



สำนักงานสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง

**โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอยู่อยุธยา (ด้านเหนือ)
กำหนดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)**



ไฟล์สื่อประกอบการประชุม

วันพฤหัสบดีที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2568

เวลา 09.00-12.00 น.

ณ ห้องประชุมถาวร-อุษา พรประกา

โรงแรมอโศก ธรรมศาสตร์

ตำบลโป่ง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

จัดทำโดย :



บริษัท เอพซิลอน จำกัด

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในด้านต่าง ๆ

โดยเฉพาะการสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อการศึกษาในด้านต่าง ๆ

โดยเฉพาะการสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
เพื่อนำไปดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียดและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ในชั้นรายละเอียดในขั้นตอนถัดไป

- เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการ พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ

ประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

จากการพัฒนาโครงการและเสนอแนะ

มาตรการและแผนจัดการฯ

เพื่อศึกษารูปแบบโครงการที่เหมาะสม
และสำรวจออกแบบรายละเอียดรูปแบบการ
แก้ปัญหาจราจรบริเวณทางแยก

เพื่อศึกษาสภาพปัญหา
ข้อจำกัดสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน



การมีส่วนร่วมของประชาชน

การส่งเสริม สนับสนุน ในการแสดงความคิดเห็น
และข้อเสนอแนะ

ประมาณราคาก่อสร้างโครงการ
และจัดทำแผนดำเนินโครงการ



ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะเวลาดำเนินงาน **450 วัน**



สัญญาเลขที่ สบ.25/2568 ลงวันที่ : **3 มีนาคม พ.ศ. 2568**

วันเริ่มปฏิบัติงาน : **4 มีนาคม พ.ศ. 2568**

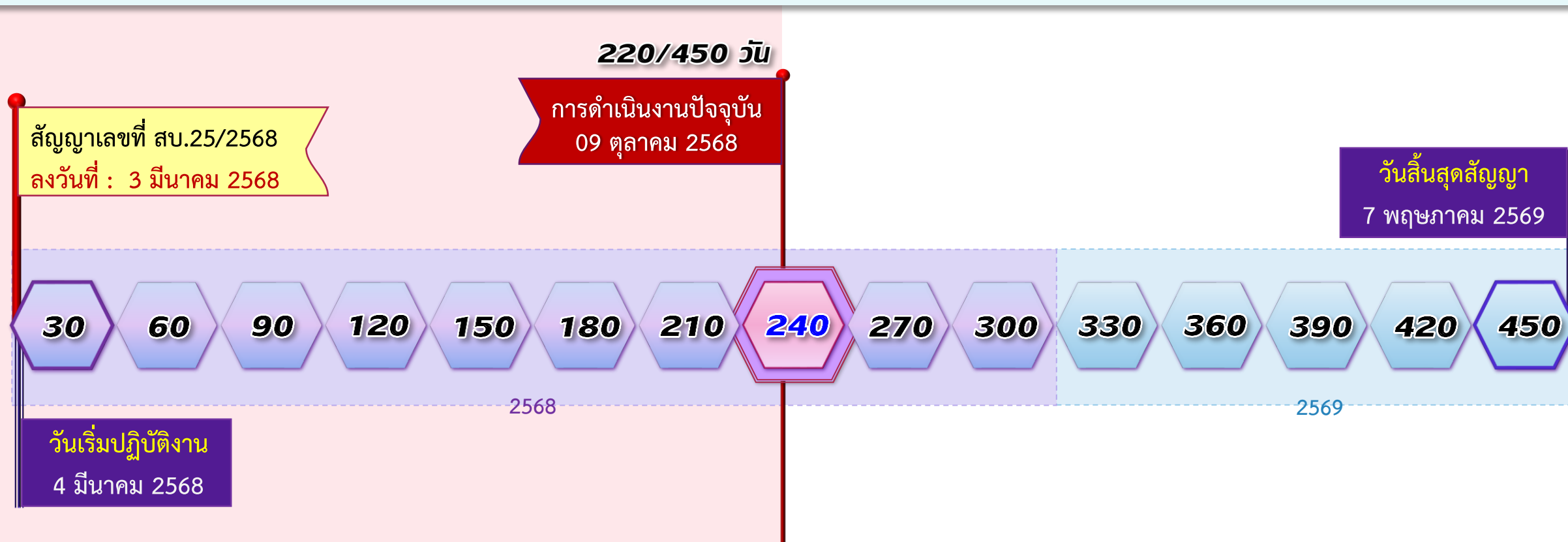
วันสิ้นสุดสัญญา : **7 พฤษภาคม พ.ศ. 2569**



บริษัท เอพซิลอน จำกัด
[ด้านวิศวกรรมและจราจรขนส่ง]



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
[ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน]



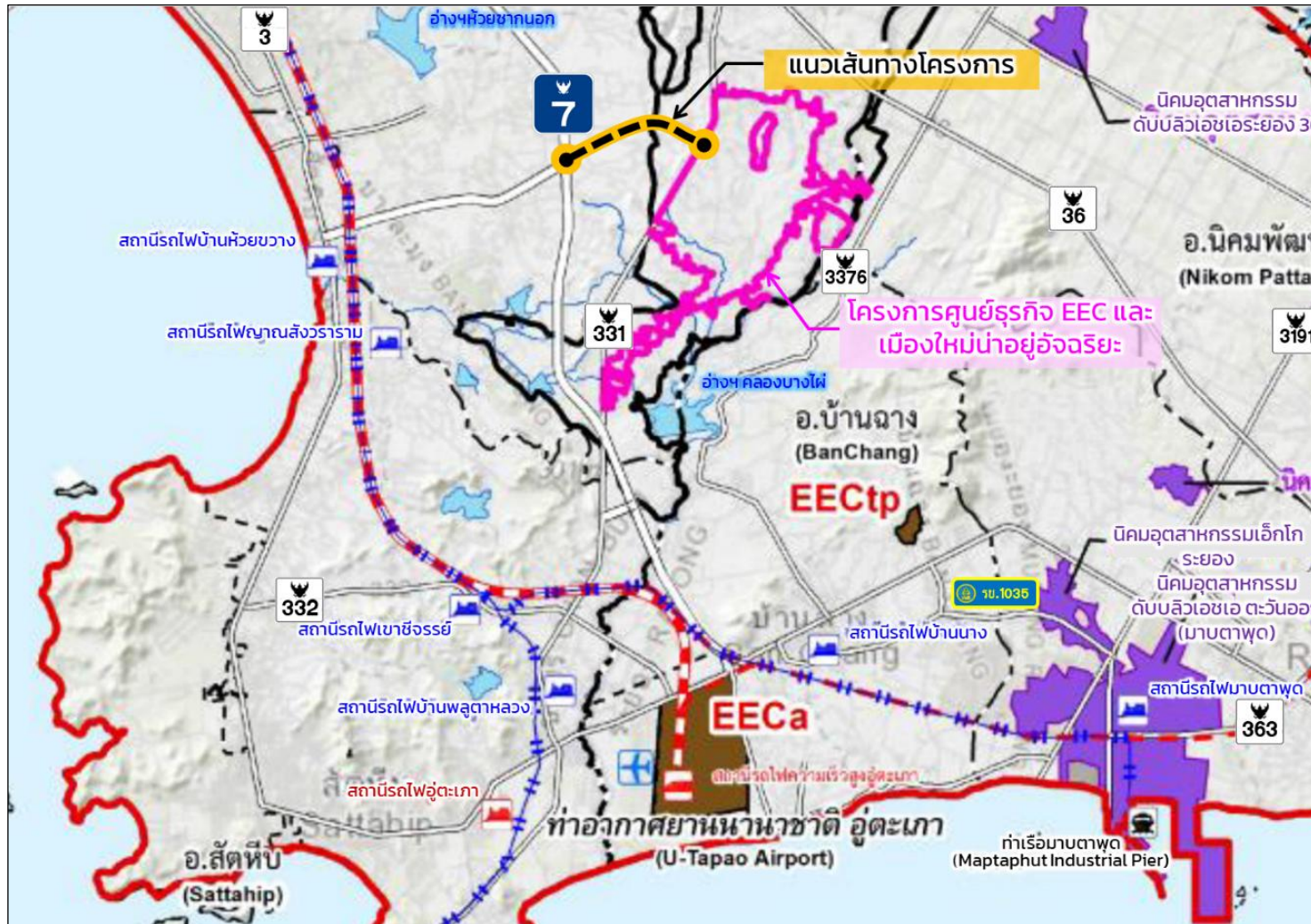


การศึกษาด้านวิศวกรรม





ความเป็นมาโครงการ วัตถุประสงค์ พื้นที่โครงการ ขั้นตอนการศึกษา



- แผนการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาเมืองใหม่ให้เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจและการเงินระดับภูมิภาค ภายใต้ชื่อโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ เนื้อที่ 14,619 ไร่
- แผนพัฒนาพื้นที่ EEC ในภาพรวมจะเป็นตัวเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างอย่างรวดเร็ว รวมถึงเกิดการเชื่อมโยงระบบคมนาคมเชื่อมสามสนามบินและโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ
- โครงการนี้จึงเป็นหนึ่งในโครงข่ายถนนที่พัฒนาเพื่อเชื่อมโยงระบบคมนาคมและขนส่ง และรองรับความต้องการเดินทางในพื้นที่ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ ไปด้านทิศตะวันออกเพื่อเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 331

เขตการควบคุม

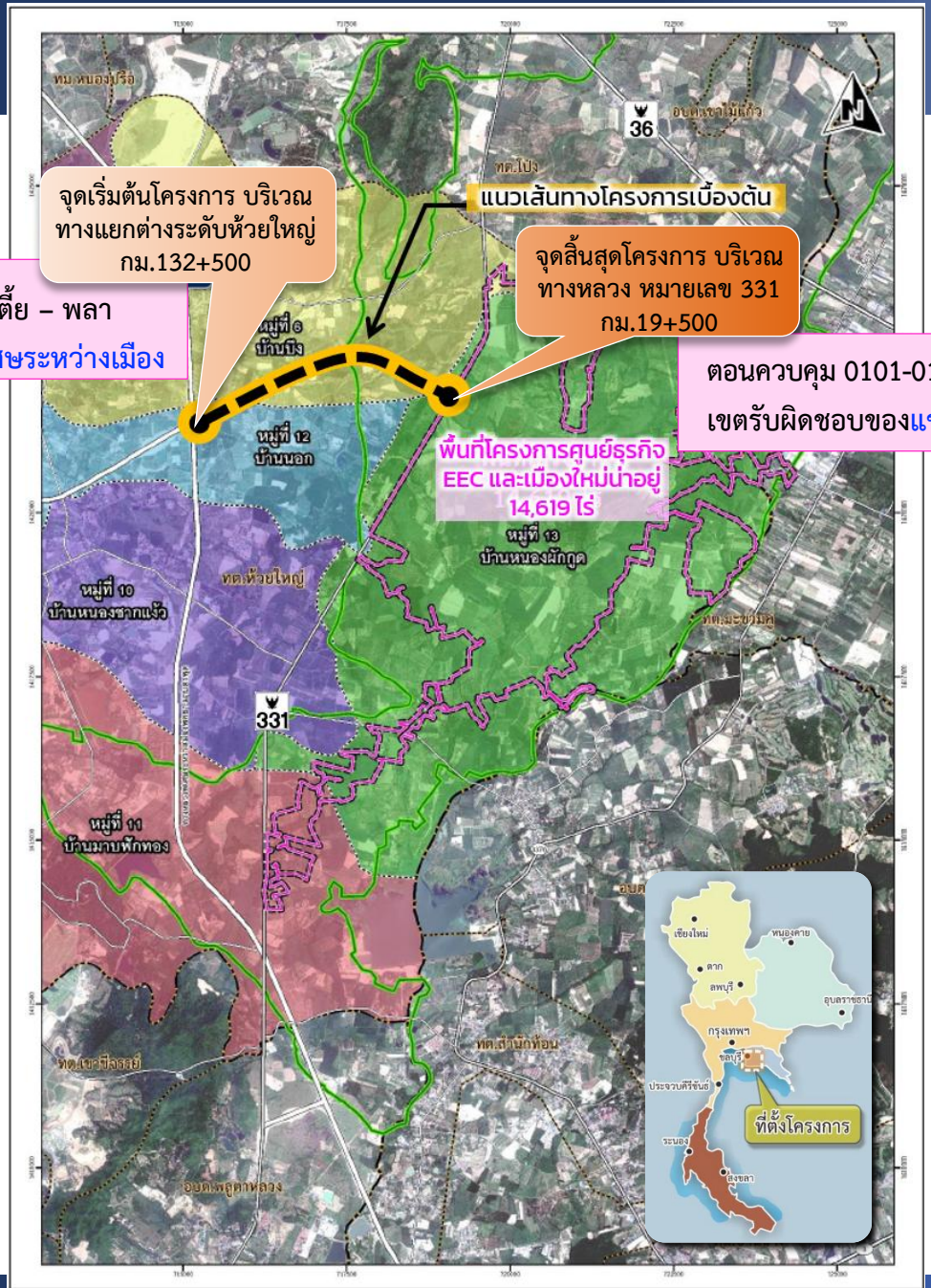
ตอนควบคุม 0106 ช่วงตะเคียนเตี้ย - พลา
เขตรับผิดชอบของ **แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง**

จุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณ
ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่
กม.132+500

จุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ
ทางหลวง หมายเลข 331
กม.19+500

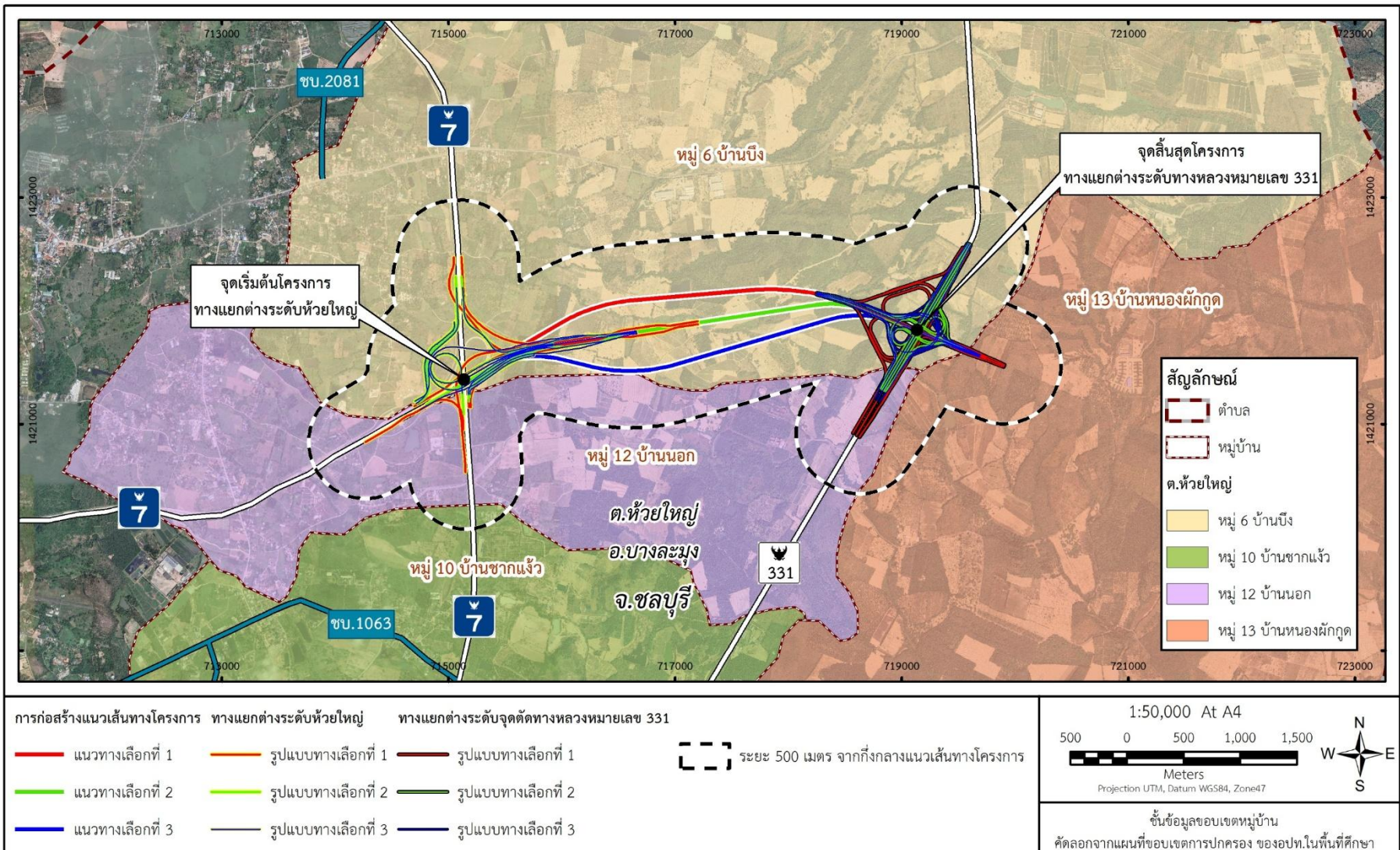
ตอนควบคุม 0101-0102 ช่วง สัตหีบ - ปอวิน
เขตรับผิดชอบของ **แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2**

พื้นที่โครงการศูนย์ธุรกิจ
EEC และเมืองใหม่ น่าอยู่
14,619 ไร่

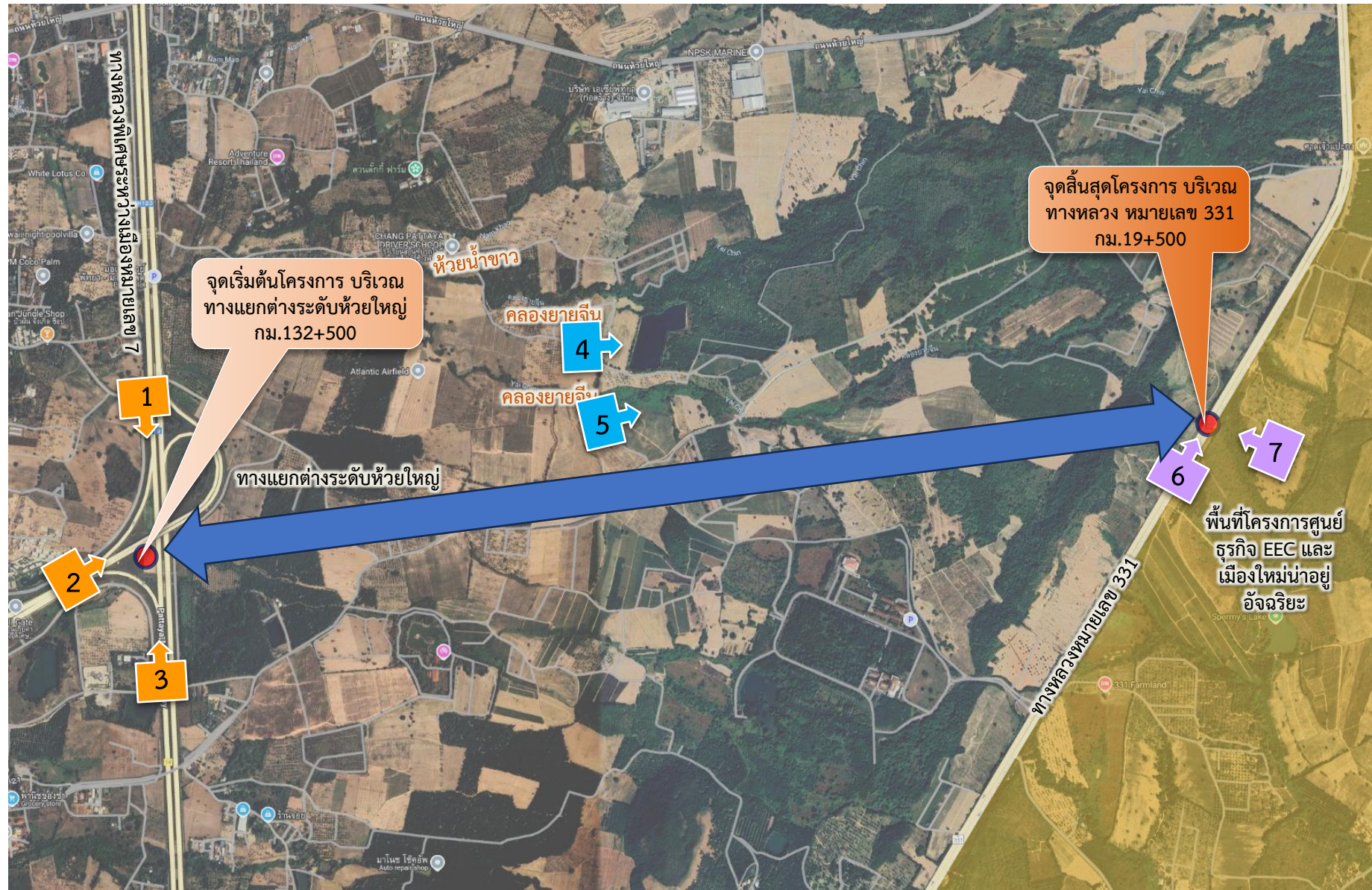


โครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอยู่จฉริยะ:





พื้นที่ศึกษา
ครอบคลุมพื้นที่
บางส่วนของ
หมู่ 6 บ้านบึง
หมู่ 10 บ้านชากแง้ว
หมู่ 12 บ้านนอก
หมู่ 13 บ้านหนองผักกูด
ตำบลห้วยใหญ่
อำเภอบางละมุง
จังหวัดชลบุรี



1 จุดเริ่มต้นโครงการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7)



2 จุดเริ่มต้นโครงการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7)





ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

3

จุดเริ่มต้นโครงการ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7)



4

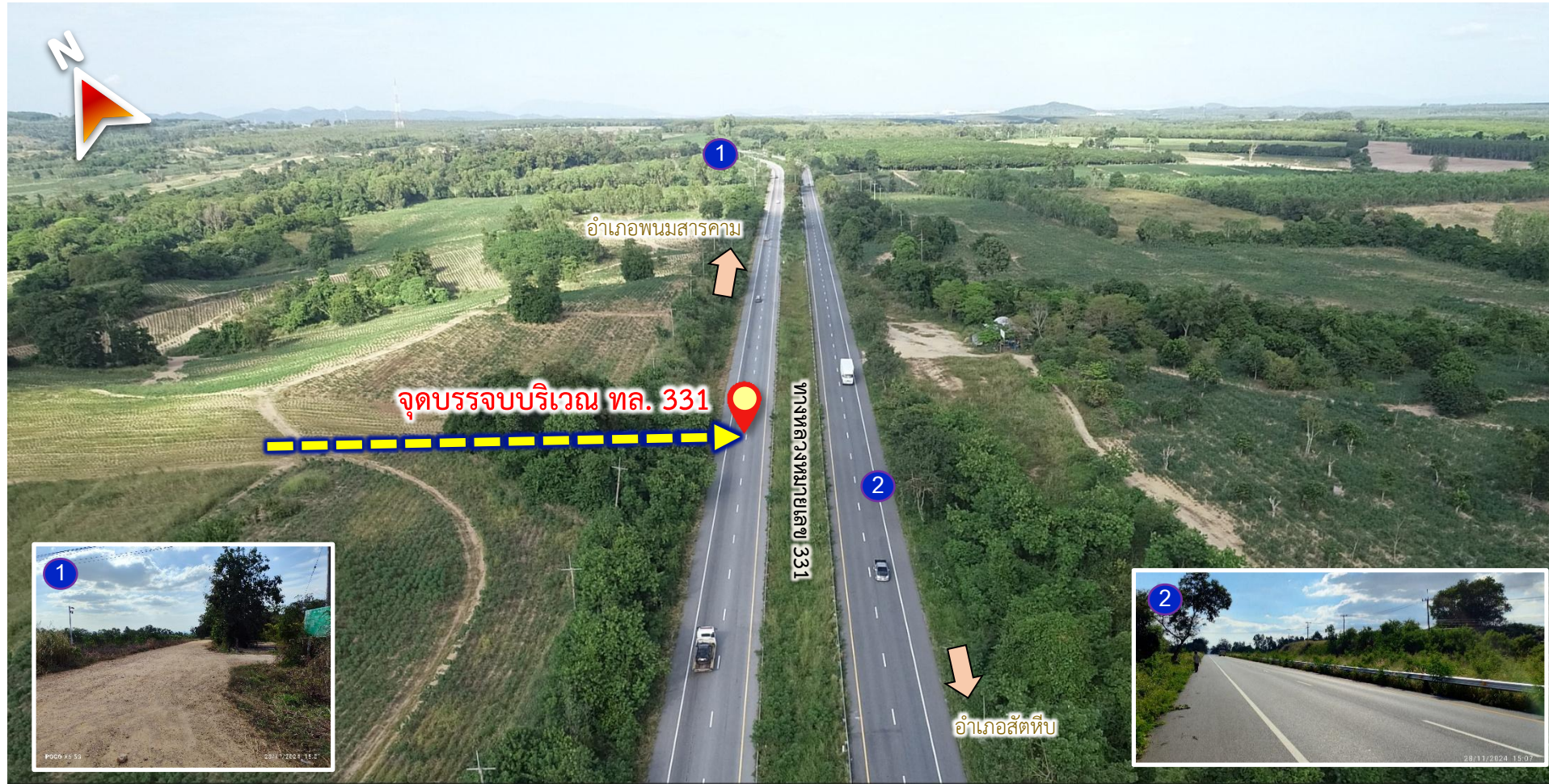


5



6

จุดสิ้นสุดโครงการ ทางหลวงหมายเลข 331

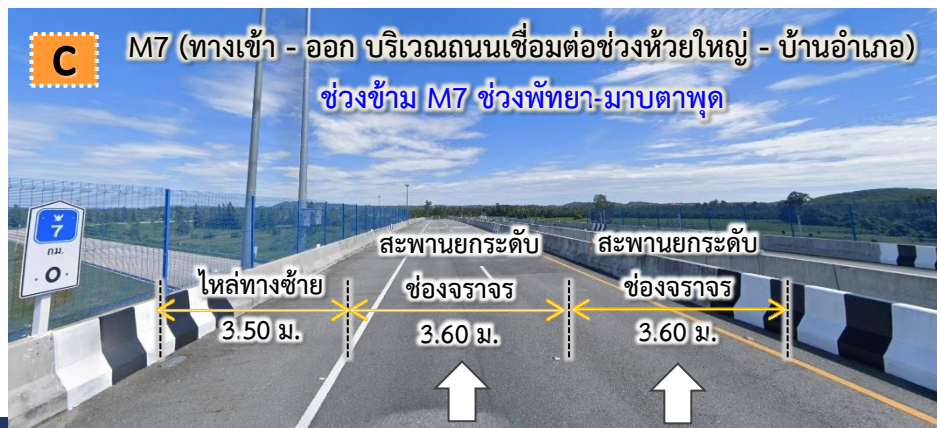


7

จุดสิ้นสุดโครงการ ทางหลวงหมายเลข 331



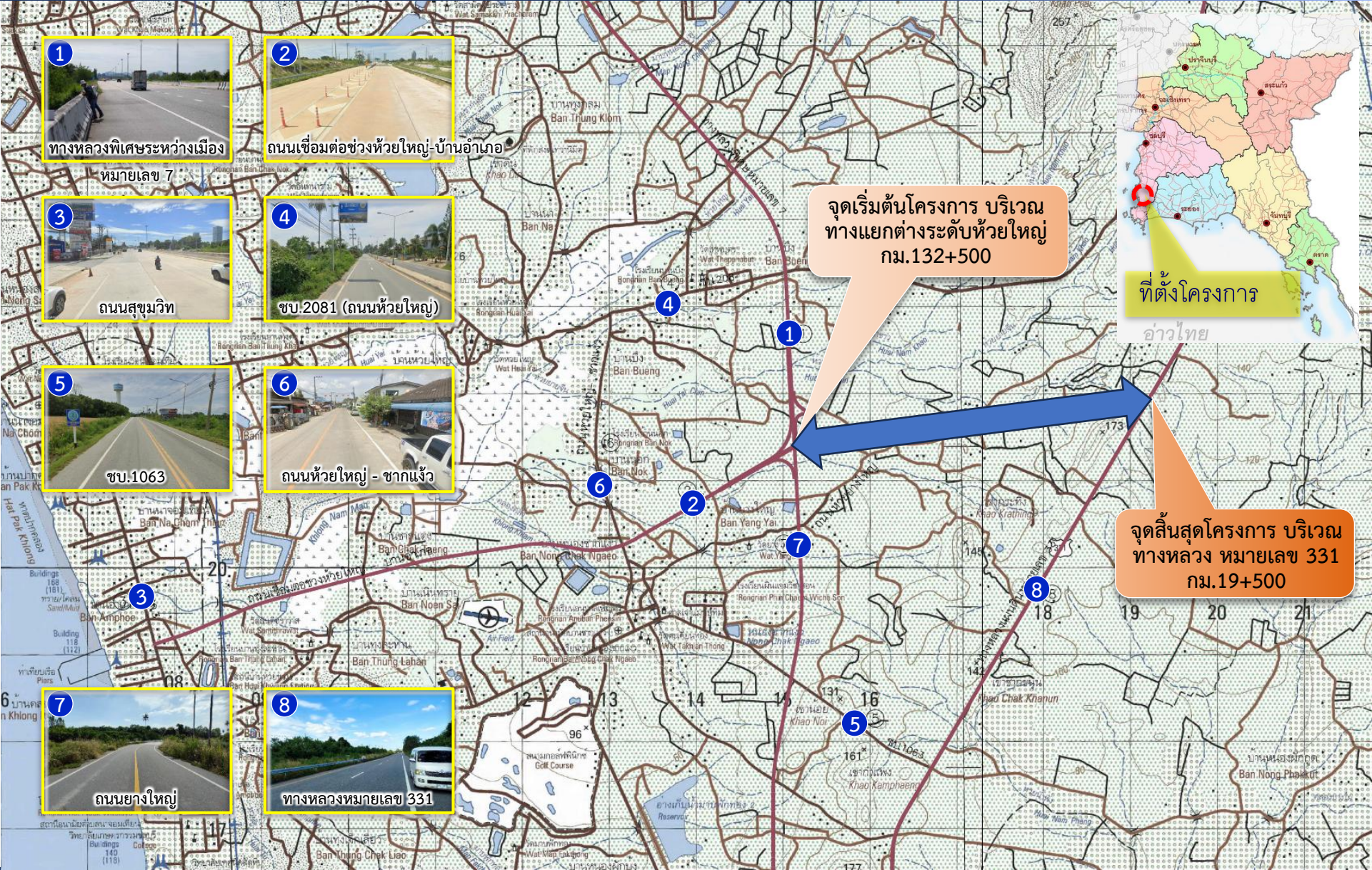
รูปตัดถนนของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7





รูปตัดถนนของทางหลวงหมายเลข 331



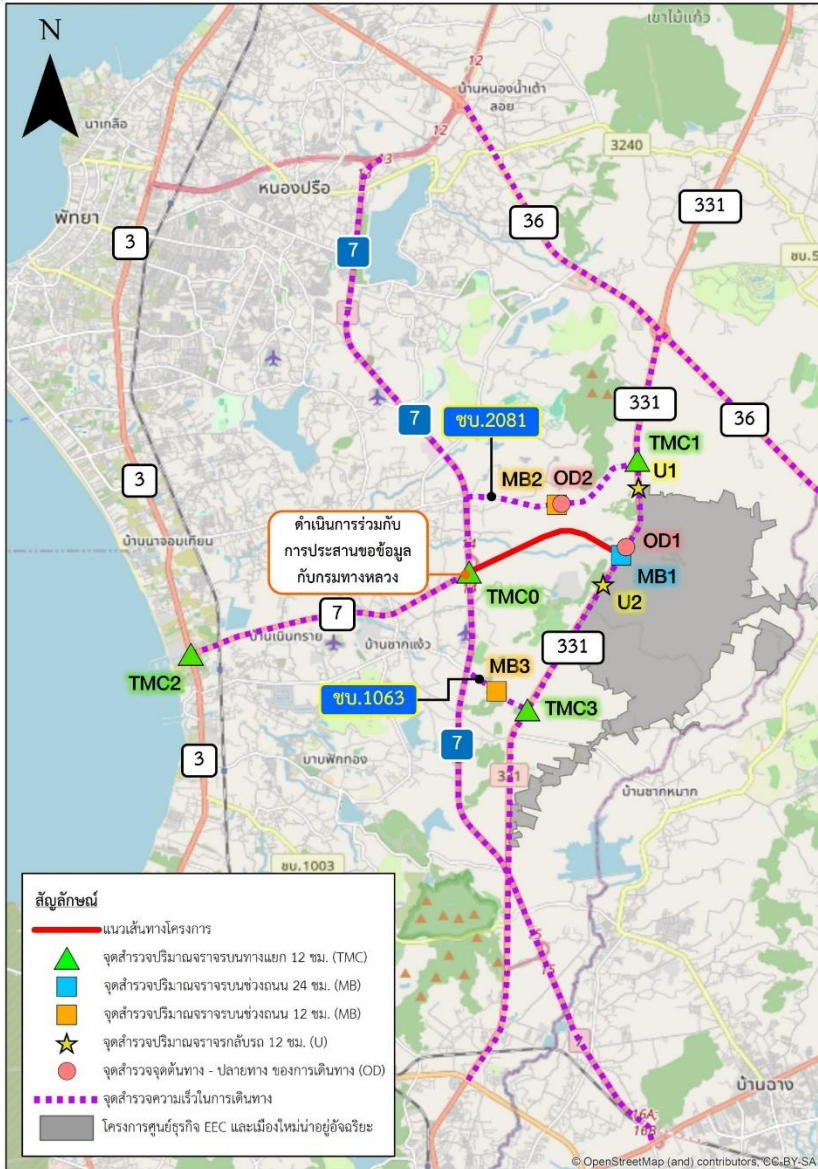




ผลการติดตามการ ปริมาณจราจร



จุดสำรวจปริมาณจราจร



วันที่ทำการสำรวจ วันที่ 26-29 เมษายน 2568

- (1) การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block Classified Count)
 - ❖ จำนวน 3 จุด คือ จุดสำรวจ MB1 (24 ชั่วโมง) และจุด MB2 และ MB3 (12 ชั่วโมง)
 - ❖ สำรวจเป็นเวลา 3 วัน (ช่วงต้นสัปดาห์ กลางสัปดาห์ และวันหยุด)
- (2) การสำรวจปริมาณจราจรกัณฑ์รถ (U-turn Traffic Counts)
 - ❖ จำนวน 2 จุด คือ จุดสำรวจ U1 และ U2 (12 ชั่วโมง)
 - ❖ สำรวจเป็นเวลา 3 วัน (ช่วงต้นสัปดาห์ กลางสัปดาห์ และวันหยุด)
- (3) การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (TMC)
 - ❖ จำนวน 4 จุด คือ จุดสำรวจ TMC0 TMC1 TMC2 และ TMC3 (12 ชั่วโมง)
 - ❖ สำรวจเป็นเวลา 3 วัน (ช่วงต้นสัปดาห์ กลางสัปดาห์ และวันหยุด)
- (4) การสำรวจจุดต้นทางและปลายทางของการเดินทาง (OD)
 - ❖ จำนวน 2 จุด คือ จุดสำรวจ OD1 และ OD2
 - ❖ สำรวจเป็นเวลา 2 วัน (ช่วงต้นสัปดาห์ และวันหยุด)
- (5) การสำรวจความเร็วและเวลาในการเดินทาง (SP)
 - ❖ สำรวจเป็นเวลา 3 วัน (ช่วงต้นสัปดาห์ กลางสัปดาห์ และวันหยุด)
- (6) การสำรวจความยาวแถวคอย
 - ❖ สำรวจเป็นเวลา 2 วัน (ช่วงต้นสัปดาห์ และวันหยุด)
- (7) การสำรวจคนเดินเท้าและกลุ่มเปราะบาง
 - ❖ สำรวจเป็นเวลา 3 วัน (ช่วงต้นสัปดาห์ กลางสัปดาห์ และวันหยุด) ในช่วงวันที่ 26 -29 เมษายน พ.ศ. 2568

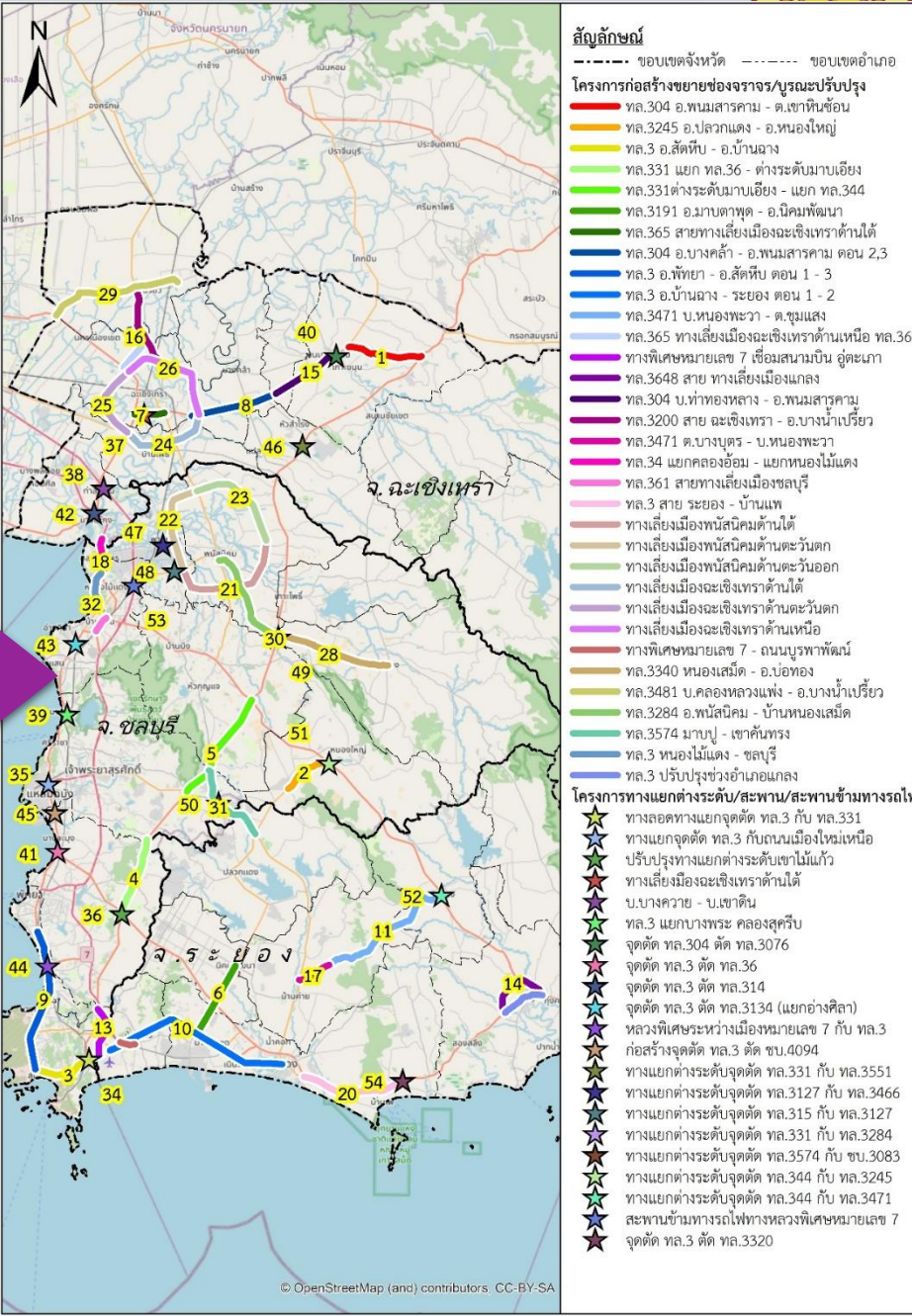


แนวทางการคาดการณ์

ทำการคาดการณ์ปริมาณจราจร
ทุกๆ ช่วง 5 ปีตลอดระยะเวลา 30 ปี

- ปี พ.ศ. 2574 ปีสมมติเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2579 ปีที่ 5 ของการเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2584 ปีที่ 10 ของการเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2589 ปีที่ 15 ของการเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2594 ปีที่ 20 ของการเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2599 ปีที่ 25 ของการเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2604 ปีที่ 30 ของการเปิดให้บริการ

แผนงาน/โครงการในอนาคต
ในพื้นที่ศึกษา



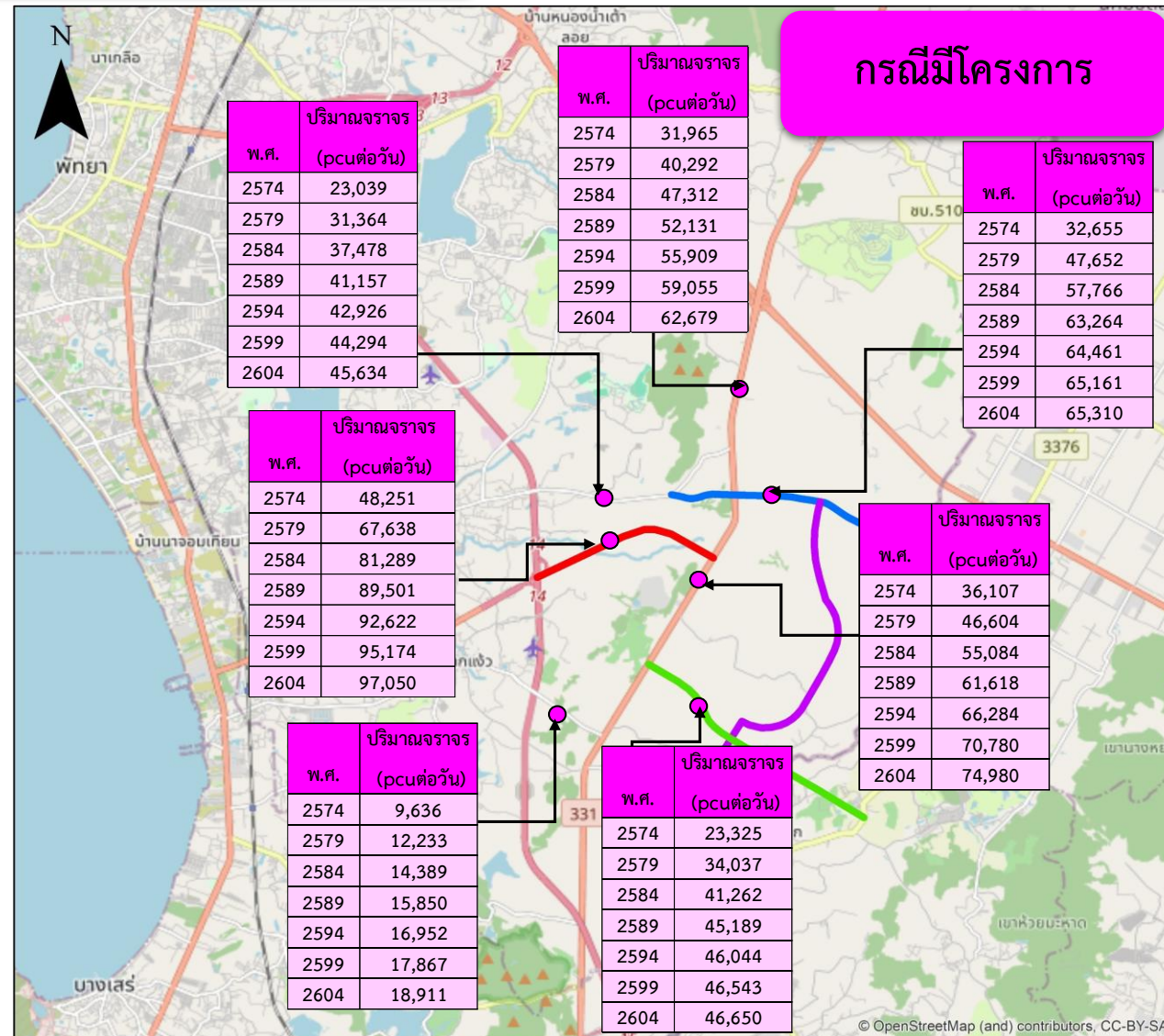
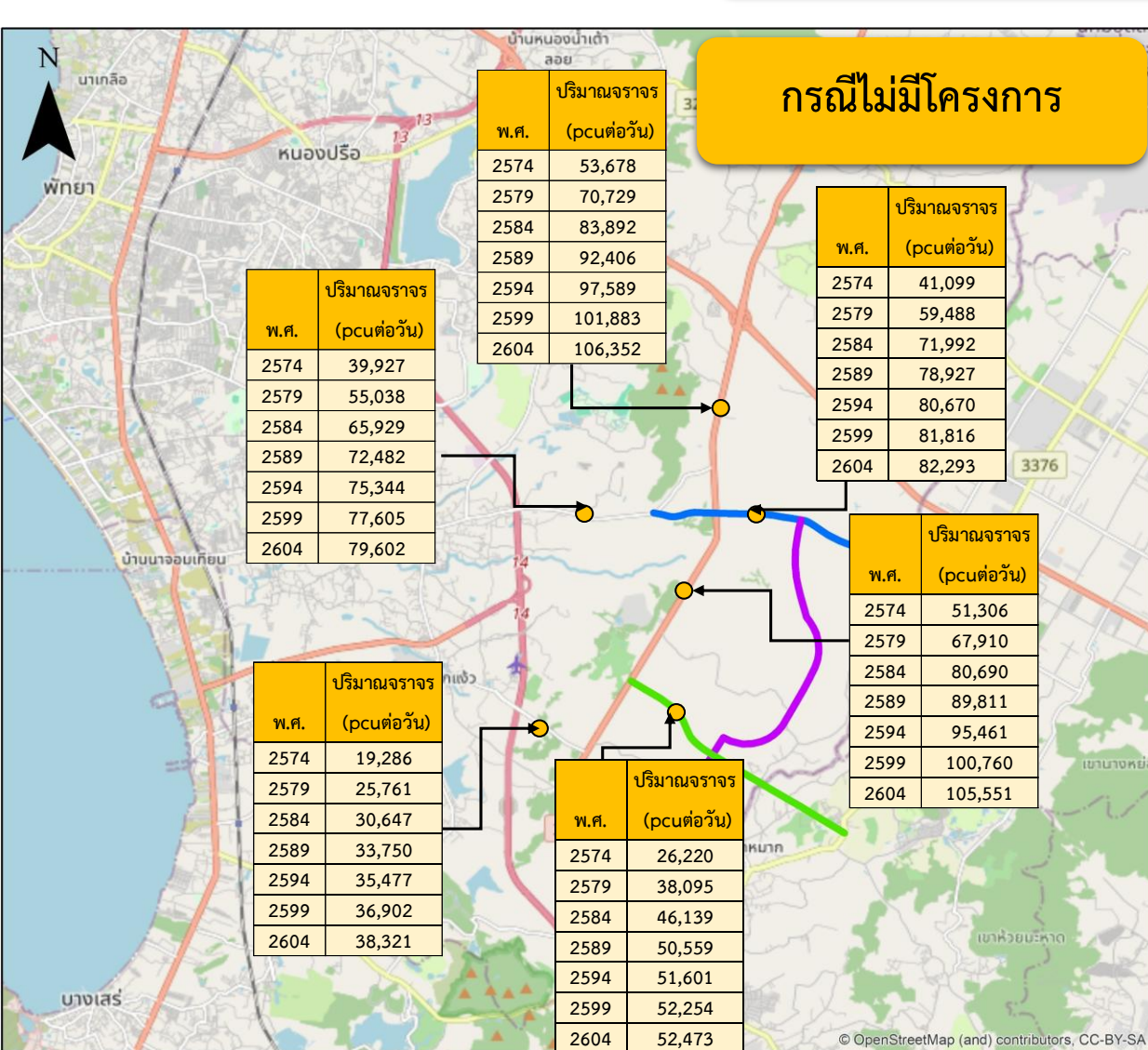


ปริมาณการเดินทางเข้าออกพื้นที่ตามสมมติฐานการพัฒนา

ปีที่	พ.ศ.	พื้นที่ที่พัฒนา (ร้อยละ)	พื้นที่พัฒนาสะสม (ร้อยละ)	ปริมาณการเดินทาง (PCU/วัน)		
				ในพื้นที่ EEC	เข้าออกพื้นที่ EEC	รวม
1	2574	40	40	52,443	69,517	121,960
5	2579	20	60	81,496	101,444	182,940
10	2584	15	75	105,699	122,976	228,675
15	2589	10	85	124,486	134,679	259,165
20	2594	5	90	137,182	137,228	274,410
25	2599	5	95	150,938	138,717	289,655
30	2604	5	100	165,866	139,034	304,900



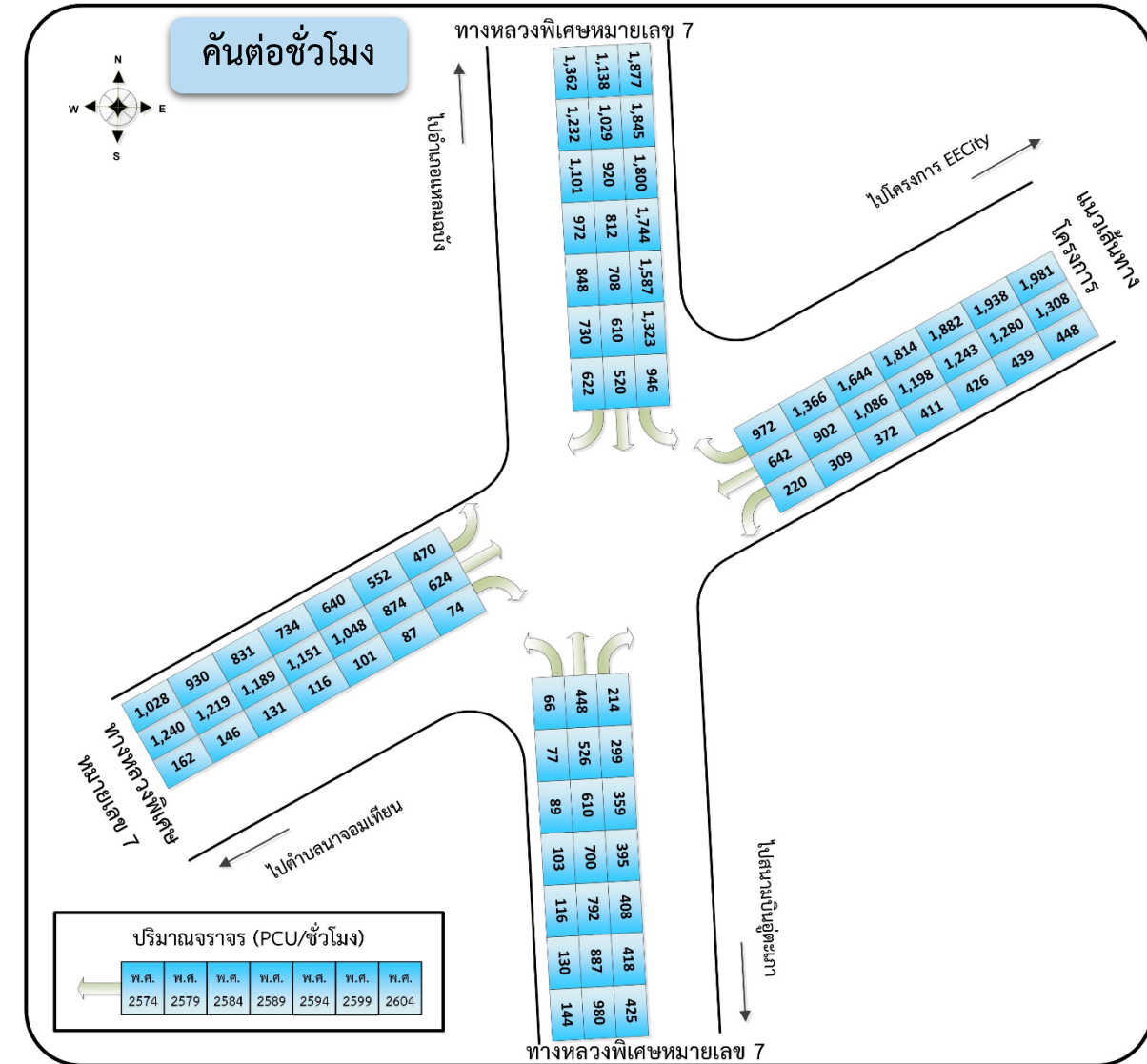
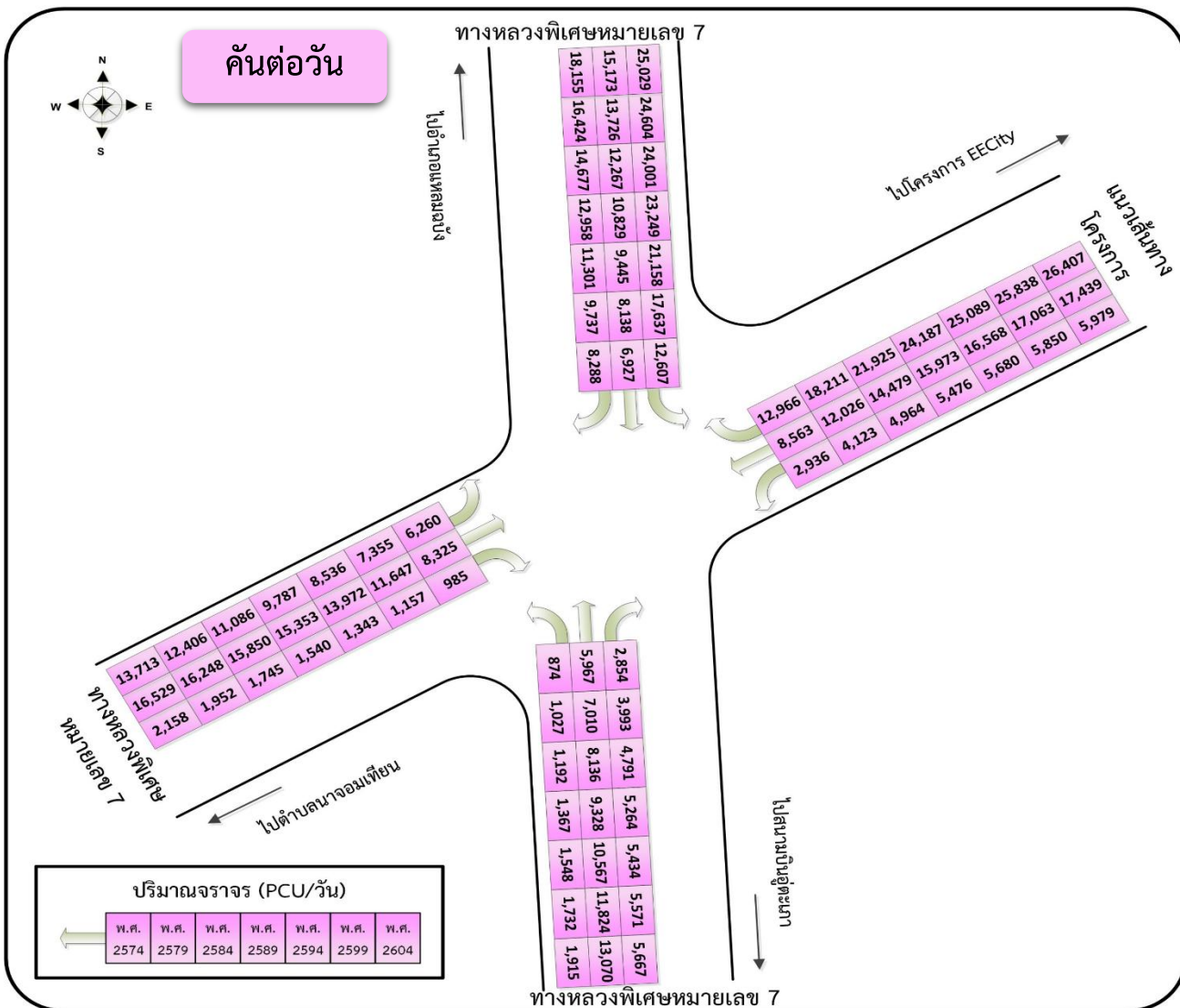
ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต





ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต

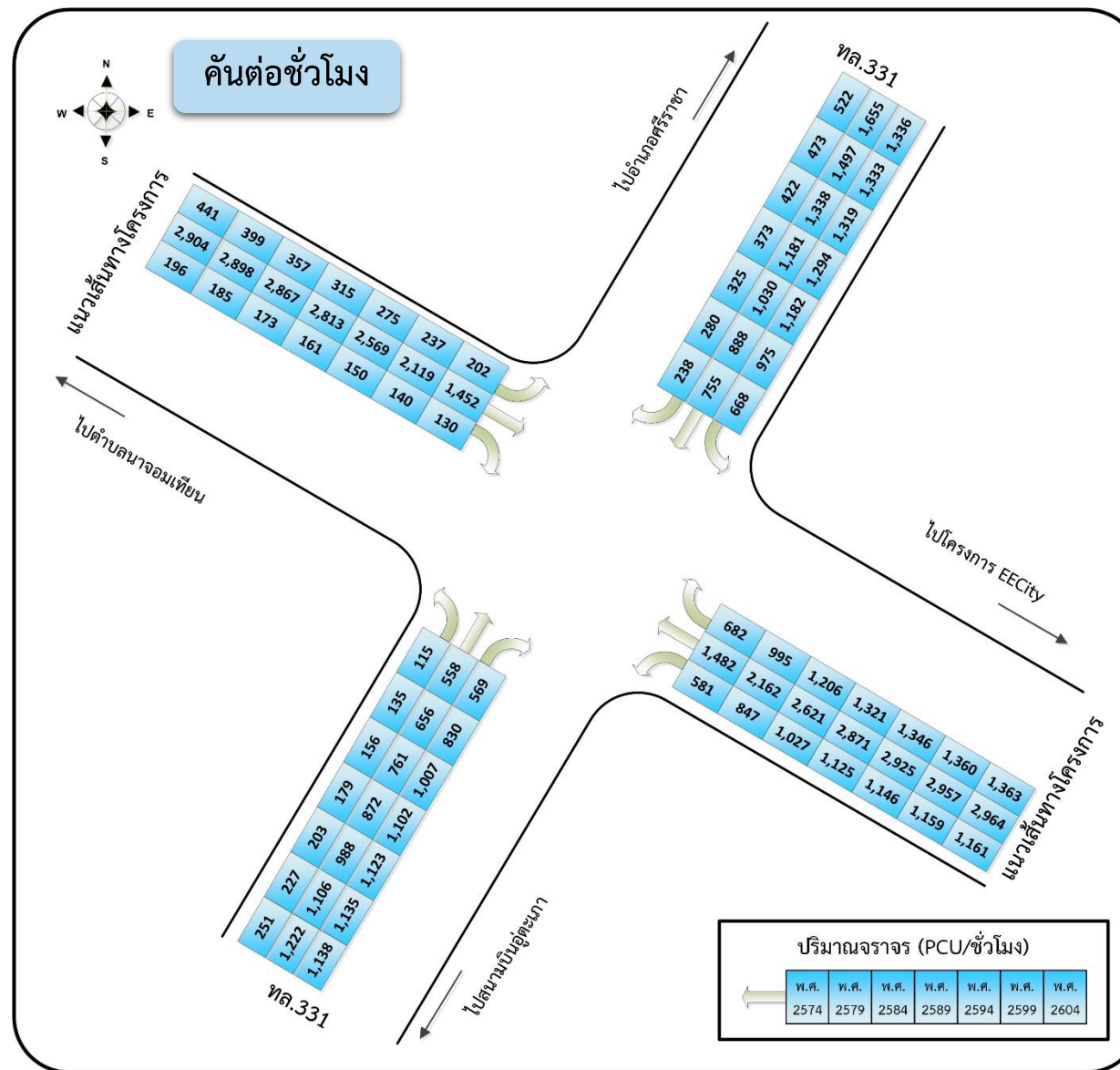
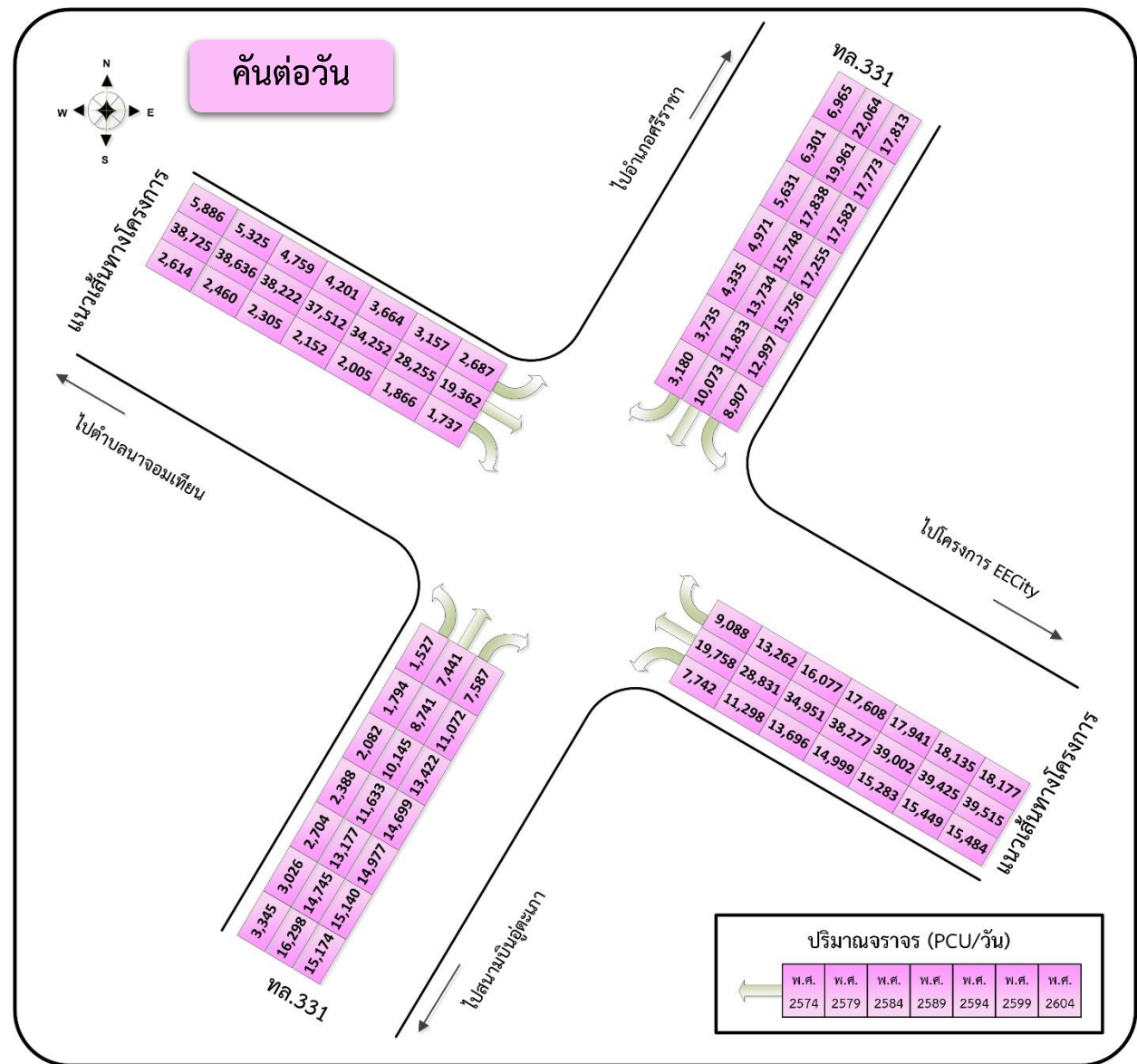
แยกต่างระดับห้าใหญ่





ผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต

แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331





การวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนเส้นทางโครงการ

- ทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรในปีอนาคตได้ โดยมีระดับการให้บริการ E ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2584 และตกลงมาอยู่ที่ระดับการให้บริการ F ในปี พ.ศ. 2594 ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์ที่ AASHTO แนะนำสำหรับการออกแบบ (ระดับการให้บริการที่เหมาะสมอยู่ที่ระดับ C)
- จึงแนะนำให้ออกแบบลักษณะทางกายภาพของโครงการเป็น 6 ช่องจราจร ซึ่งจะให้มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ B ในปี พ.ศ. 2574 และมีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ C ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2584 ไปจนถึง พ.ศ. 2604

ขนาด ช่องจราจร	ระดับการให้บริการ						
	พ.ศ. 2574	พ.ศ. 2579	พ.ศ. 2584	พ.ศ. 2589	พ.ศ. 2594	พ.ศ. 2599	พ.ศ. 2604
4	C	D	E	E	F	F	F
6	B	B	C	C	C	C	C





ทางหลวงพิเศษขนาด 6 ช่องจราจร

ความกว้างช่องจราจร : 3.60 เมตร

ไหล่ทางฝั่งซ้ายกว้าง : 3.00 เมตร

ไหล่ทางฝั่งขวากว้าง : 1.00 เมตร

ทางบริการขนาด 2 ช่องจราจร

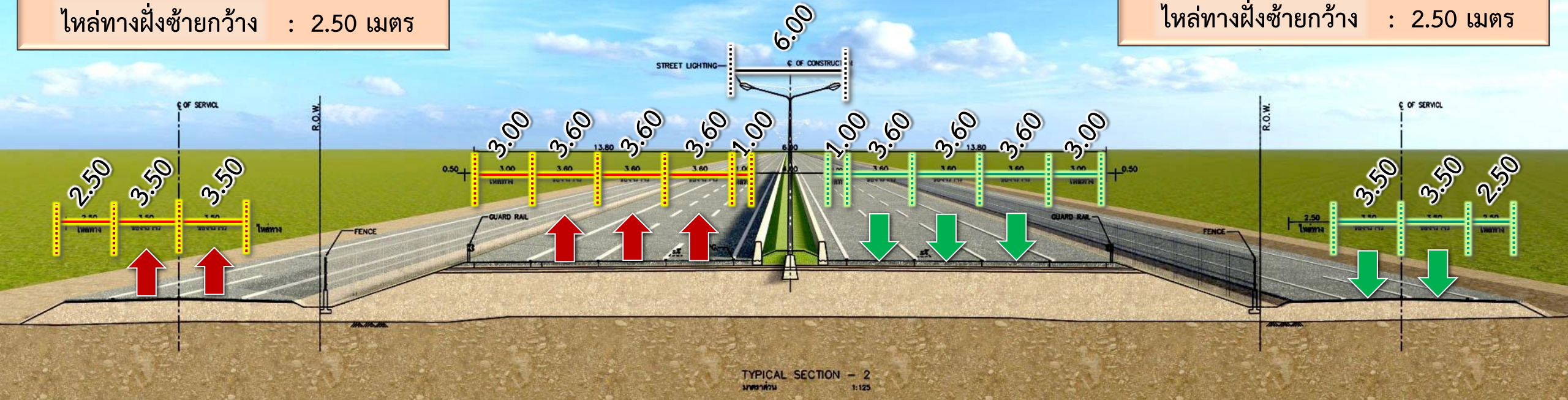
ความกว้างช่องจราจร : 3.50 เมตร

ไหล่ทางฝั่งซ้ายกว้าง : 2.50 เมตร

ทางบริการขนาด 2 ช่องจราจร

ความกว้างช่องจราจร : 3.50 เมตร

ไหล่ทางฝั่งซ้ายกว้าง : 2.50 เมตร





รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงโครงสร้างทางยกระดับ

ทางหลวงพิเศษขนาด 6 ช่องจราจร

ทางบริการขนาด 2 ช่องจราจร

ความกว้างช่องจราจร : 3.50 เมตร

ไหล่ทางฝั่งซ้ายกว้าง : 2.50 เมตร

ความกว้างช่องจราจร : 3.60 เมตร

ไหล่ทางฝั่งซ้ายกว้าง : 3.00 เมตร

ไหล่ทางฝั่งขวากว้าง : 1.00 เมตร

ทางบริการขนาด 2 ช่องจราจร

ความกว้างช่องจราจร : 3.50 เมตร

ไหล่ทางฝั่งซ้ายกว้าง : 2.50 เมตร





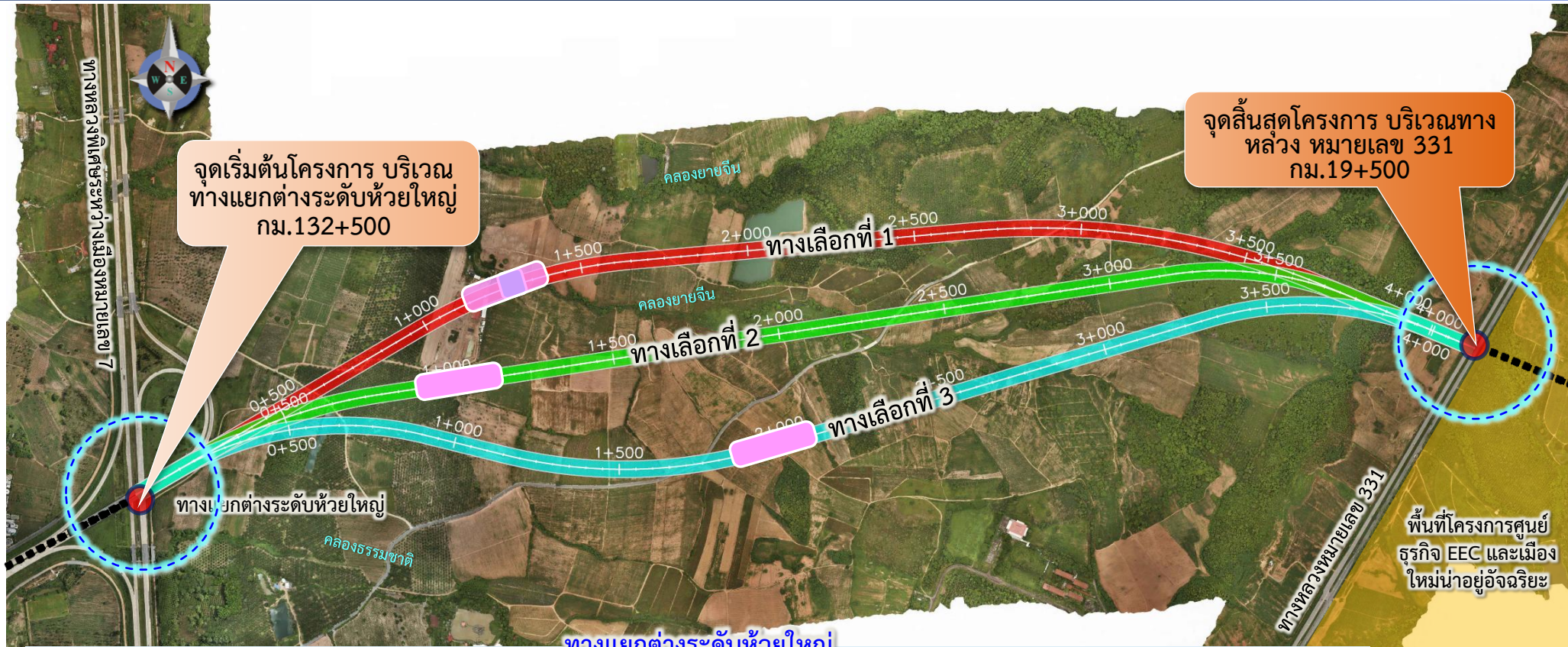
สรุปผลการคัดเลือก รูปแบบการพัฒนาโครงการ



สัญลักษณ์

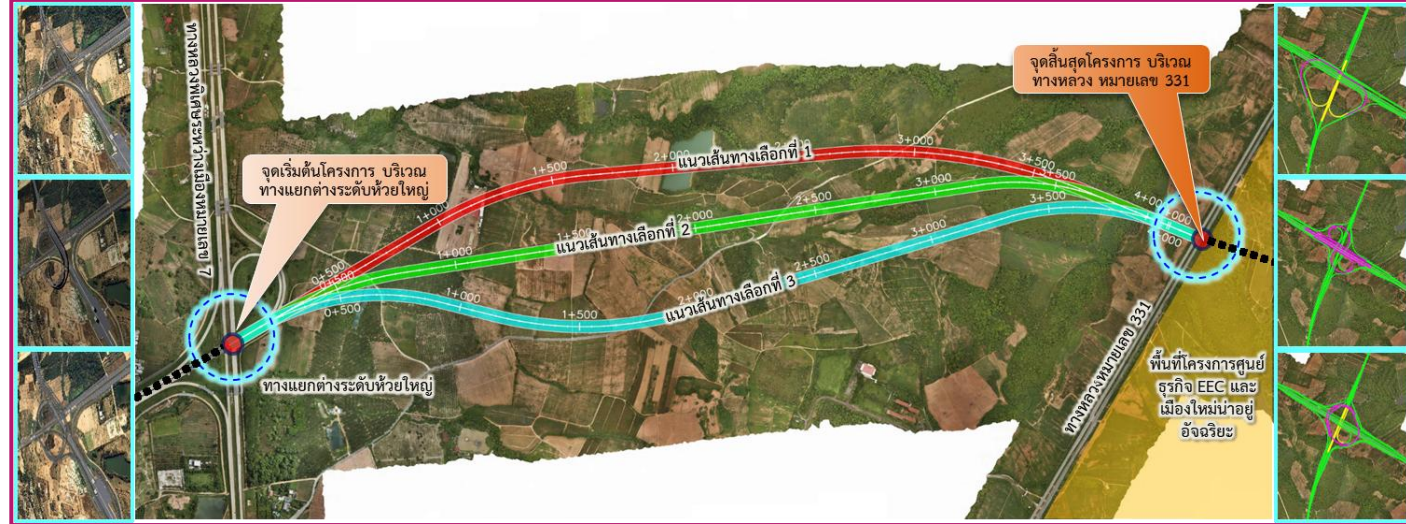
- ด้านเก็บค่าผ่านทาง
- สะพานข้ามคลองยายจิ้น





1 การคัดเลือกแนวเส้นทาง

2 การเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ



หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ

1

แบบขั้นบันได

ดีมาก	1.00
ดี	0.80
พอใช้	0.60
ค่อนข้างไม่ดี	0.40
ไม่ดี	0.20

2

แบบสัดส่วน

รูปแบบที่ดีที่สุดจะได้คะแนน 1.00
รูปแบบอื่นจะได้คะแนนลดหลั่นเป็น
สัดส่วนกันตามความสัมพันธ์

ด้านผลกระทบต่อสังคม
และสิ่งแวดล้อม

ด้านวิศวกรรม
และจราจร

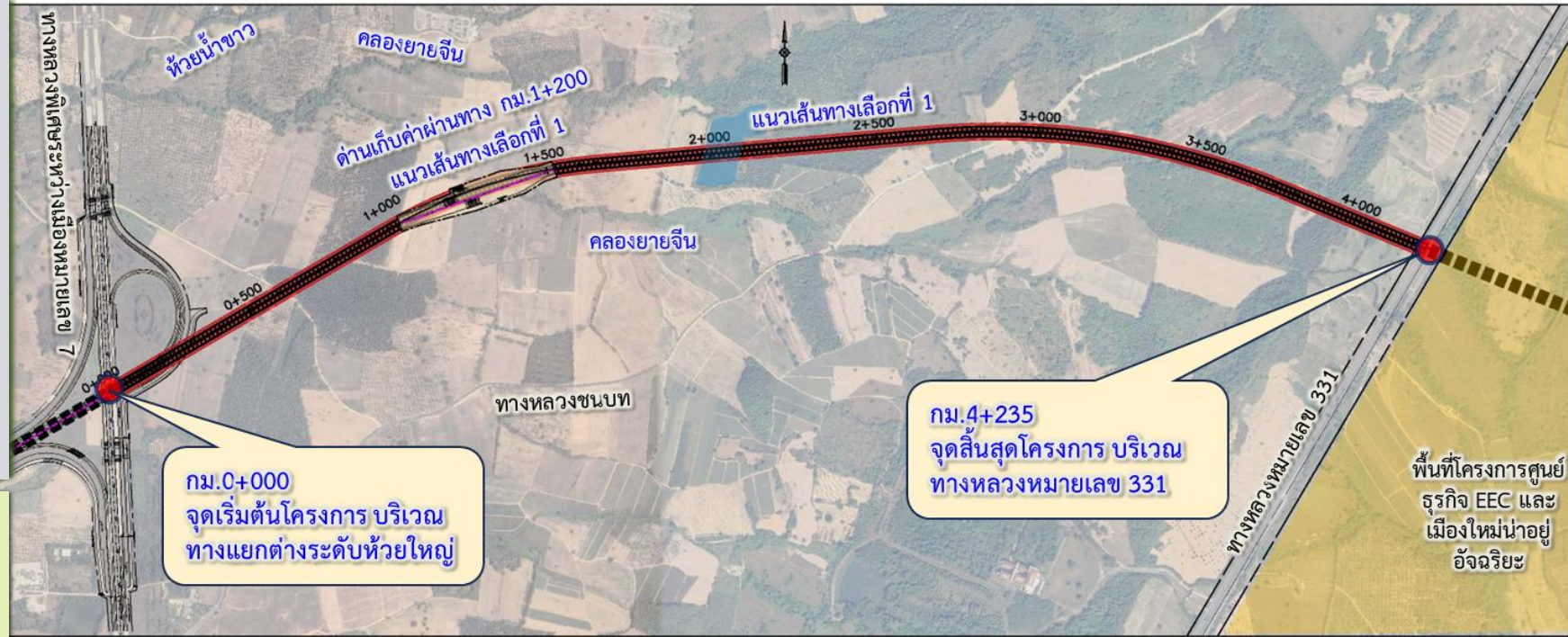
ด้านการลงทุน

1

แนวเส้นทางของโครงการ

แนวเส้นทางเลือกของโครงการ ทางเลือกที่ 1

เป็นแนวเส้นทางที่ปรับปรุงจากแนวเส้นทางของ ผลการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาจุด เชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 และหมายเลข 9 ซึ่งกรมทางหลวง ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2565

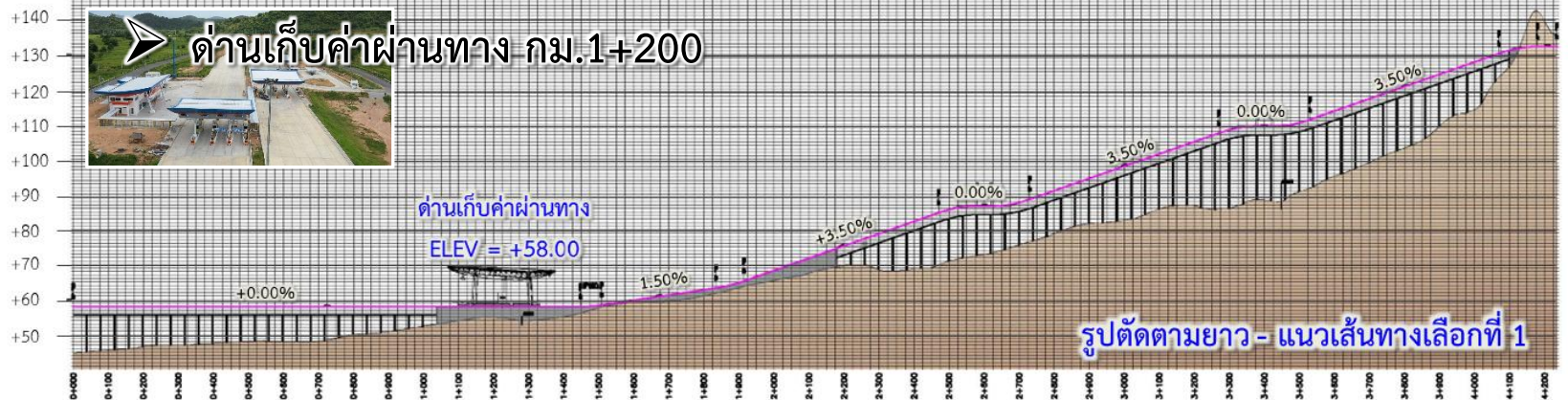


ข้อได้เปรียบ

- แนวแนวเส้นทางมีรูปแบบทางด้านเรขาคณิตที่ เหมาะสมสำหรับการขับซี้และมีความปลอดภัยสูง
- ทางเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่าน ทาง มีความลาดชันน้อย

ข้อเสียเปรียบ

- แนวเส้นทางตัดผ่านคลองและแหล่งน้ำมากที่สุด
- แนวเส้นทางมีระยะทางมากที่สุด



แนวเส้นทางเลือกของโครงการ ทางเลือกที่ 2

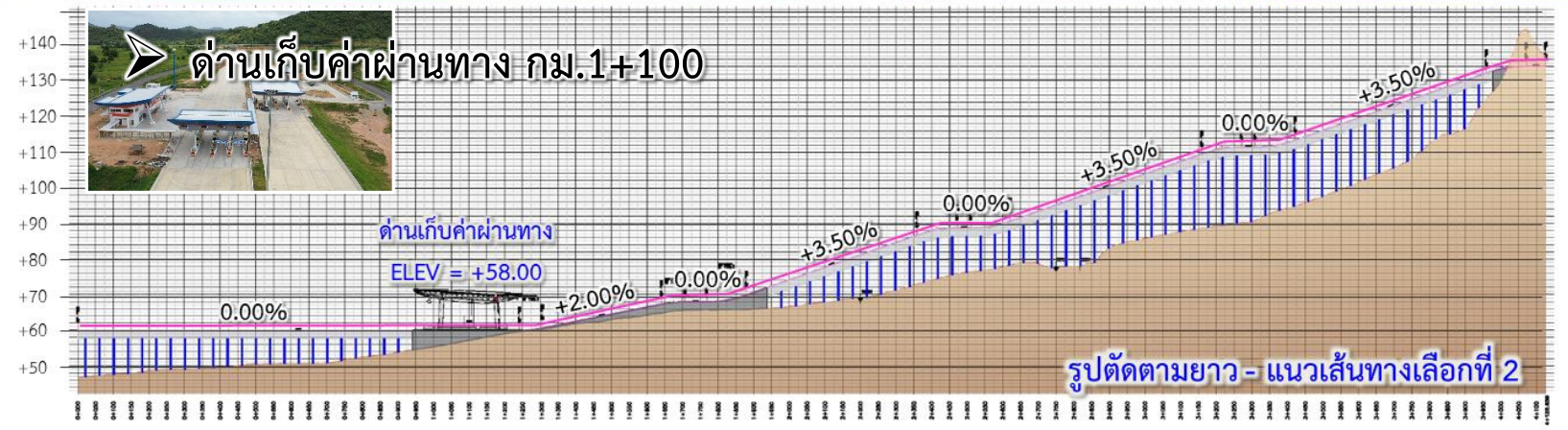
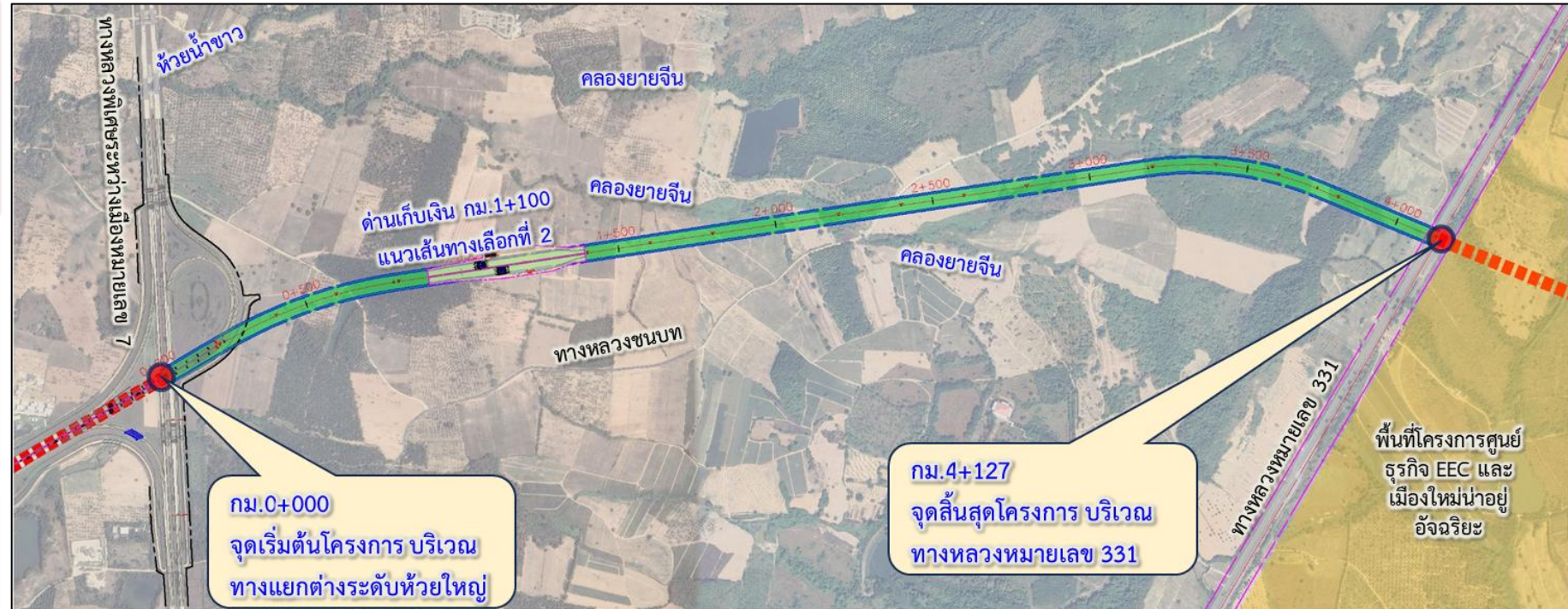
เป็นแนวเส้นทางที่มีการปรับแนวลงมาทางฝั่งทิศใต้ เพื่อให้แนวเส้นทางมีระยะทางที่สั้นและตรงมากที่สุด

ข้อได้เปรียบ

- แนวเส้นทางมีระยะทางที่สั้นที่สุด
- ทางเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บเงิน ค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันน้อย

ข้อเสียเปรียบ

- แนวเส้นทางมีทางโค้งใกล้บริเวณที่ต่อเชื่อมถนนเดิม
- แนวเส้นทางมีความยาวโครงสร้างสะพานหลักมากที่สุด



แนวเส้นทางเลือกของโครงการ ทางเลือกที่ 3

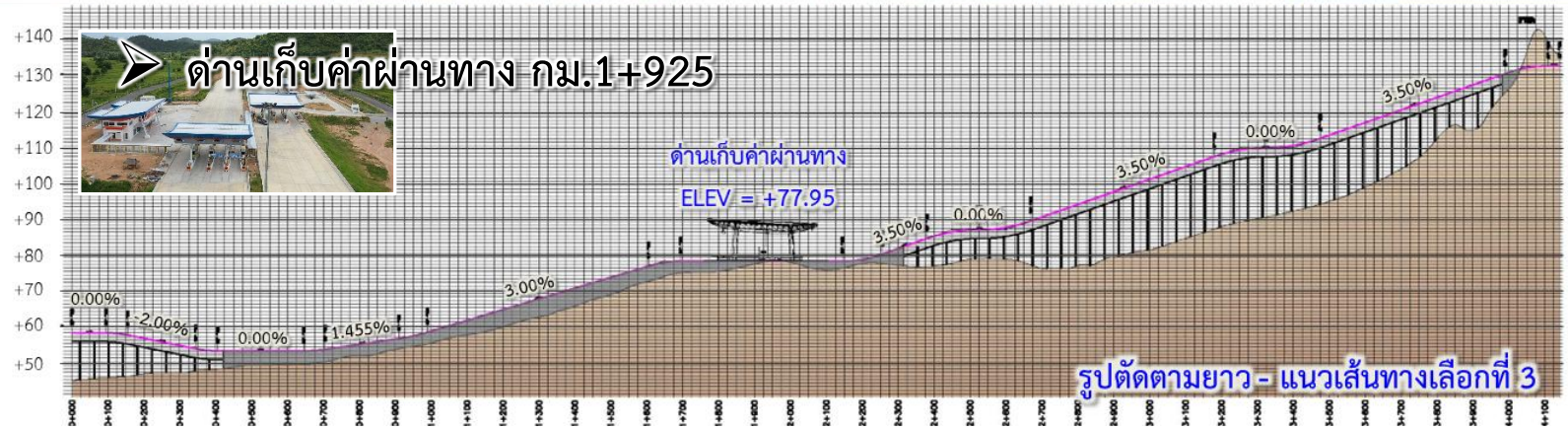
เป็นแนวเส้นทางที่มีการใช้ประโยชน์จาก
ลักษณะของสภาพภูมิประเทศมากที่สุด

ข้อได้เปรียบ

- แนวเส้นทางมีความยาวของโครงสร้างสะพานหลักที่สั้นที่สุด
- แนวเส้นทางสอดคล้องตามลักษณะของสภาพภูมิประเทศมากที่สุด

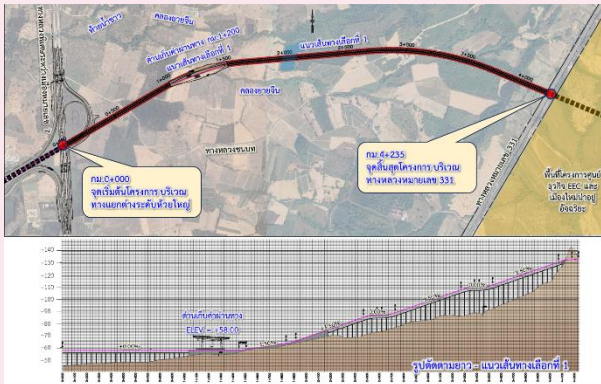
ข้อเสียเปรียบ

- แนวเส้นทางมีจำนวนทางโค้งมากที่สุด ซึ่งมีความปลอดภัยน้อยกว่าทางตรง
- ทางเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันค่อนข้างมาก



แนวทางเลือกที่ 1

เป็นแนวเส้นทางที่ปรับปรุงจากแนวเส้นทางของผลการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ซึ่งกรมทางหลวงศึกษาแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2565



ข้อได้เปรียบ

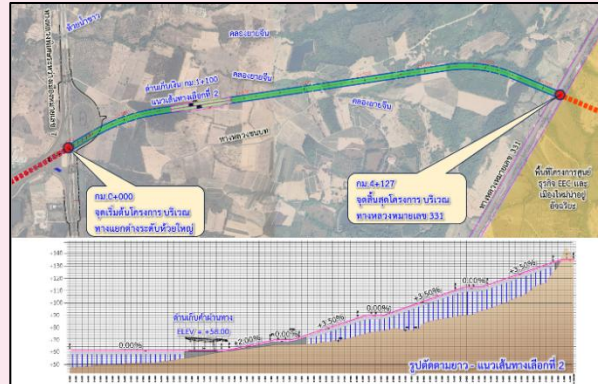
- แนวเส้นทางมีรูปแบบทางด้านเรขาคณิตที่เหมาะสมสำหรับการขับขี และมีความปลอดภัยสูง
- ทางเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันน้อย

ข้อเสียเปรียบ

- แนวเส้นทางตัดผ่านคลองและแหล่งน้ำมากที่สุด
- แนวเส้นทางมีระยะทางมากที่สุด

แนวทางเลือกที่ 2

เป็นแนวเส้นทางที่มีการปรับแนวลงมาทางฝั่งทิศใต้ เพื่อให้แนวเส้นทางมีระยะทางที่สั้นและตรงมากที่สุด



ข้อได้เปรียบ

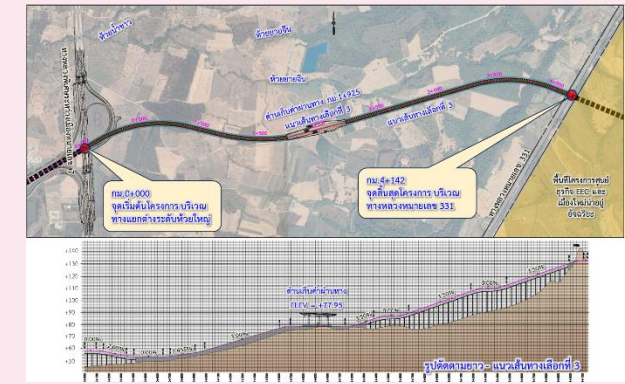
- แนวเส้นทางมีระยะทางที่สั้นที่สุด
- ทางเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันน้อย

ข้อเสียเปรียบ

- แนวเส้นทางมีทางโค้งใกล้บริเวณที่ต่อเชื่อมถนนเดิม
- แนวเส้นทางมีความยาวโครงสร้างสะพานหลักมากที่สุด

แนวทางเลือกที่ 3

เป็นแนวเส้นทางที่มีการใช้ประโยชน์จากลักษณะของสภาพภูมิประเทศมากที่สุด

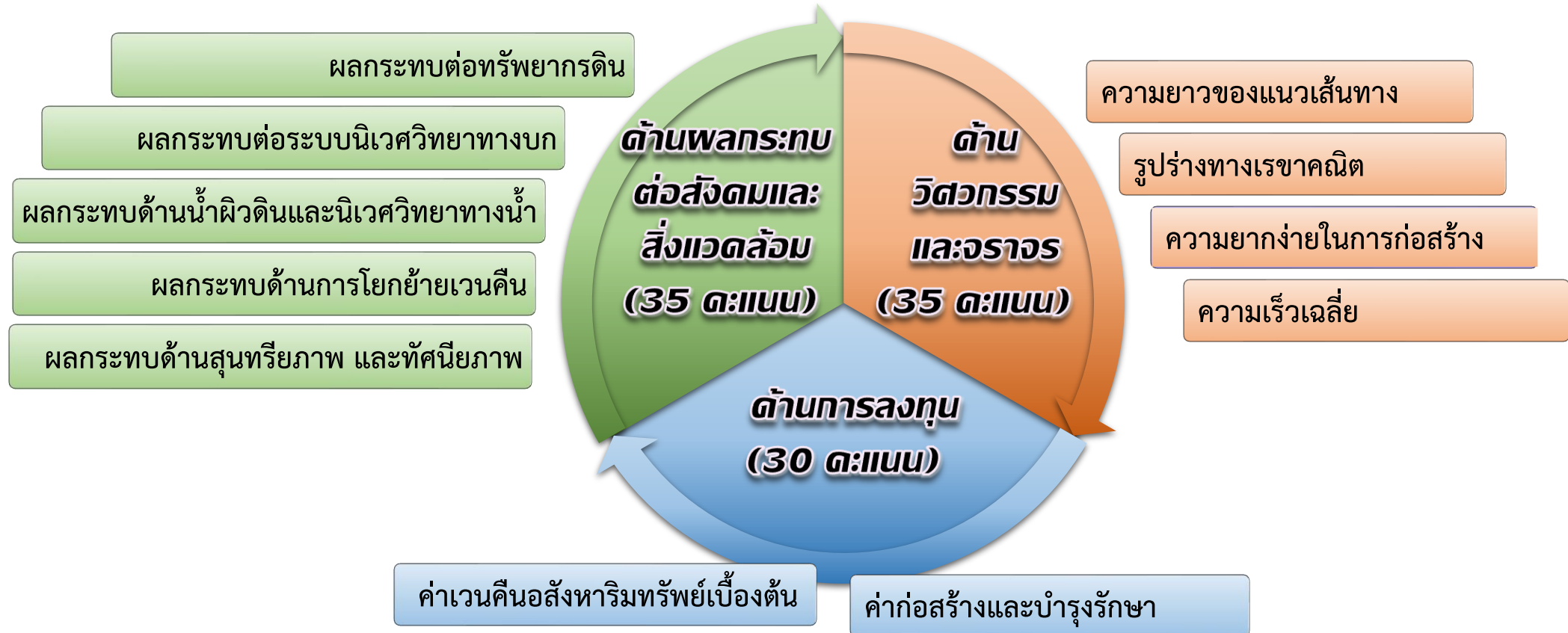


ข้อได้เปรียบ

- แนวเส้นทางมีความยาวของโครงสร้างสะพานหลักที่สั้นที่สุด
- แนวเส้นทางสอดคล้องตามลักษณะของสภาพภูมิประเทศมากที่สุด

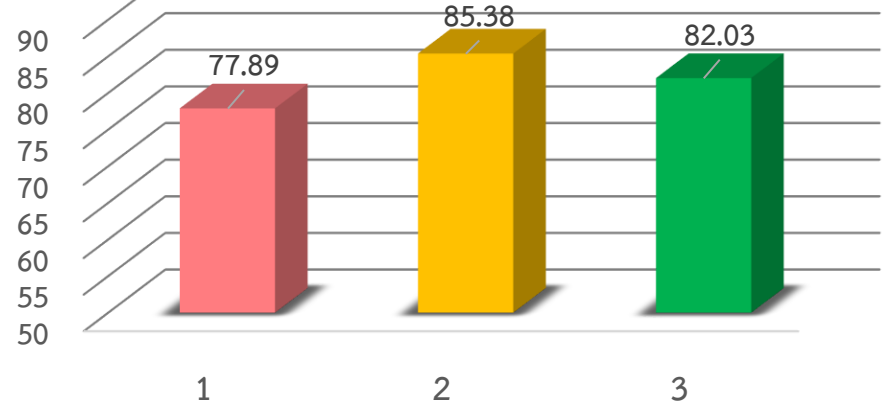
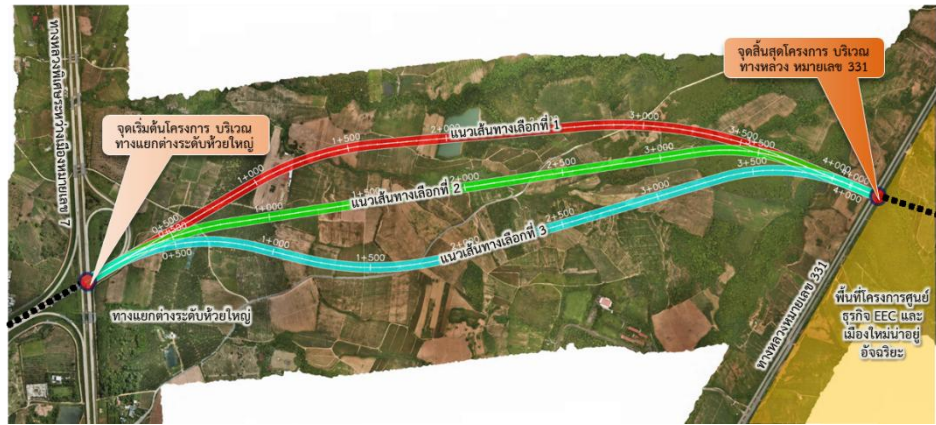
ข้อเสียเปรียบ

- แนวเส้นทางมีจำนวนทางโค้งมากที่สุด ซึ่งมีความปลอดภัยน้อยกว่าทางตรง
- ทางเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันค่อนข้างมาก



ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ

1



ปัจจัยหลัก	คะแนนเต็ม	คะแนนทางเลือก		
		แนวเส้นทางเลือกที่ 1	แนวเส้นทางเลือกที่ 2	แนวเส้นทางเลือกที่ 3
ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	31.93	32.61*	30.76
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	28.76	29.57*	29.27
ด้านสิ่งแวดล้อมและชุมชน	35	17.20	23.20*	22.00
คะแนนรวม	100	<u>77.89</u>	<u>85.38</u>	<u>82.03</u>
	ลำดับ	3	1	2

หมายเหตุ * คือ คะแนนสูงสุดของปัจจัย



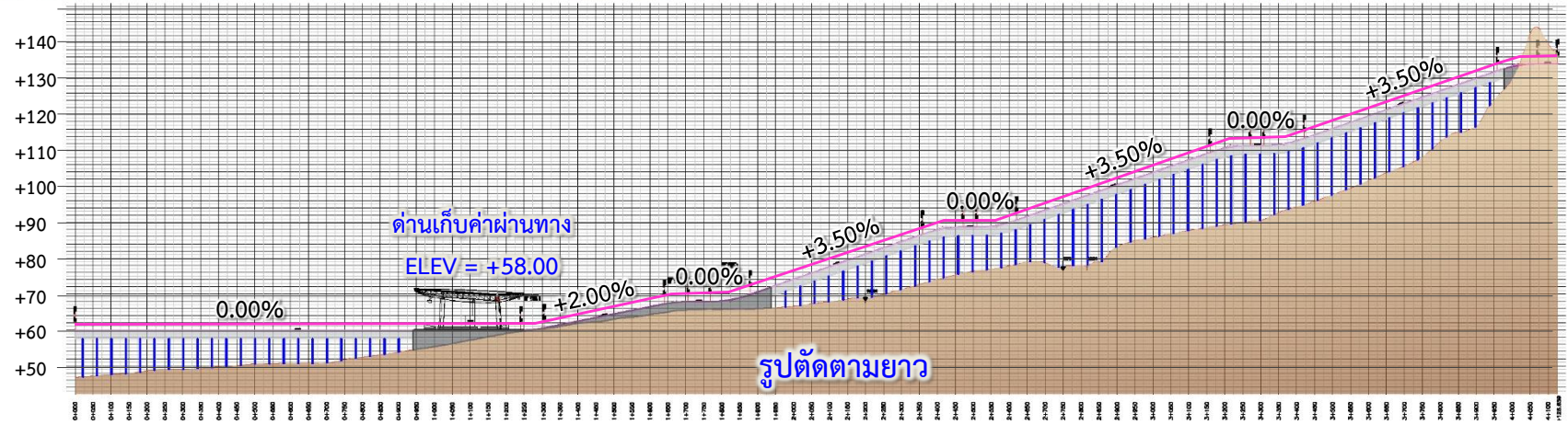
แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7



กม.0+000
จุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณ
ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

กม.4+127
จุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ
ทางหลวงหมายเลข 331

พื้นที่โครงการศูนย์
ธุรกิจ EEC และ
เมืองใหม่ท่าอยู่
อัจฉริยะ

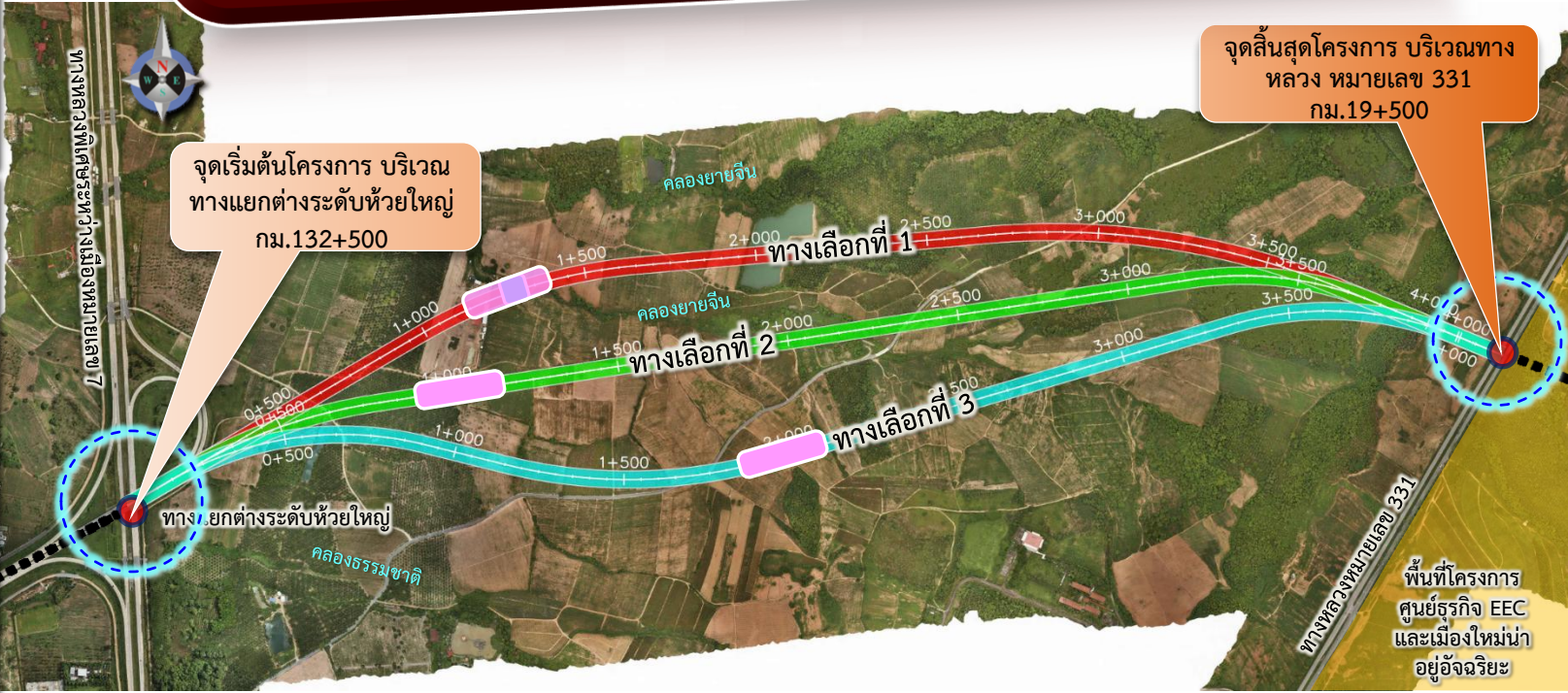


2

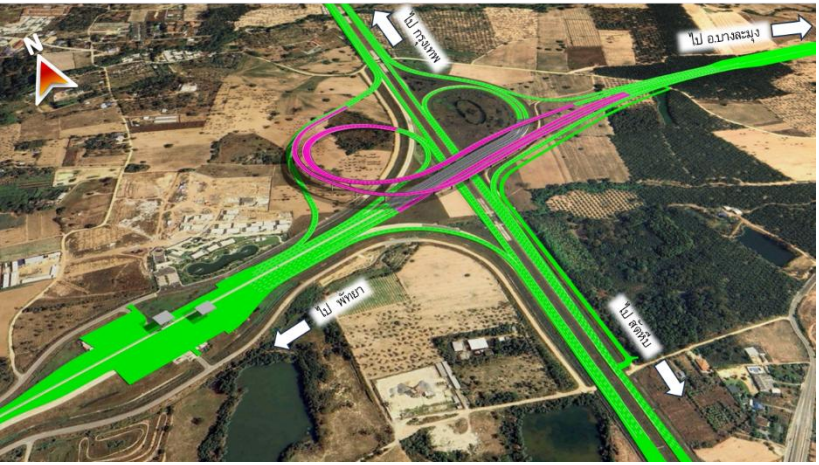
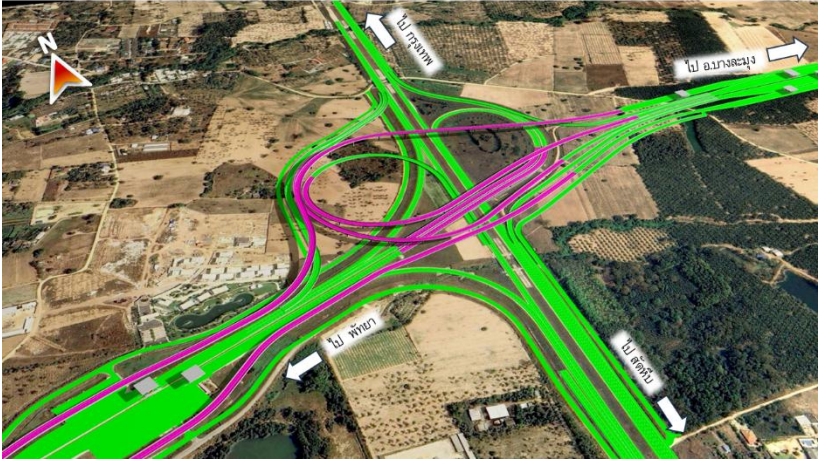
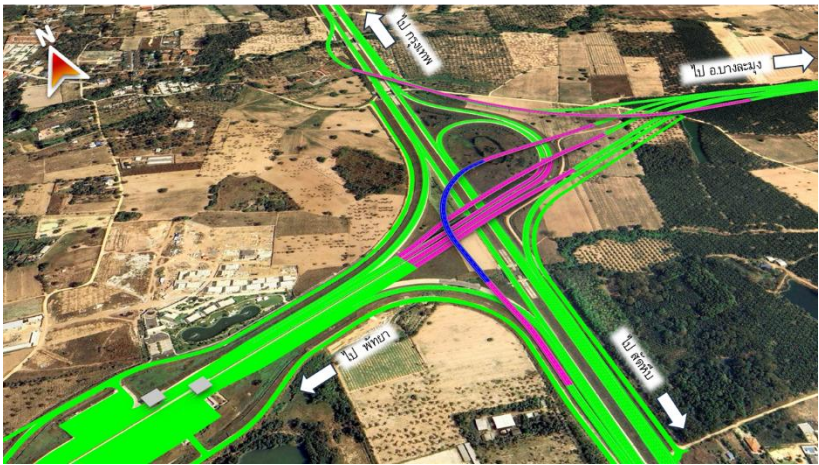
รูปแบบทางแยกต่างระดับ

ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

ทางแยกต่างระดับบริเวณ
จุดตัด ทล.331



ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่



ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ รูปแบบทางเลือกที่ 1

รูปแบบ Directional Y-Interchange เป็นรูปแบบที่ปรับปรุงจากผลการศึกษาความเหมาะสมฯ เดิม

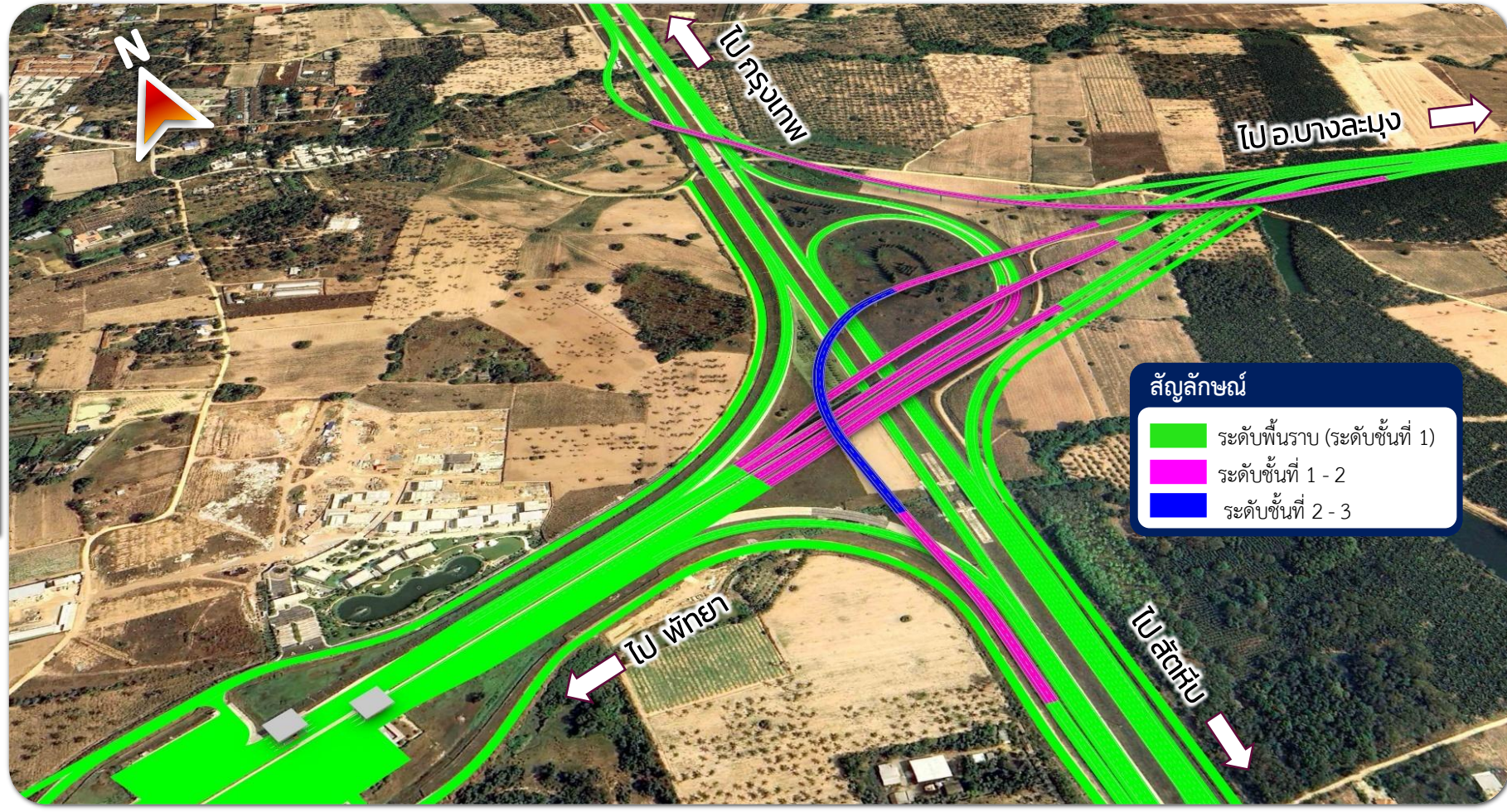
ข้อได้เปรียบ

- มีลักษณะเป็น Directional Ramp ทั้งหมด ซึ่งมีรัศมีโค้งกว้างกว่ารูปแบบอื่น ทำให้มีความปลอดภัยในการรองรับความเร็วในการขับขี่สูงกว่ารูปแบบอื่น
- มีพื้นที่เวนคืนที่ดินน้อยที่สุด
- ความเร็วเฉลี่ยบริเวณทางแยกต่างระดับมากกว่ารูปแบบอื่น

ข้อเสียเปรียบ

- มี Ramp ความสูงระดับ 3 ทำให้มีราคาก่อสร้างสูง
- มีโครงสร้างยกระดับ ระยะทาง หรือจำนวนมากกว่ารูปแบบที่ 2

➤ ก่อสร้าง Directional Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และเลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)



ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ รูปแบบทางเลือกที่ 1

➤ ก่อสร้าง **Directional Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และเลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)



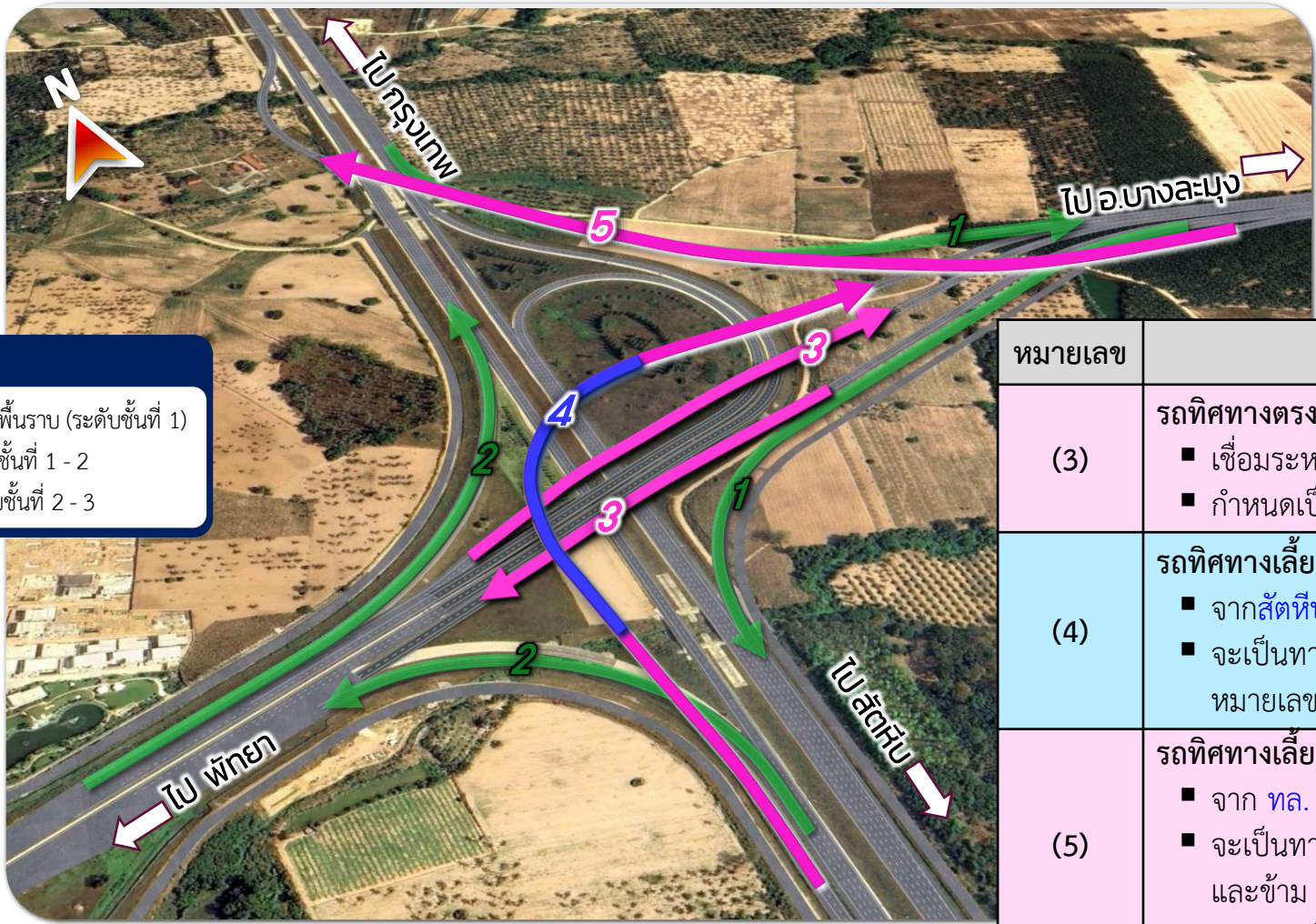
สัญลักษณ์

- ระดับพื้นราบ (ระดับชั้นที่ 1)
- ระดับชั้นที่ 1 - 2
- ระดับชั้นที่ 2 - 3

หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(1)	รถทิศทางเลี้ยวซ้าย <ul style="list-style-type: none"> ▪ จากกรุงเทพฯ เลี้ยวไป ทล. 331 (อ.บางละมุง) ▪ จาก ทล.331 (อ.บางละมุง) เลี้ยวไป สัตหีบ ▪ จะเป็นถนนระดับพื้นราบ
(2)	รถทิศทางเลี้ยวซ้าย <ul style="list-style-type: none"> ▪ จากพัทยา เลี้ยวไป กรุงเทพฯ ▪ จากสัตหีบ เลี้ยวไป พัทยา ▪ จะปรับปรุงถนนระดับพื้นราบเดิมให้สอดคล้องกับการปรับปรุงทางแยกต่างระดับ

ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ รูปแบบทางเลือกที่ 1

➤ ก่อสร้าง **Directional Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และเลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)



สัญลักษณ์

- █ ระดับพื้นราบ (ระดับชั้นที่ 1)
- █ ระดับชั้นที่ 1 - 2
- █ ระดับชั้นที่ 2 - 3

หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(3)	รถทิศทางตรง <ul style="list-style-type: none"> เชื่อมระหว่าง พัทยา กับ ทล. 331 (อ.บางละมุง) (ไป-กลับ) กำหนดเป็นทางยกระดับข้าม ทล.พิเศษหมายเลข 7
(4)	รถทิศทางเลี้ยวขวา <ul style="list-style-type: none"> จากสี่ดหีบ เลี้ยวไป ทล. 331 (อ.บางละมุง) จะเป็นทางยกระดับชั้นที่ 3 ข้ามทางยกระดับทิศทางตรงที่ยกข้าม ทล.พิเศษหมายเลข 7 สายหลักซึ่งอยู่ระดับชั้นที่ 2
(5)	รถทิศทางเลี้ยวขวา <ul style="list-style-type: none"> จาก ทล. 331 (อ.บางละมุง) เลี้ยวไป กรุงเทพฯ จะเป็นทางยกระดับ ข้ามทั้งทางเชื่อมจาก ทล.331 (อ.บางละมุง) ไปพัทยา และข้าม ทล.พิเศษหมายเลข 7 แล้วจึงลงสู่ระดับพื้นราบเข้าเชื่อมกับทางหลักของ ทล.พิเศษหมายเลข 7

รูปแบบปรับปรุงเพิ่มรูปแบบ trumpet interchange

- ข้อได้เปรียบ**
- เป็นรูปแบบที่ใช้พื้นที่ก่อสร้างหรือเวนคืนน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
 - รูปแบบทางแยกต่างระดับมีรัศมีโค้งกว้างเพียงพอต่อความปลอดภัยในการรองรับความเร็วที่เหมาะสม
 - มีการแบ่งจราจรใหม่จากด่านเก็บค่าผ่านทางหลวงพิเศษห้วยใหญ่

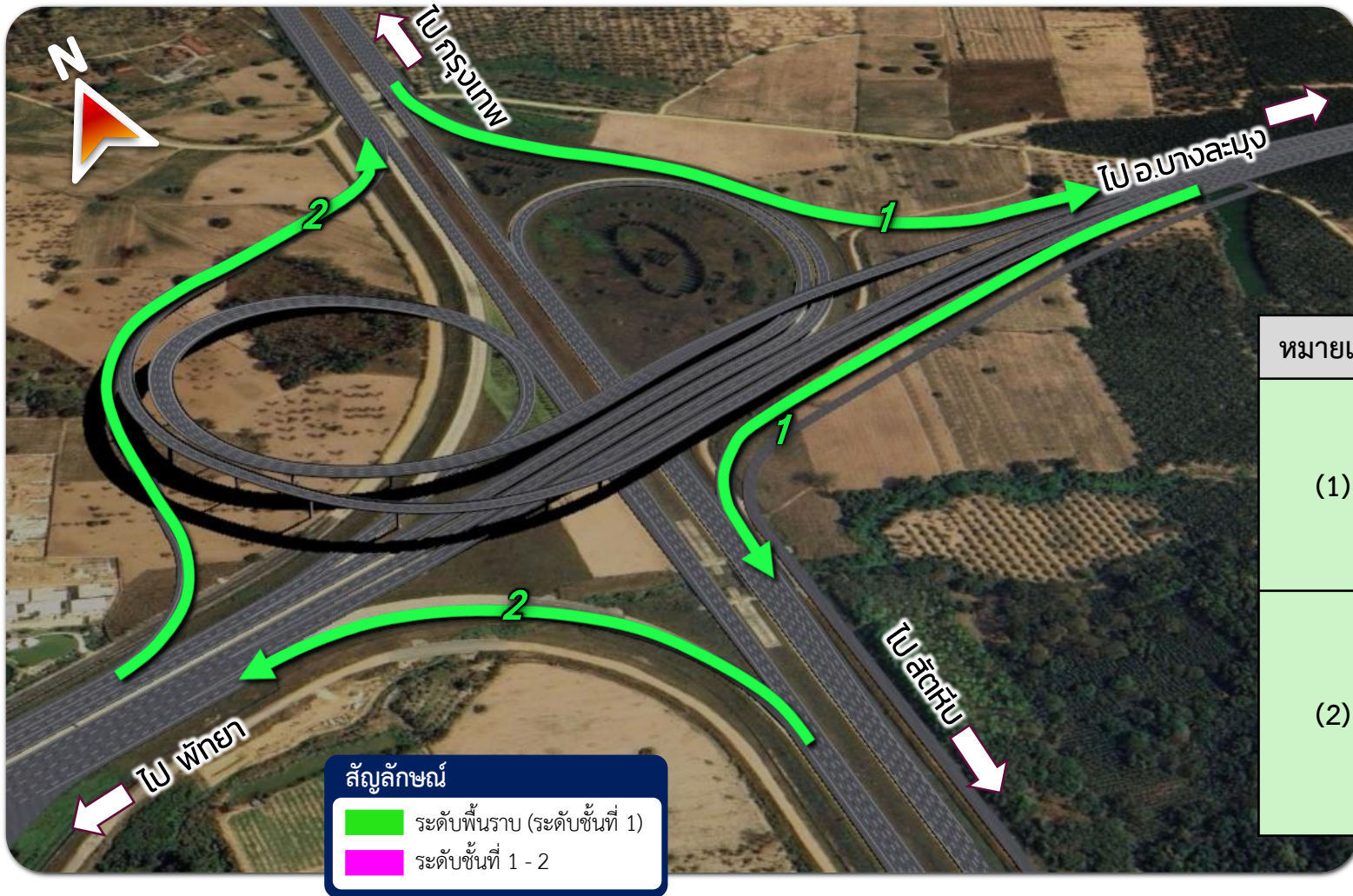
- ข้อเสียเปรียบ**
- กระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างสูง
 - กิจกรรมก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เดิม เป็นระยะทางยาวมากทำให้ส่งผลกระทบต่อจราจรบนแนวเส้นทางเดิม

➤ ก่อสร้าง **Loop Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และ **Directional Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)



ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ รูปแบบทางเลือกที่ 2

➤ ก่อสร้าง **Loop Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และ **Directional Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)

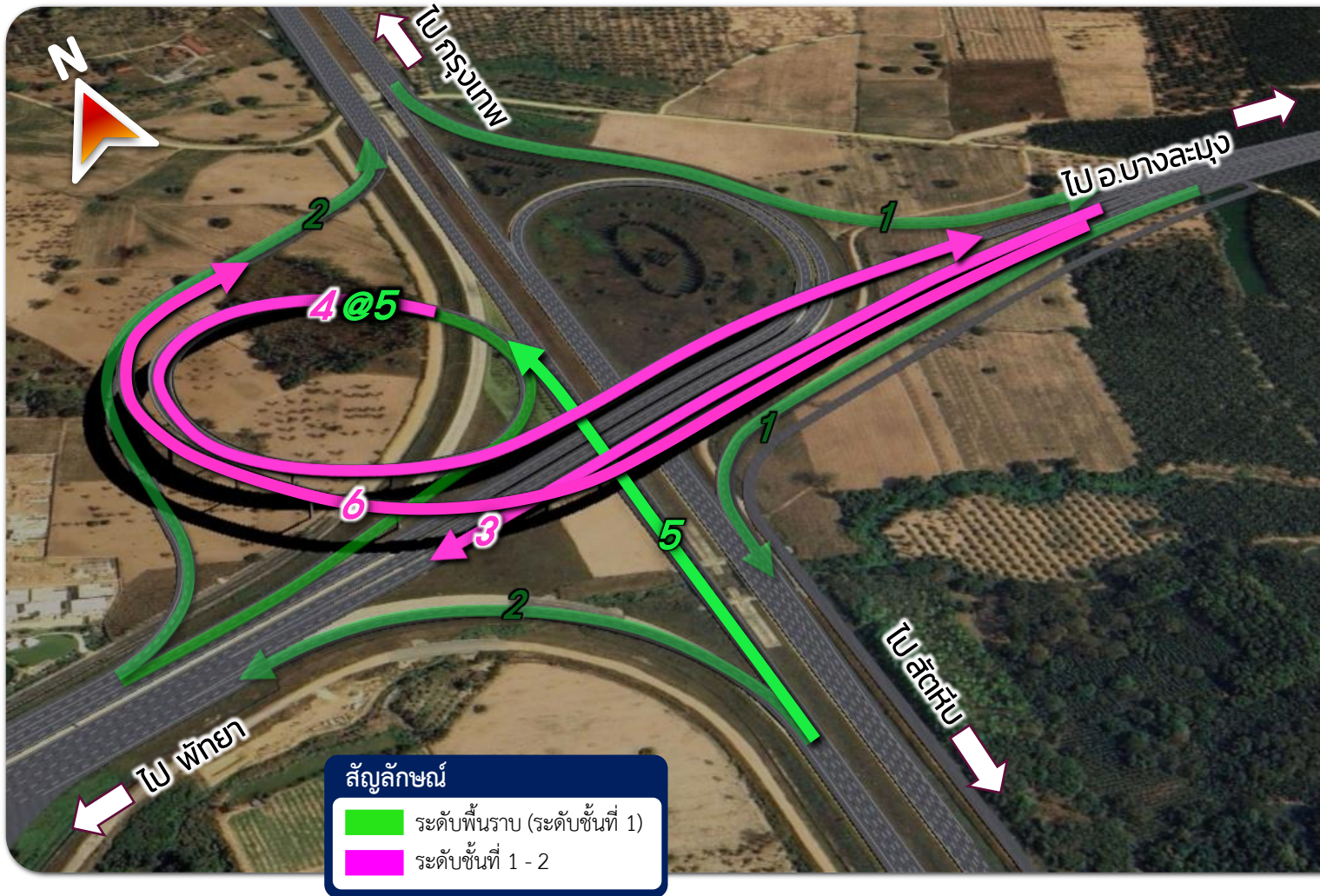


หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(1)	<p>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</p> <ul style="list-style-type: none"> จากกรุงเทพฯ เลี้ยวไป ทล. 331 (อ.บางละมุง) และรถจาก ทล. 331 (อ.บางละมุง) เลี้ยวไป สัตหีบ จะเป็นถนนระดับพื้นราบ
(2)	<p>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</p> <ul style="list-style-type: none"> จากพัททยา เลี้ยวไป กรุงเทพฯ และจากสัตหีบ เลี้ยวไป พัทธยา จะปรับปรุงถนนระดับพื้นราบเดิมให้สอดคล้องกับการปรับปรุงทางแยกต่างระดับ



ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ รูปแบบทางเลือกที่ 2

➤ ก่อสร้าง **Loop Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และ **Directional Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)



หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(3)	รถทิศทางตรง ← <ul style="list-style-type: none"> จาก ทล. 331 (อ.บางละมุง) ตรงไป พัทยา เป็นทางยกระดับข้าม ทล.พิเศษหมายเลข 7
(4)	รถทิศทางตรง → <ul style="list-style-type: none"> จาก พัทยา ตรงไป ทล. 331 (อ.บางละมุง) จะเป็นทางยกทางโค้ง (LOOP RAMP) ระดับชั้นที่ 2 ข้าม ทล.พิเศษหมายเลข 7
(5)	รถทิศทางเลี้ยวขวา ↘ <ul style="list-style-type: none"> จาก สัดห้วย เลี้ยวไป ทล. 331 (อ.บางละมุง) จะเป็นถนนระดับพื้นราบเข้าเชื่อมทางยกทางโค้ง (LOOP RAMP) ระดับชั้นที่ 2 (4) ข้าม ทล.พิเศษหมายเลข 7
(6)	รถทิศทางเลี้ยวขวา ↘ <ul style="list-style-type: none"> จาก ทล. 331 (อ.บางละมุง) เลี้ยวไป กรุงเทพฯ เป็นทางยกระดับชั้นที่ 2 ข้าม ทล.พิเศษหมายเลข 7 และทางเชื่อมของทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ แล้วจึงลงสู่ระดับพื้นราบเข้าเชื่อมกับทางหลักของ ทล.พิเศษหมายเลข 7



รูปแบบปรับปรุงเพิ่มรูปแบบ trumpet interchange

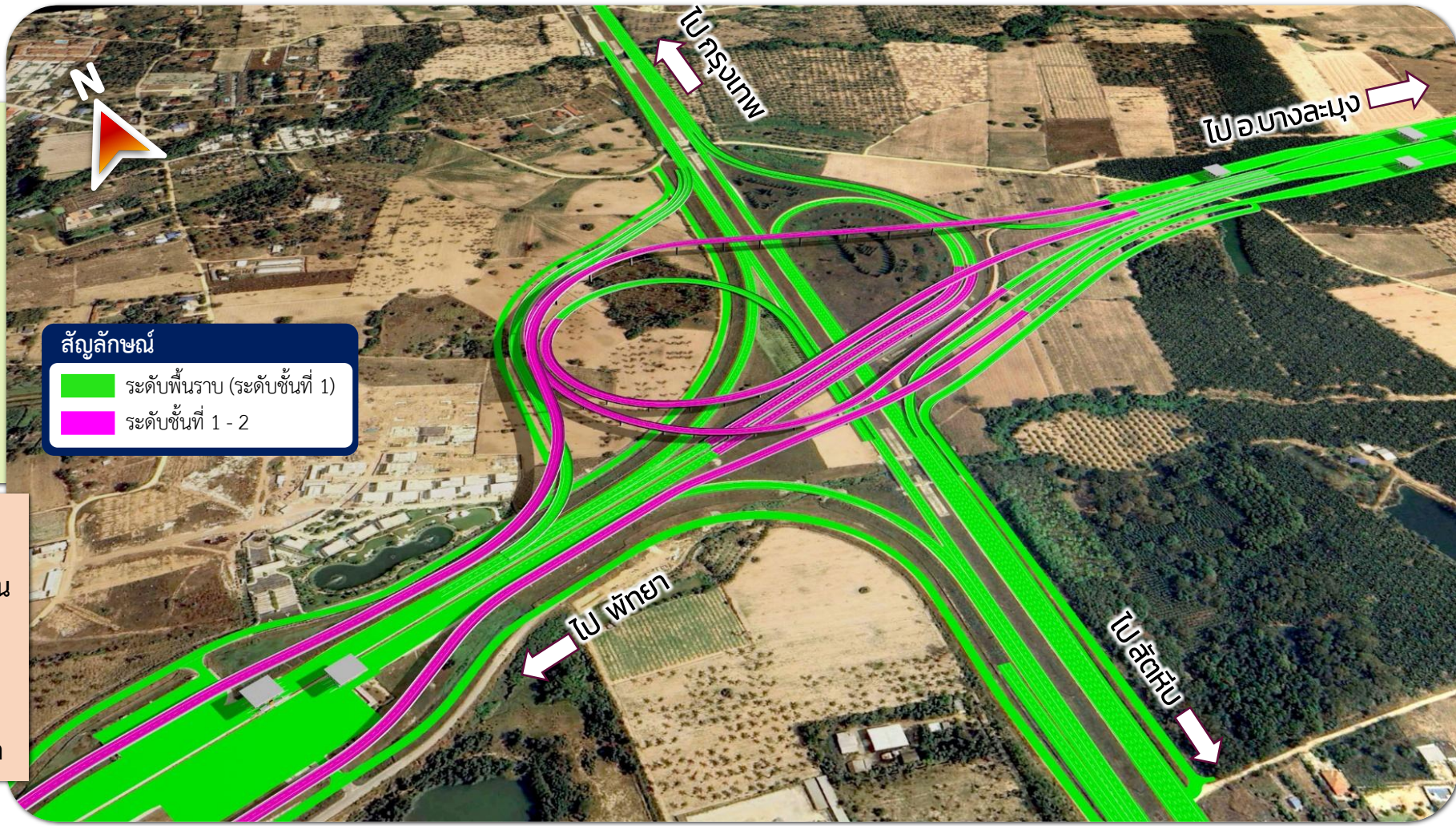
ข้อได้เปรียบ

- พื้นที่ที่ใช้การก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ยังไม่พัฒนา
- มีรัศมีโค้งกว้างเพียงพอในการรองรับความเร็วที่เหมาะสม
- ความยาวของกิจกรรมก่อสร้างบนทางหลวงเดิมน้อยที่สุด

ข้อเสียเปรียบ

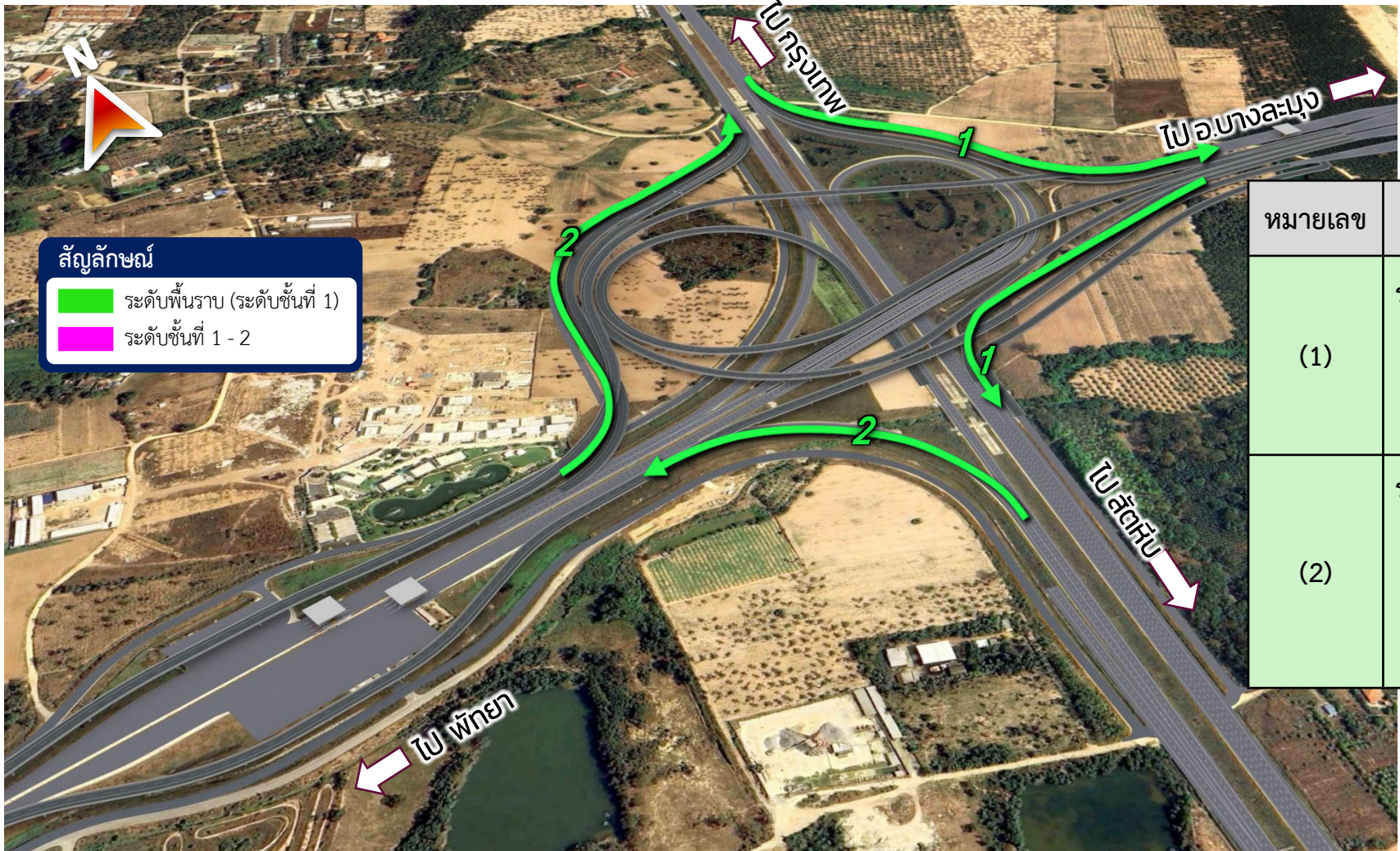
- มีพื้นที่ของงานก่อสร้างสะพานมากกว่ารูปแบบอื่น
- การสัญจรในบางทิศทาง มีทัศนวิสัยในการมองเห็นต่ำ
- ความเร็วเฉลี่ยบริเวณทางแยกต่างระดับน้อยที่สุด

➤ ก่อสร้าง Directional Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และ Loop Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)



ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ รูปแบบทางเลือกที่ 3

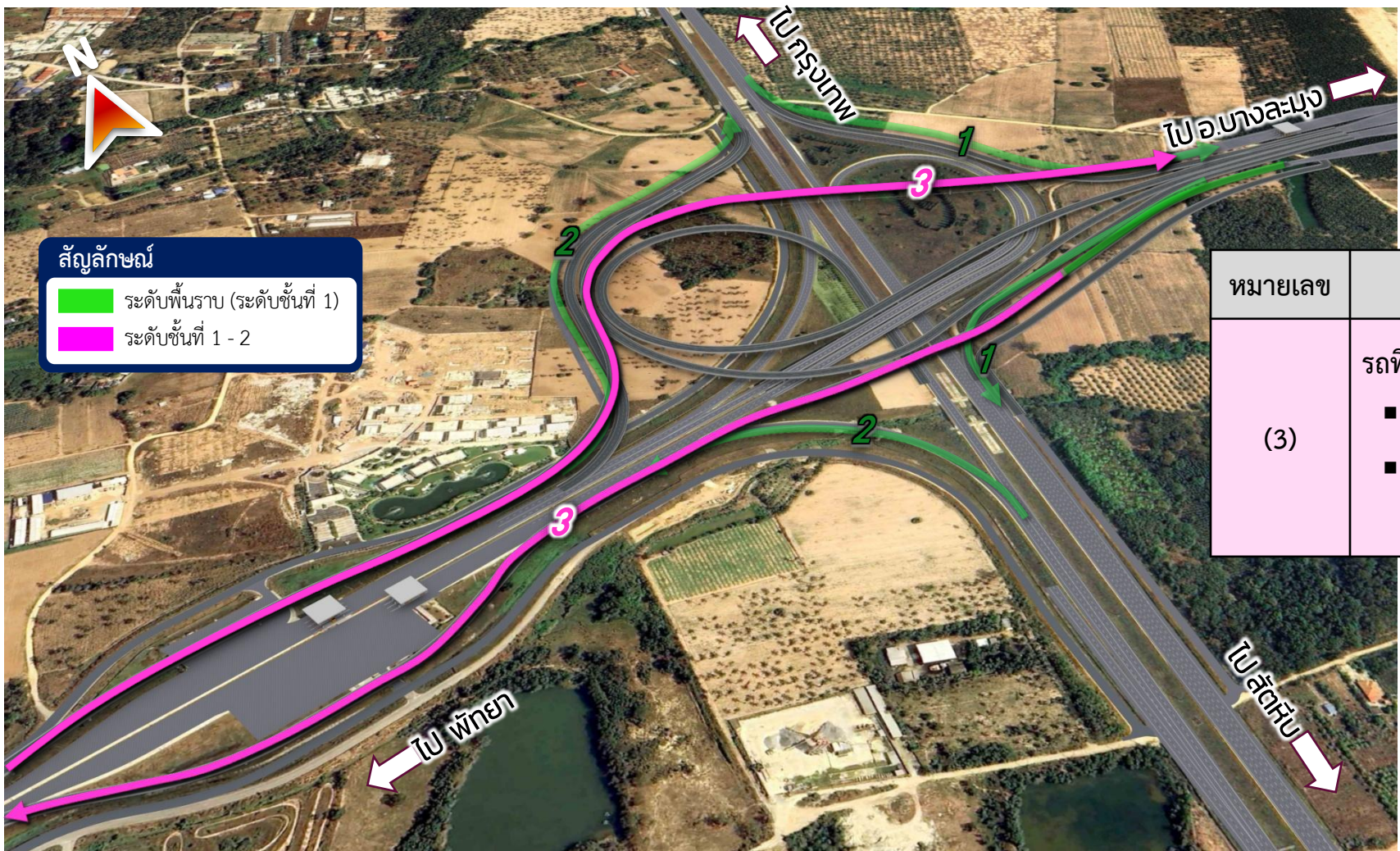
➤ ก่อสร้าง **Directional Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และ **Loop Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)



หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(1)	รถทิศทางเลี้ยวซ้าย <ul style="list-style-type: none"> จาก กรุงเทพฯ เลี้ยวไป ทล. 331 (อ.บางละมุง) รถจาก ทล. 331 (อ.บางละมุง) เลี้ยวไป สัตหีบ จะเป็นถนนระดับพื้นราบ
(2)	รถทิศทางเลี้ยวซ้าย <ul style="list-style-type: none"> จาก พัทยา เลี้ยวไป กรุงเทพฯ และจาก สัตหีบ เลี้ยวไป พัทยา จะปรับปรุงถนนระดับพื้นราบเดิมให้สอดคล้องกับการปรับปรุงทางแยกต่างระดับ

ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ รูปแบบทางเลือกที่ 3

➤ ก่อสร้าง **Directional Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และ **Loop Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)



สัญลักษณ์

- ระดับพื้นราบ (ระดับชั้นที่ 1)
- ระดับชั้นที่ 1 - 2

หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(3)	<p>รถทิศทางตรง</p> <ul style="list-style-type: none"> เชื่อมระหว่าง พัทยา กับ ทล. 331 (อ.บางละมุง) (ไป-กลับ) กำหนดเป็นทางยกระดับข้ามด่านเก็บเงินห้วยใหญ่ และ ทล.พิเศษหมายเลข 7

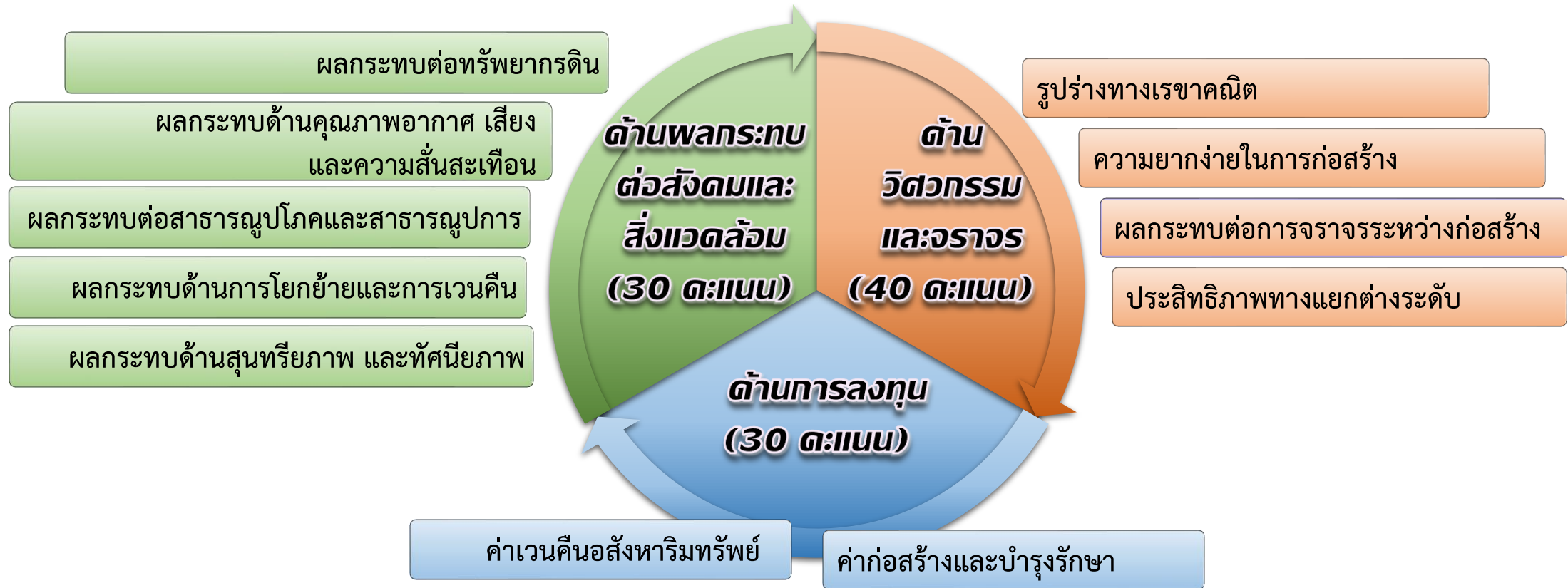
ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ รูปแบบทางเลือกที่ 3

➤ ก่อสร้าง **Directional Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และ **Loop Ramp** เลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)

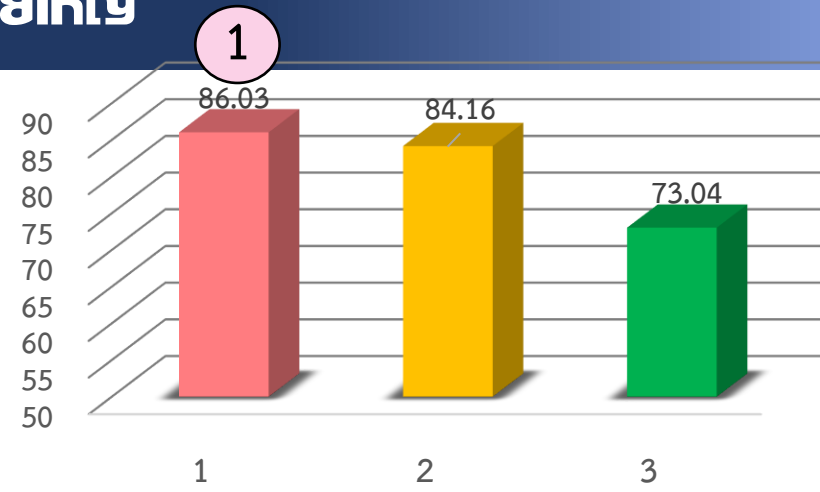
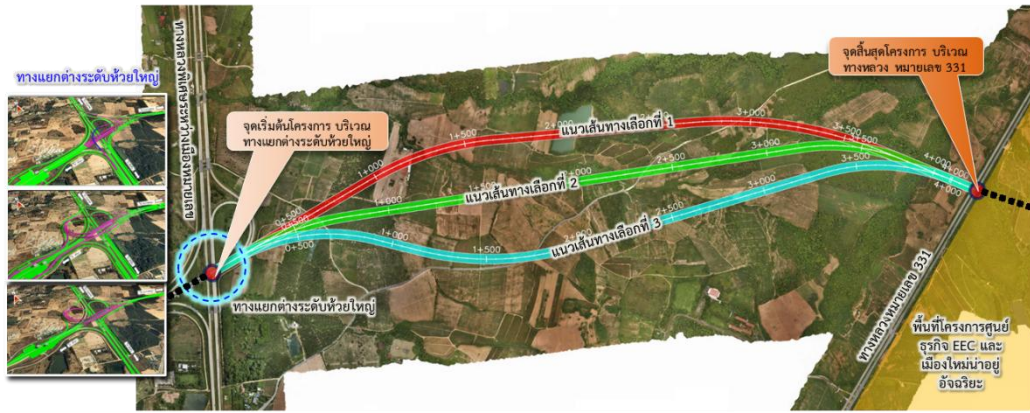


สัญลักษณ์
 ■ ระดับพื้นราบ (ระดับชั้นที่ 1)
 ■ ระดับชั้นที่ 1 - 2

หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(4)	รถทิศทางเลี้ยวขวา ■ จาก สัตหีบ เลี้ยวไป ทล. 331 (อ.บางละมุง) ■ จะเป็นทางยกทางโค้ง (LOOP RAMP) ระดับชั้นที่ 2 ข้าม ทล.พิเศษหมายเลข 7
(5)	รถทิศทางเลี้ยวขวา ■ จาก ทล. 331 (อ.บางละมุง) เลี้ยวไป กรุงเทพฯ ■ จะเป็นทางยกระดับชั้นที่ 2 ข้าม ทล.พิเศษหมายเลข 7 แล้วใช้ Loop Ramp ลงสู่ระดับพื้นราบเข้าเชื่อมกับทางหลักของ ทล.พิเศษหมายเลข 7



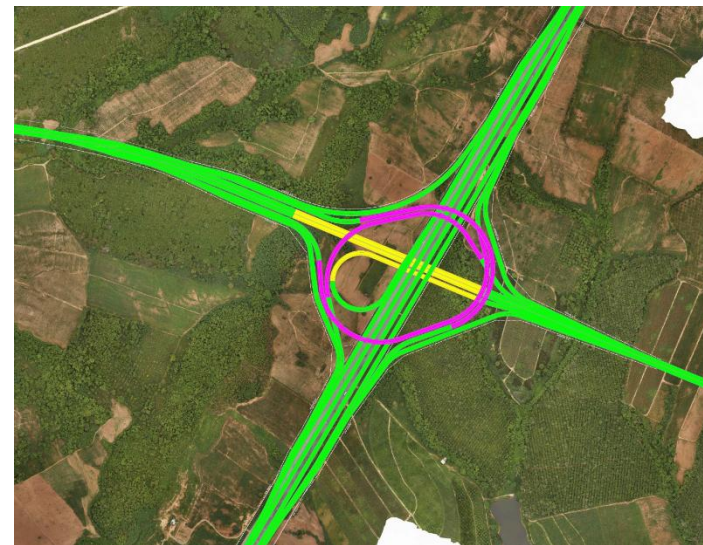
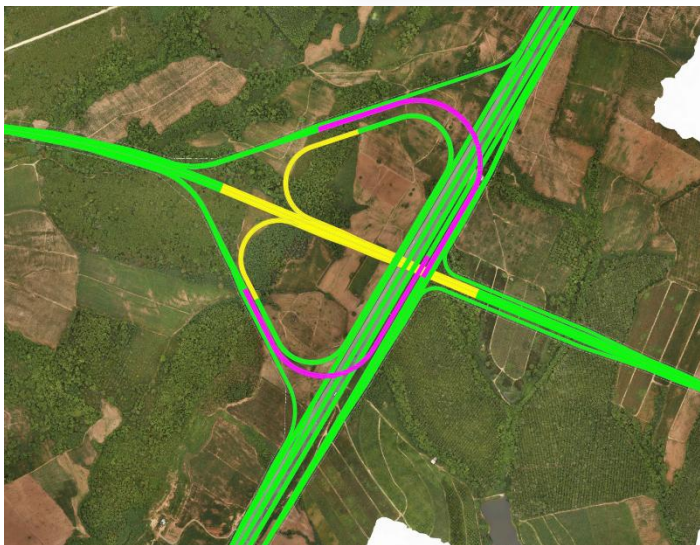
ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่



ปัจจัยหลัก	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
		คะแนน	คะแนน	คะแนน
ด้านวิศวกรรมและจราจร	40	36.99*	35.51	33.10
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	29.04*	28.05	21.94
ด้านสิ่งแวดล้อมและชุมชน	30	20.00	20.60*	18.00
คะแนนรวม	100	<u>86.03</u>	<u>84.16</u>	<u>73.04</u>
ลำดับ		1 ✓	2	3

หมายเหตุ * คือ คะแนนสูงสุดของปัจจัย

ทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331



รูปแบบ Half Cloverleaf Interchange และ
ก่อสร้างสะพานตามแนวทางหลวงหมายเลข 331

ข้อได้เปรียบ

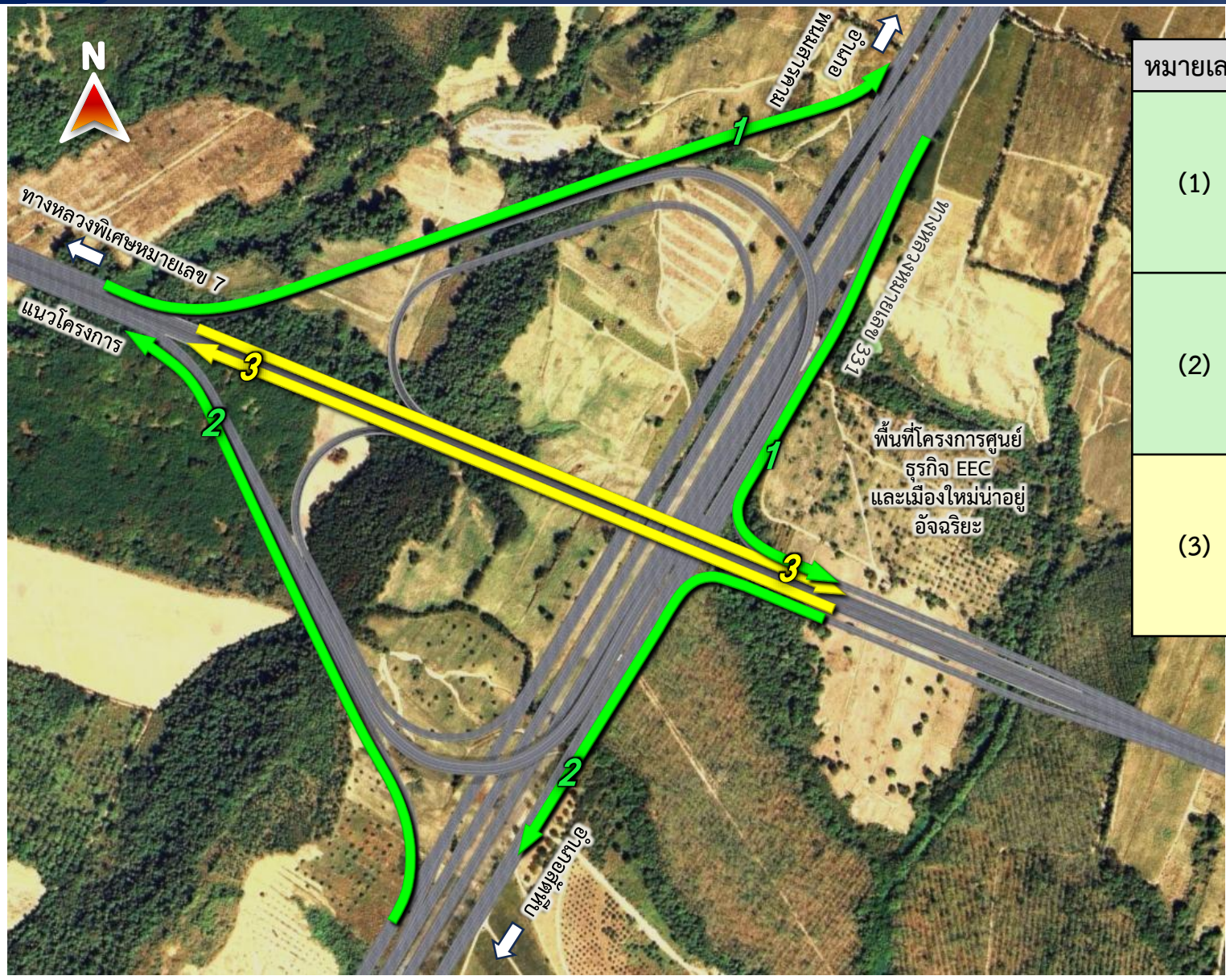
- ทางเข้า-ออก EEC เป็นทางลอดทำให้ทางยกระดับ
โครงการมีระยะสั้นลง
- ทางเชื่อมเลียวซ้าย-ขวา ทำมุมเอียง เพิ่มระยะทาง
การเชื่อม-ลดความลาดชัน

ข้อเสียเปรียบ

- การก่อสร้างยุ่งยากจากโครงสร้างหลายรูปแบบ
- จุดแยกออกหรือเชื่อมเข้า อยู่ในสะพานยกระดับที่
ความลาดชันมาก
- ช่วงระยะขยายหรือลดช่องทางเข้า-ออกอยู่ในช่วงที่
ความลาดชันสูง
- ยากต่อการบริหารจัดการระบบระบายน้ำ

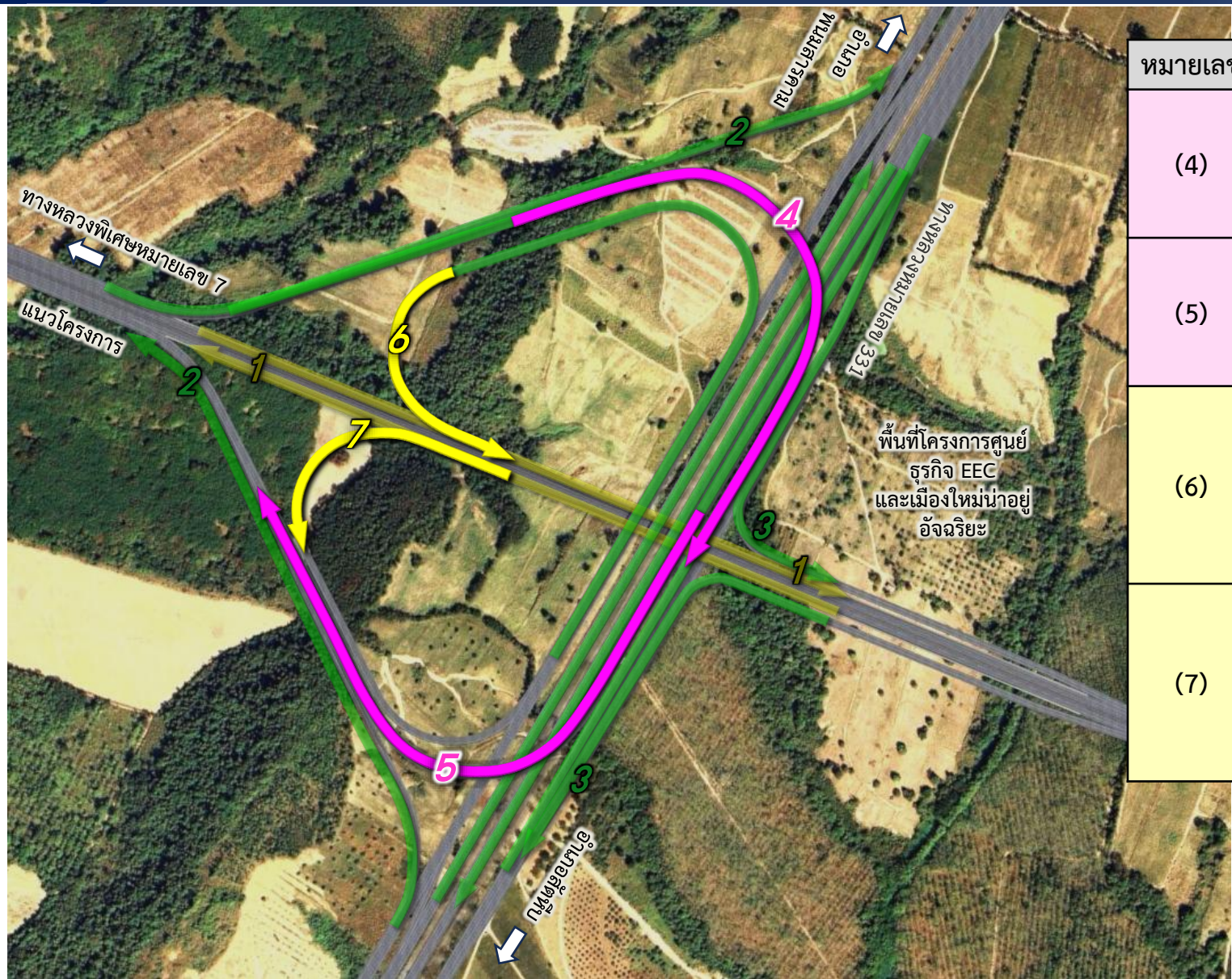


ทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบทางเลือกที่ 1



หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(1)	รถทิศทางเลี้ยวซ้าย <ul style="list-style-type: none"> จาก ทล.พิเศษหมายเลข 7 เลี้ยวไป พนมสารคาม (บน ทล.331) จาก พนมสารคาม (บน ทล.331) เลี้ยวไป EEC จะเป็นทางระดับพื้นราบ
(2)	รถทิศทางเลี้ยวซ้าย <ul style="list-style-type: none"> จาก สัตหีบ (บน ทล.331) เลี้ยวไป ทล. พิเศษหมายเลข 7 รถจาก EEC เลี้ยวไป สัตหีบ (บน ทล.331) จะเป็นทางระดับพื้นราบ
(3)	รถทิศทางตรง <ul style="list-style-type: none"> เชื่อมระหว่าง ทล.พิเศษหมายเลข 7 กับ EEC (ไป-กลับ) เป็นทางลอดใต้ ทล.331

ทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบทางเลือกที่ 1



หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(4)	รถทิศทางเลี้ยวขวา <ul style="list-style-type: none"> จาก ทล.พิเศษหมายเลข 7 เลี้ยวไป สัตหีบ (บน ทล.331) เป็นทางยกระดับข้าม ทล.331 แล้วจึงลงสู่ระดับพื้นเข้าเชื่อม ทล.331
(5)	รถทิศทางเลี้ยวขวา <ul style="list-style-type: none"> จาก พนมสารคาม (บน ทล.331) เลี้ยวไป ทล.พิเศษหมายเลข 7 เป็นทางยกระดับข้าม ทล.331 แล้วจึงลงระดับเข้าเชื่อมถนนโครงการ
(6)	รถทิศทางเลี้ยวขวา <ul style="list-style-type: none"> จาก สัตหีบ (บน ทล.331) เลี้ยวไป EEC เป็นทางเชื่อมลักษณะ LOOP ที่ลดระดับลงเข้าเชื่อมกับทางลอดใต้ ทล.331 เข้าสู่ EEC
(7)	รถทิศทางเลี้ยวขวา <ul style="list-style-type: none"> จาก EEC เลี้ยวไป พนมสารคาม (บน ทล.331) เป็นทางเชื่อมลักษณะ LOOP ที่แยกจากทางลอดใต้ ทล.331 แล้วยกระดับเชื่อม ทล.331

รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างสะพานตามแนวทางหลวงหมายเลข 331

ข้อได้เปรียบ

- มีขั้นตอนการก่อสร้างงานโครงสร้างที่สะดวกกว่ารูปแบบอื่น
- ง่ายต่อการบริหารจัดการระบบระบายน้ำ

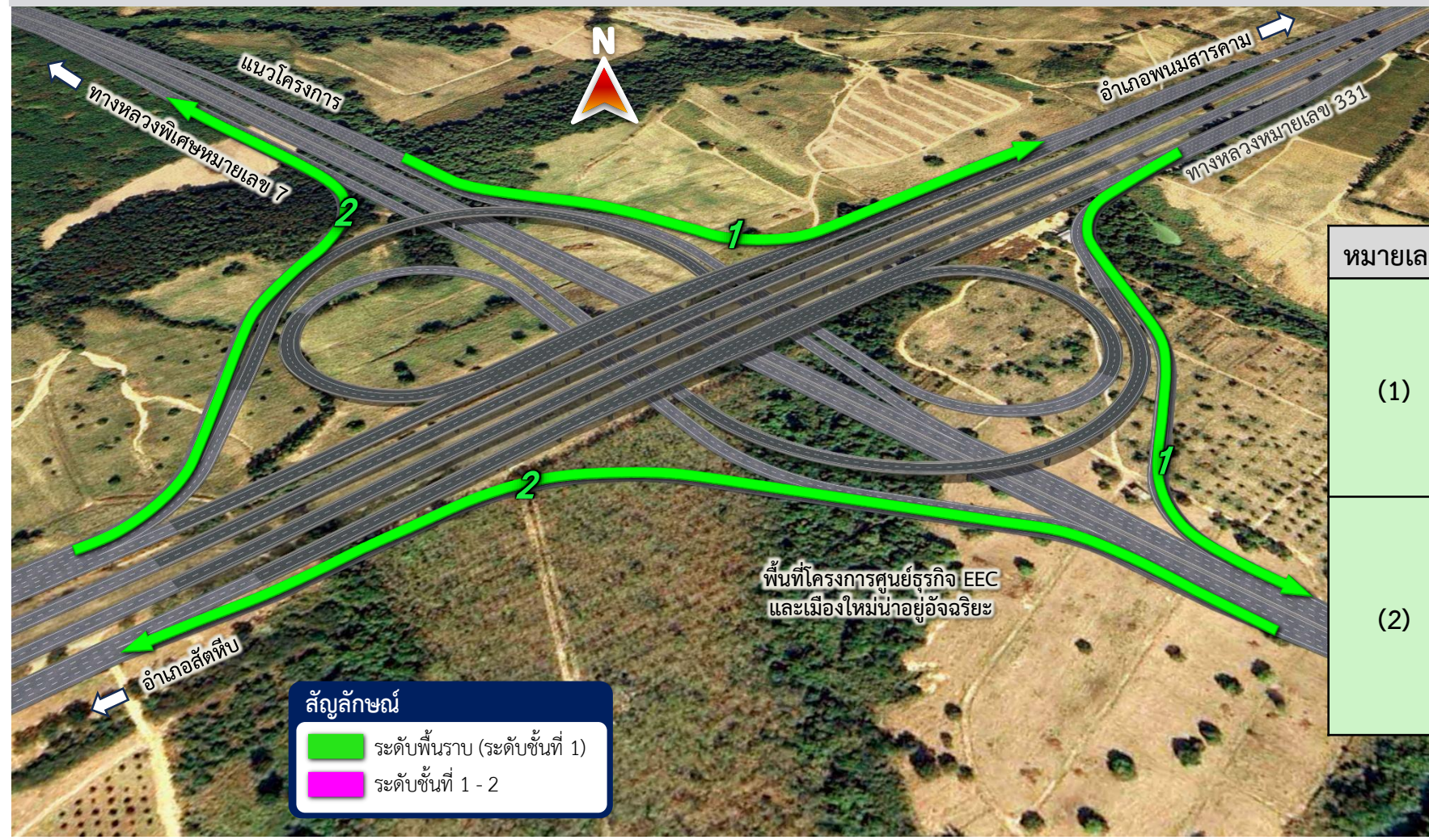
ข้อเสียเปรียบ

- ช่วงระยะขยายหรือลดช่องทางเข้า-ออกอยู่ในช่วงที่ความลาดชันมาก



ทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบทางเลือกที่ 2

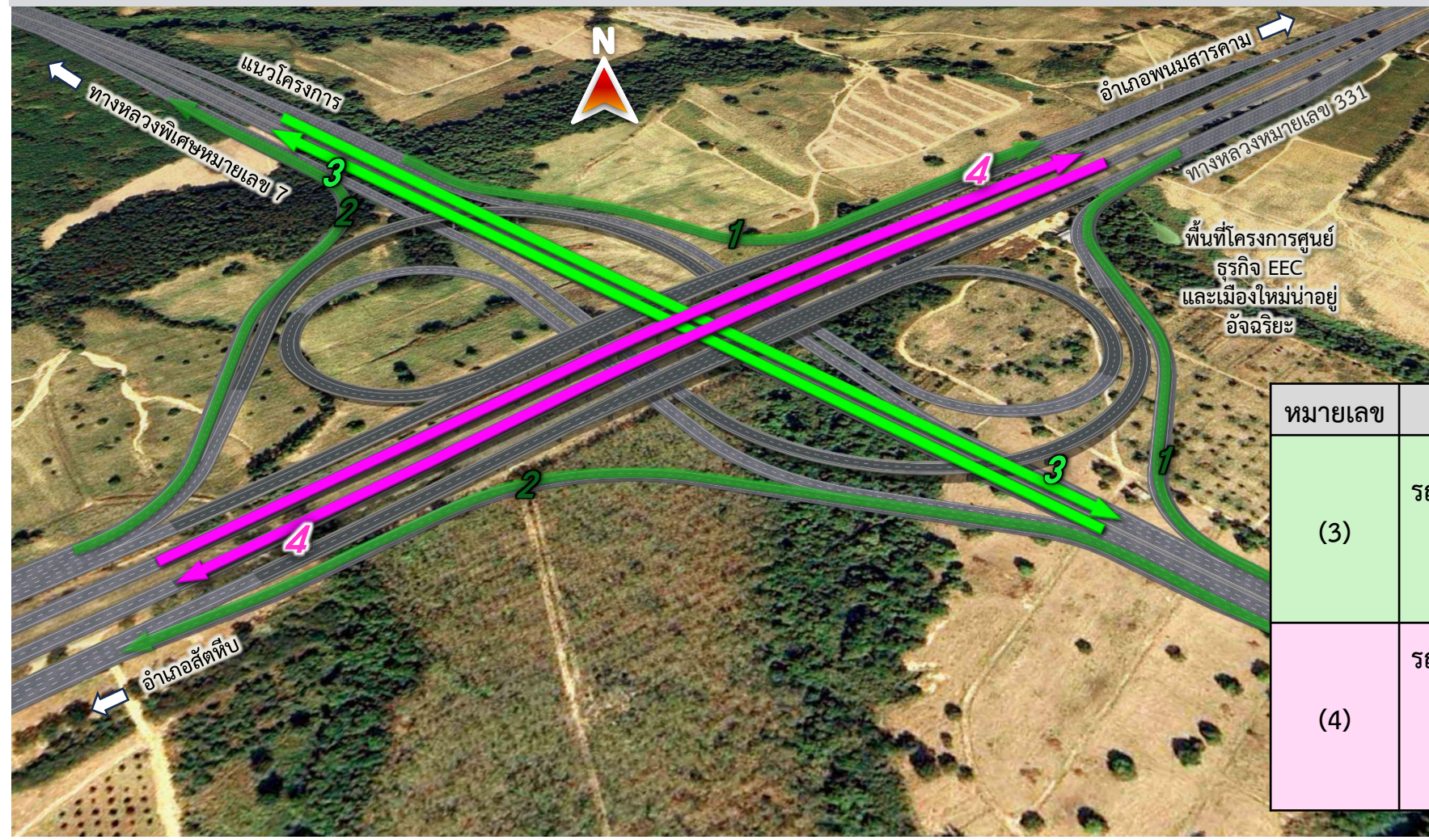
รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างสะพานตามแนว ทล.331 เป็นการปรับตามสภาพพื้นที่และลักษณะโครงการทางเชื่อมทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 331



หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(1)	<p>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</p> <ul style="list-style-type: none"> จาก ทล.พิเศษหมายเลข 7 เลี้ยวไป พนมสารคาม (บน ทล.331) รถจาก พนมสารคาม (บน ทล.331) เลี้ยวไป EEC จะเป็นทางระดับพื้นราบ
(2)	<p>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</p> <ul style="list-style-type: none"> จาก EEC เลี้ยวไป สหัสขันธ์ (บน ทล.331) รถจาก สหัสขันธ์ (บน ทล.331) เลี้ยวไป ทล.พิเศษหมายเลข 7 จะเป็นทางระดับพื้นราบ

ทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบทางเลือกที่ 2

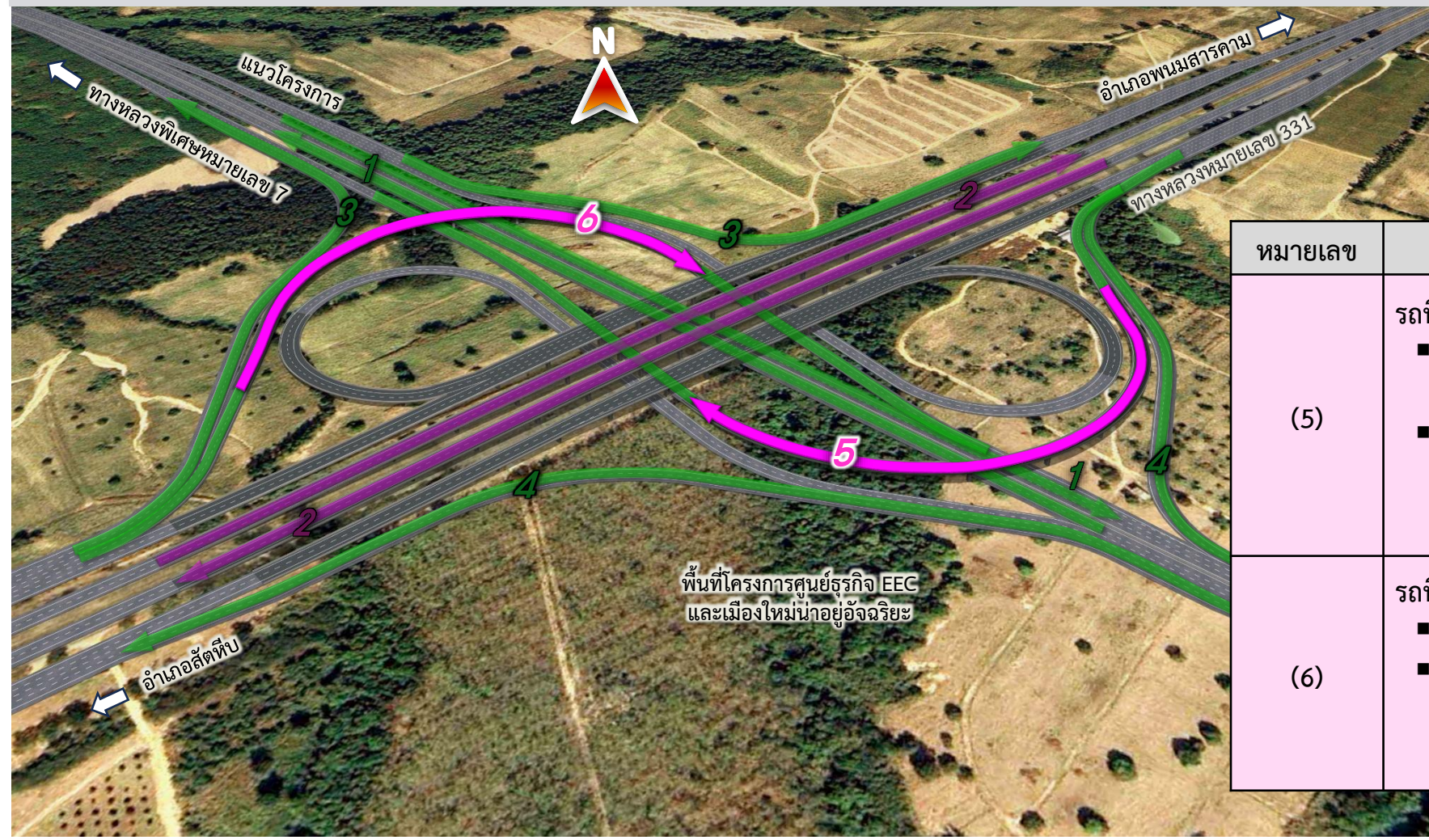
รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างสะพานตามแนว ทล.331 เป็นการปรับตามสภาพพื้นที่และลักษณะโครงการทางเชื่อมทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 331



หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(3)	<p>รถทิศทางตรง</p> <ul style="list-style-type: none"> เชื่อมระหว่าง ทล.พิเศษหมายเลข 7 กับ EEC (ไป-กลับ) เป็นถนนระดับพื้น
(4)	<p>รถทิศทางตรง</p> <ul style="list-style-type: none"> บน ทล.331 เชื่อมระหว่าง พนมสารคาม กับ สัตหีบ (ไป-กลับ) เป็นทางยกระดับ (สะพานข้ามทางแยก)

ทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบทางเลือกที่ 2

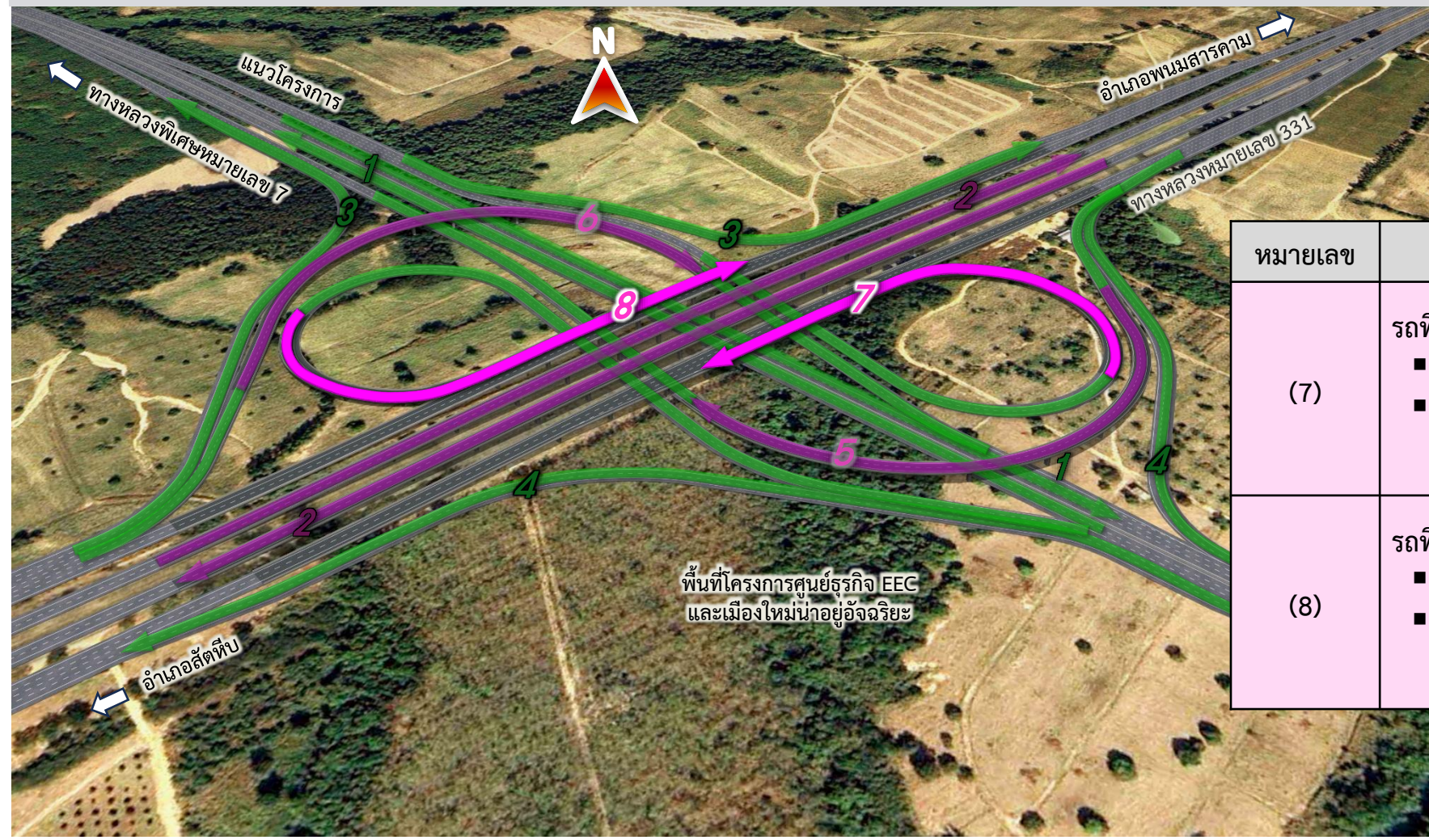
รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างสะพานตามแนว ทล.331 เป็นการปรับตามสภาพพื้นที่และลักษณะโครงการทางเชื่อมทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 331



หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(5)	<p>รถทิศทางเลี้ยวขวา</p> <ul style="list-style-type: none"> จาก พนมสารคาม (บน ทล.331) เลี้ยวไป ทล.พิเศษหมายเลข 7 จะเป็นทางเชื่อมยกระดับ (Directional Ramp) ข้ามทางเข้า EEC จากนั้นลดระดับลงลอดใต้สะพานทางข้าม ทล.331 เข้าสู่ถนนโครงการทิศทางไป ทล.พิเศษหมายเลข 7
(6)	<p>รถทิศทางเลี้ยวขวา</p> <ul style="list-style-type: none"> จาก สัตหีบ (บน ทล.331) เลี้ยวไป EEC จะเป็นทางเชื่อมยกระดับ (Directional Ramp) ข้ามทางเข้า EEC จากนั้นลดระดับลงลอดใต้สะพานทางข้าม ทล.331 เข้าสู่ถนนโครงการทิศทางไป EEC

ทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบทางเลือกที่ 2

รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างสะพานตามแนว ทล.331 เป็นการปรับตามสภาพพื้นที่และลักษณะโครงการทางเชื่อมทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 331



หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(7)	<p>รถทิศทางเลี้ยวขวา</p> <ul style="list-style-type: none"> จาก ทล.พิเศษหมายเลข 7 เลี้ยวไป สหัสขันธ์ (บน ทล.331) จะเป็นทางเชื่อมลักษณะ LOOP ที่ยกระดับขึ้นเข้าเชื่อมกับสะพานข้ามทางแยก
(8)	<p>รถทิศทางเลี้ยวขวา</p> <ul style="list-style-type: none"> จาก EEC เลี้ยวไป พนมสารคาม (บน ทล.331) จะเป็นทางเชื่อมลักษณะ LOOP ที่ยกระดับขึ้นเข้าเชื่อมกับสะพานข้ามทางแยก

Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างถนนลอดใต้สะพาน

ข้อได้เปรียบ

- รูปแบบทางเชื่อมมีรัศมีโค้งกว้างเพียงพอต่อการรองรับความเร็วที่เหมาะสม

ข้อเสียเปรียบ

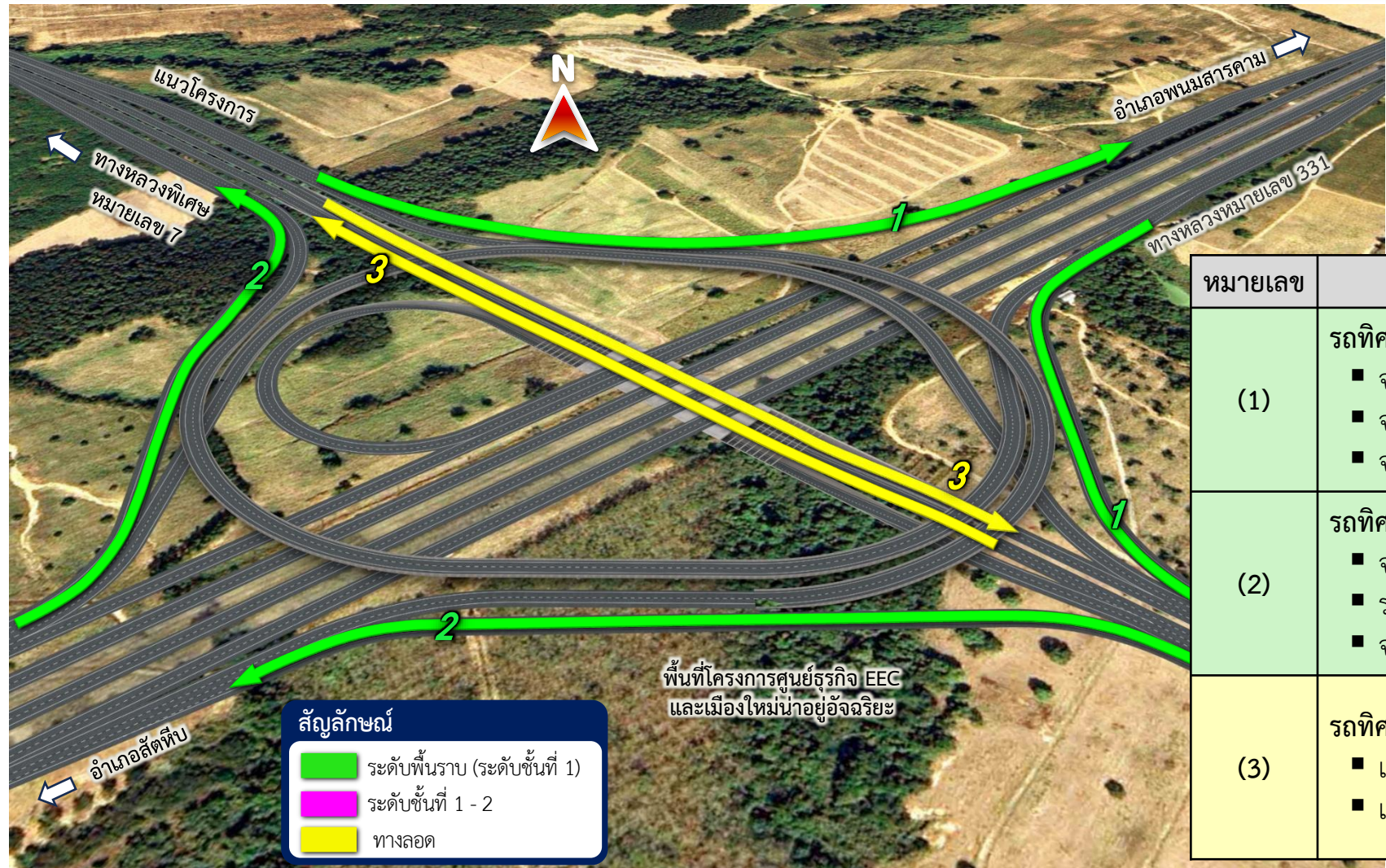
- ช่วงระยะขยายหรือลดช่องจราจรทางเข้า-ออก อยู่ในช่วงที่มีความชันมาก
- การสัญจรในบางทิศทาง มีทัศนวิสัยในการมองเห็นต่ำ





ทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบทางเลือกที่ 3

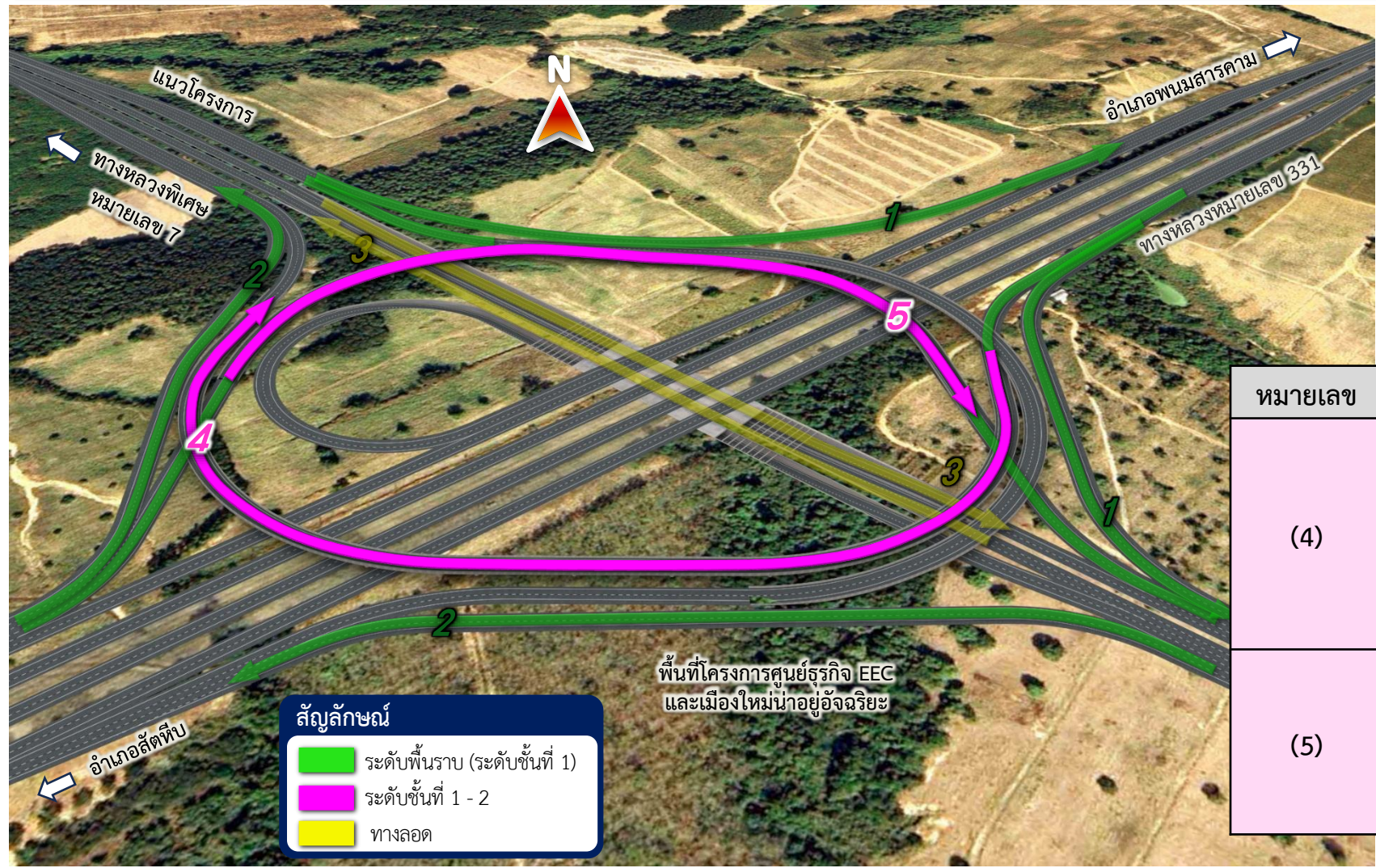
Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างถนนลอดใต้สะพาน เป็นพื้นที่ที่มีสภาพค่อนข้างราบ



หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(1)	รถทิศทางเลี้ยวซ้าย <ul style="list-style-type: none"> จาก ทล.พิเศษหมายเลข 7 เลี้ยวไป พนมสารคาม (บน ทล.331) จาก พนมสารคาม (บน ทล.331) เลี้ยวไป EEC จะเป็นทางระดับพื้นราบ
(2)	รถทิศทางเลี้ยวซ้าย <ul style="list-style-type: none"> จาก สัตหีบ (บน ทล.331) เลี้ยวไป ทล. พิเศษหมายเลข 7 รถจาก EEC เลี้ยวไป สัตหีบ (บน ทล.331) จะเป็นทางระดับพื้นราบ
(3)	รถทิศทางตรง <ul style="list-style-type: none"> เชื่อมระหว่าง ทล.พิเศษหมายเลข 7 ไป EEC (ไป-กลับ) เป็นทางลอดผ่านใต้ ทล.331

ทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบทางเลือกที่ 3

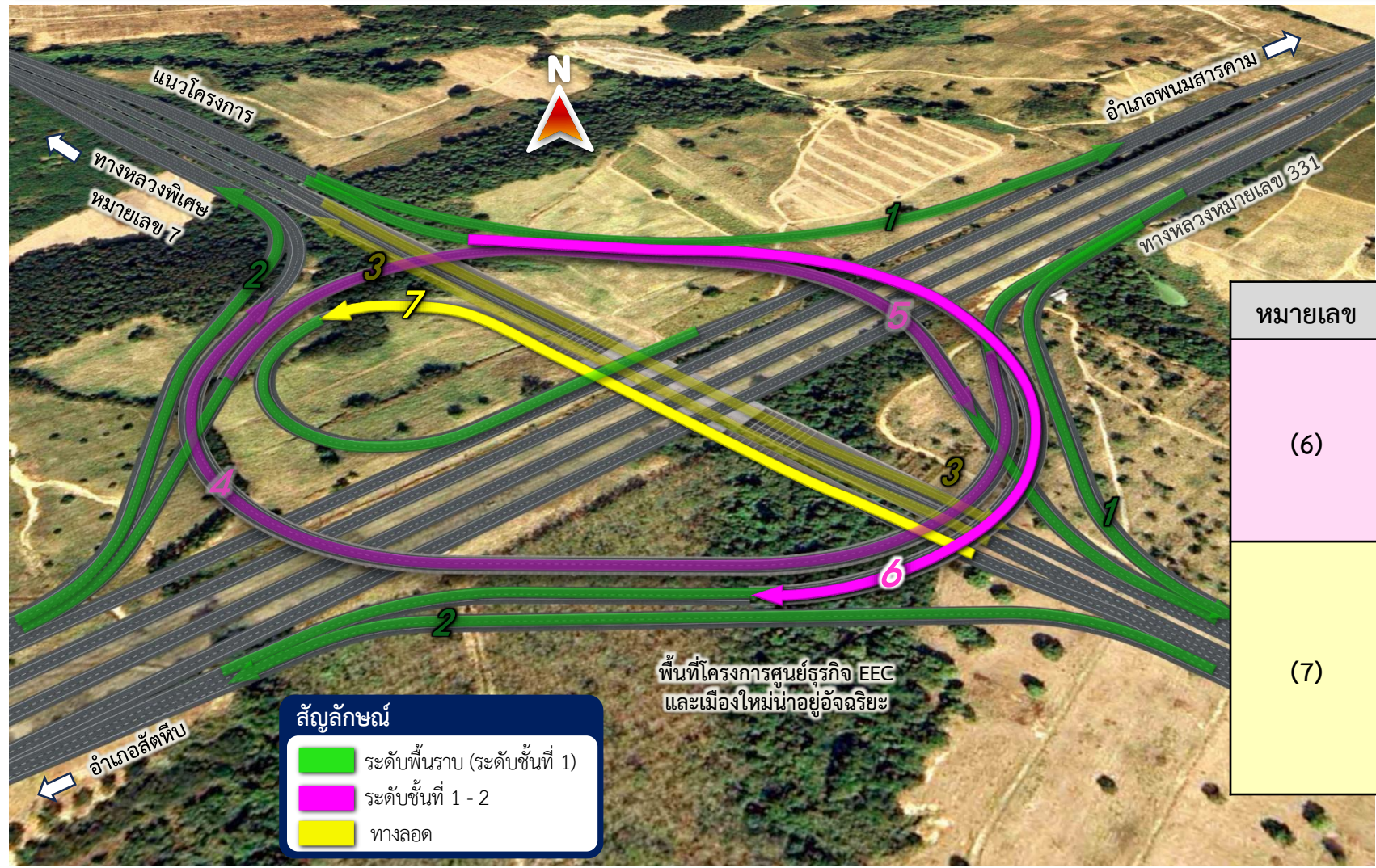
Partial Cloverleaf Interchange และ ก่อสร้างถนนลอดใต้สะพาน เป็นพื้นที่ที่มีสภาพค่อนข้างราบ



หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(4)	<p>รถทิศทางเลี้ยวขวา</p> <ul style="list-style-type: none"> จาก พนมสารคาม (บน ทล.331) เลี้ยวไป ทล.พิเศษ หมายเลข 7 จะเป็นทางยกระดับข้าม ทล.331 แล้วลดระดับเชื่อมสู่ถนนโครงการ
(5)	<p>รถทิศทางเลี้ยวขวา</p> <ul style="list-style-type: none"> จาก สัตหีบ (บน ทล.331) เลี้ยวไป EEC จะเป็นทางยกระดับข้าม ทล.331 และทางเข้า EEC แล้วจึงลงสู่ระดับเข้าเชื่อมถนนที่เข้าสู่ EEC

ทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบทางเลือกที่ 3

Partial Cloverleaf Interchange และ ก่อสร้างถนนลอดใต้สะพาน เป็นพื้นที่ที่มีสภาพค่อนข้างราบ



หมายเลข	ทิศทางการจราจร
(6)	<p>รถทิศทางเลี้ยวขวา</p> <ul style="list-style-type: none"> จาก ทล.พิเศษหมายเลข 7 เลี้ยวไป สัตหีบ (บน ทล.331) จะเป็นทางยกระดับ ข้าม ทล.331 และข้ามทางลอดเข้า EEC แล้วลดระดับเชื่อมเข้า ทล.331
(7)	<p>รถทิศทางเลี้ยวขวา</p> <ul style="list-style-type: none"> จาก EEC เลี้ยวไป พนมสารคาม (บน ทล.331) จะเป็นทางเชื่อมลักษณะ LOOP ที่ลดระดับลง เข้าเชื่อมกับ ทางลอดใต้ ทล.331 แล้วจึงเพิ่มระดับพื้นเข้าเชื่อมถนนที่เข้าสู่ EEC

รูปแบบทางเลือกที่ 1

รูปแบบ Half Cloverleaf Interchange และก่อสร้างถนนลอดใต้สะพาน



ข้อได้เปรียบ

- ทางเชื่อมเลี้ยวซ้ายทำมุมเอียงเป็นการเพิ่มระยะทางการเชื่อมทำให้สามารถลดความชันของทางเชื่อมได้
- ความเร็วเฉลี่ยบริเวณทางแยกต่างระดับค่อนข้างสูง

ข้อเสียเปรียบ

- มีพื้นที่เวนคืนมากกว่ารูปแบบอื่น

รูปแบบทางเลือกที่ 2

รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างสะพานตามแนวทางหลวงหมายเลข 331



ข้อได้เปรียบ

- ความยาวของกิจกรรมก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 331 น้อย
- มีความเร็วเฉลี่ยบริเวณทางแยกต่างระดับสูงกว่ารูปแบบอื่น
- มีพื้นที่เวนคืนน้อยกว่ารูปแบบอื่น

ข้อเสียเปรียบ

- ทางเชื่อมเลี้ยวซ้ายอยู่ในช่วงที่มีความลาดชันมาก

รูปแบบทางเลือกที่ 3

รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างถนนลอดใต้สะพาน



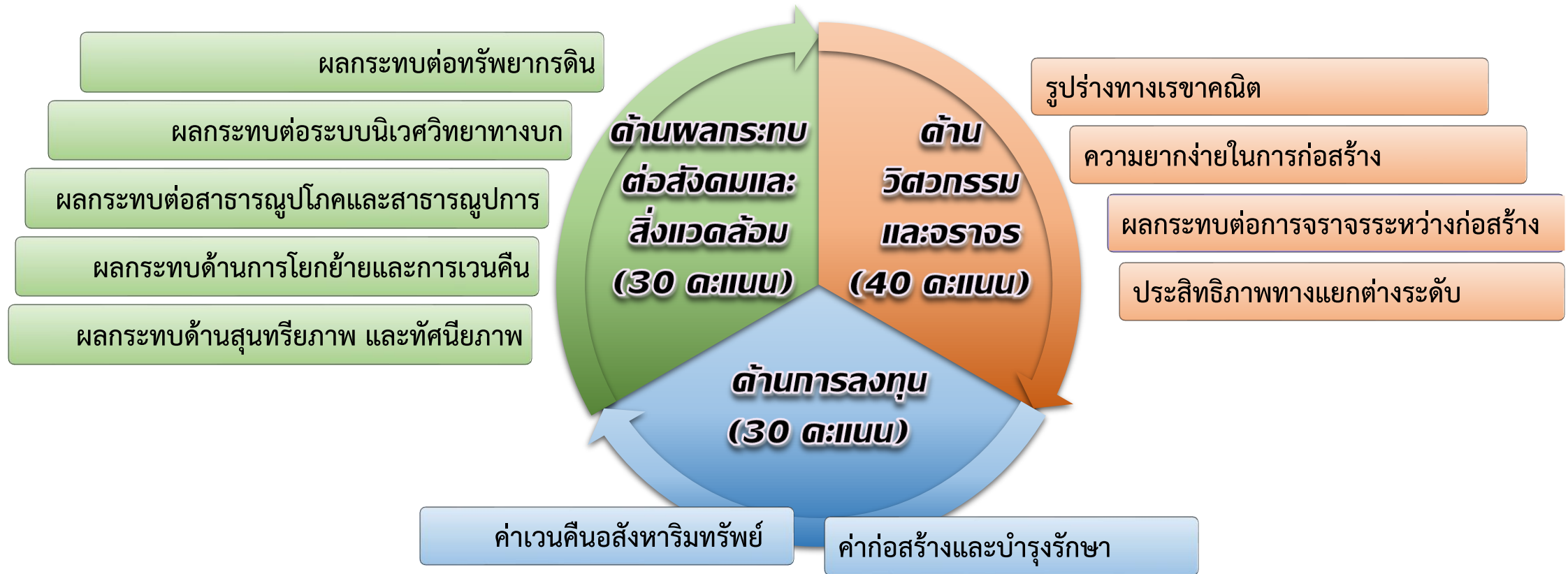
ข้อได้เปรียบ

- มีรัศมีโค้งกว้างเพียงพอต่อการรองรับความเร็วที่เหมาะสม
- พื้นที่เวนคืนน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
- ความยาวของกิจกรรมก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 331 น้อย

ข้อเสียเปรียบ

- ทางเชื่อมเลี้ยวซ้ายอยู่ในช่วงที่มีความลาดชันมาก
- ปริมาณงานก่อสร้างโครงสร้างสูงกว่ารูปแบบอื่น
- ราคาค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาสูงกว่ารูปแบบอื่น
- ความเร็วเฉลี่ยบริเวณทางแยกต่างระดับต่ำกว่ารูปแบบอื่น

ปัจจัยการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331

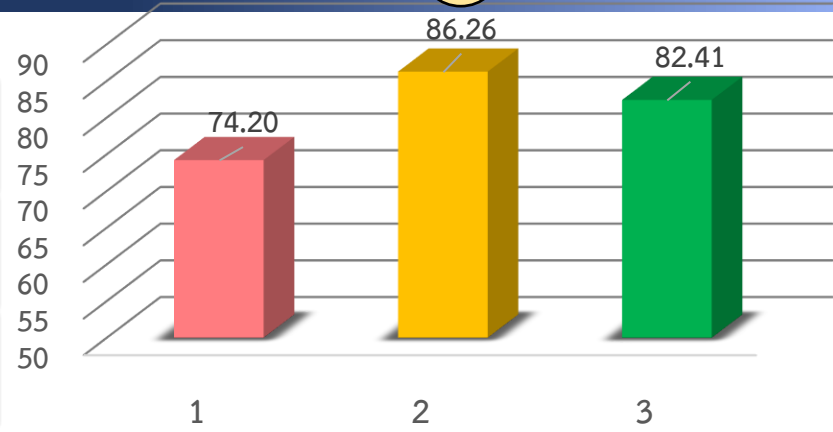


ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331

ลำดับ	ที่ตั้งโครงการ	รายละเอียดที่พิจารณา	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกที่ 1			รูปแบบทางเลือกที่ 2			รูปแบบทางเลือกที่ 3		
				ข้อมูล	ค่าตัวคูณ	คะแนน	ข้อมูล	ค่าตัวคูณ	คะแนน	ข้อมูล	ค่าตัวคูณ	คะแนน
	<p>ตำแหน่งทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.331</p>											
1	ด้านวิศวกรรมและจราจร											
	1.1 รูปแบบทางเรขาคณิต		15.00									
	1.2.1 รูปร่างทางเรขาคณิตแนวราบ	ค่าเฉลี่ยรัศมีโค้งแนวราบ	8.00		0.742	5.93		0.758	6.07		5.80	
	1.2.2 รูปร่างทางเรขาคณิตแนวตั้ง	ค่าเฉลี่ยความลาดชันแนวตั้ง	7.00		0.731	5.12		0.787	5.51		5.12	
	1.2 ความยากง่ายในการก่อสร้าง	พื้นที่ของงานก่อสร้างโครงสร้าง (ตารางเมตร)	5.00	76,570	0.802	4.01	61,429	1.000	5.00	73,155	0.840	4.20
	1.3 ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง	ความยาวของกิจกรรมก่อสร้างบนทางหลวงหรือถนนเดิม (เมตร)	5.00	3,991	0.952	4.76	3,800	1.000	5.00	3,867	0.983	4.91
	1.4 ประสิทธิภาพของทางแยกต่างระดับ	ความเร็วเฉลี่ยบริเวณทางแยกต่างระดับ (กม./ชม.)	15.00	60.62	0.990	14.85	61.23	1.000	15.00	46.88	0.766	11.48
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร		40.00			34.67			36.58		31.51	
2	ด้านการลงทุน											
	2.1 ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษา		20.00									
	2.1.1 ค่าก่อสร้างเบื้องต้น	ค่าก่อสร้างเบื้องต้น (ล้านบาท)	15.00	690,452	1.000	15,000	875,384	0.789	11,831	966,988	0.714	10,710
	2.1.2 ค่าบำรุงรักษาเบื้องต้น	ค่าบำรุงรักษาเบื้องต้น (ล้านบาท)	5.00	29,299	1.000	5,000	30,227	0.969	4,846	32,801	0.893	4,466
	2.2 ค่าเวนคืนสิ่งหรือทรัพย์สิน	ค่าเวนคืนที่ดินเบื้องต้น และค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง (ล้านบาท)	10.00	427,260	0.363	3,632	155,186	1.000	10,000	168,281	0.922	9,222
	รวมคะแนนด้านการลงทุน		30.00			23.63			26.68		24.40	
3	ด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม											
	3.1 ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน	ปริมาณดินที่ต้องนำออกจากโครงการ (ลูกบาศก์เมตร)	6.00	281,608	0.800	4.80	286,741	0.600	3.60	170,596	1.000	6.00
	3.2 ผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางบก	พื้นที่ป่าที่แนวเส้นทางตัดผ่าน (ตารางเมตร)	6.00	86,400	0.200	1.20	19,200	1.000	6.00	20,800	1.000	6.00
	3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	จำนวนสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่อยู่ในเขตทาง	5.00									
	3.3.1 เสาไฟฟ้า	จำนวนต้นของเสาไฟฟ้าที่ถูกย้าย (จำนวนต้น)	2.50	52	0.400	1.00	41	0.600	1.50	44	0.600	1.50
	3.3.2 ท่อประปา	ความยาวของท่อประปาที่ได้รับผลกระทบ (เมตร)	2.50	720	0.200	0.50	240	1.000	2.50	300	0.800	2.00
	3.4 ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน	จำนวนผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน (ราย)	8.00	1	0.800	6.40	1	0.800	6.40	0	1.000	8.00
	3.5 ผลกระทบด้านสุขภาพและทัศนียภาพ	ความยาวของโครงสร้างเหนือผิวดิน (เมตร)	5.00	2,817	0.400	2.00	2,138	0.600	3.00	2,350	0.600	3.00
	รวมคะแนนด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม		30.00			15.90			23.00		26.50	
	คะแนนรวม		100.00			74.20			86.26		82.41	
	ลำดับคะแนนเปรียบเทียบ					3			1		2	

ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331

1



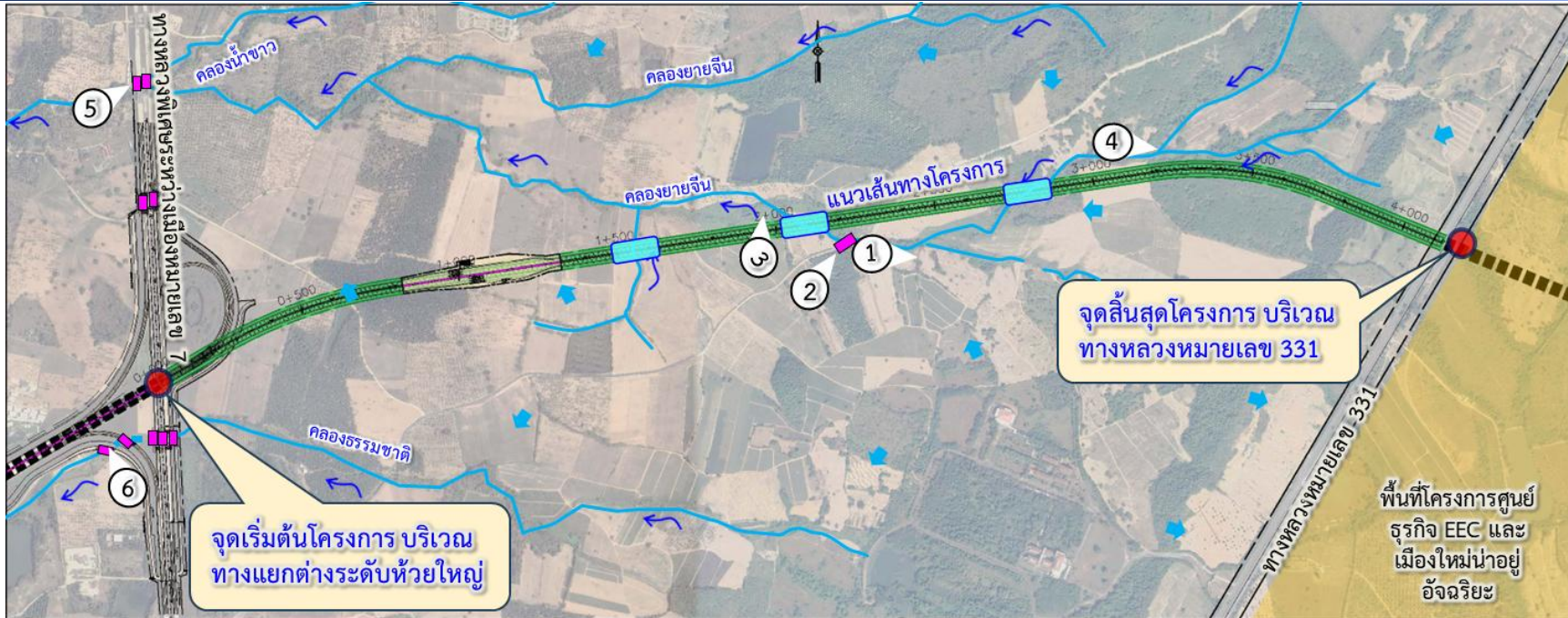
ปัจจัยหลัก	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
		คะแนน	คะแนน	คะแนน
ด้านวิศวกรรมและจราจร	40	34.67	36.58*	31.51
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	23.63	26.68*	24.40
ด้านสิ่งแวดล้อมและชุมชน	30	15.90	23.00	26.50*
คะแนนรวม	100	<u>74.20</u>	<u>86.26</u>	<u>82.41</u>
	ลำดับ	3	1 ✓	2

หมายเหตุ * คือ คะแนนสูงสุดของปัจจัย

สรุปรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ



ทางน้ำหลักบริเวณพื้นที่โครงการ



สัญลักษณ์

- ทางน้ำ
- ทิศทางการไหลในทางน้ำ
- ทิศทางการไหลตามภูมิประเทศ
- สะพานตามแนวเส้นทาง
- แนวเส้นทาง
- ทางแยกต่างระดับ
- สะพาน

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

ที่	กม.	อาคารระบายน้ำ	ขนาด	ทางน้ำ	หมายเหตุ
1.	131+794.974	สะพาน	ความยาวรวม 40 ม. (3 ช่วง)	คลองยายจิ้น	ด้านซ้ายทาง
2.	131+814.917	สะพาน	ความยาวรวม 40 ม. (3 ช่วง)	คลองยายจิ้น	ด้านขวาทาง
3.	132+814.917	สะพาน	ความยาวรวม 40 ม. (3 ช่วง)	คลองยายจิ้น	ด้านซ้ายทาง
4.	132+834.860	สะพาน	ความยาวรวม 40 ม. (3 ช่วง)	คลองยายจิ้น	ด้านขวาทาง
5.	132+897.500	สะพาน	ความยาวรวม 40 ม. (3 ช่วง)	คลองสาธารณะ	ด้านซ้ายทาง
6.	132+897.500	สะพาน	ความยาวรวม 40 ม. (3 ช่วง)	คลองสาธารณะ	ด้านขวาทาง

ที่มา : จากบัญชีท่อและสะพาน ของแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ทางหลวงหมายเลข 331

ที่	กม.	อาคารระบายน้ำ	ขนาด	ทางน้ำ	หมายเหตุ
1.	กม. 10+371	ท่อลอดกลม	3 - Ø	-	ซ้ายทาง
2.	กม. 10+371	ท่อลอดกลม	2 - (2.4	-	ขวาทาง
3.	กม. 10+371	ท่อลอดกลม	1 - Ø1.00 เมตร	-	ซ้ายทาง/ขวาทาง
4.	กม. 10+371	ท่อลอดเหลี่ยม	1 - Ø	-	ซ้ายทาง/ขวาทาง
5.	กม. 10+371	ท่อลอดเหลี่ยม	1 - Ø	-	ซ้ายทาง/ขวาทาง

ที่มา : จากบัญชีท่อและสะพาน ของสำนักงานทางหลวงที่ 14 (ชลบุรี)

สัญลักษณ์

- สะพาน
- ท่อลอดกลม
- ท่อลอดเหลี่ยม

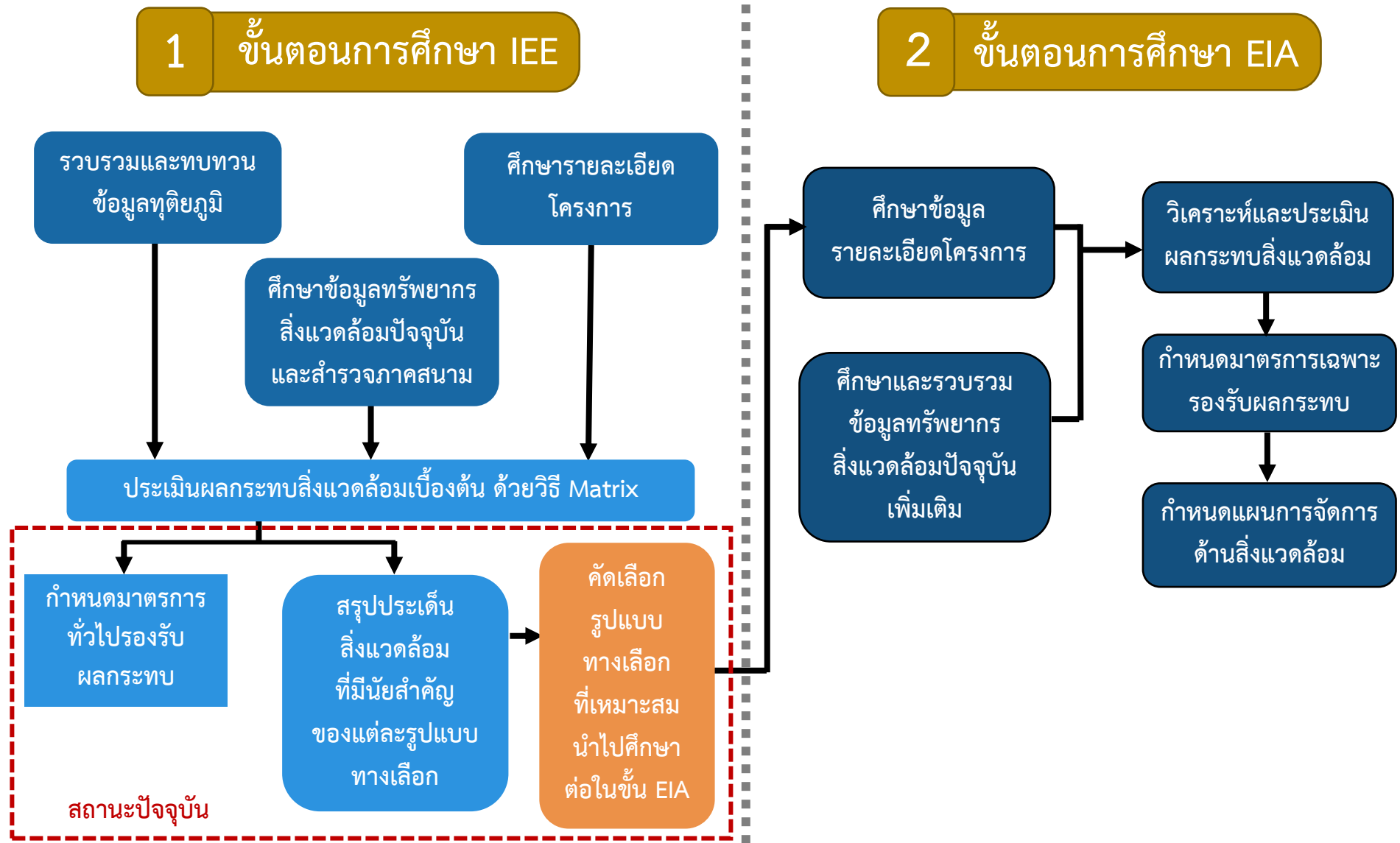


การศึกษาดำเนินสิ่งแวดล้อม



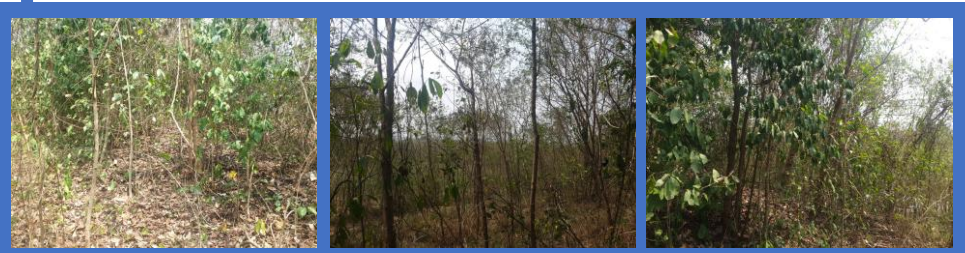
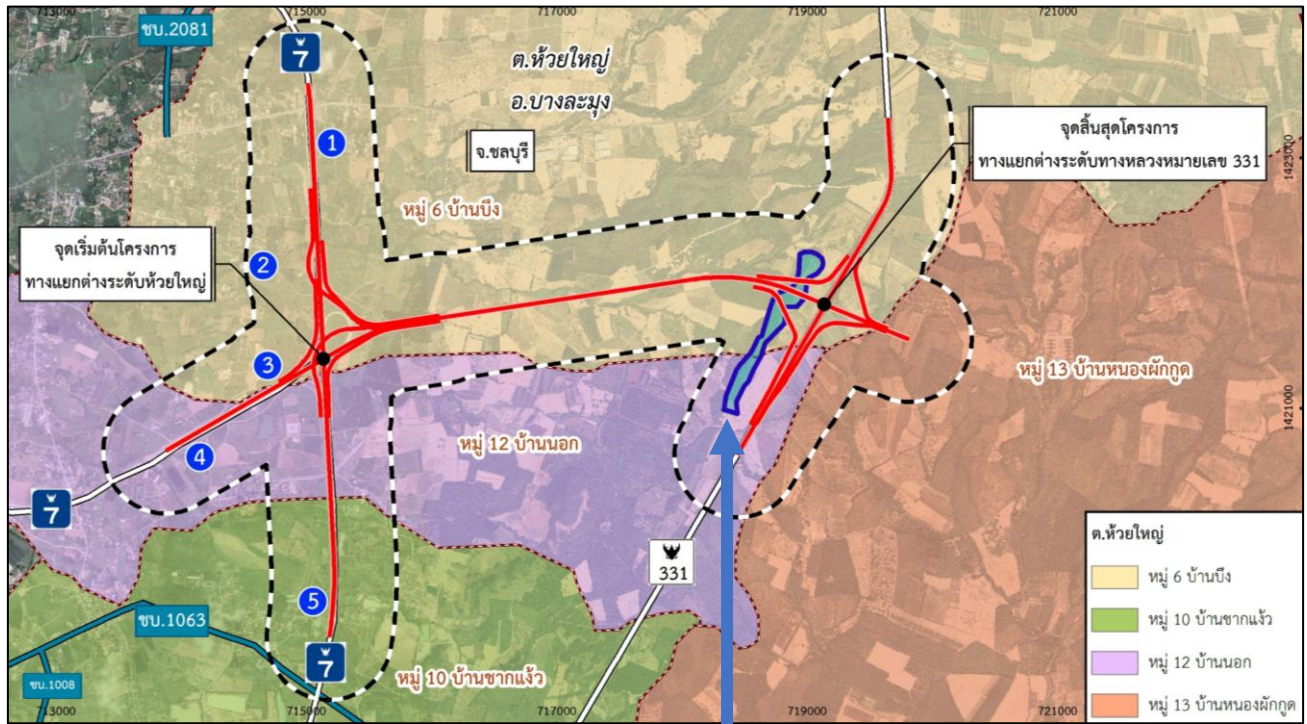


ขั้นตอนการศึกษาสิ่งแวดล้อม

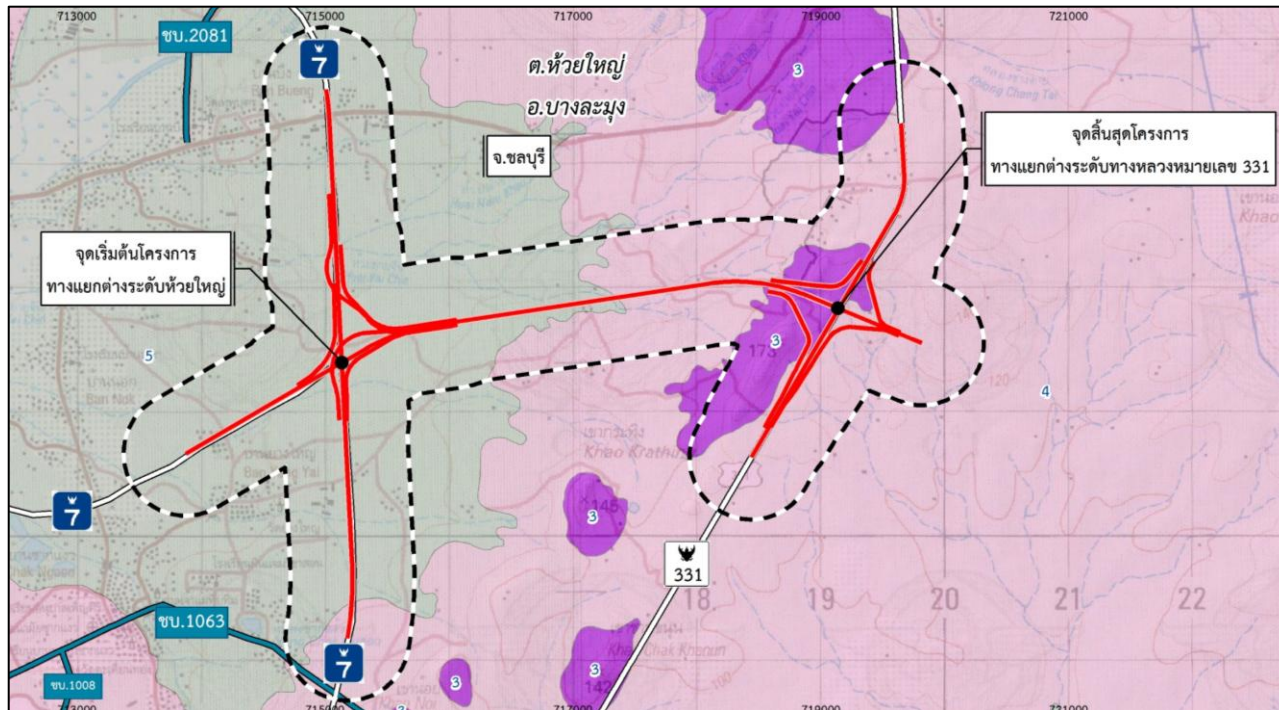


พื้นที่ศึกษาและข้อจำกัดของรูปแบบที่ได้รับการคัดเลือก




ครอบคลุม 4 หมู่บ้านของตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
มีพื้นที่บางส่วนอยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าบางละมุง



สภาพปัจจุบันบริเวณป่าสงวนแห่งชาติ ป่าบางละมุง



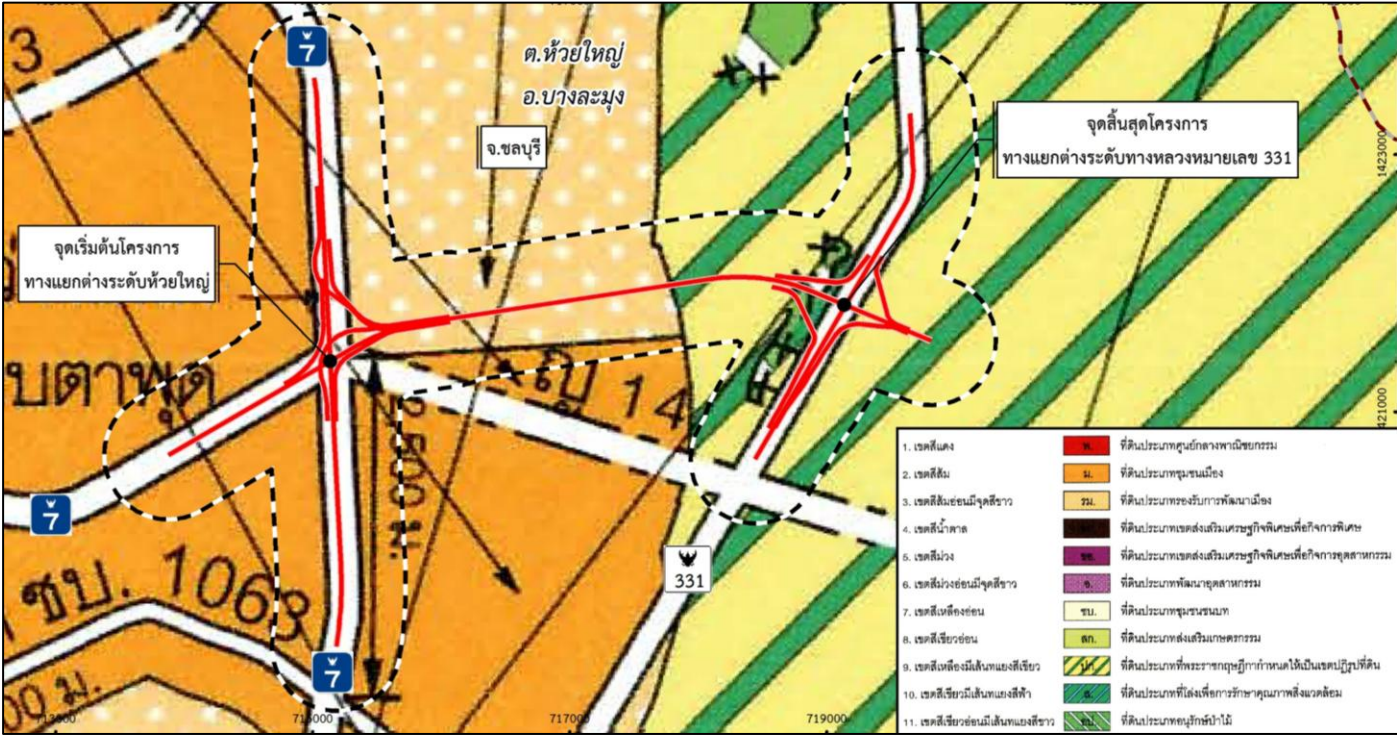
แนวเส้นทางและพื้นที่ศึกษาโครงการ
อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ
3 ประเภท ได้แก่

-  พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 3
-  พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4
-  พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5



สามารถดำเนินการในพื้นที่ได้
เนื่องจากไม่เป็นกิจกรรมที่มีข้อห้ามใช้
ที่ดินตามที่กำหนดในมติคณะรัฐมนตรี

ประกาศนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบ สาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562

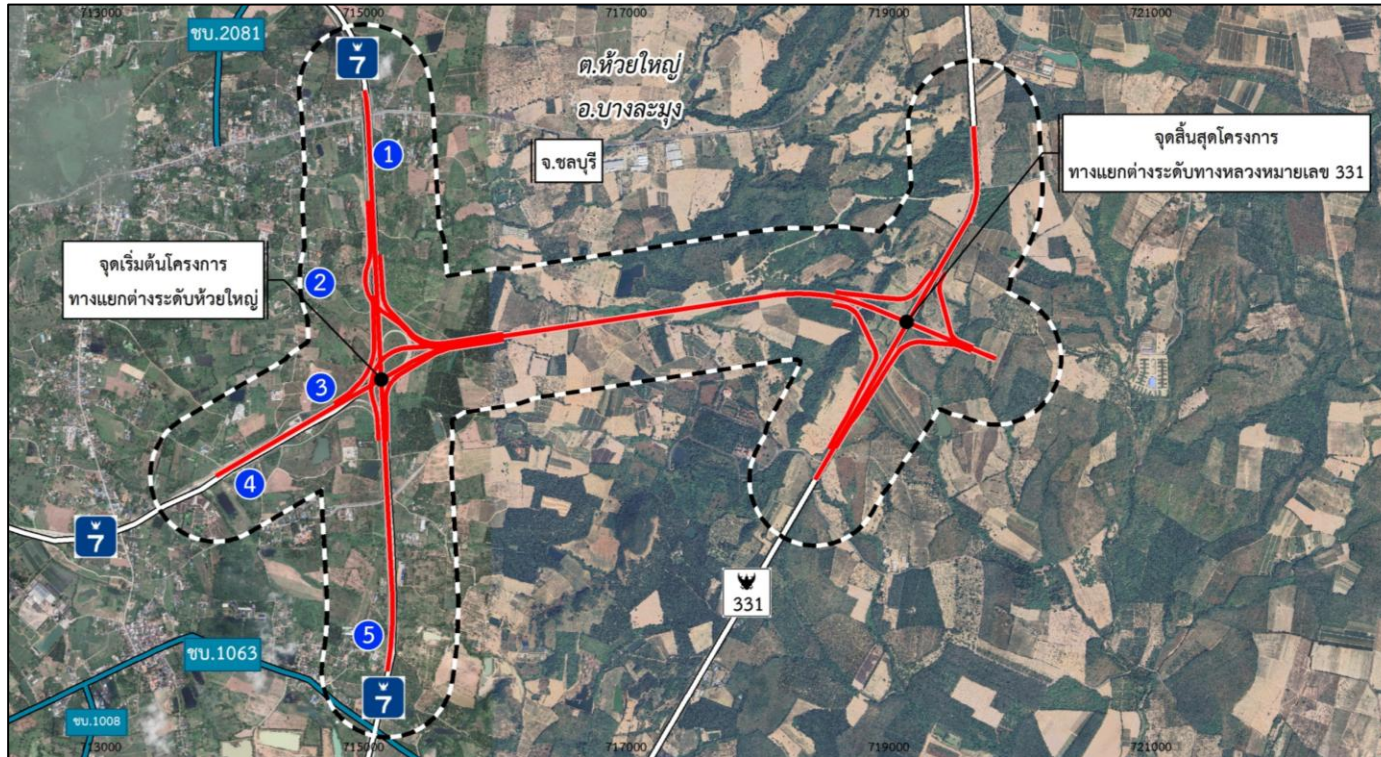


- ที่ดินประเภทชุมชนเมือง
- ที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง
- ที่ดินประเภทที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเป็นเขตปฏิรูปที่ดิน



สามารถดำเนินการในพื้นที่ได้
เนื่องจากไม่เข้าข่ายกิจการ
ซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดิน
ตามที่กำหนดในประกาศดังกล่าว

พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม





ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจกรรม ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ผลการพิจารณา
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	✓
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	×
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	×
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	×
	20.3 พื้นที่เขตลุ่มน้ำชั้น 2 ตามที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบแล้ว	×
	20.4 พื้นที่เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ	×
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	×
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญา ระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	×
	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	×
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	×

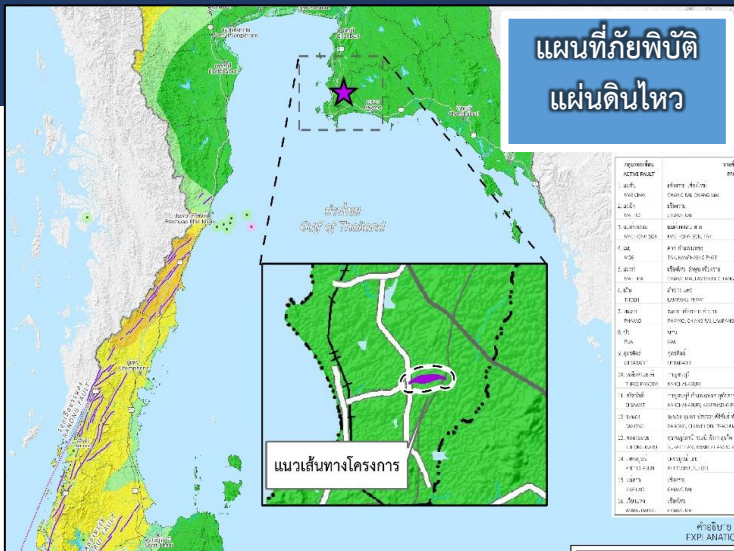
✓ = เข้าข่ายทำรายงาน EIA

× = ไม่เข้าข่ายทำรายงาน EIA

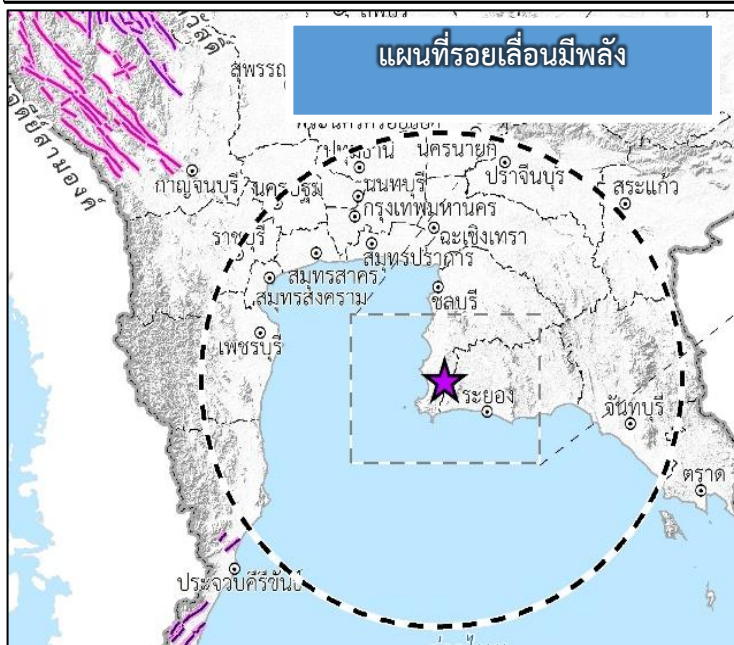
***ประกาศฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568** ข้อ 20.7 ได้ปรับลดระยะห่างจากโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ จากเดิม 1 กิโลเมตร เป็น 500 เมตร

องค์ประกอบและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม 29 ปัจจัย





ความรุนแรงแผ่นดินไหวอยู่ในระดับ 1-3 ตามมาตราเมอร์คัลลี (ระดับเบา)



- ไม่พบรอยเลื่อนในระยะ 150 กิโลเมตร
- ห่างจากรอยเลื่อนเจดีย์สามองค์ 209 กิโลเมตร

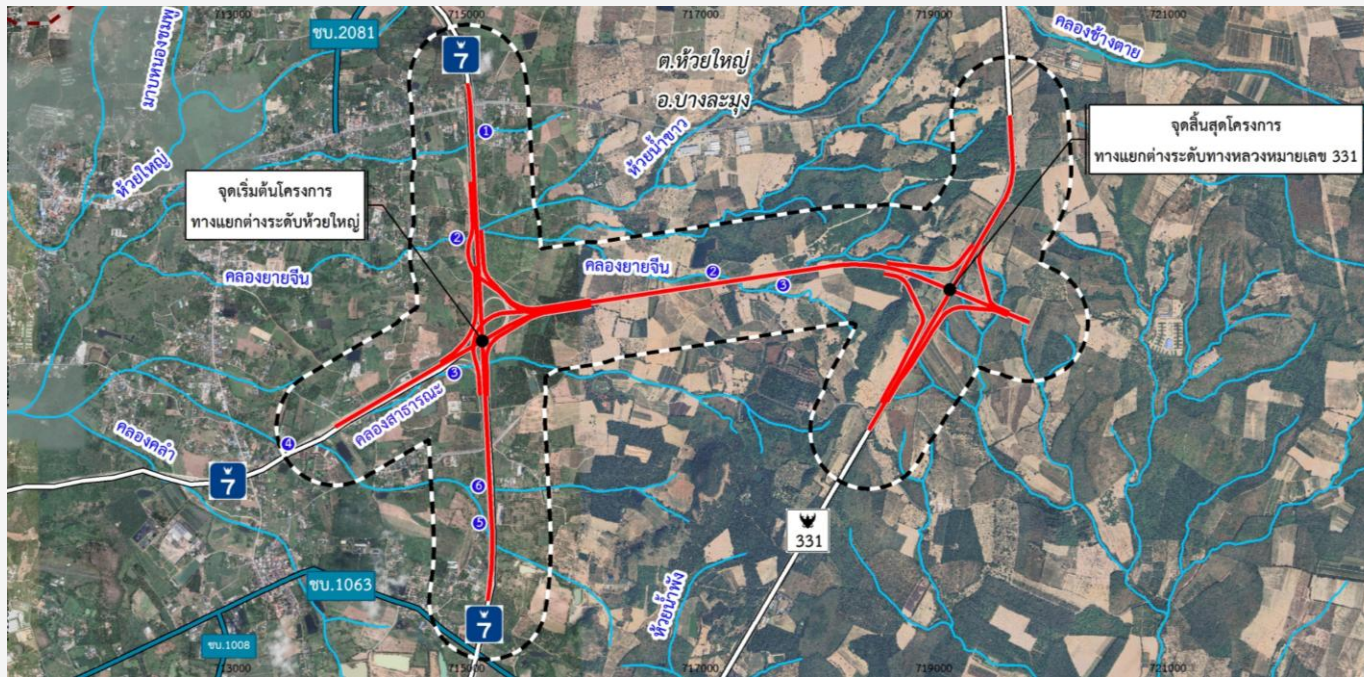
ธรณีวิทยา

โครงสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ และโครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาจได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว

ทรัพยากรดิน

- ตะกอนดินถูกชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางตัดผ่านและระบบระบายน้ำริมทางหลวง
- มีการสูญเสียดินจากการขุดดินเพื่อก่อสร้างฐานรากสะพาน
- การปนเปื้อนน้ำมันบริเวณโรงซ่อมบำรุง





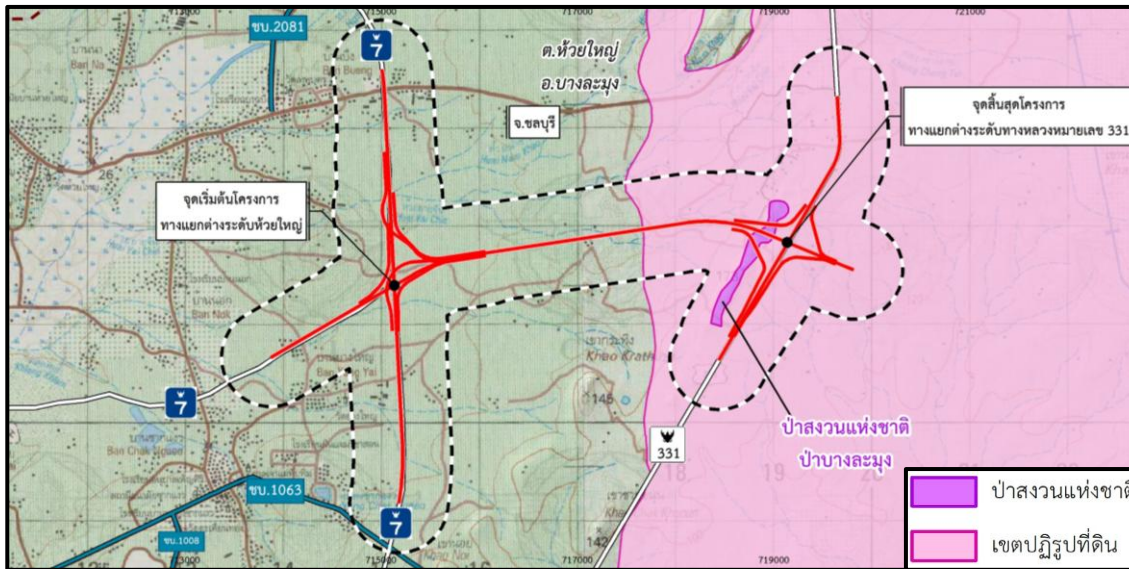
- เศษดินจากงานดินอาจถูกชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ และอุดตันระบบระบายน้ำริมทางหลวง
- คุณภาพน้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้น และส่งผลต่อระบบหายใจของสิ่งมีชีวิตในน้ำ
- การรบกวนของเศษวัสดุก่อสร้างของงานสะพานข้ามแหล่งน้ำ

ตรวจวัดบริเวณหมู่บ้านกลอรี วิลเลจ พัทยา
ระหว่างวันที่ 26-30 มิถุนายน 2568 ฤดูฝน (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้)



การใช้เครื่องจักรกลหนักในการก่อสร้าง เช่น Pile Driver, Roller, Backhoe และ Truck เป็นต้น
ส่งผลให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง มลพิษทางด้านอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนเพิ่มสูงขึ้นกว่าปัจจุบัน

ระบบนิเวศในปัจจุบันมีลักษณะเป็นแบบเกษตรกรรมชนบท



การโยกย้ายและการเวนคืน/การแบ่งแยก

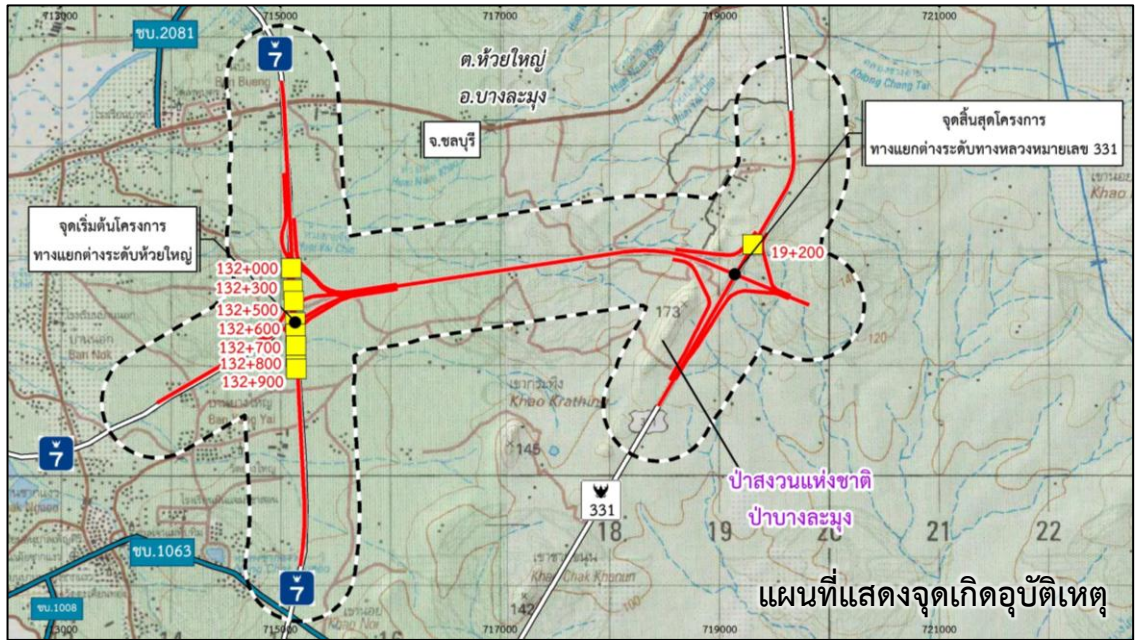
- การเวนคืนที่ดิน ทำให้เจ้าของกรรมสิทธิ์สูญเสียที่ดิน รวมทั้งอาจต้องโยกย้ายถิ่นฐานไปยังพื้นที่อื่น ซึ่งเป็นผลกระทบอย่างถาวรต่อประชาชน
- แปลงที่ดินที่แนวเส้นทางตัดผ่าน ทำให้เกิดการแบ่งแยกพื้นที่ออกเป็น 2 ฝั่ง

สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ



การรื้อย้ายเสาไฟฟ้า และท่อประปา ส่งผลให้มีการงดใช้บริการชั่วคราว ไม่เกิน 6 ชั่วโมง/ครั้ง

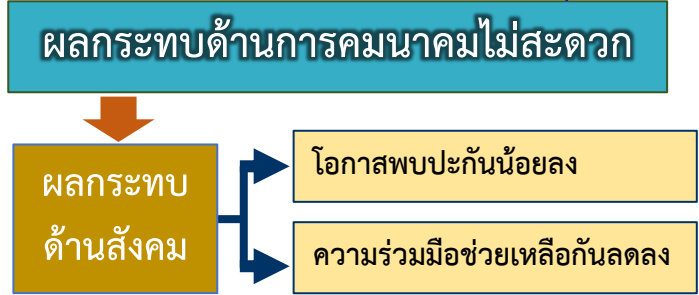
การคมนาคมขนส่ง/ผู้ใช้ทาง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย



- มีรถเข้า-ออกพื้นที่โครงการเพิ่มความหนาแน่นบนเส้นทางขนส่งวัสดุ
- มีพื้นที่ก่อสร้างและวางอุปกรณ์บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

เศรษฐกิจ-สังคม

โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน (-)



เศรษฐกิจของชุมชน (+)



สาธารณสุข/สุขาภิบาล/อาชีวอนามัย



โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

- หนังสือ ที่ วธ 0415/285 ลงวันที่ 9 เมษายน 2568 ไม่พบโบราณสถาน
- หนังสือ ที่ ทส 1003.2/9599 ไม่พบพื้นที่เมืองเก่า แหล่งศิลปกรรมอันควรอนุรักษ์ และแหล่งมรดกโลก
- อำเภอบางละมุง มีผู้คนอาศัยอยู่มาตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์

- กิจกรรมภายในบ้านพักคนงานก่อสร้างก่อให้เกิดน้ำเสีย/ขยะมูลฝอย
- เสียงดัง ความสั่นสะเทือน การฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของคนงานก่อสร้าง
- อุบัติเหตุจากการทำงานบริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และใกล้แหล่งน้ำ



มาตรการทั่วไป

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ



คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน



การฉีดพรมน้ำพื้นที่เปิดหน้าดิน



กำหนดน้ำหนักบรรทุก



ก่อสร้างช่วงเวลากลางวัน
08.00-17.00 น.



ซ่อมบำรุงเครื่องจักรอยู่เสมอ



ห้องน้ำห้องส้วมถูกหลักสุขาภิบาล



ถังรองรับมูลฝอย



ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย



อุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น



รถรับส่งผู้ป่วย



อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล

คุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ



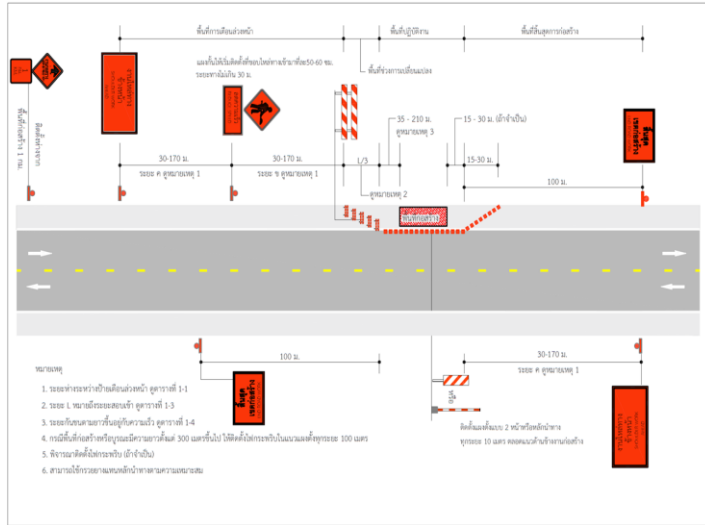
ติดตั้งตาข่ายใต้โครงสร้างสะพาน



หลีกเลี่ยงการก่อสร้างช่วงฝนตกหนัก



จัดหาเครื่องสูบน้ำ



จัดจราจรระหว่างการก่อสร้าง



กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง

ตำแหน่ง	ประเภทของป้าย	ป้ายจราจร
โซน 1 พื้นที่การเตือนล่วงหน้า (Advance Warning Area)	ป้ายเตือนเบี่ยงเบนการจราจร	
	ป้ายเตือนทางโค้งต่างๆ	
	ป้ายเตือนทางแคบ	
	ป้ายเตือนทางเบี่ยง	
	ป้ายเตือนผิวทางเปลี่ยนระดับ	
ป้ายแนะนำ		
โซน 2 พื้นที่การเตือนล่วงหน้า (Transition Area)	ป้ายเตือนเบี่ยงเบนการจราจร	
	ป้ายเตือนช่องจราจร	
	ป้ายเตือนในงานก่อสร้าง	
ป้ายแนะนำ		
โซน 3 พื้นที่ก่อสร้าง (Activity Area)	ป้ายเตือนเบี่ยงเบนการจราจร	
	ป้ายเตือนทางแคบ	
ป้ายแนะนำ		
โซน 4 พื้นที่สิ้นสุดการก่อสร้าง (Termination Area)	ป้ายเตือนงานก่อสร้าง	
	ป้ายเตือนในงานก่อสร้างทางและบรูณะ	
ป้ายแนะนำ		
นอกพื้นที่ก่อสร้าง	ป้ายเตือนทางโค้งต่างๆ	
	ป้ายเตือนทางแคบ	
ป้ายแนะนำ		
นอกพื้นที่ก่อสร้าง	ป้ายเตือนทางโค้งต่างๆ	
	ป้ายเตือนทางแคบ	
ป้ายแนะนำ		
นอกพื้นที่ก่อสร้าง	ป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง	
	ป้ายแนะนำ	
นอกพื้นที่ก่อสร้าง		

ติดตั้งป้ายเตือนช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ



การมีส่วนร่วมของประชาชน





← การประชาสัมพันธ์โครงการและหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง →



การประชาสัมพันธ์โครงการ



ข่าวประชาสัมพันธ์ฉบับที่ 6 : ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านเหนือ)

ขอเชิญผู้สนใจเข้าร่วม **การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)**

วันพฤหัสบดีที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2568
เวลา 09.00-12.00 น.
ณ ห้องประชุมทวารวดี-อุษา พระปรางค์ โรงแรมอโศก ธรรมศาสตร์
ตำบลโป่ง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

www.M7-EEC-North.com asialabconsult.pp@gmail.com
M7เชื่อมEECด้านเหนือ (@658aigny) 0 2805 6660 ต่อ 12 หรือ 08 5813 1107

ด้วยกรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอพีคอน จำกัด และบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านเหนือ)

www.M7-EEC-North.com



M7เชื่อมEECด้านเหนือ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านเหนือ)

สนใจเข้าร่วม **การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)**

วันพฤหัสบดีที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2568
เวลา 09.00-12.00 น.
ณ ห้องประชุมทวารวดี-อุษา พระปรางค์ โรงแรมอโศก ธรรมศาสตร์
ตำบลโป่ง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

www.M7-EEC-North.com asialabconsult.pp@gmail.com
0 2805 6660 ต่อ 12 หรือ 08 5813 1107

ข่าวประชาสัมพันธ์ฉบับที่ 6 : ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

M7เชื่อมEECด้านเหนือ
หรือ @658aigny



M7เชื่อมEECด้านเหนือ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านเหนือ)

สนใจเข้าร่วม **การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)**

วันพฤหัสบดีที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2568
เวลา 09.00-12.00 น.
ณ ห้องประชุมทวารวดี-อุษา พระปรางค์ โรงแรมอโศก ธรรมศาสตร์
ตำบลโป่ง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

www.M7-EEC-North.com asialabconsult.pp@gmail.com
0 2805 6660 ต่อ 12 หรือ 08 5813 1107

ข่าวประชาสัมพันธ์ฉบับที่ 6 : ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

M7เชื่อมEECด้านเหนือ





บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ



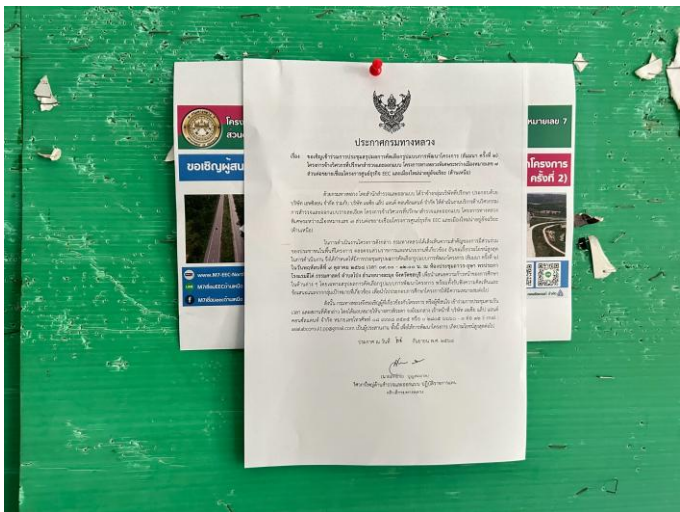
บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ



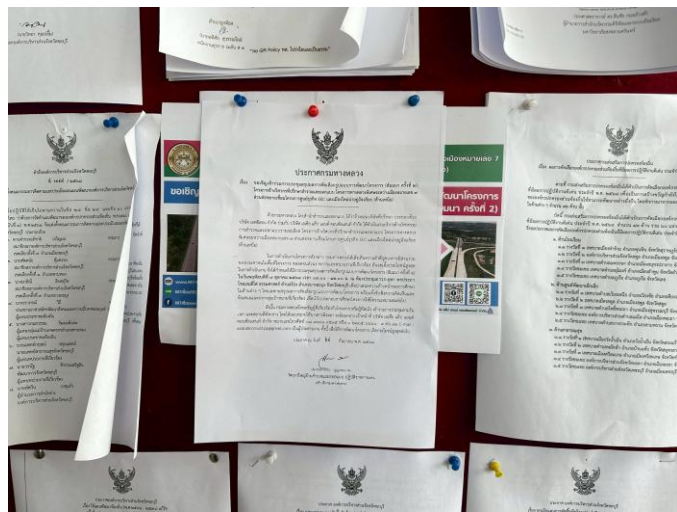
เทศบาลตำบลห้วยใหญ่



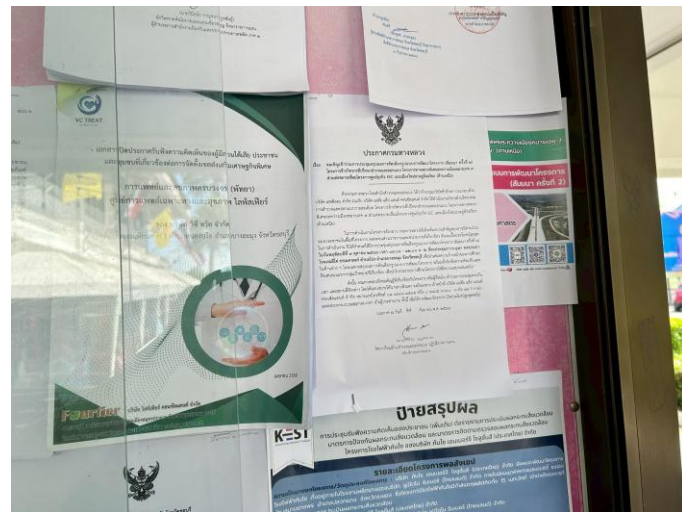
ที่ว่าการอำเภอบางละมุง



ศาลากลางจังหวัดชลบุรี



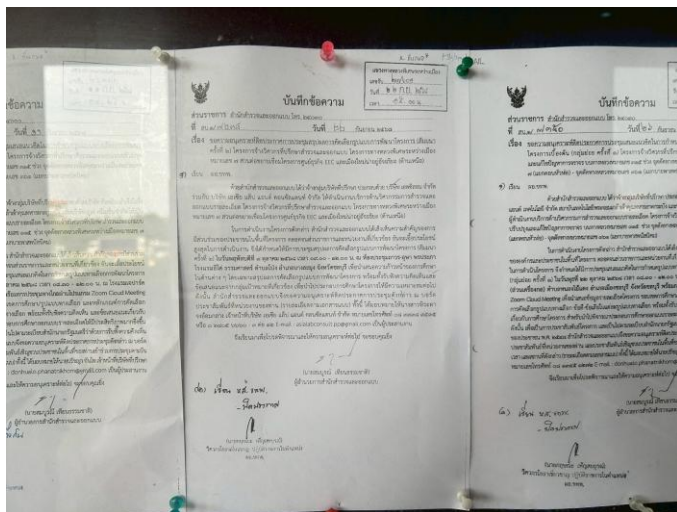
องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี



ที่ว่าการอำเภอบางละมุง



เทศบาลตำบลห้วยใหญ่



แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2



การประชาสัมพันธ์ผ่าน**ใบปลิว**ประชาสัมพันธ์โครงการ



ดำเนินการเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2568



เทศบาลตำบลห้วยใหญ่

หมู่ 12 บ้านนอก

หมู่ 6 บ้านบึง

ดำเนินการเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2568

ผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)





วันอังคารที่ 8 กรกฎาคม 2568
เวลา 09.00 - 12.00 น.
ณ อาคารหอประชุมมัลติมีเดีย
โรงเรียนเทศบาล 1 บ้านซากแก้ว
ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง
จังหวัดชลบุรี



ผู้เข้าร่วมประชุม
78 ราย



ประธานเปิดการประชุม
นายวันชาติ วรรณพราหม
ปลัดอาวุโสอำเภอบางละมุง



นายวันชาติ วรรณพรหม
ปลัดอาวุโสอำเภอบางละมุง
ประธานเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน
รับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้เข้าร่วมประชุมถ่ายภาพเป็นที่ระลึกร่วมกัน



วิทยากรนำเสนอรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



บริษัทที่ปรึกษาตอบข้อซักถาม



สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญจากการประชุม

01

ให้ออกแบบแนวเส้นทาง
โครงการให้ส่งผลกระทบต่อการ
ดำเนินชีวิตของประชาชนใน
พื้นที่น้อยที่สุด

02

ให้ออกแบบรัศมีโค้งให้เหมาะสม
กับสภาพพื้นที่โครงการ

03

ให้นำปัญหาที่เกิดจากรูปแบบ
ของถนนที่มีการใช้งานอยู่ใน
ปัจจุบัน ไปปรับใช้กับการศึกษา
โครงการ เพื่อป้องกันการเกิด
ปัญหาเช่นเดิมอีก

04

ให้ออกแบบระบบไฟฟ้า
แสงสว่างบริเวณทางขนานให้
เพียงพอ เพื่อเพิ่มความปลอดภัย
ในการใช้เส้นทาง

05

ห้วงกังวลผลกระทบต่อด้านเสียง
ในระยะก่อสร้างและระยะ
ดำเนินการโครงการ

06

ให้ออกแบบแนวเส้นทางโครงการ
ที่ส่งผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดิน
ของประชาชนน้อยที่สุด



จบการนำเสนอ

ขอบคุณครับ/ค่ะ





การรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ