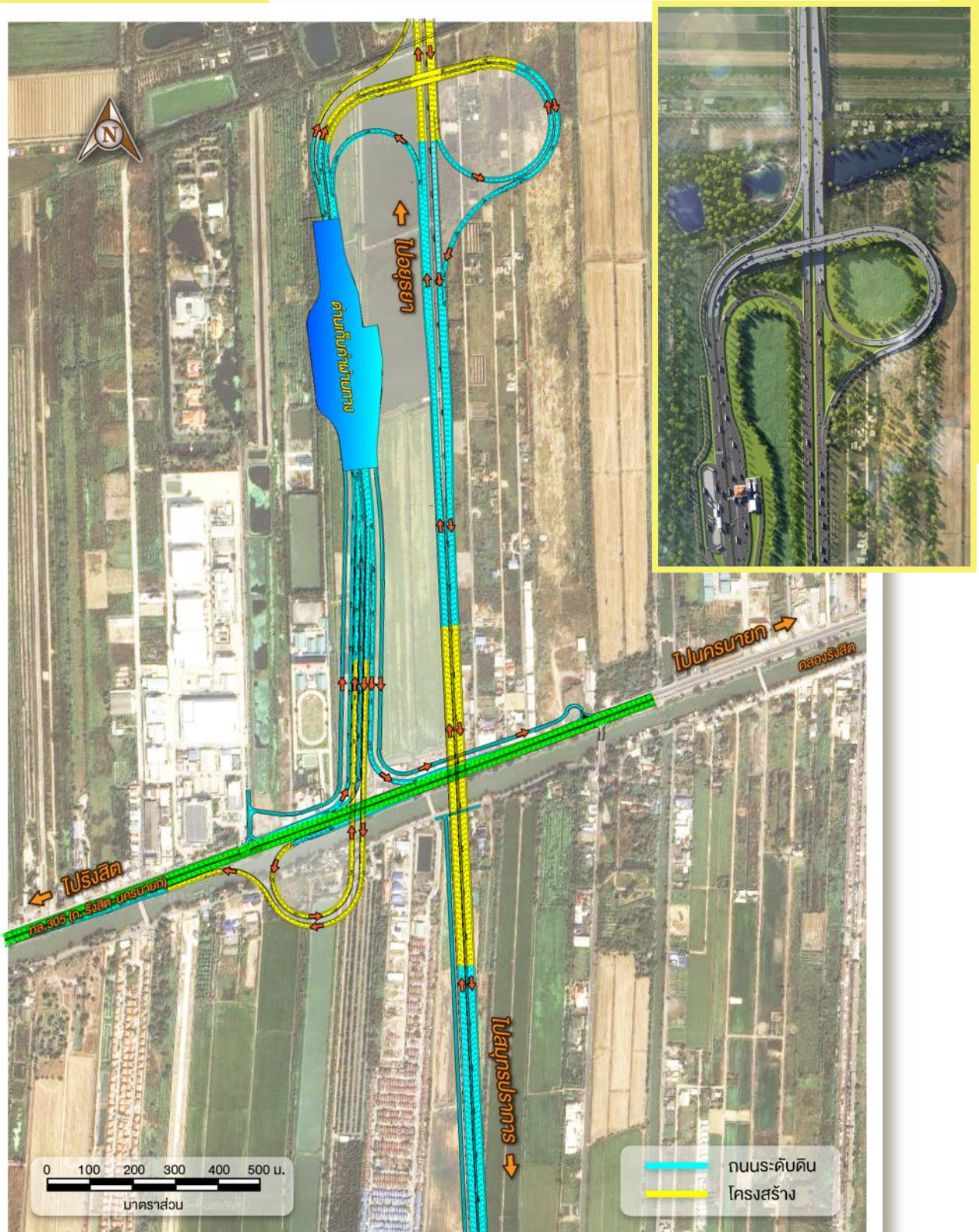
พื้นที่ศึกษาโครงการ	
กม. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม.รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)	รูปแบบถนน
กม. 63+500 – 63+681	ถนนระดับดินขนาด 6-8 ช่องจราจร
กม. 63+681 – 64+171	สะพานระดับสูงข้ามซอยร่วมใจพัฒนา ความยาวช่วงมากกว่า 20-30 เมตร
กม. 64+171 – 65+495	ถนนระดับดินขนาด 6-8 ช่องจราจร
กม. 65+495 – 66+143	สะพานระดับสูงข้ามทางหลวงหมายเลข 305 ความยาวช่วงมากกว่า 30 เมตร
กม. 66+143 – 77+100	สะพานบกความยาวช่วง 30 เมตร



รูปแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305

(ถนนรังสิต-นครนายก)

กำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับแบบ Double Trumpet โดยเป็นโครงสร้างยกระดับของถนนโครงการ (สะพานระดับสูง) ข้ามทางหลวงหมายเลข 305 มีทางเลี้ยววนในทิศทางเลี้ยวขวาจากนครนายกไปอยุธยา และจากอยุธยาไปรังสิตและทางเลี้ยวทั้งตรงในทิศทางเลี้ยวขวาจากรังสิตไปสมุทรปราการและจากสมุทรปราการไปรังสิตส่วนในทิศทางเลี้ยวซ้าย 2 ทิศทาง ให้เป็นถนนระดับดิน โดยมีสะพานยกระดับข้ามซอยร่วมใจพัฒนาและพื้นที่ของสำนักปฏิบัติธรรมอุดมทรัพย์เพื่อให้รถในท้องถิ่นสัญจรผ่านได้ตามปกติ



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

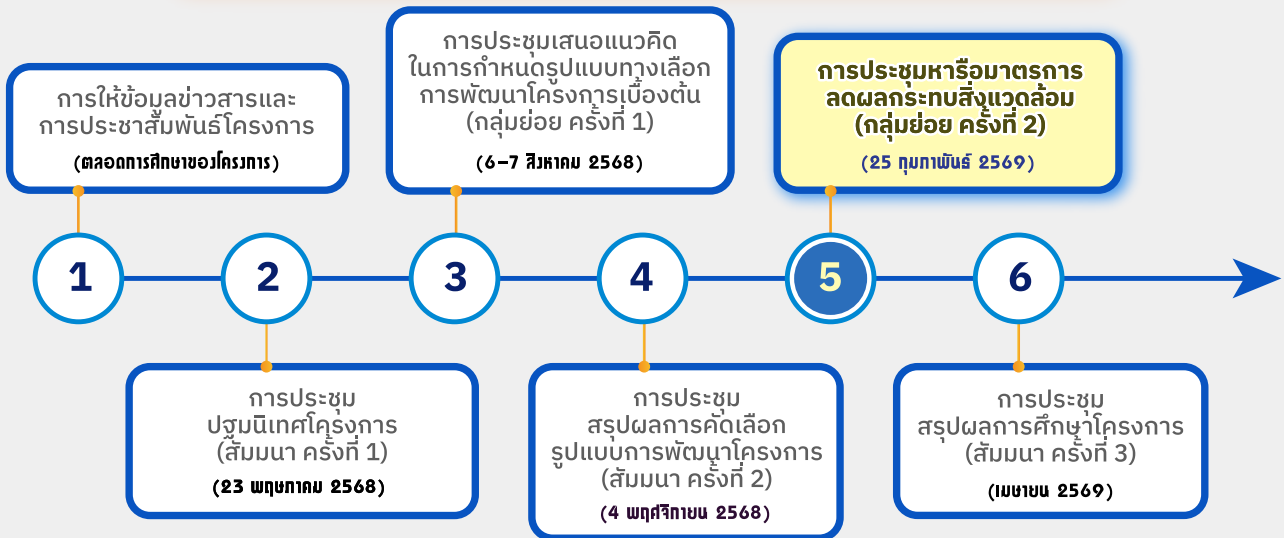
ปัจจัยที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญและนำไปศึกษาต่อในขั้นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) จำนวน 26 ปัจจัย ได้แก่ ทรัพยากรดิน ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย น้ำผิวดิน อากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน นิเวศวิทยาทางบก นิเวศวิทยาทางน้ำ ชีวนิเวศวิทยาทางน้ำ พื้นที่ชุ่มน้ำ การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ การเกษตรกรรม การใช้ที่ดิน เศรษฐกิจ-สังคม การโยกย้ายและการเวนคืน การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย การแบ่งแยก อุบัติเหตุและความปลอดภัย ความปลอดภัยในสังคม สุขภาพคน ผู้ใช้ทาง โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกวัฒนธรรม และสุนทรียภาพ และทัศนียภาพ ดังตัวอย่าง (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

เสียง	ผลกระทบ	(ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	จากการประเมินผลกระทบด้านเสียงในระยะก่อสร้าง จากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพาน พบว่า พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมมีค่าระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน (กำหนดไม่เกิน 70 เดซิเบล เอ) จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สำนักปฏิบัติธรรมอุดมทรัพย์ (วัดอโศการาม) วัดนาป่าพง วัดปาลิโสดมณีนมิต และวัดป่าเจริญราช	- กำหนดระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดัง ในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น ตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 น. (8 ชั่วโมง ไม่รวมช่วงเวลาพักเที่ยงตั้งแต่เวลา 12.00-13.00 น.) เพื่อไม่ให้รบกวนการพักผ่อนของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ - ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ความสูง 2.5 เมตร ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวที่มีค่าระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน จำนวน 4 แห่ง และกำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวเพิ่มเติมอีก 1 แห่ง คือ บริเวณโรงเรียนสาธิตสาธิตวิเทศปทุมธานี โดยเว้นทางเข้า-ออกให้ประชาชนสามารถเข้าพื้นที่ได้ - ติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร แบบอะคริลิกใส ความสูง 2.5 เมตร บริเวณแนวเส้นทางโครงการที่ผ่านวัดและโรงเรียน รวมทั้งสิ้น 5 แห่ง เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง ในระยะดำเนินการ
น้ำผิวดิน	ผลกระทบ	(ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงอุทกวิทยาทางน้ำและคุณภาพน้ำผิวดิน ดังนี้ กิจกรรมการก่อสร้างสะพานระดับสูงข้ามห้วยร่วมใจพัฒนา ช่วง กม.63+681 ถึง กม.64+171 และกิจกรรมการก่อสร้างสะพานทางแยกต่างระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 305 และสะพานบก ช่วง กม.65+500 ถึง กม.77+100 ต้องมีการเปิดหน้าดินขุดหรือถมดินในระหว่างก่อสร้างอาจมีเศษวัสดุก่อสร้างและเศษตะกอนดินจากการกองดินร่วนหล่นลงสู่แหล่งน้ำ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน เนื่องจากน้ำฝนอาจชะล้างตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำได้ ซึ่งจะทำให้เกิดการกีดขวางในแหล่งน้ำจนส่งผลกระทบต่อภารกิจขุดลอกของน้ำและส่งผลให้คุณภาพน้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้นจนทำให้แหล่งน้ำมีคุณภาพเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมได้	- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการติดตั้งตาข่ายป้องกันวัสดุหล่นใต้โครงสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำเพื่อป้องกันการรบกวนของเศษวัสดุก่อสร้างตกลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 7 แห่ง 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) - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการติดตั้งรั้วตักตะกอน (Temporary Silt Fence) เพื่อลดปริมาณตะกอนที่ถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 7 แห่ง
อากาศและบรรยากาศ	ผลกระทบ	(ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	จากการประเมินผลกระทบด้านอากาศและบรรยากาศจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง และกิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างสะพาน พบว่า ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม และค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานทั้งสิ้น 11 แห่ง จากการเปิดหน้าดินในกิจกรรมเตรียมพื้นที่ ได้แก่ หมู่ 2 บ้านวังตะเคียนพัฒนา โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์ โรงเรียนสาธิตวิเทศปทุมธานี หมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น หมู่ 1 บ้านคลองข่อย 11 วัดนาป่าพง วัดปาลิโสดมณีนมิต หมู่ 2 บ้านคลองข่อย 11 หมู่ 5 บ้านคลองข่อย 10 หมู่ 4 บ้านคลองข่อย 10 และหมู่ 18 บ้านคลองหลวง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมความเร็วรถบรรทุกขนส่งที่แล่นในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและถนนชั่วคราวของโครงการ ให้มีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีการขุดเปิดหน้าดิน/ผิวทางของถนนที่ยังไม่ได้ก่อสร้างผิวทางถาวร อย่างน้อยวันละ 2 ครั้งเพื่อให้ค่าอัตราการระเหยฝุ่นละอองรวมและฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ลดลงประมาณร้อยละ 50 ทั้งนี้ให้พิจารณาเพิ่มความถี่ในกรณีที่มีค่าฝุ่นละอองสูงหรือมีกิจกรรมงานดิน
การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/ผู้ใช้ทาง	ผลกระทบ	(ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ งานก่อสร้างถนนระดับดิน ต่อเชื่อมโครงสร้างทางยกระดับ งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ และงานขนย้ายวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักร ทำให้มีปริมาณรถบรรทุกในถนนเส้นทางหลักเพิ่มมากขึ้น และอาจมีเศษวัสดุในการก่อสร้างร่วนหล่นกีดขวางการสัญจรของผู้ใช้ทางส่งผลกระทบต่อภารกิจขุดลอกของน้ำและส่งผลให้คุณภาพน้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้นจนทำให้แหล่งน้ำมีคุณภาพเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมได้	- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า (07.00-09.00 น.) และช่วงเย็น (16.00-18.00 น.) จำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชน เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับผู้อยู่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการ - การจอดเครื่องจักรหลังเลิกงานในแต่ละวัน ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องหาที่จอดที่เหมาะสมนอกเขตทาง หากจำเป็นและหลีกเลี่ยงไม่ได้ ให้จอดชิดเขตทางหรือขอบไหล่ทางมากที่สุด และจะต้องให้มีไฟส่องสว่างหรือไฟกระพริบ ณ บริเวณที่จอดพร้อมทั้งให้มีเครื่องหมายนำทาง เช่น ทรายหรือหลักนำทางติดแถบสะท้อนแสง เป็นต้น ก่อนถึงบริเวณที่จอดประมาณ 100 เมตร (ตามคู่มือการใช้อุปกรณ์ควบคุมการจราจร-บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง) - จัดทำแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างโครงการ
โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกวัฒนธรรม	ผลกระทบ	(ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	กิจกรรมการก่อสร้างสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 305 มีการตัดผ่านคลองรังสิตประยูรศักดิ์ ซึ่งเป็นคลองประวัติศาสตร์ โดยงานก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามทางแยกต่างระดับ เป็นการก่อสร้างสะพานยกระดับเพื่อข้ามทางหลวงหมายเลข 305 จึงอาจส่งผลกระทบต่อโบราณสถาน โบราณวัตถุ โบราณวัตถุทางโบราณคดีใด ๆ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านน้ำผิวดิน - กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการติดตั้งป้ายแสดงชื่อคลองประวัติศาสตร์ ได้แก่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์
การโยกย้ายและการเวนคืน	ผลกระทบ	(ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	กิจกรรมในระยะก่อนก่อสร้างทำให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อผู้ที่สูญเสียที่ดินทำกินและที่อยู่อาศัย และผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นผลกระทบถาวรจากการเวนคืน ซึ่งทำให้ประชาชนต้องหาที่ทำกิน และที่อยู่อาศัยแห่งใหม่	กรมทางหลวงต้องดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินสำหรับบริเวณที่ถูกเวนคืน โดยดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรมด้วยความรวดเร็ว และให้เสร็จสิ้นก่อนการก่อสร้าง ตาม พรบ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งสิ่งสาธารณทรัพย์ พ.ศ. 2562

งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

โดยมุ่งเน้นการสร้างความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้อง ชัดเจนในรายละเอียดโครงการผ่านการสื่อสารประชาสัมพันธ์ และเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน

แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการ



ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อนำเสนอรายละเอียดโครงการขอเขตการศึกษา ขั้นตอนการศึกษาโครงการ และแผนการดำเนินโครงการ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาของโครงการ ให้มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน ในวันศุกร์ที่ 23 พฤษภาคม 2568 เวลา 13.30-16.30 น. ณ หอประชุมเทศบาลเมืองสนั่นราชันย์ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี โดยได้รับเกียรติจาก ว่าที่ร้อยตรีธีระพล โชคน้ำขี้ นายอำเภอธัญบุรี เป็นประธานการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 162 คน แบ่งเป็นในเวทีจำนวน 143 คน และเข้าร่วมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ผ่านแอปพลิเคชัน (Zoom) จำนวน 19 คน



ดำเนินการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เพื่อเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้นเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ สำหรับนำไปใช้ประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน ดำเนินการ 2 กลุ่ม

กลุ่มที่ 1 ในวันพุธที่ 6 สิงหาคม 2568

เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมเทศบาลเมืองสนั่นราชันย์ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 97 คน



กลุ่มที่ 2 ในวันพฤหัสบดีที่ 7 สิงหาคม 2568

เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบึงทองหลวง อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 45 คน



ดำเนินการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

เพื่อนำเสนอสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการแก้ไขปัญหารถสาธารณะที่เหมาะสมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน ในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมเทศบาลเมืองสนั่นรักษ์ อำเภอรัญบุรี จังหวัดปทุมธานี โดยได้รับเกียรติจากนายอรรถชัย ทองนิรมล รองผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี เป็นประธานการประชุม และมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 123 คน แบ่งเป็นในเวทีจำนวน 114 คน ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ผ่านแอปพลิเคชัน (Zoom) จำนวน 9 คน



สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติมและเสนอข้อคิดเห็น



กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา
แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034
อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

AEC

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



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
บริษัท โปรเฟสชันนัล เอ็นจิเนียริ่ง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ด้านวิศวกรรม : นางสาวณัฏฐิ เพื่องฟู
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : นายพีระชาญ หาญบัวแก้ว
โทรศัพท์ 0 2636 7510 กด 4
ด้านสิ่งแวดล้อม : นางสาวสร้อยใหม่ ศรีจันทร์
โทรศัพท์ 0 2003 5230 ต่อ 202

<https://วงแหวนรอบที่3ด้านตะวันออกกท305-กท3312.ldhighway.com>



เว็บไซต์