



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอุดรธานี (ด้านเหนือ)



การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ
การพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

แผ่นพับ
ประชาสัมพันธ์
ชุดที่ 3
ตุลาคม
2568

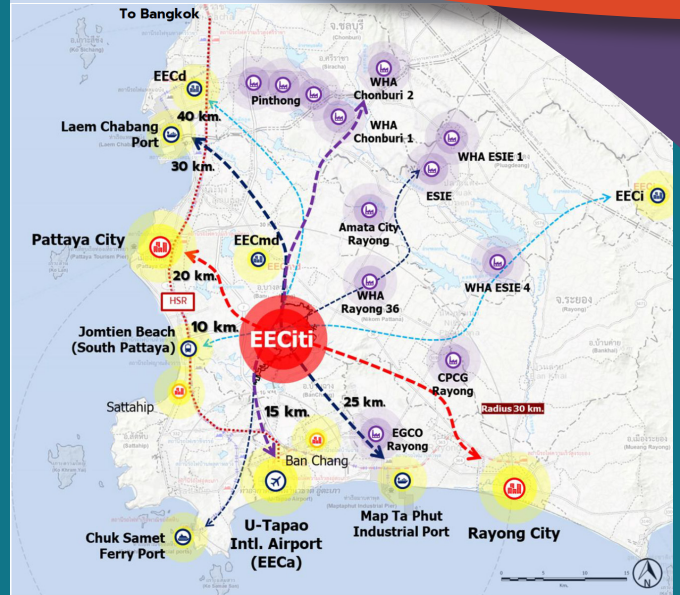
ดำเนินการศึกษาโดย



ความเป็นมาของโครงการ

ตามแผนการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการพัฒนาเมืองใหม่ให้เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ และการเงินระดับภูมิภาค มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล ภายใต้ชื่อโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่อัจฉริยะ ทั้งนี้ จากแผนการพัฒนาพื้นที่ EEC ในภาพรวมจะเป็นตัวเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างอย่างรวดเร็ว ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จึงมีความจำเป็นต้องมีการวางแผนในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ มีความสอดคล้องกับการเจริญเติบโตในพื้นที่ และยังสามารถเชื่อมโยงระบบคมนาคมหลักของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระหว่างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินตะวันออก และโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่อัจฉริยะ:

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยาย เชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่อัจฉริยะ (ด่านเหนือ) เป็นหนึ่งในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง โดยเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในบริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.132+500) ไปทางด้านทิศตะวันออก เพื่อเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 331 ประมาณ กม.19+500 ซึ่งจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางระหว่างโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่อัจฉริยะ กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 รวมทั้งยังมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ.2566 - 2570 ฉบับทบทวน ในประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยุกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐและเอกชน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคมรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และยังช่วยส่งเสริมให้มีการพัฒนาพื้นที่ทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และลดระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนในบริเวณโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่อัจฉริยะ และพื้นที่ใกล้เคียง ที่มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง



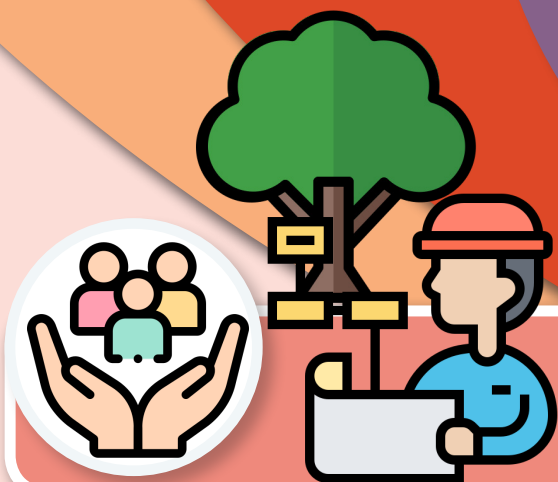
เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ ถึงทางหลวงหมายเลข 331 ทำให้โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ ทิศทาง หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลำดับ 19 ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ เพื่อเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สพ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการพัฒนาโครงการ

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างบริษัท เอพีลอน จำกัด และบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่อัจฉริยะ (ด่านเหนือ) รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้การพัฒนาก่อสร้างเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการน้อยที่สุด



วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการ พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร รองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น รวมถึงช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการเดินทาง
- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น
- ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดชลบุรี และพื้นที่ใกล้เคียง
- ช่วยสนับสนุนแผนพัฒนาพื้นที่โครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน:

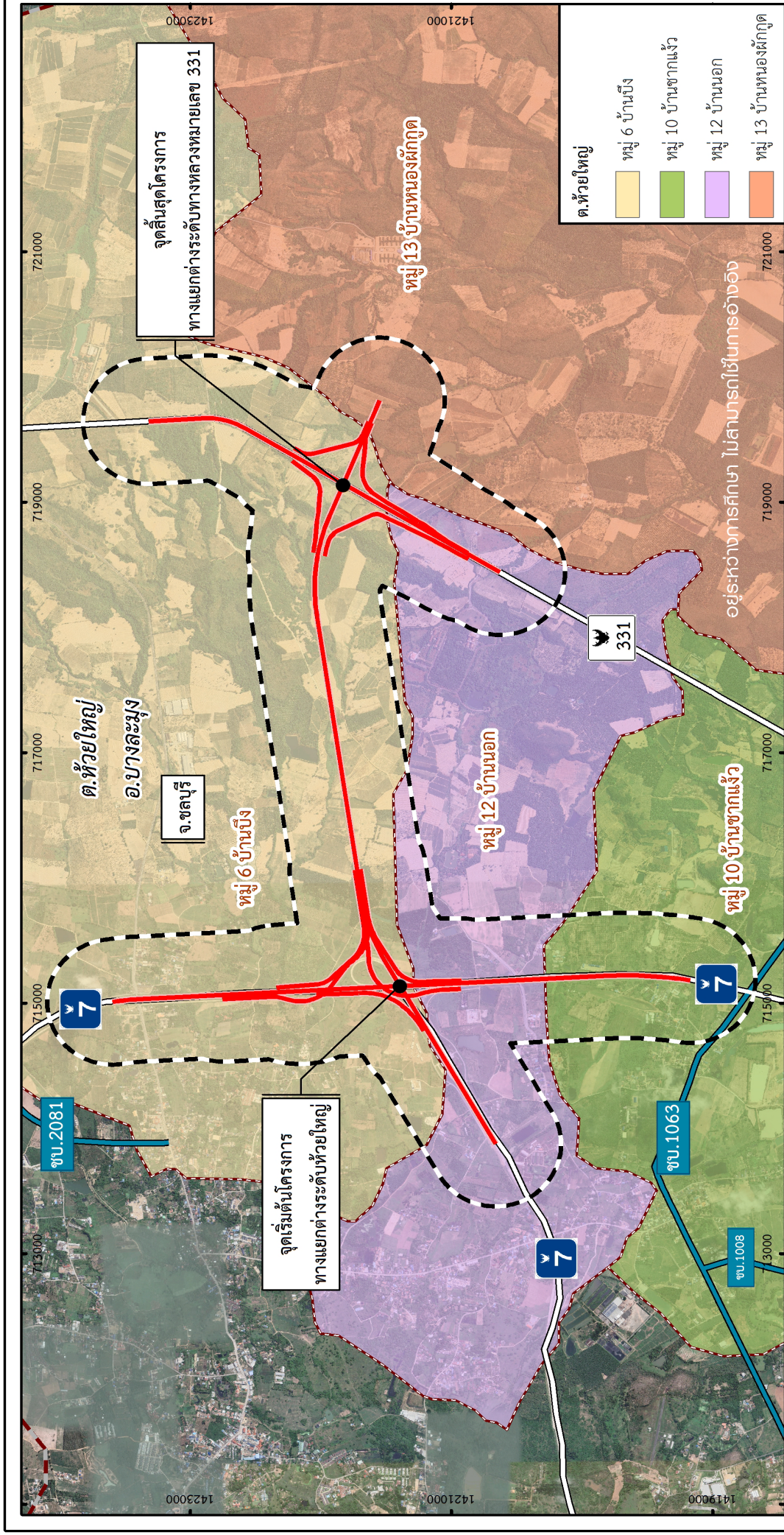


พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการครอบคลุมพื้นที่บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ถึงทางหลวงหมายเลข 331 รวมถึงพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อเนื่องเป็นวงกว้างออกไป ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่า อยู่ในพื้นที่บางส่วนของหมู่ 6 บ้านบึง หมู่ 10 บ้านชากแก้ว หมู่ 12 บ้านนอก และหมู่ 13 บ้านหนองพิกุล ของตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี



พื้นที่ศึกษาโครงการ



สัญลักษณ์

— แนวเส้นทางโครงการ

--- ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

□ ตำบล

□ หมู่บ้าน

1:50,000 At A4



ชั้นข้อมูลขอบเขตหมู่บ้าน

คัดลอกจากแผนที่ขอบเขตการปกครอง ของอบท.ในพื้นที่ศึกษา

รูปแบบของการพัฒนาโครงการ

รูปแบบการพัฒนาโครงการเป็นการปรับปรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ ให้สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งกับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอยุธยา: บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331

ทางหลวงพิเศษ

ขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.60 เมตร โหลทางด้านซ้ายกว้าง 3.00 เมตร โหลทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบแท่งคอนกรีต (Barrier Median)

ทางบริการ

พิจารณาทางบริการบริเวณพื้นที่ข้างเคียง เพื่ออำนวยความสะดวกการเข้าออกในพื้นที่เบื้องต้นกำหนดให้เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร โหลทางกว้าง 2.50 เมตร

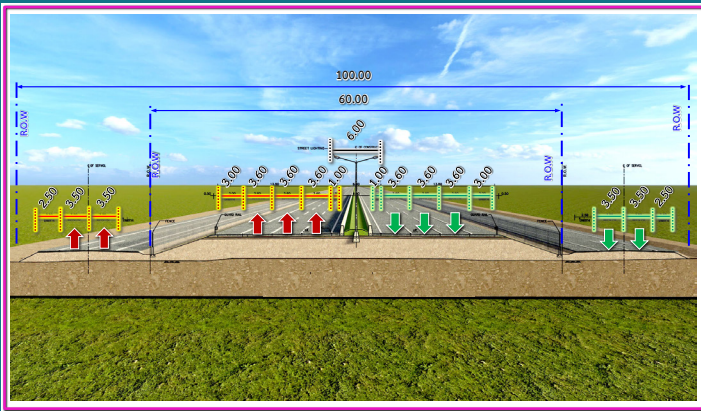
ทางแยกต่างระดับ

ทางแยกต่างระดับ 2 แห่ง ประกอบด้วย

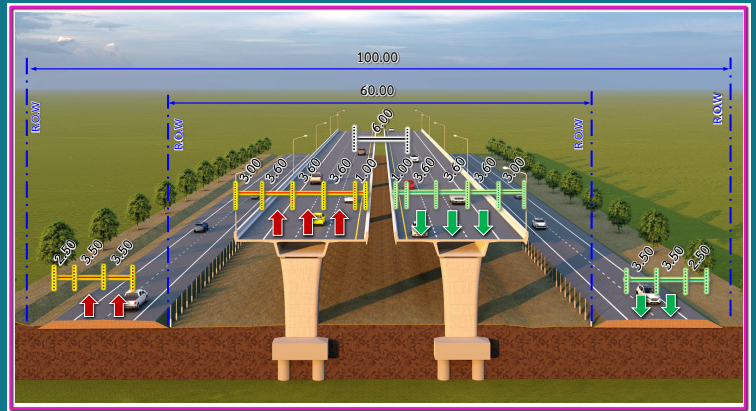
- **ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่** เป็นการปรับปรุงทางแยกต่างระดับเดิม ให้สามารถรองรับการจราจรได้ทุกทิศทาง
- **ทางแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 331** เป็นการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ เพื่อเชื่อมต่อ กับพื้นที่โครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอยุธยา: และทางหลวงหมายเลข 331 ให้สามารถรองรับการจราจรในทุกทิศทาง

ด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ก่อสร้างด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง ในตำแหน่งที่มีความเหมาะสม



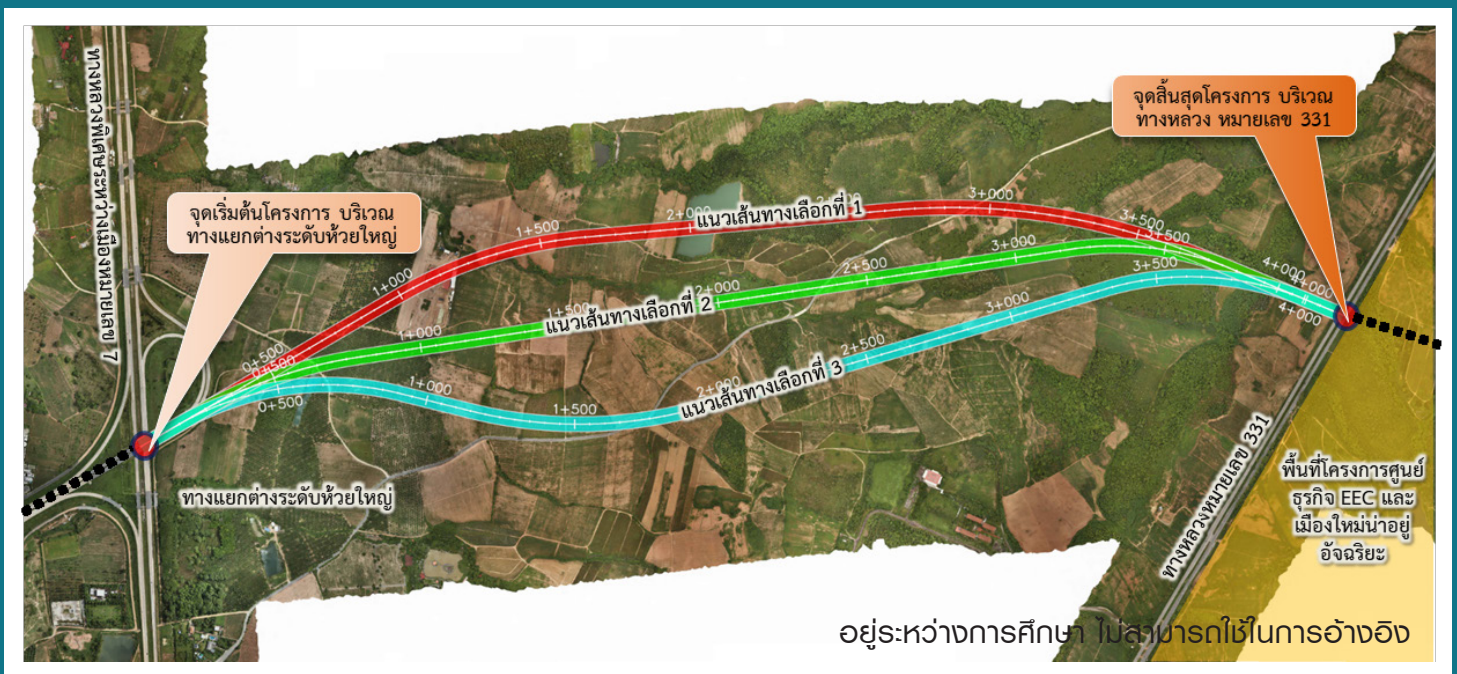
อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง



อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง

การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการ 3 แนวทางเลือก



อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง

การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

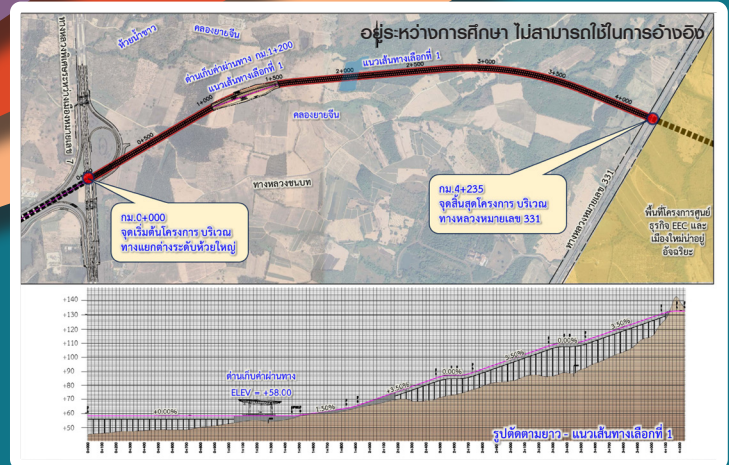
การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

แนวเส้นทางโครงการ 3 แนวทางเลือก (ต่อ)

■ แนวเส้นทางเลือกที่ 1

เป็นแนวเส้นทางที่ปรับปรุงจากแนวเส้นทางของผลการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาจุดเชื่อมต่อ โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ซึ่งกรมทางหลวงศึกษาแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2565

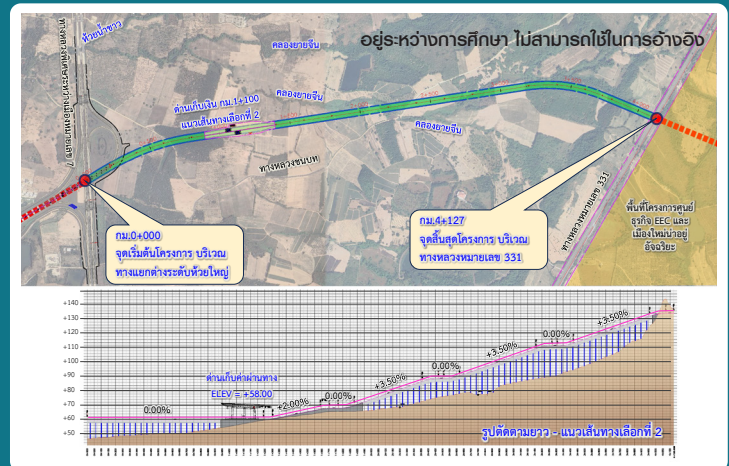
ข้อเด่น	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางมีรูปแบบทางด้านเรขาคณิตที่มีความเหมาะสมสำหรับการขับขี และมีความปลอดภัยสูง ทางเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันน้อย 	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางตัดผ่านคลองและแหล่งน้ำมากที่สุด แนวเส้นทางมีระยะทางมากที่สุด



■ แนวเส้นทางเลือกที่ 2

เป็นแนวเส้นทางที่มีการปรับแนวลงมาจากฟังก์คิได้ เพื่อให้แนวเส้นทางมีระยะทางที่สั้นและตรงมากที่สุด

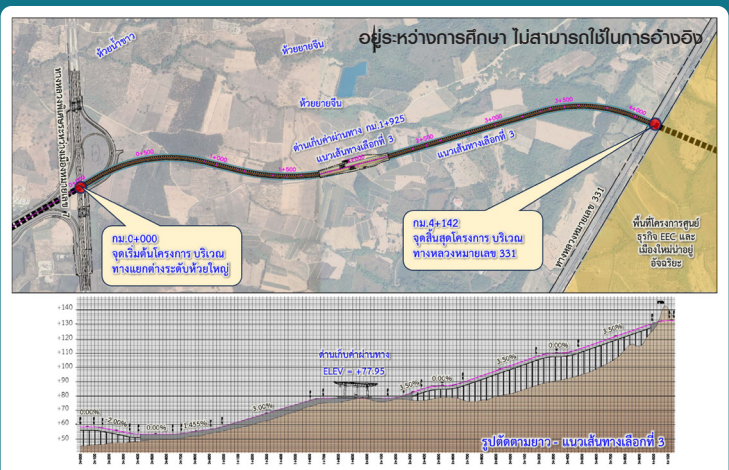
ข้อเด่น	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางมีระยะทางที่สั้นที่สุด ทางเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันน้อย 	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางมีทางโค้งใกล้บริเวณที่ต่อเชื่อมถนนเดิม แนวเส้นทางมีความยาวของโครงสร้างสะพานหลักมากที่สุด



■ แนวเส้นทางเลือกที่ 3

เป็นแนวเส้นทางที่มีการใช้ประโยชน์จากลักษณะของสภาพภูมิประเทศมากที่สุด

ข้อเด่น	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางมีความยาวของโครงสร้างสะพานหลักที่สั้นที่สุด แนวเส้นทางสอดคล้องตามลักษณะของสภาพภูมิประเทศมากที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางมีจำนวนทางโค้งมากที่สุด ซึ่งมีความปลอดภัยน้อยกว่าทางตรง ทางเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันค่อนข้างมาก



หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ

■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) ประกอบด้วย

- ระยะเวลาของแนวเส้นทาง
- อุปรางทางด้านเรขาคณิต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ความเร็วที่สามารถสัญจรได้โดยเฉลี่ย



■ ด้านการลงทุน (30 คะแนน) ประกอบด้วย

- ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาเบื้องต้น
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเบื้องต้น



■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) ประกอบด้วย

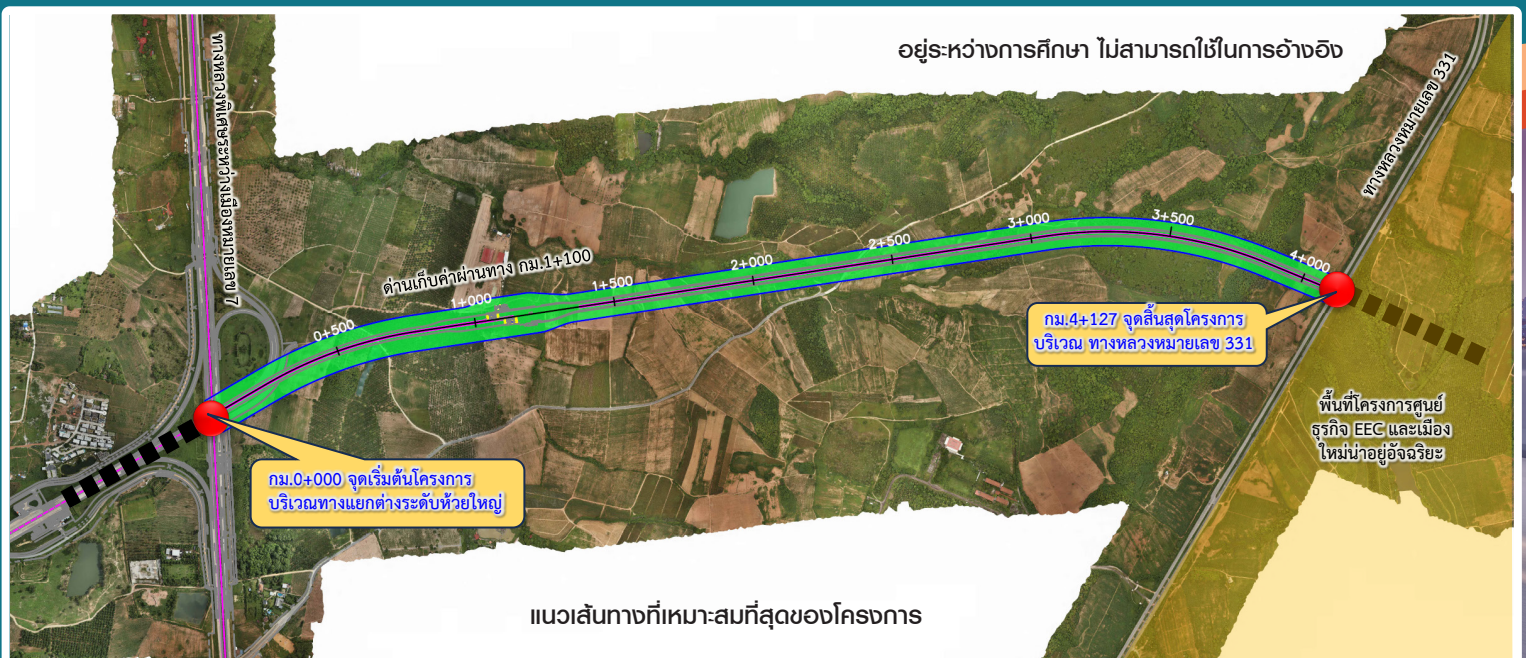
- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
- ผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางบก
- ผลกระทบต่อน้ำพื้นดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ



ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ

ปัจจัยหลัก	คะแนนเต็ม	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	77.89	85.38	82.03
ลำดับ		3	1 ✓	2

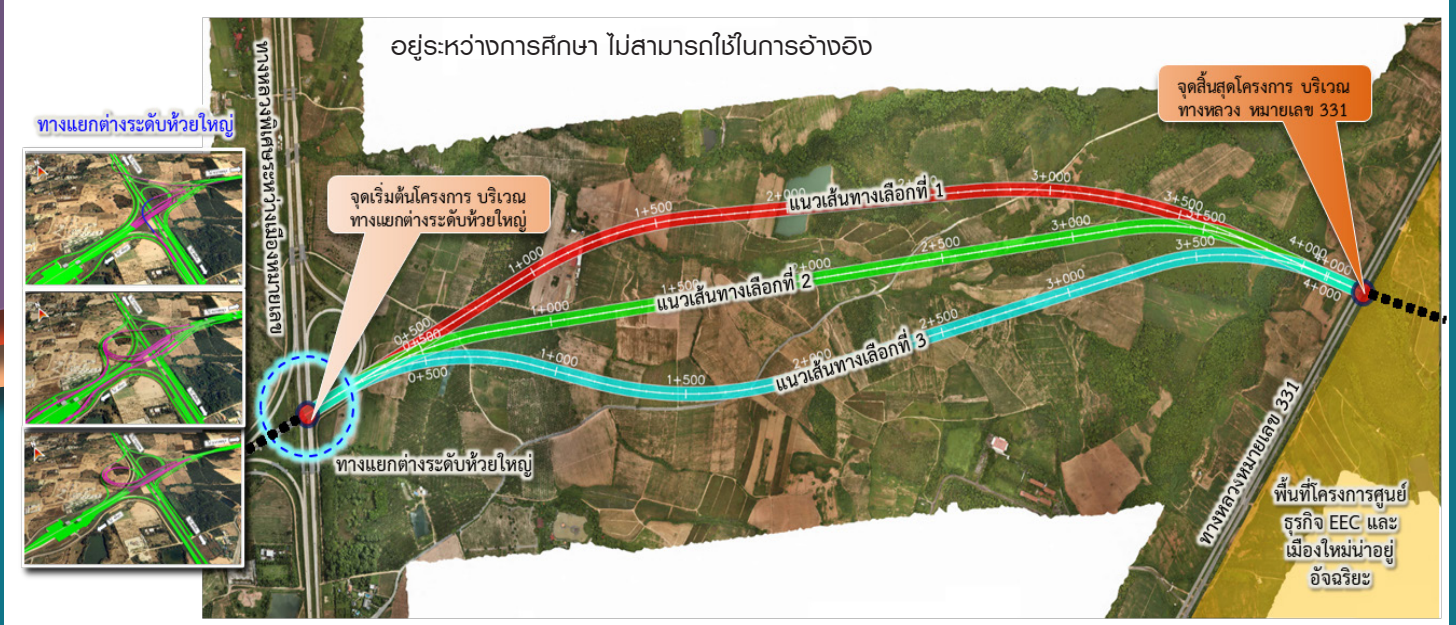
หมายเหตุ * คือ คะแนนสูงสุดของปัจจัย



การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

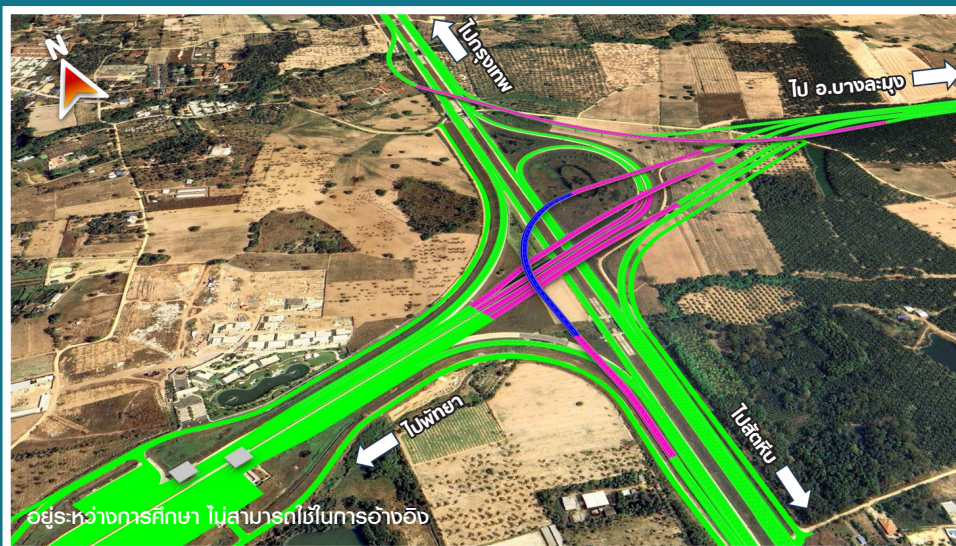
การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ 3 รูปแบบทางเลือก



■ รูปแบบทางเลือกที่ 1 : รูปแบบ Directional Y-Interchange

- เป็นรูปแบบที่ปรับปรุงจากผลการศึกษาความเหมาะสมฯ เดิม
- ก่อสร้าง Directional Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และเลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)
- รถที่ศทางเลี้ยวซ้ายจากพญาไปกรุงเทพฯ และรถที่ศทางเลี้ยวซ้ายจากสัดหับไปพญา จะปรับปรุงถนนระดับพื้นราบเดิมให้สอดคล้องกับการปรับปรุงทางแยกต่างระดับ



ข้อเด่น

- มีลักษณะเป็น Directional Ramp ทั้งหมด ซึ่งมีรัศมีโค้งกว้างกว่ารูปแบบอื่น ทำให้มีความปลอดภัยในการรองรับความเร็วในการขับสูงกว่ารูปแบบอื่น
- มีพื้นที่เวนคืนที่ดินน้อยที่สุด
- ความเร็วเฉลี่ยบริเวณทางแยกต่างระดับมากกว่ารูปแบบอื่น

ข้อด้อย

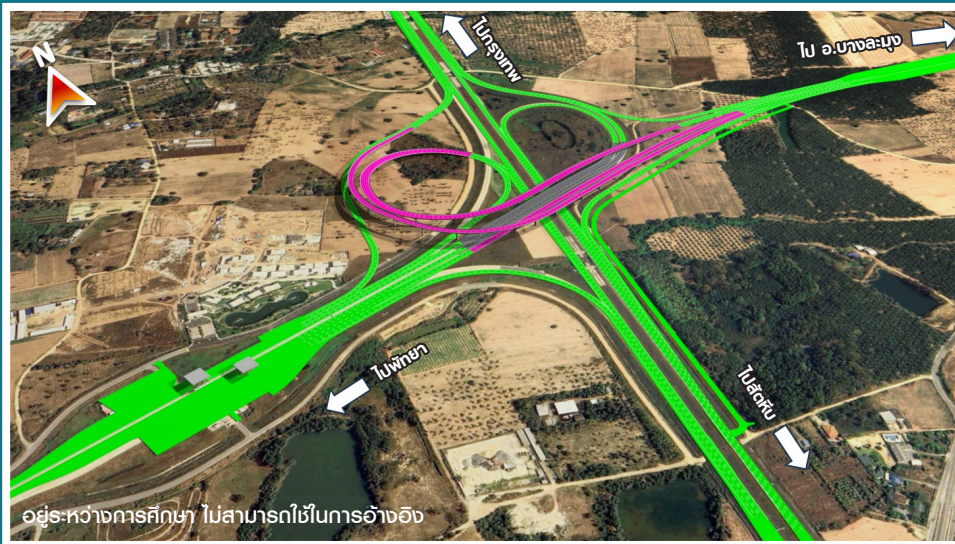
- มี Ramp ความสูงระดับ 3 ทำให้มีราคาก่อสร้างสูง
- มีโครงสร้างยกระดับ ระยะทาง หรือจำนวนมากกว่ารูปแบบที่ 2

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ (ต่อ)

ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ 3 รูปแบบทางเลือก (ต่อ)

■ รูปแบบทางเลือกที่ 2 : รูปแบบ Trumpet Interchange

- ก่อสร้าง Loop Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และ Directional Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)
- รถทิศทางเลี้ยวซ้ายจากพิทยาไปกรุงเทพฯ และรถทิศทางเลี้ยวซ้ายจากสี่หีบไปพิทยา จะปรับปรุงถนนระดับพื้นราบเดิมให้สอดคล้องกับการปรับปรุงทางแยกต่างระดับ



ข้อเด่น

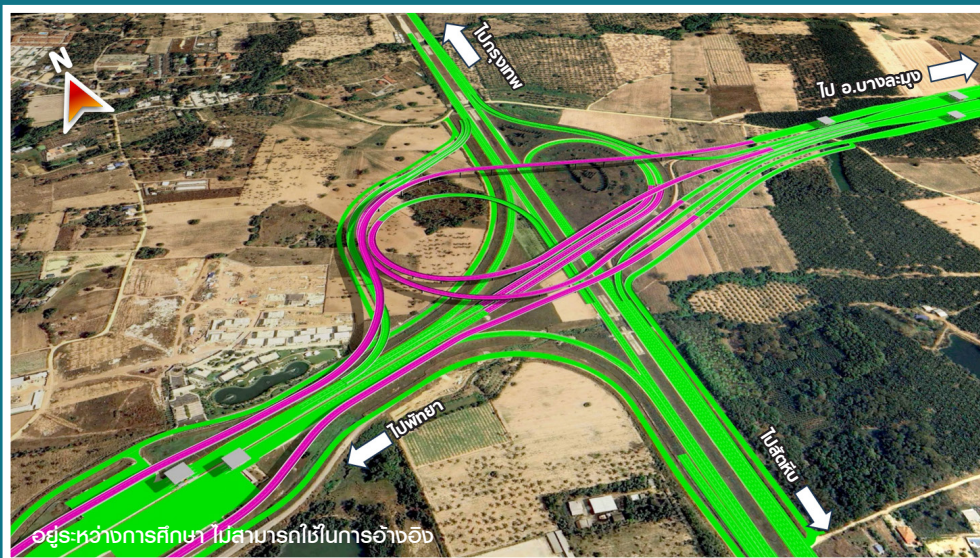
- มีพื้นที่ก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบอื่น
- มีพื้นที่เวนคืนน้อยกว่ารูปแบบที่ 3
- มีรัศมีโค้งกว้างเพียงพอในการรองรับความเร็วที่เหมาะสม

ข้อด้อย

- กระบวนการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างสูง
- กิจกรรมก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เดิม เป็นระยะทางยาว ทำให้ส่งผลกระทบต่อจราจรบนแนวเส้นทางเดิม

■ รูปแบบทางเลือกที่ 3 : รูปแบบ Trumpet Interchange

- ก่อสร้าง Loop Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และ Directional Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)
- รถทิศทางเลี้ยวซ้ายจากพิทยาไปกรุงเทพฯ และรถทิศทางเลี้ยวซ้ายจากสี่หีบไปพิทยา จะปรับปรุงถนนระดับพื้นราบเดิมให้สอดคล้องกับการปรับปรุงทางแยกต่างระดับ



ข้อเด่น

- พื้นที่ที่ใช้การก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ยังไม่พัฒนา
- มีรัศมีโค้งกว้างเพียงพอในการรองรับความเร็วที่เหมาะสม
- ความยาวของกิจกรรมก่อสร้างบนทางหลวงเดิมน้อยที่สุด

ข้อด้อย

- มีพื้นที่ของงานก่อสร้างสะพานมากกว่ารูปแบบอื่น
- การสัญจรในบางทิศทาง มีทัศนวิสัยในการมองเห็นต่ำ
- ความเร็วเฉลี่ยบริเวณทางแยกต่างระดับน้อยที่สุด

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน) ประกอบด้วย

- รูปร่างทางเรขาคณิต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- ประสิทธิภาพในการรองรับการสัญจรของทางแยกต่างระดับ



■ การลงทุน (30 คะแนน) ประกอบด้วย

- ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาเบื้องต้น
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเบื้องต้น



■ ด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน) ประกอบด้วย

- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ผลกระทบต่อสาธารณสุขและสาธารณสุขการ
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ



ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

ปัจจัยหลัก	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
ด้านวิศวกรรมและจราจร	40	36.99*	35.51	33.10
ด้านการลงทุน	30	29.04*	28.05	21.94
ด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	30	20.00	20.60*	18.00
คะแนนรวม	100	86.03	84.16	73.04
	ลำดับ	1	2	3

หมายเหตุ * คือ คะแนนสูงสุดของปัจจัย



รูปแบบทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ที่เหมาะสมที่สุด

อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ (ต่อ)

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 3 รูปแบบทางเลือก



■ รูปแบบทางเลือกที่ 1 : รูปแบบ Half Cloverleaf Interchange



ข้อเด่น

- ทางเชื่อมเลี้ยวซ้ายทำมุมเอียง เป็นการเพิ่มระยะทางการเชื่อมทำให้สามารถลดความเร็วของทางเชื่อมได้
- ความเร็วเฉลี่ยบริเวณทางแยกต่างระดับค่อนข้างสูง

ข้อด้อย

- มีพื้นที่เวนคืนมากกว่ารูปแบบอื่น

การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ (ต่อ)

การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ (ต่อ)

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 3 รูปแบบทางเลือก (ต่อ)

■ รูปแบบทางเลือกที่ 2 : รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange



ข้อเด่น

- ความยาวของกิจกรรมก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 331 น้อย
- มีความเร็วเฉลี่ยบริเวณทางแยกต่างระดับสูงกว่ารูปแบบอื่น
- มีพื้นที่เวนคืนน้อยกว่ารูปแบบอื่น

ข้อด้อย

- ทางเชื่อมเลี้ยวซ้ายอยู่ในช่วงที่ความลาดชันมาก

■ รูปแบบทางเลือกที่ 3 : รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange



ข้อเด่น

- มีรัศมีโค้งกว้างเพียงพอต่อการรองรับความเร็วที่เหมาะสม
- พื้นที่เวนคืนน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
- ความยาวของกิจกรรมก่อสร้างบนทางหลวงหมายเลข 331 น้อย

ข้อด้อย

- ทางเชื่อมเลี้ยวซ้ายอยู่ในช่วงที่มีความลาดชันมาก
- ปริมาณงานก่อสร้างโครงสร้างสูงกว่ารูปแบบอื่น
- ราคาค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาสูงกว่ารูปแบบอื่น
- ความเร็วเฉลี่ยบริเวณทางแยกต่างระดับต่ำกว่ารูปแบบอื่น

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331

■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน) ประกอบด้วย

- รูปร่างทางเรขาคณิต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- ประสิทธิภาพในการรองรับการสัญจรของทางแยกต่างระดับ

■ ด้านการลงทุน (30 คะแนน) ประกอบด้วย

- ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษาเบื้องต้น
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเบื้องต้น

■ ด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน) ประกอบด้วย

- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
- ผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางบก
- ผลกระทบต่อสาธารณสุขบุคคลและสาธารณสุขการ
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ



ผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331

ปัจจัยหลัก	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
ด้านวิศวกรรมและจราจร	40	34.67	36.58*	31.51
ด้านการลงทุน	30	23.63	26.68*	24.40
ด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	30	15.90	23.00	26.50*
คะแนนรวม	100	74.20	86.26	82.41
ลำดับ		3	1 ✓	2

หมายเหตุ * คือ คะแนนสูงสุดของปัจจัย



สีระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 ที่เหมาะสมที่สุด

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ได้ศึกษาครอบคลุมถึงผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ครอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสิ้นจำนวน 29 ปัจจัย เพื่อคัดกรองและสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญตั้งแต่ระดับปานกลางถึงระดับสูงนำไปศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) จากผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สามารถสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA) ของโครงการ ดังนี้

การศึกษาแนวเส้นทางโครงการ : มีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA) จำนวน 22 ปัจจัย

สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ

1. ทรัพยากรดิน
2. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
3. น้ำผิวดิน
4. อากาศและบรรยากาศ
5. เสียง
6. ความสั่นสะเทือน

สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ

1. นิเวศวิทยาทางบก
2. นิเวศวิทยาทางน้ำ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

1. การคมนาคมขนส่ง
2. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
3. การเกษตรกรรม
4. การใช้ที่ดิน

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

1. เศรษฐกิจ-สังคม
2. การโยกย้ายและการเวนคืน
3. การสาธารณสุข
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
5. การแบ่งแยก
6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย
7. สุขภาพ
8. ฟูใช้ทาง
9. โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
10. สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ

การปรับปรุงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ และทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 : มีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA) จำนวน 23 ปัจจัย

สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ

1. ทรัพยากรดิน
2. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย
3. น้ำผิวดิน
4. อากาศและบรรยากาศ
5. เสียง
6. ความสั่นสะเทือน

สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ

1. นิเวศวิทยาทางบก
2. นิเวศวิทยาทางน้ำ

คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

1. การคมนาคมขนส่ง
2. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ
3. ระบายน้ำ
4. การเกษตรกรรม
5. การใช้ที่ดิน

คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

1. เศรษฐกิจ-สังคม
2. การโยกย้ายและการเวนคืน
3. การสาธารณสุข
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
5. การแบ่งแยก
6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย
7. สุขภาพ
8. ฟูใช้ทาง
9. โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
10. สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้เข้าใจขั้นตอนการดำเนินโครงการ ตลอดจนความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการตอบสนองความต้องการของประชาชนมากที่สุด โดยได้กำหนดการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้

ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการ ระยะเวลาการศึกษาโครงการ ประกอบด้วย การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ โทรกระจายข่าวประจำตำบล ประชาสัมพันธ์โครงการ ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ สภาประชาชนโครงการ และการประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิว

แบบเรียนงานระหว่างดำเนินการเตรียมงาน

การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น ดำเนินการเมื่อวันที่ 17-18 เมษายน พ.ศ. 2568



การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ดำเนินการเมื่อวันจันทร์ที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 ณ โรงแรมรัตนชล ต.บางปลาสร้อย อ.เมืองชลบุรี จ.ชลบุรี



การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ดำเนินการเมื่อวันอังคารที่ 8 กรกฎาคม 2568 ณ โรงเรียนเทศบาล 1 ต.หัวใหญ่ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี



การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) วันพฤหัสบดีที่ 9 ตุลาคม 2568 ณ โรงแรมฮิลล์ ธรรมศาสตร์ ต.โป่ง อ.บางละมุง จ.ชลบุรี

เพื่อนำเสนอสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสม

การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569

เพื่อนำเสนอผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3) ประมาณเดือนเมษายน พ.ศ. 2569

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาโครงการ

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร : 0 2354 1034

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com



ด้านวิศวกรรม บริษัท เอพซิลอน จำกัด

เลขที่ 335 หมู่ 3 อาคารเอพซิลอน
ถนนบางกรวย - ไทรน้อย ตำบลบางรักพัฒนา
อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110
โทรศัพท์ : 0 2571 2751 ถึง 60
โทรสาร: 0 2571 2776
ติดต่อ : นายसानนท์ วงศ์สุรดี วิศวกรงานทาง



ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12
แขวงบางไฟ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160
โทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 12 หรือ 08 5813 1107
โทรสาร: 0 2805 6660-3 ต่อ 17
ติดต่อ : นางสาวสุธีรา ปรีชญากตริยงไกร ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาววนสิริกานต์ จันทรราช นักวิชาการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



M7เชื่อมeecด้านเหนือ



M7เชื่อมEECด้านเหนือ
หรือ @658aigny

www.M7-EEC-North.com



asialabconsult.pp@gmail.com