

ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



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

ที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม

บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

1473/4 อาคารโซติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1
ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง
เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250
โทรศัพท์ : 0 2318 7235 โทรสาร : 0 2318 7233 6
อีเมล : chotichinda@chotichinda.com
ติดต่อ : คุณศุภชัย นามพูลวิน (ด้านวิศวกรรมและจราจร)

บริษัท อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนต์ จำกัด

10/59,60,61 อาคารเดอะแกรนด์ 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 : คุณประทีป อินคัม (ด้านวิศวกรรม)

ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท เอ็นทิก จำกัด

3/4 ถนนประเสริฐบุกิจ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม
กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ : 0 2379 0141 2 โทรสาร : 0 2379 0143 4
ติดต่อ : คุณรตพร นະมาตร์ (ด้านสิ่งแวดล้อม)
คุณณัฐชิวสินทร์ โสกา
(ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน)

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



Website



3rd-ringroad-east2

Facebook



3rd-ringroad-east2

Line OA



3rd-ringroad-east2

ดาวน์โหลด



เอกสารประกอบการประชุม

Zoom Cloud Meetings



เข้าร่วมประชุมผ่านระบบซูมคลาวด์มีดติงส์



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



แผนพับประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 5

เสนอโดย

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED

บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนต์ จำกัด



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

พฤษภาคม 2569

ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงที่มีความสำคัญ มักจะมีจุดเริ่มต้นจากพื้นที่กรุงเทพมหานครไปยังพื้นที่ภาคต่าง ๆ ของประเทศ ในลักษณะของแนวเส้นทางออกจากศูนย์กลาง หรือ Radial และจะมีโครงข่ายวงแหวน หรือ Ring ซึ่งเป็นโครงข่ายในลักษณะคล้ายกับ โยแมงมุม อยู่ในบริเวณโดยรอบของพื้นที่ชุมชนเมืองในแต่ละภูมิภาค โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้มีโครงข่ายวงแหวน คือ โครงข่ายวงแหวนรอบที่ 1 หรือ ถนนรัชดาภิเษก และต่อมาในปี พ.ศ. 2521 กรมทางหลวงได้ก่อสร้างโครงข่ายวงแหวนเพิ่มเติม คือ ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 หรือ ถนนกาญจนาภิเษก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยลดภาวะความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างไรก็ตาม การเจริญเติบโตและการขยายตัวของพื้นที่เมืองยังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ปริมาณการจราจรในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งโครงข่ายวงแหวนในปัจจุบันจะสามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นได้ในระดับหนึ่ง และจะเต็มศักยภาพของโครงข่ายวงแหวนได้ในอนาคต กรมทางหลวงจึงได้มีแผนในการพัฒนาและก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 โดยเป็นโครงข่ายสายทางตามแผนกลยุทธ์ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยปี พ.ศ. 2560 - 2579 เพื่อเสริมสร้างระบบโครงข่ายทางหลวงในเขตพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น


อีกทั้งโครงการฯ จำเป็นต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 เพื่อให้เป็นไปตาม มาตรา 48 แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในข้างต้น

วัตถุประสงค์ของโครงการ


เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทั้งกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวน รอบนอก กทม. รอบที่ 3 ในช่วงอื่น ๆ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 โดยมีแนวเส้นทางที่มีความสอดคล้อง กับแผนการบูรณาการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-Map) ตามโครงข่ายของแนว เส้นทาง MR10 เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทั้งกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ถนนวงแหวน รอบนอก กทม. รอบที่ 3 ในช่วงอื่น ๆ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 โดยมีแนวเส้นทางเพื่อให้ได้รูปแบบรายละเอียดในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของโครงการฯ ที่มีความเหมาะสมและมีความสมบูรณ์ ทั้งทางด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม อีกทั้ง สามารถนำไปใช้สำหรับการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพมีความสอดคล้อง กับแผนการบูรณาการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-Map) ตามโครงข่ายของแนว เส้นทาง MR10 เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

 เพื่อลดภาวะความคับคั่งของการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เนื่องจากการเจริญเติบโตและการขยายตัวของเมืองยังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง




 เพื่อเสริมสร้างระบบโครงข่ายถนนในเขตพื้นที่ปริมณฑล ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และลดปริมาณ การจราจรที่ผ่านเข้า-ออกใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถบรรทุก

 เพื่อกระจายความเจริญและพัฒนาเชิงพาณิชย์รอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยลดปริมาณการเดินทางเข้าในตัวเมือง

 เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ




กำหนดการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

กลุ่มที่ 1 **วันอังคาร 24 กุมภาพันธ์ 2569** เวลา 09.00 – 12.00 น.
ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลหนองแวน ตำบลหนองแวน อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี
ผู้เข้าร่วมประชุม 107 คน




กล่าวเปิดการประชุม โดย นายชาติชาย ธีระวัฒน์ ปลัดอำเภอหนองแค
บรรยากาศการประชุม
ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น

กลุ่มที่ 2 **วันอังคาร 24 กุมภาพันธ์ 2569** เวลา 13.00 – 16.00 น.
ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลจางาม ชั้น 2 ตำบลจางาม อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
ผู้เข้าร่วมประชุม 57 คน




กล่าวเปิดการประชุม โดย นายจักรประสิทธิ์ ธีระศรี ปลัดอำเภอวังน้อย
บรรยากาศการประชุม
ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น

กลุ่มที่ 3 **วันพุธ 25 กุมภาพันธ์ 2569** เวลา 09.00 – 12.00 น.
ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบึงกาสาม ชั้น 2 ตำบลบึงกาสาม อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี
ผู้เข้าร่วมประชุม 122 คน




กล่าวเปิดการประชุม โดย นางสาวอุไรวรรณ สุขอนันต์ ปลัดอำเภอนองเสือ
บรรยากาศการประชุม
ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น

กลุ่มที่ 4 **วันพุธ 25 กุมภาพันธ์ 2569** เวลา 13.00 – 16.00 น.
หอประชุมเทศบาลตำบลหนองเสือ ตำบลบึงกาสาม อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี
ผู้เข้าร่วมประชุม 133 คน

กล่าวเปิดการประชุม โดย นางสาวอุไรวรรณ สุขอนันต์ ปลัดอำเภอนองเสือ
บรรยากาศการประชุม
ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น

กลุ่มที่ 5 **วันพุธ 26 กุมภาพันธ์ 2569** เวลา 09.00 – 12.00 น.
ห้องประชุมเทศบาลเมืองสนั่นรัชต์ ชั้น 1 ตำบลบึงน้ำรักษ์ อำเภอรัญบุรี จังหวัดปทุมธานี
ผู้เข้าร่วมประชุม 93 คน

กล่าวเปิดการประชุม โดย นายสมยศ แสงสว่าง ปลัดอำเภอรัญบุรี
บรรยากาศการประชุม
ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

กลุ่ม	วันที่ / เวลา	สถานที่
กลุ่มที่ 1	วันจันทร์ที่ 11 พฤษภาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น.	ที่ว่าการอำเภอหนองแค ตำบลหนองแค อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี
กลุ่มที่ 2	วันจันทร์ที่ 11 พฤษภาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น.	ที่ว่าการอำเภอวังน้อย ตำบลลำไทร อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
กลุ่มที่ 3	วันอังคารที่ 12 พฤษภาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น.	ที่ว่าการอำเภอหนองเสือ ตำบลบึงกาสาม อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี

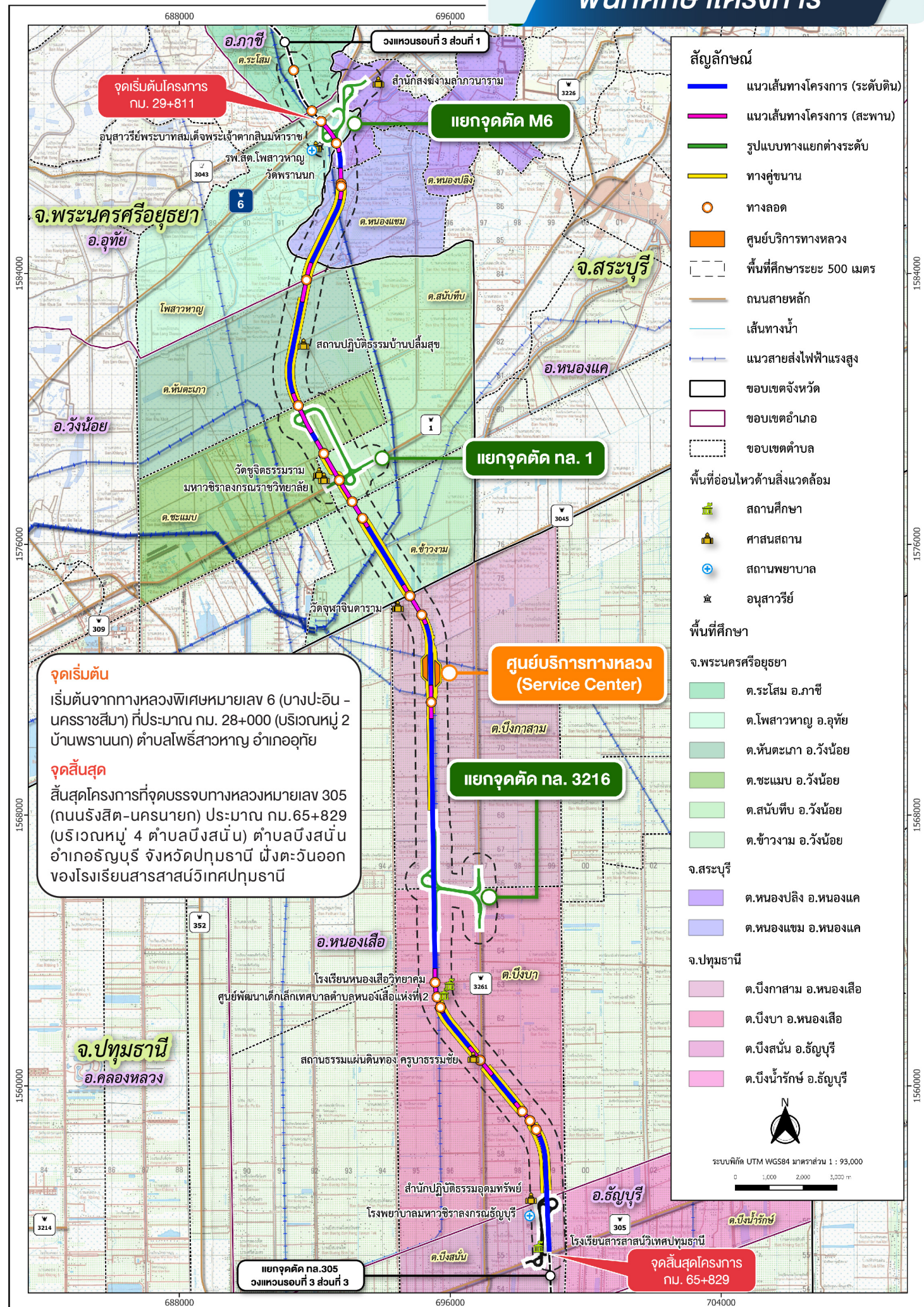
การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนา โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 1	วันจันทร์ 18 สิงหาคม 2568	ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลหนองแวน ตำบลหนองแวน อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี	ผู้เข้าร่วมประชุม 54 คน	  
เวลา 09.00 – 12.00 น.		กล่าวเปิดการประชุม โดย นายสาวิทย์ ไร่จรูญศรี ปลัดอำเภอหนองแค	บรรยากาศการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น
กลุ่มที่ 2	วันจันทร์ 18 สิงหาคม 2568	ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลนันทน์ ตำบลนันทน์ อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	ผู้เข้าร่วมประชุม 17 คน	  
เวลา 13.00 – 16.00 น.		กล่าวเปิดการประชุม โดย นายบุญศักดิ์ จันทร์เทศ ปลัดอำเภอวังน้อย	บรรยากาศการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น
กลุ่มที่ 3	วันอังคาร 19 สิงหาคม 2568	ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลจำวง ตำบลจำวง อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	ผู้เข้าร่วมประชุม 41 คน	  
เวลา 09.00 – 12.00 น.		กล่าวเปิดการประชุม โดย นายบุญศักดิ์ จันทร์เทศ ปลัดอำเภอวังน้อย	บรรยากาศการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น
กลุ่มที่ 4	วันอังคาร 19 สิงหาคม 2568	ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบึงกาสาม ตำบลบึงกาสาม อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี	ผู้เข้าร่วมประชุม 21 คน	  
เวลา 13.00 – 16.00 น.		กล่าวเปิดการประชุม โดย นายสุภวัตร ศิวะพิบูลย์ นายอำเภอหนองเสือ	บรรยากาศการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น
กลุ่มที่ 5	วันพุธ 20 สิงหาคม 2568	ห้องประชุมเทศบาลตำบลหนองเสือ ตำบลบึงนา อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี	ผู้เข้าร่วมประชุม 36 คน	  
เวลา 09.00 – 12.00 น.		กล่าวเปิดการประชุม โดย นายสุภวัตร ศิวะพิบูลย์ ปลัดอำเภอหนองเสือ	บรรยากาศการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น
กลุ่มที่ 6	วันพุธ 20 สิงหาคม 2568	ห้องประชุมเทศบาลเมืองสนั่นรักษ์ ตำบลบึงนาราง อำเภออรัญบุรี จังหวัดปทุมธานี	ผู้เข้าร่วมประชุม 44 คน	  
เวลา 13.00 – 16.00 น.		กล่าวเปิดการประชุม โดย นายสมศักดิ์ นนดีแก้ว ปลัดอำเภออรัญบุรี	บรรยากาศการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น

การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

กลุ่มที่ 1	วันศุกร์ 17 ตุลาคม 2568	หอประชุมที่ว่าการอำเภอหนองแค ตำบลหนองแค อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี	ผู้เข้าร่วมประชุม 58 คน	  
เวลา 09.00 – 12.00 น.		ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting 30 คน	บรรยากาศการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น
กลุ่มที่ 2	วันศุกร์ 17 ตุลาคม 2568	หอประชุมที่ว่าการอำเภอวังน้อย ตำบลลำไทร อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	ผู้เข้าร่วมประชุม 36 คน	  
เวลา 13.00 – 16.00 น.		ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting 41 คน	บรรยากาศการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น

พื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปแบบถนนโครงการ

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

รูปแบบถนนโครงการระดับดิน

ความกว้างของเขตทางพิจารณาตามความจำเป็นของการใช้งาน โดยในกรณีที่ไม่มีทางคู่ขนานจะกำหนดใช้เขตทางรวม 60 เมตร หากมีความจำเป็นต้องก่อสร้างทางคู่ขนานด้านเดียวจะขยายเขตทางเป็น 75 เมตร และในกรณีที่มีทางคู่ขนานทั้งสองข้างจะใช้เขตทางรวมทั้งสิ้น 90 เมตร

รูปแบบถนนโครงการระดับดิน กรณีไม่มีทางคู่ขนาน



รูปแบบถนนโครงการระดับดิน กรณีมีทางคู่ขนานทั้งสองข้าง



กิจกรรมเข้าพบหัวหน้าส่วนราชการเพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการดำเนินโครงการ



ผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี



โยธาธิการและผังเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา



รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระบุรี

กิจกรรมเข้าพบผู้นำชุมชนเพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการดำเนินโครงการ



การประชุมประชุมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

กลุ่มที่ 1

วันพุธ
28

พฤษภาคม
2568

หอประชุมว่าการอำเภอหนองแค ตำบลหนองแค อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี

เวลา 09.00 – 12.00 น.

ผู้เข้าร่วมประชุม 63 คน



กล่าวเปิดการประชุม โดย นางสาววิมลรัตน์ นุกูลศิลป์ ปลัดอาวุโสอำเภอหนองแค



บรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความขอบคุณ

กลุ่มที่ 2

วันพุธ
28

พฤษภาคม
2568

หอประชุมว่าการอำเภอน้อย ตำบลลำไทร อำเภอน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

เวลา 13.30 – 16.30 น.

ผู้เข้าร่วมประชุม 49 คน



กล่าวเปิดการประชุม โดย นายอิทธิพงษ์ นนดีแก้ว นายอำเภอน้อย



บรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความขอบคุณ

กลุ่มที่ 2

วันพฤหัสบดี
29

พฤษภาคม
2568

หอประชุมว่าการอำเภอหนองแค ตำบลหนองแค อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี

เวลา 09.00 – 12.00 น.

ผู้เข้าร่วมประชุม 76 คน



กล่าวเปิดการประชุม โดย นายอภิรักษ์ กองนิรมล รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระบุรี



บรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความขอบคุณ

ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

การดำเนินโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และชุมชนตามแนวเส้นทางโครงการ จึงได้มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งสามารถสรุปผลกระทบและมาตรการด้านที่สำคัญได้ดังนี้

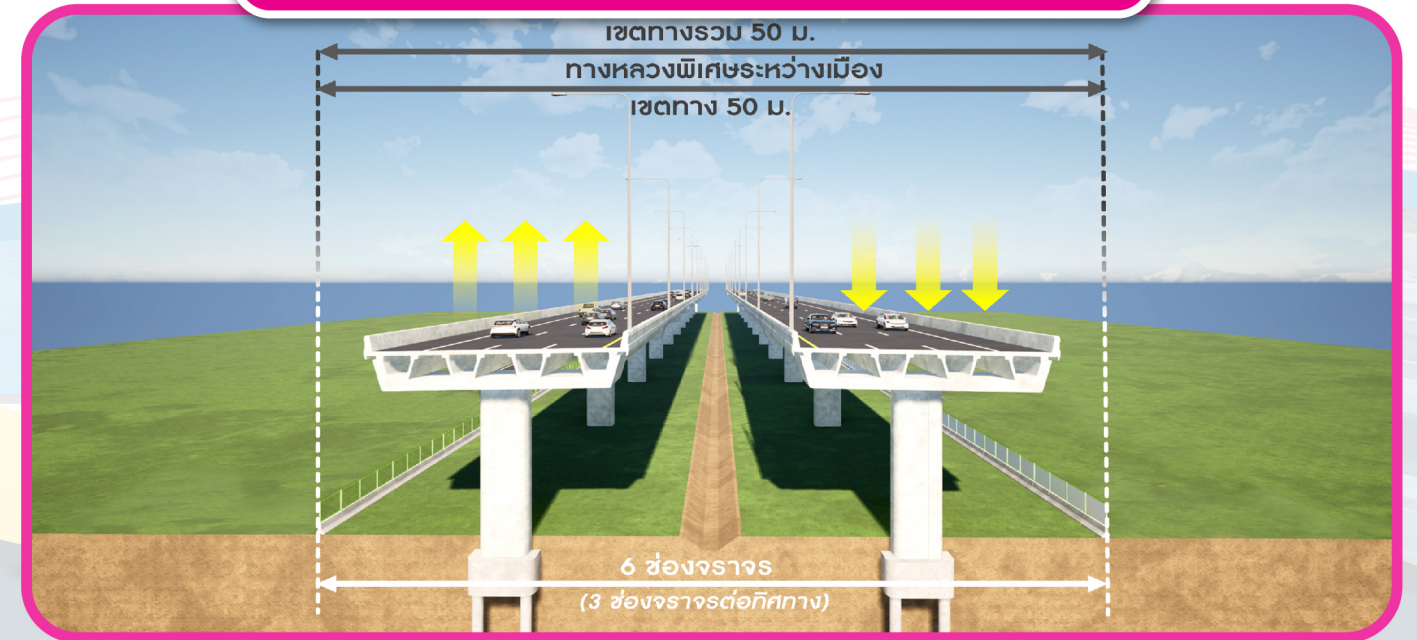
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
น้ำผิวดิน 	กิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการไหลของน้ำในลำห้วยต่าง ๆ ได้จาก การชะล้างดินตะกอนลงไปกับกมในลำน้ำและทำให้สภาพการไหลของน้ำในลำน้ำเปลี่ยนแปลงไป รวมทั้ง การก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ ระหว่างการก่อสร้างอาจต้องมีการปิดกั้นลำน้ำบางส่วนเป็นการชั่วคราว เพื่อความสะดวกในการก่อสร้าง รวมถึง มีการขุดปรับสิ่งลำน้ำ จะทำให้โอกาสเกิดจากการชะล้างหน้าดินสูงส่งน้ำมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อสภาพอุทกวิทยาของแหล่งน้ำชั่วคราว รวมถึง ทำให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งน้ำด้านกายภาพ ได้แก่ ความขุ่นของน้ำเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงแหล่งน้ำ โดยเฉพาะหากมีกิจกรรมการขุดดิน ต้องกำหนดขอบเขตหรือจำกัดระยะการขุดดินอย่างชัดเจน เฉพาะพื้นที่ที่มีการทำงานจริงเท่านั้น และต้องทำการบูรณะดูแลสิ่งที่มีสภาพเดิมภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ - กรณีที่ต้องปิดกั้นลำน้ำหรือวางระบายน้ำ ให้จัดทำทางเบี่ยงน้ำให้มีสภาพการไหลเป็นปกติหรือไม่มีน้ำท่วมขัง - ในช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องติดตั้งตาข่ายใต้สะพานข้ามแหล่งน้ำ เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของเศษวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ
อากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน 	กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนต่อบริเวณชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	<ul style="list-style-type: none"> - ดัดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง (เช้าและบ่าย) ที่มีการขุดเปิดหน้าดิน รวมทั้งบริเวณที่มีการถม บดอัดหรือปรับสภาพพื้นที่ที่ก่อสร้างใกล้เคียงพื้นที่ชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหว เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - เปิดหน้าดินเท่าที่จำเป็นและตามที่กำหนดไว้เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกัน ซึ่งจะช่วยป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองไปยังชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง - กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงรบกวนและความสั่นสะเทือน เช่น การขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก การตอกหรือกิจกรรมอื่น ๆ ให้หลีกเลี่ยงกิจกรรมในช่วงเวลากลางวัน โดยจำกัดเวลาทำงานก่อสร้างเพื่อก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนให้อยู่ในช่วงระหว่างเวลา 08.00- 17.00 น. ซึ่งถ้าหลีกเลี่ยงไม่ได้ควรประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนบริเวณพื้นที่โครงการทราบถึงช่วงเวลาในการก่อสร้าง
การคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทาง 	แผนงานโครงการเชื่อมต่อ/ตัดผ่านทางหลวงและถนนท้องถิ่น ซึ่งการก่อสร้างสะพานยกระดับมีการกันพื้นที่ก่อสร้างบนถนนดังกล่าว โดยการก่อสร้างโครงการทำให้เกิดช่องว่างการจราจรบนถนนเดิม ผู้ใช้เส้นทางไม่ได้รับความสะดวก และอาจต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้นในการเดินทาง แต่ยังคงสัญจรได้ ประกอบกับการขนส่งวัสดุก่อสร้าง การกองดินและวัสดุก่อสร้าง รวมถึงการทำงานของเครื่องจักร ทำให้ลดช่องจราจร ดังนั้น จึงคาดว่ากิจกรรมการก่อสร้างโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อด้านการกีดขวางการจราจร และเพิ่มโอกาสให้เกิดอุบัติเหตุบนเส้นทาง	<ul style="list-style-type: none"> - หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่างเวลา 06.00 - 08.00 น. และระหว่างเวลา 17.00 - 18.00 น. เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดเฉพาะในช่วงเทศกาลและวันหยุด - ติดป้ายสัญญาณเตือน ป้ายทางเบี่ยงและไฟวาบวัน เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทั่วไปให้ทราบล่วงหน้าก่อนถึงจุดดำเนินการก่อสร้าง ที่ระยะ 500 เมตร และ 200 เมตร ตามลำดับ และติดตั้งไฟฟาส่องสว่างให้ชัดเจนในเวลากลางคืน - จัดทำแผนการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางแยกจุดตัดบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดโครงการ และจุดตัดถนนท้องถิ่น เพื่อลดผลกระทบต่อจราจรในบริเวณที่มีการก่อสร้าง
เศรษฐกิจ-สังคม 	บริเวณแนวเส้นทางโครงการ ตัดผ่านพื้นที่ชุมชน กิจกรรมในระยะก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตการเดินทางสัญจร รวมทั้งการก่อสร้างถนนใหม่ทำให้ตัดผ่านชุมชนออกเป็นสองข้างซ้าย-ขวาทาง ซึ่งอาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในเชิงของการเชื่อมต่อความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนที่เคยอยู่อาศัยร่วมกันในชุมชนเดิม เกิดเป็นชุมชนใหม่สองข้างทาง ทำให้การเดินทางไปมาหาสู่ของประชาชนภายในชุมชนไม่สะดวก ซึ่งทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนลดน้อยลง นอกจากนี้ กิจกรรมในระยะก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจด้านการเกษตรกรรมที่ต้องสูญเสียพื้นที่บางส่วนเพื่อใช้ในการดำเนินการของโครงการ และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจร้านค้าภายในชุมชน ในด้านการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและอุปสรรคต่อการประกอบการของร้านค้าที่กระจายตัวอยู่ตามแนวเส้นทาง	<ul style="list-style-type: none"> - ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำทางเชื่อมทางชุมชนชั่วคราวเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกของประชาชนช่วงดำเนินการก่อสร้าง ในบริเวณชุมชนที่ได้ผลกระทบแยกชุมชนออกเป็น 2 พึ่ง - จัดทำและติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับ ชื่อโครงการ ขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง รูปแบบการก่อสร้าง ระยะเวลาในการก่อสร้าง หมายเลขโทรศัพท์หรือช่องทางติดต่อสอบถาม/ประสานงาน และหน่วยงานรับผิดชอบ - จัดให้มีช่องทางสื่อสารเรื่องร้องเรียนเรื่องผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง ได้แก่ สำนักงานโครงการแขวงทางหลวงอุยธยา และแขวงทางหลวงนครนายก โดยต้องมีหมายเลขหรือช่องทางที่สามารถติดต่อประสานงานแจ้งเรื่องร้องเรียน หรือผ่านทางช่องทาง การรับเรื่องร้องเรียนที่เป็นปัจจุบันของกรมทางหลวง หากมีเรื่องร้องเรียนให้ผู้รับเหมาก่อสร้างตรวจสอบและรับดำเนินการแก้ไขทันที
การโยกย้ายและการเวนคืน 	ตามแนวเส้นทางโครงการมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งกระทบต่อวิถีการดำเนินชีวิตของผู้อยู่อาศัยอยู่ในอาคาร/บ้าน/สิ่งปลูกสร้างที่ถูกโยกย้ายหรือถอนโดยตรง	<ul style="list-style-type: none"> - กรมทางหลวงต้องพิจารณา จ่ายค่าทดแทนที่ดิน ในอัตราที่เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับได้ของผู้ครอบครองที่ดิน โดยต้องคำนึงถึงความยุติธรรม การเสียโอกาสเนื่องจากผลกระทบ ทั้งนี้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งสิ่งสาธารณสมบัติ พ.ศ. 2562 - ก่อนดำเนินการเวนคืนต้องแจ้งและประชาสัมพันธ์ให้เกษตรกรที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนพื้นที่เกษตรกรรมพร้อมทั้ง ให้เก็บเกี่ยวผลผลิตแล้วเสร็จก่อนจะดำเนินการก่อสร้าง

รูปแบบถนนโครงการ

รูปแบบถนนโครงการช่วงสะพานหรือทางต่างระดับ

การก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ เช่น สะพานข้ามแม่น้ำ จะมีการพิจารณาระดับเขตทางหลักลงเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่น้อยที่สุดแต่ยังคงมาตรฐานช่องจราจรเดิมไว้ โดยในกรณีที่ไม่มีทางคู่นานจะกำหนดใช้เขตทางรวม 50 เมตร หากมีทางคู่นานด้านเดียวจะใช้เขตทางรวม 65 เมตร และในกรณีที่มีทางคู่นานทั้งสองข้างจะใช้เขตทางรวมทั้งสิ้น 80 เมตร

รูปแบบถนนโครงการช่วงสะพานหรือทางต่างระดับ กรณีไม่มีทางคู่นาน



รูปแบบถนนโครงการช่วงสะพานหรือทางต่างระดับ กรณีมีทางคู่นานทั้งสองข้าง



จุดเชื่อมต่อทางคู่ขนาน และตำแหน่งทางลอดของโครงการ



ลองปรี้นหน้านี้ดูนะคะว่าอ่านเห็นหรือไม่

ลำดับ (ทางลอด)

เชื่อมต่อถนนท้องถิ่น

ความสูงช่องลอด (เมตร)

ลำดับ (ทางลอด)	เชื่อมต่อถนนท้องถิ่น	ความสูงช่องลอด (เมตร)	ลำดับ (ทางลอด)	เชื่อมต่อถนนท้องถิ่น	ความสูงช่องลอด (เมตร)
1	ถนนท้องถิ่น (กม.28+060)	5.5	1	ถนนท้องถิ่น (กม.28+060)	5.5
2	เชื่อมต่องานโครงการส่วนที่ 1*	5.5	2	เชื่อมต่องานโครงการส่วนที่ 1*	5.5
3	ถนนทางหลวงหมายเลข 3043	5.5	3	ถนนทางหลวงหมายเลข 3043	5.5
4	ถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 6	5.5	4	ถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 6	5.5
5	คลองหนองรู	4.5	5	คลองหนองรู	4.5
6	ถนนท้องถิ่น (กม.31+800)	4.5	6	ถนนท้องถิ่น (กม.31+800)	4.5
7	คลองส่งน้ำซอย 1 แยก 8 ซวา	5.5	7	คลองส่งน้ำซอย 1 แยก 8 ซวา	5.5
8	คลอง 28	5.5	8	คลอง 28	5.5
9	คลอง 27	5.5	9	คลอง 27	5.5
10	คลองส่งน้ำ 8 ซวา	5.5	10	คลองส่งน้ำ 8 ซวา	5.5
11	ถนนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)	5.5	11	ถนนทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน)	5.5
12	คลอง 26	5.5	12	คลอง 26	5.5
13	คลอง 26	5.5	13	คลอง 26	5.5

ถ้าตัวเล็กไปให้แบ่งเป็น 2 ตาราง จะได้มีพื้นที่เพิ่มขนาดตัวหนังสือ

22	ถนนทางหลวงชนบท ปก.3027	4.5
23	คลอง 10	4.5
24	ถนนท้องถิ่น (กม.61+625)	4.5
25	ถนนท้องถิ่น (กม.61+775)	5.5

หมายเหตุ: * ขอบเขตโครงการครอบคลุมเฉพาะการออกแบบจุดเชื่อมต่อ สำหรับรายละเอียดในส่วนนี้อยู่นอกขอบเขตการศึกษาของโครงการ

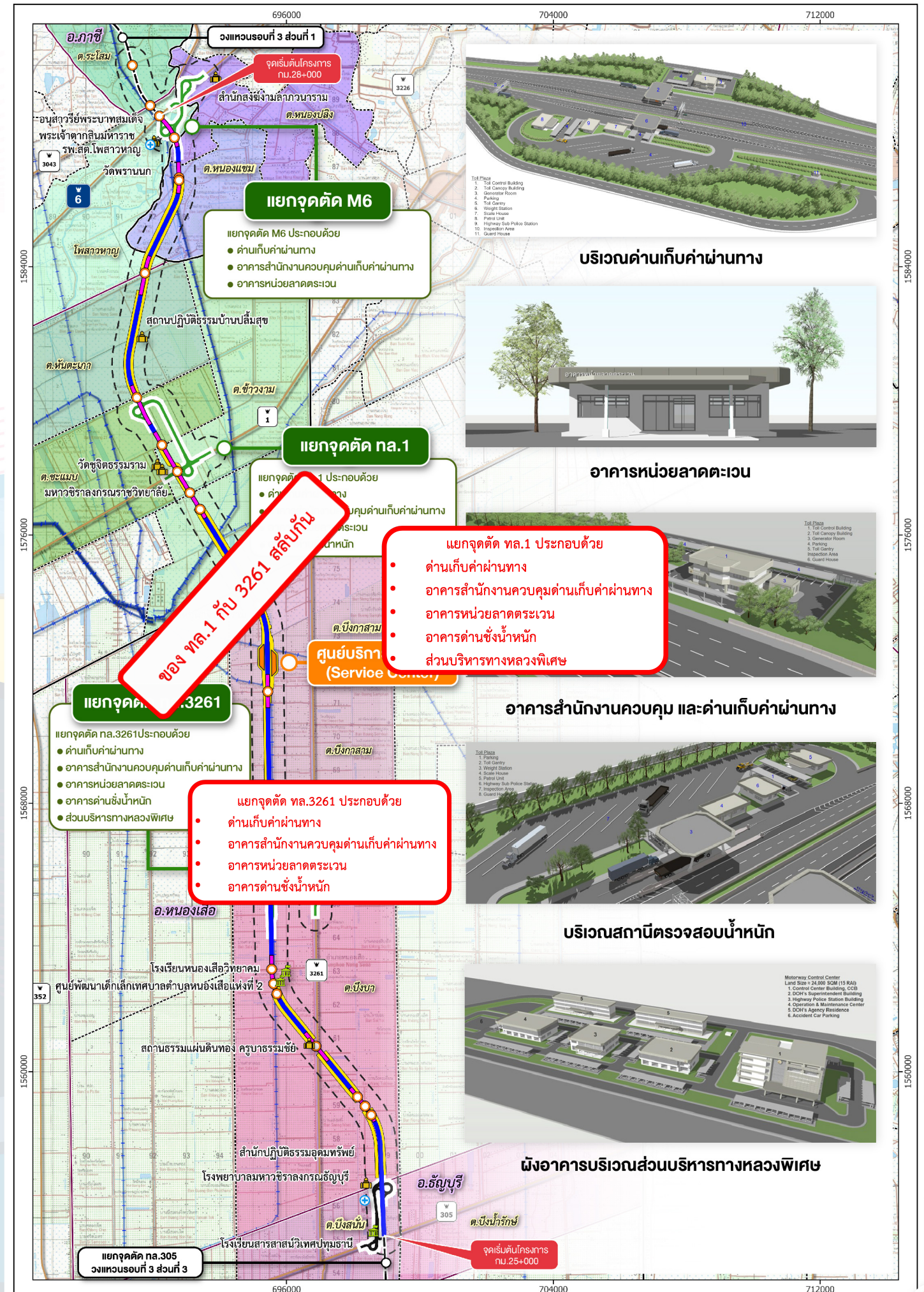
บริเวณ กม. (ทางคู่ขนาน)

เชื่อมต่อถนนท้องถิ่น

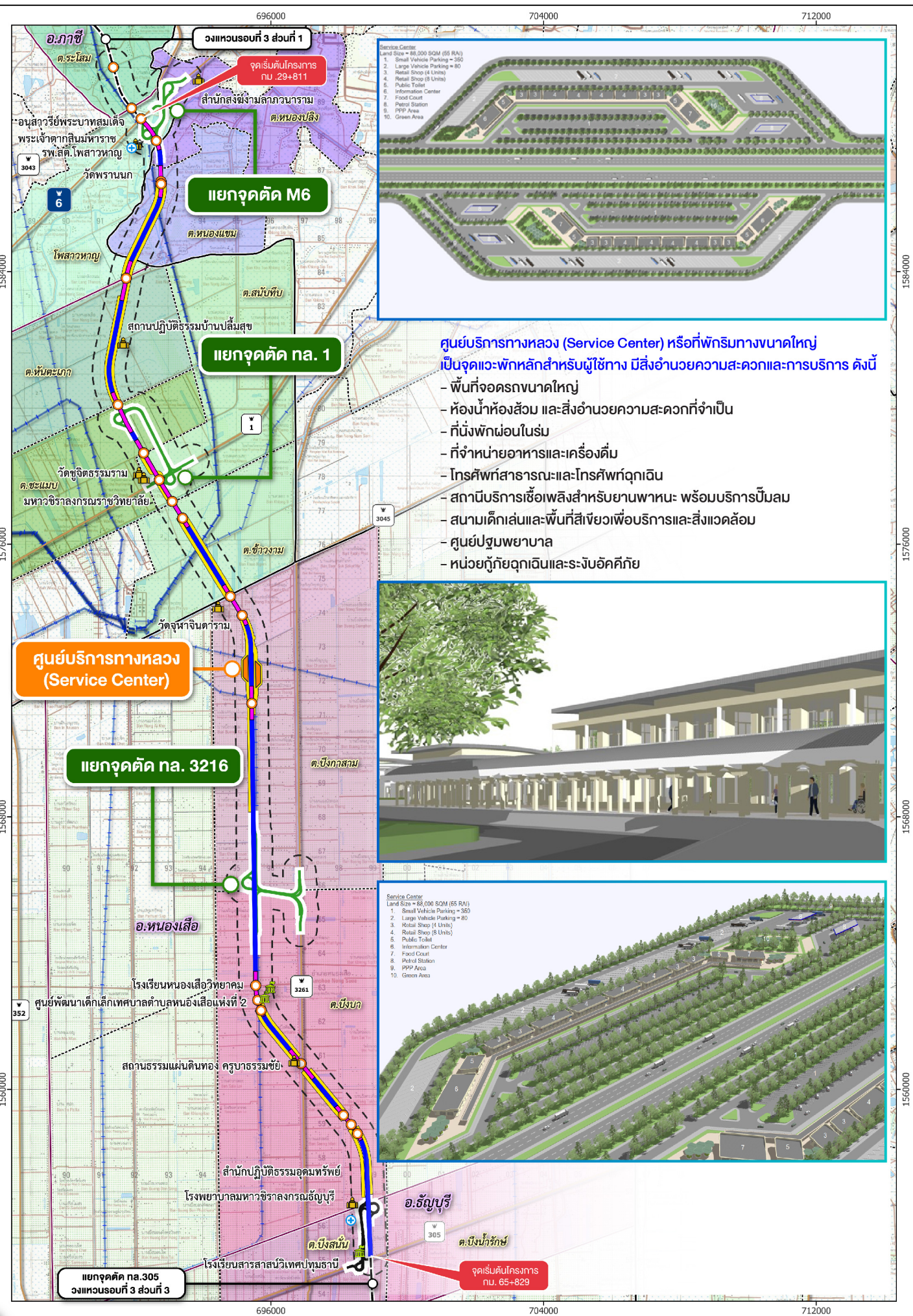
ระยะทางโดยประมาณ

บริเวณ กม. (ทางคู่ขนาน)	เชื่อมต่อถนนท้องถิ่น	ระยะทางโดยประมาณ	ช้ายาง	ขวางทาง
28+050 - 29+400	ถนนท้องถิ่น (กม.28+075) / ถนน ทล.3043 (ทางคู่ขนานเชื่อมเข้าด้านทับข้ามทาง บริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6) / ถนนท้องถิ่น (กม.31+800) / ถนนเสียบคลองหนองรู	1,330	1,330	1,380
30+625 - 31+800	(ทางคู่ขนานเชื่อมเข้าด้านทับข้ามทางบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6) / ถนนเสียบคลองส่งน้ำซอย 1 แยก 8 ซวา / ถนนท้องถิ่น (กม.32+300 / กม.32+600) / ถนนเสียบคลอง 28	1,240	1,240	1,170
31+900 - 34+825	ถนนท้องถิ่น (กม.32+300 / กม.36+850)	2,980	2,980	2,920
35+000 - 36+850	ถนนท้องถิ่น (กม.36+875) / ถนนเสียบคลอง 27	1,865	1,865	1,875
36+875 - 38+650	ถนนเสียบคลอง 27 / ถนนท้องถิ่น (กม.40+250) (ทางคู่ขนานบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1)	1,780	1,780	1,790
38+690 - 40+260	(ทางคู่ขนานเชื่อมเข้าด้านทับข้ามทาง และออกแบบอาคารบริเวณส่วนบริหารทางหลวงพิเศษ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1)	-	-	1,850
40+260 - 41+170	ถนนท้องถิ่น (กม.40+260) / ถนน ทล.1	1,585	1,585	1,560
41+225 - 41+900	ถนน ทล.1 / ถนนเสียบคลอง 26	910	910	-
42+525 - 43+550	ถนนเสียบคลองวังจุฬา / ถนนท้องถิ่น (กม.43+550)	-	-	695
43+565 - 45+165	ถนนท้องถิ่น (กม.43+565) / ถนน อย.1043 (เสียบคลองระพีพัฒน์)	1,020	1,020	1,030
45+850 - 46+560	ถนนท้องถิ่น (กม.43+565) / ถนนซอย 1 หมู่ที่ 7 (ทางคู่ขนานบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษ)	1,605	1,605	1,605
45+850 - 48+475	ถนนซอย 1 หมู่ที่ 7 / ถนน ปก.4001	810	810	-
48+475 - 56+750	(ทางคู่ขนานเชื่อมเข้าด้านทับข้ามทางบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3261)	1,585	1,585	5,480
57+400 - 59+180	ถนนเทศบาล 13 / ถนนท้องถิ่น (กม.59+180)	8,160	8,160	1,685
59+750 - 61+425	ถนนท้องถิ่น (กม.59+750 / กม.61+425)	1,750	1,750	1,620
61+960 - 63+925	ถนนท้องถิ่น (กม.61+960 / กม.63+925)	1,970	1,970	1,970

อาคารบริเวณด้านทับข้ามทาง

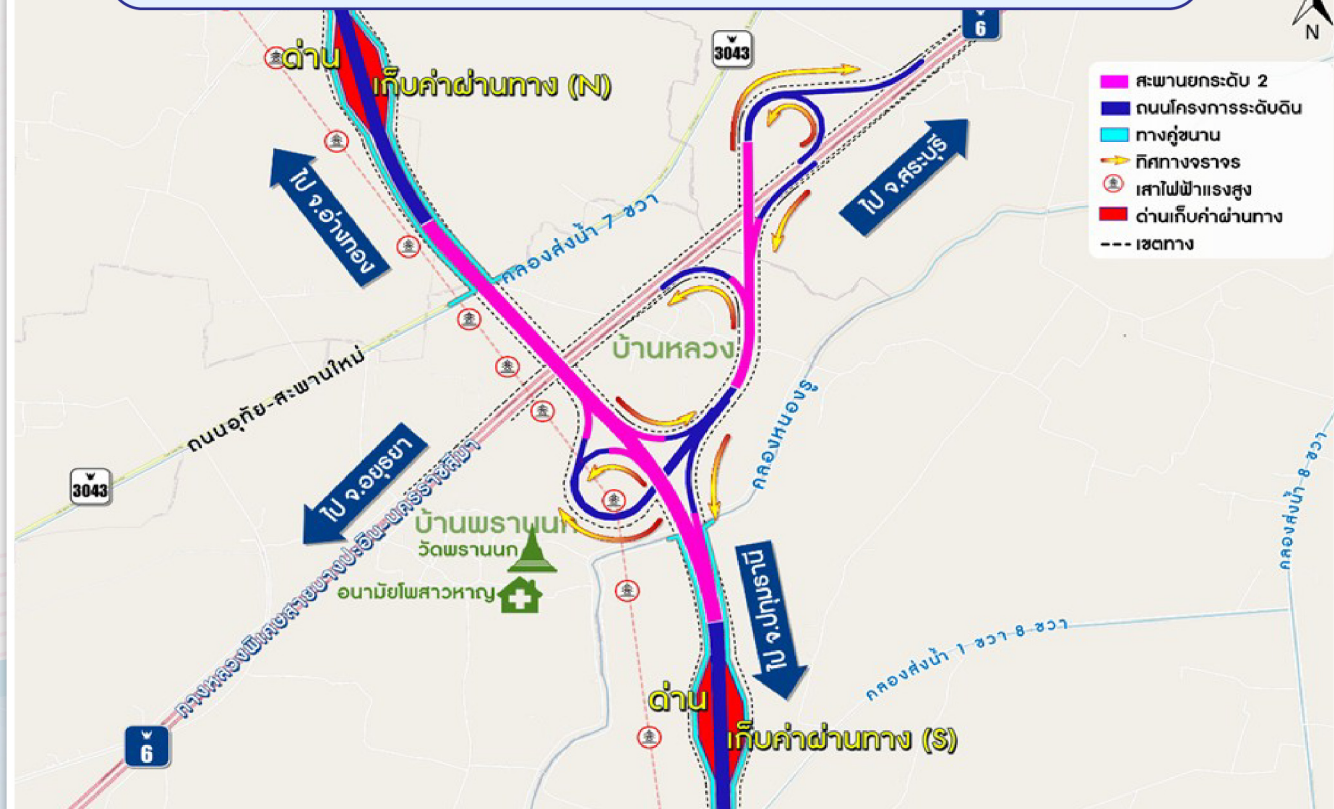


ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center)



สรุปรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6

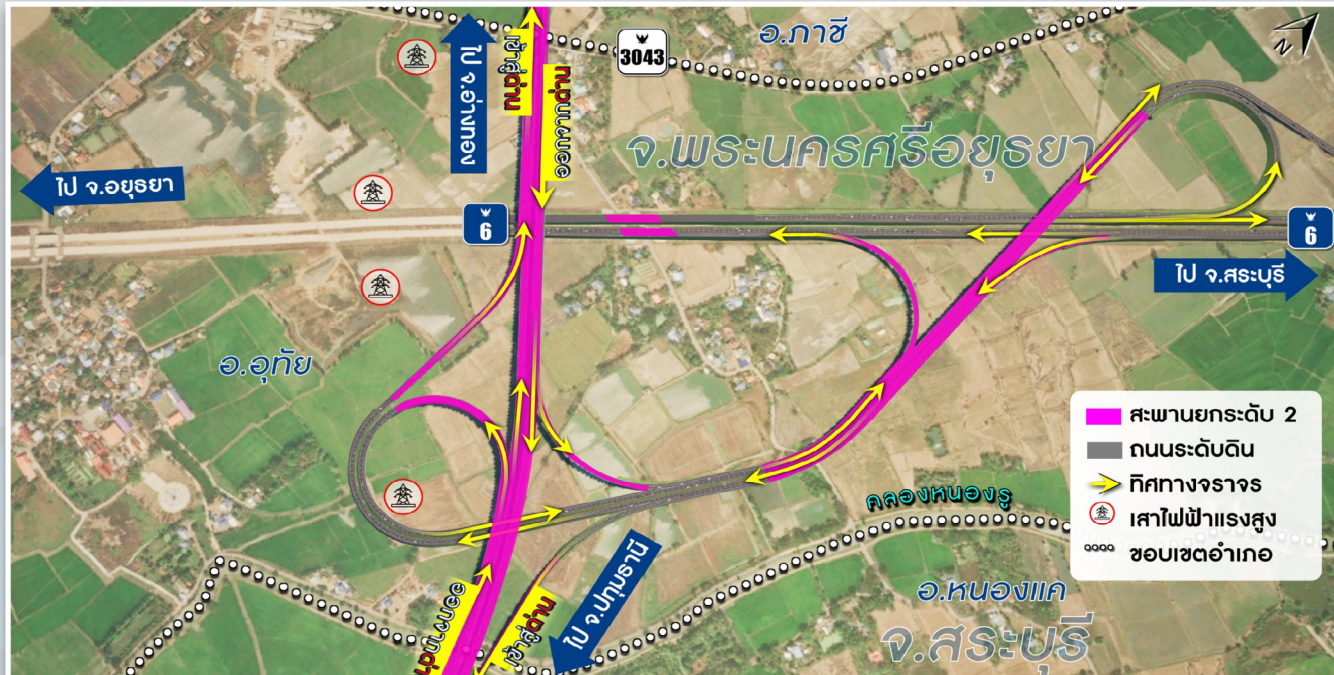


ทิศทางและรูปแบบการเดินทาง

สำหรับการเดินทางจากถนนโครงการเพื่อเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 กรณีที่เดินทางมาจากทางจังหวัดปทุมธานี จะต้องผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางฝั่งทิศใต้และเข้าสู่ทางแยกในลักษณะทางลัดเวียนวน (Loop Ramp) ส่วนผู้ที่เดินทางมาจากทางจังหวัดอ่างทอง จะต้องผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางฝั่งทิศเหนือแล้วจึงเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางแยก โดยหากต้องการเดินทางมุ่งหน้าไปยังจังหวัดสระบุรี ให้ใช้ทางเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) วนไปทางขวาหรือหากต้องการเดินทางไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ให้ใช้ทางเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6

สำหรับการเดินทางจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 เพื่อเข้าสู่ถนนโครงการ กรณีที่เดินทางมาจากจังหวัดสระบุรี ให้เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่ทางแยก ส่วนผู้ที่เดินทางมาจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยาจะเข้าสู่ทางแยกในลักษณะทางลัดเวียนวน (Loop Ramp) โดยหากต้องการเดินทางมุ่งหน้าไปยังจังหวัดอ่างทอง ให้ใช้ทางเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) ซึ่งจะลดได้ถนนโครงการเพื่อเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทางฝั่งทิศเหนือ หรือหากต้องการเดินทางไปยังจังหวัดปทุมธานี ให้เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทางฝั่งทิศใต้เชื่อมต่อกับถนนโครงการ

นอกจากนี้ยังมีการพิจารณาก่อสร้างเป็นสะพานยกระดับในจุดที่สำคัญ เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจรเดิมและรักษาสภาพแวดล้อมของชุมชนจะยกระดับข้ามจุดตัดสำคัญต่าง ๆ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 3043 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 คลองหนองรู รวมถึงถนนท้องถิ่นในพื้นที่ชุมชนบ้านหลวง เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ยังคงสามารถสัญจรไป-มาตามเส้นทางปกติได้สะดวก โดยไม่ถูกตัดขาดออกจากกัน



สรุปรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับ ทางหลวงหมายเลข 1



ทิศทางและรูปแบบการเดินทาง

สำหรับการเดินทางบนถนนโครงการเพื่อเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 กรณีที่เดินทางมาจากทางจังหวัดปทุมธานี ให้ใช้ทางเชื่อมตั้งตรง (Semi-Directional Ramp) สอดใต้ถนนโครงการมุ่งหน้าเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง ส่วนที่เดินทางมาจากทางจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ให้ใช้ทางเบี่ยงเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทางที่ตั้งอยู่ติดกับส่วนบริหารทางหลวงพิเศษ (CCB) โดยเมื่อผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางเรียบร้อยแล้ว หากมีความต้องการเดินทางไปจังหวัดสระบุรี ให้ใช้ทางเบี่ยงเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1 หรือหากต้องการเดินทางมุ่งหน้าสู่กรุงเทพมหานคร ให้ใช้ทางเชื่อมตั้งตรง (Semi-Directional Ramp) วนไปทางทิศขวาเพื่อเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1

สำหรับการเดินทางจากทางหลวงหมายเลข 1 เพื่อเข้าสู่ถนนโครงการ กรณีที่เดินทางมาจากทางจังหวัดสระบุรี ให้ใช้ทางแยกต่างระดับในลักษณะทางเลี้ยววน (Loop Ramp) เพื่อเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทาง ส่วนที่เดินทางมาจากกรุงเทพมหานคร สามารถเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางแยกต่างระดับเพื่อเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทางได้โดยตรง โดยหากมีความต้องการเดินทางไปจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ให้ใช้ทางเชื่อมในลักษณะทางเลี้ยววน (Loop Ramp) สอดใต้ถนนโครงการ หรือหากต้องการเดินทางไปยังจังหวัดปทุมธานี ให้ใช้ทางเบี่ยงเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่ถนนโครงการ

บริเวณทางแยกต่างระดับดังกล่าว ได้กำหนดให้มีการก่อสร้างทางคู่ขนานและสะพานยกระดับข้ามจุดตัดสำคัญต่าง ๆ ได้แก่ คลอง 27 ถนนทางหลวงชนบท หมายเลข อย.1023 ถนนพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข 1) และคลอง 26 เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนในพื้นที่และรักษาสภาพจราจรเดิมของชุมชน



สรุปรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับ ทางหลวงหมายเลข 3261



ทิศทางและรูปแบบการเดินทาง

สำหรับการเดินทางบนถนนโครงการเพื่อเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3261 กรณีที่เดินทางมาจากทางจังหวัดปทุมธานี จะต้องผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางฝั่งทิศใต้และเข้าสู่ทางแยกในลักษณะเลี้ยววน (Loop Ramp) เพื่อเชื่อมต่อกับสะพานยกระดับข้ามถนนโครงการ ส่วนที่เดินทางมาจากทางจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จะต้องผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางฝั่งทิศเหนือและเลี้ยวซ้าย โดยจะมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3261 หากไปทางทิศเหนือ (เลี้ยวซ้าย) จะสามารถเชื่อมต่อกับถนนทางหลวงชนบทหมายเลข ปท.5021 บริเวณเลี้ยวคลองระพีพัฒน์ หรือไปทางทิศใต้ (เลี้ยวขวา) จะสามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 305 ได้

สำหรับการเดินทางจากทางหลวงหมายเลข 3261 เพื่อเข้าสู่ถนนโครงการ ทั้งที่เดินทางมาจากทิศเหนือและทิศใต้ สามารถเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่ทางแยก โดยหากมีความประสงค์จะเดินทางมุ่งหน้าไปยังจังหวัดปทุมธานี ให้เลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทางฝั่งทิศใต้ หรือหากต้องการเดินทางไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ให้ใช้ทางเชื่อมตั้งตรง (Semi-Directional Ramp) วนไปทางทิศขวาเพื่อเข้าสู่ด่านเก็บค่าผ่านทางฝั่งทิศเหนือ เชื่อมต่อกับถนนโครงการ บริเวณทางแยกนี้มีการก่อสร้างทางคู่ขนานและสะพานยกระดับข้ามช่วงที่ตัดผ่านคลองชลประทานเพื่อไม่ให้ขวางทางน้ำ และยกระดับข้ามถนน ปท.3027 รวมถึงทางหลวงหมายเลข 3261 ที่เสียบคลอง 10 เพื่อให้ยังคงสามารถสัญจรในเส้นทางเดิมได้ตามปกติและลดผลกระทบต่อการเดินทางในพื้นที่

