



# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)

ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ  
การพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)



เสนอโดย

**CHOTICHINDA**  
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED

บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

ตุลาคม 2568



# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ  
การพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)



เสนอโดย

**CHOTICHINDA**  
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED

บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

ตุลาคม 2568



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

หน้า

สารบัญ.....	ก
สารบัญรูป.....	ค
สารบัญตาราง.....	จ
1. ความเป็นมาของโครงการ .....	1 -
2. วัตถุประสงค์ .....	4 -
2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ .....	4 -
2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม.....	4 -
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4 -
4. พื้นที่ศึกษา .....	4 -
5. ขอบเขตการศึกษา .....	9 -
6. สภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการในปัจจุบัน .....	10 -
6.1 แนวเส้นทางโครงการ .....	10 -
6.1.1 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการ.....	10 -
6.1.2 อุปสรรคและข้อจำกัดต่าง ๆ ของแนวเส้นทางโครงการ.....	13 -
7. การวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยา.....	16 -
7.1 การวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยา.....	16 -
7.2 ลักษณะลุ่มน้ำ ลำน้ำ และทิศทางการไหลของน้ำ .....	21 -
7.3 พื้นที่ลุ่ม "แก้มลิง" และการจัดการน้ำ .....	21 -
7.4 การวิเคราะห์ลักษณะภูมิประเทศและผลกระทบต่อโครงการ.....	21 -
7.5 โครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิม.....	21 -
8. การศึกษารูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ.....	25 -
8.1 แนวเส้นทางโครงการ .....	25 -
8.1.1 การคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ .....	25 -
8.1.2 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ .....	30 -
8.1.3 สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ .....	31 -
8.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น .....	33 -
8.3 การออกแบบจุดตัดทางแยกเบื้องต้น .....	34 -
8.3.1 งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ .....	35 -
8.3.2 หลักเกณฑ์ในการพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ .....	35 -
8.3.3 การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ..	36 -
8.3.4 การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 .....	40 -
8.3.5 การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3261.....	44 -
9. การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม .....	48 -
9.1 สรุปข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม .....	51 -
9.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศผังเมือง.....	54 -



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

หน้า

สารบัญ.....	ก
สารบัญรูป.....	ค
สารบัญตาราง.....	จ
9.3 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาโครงการ .....	54 -
9.4 สรุปปัจจัยในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม .....	57 -
10. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน .....	58 -
10.1 การประชาสัมพันธ์โครงการ .....	59 -
10.2 ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน .....	60 -
11. การดำเนินงานขั้นถัดไป .....	67 -
11.1 ด้านวิศวกรรม .....	67 -
11.2 ด้านการจราจรและขนส่ง .....	67 -
11.3 ด้านสิ่งแวดล้อม.....	67 -
11.4 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน .....	67 -
12. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม .....	68 -



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
 รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

หน้า

สารบัญ.....	ก
สารบัญรูป.....	ค
สารบัญตาราง.....	จ
<b>สารบัญรูป</b>	
รูปที่ 1	โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560-2579 ..... - 2 -
รูปที่ 2	โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 ..... - 3 -
รูปที่ 3	ที่ตั้งโครงการ..... - 8 -
รูปที่ 4	สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ..... - 10 -
รูปที่ 5	สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ..... - 10 -
รูปที่ 6	แนวเส้นทางโครงการ ..... - 11 -
รูปที่ 7	ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 1 กม.36+000 ถึง กม.47+000..... - 12 -
รูปที่ 8	ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 2 กม.47+000 ถึง กม.60+000..... - 12 -
รูปที่ 9	ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 3 กม.60+000 ถึง กม.74+000..... - 13 -
รูปที่ 10	แหล่งโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาของโครงการ..... - 14 -
รูปที่ 11	พื้นที่ทุ่งรับน้ำและพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก ..... - 15 -
รูปที่ 12	การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา..... - 17 -
รูปที่ 13	การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดสระบุรี..... - 18 -
รูปที่ 14	การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี ..... - 19 -
รูปที่ 15	แนวเสาไฟฟ้าแรงสูง ..... - 20 -
รูปที่ 16	ลุ่มน้ำเจ้าพระยา..... - 22 -
รูปที่ 17	สภาพการระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ ..... - 23 -
รูปที่ 18	ที่ตั้งพื้นที่โครงการ..... - 24 -
รูปที่ 19	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ..... - 27 -
รูปที่ 20	แนวเส้นทางโครงการที่เป็นไปได้ บริเวณช่วงต้นโครงการ ..... - 28 -
รูปที่ 21	แนวเส้นทางโครงการที่เป็นไปได้ บริเวณทางหลวงหมายเลข 1 ..... - 28 -
รูปที่ 22	แนวเส้นทางโครงการที่เป็นไปได้ บริเวณทางหลวงหมายเลข 3261 ..... - 29 -
รูปที่ 23	แนวเส้นทางโครงการที่เป็นไปได้ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ..... - 29 -
รูปที่ 24	แนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (แนวเส้นทางเลือกที่ 1)..... - 32 -
รูปที่ 25	รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น ..... - 33 -
รูปที่ 26	รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น (กรณีโครงสร้างสะพาน)..... - 33 -
รูปที่ 27	ตำแหน่งทางแยกต่างระดับกับจุดตัดทางแยกของโครงการเบื้องต้น ..... - 34 -
รูปที่ 28	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 รูปแบบทางเลือกที่ 1... - 37 -
รูปที่ 29	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 รูปแบบทางเลือกที่ 2... - 38 -
รูปที่ 30	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 รูปแบบทางเลือกที่ 3... - 39 -



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
 รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

หน้า

สารบัญ.....	ก
สารบัญรูป.....	ค
สารบัญตาราง.....	จ

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่ 31	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1 รูปแบบทางเลือกที่ 1 .....	41 -
รูปที่ 32	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1 รูปแบบทางเลือกที่ 2 .....	42 -
รูปที่ 33	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1 รูปแบบทางเลือกที่ 3 .....	43 -
รูปที่ 34	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3261 รูปแบบทางเลือกที่ 1 .....	45 -
รูปที่ 35	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3261 รูปแบบทางเลือกที่ 2 .....	46 -
รูปที่ 36	ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3261 รูปแบบทางเลือกที่ 3 .....	47 -
รูปที่ 37	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ .....	50 -
รูปที่ 38	พื้นที่อุทยานแห่งชาติบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ .....	52 -
รูปที่ 39	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ .....	53 -
รูปที่ 40	แผนที่พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาตามแนวทางเลือกโครงการ .....	56 -
รูปที่ 41	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน .....	58 -
รูปที่ 42	บรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) .....	61 -



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

หน้า

สารบัญ.....	ก
สารบัญรูป.....	ค
สารบัญตาราง.....	จ

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	พื้นที่ศึกษาของโครงการ .....	5 -
ตารางที่ 2	พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ .....	6 -
ตารางที่ 3	หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ .....	30 -
ตารางที่ 4	สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบในแต่ละปัจจัยของแนวเส้นทางเลือก .....	31 -
ตารางที่ 5	หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ .....	35 -
ตารางที่ 6	การกำหนดค่าตัวคูณการพิจารณาในเชิงคุณภาพ .....	36 -
ตารางที่ 7	สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ..	40 -
ตารางที่ 8	สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 .....	44 -
ตารางที่ 9	สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3261 .....	48 -
ตารางที่ 10	พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาตามแนวทางเลือกโครงการ .....	55 -
ตารางที่ 11	การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร .....	59 -
ตารางที่ 12	การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) .....	60 -
ตารางที่ 13	สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ .....	62 -



**เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)**  
**โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.**  
**รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2**

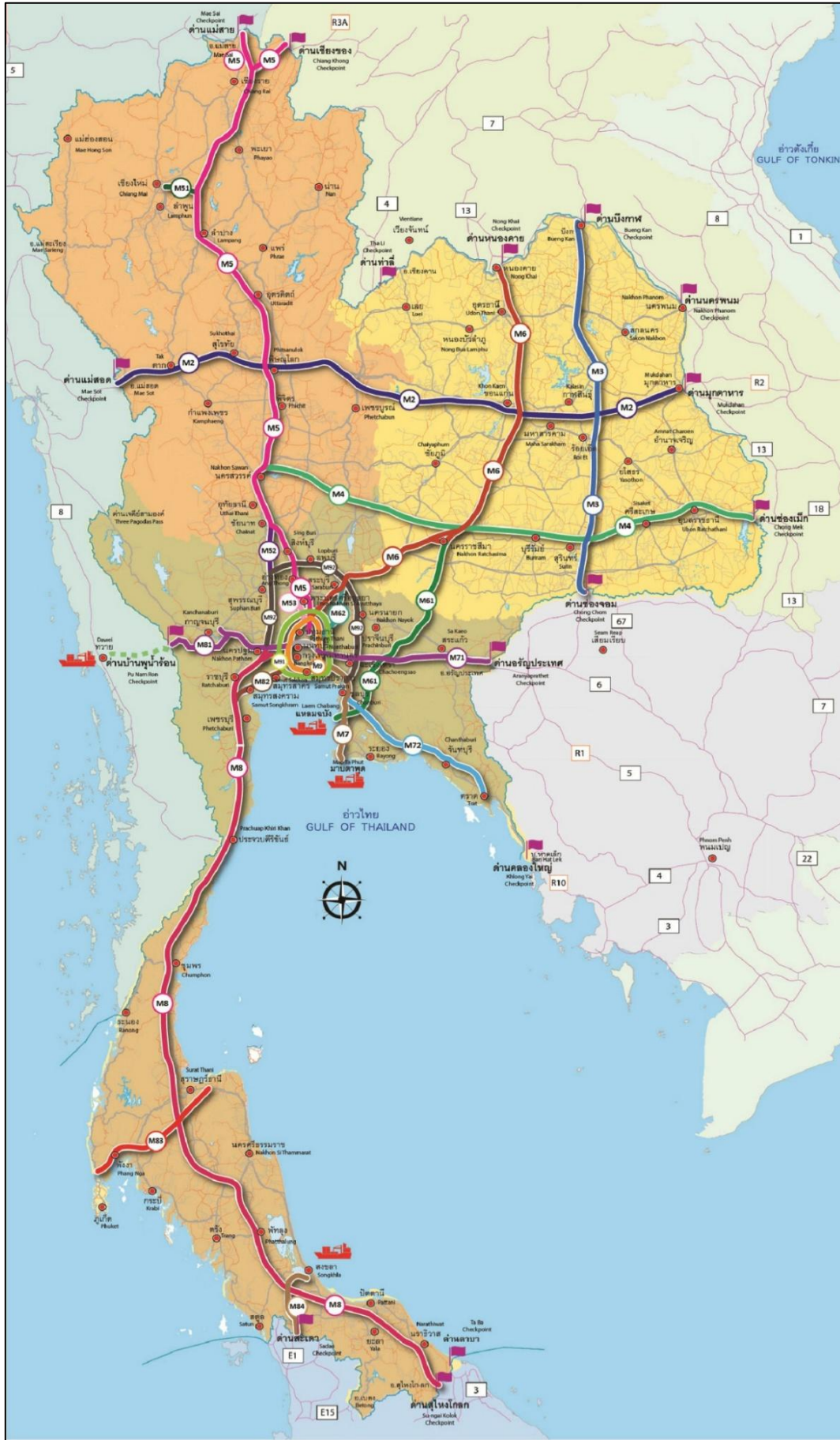
**1. ความเป็นมาของโครงการ**

ในปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงที่มีความสำคัญ มักจะมีจุดเริ่มต้นจากพื้นที่กรุงเทพมหานครไปยังพื้นที่ภาคต่างๆ ของ ประเทศ ในลักษณะของแนวเส้นทางออกจากศูนย์กลาง หรือ Radial และจะมีโครงข่ายวงแหวน หรือ Ring ซึ่งเป็นโครงข่ายในลักษณะคล้ายกับใยแมงมุม อยู่ในบริเวณโดยรอบของพื้นที่ชุมชนเมืองในแต่ละภูมิภาค โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้มีโครงข่ายวงแหวนดังกล่าว คือ โครงข่ายวงแหวนรอบที่ 1 หรือ ถนนรัชดาภิเษก และต่อมาในปี พ.ศ. 2521 กรมทางหลวง ได้ก่อสร้างโครงข่ายวงแหวนเพิ่มเติม คือ ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 หรือถนนกาญจนาภิเษก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยลดภาวะความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างไรก็ตาม การเจริญเติบโตและการขยายตัวของพื้นที่เมืองยังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดปริมาณการจราจรในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งโครงข่ายวงแหวนในปัจจุบัน จะสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นได้ในระดับหนึ่ง และจะเต็มศักยภาพของโครงข่ายวงแหวนได้ในอนาคต กรมทางหลวงจึงได้มีแผนในการพัฒนา และก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 โดยเป็นโครงข่ายสายทางตามแผนกลยุทธ์ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยปี พ.ศ. 2560 - 2579 แสดงดังรูปที่ 1 เพื่อเสริมสร้างระบบโครงข่ายทางหลวงในเขตพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และสามารถช่วยลดปริมาณการจราจรที่จะผ่านเข้า - ออก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับรถบรรทุก ต่อไป

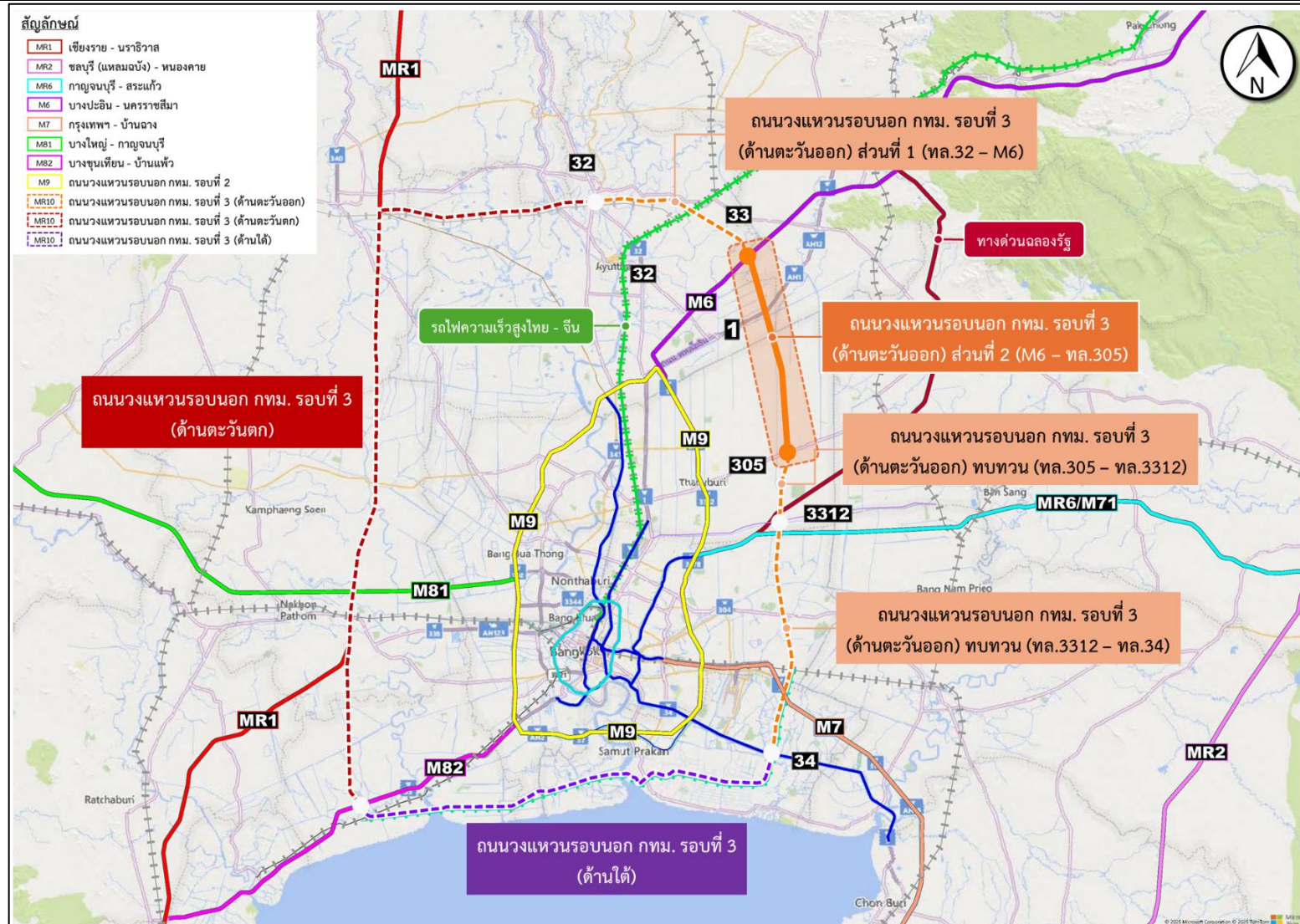
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 แสดงดังรูปที่ 2 จะสามารถบรรเทาปัญหาและลดผลกระทบทางด้านจราจรติดขัด และยังเป็นการขยายพื้นที่เพื่อกระจายความเจริญ และการพัฒนาในเชิงพาณิชย์ไปยังพื้นที่รอบนอกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะสามารถช่วยลดปริมาณการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ในตัวเมืองได้อีกทางหนึ่ง ในปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วงแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ระยะทางรวมประมาณ 68 กิโลเมตร โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ส่วน ซึ่งโครงการฯ ส่วนที่ 1 จะดำเนินการในช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ถึงจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 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 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และ ฉบับที่ 2 พ.ศ.2561 จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมในข้างต้น ต่อไป



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



รูปที่ 1 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560-2579



ที่มา : โครงการงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมนำทาง 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 ในช่วงอื่นๆ และกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 6 โดยมีแนวเส้นทางที่มีความสอดคล้องกับแผนการบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-Map) ตามโครงข่ายของแนวเส้นทาง MR10 เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2) เพื่อให้ได้รูปแบบรายละเอียดในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองของโครงการฯ ที่มีความเหมาะสม และมีความสมบูรณ์ ทั้งทางด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม อีกทั้ง สามารถนำไปใช้สำหรับการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### 2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม

1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาแนวเส้นทางเลือก เกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม รูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ รวมทั้งผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วม ของประชาชนที่ผ่านมา ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

2) เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนเกี่ยวกับแนวทางเลือกและรูปแบบการพัฒนา ของโครงการ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ชาติ ระบบโครงข่ายคมนาคม และบริบทของพื้นที่ต่อไป

## 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบความก้าวหน้าของโครงการ โดยเฉพาะผลการพิจารณาคัดเลือกแนวทางที่เหมาะสมของโครงการ พร้อมทั้งเหตุผล หลักการและวิธีการในการพิจารณาคัดเลือก ตลอดจนแผนการดำเนินงาน การศึกษาในขั้นต่อไป

2) คณะผู้ศึกษาได้รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา และการพัฒนาโครงการ

## 4. พื้นที่ศึกษา

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2 มีจุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่บริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ที่ตำบลโพสาวหาญ อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 ที่ตำบลบึงสนั่น อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี รวมระยะทางประมาณ 38 กิโลเมตร ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดปทุมธานี 6 อำเภอ 12 ตำบล แสดงดังตารางที่ 1 - 2 และ รูปที่ 3



ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	แนวทาง เลือกที่ 1	แนวทาง เลือกที่ 2	แนวทาง เลือกที่ 3
พระนครศรีอยุธยา	ภาชี	ระโสม	✓	✓	✓
		โพสพ	✓	✓	✓
	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



ตารางที่ 2 พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง	หมู่บ้าน
พระนครศรีอยุธยา	ภาชี	ระโสม	องค์การบริหารส่วนตำบลระโสม	หมู่ 1 บ้านช่อง
				หมู่ 2 บ้านใหม่
				หมู่ 3 บ้านระเขน
				หมู่ 4 บ้านมาบโพธิ์
	อุทัย	โพสาวหาญ	องค์การบริหารส่วนตำบลโพสาวหาญ	หมู่ 1 บ้านหลวง
				หมู่ 2 บ้านพรานนก
				หมู่ 6 บ้านใหญ่
				หมู่ 8 บ้านหลังถน
	วังน้อย	สนับทึบ	องค์การบริหารส่วนตำบลสนับทึบ	หมู่ 2 บ้านคลอง 10
				หมู่ 4 บ้านหนองโสน
				หมู่ 5 บ้านคลอง 28
				หมู่ 6 บ้านคลอง 27
				หมู่ 7 บ้านสหกรณ์
				หมู่ 1 บ้านคลอง 27
		หันตะเภา	องค์การบริหารส่วนตำบลหันตะเภา	หมู่ 2 บ้านคลอง 27
				หมู่ 3 บ้านลำแดง
				หมู่ 4 บ้านหนองเสือ
		ชะแมบ	องค์การบริหารส่วนตำบลชะแมบ	หมู่ 2 บ้านวัดตาเหม็ง
				หมู่ 4 บ้านคลอง 27
ข้าวางาม	องค์การบริหารส่วนตำบลข้าวางาม	หมู่ 1 บ้านคลองแขก		
		หมู่ 2 บ้านคลอง 10		
		หมู่ 3 บ้านคลอง 9		
		หมู่ 4 บ้านคลอง 8		
สระบุรี	หนองแค	หนองปลิง	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองปลิง	หมู่ 6 บ้านหนองสรวง
		หนองแขม	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองแขม	หมู่ 1 บ้านแปดอาร์
				หมู่ 2 บ้านโคกวิ้ว
				หมู่ 3 บ้านหนองกลางดอน
				หมู่ 4 บ้านคลองหกตัน
				หมู่ 6 บ้านโคกกะพี้
				หมู่ 7 บ้านหนองอ่างทอง
				หมู่ 8 บ้านลำศาลเจ้า
		ไผ่ต่า	เทศบาลตำบลไผ่ต่า	หมู่ 5 บ้านไผ่ต่า
		กุ่มหัก	องค์การบริหารส่วนตำบลกุ่มหัก	หมู่ 10 บ้านดอนเหยี่ยว
		หนองโรง	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโรง	หมู่ 2 บ้านคลอง 5
				หมู่ 4 บ้านคลอง 10
				หมู่ 5 บ้านคลองน้ำส้ม
หมู่ 6 บ้านตลาดคลอง 10				
หมู่ 7 บ้านหนองปลาหมอ				



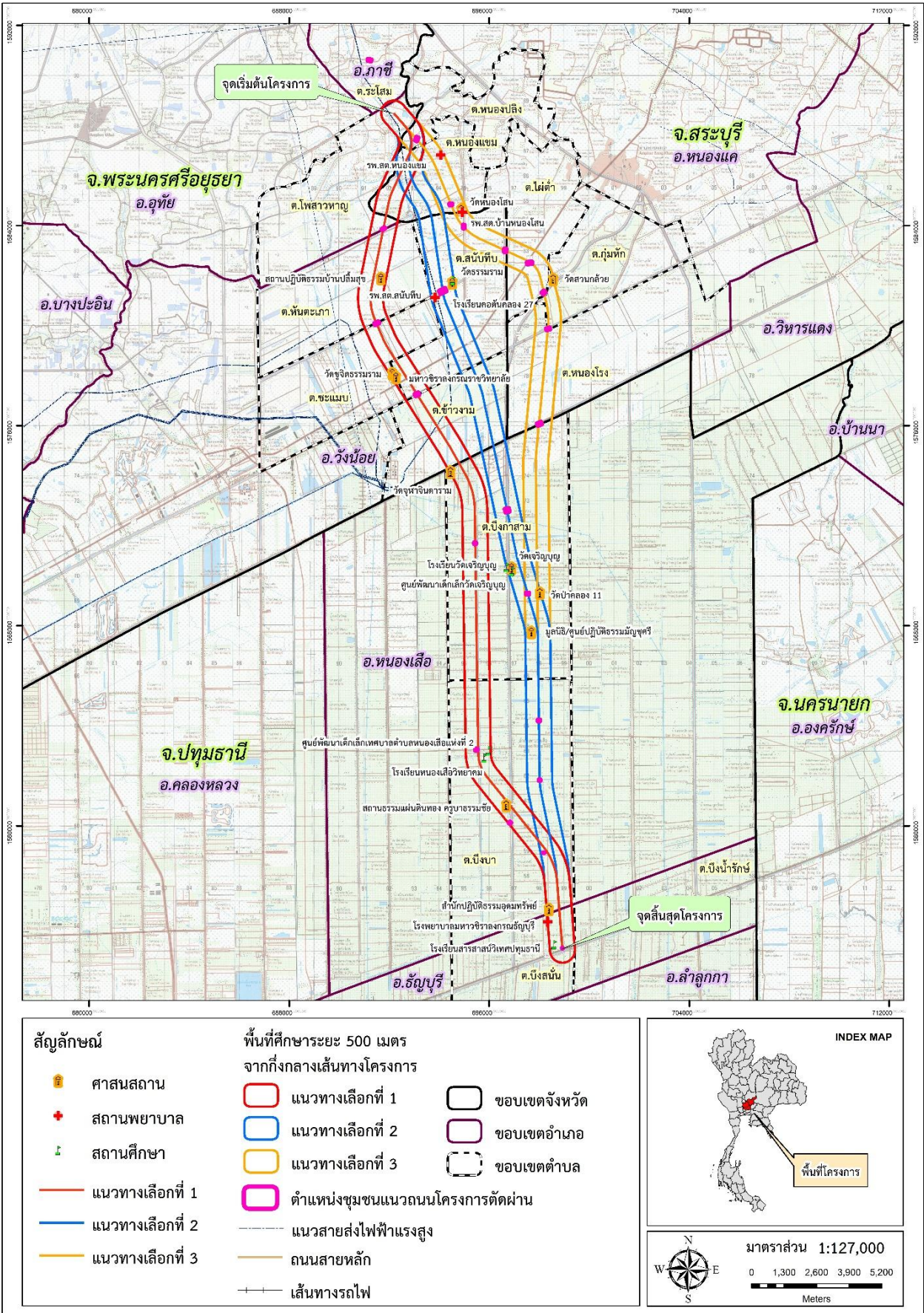
ตารางที่ 2 พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง	หมู่บ้าน
ปทุมธานี	หนองเสือ	บึงกาสาม	องค์การบริหารส่วนตำบลบึงกาสาม	หมู่ 1 บ้านบึงสัมพันธ์
				หมู่ 2 บ้านบึงสมบุรณ์
				หมู่ 3 บ้านคชสาร
				หมู่ 4 บ้านเจริญบุญ
				หมู่ 5 บ้านแสนสุขสัปดาห์
				หมู่ 7 บ้านบึงกาสาม
				หมู่ 8 บ้านเจริญสุขพัฒนา
				หมู่ 9 บ้านหนองบัวทอง
				บึงบา
	หมู่ 6 บ้านปากบึงพัฒนา			
	องค์การบริหารส่วนตำบลบึงบา	หมู่ 1 บ้านไทรย้อย		
		หมู่ 2 บ้านวังตะเคียน		
		หมู่ 3 บ้านแสงมณี		
		หมู่ 4 บ้านแสนสุข		
	หมู่ 7 บ้านศาลาลอย			
หมู่ 8 บ้านทุ่งรวงทอง				
ธัญบุรี	บึงนาราง	เทศบาลเมืองสนั่นรักษ์	หมู่ 3 ตำบลบึงสนั่น	
			หมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น	
			หมู่ 2 ตำบลบึงนาราง	

ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2568



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
 รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



รูปที่ 3 ที่ตั้งโครงการ



## 5. ขอบเขตการศึกษา

เพื่อให้การดำเนินงานโครงการเกิดประสิทธิภาพสูงสุดและประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ จึงได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานโดยสอดคล้องกับรายการข้อกำหนดในสัญญา เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยสรุปขอบเขตการศึกษาของงาน ดังนี้

- 1) ทบทวนการศึกษาที่ผ่านมา แผนพัฒนาจังหวัด และแผนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุรายกรณี ข้อร้องเรียน และข้อพิพาท ในรอบ 10 ปีล่าสุด (ถ้ามี) หรือตามที่กรมทางหลวงเห็นชอบ
- 2) ศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และศึกษาพิจารณาคัดเลือกแนวทาง รูปแบบการขยายทางหลวง ทางหลวงพิเศษ และรูปแบบงานโครงสร้างที่เหมาะสม (ถ้ามี) ให้สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรและข้อมูล ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อดี ข้อเสีย ตามความเหมาะสมและสำรวจออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรม ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานกรมทางหลวง
- 3) ศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์ ประกอบด้วย การประเมินค่าใช้จ่าย การประเมินผลประโยชน์ และการวิเคราะห์ความคุ้มค่า
- 4) สำรวจเก็บข้อมูลปริมาณจราจร และวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนทางหลวง และทางแยก รวมถึงโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งปัจจุบันและอนาคต
- 5) สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ แนวทาง แนวระดับ สิ่งก่อสร้าง สาธารณูปโภค และรายละเอียดอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการออกแบบและการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- 6) สำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ สำหรับการออกแบบโครงสร้างชั้นทางและเป็นข้อมูลในการก่อสร้าง
- 7) ออกแบบรายละเอียดทางหลวงพิเศษ ทางหลวง ทางแยก พร้อมด้วยส่วนประกอบต่างๆ โดยในการออกแบบจะต้องดำเนินการให้เหมาะสม ครอบคลุมลักษณะงานบริการดังต่อไปนี้
  - ตรวจสอบและออกแบบรายละเอียดทางด้านเรขาคณิต งานทาง งานโครงสร้างงานระบายน้ำ งานระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจำเป็น งานจัดภูมิทัศน์ในบริเวณทางแยกและการจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง
  - ตรวจสอบและออกแบบรายละเอียดของแนวทาง รูปแบบการขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และรูปแบบงานโครงสร้างให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานกรมทางหลวง
  - ดำเนินการออกแบบรายละเอียดทางหลวงพิเศษ ทางหลวง ทางแยก พร้อมด้วยส่วนประกอบต่างๆ ซึ่งในการออกแบบจะต้องดำเนินการให้เหมาะสมและสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์การจราจร รูปแบบ ทันสมัย และมีเอกลักษณ์เฉพาะพื้นที่
  - ศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย การประเมินค่าใช้จ่ายการประเมินผลประโยชน์ และการวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ
- 8) จัดทำแผนที่ระบบระบายน้ำตลอดทั้งทางหลวงพิเศษ ทางหลวง และโครงข่ายถนนที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาและรักษาระบบระบายน้ำที่สมบูรณ์ต่อไป
- 9) จัดทำขั้นตอนการก่อสร้าง วิธีการก่อสร้าง และจัดการจราจรในระหว่างก่อสร้าง
- 10) ดำเนินการงานทางด้านสิ่งแวดล้อม
- 11) ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่รับทราบตลอดการดำเนินโครงการ
- 12) สำรวจทรัพย์สินและข้อมูลเพื่อการเวนคืนขั้นเริ่มต้นที่ยังไม่มีพระราชกฤษฎีกา (ถ้ามี) และจัดทำแผนที่เขตทางหลวงบริเวณที่ต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ถ้ามี)
- 13) จัดเตรียมข้อมูลและสื่อต่าง ๆ สำหรับนำเสนอโครงการฯ (Presentation) ที่สามารถนำเสนอด้วยระบบคอมพิวเตอร์ตามรายละเอียดที่กำหนด
- 14) จัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคา และประเมินราคาค่าก่อสร้าง

## 6. สภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการในปัจจุบัน

### 6.1 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก 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 (บางปะอิน - นครราชสีมา) ที่ประมาณ กม.23+500 (บริเวณหมู่ 2 บ้านพรานนก) ตำบลโพธิ์สาวหาญ อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จากนั้นแนวเส้นทางลงด้านทิศใต้ตัดกับทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ที่ประมาณ กม.76+500 (บริเวณหมู่ 2 บ้านคลองสิบ) ตำบลสนับทึบ อำเภอน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย อย.1043 และ ปท.1021 (ถนนเลียบบคลองระพีพัฒน์) (บริเวณหมู่ 3 บ้านคลองเก่า) ตัดทางหลวงหมายเลข 3261 (คลองสิบ) (บริเวณหมู่ 4 บ้านเจริญสุข) ตำบลบึงกาสาม อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี แนวเส้นทางตรงลงมาอยู่ระหว่างคลองสิบและคลองสิบเอ็ด มาสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 (รังสิต - นครนายก) ที่ประมาณ กม.25+000 (บริเวณหมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น) ตำบลบึงสนั่น อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี มีระยะทางรวมประมาณ 38.00 กิโลเมตร

#### 6.1.1 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการ

สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการจากการทบทวนข้อมูลแนวเส้นทางโครงการตามผลการศึกษาเดิมที่ผ่านมาพบว่า มีลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบลุ่ม ทุ่งนา และพื้นที่เกษตรกรรม มีชุมชนกระจายตัวอยู่หนาแน่นปานกลาง อยู่บริเวณสองฝั่งถนนเดิม และบริเวณจุดตัดมีบ้านเรือนกระจายตัวอยู่หนาแน่นปานกลาง รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 4 ถึงรูปที่ 6



รูปที่ 4 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ



รูปที่ 5 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ



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

รูปที่ 6 แนวเส้นทางโครงการ

จากการทบทวนสภาพพื้นที่โครงการ พบว่า แนวเส้นทางโครงการมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบลุ่มและพื้นที่ราบ มีการกระจายตัวของชุมชนเฉพาะในพื้นที่ริมทางหลวงเป็นหลัก สลับกับพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่โล่งเป็นส่วนใหญ่ สามารถแสดงรายละเอียดของแนวเส้นทางโครงการในแต่ละช่วงได้ดังนี้

**ช่วงที่ 1** แนวเส้นทางโครงการตั้งแต่ กม.36+000 ถึง กม.47+000 ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3043 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 และทางหลวงหมายเลข 1 ลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบลุ่ม มีชุมชนหนาแน่นปานกลาง ยกเว้นบริเวณใกล้เคียงทางหลวงหมายเลข 1 ที่มีอาคารอยู่อย่างหนาแน่น ดังรูปที่ 7



รูปที่ 7 ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 1 กม.36+000 ถึง กม.47+000

**ช่วงที่ 2** แนวเส้นทางโครงการตั้งแต่ กม.47+000 ถึง กม.60+000 ตัดผ่านทางหลวงชนบท อย.1043 ปท.5021 และทางหลวงหมายเลข 3261 ลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบลุ่ม ทุ่งนา มีชุมชนกระจัดกระจายสองฝั่งถนนเดิม แสดงดังรูปที่ 8



รูปที่ 8 ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 2 กม.47+000 ถึง กม.60+000

ช่วงที่ 3 แนวเส้นทางโครงการตั้งแต่ กม.60+000 ถึง กม.74+000 ตัดผ่าน ทางหลวงหมายเลข 305 ลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบลุ่ม มีชุมชนกระจายสองฝั่งถนนเดิม บริเวณใกล้เคียงทางหลวงหมายเลข 305 มีชุมชนอยู่อย่างหนาแน่นแสดงดังรูปที่ 9



รูปที่ 9 ลักษณะแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 3 กม.60+000 ถึง กม.74+000

จากการสำรวจสภาพพื้นที่และรวบรวมข้อมูลการศึกษาของโครงการในปัจจุบัน พบการเปลี่ยนแปลงของสภาพพื้นที่อุปสรรคและข้อจำกัดต่างๆของแนวเส้นทางโครงการ เช่น การตัดผ่านชุมชน การตัดผ่านเข้าพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม การตัดผ่านสาธารณูปโภคในพื้นที่ และการตัดผ่านจุดตัดทางหลวงที่มีกายภาพที่ไม่เหมาะสม เป็นต้น ดังนั้นจะต้องทำการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการในปัจจุบัน มีความเป็นไปได้ และลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่โครงการมากที่สุด

### 6.1.2 อุปสรรคและข้อจำกัดต่าง ๆ ของแนวเส้นทางโครงการ

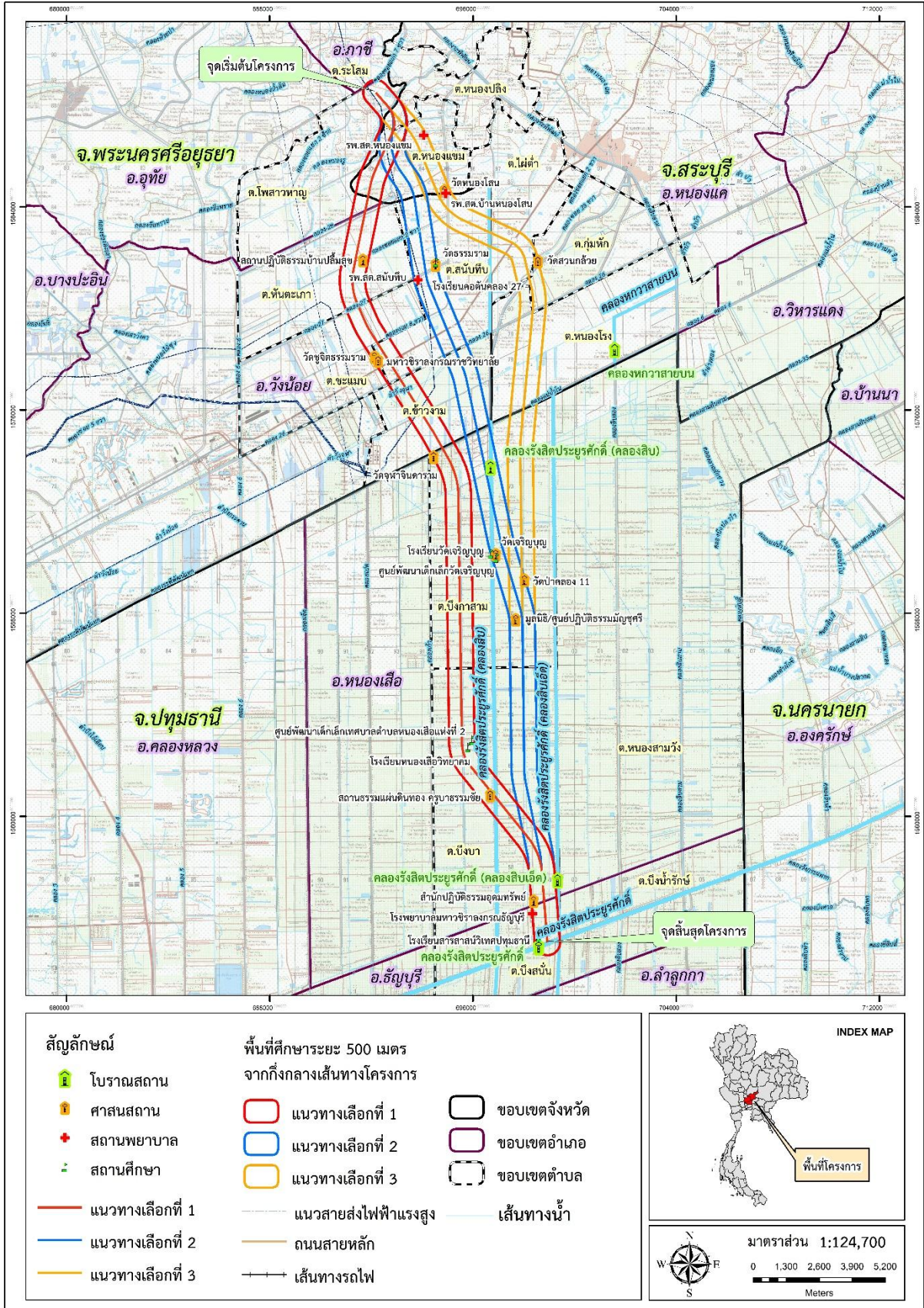
#### 1) แหล่งโบราณสถาน

จากการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จากสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี และสำนักศิลปากรที่ 3 พระนครศรีอยุธยา พบว่าในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบโบราณสถาน 4 แห่ง แสดงดังรูปที่ 10 ได้แก่

- 1.1) คลองหกวาสายบน
- 1.2) คลองรังสิตประยูรศักดิ์
- 1.3) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองสิบบ)
- 1.4) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองสิบบเอ็ด)



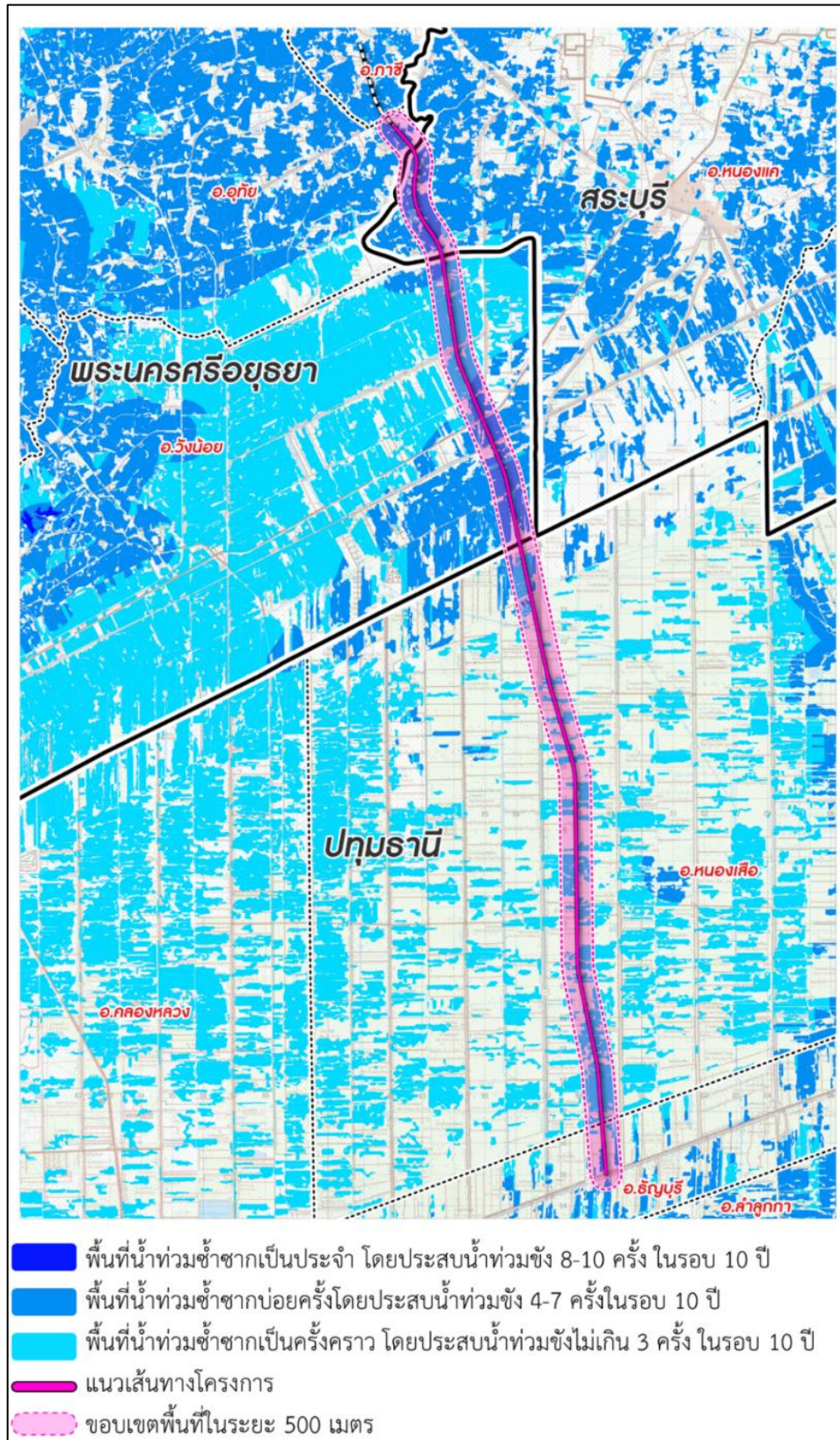
เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
 รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



ที่มา : ฐานข้อมูลโบราณสถานจากกรมศิลปากร ร่วมกับการตรวจสอบข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี และสำนักศิลปากรที่ 3 พระนครศรีอยุธยา, 2568  
 รูปที่ 10 แหล่งโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

## 2) ทุ่มรับน้ำและพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก

จากการตรวจสอบข้อมูลจากกลุ่มวางแผนการจัดการที่ดินในพื้นที่เสี่ยงภัยทางการเกษตร กองนโยบายและแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน พบว่าบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ทุ่มรับน้ำและพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก ดังแสดงแนวเส้นทางโครงการบนแผนที่ ดังรูปที่ 11



ที่มา : กลุ่มวางแผนการจัดการที่ดินในพื้นที่เสี่ยงภัยทางการเกษตร กองนโยบายและแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน

รูปที่ 11 พื้นที่ทุ่มรับน้ำและพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก

### 3) การใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการตรวจสอบความสอดคล้องของโครงการตามประกาศผังเมืองแนวเส้นทางโครงการตามกฎหมายผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ. 2560 กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดสระบุรี พ.ศ. 2554 และกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2558 จากสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสระบุรี และสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปทุมธานีแสดงดังรูปที่ 12 ถึงรูปที่ 14 พบว่าแนวเส้นทางโครงการอยู่ในประเภทที่ดินดังต่อไปนี้

1. ที่ดินประเภทชุมชน (สีชมพู) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณสุขปโภคและสาธารณูปการ
2. ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียวมีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมหรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม การอยู่อาศัย สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณสุขปโภคและสาธารณูปการ และการอนุรักษ์และรักษาสภาพแวดล้อม
3. ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีขาว) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม หรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม การอยู่อาศัย สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณสุขปโภคและสาธารณูปการ

ดังนั้น เนื่องจากโครงการเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสาธารณสุขปโภคและสาธารณูปการ แนวเส้นทางโครงการจึงไม่ขัดต่อกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ. 2560 กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดสระบุรี พ.ศ. 2554 และกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2558 แต่อย่างใด

### 4) สาธารณูปโภคในพื้นที่

แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านใกล้เคียงบริเวณแนวเสาสายส่งไฟฟ้า ดังแสดงดังรูปที่ 15 การออกแบบรายละเอียดเบื้องต้นไม่ต้องการให้มีการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าและเสาสายส่งไฟฟ้า

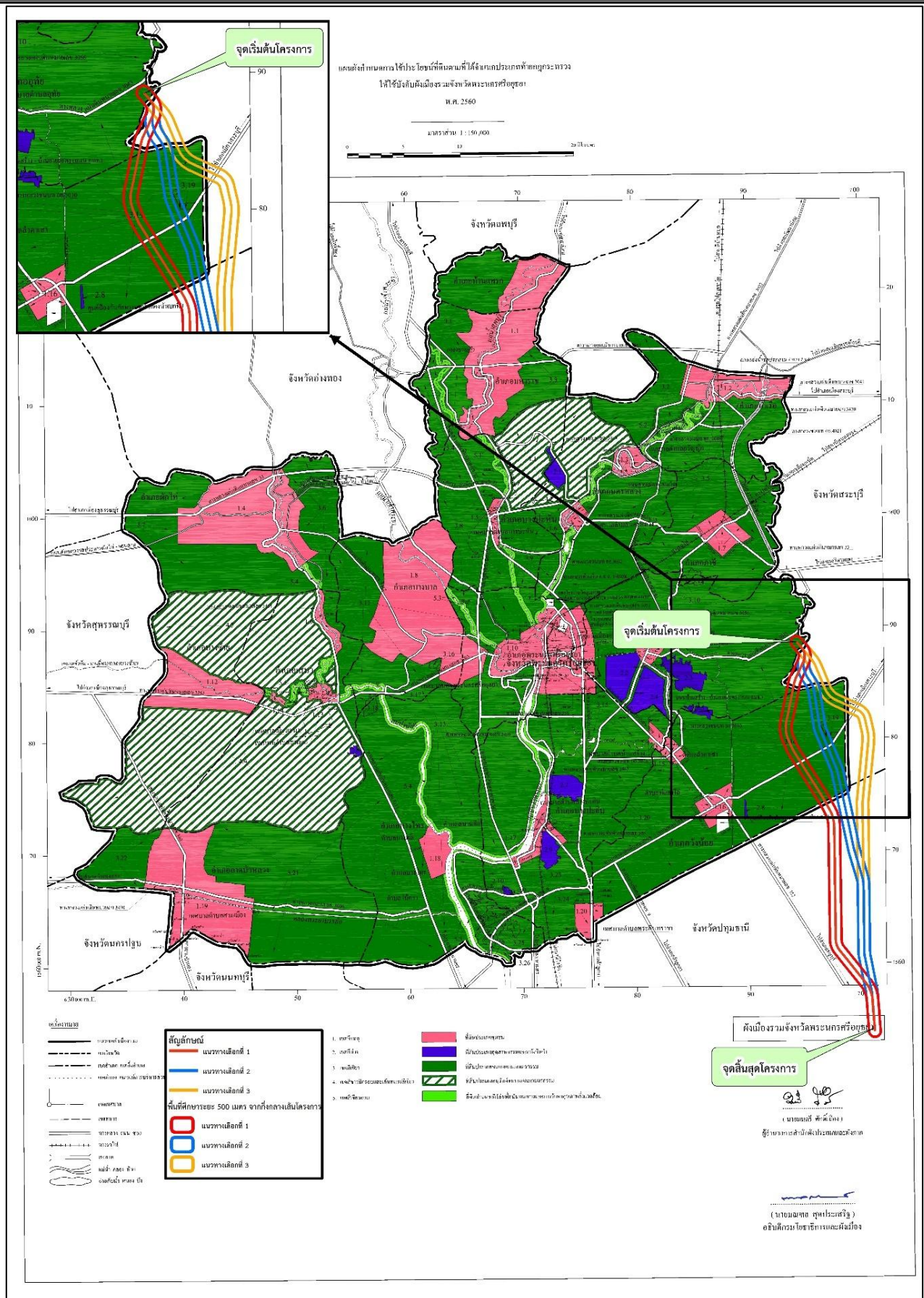
## 7. การวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยา

### 7.1 การวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยา

การตรวจสอบโครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิมในโครงการนี้ เนื่องจากเป็นเส้นทางตัดใหม่ที่ไม่มีโครงสร้างหรือเส้นทางเดิมให้ปรับปรุง การออกแบบและก่อสร้างจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงพื้นที่ที่เส้นทางตัดผ่าน เช่น พื้นที่ชุมชน พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ชุ่มน้ำ และพื้นที่รับน้ำ ซึ่งมีทั้งคลองชลประทาน คลองส่งน้ำ และลำน้ำต่างๆ รวมถึงคลองหลัก คลองรอง และคลองไส้ไก่ที่อยู่ภายใต้การดูแลของกรมชลประทาน และหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น การออกแบบโครงการ จำเป็นต้องพิจารณาและปรับโครงสร้างเพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างอาคารระบายน้ำที่มีอยู่ และไม่ส่งผลกระทบต่ออาคารระบายน้ำและการส่งน้ำในพื้นที่ รวมถึงต้องประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรักษาประสิทธิภาพของระบบ ชลประทานและหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรมในอนาคตข้อมูลทางอุทกศาสตร์ของพื้นที่ โครงการประกอบด้วยลักษณะของกลุ่มน้ำระบบลำน้ำ ปริมาณน้ำฝน น้ำท่า น้ำใต้ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงสร้าง การระบายน้ำ และข้อมูลน้ำท่วมในอดีต ข้อมูลเหล่านี้ถูกนำมาใช้ในการคำนวณอัตราการไหลสูงสุดของน้ำท่าในพื้นที่รับน้ำของโครงการ และเพื่อกำหนดเส้นทางระบายน้ำไปยังแหล่งน้ำธรรมชาติ ข้อมูลทางอุทกศาสตร์ของพื้นที่โครงการ ประกอบด้วยลักษณะของกลุ่มน้ำ ระบบลำน้ำ ปริมาณน้ำฝน น้ำท่า น้ำใต้ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงสร้างระบายน้ำ และข้อมูลน้ำท่วมในอดีต ข้อมูลเหล่านี้ถูกนำมาใช้ในการคำนวณอัตราการไหลสูงสุดของน้ำท่าในพื้นที่รับน้ำของโครงการ และเพื่อกำหนดเส้นทางระบายน้ำไปยังแหล่งน้ำธรรมชาติ



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
 รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

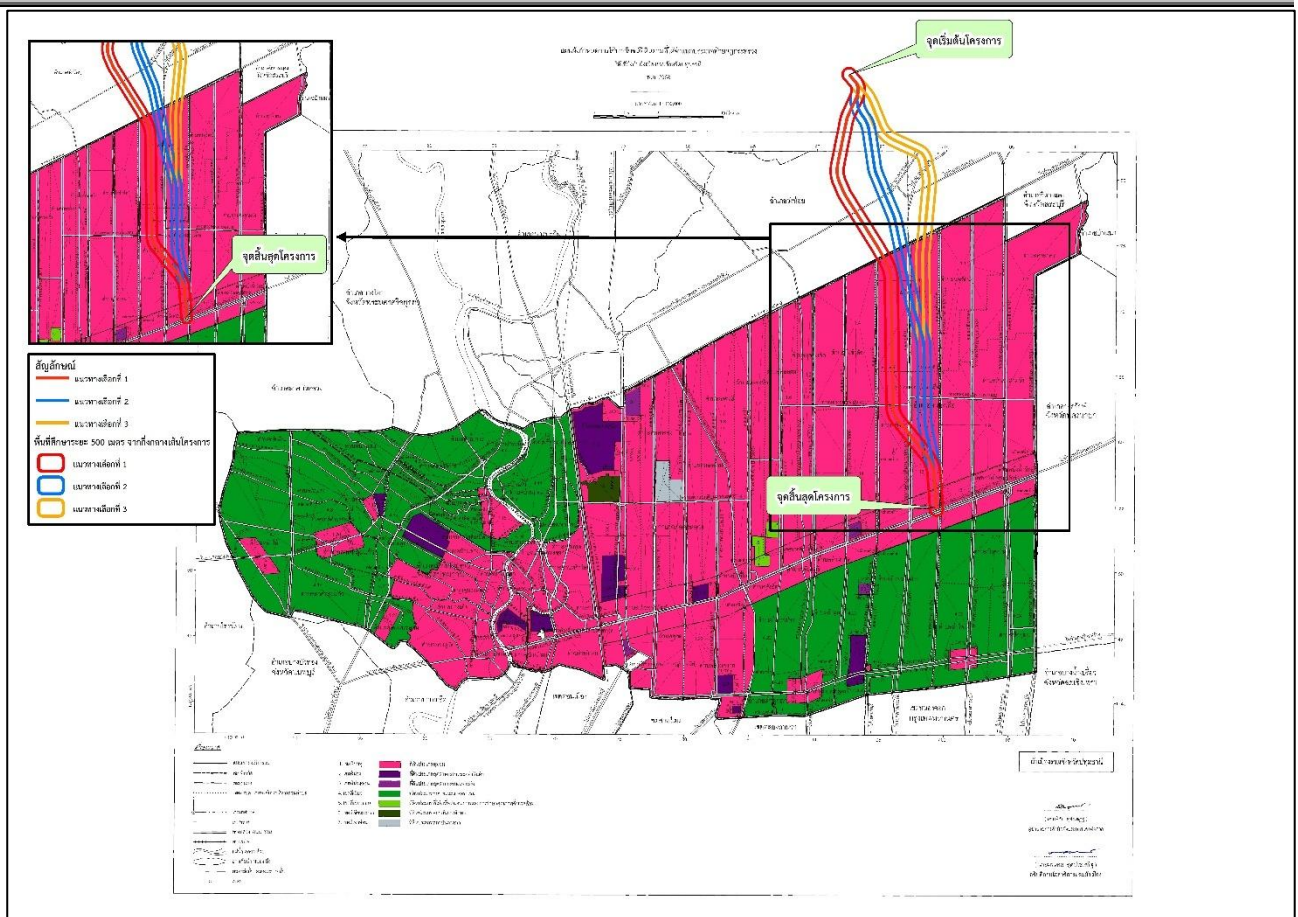


ที่มา : แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ. 2560  
 รูปที่ 12 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

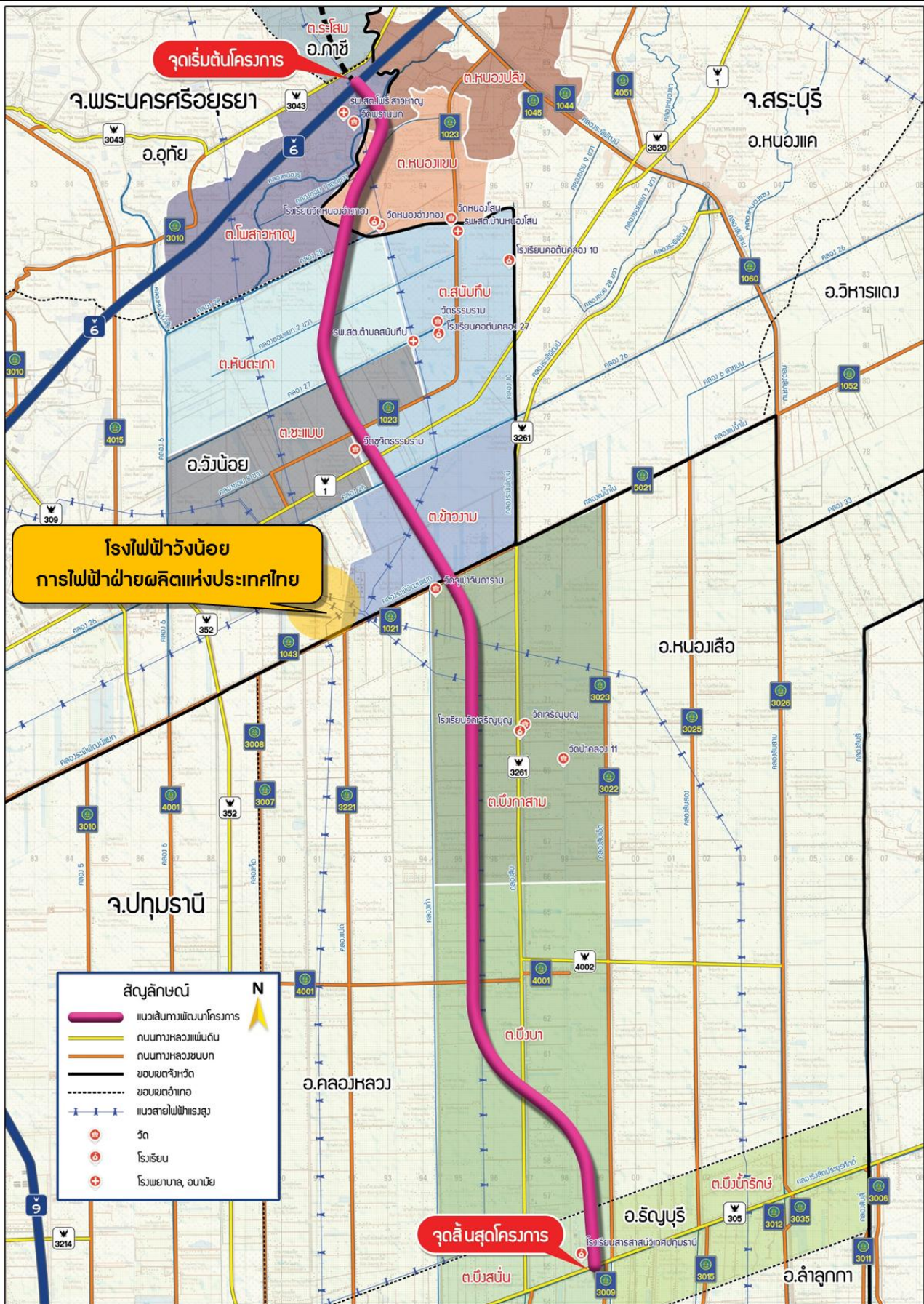




เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



ที่มา : แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2558  
รูปที่ 14 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี



## 7.2 ลักษณะลุ่มน้ำ ลำน้ำ และทิศทางการไหลของน้ำ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำเจ้าพระยา แสดงดังรูปที่ 16 ซึ่งเป็นลุ่มน้ำที่ตั้งอยู่ทางตอนกลางของประเทศไทย มีพื้นที่ลุ่มน้ำรวมทั้งสิ้น 20,266.49 ตร.กม. ประกอบไปด้วยลุ่มน้ำสาขาจำนวน 2 ลุ่มน้ำสาขา ได้แก่ ลุ่มน้ำสาขาบึงบอระเพ็ด มีพื้นที่ 4,392.36 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 21.67 และลุ่มน้ำสาขาที่ราบแม่น้ำเจ้าพระยา มีพื้นที่ 15,875.14 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 21.67 (กรมทรัพยากรน้ำ, 2554) ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดนครสวรรค์ ชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ และกรุงเทพมหานคร โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลักไหลผ่านสภาพลุ่มน้ำทางฝั่งตะวันออกตอนบนเป็นที่ราบสูง มีเนินเขาเตี้ยๆเป็นสันกั้นน้ำระหว่าง ลุ่มน้ำเจ้าพระยาและลุ่มน้ำป่าสัก ส่วนทางตอนล่างเป็นที่ราบลาดเขาลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา และเป็นที่ราบชายฝั่งทะเลในเขตจังหวัดสมุทรปราการ สภาพลุ่มน้ำทางฝั่งตะวันตกของลุ่มน้ำเจ้าพระยาตอนบนเป็นที่ราบ และตอนล่างเป็นที่ราบลุ่ม มีเขตติดกับลุ่มน้ำท่าจีนลาดลงไปจรดชายฝั่งทะเล

พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณตอนล่างของพื้นที่ลุ่มน้ำเจ้าพระยา มีคลองสายหลักบริเวณพื้นที่โครงการ คือ คลองระพีพัฒน์แยกตกและคลองรังสิตประยูรศักดิ์ มีทิศทางการไหลจากทิศตะวันออกไปทางทิศตะวันตก มีคลองชลประทานสายย่อยเชื่อมต่อในแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ คลองสิบ คลองสิบเอ็ด คลองสิบสองและคลองสิบสาม เป็นต้น แสดงดังรูปที่ 17 และรูปที่ 18

## 7.3 พื้นที่ลุ่ม "แก้มลิง" และการจัดการน้ำ

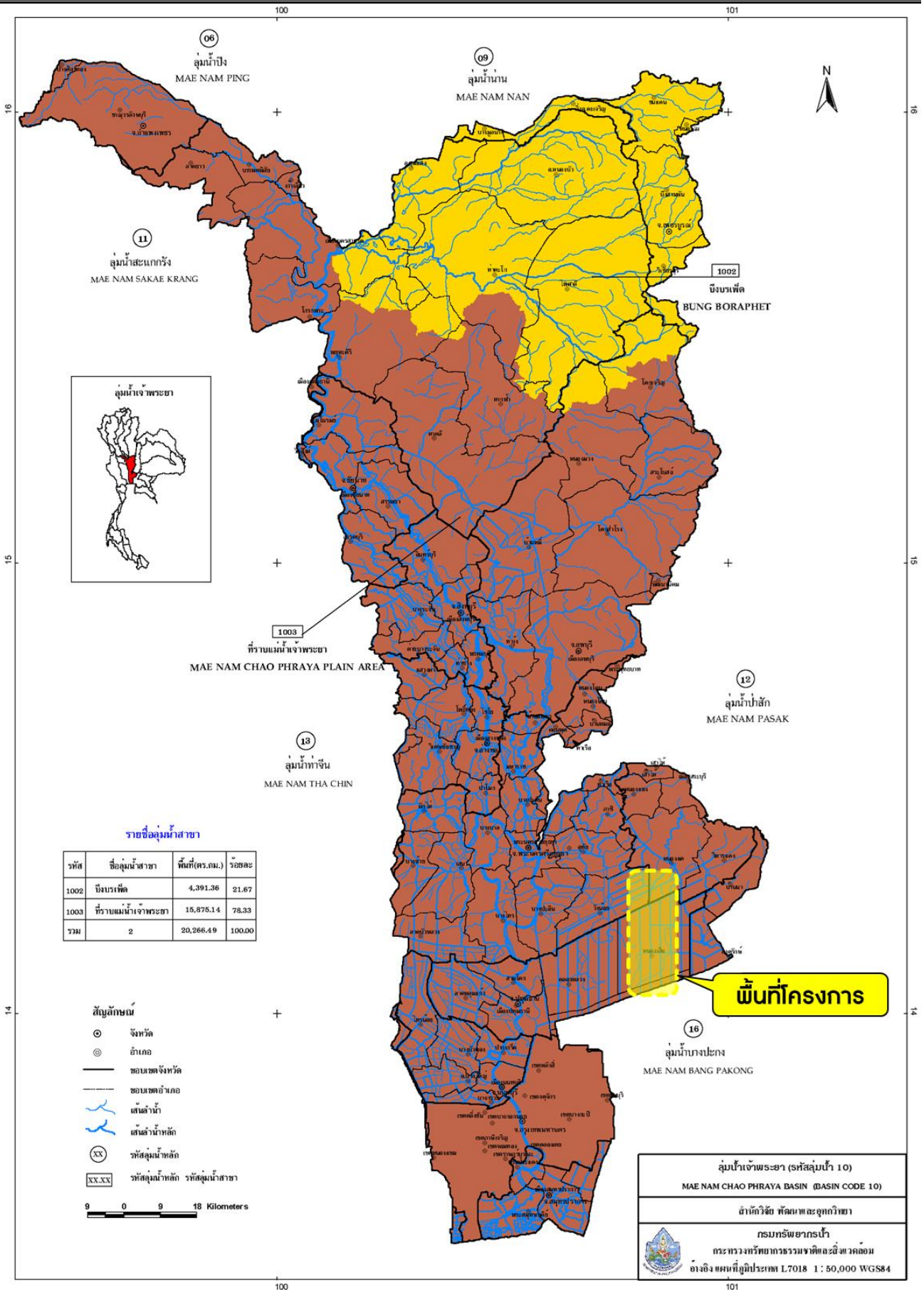
พื้นที่ลุ่ม "แก้มลิง" ที่ผ่านโครงการเป็นพื้นที่รับน้ำจากลุ่มน้ำเจ้าพระยาและมักเกิดปัญหาน้ำท่วมในช่วงฤดูฝน โดยพื้นที่นี้ใช้ประโยชน์ด้านเกษตรกรรมเป็นหลักและมีระบบชลประทานครอบคลุมส่วนใหญ่ของพื้นที่ การจัดการน้ำในพื้นที่นี้ อยู่ภายใต้การดูแลของกรมชลประทานและหน่วยงานท้องถิ่น เช่น องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ที่ดูแลคลองส่งน้ำย่อย (Tertiary Canals) การออกแบบโครงสร้างโครงการต้องคำนึงถึงการจัดการน้ำตามระบบชลประทานและต้องมีการประสานงานกับแผนงานแก้มลิงน้ำท่วม เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างสอดคล้องและประสิทธิภาพ

## 7.4 การวิเคราะห์ลักษณะภูมิประเทศและผลกระทบต่อโครงการ

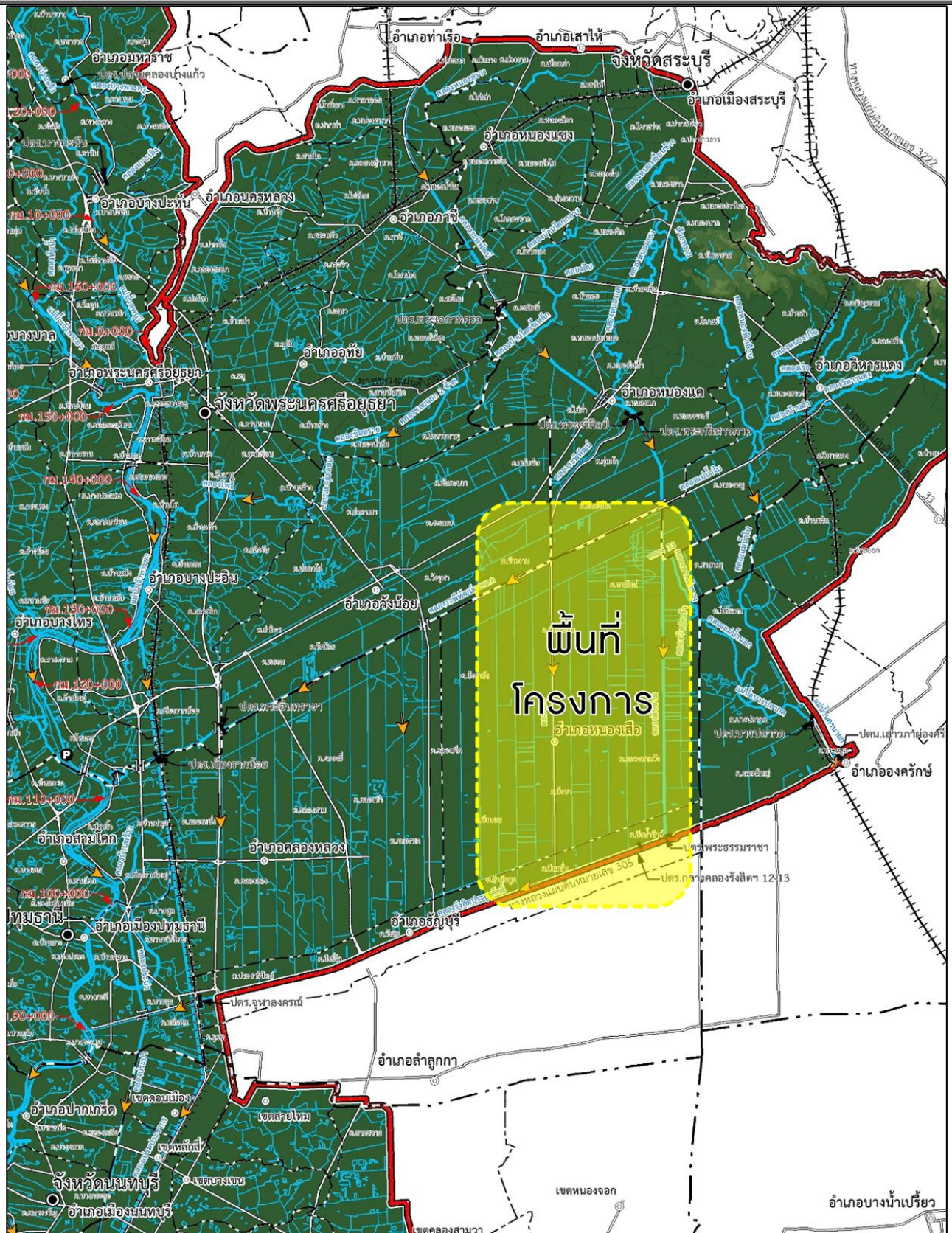
พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ โดยพื้นที่ดังกล่าวอาจเกิดน้ำท่วมในช่วง ฤดูฝน จึงจำเป็นต้องออกแบบโครงสร้างเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ การออกแบบถนนและ โครงสร้างพื้นฐานต้องคำนึงถึงการไหลของน้ำตามธรรมชาติ และวางแผนระบบระบายน้ำที่สามารถรองรับปริมาณน้ำได้เพียงพอ เพื่อให้การพัฒนาโครงการสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมและชุมชน

## 7.5 โครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิม

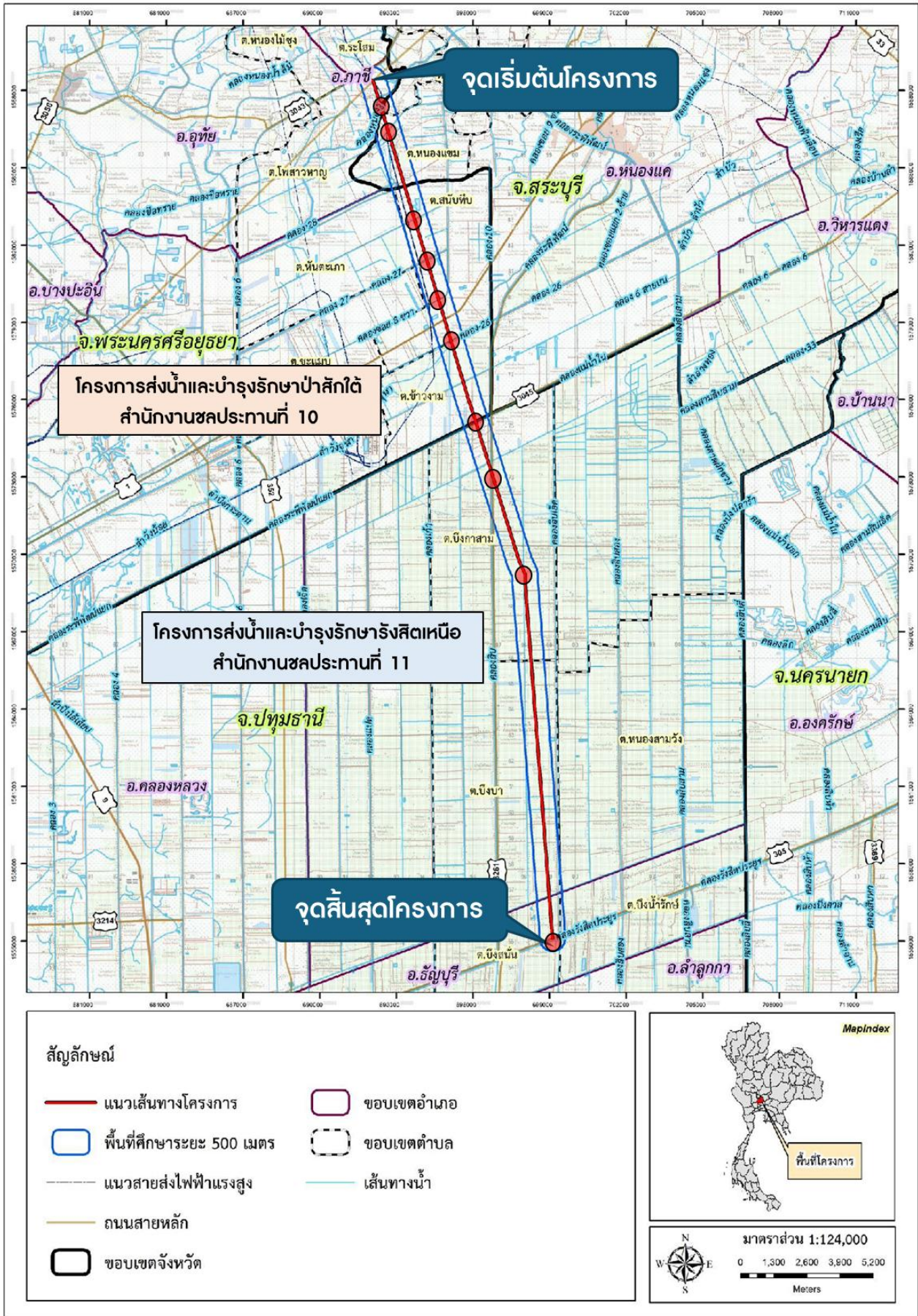
จากการสำรวจบริเวณโครงการ พบว่า มีคลองระบายน้ำเดิม 10 จุด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคลองชลประทานอยู่ในความรับผิดชอบของโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาป่าสักใต้ สำนักชลประทานที่ 10 และ โครงการส่งน้ำและบำรุงรักษารังสิตเหนือ สำนักชลประทานที่ 11 คลองเหล่านี้มีบทบาทสำคัญในการระบายน้ำและส่งน้ำเข้าสู่ระบบการเกษตร ดังนั้น การออกแบบถนนและโครงสร้างพื้นฐานใหม่จำเป็นต้องคำนึงถึงการบำรุงรักษาและปรับปรุงโครงสร้างเดิมเหล่านี้ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณน้ำที่ไหลผ่านได้ตามธรรมชาติ และป้องกันการเกิดน้ำท่วมในพื้นที่ การพัฒนาโครงการต้องสอดคล้องกับระบบการระบายน้ำที่มีอยู่และรักษาความสามารถในการจัดการน้ำในระยะยาว



รูปที่ 16 ลุ่มน้ำเจ้าพระยา



รูปที่ 17 สภาพการระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ



รูปที่ 18 ที่ตั้งพื้นที่โครงการ



## 8. การศึกษารูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ

### 8.1 แนวเส้นทางโครงการ

#### 8.1.1 การคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

จากข้อมูลสภาพตามแนวเส้นทางตามการศึกษาเดิม (Pre - Feasibility Study, 2566) ติดปัญหาและอุปสรรคหลายจุด เช่น ตัดผ่านชุมชน ตัดผ่านพื้นที่แอ่งน้ำ และตัดผ่านจุดตัดทางหลวงที่มีลักษณะทางกายภาพที่ไม่เหมาะสม เป็นต้น ทำให้จำเป็นต้องมีการออกแบบแนวเส้นทางและคัดเลือกแนวเส้นทางใหม่เพื่อให้แนวเส้นทางที่ได้มีความเหมาะสมที่สุด ซึ่งจะส่งผลให้การก่อสร้างของโครงการมีความเป็นไปได้มากขึ้น และลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่โครงการ ในเบื้องต้นที่ปรึกษาได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการกำหนดแนวเส้นทางเลือก ดังนี้

- 1) แนวเส้นทางควรหลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนและอาคารสาธารณะสถานที่สำคัญ เช่น วัด โรงเรียน เป็นต้น
- 2) แนวเส้นทางควรหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ พื้นที่ชุ่มน้ำ ป่าชายเลน พื้นที่ป่าไม้ เป็นต้น ยกเว้นกรณีจำเป็นก็พิจารณาในเขตพื้นที่สำคัญระดับรองลงไป
- 3) แนวเส้นทางควรหลีกเลี่ยงพื้นที่โบราณสถาน และศาสนสถานที่สำคัญ ยกเว้นกรณีจำเป็นก็มีระยะห่างพอสมควร
- 4) บริเวณจุดตัดทางแยกจะต้องเป็นพื้นที่โล่งและที่ราบ ที่สามารถพัฒนาและออกแบบจุดตัดทางแยกต่างระดับได้ดี และมีทิศทางการเชื่อมต่อที่เหมาะสม
- 5) หลีกเลี่ยงเขตห้ามล่าสัตว์ป่า นิคมอุตสาหกรรม โรงงานไฟฟ้า เสาไฟฟ้า พื้นที่แอ่งน้ำ ถนนสายสำคัญ แม่น้ำหรือลำน้ำสายใหญ่
- 6) แนวเส้นทางควรหลีกเลี่ยงบริเวณที่อาจจะทำให้เกิดความเสียหายต่อคันทาง เนื่องจากการเลื่อนไหลของดินที่มากเกินไป

ในการกำหนดรูปแบบที่เป็นไปได้ เพื่อรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและชั้นในของกรุงเทพมหานคร แบ่งแยกและกระจายการจราจรที่ต้องการเดินทางผ่านพื้นที่ และการเดินทางระยะสั้นในพื้นที่ ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สามารถเชื่อมโยงการจราจรเข้า - ออก กรุงเทพมหานครกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ได้ ซึ่งมีความจำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพ เชื่อมโยงโครงข่ายและลดปัญหาคอขวดของระบบจะช่วยลดการเวนคืนและการลงทุนของรัฐ ในภาพรวมการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ ที่ปรึกษาได้ใช้หลักเกณฑ์สำคัญในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกนอกเหนือจากการลดผลกระทบข้างต้น ที่ปรึกษาจะดำเนินการออกแบบให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการศึกษา ดังนี้

- แนวเส้นทางควรมีลักษณะเป็นแนวตรงหรือเกือบตรง
- แนวเส้นทางสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองปัจจุบันและในอนาคต และทางหลวงสายสำคัญต่างๆ รวมทั้งสอดคล้องกับรูปแบบการเดินทาง (Trip Patterns)
- แนวเส้นทางควรอยู่ห่างจากถนนวงแหวนฯ รอบที่ 2 ประมาณ 5-20 กิโลเมตร และไม่ใกล้กับทางหลวงพิเศษสายอื่นๆ เพื่อเป็นการกระจายโครงข่ายทางหลวงพิเศษให้ครอบคลุมพื้นที่อย่างทั่วถึงและลดความซ้ำซ้อนของเส้นทาง
- แนวเส้นทางควรมีศักยภาพรองรับการเชื่อมต่อแนวเส้นทางสายใหม่อื่นๆ และวงแหวนรอบนอกปัจจุบันในแนวรัศมีมีวงแหวนเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครและภูมิภาคอื่น ๆ
- แนวเส้นทางควรมีศักยภาพในการเชื่อมต่อบริการขนส่งต่างๆ ได้ดีดึงดูดบรรทุกขนส่งสินค้าให้ใช้เส้นทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและลดผลกระทบด้านการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินสายประธานและสายรองประธาน



เมื่อพิจารณาจากสภาพพื้นที่โครงการ ตลอดแนวเส้นทางโครงการได้ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงกับแหล่งโบราณสถานหรือพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ ซึ่งทำให้ส่งผลกระทบต่อการใช้โยกย้ายเวนคืนและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงจำเป็นต้องพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกโครงการเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว รวมถึงความเหมาะสมด้านวิศวกรรมให้มีความปลอดภัย โดยได้กำหนดเป็นแนวเส้นทางเลือกโครงการได้ 3 แนวเส้นทางเลือก โดยทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือกมีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 (บางปะอิน-นครราชสีมา) ที่ประมาณ กม.23+500 บริเวณตำบลโพธิ์สาวหาญ อำเภออุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เนื่องจากเป็นส่วนที่เชื่อมต่อกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอนแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 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 แสดงดังรูปที่ 19 ถึงรูปที่ 23 และรายละเอียดของแนวเส้นทางเลือก ดังนี้

### 1) แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (สีชมพู)

ช่วงต้นโครงการจากจุดเริ่มต้นโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 มุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ประมาณ 600 เมตร บริเวณช่วงที่ตัดผ่านคลองหนองรูโดยหลีกเลี่ยงการตัดผ่านชุมชนบ้านหนองกลางดอนโดยเบี่ยงแนวเส้นทางไปในทิศตะวันตกเฉียงใต้มุ่งหน้าเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 โดยจะหลีกเลี่ยงการตัดผ่านพื้นที่อ่อนไหว เช่น ศาสนสถาน โรงเรียน สถานีอนามัย เป็นต้น ซึ่งจะตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 1 ที่ประมาณ กม.73+500 และมุ่งหน้าเข้าสู่ทางเลียบบคลองส่งน้ำ (ระหว่างคลอง 9 กับคลอง 10) โดยขนานกับแนวเส้นทางดังกล่าว และมุ่งหน้าในทิศตะวันออกเฉียงใต้บริเวณโรงเรียนหนองเสือวิทยาคม เข้าสู่จุดสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 305 ประมาณ กม.25+025 ใกล้กับโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี 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 และมุ่งหน้าในทิศตะวันออกเฉียงใต้เข้าสู่ทางเลียบบคลองส่งน้ำ (ระหว่างคลอง 10 กับคลอง 11) โดยมุ่งหน้าขนานกับแนวเส้นทางดังกล่าว เข้าสู่จุดสิ้นสุดโครงการที่ตำแหน่งเดียวกัน มีระยะทางรวมประมาณ 34.60 กิโลเมตร

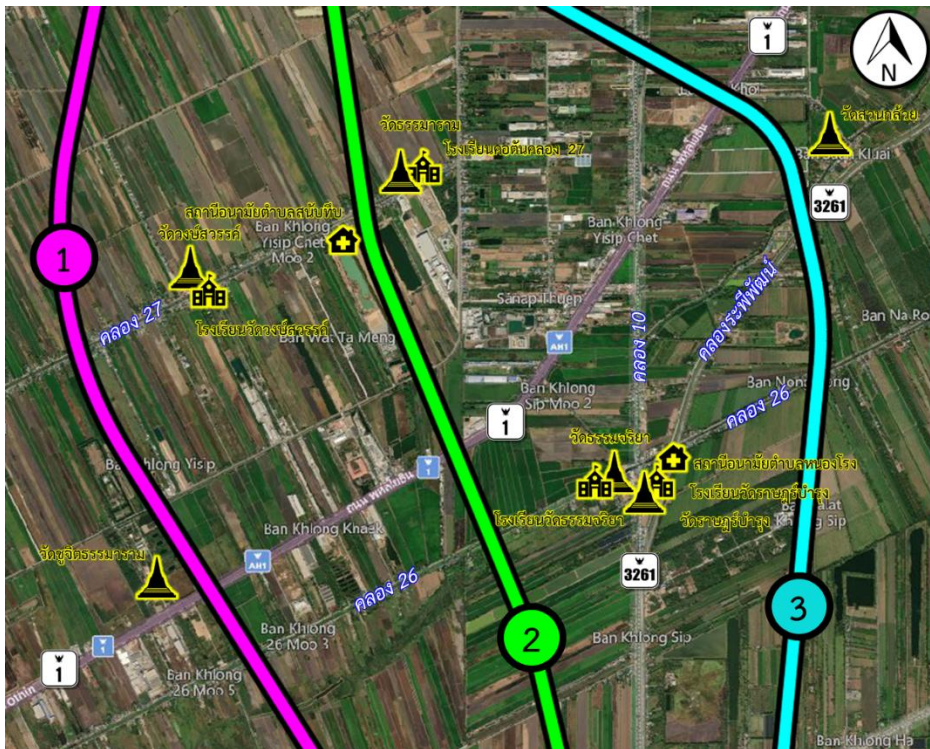
### 3) แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (สีฟ้า)

ในช่วงต้นโครงการเริ่มต้นที่จุดเดียวบริเวณโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 มุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ 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

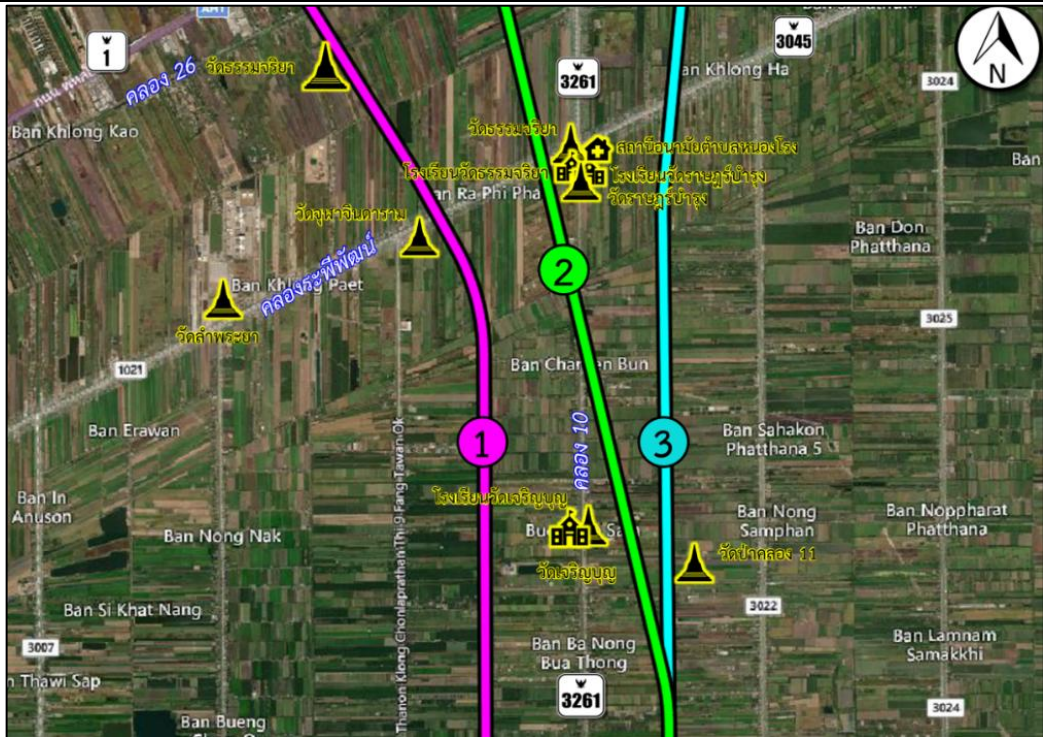




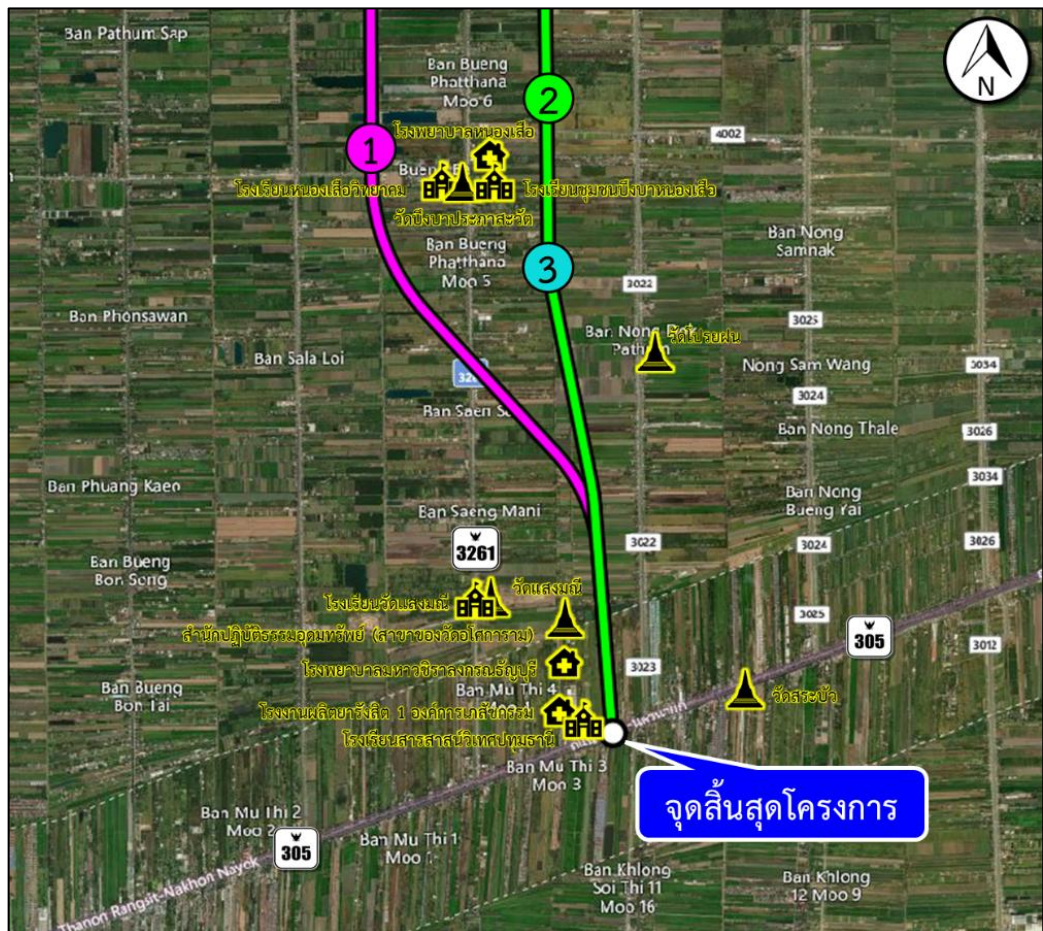
รูปที่ 20 แนวเส้นทางโครงการที่เป็นไปได้ บริเวณช่วงต้นโครงการ



รูปที่ 21 แนวเส้นทางโครงการที่เป็นไปได้ บริเวณทางหลวงหมายเลข 1



รูปที่ 22 แนวเส้นทางโครงการที่เป็นไปได้ บริเวณทางหลวงหมายเลข 3261



รูปที่ 23 แนวเส้นทางโครงการที่เป็นไปได้ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ



### 8.1.2 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการจะมีการพิจารณาเกณฑ์หลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ การให้คะแนนของเกณฑ์การเปรียบเทียบในแต่ละด้าน จะมีความแตกต่างกัน ซึ่งจะพิจารณาจากความสำคัญของเกณฑ์หลักและเกณฑ์ย่อย เบื้องต้นที่ปรึกษาได้พิจารณาหลักเกณฑ์ และน้ำหนักการให้คะแนน ดังแสดงดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 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	
	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	
	<b>คะแนนรวมทั้งหมด</b>	<b>100.00</b>



### 8.1.3 สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

ผลการพิจารณาให้คะแนนเปรียบเทียบแนวเส้นทางที่เหมาะสม 3 แนวเส้นทางเลือก ตามหลักเกณฑ์การพิจารณาปัจจัยด้านต่างๆ การให้คะแนนจะแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและจราจร 40 คะแนน ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 30 คะแนน แสดงดังตารางที่ 4 สามารถสรุปผลการให้คะแนนเปรียบเทียบในแต่ละแนวเส้นทางเลือกได้ ดังนี้

ตารางที่ 4 สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบในแต่ละปัจจัยของแนวเส้นทางเลือก

ลำดับ	ปัจจัยพิจารณาเปรียบเทียบ	คะแนน	ผลการคัดเลือก		
			1	2	3
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	40	36.02	32.62	33.27
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	29.64	29.48	28.08
3	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30	24.00	23.80	20.20
รวมคะแนน		100	89.67	85.90	81.55

สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกด้านวิศวกรรมและจราจร พบว่า แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนสูงสุด รองลงมาคือแนวเส้นทางเลือกที่ 2 และแนวเส้นทางเลือกที่ 3 ตามลำดับ เนื่องจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีความยากง่ายในการก่อสร้างดีที่สุด และมีการจัดจราจรระหว่างก่อสร้างที่สามารถทำได้ง่ายที่สุด ส่วนแนวเส้นทางเลือกที่ 2 มีความยาวของแนวเส้นทางระยะสั้นที่สุด และมีการออกแบบระบบระบายน้ำที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด และแนวเส้นทางเลือกที่ 3 มีการออกแบบด้านเรขาคณิตทางราบดีที่สุด

สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกด้านเศรษฐกิจและการลงทุน พบว่า แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนสูงสุด รองลงมาคือแนวเส้นทางเลือกที่ 2 และแนวเส้นทางเลือกที่ 3 ตามลำดับ เนื่องจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีค่าก่อสร้างน้อยที่สุด มีผลประโยชน์ต่อผู้ใช้ทาง และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อการพัฒนาค่อนข้างสูง ส่วนแนวเส้นทางเลือกที่ 2 มีผลประโยชน์ต่อผู้ใช้ทาง และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อการพัฒนาสูงที่สุด มีเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างน้อยที่สุด และแนวเส้นทางเลือกที่ 3 มีคะแนนน้อยที่สุดซึ่งต่างจากแนวเส้นทางเลือกที่ 2 ไม่มากนัก

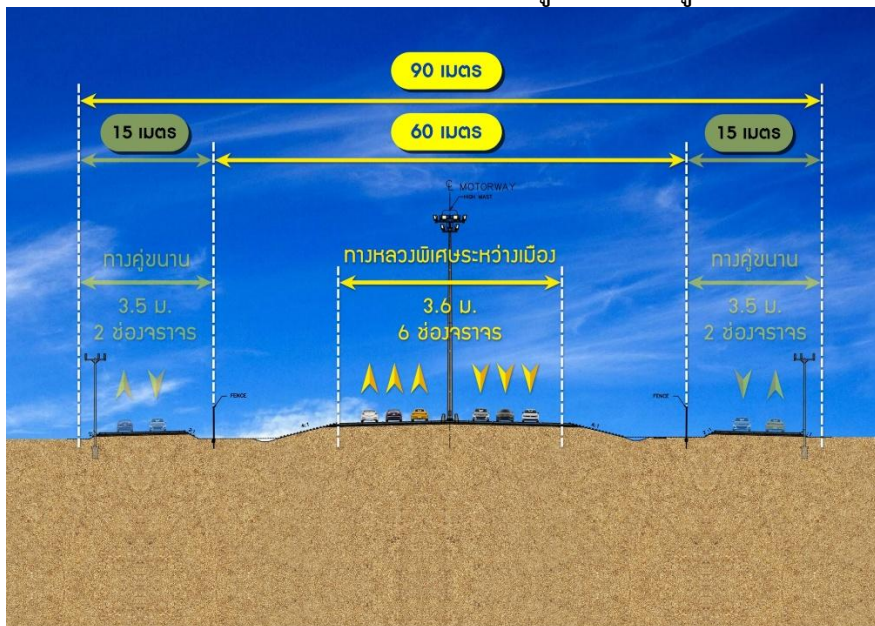
สรุปผลการพิจารณาเปรียบเทียบการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนสูงสุด รองลงมาคือแนวเส้นทางเลือกที่ 2 และแนวเส้นทางเลือกที่ 3 ตามลำดับ เนื่องจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีผลกระทบต่อค่อนข้างต่ำในหลายๆส่วน อาทิ น้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน เศรษฐกิจ-สังคม และการแบ่งแยก และการโยกย้ายและการเวนคืนจำนวนสิ่งปลูกสร้าง แนวเส้นทางเลือกที่ 2 มีผลกระทบต่อใกล้เคียงกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ส่งผลให้มีคะแนนใกล้เคียงแนวทางเลือกที่ 1 ส่วนแนวเส้นทางเลือกที่ 3 จะมีจุดเด่นในการตัดผ่านแหล่งน้ำน้อยที่สุด แต่จะตัดผ่านหมู่บ้าน หรือแบ่งแยกชุมชน และเวนคืนแปลงที่ดินมากที่สุด

จึงสรุปได้ว่า **แนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด** และถูกคัดเลือกให้เป็นแนวเส้นทางของโครงการเพื่อนำไปดำเนินการออกแบบรายละเอียดต่อไป แสดงดังรูปที่ 24

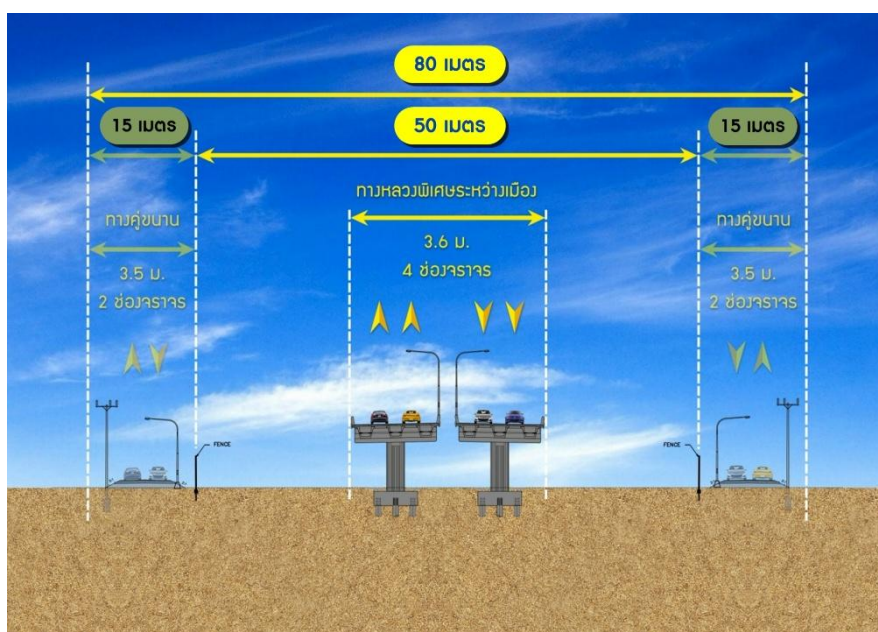


## 8.2 รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

เนื่องด้วยกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว ทำให้ปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบรรทุกมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆในแต่ละปี การเชื่อมต่อเพื่อเดินทางหรือการขนส่งสินค้าต่างๆ ยังขาดระบบทางหลวงสนับสนุนที่เพียงพอต่อความต้องการ ทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจรติดขัดตามมา 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 25 และรูปที่ 26



รูปที่ 25 รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น



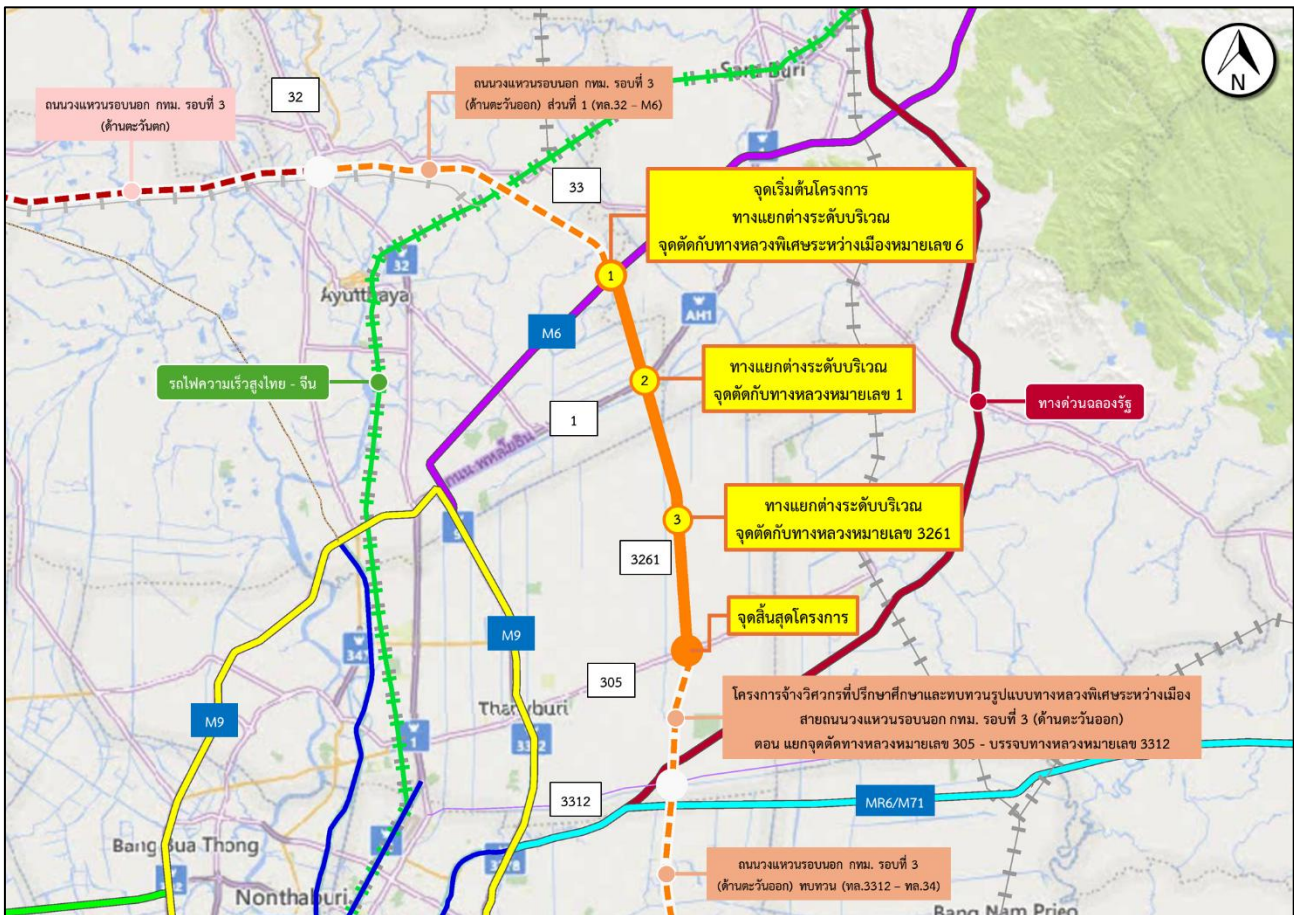
รูปที่ 26 รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น (กรณีโครงสร้างสะพาน)

### 8.3 การออกแบบจุดตัดทางแยกเบื้องต้น

การพิจารณากำหนดตำแหน่งจุดตัดทางแยกของโครงการเบื้องต้น จากผลการศึกษาดำเนินการให้รูปแบบถนนโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีการควบคุมการเข้า - ออกเต็มรูปแบบ พร้อมด้านเก็บค่าผ่านทาง จึงจำเป็นต้องมีการออกแบบจุดตัดทางแยกของโครงการเป็นทางแยกต่างระดับเพื่อให้สามารถเดินทางเข้าสู่ระบบถนนโครงการได้ โดยกำหนดตำแหน่งจุดตัดทางแยกต่างระดับของโครงการทั้งหมด 3 แห่ง แสดงดังรูปที่ 27 ประกอบด้วย

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

บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 305 มีการออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับอยู่ในส่วนความรับผิดชอบของโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอนแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3312



รูปที่ 27 ตำแหน่งทางแยกต่างระดับกับจุดตัดทางแยกของโครงการเบื้องต้น

นอกจากนี้ยังพิจารณาการออกแบบจุดตัดทางแยกของโครงการกับถนนสายรอง หรือถนนท้องถิ่นอื่นๆ เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงสัญจรไปมาระหว่างสองถนนโครงการได้ รวมถึงบริเวณที่ถนนโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุมชนจะพิจารณาออกแบบให้มีจุดเชื่อมต่อทางคู่ขนานให้สามารถเดินทางสัญจรทั้งสองฝั่งได้โดยสะดวก



### 8.3.1 งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

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

### 8.3.2 หลักเกณฑ์ในการพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

เมื่อกำหนดรูปแบบทางเลือกแล้ว ถัดไปเป็นขั้นตอนการคัดเลือกเพื่อให้ได้รูปแบบทางเลือกที่มีความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านลงทุน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสอดคล้องกับข้อคิดเห็นจากการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน มีการเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของแต่ละรูปแบบทางเลือก โดยใช้หลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบตามปัจจัยต่างๆ โดยการพิจารณาจะประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกัน 100 คะแนน และจัดสรรแบ่งคะแนนตามความเหมาะสมของแต่ละด้าน แสดงดังตารางที่ 5

การให้คะแนนแต่ละปัจจัยที่มีความแตกต่างกัน จะพิจารณาจากการให้ค่าตัวคูณ (Multiplier Factor) และเมื่อนำค่าตัวคูณไปคูณกับน้ำหนักคะแนนในปัจจัยนั้น จะได้ผลคูณเป็นคะแนนในปัจจัยของแต่ละแนวเส้นทางเลือก เมื่อนำผลรวมของคะแนนในแต่ละปัจจัยของแต่ละแนวเส้นทางเลือกมาเปรียบเทียบกัน แนวเส้นทางที่ได้คะแนนรวมมากที่สุด จะมีความเหมาะสมมากที่สุด ค่าตัวคูณที่จะใช้สำหรับปัจจัยแต่ละด้านสามารถกำหนดได้ 2 วิธีคือ

ตารางที่ 5 หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ลำดับที่	เกณฑ์หลักและเกณฑ์รอง	คะแนน
1.	<b>ด้านวิศวกรรมและการจราจร ประกอบด้วย</b>	40
	1.1) เรขาคณิตของทางเลี้ยว	
	1.2) ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร	
	1.3) ความปลอดภัยในการขับขี่	
	1.4) ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง	
	1.5) ความยากง่ายในการก่อสร้าง	
2.	<b>ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ประกอบด้วย</b>	30
	2.1) ค่าก่อสร้าง	
	2.2) ค่าบำรุงรักษา	
	2.3) ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง	
3.	<b>ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย</b>	30
	3.1) คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	
	3.2) การโยกย้ายและการเวนคืน	
	3.3) สุนทรียภาพและทัศนียภาพ	
<b>รวมคะแนน</b>		<b>100</b>



### 1) การพิจารณาในเชิงคุณภาพ

ในกรณีที่เป็นการเปรียบเทียบเชิงคุณภาพจะใช้วิธีแบ่งค่าตัวคูณเป็น 5 ระดับ แสดงดังตารางที่ 6 การให้ค่าตัวคูณในแต่ละหัวข้อจะต้องทำการประเมินระดับของผลกระทบในแต่ละ แนวเส้นทางเลือกก่อน แล้วจึงทำการกำหนดค่าตัวคูณที่สอดคล้องกับระดับของผลกระทบสำหรับแนวเส้นทางเลือกนั้น

ตารางที่ 6 การกำหนดค่าตัวคูณการพิจารณาในเชิงคุณภาพ

ระดับ	ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	ค่าตัวคูณ	ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	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 จะได้กำหนดให้แนวเส้นทางเลือกที่มีความได้เปรียบหรือดีที่สุดในหัวข้อนั้นๆ มีค่าตัวคูณเท่ากับ 1.00 ส่วนแนวเส้นทางเลือกอื่นจะได้ค่าตัวคูณลดหลั่นเป็นสัดส่วนกันไปตามความสัมพันธ์ในลักษณะของสมการที่ใช้ประเมินค่าตัวคูณในแต่ละหัวข้อ

#### 8.3.3 การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6

การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ประกอบด้วย รูปทรงเรขาคณิต รัศมีโค้ง และความลาดชัน เพื่อให้ได้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมกับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 เป็นไปได้ในทางวิศวกรรมและสอดคล้องกับปริมาณจราจร รวมถึงผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่สามารถกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับได้ 3 รูปแบบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

## 1) รูปแบบทางเลือกที่ 1 (รูปที่ 28)

### 1.1) ทิศทางและรูปแบบการเดินทาง

- ทิศทางจากปทุมธานีไปอยุธยา อยุธยาไปอ่างทอง อ่างทองไปสระบุรี และสระบุรีไปปทุมธานี สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง (Directional Ramp)
- ทิศทางจากปทุมธานีไปสระบุรี และจากสระบุรีไปอ่างทอง เชื่อมต่อแบบเลี้ยววน (Loop Ramp)
- ทิศทางจากอยุธยาไปปทุมธานี โดยมุ่งหน้าไปยังอ่างทอง แล้วเลี้ยวขวาขึ้นสะพานเพื่อเชื่อมกับถนนโครงการมุ่งหน้าไปปทุมธานี แบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)
- ทิศทางจากอ่างทองไปอยุธยา โดยออกจากถนนโครงการลงสู่ระดับดินแล้วเลี้ยวขวาลดถนนโครงการมุ่งหน้าเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 แบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)

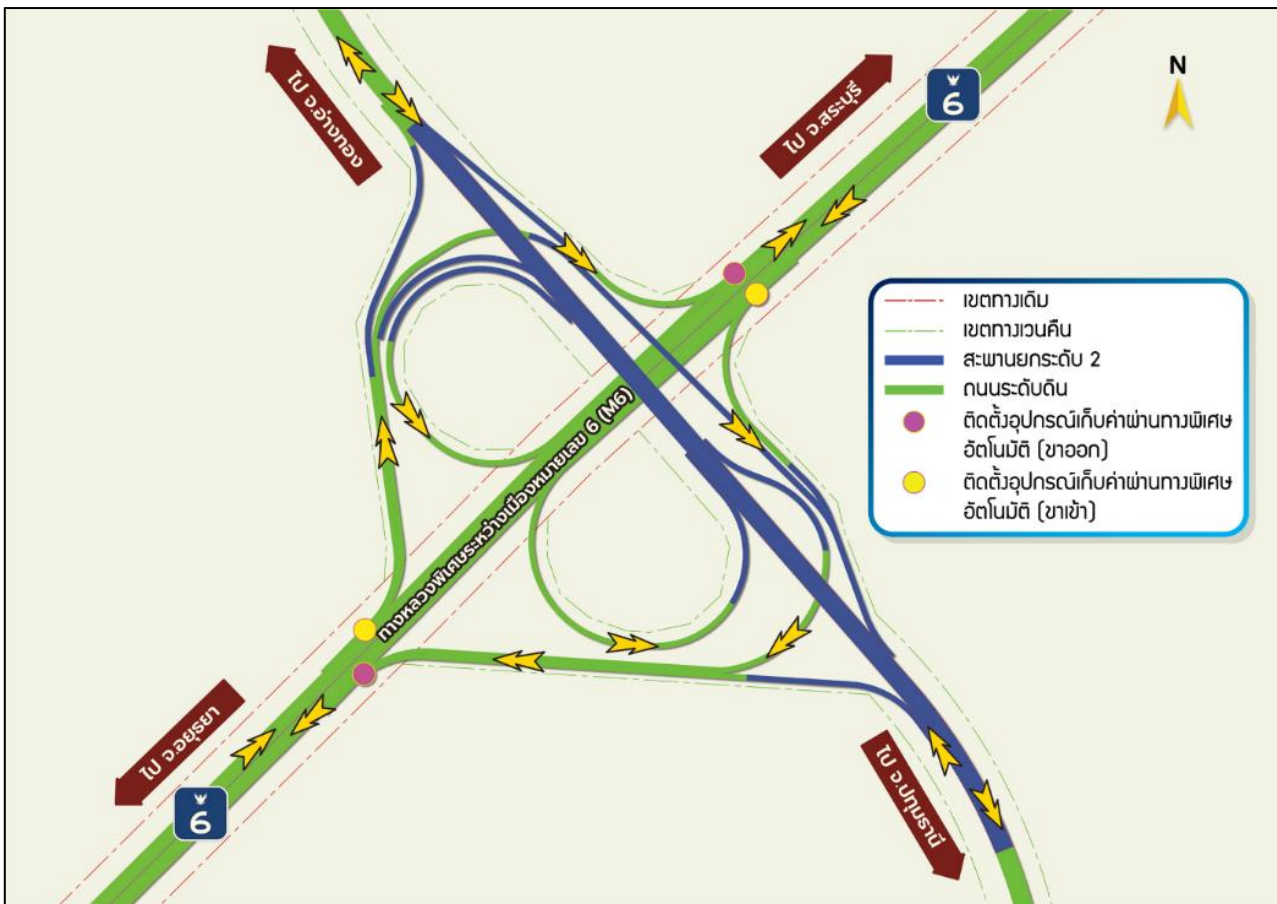
### 1.2) ข้อดี-ข้อเสีย

#### ข้อดี

- จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายสามารถเลี้ยวได้โดยตรง
- ไม่เกิดการตัดไขว้สานกันของจราจร (Weaving)
- มีค่าก่อสร้างน้อยที่สุด
- ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างน้อย

#### ข้อเสีย

- จำนวนจุดเข้า - ออกหลายตำแหน่ง อาจเกิดความสับสนในขณะขับขี
- มีการก่อสร้างสะพานค่อนข้างยาว



รูปที่ 28 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 รูปแบบทางเลือกที่ 1

## 2) รูปแบบทางเลือกที่ 2 (รูปที่ 29)

### 2.1) ทิศทางและรูปแบบการเดินทาง

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

### 2.2) ข้อดี-ข้อเสีย

#### ข้อดี

- จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายสามารถเลี้ยวได้โดยตรง
- ทางเลี้ยวขวาเชื่อมต่อโดยสะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) สามารถใช้ความเร็วได้ มากกว่ารูปแบบอื่น
- กระทบสิ่งปลูกสร้างน้อย

#### ข้อเสีย

- จำนวนจุดเข้า - ออกหลายตำแหน่ง อาจเกิดความสับสนในขณะขับขี
- มีการก่อสร้างสะพานยาวที่สุด
- ระยะเวลาในการก่อสร้างนานที่สุด
- เกิดการตัดไขว้สานกันของจราจร (Weaving)
- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างมาก
- มีความซับซ้อนของโครงสร้าง



รูปที่ 29 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 รูปแบบทางเลือกที่ 2

### 3) รูปแบบทางเลือกที่ 3 (รูปที่ 30)

#### 3.1) ทิศทางและรูปแบบการเดินทาง

- มีการก่อสร้างถนนแยกออกจากถนนสายหลัก และก่อสร้างทางต่างระดับแบบเลี้ยววน 2 ตำแหน่งที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 และถนนโครงการ
- ทิศทางจากปทุมธานี ไปอยุธยา และอยุธยาไปปทุมธานี เข้าสู่ทางแยกแบบเลี้ยววน (Loop Ramp)
- ทิศทางจากสระบุรี ไปอ่างทอง และอ่างทองไปสระบุรี เข้าสู่ทางแยกแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)

#### 3.2) ข้อดี-ข้อเสีย

##### ข้อดี

- มีการก่อสร้างสะพานสั้นที่สุด
- ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อย
- ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างน้อยที่สุด
- ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาน้อยที่สุด
- จำนวนจุดเข้า - ออกจากถนนโครงการน้อย

##### ข้อเสีย

- เข้าสู่ทางแยกแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) เป็นส่วนใหญ่ ส่งผลให้ไม่สามารถใช้ความเร็วสูงได้
- เกิดการตัดไขว้สานกันของจราจร (Weaving)
- จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายใช้ระยะทาง และเวลามากกว่ารูปแบบอื่น



รูปที่ 30 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 รูปแบบทางเลือกที่ 3



จากการให้คะแนนรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 (จุดเริ่มต้นโครงการ) สามารถสรุปผลคะแนนตามการพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ แสดงดังตารางที่ 7 ดังนี้

สรุปผลการเปรียบเทียบด้านวิศวกรรมและจราจร คะแนนรวม 40 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนมากที่สุด ซึ่งเป็นรูปแบบที่มีด้านความปลอดภัยในการขับขี่ ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง และความยากง่ายในการก่อสร้างดีที่สุด มีคะแนนด้านเรขาคณิตของทางเลี้ยว ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร และการบริหารจัดการระบบด้านเก็บค่าผ่านทางค่อนข้างสูง ส่งผลให้รูปแบบทางเลือกที่ 3 มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรมและจราจรมากที่สุด รองลงมาเป็นรูปแบบทางเลือกที่ 1 ซึ่งมีคะแนนด้านเรขาคณิตของทางเลี้ยว ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร และการบริหารจัดการระบบด้านเก็บค่าผ่านทางมากที่สุด และรูปแบบทางเลือกที่ 2 มีคะแนนด้านด้านวิศวกรรมและจราจรน้อยที่สุด

สรุปผลการเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและการลงทุน คะแนนรวม 30 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนมากที่สุด ซึ่งเป็นรูปแบบที่มีด้านค่าบำรุงรักษา และมูลค่าเวลาของผู้เดินทางดีที่สุด โดยคะแนนค่าก่อสร้าง และมูลค่าเวลาของผู้เดินทางต่ำกว่ารูปแบบที่ 1 ไม่มากนัก ส่งผลให้รูปแบบที่ 3 มีความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รองลงมาเป็นรูปแบบทางเลือกที่ 1 ซึ่งมีคะแนนด้านค่าก่อสร้าง และมูลค่าเวลาของผู้เดินทางดีที่สุด รองลงมารูปแบบทางเลือกที่ 2 มีคะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุนน้อยที่สุด แต่มีค่ามูลค่าเวลาของผู้เดินทาง ต่ำกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1 และรูปแบบทางเลือกที่ 3 ไม่มากนัก

ตารางที่ 7 สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6

ลำดับ	ปัจจัยพิจารณาเปรียบเทียบ	คะแนน	ผลการคัดเลือก		
			1	2	3
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	40	33.86	29.87	36.04
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	28.80	21.70	29.00
3	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30	23.20	19.50	24.80
รวมคะแนน		100	85.86	71.07	89.84

สรุปผลการเปรียบเทียบด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คะแนนรวม 30 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนมากที่สุด ซึ่งเป็นรูปแบบที่มีจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืนน้อยที่สุด และเป็นรูปแบบที่มีพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการที่ได้รับผลกระทบในระยะ 100 เมตรน้อยที่สุด ส่วนในด้านอื่นๆ มีผลกระทบต่อค่อนข้างต่ำ รองลงมาเป็นรูปแบบทางเลือกที่ 1 และรูปแบบทางเลือกที่ 2 เป็นรูปแบบที่มีคะแนนน้อยที่สุดเนื่องจากมีระยะเวลาก่อสร้าง ขนาดพื้นที่ที่ดินถูกเวนคืน และผลกระทบต่อการบินที่น้อยที่สุด

### 8.3.4 การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1

การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1 ประกอบด้วย รูปทรงเรขาคณิต รัศมีโค้ง และความลาดชัน เพื่อให้ได้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมกับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1 เป็นไปได้ ในทางวิศวกรรมและสอดคล้องกับปริมาณจราจร รวมถึงผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ สามารถกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับได้ 3 รูปแบบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

## 1) รูปแบบทางเลือกที่ 1 (รูปที่ 31)

### 1.1) ทิศทางและรูปแบบการเดินทาง

- ทิศทางจากสระบุรีไปปทุมธานี ปทุมธานีไปกรุงเทพฯ กรุงเทพฯไปอยุธยา และอยุธยาไปสระบุรี สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง (Directional Ramp)
- ทิศทางจากสระบุรีไปอยุธยา สามารถเลี้ยวขวาขึ้นสะพานระดับที่ 2 เชื่อมต่อกับถนนโครงการ
- ทิศทางจากปทุมธานีไปสระบุรี อยุธยาไปกรุงเทพฯ เชื่อมต่อสะพานต่างระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)
- ทิศทางจากกรุงเทพฯไปปทุมธานี เชื่อมต่อแบบเลี้ยววน (Loop Ramp)

### 1.2) ข้อดี-ข้อเสีย

#### ข้อดี

- จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายสามารถเลี้ยวได้โดยตรง
- รถเลี้ยวขวาส่วนใหญ่เชื่อมต่อแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) สามารถใช้ความเร็วได้
- ไม่เกิดการตัดไขว้สานกันของจราจร (Weaving)
- ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างน้อย
- ใช้พื้นที่ก่อสร้างน้อยที่สุด

#### ข้อเสีย

- มีการก่อสร้างสะพานสูง (ระดับ 3) หลายระดับ และมีความซับซ้อนของโครงสร้าง ทำให้มีค่าก่อสร้างสูง
- ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน
- มีการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง 2 ตำแหน่ง ส่งผลต่อค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษา

ของด่านเก็บค่าผ่านทางสูง



รูปที่ 31 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1 รูปแบบทางเลือกที่ 1

## 2) รูปแบบทางเลือกที่ 2 (รูปที่ 32)

### 2.1) ทิศทางและรูปแบบการเดินทาง

- ทิศทางจากสระบุรีไปปทุมธานี ปทุมธานีไปกรุงเทพฯ กรุงเทพฯไปอยุธยา และอยุธยาไปสระบุรี สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง (Directional Ramp)
- ทิศทางจากสระบุรีไปอยุธยา และปทุมธานีไปสระบุรี เชื่อมต่อโดยสะพานต่างระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)
- ทิศทางจากอยุธยาไปกรุงเทพฯ และกรุงเทพฯไปปทุมธานี เชื่อมต่อแบบเลี้ยววน (Loop Ramp)

### 2.2) ข้อดี-ข้อเสีย

#### ข้อดี

- จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายสามารถเบี่ยงออกซ้ายได้โดยตรง
- ไม่เกิดการตัดไขว้สานกันของจราจร (Weaving)
- ไม่มีการก่อสร้างสะพานสูง (ระดับ 3)
- กระทบสิ่งปลูกสร้างน้อย
- ผลกระทบระหว่างการก่อสร้างน้อย

#### ข้อเสีย

- จำนวนจุดเข้า-ออก หลายตำแหน่ง อาจเกิดความสับสนในขณะขับขี
- ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน
- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างมากที่สุด
- มีความซับซ้อนของโครงสร้าง
- มีการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง 2 ตำแหน่ง ส่งผลต่อค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษา

ของด่านเก็บค่าผ่านทางสูง



รูปที่ 32 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1 รูปแบบทางเลือกที่ 2

### 3) รูปแบบทางเลือกที่ 3 (รูปที่ 33)

#### 3.1) ทิศทางและรูปแบบการเดินทาง

- ทิศทางจากปทุมธานีไปสระบุรี และกรุงเทพฯ จะเชื่อมต่อทางแยกแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) เช่นเดียวกับทิศทางที่ต้องการมุ่งหน้าสู่กรุงเทพฯ ก็มีการเชื่อมต่อทางแยกแบบเลี้ยววน (Loop Ramp)
- ทิศทางจากอยุธยาไปสระบุรี และจากกรุงเทพฯไปปทุมธานี สามารถเบี่ยงออกและเชื่อมต่อได้โดยตรง (Directional Ramp)
- ทิศทางจากสระบุรีเข้าสู่ทางแยก และจราจรจากทางแยกมุ่งหน้าไปอยุธยา จะเชื่อมต่อทางแยกแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)

#### 3.2) ข้อดี-ข้อเสีย

##### ข้อดี

- มีการก่อสร้างสะพานสั้น และมีความซับซ้อนน้อยที่สุด
- ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อย
- ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาน้อยที่สุด
- จำนวนจุดเข้า-ออก จากถนนสายหลักน้อย
- การก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางเพียง 1 ตำแหน่ง ส่งผลต่อค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษาของด่านเก็บค่าผ่านทางถูกที่สุด

##### ข้อเสีย

- เข้าสู่ทางแยกแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) เป็นส่วนใหญ่ส่งผลให้ไม่สามารถใช้ความเร็วสูงได้
- เกิดการตัดไขว้สวนกันของจราจร (Weaving)
- จราจรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายใช้ระยะทาง และเวลามากกว่ารูปแบบอื่น



รูปที่ 33 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1 รูปแบบทางเลือกที่ 3



จากการให้คะแนนรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1 สามารถสรุปผลคะแนนตามการพิจารณาปัจจัยต่างๆ แสดงดังตารางที่ 8 ดังนี้

ตารางที่ 8 สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1

ลำดับ	ปัจจัยพิจารณาเปรียบเทียบ	คะแนน	ผลการคัดเลือก		
			1	2	3
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	40	32.57	32.10	36.04
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	26.00	24.15	28.90
3	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30	19.60	18.10	18.00
รวมคะแนน		100	78.17	74.35	82.94

สรุปผลการเปรียบเทียบด้านวิศวกรรมและจราจร คะแนนรวม 40 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนมากที่สุด ซึ่งเป็นแนวที่มีด้านความปลอดภัยในการขับขี่ ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง และความยากง่ายในการก่อสร้างดีที่สุด มีคะแนนด้านราคาชนิดของทางเลี้ยง ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร และการบริหารจัดการระบบด้านเก็บค่าผ่านทางค่อนข้างสูง ส่งผลให้รูปแบบทางเลือกที่ 3 มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรมและจราจรมากที่สุด รองลงมาเป็นรูปแบบทางเลือกที่ 1 ซึ่งมีคะแนนด้านราคาชนิดของทางเลี้ยง ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร และการบริหารจัดการระบบด้านเก็บค่าผ่านทางมากที่สุด รองลงมารูปแบบทางเลือกที่ 2 มีคะแนนด้านด้านวิศวกรรมและจราจรน้อยที่สุด

สรุปผลการเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและการลงทุน คะแนนรวม 30 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนมากที่สุด ซึ่งเป็นรูปแบบที่มีด้านค่าก่อสร้าง และค่าบำรุงรักษาดีที่สุด รวมถึงมีค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ค่อนข้างต่ำ และมูลค่าเวลาของผู้เดินทางค่อนข้างสูง ส่งผลให้รูปแบบทางเลือกที่ 3 มีความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รองลงมาเป็นรูปแบบทางเลือกที่ 1 ซึ่งมีคะแนนด้านค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง และมูลค่าเวลาของผู้เดินทางมากที่สุด รองลงมารูปแบบทางเลือกที่ 2 ซึ่งมีคะแนนต่ำกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1 และรูปแบบทางเลือกที่ 3 ไม่มากนัก

สรุปผลการเปรียบเทียบด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คะแนนรวม 30 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนมากที่สุด ซึ่งเป็นรูปแบบที่มีจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืนน้อยที่สุด และเป็นรูปแบบที่มีพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการที่ได้รับผลกระทบในระยะ 100 เมตรน้อย ส่วนในด้านอื่น ๆ มีผลกระทบต่อค่อนข้างต่ำ รองลงมาเป็นรูปแบบทางเลือกที่ 2 และรูปแบบทางเลือกที่ 3 ตามลำดับ เนื่องจาก 2 รูปแบบดังกล่าวมีขนาดพื้นที่ที่ดินถูกเวนคืนมาก

### 8.3.5 การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3261

การพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3261 ประกอบด้วย รูปทรงเรขาคณิตรัศมีโค้ง และความลาดชัน เพื่อให้ได้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมกับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3261 เป็นไปได้ในทางวิศวกรรมและสอดคล้องกับปริมาณจราจร รวมถึงผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ สามารถกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับได้ 3 รูปแบบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

## 1) รูปแบบทางเลือกที่ 1 (รูปที่ 34)

### 1.1) ทิศทางและรูปแบบการเดินทาง

- ทิศทางจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3261 จากอยุธยาไปกรุงเทพ (ถนนโครงการ) และจราจรบนถนนโครงการจากอยุธยา สามารถเลี้ยวซ้ายเชื่อมต่อได้โดยตรง
- ทิศทางจราจรที่เข้าสู่ถนนโครงการมุ่งหน้าไปอยุธยา เชื่อมต่อแบบกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)
- ทิศทางจากกรุงเทพบนถนนโครงการ เชื่อมต่อแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) ในทุกทิศทาง

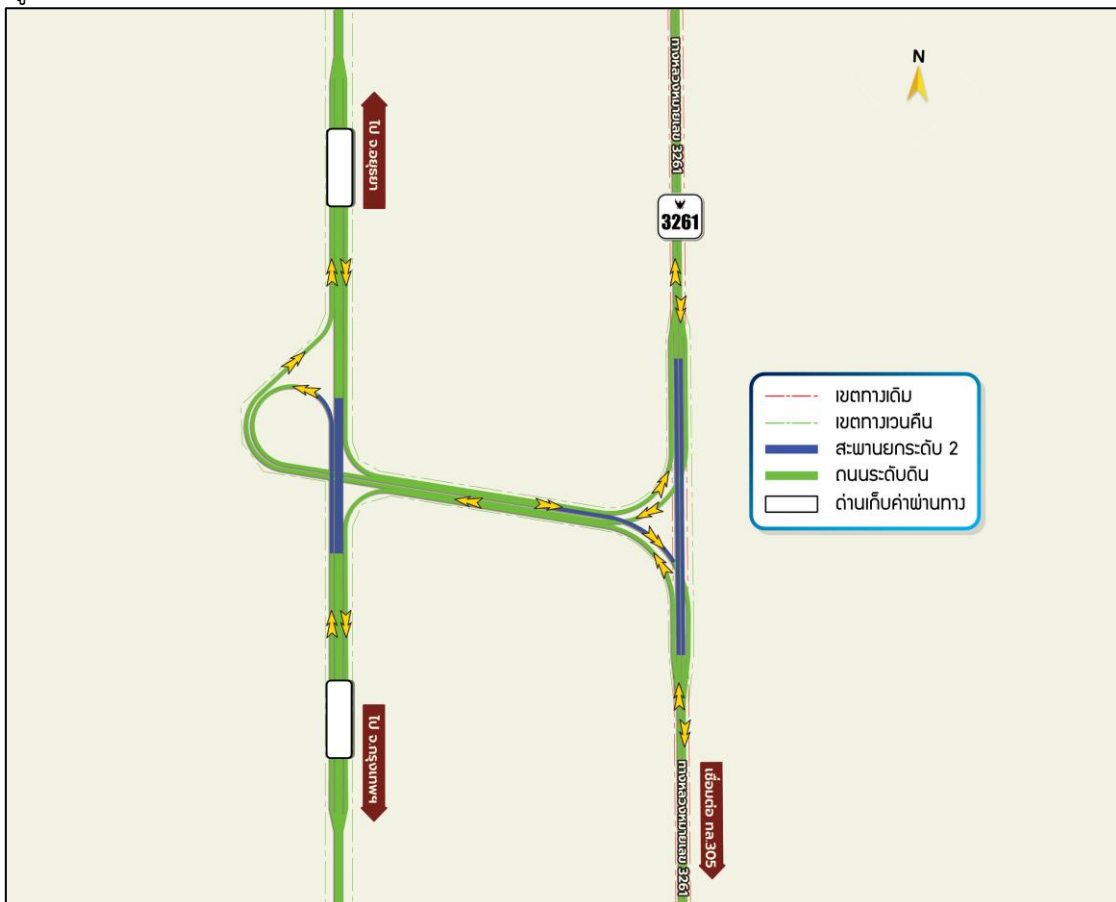
### 1.2) ข้อดี-ข้อเสีย

#### ข้อดี

- มีการก่อสร้างสะพานค่อนข้างน้อย
- ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างค่อนข้างน้อย
- ระยะเวลาในการก่อสร้างน้อยที่สุด
- รูปแบบการเดินทางไม่ซับซ้อน
- ผลกระทบระหว่างการก่อสร้างค่อนข้างน้อย

#### ข้อเสีย

- เกิดการตัดไขว้สานกันของจราจร (Weaving)
- มีการก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง 2 ตำแหน่ง ส่งผลต่อค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษาของด่านเก็บค่าผ่านทางสูง
- ทิศทางจากกรุงเทพบนถนนโครงการ เชื่อมต่อแบบเลี้ยววน (Loop Ramp) ส่งผลให้ไม่สามารถใช้ความเร็วสูงได้



รูปที่ 34 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3261 รูปแบบทางเลือกที่ 1

### 3) รูปแบบทางเลือกที่ 2 (รูปที่ 35)

#### 3.1) ทิศทางและรูปแบบการเดินทาง

- ทิศทางการเดินทางสามารถเชื่อมต่อได้โดยตรง ในทุกทิศทาง (Directional Ramp)

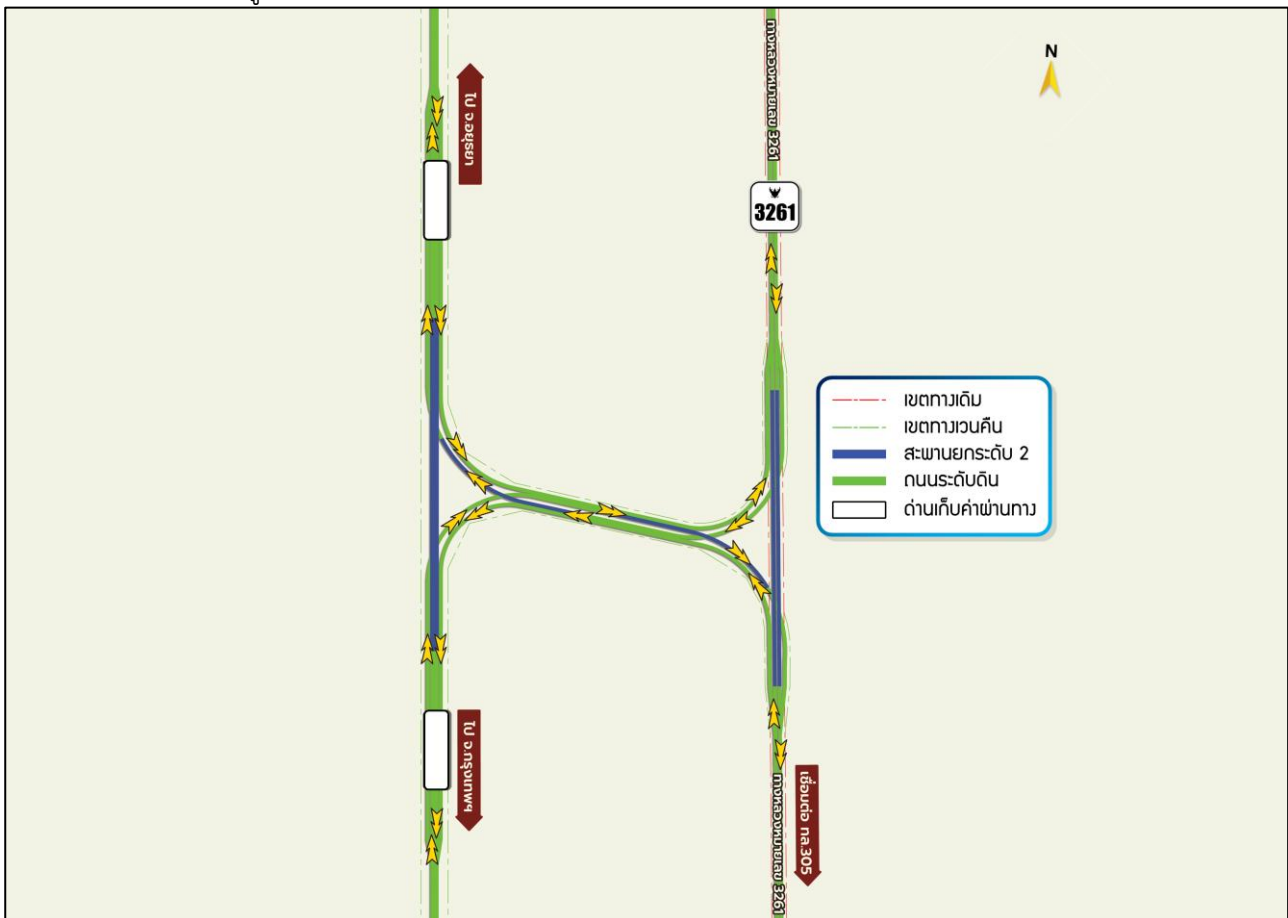
#### 3.2) ข้อดี-ข้อเสีย

##### ข้อดี

- จราจรในทุกทิศทางสามารถเบี่ยงออกเลี้ยวได้โดยตรง ไม่ซับซ้อน
- ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างค่อนข้างน้อยที่สุด
- ระยะเวลาในการก่อสร้างไม่นานมากนัก
- ใช้เวลาในการเดินทางน้อยที่สุด

##### ข้อเสีย

- มีการก่อสร้างยาวที่สุด ส่งผลให้ระยะเวลาในการก่อสร้างโครงสร้างนาน ส่งผลกระทบระหว่างการก่อสร้าง
- ค่าก่อสร้างสูง
- มีความซับซ้อนของโครงสร้าง
- มีการก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทาง 2 ตำแหน่ง ส่งผลต่อค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษาของด่านเก็บค่าผ่านทางสูง



รูปที่ 35 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3261 รูปแบบทางเลือกที่ 2

## 2) รูปแบบทางเลือกที่ 3 (รูปที่ 36)

### 2.1) ทิศทางและรูปแบบการเดินทาง

- มีการก่อสร้างถนนแยกออกจากถนนสายหลัก และก่อสร้างทางต่างระดับแบบลิ้นวน 2 ตำแหน่งที่ทางหลวงหมายเลข 3261 และถนนโครงการ
- ทิศทางจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3261 จากกรุงเทพฯเข้าสู่ถนนโครงการที่มุ่งหน้าไปกรุงเทพฯ และทิศทางจราจรบนถนนโครงการจากอยุธยาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3261 ที่มุ่งหน้าไปอยุธยา สามารถลิ้นวนข้ามเชื่อมต่อกันได้โดยตรง
- ทิศทางจราจรจากกรุงเทพฯบนถนนโครงการ และจากอยุธยาบนทางหลวงหมายเลข 3261 จะเชื่อมต่อกันแบบลิ้นวน (Loop Ramp)
- ทิศทางจากกรุงเทพฯบนทางหลวงหมายเลข 3261 เข้าสู่ถนนโครงการและจากอยุธยาบนถนนโครงการมุ่งหน้าเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3261 ในที่มุ่งหน้าสู่กรุงเทพฯ แบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp)

### 2.2) ข้อดี-ข้อเสีย

#### ข้อดี

- มีการก่อสร้างสะพานสั้นที่สุด
- ค่าก่อสร้างน้อยที่สุด
- รูปแบบโครงสร้างไม่มีความซับซ้อน ง่ายต่อการก่อสร้าง
- การก่อสร้างด้านเก็บค่าผ่านทางเพียง 1 ตำแหน่ง ส่งผลต่อค่าก่อสร้าง ค่าดำเนินการ และค่าบำรุงรักษาของด่านเก็บค่าผ่านทางถูกที่สุด

#### ข้อเสีย

- เกิดการตัดไขว้สวนกันของจราจร (Weaving)
- มีระยะทางในการเดินทางมากที่สุด ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางและใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนาน
- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างมาก ทำให้ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างสูง



รูปที่ 36 ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3261 รูปแบบทางเลือกที่ 3



จากการให้คะแนนรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1 สามารถสรุปผลคะแนนตามการพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ แสดงดังตารางที่ 9 ดังนี้

ตารางที่ 9 สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3261

ลำดับ	ปัจจัยพิจารณาเปรียบเทียบ	คะแนน	ผลการคัดเลือก		
			1	2	3
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร	40	36.60	35.48	35.18
2	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	26.25	25.40	25.80
3	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30	19.50	19.00	15.50
รวมคะแนน		100	82.35	79.88	76.48

สรุปผลการเปรียบเทียบด้านวิศวกรรมและจราจร คะแนนรวม 40 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนมากที่สุด ซึ่งเป็นแนวที่มีผลกระทบต่อจราจรระหว่างก่อสร้างน้อยที่สุด และความยากง่ายในการก่อสร้างดีที่สุด มีคะแนนด้านเรขาคณิตของทางเลี้ยว ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร และการบริหารจัดการระบบด้านเก็บค่าผ่านทางค่อนข้างสูง ส่งผลให้รูปแบบทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมด้านวิศวกรรมและจราจรมากที่สุด รองลงมาเป็นรูปแบบทางเลือกที่ 2 ซึ่งมีคะแนนด้านความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรมากที่สุด รองลงมารูปแบบทางเลือกที่ 3 มีคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจรน้อยที่สุด ซึ่งมีคะแนนต่ำกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1 และรูปแบบทางเลือกที่ 3 ไม่มากนัก เนื่องจากทั้ง 3 รูปแบบมีความสามารถด้านวิศวกรรมและจราจรใกล้เคียงกัน

สรุปผลการเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและการลงทุน คะแนนรวม 30 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนมากที่สุด ซึ่งเป็นรูปแบบที่มีค่าบำรุงรักษาค่อนข้างต่ำ และมูลค่าเวลาของผู้เดินทางค่อนข้างสูง ส่งผลให้รูปแบบที่ 1 มีความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รองลงมาเป็นรูปแบบทางเลือกที่ 3 ซึ่งมีคะแนนด้านค่าบำรุงรักษาถูกที่สุด รองลงมารูปแบบทางเลือกที่ 2 ซึ่งมีคะแนนต่ำกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1 และรูปแบบทางเลือกที่ 3 ไม่มากนัก

สรุปผลการเปรียบเทียบด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คะแนนรวม 30 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนมากที่สุด ซึ่งเป็นรูปแบบที่มีผลกระทบต่อป่านกลาง รองลงมาเป็นรูปแบบทางเลือกที่ 2 เนื่องจากความยาวรวมของโครงสร้างยกระดับมากที่สุดส่งผลให้ทับบั้งทัศนียภาพ และรูปแบบทางเลือกที่ 3 มีคะแนนน้อยที่สุดมีผลกระทบต่ออากาศและบรรยากาศ เสี่ยงและความสั่นสะเทือนมากที่สุด

## 9. การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567) 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 พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน แสดงดังรูปที่ 37 ดังนี้

### 1) ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

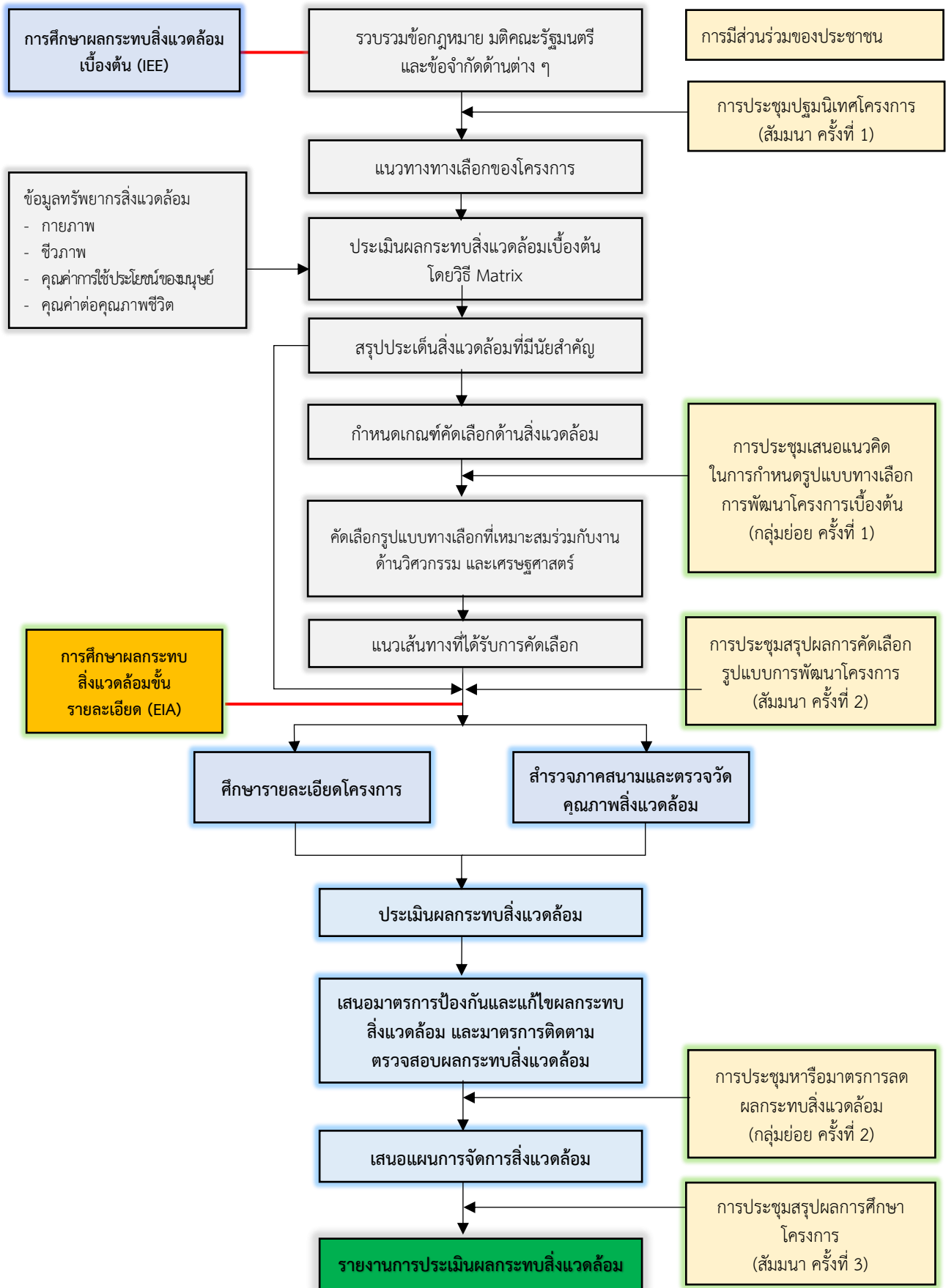
ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแนวเส้นทางโครงการ และรูปแบบทางเลือกของโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ



ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ค่าคุณการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 29 ปัจจัย โดยใช้วิธี Leopold Matrix และนำมาใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ซึ่งจะนำไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมร่วมกับการศึกษาด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม รวมทั้งการสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญเพื่อนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียดสำหรับแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมต่อไป

## 2) ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA)

ด้านการประเมินผลการทบทสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางและรูปแบบทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป



รูปที่ 37 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

## 9.1 สรุปข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

สรุปข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเป็นการถ่วงดุลเพื่อทราบข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวทางเลือกโครงการ ซึ่งประกอบด้วยตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ เขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ เขต รักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า แหล่งโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียน เป็นต้น ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 รายละเอียดในการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมดังนี้

### 1) พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า

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

### 2) พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ จากกรมอุทยานแห่งชาติ พบว่า จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานี มีไม่มีพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ส่วนพื้นที่อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี พบอุทยานแห่งชาติ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติน้ำตกสามหลั่น สำหรับบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการและแนวทางเลือกโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติแต่อย่างใด แสดงดังรูปที่ 38

### 3) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางของโครงการพาดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ซึ่งหมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำซึ่งเป็นที่ราบหรือลุ่มหรือเนินลาดเอียงเล็กน้อย แต่ส่วนใหญ่ป่าได้ถูกบุกรุกแผ้วถางเพื่อใช้ประโยชน์ด้านเกษตรกรรม โดยเฉพาะทำนาและกิจการอื่น ๆ ทั้งนี้ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำดังกล่าว เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ไม่เข้าข่ายในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่สำคัญ แสดงดังรูปที่ 39

### 4) พื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ

โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดปทุมธานี ซึ่งไม่มีอาณาเขตติดกับทะเล จากการตรวจสอบพบว่าแนวทางเลือกโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติแต่อย่างใด

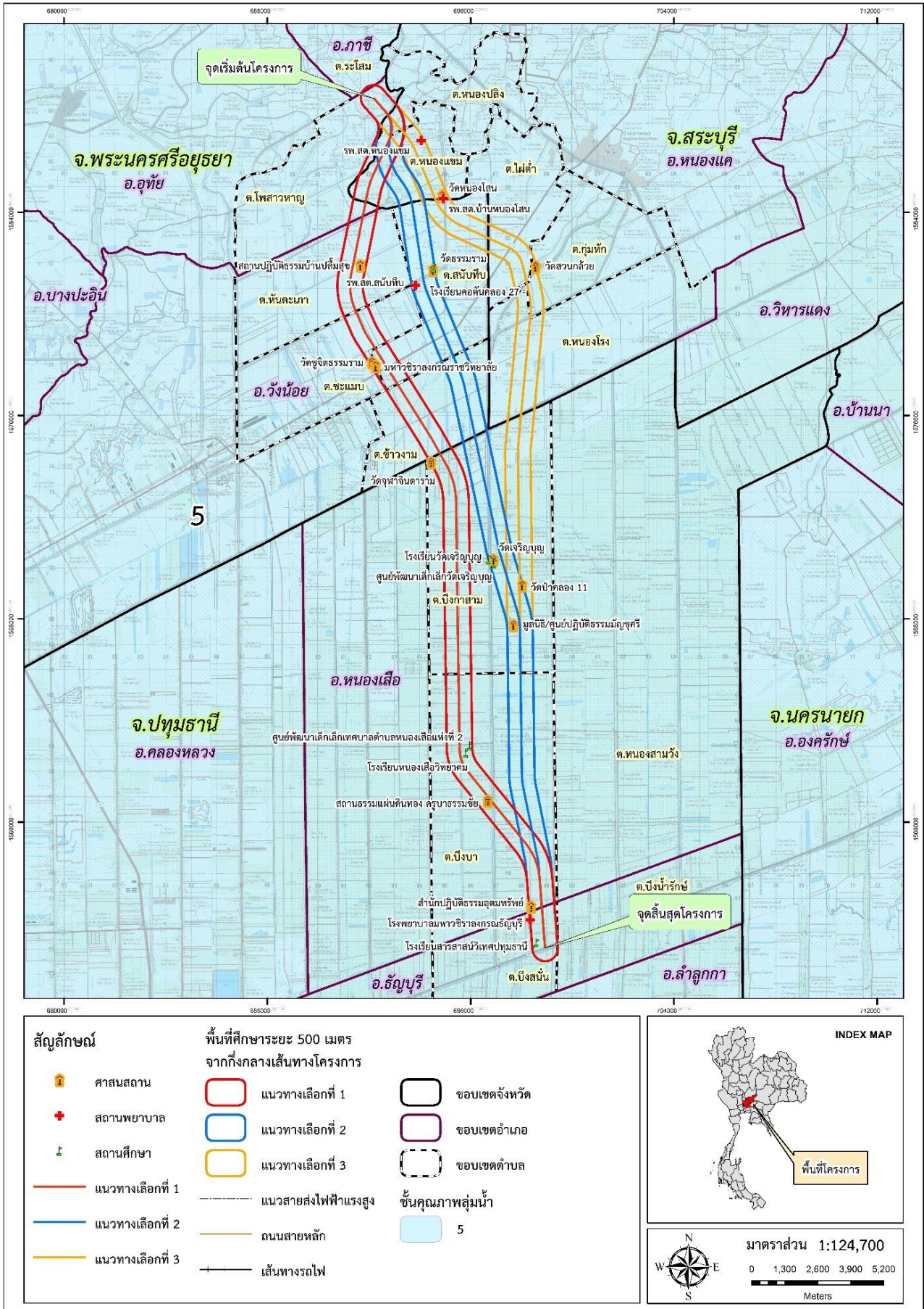
### 5) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลก ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ และแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศจากกรมทรัพยากรน้ำ พบว่าแนวทางเลือกของโครงการไม่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ในระยะทาง 2 กิโลเมตรแต่อย่างใด และจากการตรวจสอบพื้นที่ชุ่มน้ำจากกรมทรัพยากรน้ำ พบว่า แหล่งน้ำตามแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับท้องถิ่น ได้แก่ คลองระพีพัฒน์ คลองหนองรู่ และลำวังจุกา และพบพื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ เช่น คลองชอย 1 แยกขวา คลองชอยแยก 2 ขวา คลอง 26 คลอง 10 และคลองรังสิตประยูรศักดิ์ เป็นต้น อ้างถึงรูปที่ 10





เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
 รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



ที่มา : ตัดแปลงจากข้อมูลพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2568  
 รูปที่ 39 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



6) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

จากการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางเลือกโครงการ จากสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี และสำนักศิลปากรที่ 3 พระนครศรีอยุธยา พบว่าในระยะ 500 เมตร จากแนวทางเลือกโครงการ พบโบราณสถาน 4 แห่ง อ้างถึงรูปที่ 10 ได้แก่

- 6.1) คลองหกวาสายบน
- 6.2) คลองรังสิตประยูรศักดิ์
- 6.3) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองสิบ)
- 6.4) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองสิบเอ็ด)

9.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินตามประกาศผังเมือง

จากการตรวจสอบความสอดคล้องของโครงการตามประกาศผังเมืองแนวเส้นทางโครงการตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ. 2560 กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดสระบุรี พ.ศ. 2554 และกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ. 2558 จากสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสระบุรี และสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปทุมธานี พบว่า แนวเส้นทางโครงการอยู่ในประเภทที่ดิน ดังต่อไปนี้ (อ้างถึงรูปที่ 12 ถึง 14)

- 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

9.3 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาโครงการ

จากการตรวจสอบข้อมูล พบว่า พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวทางเลือกโครงการ ประกอบด้วย ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 10 และรูปที่ 40



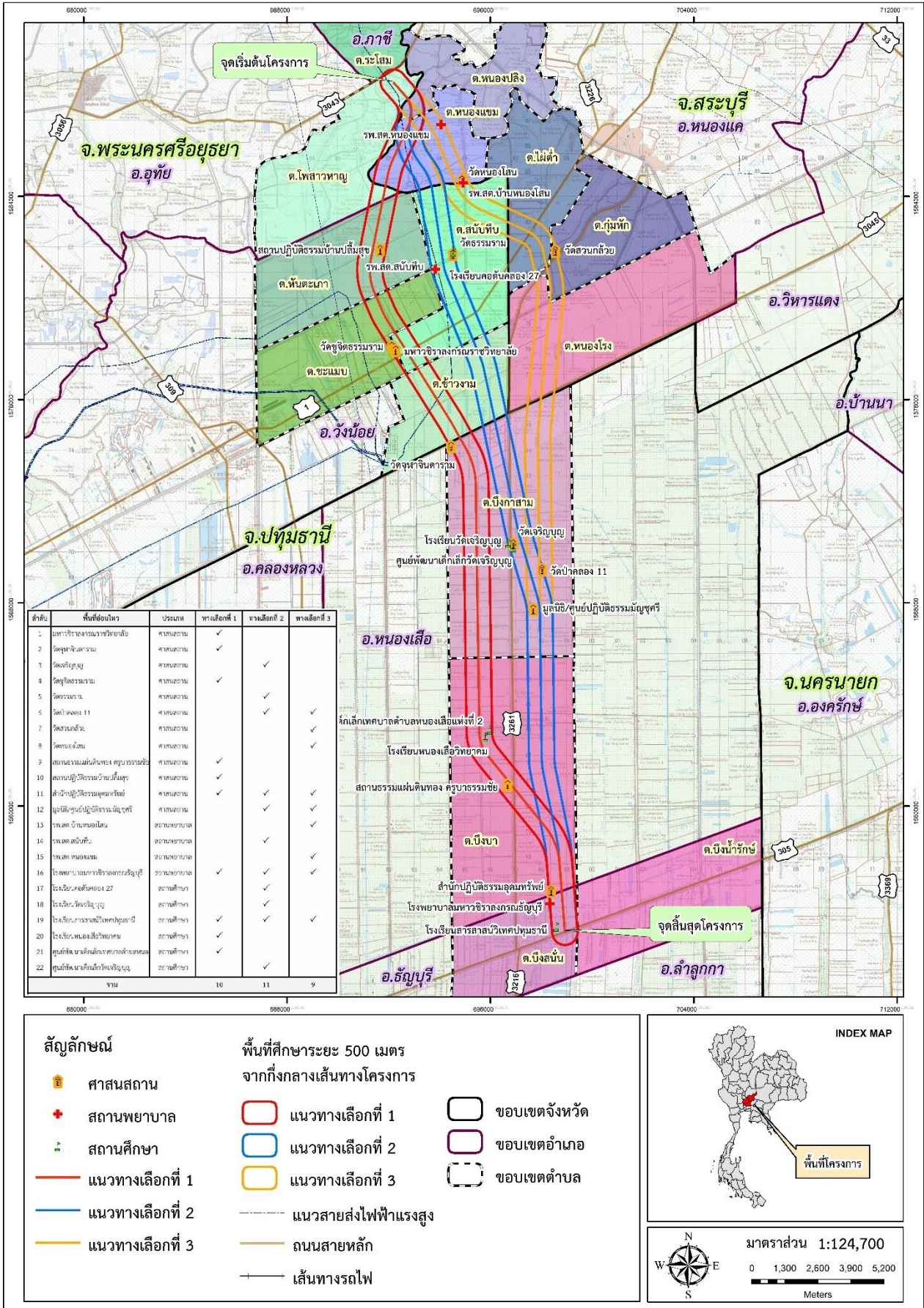
ตารางที่ 10 พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาตามแนวทางเลือกโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม. (โดยประมาณ)		
			ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
1	รพ.สต.หนองแขม	สถานพยาบาล	-	-	32+150
2	วัดหนองโสน	ศาสนสถาน	-	-	34+450
3	รพ.สต.บ้านหนองโสน	สถานพยาบาล	-	-	34+575
4	สถานปฏิบัติธรรมบ้านปลื้มสุข	ศาสนสถาน	36+785	-	-
5	โรงเรียนคอตันคลอง 27	สถานศึกษา	-	36+975	-
6	วัดธรรมราม	ศาสนสถาน	-	37+075	-
7	รพ.สต.สนับทึบ	สถานพยาบาล	-	37+525	-
8	วัดสวนกล้วย	ศาสนสถาน	-	-	39+125
9	วัดจุฑิตธรรมราม	ศาสนสถาน	40+740	-	-
10	มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี	สถานศึกษา	40+940	-	-
11	วัดจุฬาราม	ศาสนสถาน	45+330	-	-
12	โรงเรียนวัดเจริญบุญ	สถานศึกษา	-	48+725	-
13	วัดเจริญบุญ	ศาสนสถาน	-	48+800	-
14	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดเจริญบุญ	สถานศึกษา	-	48+925	-
15	วัดป่าคลอง 11	ศาสนสถาน	-	50+050	51+600
16	มูลนิธิ/ศูนย์ปฏิบัติธรรมมัญชุศรี	ศาสนสถาน	-	51+550	53+165
17	โรงเรียนหนองเสือวิทยาคม	สถานศึกษา	56+835	-	-
18	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลหนองเสือแห่งที่ 2	สถานศึกษา	57+160	-	-
19	สถานธรรมแผ่นดินทอง ครูบารธรรมชัย	ศาสนสถาน	59+310	-	-
20	สำนักปฏิบัติธรรมอุดมทรัพย์	ศาสนสถาน	64+140	62+675	64+300
21	โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี	สถานพยาบาล	64+635	63+175	64+800
22	โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี	สถานศึกษา	65+565	64+100	65+700
รวม			10	11	9

หมายเหตุ : กำหนดให้จุดเริ่มต้น โครงการบริเวณ กม. 29+756



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
 รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



รูปที่ 40 แผนที่พื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาตามแนวทางเลือกโครงการ



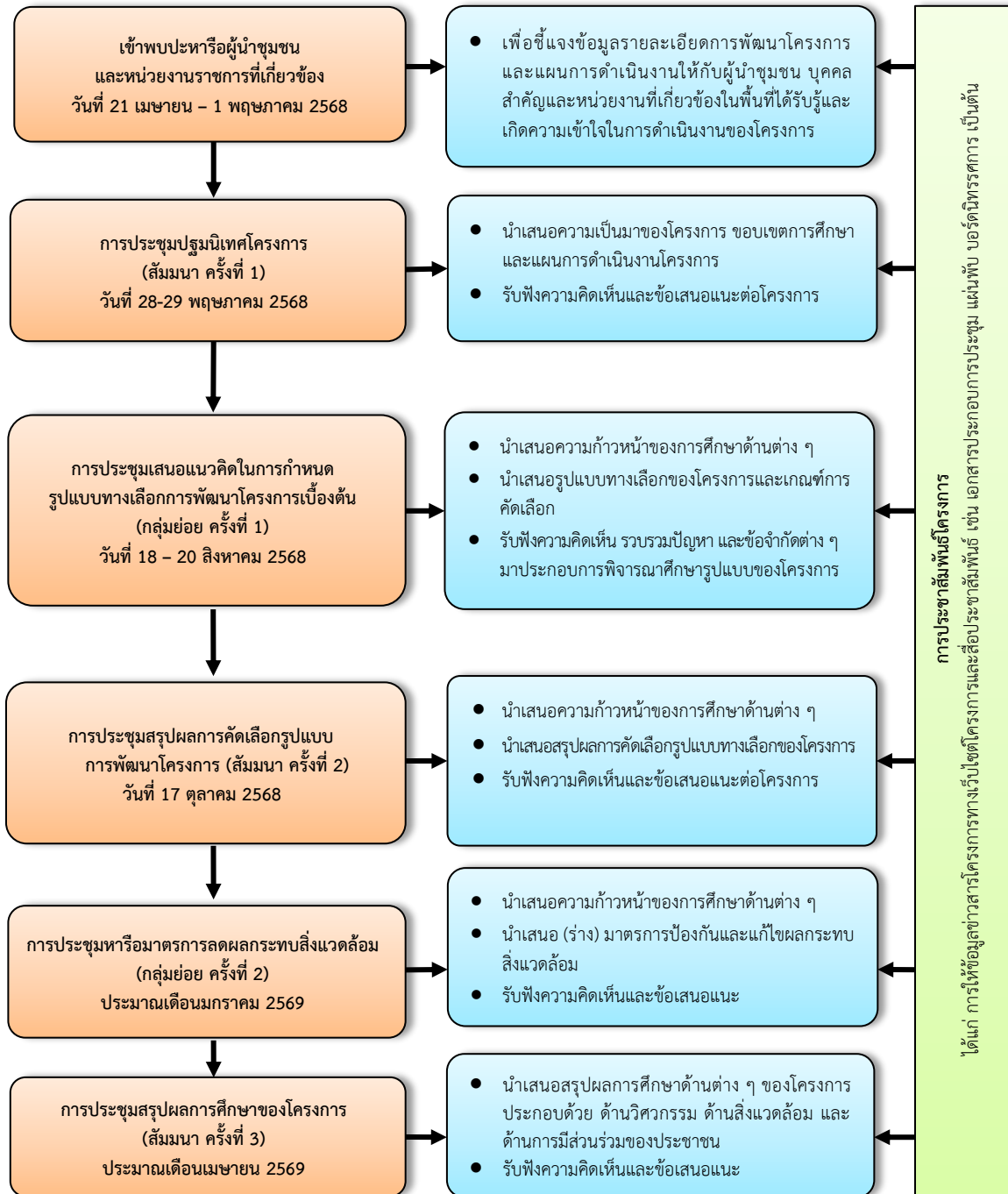
## 9.4 สรุปปัจจัยในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการ ใช้วิธีแมทริกซ์ (Matrix) เพื่อคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปใช้ศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) พิจารณาจากปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ โดยปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบด้านลบจากกิจกรรมโครงการในระดับปานกลาง และผลกระทบที่มีความสำคัญในระดับปานกลางขึ้นไป จะนำไปศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด สามารถสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 23 ปัจจัย โดยสรุปดังนี้

- 1) **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ** ประกอบด้วย 5 ปัจจัย ได้แก่
  - 1.1) ทรัพยากรดิน
  - 1.2) น้ำผิวดิน
  - 1.3) อากาศและบรรยากาศ
  - 1.4) เสียง
  - 1.5) ความสั่นสะเทือน
- 2) **ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ** ประกอบด้วย 2 ปัจจัย ได้แก่
  - 2.1) นิเวศวิทยาทางบก
  - 2.2) นิเวศวิทยาทางน้ำ
- 3) **คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์** ประกอบด้วย 6 ปัจจัย ได้แก่
  - 3.1) น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
  - 3.2) การคมนาคมขนส่ง
  - 3.3) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
  - 3.4) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
  - 3.5) เกษตรกรรม
  - 3.6) การใช้ที่ดิน
- 4) **คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต** ประกอบด้วย 10 ปัจจัย ได้แก่
  - 4.1) เศรษฐกิจสังคม
  - 4.2) การโยกย้ายและการเวนคืน
  - 4.3) การสาธารณสุข
  - 4.4) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
  - 4.5) การแบ่งแยก
  - 4.6) อุบัติเหตุและความปลอดภัย
  - 4.7) สุขภาพ
  - 4.8) ผู้ใช้ทาง
  - 4.9) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
  - 4.10) สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

## 10. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูล แสดงความคิดเห็นและรวบรวมข้อเสนอแนะต่างๆ มาประกอบการตัดสินใจในการออกแบบเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และชุมชนที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุดประกอบด้วยแผนงานหลัก 2 แผนงาน คือ แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ และแผนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งจะประกอบไปด้วยแผนงานย่อยที่จะดำเนินการตามขั้นตอน การศึกษาของโครงการ แสดงดังรูปที่ 41



รูปที่ 41 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

### 10.1 การประชาสัมพันธ์โครงการ

เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ และเพื่อเป็นช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบและติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม รวมถึงการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการโดยมีการประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊ก โครงการเสียงตามสายในชุมชน รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ อาทิ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ บอร์ดประชาสัมพันธ์ ป้ายประกาศ เป็นต้น แสดงดังตารางที่ 6

ตารางที่ 11 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร

การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์



เว็บไซต์โครงการ



เฟซบุ๊กโครงการ



ไลน์โครงการ

ตัวอย่างการติดประกาศบนบอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการ



สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสระบุรี



ประชาสัมพันธ์จังหวัดสระบุรี



ประชาสัมพันธ์จังหวัดพระนครศรีอยุธยา



องค์การบริหารส่วนตำบลบึงกาสาม



ที่ทำการกำนันตำบลบึงบา



ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 ตำบลบึงกาสาม



## 10.2 ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

### 1. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 28 – 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 โดยแบ่งการประชุมเป็น 3 กลุ่ม เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านต่างๆ ของโครงการ ผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานราชการระดับภูมิภาค จังหวัด อำเภอกิ่ง อ่างทอง อ่างทอง วิทยาลัย อังครพัฒนาเอกชน สื่อมวลชน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ศึกษา โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 196 คน (ไม่รวมผู้แทนกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา)

### 2. การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 18 – 20 สิงหาคม 2568 โดยแบ่งการประชุมเป็น 6 กลุ่ม แสดงดังตารางที่ 12 มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะหลักเกณฑ์การพิจารณาและคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และแผนการดำเนินงานด้านต่างๆ ของโครงการ โดยมี ผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานราชการระดับอำเภอ อ่างทอง วิทยาลัย อังครพัฒนาเอกชน สื่อมวลชน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ศึกษา โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 216 คน (ไม่รวมกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) บรรยายการการประชุมแสดงดังรูปที่ 42 และประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ แสดงดังตารางที่ 13

ตารางที่ 12 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่ม	วันที่/เวลา	สถานที่	ประธานการประชุม	จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุม (คน)
กลุ่มที่ 1	วันจันทร์ที่ 18 สิงหาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลหนองแขม อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี	นางสาวปัญญาธิ์ ไซจิราเกียรติ ปลัดอำเภอหนองแค	56
กลุ่มที่ 2	วันจันทร์ที่ 18 สิงหาคม 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น.	ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลสนับทึบ อำเภอลำลูกเกด จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	นายรัฐพงศ์ จันทระเกตุ ปลัดอำเภอลำลูกเกด	17
กลุ่มที่ 3	วันอังคารที่ 19 สิงหาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลวังน้ำเย็น อำเภอลำลูกเกด จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	นายรัฐพงศ์ จันทระเกตุ ปลัดอำเภอลำลูกเกด	42
กลุ่มที่ 4	วันอังคารที่ 19 สิงหาคม 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น.	ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบึงกาสาม ชั้น 2 อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี	นายสุทธิพร ศิวเวทีกุล นายอำเภอหนองเสือ	21
กลุ่มที่ 5	วันพุธที่ 20 สิงหาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.	ห้องประชุมเทศบาลตำบลหนองเสือ ชั้น 2 อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี	นางสาวอุไรวรรณ สุขอนันต์ ปลัดอำเภอหนองเสือ	36
กลุ่มที่ 6	วันพุธที่ 20 สิงหาคม 2568 เวลา 13.00 - 16.00 น.	ห้องประชุมเทศบาลเมืองสนับทึบ ชั้น 1 ตำบลบึงนาราง อำเภออัญบุรี จังหวัดปทุมธานี	นายสมยศ พลสว่าง ปลัดอำเภออัญบุรี	44
ผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น (คน)				216



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
 โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม.  
 รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2



กลุ่มที่ 1 ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลหนองแวม อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี



กลุ่มที่ 2 ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลสนับทึบ อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา



กลุ่มที่ 3 ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลข้างาม อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา



กลุ่มที่ 4 ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบึงกาสาม ชั้น 2 อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี



กลุ่มที่ 5 ห้องประชุมเทศบาลตำบลหนองเสือ ชั้น 2 อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี



กลุ่มที่ 6 ห้องประชุมเทศบาลเมืองสนนร์ักษ์ ชั้น 1 ตำบลบึงน้่าร์ักษ์ อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี

รูปที่ 42 บรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น  
 (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 13 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
<b>ด้านวิศวกรรมและการจราจร</b>	
- 3 แนวทางเลือกที่นำเสนอมา เส้นทางไหนมีโอกาสที่จะเป็นไปได้มากที่สุด	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งการประชุมในครั้งนี้เป็นการนำเสนอแนวเส้นทางโครงการทั้ง 3 แนวทางเลือกของโครงการในแต่ละพื้นที่ที่แนวเส้นทางเลือกแต่ละแนวผ่าน โดยจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมต่อไป และกลับมาเสนอผลการคัดเลือกอีกครั้งในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
- โครงการนี้จะเริ่มก่อสร้างเมื่อไหร่	- แผนการดำเนินงานโครงการเบื้องต้น <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ออกแบบรายละเอียดโครงการประมาณปี 2568 – 2569</li> <li>▪ จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ประมาณปี 2570</li> <li>▪ ของบประมาณโครงการประมาณปี 2571</li> <li>▪ เวเนคืนที่ดินประมาณปี 2572 – 2573</li> <li>▪ ก่อสร้างโครงการประมาณปี 2574 – 2576</li> <li>▪ เปิดให้บริการประมาณปี 2577</li> </ul>
- ทางโครงการคิดว่าทั้ง 3 แนวทางเลือก แนวเส้นทางไหนเหมาะสมมากที่สุด	- ในแต่ละแนวเส้นทางเลือกทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือก มีข้อดีและข้อด้อย ในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่แตกต่างกันออกไป ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการให้มีความเหมาะสมกับสภาพปัจจุบันเพื่อลดผลกระทบกับพื้นที่มากที่สุด
- โครงการนี้เป็นทางปิด ประชาชนที่อยู่บริเวณโครงการไม่ได้ประโยชน์จากโครงการ แต่ต้องได้รับผลกระทบจากฝุ่น ที่เกิดจากการจราจรที่เพิ่มขึ้น	- การศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะครอบคลุมผลกระทบทุกด้านหากประเมินแล้วมีผลกระทบที่รุนแรง ทางที่ปรึกษาจะหามาตรการป้องกันให้เหมาะสมมากที่สุด
- เกณฑ์ในการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ ใช้คะแนนด้านวิศวกรรม 40 คะแนน สิ่งแวดล้อม 30 คะแนน ถ้าแนวเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งได้คะแนนวิศวกรรมเยอะที่สุด ก็จะเป็นแนวเส้นทางที่เหมาะสมใช้หรือไม่	- หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร 40 คะแนน ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม 30 คะแนน รวมทั้งหมด 100 คะแนน แนวทางเลือกใดได้คะแนนรวมทั้ง 3 ด้านมากที่สุดจะเป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมของโครงการ
- จุดตัดบางแห่งในประเทศไทย ออกแบบไม่เหมาะสมทำให้ประชาชนบริเวณจุดตัด ต้องกลับรถไกล เพราะรูปแบบที่ก่อสร้างใช้งบประมาณน้อย จึงอยากให้ออกแบบไม่กระทบกับวิถีชีวิตของประชาชน	- การศึกษาครั้งนี้ที่ปรึกษาได้คำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่ ดังนั้น จึงออกแบบให้ไม่กระทบกับวิถีชีวิตที่เป็นอยู่ ณ ปัจจุบัน หรือให้ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ให้น้อยที่สุด
- บริเวณจุดตัดหากออกแบบไม่เหมาะสม ช่วงเปิดให้บริการอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงได้	- เมื่อทำการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการเรียบร้อยแล้ว ที่ปรึกษาจะทำการออกแบบรายละเอียดจุดตัดทางแยกของโครงการต่อไป
- ถนนสูงทำให้น้ำไม่สามารถไหลผ่านได้ อยากให้ออกแบบระบบระบายน้ำให้ดีขึ้น หรือทำร่องน้ำ เพื่อใช้ในการระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ	- เมื่อทำการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการเรียบร้อยแล้ว ที่ปรึกษาจะทำการออกแบบรายละเอียดงานระบบระบายน้ำของโครงการต่อไป
- ขอให้ออกแบบทางลอดให้สูงพอที่รถทางการเกษตรสามารถลอดผ่านได้ เพราะทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ที่ก่อสร้างเสร็จไปแล้ว มีทางลอดที่ต่ำเกินไปทำให้รถทางการเกษตรไม่สามารถลอดผ่านได้	- การออกแบบจุดตัดทางแยกของโครงการกับถนนสายรอง หรือถนนท้องถิ่นอื่น ๆ ให้สามารถเชื่อมโยงสัญจรไปมาระหว่างสองฝั่งถนนโครงการได้ มีความสูงของช่องลอดที่เพียงพอ รวมถึงบริเวณที่ถนนโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุมชนจะพิจารณาออกแบบให้มีจุดเชื่อมต่อทางคู่ขนานเพื่อให้สามารถเดินทางสัญจรทั้งสองฝั่งได้โดยสะดวก



ตารางที่ 13 (ต่อ) สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
- จุดตัดบริเวณวัดหลวงบดินทร์เดชา มีผู้ได้รับผลกระทบก็หลังคาเรือนเพราะประชาชนในพื้นที่ ต้องการทราบว่า จะได้รับผลกระทบมากน้อยเพียงใด	- จุดตัดจะอยู่บริเวณ กม. 23+500 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ซึ่งจะไม่กระทบกับหมู่บ้านพรานนก ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะทำการออกแบบแนวเส้นทางโครงการบนพื้นที่โล่งและจะเลี่ยงพื้นที่ของชุมชนให้ได้มากที่สุด
- อยากให้ระบุผู้ที่ได้รับผลกระทบ เพื่อที่ประชาชนในพื้นที่จะได้เตรียมตัว รับผลกระทบที่จะตามมา เช่น การแบ่งแยกของชุมชน การเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างหมู่บ้าน	- เมื่อทำการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการเรียบร้อยแล้ว ที่ปรึกษาจะดำเนินการขอข้อมูลผู้ได้รับผลกระทบจากกรมที่ดิน จากนั้นจะนำมาแจ้งให้ผู้ได้รับผลกระทบทราบอีกครั้งในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ไม่มีทางคู่ขนาน อยากให้โครงการนี้มีทางคู่ขนาน เพราะประชาชนในพื้นที่บริเวณทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ปัจจุบัน การเดินทางไม่สะดวก เนื่องจากจุดกลับรถอยู่ไกล	- รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้นเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระดับดินขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เขตทางโดยทั่วไปกว้าง 70 เมตร ในบริเวณช่วงชุมชนออกแบบให้มีทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เขตทางกว้าง 20 เมตร มีความกว้างเขตทางรวมประมาณ 110 เมตร
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ช่องระบายน้ำไม่มีการขุดลอก ทำให้น้ำไม่สามารถไหลผ่านได้ เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง	- ทางกรมทางหลวงจะนำข้อคิดเห็นนี้ไปแจ้งต่อผู้ที่เกี่ยวข้องให้เข้ามาดำเนินการ แก้ไขต่อไป
- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทำให้กระทบการใช้น้ำของเกษตรกรในพื้นที่ หรือไม่ อยากให้ออกแบบให้เหมาะสม	- ในการออกแบบทางคณะทำงานจะออกแบบรูปแบบที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เพื่อให้ไม่กระทบต่อการใช้น้ำของเกษตรกร
- ทางต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 1 อยากให้ออกแบบให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่	- ในการออกแบบคณะทำงานได้คำนึงถึงสภาพพื้นที่ปัจจุบันและจะต้องออกแบบให้กระทบกับประชาชนให้น้อยที่สุด
- ระหว่างก่อสร้างควรมีทางชั่วคราวให้ประชาชนในพื้นที่สามารถสัญจรได้ตามปกติ	- บริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นข้อเสนอนี้ดังกล่าวไปทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ห่างจากวัดจุฬิธรธรรมารามประมาณ 500 เมตร ซึ่งมีความเหมาะสมมากที่สุด	- บริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นข้อเสนอนี้ดังกล่าวไปทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- กังวลเรื่องถนนที่ตัดผ่านระหว่างหมู่บ้านหรือชุมชน มีการตัดตำบลชะแมบ ตำบลหันตะเภา และตำบลข้าวงาม การไปมาหาสู่กันระหว่างหมู่บ้าน จะกระทบการเดินทางไปมาหาสู่กัน เช่น เมื่อถนนตัดผ่านวัดกับชุมชนออกจากกันประชาชนก็จะเดินทางไปวัดได้ลำบากมากขึ้นหรือไม่	- การออกแบบจุดตัดทางแยกของโครงการกับถนนสายรอง หรือถนนท้องถิ่นอื่น ๆ ให้สามารถเชื่อมโยงสัญจรไปมาระหว่างสองฝั่งถนนโครงการได้ มีความสูงของช่องลอดที่เพียงพอ รวมถึงบริเวณที่ถนนโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุมชนจะพิจารณาออกแบบให้มีจุดเชื่อมต่อทางคู่ขนานให้สามารถเดินทางสัญจรทั้งสองฝั่งได้โดยสะดวก
- ในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ในครั้งนี้ มีการประชุมหลายพื้นที่ ซึ่งแต่ละพื้นที่ต้องเลือกแนวเส้นทางโครงการที่ได้รับผลกระทบกับพื้นที่ของตนเองน้อยที่สุด ดังนั้นการใช้ความคิดเห็นแต่ละเวทีมาประเมินจะมีการประเมินว่าเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดอย่างไร	- ที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมครั้งนี้ไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ภาพรวมในการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการจะนำเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละด้านมาประกอบด้วย และให้ผู้เชี่ยวชาญในแต่ละด้านมาประเมิน เพื่อให้ได้แนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมมากที่สุด
- พื้นที่ของตำบลชะแมบ ตำบลหันตะเภา และตำบลข้าวงาม ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทำการเกษตร และมีคลองอยู่หลายแห่ง หากมีการทำถนนตัดผ่านคลองอยากให้มี ความสูงเพียงพอที่รถทางการเกษตรสามารถลอดผ่านได้ ความสูงที่เหมาะสมคือ 4.5 เมตร ขึ้นไป ตำบลข้าวงาม มี 3 คลอง ได้แก่ คลองหมอนปลายนา คลอง 26 และคลองระพีพัฒน์ ตำบลชะแมบ มี 3 คลอง ได้แก่ คลอง 26 คลอง 27 และคลอง 8 (ขวา) และตำบลหันตะเภา มี 3 คลอง ได้แก่ คลองโคกกระต่าย คลอง 27 และคลอง 28	- ที่ปรึกษาจะนำเรื่องความสูงของสะพานที่พาดผ่านคลองต่าง ๆ เพื่อที่จะออกแบบให้ ความสูงของสะพาน ให้สามารถรองรับรถทางการเกษตรลอดผ่านได้



ตารางที่ 13 (ต่อ) สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
- แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ผ่านโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลข้าวงาม ซึ่งจะทำให้ประชาชนได้รับผลกระทบในเรื่องของการเข้ามาใช้บริการ และเจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาล เมื่อออกตรวจพื้นที่จะต้องเดินทางไกลมากขึ้น	- แนวเส้นทางเลือกที่ 1 อยู่ห่างจากโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลข้าวงาม ประมาณ 1 กิโลเมตร อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาจะนำผลกระทบเหล่านี้ไปศึกษาเพื่อไม่ให้กระทบกับคนในพื้นที่ให้ได้มากที่สุด
- แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านสำนักปฏิบัติธรรมอุดมทรัพย์ (สาขา วัดโคศคาราม) ซึ่งมีพื้นที่ 100 กว่าไร่ เป็นพื้นที่สีเขียวซึ่งทางสถานปฏิบัติธรรมได้มีการปลูกไม้เมื่อ 10 ปีที่แล้ว อยากรจะให้กรมทางหลวงพิจารณาแนวเส้นทางโครงการเพื่อให้สถานปฏิบัติธรรมได้รับผลกระทบน้อยที่สุด ทางสถานปฏิบัติธรรม เห็นด้วยกับการพัฒนา แต่อยากจะให้ทางกรมทางหลวงพิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่ด้วย	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการพิจารณาผลกระทบกับสำนักปฏิบัติธรรมอุดมทรัพย์ (สาขา วัดโคศคาราม) เพื่อให้มีผลกระทบต่อพื้นที่ให้น้อยที่สุด
- โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี ขอให้กรมทางหลวงขยับแนวเส้นทางโครงการออกห่างจากโรงเรียนประมาณ 300 – 500 เมตร	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการพิจารณาผลกระทบของโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี และหารือกับกรมทางหลวง ร่วมกับโครงการในส่วนถัดไปที่รับผิดชอบในพื้นที่นี้ เพื่อให้มีผลกระทบต่อพื้นที่ให้น้อยที่สุด
- พื้นที่ของโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี มีพื้นที่อยู่ 98 ไร่ เมื่อถูกเวนคืนที่ดิน จะเหลือพื้นที่ 40 ไร่ ซึ่งจะไม่มีพื้นที่รองรับนักเรียนจำนวนมากในปัจจุบันได้ อยากให้ลดการเวนคืนที่ดินของโรงเรียนให้น้อยที่สุด	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการหารือกับกรมทางหลวง ร่วมกับโครงการในส่วนถัดไปที่รับผิดชอบในพื้นที่นี้ เพื่อให้มีผลกระทบต่อพื้นที่ให้น้อยที่สุด
- กังวลเรื่องของผลกระทบจากฝุ่นละออง เรื่องปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ก่อสร้าง	- บริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นข้อเสนอนี้ดังกล่าวไปทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- ขยับแนวเส้นทางโครงการให้ผ่านด้านปลายของสำนักปฏิบัติธรรม เพราะพื้นที่ส่วนใหญ่บริเวณนั้นเป็นทุ่งนา ซึ่งจะมีผลกระทบน้อยกว่า	- บริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นข้อเสนอนี้ดังกล่าวไปทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- จุดตัดบริเวณทางหลวงหมายเลข 305 อยู่บริเวณโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี หรือไม่	- จุดสิ้นสุดโครงการที่จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 305 (ถนนรังสิต - นครนายก) อยู่ที่ประมาณ กม. 25+025
- ในการดำเนินงานของส่วนที่ 2 และส่วนที่ 3 มีการประสานงานเรื่องข้อมูลหรือไม่	- ในการทำงานของทั้ง 2 โครงการ นั้น มีการแบ่งงานกันอย่างชัดเจนโดยส่วนที่ 2 นั้น มีหน้าที่ออกแบบแนวเส้นทางโครงการเพื่อนำมาต่อกับส่วนที่ 3 ในส่วนที่ 3 มีหน้าที่ออกแบบด้านเก็บค่าผ่านทาง และทางแยกต่างระดับ
- ในปัจจุบันมีการเสนอให้ทางโรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี ใช้เส้นทางร่วมกับองค์การเภสัชกรรม จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการหารือกับกรมทางหลวง ร่วมกับโครงการในส่วนถัดไปที่รับผิดชอบในพื้นที่นี้ เพื่อให้มีผลกระทบต่อพื้นที่ให้น้อยที่สุด
- มีที่โล่งอยู่ข้างโรงเรียนเป็นพื้นที่ทางการเกษตร ไม่ได้ใช้ประโยชน์ อยากให้ทางกรมทางหลวงพิจารณาแนวเส้นทางใหม่	- ที่ปรึกษารับไปดำเนินการหารือกับกรมทางหลวง ร่วมกับโครงการในส่วนถัดไปที่รับผิดชอบในพื้นที่นี้ เพื่อให้มีผลกระทบต่อพื้นที่ให้น้อยที่สุด
- การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมและทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม มีการคัดเลือกโดยใช้ราคาก่อสร้างที่ถูกที่สุดใช้หรือไม่	- หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร 40 คะแนน ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 30 คะแนน รวมทั้งหมด 100 คะแนน แนวเส้นทางเลือกใดได้คะแนนรวมทั้ง 3 ด้าน มากที่สุดจะเป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมของโครงการ ซึ่งค่าก่อสร้างเป็นปัจจัยย่อยในด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ที่ใช้ในการพิจารณาคัดเลือก



ตารางที่ 13 (ต่อ) สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
- อยากให้เพิ่มคะแนนด้านสิ่งแวดล้อม การออกแบบทางด้านวิศวกรรม ต้องใช้ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมมาประกอบ ถ้ามีปัญหาสิ่งแวดล้อม วิศวกรรมต้องแก้ให้ได้	- บริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นข้อเสนอดังกล่าวไปทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- ผ่นจากรถที่สัญจรบนทางหลวงพิเศษ จะทำให้ผลผลิตทางการเกษตรอาจเสียหาย	- บริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นข้อเสนอดังกล่าวไปทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นระหว่างก่อสร้าง และช่วงที่เปิดให้บริการ	- ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะศึกษาให้ครบทุกด้าน เพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้น
- กังวลเรื่องการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง เหมือนกับถนนหมายเลข 1 ซึ่งตำบลชะแมบ ถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง การเดินทางไปมาหาสู่กันลำบากมากในปัจจุบัน	- ในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการศึกษาเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับชุมชนหากชุมชนถูกแบ่งแยกออกจากกัน
- พื้นที่ของตำบลบึงกาสาม ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทางการเกษตร ในการประเมินราคาที่ดิน อาจจะมีราคาต่ำกว่าท้องตลาด จึงอยากให้ทางกรมทางหลวงพิจารณาเรื่องของราคาที่ดิน ให้เหมาะสม	- เรื่องการเวนคืนที่ดิน จะเป็นขั้นตอนการดำเนินงานหลังจากการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด ซึ่งจะนำเสนอในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะมีชี้แจงรายชื่อผู้ที่ได้รับผลกระทบ และราคาเวนคืนเบื้องต้น
- ทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือกของโครงการพาดผ่านตำบลบึงกาสาม อยากจะให้ทางที่ปรึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมและกระทบกับประชาชนในพื้นที่ให้น้อยที่สุด	- แนวเส้นทางเลือกของโครงการ ทั้ง 3 แนวเส้นทาง มีการพาดผ่านพื้นที่ตำบลบึงกาสาม จำนวน 8 หมู่บ้าน เมื่อได้มีการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมแล้วจะมีการศึกษารายละเอียดในพื้นที่นั้นต่อไป
- เรื่องของราคาที่ดินหากมีการประเมินในปัจจุบัน แต่อีก 5 ปี ข้างหน้าราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น ทางกรมทางหลวงมีแนวทางการพิจารณาในเรื่องนี้อย่างไร	- หากผู้ใดไม่พอใจในราคาที่ดินที่ทางกรมทางหลวงประเมิน ซึ่งสามารถยื่นคำร้องได้ และทางกรมทางหลวงจะพิจารณาให้เหมาะสมต่อไป
- โครงการนี้จะเริ่มก่อสร้างเมื่อใด	- โครงการนี้มีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งโครงการนี้จะก่อสร้างไม่ได้หากรายงานยังไม่ได้การเห็นชอบ ปัจจุบันกรมทางหลวงมีแผนที่จะเปิดใช้งานเส้นทางนี้ ปี พ.ศ. 2579
- แนวเส้นทางในปัจจุบันยังไม่ชัดเจนว่ากระทบพื้นที่ใดบ้าง	- แนวเส้นทางที่ชัดเจนจะนำเสนอในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)
- แนวเส้นทางไหนมีความเป็นไปได้ที่จะเป็นแนวเส้นทางที่เหมาะสมมากที่สุด	- หลังจากการประชุมครั้งนี้ทางที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นจากการประชุมไปประกอบการพิจารณาแนวเส้นทางของโครงการ โดยใช้ผู้เชี่ยวชาญในแต่ละด้าน เพื่อพิจารณาแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดและมีผลกระทบกับชุมชนและประชาชนในพื้นที่ให้น้อยที่สุด
- แนวเส้นทางโครงการที่ 2 และ 3 พาดผ่านพื้นที่ของวัดเจริญบุญ และวัดป่าคลอง 11 กังวลเรื่องผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับวัด อยากให้ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างละเอียด	- ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางที่ปรึกษาจะหลีกเลี่ยงวัด และจะใช้พื้นที่ที่ประชาชนไม่ได้รับผลกระทบให้ได้มากที่สุด
- ขอให้ทางที่ปรึกษาออกแบบแนวเส้นทางที่เหมาะสม ลดผลกระทบกับสำนักปฏิบัติธรรมอุดมทรัพย์ และโรงเรียนสารสาสน์วิเทศบhumธานี ให้ได้รับผลกระทบจากโครงการน้อยที่สุด อยากให้ขยับแนวเส้นทางตรงปลายโรงเรียนประมาณ 200 เมตร	- บริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นข้อเสนอดังกล่าวไปทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
<b>ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ</b>	
- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ได้เข้าร่วมการประชุมให้ได้มากที่สุด	- ในการประชุมครั้งถัดไปที่ปรึกษาจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ครอบคลุมพื้นที่ของผู้ที่ได้รับผลกระทบให้ได้มากที่สุด
- ขอให้ประชาสัมพันธ์ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามาร่วมประชุมให้ได้มากที่สุด เพราะคนกลุ่มนี้จะต้องได้รับผลกระทบในวันข้างหน้า	- ในการประชุมครั้งถัดไปที่ปรึกษาจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ครอบคลุมพื้นที่ของผู้ที่ได้รับผลกระทบให้ได้มากที่สุด



ตารางที่ 13 (ต่อ) สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
ด้านอื่น ๆ	
- คัดค้านโครงการนี้เพราะประชาชนได้รับผลกระทบจำนวนมาก	- บริษัทที่ปรึกษาจะนำประเด็นข้อเสนอนี้ดังกล่าวไปทบทวนการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความต้องการของประชาชนต่อไป
- โครงการนี้เป็นโครงการที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชนหรือไม่	- ปัจจุบันเป็นการออกแบบเบื้องต้น ดังนั้น เรื่องของการร่วมลงทุน จะมีการมาชี้แจงในขั้นตอนถัดไป
- เงินที่ประชาชนได้จากการเวนคืนที่ดินอาจจะไม่เพียงพอ หากต้องย้ายไปอยู่ที่อื่น อยากให้ค่าเวนคืนที่ดินเหมาะสมกับราคาตลาดปัจจุบัน	- ปัจจุบันกรมทางหลวงมีหน่วยงานดูแลเรื่องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยเฉพาะ ดังนั้นราคาเวนคืนที่ดิน จะไม่ได้อิงตามราคาของกรมธนารักษ์ เพียงอย่างเดียว ซึ่งจะนำราคาประเมินในปัจจุบันมาพิจารณาด้วย รวมถึงพืชผลทางการเกษตรก็จะนำมาประเมินให้อีกด้วย
- อยากให้มีสวัสดิการให้กับประชาชนที่ถูกเวนคืนหรือได้รับผลกระทบจากโครงการ	- กรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนี้ไปพิจารณาต่อไป
- อยากให้มีการจัดตั้งกองทุน เหมือนกับกองทุนไฟฟ้า โดยนำเงินจากการเก็บค่าผ่านทาง มาพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงการ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล และพัฒนาถนนในชุมชน เป็นต้น	- ปัจจุบันกรมทางหลวงไม่มีพระราชบัญญัติ ที่สามารถจะจัดตั้งกองทุนได้



## 11. การดำเนินงานขั้นถัดไป

### 11.1 ด้านวิศวกรรม

นำข้อคิดเห็นจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปปรับปรุงรูปแบบทางเลือกของโครงการ ที่ได้รับการคัดเลือก ให้มีความเหมาะสม และดำเนินการออกแบบรายละเอียด โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การเงิน และหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

### 11.2 ด้านการจราจรและขนส่ง

สรุปผลการสำรวจปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการในปัจจุบันบริเวณช่วงถนนและ ทางแยกหลักในโครงการ

### 11.3 ด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) และเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 11.4 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- 1) ดำเนินการสรุปผลการจัดประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพิ่มเติมเผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ (Website) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) บัญชีทางการ ในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) และตีพิมพ์เอกสารที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่ ภายใน 15 วันหลังการจัดประชุม
- 2) ดำเนินการเตรียมความพร้อมในการจัดประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
- 3) ลงพื้นที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจ และสังคม ของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ
- 4) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทาง ส่วนราชการ ได้แก่ จังหวัด อำเภอ เทศบาล องค์การ บริหารส่วนตำบล (อบต.) กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน เว็บไซต์โครงการ (Website) เฟซบุ๊กโครงการ (Facebook) บัญชีทางการในแอปพลิเคชันไลน์ (Line Official) รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ

## 12. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม เจ้าของโครงการ



### บริษัทที่ปรึกษา



- สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง  
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400  
โทรศัพท์ : 0 2354 6668 ถึง 75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034  
อีเมล : 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

- 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  
ติดต่อ : คุณศุภชัย นามพูลวัน (ด้านวิศวกรรมและจราจร)

- บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
10/59,60,61 อาคารเดอะเทรนด์ 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  
ติดต่อ : คุณประเทือง อินคัม (ด้านวิศวกรรม)

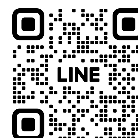
- บริษัท เอ็นทิก จำกัด (ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน)  
3/4 ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240  
โทรศัพท์ : 0 2379 0141 ถึง 2 โทรสาร : 0 2379 0143 ถึง 4  
อีเมล : entic\_2003@yahoo.com  
ติดต่อ : คุณรตพร นະมาตร์ (ด้านสิ่งแวดล้อม)  
คุณณัฐวสินทร์ โสภา (ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)



เว็บไซต์โครงการ  
www.3rd-ringroad-east2.com



เฟซบุ๊กโครงการ  
3rd-ringroad-east2



Line Official  
3rd-ringroad-east2



เอกสารประกอบการ  
การประชุม