สำนักสำรวจและออกแบบ
กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ (ด้านเหนือ)

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

ไฟล์สื่อประกอบการประชุม

วันจันทร์ที่ 14 กันยายน พ.ศ. 2569

เวลา 13.00 - 16.00 น.

ณ ห้องประชุมถาวร-อุษา พรประภา โรงแรมอีโค่ ธรรมศาสตร์

ตำบลโป่ง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

จัดทำโดย :

บริษัท เอพซิลอน จำกัด

บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

วัตถุประสงค์การประชุม



เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในด้านต่าง ๆ

ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มเป้าหมาย

ที่มีต่อผลการศึกษาในแต่ละด้านของโครงการ และนำไปปรับปรุงผลการศึกษาให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะเวลาดำเนินงาน 450 วัน

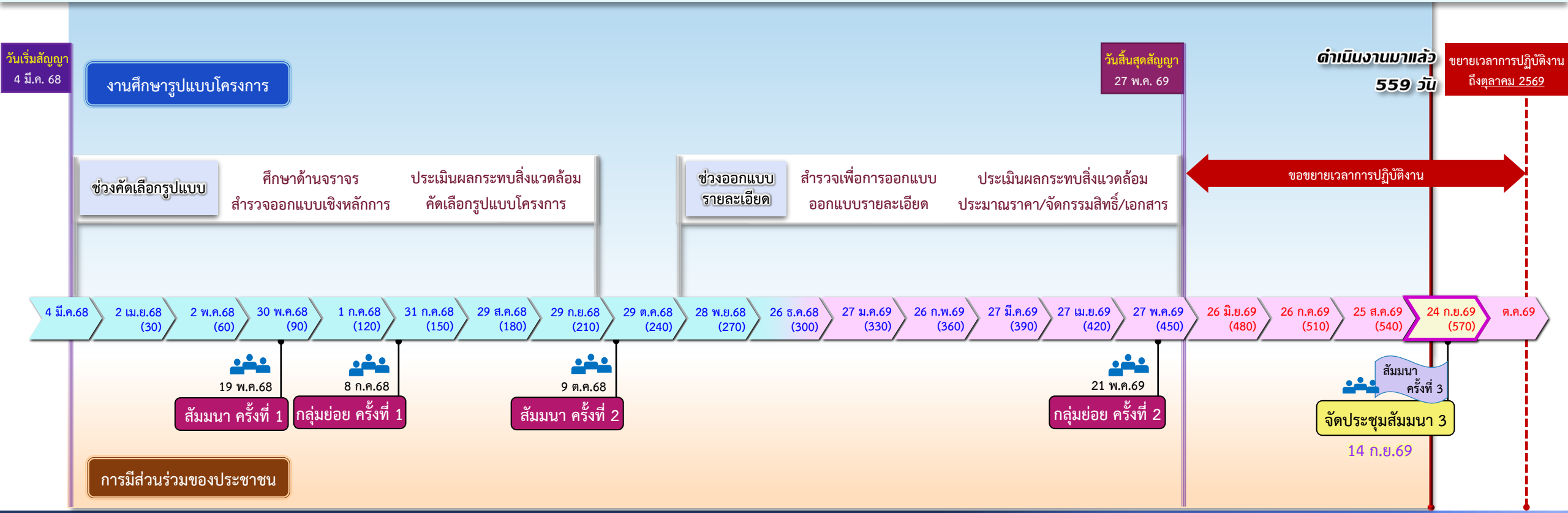
สัญญาเลขที่ สบ.25/2568 ลงวันที่ : 3 มีนาคม พ.ศ. 2568

วันเริ่มปฏิบัติงาน : 4 มีนาคม พ.ศ. 2568

วันสิ้นสุดสัญญา : 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2569

บริษัท เอพซิลอน จำกัด
[ด้านวิศวกรรมและจราจรขนส่ง]

บริษัท เอเชีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
[ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน]





การศึกษาด้านวิศวกรรม







ความเป็นมาของโครงการ

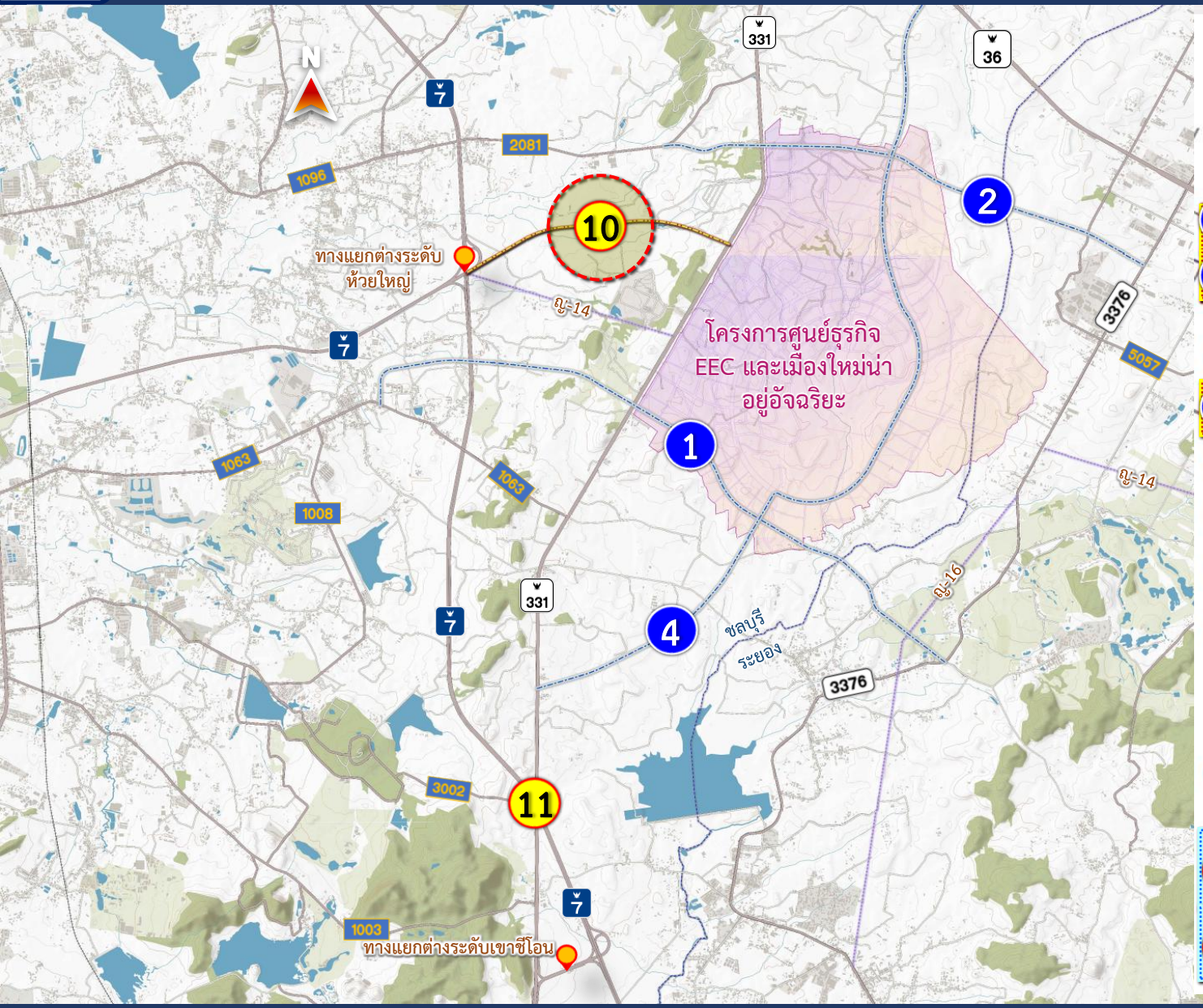


- แผนการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาเมืองใหม่ให้เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจและการเงินระดับภูมิภาค ภายใต้ชื่อโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ เนื้อที่ 14,619 ไร่
- แผนพัฒนาพื้นที่ EEC ในภาพรวมจะเป็นตัวเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างอย่างรวดเร็ว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

โครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ



โครงข่ายถนนส่วนกลางเชื่อมโยงภายนอกและภายในโครงการศูนย์ธุรกิจฯ



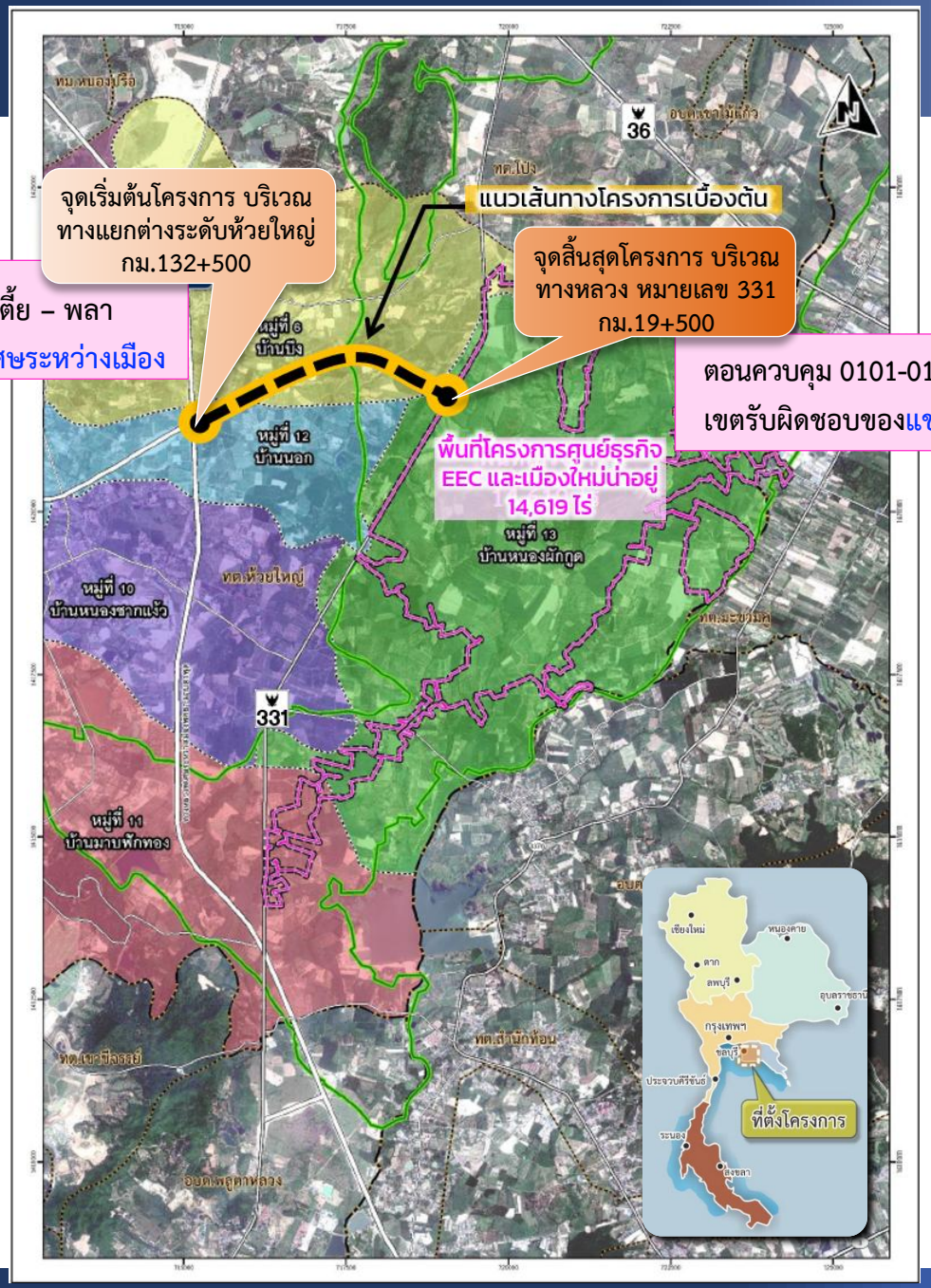
ตามมติ คทง. จัดทำแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคม และขนส่งส่วนกลาง 3/65 14 ธ.ค. 65

	หน่วยงาน	ข้อเสนอโครงข่ายถนน
		โครงข่ายถนนส่วนกลางเชื่อมโยงภายนอกพื้นที่โครงการฯ พร้อมระบบระบายน้ำ และทางแยกต่างระดับ (Interchange)
1	ทช.	ถนนเชื่อม ทล.331/ทล.3376
2	ทช.	ถนนเชื่อม ชบ.2081/ทล.3376
		โครงข่ายถนนส่วนกลางภายในพื้นที่โครงการฯ พร้อมระบบระบายน้ำ
3	ทช./สกพอ.	ถนนสายหลัก ทล. 331 เชื่อมถนนโครงการ 5
4	ทช.	ถนนสายหลัก (Back Bone)
5	ทช./สกพอ.	ถนนสายหลัก (By-pass สนามกีฬา)
6	สกพอ.	ถนนสายรอง
7	สกพอ.	ถนนสายรองอื่นๆ 7.1 7.2 7.3
8	สกพอ.	ถนนสายย่อย 8.1 8.2
	สกพอ.	ทางเดินเท้า
		โครงข่ายถนนภายนอกโครงการฯ พร้อมระบบระบายน้ำ
9		ถนน ญ16 ฝั่ง EEC
		จุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
10	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ (ด้านเหนือ)
11	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ (ด้านใต้)

ที่ตั้งโครงการ

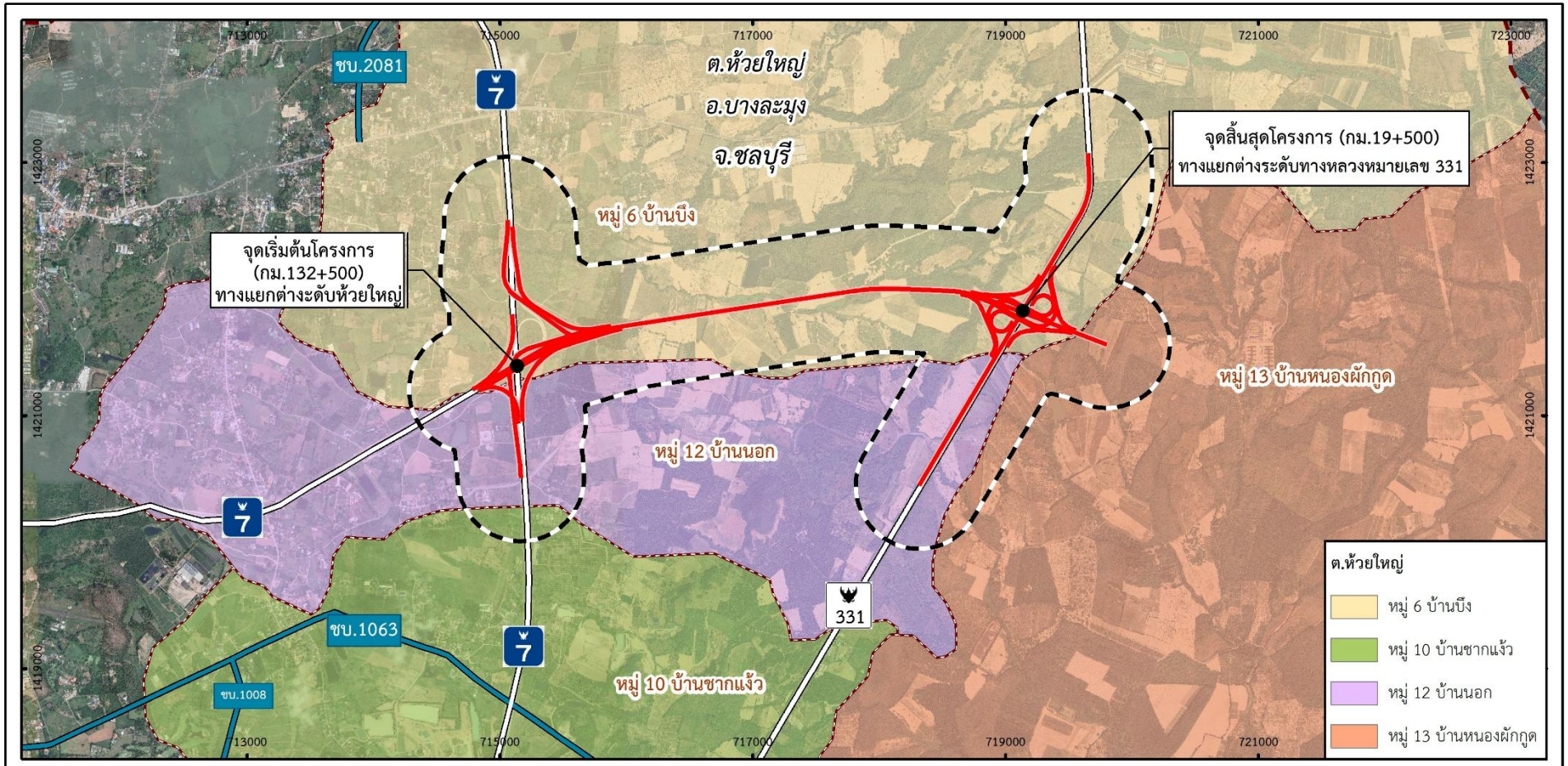
เขตการควบคุม

ตอนควบคุม 0106 ช่วงตะเคียนเตี้ย – พลา
เขตรับผิดชอบของแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



ตอนควบคุม 0101-0102 ช่วง สัตหีบ - บ่อวิน
เขตรับผิดชอบของแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2

พื้นที่ศึกษา



สัญลักษณ์

- แนวเส้นทางโครงการ
- ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
- ตำบล
- หมู่บ้าน

1:50,000 At A4

500 0 500 1,000 1,500 Meters

Projection UTM, Datum WGS84, Zone47

N W E S

ชั้นข้อมูลขอบเขตหมู่บ้าน
คัดลอกจากแผนที่ขอบเขตการปกครอง ของอปท.ในพื้นที่ศึกษา

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

ปริมาณจราจรคาดการณ์ปีเปิดโครงการ พ.ศ.2577

ปี พ.ศ.	2577	2582	2587	2592	2597	2602	2607
ปริมาณจราจร (PCU/วัน)	59,883	75,829	86,216	91,374	94,153	96,300	98,176

ขนาดช่องจราจร	ระดับการให้บริการ						
	พ.ศ. 2577	พ.ศ. 2582	พ.ศ. 2587	พ.ศ. 2592	พ.ศ. 2597	พ.ศ. 2602	พ.ศ. 2607
4	C	D	E	F	F	F	F
6	B	C	C	C	C	C	C



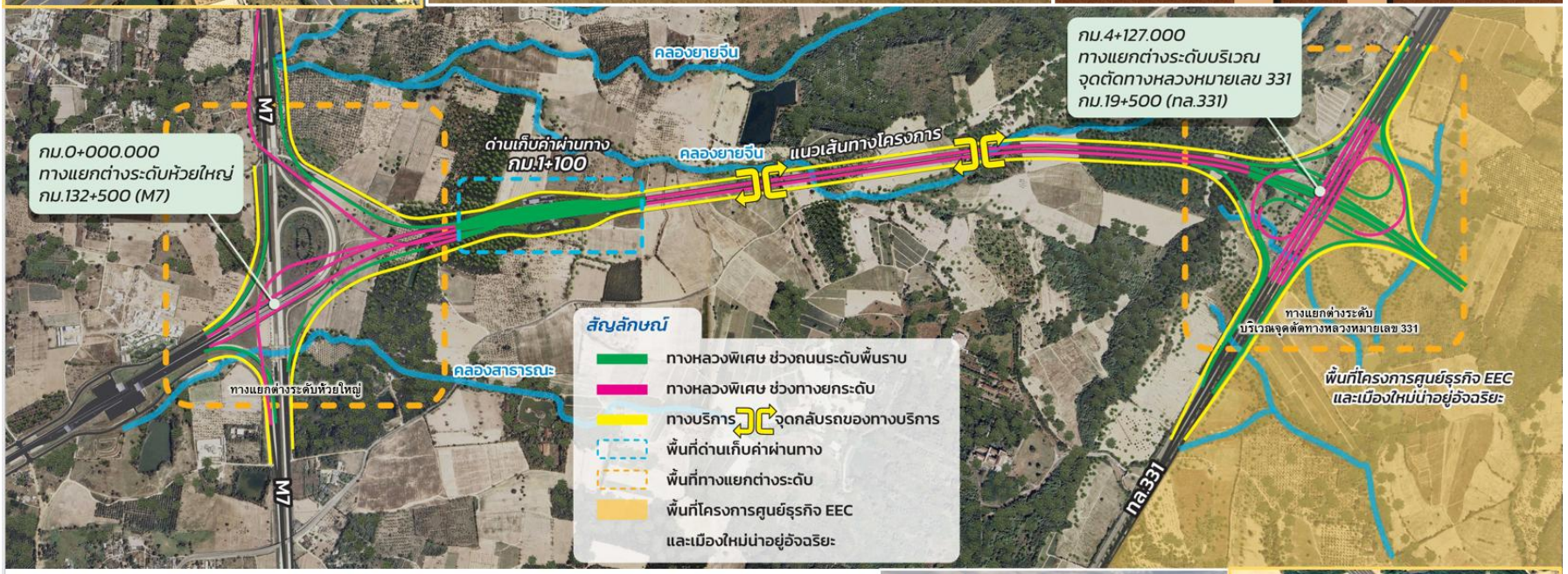
สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

แนวเส้นทางและองค์ประกอบของงานก่อสร้าง















- งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงถนนระดับพื้นราบ
- งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงทางยกระดับ
- งานก่อสร้างทางบริการโครงการ และจุดกลับรถโครงการ
- งานก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางโครงการ
- งานปรับปรุงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่
- งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 331
- งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายจีน

แนวเส้นทางโครงการ

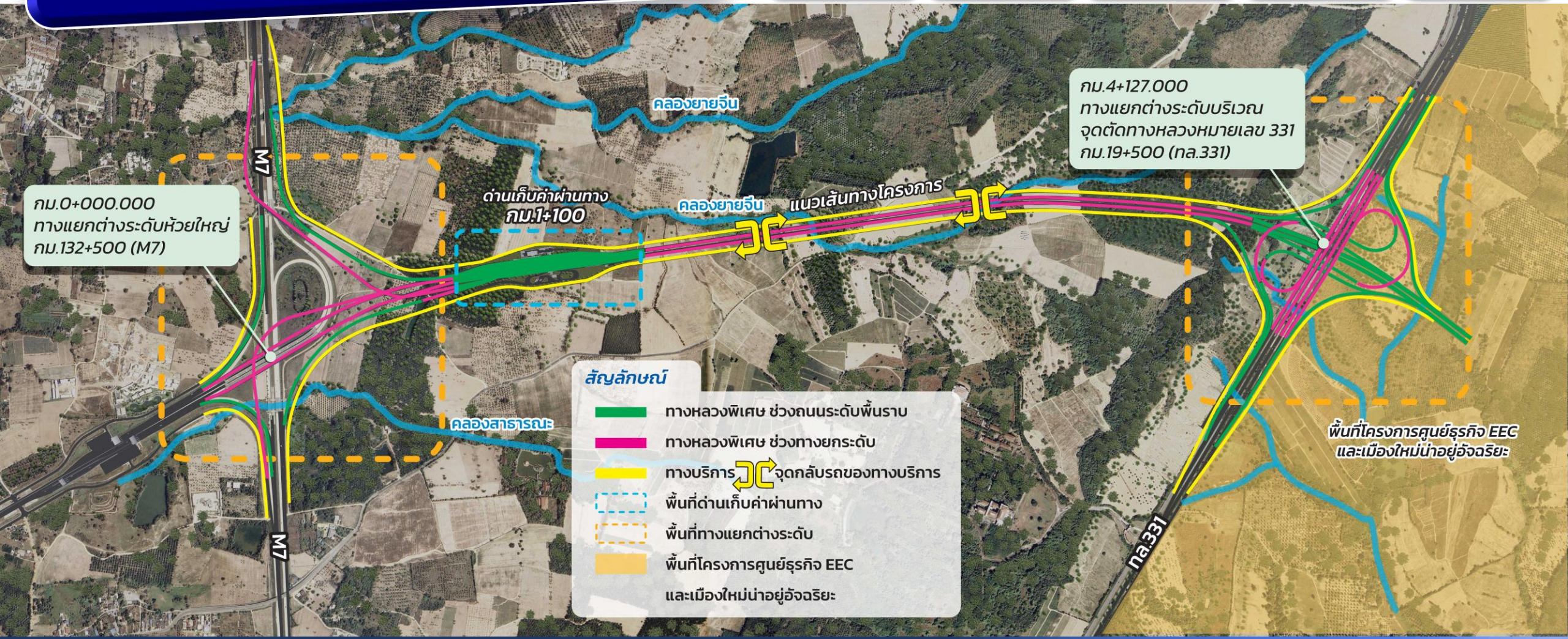

ทางบริการ


จุดกลับรถ


ด่านเก็บค่าผ่านทาง


ด่านชั่งน้ำหนักโครงการ


สะพานข้ามคลองยายจีน



รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงถนนพื้นราบ

ทางหลวงพิเศษขนาด 6 ช่องจราจร

ความกว้างช่องจราจร : 3.60 เมตร

ไหล่ทางฝั่งซ้ายกว้าง : 3.00 เมตร

ไหล่ทางฝั่งขวากว้าง : 1.00 เมตร

ทางบริการขนาด 2 ช่องจราจร

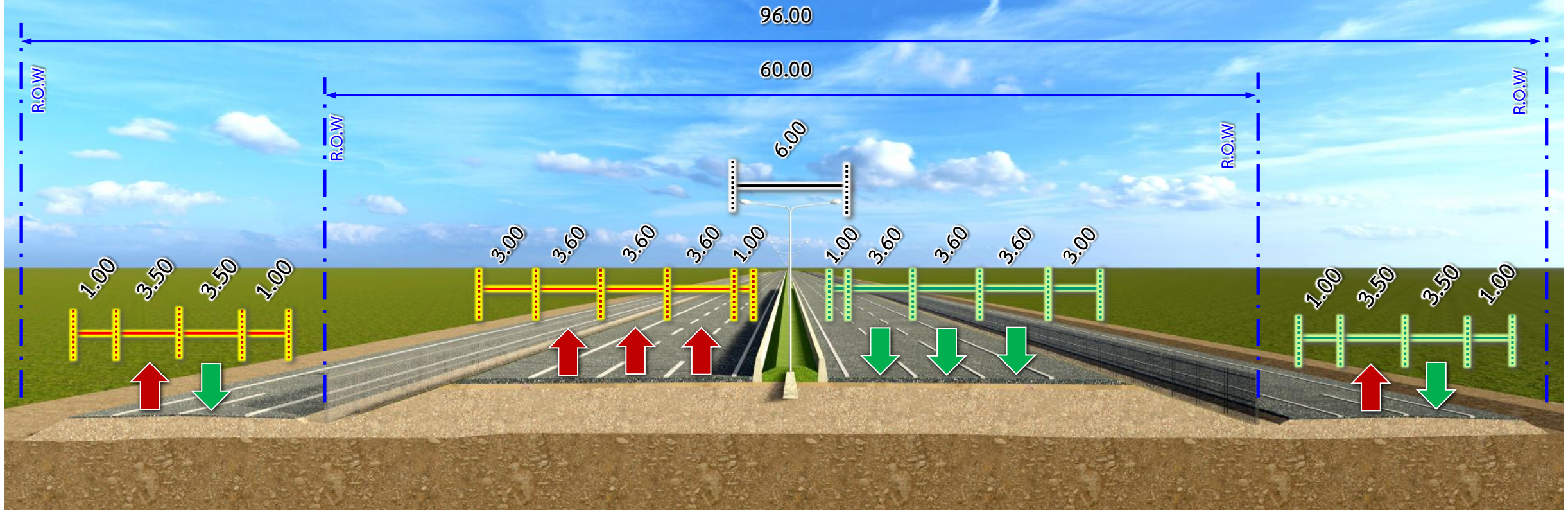
ความกว้างช่องจราจร : 3.50 เมตร

ไหล่ทางฝั่งซ้ายกว้าง : 1.00 เมตร

ทางบริการขนาด 2 ช่องจราจร

ความกว้างช่องจราจร : 3.50 เมตร

ไหล่ทางฝั่งซ้ายกว้าง : 1.00 เมตร



รูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงโครงสร้างทางยกระดับ

ทางหลวงพิเศษขนาด 6 ช่องจราจร

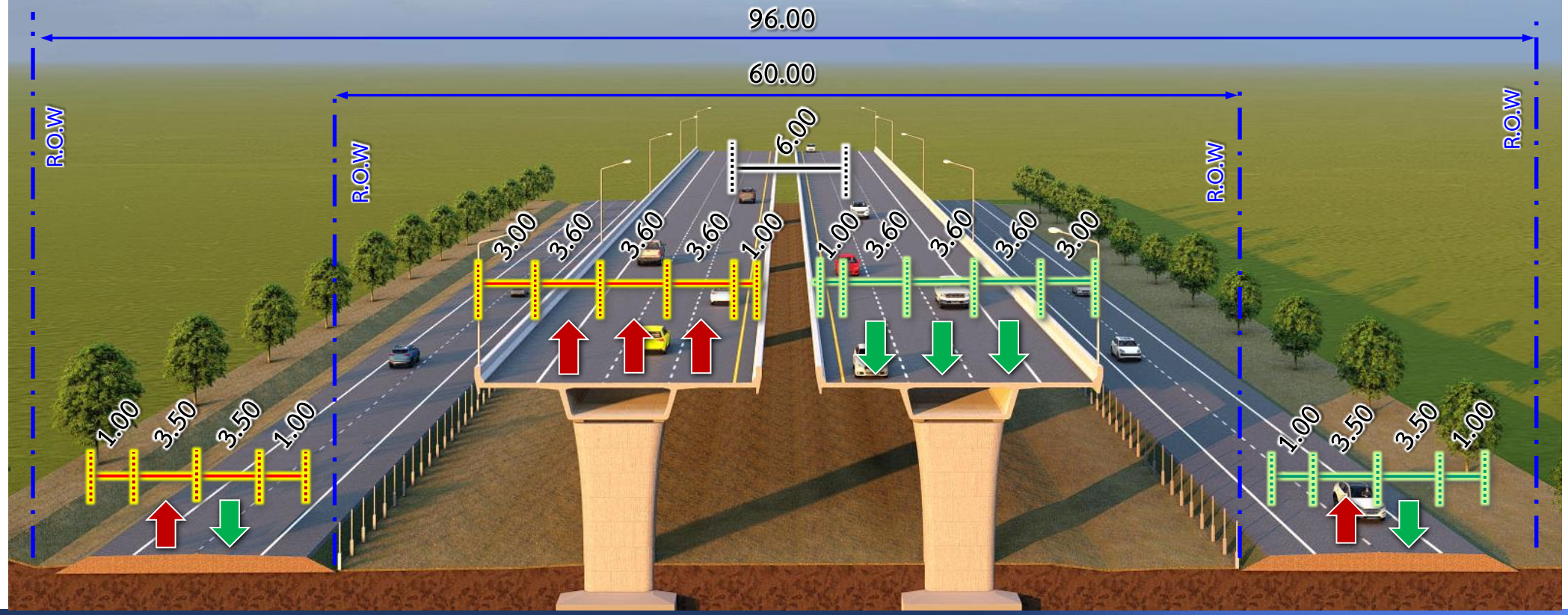
ทางบริการขนาด 2 ช่องจราจร

- ความกว้างช่องจราจร : 3.50 เมตร
- ไหล่ทางฝั่งซ้ายกว้าง : 1.00 เมตร

- ความกว้างช่องจราจร : 3.60 เมตร
- ไหล่ทางฝั่งซ้ายกว้าง : 3.00 เมตร
- ไหล่ทางฝั่งขวากว้าง : 1.00 เมตร

ทางบริการขนาด 2 ช่องจราจร

- ความกว้างช่องจราจร : 3.50 เมตร
- ไหล่ทางฝั่งซ้ายกว้าง : 1.00 เมตร



ภาพเสมือนจริงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงถนนพื้นราบ



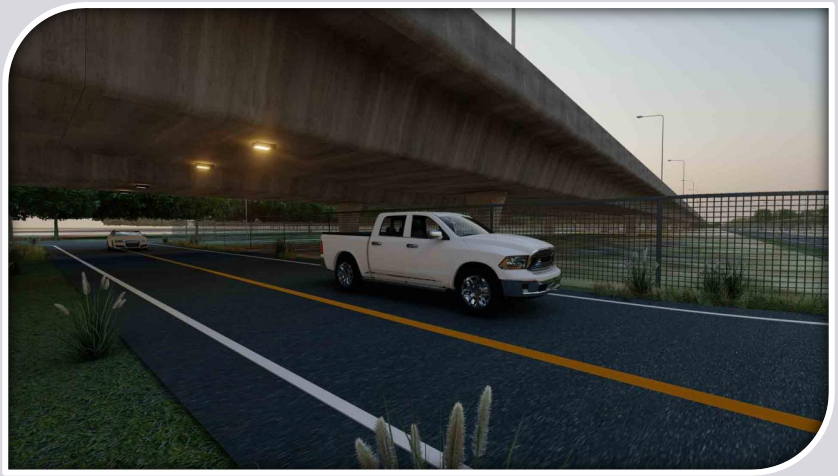
ภาพเสมือนจริงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงโครงสร้างทางยกระดับ



ทางบริการบริเวณแนวเส้นทางโครงการ



จุดกลับรถบริเวณแนวเส้นทางโครงการ









รูปแบบการปรับปรุงสะพานข้ามคลองยายจีน









ทางแยกต่างระดับของโครงการ

ตำแหน่งทางแยกต่างระดับ



จุดเริ่มต้นโครงการกม.0+000.000
ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่
บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ

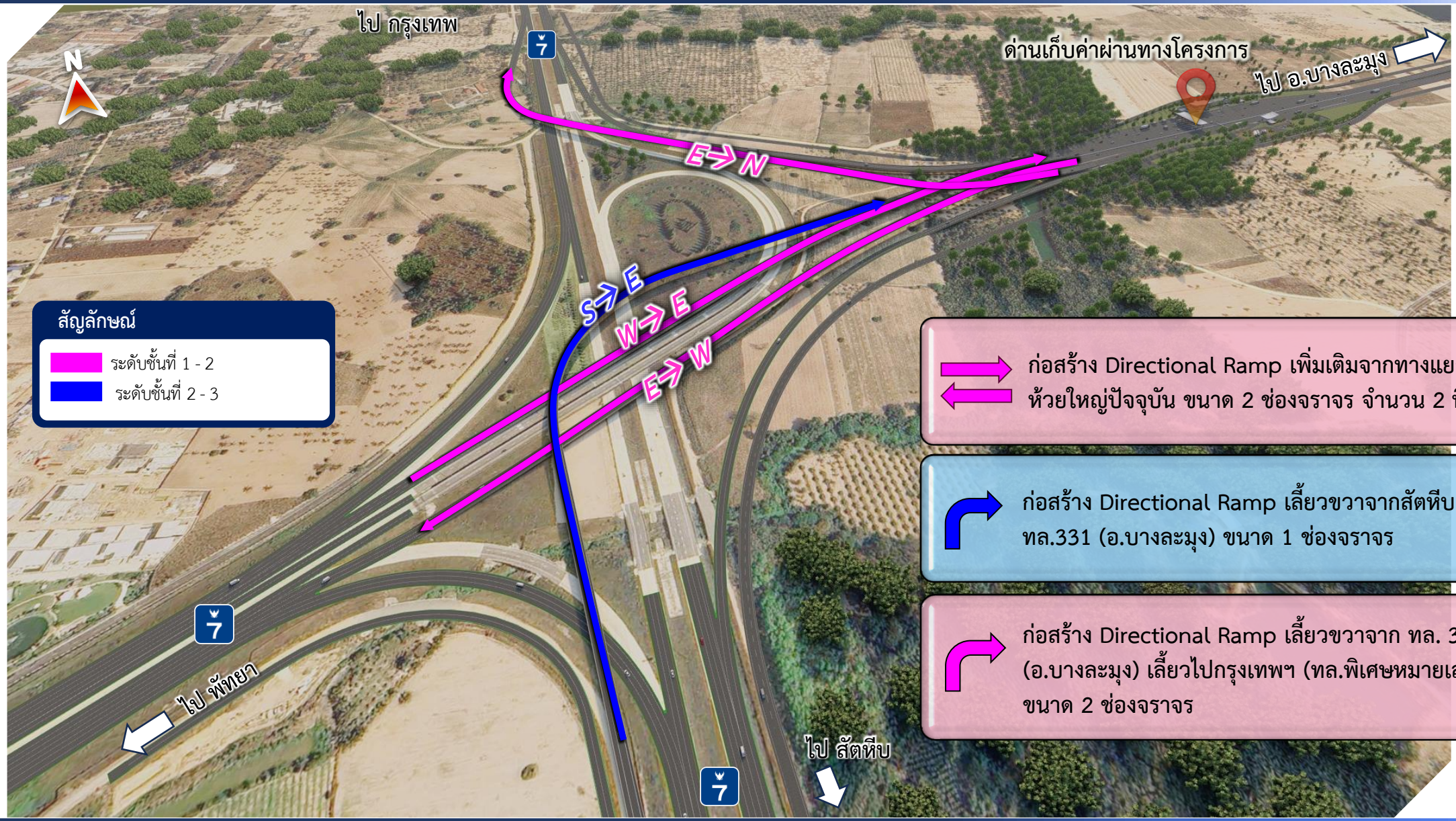


จุดสิ้นสุดโครงการ กม.4+127.000
ทางแยกต่างระดับบริเวณ
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 331

พื้นที่โครงการศูนย์ธุรกิจ
EEC และเมืองใหม่น่าอยู่
อัจฉริยะ


ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

รูปแบบทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

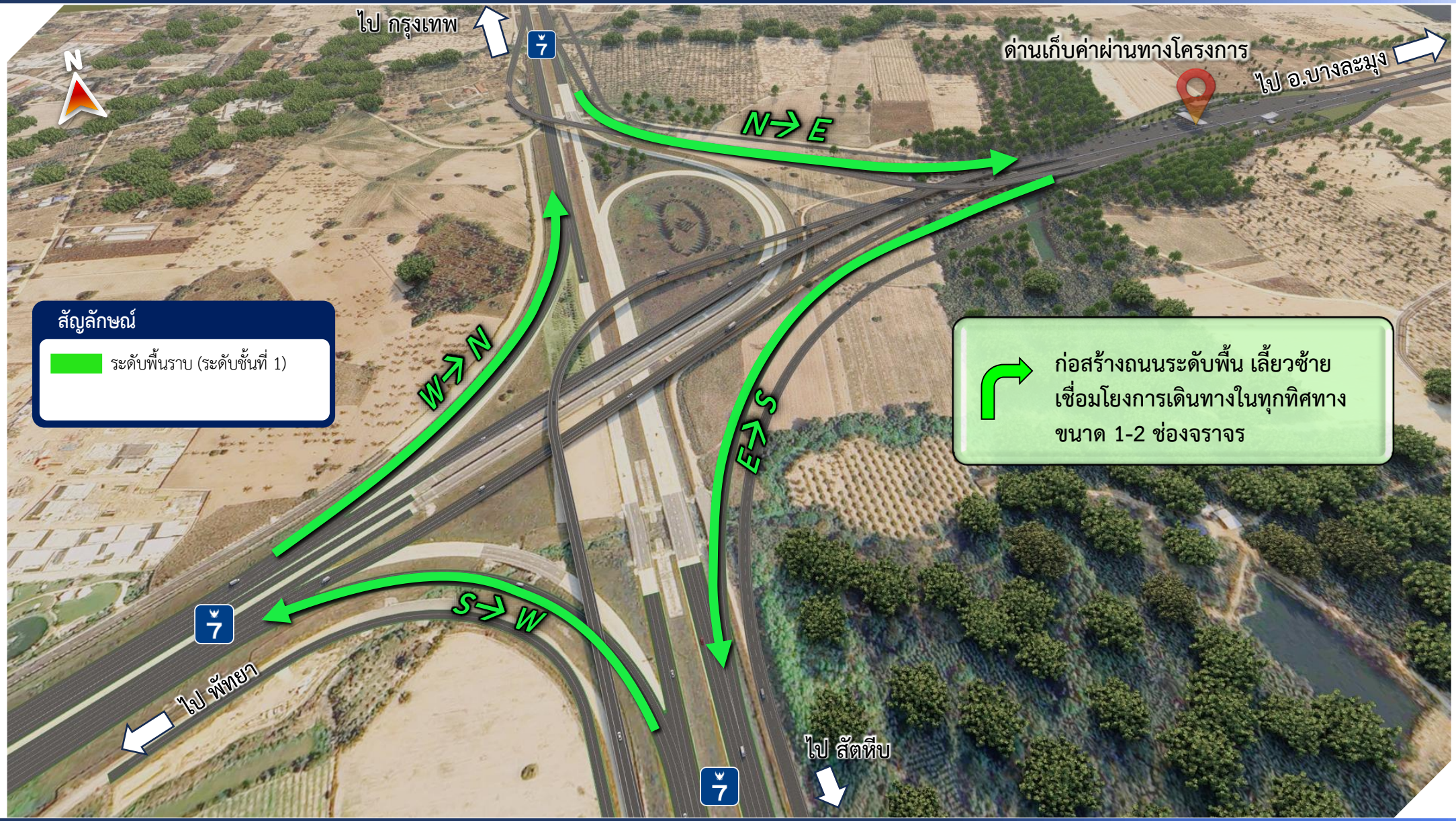


ก่อสร้าง Directional Ramp เพิ่มเติมจากทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ปัจจุบัน ขนาด 2 ช่องจราจร จำนวน 2 ทิศทาง

ก่อสร้าง Directional Ramp เลี้ยวขวาจากสัตหีบ เลี้ยวไป ทล.331 (อ.บางละมุง) ขนาด 1 ช่องจราจร

ก่อสร้าง Directional Ramp เลี้ยวขวาจาก ทล. 331 (อ.บางละมุง) เลี้ยวไปกรุงเทพฯ (ทล.พิเศษหมายเลข 7) ขนาด 2 ช่องจราจร

รูปแบบทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (ต่อ)



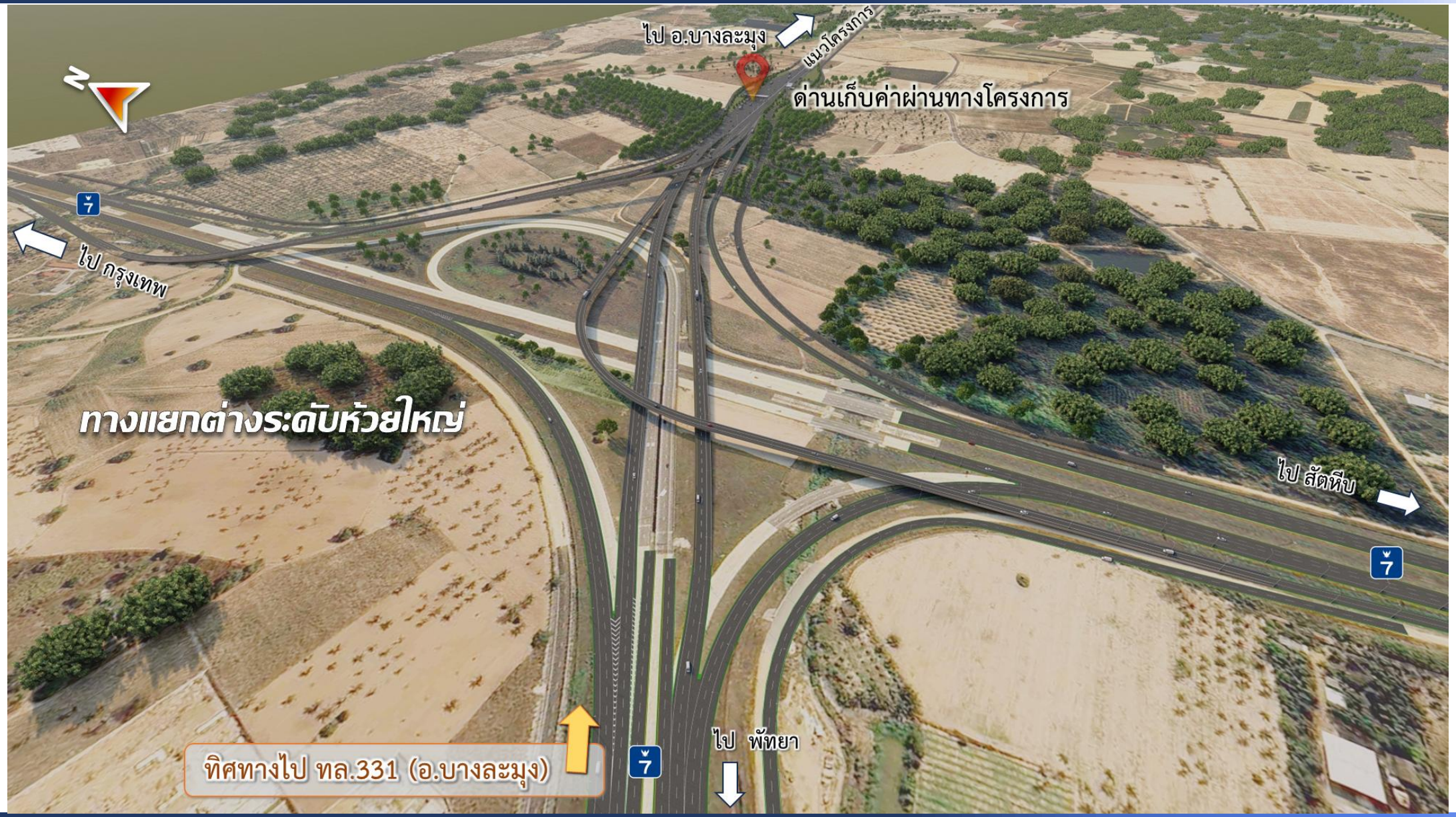
ภาพเสมือนจริงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (ทิศทางไปพัทยา)



ภาพเสมือนจริงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (ทิศทางไปสัตหีบ)



ภาพเสมือนจริงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (ทิศทางไปทล.331 (อ.บางละมุง))

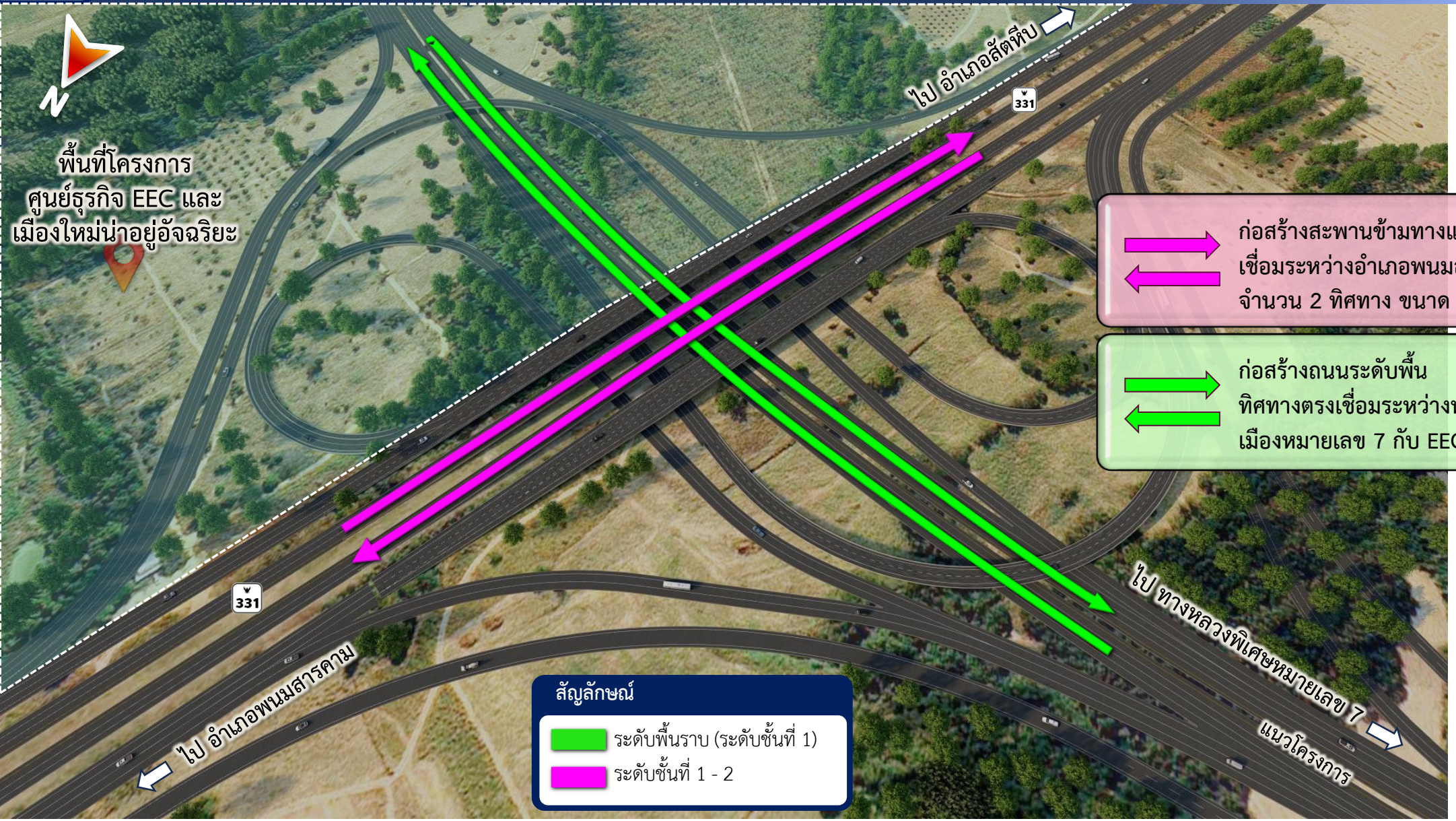


ภาพเสมือนจริงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (ทิศทางไปกรุงเทพ)




ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัด
ทางหลวงหมายเลข 331

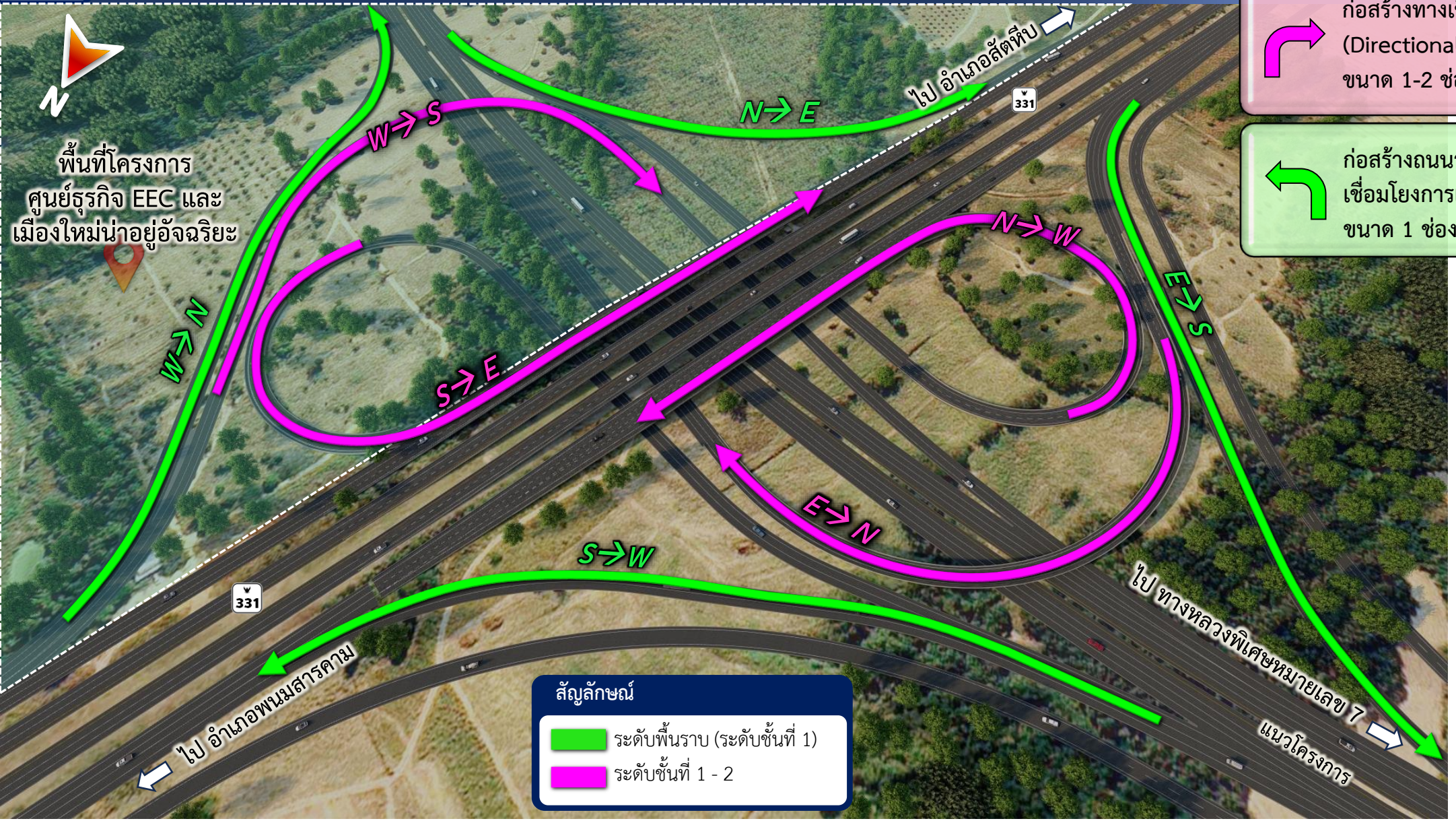
รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331



ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก บน ทล.331
เชื่อมระหว่างอำเภอพนมสารคามกับอำเภอสัตหีบ
จำนวน 2 ทิศทาง ขนาด 2 ช่องจราจร

ก่อสร้างถนนระดับพื้น
ทิศทางตรงเชื่อมระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่าง
เมืองหมายเลข 7 กับ EEC จำนวน 2 ทิศทาง

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331



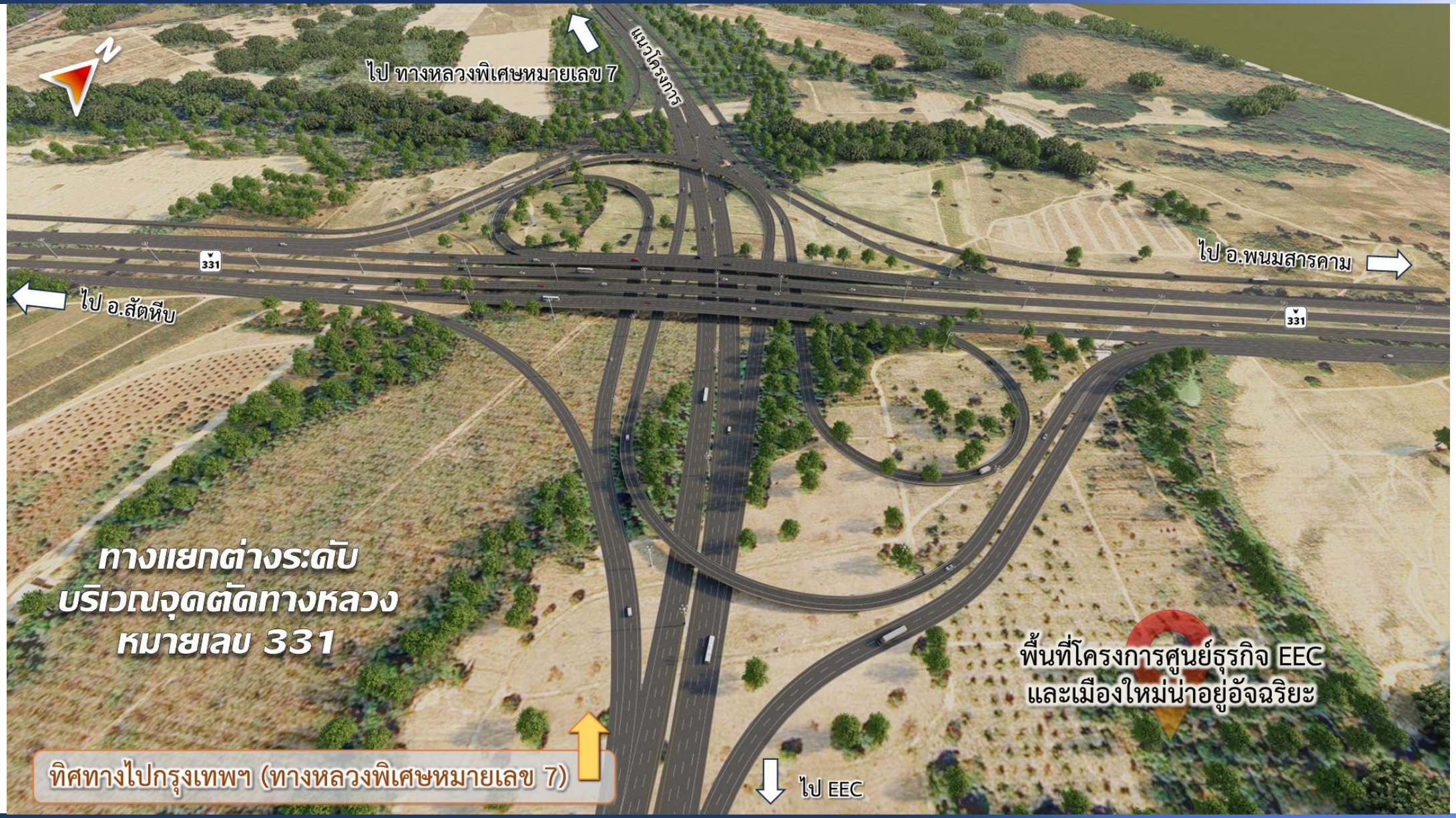
ก่อสร้างทางเชื่อมยกระดับ (Directional Ramp) ทิศทางเลี้ยวขวา ขนาด 1-2 ช่องจราจร

ก่อสร้างถนนระดับพื้น เลี้ยวซ้าย เชื่อมโยงการเดินทางในทุกทิศทาง ขนาด 1 ช่องจราจร

ภาพเสมือนจริงทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.331 (ทิศทางไปโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC)



ภาพเสมือนจริงทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.331 (ทิศทางไปกรุงเทพ)



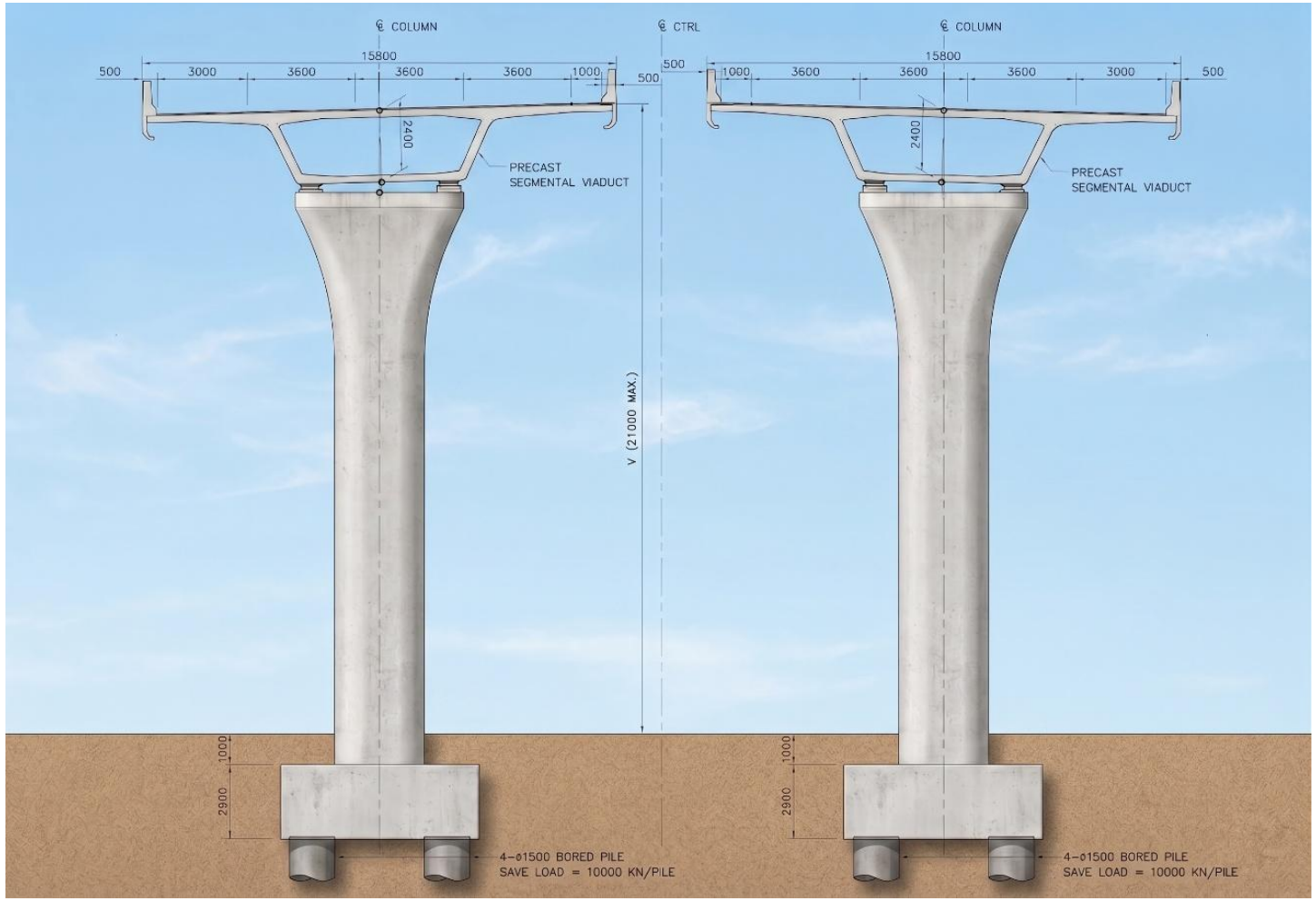
ภาพเสมือนจริงทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.331 (ทิศทางไปอำเภอพนมสารคาม)



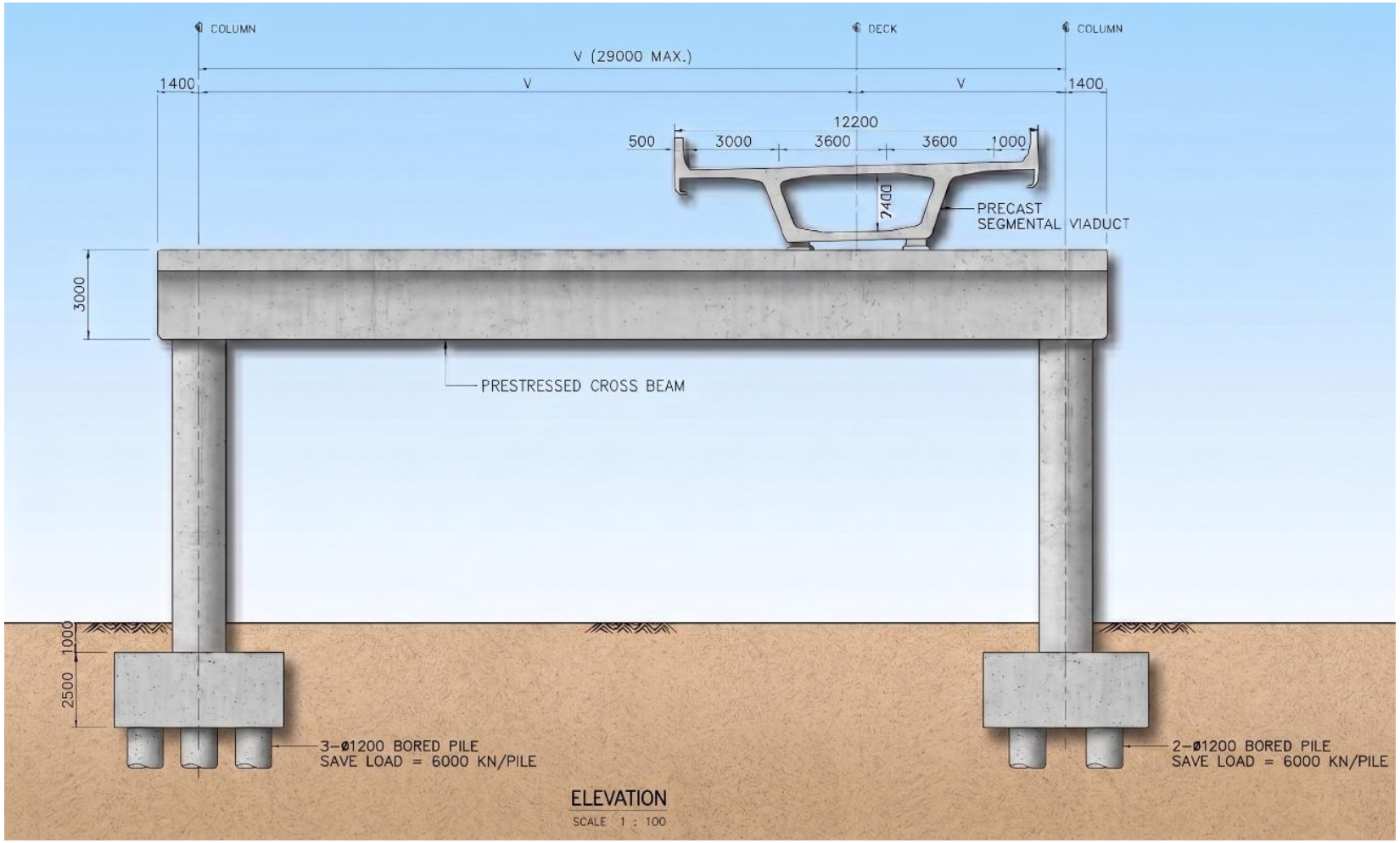
ภาพเสมือนจริงทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.331 (ทิศทางไปอำเภอสัตหีบ)



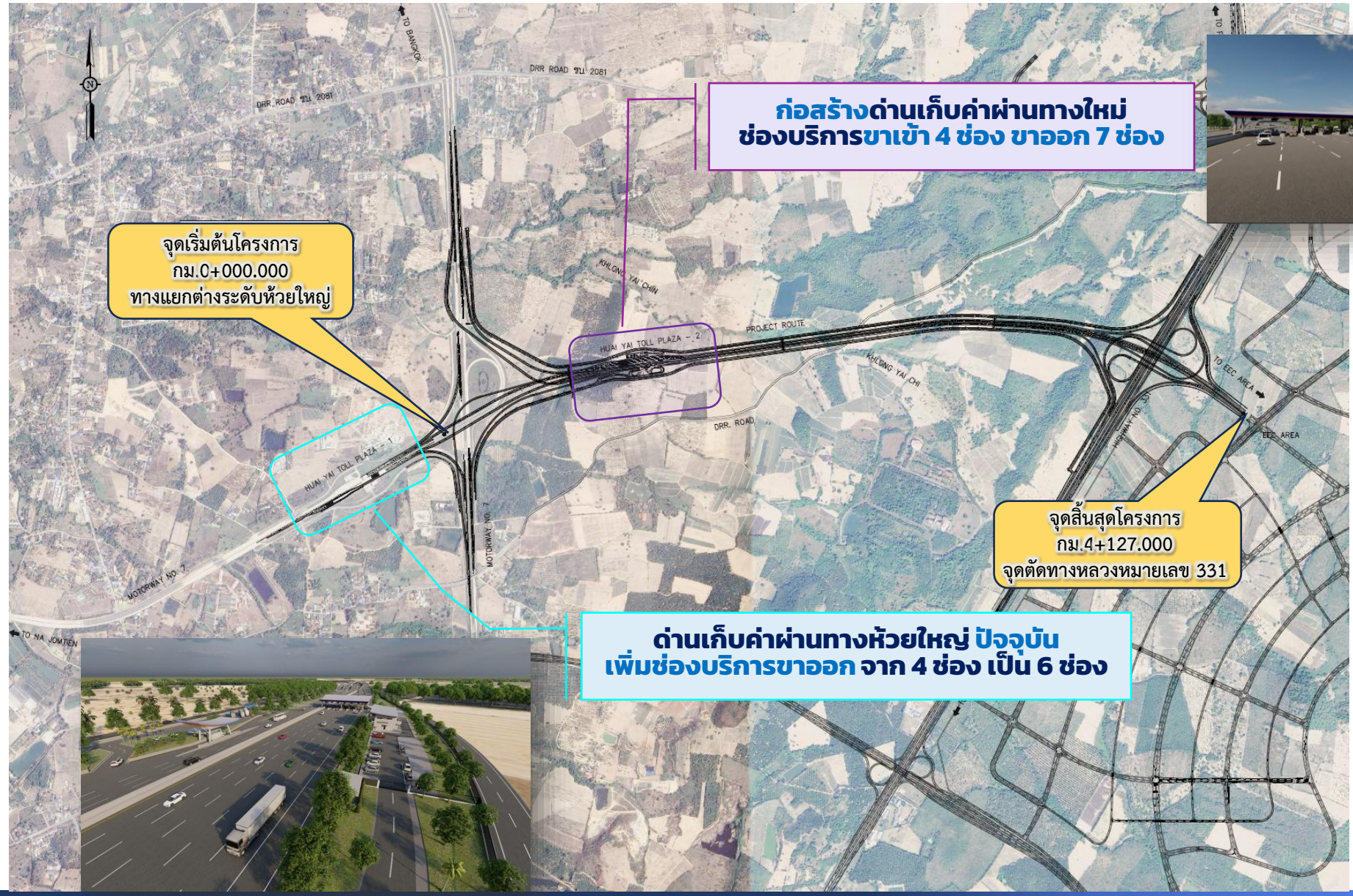
โครงสร้างเสาเดี่ยวรองรับคานสะพานบนเส้นทางหลัก (Main line)



โครงสร้างตอม่อแบบ Portal รองรับคานสะพานบริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่



ด่านเก็บค่าผ่านทาง



ก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางใหม่
ช่องบริการขาเข้า 4 ช่อง ขาออก 7 ช่อง



จุดเริ่มต้นโครงการ
กม.0+000.000
ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

จุดสิ้นสุดโครงการ
กม.4+127.000
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 331

ด่านเก็บค่าผ่านทางห้วยใหญ่ ปัจจุบัน
เพิ่มช่องบริการขาออก จาก 4 ช่อง เป็น 6 ช่อง

การออกแบบด่านเก็บค่าผ่านของทางโครงการ



การออกแบบด่านเก็บค่าผ่านทางของโครงการ (ต่อ)







ช่องที่	ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง	
	ระบบในช่วงเปิดใช้งาน	ระบบในอนาคต
1	เงินสด (MTC)	เงินสด (MTC)
2	เงินสด (MTC)	เงินสด (MTC)
3	เงินสด (MTC)	เงินสด (MTC)
4	เงินสด & อัตโนมัติ (MTC & ETC)	M-flow แบบ SLFF
5	เงินสด & อัตโนมัติ (MTC & ETC)	M-flow แบบ SLFF
6	อัตโนมัติ (ETC)	M-flow แบบ SLFF
7	อัตโนมัติ (ETC)	M-flow แบบ SLFF

ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง

ด่านทางเชื่อมไป EEC BUSINESS CENTER

- **ด่านทางเข้า** ออกแบบเป็น MLFF (Multilane Free Flow) ขนาด 4 ช่องจราจร
- **ด่านทางออก** ออกแบบเป็นช่องเก็บค่าผ่านทางที่มีหลังคาคลุม (TCB : Toll Canopy Building) จำนวน 7 ช่อง ทุกช่องมีขนาดกว้าง 3.6 เมตร รองรับรถบรรทุกได้
- **อาคารควบคุมงานจัดเก็บค่าผ่านทาง** (TSB : Toll Surveillance Building)

การออกแบบเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางที่ด่านฯ ห้วยใหญ่

โดยออกแบบให้สามารถขยายจำนวนช่องจัดเก็บค่าผ่านทางบริเวณด่านทางออก จากปัจจุบัน 4 ช่องบริการ เป็น 6 ช่องบริการ

ก่อสร้างตู้เก็บค่าผ่านทางใหม่ จำนวน 3 ช่องบริการ (ด่านขาออก)





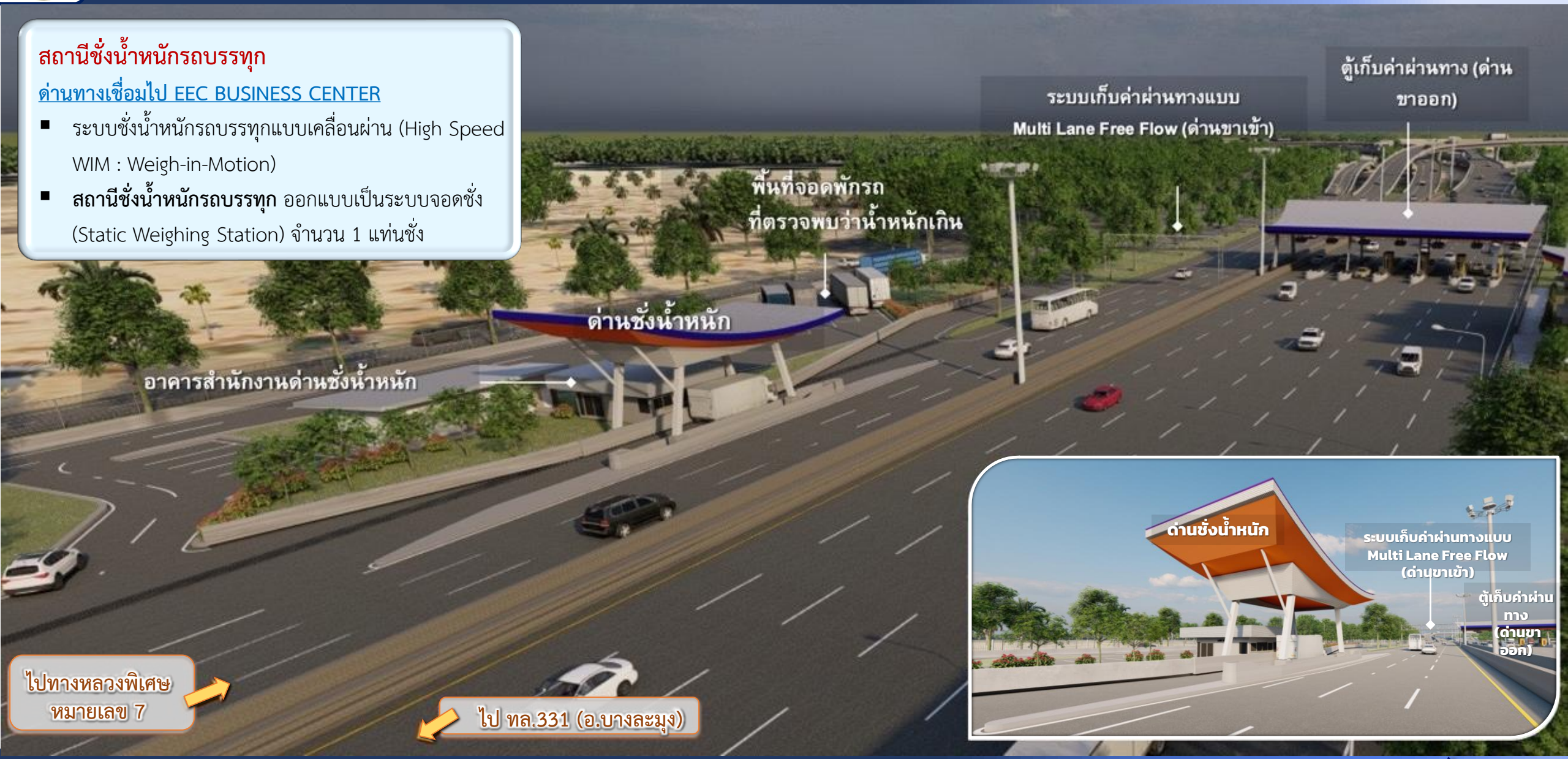


ระบบด่านชั่งน้ำหนัก

สถานีชั่งน้ำหนักรถบรรทุก

ด่านทางเชื่อมไป EEC BUSINESS CENTER

- ระบบชั่งน้ำหนักรถบรรทุกแบบเคลื่อนผ่าน (High Speed WIM : Weigh-in-Motion)
- **สถานีชั่งน้ำหนักรถบรรทุก** ออกแบบเป็นระบบจอดชั่ง (Static Weighing Station) จำนวน 1 แห่งชั่ง



ด่านชั่งน้ำหนัก

ระบบชั่งน้ำหนัก

WIM (High Speed)	Static Weigh Bridge
✓ ชั่งเร็ว เคลื่อนผ่านได้ ไม่รบกวนจราจร	✓ ความเที่ยงตรงสูง
✓ คัดกรองเฉพาะรถต้องสงสัย	✓ ใช้เวลาในการชั่ง
✓ ระบายรถได้เร็ว ไม่เสียเวลา	✓ ใช้ตรวจเฉพาะรถต้องสงสัย

ระบบควบคุมและสื่อสาร



ระบบบันทึกข้อมูลและความปลอดภัย



อาคารสถานี – ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง (24 HOURS)

ลานจอดรถที่ทำผิด – รอดำเนินการตามกฎหมาย



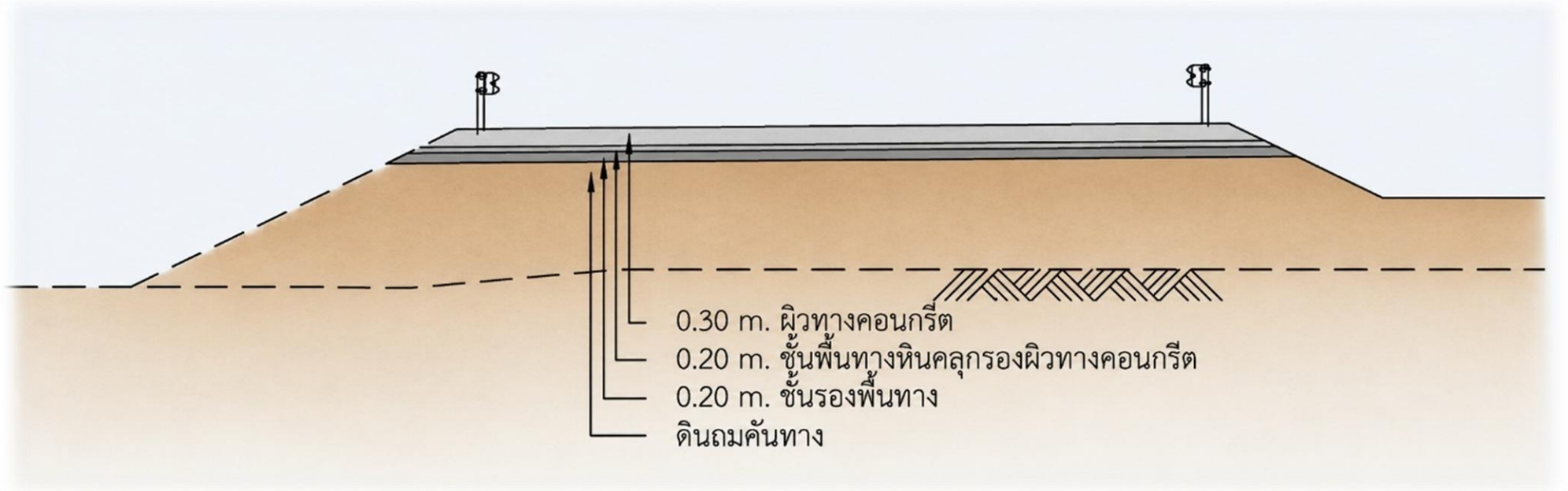
ระบบควบคุมการจราจร



โครงสร้างชั้นทาง

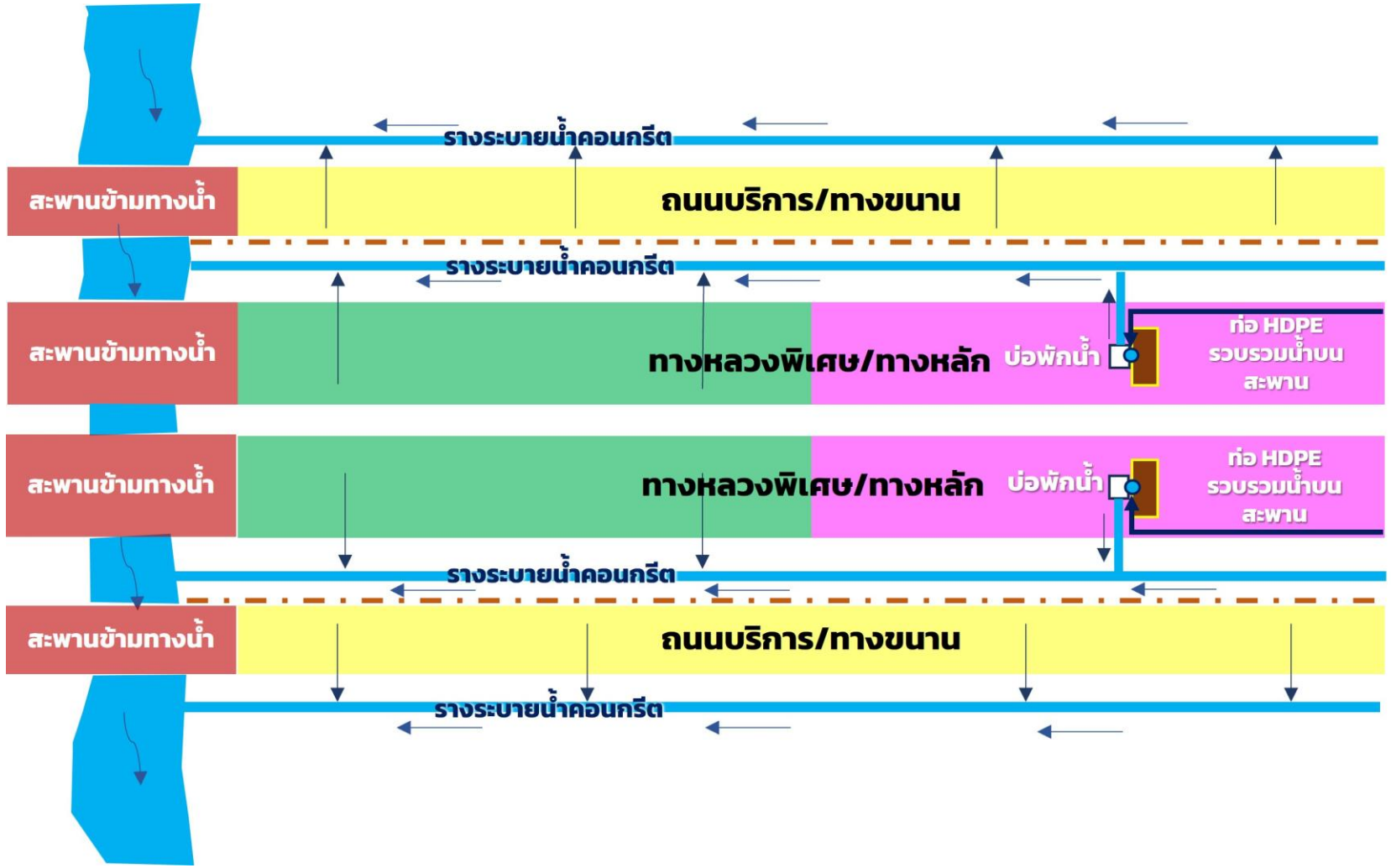
การออกแบบผิวจราจรเลือกใช้ผิวทางคอนกรีตเสริมเหล็ก (Rigid Pavement) โดยพิจารณาถึงความต่อเนื่องของโครงสร้างชั้นทางทั้งในพื้นที่ของทางหลวง โดย

- โครงสร้างชั้นทางเป็นคอนกรีตหนา 30 เซนติเมตร
- ชั้นพื้นทางหินคลุกรองผิวทางคอนกรีตหนา 20 เซนติเมตร
- ชั้นรองพื้นทางหนา 20 เซนติเมตร



ระบบระบายน้ำของโครงการ

- ระบบระบายน้ำตามขวาง
- ระบบระบายน้ำตามยาว
- ระบบระบายน้ำบนสะพาน



สัญลักษณ์

- ทางหลวงพิเศษ / ทางหลัก ช่วงทางยกระดับ
- ทางหลวงพิเศษ / ทางหลัก ช่วงถนนระดับพื้นดิน
- ถนนบริการ/ทางขนาน
- สะพานข้ามทางน้ำ
- เสาของทางยกระดับ
- รั้วทางหลวงพิเศษ
- ท่อ HDPE รวบรวมน้ำบนสะพาน
- ท่อ HDPE แนวดิ่ง รวบรวมน้ำลงสู่บ่อพักน้ำ
- บ่อพักน้ำบริเวณโคนเสา
- รางระบายน้ำคอนกรีต
- ทิศทางการไหลของน้ำ

ระบบระบายน้ำของโครงการ (ต่อ)

- ระบบระบายน้ำตามขวาง เป็นการโดยเปลี่ยนจากท่อลอดกลม (Pipe Culvert) เป็นท่อลอดเหลี่ยม (Box Culvert) พร้อมทั้งลดความลาดชันของท่อ

- ระบบระบายน้ำตามยาว



- ระบบระบายน้ำบนสะพาน



งานระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างทางหลักบนสะพาน

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างทางหลักบนสะพาน เป็นโคมไฟถนนชนิดหลอดโซเดียมความดันสูง (HPS) ขนาด 400 วัตต์ ติดตั้งบนเสาไฟแบบกิ่งเดี่ยว ขนาดความสูง 12 เมตร บนราวสะพานด้านซ้ายของทิศทางจราจร ระยะห่างในการติดตั้งเฉลี่ย 40 เมตร

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางแยกต่างระดับและทางหลักในระดับดิน

เป็นโคมไฟส่อง Flood Light ชนิดหลอดโซเดียมความดันสูง (HPS) ขนาด 400 วัตต์ ติดตั้งบนเสาสูง (High Mast) ความสูง 25 – 30 เมตร ระยะห่างในการติดตั้งเฉลี่ย 80 – 100 เมตร



ระบบไฟฟ้าแสงสว่างทางหลักบนสะพาน
ติดตั้งบนเสาไฟแบบกิ่งเดี่ยว บนราวสะพานด้านซ้ายของทิศทางจราจร



ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางแยกต่างระดับและทางหลักในระดับดิน
เป็นโคมไฟส่อง Flood Light ชนิดหลอดโซเดียมความดันสูง (HPS) ติดตั้งบนเสาสูง (High Mast)

งานระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนถนนระดับดินในบริเวณทางขนานและบริเวณทางขึ้นลงทางแยกต่างระดับ (ทางขึ้นลง Ramp)

เป็นโคมไฟถนนชนิดหลอดโซเดียมความดันสูง (HPS) ขนาด 250 วัตต์ ติดตั้งบนเสาไฟแบบกิ่งเดี่ยว ขนาดความสูง 9 เมตร บริเวณด้านซ้ายของทิศทางจราจร ระยะห่างในการติดตั้งเฉลี่ย 30 เมตร

ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณลอดใต้สะพาน

ประกอบด้วยบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานทางหลัก และบริเวณลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 311 เป็นโคมไฟแบบ soffit ชนิดหลอดโซเดียมความดันสูง (HPS) ขนาด 150 วัตต์



ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณลอดใต้สะพาน (ทางหลักลอดใต้สะพานตามแนว ทล.331) เป็นโคมไฟแบบ soffit



ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณลอดใต้สะพาน (ทางเลี้ยวขนาด 2 ช่องจราจรลอดใต้สะพานตามแนว ทล.331) เป็นโคมไฟแบบ soffit

แผนดำเนินโครงการและแผนพัฒนาโครงการ

ระยะเวลาดำเนินงาน 450 วัน

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

วันเริ่มปฏิบัติงาน : 4 มีนาคม พ.ศ. 2568

วันสิ้นสุดสัญญา : 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2569

บริษัท เอพซิลอน จำกัด
(ด้านวิศวกรรมและจราจรขนส่ง)

บริษัท เอเซีย แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน)

การดำเนินงาน	ระยะเวลา (เดือน)	2567				2568				2569				2570				2571				2572				2573				2574				2575				2576			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
ของบประมาณสำรวจและออกแบบ	12 เดือน																																						
สำรวจและออกแบบรายละเอียด + ขยายสัญญา	15 + 3 เดือน																																						
คชก. และ กก.วล. พิจารณารายงาน EIA	9 เดือน																																						
ขออนุมัติ ครม. (โครงการที่มีมูลค่าลงทุนเกิน 1,000 ล้านบาท)	6 เดือน																																						
ขอออก พรฎ.เวนคืน และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	6 เดือน																																						
สำรวจอสังหาริมทรัพย์	6 เดือน																																						
ของบประมาณเวนคืน	6 เดือน																																						
จ่ายค่าเวนคืน	9 เดือน																																						
ของบประมาณก่อสร้าง	9 เดือน																																						
ดำเนินการก่อสร้างโครงการ	36 เดือน																																						
เปิดใช้งาน ปี 2577																																							

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ

อัตราคิดลด 7%

- NPV = 4,481.25 MB
- B/C = 2.19

อัตราคิดลด 12%

- NPV = 368.79 MB
- B/C = 1.12

EIRR = 13.05%



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม





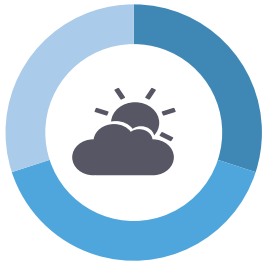


สรุปผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



ทรัพยากรด้านกายภาพ

6 ปัจจัย



- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
- น้ำผิวดิน
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน

ทรัพยากรด้านชีวภาพ

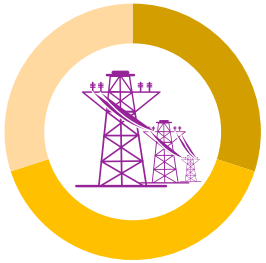
2 ปัจจัย



- นิเวศวิทยาทางบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

5 ปัจจัย



- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- การเกษตรกรรม
- การใช้ที่ดิน

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

11 ปัจจัย



- เศรษฐกิจ-สังคม
- การโยกย้ายและการเวนคืน
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- การแบ่งแยก
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ความปลอดภัยในสังคม
- สุขาภิบาล
- ผู้ใช้ทาง
- โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
- สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ประเด็นที่นำไปศึกษาต่อในขั้น EIA

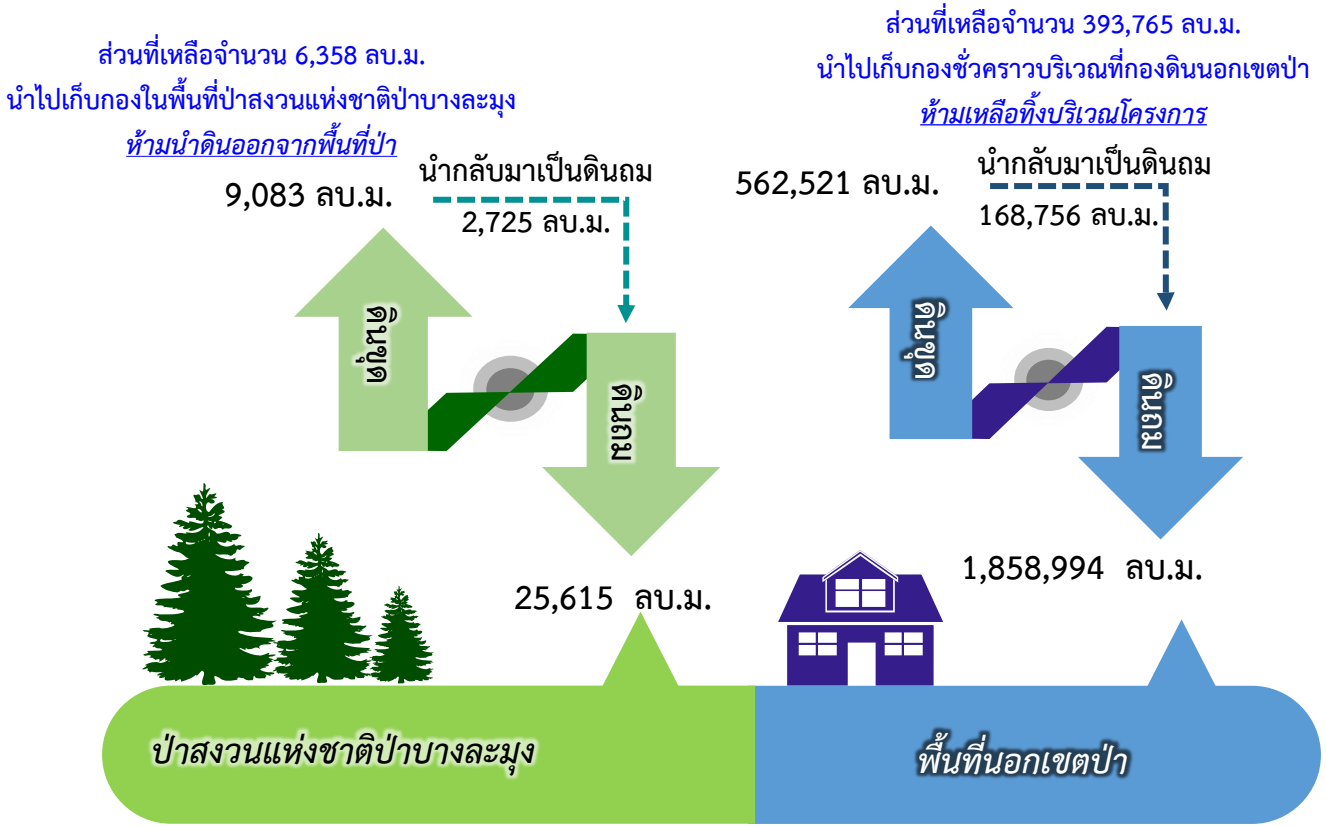
ปัจจัยผลกระทบระดับปานกลาง-สูง

24 ปัจจัย

ทรัพยากรดิน

ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน

- มีดินนำออกจากพื้นที่
- ดินบางส่วนปนเปื้อนสารพยุงดินจากการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ
- การชะล้างหน้าดินในช่วงฝนตก
- น้ำมันจากโรงซ่อมบำรุง/ถังเก็บน้ำมันไหลปนเปื้อนในดิน



มาตรการป้องกันและแก้ไขที่สำคัญ



หลีกเลี่ยงการก่อสร้าง
ช่วงฝนตกหนัก



เทพื้นคอนกรีตยกขอบ
บริเวณที่เก็บน้ำมัน



ใช้ Polymer
เป็นสารละลายพยุงดิน

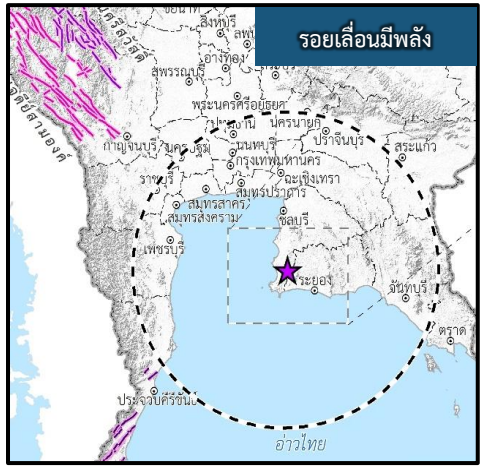


รถบรรทุกรอรับเศษดิน
ไปยังจุดกองดินที่กำหนดไว้

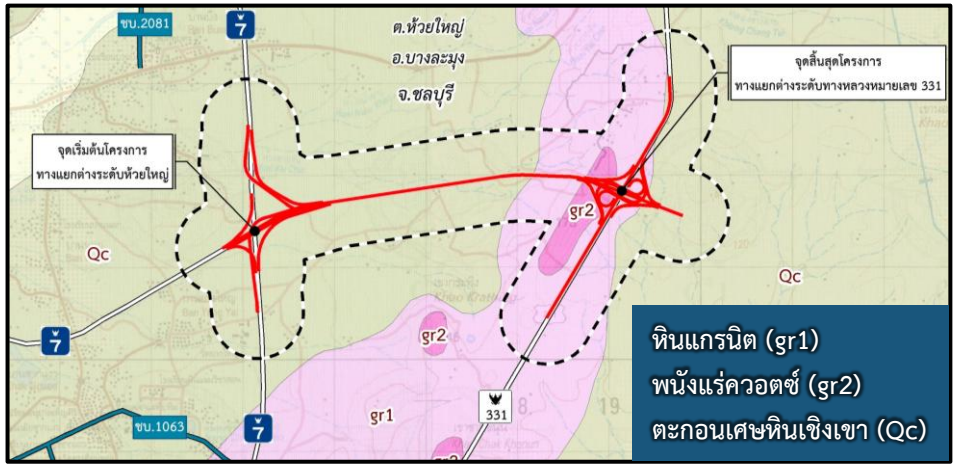
ธรณีวิทยา

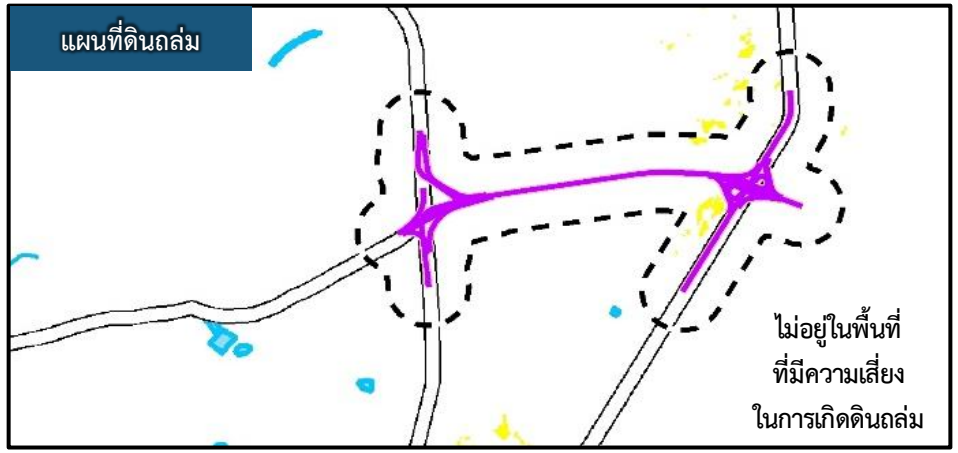


ระดับ 1-3 ตามมาตราเมอร์คัลลี
(ระดับเบา)



ห่างจากรอยเลื่อนเจดีย์สามองค์
209 กิโลเมตร





สรุปได้ว่า

- โครงสร้างทั้งหมดของโครงการไม่ได้ตัดลึกลงไปในชั้นหิน
- โครงสร้างทางธรณีไม่เป็นอุปสรรคต่อการออกแบบและก่อสร้าง
- มีความแข็งแรงในการรองรับน้ำหนักโครงสร้างได้ปลอดภัย

โครงสร้างทางแยกต่างระดับ/สะพานข้ามแหล่งน้ำ
อาจได้รับความเสียหายจากการเกิดแผ่นดินไหว

มาตรการป้องกันและแก้ไขที่สำคัญ

ออกแบบโครงสร้างรองรับการเกิดแผ่นดินไหว

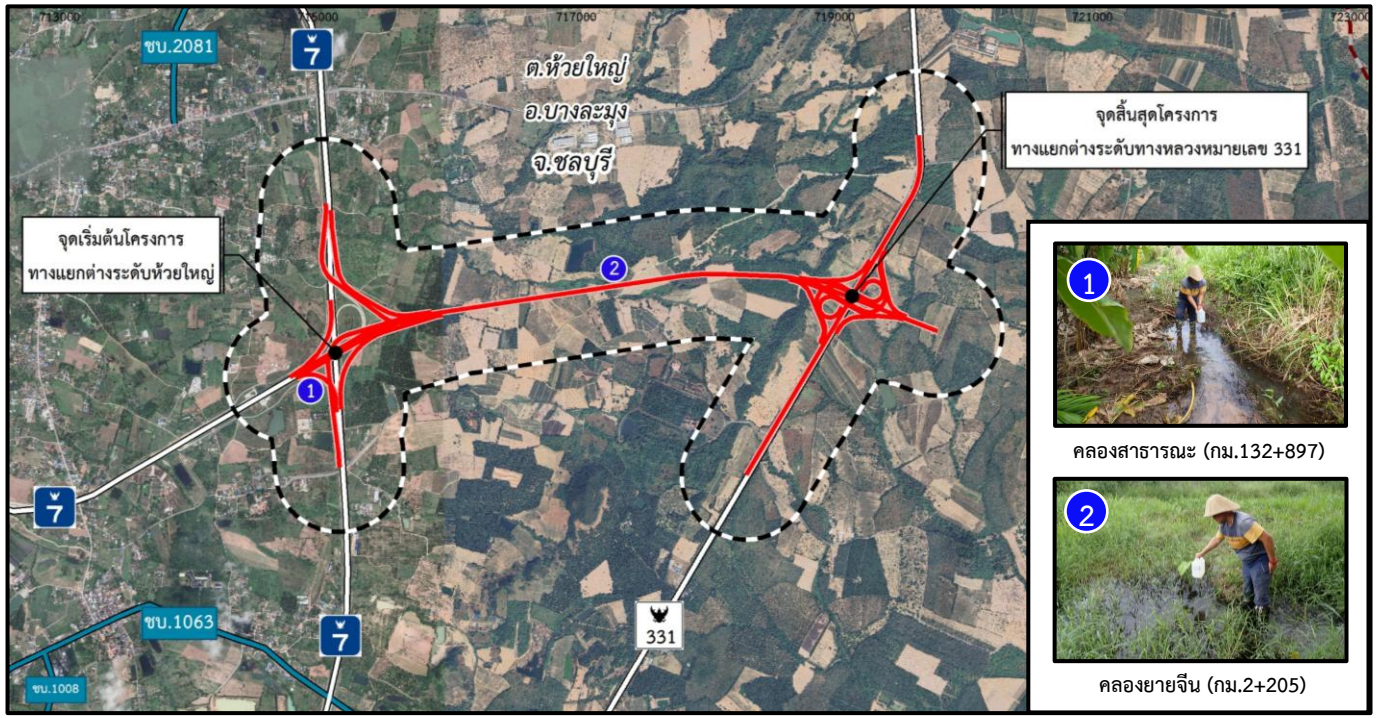


ภายหลังกรณีเกิดแผ่นดินไหว
ในระยะ 150 กิโลเมตร
ให้ตรวจสอบความเสียหาย
ของโครงสร้าง

น้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

สถานีเก็บตัวอย่าง

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2568 (ฤดูฝน)
ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2569 (ฤดูแล้ง)



คลองสาธารณะ (กม.132+897)

คลองยายจีน (กม.2+205)

- คุณภาพน้ำ : จัดอยู่ในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3
- แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน : มีความหลากหลายอยู่ในระดับต่ำ-ปานกลาง
- ปลา : พบ 6 ชนิด เป็นชนิดที่พบได้ทั่วไปบริเวณภาคตะวันออก
- พรรณไม้น้ำ : จำนวน 10 ชนิด ส่วนใหญ่เป็นพืชชาย เช่น ผักเป็ด บอน เทียนนา เป็นต้น

ผลกระทบด้านน้ำผิวดิน

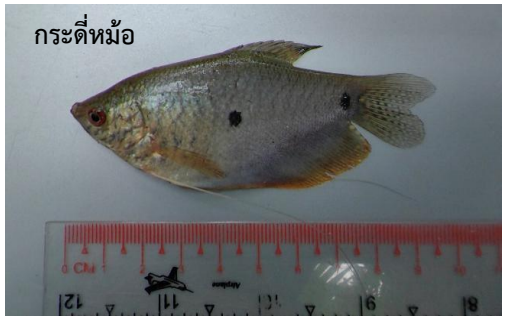
- การฟุ้งกระจายตะกอนดินใต้ท้องน้ำ
- เศษดินถูกชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ
- การร่วงหล่นของเศษวัสดุก่อสร้าง

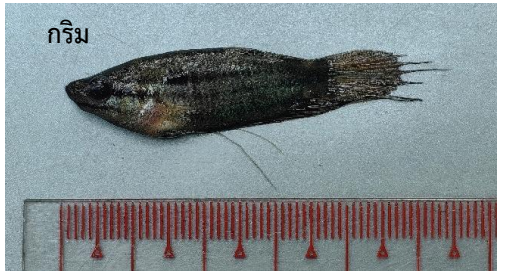

รั้วดักตะกอนชั่วคราว


บ่อดักตะกอนชั่วคราว







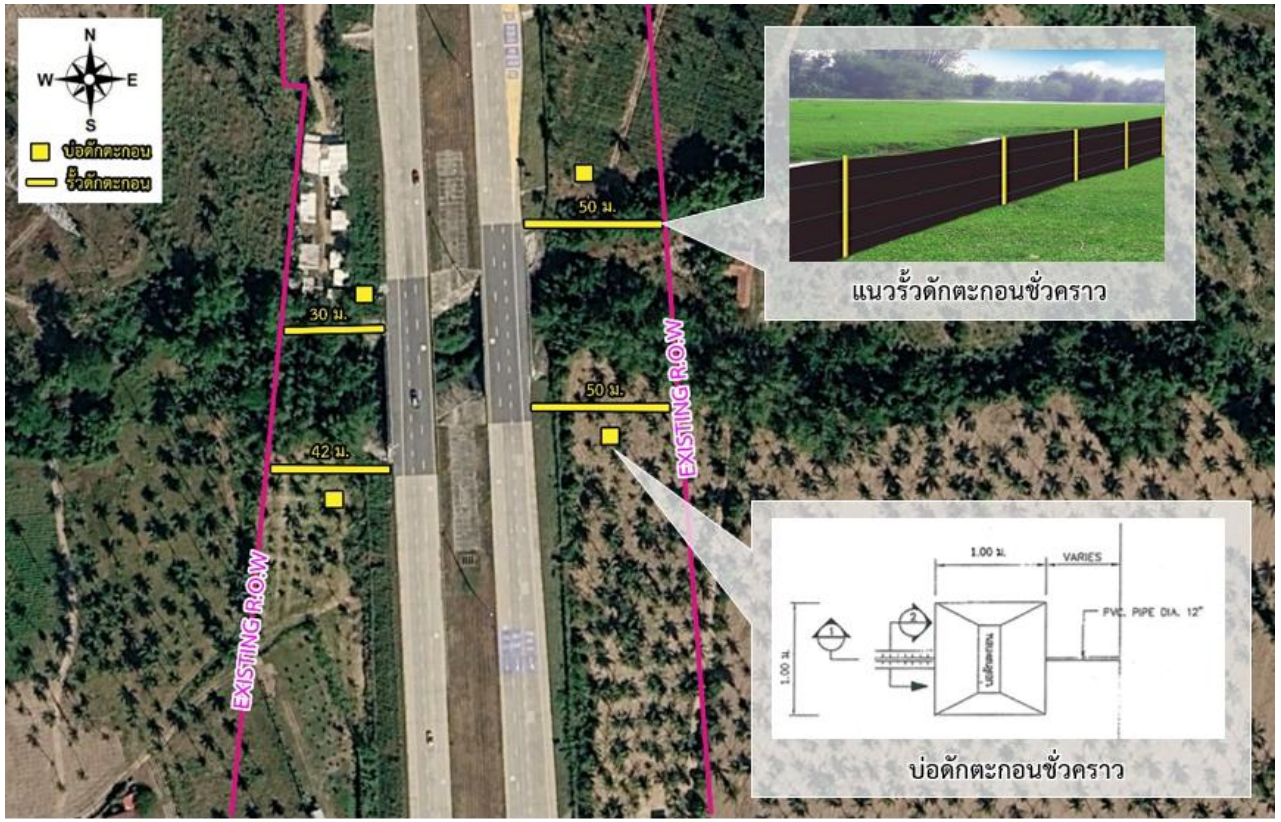


การป้องกันตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ

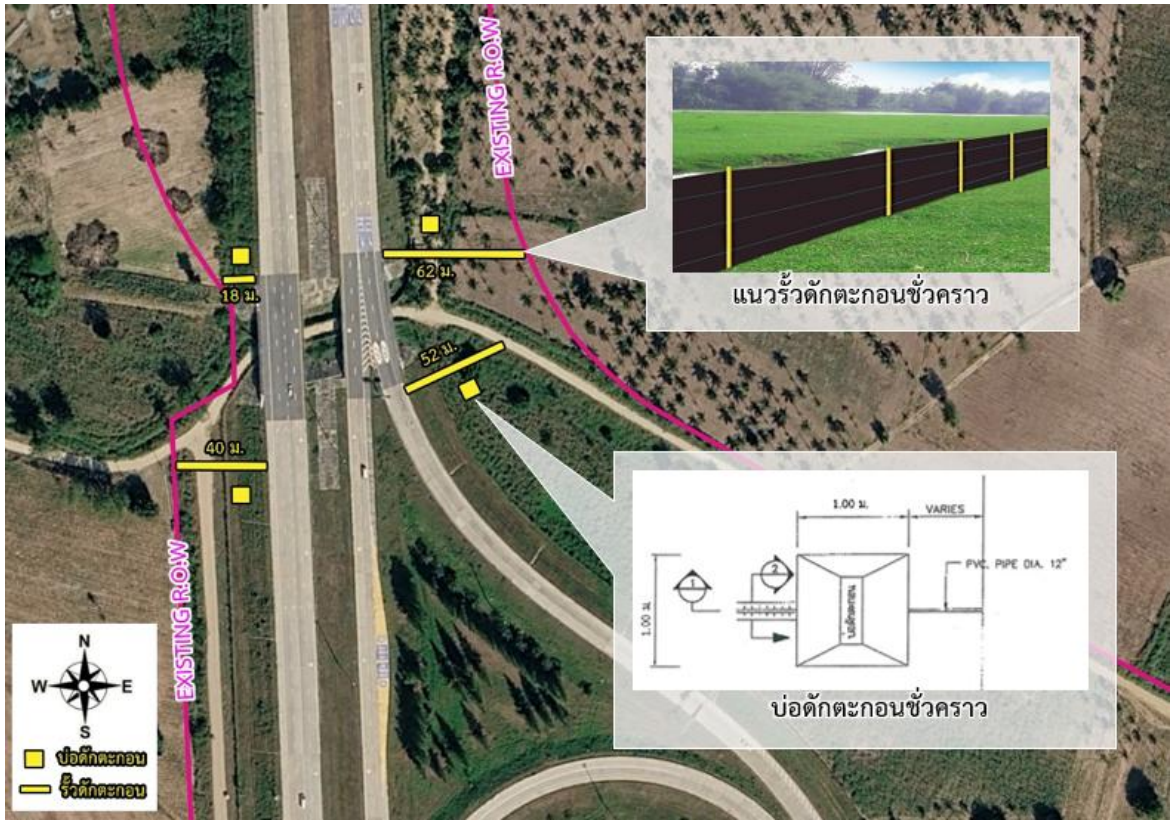
1 ก่อสร้างบ่อดักตะกอนขนาด 1x1x1 เมตรก่อนถึงแหล่งน้ำ

2 การติดตั้งรั้วดักตะกอนชั่วคราวแบบ Temporary Silt Fence ริมตลิ่งแหล่งน้ำ

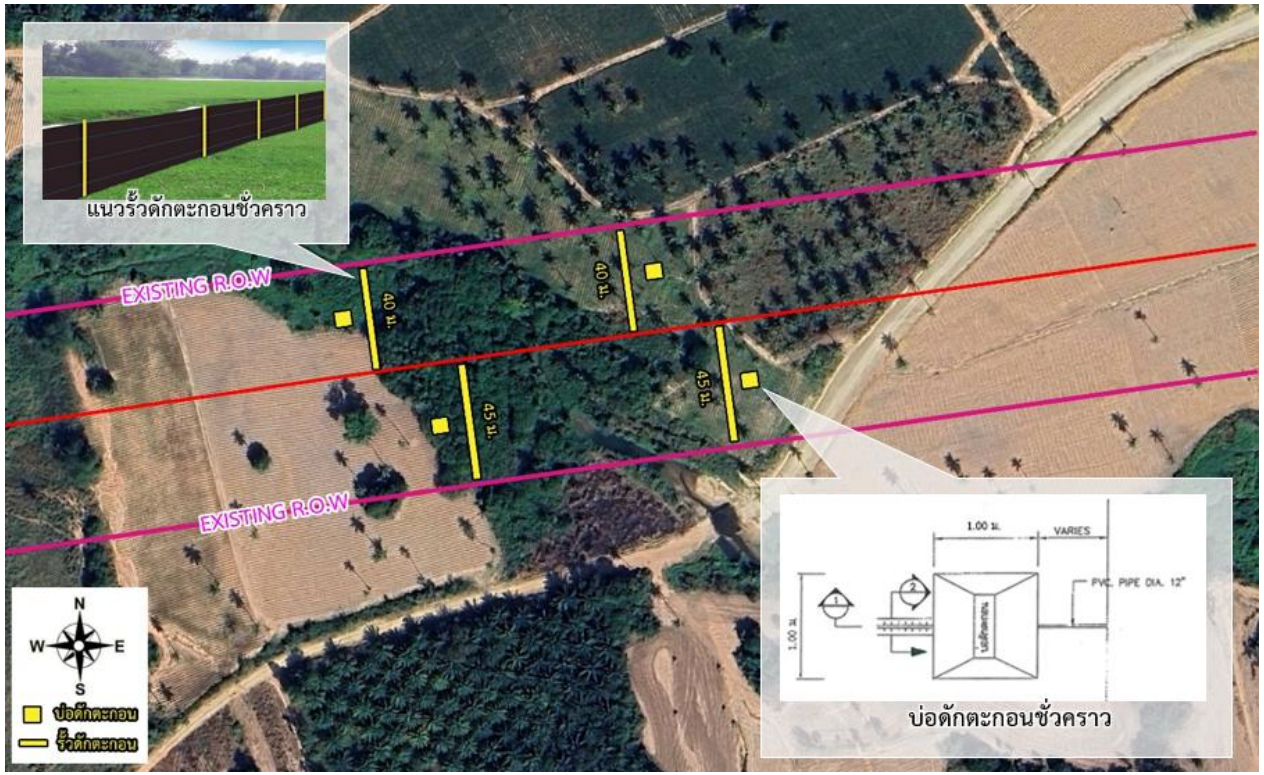
คลองยายจีน (กม.131+794)



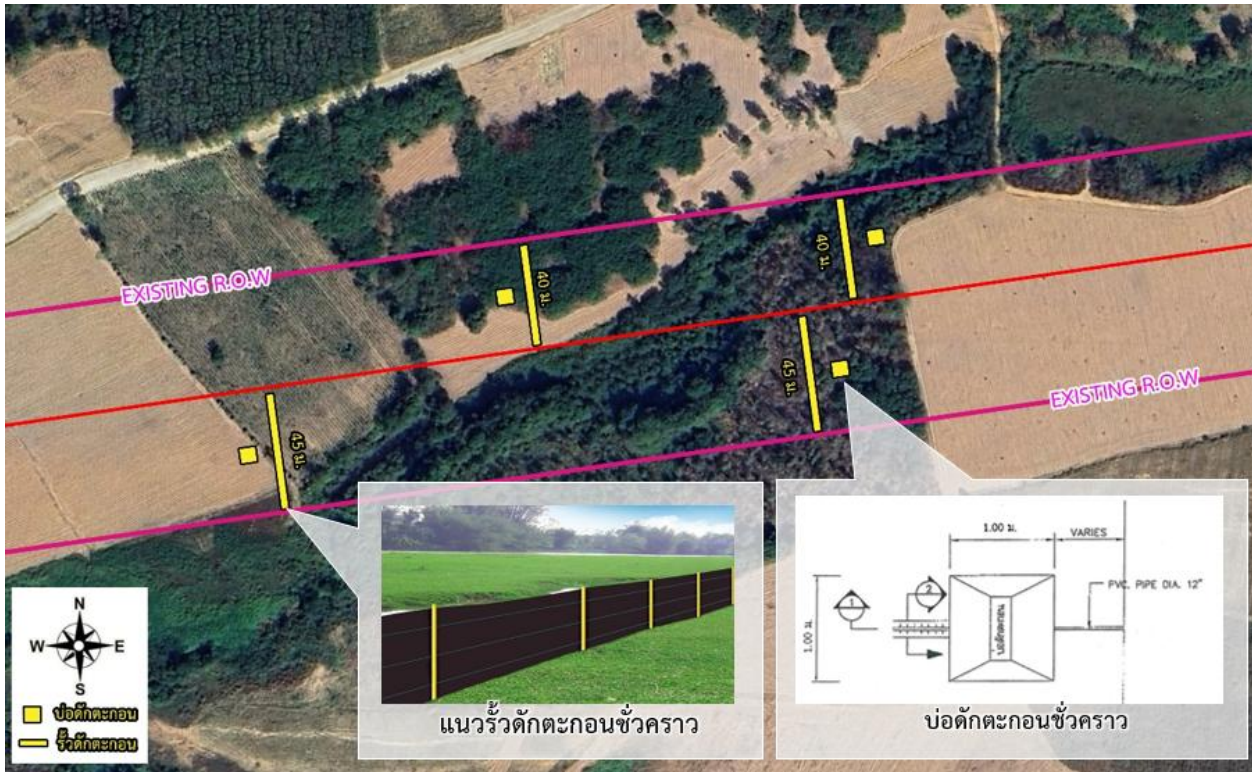
คลองสาธารณะ (กม.132+148)



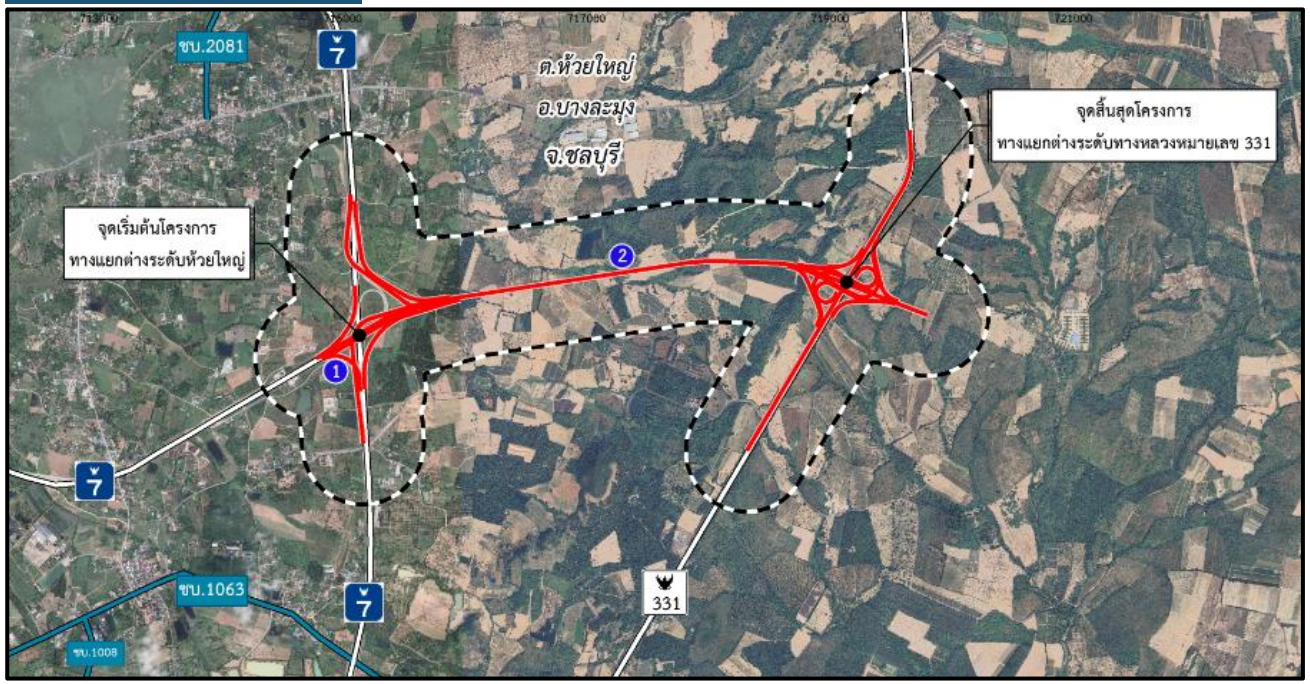
คลองยายจีน (กม.2+205)



คลองยายจีน (กม.2+850)



สถานีเก็บตัวอย่าง





คลองสาธารณะ (กม.132+897)



คลองยายจีน (กม.2+205)

มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำ (ระยะก่อสร้าง)
มาตรการติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ (ระยะก่อสร้าง)

ดัชนีตรวจวัด

คุณภาพน้ำ

1. อุณหภูมิน้ำ
2. ความเค็ม
3. ความโปร่งแสง
4. ความนำไฟฟ้า
5. ความเป็นกรด-ด่าง
6. ความขุ่น
7. ออกซิเจนละลายน้ำ
8. ความสกปรกในรูป BOD
9. ของแข็งทั้งหมด
10. ของแข็งแขวนลอย
11. น้ำมันและไขมัน
12. ไนเตรท-ไนโตรเจน
13. แอมโมเนีย-ไนโตรเจน
14. ฟอสเฟต
15. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด
16. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม

นิเวศวิทยาทางน้ำ

1. แพลงก์ตอน
2. สัตว์หน้าดิน
3. พรรณไม้น้ำ
4. ปลา

ระยะเวลาดำเนินการ

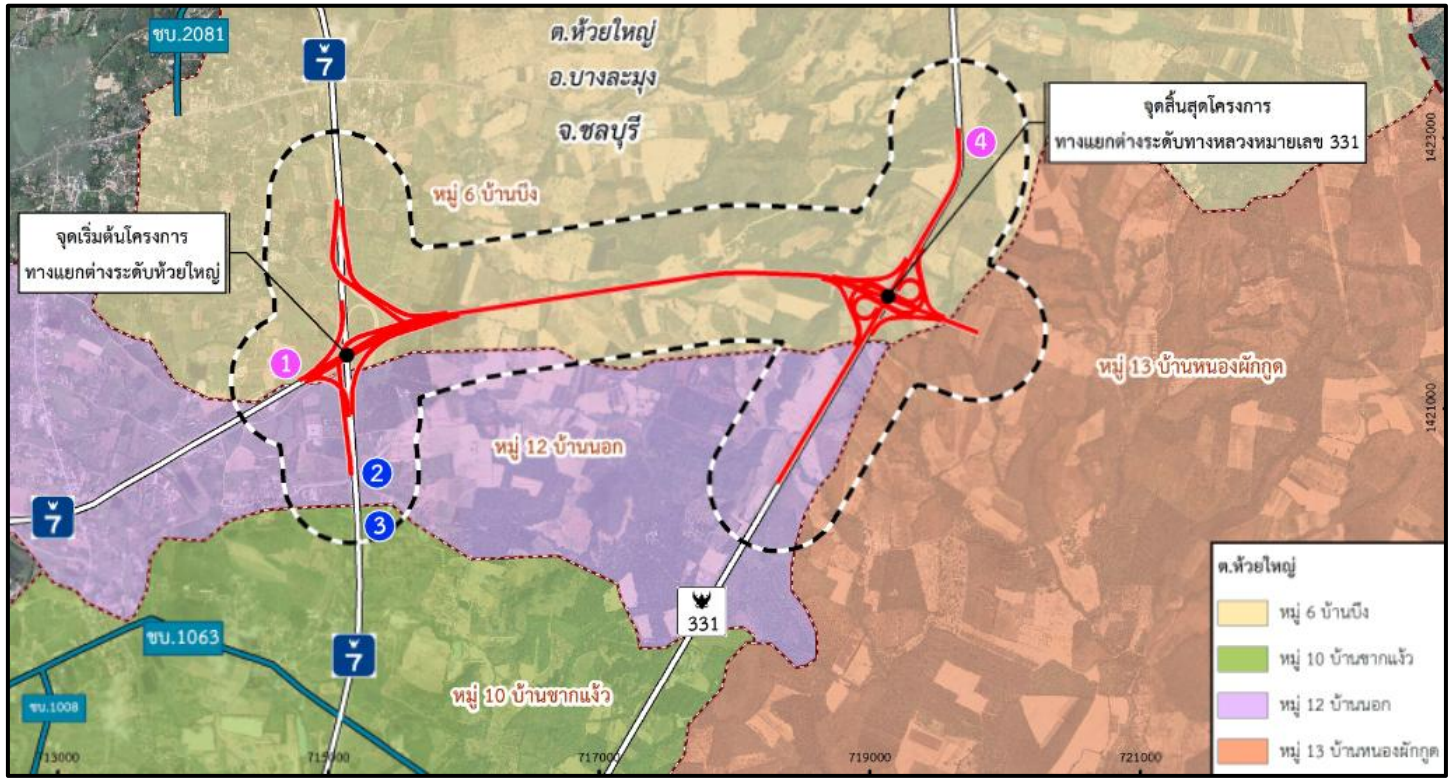
ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง
(ช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง)

หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวงจัดจ้างบุคคลที่ 3
เป็นผู้ดำเนินการ

คุณภาพอากาศ

ระยะก่อสร้าง	• CO / NO_2 / $PM_{2.5}$ ทุกแห่ง มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน • TSP /PM_{10} มีค่าไม่เป็นไปตามมาตรฐาน 2 แห่ง
ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	• CO / NO_2 /TSP /PM_{10}/$PM_{2.5}$ ทุกแห่ง มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน











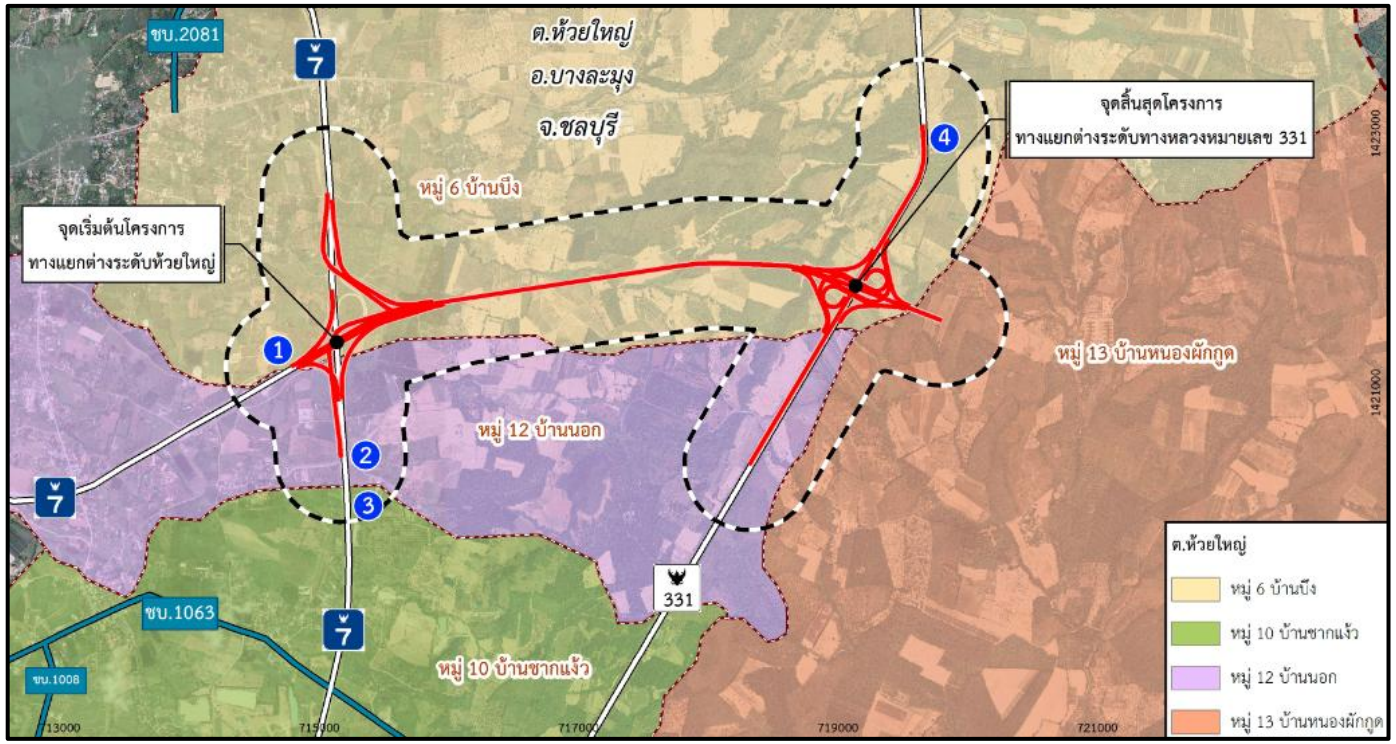
● พื้นที่อ่อนไหวฯ ที่มีค่า TSP /PM_{10} เป็นตามมาตรฐานกำหนด

● พื้นที่อ่อนไหวฯ ที่มีค่า TSP /PM_{10} ไม่เป็นตามมาตรฐานกำหนด

เสียง

ระยะก่อสร้าง	• ระดับเสียงทุกแห่ง มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน
ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	• ระดับเสียงทุกแห่ง มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน

- พื้นที่อ่อนไหวฯ ที่มีระดับเสียงเป็นตามมาตรฐาน
- พื้นที่อ่อนไหวฯ ที่มีระดับเสียงไม่เป็นตามมาตรฐาน











ความสั่นสะเทือน

ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้ได้-รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย ไม่ส่งผบกระทบต่ออาคาร

มาตรการป้องกันและแก้ไขที่สำคัญ



ก่อสร้างกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียง/ความสั่นสะเทือนเฉพาะช่วงกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00 - 17.00 น. เท่านั้น

มาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน

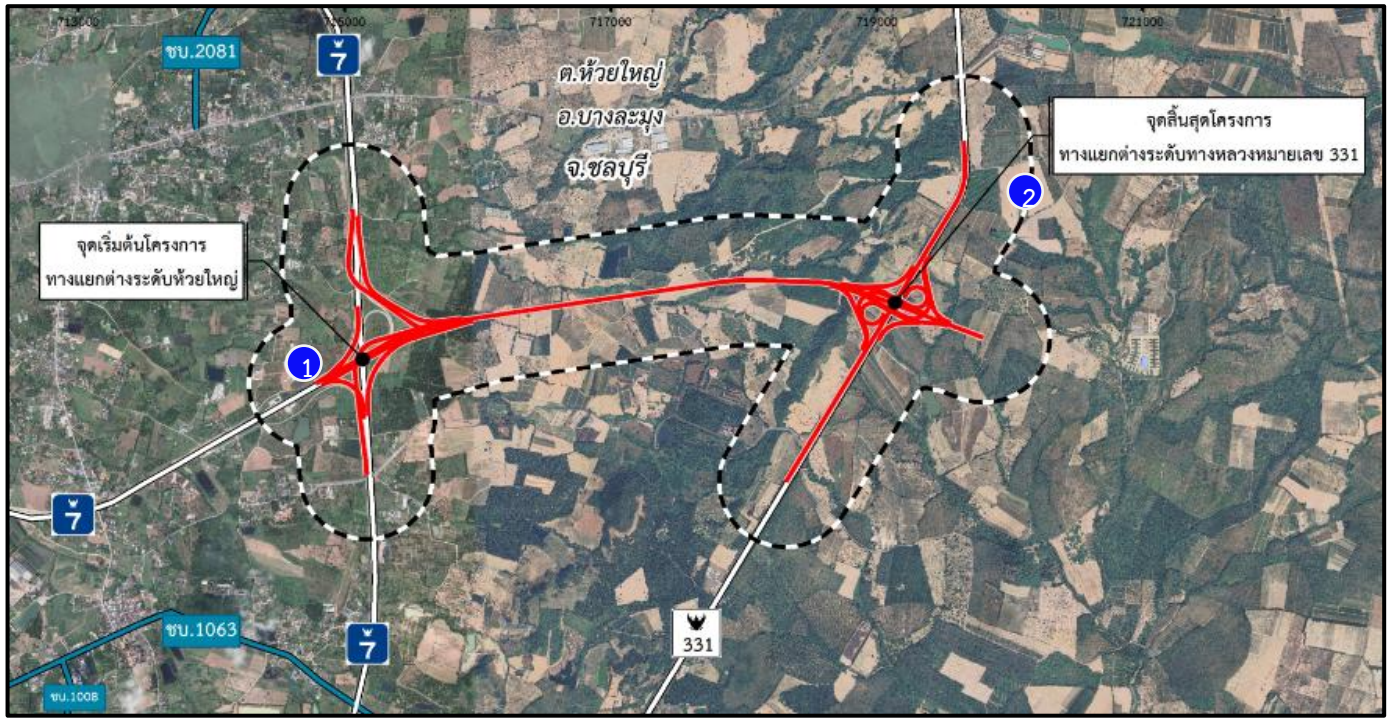
สถานีตรวจวัด



ชุมชนหมู่ 6 บ้านบึง



ศาลเจ้าแปะกง (ติดตามเฉพาะระยะก่อสร้าง)



ดัชนีตรวจวัด

คุณภาพอากาศ
- ฝุ่นละอองรวม (TSP)
- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10})
- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ($PM_{2.5}$)
- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)
- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2)

เสียง
- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)
- ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn)
- ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})
- ระดับเสียงพื้นฐาน (L90)

ความสั่นสะเทือน
- ความเร็วอนุภาคสูงสุด
- ค่าความถี่

ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะก่อสร้าง

ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง

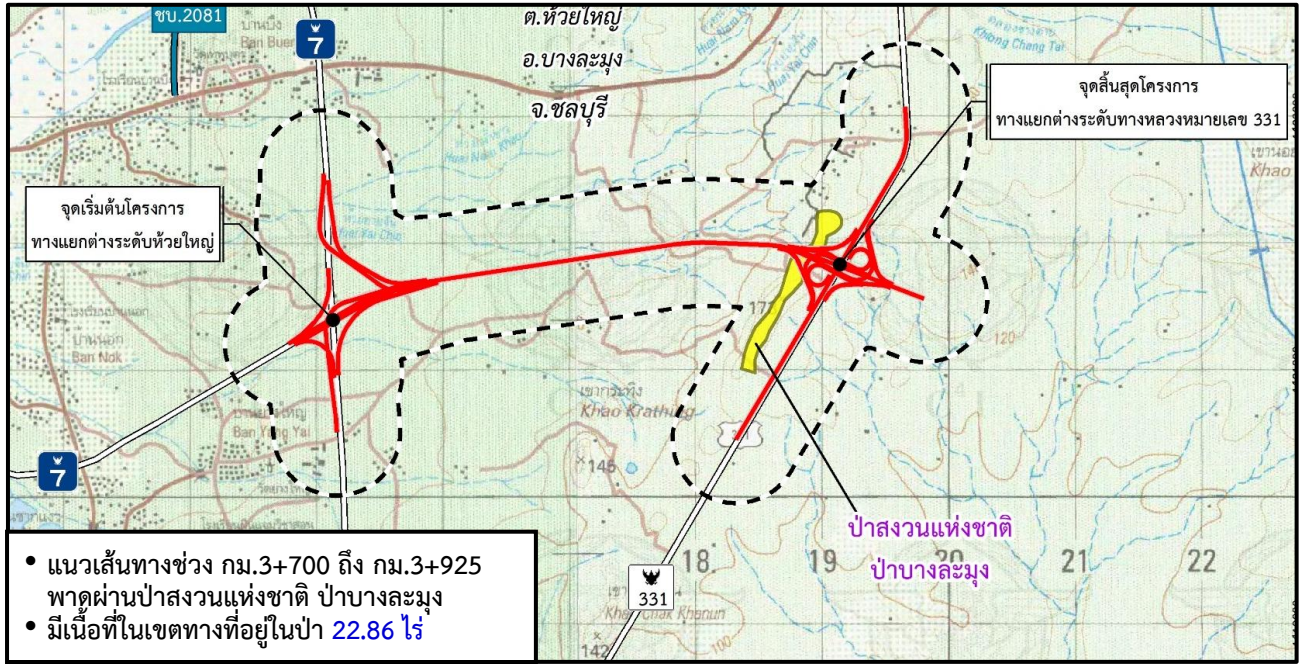
ระยะดำเนินการ

ปีละ 2 ครั้งต่อเนื่องกัน 2 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามในปีที่ 5,10, 15, 20 (หากผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานให้เลิกติดตาม)

หน่วยงานรับผิดชอบ

กรมทางหลวงจัดจ้างบุคคลที่ 3 เป็นผู้ดำเนินการ

พืชในระบบนิเวศ



- แนวเส้นทางช่วง กม.3+700 ถึง กม.3+925 พาดผ่านป่าสงวนแห่งชาติ ป่าบางละมุง
- มีเนื้อที่ในเขตทางที่อยู่ในป่า 22.86 ไร่

การปลูกป่าทดแทน

กิจกรรม	ปีที่ดำเนินการ											หน่วยงานรับผิดชอบ
	ระยะเตรียมการก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง		ระยะดำเนินการ								
	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1. วางแผนและกำหนดกรอบเวลาการดำเนินการปลูกป่าทดแทน												กรมป่าไม้
2. การปลูกป่า 23 ไร่												
3. การบำรุงรักษา (2-6 ปี)												
4. การบำรุงรักษา (อายุ 7-10 ปี)												
5. การจัดทำรายงาน												

[ผลการตรวจสอบพื้นที่ป่าอนุรักษ์](#)

- ขอใช้พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติทั้งหมด 22.86 ไร่
- ปลูกป่าทดแทน 23 ไร่ (1 เท่าของพื้นที่ที่ขอใช้)









การล้อมย้ายต้นไม้

ไม้ในเขตทางทั้งหมด 76 ชนิด 1,984 ต้น

ตัดฟัน จำนวน 1,708 ต้น

- ไม้หวงห้ามประเภท ก. เส้นรอบวง <31,>80 ซม. 289 ต้น
- ไม้นอกบัญชีหวงห้าม 1,419 ต้น

ล้อมย้าย จำนวน 276 ต้น

- ไม้หวงห้ามประเภท ก. /สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ (VU/EN/CR) และ CITES เส้นรอบวง 31-80 ซม. 276 ต้น

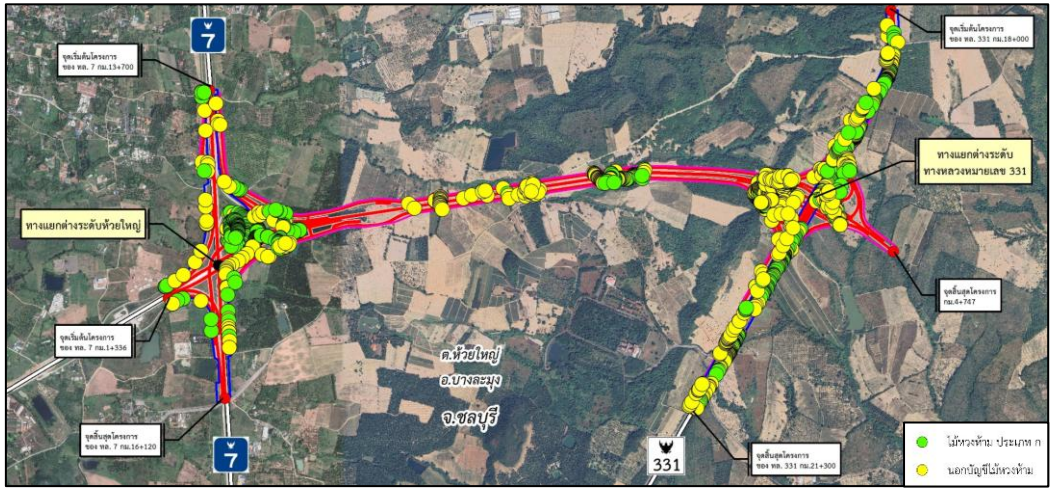
ปลูกในพื้นที่ตามที่กรมป่าไม้กำหนด

การหารือร่างมาตรการฯ พืชในระบบนิเวศ
วันพุธที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2569 เวลา 10.00 น.
ณ สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 (ชลบุรี)

- ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และขนาดไม้ขุดล้อมที่กำหนดไว้มีความเหมาะสม
- ก่อนการก่อสร้างโครงการให้กรมทางหลวงประสานกับสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 (ชลบุรี) เพื่อร่วมกันกำหนดพื้นที่ปลูกไม้ล้อม การจัดการดินขุด และการปลูกป่าทดแทน



● ไม้หวงห้ามประเภท ก. ● ไม้นอกบัญชีไม้หวงห้าม



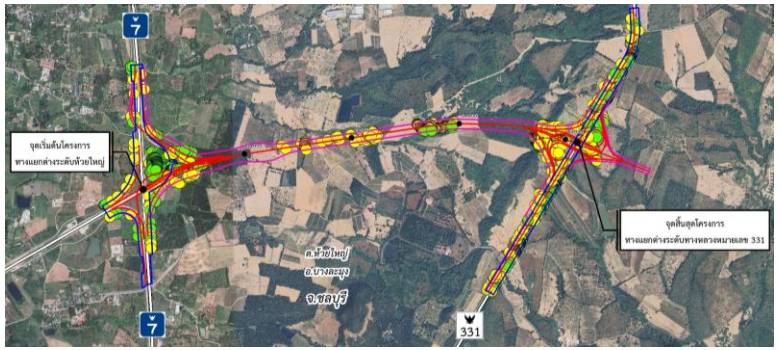
ผังและขั้นตอนดำเนินการ การขออนุญาตทำไม้ในเขตทางหลวง

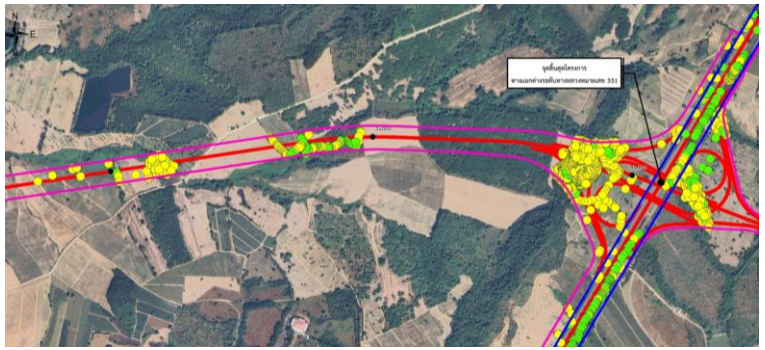
แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
↓
สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 (ชลบุรี) พิจารณา อนุญาต/ไม่อนุญาต ↔ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดชลบุรี) องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ร่วมกันตรวจสอบ พร้อมให้ความเห็น
↓
แจ้งผลการพิจารณาให้จังหวัดชลบุรี
↓
แจ้งให้แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ชำระค่าธรรมเนียมและรับใบอนุญาต

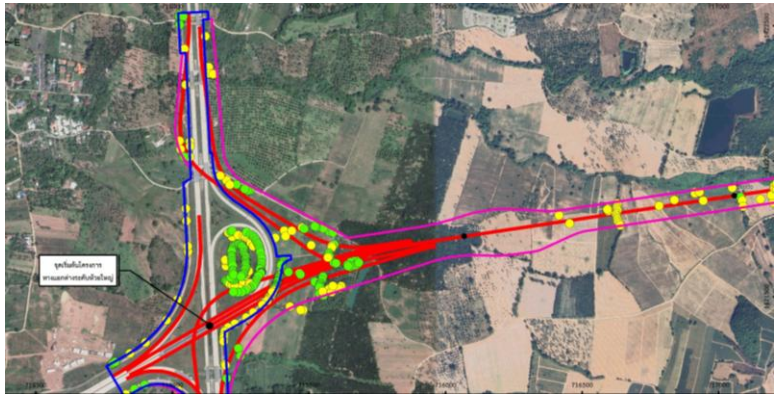
ที่มา: กรมป่าไม้, พ.ศ.2565

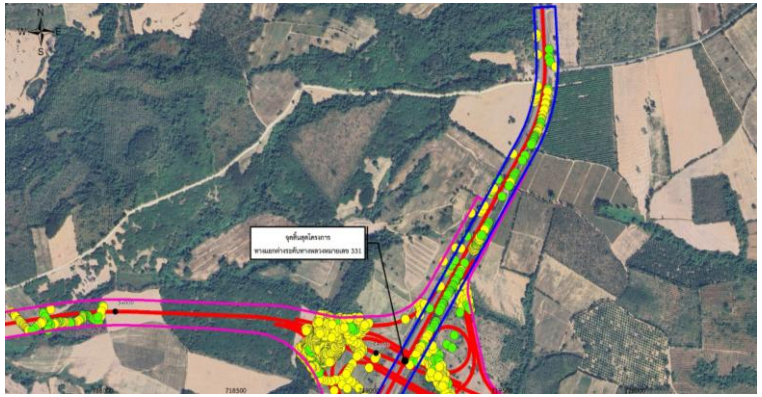
ต้นไม้ในเขตทางโครงการ

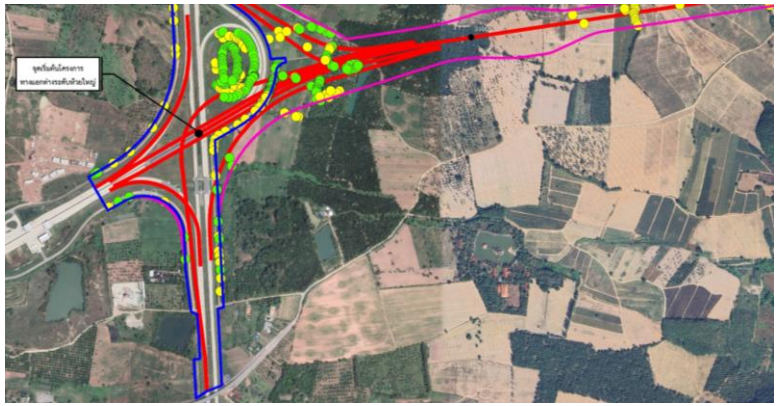
- ไม้หวงห้ามประเภท ก.
- ไม้นอกบัญชีไม้หวงห้าม

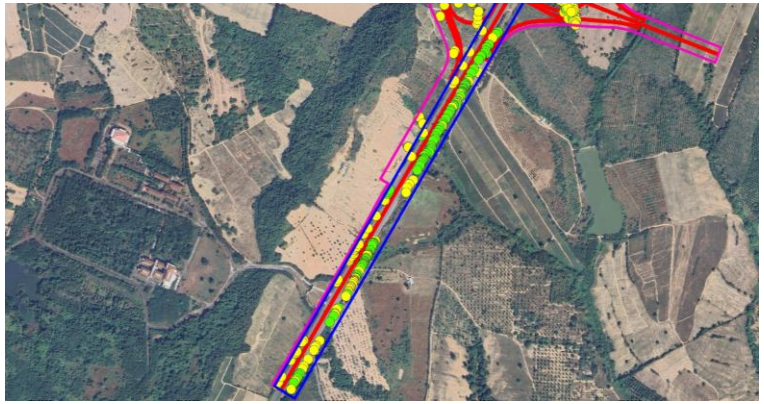










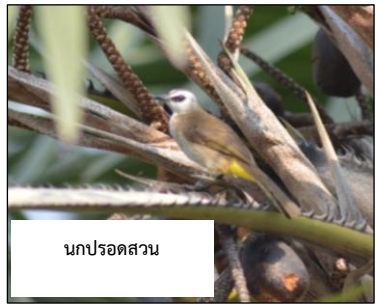


ผลการสำรวจสัตว์ในระบบนิเวศ ครั้งที่ 1 วันที่ 30 มกราคม - วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2569 (ฤดูแล้ง) และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 20-25 พฤษภาคม 2569 (ฤดูฝน)













แนวเส้นทางโครงการ	กลุ่มสัตว์ป่า	จำนวนชนิด	สถานภาพการอนุรักษ์	
			สผ.(2563)	IUCN (2025)
	สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	4	ไม่พบ	ไม่พบ
	นก	64	• นกกระจอกตาล (NT)	ไม่พบ
	สัตว์เลื้อยคลาน	5	ไม่พบ	ไม่พบ
	สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	1	ไม่พบ	ไม่พบ
	รวม	*74*	*1NT*	*ไม่พบ*

พื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	กลุ่มสัตว์ป่า	จำนวนชนิด	สถานภาพการอนุรักษ์	
			สผ.(2563)	IUCN (2025)
	สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	ไม่พบ	ไม่พบ
	นก	71	• เหยี่ยวขาว (NT) • นกกระจอกตาล (NT) • นกแก้วโม่ง (EN) • นกจาบปีกอ่อนอกเหลือง (CR)	• นกจาบปีกอ่อนอกเหลือง (CR)
	สัตว์เลื้อยคลาน	5	ไม่พบ	ไม่พบ
	สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	3	ไม่พบ	ไม่พบ
	รวม	*84*	*2NT, 1EN, 1CR*	*1CR*

พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าบางละมุง	กลุ่มสัตว์ป่า	จำนวนชนิด	สถานภาพการอนุรักษ์	
			สผ.(2563)	IUCN (2025)
	สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	3	ไม่พบ	ไม่พบ
	นก	21	ไม่พบ	ไม่พบ
	สัตว์เลื้อยคลาน	4	ไม่พบ	ไม่พบ
	สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	0	ไม่พบ	ไม่พบ
	รวม	*28*	*ไม่พบ*	*ไม่พบ*

การประเมินผลกระทบ

ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบจากการรื้อย้ายต้นไม้ออกจากเขตทาง

- รบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์
- แหล่งเกาะพักของนกลดลง

ผลกระทบจากการใช้เครื่องจักร

- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมเกิดความตื่นกลัว
- รบกวนการสื่อสารของนก

ผลกระทบจากการรื้อย้ายต้นไม้ออกจากเขตทาง

- รบกวนการดำรงชีวิตโดยเฉพาะสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม
- แหล่งเกาะพักของนกลดลง





ผลกระทบจากการใช้เครื่องจักร

- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมเกิดความตื่นกลัว
- รบกวนการสื่อสารของนก



นกแก้วโมง



นกตีทอง



นกปรอดสวน

มาตรการป้องกันผลกระทบ (ระยะก่อสร้าง)

1. ออกกฎระเบียบห้ามไม่ให้มีการลักลอบล่าสัตว์ป่า
2. ใช้ความระมัดระวังในการใช้เครื่องจักร เพื่อไม่ให้เกิดอันตรายต่อสัตว์ป่าที่พบในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหลีกเลี่ยงการตัดฟันต้นไม้หรือดำเนินการก่อสร้างในบริเวณที่พบว่ามีการทำรัง และ/หรือวางไข่ของสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง หากต้องดำเนินการควรกระทำก่อนการวางไข่หรือหลังจากลูกของสัตว์ป่าโตและออกจากรังแล้ว
4. ผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามตัดฟันต้นไม้นอกเขตทาง
5. หากพบสัตว์ป่าต้องให้โอกาสกับสัตว์ป่าได้หลบเลี่ยงออกไปจากพื้นที่บริเวณนั้นได้อย่างปลอดภัยหรือแจ้งไปยังสายด่วนพิทักษ์ป่า หมายเลขโทรศัพท์ 1362 หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อเข้าไปดำเนินการแก้ไขปัญหาและดำเนินการช่วยเหลือสัตว์ป่า

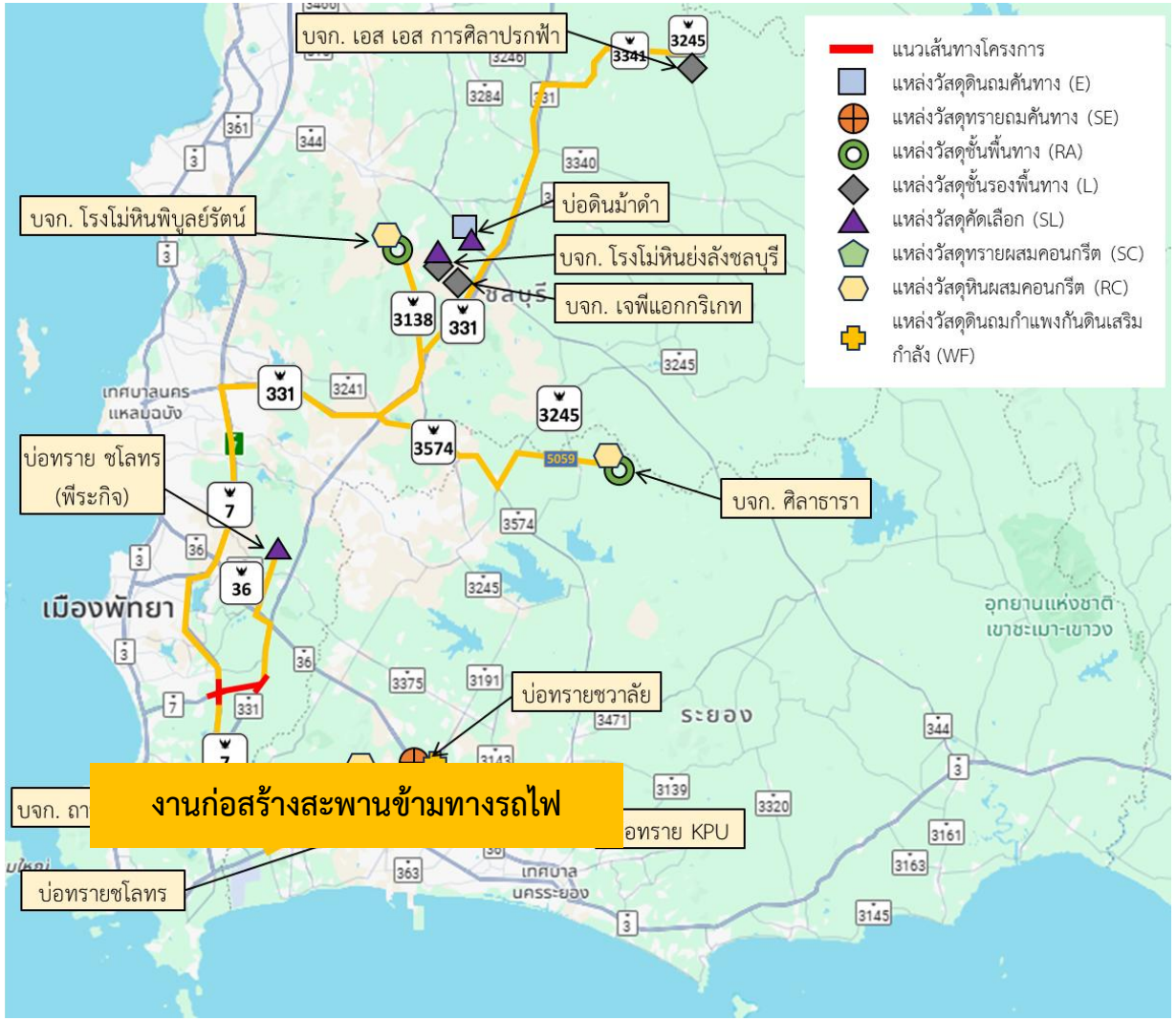
การหารือร่างมาตรการฯ วันพุธที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2569
เวลา 13.30 น. ณ สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 2 (ศรีราชา)

- ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสัตว์ในระบบนิเวศที่กำหนดไว้มีความเหมาะสม
- ให้ความรู้แก้คนงานก่อสร้างเกี่ยวกับบทลงโทษของการล่าสัตว์ป่าตาม พรบ.สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า 2503



การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย/ผู้ใช้ทาง

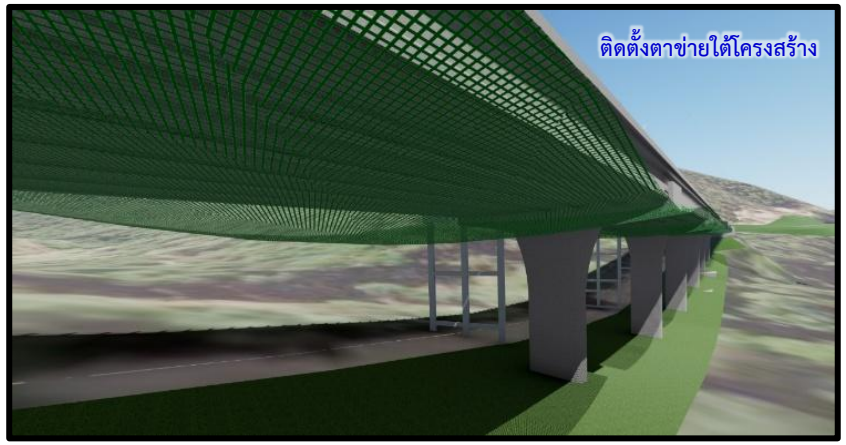
เส้นทางขนส่งวัสดุ



ปริมาณจราจรในระยะก่อสร้างโครงการเทียบกับปัจจุบัน

ทางหลวง	สภาพ	ระดับการให้บริการ (LOS)
ทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 7	ปัจจุบัน	A
	ระยะก่อสร้าง	A
ทางหลวงหมายเลข 331	ปัจจุบัน	A
	ระยะก่อสร้าง	A

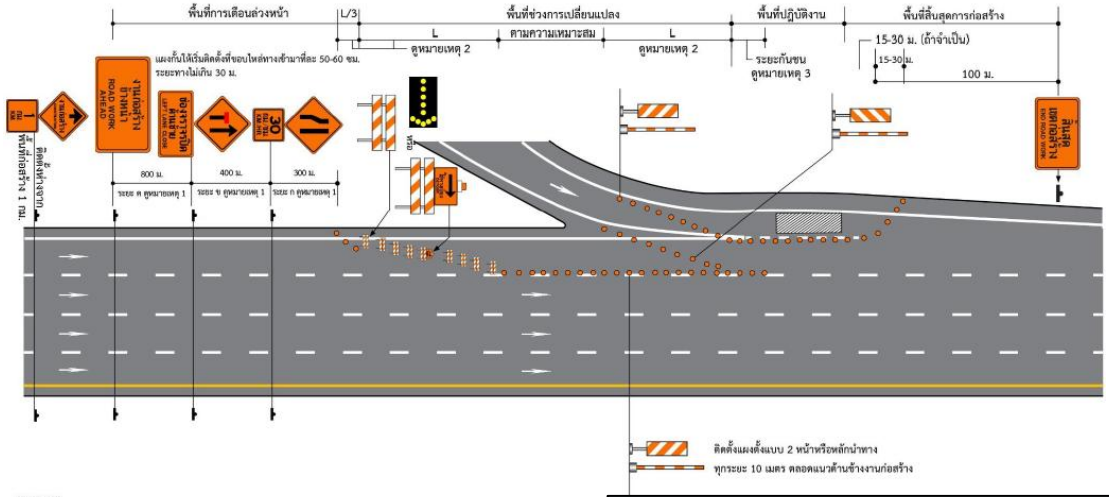
การก่อสร้างบนโครงสร้างทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ และทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 สูง 14-24 เมตร อาจมีการร่วงหล่นของเศษวัสดุก่อสร้าง ทำให้กีดขวางการสัญจร



มาตรการป้องกันและแก้ไขลดผลกระทบ

- กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง
- จัดให้มีป้าย/ไฟสัญญานในพื้นที่ก่อสร้าง
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความปลอดภัยบริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

	ตำแหน่ง	ประเภทของป้าย	ป้ายจราจร
โซน 1 พื้นที่การเตือนล่วงหน้า (Advance Warning Area)	ก1	ป้ายเตือนเบี่ยงเบนการจราจร ป้ายเตือนทางโค้งต่างๆ ป้ายเตือนทางแคบ ป้ายเตือนทางเบี่ยง ป้ายเตือนผิวทางเปลี่ยนระดับ ป้ายแนะนำ	
	ก2	ป้ายเตือนเบี่ยงเบนการจราจร ป้ายเตือนช่องจราจร ป้ายเตือนในงานก่อสร้าง ป้ายแนะนำ	
	ก3*	ป้ายเตือนเบี่ยงเบนการจราจร ป้ายเตือนทางแคบ ป้ายแนะนำ	
	ก4	ป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนในงานก่อสร้างทางและบูรณะ	
โซน 2 พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง (Transition Area)	ข	ป้ายเตือนทางโค้งต่างๆ ป้ายเตือนทางแคบ ป้ายเตือนทางเบี่ยง ป้ายแนะนำ	
โซน 3 พื้นที่ก่อสร้าง (Activity Area)	ค	ป้ายเตือนทางโค้งต่างๆ ป้ายเตือนทางแคบ ป้ายเตือนทางเบี่ยง ป้ายแนะนำ	
โซน 4 พื้นที่สิ้นสุดการก่อสร้าง (Termination Area)	ง	ป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง ป้ายแนะนำ	
	นอกพื้นที่ก่อสร้าง		

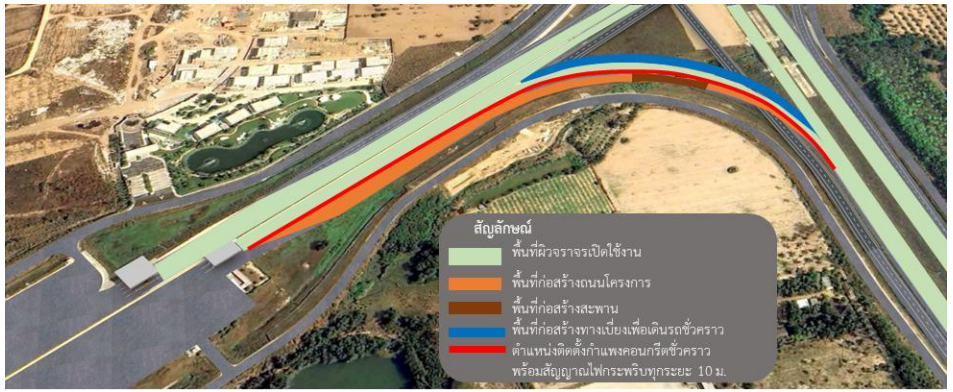


หมายเหตุ
1. ระยะห่างระหว่างป้ายเตือนล่วงหน้า ดูตารางที่ 1-1
2. ระยะ L หมายถึงระยะสอบเข้า ดูตารางที่ 1-3
3. ระยะกันชนคาดยาวขึ้นอยู่กับความเร็ว ดูตารางที่ 1-4
4. กรณีพื้นที่ก่อสร้างหรือบูรณะมีความยาวตั้งแต่ 300 เมตรขึ้นไป ให้ติดตั้งไฟกระพริบในแนวแผงตั้งทุกระยะ 100 เมตร
5. พิจารณาติดตั้งไฟกระพริบ (ถ้าจำเป็น)
6. สามารถใช้กรวยยางแทนหลักนำทางตามความเหมาะสม



การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง

งานก่อสร้างก่อสร้างทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

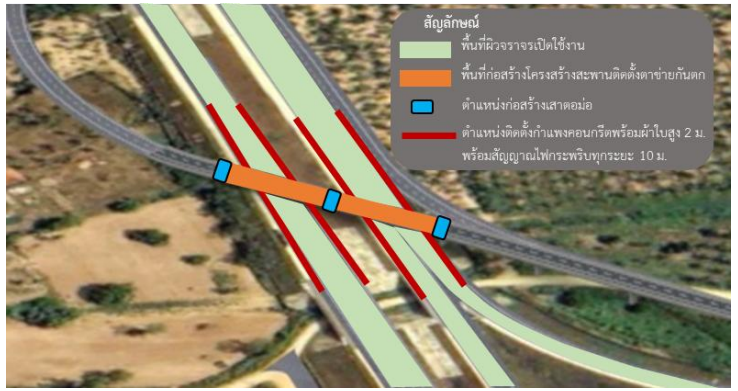


งานก่อสร้างถนนระดับดินทิศทางเลี้ยวซ้ายจากสัตหีบเข้าด่านเก็บค่าผ่านทางห้วยใหญ่เดิม

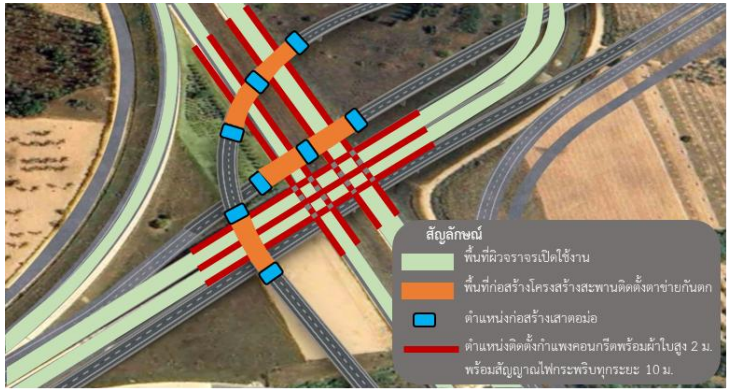


การก่อสร้างโครงสร้างช่วงยกข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

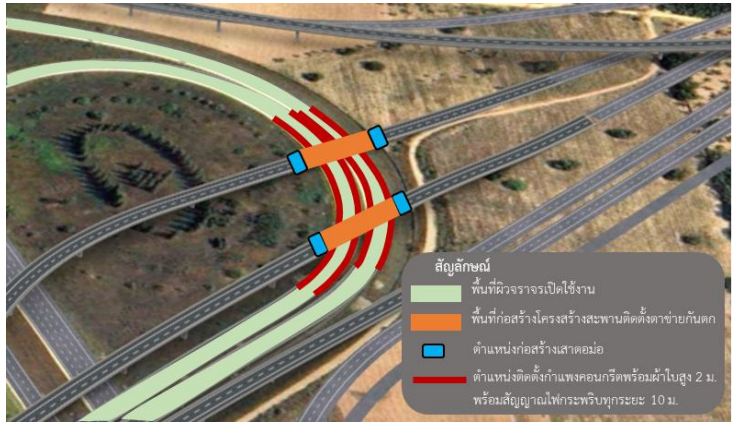
งานก่อสร้างโครงสร้างช่วงยกข้ามทางหลวงพิเศษ



ตำแหน่งที่ 1



ตำแหน่งที่ 3

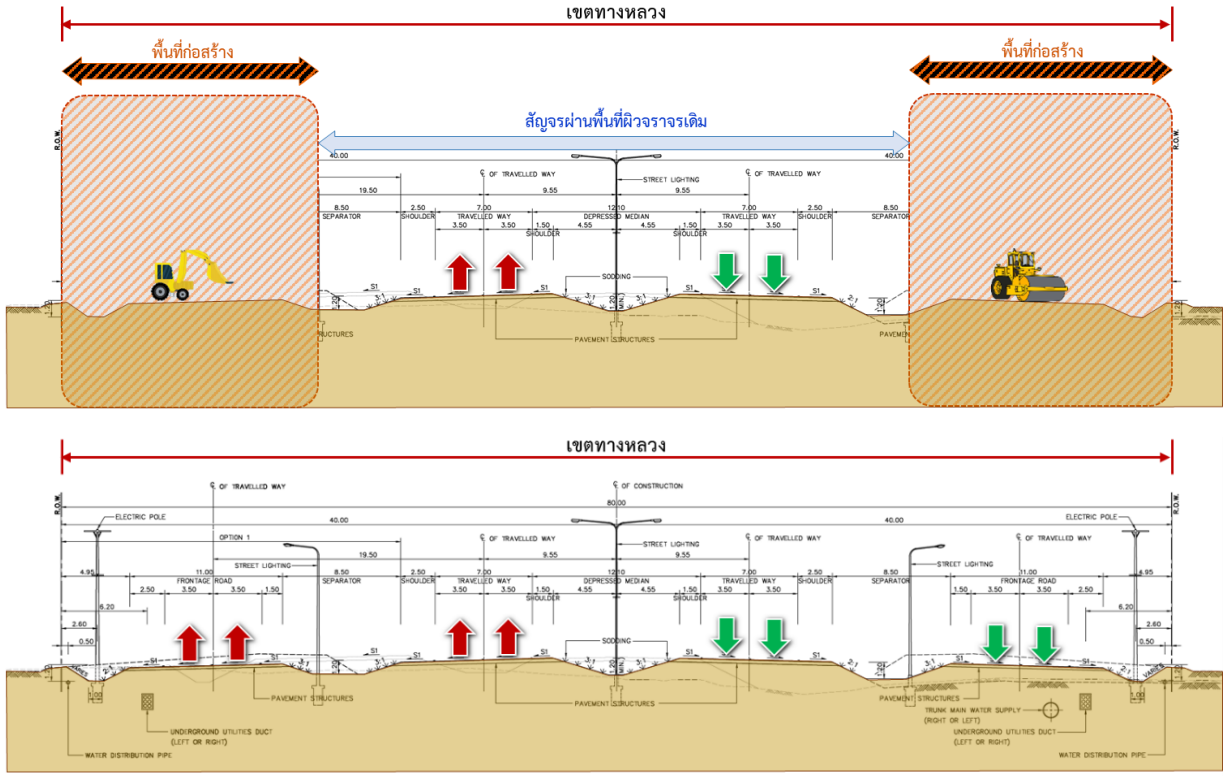


ตำแหน่งที่ 2



ตำแหน่งที่ 4

งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับทางหลวงหมายเลข 331



เส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้าง



มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการคมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุ และผู้ใช้ทาง (ระยะก่อสร้าง)

วิธีดำเนินงาน

1

- สำรวจสภาพการชำรุดเสียหายของทางหลวงหมายเลข 331 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ

→ เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง

2

บันทึกสถิติอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ

→ ทุกครั้งที่มีเหตุ ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง

ระยะเวลาดำเนินการ รวบรวมข้อมูลปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง

หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทางหลวงจัดจ้างบุคคลที่ 3 เป็นผู้ดำเนินการ

สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ประเภทสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย	จำนวน	เจ้าของหน่วยงานระบบสาธารณูปโภค
การก่อสร้างแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 7		
- เสาไฟฟ้า (ต้น)	15	กรมทางหลวง
- ท่อประปา (เมตร)	435	การประปาส่วนภูมิภาค สาขาพัทยา
- กล้องวงจรปิด (ตัว)	5	กรมทางหลวง
- เสาไฟฟ้าแสงสว่าง (High Mast)	2	กรมทางหลวง
- เสาไฟฟ้าแสงสว่าง (แบบกิ่งเดี่ยว)	32	กรมทางหลวง
การก่อสร้างแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 331		
- เสาไฟฟ้า (ต้น)	59	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสาขาจอมเทียน
- ท่อประปา (เมตร)	815	การประปาส่วนภูมิภาค สาขาพัทยา
- สายสื่อสาร (เมตร)	1,945	บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)
- เสาไฟฟ้าแสงสว่าง (แบบกิ่งเดี่ยว)	12	กรมทางหลวง

- การรื้อย้ายเสาไฟฟ้า :
  งดใช้บริการชั่วคราวไม่เกิน 6 ชั่วโมง/ครั้ง
- การรื้อย้ายไฟฟ้าแสงสว่าง :
  บริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีแสงสว่างไม่เพียงพอช่วงกลางคืน



การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

- การขุดดิน ถมดิน หากดำเนินการช่วงฝนตกจะเกิดการชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ/ระบบระบายน้ำริมถนน
- เศษวัสดุจากงานสะพาน ตกลงสู่แหล่งน้ำ



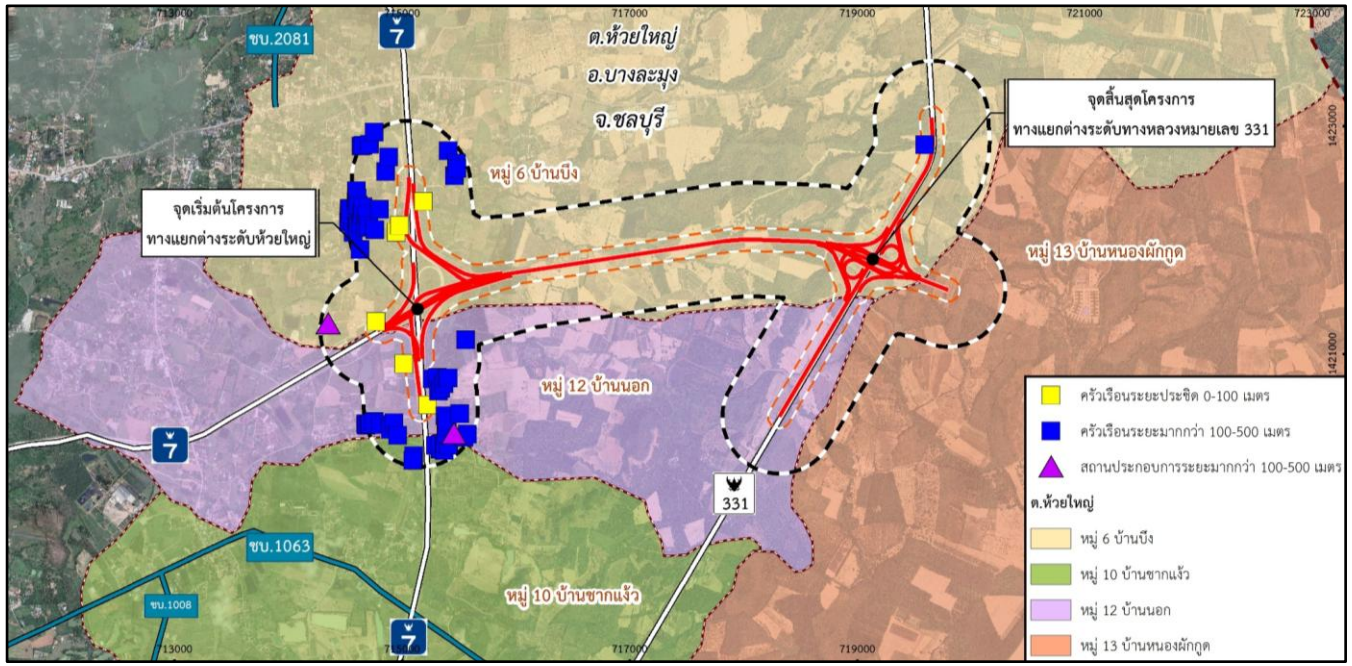
การเกษตรกรรม/ การใช้ที่ดิน

- มีการเปลี่ยนแปลงที่ดินเดิมเป็นถนนโครงการ
- มีการเวนคืนที่ดินพื้นที่เกษตรกรรม ทำให้เกษตรกรสูญเสียที่ดินทำกิน (มันสำปะหลัง ปาล์มน้ำมัน มะม่วงหิมพานต์ ยูคาลิปตัส)
- พื้นที่เกษตรกรรมถูกแบ่งแยกจากการก่อสร้างโครงการ
- ความไม่สะดวกในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรมในช่วงที่มีการก่อสร้าง





เศรษฐกิจ-สังคม



กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนตัวอย่าง (ตัวอย่าง)	
	แผนงาน	การสำรวจ
1. กลุ่มผู้นำชุมชน	6	6
3. กลุ่มครัวเรือน		
ระยะ 0-100 เมตร	6	6
ระยะมากกว่า 100-500 เมตร	67	67
4. กลุ่มสถานประกอบการ		
ระยะมากกว่า 100-500 เมตร	2	2
5. กลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและเวนคืนที่ดิน	61	44*
รวม	142	125

* ไม่สามารถติดต่อเจ้าของพื้นที่ได้ จำนวน 39 ราย ได้ส่งรายละเอียดโครงการ และแบบสอบถามทางไปรษณีย์แล้ว



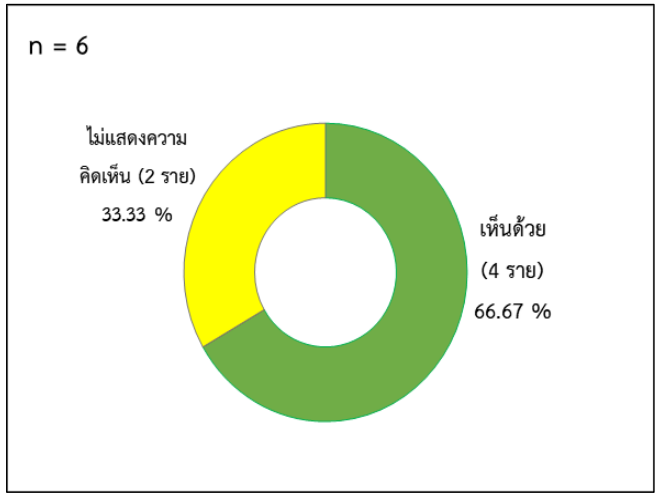


สรุปความคิดเห็น

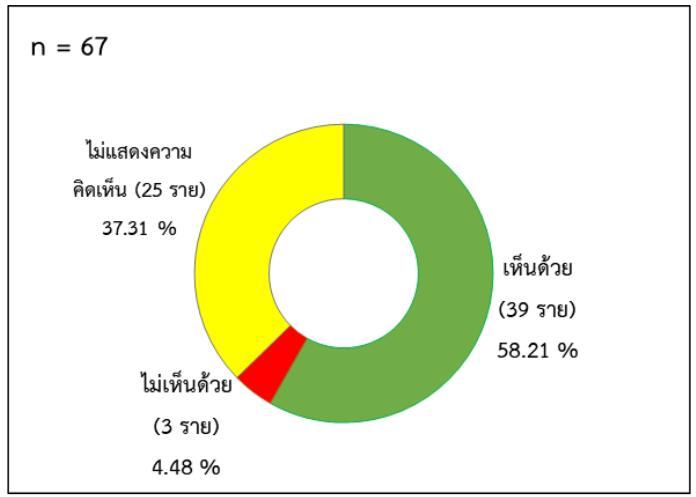
สำรวจระหว่างวันที่ 26 พฤศจิกายน 2568
ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2568

ผู้ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและเวนคืนที่ดิน

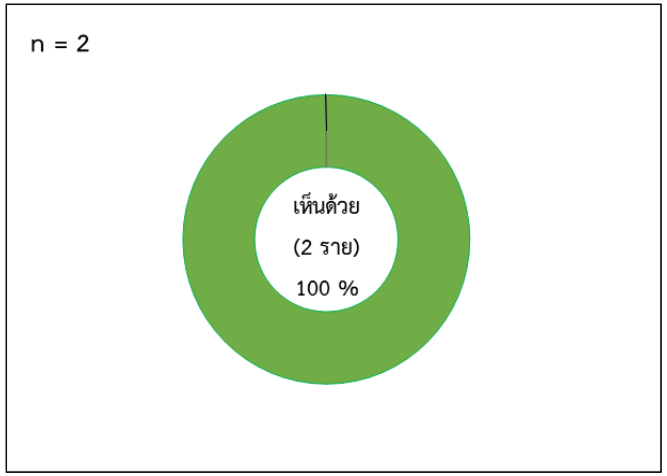
ครัวเรือนในระยะ 0-100 เมตร



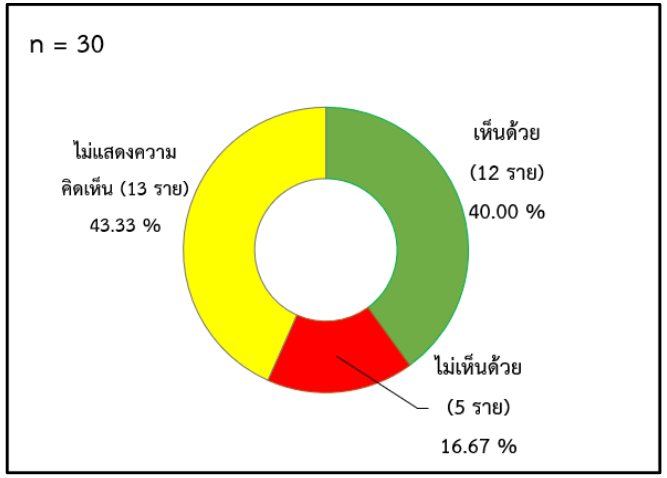
ครัวเรือนในระยะมากกว่า 100-500 เมตร



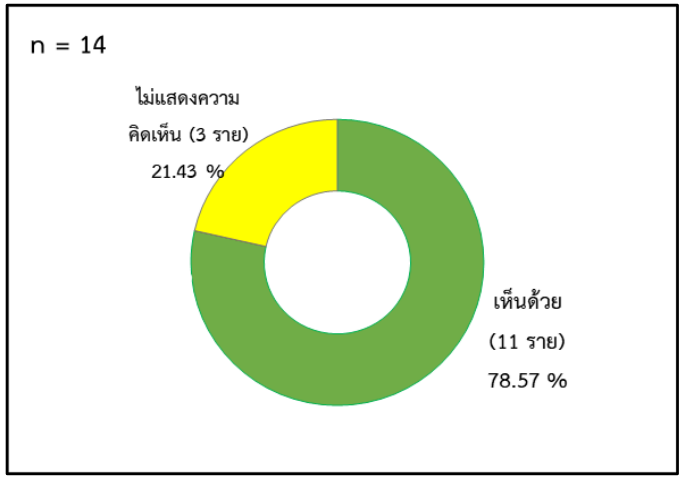
สถานประกอบการ



การก่อสร้างแนวเส้นทางตัดใหม่



การปรับปรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7



สรุปข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ

รูปแบบการพัฒนาโครงการ

- ทางลอดใต้สะพานควรมีความสูงเพียงพอต่อรถยนต์ที่สามารถสัญจรผ่านได้อย่างปลอดภัย
- ควรออกแบบให้มีทางคู่ขนาน (service road) เพื่อชุมชนจะได้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ

น้ำท่วม/การระบายน้ำ

กังวลปัญหาดินทับถมกีดขวางทางระบายน้ำ

การรื้อย้ายสาธารณูปโภค

กังวลระบบสาธารณูปโภคเสียหาย/ขัดข้องจากกิจกรรมการก่อสร้าง



ฝุ่นละออง
ฟุ้งกระจาย/
เสียงรบกวน/
ควาสั่นสะเทือน

การใช้เครื่องจักร
การเปิดหน้าดิน
การขนส่ง

การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุ/ผู้ใช้ทาง

- วัสดุก่อสร้างกีดขวางเส้นทางคมนาคม
- การเกิดอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้าง
- ถนนชำรุดเสียหายจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง
- กังวลปัญหาการจราจรติดขัด
- ความไม่สะดวกในการเดินทางการเข้า-ออกชุมชน/พื้นที่เกษตรกรรม



การเวนคืนที่ดิน/รื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง

- การพิจารณาจ่ายค่าชดเชยที่ดิน ควรอ้างอิงตามราคาซื้อขายในปัจจุบันและราคาที่ทำการซื้อขายจริง
- ควรออกแบบรูปแบบโครงการ ที่ส่งผลกระทบต่อผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างให้ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคม

โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน (-)

ผลกระทบด้านการคมนาคมไม่สะดวก

ผลกระทบด้านสังคม

- โอกาสพบปะกันน้อยลง
- ความร่วมมือช่วยเหลือกันลดลง

เศรษฐกิจของชุมชน (+)

คนงานก่อสร้างซื้อสินค้าจากร้านค้าในชุมชน

ร้านค้าจำหน่ายสินค้า/บริการได้เพิ่มขึ้น

ผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจของชุมชน



ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์



ประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนก่อนการก่อสร้าง



แจกใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ

- ก่อนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค
- แจ้งวัน-เวลาในกรณีที่ต้องมีกิจกรรมก่อสร้างที่มีเสียงดังนอกช่วงเวลากลางวัน (08.00-17.00 น.)

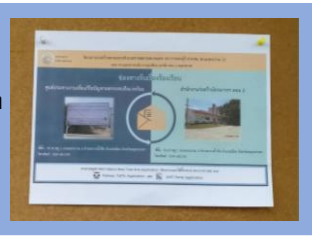
จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน/



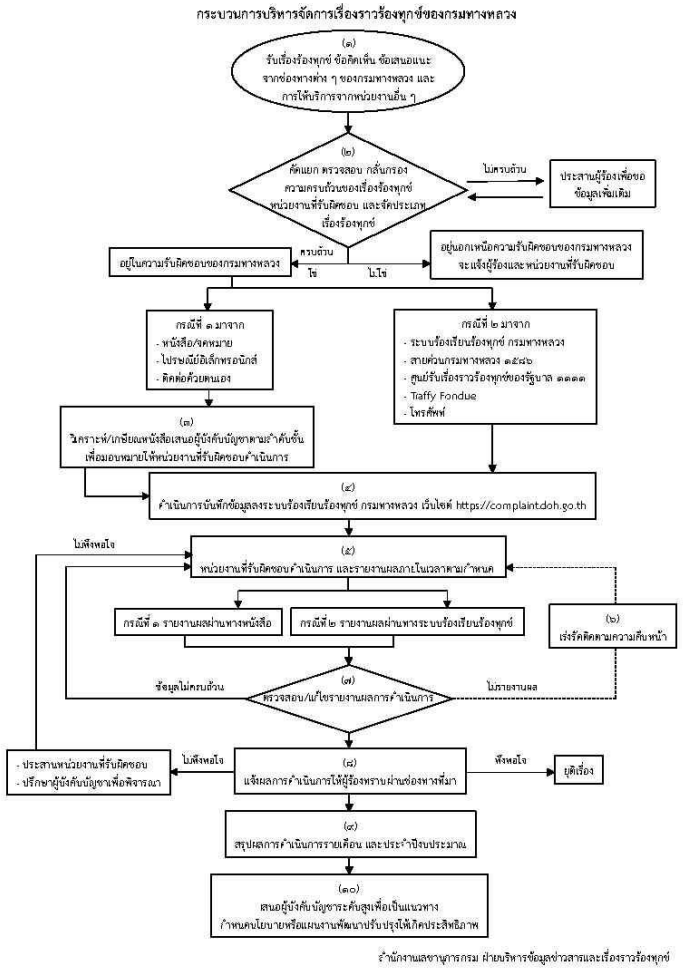


ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางรับเรื่องร้องเรียน

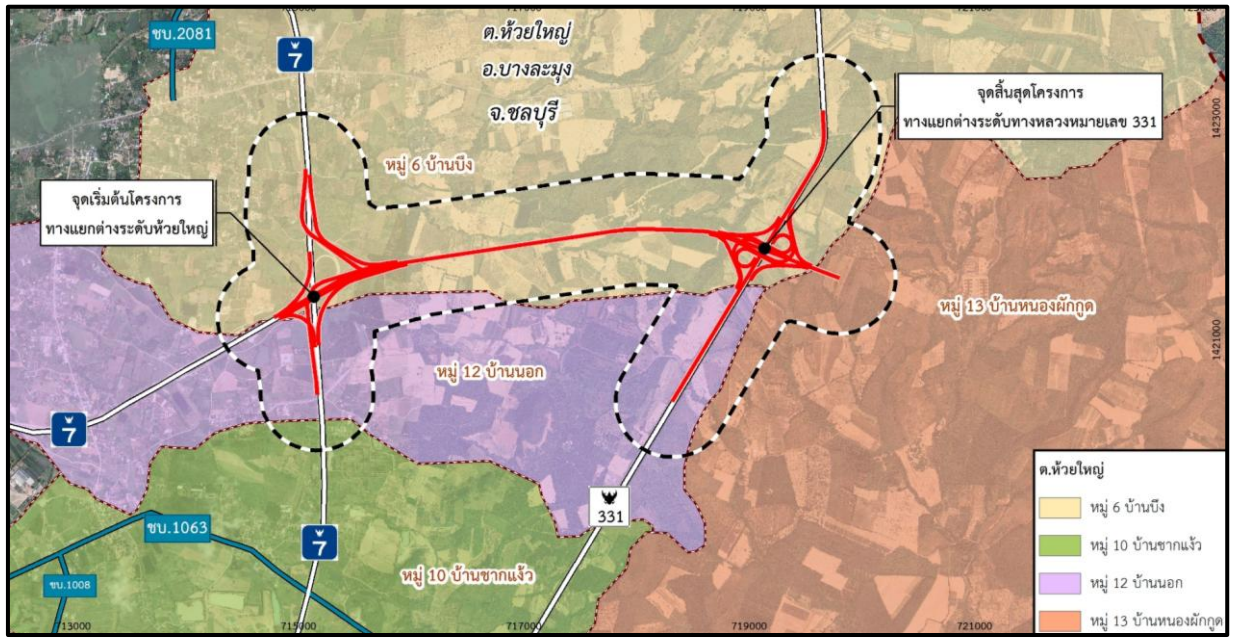
- สำนักงานควบคุมโครงการ
- แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- เทศบาลตำบลห้วยใหญ่



ขั้นตอนการดำเนินการเรื่องราวร้องทุกข์ของกรมทางหลวง



มาตรการติดตามตรวจสอบเศรษฐกิจ-สังคม (ระยะก่อสร้าง)



กลุ่มเป้าหมาย 1. กลุ่มผู้นำชุมชน 2.ครัวเรือน 3.สถานประกอบการ

วิธีดำเนินการ

- สภาพเศรษฐกิจและสังคมทั่วไป
- การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ
- ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง
- ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันฯ
- ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

ระยะเวลาดำเนินการ ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง

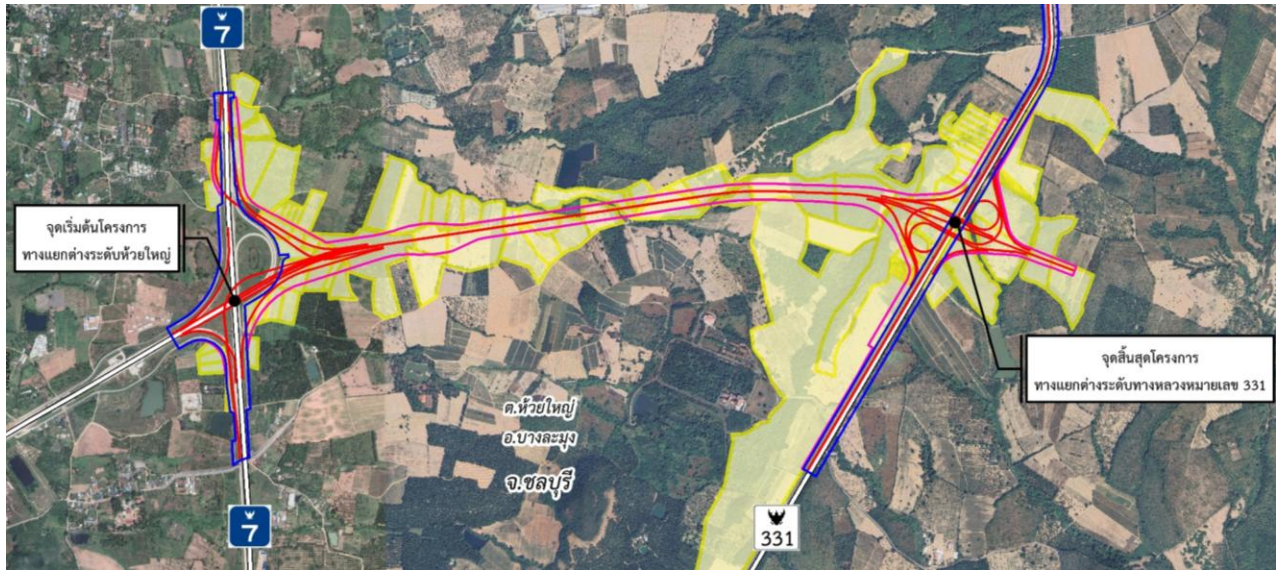
หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทางหลวง

พื้นที่ศึกษา



การโยกย้ายและการเวนคืน/การแบ่งแยก

แปลงที่ดินที่ถูกเวนคืน



มาตรการป้องกันและแก้ไขที่สำคัญ

- จ่ายค่าชดเชยอย่างเป็นธรรม
- มีจุดกลับรถต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ได้เพื่อลดผลกระทบจากการแบ่งแยก

สุขาภิบาล/สาธารณสุข/ความปลอดภัยในสังคม



พื้นที่	จำนวน (คน)	ปริมาณขยะมูลฝอย (ลูกบาศก์เมตร/วัน)	ปริมาณน้ำใช้ (ลูกบาศก์เมตร/วัน)	ปริมาณน้ำเสีย (ลูกบาศก์เมตร/วัน)
สำนักงานควบคุมและบ้านพักคนงาน	340*	1.02	68.0	54.4
พื้นที่ก่อสร้าง	340*	0.51	41.0	27.2
รวม		1.53	102.0	81.6

*คนงานก่อสร้าง 330 คน/วิศวกรและผู้ควบคุมงาน 10 คน จำนวนรวมทั้งหมด 340 คน

การประเมินผลกระทบ

- ฝุ่นละออง/เสียงดังรบกวน
- อุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่ง
- เพิ่มภาระด้านการบริการสาธารณสุข
- ขยะ/น้ำเสีย บริเวณบ้านพักคนงาน
- การเข้ามาของแรงงานต่างถิ่น



การจัดการมูลฝอย

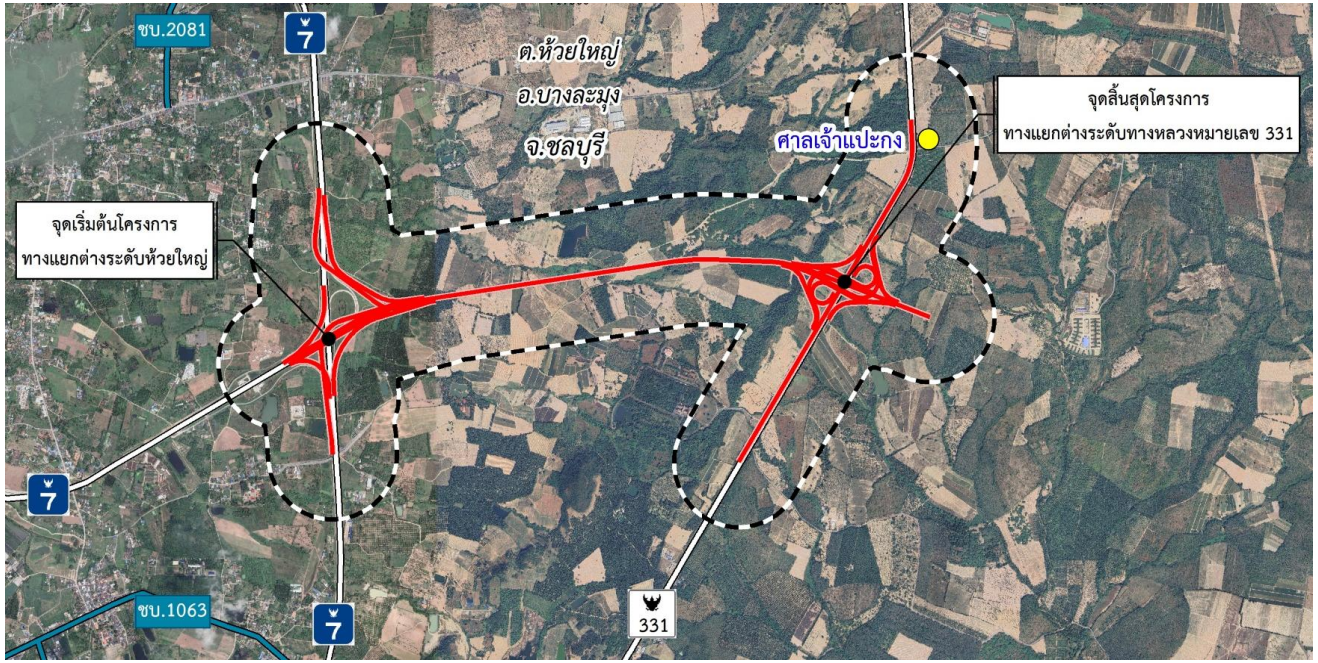

ถังสำรองน้ำใช้


ยามรักษาการณ์


ห้องน้ำ-ห้องส้วม


อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล

โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม



รายชื่อ	ระยะห่าง จากกึ่งกลางของเส้นทาง (เมตร)
1.ประเภทแหล่งโบราณคดี/โบราณสถาน	ไม่พบ
2. ประเภทแหล่งศิลปกรรมประเภทพื้นที่ศักดิ์สิทธิ์	
ศาลเจ้าแปะกง	50
3. ประเภทพิพิธภัณฑ์ สถาปัตยกรรม พระราชวัง	ไม่พบ
4. ประเภทชุมชนโบราณ เมืองโบราณ อุทยานประวัติศาสตร์	ไม่พบ
5. ประเภทอนุสาวรีย์ อนุสรณ์สถาน หลักเมือง	ไม่พบ
6. ประเภทเมืองเก่า เมืองประวัติศาสตร์	ไม่พบ
7. ประเภทย่านชุมชนเก่า	ไม่พบ
8. กำแพงและคูเมือง	ไม่พบ





สภาพพื้นที่ปัจจุบันของศาลเจ้าแปะกง

การประเมินผลกระทบ

ระยะก่อสร้าง	• คุณภาพอากาศ (CO / NO_2 /PM_{10}/$PM_{2.5}$) / เสียง (L_{eq}24ชม.) มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน • คุณภาพอากาศ (TSP) มีค่าไม่เป็นไปตามมาตรฐาน • ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับรู้ได้ และมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
ระยะดำเนินการและบำรุงรักษา	• คุณภาพอากาศ (PM_{10} / $PM_{2.5}$ / CO / NO_2) และเสียง (Leq24ชม.) มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน • ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ไม่สามารถรับรู้ได้ และมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ร่วมตรวจสอบบันทึกข้อมูล
/ภาพถ่ายพื้นที่แหล่งศิลปกรรม

ก่อนก่อสร้าง
ประสานงานกับ
ผู้ดูแลศาลเจ้าแปะกง

ระยะก่อสร้าง









- ควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างให้อยู่ในพื้นที่ดำเนินการเท่านั้น
- หากพบโบราณวัตถุ ต้องหยุดการก่อสร้างรีบแจ้งสำนักศิลปากรที่ 5 ให้ทราบโดยเร็ว
- ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนทุกข้ออย่างเคร่งครัด
- ทำความสะอาดบริเวณศาลเจ้าแปะกงสัปดาห์ละ 1 ครั้งในช่วงที่มีกิจกรรมการขุดเปิดหน้าดิน

สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ผลกระทบด้านการบดบังทัศนียภาพจากการมองเห็นโครงสร้างขนาดใหญ่

- ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ ความสูง 24.0 เมตร
- ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 ความสูง 14.0 เมตร

พิจารณาระยะห่างระหว่างโครงสร้างกับผู้สังเกต (D) ความสูงของโครงสร้าง (H)

D:H=1 จะเห็นรายละเอียดของโครงสร้างได้อย่างชัดเจน จนรู้สึกถูกปิดล้อม

D:H=2 จะเห็นโครงสร้างเด่นอยู่ในพื้นภาพ ทำให้ความรู้สึกถูกปิดล้อมลดลง

D:H=3 จะเห็นโครงสร้างและพื้นภาพมีความสำคัญเท่ากัน เกิดความรู้สึกสมดุล

D:H=4 จะเห็นโครงสร้างกลายเป็นส่วนหนึ่งของพื้นภาพ และเกิดความรู้สึกเปิดโล่ง



มุมมองจากศาลเจ้าแปะกงไปยังแนวเส้นทางโครงการ

มุมมองจากศาลเจ้าแปะกง
เห็นแนวเส้นทางโครงการระดับดิน

ระยะ D:H จากโครงสร้างขนาดใหญ่

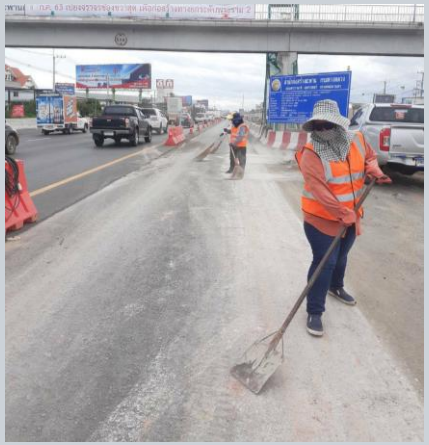
โครงสร้างขนาดใหญ่	ความสูง (เมตร)	ระยะห่างจากโครงสร้างขนาดใหญ่ (เมตร) (D:H)				พื้นที่อ่อนไหวทางด้านทัศนียภาพ
		1	2	3	4	
ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่	24.0	24.0	48.0	72.0	96.0	ไม่พบพื้นที่อ่อนไหวทางด้านทัศนียภาพในทุกระยะห่างจากโครงสร้างขนาดใหญ่
ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331	14.0	14.0	28.0	42.0	56.0	

จากค่าสัดส่วน D:H ไม่พบว่ามีพื้นที่อ่อนไหวทางด้านทัศนียภาพในระยะที่ได้รับผลกระทบจากการมองเห็นภาพโครงสร้างของโครงการ

มาตรการป้องกันและแก้ไขที่สำคัญ

ดูแลรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง







การมีส่วนร่วมของประชาชน







แผนการจัดประชุม



การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

17-18 เม.ย. 68



สัมมนา ครั้งที่ 1 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ

19 พ.ค. 68



กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

8 ก.ค. 68



สัมมนา ครั้งที่ 2 การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

9 ต.ค. 68



กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

21 พ.ค. 69



สัมมนา ครั้งที่ 3 การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ

14 ก.ย. 69

การประชาสัมพันธ์โครงการและหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- จัดทำเอกสาร
- ขออนุมัติจัดประชุม
- ประสานงานหน่วยงานในพื้นที่
- ส่งจดหมายเชิญ (ล่วงหน้า 15 วัน)
- เผยแพร่ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ
- ติดประกาศเชิญชวน
- รับแจ้งการตอบรับ (ผ่านช่องทางต่างๆ)
- เข้าพบผู้ที่เกี่ยวข้องและประชาสัมพันธ์ผ่านรถแห่
- จัดประชุม
- สรุปผลการประชุม (ภายใน 15 วัน)
- เผยแพร่สรุปผลการประชุม

การประชาสัมพันธ์โครงการ



การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ ไลน์ และเพจเฟซบุ๊กโครงการ



www.m7-eec-north.com



M7เชื่อมEECด้านเหนือ หรือ @658aigny



M7เชื่อมeecด้านเหนือ

การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ



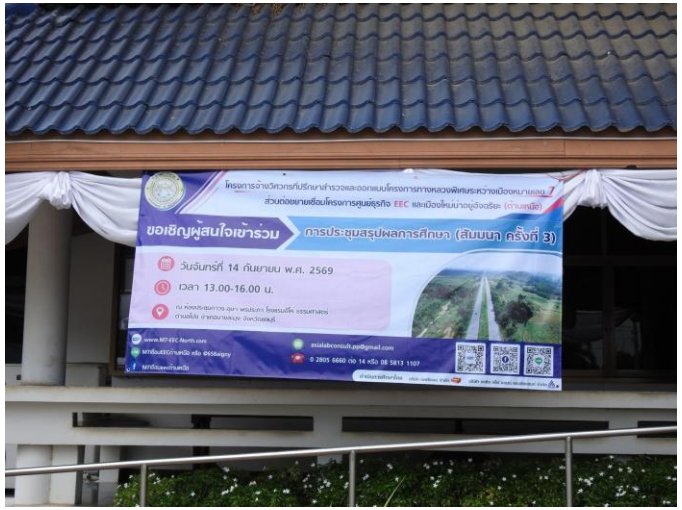
บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ



บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ



องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี



เทศบาลตำบลห้วยใหญ่



ที่ว่าการอำเภอบางละมุง



หมู่ 12 บ้านนอก

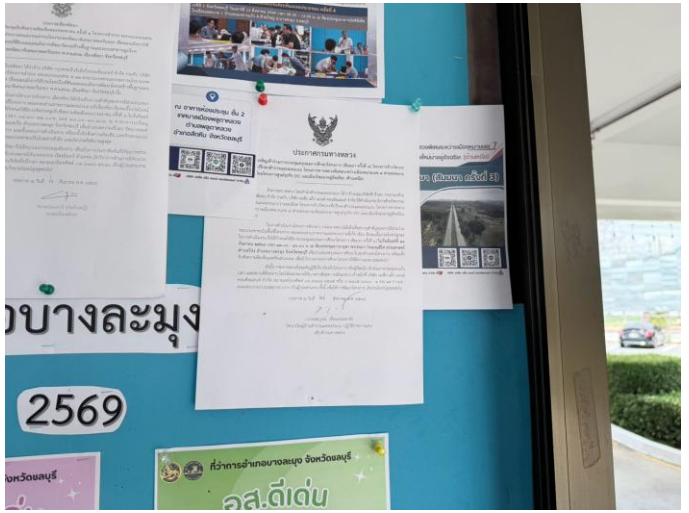
การประชาสัมพันธ์ผ่านประกาศประชาสัมพันธ์โครงการ



ศาลากลางจังหวัดชลบุรี



องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี



ที่ว่าการอำเภอบางละมุง



เทศบาลตำบลห้วยใหญ่



แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2

การประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ









ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2569

การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์โครงการ



เทศบาลตำบลห้วยใหญ่



หมู่ 6 บ้านบึง



ตลาดชุมชนจีนโบราณบ้านชากแง้ว



หมู่ 10 บ้านชากแง้ว



หมู่ 12 บ้านนอก



หมู่ 13 บ้านหนองผักกูด

ดำเนินการเมื่อวันเสาร์ที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2569



แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2



เทศบาลตำบลห้วยใหญ่



ที่ว่าการอำเภอบางละมุง

ผลผลการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)







ระยะเวลา สถานที่ จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม และประธานการประชุม

ระยะเวลาและสถานที่จัดประชุม

วันพฤหัสบดีที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น.
ณ อาคารหอประชุมมัลติมีเดีย โรงเรียนเทศบาล 1 บ้านชากแง้ว
ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม

83 ราย

ประธานการประชุม

นายพีรพงศ์ สามปรุ ปลัดอำเภอบางละมุง

ภาพการประชุม



นายพีรพงศ์ สามปรุ
ปลัดอำเภอบางละมุง
ประธานการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมถ่ายภาพเป็นที่ระลึกร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน
รับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



วิทยากรนำเสนอรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมที่ผ่านมา



ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม

ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและจราจร	
1. รูปแบบการพัฒนาโครงการมีด่านเก็บค่าผ่านทางหรือไม่	1. โครงการนี้เป็นส่วนต่อขยายของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7) ซึ่งได้ออกแบบให้มีด่านเก็บค่าผ่านทางเป็นระบบปิด (Closed System) บริเวณ กม.1+100 โดยบริเวณทางเข้าระบบจะมีการบันทึกการเข้าใช้ทาง (Trip Origin) ของรถและจัดเก็บค่าผ่านทางที่ด่านปลายทาง
2. การเดินทางจากทางหลวงหมายเลข 331 ไปด่านห้วยใหญ่มีการเก็บค่าผ่านทางหรือไม่	2. ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางได้ 2 ทางเลือก ได้แก่ 1) ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเข้าด่านจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการ ซึ่งต้องมีการจ่ายค่าผ่านทางตามระยะทาง และ 2) ใช้ทางบริการ ซึ่งเป็นทางหลวงแผ่นดินขนานกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยไม่มีการจ่ายค่าผ่านทาง
3. ห่วงกังวลเรื่องระบบระบายน้ำ และมีรูปแบบการรวบรวมน้ำลงสู่คลองสาธารณะอย่างไร เนื่องจากปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการจะประสบปัญหาน้ำท่วมในช่วงฤดูฝน	3. ได้ออกแบบระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำได้เพียงพอ และเป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบระบบระบายน้ำของกรมทางหลวง โดยน้ำฝนที่ตกบริเวณพื้นที่โครงการทั้งบนถนนระดับพื้นดินและสะพานทางยกระดับ จะถูกรวบรวมผ่านระบบระบายน้ำตามยาวซึ่งเป็นรางระบายน้ำคอนกรีตเสริมเหล็ก ก่อนระบายลงสู่คลองยายจีนและคลองสาธารณะ ซึ่งเป็นทางระบายน้ำหลักตามธรรมชาติที่อยู่บริเวณโครงการ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม (ต่อ)

ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
4. เหตุใดจึงออกแบบเป็นทางลอดใต้สะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 331	4. บริเวณทางหลวงหมายเลข 331 มีความสูงกว่าแนวเส้นทางโครงการ หากออกแบบเป็นทางยกระดับก็จะมีความลาดชันสูงมาก จึงใช้วิธีขุดเป็นทางลอดข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ซึ่งสามารถลดความลาดชันได้
5. ห่วงกังวลเรื่องระบบไฟฟ้าแสงสว่าง เนื่องจากเกิดปัญหาไฟฟ้าดับบ่อยครั้ง	5. โครงการได้ดำเนินการออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างให้เพียงพอสำหรับทางหลวงพิเศษและทางบริการตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง สำหรับปัญหาไฟฟ้าดับในพื้นที่ใกล้เคียงกับโครงการ ส่วนใหญ่มีสาเหตุจากการโจรกรรมสายไฟฟ้า ซึ่งหมวดทางหลวงรับที่จะดูแลและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบหากพบเห็นบุคคลที่น่าสงสัยการโจรกรรมสายไฟฟ้าให้โทรแจ้งแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 หรือหมวดทางหลวงที่อยู่ใกล้เคียงทันที
6. ให้ออกแบบตำแหน่งตอม่อสะพานไม่ให้กีดขวางทางน้ำและสอดคล้องกับการใช้น้ำของเกษตรกรในพื้นที่ รวมถึงขอให้ประสานงานสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาชลบุรี เพื่อขออนุญาตก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง	6. ได้นำข้อเสนอแนะไปพิจารณาออกแบบตำแหน่งตอม่อให้มีความเหมาะสม และรับข้อเสนอแนะไปดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขออนุญาตก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำตามขั้นตอนต่อไป
7. ให้ออกแบบทางสำหรับให้ประชาชนในพื้นที่สัญจรบริเวณใต้สะพานยกระดับ เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรของประชาชนในพื้นที่	7. โครงการออกแบบให้มีทางบริการขนาด 2 ช่องจราจร (รถวิ่งสวนทาง) ทั้งสองฝั่งตลอดแนวเส้นทางโครงการเพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรของประชาชนในพื้นที่

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม (ต่อ)

ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
8. ให้ออกแบบให้มีสัญลักษณ์จราจรและป้ายเตือนบริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	8. โครงการได้ทำการออกแบบระบบป้ายและเครื่องหมายจราจร โดยมุ่งเน้นเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยด้านการจราจรเป็นหลัก สำหรับทางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดินตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
9. เนื่องจากสภาพภูมิประเทศมีความลาดชัน ขอให้ออกแบบเพื่อรองรับการพังทลายของดิน	9. โครงการได้ออกแบบเพื่อป้องกันเสถียรภาพของลาดคันทางให้มีความปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
10. ให้ออกแบบแนวเส้นทางโครงการให้ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด	10. โครงการได้ทำการออกแบบแนวเส้นทางโครงการโดยคำนึงถึงการดำเนินชีวิตของประชาชนในพื้นที่ให้น้อยที่สุด และยังคงมีความปลอดภัยในการเดินทางตามมาตรฐานการออกแบบ
11. ให้ออกแบบรัศมีโค้งให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่โครงการ	11. โครงการได้พิจารณาออกแบบรัศมีโค้งให้มีความกว้างเพียงพอต่อความปลอดภัยในการรองรับความเร็วที่เหมาะสมตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
12. ให้นำปัญหาที่เกิดจากรูปแบบของถนนที่มีการใช้งานอยู่ในปัจจุบัน เช่น ความกว้างของรัศมีโค้ง รูปแบบทางแยกต่างระดับ และการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกที่มักจะเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ไปปรับใช้กับการศึกษาโครงการ เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาเช่นเดิมอีก	12. โครงการได้พิจารณาทบทวนรูปแบบการออกแบบ โดยให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการเดินทางเป็นหลัก ทั้งนี้ ได้นำปัญหาและข้อจำกัดที่พบจากถนนและองค์ประกอบทางจราจรที่มีการใช้งานอยู่ในปัจจุบันมาประกอบการพิจารณาในการออกแบบ เพื่อให้ถนนของโครงการมีความเหมาะสม อำนวยความสะดวก และมีความปลอดภัยในการใช้งานมากยิ่งขึ้น
13. ให้ออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางหลักและทางบริการให้เพียงพอ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้เส้นทาง	13. โครงการได้ทำการออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างให้เพียงพอและเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม (ต่อ)

ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรมและจราจร (ต่อ)	
14. ให้มีการออกแบบทางบริการ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรให้กับประชาชนในพื้นที่	14. โครงการออกแบบให้มีทางบริการขนาด 2 ช่องจราจร (รถวิ่งสวนทาง) ทั้งสองฝั่งตลอดแนวเส้นทางโครงการเพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรของประชาชนในพื้นที่
15. กังวลว่าในกรณีมีโครงการ จะมีปริมาณการจราจรเข้ามาใช้เส้นทางบนทางหลวงหมายเลข 331 เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดได้	15. โครงการได้มีการนำผลการสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณโครงการมาพิจารณาออกแบบรูปแบบของถนนโครงการให้มีความเหมาะสม และสามารถเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทางทั้งบนโครงข่ายถนนของโครงการ และบนทางหลวงหมายเลข 331
16. ให้ออกแบบรองรับการสัญจรของรถขนส่งสินค้าและรถบรรทุกขนาดใหญ่	16. โครงการได้มีการพิจารณาออกแบบโครงสร้างชั้นทาง วงเลี้ยว และค่าความลาดชัน ให้สามารถรองรับการสัญจรของรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
ด้านภาพรวมของโครงการ	
เมื่อทำการออกแบบแล้วเสร็จ โครงการมีแผนดำเนินการก่อสร้างและเปิดใช้บริการเมื่อใด	การออกแบบรายละเอียดจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2569 หลังจากนั้นจะดำเนินการเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสำหรับพิจารณา หากรายงานได้รับความเห็นชอบแล้ว กรมทางหลวงจะดำเนินการของบประมาณทางด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และงบประมาณในการก่อสร้างโครงการ โดยระยะเวลาเริ่มการก่อสร้างจะขึ้นอยู่กับช่วงเวลาที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณซึ่งตามแผนงานคาดว่าสามารถเริ่มก่อสร้างได้ประมาณปี พ.ศ. 2572 และสามารถเปิดให้บริการได้ประมาณปี พ.ศ. 2574

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม (ต่อ)

ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1. ให้พิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่น เพื่อเป็นการสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่	1. ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านความปลอดภัยในสังคมไว้แล้ว โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องให้ความสำคัญกับการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นลำดับแรก เพื่อลดปัญหาด้านสังคม/ลดปัญหาการว่างงาน และลดการอพยพแรงงานจากพื้นที่อื่น รวมทั้งเปิดโอกาสให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับการจ้างงานตามความเหมาะสมกับโครงการให้มากที่สุด
2. ขอให้กำหนดระยะเวลาและเส้นทางการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ชัดเจน	2. ได้ศึกษาผลกระทบด้านคมนาคมขนส่ง และได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ ดังนี้ - หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า 09.00-10.00 น. และช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเย็น 17.00-18.00 น. - ประชาสัมพันธ์และแนะนำเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างให้ผู้ใช้ทางรับทราบก่อนการก่อสร้างโครงการอย่างน้อย 1 เดือน ตามแผนการจัดการเรื่องร้องเรียน
3. มีข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับปริมาณดินขุดและดินถมของโครงการ ขอให้ระบุปริมาณและแนวทางการจัดการดินของโครงการให้ชัดเจน	3. ได้ศึกษาผลกระทบด้านทรัพยากรดิน รวมทั้งได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบและแผนการจัดการดินดังแสดงในเอกสารประกอบการประชุมหน้า 34-35

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม (ต่อ)

ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	
4. มีข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านฝุ่นละอองและเสียงในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการโดยเสนอให้พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียง	4. ได้ศึกษาผลกระทบด้านฝุ่นละอองและเสียง รวมทั้งได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ ดังนี้ - ใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะของรถที่ใช้บรรทุกดิน/หิน และวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้มิดชิด เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุร่วงหล่นลงบนพื้นผิวจราจร และหากพบว่ามีการร่วงหล่นบนถนนต้องรีบดำเนินการเก็บขนออกจากพื้นที่ - ฉีดพรมน้ำในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในช่วงเช้า และช่วงบ่าย ทั้งนี้ให้พิจารณาเพิ่มความถี่ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดู - ควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างบนถนนทั่วไปให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด - ควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง
5. มีข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านการสาธารณสุข	5. ได้ศึกษาผลกระทบด้านการสาธารณสุข รวมทั้งได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ ดังนี้ - ต้องตรวจสุขภาพทั่วไปและซักประวัติ เพื่อคัดกรองโรคติดต่อของคนงานและพนักงานก่อนรับเข้ามาปฏิบัติงาน - ต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นบริเวณสำนักงานควบคุมโครงการและบ้านพักคนงาน เพื่อรักษาพยาบาลอาการเจ็บป่วยเล็กน้อยของคนงานก่อสร้าง ภายในหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้น - ในกรณีมีเรื่องร้องเรียนหรือตรวจสอบพบว่าประชาชนในพื้นที่ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการและส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาสาธารณสุขของชุมชน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาตามแผนการจัดการเรื่องร้องเรียน

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม (ต่อ)

ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	
6. มีข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมและวิถีชีวิตของเกษตร	6. ได้ศึกษาผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและด้านเกษตรกรรมต่อไป รวมทั้งได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ ดังนี้ - กรมทางหลวงต้องวางแผนการก่อสร้างโดยรอให้เกษตรกรที่ถูกเวนคืนได้เก็บผลผลิตสุดท้ายแล้วเสร็จ จึงเริ่มงานก่อสร้างโครงการในบริเวณดังกล่าว พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์แผนงานดังกล่าวให้เกษตรกรผู้ได้รับผลกระทบรับทราบ - ต้องจำกัดพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ภายในเขตทางที่กำหนด และควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการไม่ให้รบกวนพื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่นอกเขตทาง - ต้องปฏิบัติตามมาตรการด้านการคมนาคมขนส่งทุกข้ออย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกษตรกรที่อาศัยอยู่โดยรอบแนวเส้นทางโครงการ สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ของตนเองได้อย่างปลอดภัย
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
ให้ประสานงานกับสำนักงานที่ดินจังหวัดชลบุรีและสำนักงานปฏิรูปที่ดินจังหวัดชลบุรี เพื่อตรวจสอบรายชื่อในการเชิญประชาชนที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมาเข้าร่วมประชุม	ได้ดำเนินการประสานงานกับสำนักงานที่ดินจังหวัดชลบุรีและสำนักงานปฏิรูปที่ดินจังหวัดชลบุรี และนำรายชื่อประชาชนที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบเชิญเข้าร่วมการประชุม

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม (ต่อ)

ข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านการโยกย้ายและเวนคืน	
1. ขอให้พิจารณาค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างให้มีความเหมาะสม เป็นธรรม และสอดคล้องกับราคาปัจจุบันต่อผู้ได้รับผลกระทบ	1. การจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ถูกเวนคืนที่ดิน กรมทางหลวงจะดำเนินการตามรายละเอียดและขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งมูลค่าการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจะกำหนดราคาอย่างเป็นธรรม
2. ปัจจุบันสามารถระบุค่าชดเชยจากการเวนคืนได้หรือไม่	2. ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียดโครงการ จึงยังไม่สามารถระบุค่าชดเชยจากการเวนคืนได้ชัดเจน สำหรับขั้นตอนการเวนคืนจะดำเนินการภายหลังการศึกษานี้แล้วเสร็จ โดยผู้ที่ถูกเวนคืนจะทราบราคาค่าชดเชยหลังจากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นและมีการจัดประชุมคณะกรรมการเพื่อกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์และเงินค่าทดแทน
3. บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 มีการเวนคืนด้วยหรือไม่	3. รูปแบบการพัฒนาโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม

จบการนำเสนอ

ขอบคุณครับ/ค่ะ





การรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ