



# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)

ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ  
ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



เสนอโดย

**CHOTICHINDA**  
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED

บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

สิงหาคม 2568



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
 รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

หน้า

สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ข
สารบัญตาราง	ค
1. ความเป็นมาของโครงการ	- 1 -
2. วัตถุประสงค์	- 4 -
2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ	- 4 -
2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม	- 4 -
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	- 4 -
4. พื้นที่ศึกษา	- 4 -
5. พื้นที่อ่อนไหวและข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม	- 8 -
5.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	- 8 -
5.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	- 8 -
5.3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	- 8 -
5.4 พื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	- 8 -
5.5 พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลก ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ	- 8 -
5.6 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ	- 11 -
5.7 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศผังเมือง	- 11 -
5.8 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาโครงการ	- 11 -
5.9 เหตุผลและความจำเป็นในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- 18 -
6. การศึกษารูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ	- 19 -
6.1 แนวเส้นทางโครงการ	- 19 -
6.1.1 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการ	- 19 -
6.1.2 การคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ	- 23 -
6.1.3 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ	- 28 -
6.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	- 29 -
6.3 การออกแบบจุดตัดทางแยกเบื้องต้น	- 30 -
6.3.1 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ	- 31 -
6.3.2 หลักเกณฑ์ในการพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ	- 39 -
7. การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม	- 41 -
8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	- 44 -
8.1 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่าน	- 45 -
8.2 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	- 46 -
9. การดำเนินงานขั้นถัดไป	- 52 -
9.1 ด้านวิศวกรรม	- 52 -
9.2 ด้านการจราจรและขนส่ง	- 52 -
9.3 ด้านสิ่งแวดล้อม	- 52 -
9.4 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	- 52 -
10. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	- 53 -



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
 รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

หน้า

สารบัญ	.....	ก
สารบัญรูป	.....	ข
สารบัญตาราง	.....	ค
สารบัญรูป		
รูปที่ 1	โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560-2579 .....	- 2 -
รูปที่ 2	โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 .....	- 3 -
รูปที่ 3	ที่ตั้งโครงการ .....	- 7 -
รูปที่ 4	พื้นที่อุทยานแห่งชาติบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ .....	- 9 -
รูปที่ 5	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ .....	- 10 -
รูปที่ 6	แหล่งโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	- 12 -
รูปที่ 7	การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดปทุมธานี.....	- 13 -
รูปที่ 8	พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาตามแนวทางเลือกโครงการ.....	- 17 -
รูปที่ 9	สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ.....	- 19 -
รูปที่ 10	สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ.....	- 19 -
รูปที่ 11	แนวเส้นทางโครงการ.....	- 20 -
รูปที่ 12	ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 1 กม.36+000 ถึง กม.47+000.....	- 21 -
รูปที่ 13	ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 2 กม.47+000 ถึง กม.60+000.....	- 22 -
รูปที่ 14	ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 3 กม.60+000 ถึง กม.74+000.....	- 22 -
รูปที่ 15	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ.....	- 25 -
รูปที่ 16	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ บริเวณช่วงต้นโครงการ.....	- 26 -
รูปที่ 17	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 1.....	- 26 -
รูปที่ 18	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 3261.....	- 27 -
รูปที่ 19	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ.....	- 27 -
รูปที่ 20	รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น .....	- 29 -
รูปที่ 21	รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น (กรณีโครงสร้างสะพาน).....	- 29 -
รูปที่ 22	ตำแหน่งทางแยกต่างระดับกับจุดตัดทางแยกของโครงการเบื้องต้น .....	- 30 -
รูปที่ 23	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 รูปแบบทางเลือกที่ 1.....	- 32 -
รูปที่ 24	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 รูปแบบทางเลือกที่ 2.....	- 32 -
รูปที่ 25	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 รูปแบบทางเลือกที่ 3.....	- 33 -
รูปที่ 26	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 รูปแบบทางเลือกที่ 1 .....	- 34 -
รูปที่ 27	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 รูปแบบทางเลือกที่ 2 .....	- 35 -
รูปที่ 28	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 รูปแบบทางเลือกที่ 3 .....	- 36 -
รูปที่ 29	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3261 รูปแบบทางเลือกที่ 1.....	- 37 -
รูปที่ 30	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3261 รูปแบบทางเลือกที่ 2.....	- 37 -
รูปที่ 31	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3261 รูปแบบทางเลือกที่ 3.....	- 38 -
รูปที่ 32	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ.....	- 42 -
รูปที่ 33	ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ.....	- 43 -
รูปที่ 34	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน .....	- 44 -
รูปที่ 35	ตัวอย่างการเข้าพบหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง .....	- 45 -
รูปที่ 36	บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) .....	- 46 -



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

หน้า

สารบัญ .....	ก
สารบัญรูป .....	ข
สารบัญตาราง .....	ค
สารบัญตาราง	
ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ .....	- 5 -
ตารางที่ 2 พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ.....	- 6 -
ตารางที่ 3 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาตามแนวทางเลือกโครงการ.....	- 16 -
ตารางที่ 4 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ .....	- 28 -
ตารางที่ 5 หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ.....	- 39 -
ตารางที่ 6 การกำหนดค่าตัวคูณการพิจารณาในเชิงคุณภาพ .....	- 40 -
ตารางที่ 7 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เวกที่ 1 หอประชุมที่ว่าการอำเภอหนองแค ตำบลหนองแค อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี.....	- 47 -
ตารางที่ 8 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เวกที่ 2 หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังน้อย ตำบลลำไทร อำเภอวังน้อย จังหวัด พระนครศรีอยุธยา.....	- 48 -
ตารางที่ 9 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เวกที่ 3 หอประชุมที่ว่าการอำเภอหนองเสือ ตำบลบึงบา อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี .....	- 50 -



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

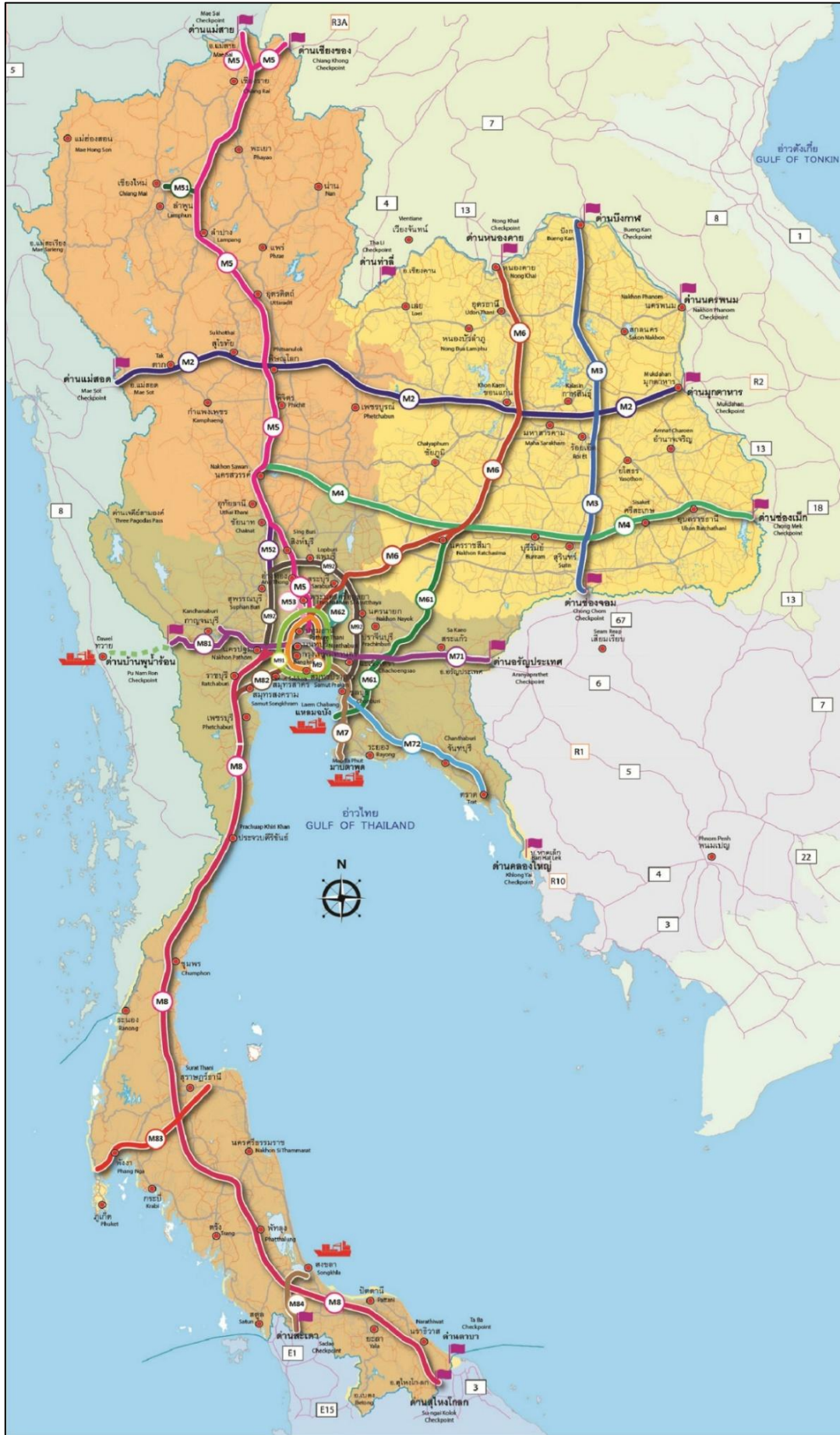
1. ความเป็นมาของโครงการ

ในปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงที่มีความสำคัญ มักจะมีจุดเริ่มต้นจากพื้นที่กรุงเทพมหานครไปยังพื้นที่ภาคต่าง ๆ ของประเทศ ในลักษณะของแนวเส้นทางออกจากศูนย์กลาง หรือ Radial และจะมีโครงข่ายวงแหวน หรือ Ring ซึ่งเป็นโครงข่ายในลักษณะคล้ายกับใยแมงมุมอยู่ในบริเวณโดยรอบของพื้นที่ชุมชนเมืองในแต่ละภูมิภาค โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้มีโครงข่ายวงแหวนดังกล่าว คือ โครงข่ายวงแหวนรอบที่ 1 หรือ ถนนรัชดาภิเษก และต่อมาในปี พ.ศ. 2521 กรมทางหลวงได้ก่อสร้างโครงข่ายวงแหวนเพิ่มเติม คือ ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 หรือ ถนนกาญจนาภิเษก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยลดภาวะความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างไรก็ตามการเจริญเติบโตและการขยายตัวของพื้นที่เมืองยังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดปริมาณการจราจรในพื้นที่เขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งโครงข่ายวงแหวนในปัจจุบันจะสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นได้ในระดับหนึ่งและจะเต็มศักยภาพของโครงข่ายวงแหวนได้ในอนาคต กรมทางหลวงจึงได้มีแผนในการพัฒนาและก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 โดยเป็นโครงข่ายสายทางตาม แผนกลยุทธ์ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยปี พ.ศ. 2560 - 2579 เพื่อเสริมสร้างระบบโครงข่ายทางหลวงใน เขตพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และสามารถช่วยลดปริมาณการจราจรที่จะผ่านเข้า - ออก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับรถบรรทุก

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 จะสามารถบรรเทาปัญหาและลดผลกระทบทางด้านจราจรติดขัด และยังเป็นการขยายพื้นที่เพื่อกระจายความเจริญและการพัฒนาในเชิง พาณิชยกรรมไปยังพื้นที่รอบนอกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะสามารถช่วยลดปริมาณการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ในตัวเมืองได้อีกทางหนึ่ง ในปัจจุบัน กรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วงแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ระยะทางรวมประมาณ 68 กิโลเมตร โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ส่วน ซึ่งโครงการฯ ส่วนที่ 1 จะดำเนินการในช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ถึง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการฯ ในส่วนที่ 2 ช่วง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ถึงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 เพื่อเป็นการเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่มีความสำคัญให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และช่วยลดภาวะความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ที่ในปัจจุบันมีการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรอย่างรวดเร็วจนจะเต็มศักยภาพของถนนวงแหวนได้ในอนาคต อีกทั้งโครงการฯ เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในข้างต้น



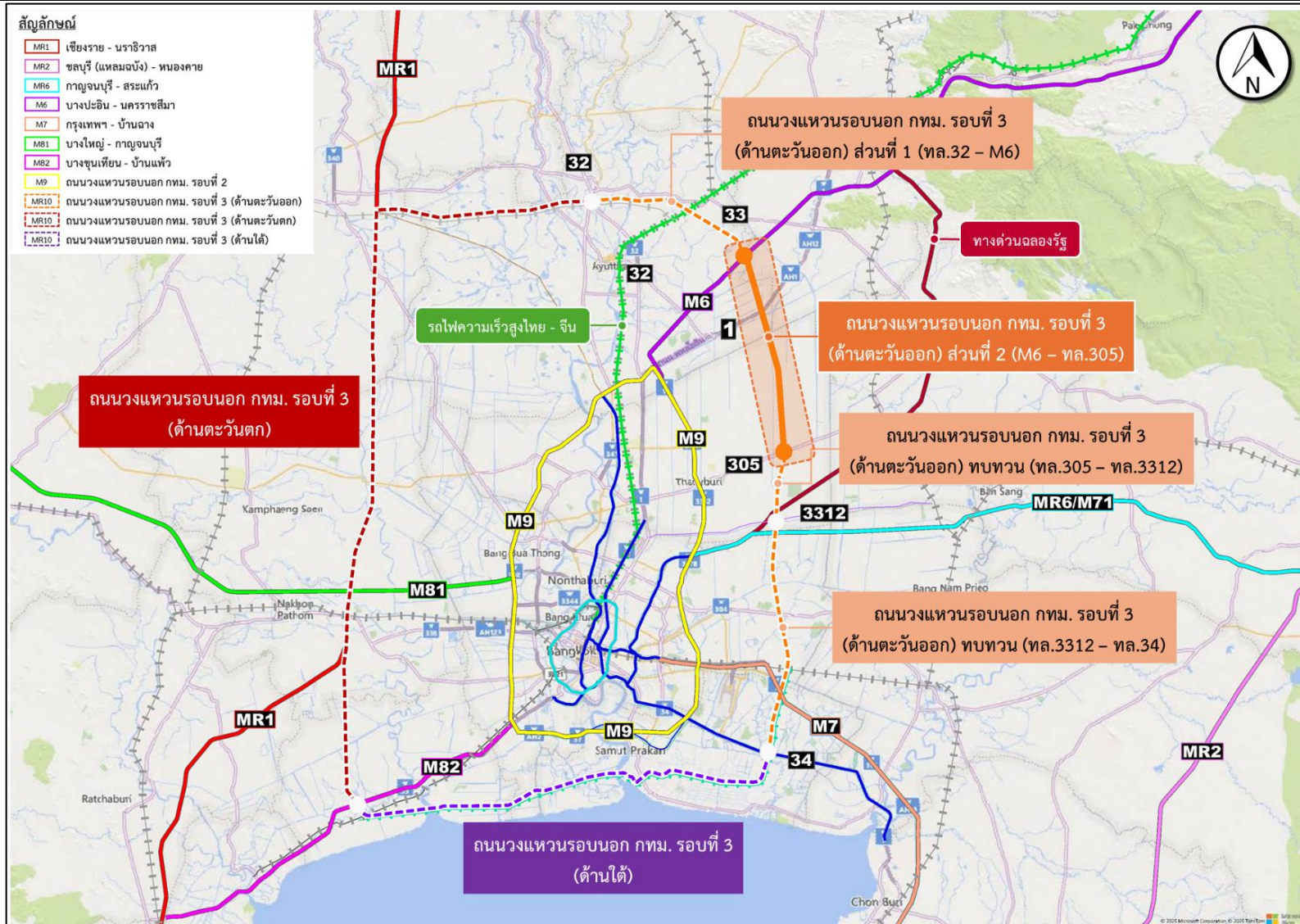
เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



รูปที่ 1 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560-2579



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



ที่มา : โครงการงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียนผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ของกรมทางหลวง เมื่อปี พ.ศ.2566

รูปที่ 2 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3



## 2. วัตถุประสงค์

### 2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทั้งกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 ในช่วงอื่น ๆ และกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 โดยมีแนวเส้นทางที่มีความสอดคล้องกับแผนการบูรณาการพัฒนาคอร์ข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-Map) ตามโครงข่ายของแนวเส้นทาง MR10 เชื่อมต่อกกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 2) เพื่อนำเสนอแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้นทั้ง 3 ทางเลือกแก่กลุ่มเป้าหมาย

2) เพื่อให้ได้รูปแบบรายละเอียดในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองของโครงการฯ ที่มีความเหมาะสมและมีความสมบูรณ์ ทั้งทางด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม อีกทั้ง สามารถนำไปใช้สำหรับการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### 2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม

1) เพื่อนำเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการและหลักเกณฑ์การคัดเลือกให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

2) เพื่อนำเสนอแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้นทั้ง 3 ทางเลือกแก่กลุ่มเป้าหมาย

3) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้นจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง

## 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและรายละเอียดของโครงการให้ผู้เกี่ยวข้องได้รับทราบ

2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของประชาชนและข้อเสนอแนะต่างๆ เพื่อนำไปประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย รวมถึงให้ครอบคลุมข้อห่วงกังวลของประชาชนในพื้นที่อย่างครบถ้วนต่อไป

3) เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ

4) เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

## 4. พื้นที่ศึกษา

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2 มีจุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่บริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ที่ตำบลโพสาวหาญ อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 ที่ตำบลบึงสนั่น อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี รวมระยะทางประมาณ 38 กิโลเมตร พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดปทุมธานี รวม 6 อำเภอ 15 ตำบล แสดงดังตารางที่ 1 ถึง ตารางที่ 2 และ รูปที่ 3



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	แนวทาง เลือกที่ 1	แนวทาง เลือกที่ 2	แนวทาง เลือกที่ 3
พระนครศรีอยุธยา	ภาชี	ระโสม	✓	✓	✓
	อุทัย	โพสาวหาญ	✓	✓	✓
	วังน้อย	สนับทึบ	✓	✓	✓
		หันตะเภา	✓	✓	
		ชะแมบ	✓	✓	
		ข้าวงาม	✓	✓	
สระบุรี	หนองแค	หนองปลิง	✓	✓	✓
		หนองแขม	✓	✓	✓
		ไผ่ต่า			✓
		กุ่มหัก			✓
		หนองโรง			✓
ปทุมธานี	หนองเสือ	บึงกาสาม	✓	✓	✓
		บึงบา	✓	✓	✓
	ธัญบุรี	บึงสนั่น	✓	✓	✓
		บึงน้ำรักษ์	✓	✓	✓
รวม			12 ตำบล	12 ตำบล	12 ตำบล

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

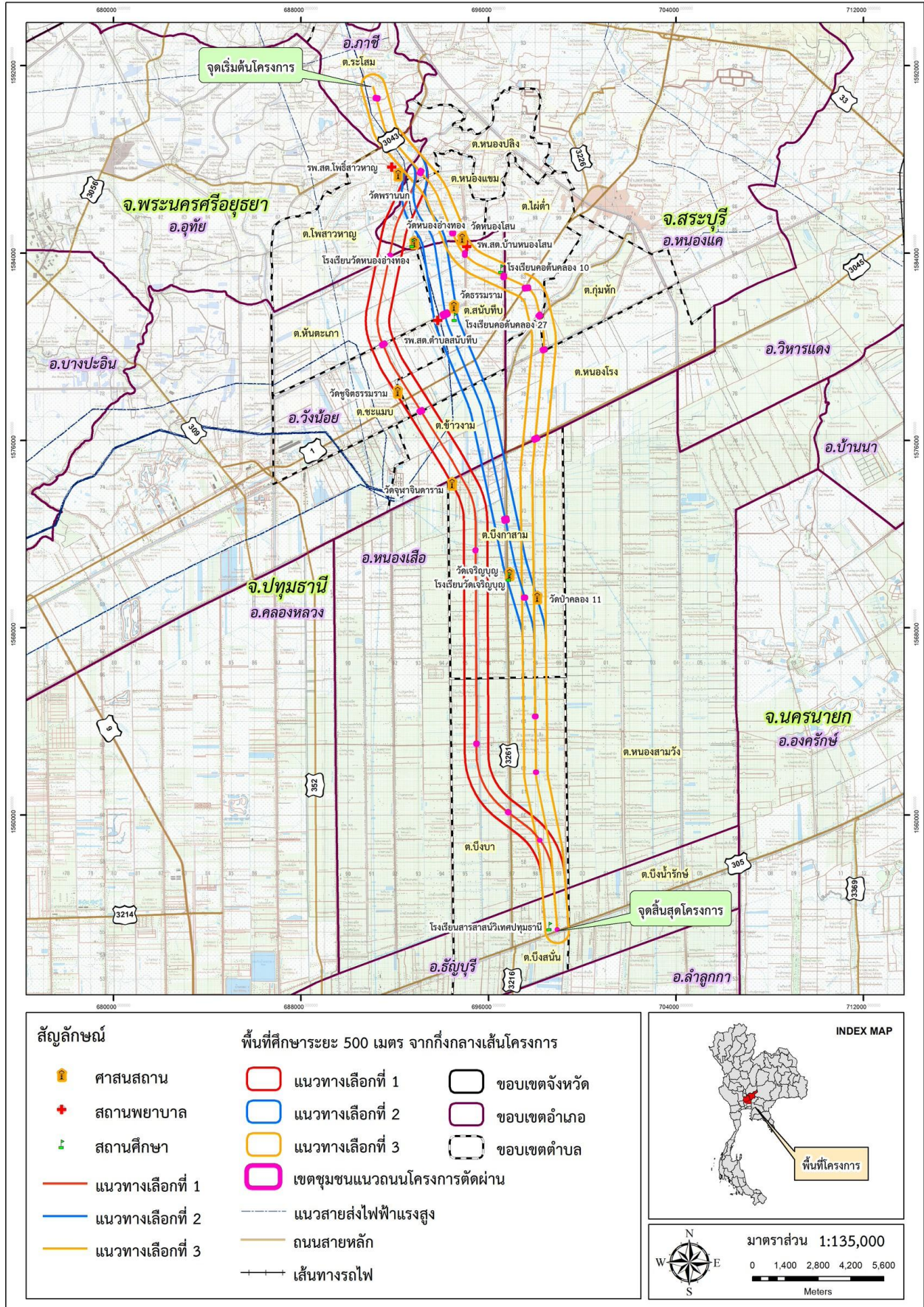
ตารางที่ 2 พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	การปกครอง	หมู่บ้าน
พระนครศรีอยุธยา	ภาชี	ระโสม	องค์การบริหารส่วนตำบลระโสม	หมู่ 1 บ้านช่อง
				หมู่ 2 บ้านใหม่
				หมู่ 3 บ้านระเชน
				หมู่ 4 บ้านมาบโพธิ์
	อุทัย	โพลสาหาญ	องค์การบริหารส่วนตำบลโพลสาหาญ	หมู่ 1 บ้านหลวง
				หมู่ 2 บ้านพรานนก
				หมู่ 6 บ้านใหญ่
				หมู่ 8 บ้านหลังถนน
	วังน้อย	สนับทึบ	องค์การบริหารส่วนตำบลสนับทึบ	หมู่ 2 บ้านคลอง 10
				หมู่ 4 บ้านหนองโสน
				หมู่ 5 บ้านคลอง 28
				หมู่ 6 บ้านคลอง 27
		ห้วยตะเภา	องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยตะเภา	หมู่ 1 บ้านคลอง 27
				หมู่ 2 บ้านคลอง 27
ชะแมบ	องค์การบริหารส่วนตำบลชะแมบ	หมู่ 3 บ้านลำแดง		
		หมู่ 4 บ้านหนองเสือ		
ข้าวางาม	องค์การบริหารส่วนตำบลข้าวางาม	หมู่ 2 บ้านวัดตาหมิง		
		หมู่ 4 บ้านคลอง 27		
		หมู่ 1 บ้านคลองแขก		
		หมู่ 2 บ้านคลอง 10		
สระบุรี	หนองแค	หนองปลิง	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองปลิง	หมู่ 6 บ้านหนองสว่าง
		หนองแขม	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองแขม	หมู่ 1 บ้านแปดอาร์
				หมู่ 2 บ้านโคกบัว
				หมู่ 3 บ้านหนองกลางดอน
				หมู่ 4 บ้านคลองหกดิน
		ไผ่ต่า	เทศบาลตำบลไผ่ต่า	หมู่ 6 บ้านโคกกระทู้
				หมู่ 7 บ้านหนองอ่างทอง
		กุ่มหัก	องค์การบริหารส่วนตำบลกุ่มหัก	หมู่ 8 บ้านลำศาลเจ้า
				หมู่ 5 บ้านไผ่ต่า
		หนองโรง	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโรง	หมู่ 10 บ้านดอนเหยี่ยว
				หมู่ 2 บ้านคลอง 5
				หมู่ 4 บ้านคลอง 10
				หมู่ 5 บ้านคลองน้ำส้ม
		บึงกาสาม	องค์การบริหารส่วนตำบลบึงกาสาม	หมู่ 6 บ้านตลาดคลอง 10
หมู่ 7 บ้านหนองปลาหมอ				
หมู่ 1 บ้านบึงส้มพันธ์				
หมู่ 2 บ้านบึงสมบุรณ์				
หมู่ 3 บ้านคชสาร				
หมู่ 4 บ้านเจริญบุญ				
หมู่ 5 บ้านแสนสุขศักดิ์ห้า				
หมู่ 7 บ้านบึงกาสาม				
ปทุมธานี	หนองเสือ	บึงบา	หมู่ 8 บ้านเจริญสุขพัฒนา	
			หมู่ 9 บ้านหนองบัวทอง	
			หมู่ 5 บ้านบึงบา	
			หมู่ 6 บ้านปากบึงพัฒนา	
			หมู่ 1 บ้านไทรย้อย	
	ธัญบุรี	บึงสนั่น	เทศบาลเมืองสนั่นรักษ์	หมู่ 2 บ้านวังตะเคียน
				หมู่ 3 บ้านแสงมณี
				หมู่ 4 บ้านแสงสุข
				หมู่ 7 บ้านศาลาลอย
				หมู่ 8 บ้านทุ่งรวงทอง
บึงนาราง	บึงนาราง	เทศบาลเมืองสนั่นรักษ์	หมู่ 3 ตำบลบึงสนั่น	
			หมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น	
บึงนาราง	บึงนาราง	เทศบาลเมืองสนั่นรักษ์	หมู่ 2 ตำบลบึงนาราง	

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
 รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



รูปที่ 3 ที่ตั้งโครงการ



## 5. พื้นที่อ่อนไหวและข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม และพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมายบริเวณแนวทางเลือก เพื่อให้ทราบถึงข้อจำกัด และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาโครงการฯ ก่อให้เกิดผลกระทบในระดับต่ำที่สุดและเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน จากการตรวจสอบแนวทางเลือกพบพื้นที่และสถานที่ที่เป็นข้อจำกัดของโครงการ รายละเอียดดังนี้

### 5.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พบว่า จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดปทุมธานี ไม่มีพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พบเขตห้ามล่าสัตว์ป่า จำนวน 1 แห่ง คือ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน ในพื้นที่ตำบลตาลเอน อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งแนวทางเลือกโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าแต่อย่างใด

### 5.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ จากกรมอุทยานแห่งชาติ พบว่า จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานี มีไม่มีพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ส่วนพื้นที่อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี พบอุทยานแห่งชาติ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติน้ำตกสามหลั่น สำหรับบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการและแนวทางเลือก โครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติแต่อย่างใด แสดงดังรูปที่ 4

### 5.3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางของโครงการพาดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ซึ่งหมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำซึ่งเป็นที่ราบหรือลุ่ม หรือเนินลาดเอียงเล็กน้อย แต่ส่วนใหญ่ป่าได้ถูกบุกรุกแผ้วถางเพื่อใช้ประโยชน์ด้านเกษตรกรรม โดยเฉพาะทำนาและกิจการอื่น ๆ ทั้งนี้ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำดังกล่าว เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ไม่เข้าข่ายในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่สำคัญ แสดงดังรูปที่ 5

### 5.4 พื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ

โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดปทุมธานี ซึ่งไม่มีอาณาเขตติดกับทะเล จากการตรวจสอบพบว่าแนวทางเลือกโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติแต่อย่างใด

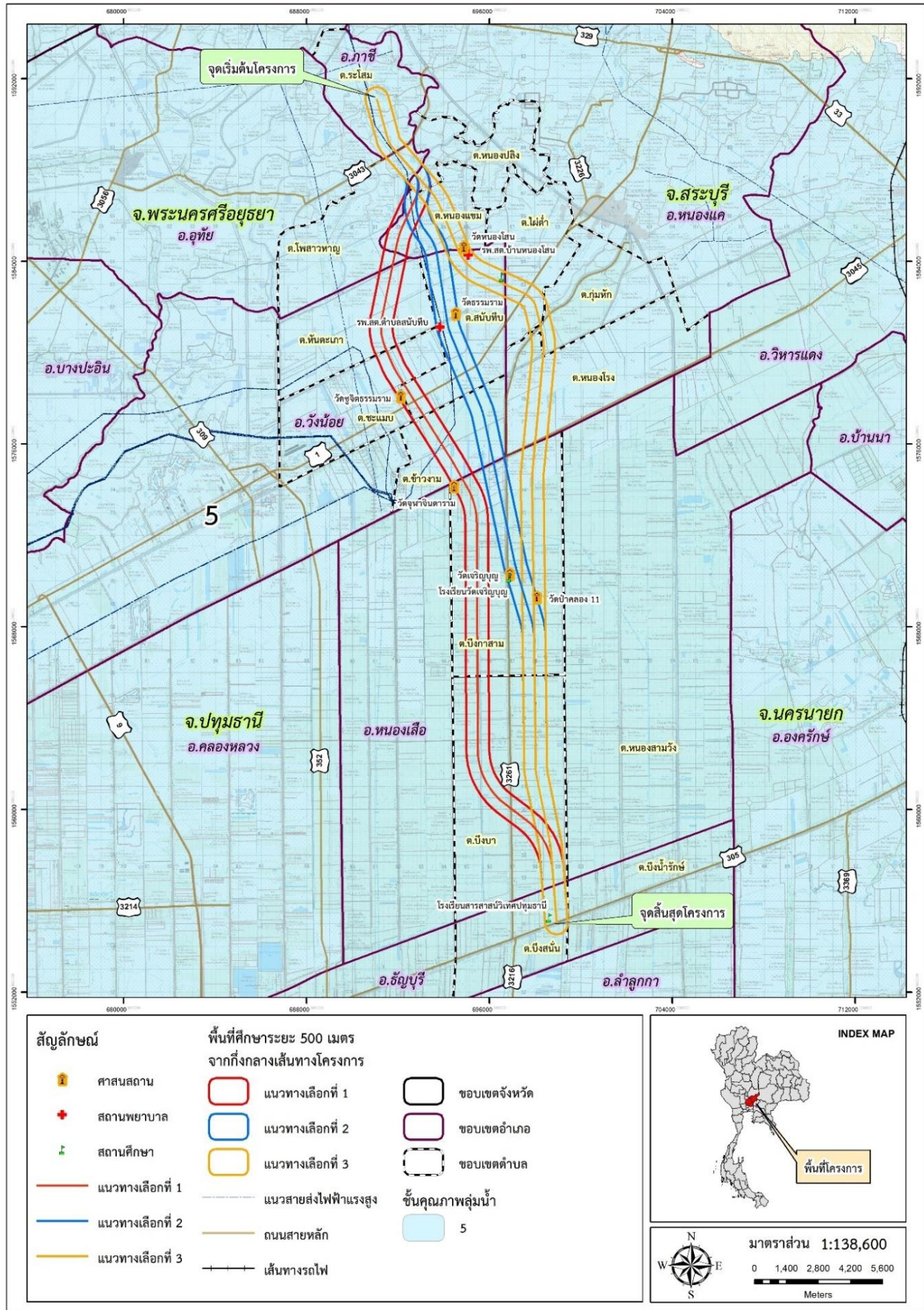
### 5.5 พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลก ตามอนุสัญญาาระหว่างประเทศ

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ และแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาาระหว่างประเทศ พบว่าแนวทางเลือกของโครงการไม่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาาระหว่างประเทศ ในระยะทาง 2 กิโลเมตร แต่อย่างใด





เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
 รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



ที่มา : ตัดแปลงจากข้อมูลพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2568

รูปที่ 5 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



## 5.6 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

จากการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางเลือกโครงการ จากสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี และสำนักศิลปากรที่ 3 พระนครศรีอยุธยา พบว่าในระยะ 500 เมตร จากแนวทางเลือกโครงการ พบโบราณสถาน 4 แห่ง แสดงดังรูปที่ 6 ได้แก่

- 1) คลองหกวาสายบน
- 2) คลองรังสิตประยูรศักดิ์
- 3) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองสิบ)
- 4) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองสิบเอ็ด)

## 5.7 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศผังเมือง

จากการตรวจสอบความสอดคล้องของโครงการตามประกาศผังเมืองแนวเส้นทางโครงการตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ. 2560 กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดสระบุรี พ.ศ. 2554 และกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2558 จากสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสระบุรี และสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปทุมธานี พบว่า แนวเส้นทางโครงการอยู่ในประเภทที่ดินดังต่อไปนี้ (แสดงดังรูปที่ 7)

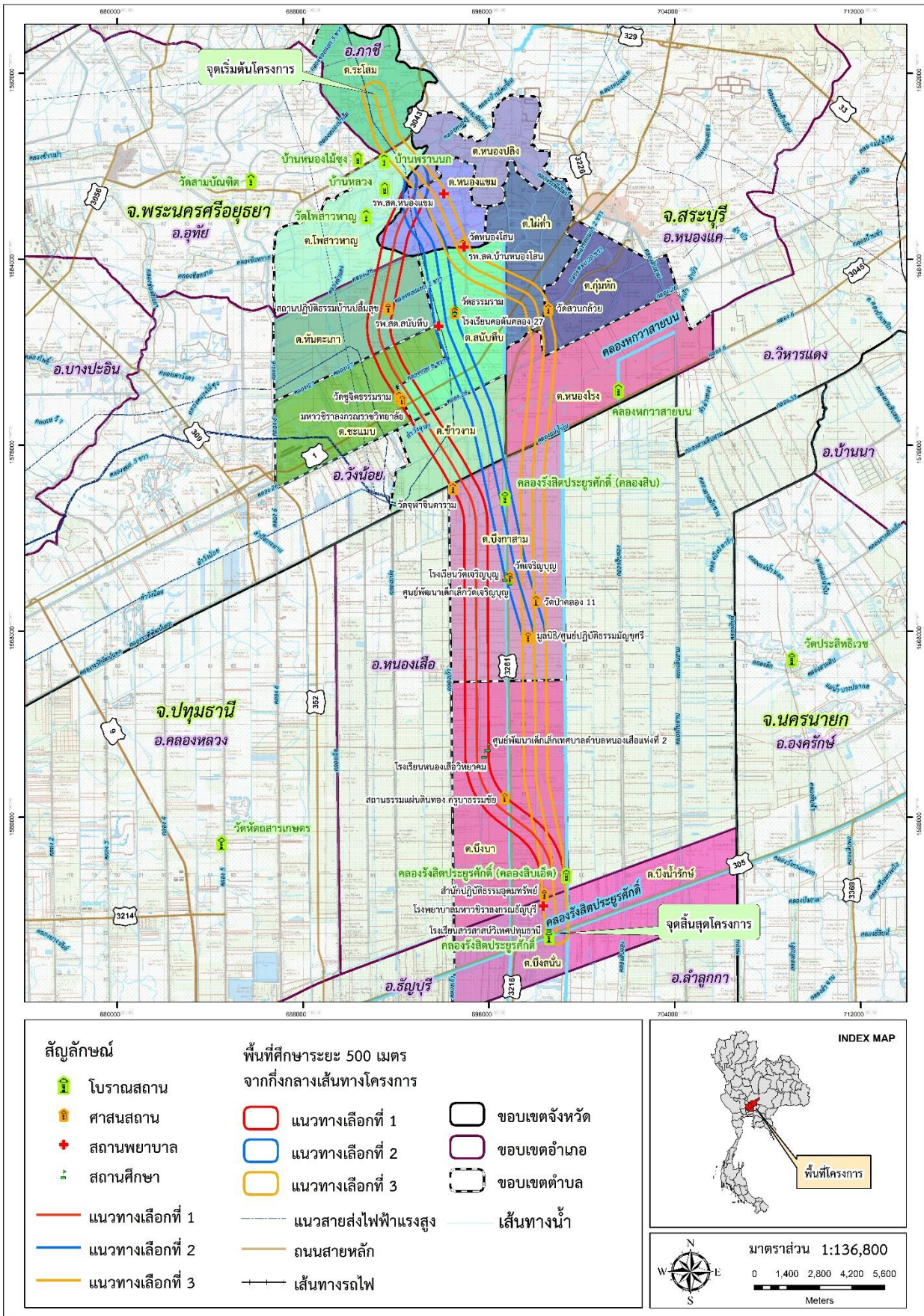
- 1) ที่ดินประเภทชุมชน ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ
- 2) ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมหรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม การอยู่อาศัย สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ และการอนุรักษ์และรักษาสภาพแวดล้อม
- 3) ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม หรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม การอยู่อาศัย สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ

## 5.8 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาโครงการ

จากการตรวจสอบข้อมูล พบว่า พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางเลือกโครงการ ประกอบด้วย ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานที่ราชการ โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 3 และรูปที่ 8



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



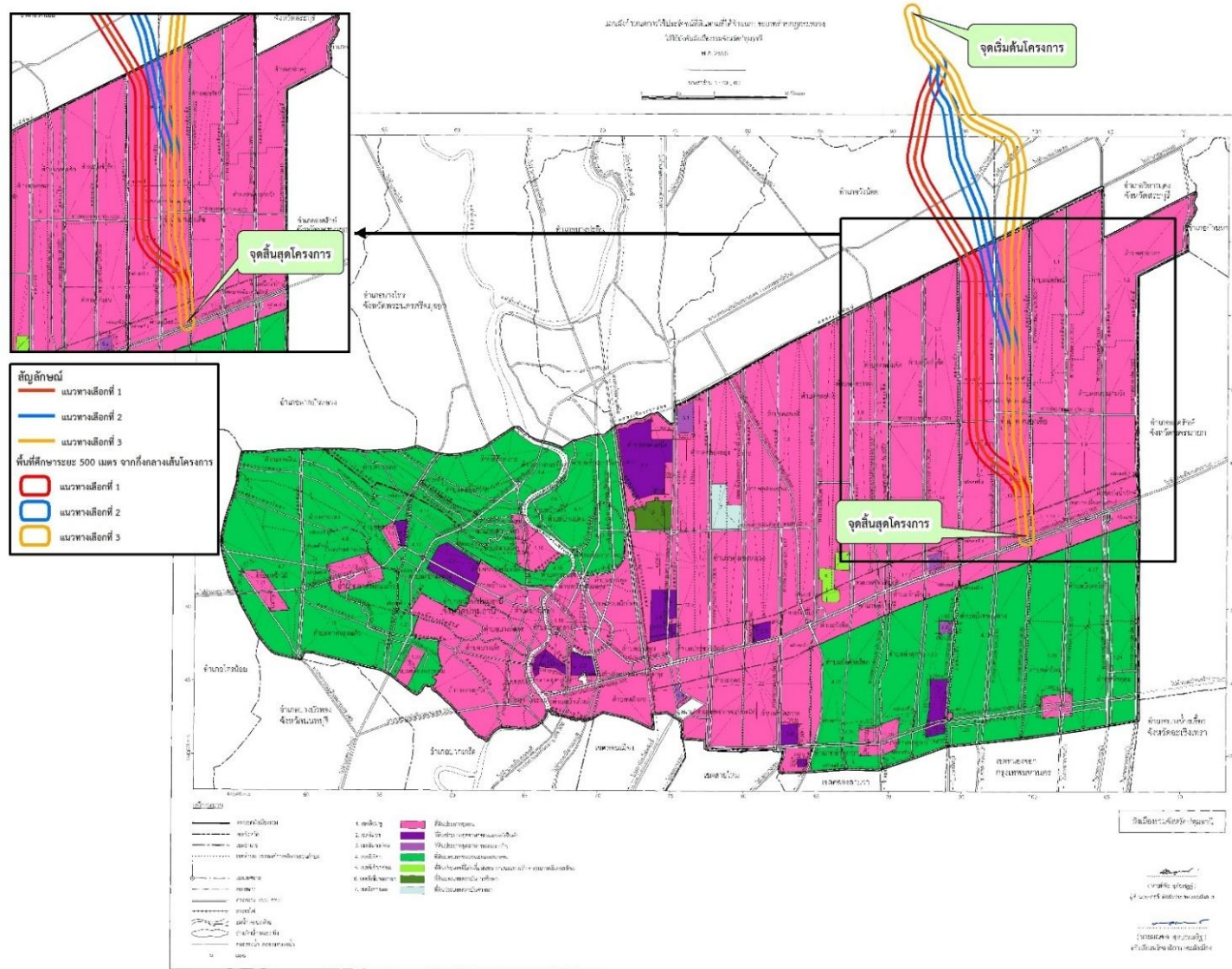
ที่มา : ฐานข้อมูลโบราณสถานจากกรมศิลปากร ร่วมกับการตรวจสอบข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี และสำนักศิลปากรที่ 3 พระนครศรีอยุธยา, 2568  
รูปที่ 6 แหล่งโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาของโครงการ







เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



ที่มา : แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2558  
รูปที่ 7 (ต่อ) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดปทุมธานี



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

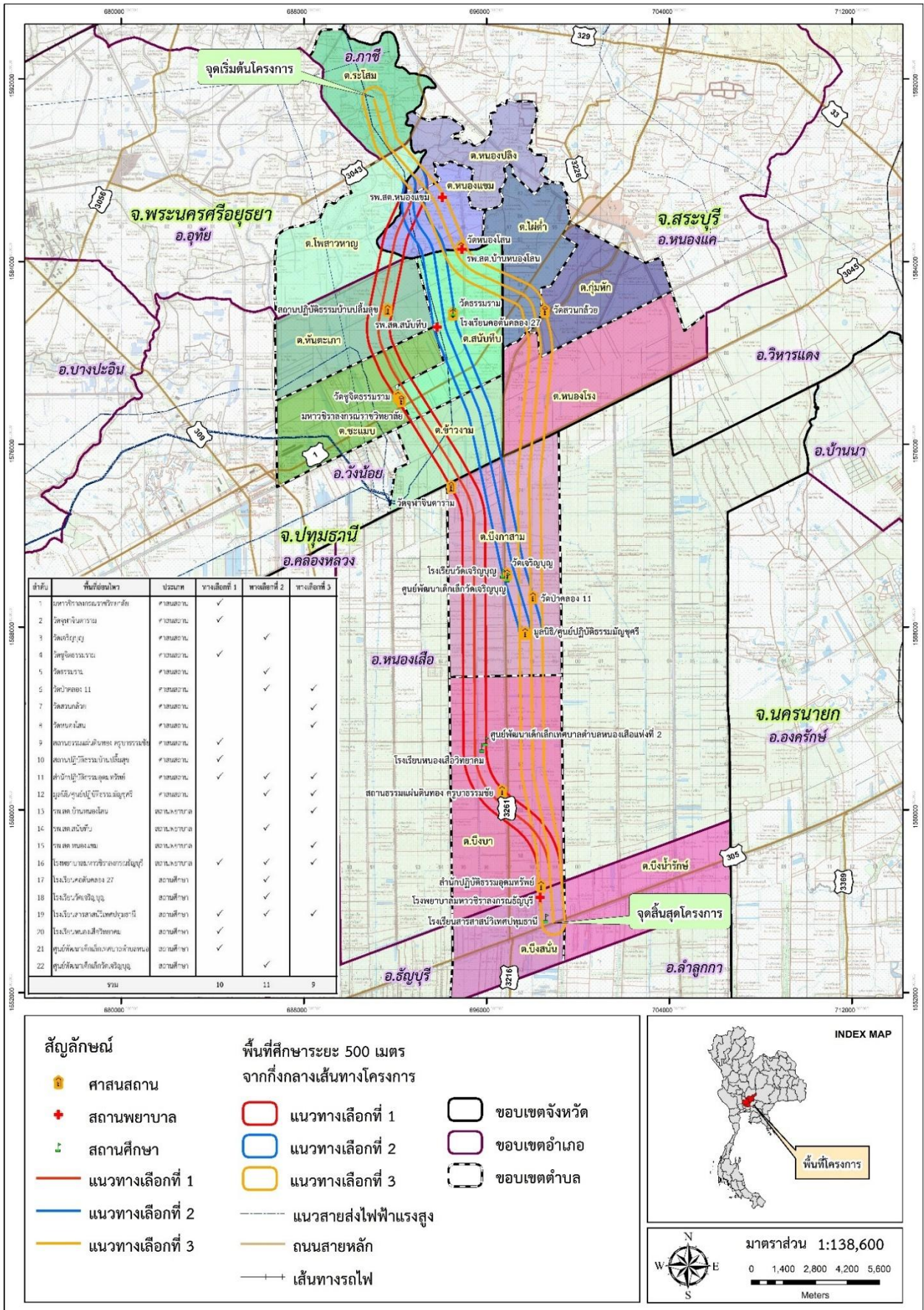
ตารางที่ 3 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาตามแนวทางเลือกโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม. (โดยประมาณ)		
			ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
1	มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิราลงกรณราชวิทยาลัย	ศาสนสถาน	11+250	-	-
2	วัดจุฬาจินดาราม	ศาสนสถาน	15+370	-	-
3	วัดเจริญบุญ	ศาสนสถาน	-	19+100	-
4	วัดชูจิตธรรมราม	ศาสนสถาน	36+000	-	-
5	วัดธรรมราม	ศาสนสถาน	-	7+370	-
6	วัดป่าคลอง 11	ศาสนสถาน	-	21+100	21+100
7	วัดสวนกล้วย	ศาสนสถาน	-	-	5+130
8	วัดหนองโสน	ศาสนสถาน	-	-	4+740
9	สถานธรรมแผ่นดินทอง ครูบาธรรมชัย	ศาสนสถาน	29+750	-	-
10	สถานปฏิบัติธรรมบ้านปลื้มสุข	ศาสนสถาน	7+100	-	-
11	สำนักปฏิบัติธรรมอุดมทรัพย์	ศาสนสถาน	33+000	33+000	33+000
12	มูลนิธิ/ศูนย์ปฏิบัติธรรมมัญชุศรี	ศาสนสถาน	-	22+150	22+150
13	รพ.สต.บ้านหนองโสน	สถานพยาบาล	-	-	4+850
14	รพ.สต.สนับทึบ	สถานพยาบาล	-	7+800	-
15	รพ.สต.หนองแวม	สถานพยาบาล	-	-	2+450
16	โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยราชภัฏวชิราลงกรณธัญบุรี	สถานพยาบาล	35+000	35+000	35+000
17	โรงเรียนคอดันคลอง 27	สถานศึกษา	-	7+260	-
18	โรงเรียนวัดเจริญบุญ	สถานศึกษา	-	19+100	-
19	โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี	สถานศึกษา	11+035	11+035	11+035
20	โรงเรียนหนองเสือวิทยาคม	สถานศึกษา	27+120	-	-
21	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลหนองเสือแห่งที่ 2	สถานศึกษา	27+420	-	-
22	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดเจริญบุญ	สถานศึกษา	-	19+220	-
รวม			10	11	9

หมายเหตุ : กำหนดให้จุดเริ่มต้น กม.0+000



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
 รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



รูปที่ 8 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาตามแนวทางเลือกโครงการ



## 5.9 เหตุผลและความจำเป็นในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	ลำดับที่ตามเอกสารท้ายประกาศ	เหตุผลที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 141 ตอนพิเศษ 4 ง 5 มกราคม 2567)	19	โครงการเป็นทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ
2) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 142 ตอนพิเศษ 260 ง 31 กรกฎาคม 2568)	20.7	โครงการเป็นทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถานแหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง



## 6. การศึกษารูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ

### 6.1 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) จากผลการศึกษาของโครงการงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ของกรมทางหลวง เมื่อปี พ.ศ. 2566 โดยแนวเส้นทางโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2 มีจุดเริ่มต้นของโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 (บางพระอิน - นครราชสีมา) ที่ประมาณ กม.23+500 (บริเวณหมู่ 2 บ้านพรานนก) ตำบลโพสาวหาญ อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จากนั้นแนวเส้นทางลงด้านทิศใต้ตัดกับทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ที่ประมาณ กม.76+500 (บริเวณหมู่ 2 บ้านคลองสิบ) ตำบลสนับทึบ อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย อย. 1043 และปท.1021 (ถนนเลียบบคลองระพีพัฒน์) (บริเวณหมู่ 3 บ้านคลองแก้ว) ตัดทางหลวงหมายเลข 3261 (คลองสิบ) (บริเวณหมู่ 4 บ้านเจริญสุข) ตำบลบึงกาสาม อำเภอนองเสือ จังหวัดปทุมธานี แนวเส้นทางตรงลงมาอยู่ระหว่างคลองสิบและคลองสิบเอ็ดมาสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 (รังสิต - นครนายก) ที่ประมาณ กม.25+000 (บริเวณหมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น) ตำบลบึงสนั่น อำเภोधัญบุรี จังหวัดปทุมธานี มีระยะทางรวมประมาณ 38.00 กิโลเมตร

#### 6.1.1 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการ

สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการจากการทบทวนข้อมูลแนวเส้นทางโครงการตามผลการศึกษาเดิมที่ผ่านมา พบว่า มีลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบลุ่ม ทุ่งนา และพื้นที่เกษตรกรรม มีชุมชนกระจายตัวอยู่หนาแน่นปานกลาง อยู่บริเวณสองฝั่งถนนเดิม และบริเวณจุดตัดมีบ้านเรือนกระจายตัวอยู่หนาแน่นปานกลาง



รูปที่ 9 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ



รูปที่ 10 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



ที่มา : โครงการงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสม ด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ของกรมทางหลวง เมื่อปี พ.ศ. 2566

รูปที่ 11 แนวเส้นทางโครงการ



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

จากการทบทวนสภาพพื้นที่โครงการ พบว่า แนวเส้นทางโครงการมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบลุ่มและพื้นที่ราบ มีการกระจายตัวของชุมชนเฉพาะในพื้นที่ริมทางหลวงเป็นหลัก สลับกับพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่โล่งเป็นส่วนมาก สามารถแสดงรายละเอียดของแนวเส้นทางโครงการในแต่ละช่วงได้ดังนี้

**ช่วงที่ 1** แนวเส้นทางโครงการตั้งแต่ กม.36+000 ถึง กม.47+000 ตัดผ่าน ทางหลวงหมายเลข 3043 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 และทางหลวงหมายเลข 1 ลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบลุ่ม มีชุมชนหนาแน่นปานกลาง ยกเว้นบริเวณใกล้เคียงทางหลวงหมายเลข 1 ที่มีอาคารอยู่อย่างหนาแน่น ดังรูปที่ 12



รูปที่ 12 ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 1 กม.36+000 ถึง กม.47+000



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

ช่วงที่ 2 แนวเส้นทางโครงการตั้งแต่ กม.47+000 ถึง กม.60+000 ตัดผ่านทางหลวงชนบท อย.1043 ปท.5021 และ  
ทางหลวงหมายเลข 3261 ลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบลุ่ม ทุ่งนา มีชุมชนกระจัดกระจายสองฝั่งถนนเดิม แสดงดังรูปที่ 13



รูปที่ 13 ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 2 กม.47+000 ถึง กม.60+000

ช่วงที่ 3 แนวเส้นทางโครงการตั้งแต่ กม.60+000 ถึง กม.74+000 ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 305 ลักษณะทาง  
กายภาพเป็นพื้นที่ราบลุ่ม มีชุมชนกระจัดกระจายสองฝั่งถนนเดิม บริเวณใกล้เคียงทางหลวงหมายเลข 305 มีชุมชนอยู่อย่าง  
หนาแน่น แสดงดังรูปที่ 14



รูปที่ 14 ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 3 กม.60+000 ถึง กม.74+000



จากการสำรวจสภาพพื้นที่และรวบรวมข้อมูลการศึกษาของโครงการในปัจจุบัน พบการเปลี่ยนแปลงของสภาพพื้นที่ อุปสรรคและข้อจำกัดต่าง ๆ ของแนวเส้นทางโครงการ เช่น การตัดผ่านชุมชน การตัดผ่านเข้าพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม การตัดผ่านสาธารณูปโภคในพื้นที่ และการตัดผ่านจุดตัดทางหลวงที่มีสภาพพื้นที่ทางกายภาพที่ไม่เหมาะสม เป็นต้น ดังนั้นจะต้องทำการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการในปัจจุบัน มีความเป็นไปได้ และควรเกิดผลกระทบกับพื้นที่โดยรอบน้อยที่สุด

### 6.1.2 การคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

การกำหนดแนวเส้นทางเลือกต่าง ๆ ของโครงการ ได้อาศัยข้อมูลที่ได้จากการสำรวจแนวทางเบื้องต้น และการสำรวจอุปสรรคและสิ่งกีดขวาง เพื่อใช้ตรวจสอบกับข้อจำกัดในการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น โดยมีหลักเกณฑ์ที่สำคัญในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกต่าง ๆ ดังนี้

- 1) แนวทางเลือกที่กำหนดต้องสอดคล้องกับโครงข่ายทางหลวงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 2) แนวทางเลือกที่กำหนดต้องต่อเชื่อมกับโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ ได้มีการนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน มาใช้ประกอบการพิจารณากำหนดแนวเส้นทางเลือกด้วย
- 3) แนวทางเลือกที่กำหนดต้องมีความเหมาะสมกับระบบระบายน้ำในพื้นที่ รวมทั้งไม่กีดขวางการไหลผ่านของน้ำหรือลำคลอง และไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง
- 4) แนวทางเลือกที่กำหนดต้องไม่กระทบต่อสถานที่สำคัญ ๆ เช่นสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ วัด สถานที่ประกอบศาสนกิจของศาสนาต่าง ๆ โรงเรียน และสถานศึกษา โรงพยาบาล สถานที่ราชการ และสถานที่อนุรักษ์ เป็นต้น
- 5) แนวทางเลือกที่กำหนดต้องคำนึงถึงความจำเป็นที่ต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างให้น้อยที่สุด รวมทั้งคำนึงถึงความมั่นคงถาวรของแนวเส้นทางเกี่ยวกับลักษณะทางธรณีวิทยาและด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- 6) บริเวณแนวทางเลือกที่กำหนดหากมีการตัดผ่านหรือต่อเชื่อมกับถนนสายอื่น ๆ ต้องมีการพิจารณาเป็นการเฉพาะเพื่อให้มีการดำเนินการที่เหมาะสมที่สุดในบริเวณนั้น ๆ

เมื่อพิจารณาจากสภาพพื้นที่โครงการ ตลอดแนวเส้นทางโครงการได้ตัดผ่านพื้นที่ชุมชน ใกล้เคียงกับแหล่งโบราณสถาน หรือพื้นที่อ่อนไหวต่าง ๆ ซึ่งทำให้ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงจำเป็นต้องพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกโครงการเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว รวมถึงความเหมาะสมด้านวิศวกรรมให้มีความปลอดภัย โดยได้กำหนดเป็นแนวเส้นทางเลือกโครงการ 3 แนวเส้นทางเลือก โดยทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือกมีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 (บางปะอิน-นครราชสีมา) ที่ประมาณ กม.23+500 บริเวณตำบลโพสาวหาญ อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เนื่องจากเป็นส่วนที่เชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 1 และมีจุดสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 305 (รังสิต - นครนายก) ที่ประมาณ กม.25+025 บริเวณตำบลบึงสนั่น อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ซึ่งจะเชื่อมต่อกับโครงการศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอนแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312 ดังแสดงในรูปที่ 15 และรายละเอียดของแนวเส้นทางเลือก ดังนี้



1) **แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (สีชมพู)** ช่วงต้นโครงการจากจุดเริ่มต้นโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 มุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ประมาณ 600 เมตร บริเวณช่วงที่ตัดผ่านคลองหนองรู โดยแต่ละแนวเส้นทางหลีกเลี่ยงการตัดผ่านชุมชนบ้านหนองกลางดอน จากนั้นมุ่งหน้าไปในทิศตะวันตกเฉียงใต้ เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 โดยจะหลีกเลี่ยงการตัดผ่านพื้นที่อ่อนไหว เช่น ศาสนสถาน โรงเรียน สถานีอนามัย เป็นต้น ซึ่งจะตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 1 ที่ประมาณ กม.73+500 และมุ่งหน้าเข้าสู่ทางเลียบบคลองส่งน้ำ (ระหว่างคลอง 9 กับคลอง 10) โดยมุ่งหน้าขนานกับแนวเส้นทางดังกล่าว และมุ่งหน้าในทิศตะวันออกเฉียงใต้บริเวณโรงเรียนหนองเสือวิทยาคม เข้าสู่จุดสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 305 ประมาณ กม.25+025 ใกล้กับโรงเรียนสารสาสน์วิเทศ ปทุมธานี มีระยะทางรวมประมาณ 36.25 กิโลเมตร

2) **แนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีเขียว)** เป็นแนวเส้นทางที่ปรับจากการศึกษาเดิม (Pre - Feasibility Study, 2566) เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ อาทิ ลดการตัดผ่านที่พักอาศัย การแบ่งแยกพื้นที่ หลีกเลี่ยงการตัดผ่านพื้นที่แหล่งน้ำขนาดใหญ่ และเสาไฟฟ้าแรงสูง เป็นต้น โดยเริ่มต้นเชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 มุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ บริเวณช่วงที่ตัดผ่านคลองหนองรู และปรับแนวเส้นทางหลีกเลี่ยงการตัดผ่านชุมชนบ้านหนองกลางดอนเล็กน้อย และมุ่งหน้าเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 ที่ประมาณ กม.76+500 และมุ่งหน้าในทิศตะวันตกเฉียงใต้เข้าสู่ทางเลียบบคลองส่งน้ำ (ระหว่างคลอง 10 กับคลอง 11) โดยมุ่งหน้าขนานกับแนวเส้นทางดังกล่าว เข้าสู่จุดสิ้นสุดโครงการที่ตำแหน่งเดียวกัน มีระยะทางรวมประมาณ 34.60 กิโลเมตร

3) **แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (สีฟ้า)** ในช่วงต้นโครงการเริ่มต้นที่จุดเดียวบริเวณโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 มุ่งหน้าทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ โดยปรับแนวเส้นทางหลีกเลี่ยงการตัดผ่านชุมชนบ้านหนองกลางดอน วัดหนองโสน และสถานีอนามัยบ้านหนองโสนเล็กน้อย จากนั้นมุ่งหน้าเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 ที่ประมาณ กม.80+500 และมุ่งหน้าในทิศใต้ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3261 ประมาณ กม.27+000 และเข้าสู่ทางเลียบบคลองส่งน้ำ (ระหว่างคลอง 10 กับคลอง 11) โดยมุ่งหน้าขนานกับแนวเส้นทางดังกล่าว เข้าสู่จุดสิ้นสุดโครงการที่ตำแหน่งเดียวกัน มีระยะทางรวมประมาณ 36.20 กิโลเมตร

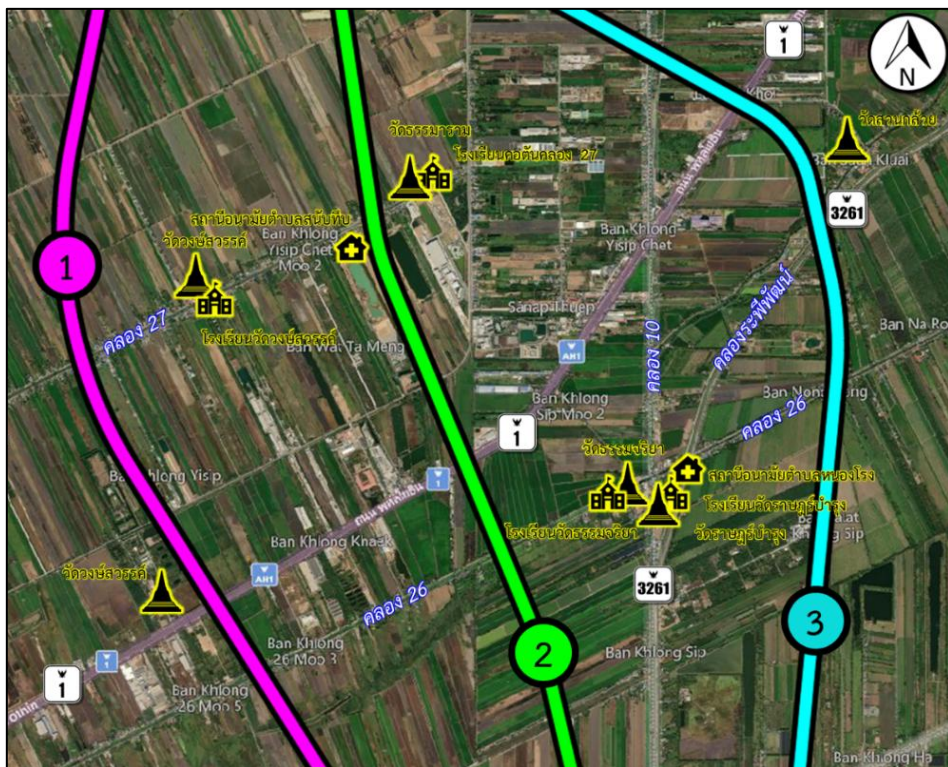




เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



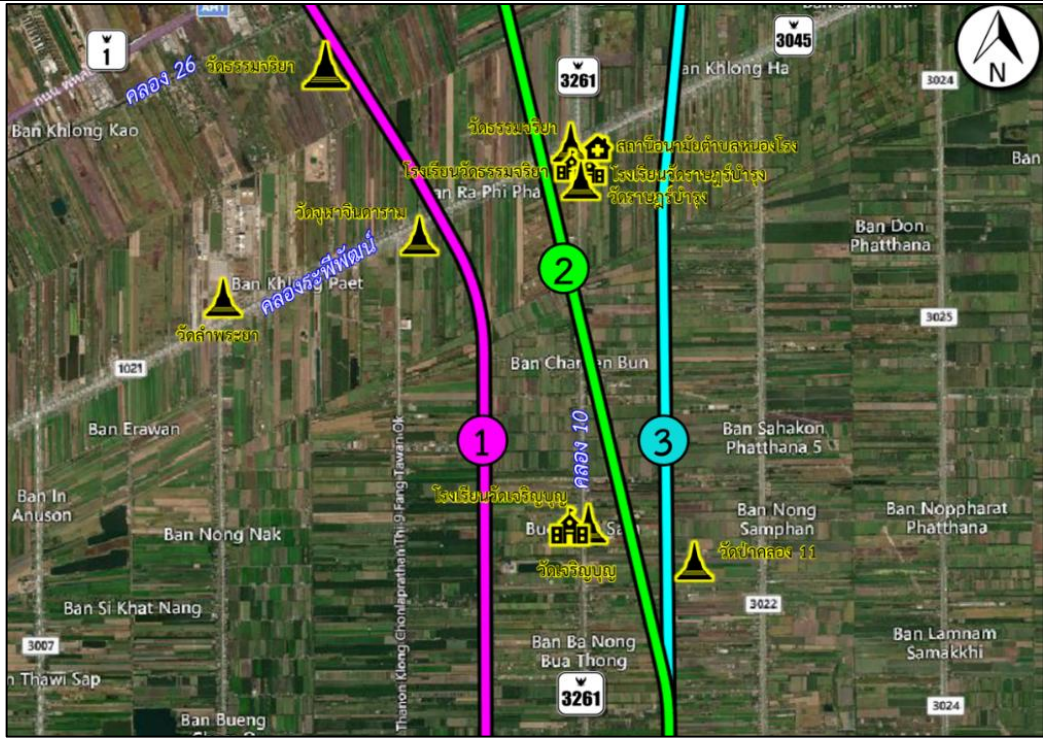
รูปที่ 16 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ บริเวณช่วงต้นโครงการ



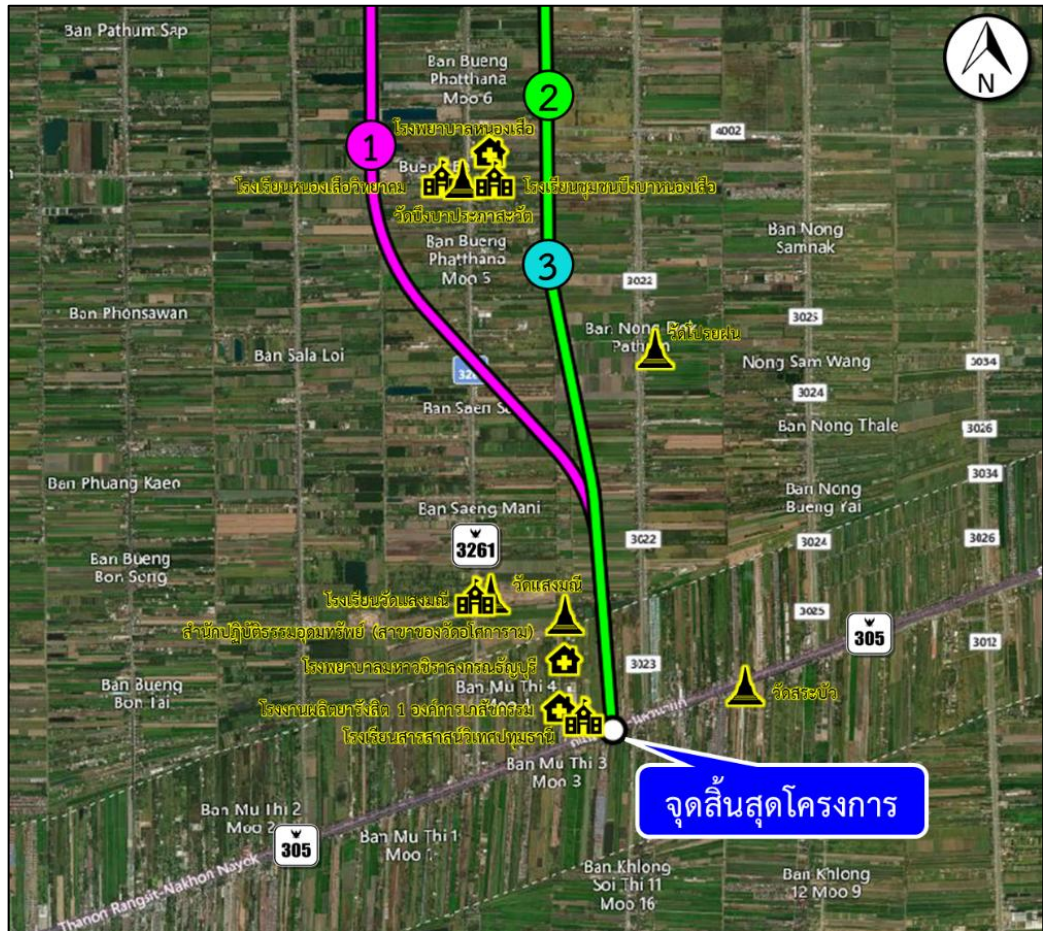
รูปที่ 17 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 1



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



รูปที่ 18 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 3261



รูปที่ 19 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ



### 6.1.3 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการจะมีการพิจารณาเกณฑ์หลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ การให้คะแนนของเกณฑ์การเปรียบเทียบในแต่ละด้านจะมีความแตกต่างกัน ซึ่งจะพิจารณาจากความสำคัญของเกณฑ์หลักและเกณฑ์ย่อย เบื้องต้นที่ปรึกษาได้พิจารณาหลักเกณฑ์และน้ำหนักการให้คะแนน ดังแสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

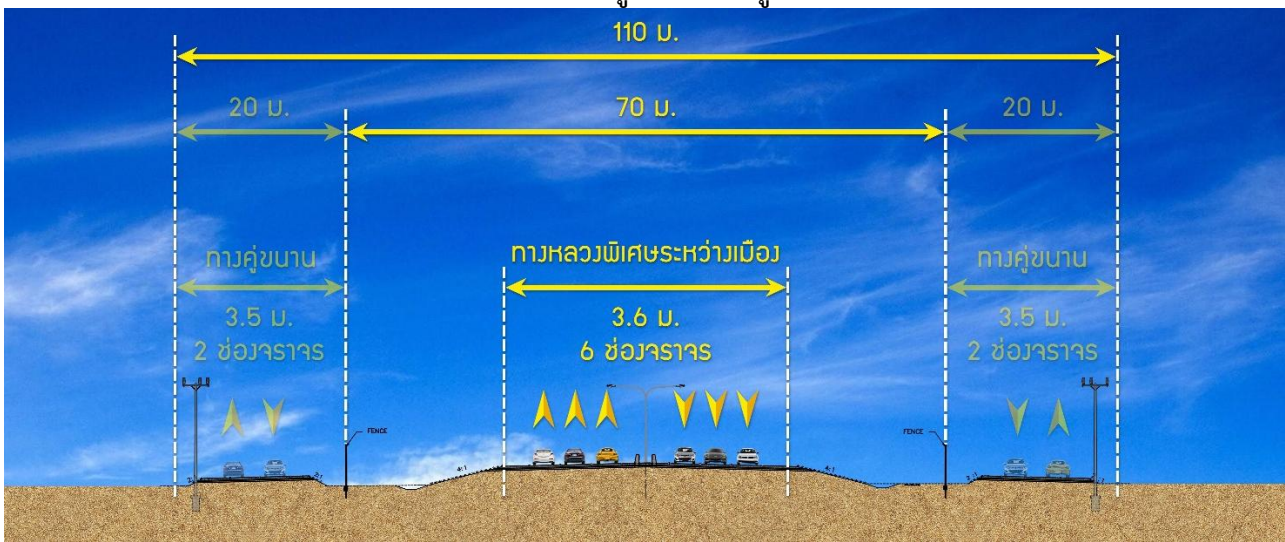
ลำดับ	หัวข้อปัจจัยในการพิจารณา	น้ำหนักคะแนน
1	<b>ด้านวิศวกรรมและจราจร ประกอบด้วย</b>	40.00
	1.1 ความยาวของแนวเส้นทาง	
	1.2 การออกแบบด้านเรขาคณิตทางราบ	
	1.3 ความยากง่ายในการก่อสร้าง	
	1.4 การจัดจราจรระหว่างก่อสร้าง	
	1.5 การออกแบบระบบระบายน้ำ	
2	<b>ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ประกอบด้วย</b>	30.00
	2.1 ค่าก่อสร้าง	
	2.2 ค่าเวนคืนที่ดิน และชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	
	2.3 ผลประโยชน์ต่อผู้ใช้ทาง	
	2.4 ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อการพัฒนาพื้นที่	
3	<b>ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย</b>	30.00
	3.1 น้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	
	3.2 คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	
	3.3 เศรษฐกิจ-สังคม และการแบ่งแยก	
	3.4 การโยกย้ายและการเวนคืน	
	3.4.1 จำนวนสิ่งปลูกสร้าง	
3.4.2 จำนวนแปลงที่ดิน		
	<b>คะแนนรวมทั้งหมด</b>	<b>100.00</b>

หมายเหตุ : เป็นเกณฑ์เบื้องต้น อาจมีการปรับเปลี่ยนได้ หากมีผลการศึกษาเพิ่มเติม หรือมีข้อคิดเห็นจากการมีส่วนร่วมของประชาชน

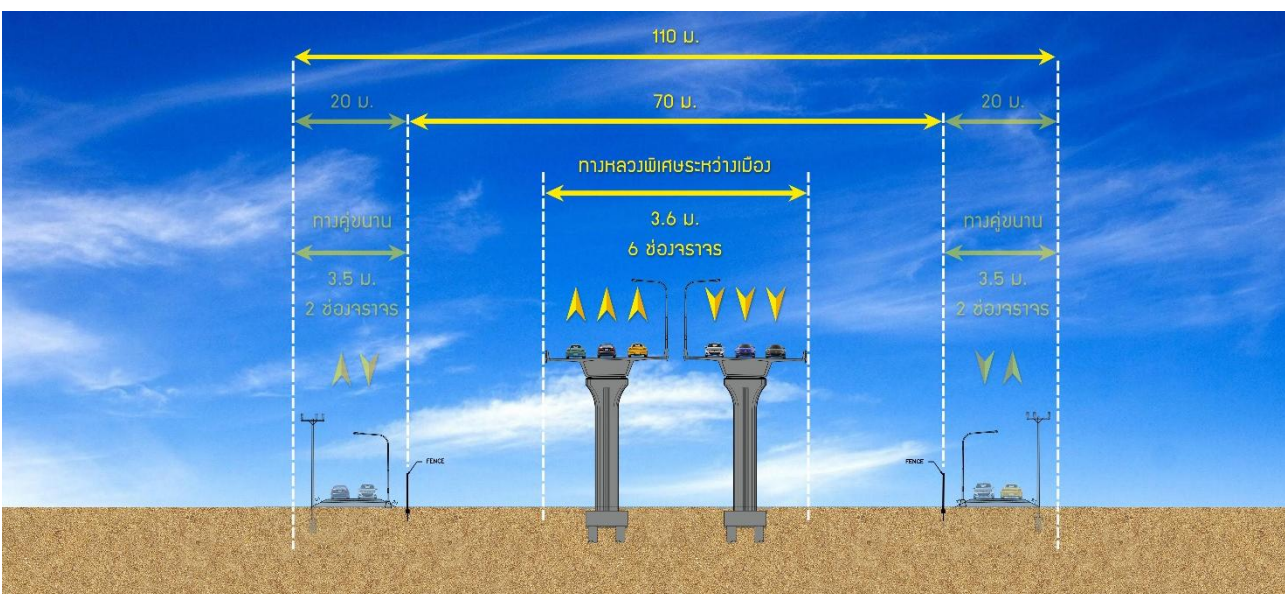


## 6.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

เนื่องด้วยกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว ทำให้ปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบรรทุกมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ในแต่ละปี การเชื่อมต่อเพื่อเดินทางหรือการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ยังขาดระบบทางหลวงสนับสนุนที่เพียงพอต่อความต้องการทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจรติดขัดตามมา ด้วยเหตุนี้ทางกรมทางหลวงจึงมีแนวคิดที่จะออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรดังกล่าว แนวคิดในการออกแบบของโครงการ มีรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้นเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระดับดินขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ เขตทางโดยทั่วไปกว้าง 70 เมตร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ในช่วงชุมชนออกแบบให้มีทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร ไป - กลับ เขตทางกว้าง 20 เมตร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร มีความกว้างเขตทางรวมประมาณ 110 เมตร แสดงดังรูปที่ 20 และรูปที่ 21



รูปที่ 20 รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น



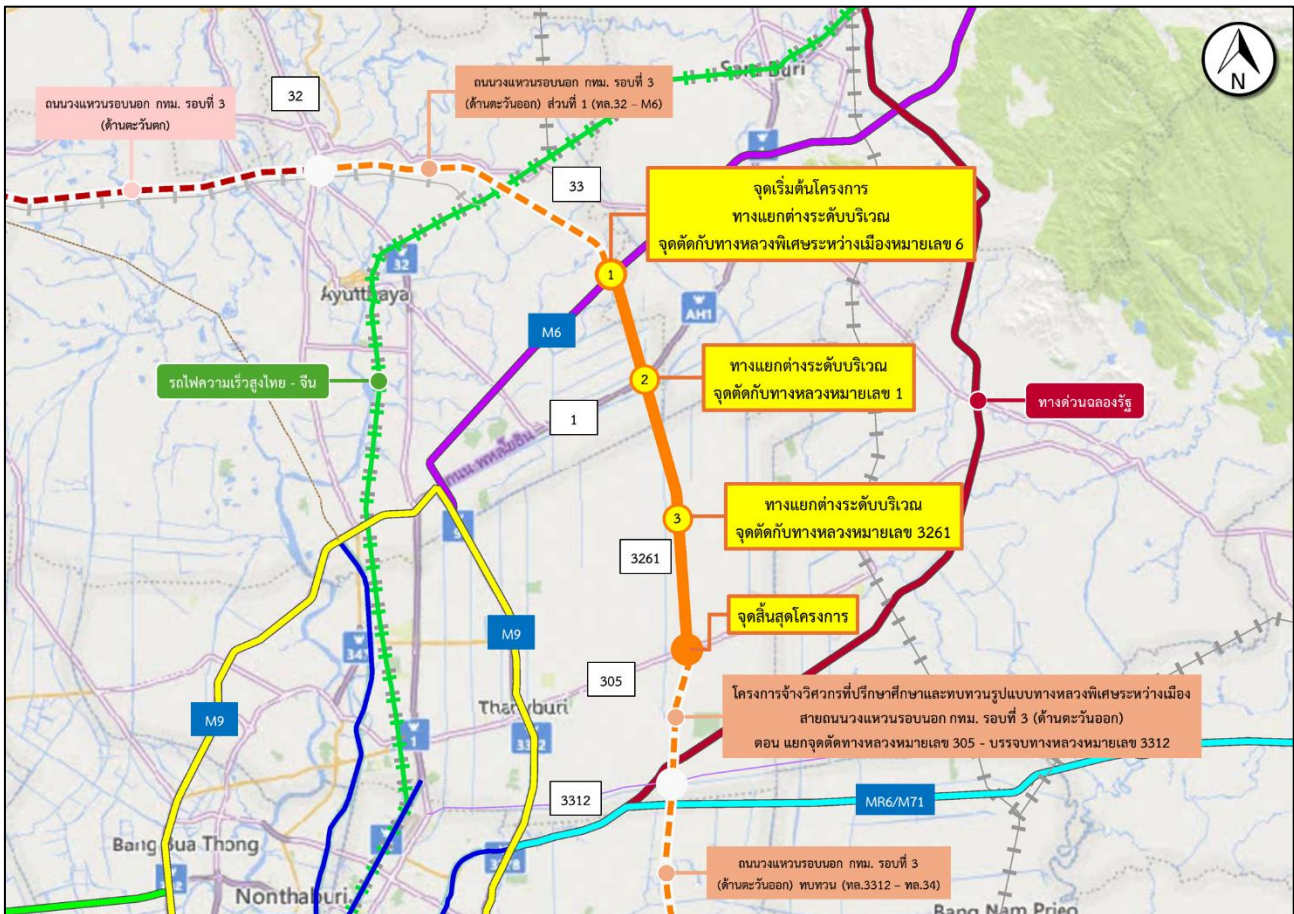
รูปที่ 21 รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น (กรณีโครงสร้างสะพาน)

### 6.3 การออกแบบจุดตัดทางแยกเบื้องต้น

การพิจารณากำหนดตำแหน่งจุดตัดทางแยกของโครงการเบื้องต้น จากผลการศึกษาเดิมกำหนดให้รูปแบบถนนโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีการควบคุมการเข้า - ออกเต็มรูปแบบ พร้อมด่านเก็บค่าผ่านทาง จึงจำเป็นต้องมีการออกแบบจุดตัดทางแยกของโครงการเป็นทางแยกต่างระดับเพื่อให้สามารถเดินทางเข้าสู่ระบบถนนโครงการได้ โดยกำหนดตำแหน่งจุดตัดทางแยกต่างระดับของโครงการทั้งหมด 3 แห่ง แสดงดังรูปที่ 22 ประกอบด้วย

- 1) ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6
- 2) ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1
- 3) ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3261

จุดสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 305 มีการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับโดยอยู่ในส่วนความรับผิดชอบของโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312



รูปที่ 22 ตำแหน่งทางแยกต่างระดับกับจุดตัดทางแยกของโครงการเบื้องต้น

นอกจากนี้ยังพิจารณาการออกแบบจุดตัดทางแยกของโครงการกับถนนสายรอง หรือถนนท้องถิ่นอื่น ๆ เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงสัญจรไปมาระหว่างสองถนนโครงการได้ รวมถึงบริเวณที่ถนนโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุมชนจะพิจารณาออกแบบให้มีจุดเชื่อมต่อทางคู่ขนานให้สามารถเดินทางสัญจรทั้งสองฝั่งได้โดยสะดวก



### 6.3.1 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

จากการออกแบบเบื้องต้นทางแยกต่างระดับและทางเข้า-ออกของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แสดงไว้ในรายงานการออกแบบเบื้องต้นระดับ Pre-Feasibility Study โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยในการพิจารณากำหนดตำแหน่งของทางแยกต่างระดับในโครงการ โดยทั่วไปจะกำหนดจากผลการศึกษาและคาดการณ์ปริมาณจราจรที่ทางแยกในแต่ละแห่งรวมถึงปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางในอนาคตเป็นสำคัญ สามารถสรุปรูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางแยกต่างระดับของโครงการทั้ง 3 แห่ง ได้ดังนี้

#### 6.3.1.1 การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6

จากปริมาณจราจรในปัจจุบันและการวิเคราะห์สภาพจราจรในอนาคต รวมทั้งสภาพพื้นที่ สามารถนำเสนอรูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับที่เป็นไปได้ในทางวิศวกรรมและสอดคล้องกับปริมาณจราจร รวมถึงผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ทั้งสิ้น 3 รูปแบบ ดังนี้

##### 1) รูปแบบทางเลือกที่ 1

###### 1.1) ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 1

- 1) ทิศทางจากปทุมธานีไปอยุธยา อยุธยาไปอ่างทอง อ่างทองไปสระบุรี และสระบุรีไปปทุมธานี สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง
- 2) ทิศทางจากปทุมธานีไปสระบุรี และจากสระบุรีไปอ่างทองเชื่อมต่อแบบเลี้ยววน (Loop Ramp)
- 3) ทิศทางจากอยุธยาไปปทุมธานี โดยมุ่งหน้าไปยังอ่างทอง แล้วเลี้ยวขวาขึ้นสะพานเพื่อเชื่อมกับถนนโครงการมุ่งหน้าไปปทุมธานี
- 4) ทิศทางจากอ่างทองไปอยุธยา โดยออกจากถนนโครงการลงสู่ระดับดินแล้วเลี้ยวขวาลอดถนนโครงการ มุ่งหน้าเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6

###### 1.2) ข้อดี-ข้อเสียของรูปแบบทางเลือกที่ 1

- 1) ข้อดี จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายสามารถเลี้ยวได้โดยตรง ไม่เกิดการตัดไขว้สานกันของจราจร (Weaving) มีค่าก่อสร้างน้อยที่สุดค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างน้อย
- 2) ข้อเสีย จำนวนจุดเข้า-ออก หลายตำแหน่ง อาจเกิดความสับสนในขณะขับขี่ มีการก่อสร้างสะพานค่อนข้างยาว แสดงดังรูปที่ 23



รูปที่ 23 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 รูปแบบทางเลือกที่ 1

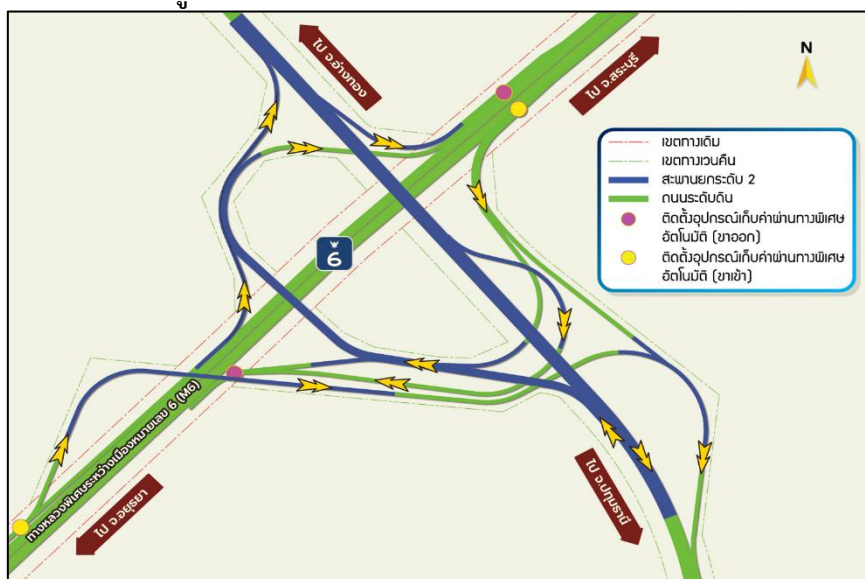
## 2) รูปแบบทางเลือกที่ 2

### 2.1) ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 2

- 1) ทิศทางจากปทุมธานีไปอยุธยา อยุธยาไปอ่างทอง อ่างทองไปสระบุรี และสระบุรีไปปทุมธานี สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง
- 2) ทิศทางจากปทุมธานีไปสระบุรี สระบุรีไปอ่างทอง อ่างทองไปอยุธยา และอยุธยาไปปทุมธานี เชื่อมต่อโดยสะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)

### 2.2) ข้อดี-ข้อเสียของรูปแบบทางเลือกที่ 2

- 1) ข้อดี จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายสามารถเลี้ยวได้โดยตรง ทางเลี้ยวขวาเชื่อมต่อโดยสะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) สามารถใช้ความเร็วได้ กระแทบสิ่งปลูกสร้างน้อย
- 2) ข้อเสีย จำนวนจุดเข้า-ออก หลายตำแหน่ง อาจเกิดความสับสนในขณะขับขี มีการก่อสร้างสะพานยาวที่สุด ระยะเวลาในการก่อสร้างนานที่สุด เกิดการตัดไขว้สานกันของจราจร (Weaving) ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างมาก และมีความซับซ้อนของโครงสร้าง แสดงดังรูปที่ 24



รูปที่ 24 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 รูปแบบทางเลือกที่ 2

### 3) รูปแบบทางเลือกที่ 3

#### 3.1) ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 3

- 1) มีการก่อสร้างถนนแยกออกจากถนนสายหลัก และก่อสร้างทางต่างระดับแบบเลียวนวน 2 ตำแหน่งที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 และถนนโครงการ
- 2) ทิศทางจากปทุมธานี และอยุธยาเข้าสู่ทางแยกแบบเลียวนวน (Loop Ramp)
- 3) ทิศทางจากสระบุรี และอ่างทองเข้าสู่ทางแยกแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)

#### 3.2) ข้อดี-ข้อเสียของรูปแบบทางเลือกที่ 3

- 1) ข้อดี มีการก่อสร้างสะพานสั้นที่สุด ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อย ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างน้อยที่สุด ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาน้อยที่สุด จำนวนจุดเข้า-ออก จากถนนสายหลักน้อย
- 2) ข้อเสีย เข้าสู่ทางแยกแบบเลียวนวน (Loop Ramp) เป็นส่วนใหญ่ส่งผลให้ไม่สามารถใช้ความเร็วสูงได้ เกิดการตัดไขว้สวนกันของจราจร (Weaving) จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายใช้ระยะทาง และเวลามากกว่ารูปแบบอื่น แสดงดังรูปที่ 25



รูปที่ 25 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 รูปแบบทางเลือกที่ 3

#### 6.3.1.2 การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1

จากปริมาณจราจรในปัจจุบันและการวิเคราะห์สภาพจราจรในอนาคต รวมทั้งสภาพพื้นที่ที่สามารถนำเสนอรูปแบบทางเลือกต่างระดับที่เป็นไปได้ในทางวิศวกรรมและสอดคล้องกับปริมาณจราจร รวมถึงผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ทั้งสิ้น 3 รูปแบบ ดังนี้

##### 1) รูปแบบทางเลือกที่ 1

###### 1.1) ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 1

- 1) ทิศทางจากสระบุรีไปปทุมธานี ปทุมธานีไปนนทบุรี นนทบุรีไปอยุธยาและอยุธยาไปสระบุรี สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง
- 2) ทิศทางจากสระบุรีไปอยุธยา สามารถเลี้ยวขวาขึ้นสะพานระดับที่ 2 เชื่อมต่อกับถนนโครงการ
- 3) ทิศทางจากปทุมธานีไปสระบุรี อยุธยาไปนนทบุรี เชื่อมต่อสะพานต่างระดับ แบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)
- 4) ทิศทางจากนนทบุรีไปปทุมธานี เชื่อมต่อแบบเลียวนวน (Loop Ramp)

## 1.2) ข้อดี-ข้อเสียของรูปแบบทางเลือกที่ 1

1) ข้อดี จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายสามารถเลี้ยวได้โดยตรง รถเลี้ยวขวาส่วนใหญ่เชื่อมต่อบนเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) สามารถใช้ความเร็วได้ ไม่เกิดการตัดไขว้สวนกันของจราจร (Weaving) ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างน้อย ใช้พื้นที่ก่อสร้างน้อยที่สุด

2) ข้อเสีย มีการก่อสร้างสะพานสูง (ระดับ 3) หลายระดับ และมีความซับซ้อนของโครงสร้าง ทำให้มีค่าก่อสร้างสูง ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน มีการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง 2 ตำแหน่ง ส่งผลต่อค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษา ของด่านเก็บค่าผ่านทางสูง แสดงดังรูปที่ 26



รูปที่ 26 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 รูปแบบทางเลือกที่ 1

## 2) รูปแบบทางเลือกที่ 2

### 2.1) ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 2

1) ทิศทางจากสระบุรีไปปทุมธานี ปทุมธานีไปนนทบุรี นนทบุรีไปอยุธยาและอยุธยาไปสระบุรี สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง

2) ทิศทางจากสระบุรีไปอยุธยา และปทุมธานีไปสระบุรี เชื่อมต่อโดยสะพานต่างระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)

3) ทิศทางจากอยุธยาไปนนทบุรี และนนทบุรีไปปทุมธานี เชื่อมต่อแบบเลี้ยววน (Loop Ramp)

### 2.2) ข้อดี-ข้อเสียของรูปแบบทางเลือกที่ 2

1) ข้อดี จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายสามารถเบี่ยงออกเลี้ยวได้โดยตรง ไม่เกิดการตัดไขว้สวนกันของจราจร (Weaving) ไม่มีการก่อสร้างสะพานสูง (ระดับ 3) กระทบสิ่งปลูกสร้างน้อย ผลกระทบระหว่างการก่อสร้างน้อย

2) ข้อเสีย จำนวนจุดเข้า-ออก หลายตำแหน่ง อาจเกิดความสับสนในขณะขับขี่ ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างมากที่สุด มีความซับซ้อนของโครงสร้าง มีการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง 2 ตำแหน่ง ส่งผลต่อค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษา ของด่านเก็บค่าผ่านทางสูง แสดงดังรูปที่ 27



รูปที่ 27 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 รูปแบบทางเลือกที่ 2

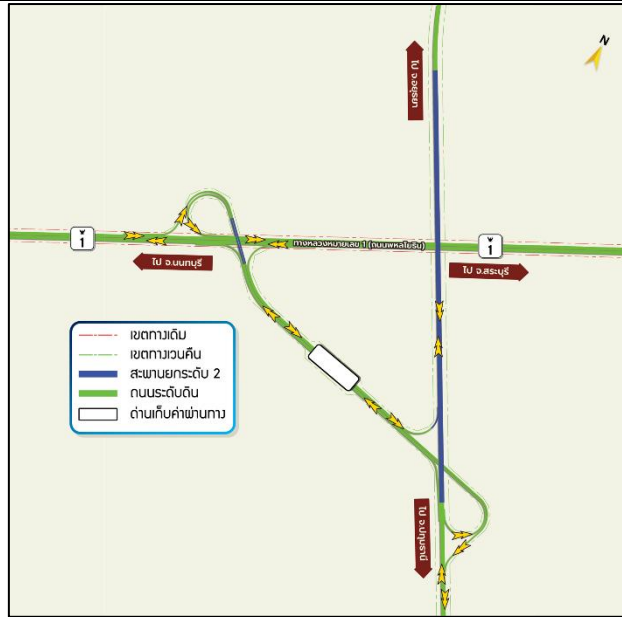
### 3) รูปแบบทางเลือกที่ 3

#### 3.1) ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 3

- 1) มีการก่อสร้างถนนแยกออกจากถนนสายหลัก และก่อสร้างทางต่างระดับแบบเลียวนวน 2 ตำแหน่งที่ทางหลวงหมายเลข 1 และถนนโครงการ
- 2) ทิศทางจากปทุมธานีไปนนทบุรี สามารถเบี่ยงออกและเชื่อมต่อได้โดยตรง
- 3) ทิศทางจากอยุธยา และจราชจรที่มุ่งหน้าสู่สระบุรี จะเชื่อมต่อทางแยกแบบเลียวนวน (Loop Ramp)
- 4) ทิศทางจากนนทบุรี และสระบุรี เข้าสู่ทางแยกแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)

#### 3.2) ข้อดี-ข้อเสียของรูปแบบทางเลือกที่ 3

- 1) ข้อดี มีการก่อสร้างสะพานสั้น และมีความซับซ้อนน้อยที่สุด ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อย ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาน้อยที่สุด จำนวนจุดเข้า-ออก จากถนนสายหลักน้อย การก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางเพียง 1 ตำแหน่ง ส่งผลต่อค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษา ของด่านเก็บค่าผ่านทางถูกที่สุด
- 2) ข้อเสีย เข้าสู่ทางแยกแบบเลียวนวน (Loop Ramp) เป็นส่วนใหญ่ส่งผลให้ไม่สามารถใช้ความเร็วสูงได้ เกิดการตัดไขว้สานกันของจราจร (Weaving) จราชจรที่ต้องการเลียวนวนใช้ระยะทาง และเวลามากกว่ารูปแบบอื่น แสดงดังรูปที่ 28



รูปที่ 28 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 รูปแบบทางเลือกที่ 3

### 6.3.1.2 การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3261

จากปริมาณจราจรในปัจจุบันและการวิเคราะห์สภาพจราจรในอนาคต รวมทั้งสภาพพื้นที่ สามารถนำเสนอรูปแบบการพิจารณารูปแบบทางแยกต่าง ๆ ระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3261 ทางเลือกต่างระดับที่เป็นไปได้ในทางวิศวกรรมและสอดคล้องกับปริมาณจราจร รวมถึงผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ทั้งสิ้น 3 รูปแบบ ดังนี้

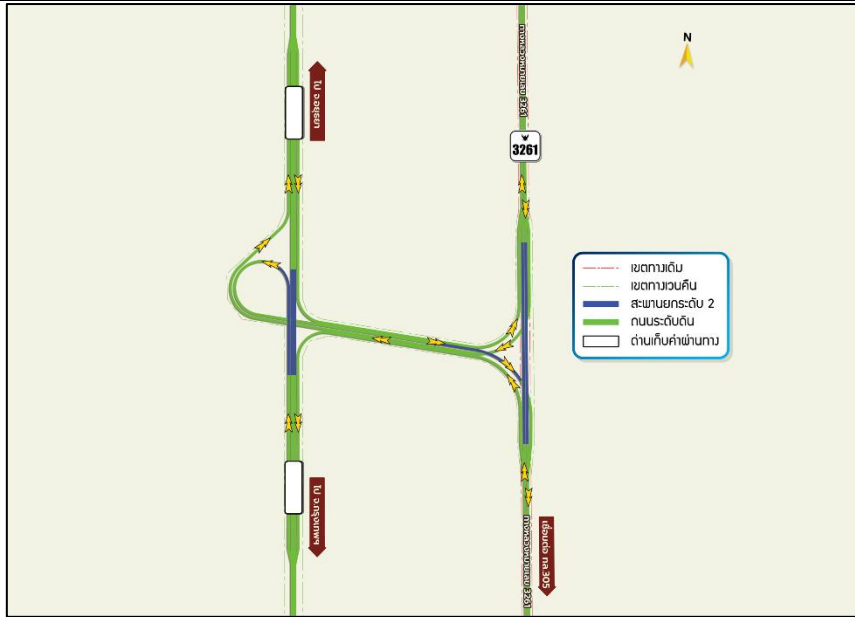
#### 1) รูปแบบทางเลือกที่ 1

##### 1.1) ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 1

- 1) ทิศทางจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3261 จากอยุธยาไปกรุงเทพฯ (ถนนโครงการ) และจราจรบนถนนโครงการจากอยุธยา สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง
- 2) ทิศทางจราจรที่เข้าสู่ถนนโครงการมุ่งหน้าไปอยุธยา เชื่อมต่อแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)
- 3) ทิศทางจากกรุงเทพฯบนถนนโครงการ เชื่อมต่อแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) ในทุกทิศทาง

##### 1.2) ข้อดี-ข้อเสียของรูปแบบทางเลือกที่ 1

- 1) ข้อดี มีการก่อสร้างสะพานค่อนข้างน้อย ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างค่อนข้างน้อย ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อยที่สุด รูปแบบการเดินทางไม่ซับซ้อน ผลกระทบระหว่างการก่อสร้างค่อนข้างน้อย
- 2) ข้อเสีย เกิดการตัดไขว้สานกันของจราจร (Weaving) มีการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง 2 ตำแหน่ง ส่งผลต่อค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษา ของด่านเก็บค่าผ่านทางสูง ทิศทางจากกรุงเทพฯบนถนนโครงการเชื่อมต่อแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) ส่งผลให้ไม่สามารถใช้ความเร็วสูงได้ แสดงดังรูปที่ 29



รูปที่ 29 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3261 รูปแบบทางเลือกที่ 1

## 2) รูปแบบทางเลือกที่ 2

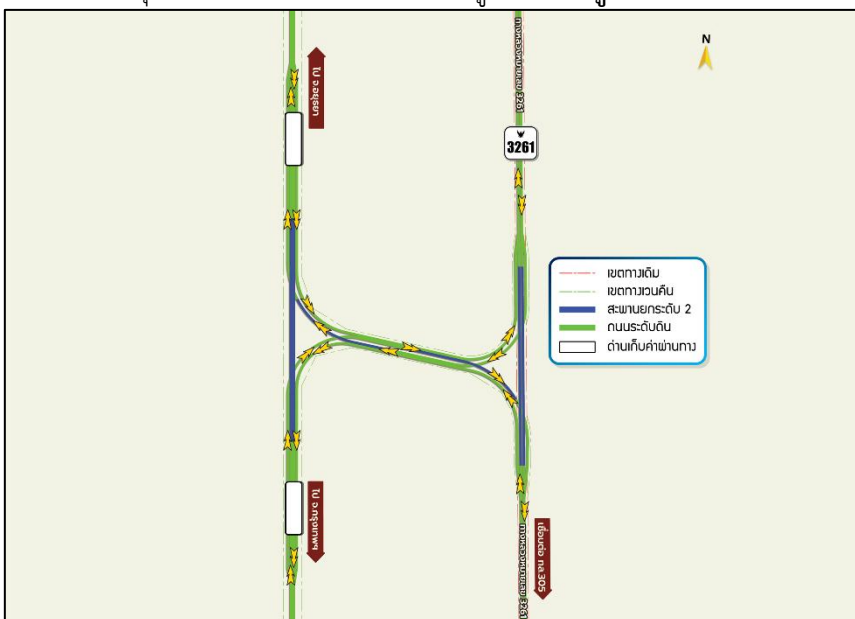
### 2.1) ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 2

ทิศทางการเดินทางสามารถเชื่อมต่อได้โดยตรง ในทุกทิศทาง

### 2.2) ข้อดี-ข้อเสียของรูปแบบทางเลือกที่ 2

1) ข้อดี จราจรในทุกทิศทางสามารถเบี่ยงออกแล้วได้โดยตรง ไม่ซับซ้อน ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างค่อนข้างน้อยที่สุด ระยะเวลาในการก่อสร้างไม่นานมากนัก

2) ข้อเสีย มีการก่อสร้างที่ยาวที่สุด ส่งผลให้ระยะเวลาในการก่อสร้างโครงสร้างนาน ส่งผลกระทบระหว่างการก่อสร้าง ค่าก่อสร้างสูง มีความซับซ้อนของโครงสร้าง มีการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง 2 ตำแหน่ง ส่งผลต่อค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษา ของด่านเก็บค่าผ่านทางสูง แสดงดังรูปที่ 30



รูปที่ 30 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3261 รูปแบบทางเลือกที่ 2

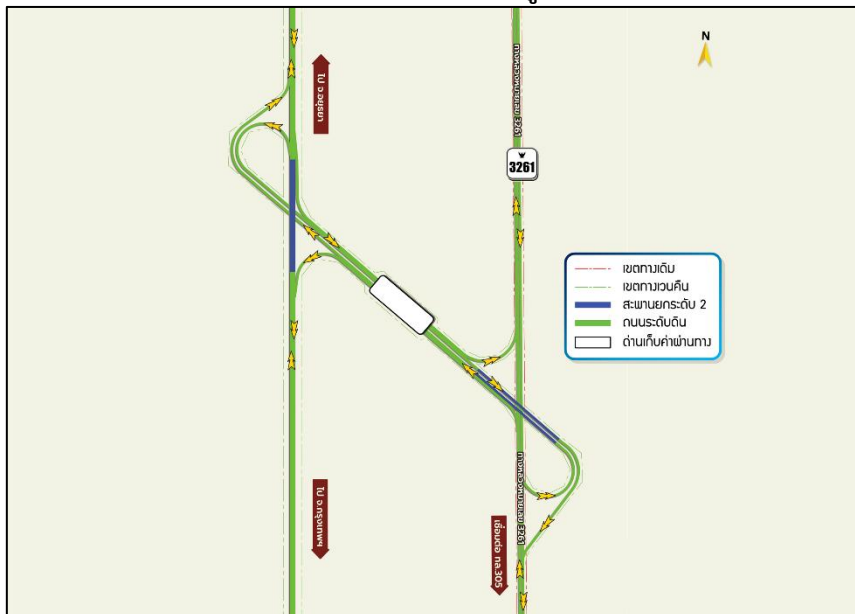
### 3) รูปแบบทางเลือกที่ 3

#### 3.1) ทิศทางการเดินทางรูปแบบทางเลือกที่ 3

- 1) มีการก่อสร้างถนนแยกออกจากถนนสายหลัก และก่อสร้างทางต่างระดับแบบเลี้ยววน 2 ตำแหน่งที่ทางหลวงหมายเลข 3261 และถนนโครงการ
- 2) ทิศทางจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3261 จากกรุงเทพเข้าสู่ถนนโครงการทิศมุ่งหน้าไปกรุงเทพ และทิศทางจราจรบนถนนโครงการจากอยุธยาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3261 ทิศมุ่งหน้าไปอยุธยา สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง
- 3) ทิศทางจราจรจากกรุงเทพบนถนนโครงการ และจากอยุธยาบนทางหลวงหมายเลข 3261 จะเชื่อมต่อทางแยกแบบเลี้ยววน (Loop Ramp)
- 4) ทิศทางจากกรุงเทพบนทางหลวงหมายเลข 3261 เข้าสู่ถนนโครงการและจากอยุธยาบนถนนโครงการมุ่งหน้าเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3261 ในทิศมุ่งหน้าสู่กรุงเทพ แบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)

#### 3.2) ข้อดี-ข้อเสียของรูปแบบทางเลือกที่ 2

- 1) ข้อดี มีการก่อสร้างสะพานสั้นที่สุด ค่าก่อสร้างน้อยที่สุด รูปแบบโครงสร้างไม่มีความซับซ้อน ง่ายต่อการก่อสร้าง การก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางเพียง 1 ตำแหน่ง ส่งต่อค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษา ของด้านเก็บค่าผ่านทางถูกที่สุด
- 2) ข้อเสีย เกิดการตัดไขว้สวนกันของจราจร (Weaving) มีระยะทางในการเดินทางมากที่สุด ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางและใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน แสดงดังรูปที่ 31



รูปที่ 31 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3261 รูปแบบทางเลือกที่ 3



### 6.3.2 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาารูปแบบทางแยกต่างๆระดับของโครงการ

เมื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกแล้ว ถัดไปเป็นขั้นตอนการคัดเลือกเพื่อให้ได้รูปแบบทางเลือกที่มีความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสอดคล้องกับข้อคิดเห็นจากการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน มีการเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของแต่ละรูปแบบทางเลือก โดยใช้หลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบตามปัจจัยต่าง ๆ โดยการพิจารณาจะประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกัน 100 คะแนน และจัดสรรแบ่งคะแนนตามความเหมาะสมของแต่ละด้าน แสดงดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ลำดับที่	เกณฑ์หลักและเกณฑ์รอง	คะแนน
1.	ด้านวิศวกรรมและการจราจร ประกอบด้วย	40.00
	1.1) เรขาคณิตของทางเลี้ยว	
	1.2) ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร	
	1.3) ความปลอดภัยในการขับขี่	
	1.4) ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง	
	1.5) ความยากง่ายในการก่อสร้าง	
2.	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ประกอบด้วย	30.00
	2.1) ค่าก่อสร้าง	
	2.2) ค่าบำรุงรักษา	
	2.3) ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	
2.4) มูลค่าเวลาของผู้เดินทาง		
3.	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย	30.00
	3.1) คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	
	3.2) การโยกย้ายและการเวนคืน	
	3.2.1) จำนวนสิ่งปลูกสร้าง	
	3.2.2) จำนวนแปลงที่ดิน	
3.3) สุนทรียภาพและทัศนียภาพ		
รวมคะแนน		100.00

การให้คะแนนแต่ละปัจจัยที่มีความแตกต่างกัน จะพิจารณาจากการให้ค่าตัวคูณ (Multiplier Factor) และเมื่อนำค่าตัวคูณไปคูณกับน้ำหนักคะแนนในปัจจัยนั้น จะได้ผลคูณเป็นคะแนนในปัจจัยของแต่ละรูปแบบทางเลือก เมื่อนำผลรวมของคะแนนในแต่ละปัจจัยของแต่ละรูปแบบทางเลือกมาเปรียบเทียบกัน รูปแบบทางที่ได้คะแนนรวมมากที่สุดจะมีความเหมาะสมมากที่สุด ค่าตัวคูณที่จะใช้สำหรับปัจจัยแต่ละด้านสามารถกำหนดได้ 2 วิธีคือ



### 1) การพิจารณาในเชิงคุณภาพ

ในกรณีที่เป็นการเปรียบเทียบเชิงคุณภาพจะใช้วิธีแบ่งค่าตัวคูณเป็น 5 ระดับ แสดงดังตารางที่ 6 การให้ค่าตัวคูณในแต่ละหัวข้อจะต้องทำการประเมินระดับของผลกระทบในแต่ละรูปแบบทางเลือกก่อน แล้วจึงทำการกำหนดค่าตัวคูณที่สอดคล้องกับระดับของผลกระทบสำหรับรูปแบบทางเลือกนั้น

ตารางที่ 6 การกำหนดค่าตัวคูณการพิจารณาในเชิงคุณภาพ

ระดับ	ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	ค่าตัวคูณ	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ค่าตัวคูณ
1	ง่ายกว่า / ดีมาก	1.00	มีความเหมาะสมมากที่สุด	1.00
2	ง่าย / ดี	0.80	มีความเหมาะสมมาก	0.80
3	ปานกลาง / พอใช้	0.60	มีความเหมาะสมปานกลาง	0.60
4	ค่อนข้างยาก / ค่อนข้างไม่ดี	0.40	มีความเหมาะสมน้อย	0.40
5	ยาก / ไม่ดี	0.20	มีความเหมาะสมน้อยที่สุด	0.20

### 2) การพิจารณาในเชิงปริมาณ

ในกรณีที่การเปรียบเทียบเชิงการคำนวณที่มีผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมเชิงตัวเลข จะได้กำหนดให้รูปแบบทางเลือกที่มีความได้เปรียบหรือดีที่สุดนั้น ๆ มีค่าตัวคูณเท่ากับ 1.00 ส่วนรูปแบบทางเลือกอื่นจะได้ค่าตัวคูณลดหลั่นเป็นสัดส่วนกันไปตามความสัมพันธ์ในลักษณะของสมการที่ใช้ประเมินค่าตัวคูณในแต่ละหัวข้อ



## 7. การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

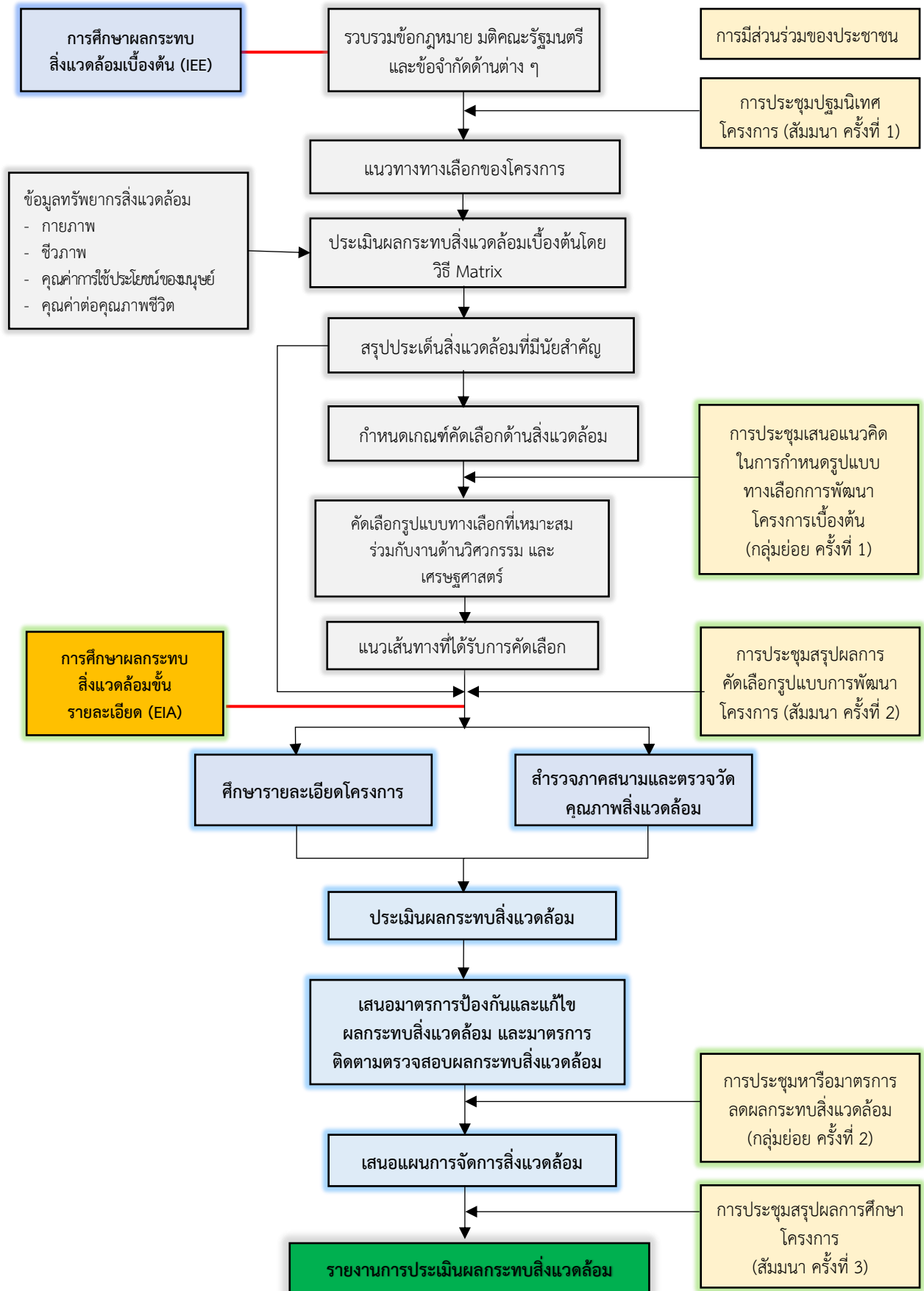
การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ (สิงหาคม 2567) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 9 พฤศจิกายน 2567) ทั้งนี้ จะนำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลักประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รวมทั้งตรวจสอบประเภทโครงการที่เข้าข่ายและขนาดโครงการที่จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือเพื่อประกอบการขออนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยยึดถือตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน แสดงดังรูปที่ 32 ดังนี้

**ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)** ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบทางเลือกของโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ค่าคุณการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 29 ปัจจัย (รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 33) โดยใช้วิธี Leopold Matrix และนำมาใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ซึ่งจะนำไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมร่วมกับการศึกษาด้านวิศวกรรมและเศรษฐศาสตร์ รวมทั้งการสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ เพื่อนำไป

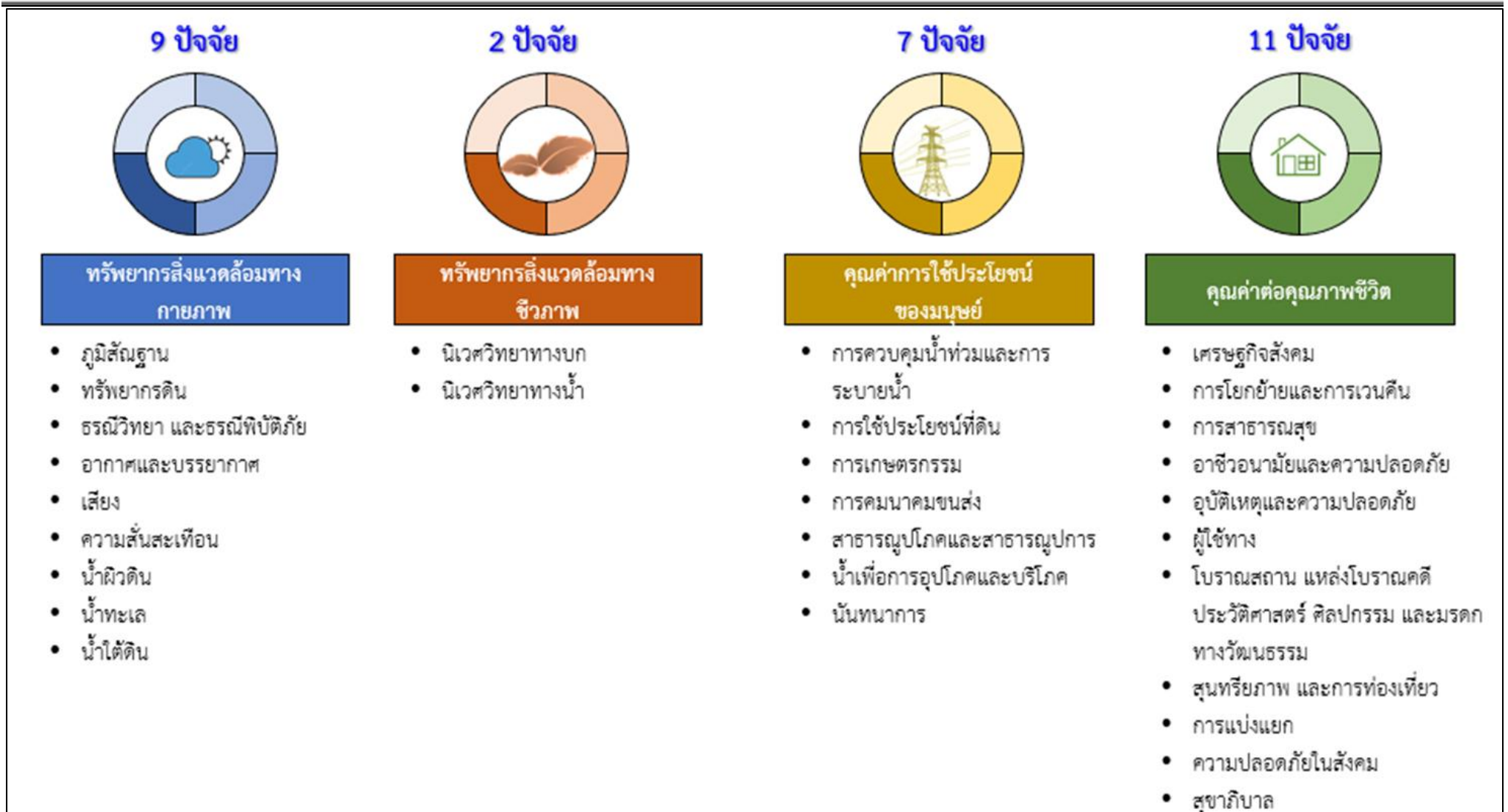
**ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA)** ของแนวเส้นทางและรูปแบบทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



รูปที่ 32 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

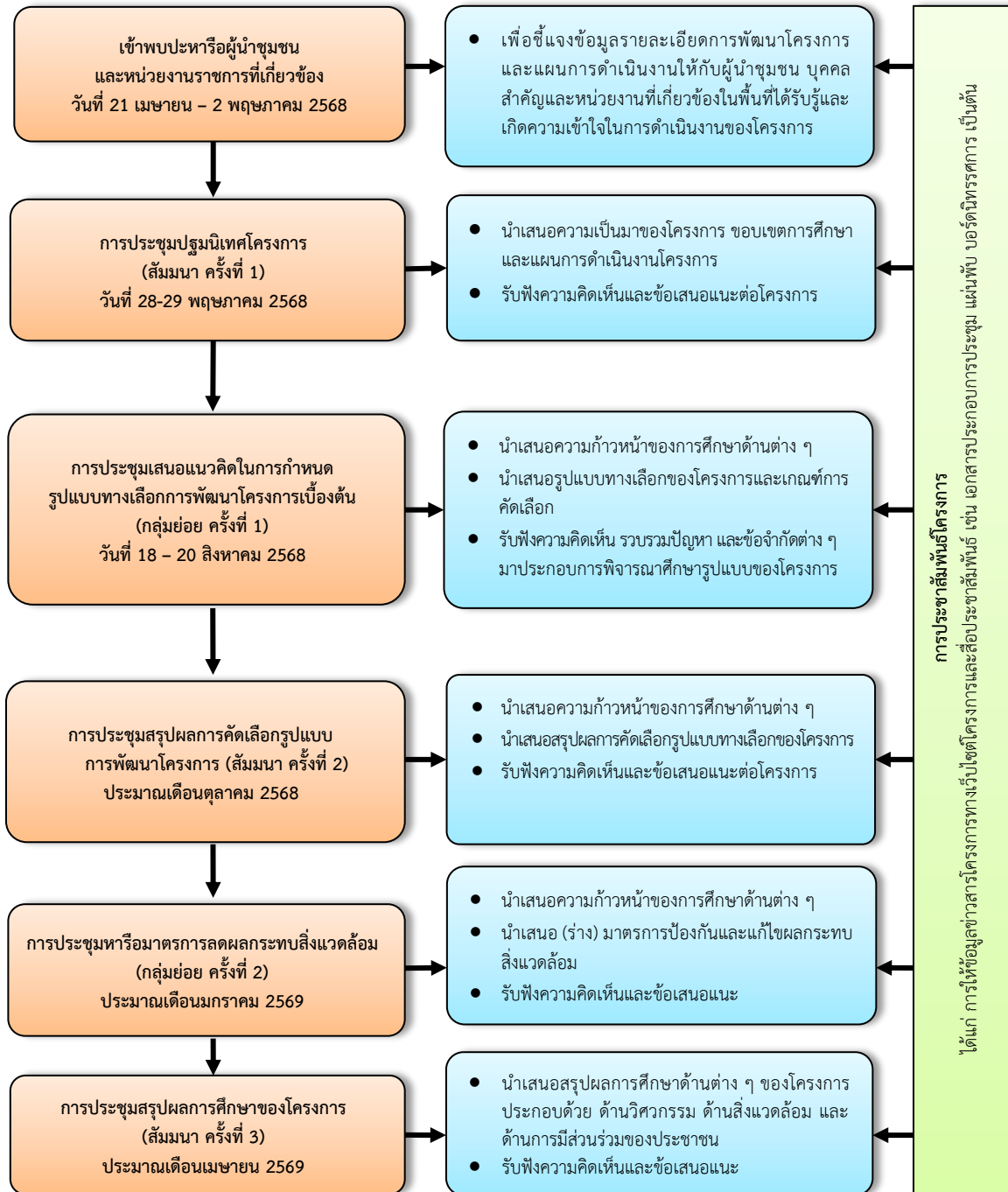


รูปที่ 33 ปีจจัยด้านสิ่งแวดล้อมในการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ



### 8. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูลแสดงความคิดเห็นและรวบรวมข้อเสนอแนะต่าง ๆ มาประกอบการตัดสินใจในการออกแบบเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและชุมชนที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุดประกอบด้วยแผนงานหลัก 2 แผนงาน คือ แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ และแผนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งจะประกอบไปด้วยแผนงานย่อยที่จะดำเนินการตามขั้นตอน การศึกษาของโครงการแสดงดังรูปที่ 34



รูปที่ 34 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

## 8.1 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

### 1) การเข้าพบหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือหรือหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง/ผู้นำชุมชน มีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการเบื้องต้น เป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดี รวมทั้งทำให้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับสภาพปัญหาเกี่ยวกับแนวเส้นทางโครงการ ความคิดเห็นของชุมชนต่อสภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน เป็นการให้ความสำคัญและสร้างความสัมพันธ์กับหน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง ค้นหาข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากบุคคลที่มีภารกิจและหน้าที่เกี่ยวข้องต่อการศึกษา เพื่อให้ได้ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการมากที่สุด ดำเนินการเมื่อวันที่ 27 - 30 เมษายน 2568 แสดงดังรูปที่ 35



แขวงทางหลวงอยุธยา



ศาลากลางจังหวัดพระนครศรีอยุธยา



ศาลากลางจังหวัดสระบุรี



เทศบาลเมืองสนั่นรักษ์



ที่ว่าการอำเภอหนองเสือ



ที่ว่าการอำเภออุทัย

รูปที่ 35 ตัวอย่างการเข้าพบหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

## 8.2 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นทิก จำกัด ได้จัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ระหว่างวันที่ 28 – 29 พฤษภาคม 2568 เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของโครงการ โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 196 คน ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรเอกชน สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่ สื่อมวลชนท้องถิ่น หน่วยงานเจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรึกษา บรรยากาศการประชุม แสดงดังรูปที่ 36 และสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ แสดงดังตารางที่ 7 ถึง ตารางที่ 9



เวทีที่ 1 หอประชุมที่ว่าการอำเภอหนองแค ตำบลหนองแค อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี



เวทีที่ 2 หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังน้อย ตำบลลำไทร อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา



เวทีที่ 3 หอประชุมที่ว่าการอำเภอหนองเสือ ตำบลบึงบา อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี  
รูปที่ 36 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 7 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เวทีที่ 1

หอประชุมที่ว่าการอำเภอหนองแค ตำบลหนองแค อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
<b>ด้านวิศวกรรมและการจราจร</b>	
- โครงการควรกำหนดแนวเส้นทางให้ประชาชนได้รับผลกระทบน้อยที่สุด	- แนวเส้นทางในปัจจุบันส่วนใหญ่ถูกกำหนดให้อยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ว่าง ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะกำหนดแนวเส้นทางโครงการให้กระทบกับที่อยู่อาศัยของประชาชนน้อยที่สุด
- สามารถขยับบริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการได้หรือไม่	- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) นั้น มีการศึกษาเบื้องต้นไว้ก่อนหน้านี้แล้ว เมื่อมีการขยับจุดใดจุดหนึ่ง จะส่งผลให้แนวเส้นทางทั้งหมดมีการเปลี่ยนแปลง
- ต้องการทราบข้อจำกัดของการออกแบบโครงการ	- การออกแบบทางหลวงพิเศษต้องออกแบบถนนให้เป็นทางตรง เพราะมีการกำหนดความเร็วของรถอยู่ที่ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้ยากที่จะออกแบบให้เป็นถนนทางโค้งเพื่อหลบบ้านเรือนของประชาชน
- แนวเส้นทางโครงการทั้ง 3 แนว จะนำเสนอให้ประชาชนได้รับทราบเมื่อไหร่	- บริษัทที่ปรึกษาจะนำแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมทั้ง 3 แนวเส้นทางมานำเสนอในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 โดยหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความเหมาะสม แบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร (Engineering) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน (Economics) และปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environment)
- ทางคู่ขนานไม่ได้มีตลอดแนวเส้นทางโครงการใช่หรือไม่	- จะดำเนินการออกแบบให้มีทางคู่ขนานบริเวณแหล่งชุมชน เพื่อให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีทางเข้าออกได้อย่างสะดวก
- จุดขึ้นลงจะอยู่บริเวณไหนบ้าง	- จุดขึ้นลงจะอยู่บริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา และจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3216 โดยรูปแบบและรายละเอียดจุดขึ้นลงจะนำเสนอในการจัดประชุมครั้งถัดไป
- หากโครงการตัดผ่านกลางแปลงที่ดินซึ่งเป็นพื้นที่รับน้ำจะเกิดปัญหาการกัดเซาะทางไหลของน้ำหรือไม่	- จะมีการออกแบบการวางท่อระบายน้ำเพื่อให้น้ำไหลได้ปกติ
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
- แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านตำบลหนองแค หากมีการก่อสร้างจะแบ่ง ตำบลหนองแคเป็น 2 ฝั่ง ซึ่งจะทำให้การเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างหมู่บ้าน มีความลำบากขึ้น เช่น ประชาชนมีบ้าน และที่นาอยู่คนละฝั่งจะต้องใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น เป็นต้น	- ในการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม ให้ความสำคัญกับปัญหาด้านการแบ่งแยกชุมชนเป็นอย่างมาก โดยที่ปรึกษาจะนำข้อห่วงกังวลทั้งหมดไปพิจารณาทบทวนการศึกษา และกำหนดมาตรการฯ ให้ครอบคลุมผลกระทบทุกด้าน และจะนำเสนอมาตรการฯ ในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2
<b>ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ</b>	
- อยากให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการให้กับประชาชนในพื้นที่โครงการทราบอย่างทั่วถึง	- บริษัทที่ปรึกษารับประเด็นข้อเสนอนี้เพื่อทบทวนรูปแบบการประชาสัมพันธ์ให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบข้อมูลของโครงการอย่างทั่วถึงต่อไป
- อยากให้กำหนดรายชื่อผู้ได้รับผลกระทบเป็นรายบุคคล เพื่อที่จะได้รับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการได้อย่างต่อเนื่อง	- บริษัทที่ปรึกษาจะรวบรวมรายชื่อผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการโดยตรง หรือกลุ่มผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืน และส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมเป็นรายบุคคลในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ต่อไป
- อยากให้เชิญประชาชนในพื้นที่แนวเส้นทางโครงการให้ครบถ้วน และควรส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับโครงการให้ประชาชนในพื้นที่แนวเส้นทางโครงการโดยตรง	
<b>ด้านอื่น ๆ</b>	
- เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ เพราะจะทำให้ประเทศพัฒนา แต่ต้องมีความชัดเจนในแนวเส้นทาง อีกทั้ง ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการควรได้รับข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการอย่างต่อเนื่อง	- บริษัทที่ปรึกษารับประเด็นข้อคิดเห็น โดยจะนำเสนอแนวเส้นทางโครงการที่ชัดเจนมากขึ้นในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1



ตารางที่ 8 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เวทีที่ 2

หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังน้อย ตำบลลำไทร อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
<b>ด้านวิศวกรรมและการจราจร</b>	
- แนวเส้นทางที่นำเสนอ คือ เส้นทางที่จะก่อสร้างใช่หรือไม่	- แนวเส้นทางที่ได้นำเสนอไปในเบื้องต้นนั้น เป็นเพียงแนวคิดการออกแบบเบื้องต้น โดยจะนำเสนอแนวเส้นทางโครงการที่ชัดเจนมากขึ้นในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1
- กังวลเรื่องการแบ่งแยกชุมชนเป็น 2 ฝั่ง เนื่องจากเมื่อชุมชนถูกแบ่งแยกจะทำให้ประชาชนบริเวณนั้นมีวิถีชีวิตเปลี่ยนไป เช่น เวลาเดินทางไปทำงานเพิ่มมากขึ้น	- ในระหว่างการศึกษาริษัทที่ปรึกษาต้องขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากประชาชนที่อยู่ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อนำข้อมูลไปทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- หากมีการตัดผ่านถนนชุมชน ให้ออกแบบเป็นทางยกระดับเป็นต้น	- บริษัทที่ปรึกษารับประเด็นข้อเสนอแนะ เพื่อทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- แนวเส้นทางปัจจุบันอยู่ใกล้กับอนุสาวรีย์พระเจ้าตาก (วัดพรานนก) จะต้องมีการขยับแนวเส้นทางโครงการออกไปให้ห่างกว่านี้หรือไม่	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษ โดยบริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นข้อเสนอแนะดังกล่าวไปทบทวน - การศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- ห่วงกังวลว่าการดำเนินโครงการจะกีดขวางทางไหลของน้ำ	- บริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นข้อเสนอแนะดังกล่าวไปทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- ทางขึ้นลงอยู่บริเวณทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา ใช่หรือไม่	- บริษัทที่ปรึกษาจะนำเสนอรูปแบบและรายละเอียดจุดขึ้นลงในการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ประมาณเดือนสิงหาคม 2568
- ควรมีการกำหนดรายชื่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อประชาชนจะได้รับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการอย่างครบถ้วนและชัดเจน	- บริษัทที่ปรึกษาจะรวบรวมรายชื่อผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการโดยตรง หรือกลุ่มผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืน และส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมเป็นรายบุคคลในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ต่อไป
- เขตทางของโครงการมีความกว้างกี่เมตร	- เขตทางของโครงการมีความกว้าง 110 เมตร โดยถนนของโครงการมีขนาด 4 – 6 ช่องจราจร และจะมีทางคู่ขนาน (บริเวณเขตชุมชน) ซึ่งมีไว้เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในพื้นที่
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
- หากผู้รับเหมาไม่ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในช่วงก่อสร้าง โครงการจะดำเนินการอย่างไร	- การดำเนินการก่อสร้างโครงการ กรมทางหลวงจะมีการว่าจ้างผู้รับเหมา และกำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด โดยมีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่งหน่วยงานกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง
- โครงการควรศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุม เพราะประชาชนตำบลโพสาวหาญได้รับบทเรียนจากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา	- บริษัทที่ปรึกษาจะทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป



ตารางที่ 8 (ต่อ) สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เวทีที่ 2

หอประชุมที่ว่าการณ์อำเภอวังน้อย ตำบลลำไทร อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
<b>ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ</b>	
- ยอยากให้มีการจัดประชุมเป็นรายตำบลเพื่อให้พี่น้องประชาชนผู้คาดว่าจะได้รับผลกระทบสามารถเดินทางเข้าร่วมประชุมได้อย่างสะดวก	- บริษัทที่ปรึกษามีแผนการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ประมาณเดือนสิงหาคม 2568 โดยมีรูปแบบการกระจายเวทีประชุมเป็นรายตำบล เพื่อให้ประชาชนเดินทางเข้าร่วมประชุมได้สะดวก
- ยอยากให้โครงการมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบได้รับทราบมากกว่านี้	- บริษัทที่ปรึกษาจะรวบรวมรายชื่อผู้ที่จะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการโดยตรง หรือกลุ่มผู้ที่จะได้รับผลกระทบจากการเวนคืน และส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมเป็นรายบุคคลในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ต่อไป
<b>ด้านอื่นๆ</b>	
- ไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ ซึ่งก่อนหน้านี้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมาสร้างปัญหาให้กับชุมชนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะตำบลโพสพาวาญ หากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองวงแหวนรอบที่ 3 เกิดขึ้นจะกระทบกับประชาชน	- โครงการเป็นการพัฒนาเพื่อรองรับการขยายตัวของจังหวัดกรุงเทพมหานคร ถ้าหากไม่พัฒนาโครงการอาจทำให้ไม่สอดคล้องกับการเติบโตของพื้นที่ในอนาคต โดยโครงการนี้จะออกแบบให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และเหมาะสมกับชุมชนมากที่สุด



## ตารางที่ 9 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เวทีที่ 3

## หอประชุมที่ว่าการอำเภอหนองเสือ ตำบลบึงบา อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
<b>ด้านวิศวกรรมและการจราจร</b>	
- ต้องการทราบแนวเส้นทางโครงการที่ชัดเจน เพื่อที่ผู้นำชุมชนจะนำข้อมูลไปชี้แจงกับประชาชนในพื้นที่ได้อย่างถูกต้อง ซึ่งหากประชาชนมีความเข้าใจโครงการจะส่งผลดีต่อการดำเนินการและได้รับการสนับสนุนจากประชาชนในพื้นที่ต่อไป	- แนวเส้นทางโครงการที่นำเสนอในครั้งนี้เป็นเส้นทางที่ได้ศึกษาเบื้องต้นเมื่อปี 2566 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลพื้นที่สภาพปัจจุบันอย่างละเอียด เพื่อจะกำหนดแนวเส้นทางโครงการที่กระทบกับประชาชนให้น้อยที่สุด 3 แนวเส้นทาง ซึ่งแต่ละแนวเส้นทางจะกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความเหมาะสม แบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร (Engineering) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (Economics) และปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environment) โดยจะนำเสนอในการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ประมาณเดือนสิงหาคม 2568
- ห่วงกังวลว่าจะเกิดปัญหาการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง	- บริษัทที่ปรึกษาจะออกแบบแนวเส้นทางโครงการให้เหมาะสม และไม่ให้กระทบกับพื้นที่สำคัญให้มากที่สุด เช่น วัด โรงเรียน ชุมชน เป็นต้น ซึ่งหากมีความจำเป็นต้องตัดผ่านชุมชนหรือหมู่บ้าน ในระหว่างการศึกษารายละเอียดที่ปรึกษาต้องขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากประชาชนที่อยู่ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อจะนำข้อมูลไปทบทวนการศึกษา และออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- ออกแบบจุดตัดถนนชุมชนให้ยกข้ามหรือทำอุโมงค์ลอด เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถสัญจรได้ตามเดิม	- บริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นข้อเสนอแนะดังกล่าวไปทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการนี้ ซึ่งทางโรงเรียนได้รับผลกระทบโดยตรง ดังนั้น จึงอยากขอให้โครงการนี้ขยับจุดขึ้นลง ให้ห่างจากโรงเรียนได้หรือไม่	- โครงการถนนวงแหวนรอบ 3 กรุงเทพมหานคร ได้มีการศึกษาไว้ตั้งแต่ปี 2566 หากมีการเปลี่ยนจุดสิ้นสุดของโครงการจะทำให้แนวเส้นทางที่ต่อจากโครงการนี้มีการเปลี่ยนแปลง ซึ่งจะทำให้เกิดผู้ที่ได้รับผลกระทบรายใหม่ จะทำให้การดำเนินงานของโครงการไม่สามารถเดินหน้าต่อไปได้และจะต้องทำการศึกษาใหม่ ซึ่งจุดขึ้น - ลง หน้าโรงเรียนเป็นความรับผิดชอบของโครงการช่วงถัดจากโครงการส่วนที่ 2
- อยากให้ออกแบบจุดขึ้น - ลง ให้เหมาะสม	- รูปแบบจุดขึ้น - ลง จะนำเสนอให้ได้ทราบต่อไปในการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ประมาณเดือนสิงหาคม 2568
- ควรมีรายชื่อผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อเชิญเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง	- บริษัทที่ปรึกษาจะรวบรวมรายชื่อผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการโดยตรง หรือกลุ่มผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืน และส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมเป็นรายบุคคลในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ต่อไป
- แนวทางเลือกทั้ง 3 แนวเส้นทางที่จะนำเสนอในการประชุมครั้งนี้หน้าจะมีตำบลอื่นเพิ่มเติมมาหรือไม่	- แนวทางเลือกทั้ง 3 แนวเส้นทางจะอยู่ในพื้นที่ตำบลในพื้นที่ศึกษาเดิม ซึ่งรายละเอียดที่ชัดเจนของแต่ละแนวเส้นทางจะนำเสนอในการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ประมาณเดือนสิงหาคม 2568



ตารางที่ 9 (ต่อ) สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เวทีที่ 3

หอประชุมที่ว่า การอำเภอหนองเสือ ตำบลบึงบา อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
- อยากให้ศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับพืชผลทางการเกษตรของประชาชนในบริเวณโครงการ	- บริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นข้อเสนอนี้ดังกล่าวไปทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- ห่วงกังวลปัญหาฝุ่นละออง เสียงดัง และแรงสั่นสะเทือน ระหว่างการก่อสร้าง และต้องการทราบแนวทางชดเชยเยียวยาแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบของโครงการ	- ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการศึกษผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะนำผลกระทบในทุกด้านไปกำหนดมาตรการลดผลกระทบอย่างครอบคลุม โดยจะนำเสนอร่างมาตรการฯ ในการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2
<b>ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ</b>	
- อยากให้มีการประชุมเป็นรายตำบลเพื่อให้ประชาชนผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบสามารถเดินทางเข้าร่วมประชุมได้อย่างสะดวก	- บริษัทที่ปรึกษามีแผนการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ประมาณเดือนสิงหาคม 2568 โดยมีรูปแบบการกระจายเวทีประชุมเป็นรายตำบล เพื่อให้ประชาชนเดินทางเข้าร่วมประชุมได้สะดวก
- อยากให้โครงการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนได้รับทราบข้อมูลอย่างทั่วถึง	- บริษัทที่ปรึกษาจะรวบรวมรายชื่อผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการโดยตรง หรือกลุ่มผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืน และส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมเป็นรายบุคคล ในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ต่อไป
<b>ด้านอื่นๆ</b>	
- ที่ดินที่ถูกเวนคืนบางส่วน (ไม่หมดทั้งแปลง) ทำให้ไม่สามารถทำประโยชน์ได้ จะมีแนวทางแก้ปัญหาอย่างไร	- กรณีการถูกเวนคืนที่ดินบางส่วน เจ้าของที่ดินสามารถยื่นคำร้องให้กรมทางหลวงซื้อที่ดินทั้งแปลงได้
- เป็นโครงการที่ดี เนื่องจากช่วยลดการจราจรติดขัดในหลายพื้นที่ได้อย่างแท้จริง	- ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
- ในกรณีที่มีการเวนคืนที่ดิน อยากให้ประเมินราคาให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่	- การประเมินราคาที่ดินจะมีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาว่าที่ดินที่จะถูกเวนคืนมีมูลค่าเท่าไร ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาจะนำข้อมูลการเวนคืนที่ดินเบื้องต้นมานำเสนอในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2



## 9. การดำเนินงานขั้นถัดไป

### 9.1 ด้านวิศวกรรม

1) นำข้อคิดเห็นจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปปรับปรุงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกแนวทางเลือกโครงการ และดำเนินการคัดเลือกแนวทางเลือกของโครงการที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การเงิน และหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

2) สรุปแนวทางเลือกที่จะใช้ในการพัฒนาโครงการ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 9.2 ด้านการจราจรและขนส่ง

สรุปผลการสำรวจปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการในปัจจุบันบริเวณช่วงถนนและทางแยกหลักในโครงการ

### 9.3 ด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อคัดกรองปัจจัยที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ นำไปศึกษาต่อในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) และเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สำหรับปัจจัยที่ได้รับผลกระทบในระดับต่ำ

### 9.4 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ ไลน์ออฟฟิเชียลโครงการ และติดประกาศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่

2) เตรียมการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโดยเฉพาะผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม และผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

3) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทางเว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ ไลน์ออฟฟิเชียลโครงการ รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ



## 10. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

### เจ้าของโครงการ



#### ■ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668 75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034

อีเมล : [surveydesign.doh@gmail.com](mailto:surveydesign.doh@gmail.com)

#### ■ แขวงทางหลวงนครนายก

9/3 หมู่ที่ 10 ตำบลบางอ้อ อำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก 26110

โทรศัพท์ : 0 3763 9740

โทรสาร : 0 3763 9741

#### ■ แขวงทางหลวงอยุธยา

58 หมู่ 1 ถนนโรจนะ ตำบลไผ่ลิง อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13000

โทรศัพท์ : 0 3524 1092

โทรสาร : 0 3524 1092

### บริษัทที่ปรึกษา



#### ■ บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1 ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์ : 0 2318 7235

โทรสาร : 0 2318 7233 ถึง 6

อีเมล : [chotichinda@chotichinda.com](mailto:chotichinda@chotichinda.com)

ติดต่อ : คุณศุภชัย นามพูลวัน (ด้านวิศวกรรมและจราจร)



#### ■ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

10/59,60,61 อาคารเดอะเทรนด์ดี้ ชั้นที่ 3 ซอยสุขุมวิท 13 (แสงจันทร์)

แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110

โทรศัพท์ : 02 168 7395 ถึง 98

โทรสาร : 0-2168-7380

อีเมล : [contact.office@iec-thailand.com](mailto:contact.office@iec-thailand.com)

ติดต่อ : คุณประเทือง อินคัม (ด้านวิศวกรรม)



#### ■ บริษัท เอ็นทิก จำกัด (ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน)

3/4 ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240

โทรศัพท์ : 0 2379 0141 ถึง 2

โทรสาร : 0 2379 0143 ถึง 4

อีเมล : [entic\\_2003@yahoo.com](mailto:entic_2003@yahoo.com)

ติดต่อ : คุณรตพร นະมาตร์ (ด้านสิ่งแวดล้อม)

คุณณัฏฐ์วสินทร์ โสภา (ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)



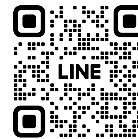
เว็บไซต์โครงการ

[www.3rd-ringroad-east2.com](http://www.3rd-ringroad-east2.com)



เฟซบุ๊กโครงการ

[3rd-ringroad-east2](https://www.facebook.com/3rd-ringroad-east2)



Line Official

[3rd-ringroad-east2](https://line.me/tv/3rd-ringroad-east2)



เอกสารประกอบ

การประชุม