

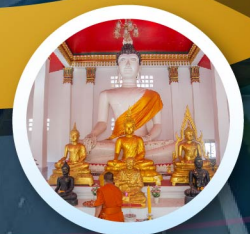


โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)

ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 1)



เสนอโดย

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED

บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

พฤษภาคม 2568



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)

ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ
(สัมนา ครั้งที่ 1)



เสนอโดย

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED

บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

พฤษภาคม 2568



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

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

หน้า

สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ข
สารบัญตาราง	ข
1. ความเป็นมาของโครงการ	- 1 -
2. วัตถุประสงค์	- 3 -
2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ	- 3 -
2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม	- 3 -
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	- 3 -
4. พื้นที่ศึกษา	- 3 -
5. ขอบเขตการศึกษา	- 7 -
6. แนวเส้นทางโครงการ	- 8 -
6.1 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการ	- 8 -
6.2 โครงข่ายและถนนบริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบัน	- 10 -
6.3 การทบทวนปริมาณจราจรบนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษา	- 11 -
7. รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	- 13 -
7.1 รูปแบบถนนโครงการ	- 13 -
7.2 การออกแบบจุดตัดทางแยกเบื้องต้น	- 14 -
8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	- 15 -
8.1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	- 15 -
8.2 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	- 18 -
9. งานการมีส่วนร่วมของประชาชน	- 21 -
10. แผนการดำเนินงานขั้นถัดไป	- 23 -
11. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	- 24 -



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

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

หน้า

สารบัญ	ก	
สารบัญรูป	ข	
สารบัญตาราง	ข	
สารบัญรูป		
รูปที่ 1	โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560-2579..... - 2 -	
รูปที่ 2	โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3..... - 3 -	
รูปที่ 3	พื้นที่ศึกษาโครงการ	- 6 -
รูปที่ 4	สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ.....	- 8 -
รูปที่ 5	สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ.....	- 8 -
รูปที่ 6	แนวเส้นทางโครงการ	- 9 -
รูปที่ 7	โครงข่ายและถนนบริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบัน.....	- 11 -
รูปที่ 8	ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) ของกรมทางหลวง.....	- 12 -
รูปที่ 9	รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	- 13 -
รูปที่ 10	ตำแหน่งทางแยกต่างระดับกับจุดตัดทางแยกของโครงการเบื้องต้น.....	- 14 -
รูปที่ 11	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ.....	- 16 -
รูปที่ 12	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ	- 17 -
รูปที่ 13	แหล่งโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาของโครงการ	- 19 -
รูปที่ 14	รายละเอียดการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	- 22 -
สารบัญตาราง		
ตารางที่ 1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	- 5 -
ตารางที่ 2	ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา.....	- 15 -
ตารางที่ 3	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- 20 -
ตารางที่ 4	แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	- 21 -



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

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

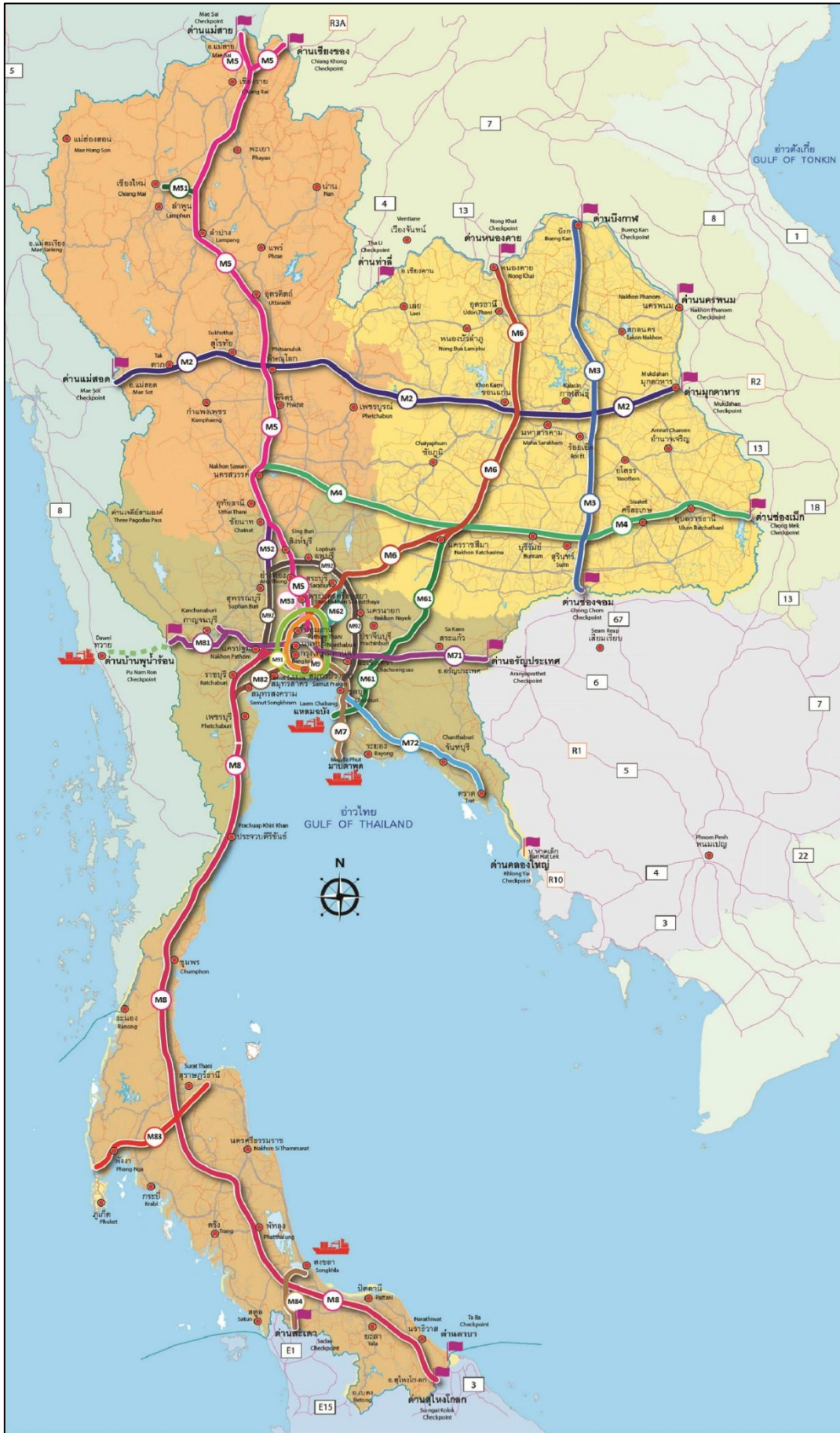
1. ความเป็นมาของโครงการ

ในปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงที่มีความสำคัญ มักจะมีจุดเริ่มต้นจากพื้นที่กรุงเทพมหานครไปยังพื้นที่ภาคต่าง ๆ ของประเทศ ในลักษณะของแนวเส้นทางออกจากศูนย์กลาง หรือ Radial และจะมีโครงข่ายวงแหวน หรือ Ring ซึ่งเป็นโครงข่ายในลักษณะคล้ายกับใยแมงมุม อยู่ในบริเวณโดยรอบของพื้นที่ชุมชนเมืองในแต่ละภูมิภาค โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้มีโครงข่ายวงแหวนดังกล่าว คือ โครงข่ายวงแหวนรอบที่ 1 หรือ ถนนรัชดาภิเษก และต่อมาในปี พ.ศ. 2521 กรมทางหลวงได้ก่อสร้างโครงข่ายวงแหวนเพิ่มเติม คือ ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 หรือ ถนนกาญจนาภิเษก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยลดภาวะความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างไรก็ตาม การเจริญเติบโตและการขยายตัวของพื้นที่เมืองยังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดปริมาณการจราจรในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งโครงข่ายวงแหวนในปัจจุบัน จะสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นได้ในระดับหนึ่ง และจะเต็มศักยภาพของโครงข่ายวงแหวนได้ในอนาคต กรมทางหลวงจึงได้มีแผนในการพัฒนาและก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 โดยเป็นโครงข่ายสายทางตามแผนกลยุทธ์ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยปี พ.ศ. 2560 – 2579 เพื่อเสริมสร้างระบบโครงข่ายทางหลวงในเขตพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และสามารถช่วยลดปริมาณการจราจรที่จะผ่านเข้า-ออก ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับรถบรรทุก (แสดงดังรูปที่ 1)

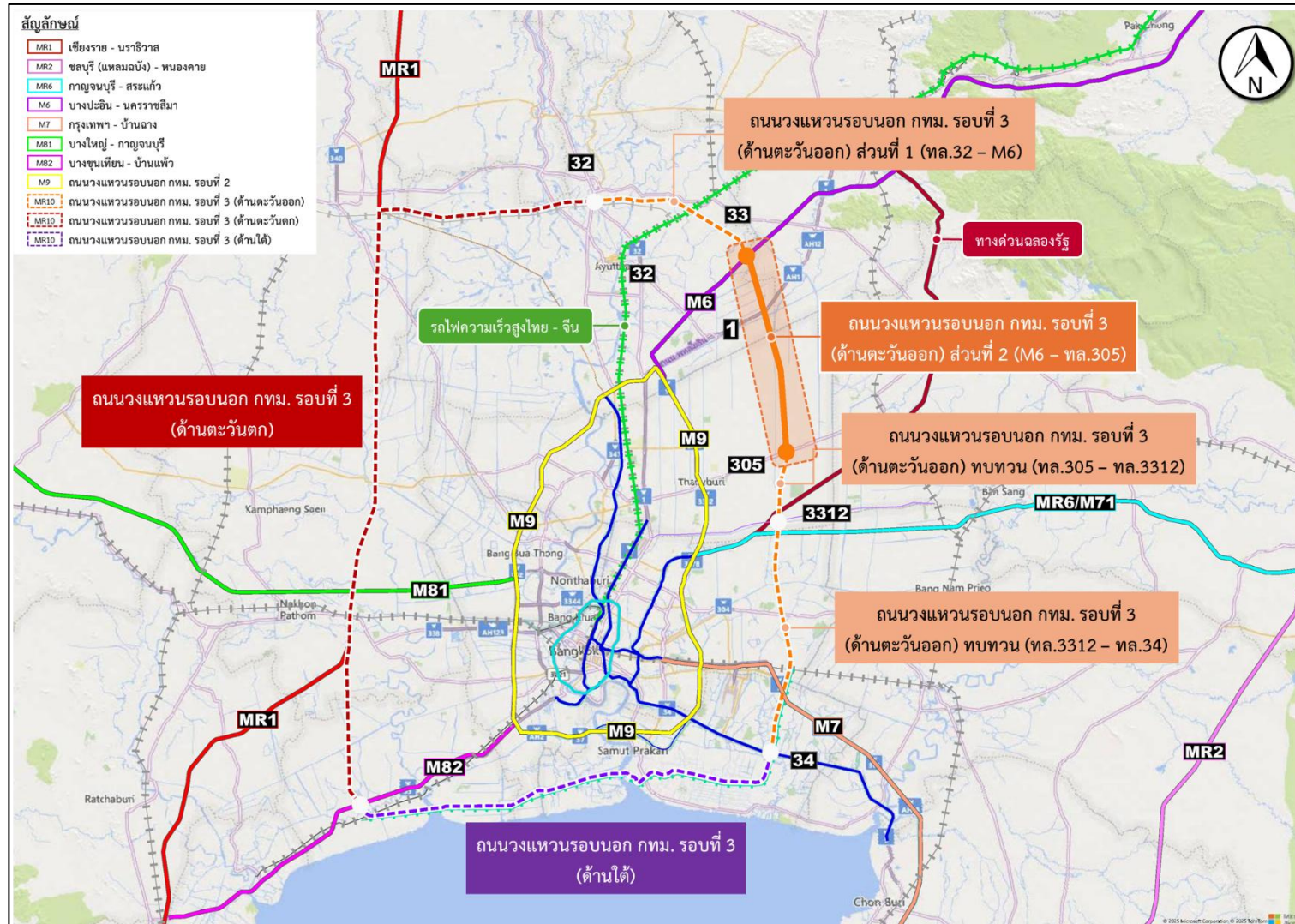
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 จะสามารถบรรเทาปัญหาและลดผลกระทบทางด้านจราจรติดขัด และยังเป็นการพัฒนาพื้นที่เพื่อกระจายความเจริญและการพัฒนาในเชิงพาณิชย์ไปยังพื้นที่รอบนอกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะสามารถช่วยลดปริมาณการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ในตัวเมืองได้อีกทางหนึ่ง ในปัจจุบัน กรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วงแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ระยะทางรวมประมาณ 68 กิโลเมตร โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ส่วน ซึ่งโครงการฯ ส่วนที่ 1 จะดำเนินการในช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ถึง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ปัจจุบันอยู่ในระหว่างดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการฯ ในส่วนที่ 2 ช่วง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 ถึงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 เพื่อเป็นการเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่มีความสำคัญให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และช่วยลดภาวะความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ที่ในปัจจุบันมีการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรอย่างรวดเร็ว จนจะเต็มศักยภาพของถนนวงแหวนได้ในอนาคต อีกทั้งโครงการฯ เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และ ฉบับที่ 2 พ.ศ.2561 จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในข้างต้น ต่อไป



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



รูปที่ 1 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560-2579



ที่มา : โครงการงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง 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) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนการจัดเตรียมเอกสารข้อมูลเพื่อประกอบการประเมินราคา ประกวดราคา และการก่อสร้าง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2 มีระยะทางประมาณ 38.00 กิโลเมตร

2) เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทั้งกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 ในช่วงอื่นๆ และกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 6 โดยมีแนวเส้นทางที่มีความสอดคล้องกับแผนการบูรณาการพัฒนาคอร์ข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-Map) ตามโครงข่ายของแนวเส้นทาง MR10 เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้ได้รูปแบบรายละเอียดในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของโครงการฯ ที่มีความเหมาะสมและมีความสมบูรณ์ ทั้งทางด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม อีกทั้ง สามารถนำไปใช้สำหรับการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม

1) เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและช่วยให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย

2) พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัวสามารถสนับสนุนการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ

4. พื้นที่ศึกษา

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2 มีจุดเริ่มต้นของโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 มีระยะทางประมาณ 38.00 กิโลเมตร พื้นที่ศึกษาโดยรอบโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการครอบคลุมพื้นที่ 12 ตำบล 6 อำเภอ 3 จังหวัด แสดงดังตารางที่ 1 รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 3

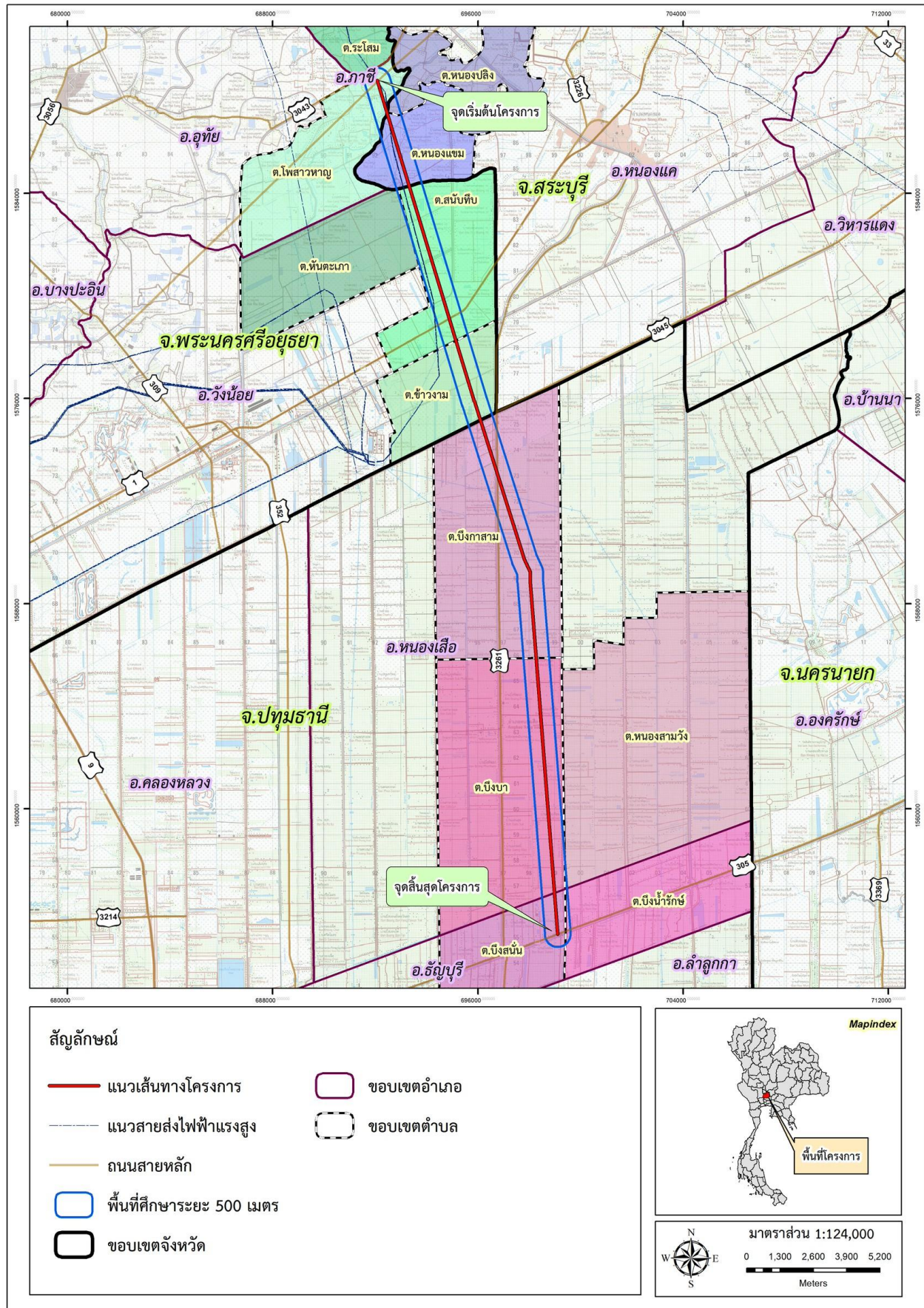


ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	การปกครอง	หมู่บ้าน
ปทุมธานี	หนองเสือ	หนองสามวัง	เทศบาลตำบลหนองสามวัง	หมู่ 11 บ้านหนองนาสนาน
		บึงบา	เทศบาลตำบลหนองเสือ	หมู่ 5 บ้านบึงบา
			องค์การบริหารส่วนตำบลบึงบา	หมู่ 6 บ้านปากบึงพัฒนา
			หมู่ 1 บ้านไทรย้อย	
		หมู่ 2 บ้านวังตะเคียน		
		บึงกาสาม	องค์การบริหารส่วนตำบลบึงกาสาม	หมู่ 2 บ้านบึงสมบูรณ์
	หมู่ 4 บ้านเจริญบุญ			
	หมู่ 5 บ้านแสนสุขสภักดี			
	หมู่ 9 บ้านหนองบัวทอง			
	ธัญบุรี	บึงน้ารักษ์	เทศบาลเมืองสนั่นรักษ์	หมู่ 1 บ้านบึงสัมพันธ์
บึงสนั่น		หมู่ 2		
สระบุรี	หนองแค	หนองแกม	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองแกม	หมู่ 3
				หมู่ 4
				หมู่ 1 บ้านแปดอาร์
				หมู่ 2 บ้านโคกวิ้ว
				หมู่ 3 บ้านหนองกลางดอน
	หมู่ 4 บ้านคลองหกตัน			
หมู่ 7 บ้านหนองอ่างทอง				
หมู่ 8 บ้านลำศาลเจ้า				
หมู่ 6 บ้านหนองสรวง				
พระนครศรีอยุธยา	อุทัย	โพสาวหาญ	องค์การบริหารส่วนตำบลโพสาวหาญ	หมู่ 1 บ้านหลวง
				หมู่ 2 บ้านพรานนก
				หมู่ 6 บ้านใหญ่
	ภาชี	ระโสม	องค์การบริหารส่วนตำบลระโสม	หมู่ 1 บ้านช่อง
				หมู่ 4 บ้านมาบโพธิ์
	วังน้อย	สนับทึบ	องค์การบริหารส่วนตำบลสนับทึบ	หมู่ 2 บ้านคลอง 10
				หมู่ 4 บ้านหนองโสน
				หมู่ 6 บ้านคลอง 27
		ข้าวงาม	องค์การบริหารส่วนตำบลข้าวงาม	หมู่ 2 บ้านคลองสีบ
				หมู่ 3 บ้านคลองแก้ว
หันตะเภา	องค์การบริหารส่วนตำบลหันตะเภา	หมู่ 1 บ้านคลองยี่สิบเจ็ด		
หมู่ 4 บ้านหนองเสือ				



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



รูปที่ 3 พื้นที่ศึกษาโครงการ



5. ขอบเขตการศึกษา

เพื่อให้การดำเนินงานโครงการเกิดประสิทธิภาพสูงสุด และประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ จึงได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานโดยสอดคล้องกับรายการข้อกำหนดในสัญญา เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยสรุปขอบข่ายของงาน ดังนี้

- 1) ทบทวนการศึกษาที่ผ่านมา แผนพัฒนาจังหวัด และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุรายกรณี ข้อร้องเรียน และข้อพิพาท ในรอบ 10 ปีล่าสุด (ถ้ามี) หรือตามที่กรมทางหลวงเห็นชอบ
- 2) ศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และศึกษาพิจารณาคัดเลือกแนวทาง รูปแบบการขยายทางหลวง ทางหลวงพิเศษ และรูปแบบงานโครงสร้างที่เหมาะสม (ถ้ามี) ให้สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อดี ข้อเสีย ตามความเหมาะสมและสำรวจออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรม ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานกรมทางหลวง
- 3) ศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์ ประกอบด้วย การประเมินค่าใช้จ่าย การประเมินผลประโยชน์ และการวิเคราะห์ความคุ้มค่า
- 4) สำรวจเก็บข้อมูลปริมาณจราจร และวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนทางหลวง และทางแยก รวมถึงโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งปีปัจจุบันและอนาคต
- 5) สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ แนวทาง แนวระดับ สิ่งก่อสร้าง สาธารณูปโภค และรายละเอียดอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการออกแบบและการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- 6) สำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ สำหรับการออกแบบโครงสร้างชั้นทางและเป็นข้อมูลในการก่อสร้าง
- 7) ออกแบบรายละเอียดทางหลวงพิเศษ ทางหลวง ทางแยก พร้อมด้วยส่วนประกอบต่าง ๆ โดยในการออกแบบจะต้องดำเนินการให้เหมาะสม ครอบคลุมลักษณะงานบริการดังต่อไปนี้
 - ก) สำรวจและออกแบบรายละเอียดทางด้านเรขาคณิต งานทาง งานโครงสร้างงานระบายน้ำ งานระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจำเป็น งานจัดภูมิทัศน์ในบริเวณทางแยกและการจัดการจราจรในระหว่างทางก่อสร้าง
 - ข) สำรวจและออกแบบรายละเอียดของแนวทาง รูปแบบการขยายทางหลวงพิเศษทางหลวง และรูปแบบงานโครงสร้าง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานกรมทางหลวง
 - ค) ดำเนินการออกแบบรายละเอียดทางหลวงพิเศษ ทางหลวง ทางแยก พร้อมด้วยส่วนประกอบต่าง ๆ ซึ่งในการออกแบบจะต้องดำเนินการให้เหมาะสมและสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์การจราจร รูปแบบทันสมัย และมีเอกลักษณ์เฉพาะพื้นที่
 - ง) ศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย การประเมินค่าใช้จ่ายการประเมินผลประโยชน์ และการวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ
- 8) จัดทำแผนที่ระบบระบายน้ำตลอดทั้งทางหลวงพิเศษ ทางหลวง และโครงข่ายถนนที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาและรักษาระบบระบายน้ำที่สมบูรณ์ต่อไป
- 9) จัดทำขั้นตอนการก่อสร้าง วิธีการก่อสร้าง และจัดการจราจรในระหว่างก่อสร้าง
- 10) ดำเนินการงานทางด้านสิ่งแวดล้อม
- 11) ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบ ตลอดการดำเนินโครงการ
- 12) สำรวจทรัพย์สินและข้อมูลเพื่อการเวนคืนขั้นเริ่มต้นที่ยังไม่มีพระราชกฤษฎีกา (ถ้ามี) และจัดทำแผนที่เขตทางหลวง บริเวณที่ต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ถ้ามี)
- 13) จัดเตรียมข้อมูลและสื่อต่าง ๆ สำหรับนำเสนอโครงการฯ (Presentation) ที่สามารถนำเสนอด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ตามรายละเอียดที่กำหนด
- 14) จัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคา และประเมินราคาค่าก่อสร้าง
- 15) จัดการฝึกอบรมถ่ายทอดเทคโนโลยีตามที่ระบุไว้ในขอบเขตของงาน

6. แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) จากผลการศึกษาของโครงการงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (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 อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตัดผ่านทางหลวงชนบท สาย อย.1043 และปท.1021 (ถนนเลียบบคลองระพีพัฒน์) (บริเวณหมู่ 3 บ้านคลองแก้ว) ตัดทางหลวงหมายเลข 3261 (คลองสิบ) (บริเวณหมู่ 4 บ้านเจริญสุข) ตำบลบึงกาสาม อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี แนวเส้นทางตรงลงมาอยู่ระหว่างคลองสิบและคลองสิบเอ็ดมาสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 (รังสิต - นครนายก) ที่ประมาณ กม.25+000 (บริเวณหมู่ 4 ตำบลบึงสนั่น) ตำบลบึงสนั่น อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี มีระยะทางรวมประมาณ 38.00 กิโลเมตร

6.1) สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการ

สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการจากการทบทวนข้อมูลแนวเส้นทางโครงการตามผลการศึกษาดังที่ผ่าน มา พบว่า มีลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ราบลุ่ม ทุ่งนา และพื้นที่เกษตรกรรม มีชุมชนกระจายตัวอยู่หนาแน่นปานกลางอยู่บริเวณสองฝั่งถนนเดิม และบริเวณจุดตัดมีบ้านเรือนกระจายตัวอยู่หนาแน่นปานกลาง แสดงดังรูปที่ 4 ถึง รูปที่ 5



รูปที่ 4 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ



รูปที่ 5 สภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ



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

รูปที่ 6 แนวเส้นทางโครงการ



6.2) โครงการขัายและถนนบริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูล โครงการขัายถนนโดยรอบพื้นที่ศึกษา ซึ่งจากการรวบรวม พบว่า ถนนโดยรอบที่มีการเชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการ ประกอบไปด้วย ทางหลวงหมายเลข 1 ทางหลวงหมายเลข 33 ทางหลวงหมายเลข 305 ทางหลวงหมายเลข 352 ทางหลวงหมายเลข 3261 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 แสดงดังรูปที่ 7 และมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

1) ทางหลวงหมายเลข 1

(ถนนพหลโยธิน) สายอนุสาวรีย์หลักสี่-กลางสะพานแม่น้ำสาย (เขตแดนไทย - เมียนมา) เป็นถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร และเป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย เป็นทางหลวงในระดับชั้นที่ 1 มีจำนวนช่องจราจรในทางหลัก 6 ช่องจราจร และทางขนานขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องต่อทิศทาง) ในบางช่วงเส้นทาง โดยสายทางเริ่มต้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ผ่านภาคกลาง และมุ่งเข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทย สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณชายแดนประเทศพม่า รวมระยะทางประมาณ 995 กิโลเมตร

2) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9

(ถนนกาญจนาภิเษก) เป็นถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร มีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษ ควบคุมการเข้าออกตลอดสาย และมีการเก็บค่าผ่านทาง เป็นทางหลวงในระดับชั้นพิเศษ มีจำนวนช่องจราจรในทางหลัก 6 - 8 ช่องจราจร (3 - 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ตลอดสายทาง มีระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร โดยสายทางเริ่มต้นและสิ้นสุดที่จุดตัดกับถนนพหลโยธิน อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี ผ่านพื้นที่จังหวัดปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา กรุงเทพมหานคร และสมุทรปราการ โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงเอเชียสาย 2 (AH2) และเป็นเส้นทางที่สำคัญในการเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับพื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศไทย

3) ทางหลวงหมายเลข 33

สายสุพรรณบุรี-อรัญประเทศ เป็นทางหลวงในระดับชั้นที่ 1 ซึ่งทางหลวงหมายเลข 33 เฉพาะช่วงหिनกองถึงอรัญประเทศได้รับการกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงเอเชียสาย 1 มีขนาดช่องจราจรระหว่าง 2 - 6 ช่องจราจร เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภาคกลางและภาคตะวันออกของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นในจังหวัดสุพรรณบุรี และสิ้นสุดที่ชายแดนประเทศกัมพูชา อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว มีระยะทางตลอดสายรวมประมาณ 295 กิโลเมตร

4) ทางหลวงหมายเลข 305

(ถนนรังสิต - นครนายก) เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดปทุมธานีและจังหวัดนครนายก เป็นทางหลวงในระดับชั้นที่ 2 มีจำนวนช่องจราจรในทางหลัก 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ตลอดสายทาง มีระยะทางประมาณ 75 กิโลเมตร โดยสายทางเริ่มต้นที่อำเภอรังสิต จังหวัดปทุมธานี และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองนครนายก จังหวัดนครนายก ถนนสายนี้มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งระหว่างพื้นที่ปทุมธานีและนครนายก เป็นเส้นทางสู่แหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งในจังหวัดนครนายก เช่น อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ น้ำตก และกิจกรรมกลางแจ้งต่าง ๆ

5) ทางหลวงหมายเลข 352

(ถนนลำลูกกา - วังน้อย) เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดปทุมธานีและพระนครศรีอยุธยา เป็นทางหลวงในระดับชั้นที่ 2 มีจำนวนช่องจราจรในทางหลัก 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ตลอดสายทาง มีระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตร โดยสายทางเริ่มต้นที่อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี และสิ้นสุดที่อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ถนนสายนี้มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งระหว่างพื้นที่ปทุมธานีและพระนครศรีอยุธยา

6) ทางหลวงหมายเลข 3261

(ถนนเลียบบคลองสิบ) มีขนาด 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรต่อทิศทาง) เป็นทางหลวงแผ่นดินในแนวเหนือใต้ที่เชื่อมต่อระหว่างคลอง 10 อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ถึงปากคลอง 13 อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี มีระยะทางตลอดสายรวมประมาณ 33 กิโลเมตร



ทางหลวงหมายเลข 1



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9



ทางหลวงหมายเลข 33



ทางหลวงหมายเลข 305



ทางหลวงหมายเลข 352



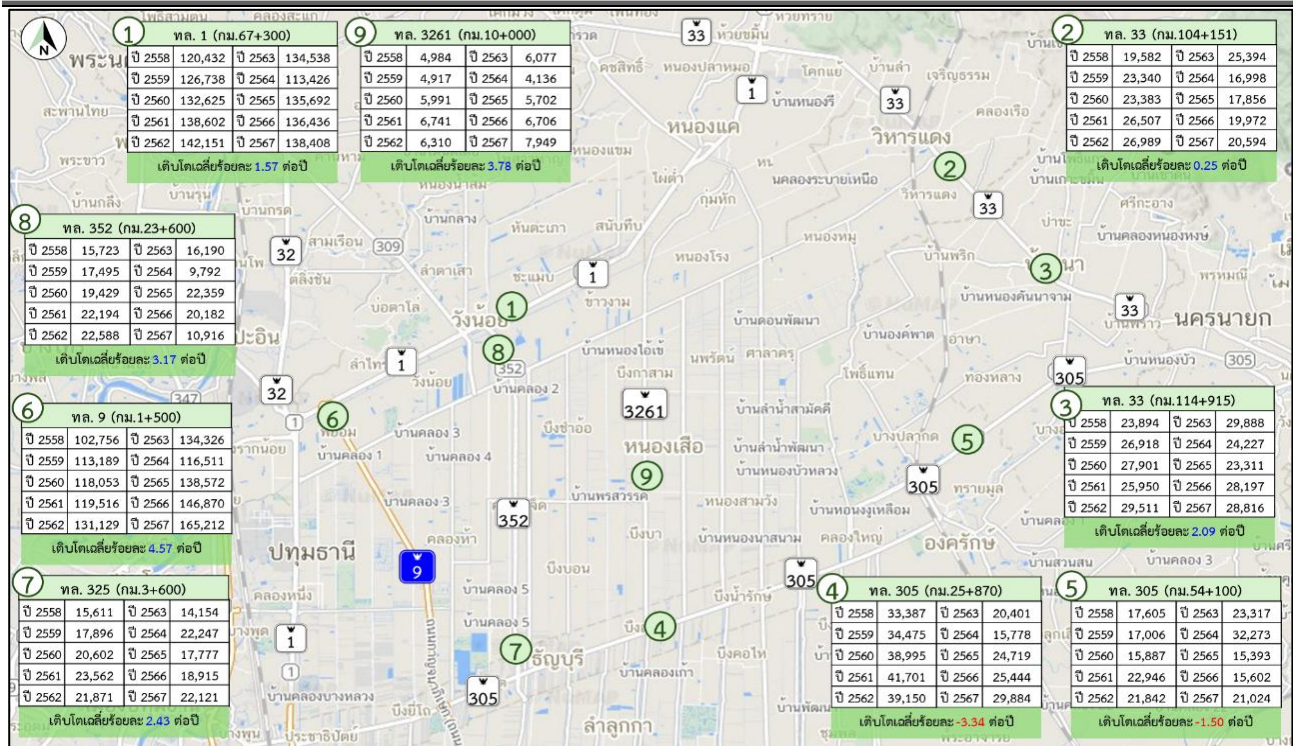
ทางหลวงหมายเลข 3261

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 7 โครงข่ายและถนนบริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

6.3) การทบทวนปริมาณจราจรบนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทางด้านสถิติปริมาณจราจร สำรวจโดยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งบันทึกสถิติปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงทุกปี และจัดทำเป็นข้อมูลสถิติปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ตลอดทั้งปี (Average Annual Daily Traffic: AADT) จากข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) บนโครงข่ายหลักในการเดินทางตามแนวเส้นทางที่สำรวจ โดยกรมทางหลวง ณ จุดสำรวจต่าง ๆ ซึ่งมีข้อมูลปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี รวมถึงอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2567 แสดงดังรูปที่ 8 รายละเอียดดังนี้



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8 ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) ของกรมทางหลวง

1) ตำแหน่งที่ 1 ทางหลวงหมายเลข 1 (กม.67+300) ในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 120,432 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 35.49 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 138,408 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 39.25 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2567 เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.57 ต่อปี

2) ตำแหน่งที่ 2 ทางหลวงหมายเลข 33 (กม.104+151) ในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 19,582 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 35.30 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 20,594 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 43.17 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2567 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 0.25 ต่อปี

3) ตำแหน่งที่ 3 ทางหลวงหมายเลข 33 (กม.114+915) ในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 23,894 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 46.84 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 28,816 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 52.11 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2567 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 2.09 ต่อปี

4) ตำแหน่งที่ 4 ทางหลวงหมายเลข 305 (กม.25+870) ในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 33,387 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 15.88 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 29,884 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 9.95 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2567 ลดลง คิดเป็นร้อยละ 3.34 ต่อปี

5) ตำแหน่งที่ 5 ทางหลวงหมายเลข 305 (กม.54+100) ในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 17,605 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 28.09 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 21,024 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 19.19 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2567 ลดลง คิดเป็นร้อยละ 1.50 ต่อปี

6) ตำแหน่งที่ 6 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (กม.1+500) ในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 102,756 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 37.86 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567

มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 165,212 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 16.91 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2567 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 4.57 ต่อปี

7) **ตำแหน่งที่ 7** ทางหลวงหมายเลข 352 (กม.3+600) ในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 15,611 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 55.35 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 22,121 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 56.00 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2567 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 2.43 ต่อปี

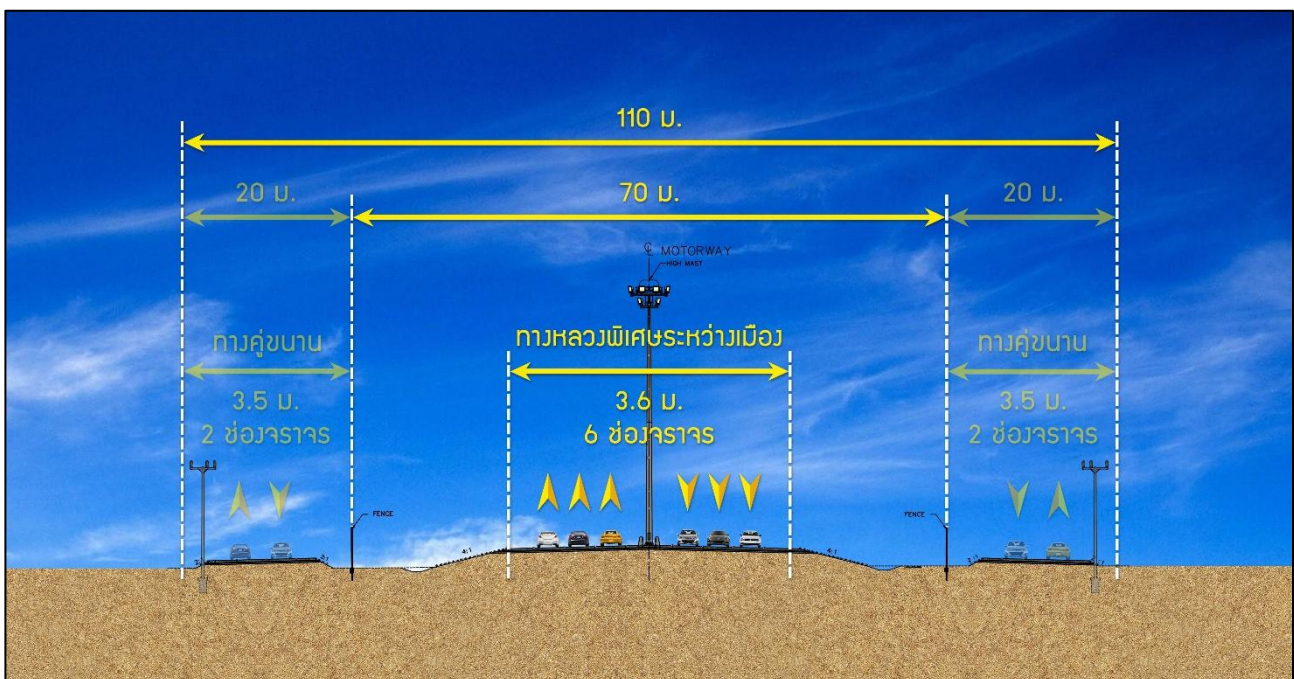
8) **ตำแหน่งที่ 8** ทางหลวงหมายเลข 352 (กม.23+600) ในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 15,723 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 53.54 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 10,916 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 44.96 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2567 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 3.17 ต่อปี

9) **ตำแหน่งที่ 9** ทางหลวงหมายเลข 3261 (กม.10+000) ในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 4,984 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 13.24 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) ส่วนในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 7,494 คัน/วัน มีสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ ร้อยละ 10.79 (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 - 2567 เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 3.78 ต่อปี

7. รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

7.1) รูปแบบถนนโครงการ

เนื่องด้วยกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว ทำให้ปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบรรทุกมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ในแต่ละปี การเชื่อมต่อเพื่อเดินทางหรือการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ยังขาดระบบทางหลวงสนับสนุนที่เพียงพอต่อความต้องการทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจรติดขัดตามมา ด้วยเหตุนี้ทางกรมทางหลวงจึงมีแนวคิดที่จะออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรดังกล่าว แนวคิดในการออกแบบของโครงการ มีรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้นเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระดับดินขนาด 6 ช่องจราจร ไป - กลับ เขตทางโดยทั่วไปกว้าง 70 เมตร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ในช่วงชุมชนออกแบบให้มีทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร ไป - กลับ เขตทางกว้าง 20 เมตร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร มีความกว้างเขตทางรวมประมาณ 110 เมตร แสดงดังรูปที่ 9



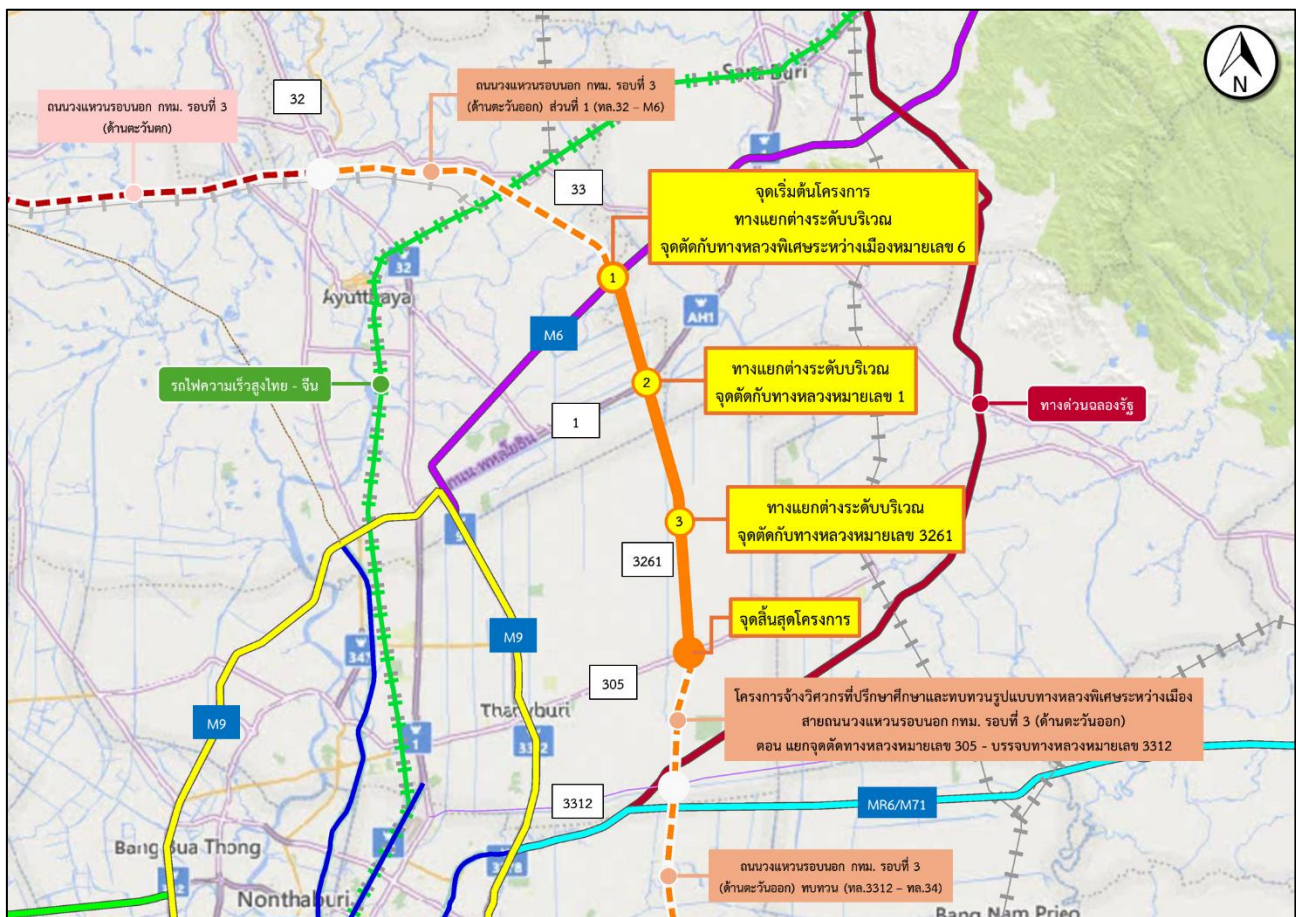
รูปที่ 9 รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

7.2) การออกแบบจุดตัดทางแยกเบื้องต้น

การพิจารณากำหนดตำแหน่งจุดตัดทางแยกของโครงการเบื้องต้น จากผลการศึกษาเดิมกำหนดให้รูปแบบถนนโครงการเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีการควบคุมการเข้า – ออกเต็มรูปแบบ พร้อมด่านเก็บค่าผ่านทาง จึงจำเป็นต้องมีการออกแบบจุดตัดทางแยกของโครงการเป็นทางแยกต่างระดับเพื่อให้สามารถเดินทางเข้าสู่ระบบถนนโครงการได้ โดยกำหนดตำแหน่งจุดตัดทางแยกต่างระดับของโครงการทั้งหมด 3 แห่ง แสดงดังรูปที่ 10 ประกอบด้วย

1. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6
2. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1
3. ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3261

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



รูปที่ 10 ตำแหน่งทางแยกต่างระดับกับจุดตัดทางแยกของโครงการเบื้องต้น

นอกจากนี้ยังพิจารณาการออกแบบจุดตัดทางแยกของโครงการกับถนนสายรอง หรือถนนท้องถิ่นอื่น ๆ เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงสัญจรไปมาระหว่างสองถนนโครงการได้ รวมถึงบริเวณที่ถนนโครงการตัดผ่านพื้นที่ชุมชนจะพิจารณาออกแบบให้มีจุดเชื่อมต่อทางคู่ขนานให้สามารถเดินทางสัญจรทั้งสองฝั่งได้โดยสะดวก



8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

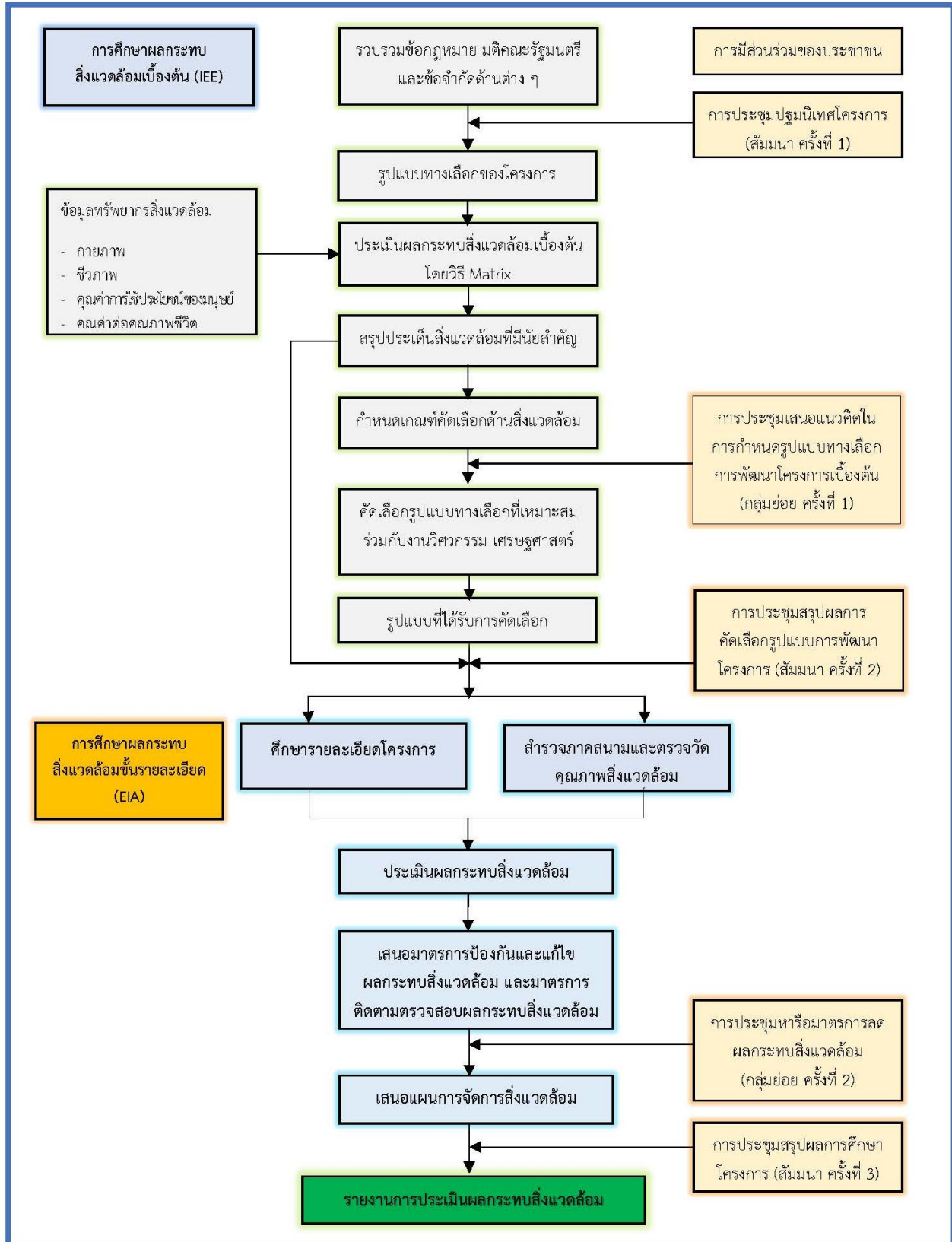
การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการศึกษาให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ (สิงหาคม 2567) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 9 : พฤศจิกายน 2567) ทั้งนี้ จะนำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลัก ประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รวมทั้งตรวจสอบประเภทโครงการที่เข้าข่ายและขนาดโครงการที่จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือเพื่อประกอบการขออนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยยึดถือตาม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง 5 มกราคม 2567) ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน แสดงดังรูปที่ 11 ได้แก่

ตารางที่ 2 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
<ol style="list-style-type: none"> ภูมิถิ่นฐาน ทรัพยากรดิน ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย อากาศและบรรยากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน น้ำผิวดิน น้ำทะเล น้ำใต้ดิน 	<ol style="list-style-type: none"> นิเวศวิทยาทางบก นิเวศวิทยาทางน้ำ 	<ol style="list-style-type: none"> การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ การใช้ที่ดิน การเกษตรกรรม การคมนาคมขนส่ง สาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค นันทนาการ 	<ol style="list-style-type: none"> เศรษฐกิจสังคม การโยกย้ายและการเวนคืน การสาธารณสุข อาชีพอนามัยและความปลอดภัย อุบัติเหตุและความปลอดภัย ผู้ใช้ทาง โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม สุนทรียภาพและทัศนียภาพ การแบ่งแยก ความปลอดภัยในสังคม สุขภาพ
9 ปัจจัย	2 ปัจจัย	7 ปัจจัย	11 ปัจจัย

8.1 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

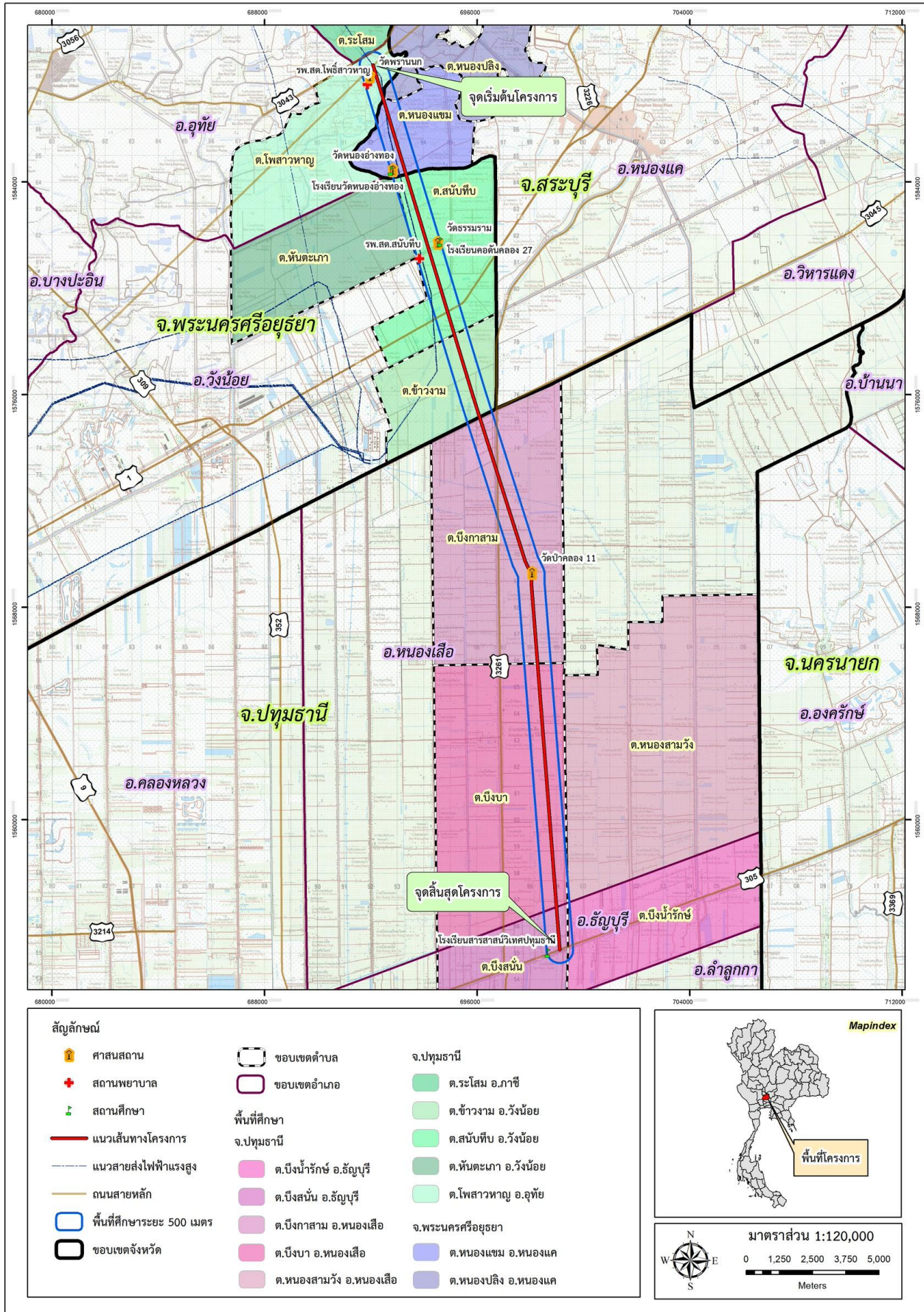
จากการตรวจสอบข้อมูล พบว่า พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการตลอดแนวเส้นทางโครงการมีจำนวนทั้งสิ้น 9 แห่ง ประกอบด้วย ศาสนสถาน จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ วัดป่าคลอง 11 วัดธรรมราม วัดพรานนก และวัดหนองอ่างทอง สถานศึกษา จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนสารสาสน์วิเทศปทุมธานี โรงเรียนคอดันคลอง 27 และโรงเรียนวัดหนองอ่างทอง สถานพยาบาล จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ รพ.สต.สนับทึบ และ รพ.สต.โพธิ์สาวหาญ แสดงดังรูปที่ 12



รูปที่ 11 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ



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



รูปที่ 12 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

8.2 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมายบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น เพื่อให้ทราบถึงข้อจำกัด และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาโครงการฯ ก่อให้เกิดผลกระทบในระดับต่ำที่สุดและเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน จากการตรวจสอบแนวถนนโครงการ พบพื้นที่และสถานที่ที่เป็นข้อจำกัดของโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

1) พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า

จากการตรวจสอบเบื้องต้น จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดปทุมธานี ไม่มีพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และพื้นที่อุทยานแห่งชาติ พบเขตห้ามล่าสัตว์ป่า จำนวน 1 แห่ง คือ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าวัดตาลเอน ในพื้นที่ตำบลตาลเอน อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่าแต่อย่างใด

2) พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ

จากการตรวจสอบเบื้องต้น จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดปทุมธานี ไม่มีพื้นที่อุทยานแห่งชาติ สำหรับจังหวัดสระบุรี พบอุทยานแห่งชาติจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติน้ำตกเจ็ดสาวน้อย อุทยานแห่งชาติน้ำตกสามหลั่น และอุทยานแห่งชาติเจ็ดคด - ไป่ก้อนเส้า (อยู่ในระยะเตรียมการ) และแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติแต่อย่างใด

3) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พบว่าแนวเส้นทางของโครงการพาดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ซึ่งหมายถึง พื้นที่ภายในลุ่มน้ำซึ่งเป็นที่ราบหรือลุ่ม หรือเนินลาดเอียงเล็กน้อย แต่ส่วนใหญ่ป่าได้ถูกบุกรุกแผ้วถางเพื่อใช้ประโยชน์ด้านเกษตรกรรม โดยเฉพาะทำนาและกิจการอื่น ๆ ทั้งนี้ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำดังกล่าว เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ไม่เข้าข่ายในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่สำคัญ

4) พื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ

โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดปทุมธานี จากการตรวจสอบโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติแต่อย่างใด

5) พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ

โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดปทุมธานี ซึ่งไม่มีอาณาเขตติดกับทะเลแต่อย่างใด

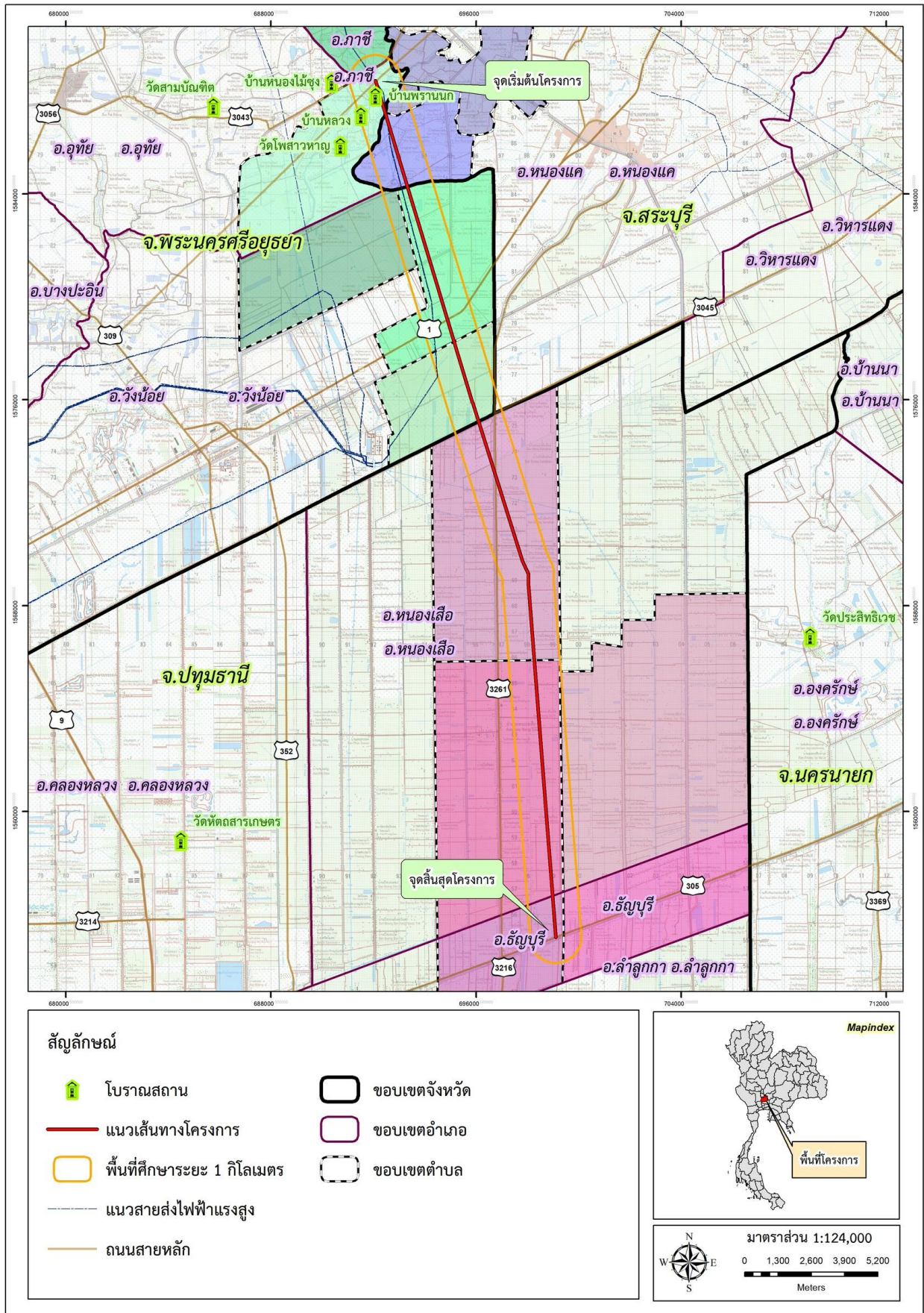
6) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

จากการตรวจสอบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ พบว่า พบว่าไม่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ในระยะทาง 2 กิโลเมตร แต่อย่างใด

7) พื้นที่ที่กำหนดเป็นโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ : จากการตรวจสอบข้อมูลพบโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีตั้งอยู่พื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบโบราณสถาน 2 แห่ง ที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร ได้แก่ 1) บ้านพรานนก ห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 250 เมตร และ 2) บ้านหลวง ห่างจากพื้นที่โครงการ ประมาณ 950 เมตร แสดงดังรูปที่ 13



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



รูปที่ 13 แหล่งโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาของโครงการ



ทั้งนี้ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลงราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 141 ตอนพิเศษ 4 ง วันที่ 5 มกราคม พ.ศ.2567 โครงการเป็นทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ ดังนั้นจึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 3 และนำเสนอให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณา เพื่อให้ความเห็นชอบก่อนที่จะมีการพัฒนาโครงการ

ตารางที่ 3 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 ลงวันที่ 5 มกราคม พ.ศ.2567

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ขนาด	เข้าข่ายจัดทำรายงาน EIA
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	ทุกขนาด	✓
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	ทุกขนาด	×
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ทุกขนาด	×
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ทุกขนาด	×
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ทุกขนาด	×
20.4	พื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ทุกขนาด	×
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตรห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ทุกขนาด	×
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	ทุกขนาด	×
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ทุกขนาด	✓
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 ยกเว้น	ทุกขนาด	×
33.1	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการการพัฒนาชุมชนและการจัดที่ดินที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ		
33.2	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชนตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน		
33.3	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม		



9. งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ โดยในการดำเนินงานโครงการจะให้ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดการดำเนินงาน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูล แสดงความคิดเห็น และรวบรวมข้อเสนอแนะต่าง ๆ มาประกอบการตัดสินใจในการออกแบบ เพื่อลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด ประกอบด้วย 2 แผนงานหลัก ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน แสดงดังตารางที่ 4 และ รูปที่ 14

ตารางที่ 4 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน	ระยะเวลาดำเนินกิจกรรม (เดือนที่ / ปี)														
	พ.ศ. 2568										พ.ศ. 2569				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. การประชาสัมพันธ์โครงการ	←-----→														
1.1) การประชาสัมพันธ์โครงการ	←-----→														
1.2) พบปะหรือผู้นำชุมชนและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง	←→						←→		←→		←→				
1.3) การติดประกาศเชิญเข้าร่วมการประชุม	←→			←→			←→			←→			←→		
1.4) การติดประกาศสรุปผลหลังวันการจัดประชุม		←→			←→			←→			←→			←→	
2. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)			●												
3. การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)					★										
4. การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)								●							
5. การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)											★				
6. การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)														●	

หมายเหตุ : การดำเนินงานทุกขั้นตอน ประสานงานอย่างใกล้ชิดกัน คณะทำงาน ที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ และผู้แทนกรมทางหลวงเพื่อปรับแผนให้สอดคล้องเหมาะสมกับสถานการณ์และกระแสนโยบายของกลุ่มเป้าหมาย รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



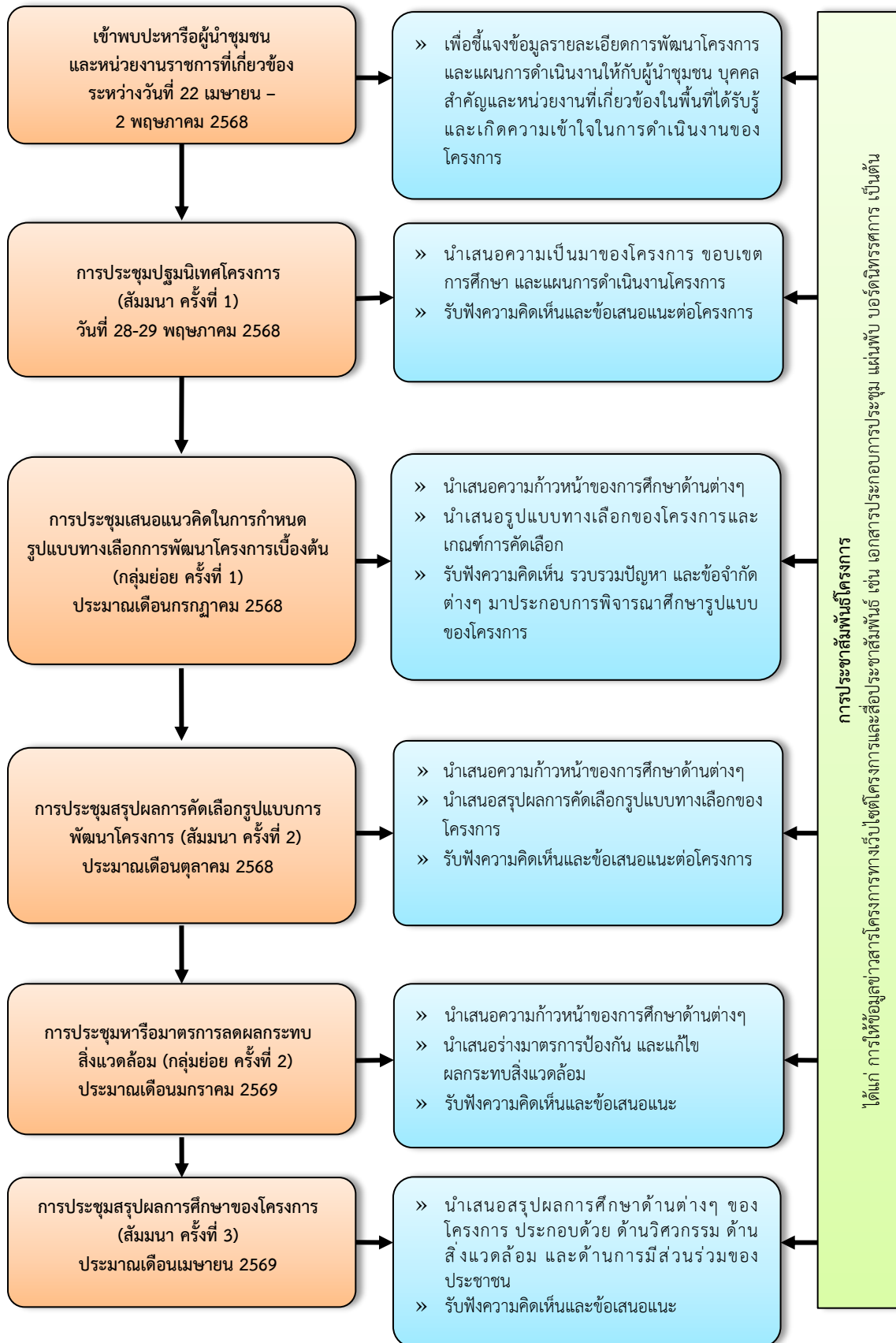
= ตลอดช่วงเวลา



= การประชุมสัมมนา



= การประชุมกลุ่มย่อย



รูปที่ 14 รายละเอียดการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



10. แผนการดำเนินงานขั้นถัดไป

การดำเนินงานศึกษาของโครงการในขั้นต่อไปจะดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่าง ๆ เพื่อใช้ประกอบในการศึกษาพิจารณาแนวทางเลือกและรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการสรุปได้ดังนี้

1) ด้านวิศวกรรมและการจราจร

รวบรวมข้อมูลโครงการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ทำการสำรวจปริมาณการจราจร และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเก็บรวบรวมมา ซึ่งจะใช้ในการพยากรณ์ปริมาณการจราจรในอนาคต เพื่อนำมาประกอบการออกแบบเบื้องต้นของโครงการต่อไป

2) ด้านสิ่งแวดล้อม

จะดำเนินการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิและสำรวจสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่โครงการ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สรุปประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ และกำหนดเกณฑ์คัดเลือกด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

2.1) ดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นครอบคลุมองค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสิ้น 29 ปัจจัย เพื่อคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

2.2) ดำเนินการสำรวจและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง และ ดำเนินการสำรวจด้านทรัพยากรป่าไม้ และด้านทรัพยากรสัตว์ป่า เพื่อให้ ครอบคลุมทุกฤดูกาล รวมถึงสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคม โดยใช้แบบสอบถามในการสำรวจ ซึ่งข้อมูลทั้งหมดจะนำไปประกอบในการประเมินผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

2.3) นำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญจากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ไปศึกษาและประเมินผลกระทบเพิ่มเติมอย่างละเอียด ทั้งกรณีไม่มีการพัฒนาโครงการและกรณีมีการพัฒนาโครงการ รวมทั้ง เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

3) ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

3.1) หลังจากการจัดปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ที่ปรึกษาจะดำเนินการติดประกาศสรุปการปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประชาชนได้รับทราบ

3.2) จัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เป็นการนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะรูปแบบทางเลือกของโครงการและเกณฑ์การคัดเลือก ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากท้องถิ่น เพื่อนำมาประกอบการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ



11. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

เจ้าของโครงการ



- **สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง**
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2354-6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0-2354-1034
อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com
- **แขวงทางหลวงนครนายก**
9/3 หมู่ที่ 10 ตำบลบางอ้อ อำเภอบ้านนา จังหวัดนครนายก 26110
โทรศัพท์ : 0-3763-9740 โทรสาร : 0-3763-9741
- **แขวงทางหลวงอยุธยา**
58 หมู่ 1 ถนนโรจนะ ตำบลไผ่ลิง อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13000
โทรศัพท์ : 0-3524-1092 โทรสาร : 0-3524-1092

บริษัทที่ปรึกษา



- **บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด**
1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1 ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250
โทรศัพท์ : 0-2318-7235 โทรสาร : 0-2318-7233-6
อีเมล : chotichinda@chotichinda.comติดต่อ
ติดต่อ : คุณศุภชัย นามพลวัน (ด้านวิศวกรรมและจราจร)



- **บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด**
10/59,60,61 อาคารเดอะเทรนต์ ชั้นที่ 3 ซอยสุขุมวิท 13 (แสงจันทร์) แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110
โทรศัพท์ : 02-168-7395-98 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 : 0-2379-0141-2 โทรสาร : 0-2379-0143-4
อีเมล : entic_2003@yahoo.com
ติดต่อ : คุณรตพร นະมาตร์ (ด้านสิ่งแวดล้อม)
คุณณัฐวิสินทร์ โสภา (ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)



- เว็บไซต์โครงการ : www.3rd-ringroad-east2.com



- เฟซบุ๊กโครงการ : 3rd-ringroad-east2



- Line Official : 3rd-ringroad-east2



- ดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม