



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวน รอบนอกด้านตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี

ตามที่ กรมทางหลวงได้ว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด ร่วมกับบริษัท ซิตี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด ให้ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงแนวใหม่เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ โรงแรมไพน์เฮิร์สท์ กอล์ฟ คลับ & โฮเทล อำเภอลองหลวง จังหวัดปทุมธานี เพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรับฟังประเด็นปัญหา ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา ทั้งนี้ ในการประชุมได้รับเกียรติจากนายสมคิด จันทมฤก ผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี เป็นประธานเปิดการประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมรวมทั้งสิ้น 169 คน ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับภูมิภาค หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรเอกชน/องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม (ENGOS) สถาบันการศึกษา สื่อมวลชน ผู้ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายเวนคืน ประชาชนที่อาศัยอยู่ในระยะ 500 เมตร และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นต่าง ๆ สรุปได้ ดังนี้



การลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



นายไพจิตร โพธิ์จันทร์
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงปทุมธานี
กล่าวรายงานการประชุม



นายสมคิด จันทมฤก
ผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี
ประธานเปิดการประชุม



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
นำเสนอรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการบรรยาย



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น





สรุปผลการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวน รอบนอกด้านตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1. เสนอแนะให้ทำสะพานข้ามแยก (Overpass) ข้ามตั้งแต่ก่อนถึงทางขึ้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ไปจนถึงคลอง 5	- สำหรับสะพานข้ามทางแยกจะเป็นสะพานข้ามทางแยกต่างระดับข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 และสะพานข้ามคลอง 5 ซึ่งสะพานข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ออกแบบเป็นก่อสร้างสะพานใหม่ขนาด 6 ช่องจราจร ยกข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 เพื่อไปสู่ถนนทางหลวงแนวใหม่บริเวณคลอง 5 ส่วนสะพานข้ามคลอง 5 ออกแบบเป็นสะพานข้ามทางแยก ขนาด 6 ช่องจราจร บริเวณด้านใต้สะพานเป็นลักษณะวงเวียน และมีจุดกลับรถได้สะพาน
2. จุดกลับรถบริเวณคลอง 5 จะเป็นการตัดกระแสการจราจรหรือไม่	- จุดกลับรถบริเวณคลอง 5 ปัจจุบันเป็นสามแยก โดยเมื่อมีโครงการได้ออกแบบให้เป็นสะพานข้ามคลอง และจัดการจราจรได้สะพานแบบวงเวียน ซึ่งรถที่วิ่งมาจากเลียบคลองสามารถเชื่อมต่อกับวงเวียนได้ สำหรับรถที่ต้องการเดินทางผ่านเส้นทางโครงการในทิศตะวันตก - ตะวันออกจะมุ่งหน้าสู่ทางหลวงหมายเลข 352 สามารถวิ่งผ่านบนสะพานหลักข้ามทางแยกได้โดยไม่เป็นการตัดกระแสการจราจรแต่อย่างใด
3. การก่อสร้างสะพานข้ามคลองซึ่งเป็นคลองประวัติศาสตร์จะมีตอม่อลงน้ำหรือไม่ เนื่องจากห่วงกังวลว่าตอม่อของโครงการจะกีดขวางทางน้ำ	- จากการออกแบบรายละเอียดของกรมทางหลวง ตอม่อของสะพานหลักที่ข้ามทางแยกจะไม่ลงในแหล่งน้ำ สำหรับตอม่อของสะพานคู่ขนานข้ามคลองซึ่งเป็นตอม่อขนาดเล็กจะลงในแหล่งน้ำ ซึ่งจะมีการประเมินผลกระทบด้านการกีดขวางทางน้ำเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อไป อย่างไรก็ตามทางที่ปรึกษาจะเข้าพบเพื่อหารือกับกรมชลประทานและหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบในพื้นที่อีกครั้ง
4. เสนอแนะให้ก่อสร้างสะพานกลับรถสำหรับรถจักรยานยนต์ เนื่องจากในพื้นที่พบปัญหาจราจรจักรยานยนต์วิ่งสวนทาง	- เนื่องจากโครงการได้ออกแบบจุดกลับรถไว้ทั้งหมด 7 แห่ง รถจักรยานยนต์สามารถใช้จุดกลับรถในแต่ละจุดได้อย่างสะดวก โดยระยะห่างจุดกลับรถอยู่ระหว่าง 0.40 ถึง 1.60 กิโลเมตร โดยรูปแบบจุดกลับรถเป็นจุดกลับรถได้สะพานทั้งหมดสำหรับช่องลอดที่มีความสูง 5.50 เมตร มีจำนวน 6 แห่ง ได้แก่ - กม.13+125.000 ได้สะพานข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 - กม.13+515.000 ได้สะพานข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (ได้สะพานข้ามเดิม) - กม.13+635.000 ได้สะพานข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (ได้สะพานข้ามเดิม) - กม.15+013.000 (คลอง 5) - กม.17+394.000 (คลอง 6) - กม.19+000.000 ได้สะพานทางแยกต่างระดับทางหลวงหมายเลข 352 และช่องลอดที่มีความสูง 3.00 เมตร มีจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ กม.16+227.000 (คลองส่งน้ำ 5 ซ้าย)
5. เสนอแนะให้ออกแบบจุดกลับรถบริเวณคลองส่งน้ำสี่ซ้าย เป็นแบบท่อลอดเหลี่ยม (Box Culvert) เพื่อเชื่อมต่อถนนตำบลคลองห้ากับตำบลคลองหก	- บริเวณคลองส่งน้ำสี่ซ้ายโครงการไม่ได้ออกแบบจุดกลับรถให้เนื่องจากการก่อสร้างจุดกลับรถบริเวณดังกล่าวจะส่งผลต่อโครงสร้างของทางแยกต่างระดับของทางหลวงหมายเลข 352 อย่างไรก็ตามทางโครงการได้ออกแบบทางขนานเพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถใช้จุดกลับรถบริเวณได้สะพานทางแยกต่างระดับจุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 352 ได้
6. โครงการได้ออกแบบให้มีสัญญาณไฟจราจรหรือไม่	- ตลอดทั้งโครงการไม่มีการออกแบบให้มีสัญญาณไฟจราจร เนื่องจากบริเวณสะพานข้ามคลองได้ออกแบบให้เป็นสะพานข้าม และจัดการจราจรได้สะพานแบบวงเวียน ทั้งนี้ถ้าบริเวณวงเวียนเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง อาจจะพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติมในอนาคต
7. บริเวณริมถนนตลอดทั้งโครงการจะมีกำแพงคอนกรีต (Barrier) กันหรือไม่	- บริเวณริมถนนทั้งซ้ายและขวาไม่มีการกันกำแพงคอนกรีต (Barrier) ตลอดทั้งโครงการ แต่บริเวณเกาะกลางจะมีกำแพงคอนกรีต (Barrier) เพื่อแยกทิศทางการจราจรเท่านั้น กรณีที่ประชาชนจะขอเชื่อมทางเข้า - ออกกับถนนโครงการจะต้องขออนุญาตแนวทางหลวงในพื้นที่ก่อนดำเนินการ



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวน รอบนอกด้านตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
8. อยากทราบรายละเอียดจุดกลับรถบริเวณคลอง 5 ซ้าย	- จุดกลับรถบริเวณคลอง 5 ซ้าย จะอยู่ระหว่างคลอง 5 กับคลอง 6 โดยออกแบบให้มีความสูงช่องลอดความสูง 3.00 เมตร รถขนาดเล็กสามารถกลับรถได้ สำหรับรถขนาดใหญ่สามารถใช้จุดกลับรถบริเวณคลอง 5 และคลอง 6 ได้ โดยออกแบบให้มีความสูงช่องลอดความสูง 5.50 เมตร
9. โครงการนี้จะดำเนินการก่อสร้างจริง ๆ หรือไม่ อยากให้มีความชัดเจนในเรื่องระยะเวลาการก่อสร้าง และการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืน	- กรมทางหลวงมีแผนในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงถนนวงแหวนตะวันตกสู่ถนนวงแหวนตะวันออก โดยปัจจุบันถนนวงแหวนตะวันตกได้ดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว เหลือเพียงฝั่งตะวันออก จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาทางหลวงแนวใหม่ เนื่องจากเป็นโครงข่ายทางหลวงสายหลัก รองรับการเดินทางในแนวตะวันออก - ตะวันตก เพื่อสร้างระบบโครงข่ายทางหลวงให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น - เนื่องจากพบโบราณสถานประเภทคลองประวัติศาสตร์ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก่อนการก่อสร้างโครงการ โดย - เริ่มดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยมีระยะเวลาสัญญา 360 วัน เริ่มสัญญาตั้งแต่วันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569 - เมื่อศึกษาแล้วเสร็จจะต้องส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณารายงาน โดยขั้นตอนการพิจารณาจะใช้ระยะเวลาประมาณ 10 เดือน - 1 ปี โดยคาดว่าจะรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะเห็นชอบภายในปี พ.ศ.2569 - หากมูลค่าโครงการเกิน 1 พันล้านบาท จะต้องส่งรายงานให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล) พิจารณออนุมัติงบก่อสร้าง - ซึ่งคาดว่าปี พ.ศ.2570 จะเริ่มออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนได้
10. บริเวณโรงเรียนสอนขับรถเกรทไทรเวอร์ ที่มีการเวนคืนในปัจจุบันในอนาคตจะมีการเวนคืนเพื่อขยายแนวเส้นทางอีกหรือไม่	- การเวนคืนของโครงการช่วงที่เป็นทางหลวงแนวใหม่ ได้มีการเวนคืนเขตทาง 60 เมตร ซึ่งความกว้างของเขตทางที่เวนคืนเพียงพอต่อการก่อสร้างตามรูปแบบการปรับปรุงลักษณะเต็มรูปแบบ (Ultimate Stage) เพื่อรองรับกับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตเรียบร้อยแล้ว
11. เสนอแนะให้มีการจัดการระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบน้ำประปา ไฟฟ้า ไปพร้อม ๆ กับการสร้างถนน เพราะที่ผ่านมาได้มีการดำเนินการภายหลังการก่อสร้างถนน ส่งผลให้จราจรติดขัด และสภาพถนนไม่เหมือนเดิม	- ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของท่านเสนอต่อกรมทางหลวงต่อไป ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะดำเนินการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือหน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง พร้อมนำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเรื่องการจัดระบบสาธารณูปโภค และการป้องกันการขโมยสายไฟ เสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
12. เสนอแนะให้ออกแบบให้มีการป้องกันการขโมยสายไฟ ตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ เพื่อจะได้ไม่เสี่ยงงบประมาณในการซ่อมแซมภายหลัง	
13. เสนอแนะให้มีการเพิ่มโทษกรณีที่มีการลักทรัพย์ของสาธารณะประโยชน์	
14. ขอให้พิจารณาเรื่องการระบายน้ำ เนื่องจากหากมีการระบายน้ำลงคลอง 4 คลอง 5 และคลอง 6 น้ำจะสามารถไหลลงคลองรังสิตประยูรศักดิ์ได้โดยตรง แต่หากทางโครงการวางท่อระบายน้ำลงคลองส่งน้ำ 4 ซ้าย 5 ซ้าย และ 6 ซ้าย น้ำจะไหลมารวมที่คลองแอน ซึ่งเป็นคลองตันไม่มีทางระบายออกสู่คลองรังสิตประยูรศักดิ์ได้ ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมบ้านเรือนประชาชนที่อาศัยอยู่ริมคลองแอน โดยเฉพาะในพื้นที่ตำบลคลอง 5	- ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาในการศึกษาโครงการ และจะดำเนินการประสานหารือหรือขอความร่วมมือกับองค์การบริหารส่วนตำบลคลอง 5 และกรมชลประทาน เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบและข้อกำหนดของหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบต่อไป
15. อยากทราบว่าบริเวณสะพานข้ามคลอง 4 กรณีที่โครงสร้างสะพานเดิมยังคงไว้มีการดำเนินการอย่างไรบ้าง	- สะพานข้ามคลอง 4 ทางโครงการไม่ได้ดำเนินการปรับปรุง ยังคงสะพานเดิมไว้
16. กรณีที่ทางลงจากสะพานมอเตอร์เวย์มีจำนวน 1 ช่องจราจร และมีช่องจราจรเพิ่มเติมอีก 1 ช่องจราจรจากจุดกลับรถได้สะพาน อยากทราบว่าหากมีการก่อสร้างสะพานใหม่ ทางลงจากสะพานดังกล่าวจะรวมกันเป็นจำนวนช่องจราจรทั้งหมดกี่ช่องจราจร	- ทางโครงการออกแบบปรับปรุงรูปแบบทางหลวงให้สอดคล้องกับการออกแบบสะพานข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สะพานใหม่ข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 จะมีขนาดฝั่งละ 3 ช่องจราจร และทางขนานฝั่งละ 2 ช่องจราจร รวมการก่อสร้างสะพานใหม่ และทางขนาน ทั้งสิ้นฝั่งละ 5 ช่องจราจร



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวน รอบนอกด้านตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
17. บริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการที่ กม.12+200 มีการออกแบบเพื่อขยายช่องจราจรเพิ่มเติมหรือไม่ และมีการใช้โครงสร้างผิวทางแบบคอนกรีตใช้หรือไม่	- บริเวณ กม.12+200 ไม่มีการปรับปรุงช่องจราจรเพิ่มเติมแต่อย่างใด โดยยังคงเป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจรเช่นเดิม สำหรับโครงสร้างชั้นทางและผิวทางของโครงการออกแบบเป็นผิวทางคอนกรีต
18. ควรพิจารณาแนวทางในการขยายผิวจราจรบริเวณทางเชื่อม (Ramp) ที่สามารถเลี้ยวเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ได้ทั้งฝั่งไปบางนาและบางปะอิน เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางและลดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณจุดกลับรถช่วงคลอง 5 และคลอง 5 ซึ่งปัจจุบันมักเกิดปัญหาการจราจรหนาแน่นโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน (Peak-time)	- ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของท่านเสนอต่อกรมทางหลวงต่อไป
19. มีข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านการจราจรบริเวณทางเข้า - ออกพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติธรณีวิทยาเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดปทุมธานี เนื่องจากโครงการมีระยะเวลาก่อสร้างยาวนานถึง 3 ปี โครงการมีแนวทางการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างอย่างไร รวมถึงสามารถใช้เส้นทางเดิมได้หรือไม่ เพื่อให้ประชาชนและผู้ใช้บริการสามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างเหมาะสม และลดผลกระทบต่อการเข้าถึงพิพิธภัณฑสถานในช่วงเวลาดังกล่าว	- ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการต่อไป โดยในขั้นตอนถัดไป จะมีการนำเสนอรายละเอียดเกี่ยวกับแผนระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้าง รวมถึงแผนการจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง หรือลดผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง ทั้งนี้จะมีการชี้แจงรายละเอียดให้ทราบอย่างต่อเนื่องในลำดับถัดไป
20. ในกรณีที่มียุทธศาสตร์ขนาดใหญ่ (รถบัส) เดินทางมายังพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติธรณีวิทยาเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดปทุมธานีในพื้นที่ตำบลคลอง 5 ขอให้มีการพิจารณาจุดกลับรถที่เหมาะสมสำหรับยานพาหนะขนาดใหญ่	- บริเวณจุดกลับรถขนาดใหญ่ในพื้นที่ตำบลคลอง 5 ได้มีการออกแบบให้เป็นลักษณะวงเวียนใต้สะพาน ซึ่งสามารถรองรับการกลับรถของรถโดยสารขนาดใหญ่ (รถบัส) ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรของยานพาหนะขนาดใหญ่ในพื้นที่ดังกล่าว
21. หากในอนาคตกรมทางหลวงมีแผนดำเนินโครงการหรือพัฒนาพื้นที่เพิ่มเติม อยากให้แขวงทางหลวงมีการประสานงานและแจ้งข้อมูลให้หน่วยงานท้องถิ่นทราบล่วงหน้า เนื่องจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทสำคัญในการอนุญาตและควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมถึงการพัฒนาที่อยู่อาศัย เช่น โครงการหมู่บ้านต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยให้การวางแผนและการพัฒนาในพื้นที่เป็นไปอย่างสอดคล้องและลดผลกระทบต่อประชาชนในระยะยาว	- ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของท่านเสนอต่อกรมทางหลวงต่อไป
ด้านการโยกย้ายเวนคืน	
22. กรณีที่ดินเวนคืนบางส่วน แล้วบ้านอยู่ใต้สะพานสามารถร้องขอให้กรมทางหลวงเวนคืนทั้งหมดได้หรือไม่	- ที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนกรณีสภาพที่ดินเปลี่ยนแปลงไป กรมทางหลวงจะจ่ายเป็นค่าทดแทนที่ดินส่วนที่เหลือที่มีราคาตลาด สำหรับกรณีที่ดินเหลือน้อยกว่า 25 ตรว. หรือเหลือด้านใดด้านหนึ่งน้อยกว่า 10 เมตร สามารถร้องขอให้กรมทางหลวงเวนคืนที่ดินทั้งแปลงได้
23. กรณีสิ่งปลูกสร้างถ้าเหลือมากกว่า 25 ตรว. แต่สภาพการใช้ประโยชน์เปลี่ยนแปลงจะสามารถร้องขอให้จ่ายค่าชดเชยได้หรือไม่	- กรณีที่ดินเหลือมากกว่า 25 ตรว. แต่ไม่สามารถที่จะอาศัยอยู่ได้อย่างปลอดภัยสามารถร้องขอให้กรมทางหลวงเวนคืนที่ดินที่เหลืออยู่ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผลการสำรวจพื้นที่ของกรมทางหลวง
24. สอบถามว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบได้มีการแจ้งหรือประชาสัมพันธ์โครงการทางหลวงแนวใหม่เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 ให้ทางพื้นที่หมู่บ้านกฐิ (วงแหวน - รังสิต) และประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้าก่อนมีโครงการหรือไม่ เนื่องจากมีประชาชนที่ซื้อบ้านและทราบภายหลังว่าหมู่บ้านกฐิฯ อยู่ในแนวเส้นทางโครงการและถูกเวนคืน ทำให้เกิดความกังวลต่อสิทธิในที่อยู่อาศัย	- กรมทางหลวงได้มีการศึกษาโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 โดยมีการศึกษาออกแบบแนวเส้นทางแล้วเสร็จในช่วงเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม โครงการยังไม่ได้เข้าสู่ขั้นตอนการก่อสร้างจริงแต่อย่างใด ต่อมาในปี พ.ศ. 2565 กรมทางหลวงได้นำโครงการดังกล่าวกลับมาทบทวนการศึกษาใหม่อีกครั้ง และได้ยืนยันให้ดำเนินการตามแนวเส้นทางที่เคยศึกษาไว้เมื่อปี พ.ศ. 2551 โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงแนวทางหลักของโครงการ โดยในส่วนของพื้นที่หมู่บ้านกฐิฯ จะทราบหรือไม่ ทางโครงการไม่สามารถยืนยันได้ว่าทางพื้นที่หมู่บ้านกฐิฯ ได้รับทราบข้อมูลมาก่อนหรือไม่ เนื่องจากการศึกษาที่ผ่านมาเป็นเพียงขั้นตอนของการสำรวจและออกแบบแนวเส้นทางเท่านั้น และปัจจุบันยังไม่มีมีการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนเพื่อใช้ในโครงการแต่อย่างใด ดังนั้น ในระหว่างที่ยังไม่มีการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนเจ้าของที่ดินหรือผู้พักอาศัยในพื้นที่โครงการยังคงมีสิทธิในการใช้ประโยชน์จากที่ดินตามปกติ และไม่ถือว่าอยู่ภายใต้ข้อจำกัดของการเวนคืน



สรุปผลการประชุมเพื่อหารือแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวน รอบนอกด้านตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
25. เนื่องจากประชาชน โดยเฉพาะผู้พักอาศัยในหมู่บ้านภูริฯ มีความกังวลเกี่ยวกับระยะเวลาการเวนคืนและกำหนดการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืน ซึ่งยังไม่มีข้อมูลที่ชัดเจน จึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับข้อกังวลดังกล่าวไปพิจารณา และดำเนินการให้ข้อมูลที่ชัดเจน เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการเวนคืน	- ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาเพื่อใช้ประกอบการศึกษา
26. สอบถามเกี่ยวกับราคาประเมินที่ดินในพื้นที่โดนเวนคืน เนื่องจากพบว่าที่ดินที่ตั้งอยู่ใกล้กันหรืออยู่ในบริเวณเดียวกัน กลับมีราคาประเมินที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน บางแปลงมีราคาสูงกว่าปกติค่อนข้างมาก จึงอยากให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องช่วยชี้แจงหลักเกณฑ์หรือเหตุผลในการประเมินราคาดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าใจและตรวจสอบข้อมูลได้อย่างชัดเจน	- ราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์จะพิจารณาจากลักษณะของแปลงที่ดิน โดยเฉพาะความลึกของแปลง ซึ่งโดยทั่วไปแปลงที่มีความลึกมากจะมีการประเมินราคาต่อตารางวาต่ำกว่าแปลงที่มีความลึกน้อย เนื่องจากมีข้อจำกัดในการใช้ประโยชน์จากที่ดินดังกล่าวสำหรับกรณีที่มีการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืน จะมีการดำเนินการสำรวจและจัดเก็บข้อมูลราคาที่ดินตามสภาพตลาดจริงในแต่ละพื้นที่ เพื่อเสนอข้อมูลให้คณะกรรมการกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นฯ พิจารณา โดยคณะกรรมการฯ จะพิจารณาราคาค่าทดแทนตามลักษณะของที่ดินแต่ละแปลง และแต่ละโซนอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ราคาที่ดินที่ทางโครงการใช้นำเสนอในเบื้องต้น เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาเพื่อประเมินกรอบวงเงินงบประมาณในการเวนคืน โดยอ้างอิงจากราคาประเมินของกรมธนารักษ์ เมื่อเข้าสู่ขั้นตอนการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืน จะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นฯ อย่างเป็นทางการ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากนายอำเภอ ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทนกรมที่ดิน ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้บริหารหน่วยงานท้องถิ่นที่แนวเขตเวนคืนผ่าน เพื่อร่วมกันพิจารณาราคาค่าทดแทนให้เหมาะสมตามหลักเกณฑ์ของกฎหมาย

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668 - 75 ต่อ 26506

บริษัทที่ปรึกษา



ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด
288/172 ถนนสายไหม แขวงสายไหม เขตสายไหม
กรุงเทพมหานคร 10220
โทรศัพท์ : 0 2003 5230
ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม : คุณนิทยา บัวงาม

ด้านวิศวกรรม



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



Website

www.eia-hwy352easternring.com



Line Official

EIA ทล.352
(@483eibts)



Facebook

ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมจุดตัด
ถนนวงแหวนตะวันออก-บรรจบทล.352
จ.ปทุมธานี