



กรมทางหลวง
DEPARTMENT OF HIGHWAYS

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมจุดตัด
ถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวง

หมายเลข **352**

จ.ปทุมธานี

เอกสารประกอบการประชุม

เพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

วันพุธที่ 21 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.

ณ ห้องกอล์ฟวิวดอรัม โรงแรมไพน์เฮิร์สท กอล์ฟ คลับ & โฮเทล

ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอกลองหลวง จังหวัดปทุมธานี



บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ซิตี้ แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด

เดือน พฤษภาคม 2568



กำหนดการประชุม

การประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก -
บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี

วันพุธที่ 21 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น.

ณ ห้องกอล์ฟวิวบอลรูม โรงแรมไพน์เฮิร์สท กอล์ฟ คลับ & โฮเทล
ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี

09.00 – 09.30 น.	ลงทะเบียนและรับเอกสาร
09.30 – 09.45 น.	พิธีเปิดการประชุม - กล่าวรายงานการประชุม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง - กล่าวเปิดการประชุม โดย ผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี หรือผู้แทน
09.45 – 10.45 น.	คณะที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ - ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา และขอบเขตการศึกษา โดยนายนคร ศรีธิวงศ์ ผู้จัดการโครงการ/ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม - รูปแบบการพัฒนาโครงการ โดย นายคมชาญ ชัยพิทักษ์โรจน์ วิศวกรงานทาง - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย นายนคร ศรีธิวงศ์ ผู้จัดการโครงการ/ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
10.45 – 11.45 น.	รับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม และชี้แจงตอบข้อซักถาม ดำเนินการโดย ดร.อัจฉรา กลิ่นสุคนธ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
11.45 – 12.00 น.	กล่าวปิดการประชุม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง

หมายเหตุ : กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม

ทางที่ประชุมมีการจัดเตรียมอาหารว่างและอาหารกลางวันให้ ท่านละ 1 ชุด



เอกสารประกอบการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก –
บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี
สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	1
2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	2
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ	2
5. ขอบเขตการศึกษา	4
5.1 การทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง	4
5.2 การศึกษาด้านวิศวกรรม	4
5.3 การศึกษาด้านจราจรและขนส่ง	4
5.4 การศึกษาผลกระทบด้านโบราณคดี	4
5.5 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	5
5.6 การศึกษาด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	8
5.7 การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ	9
6. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	9
7. ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	13
7.1 ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	13
7.2 ชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	20
8. รูปแบบการพัฒนาโครงการ	25
8.1 รูปแบบหน้าตัดของทางหลวงโครงการ	25
8.2 รูปแบบทางแยกต่างระดับ	28
8.3 การออกแบบจุดกลับรถ และการจัดการจราจรท้องถิ่น	31
8.4 รูปแบบโครงสร้างชั้นทาง	33
8.5 รูปแบบโครงสร้างสะพาน	33
8.6 ระบบไฟฟ้าของโครงการ	36
8.7 การศึกษาด้านอุทกวิทยาและการออกแบบระบบระบายน้ำ	36
8.8 สิ่งอำนวยความสะดวกโครงการ	38



สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
9. ผลการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	40
9.1 การประชาสัมพันธ์โครงการ	40
9.2 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น	42
9.3 การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานโบราณสถานในพื้นที่	42
10. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	49
10.1 ด้านวิศวกรรม	49
10.2 ด้านจราจรและขนส่ง	49
10.3 ด้านสิ่งแวดล้อม	49
10.4 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	49
11. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	50

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	2
7.1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	13
7.1-1 แหล่งธรรมชาติ แหล่งศิลปกรรม ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	21
7.2-1 หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	23
8.5-1 รูปแบบโครงสร้างสะพานโครงการ	34
8.7-1 ระบบระบายน้ำของโครงการ	38
8.8-1 รายการสิ่งอำนวยความสะดวกโครงการ	38
9.2-1 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น	43
9.3-1 การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานโบราณสถานในพื้นที่	48

สารบัญรูปภาพ

รูปที่	หน้า
4.1-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และพื้นที่ศึกษาด้านโบราณคดีได้ดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุม ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	3
5.5-2 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะศึกษาในชั้น IEE	6
5.5-1 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	7
5.6-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	8
6-1 แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการ	9
6-2 สภาพพื้นที่แนวเส้นทางโครงการช่วง กม.12+200 ถึง กม.13+300	10
6-3 สภาพพื้นที่แนวเส้นทางโครงการช่วง กม.13+300 ถึง กม.14+500	11
6-4 สภาพพื้นที่แนวเส้นทางโครงการช่วง กม.14+500 ถึง กม.15+000	11
6-5 สภาพพื้นที่แนวเส้นทางโครงการช่วง กม.15+000 ถึง กม.19+033.500	12



สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

รูปที่	หน้า
7.1-1 โบราณสถานในพื้นที่ศึกษาระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	15
7.1-2 พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับท้องถิ่น ในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	16
7.1-3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	17
7.1-4 แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน	18
7.1-5 ผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ.2558	19
7.1-6 แหล่งธรรมชาติ แหล่งศิลปกรรม ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	22
7.2-1 หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	24
8.1-1 รูปแบบเกาะกลางแบบยก ช่วง กม.12+200 ถึง กม.12+500	25
8.1-2 รูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต ช่วง กม.12+500 ถึง กม.12+892	25
8.1-3 รูปแบบถนนทางหลวงบริเวณสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 9	26
8.1-4 รูปแบบถนนทางหลวงช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถึง กม.15+000	26
8.1-5 รูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต ช่วง กม.15+000 ถึง กม.19+033.500	27
8.1-6 รูปแบบทางหลวงช่วงที่มีทางขนาน และถนนกัลปภรตลอดใต้สะพาน	27
8.1-7 รูปแบบเกาะกลางแบบยก บนถนนทางหลวงหมายเลข 352	28
8.2-1 รูปแบบจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3214 กับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9	29
8.2-2 รูปแบบจุดตัดทางหลวงแนวใหม่ กับทางหลวงหมายเลข 352	30
8.3-1 ตำแหน่งจุดกลับรถในโครงการ	31
8.3-2 จุดกลับรถในโครงการ	32
8.4-1 รูปตัดโครงสร้างชั้นทางช่วงถนนแนวใหม่ (กม.14+700 ถึง กม.19+033.500)	33
8.4-2 รูปตัดโครงสร้างชั้นทางช่วงปรับปรุงถนนเดิม (กม.12+200 ถึง กม.14+700)	33
8.5-1 ตัวอย่างรูปตัดสะพาน รูปแบบ Segment Box Girder	35
8.5-2 ตัวอย่างรูปตัดสะพาน รูปแบบ PC. I-Girder	35
8.5-3 ตัวอย่างรูปตัดสะพาน รูปแบบ PC. Plank-Girder	35
8.5-4 ตัวอย่างรูปตัดสะพาน รูปแบบ Slab Type	35
8.6-1 ตัวอย่างระบบไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการ	36
8.7-1 ทิศทางของน้ำในพื้นที่ศึกษา	37
8.8-1 ตัวอย่างสิ่งอำนวยความสะดวกโครงการ	39
9.1-1 Website: www.eia-hwy352easternring.com	40
9.1-2 Facebook: ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทล.352 จ.ปทุมธานี	40
9.1-3 Line Official: EIA ทล.352 (@483eibts)	41
9.1-4 ป้ายประชาสัมพันธ์การประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	41

1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี เป็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายหลัก รองรับการเดินทางในแนวตะวันออก - ตะวันตก เชื่อมต่อการเดินทางจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ถนนวงแหวน กทม.ด้านตะวันออก ไปสู่ทางหลวงหมายเลข 352 เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ สายทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ต่อเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 347 และเชื่อมโยงทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันออก) ไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 352 และมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ซึ่งมีความจำเป็นต้องก่อสร้างทางแนวใหม่เพื่อสร้างระบบโครงข่ายทางหลวงให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น และยังช่วยในการเปิดพื้นที่ใหม่ในเขตจังหวัดปทุมธานีเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายทางหลวงในการเข้าถึงพื้นที่อย่างครอบคลุม

จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ พบว่า พื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีโบราณสถานประเภทคลองประวัติศาสตร์ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองสี่) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองห้า) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองหก) และคลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองเจ็ด) และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ สังกัดกรมศิลปากร จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ กาญจนาภิเษก ดังนั้น โครงการจึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พรบ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้าง บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท ซีที แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด ให้ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดังกล่าวข้างต้น และเพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ในการศึกษาครั้งนี้กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างชัดเจนและโปร่งใสครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนและชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้เข้าใจขั้นตอนการดำเนินการโครงการตลอดจนความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการตอบสนองความต้องการของประชาชนมากที่สุด โดยในขณะนี้อยู่ในช่วงเริ่มต้นของการศึกษา จึงได้กำหนดให้มีการจัดประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในครั้งนี้

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ และแผนการดำเนินโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- เพื่อศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ตลอดจนแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- พัฒนาโครงข่ายทางหลวงในแนวตะวันออก-ตะวันตก จากทางหลวงหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) - ทางหลวงหมายเลข 9 (ด้านตะวันออก) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 ส่งผลให้การเดินทางมีความสะดวกและสมบูรณ์มากขึ้น
- เพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคม การขนส่งและจราจรให้มีความรวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น
- เสริมสร้างด้านเศรษฐกิจ การขนส่งสินค้า รวมถึงการท่องเที่ยวของจังหวัดและพื้นที่ใกล้เคียง

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

พื้นที่ศึกษาของโครงการทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 ประกอบด้วย 2 ช่วง คือ

- ช่วงที่ 1 การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3214 มีจุดเริ่มต้นที่ กม.12+200 และสิ้นสุดโครงการที่ กม.15+000 รวมระยะทาง 2.8 กิโลเมตร
- ช่วงที่ 2 ทางหลวงตัดใหม่ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.15+000 ของทางหลวงหมายเลข 3214 และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่ กม.19+033.500 (บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 ที่ กม.6+341.500) ระยะทางรวม 4.033 กิโลเมตร รวมระยะทางโครงการทั้ง 2 ช่วง ทั้งสิ้น 6.833 กิโลเมตร โดยสามารถแบ่งพื้นที่ศึกษาโครงการออกเป็น ดังนี้

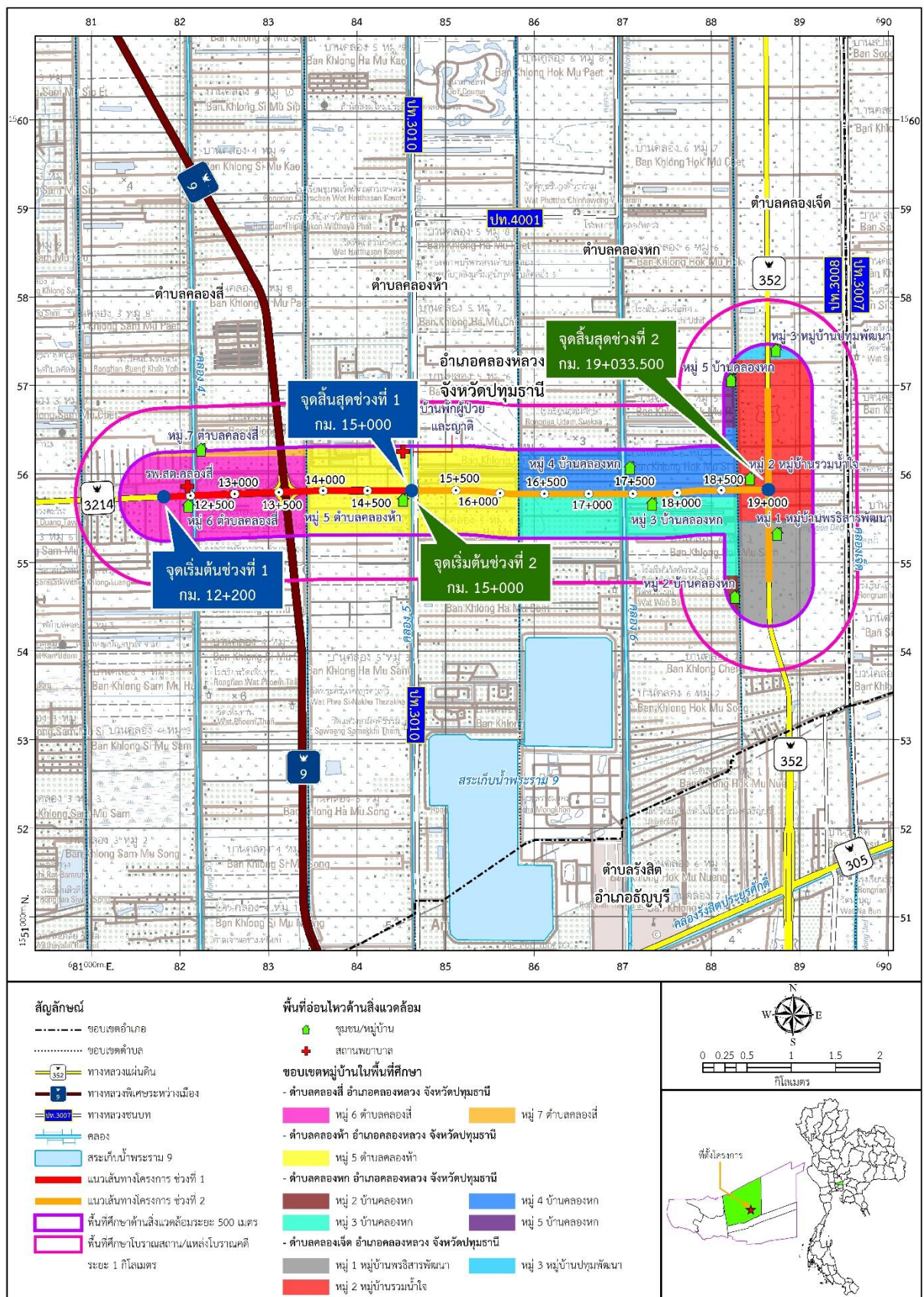
● พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและพื้นที่ศึกษาด้านโบราณคดี

พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่เขตการปกครอง 1 จังหวัด 1 อำเภอ 4 ตำบล 10 หมู่บ้าน และพื้นที่ศึกษาด้านโบราณคดีได้ดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุม ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แสดงดังตารางที่ 4.1-1 และรูปที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หน่วยงานรับผิดชอบ	หมู่บ้าน
ปทุมธานี	คลองหลวง	คลองสี่	องค์การบริหารส่วนตำบลคลองสี่	1) หมู่ 6 ตำบลคลองสี่
				2) หมู่ 7 ตำบลคลองสี่
		คลองห้า	องค์การบริหารส่วนตำบลคลองห้า	3) หมู่ 5 ตำบลคลองห้า
		คลองหก	องค์การบริหารส่วนตำบลคลองหก	4) หมู่ 2 บ้านคลองหก
				5) หมู่ 3 บ้านคลองหก
				6) หมู่ 4 บ้านคลองหก
				7) หมู่ 5 บ้านคลองหก
		คลองเจ็ด	องค์การบริหารส่วนตำบลคลองเจ็ด	8) หมู่ 1 หมู่บ้านปริวาสพัฒนา
				9) หมู่ 2 บ้านรวมน้ำใจ
				10) หมู่ 2 หมู่บ้านปทุมพัฒนา
1 จังหวัด	1 อำเภอ	4 ตำบล	4 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	10 หมู่บ้าน

ที่มา : บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2568



รูปที่ 4.1-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และพื้นที่ศึกษาด้านโบราณคดี
ได้ดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุม ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

5. ขอบเขตการศึกษา

5.1 การทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาทบทวนรายงานการศึกษาเดิมที่เกี่ยวข้องหรือมีผลกระทบกับโครงการนี้ ทั้งที่เป็นโครงการของกรมทางหลวงหรือโครงข่ายของหน่วยงานอื่น ประกอบด้วยโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจรทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 ปี พ.ศ.2566 และโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่สายทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ด้านตะวันตก) ต่อเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 347 และเชื่อมทางหลวงหมายเลข 9 (ด้านตะวันออก) ไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 352 ปี พ.ศ. 2553 ตลอดจนรวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการศึกษาในบริเวณพื้นที่โครงการทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงนโยบายและแผนอนุรักษ์ต่าง ๆ ในพื้นที่ และข้อจำกัดการใช้พื้นที่ในบริเวณโครงการทั้งหมดที่จะมีผลกระทบต่อการศึกษาโครงการ และทำการประมวลผล วิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าว โดยระบุถึงส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการวิเคราะห์และสำรวจข้อมูลเพิ่มเติมให้ได้ข้อมูลที่มีความละเอียดและคุณภาพเพียงพอที่จะใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

5.2 การศึกษาด้านวิศวกรรม

การศึกษาด้านวิศวกรรมจะจัดเตรียมแผนที่ ในมาตราส่วนที่เหมาะสมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของโครงการ พร้อมทั้งรวบรวมข้อมูลด้านการสำรวจ สภาพภูมิประเทศ ลักษณะของเส้นทาง อุปสรรคสิ่งกีดขวาง และจุดควบคุมอื่น ๆ รวมถึงองค์ประกอบต่าง ๆ ของโครงการที่ได้มีการออกแบบไว้แล้ว เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากมีอุปสรรคหรือสิ่งกีดขวางต่อการพัฒนาโครงการที่ปรึกษาจะแนะนำแนวทางแก้ไขที่เหมาะสมพร้อมทั้งออกแบบเบื้องต้นตามรูปแบบที่เหมาะสม เพื่อนำไปเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะคำนวณปริมาณงานก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับโครงการ พร้อมทั้งประเมินราคาค่าก่อสร้างของโครงการ ตลอดจนการศึกษาและประเมินค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาตลอดอายุโครงการ และที่ปรึกษาจะจัดทำแบบรายละเอียดพร้อมทั้งคำนวณปริมาณงานสำหรับมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอแนะ

5.3 การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลสภาพการขนส่งในบริเวณพื้นที่ ศึกษา และพื้นที่อิทธิพลที่เกี่ยวข้องในอดีตและปัจจุบัน ที่จำเป็นที่จะต้องใช้เป็นฐานสำหรับการคาดคะเนการขนส่งในอนาคต ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณการจราจร เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ สภาพการจราจรขนส่งในปัจจุบัน รวมทั้งแนวโน้มการจราจรในอนาคตบนโครงข่ายทางหลวงที่เกี่ยวข้อง หรือการสำรวจอื่น ๆ ที่เห็นว่าเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อการศึกษา

5.4 การศึกษาผลกระทบด้านโบราณคดี

ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษา รวบรวมข้อมูล และสำรวจด้านโบราณคดีในพื้นที่ศึกษาระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พร้อมทั้งดำเนินการประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบด้านโบราณคดี

5.5 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

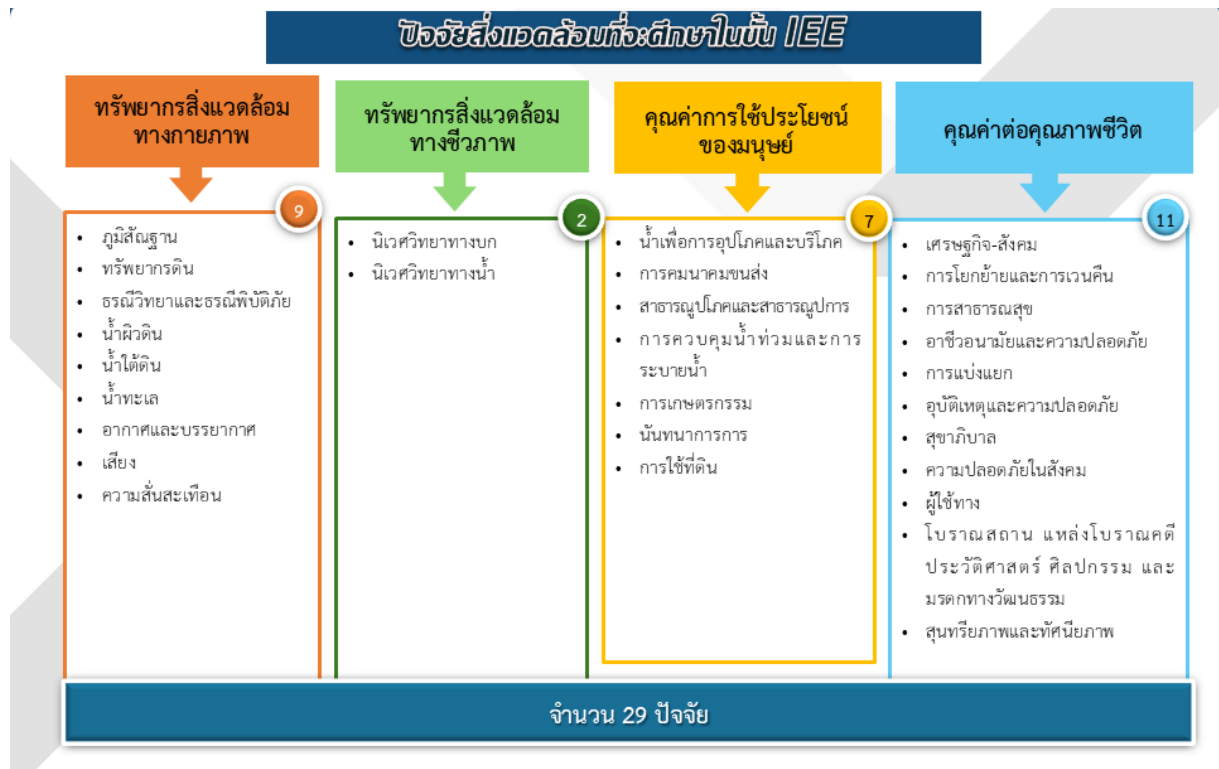
การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจะดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาให้สอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567) และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567) ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะนำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลักประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยมีขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมแสดงดังรูปที่ 5.5-1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

5.5.1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ เป็นขั้นตอนแรกของการศึกษาเพื่อให้ทราบถึงข้อจำกัด/พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่จำเป็นต้องหลีกเลี่ยง และนำไปพิจารณาถึงความเป็นไปได้ของรูปแบบโครงการ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาโครงการฯ ก่อให้เกิดผลกระทบในระดับต่ำที่สุด และเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ จึงจะต้องหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ระยะเริ่มต้นของการศึกษา จะทำให้การดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับต่ำ และมีข้อจำกัดทางสิ่งแวดล้อมในระดับน้อยที่สุด ซึ่งจะเอื้อประโยชน์ต่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประชาชนในพื้นที่โครงการด้วย ทั้งนี้ ในขั้นตอนการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการรวบรวมรายละเอียดเกี่ยวกับนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา และดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมายและตามมติคณะรัฐมนตรี พื้นที่โบราณสถาน ทั้งที่ขึ้นทะเบียนและยังไม่ได้ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล เป็นต้น

5.5.2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการทั้งลักษณะโครงการ หรือกิจกรรมก่อสร้างต่าง ๆ ของโครงการครอบคลุมในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยจะเลือกใช้วิธี Leopold Matrix ซึ่งสามารถจำแนกผลกระทบและแสดงค่าในเชิงปริมาณสามารถสื่อให้เห็นภาพขนาดการเกิดผลกระทบและกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบได้ชัดเจน รวมทั้งสามารถระบุขนาดและระดับความรุนแรงของผลกระทบ (Magnitude of Impact : M) และความสำคัญของผลกระทบ (Importance of Impact : I) จากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการในเชิงปริมาณได้ โดยผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ หากพบว่า มีประเด็นหรือข้อจำกัดที่สำคัญที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ โดยเป็นปัจจัยที่มีผลกระทบในระดับต่ำ จะเสนอมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่เหมาะสมต่อไป และปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบทางลบและความสำคัญอยู่ในระดับปานกลาง-สูง จะนำไปศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมต่อไป โดยในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นดังกล่าว ครอบคลุมประเด็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ทั้งหมด 29 ปัจจัย แสดงดังรูปที่ 5.5-2



รูปที่ 5.5-2 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะศึกษาในชั้น IEE

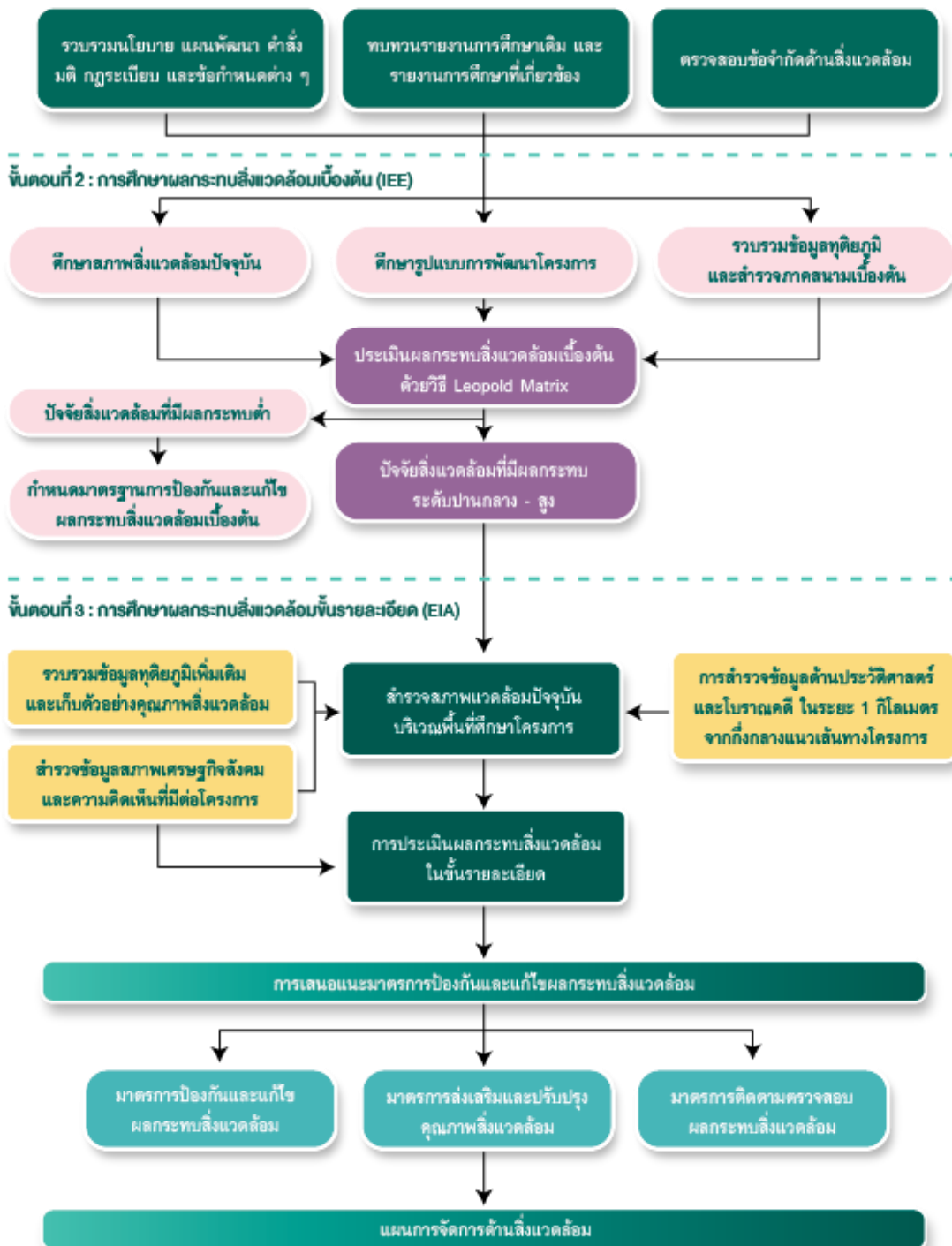
5.5.3 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment: EIA)

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียดจะนำปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญจากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น มาทำการศึกษา วิเคราะห์ และประเมินผลกระทบเพิ่มเติมอย่างละเอียด โดยการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางน้ำ ในภาคสนามเพิ่มเติมไม่น้อยกว่า 2 ครั้ง (ตามฤดูกาล) รวมทั้งการสำรวจด้านทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า การสำรวจสภาพสภาพเศรษฐกิจสังคมและความคิดเห็นต่อโครงการ เพื่อนำมาเป็นฐานข้อมูลในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียดทั้งกรณีที่ไม่มีการและกรณีที่มีการพิจารณาทั้งระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษาให้ครอบคลุมทุกปัจจัย โดยผู้เชี่ยวชาญสาขาต่าง ๆ เป็นผู้ประเมินพร้อมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสมต่อไป

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 : การทบทวนรายงานเดิม รวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่าง ๆ และตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม



ที่มา : บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2568

รูปที่ 5.5-1 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

5.6 การศึกษาด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้สอดคล้องตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 รวมถึงแนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (Guidelines for Preparation of Public Involvement Plan) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 4 เดือนตุลาคม พ.ศ.2563) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลอย่างถูกต้องเกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการตลอดระยะเวลาการศึกษา และเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนความต้องการผ่านช่องทางต่างๆ โดยมีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนจำนวน 6 กิจกรรม ดังรูปที่ 5.6-1



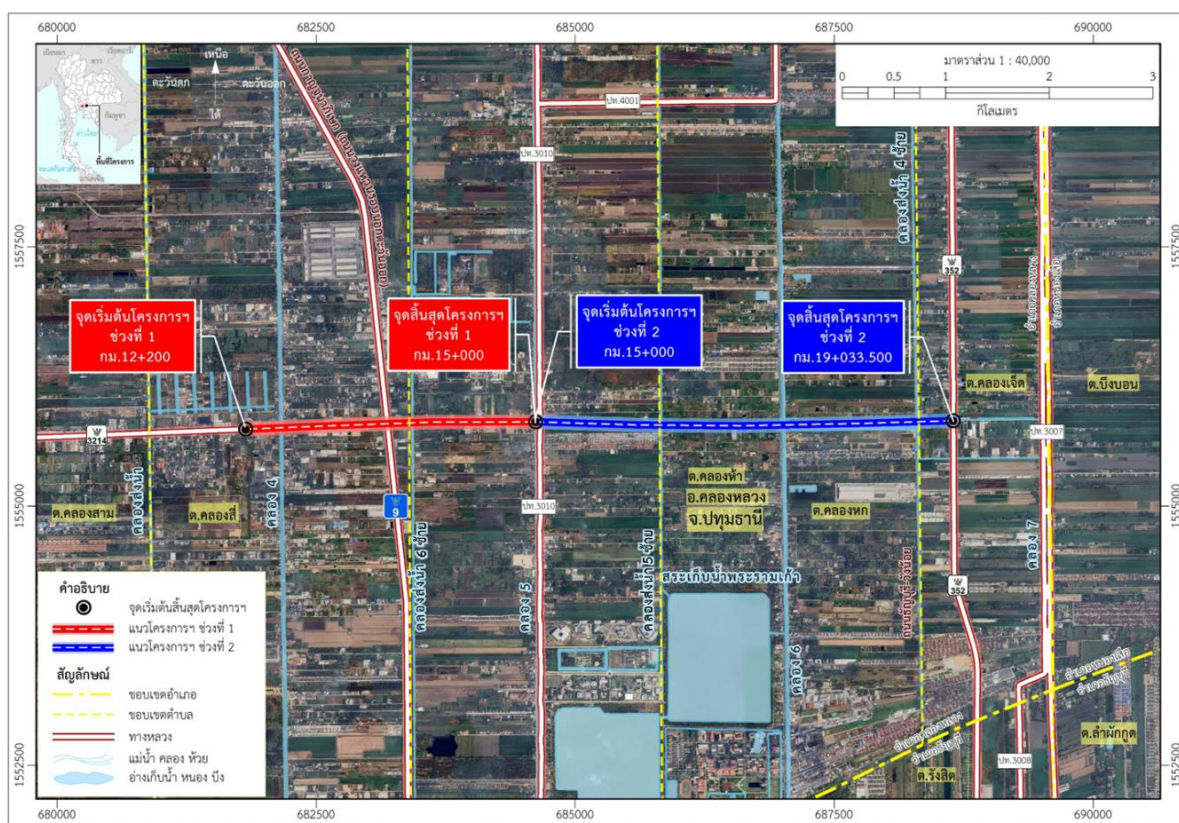
รูปที่ 5.6-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.7 การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ

ที่ปรึกษาจะทำการประเมินค่าใช้จ่าย ประเมินเงินลงทุนหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ จะทำการประเมินผลประโยชน์ศึกษาและแสดงที่มาของผลประโยชน์ที่ได้รับ ทั้งผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อมของโครงการ และวิเคราะห์ความคุ้มค่า วิเคราะห์เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ของโครงการ โดยแสดงผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit - Cost Ratio: B/C) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) อัตราผลตอบแทนปีแรก (First Year Rate of Return: FYRR)

6. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

แนวเส้นทางโครงการอยู่บนทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 โดยบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการเป็นการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3214 จุดเริ่มต้นที่ กม.12+200 และสิ้นสุดที่ กม.15+000 ระยะทาง 2.800 กิโลเมตร อยู่บนทางหลวงหมายเลข 3214 เขตทางหลวงกว้าง 30-50 เมตร ตัดผ่านพื้นที่ ตำบลคลองสี่ ตำบลคลองห้า อำเภอกองหลวง จังหวัดปทุมธานี และทางหลวงแนวใหม่ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.15+000 และสิ้นสุดที่ กม.19+033.500 (บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 ที่ กม.6+341.500) ระยะทาง 4.033 กิโลเมตร ในพื้นที่ตำบลคลองห้า ตำบลคลองหก ตำบลคลองเจ็ด อำเภอกองหลวง จังหวัดปทุมธานี รวมระยะทาง 6.800 กิโลเมตร แนวเส้นทางโครงการแสดงในรูปที่ 6-1



รูปที่ 6-1 แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการ

โดยสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นชุมชนสองข้างทาง มีการประกอบกิจการร้านค้าตลอดแนวเส้นทาง จากนั้นจะเป็นทางหลวงแนวใหม่ใหม่โดยเริ่มบริเวณสามแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3214 ที่ กม.15+000 ตัดกับทางหลวงชนบทหมายเลข ปท.3010 หรือบริเวณคลอง 5 โดยทางหลวงแนวใหม่จะมุ่งหน้าตรงไปทางทิศตะวันออกข้ามคลอง 6 บริเวณ กม.16+227 และมีจุดสิ้นสุดแนวเส้นทาง บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 352 (ถนนธัญบุรี) บริเวณหมู่บ้านรวมน้ำใจ ที่ กม.19+033.500 โดยสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบลุ่มทำการเกษตร และมีชุมชน อาคารพาณิชย์อยู่ประชิดริมเขตทาง แบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 4 ช่วง ดังนี้

ช่วงที่ 1 กม.12+200 ถึง กม.13+300 ปัจจุบันเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ขนาด 3.50 เมตร ไหล่ทาง 2.50 เมตร เกาะกลางเป็นแบบยก (Raised Median) ลักษณะผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต โดยได้ก่อสร้างเต็มเขตทางหลวงแล้ว บริเวณริมเขตทางทั้งสองฝั่งมีการก่อสร้างทางเท้าไว้ตลอดแนวเส้นทาง มีเสาไฟฟ้าแรงดันขนาด 115 kV ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคทั้งสองฝั่งถนนตั้งอยู่ประชิดริมเขตทาง และเสาไฟฟ้าส่องสว่างกิ่งคู่ และกิ่งเดี่ยว ตั้งอยู่บริเวณเกาะกลางถนน สภาพพื้นที่เป็นลักษณะทางราบ ซ้ายทางและขวาทางเป็นพื้นที่การเกษตรกรรม มีแหล่งชุมชนและอาคารพาณิชย์ตั้งอยู่ประชิดริมเขตทาง สภาพพื้นที่แสดงในรูปที่ 6-2



จุดเริ่มต้นโครงการ (กม.12+200)



กม.12+600



กม.13+000



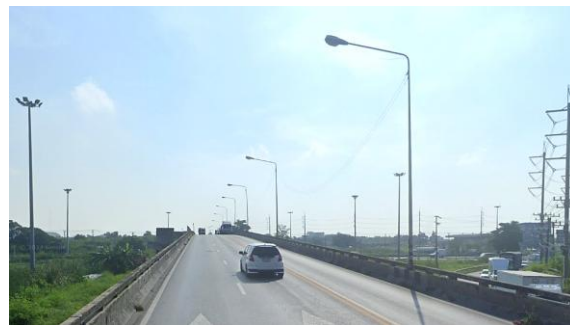
กม.13+300

รูปที่ 6-2 สภาพพื้นที่แนวเส้นทางโครงการช่วง กม.12+200 ถึง กม.13+300

ช่วงที่ 2 กม.13+300 ถึง กม.14+500 เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ขนาด 3.50 เมตร ไหล่ทาง 2.50 เมตร ลักษณะผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต แบ่งทิศทางการเดินทางด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) กว้าง 2.10 เมตร มีเสาไฟฟ้าแรงดันขนาด 115 kV ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคทั้งสองฝั่งถนนตั้งอยู่ประชิดริมเขตทาง และเสาไฟฟ้าส่องสว่างกิ่งคู่ และกิ่งเดี่ยว ตั้งอยู่บริเวณริมเขตทาง บริเวณ กม.13+575 เป็นสะพานข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ขนาด 3 ช่องจราจร โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่องจราจร (ขาไป) และ 1 ช่องจราจร (ขากลับ) จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกผ่านคลองส่งน้ำ 6 ซ้าย สภาพพื้นที่เป็นลักษณะทางราบ ซ้ายทางและขวาทางเป็นพื้นที่การเกษตรกรรม มีอาคารบ้านเรือนและร้านค้าริมทางตั้งอยู่ประชิดริมเขตทาง สภาพพื้นที่แสดงในรูปที่ 6-3



กม.13+500



กม.13+575 สะพานข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9



คลองส่งน้ำ 6 ซ้าย



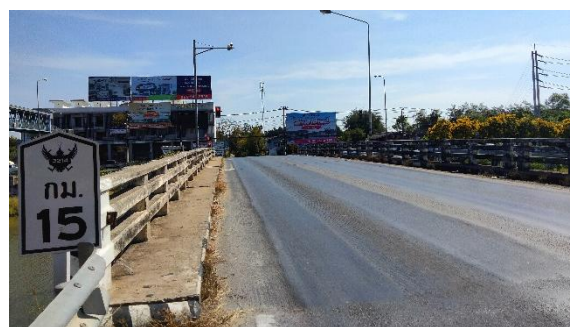
กม.14+000

รูปที่ 6-3 สภาพพื้นที่แนวเส้นทางโครงการช่วง กม.13+300 ถึง กม.14+500

ช่วงที่ 3 กม.14+500 ถึง กม.15+000 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรทิศทางละ 2 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ขนาด 3.50 เมตร ไหล่ทาง 2.50 เมตร ลักษณะผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต แบ่งทิศทางการเดินรถด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) กว้าง 2.10 เมตร มีเสาไฟฟ้าแรงดันขนาด 115 KV ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ทั้งสองฝั่งถนนตั้งอยู่ประชิดริมเขตทาง และเสาไฟฟ้าส่องสว่างกิ่งเดี่ยว ตั้งอยู่บริเวณริมเขตทาง สภาพพื้นที่เป็นลักษณะทางราบ ซ้ายทางและขวาทางมีอาคารบ้านเรือนและร้านค้าริมทางตั้งอยู่ประชิดริมเขตทาง สภาพพื้นที่แสดงในรูปที่ 5-4



กม.14+500



กม.15+000

รูปที่ 6-4 สภาพพื้นที่แนวเส้นทางโครงการช่วง กม.14+500 ถึง กม.15+000

ช่วงที่ 4 กม.15+000 ถึง กม.19+033.500 เริ่มต้นบริเวณ กม.15+000 หรือคลอง 5 เป็นทางหลวงแนวใหม่ บรรจบกับทางหลวงชนบทหมายเลข 3010 ที่ กม.15+048 มีเวนคืนที่ดิน และอาคารสิ่งปลูกสร้างในเขตทาง 60 เมตร ขนาด 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ปัจจุบัน มีเสาไฟฟ้าแรงดันขนาด 22 KV และ 115 KV ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคทั้งสองฝั่งถนน สภาพพื้นที่เป็นลักษณะทางราบ ซ้ายทางและขวาทางเป็นพื้นที่การเกษตรกรรม ตัดผ่านคลอง 4 แห่ง ได้แก่ คลอง 5 คลองส่งน้ำ 5 ซ้าย คลอง 6 และคลองส่งน้ำ 4 ซ้าย มีแหล่งชุมชน อาคารพาณิชย์และชุมชนหมู่บ้านภูมิ (วงแหวน-รังสิต) สิ้นสุดแนวโครงการที่ กม.19+033.500 ของทางหลวงหมายเลข 3214 บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 352 ที่ กม.6+341.500 สภาพพื้นที่แสดงในรูปที่ 6-5



กม.15+048 ถนนทางหลวงชนบทหมายเลข ปท.3010



กม.15+500 ซ.คลองห้าตะวันออก 10



กม.16+211 คลองส่งน้ำ 5 ซ้าย



กม.17+394 คลอง 6



กม.17+500 หมู่บ้านภูริ (วงแหวน-รังสิต)



กม.18+685 คลองส่งน้ำ 4 ซ้าย



กม.19+000



บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ กม.19+033.500

รูปที่ 6-5 สภาพพื้นที่แนวเส้นทางโครงการช่วง กม.15+000 ถึง กม.19+033.500

7. การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

7.1 ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า พื้นที่โครงการมีข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 7-1 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 7-1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	ผลการตรวจสอบ ✓(พบ) ✗ (ไม่พบ)
โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในพื้นที่ศึกษาระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	✓
พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	✗
พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าชุมชน ป่าตามพ.ร.บ. พ.ศ.2484 ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	✗
พื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และวนอุทยาน ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	✗
พื้นที่เมืองเก่า ตามประกาศคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ และเมืองเก่า ในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	✓

1) โบราณสถานซึ่งจัดเป็นโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

จากการตรวจสอบโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี ตามหนังสือที่ วธ 0412/95 เมื่อวันที่ 10 มกราคม พ.ศ.2568 พบว่า มีโบราณสถานและคลองประวัติศาสตร์ จำนวน 4 แห่ง ซึ่งเป็นโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ สังกัดกรมศิลปากร จำนวน 1 แห่ง ดังรูปที่ 7.1-1

แนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 1 พบคลองประวัติศาสตร์ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ คลองรังสิต ประยูรศักดิ์ (คลองสี่) และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ กาญจนาภิเษก

แนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 2 พบคลองประวัติศาสตร์ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ คลองรังสิต ประยูรศักดิ์ (คลองห้า) คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองหก) และคลองรังสิตประยูรศักดิ์ (คลองเจ็ด)

2) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site)

จากการตรวจสอบขอบเขตพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญตามมติคณะรัฐมนตรีในบริเวณพื้นที่โครงการต่อกรมทรัพยากรน้ำ ตามหนังสือที่ ทส 0609/824 เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการทั้งช่วงที่ 1 และช่วงที่ 2 ไม่ได้ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติและระดับชาติของประเทศไทย ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2543 และเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 โดยพบว่าแนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับท้องถิ่น ได้แก่ คลอง 4 คลอง 5 คลอง 6 และคลอง 7 ดังรูปที่ 7.1-2

3) พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าชุมชน ป่าตามพ.ร.บ. พ.ศ.2484

จากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นของแนวเส้นทางโครงการทั้งช่วงที่ 1 และช่วงที่ 2 ไม่พบพื้นที่ป่าอนุรักษ์ตามกฎหมายบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการแต่อย่างใด ทั้งนี้ ได้มีการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ป่าไม้ในพื้นที่ศึกษาต่อกรมป่าไม้ (หนังสือเลขที่ คค 06138.7/11901, ลงวันที่ 23 ธันวาคม 2567 และหนังสือกรมป่าไม้ สำนักจัดการที่ดินป่าไม้ เลขที่ ทส 1603.5/1821) ซึ่งจะทำให้ได้ทราบถึงข้อมูลที่ถูกต้องและชัดเจนในการดำเนินการศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป

4) พื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และวนอุทยาน

จากการตรวจสอบขอบเขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และวนอุทยาน ในบริเวณพื้นที่โครงการโดยกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ตามหนังสือที่ ทส 0906.705/4104 เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการทั้งช่วงที่ 1 และช่วงที่ 2 ไม่ได้ตั้งอยู่ในบริเวณเขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และวนอุทยานแต่อย่างใด

5) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ลุ่มน้ำ และชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ ทส 1008.6/123 เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการทั้งช่วงที่ 1 และช่วงที่ 2 ตั้งอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ของลุ่มน้ำเจ้าพระยา โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลักที่มีความสำคัญในพื้นที่ แสดงดังรูปที่ 7.1-3

6) แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน

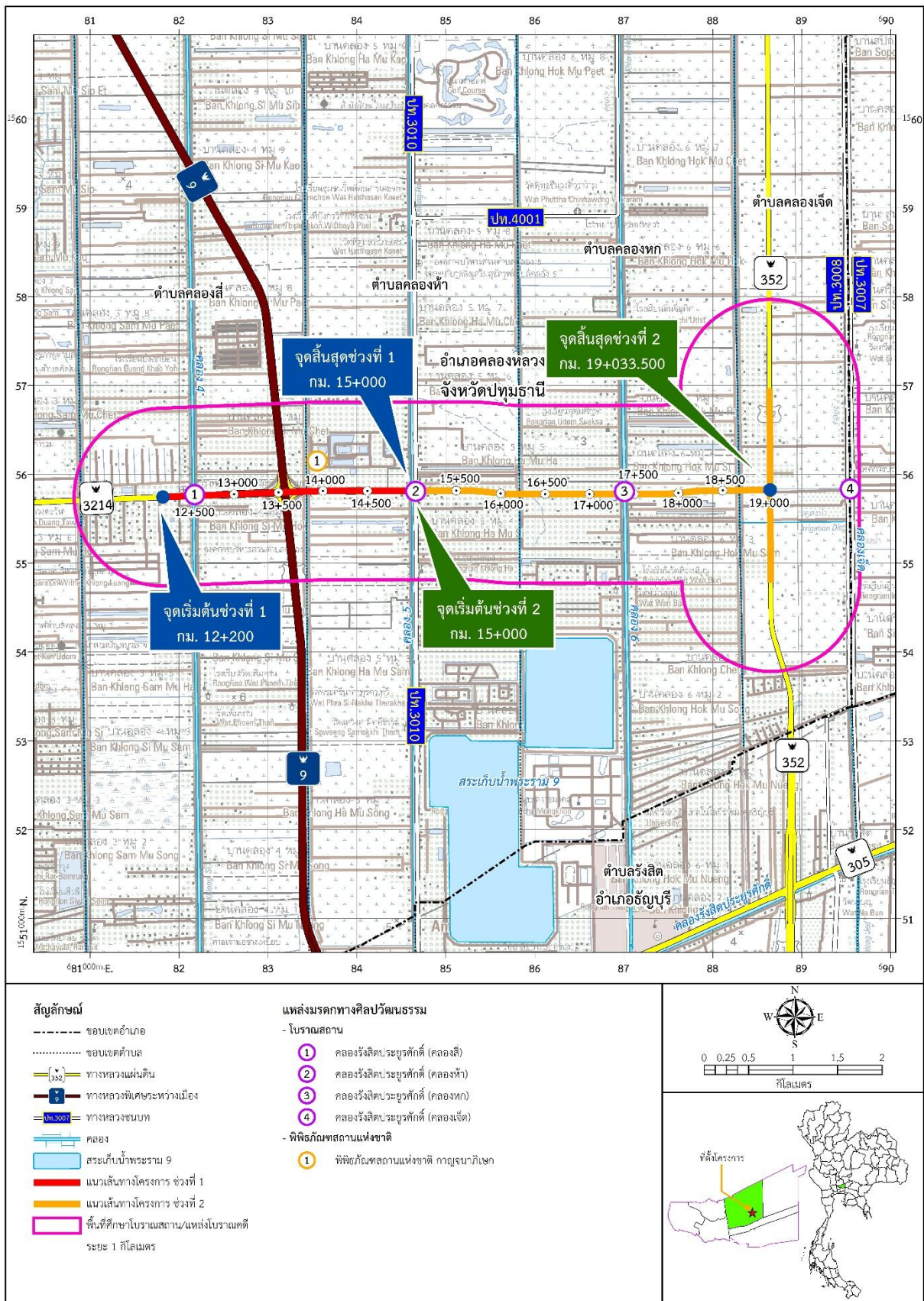
แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านแหล่งน้ำผิวดิน จำนวน 6 แห่ง คือ แสดงดัง รูปที่ 7.1-4 โดยแบ่งตามช่วงการศึกษาได้ดังนี้

แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3214 มีจุดเริ่มต้นที่ กม.12+200 และมีจุดสิ้นสุดที่ กม.15+000 รวมระยะทาง 2.8 กิโลเมตร ตัดผ่านแหล่งน้ำ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ คลอง 4 (กม.12+542) และคลองส่งน้ำ 6 ซ้าย (กม.13+796)

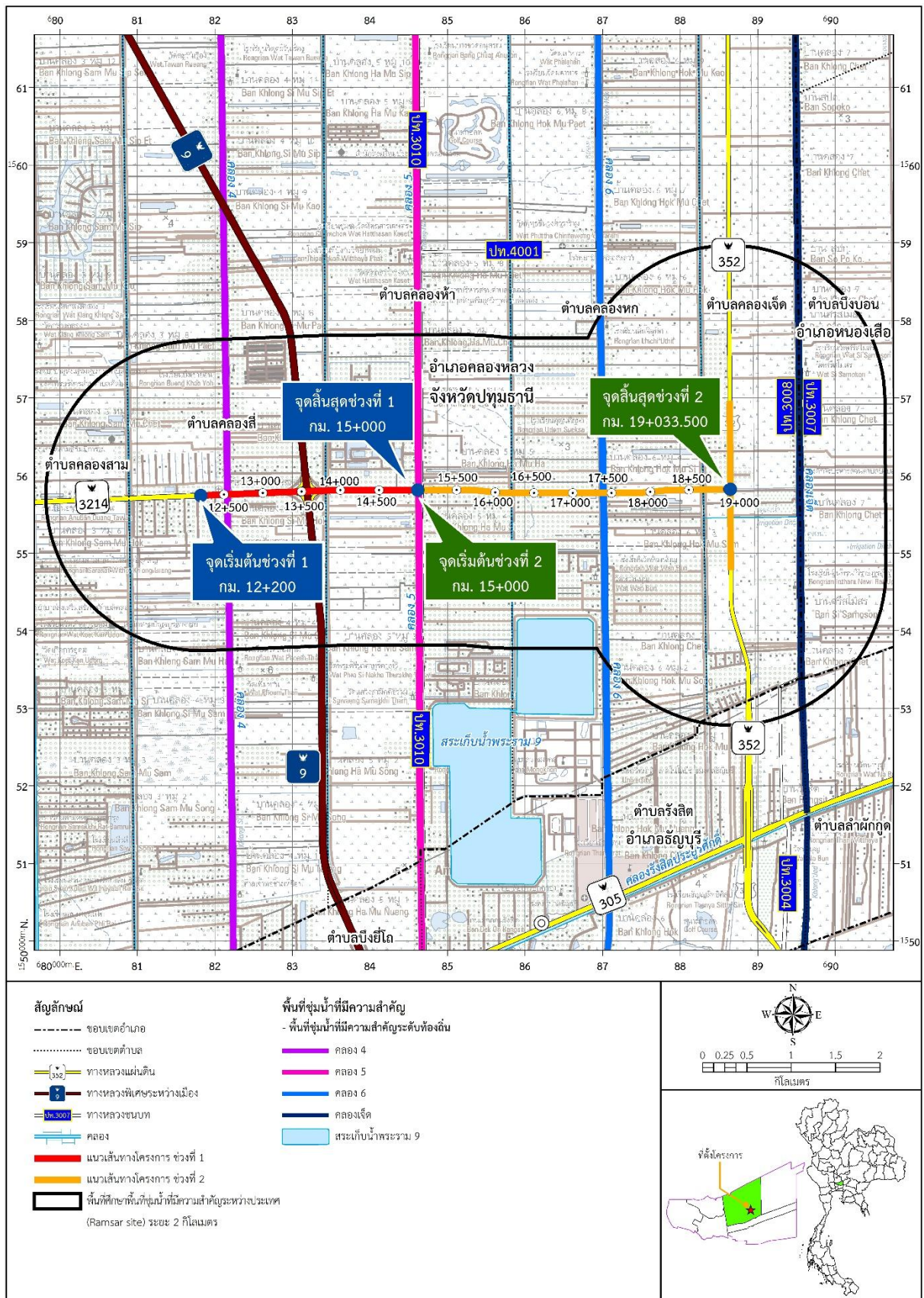
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 ทางหลวงตัดใหม่ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.15+000 ของทางหลวงหมายเลข 3214 และมีจุดสิ้นสุดที่ กม.19+033.500 (บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 ที่ กม.6+341.500) ระยะทางรวม 4.033 กิโลเมตร ตัดผ่านแหล่งน้ำ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ คลอง 5 (กม.15+013) คลองส่งน้ำ 5 ซ้าย (กม.16+211.600) คลอง 6 (กม.17+394) และคลองส่งน้ำ 4 ซ้าย (กม.18+685)

7) ผังเมือง

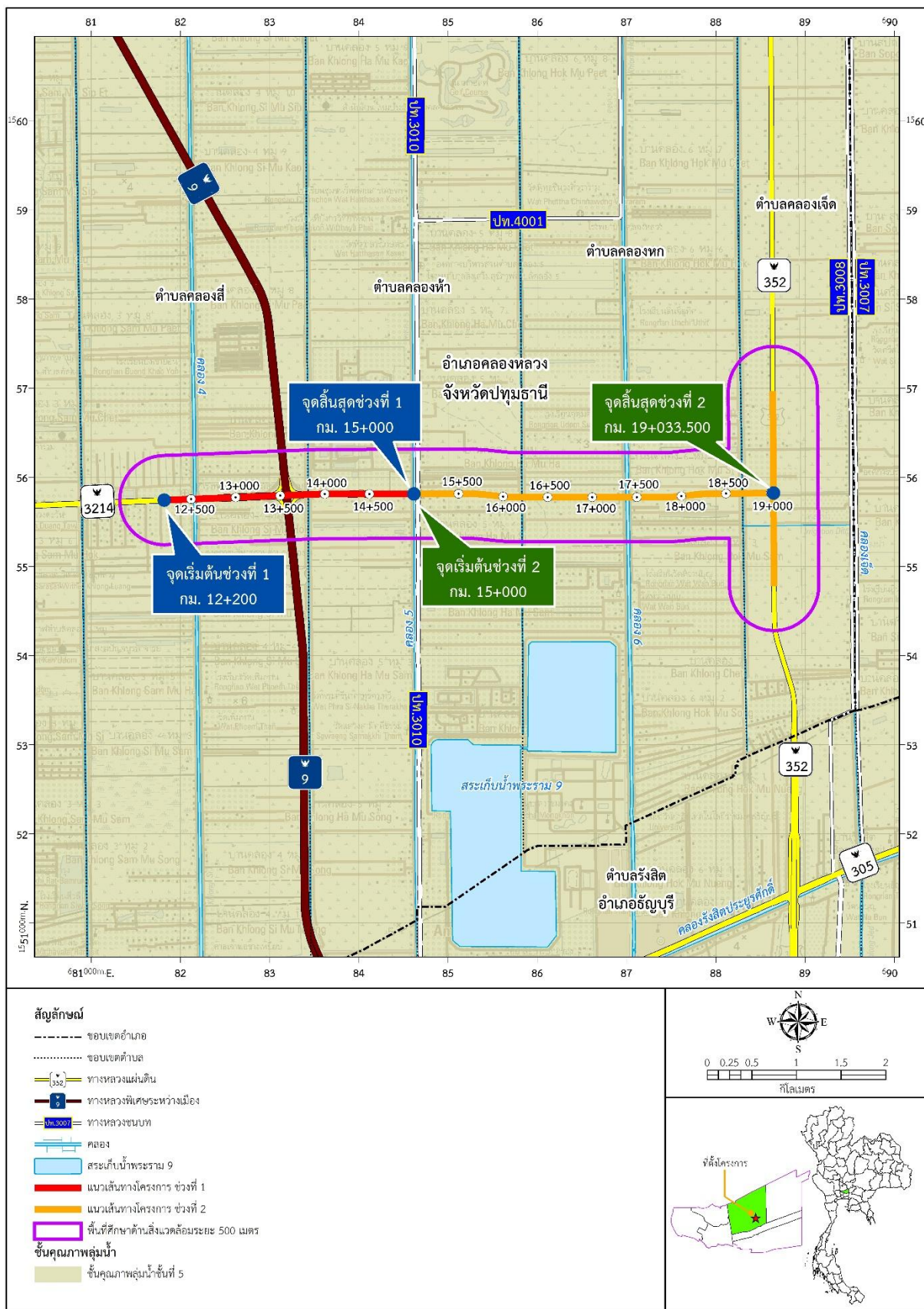
จากการตรวจสอบข้อมูลโดยสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปทุมธานี ตามหนังสือที่ ปท 0022/80 เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2568 พบว่า พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ของแนวเส้นทางโครงการทั้งช่วงที่ 1 และช่วงที่ 2 อยู่ในผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ.2558 ที่ดินประเภทชุมชน (สีชมพู) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม เกษตรกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้เป็นไปตามที่กำหนด ดังรูปที่ 7.1-5



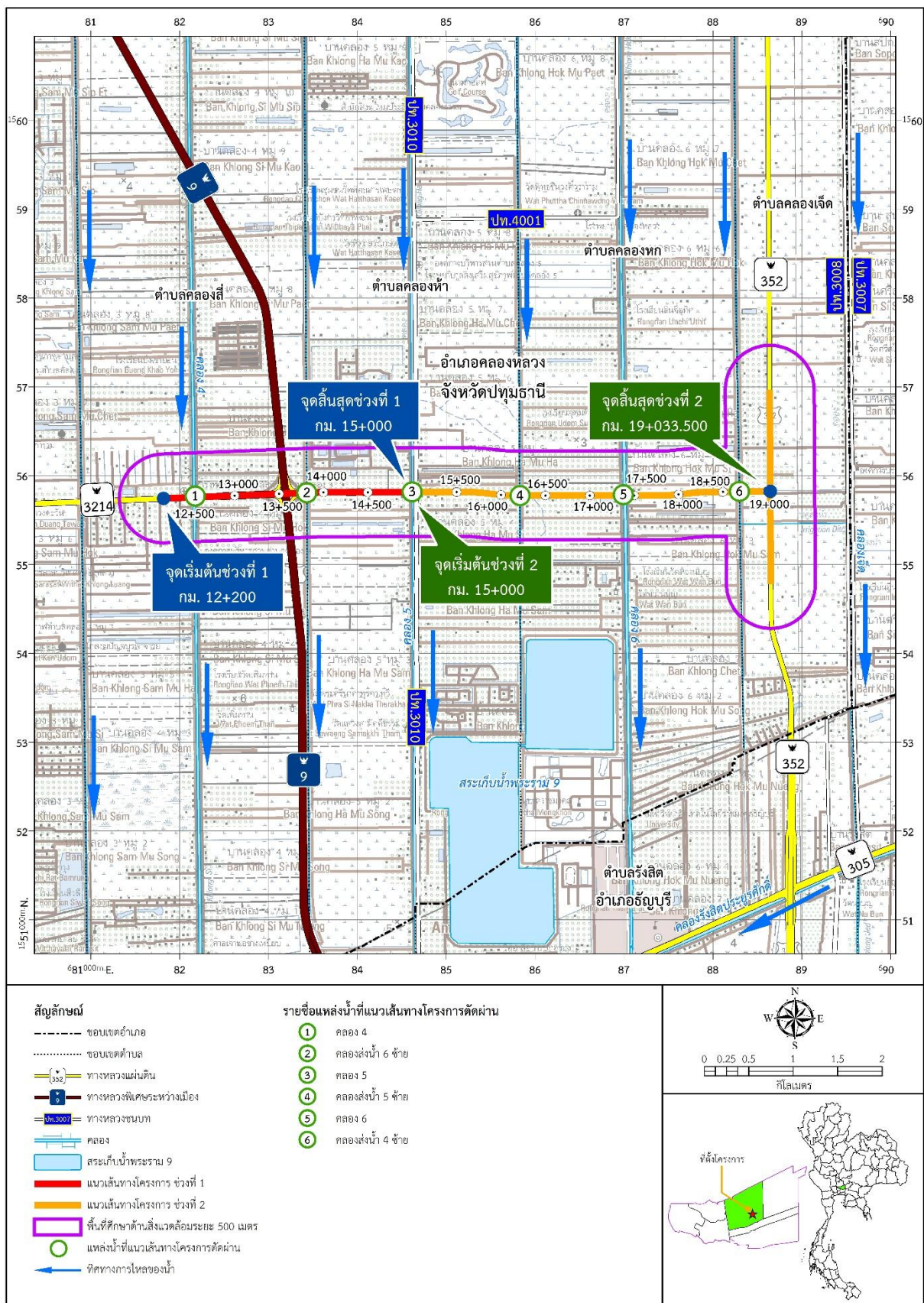
รูปที่ 7.1-1 โบราณสถานในพื้นที่ศึกษา ระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

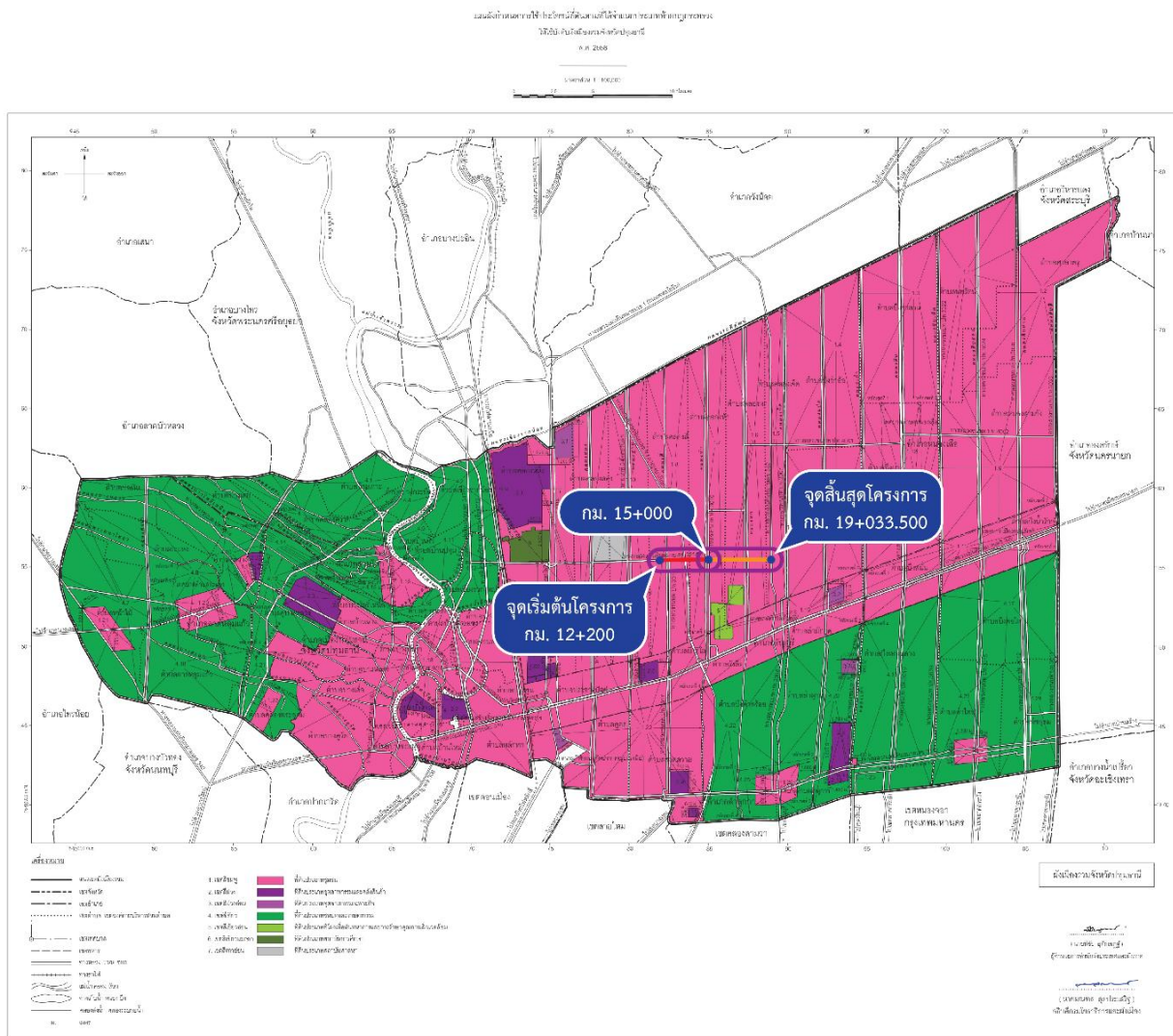


รูปที่ 7.1-2 พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับท้องถิ่น ในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 7.1-3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ





รูปที่ 7.1-5 ผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี พ.ศ.2558

8) พื้นที่เมืองเก่า ตามประกาศคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ และเมืองเก่า

จากการตรวจสอบโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ ทส 1003.2/400 เมื่อวันที่ 20 มกราคม พ.ศ.2568 แสดงดังรูปที่ 7.1.6 และตารางที่ 7.1-1 พบว่า

(1) บริเวณแนวเส้นทางโครงการ ไม่ได้อยู่ในเขตพื้นที่เมืองเก่า ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการอนุรักษ์และการพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ และเมืองเก่า พ.ศ.2564 และไม่พบแหล่งศิลปกรรมอันควร อนุรักษ์ แต่พบว่าตัดผ่านแหล่งธรรมชาติท้องถิ่น จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ คลอง 4 คลอง 5 และคลอง 6

(2) บริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร 1 กิโลเมตร และ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ ไม่ปรากฏแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 แต่ปรากฏแหล่งธรรมชาติท้องถิ่น จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ คลอง 4 คลอง 5 คลอง 6 และคลอง 7 และปรากฏ แหล่งศิลปกรรมอันควรอนุรักษ์ ในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดศรีสโมสร (ระยะห่าง 1,810 เมตร) วัดหว่านบุญ (ระยะห่าง 1,116 เมตร) และวัดป่าห้าพระองค์ (ระยะห่าง 1,968 เมตร) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแหล่งศิลปกรรมทั้ง 3 แห่ง อยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการ ค่อนข้างมาก ซึ่งจะไม่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศและการบดบังทัศนียภาพแต่อย่างใด จึงไม่นำมาพิจารณา ศึกษาในโครงการ

7.2 ชุมชน/หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย หมู่บ้าน และ พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น สถานพยาบาล ศาสนสถาน และสถานศึกษา เป็นต้น รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 7.2-1 และรูปที่ 7.2-1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

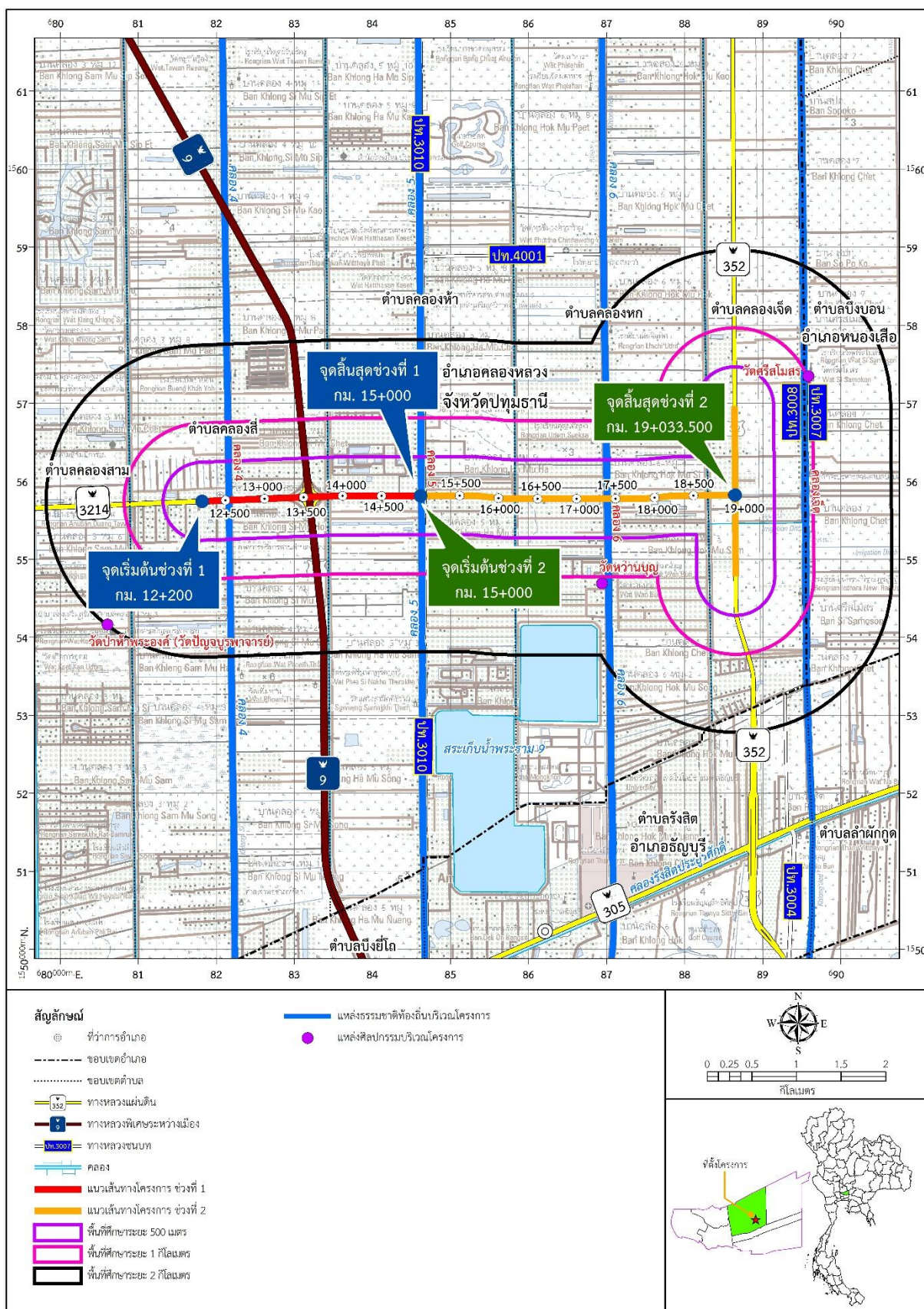
- หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาครอบคลุมเขตปกครองในพื้นที่ จังหวัดปทุมธานี อำเภอคลองหลวง 4 ตำบล 10 หมู่บ้าน

- พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สถานพยาบาล จำนวน 2 แห่ง คือ โรงพยาบาลส่งเสริม สุขภาพตำบลคลองสี่ และบ้านพักผู้ป่วยและญาติ โรงพยาบาลจุฬาภรณ์ฯ

ตารางที่ 7.1-1 แหล่งธรรมชาติ แหล่งศิลปกรรม ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ชื่อแหล่ง	ประเภท	ความสำคัญของแหล่ง	ที่ตั้ง	พิกัด		ระยะห่างจากกึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ (เมตร)
				ละติจูด	ลองจิจูด	
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1						
1.คลอง 4	แหล่งน้ำ	แหล่งธรรมชาติท้องถิ่น	-	-	-	ตัดผ่าน
2.วัดป่าห้าวพระองค์	วัด วัดร้าง ศาสนสถาน	แหล่งศิลปกรรม	ต.คลองสาม อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี	14.05241377	100.6726051	1,968
แนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2						
1.คลอง 5	แหล่งน้ำ	แหล่งธรรมชาติท้องถิ่น	-	-	-	ตัดผ่าน
2.คลอง 6	แหล่งน้ำ	แหล่งธรรมชาติท้องถิ่น	-	-	-	ตัดผ่าน
3.คลอง 7	แหล่งน้ำ	แหล่งธรรมชาติท้องถิ่น	-	-	-	896
4.วัดหว่านบุญ	วัด วัดร้าง ศาสนสถาน	แหล่งศิลปกรรม	ต.คลองหก อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี	14.05675588	100.7312941	1,116
5.วัดศรีสโมสร	วัด วัดร้าง ศาสนสถาน	แหล่งศิลปกรรม	ต.บึงบอน อ.หนองเสือ จ.ปทุมธานี	14.08060371	100.7559447	1,810

ที่มา : บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2568



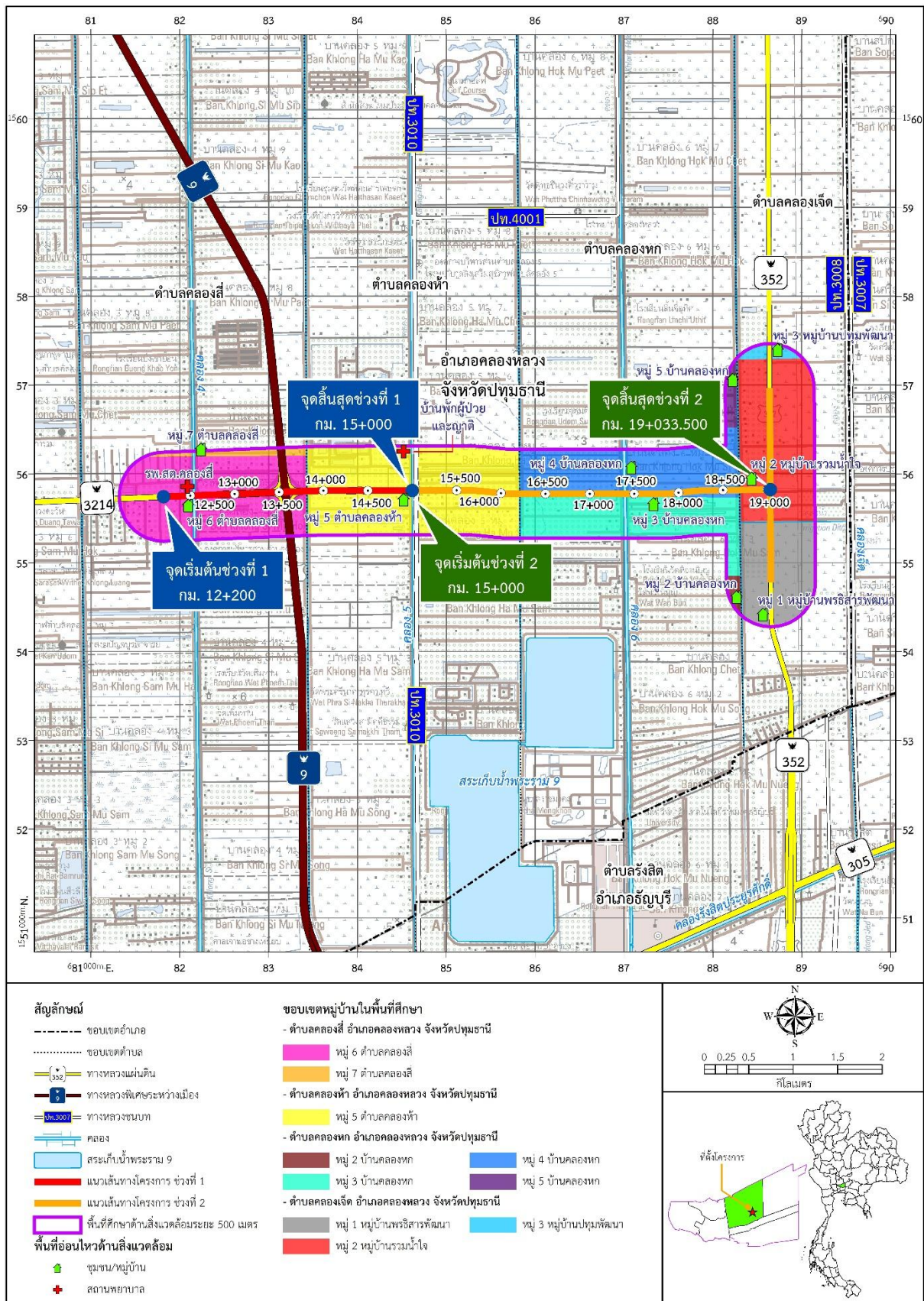
รูปที่ 7.1-6 แหล่งธรรมชาติ แหล่งศิลปกรรม ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



ตารางที่ 7.2-1 หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ประเภท	ที่ตั้ง			ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการ (เมตร)	ตำแหน่ง กม.	พิกัด (UTM)		ตำแหน่ง
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด			E	N	
ชุมชน/หมู่บ้าน									
1. หมู่ 6 ตำบลคลองสี่	หมู่บ้าน	คลองสี่	คลองหลวง	ปทุมธานี	ประชิดเขตทาง	12+592	682211	1555742	ซ้ายทาง
2. หมู่ 7 ตำบลคลองสี่	หมู่บ้าน	คลองสี่			455	12+617	682218	1556213	ซ้ายทาง
3. หมู่ 5 ตำบลคลองห้า	หมู่บ้าน	คลองห้า			ประชิดเขตทาง	14+965	684582	1555784	ขวาทาง
4. หมู่ 4 บ้านคลองหก	หมู่บ้าน	คลองหก			197	17+438	687053	1555973	ซ้ายทาง
5. หมู่ 3 บ้านคลองหก	หมู่บ้าน	คลองหก			82	17+732	687347	1555693	ขวาทาง
6. หมู่ 2 หมู่บ้านรวมน้ำใจ	หมู่บ้าน	คลองเจ็ด			117	18+728	688340	1555936	ซ้ายทาง
7. หมู่ 2 บ้านคลองหก	หมู่บ้าน	คลองหก			427	19+033	688262	1554602	ขวาทาง
8. หมู่ 5 บ้านคลองหก	หมู่บ้าน	คลองหก			404	19+033	688239	1556767	ซ้ายทาง
9. หมู่ 1 หมู่บ้านพรธิสารพัฒนา	หมู่บ้าน	คลองเจ็ด			430	19+033	688584	1554356	ซ้ายทาง
10. หมู่ 3 หมู่บ้านปทุมพัฒนา	หมู่บ้าน	คลองเจ็ด			378	19+033	688700	1557340	ขวาทาง
สถานพยาบาล									
1. รพ.สต.คลองสี่	สถานพยาบาล	คลองสี่	คลองหลวง	ปทุมธานี	ประชิดเขตทาง	12+504	682122	1555769	ซ้ายทาง
2. บ้านพักผู้ป่วยและญาติ โรงพยาบาลจุฬารัตน์ฯ	สถานพยาบาล	คลองห้า			480	14+823	684439	1556292	ซ้ายทาง

ที่มา : บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2568



รูปที่ 7.2-1 หมู่บ้านและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

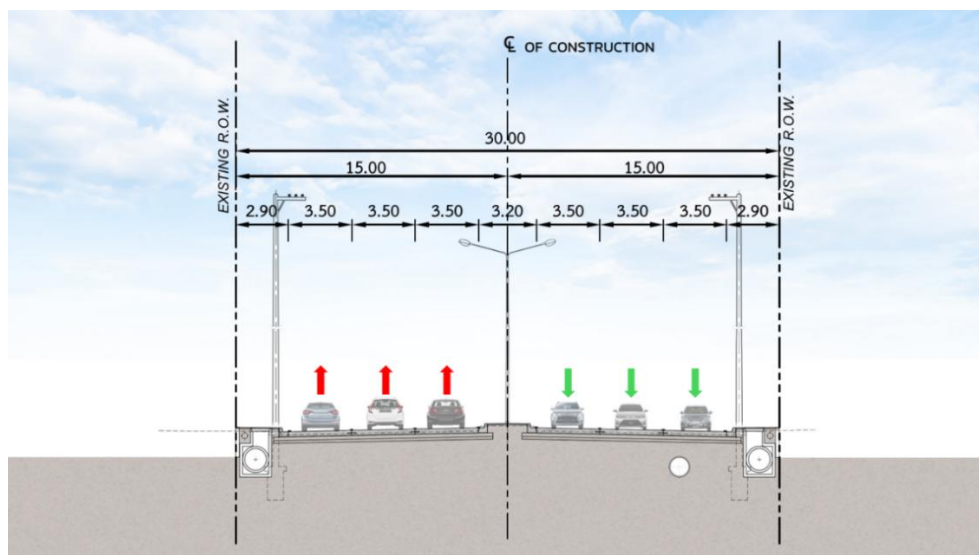
8. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

8.1 รูปแบบหน้าตัดของทางหลวงโครงการ

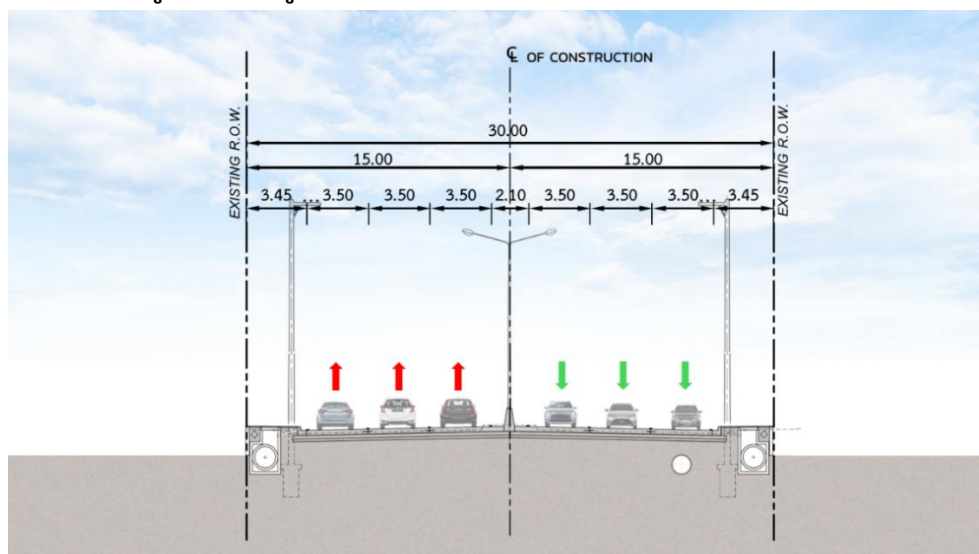
รูปแบบการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3214 เดิม จากทางหลวง 4 ช่องจราจร เป็นทางหลวง 6-10 ช่องจราจร ช่วง กม.12+200 ถึง กม.15+000 เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงเดิมข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สู่ทางหลวงแนวใหม่บริเวณ คลอง 5 และรูปแบบทางหลวงแนวใหม่ ช่วง กม.15+000 ถึง กม.19+033.500 เป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจรแบบแบ่งแยกทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) มีรายละเอียดของรูปแบบ ดังนี้

1. ช่วง กม.12+200 ถึง กม.12+892 (ก่อนถึงทางหลวงพิเศษหมายเลข 9)

ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการเดินทางด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร สำหรับช่วง กม.12+200 ถึง กม.12+500 (รูปที่ 8.1-1) และรูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) กว้าง 2.10 เมตร ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร ในช่วง กม.12+500 ถึง กม.12+892 (รูปที่ 8.1-2) บริเวณริมเขตทางทั้งสองฝั่งมีการก่อสร้างทางเท้าไว้สมบูรณ์แล้ว



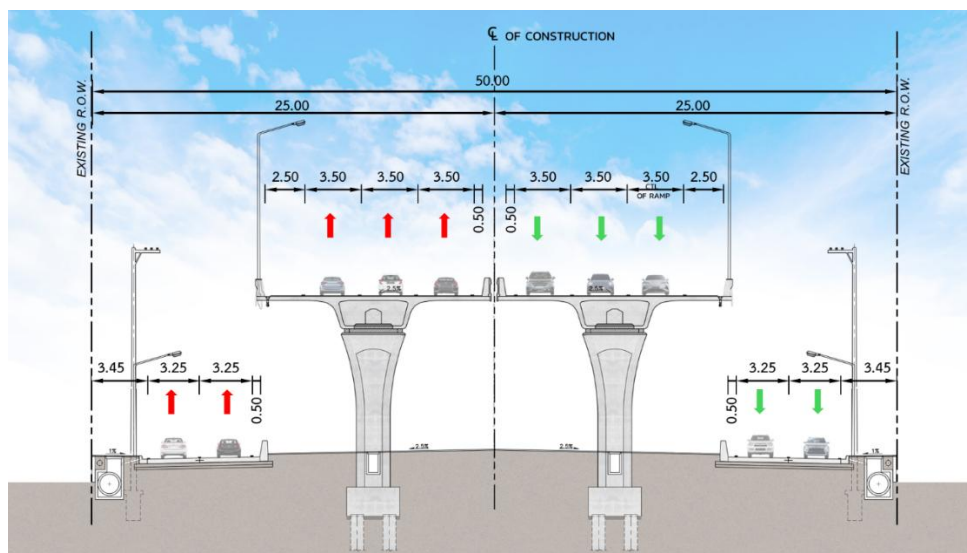
รูปที่ 8.1-1 รูปแบบเกาะกลางแบบยก ช่วง กม.12+200 ถึง กม.12+500



รูปที่ 8.1-2 รูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต ช่วง กม.12+500 ถึง กม.12+892

2. ช่วง กม.12+892 ถึง กม.13+500 (ช่วงสะพานข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9)

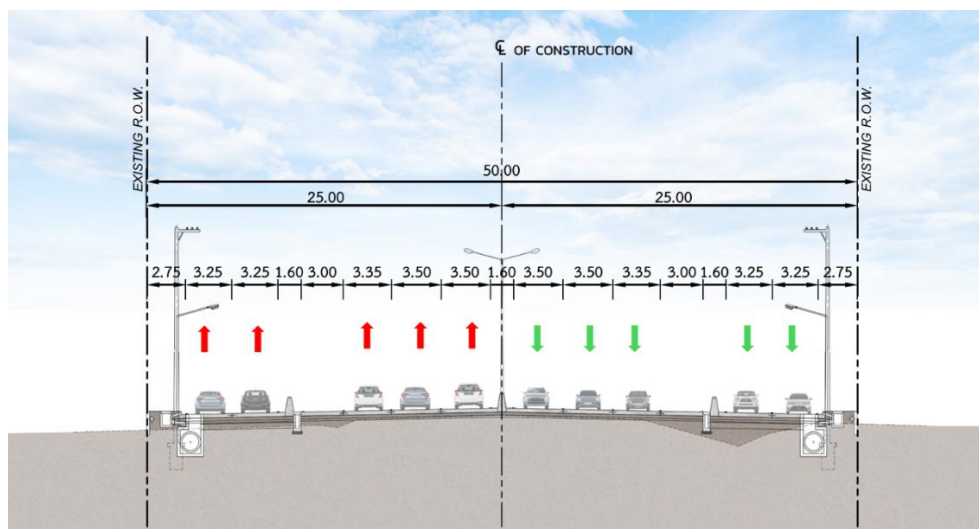
ออกแบบปรับปรุงรูปแบบทางหลวงให้สอดคล้องกับการออกแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ที่ก่อสร้างสะพานใหม่ 2 สะพาน โดยจะแบ่งกันระหว่างสะพานใหม่ข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สะพานขนาด 3 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร จำนวน 2 สะพาน และทางขนานข้างละ 2 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้าง 3.25 เมตร พร้อมทั้งออกแบบให้มีทางเท้า ระบบระบายน้ำและระบบสาธารณูปโภคสองข้างทาง แสดงดังรูปที่ 8.1-3



รูปที่ 8.1-3 รูปแบบถนนทางหลวงบริเวณสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 9

3. ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถึง กม.15+000 ของทางหลวงหมายเลข 3214

ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร เต็มเขตทาง 50 เมตร โดยแบ่งเป็นทางหลักขนาด 6 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้าง 3.35-3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 3.00 เมตร แบ่งทิศทางการเดินรถด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) ความกว้างเกาะกลาง 1.60 เมตร และทางขนานข้างละ 2 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้าง 3.25 เมตร พร้อมทั้งออกแบบให้มีทางเท้า ระบบระบายน้ำและระบบสาธารณูปโภคสองข้างทางตลอดแนวเส้นทาง แสดงดังรูปที่ 8.1-4

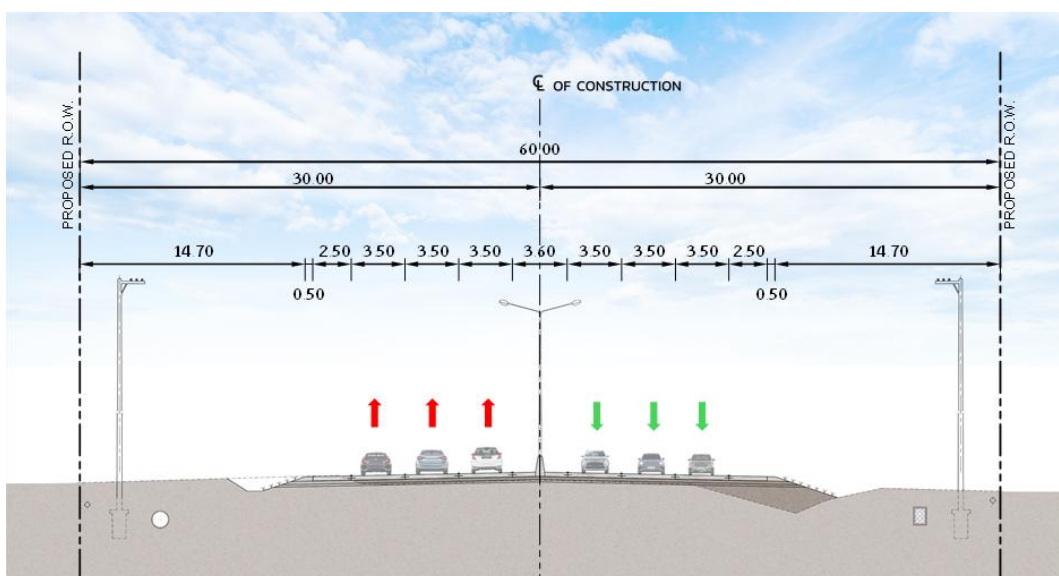


รูปที่ 8.1-4 รูปแบบถนนทางหลวงช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถึง กม.15+000

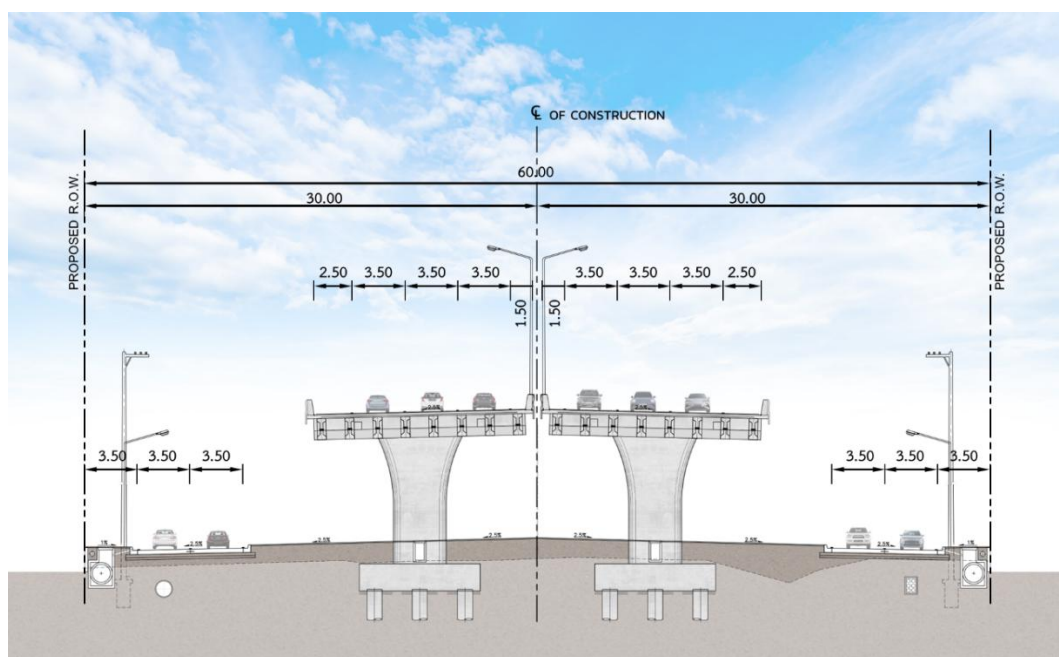
4. ช่วง กม.15+000 ถึง กม.19+033.500 (ทางหลวงแนวใหม่)

ออกแบบทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร โดยกำหนดเขตทางกว้าง 60 เมตร ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการเดินรถด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) ความกว้างเกาะกลาง 3.60 เมตร แสดงดังรูปที่ 8.1-5

สำหรับรูปแบบทางหลวงช่วงที่มีทางขนาน และถนนกลับรถได้สะพาน ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 10 ช่องจราจร โดยแบ่งกั้นระหว่างถนนทางหลักกับทางขนาน และถนนกลับรถลอดใต้สะพาน รูปแบบวงเวียน แบ่งเป็นทางหลักขนาด 6 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร และทางขนานข้างละ 2 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร พร้อมทั้งออกแบบให้มีทางเท้า ระบบระบายน้ำและระบบสาธารณูปโภคสองข้างทาง แสดงดังรูปที่ 8.1-6



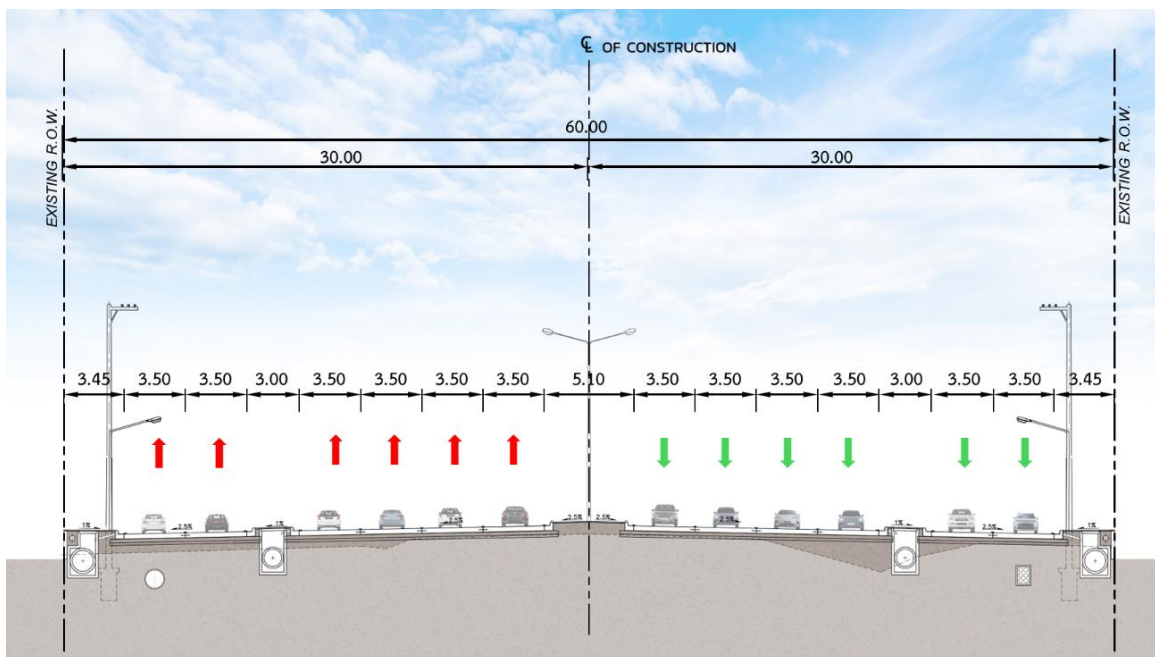
รูปที่ 8.1-5 รูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต ช่วง กม.15+000 ถึง กม.19+033.500



รูปที่ 8.1-6 รูปแบบทางหลวงช่วงที่มีทางขนาน และถนนกลับรถลอดใต้สะพาน

5. ช่วง กม.5+375 ถึง กม.6+000 และ กม.6+800 ถึง กม.7+500 ของทางหลวงหมายเลข 352

ออกแบบทางหลวงขนาด 12 ช่องจราจร โดยกำหนดเขตทางกว้าง 60 เมตร โดยแบ่งเป็นทางหลักขนาด 4 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร แบ่งทิศทางการเดินรถด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ความกว้างเกาะกลาง 5.10 เมตร และทางขนานข้างละ 2 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้าง 3.50 เมตร แสดงดังรูปที่ 8.1-7



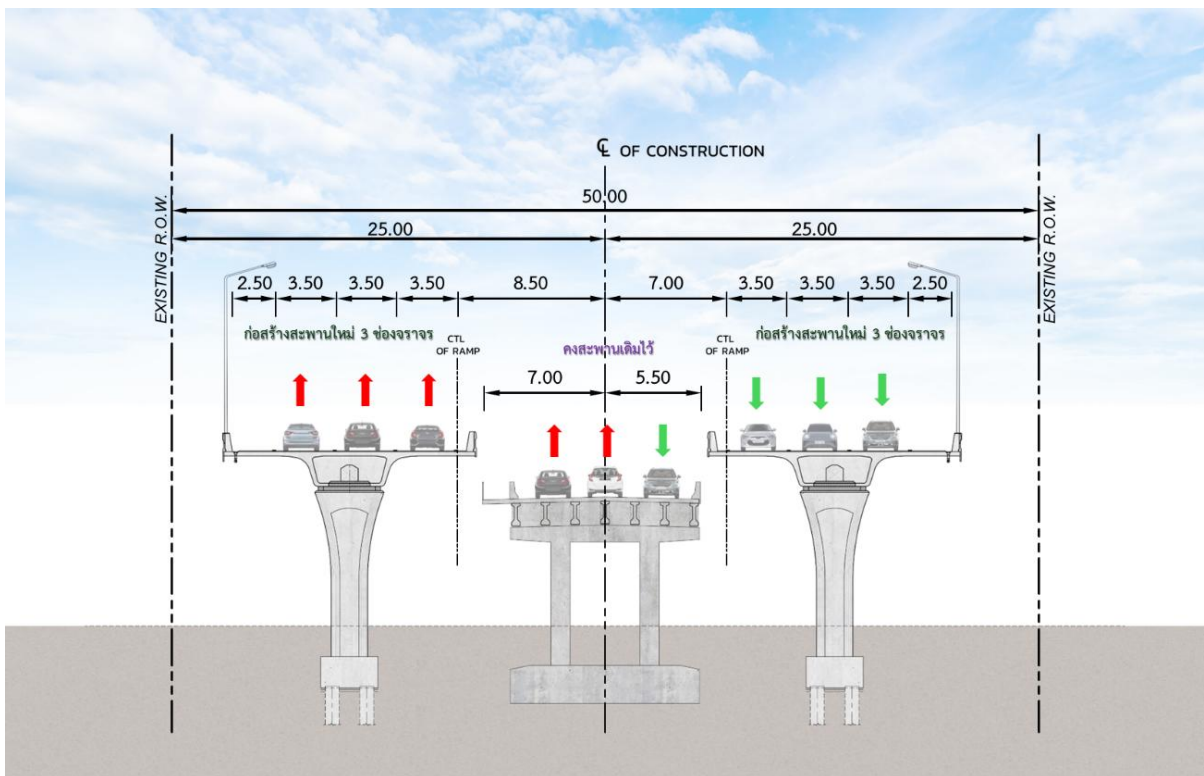
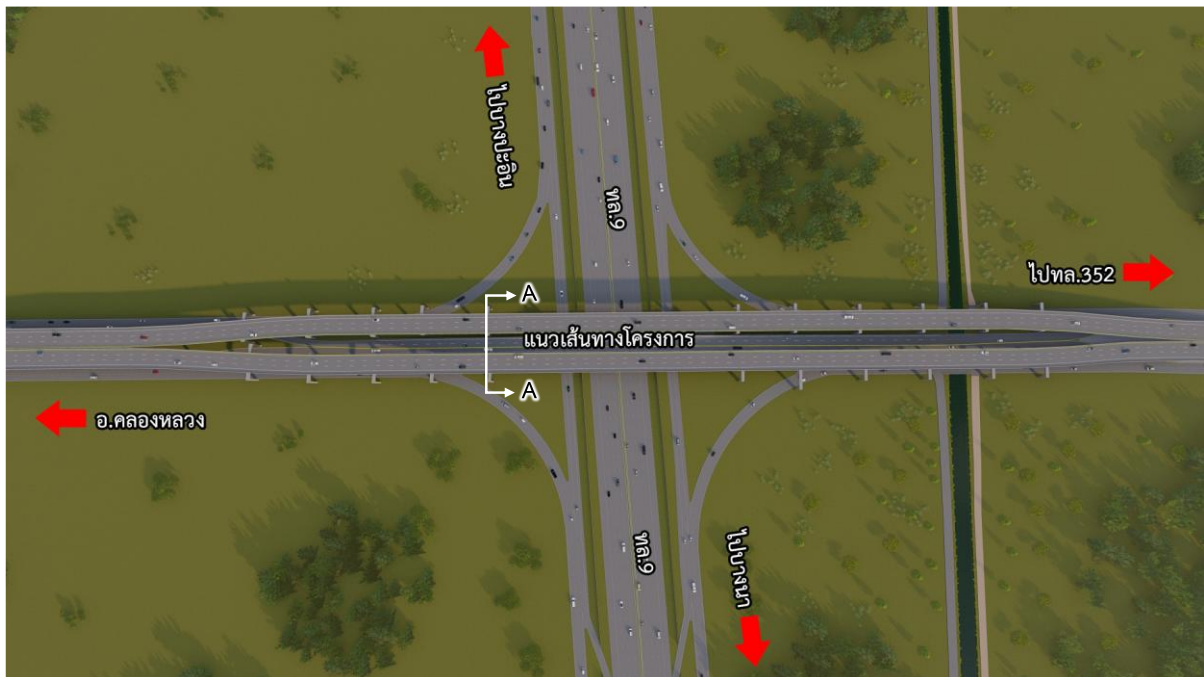
รูปที่ 8.1-7 รูปแบบเกาะกลางแบบยก บนถนนทางหลวงหมายเลข 352

8.2 รูปแบบทางแยกต่างระดับ

จากแบบรายละเอียดของโครงการได้มีการออกแบบทางแยกต่างระดับไว้ 2 จุด คือ

1. ทางแยกต่างระดับที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3214 กับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9

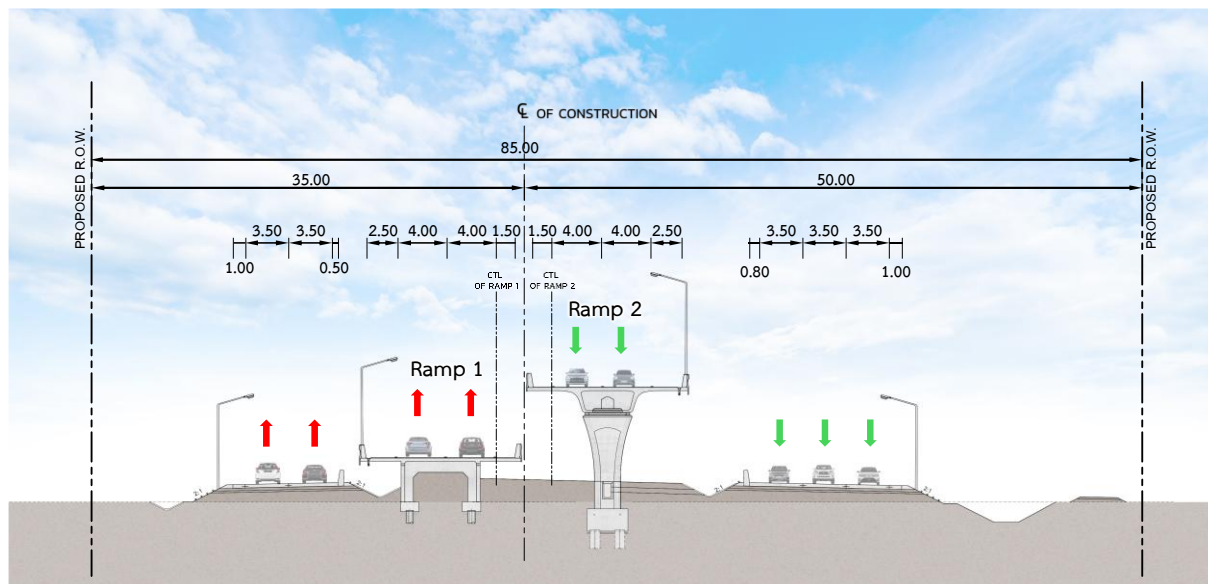
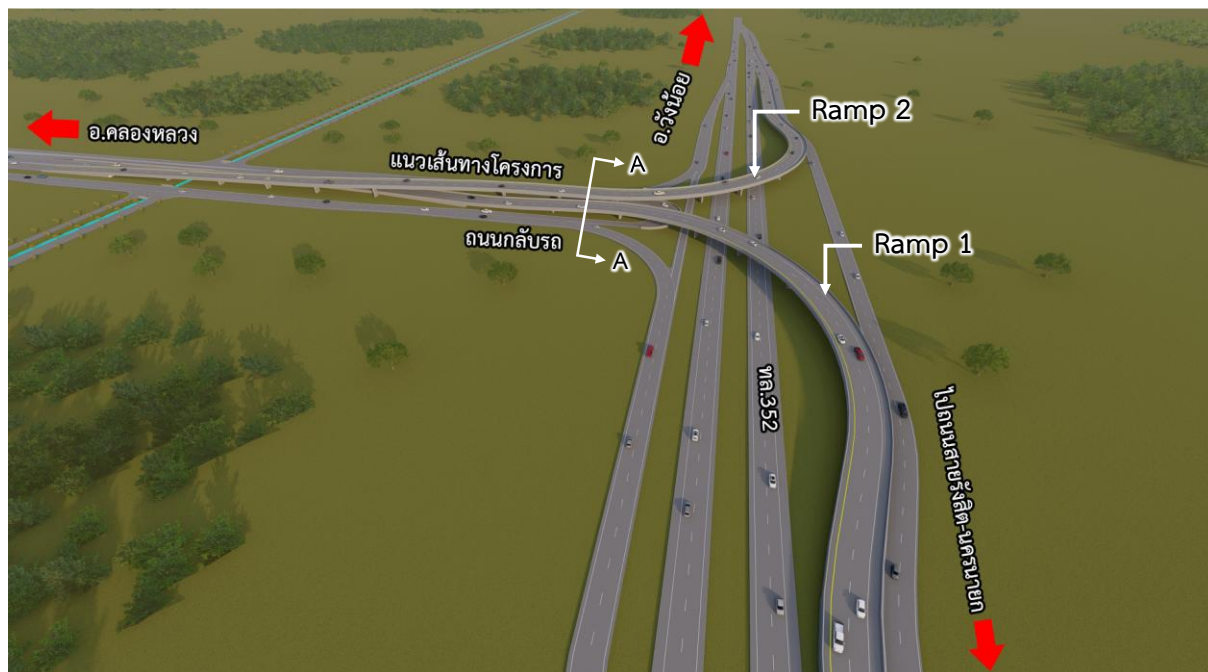
การออกแบบเป็นสะพานลอยข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ขนาด 3 ช่องจราจรต่อสะพาน จำนวน 2 สะพาน โดยยังคงสะพานข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 เดิมขนาด 3 ช่องจราจรไว้ ดังแสดงในรูปที่ 8.2-1



รูปที่ 8.2-1 รูปแบบจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3214 กับทางหลวงพิเศษหมายเลข 9

2. ทางแยกต่างระดับที่จุดตัดทางหลวงแนวใหม่ กับทางหลวงหมายเลข 352 (บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ)

การออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับในรูปแบบ Directional Y (สะพานโค้งทิศทางอำเภอน้อยไปทางหลวงโครงการ และสะพานโค้งจากทางหลวงโครงการไปถนนสายรังสิต – นครนายก โดยแบ่งเป็นก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก 2 สะพาน ดังแสดงในรูปที่ 8.2-20



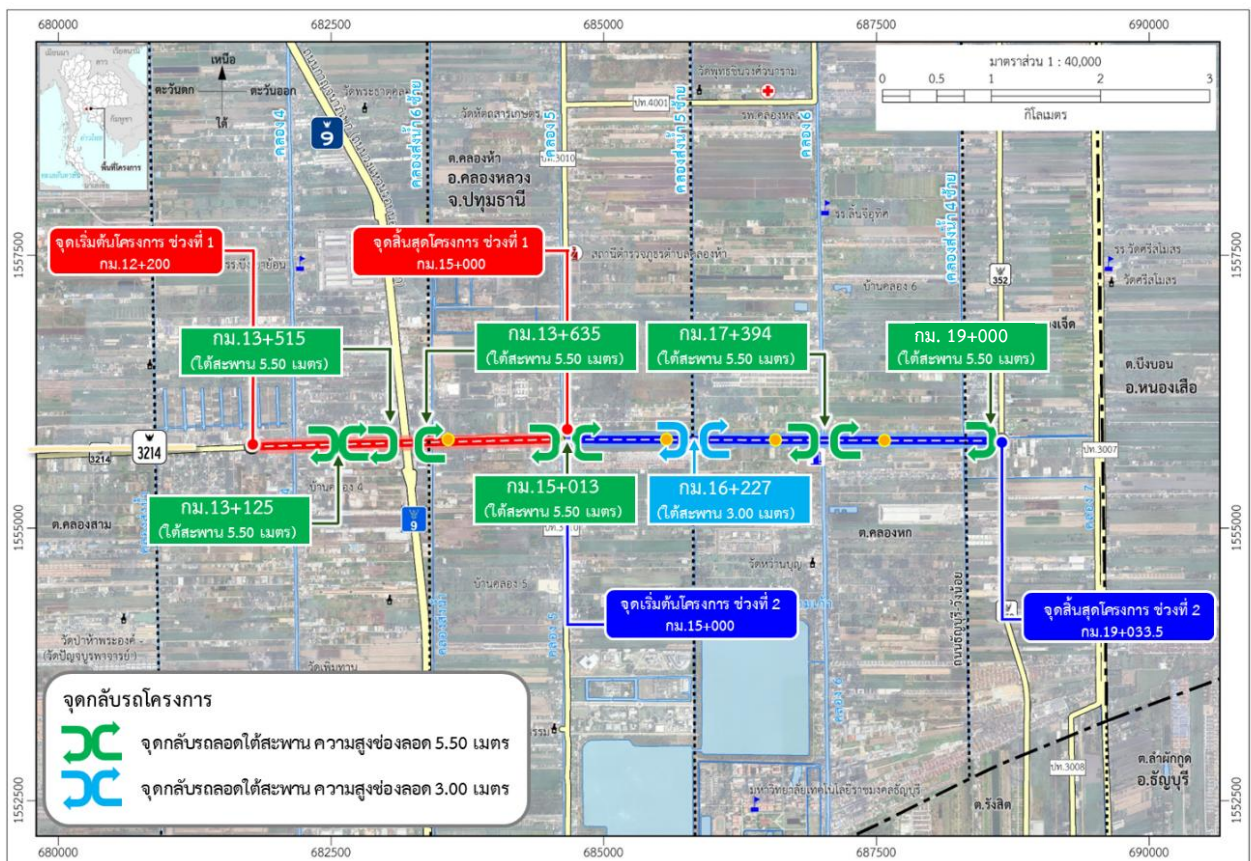
รูปที่ 8.2-2 รูปแบบจุดตัดทางหลวงแนวใหม่ กับทางหลวงหมายเลข 352

8.3 การออกแบบจุดกัลบรถ และการจัดการจราจรท้องถิ่น

สำหรับการสัญจรของรถในชุมชนได้มีการกำหนดตำแหน่งจุดกัลบรถให้สอดคล้องกับเส้นทางของคนในพื้นที่ โดยได้กำหนดตำแหน่งจุดกัลบรถได้สะพานไว้ 7 แห่ง ดังนี้

1. กม.13+125.000 ได้สะพานข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9
2. กม.13+515.000 ได้สะพานข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ได้สะพานข้ามเดิม)
3. กม.13+635.000 ได้สะพานข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ได้สะพานข้ามเดิม)
4. กม.15+013.000 คลอง 5
5. กม.16+227.000 คลองส่งน้ำ 5 ซ้าย
6. กม.17+394.000 คลอง 6
7. กม.19+000.000 ได้สะพานทางแยกต่างระดับทางหลวงหมายเลข 352

ซึ่งได้กำหนดให้มีความสูงของช่องลอดที่มีความสูง 3.00 ถึง 5.50 เมตร แผนที่แสดงตำแหน่งจุดกัลบรถดังแสดงในรูปที่ 8.3-1 และรูปแบบจุดกัลบรถโครงการดังแสดงในรูปที่ 8.3-2



รูปที่ 8.3-1 ตำแหน่งจุดกัลบรถในโครงการ



จุดกลับรถบริเวณสะพานข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9



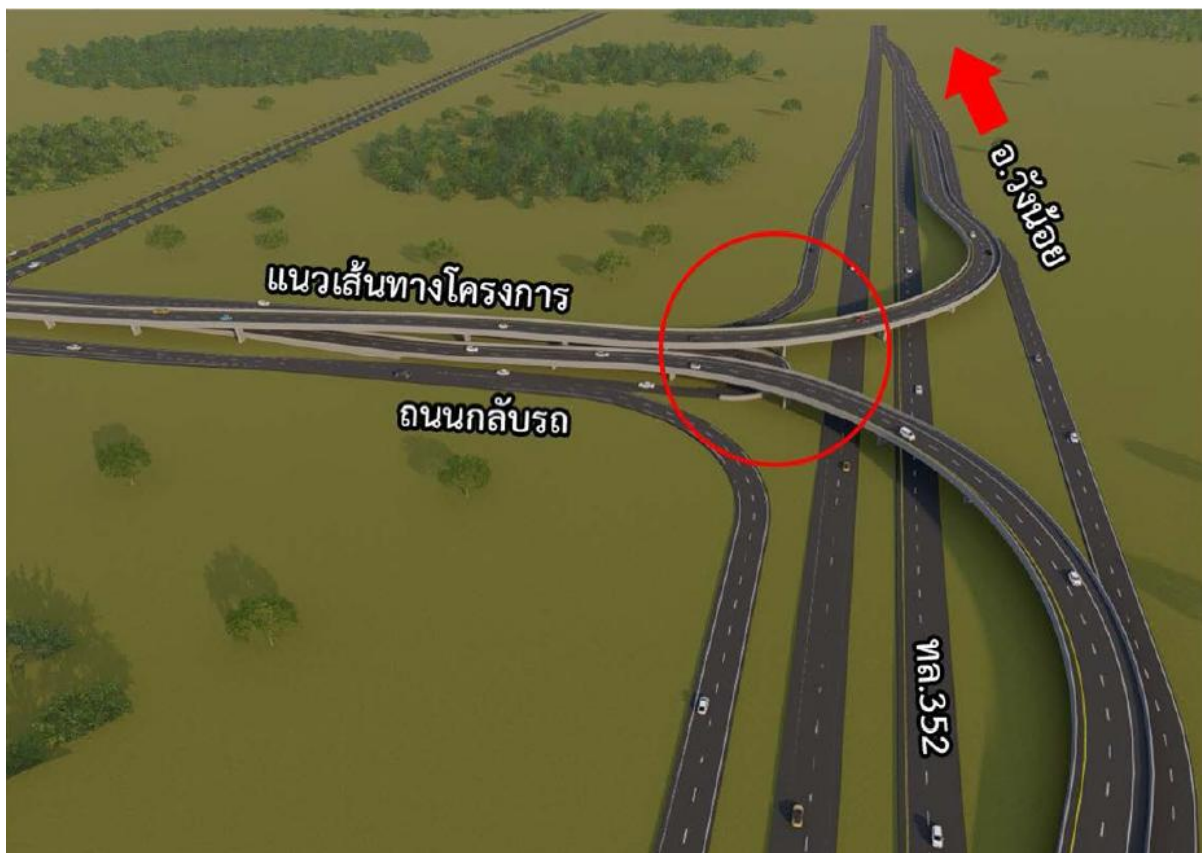
จุดกลับรถบริเวณสะพานข้ามคลอง 5



จุดกลับรถบริเวณสะพานข้ามคลอง 5 ซ้าย



จุดกลับรถบริเวณสะพานข้ามคลอง 6



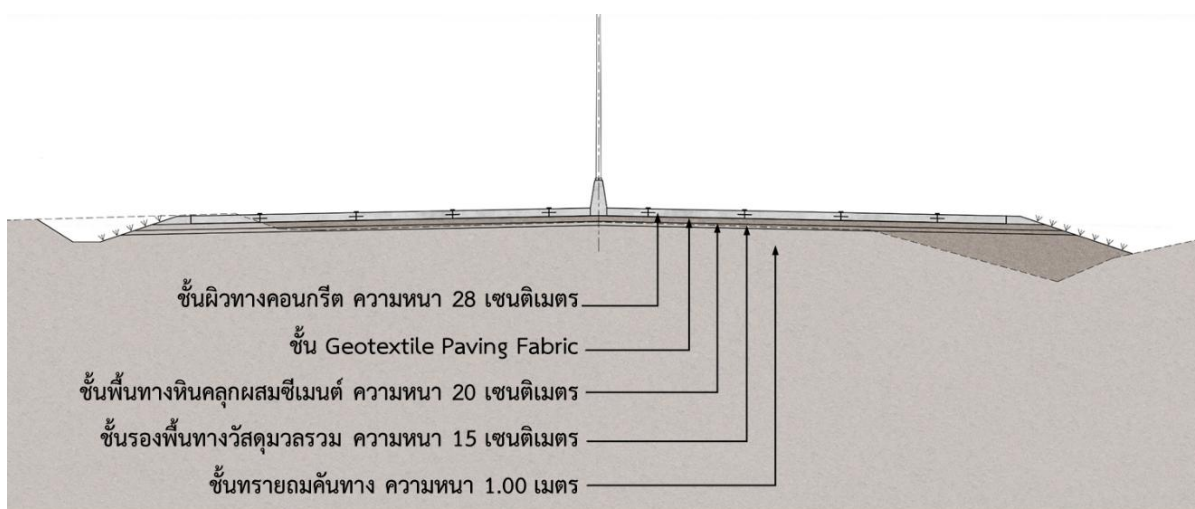
จุดกลับรถบริเวณสะพานทางแยกต่างระดับจุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 352

รูปที่ 8.3-2 จุดกลับรถในโครงการ

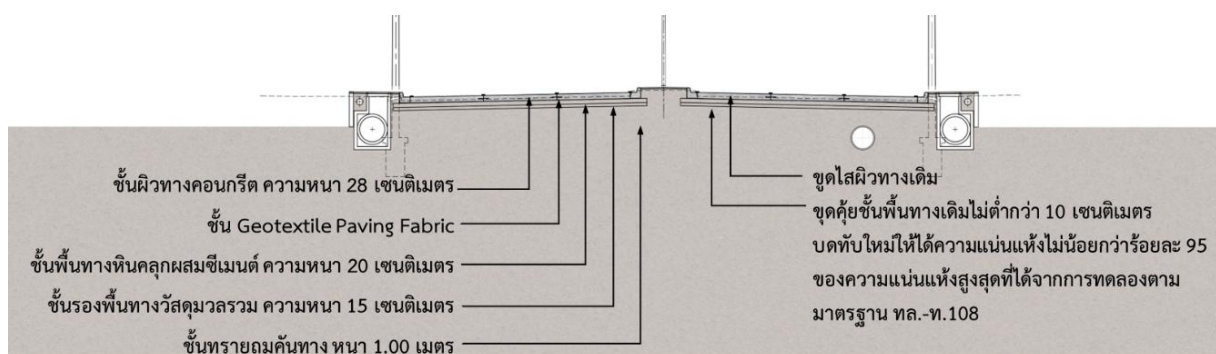
8.4 รูปแบบโครงสร้างชั้นทาง

โครงสร้างชั้นทางและผิวทางของโครงการออกแบบเป็นผิวทางคอนกรีตหนา 28 เซนติเมตร รองด้วยชั้น Geotextile Paving Fabric พร้อมด้วยชั้นพื้นทางหินคลุกผสมซีเมนต์ (Base) หนา 20 เซนติเมตร ชั้นรองพื้นทางด้วยวัสดุมวลรวม (Subbase) หนา 15 เซนติเมตร และวางบนชั้นทรายถมคันทางที่มีค่า CBR ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ตามลำดับ โดยพิจารณาออกแบบผิวจราจรตามวิธีของ AASHTO ปี 1993 แสดงดังรูปที่ 8.4-1

การปรับปรุงผิวทางเดิมช่วง กม.12+200 ถึง กม.14+700 จะเป็นการขุดใส่ผิวทางเดิมแล้วทำการขุดค้ำชั้นพื้นทางเดิมไม่ต่ำกว่า 10 เซนติเมตร บดทับใหม่ให้ได้ความแน่นแห้งไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 ของความแน่นแห้งสูงสุดที่ได้จากการทดลองตามมาตรฐาน ทล.-ท.108 วิธีการทดลอง Compaction Test แบบสูงกว่ามาตรฐาน แสดงดังรูปที่ 8.4-2



รูปที่ 8.4-1 รูปตัดโครงสร้างชั้นทางช่วงถนนแนวใหม่ (กม.14+700 ถึง กม.19+033.500)



รูปที่ 8.4-2 รูปตัดโครงสร้างชั้นทางช่วงปรับปรุงถนนเดิม (กม.12+200 ถึง กม.14+700)

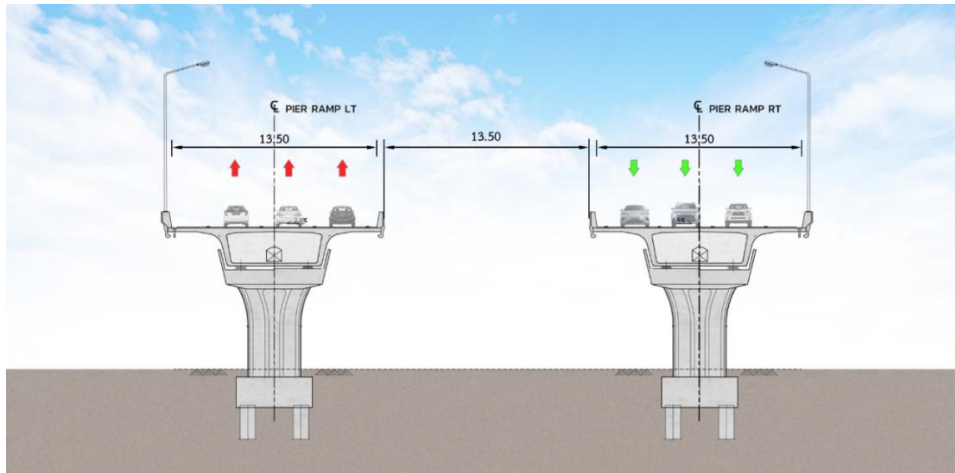
8.5 รูปแบบโครงสร้างสะพาน

จากการออกแบบรูปแบบของก่อสร้าง พบว่า มีตำแหน่งสะพานของโครงการจำนวน 10 แห่ง ซึ่งจะเป็นตำแหน่งของสะพานทางแยกต่างระดับ สะพานข้ามคลอง ซึ่งมีรายละเอียดการออกแบบดังตารางที่ 8.5-1 และตัวอย่างรูปแบบโครงสร้างสะพานโครงการ แสดงดังรูปที่ 8.5-1 ถึงรูปที่ 8.5-4

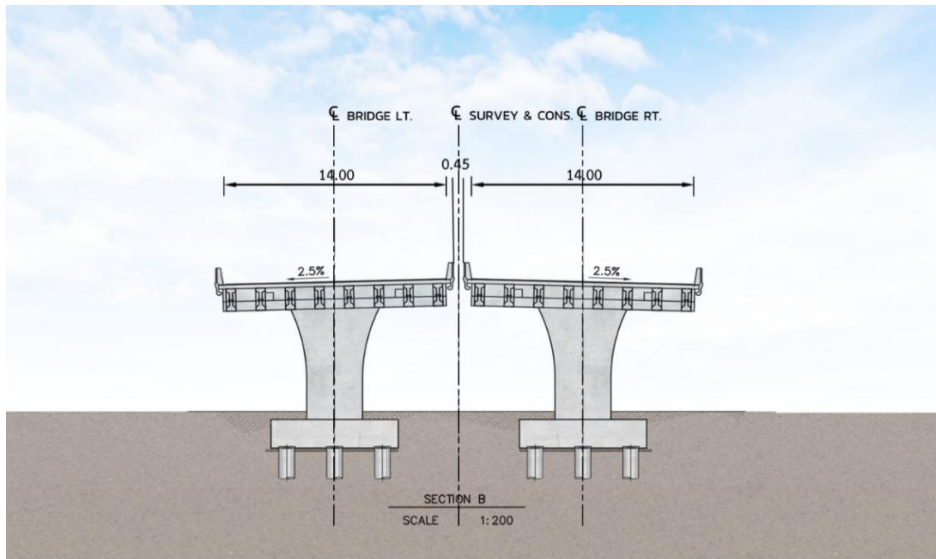


ตารางที่ 8.5-1 รูปแบบโครงสร้างสะพานโครงการ

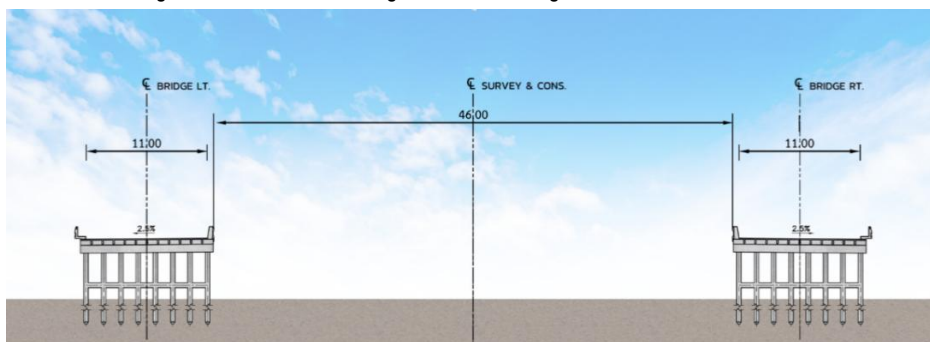
ลำดับ	ตำแหน่ง	การจัดช่วงความยาว (เมตร)		รูปแบบโครงสร้าง สะพาน	จุดกลับรถได้ สะพาน	หมายเหตุ
		สะพานทางหลัก	สะพานทางขนาน			
สะพานข้ามทางแยกต่างระดับข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9						
1	กม.13+025.500 – กม.14+075.500 (LT.)	(11x40.00)+(1x45.00)+(1x50.00)+(1x45.00) +(10x40.00)+(1x35.00)=1,050.00	-	Segment Box Girder	✓	ก่อสร้างสะพานใหม่
	กม.13+027.500 – กม.14+077.500 (RT.)	(11x40.00)+(1x45.00)+(1x50.00)+(1x45.00) +(10x40.00)+(1x35.00)=1,050.00	-	Segment Box Girder	-	ก่อสร้างสะพานใหม่
สะพานข้ามคลองส่งน้ำ 6 ซ้าย						
2	กม.13+815.000 (LT&RT)	-	(1x5.00)+(1x6.00)+(1x5.00)=16.00	PC. Plank Girder	-	สะพานข้ามคลอง/ขยายสะพาน
สะพานข้ามคลอง 5						
3	กม.15+015.000 (LT&RT)	(1x31.00)+(7x32.00)+(1x36.00)+(1x40.00) + (1x36.00)+(7x32.00)=622.00	-	PC. I-Girder	✓	รื้อสะพานเดิม ก่อสร้างสะพานใหม่
4	กม.15+017.000 (LT&RT)	-	(4x10.00)=40.00	Slab Type	-	สะพานข้ามคลอง/ก่อสร้างสะพานใหม่
สะพานข้ามคลองส่งน้ำ 5 ซ้าย						
5	กม.16+210.000 (LT&RT)	(1x31.00)+(4x32.00)+(1x36.00)+(1x40.00) + (1x36.00)+(3x32.00)+(1x31.00)=398.00	-	PC. I-Girder	✓	ก่อสร้างสะพานใหม่
6	กม.16+211.600 (LT&RT)		(1x12.00)=12.00	PC. Plank Girder	-	สะพานข้ามคลอง/ก่อสร้างสะพานใหม่
สะพานข้ามคลอง 6						
7	กม.17+394.000 (LT&RT)	(1x31.00)+(5x32.00)+(1x36.00)+(1x40.00) + (1x36.00)+(5x32.00)+(1x31.00)=494.00	-	PC. I-Girder	✓	ก่อสร้างสะพานใหม่
8	กม.17+394.000 (LT&RT)	-	(1x30.00)=30.00	PC. I-Girder	-	สะพานข้ามคลอง/ก่อสร้างสะพานใหม่
สะพานข้ามคลองส่งน้ำ 4 ซ้าย						
9	กม.18+685.000 (LT&RT)	-	(1x12.00)=12.00	PC. Plank Girder	-	สะพานข้ามคลอง/ก่อสร้างสะพานใหม่
สะพานข้ามทางแยกต่างระดับข้าม ทล.352						
10	RAMP 1 = กม.0+148.000 - กม.0+743.000	(1x35.00)+(2x40.00)+(1x45.00)+(11x40.00)+(1x35.00)=595.000	-	Segment Box Girder	-	ก่อสร้างสะพานใหม่
	RAMP 2 = กม.0+148.000 - กม.0+743.000	(1x35.00)+(8x40.00)+ (1x35.00)=390.000	-	Segment Box Girder	-	ก่อสร้างสะพานใหม่



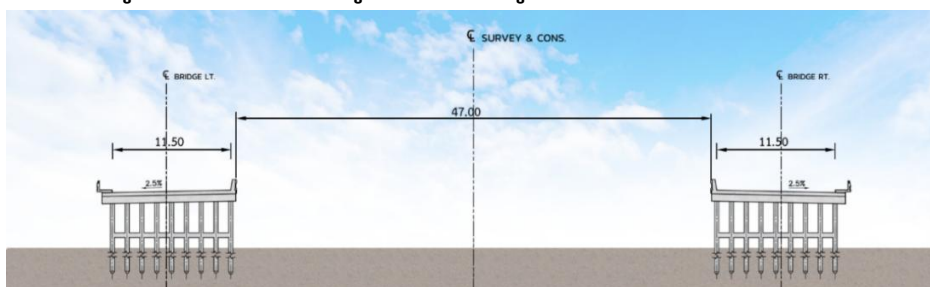
รูปที่ 8.5-1 ตัวอย่างรูปตัดสะพาน รูปแบบ Segment Box Girder



รูปที่ 8.5-2 ตัวอย่างรูปตัดสะพาน รูปแบบ PC I-Girder



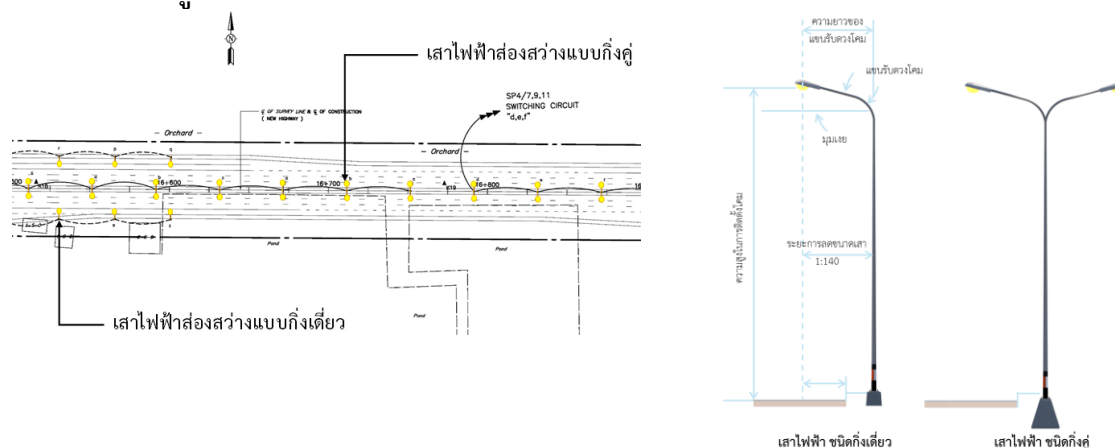
รูปที่ 8.5-3 ตัวอย่างรูปตัดสะพาน รูปแบบ PC Plank-Girder



รูปที่ 8.5-4 ตัวอย่างรูปตัดสะพาน รูปแบบ Slab Type

8.6 ระบบไฟฟ้าของโครงการ

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างของถนนกำหนดให้มีติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างกิ่งเดียว และไฟแสงสว่างกิ่งคู่ ทุก ๆ ระยะ 35 เมตร ตลอดเส้นทางโครงการ ซึ่งกำหนดเป็นหลอดชนิด High Pressure Sodium สำหรับทางหลักและทางขนาน ใช้หลอดไฟขนาด 400 วัตต์ และขนาด 250 วัตต์ ตามลำดับ ส่วนบริเวณใต้สะพาน ใช้หลอดไฟขนาด 150 วัตต์ โดยมีประสิทธิภาพแสงไม่น้อยกว่า 100 lumens per watt ติดตั้งบนเสา Galvanized Tapered Steel Pole เสาโคมไฟเป็นเสาเหล็กกลมเรียบ มีทั้งแบบกิ่งเดียว ความสูง 9 เมตร ใช้กับโคมไฟถนน 250 วัตต์ โดยติดตั้งที่ริมขอบทางหลัก กำแพงกันตก ทางขนาน และเสาโคมไฟแบบกิ่งคู่ ความสูง 9 เมตร ใช้กับโคมไฟถนน 400 วัตต์ ติดตั้งบริเวณเกาะกลางถนน และพิจารณาติดตั้งเสาไฟฟ้าส่องสว่างเพิ่มเติม ตามความเหมาะสมในแต่ละบริเวณพื้นที่ตามดังแสดงในรูปที่ 8.6-1

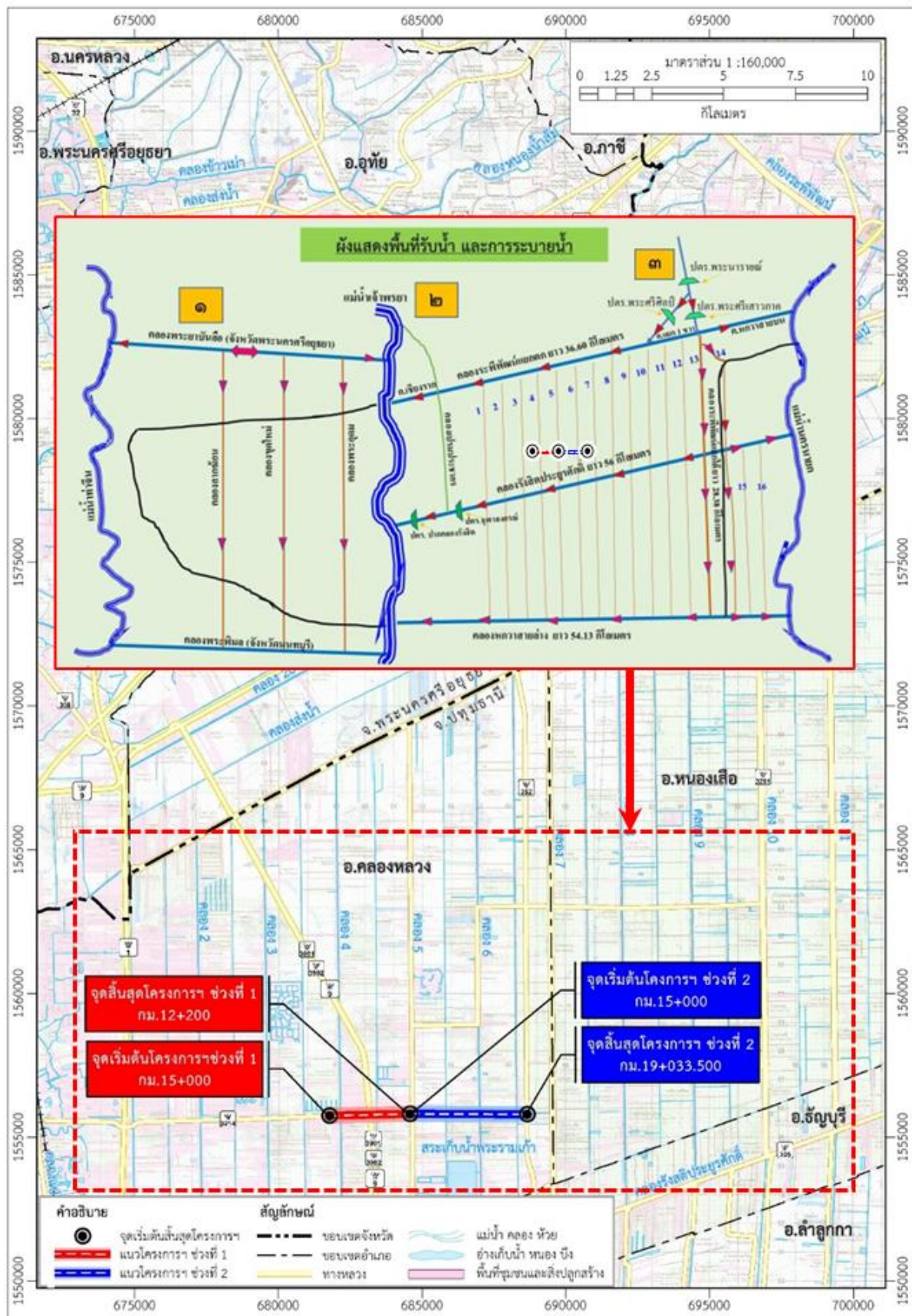


รูปที่ 8.6-1 ตัวอย่างระบบไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการ

8.7 การศึกษาด้านอุทกวิทยาและการออกแบบระบบระบายน้ำ

แนวและทิศทางการไหลของน้ำในลำน้ำของโครงการ อยู่ในแนวจากทิศเหนือไปทิศใต้ ไปตามคลองสายต่าง ๆ ตั้งแต่คลอง 1 ถึง คลอง 14 ไปรวมกับปริมาณน้ำที่เกิดจากฝนตกในพื้นที่รับน้ำของคลองสายต่าง ๆ ซึ่งปริมาณน้ำบางส่วนจะระบายน้ำผ่านทางหลวงโครงการลงไปยังคลองรังสิตประยูรศักดิ์ทางด้านทิศใต้ และไหลลงแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านประตูระบายน้ำและสถานีสูบน้ำกลางคลองรังสิต แผนที่แสดงทิศทางการไหลของน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาแสดงดังรูปที่ 8.7-1

และจากการทบทวนแบบรายละเอียด ระบบระบายน้ำตามขวางของทางหลวงโครงการมีจำนวน 14 แห่ง แบ่งออกเป็นสะพาน จำนวน 6 แห่ง และท่อลอดกลม จำนวน 8 แห่ง ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8.7-1



รูปที่ 8.7-1 ทิศทางของน้ำในพื้นที่ศึกษา



ตารางที่ 8.7-1 ระบบระบายน้ำของโครงการ

ลำดับ	ตำแหน่ง	ขนาดสะพาน	ขนาดท่อระบายน้ำ	หมายเหตุ
1	กม.12+542	(5x9.00) = 45 ม.	-	คลอง 4
2	กม.13+796	(3x7.00) = 21 ม.	-	คลองส่งน้ำ 6 ซ้าย
3	กม.15+013	(4x10.00) = 40 ม.	-	คลอง 5
4	กม.15+550	-	1 - Ø 1.20x43.00 ม.	-
5	กม.15+875	-	1 - Ø 1.20x44.00 ม.	-
6.	กม.16+211	R.C. BRIDGE (1x12.00) = 12 ม.	-	คลองส่งน้ำ 5 ซ้าย
7	กม.16+650	-	1 - Ø 1.20x44.00 ม.	-
8	กม.17+010	-	1 - Ø 1.20x42.00 ม.	-
9	กม.17+394	R.C. BRIDGE (1x30.00) = 30 ม.	-	คลอง 6
10	กม.17+875	-	1 - Ø 1.20x39.00 ม.	-
11	กม.18+600	-	1 - Ø 1.20x59.00 ม.	-
12	กม.18+685	R.C. BRIDGE (1x12.00) = 12 ม.	-	คลองส่งน้ำ 4 ซ้าย
13	กม.18+750	-	3 - Ø 1.50x65.00 ม.	-
14	กม.18+900	-	3 - Ø 1.50x60.00 ม.	-

8.8 สิ่งอำนวยความสะดวกโครงการ

สิ่งอำนวยความสะดวกโครงการ ประกอบด้วย สะพานลอยคนเดินข้าม จำนวน 8 แห่ง ทางม้าลาย จำนวน 8 แห่ง และศาลาทางหลวง จำนวน 5 แห่ง ซึ่งเป็นไปตามรูปแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในพื้นที่ ตำแหน่งสิ่งอำนวยความสะดวกโครงการ แสดงดังในตารางที่ 8.8-1 และรูปที่ 8.8-1

ตารางที่ 8.8-1 รายการสิ่งอำนวยความสะดวกโครงการ

รายการ	ลำดับ	กม.	ตำแหน่ง	รูปแบบ	หมายเหตุ	
สะพานลอยคนเดินข้าม	1	กม.12+625	-	TYPE A	ข้าม ทล.3214 (เดิมคงไว้)	
	2	กม.15+021	ซ้ายทาง		ก่อสร้างใหม่	รื้อของเดิม และก่อสร้างใหม่
	3	กม.15+022	ขวาทาง			
	4	กม.16+211	ซ้ายทาง			
	5	กม.16+211	ขวาทาง			
	6	กม.17+394	ซ้ายทาง			
	7	กม.17+395	ขวาทาง			
	8	กม.6+394	-			ข้าม ทล.352 ก่อสร้างใหม่
ทางม้าลาย	1	กม.16+158	ซ้ายทาง	-	ก่อสร้างใหม่	
	2	กม.16+158	ขวาทาง			
	3	กม.16+265	ซ้ายทาง			
	4	กม.16+265	ขวาทาง			
	5	กม.17+339	ซ้ายทาง			
	6	กม.17+339	ขวาทาง	-		
	7	กม.17+447	ซ้ายทาง			
	8	กม.17+447	ขวาทาง			



ตารางที่ 8.8-1 รายการสิ่งอำนวยความสะดวกโครงการ

รายการ	ลำดับ	กม.	ตำแหน่ง	รูปแบบ	หมายเหตุ
ศาลาทางหลวง	1	กม.15+200	ซ้ายทาง	TYPE F	ก่อสร้างใหม่
	2	กม.16+100	ขวาทาง		
	3	กม.16+325	ซ้ายทาง		
	4	กม.16+275	ขวาทาง		
	5	กม.17+447	ซ้ายทาง		



สะพานลอยคนเดินข้าม



ทางม้าลาย



ศาลาทางหลวงรูปแบบ TYPE F

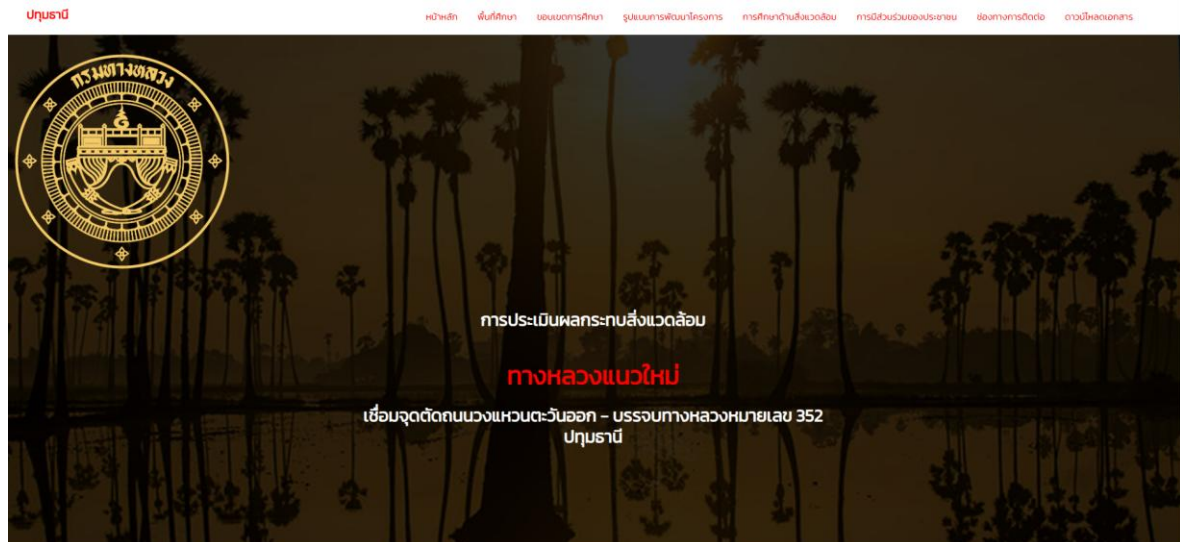
รูปที่ 8.8-1 ตัวอย่างสิ่งอำนวยความสะดวกโครงการ

9. ผลการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

9.1 การประชาสัมพันธ์โครงการ

เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ เพื่อให้
เกิดความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ และเพื่อเป็นช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบและติดต่อ
สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม รวมถึงการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการโดยมีกิจกรรม
การประชาสัมพันธ์ ดังรูปที่ 9.1-1 ถึง รูปที่ 9.1-4

(1) Website: www.eia-hwy352easternring.com



รูปที่ 9.1-1 Website: www.eia-hwy352easternring.com

(2) Facebook: ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทล.352 จ.ปทุมธานี



รูปที่ 9.1-2 Facebook : ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทล.352
จ.ปทุมธานี

(3) Line Official: EIA ทล.352 (@483eibts)



รูปที่ 9.1-3 Line Official: EIA ทล.352 (@483eibts)

(4) การติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม

การติดป้ายประชาสัมพันธ์ในหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง จำนวน 10 แห่ง ประกอบด้วย ศาลากลางจังหวัดปทุมธานี ที่ว่าการอำเภอคลองหลวง องค์การบริหารส่วนจังหวัดปทุมธานี องค์การบริหารส่วนตำบลคลองสี่ องค์การบริหารส่วนตำบลคลองห้า องค์การบริหารส่วนตำบลคลองหก องค์การบริหารส่วนตำบลคลองเจ็ด สำนักงานทางหลวงที่ 13 แขวงทางหลวงปทุมธานี และแขวงทางหลวงนครนายก



รูปที่ 9.1-4 ป้ายประชาสัมพันธ์การประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



9.2 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

ดำเนินการกิจกรรมเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น วันที่ 8 เมษายน 2568 วันที่ 10 เมษายน 2568 เข้าพบหน่วยงานท้องถิ่นและผู้นำชุมชนในพื้นที่ และวันที่ 19 พฤษภาคม 2568 เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี และเพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการเบื้องต้นให้รับทราบเกี่ยวกับโครงการรวมถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะดำเนินการ พร้อมทั้งปรึกษาหารือเกี่ยวกับ วัน เวลา สถานที่ หรือรูปแบบของการประชุมที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ รวมทั้งขอข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะในเรื่องการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เหมาะสม โดยได้ดำเนินการเข้าพบหน่วยงานในท้องถิ่น รายละเอียดดังตารางที่ 9.2-1

9.3 การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานโบราณสถานในพื้นที่

ดำเนินการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานโบราณสถานในพื้นที่ ได้แก่ สำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2568 เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการและแผนการศึกษาโครงการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวคิดและวิธีการศึกษาผลกระทบต่อโบราณสถานและแหล่งโบราณคดี รวมถึงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดีของโครงการ รายละเอียดดังตารางที่ 9.3-1

ตารางที่ 9.2-1 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

รายละเอียดการเข้าพบ	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปประกอบ การพิจารณาของโครงการ
วันที่ 8 เมษายน 2568		
 นางสาวอภิสรา เกษอินทร์ (นายอำเภอคลองหลวง) ณ ที่ว่าการอำเภอคลองหลวง	- เห็นด้วยกับรูปแบบโครงการและเป็นโครงการที่ดี เนื่องจากจะช่วยให้การเดินทางในอำเภอคลองหลวงมีความสะดวกยิ่งขึ้น - ทางอำเภอคลองหลวงยินดีจะช่วยเหลือประชาสัมพันธ์โครงการให้หัวหน้าส่วนและผู้นำชุมชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูล - เสนอแนะให้เชิญกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายเวนคืนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นด้วย	- - ทางโครงการได้มีการเชิญกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นในการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 นายศรายุทธ แหมยมเจริญ (นายกองค์การบริหารส่วนตำบลคลองหก) และผู้นำชุมชนในพื้นที่ ณ องค์การบริหารส่วนตำบลคลองหก	- ในระยะก่อสร้างให้กำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านเสียงให้ครอบคลุม โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างจะได้รับผลกระทบมาก - การประชาสัมพันธ์ภายในชุมชนส่วนใหญ่จะใช้การประชาสัมพันธ์ผ่านไลน์กลุ่มเนื่องจากพื้นที่หมู่ 4 ไม่มีเสียงตามสายชุมชน - อยากให้มีความชัดเจนในเรื่องระยะเวลาการก่อสร้าง และการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืน เนื่องจากมีประชาชนที่ได้รับผลกระทบสอบถามผ่านผู้นำชุมชนอยู่ตลอด	- ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาเพื่อใช้ประกอบการศึกษาต่อไป - โดยปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรมทางหลวงจะดำเนินการขออนุญาตออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินต่อไป โดยมีแผนดำเนินการประมาณปี พ.ศ. 2570 - 2571 ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดระยะเวลาก่อสร้างเป็นเวลา 36 เดือน

ตารางที่ 9.2-1 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

รายละเอียดการเข้าพบ	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปประกอบ การพิจารณาของโครงการ
 นายไพจิตร โพธิ์โพธิ์จันทร์ (ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปทุมธานี) นายชัยยงค์ บุญสนอง (รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปทุมธานี) ณ แขวงทางหลวงปทุมธานี	- โครงการสามารถนำวัสดุผิวทางเดิมไปเก็บกองไว้ที่หมวดทางหลวงธัญบุรีได้บางส่วน เนื่องจากแขวงทางหลวงปทุมธานี ไม่มีพื้นที่สงวนนอกเขตทาง - อยากให้โครงการมีการก่อสร้างโดยเร็ว เพื่อรองรับการเดินทางในอนาคต เนื่องจากโครงการสวนสัตว์แห่งใหม่ปทุมธานีมีกำหนดการเปิดในปี 2572 - ควรให้ความสำคัญกับเรื่องปัญหา P.M .2.5 เนื่องจากในปัจจุบันจังหวัดปทุมธานีพบปัญหาด้านนี้	- ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาเพื่อใช้ประกอบการศึกษาต่อไป
วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2568		
 นายณที พุ่มพวง (รององค์การบริหารส่วนตำบลคลองสี่) นางแย้ม ทับทอง (รององค์การบริหารส่วนตำบลคลองสี่) และผู้นำชุมชนในพื้นที่ ณ องค์การบริหารส่วนตำบลคลองสี่	- ห่วงกังวลว่าบริเวณตำบลคลองสี่ อาจได้รับผลกระทบจากการจราจรติดขัด เนื่องจากไม่มีการขยายช่องจราจรจะทำให้การจราจรเป็นแบบคอขวด - ในกรณีที่มีพื้นที่เพียงพอเสนอแนะให้ดำเนินการออกแบบเพิ่มพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะในพื้นที่โครงการ - ขอให้ทางโครงการส่งข้อมูลผลการศึกษาเดิมให้ทางอบต.ได้รับทราบข้อมูลด้วย - จุดกลับรถที่มีการเพิ่มเติมในแบบก่อสร้างของโครงการ อยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชนบริเวณตำบลคลองสี่ โดยลักษณะพื้นที่บริเวณดังกล่าวมีความคับแคบ ไม่เอื้อต่อการกลับรถ โดยเฉพาะรถขนาดใหญ่ ซึ่งส่งผลในด้านความปลอดภัยในการจราจร เสนอแนะให้ออกแบบจุดกลับรถบริเวณคลอง 4 เพิ่มเติม	- กรมทางหลวงจะดำเนินการศึกษาและพัฒนาการเสริมสร้างโครงข่ายถนนเพื่อรองรับกับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต รวมถึงแนวเส้นทางนี้ด้วย - ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาเพื่อใช้ประกอบการศึกษาต่อไป - จุดกลับรถบริเวณ กม.13+125 ซึ่งเป็นจุดกลับรถแบบลอดใต้สะพาน ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร มีระยะห่างจากสะพานข้ามคลอง 4 ประมาณ 583 เมตร ในส่วนสะพานข้ามคลอง 4 ทางโครงการไม่ได้ดำเนินการปรับปรุง เนื่องจากจะทำให้เกิดผลกระทบ



ตารางที่ 9.2-1 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

รายละเอียดการเข้าพบ	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปประกอบ การพิจารณาของโครงการ
		ต่อประชาชนที่อยู่บริเวณสะพานที่จะต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม จุดกลับรถโครงการเป็นรูปแบบกลับรถลอดใต้สะพานทั้งหมด สำหรับช่องลอดที่มีความสูง 5.50 เมตร มีจำนวน 6 แห่ง ได้แก่ - กม.13+125.000 ใต้สะพานข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 - กม.13+515.000 ใต้สะพานข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ใต้สะพานข้ามเดิม) - กม.13+635.000 ใต้สะพานข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ใต้สะพานข้ามเดิม) - กม.15+013.000 (คลอง 5) - กม.17+394.000 (คลอง 6) และ - กม.19+000.000 ใต้สะพานทางแยกต่างระดับทางหลวงหมายเลข 352 และช่องลอดที่มีความสูง 3.00 เมตร มีจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ กม.16+227.000 (คลองส่งน้ำ 5 ซ้าย)



ตารางที่ 9.2-1 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

รายละเอียดการเข้าพบ	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปประกอบ การพิจารณาของโครงการ
วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2568		
 นายอัศวิน วงศ์นาค (นายกองค์การบริหารส่วนตำบลคลองห้า) นายสมชาย อยู่เย็น (รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลคลองห้า) นายสุชาติ โป๊ะแก้ว (รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลคลองห้า) และผู้นำชุมชนในพื้นที่ ณ องค์การบริหารส่วนตำบลคลองห้า	- ห่วงกังวลเรื่องการเวนคืนที่ดิน เนื่องจากมีประชาชนได้รับผลกระทบจำนวนมาก	- ทางโครงการได้ดำเนินการเชิญกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการเวนคืนให้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นแล้ว เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายดังกล่าวได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการโดยครบถ้วนและชัดเจน
	- กรณีที่มีต่อม่อสะพานลงแหล่งน้ำ อาจส่งผลให้เกิดขวางการไหลของน้ำ และทำให้การขุดลอกคลองลำบาก	- ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาเพื่อใช้ประกอบการศึกษาต่อไป
	- ห่วงกังวลเรื่องเสียงจากการจราจร เนื่องจากจะมีปริมาณรถเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก โครงการจึงควรให้ความสำคัญในเรื่องนี้ด้วย	
	- เสนอแนะให้ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นที่โรงเรียนที่ปึงกรวิทยาพัฒนา (มัธยมวัดหัตถสารเกษตร) ในพระราชูปถัมภ์ฯ เนื่องจากประชาชนในพื้นที่เดินทางสะดวก	- เนื่องจากกำหนดการจัดประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตรงกับช่วงเปิดภาคเรียนของโรงเรียนที่ปึงกรวิทยาพัฒนา (มัธยมวัดหัตถสารเกษตร) ในพระราชูปถัมภ์ฯ อาจก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการรองรับผู้เข้าร่วมประชุมได้อย่างเหมาะสม
	- มีความกังวลว่าบริเวณถนนตั้งแต่ช่วงคลองสามเป็นต้นไป อาจประสบปัญหาการจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้น หากมีการดำเนินโครงการดังกล่าว เนื่องจากจะส่งผลให้ปริมาณรถที่เข้ามาใช้เส้นทางในช่วงดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งอาจส่งผลให้สภาพการจราจรที่หนาแน่นขยายต่อเนื่องไปจนถึงบริเวณตำบลคลองห้า	- กรมทางหลวงจะดำเนินการศึกษาและพัฒนาการเสริมสร้างโครงข่ายถนนเพื่อรองรับกับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต รวมถึงแนวเส้นทางนี้ด้วย ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาเพื่อใช้ประกอบการศึกษา ซึ่งในขั้นตอนการศึกษาโครงการจะดำเนินการทบทวนการวิเคราะห์และการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตพร้อมทั้งวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงข่ายถนน
	- เนื่องจากถนนบริเวณตำบลคลองห้า เป็นเส้นทางหลักเพื่อเชื่อมต่อไปยังตลาดไทและถนนพหลโยธิน ซึ่งมีปริมาณจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน การดำเนินโครงการอาจเพิ่มปริมาณรถในพื้นที่และซ้ำเติมปัญหาจราจรเดิม จึงควรมีมาตรการรองรับและลดผลกระทบด้านการจราจร เพื่อไม่ให้กระทบต่อการสัญจรของคนในพื้นที่	

ตารางที่ 9.2-1 การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

รายละเอียดการเข้าพบ	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปประกอบ การพิจารณาของโครงการ
วันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2568		
 นายประกาศ เณรเถื่อน (นายกองค์การบริหารส่วนตำบลคลองเจ็ด) และผู้นำชุมชนในพื้นที่ องค์การบริหารส่วนตำบลคลองเจ็ด	- เสนอแนะให้เชิญกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายเวนคืนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นด้วย	- ทางโครงการได้มีการเชิญกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นแล้ว
	- ยินดีประชาสัมพันธ์โครงการให้ประชาชนในพื้นที่คลองเจ็ดได้รับทราบข้อมูล	-
	- ให้ระมัดระวังการก่อสร้างบริเวณคลองสี่ซ้าย เนื่องมีระบบระบายน้ำของทาง อบต.	- ระบบระบายน้ำบริเวณดังกล่าวมีลักษณะเป็นคลองส่งน้ำ โครงการได้มีการออกแบบเปลี่ยนแนวคลองส่งน้ำใหม่ ความกว้าง 8.00 เมตร มีระยะห่างจากคลองส่งน้ำเดิม ประมาณ 45.00 เมตร พร้อมทั้งติดตั้งท่อลอดกลม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.20 เมตร ลอดใต้ถนน ทล.352 เพื่อระบายน้ำ
 นายสมนึก วงอมรมิตร (ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครนายก) ณ แขวงทางหลวงนครนายก	- ห่วงกังวลเรื่องการเวนคืนบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ และหมู่บ้านบุรี เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวได้รับผลกระทบจากการเวนคืน ดังนั้น อาจส่งผลให้มีการต่อต้านโครงการได้	- ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาเพื่อใช้ประกอบการศึกษาต่อไป
	- จากการตรวจสอบพื้นที่แขวงทางหลวงนครนายก ไม่มีพื้นที่สงวนนอกเขตทาง เพื่อใช้สำหรับเป็นตำแหน่งที่ตั้งสำนักงานโครงการ และที่กองเก็บวัสดุ	



ตารางที่ 9.3-1 การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานโบราณสถานในพื้นที่

รายละเอียดการเข้าพบ	ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณาของโครงการ
วันที่ 8 เมษายน 2568		
 ร้อยเอกบุญฤทธิ์ ฉายสุวรรณ (ผู้อำนวยการสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี) นายรัชชัย ชื่นไพศาลศิลป์ (ผู้อำนวยการกลุ่มโบราณคดี) ณ สำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี	- เสนอแนะให้ออกแบบสะพานข้ามคลองโบราณให้มีเอกลักษณ์ และสื่อความหมายของการเป็นคลองประวัติศาสตร์ - ให้กำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านโบราณคดีในช่วงระหว่างที่มีการก่อสร้างหากมีการขุดเจอโบราณวัตถุต้องดำเนินการแจ้งสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรีทราบ - การออกแบบสะพานข้ามคลองโบราณต้องไม่ส่งผลกระทบต่อการไหลของน้ำในคลอง และพยายามรักษาสภาพคลองให้มากที่สุด	- ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาเพื่อใช้ประกอบการศึกษาต่อไป



10. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

10.1 ด้านวิศวกรรม

จะดำเนินการศึกษาด้านวิศวกรรมและรูปแบบ เพื่อนำผลการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมของรูปแบบที่ได้รับการออกแบบมาจัดทำแบบรายละเอียดในส่วนของการมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำไปเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

10.2 ด้านจราจรและขนส่ง

จะดำเนินการสำรวจปริมาณจราจรเพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพการจราจรขนส่งในปัจจุบัน ทบทวนผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตพร้อมทั้งวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงข่ายถนน

10.3 ด้านสิ่งแวดล้อม

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

(2) ดำเนินการสำรวจและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ นิเวศวิทยาทางน้ำ ด้านทรัพยากรป่าไม้ และทรัพยากรสัตว์ป่า รวมถึงสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคม โดยใช้แบบสอบถามในการสำรวจ ซึ่งข้อมูลทั้งหมดจะนำไปประกอบในการประเมินผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

(3) นำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญจากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ไปศึกษาและประเมินผลกระทบเพิ่มเติมอย่างละเอียด ทั้งกรณีไม่มีการพัฒนาโครงการและกรณีมีการพัฒนาโครงการ รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

10.4 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

(1) สรุปผลการจัดประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการเผยแพร่สรุปผลการประชุมภายใน 15 วัน หลังจากการดำเนินการประชุมผ่านทางเว็บไซต์โครงการ Facebook โครงการ และติดประกาศสรุปผลการประชุมที่บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่โครงการ

(2) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านเว็บไซต์โครงการ Facebook โครงการ และ Line Official โครงการ

(3) ดำเนินการจัดประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโดยเฉพาะแนวเส้นทางโครงการ รูปแบบการปรับปรุงและขยายแนวเส้นทางที่เหมาะสม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและนำเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ คาดว่าจะดำเนินการประมาณเดือนพฤศจิกายน 2568



11. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง



กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง
ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668 – 75 ต่อ 26504

บริษัทที่ปรึกษา



ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
288/172 ถนนสายไหม แขวงสายไหม เขตสายไหม กรุงเทพฯ 10220
โทรศัพท์ : 0 2003 5230
ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม : คุณนิตยา บัวงาม
ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : คุณจิรพร หายทุกข์



ด้านวิศวกรรม
บริษัท ซิตี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด
1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2617 0522
ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรม : คุณระพีพรรณ รับพรพระ



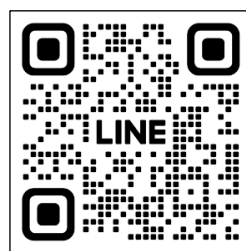
Website

www.eia-hwy352easternring.com



Facebook

ทางหลวงแนวใหม่เชื่อม
จุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก
- บรรจบทล.352
จ.ปทุมธานี



Line Official

EIA ทล.352
(@483eibts)