

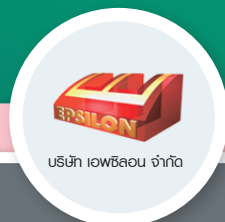


# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอยู่จรรย์: (ด้านเหนือ)



แผนพับ  
ประชาสัมพันธ์  
ชุดที่ 2  
กรกฎาคม  
2568

ดำเนินการศึกษาโดย



บริษัท เอพลัส จำกัด

บริษัท เอเชีย แล็บ  
แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

## ความเป็นมาของโครงการ

ตามแผนการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นการพัฒนาระบบคมนาคมและการพัฒนาเมืองใหม่ให้เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจและการเงินระดับภูมิภาค มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล ภายใต้ชื่อโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่จตุรริยะกั้งนี้ จากแผนการพัฒนาพื้นที่ EEC ในภาพรวมจะเป็นตัวเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างอย่างรวดเร็ว ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จึงมีความจำเป็นต้องมีการวางแผนในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ มีความสอดคล้องกับการเจริญเติบโตในพื้นที่ และยังสามารถเชื่อมโยงระบบคมนาคมหลักของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระหว่างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินตะวันออก และโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่จตุรริยะ:

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่จตุรริยะ (ด้านเหนือ) เป็นหนึ่งในการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่ง โดยเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในบริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.132+500) ไปทางด้านทิศตะวันออก เพื่อเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 331 ประมาณ กม.19+500 ซึ่งจะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางระหว่างโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่จตุรริยะ กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 รวมทั้งยังมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ.2566 - 2570 ฉบับทบทวน ในประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยุทธศาสตร์ประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐและเอกชน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคมรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และยังช่วยส่งเสริมให้มีการพัฒนาพื้นที่ทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และลดระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนในบริเวณโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่จตุรริยะ และพื้นที่ใกล้เคียง ที่มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง



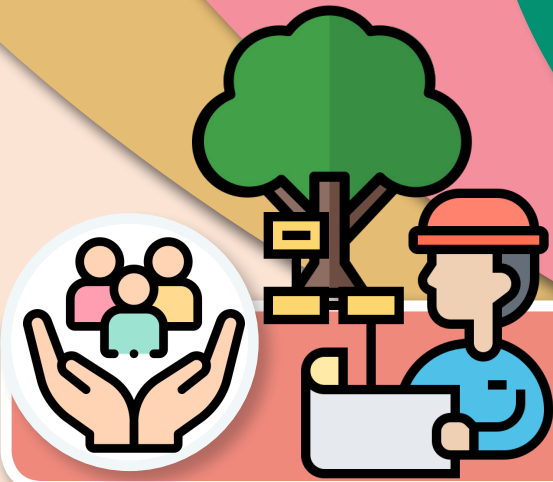
เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ ถึงทางหลวงหมายเลข 331 ทำให้โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ ทิศทาง หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม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

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้จ้างบริษัท เอพีลอน จำกัด และบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่จตุรริยะ (ด้านเหนือ) รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการน้อยที่สุด



## วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการ พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม



## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

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

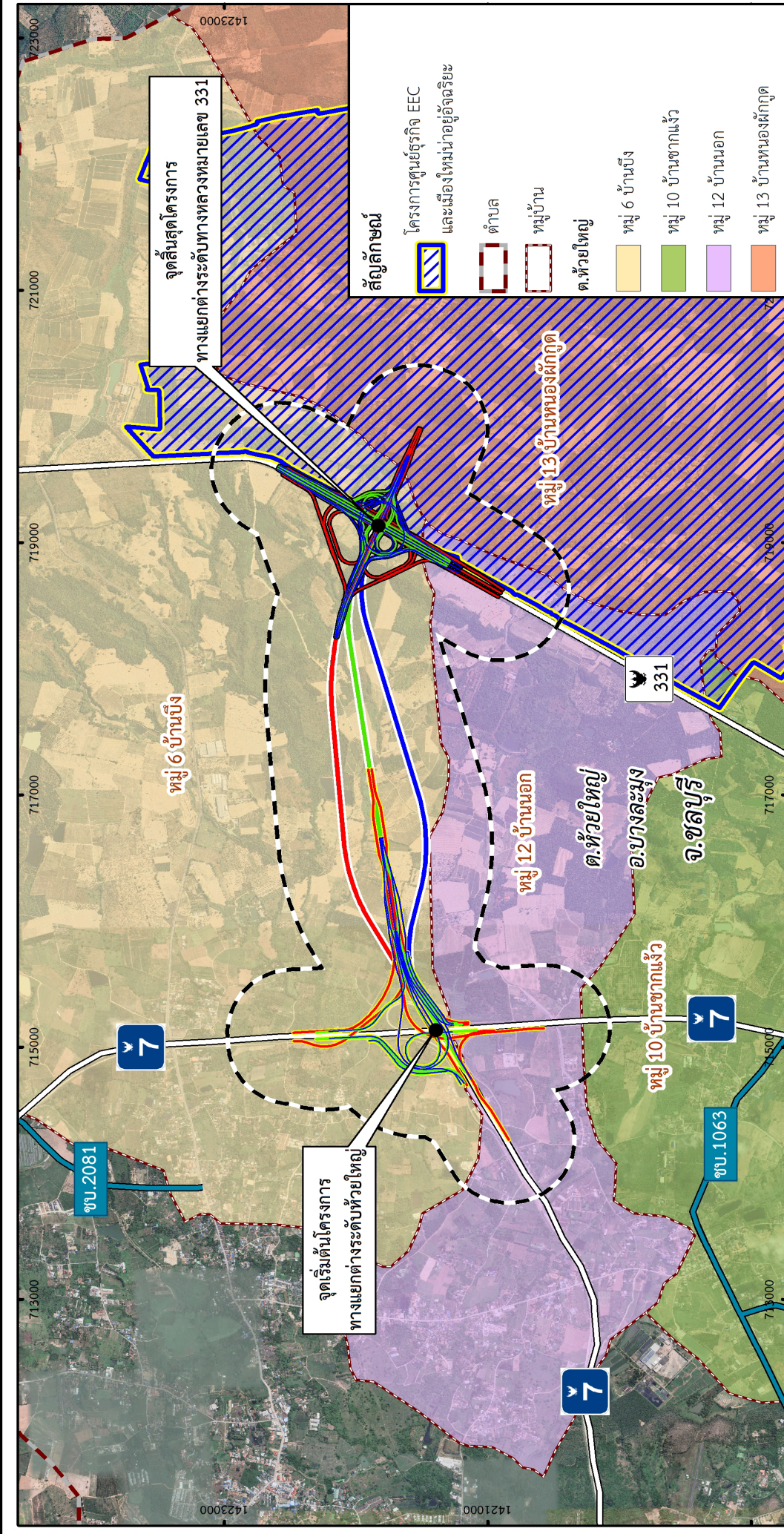


## พื้นที่ศึกษาโครงการ

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



# พื้นที่ศึกษาโครงการ



- การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331
- แนวทางการเลือกที่ 1
  - แนวทางการเลือกที่ 2
  - แนวทางการเลือกที่ 3
  - รูปแบบทางเลือกที่ 1
  - รูปแบบทางเลือกที่ 2
  - รูปแบบทางเลือกที่ 3
- ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

1:50,000 At A4

500 0 500 1,000 1,500

Meters

Projection UTM, Datum WGS84, Zone47

North Arrow: N, S, E, W

ชั้นข้อมูลขอบเขตหมู่บ้าน

คัดลอกจากแผนที่ขอบเขตการปกครอง ของอปท.ในพื้นที่ศึกษา

# การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

## แนวคิดรูปแบบเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ

แนวคิดเบื้องต้นในการปรับปรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ ให้สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งกับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ที่อยู่อาศัยริยะ: บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331

### ทางหลวงพิเศษ

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

### ทางบริการ

พิจารณาทางบริการบริเวณพื้นที่ข้างเคียงเพื่ออำนวยความสะดวกการเข้าออกในพื้นที่เบื้องต้นกำหนดให้เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 2.50 เมตร

### ทางแยกต่างระดับ

#### ทางแยกต่างระดับ 2 แห่ง ประกอบด้วย

- **ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่** เป็นการปรับปรุงทางแยกต่างระดับเดิม ให้สามารถรองรับการจราจรได้ทุกทิศทาง
- **ทางแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 331** เป็นการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ เพื่อเชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ที่อยู่อาศัยริยะ: และทางหลวงหมายเลข 331 ให้สามารถรองรับการจราจรในทุกทิศทาง

### ด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ก่อสร้างด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางในตำแหน่งที่มีความเหมาะสม



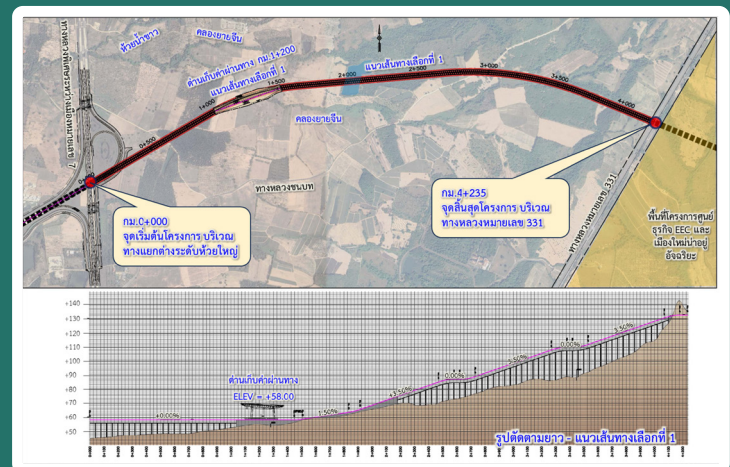
## การศึกษาทางเลือกของแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น

### แนวเส้นทางโครงการ 3 แนวทางเลือก

#### ■ แนวเส้นทางเลือกที่ 1

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

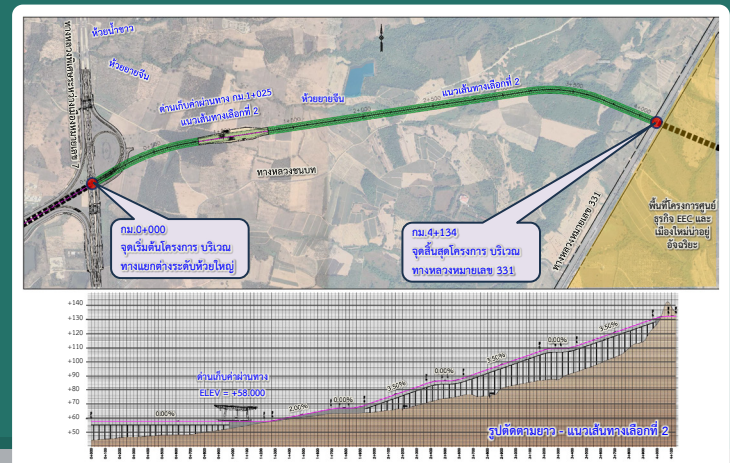
ข้อเด่น	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> <li>● แนวเส้นทางมีรูปแบบทางด้านเรขาคณิตที่มีความเหมาะสมสำหรับการขับขี่ และมีความปลอดภัยสูง</li> <li>● ทางเข้า-ออก บริเวณด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันน้อย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● แนวเส้นทางตัดผ่านคลองและแหล่งน้ำมากที่สุด</li> <li>● แนวเส้นทางมีระยะทางที่มากที่สุด</li> </ul>



#### ■ แนวเส้นทางเลือกที่ 2

เป็นแนวเส้นทางที่มีการปรับแนวลงมาจากฟังก์ส์ที่ 1 เพื่อให้แนวเส้นทางมีระยะทางที่สั้นและตรงมากที่สุด

ข้อเด่น	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> <li>● แนวเส้นทางมีระยะทางที่สั้นที่สุด</li> <li>● ทางเข้า-ออก บริเวณด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันน้อย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● แนวเส้นทางมีทางโค้งใกล้บริเวณที่ต่อเชื่อมถนนเดิม</li> <li>● แนวเส้นทางมีความยาวโครงสร้างสะพานหลักมากที่สุด</li> </ul>



# การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

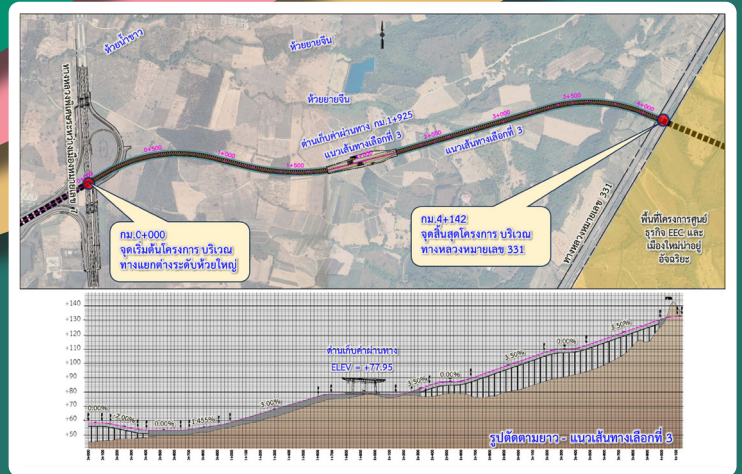
## การศึกษาทางเลือกของแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น

### แนวเส้นทางโครงการ 3 แนวทางเลือก

#### ■ แนวเส้นทางเลือกที่ 3

เป็นแนวเส้นทางที่มีการใช้ประโยชน์จากลักษณะของสภาพภูมิประเทศมากที่สุด

ข้อเด่น	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"><li>● แนวเส้นทางมีความยาวของโครงสร้างสะพานหลักที่สั้นที่สุด</li><li>● แนวเส้นทางสอดคล้องตามลักษณะของสภาพภูมิประเทศมากที่สุด</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● แนวเส้นทางมีจำนวนทางโค้งมากที่สุดซึ่งมีความปลอดภัยน้อยกว่าทางตรง</li><li>● ทางเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันค่อนข้างมาก</li></ul>



## หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น

การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละแนวเส้นทางเลือกโดยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมของแนวเส้นทางโครงการ มีดังนี้

#### ■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน) เช่น

- ระยะทางของแนวเส้นทาง
- ความปลอดภัยทางด้านเรขาคณิต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ความเร็วที่สามารถสัญจรได้โดยเฉลี่ย

#### ■ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษา
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเบื้องต้น

#### ■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
- ผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางบก
- ผลกระทบต่อแหล่งน้ำ
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

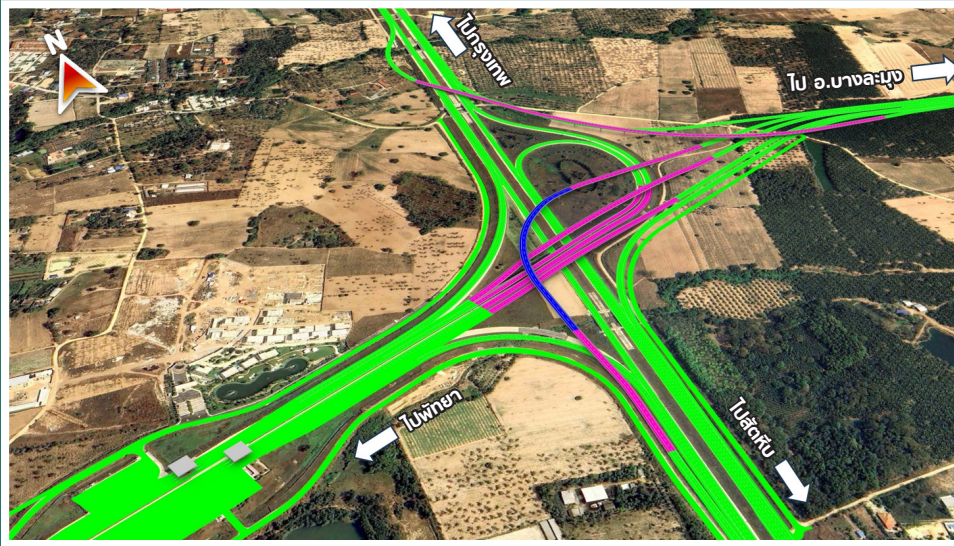


## การศึกษาทางเลือกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

### ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

#### ■ รูปแบบทางเลือกที่ 1 : รูปแบบ Directional Y-Interchange

- เป็นรูปแบบที่ปรับปรุงจากผลการศึกษาคความเหมาะสมฯ เดิม
- ก่อสร้าง Directional Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และเลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ)
- รถทิศทางเลี้ยวซ้ายจากพิทยาไปกรุงเทพฯ และรถทิศทางเลี้ยวซ้ายจากสี่หับไปพิทยา จะปรับปรุงถนนระดับพื้นราบเดิมให้สอดคล้องกับการปรับปรุงทางแยกต่างระดับ



#### ข้อเด่น

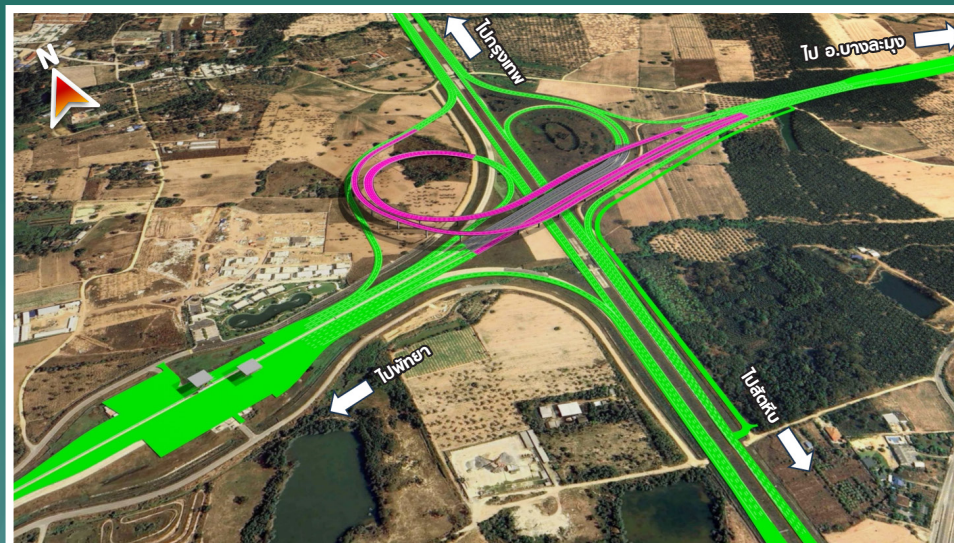
- มีลักษณะเป็น Directional Ramp ทั้งหมด ซึ่งมีรัศมีโค้งกว้างกว่ารูปแบบอื่น ทำให้มีความปลอดภัยในการรองรับความเร็วในการขับขี่สูงกว่ารูปแบบอื่น
- มีพื้นที่เวนคืนที่ดินน้อยที่สุด

#### ข้อด้อย

- มี Ramp ความสูงระดับ 3 ทำให้มีราคาก่อสร้างสูง
- มีโครงสร้างยกระดับ ระยะทาง หรือจำนวนคันค่อนข้างมากกว่ารูปแบบอื่น
- ใช้พื้นที่ก่อสร้างมาก

#### ■ รูปแบบทางเลือกที่ 2 : รูปแบบ trumpet interchange

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



#### ข้อเด่น

- เป็นรูปแบบที่ใช้พื้นที่ก่อสร้างหรือเวนคืนน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
- รูปแบบทางแยกต่างระดับมีรัศมีโค้งกว้างเพียงพอต่อความปลอดภัยในการรองรับความเร็วที่เหมาะสม

#### ข้อด้อย

- กระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างสูง
- กิจกรรมก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เดิม เป็นระยะทางยาว ทำให้ส่งผลกระทบต่อจราจรบนแนวเส้นทางเดิม

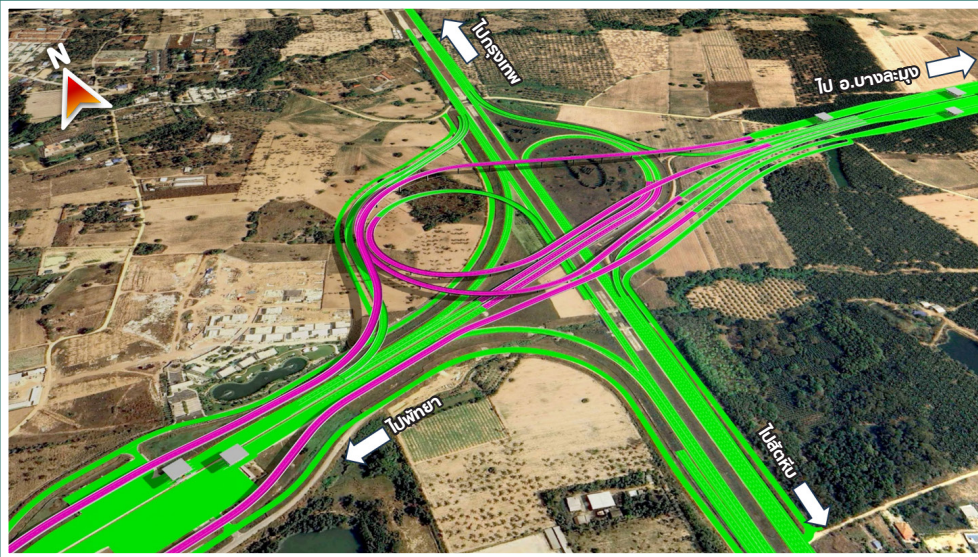
# การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

## การศึกษาทางเลือกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

### ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

#### ■ รูปแบบทางเลือกที่ 3 : รูปแบบ trumpet interchange

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



#### ข้อเด่น

- พื้นที่ที่ใช้การก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ยังไม่พัฒนา
- รูปแบบทางแยกต่างระดับมีรัศมีโค้งกว้างเพียงพอต่อความปลอดภัยในการรองรับความเร็วที่เหมาะสม

#### ข้อด้อย

- ใช้พื้นที่ก่อสร้างมากกว่ารูปแบบอื่น ทำให้กระทบต่อการจราจรมาก
- การสัญจรในบางทิศทาง มีทัศนวิสัยในการมองเห็นต่ำ

## หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่เบื้องต้น

การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกต่างระดับของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบโดยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย ชั่งจจัยที่ใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

#### ■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน) เช่น

- รูปแบบทางเรขาคณิต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- ประสิทธิภาพในการรองรับการสัญจรของทางแยกต่างระดับ

#### ■ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษา
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเบื้องต้น

#### ■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน) เช่น

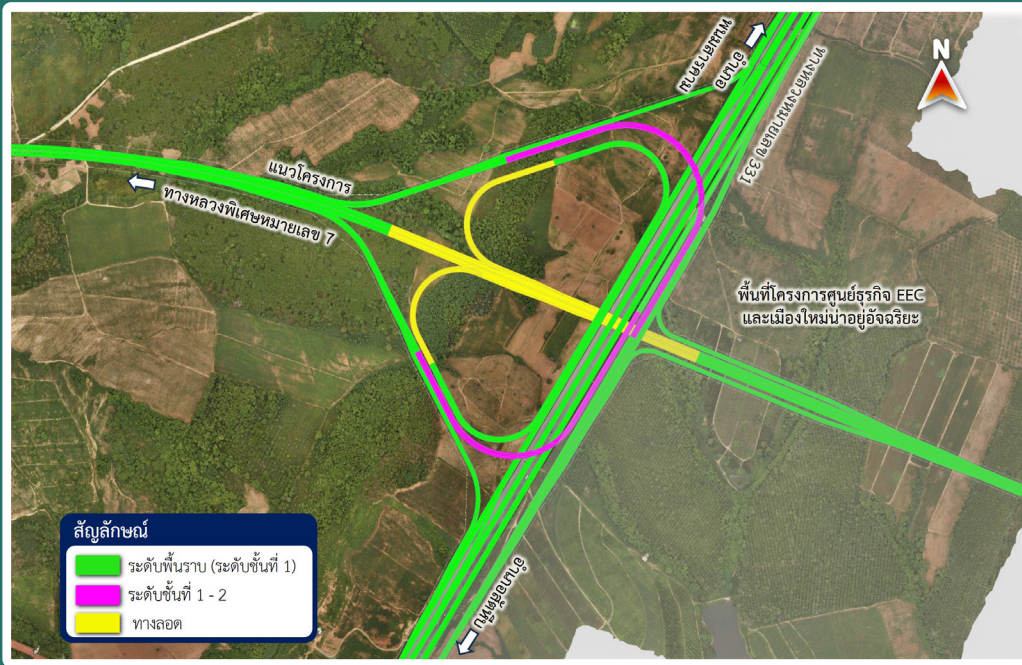
- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ



## การศึกษาทางเลือกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

### ทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331

#### ■ รูปแบบทางเลือกที่ 1 : รูปแบบ Half Cloverleaf Interchange และก่อสร้างทางลอดตามแนวโครงการ



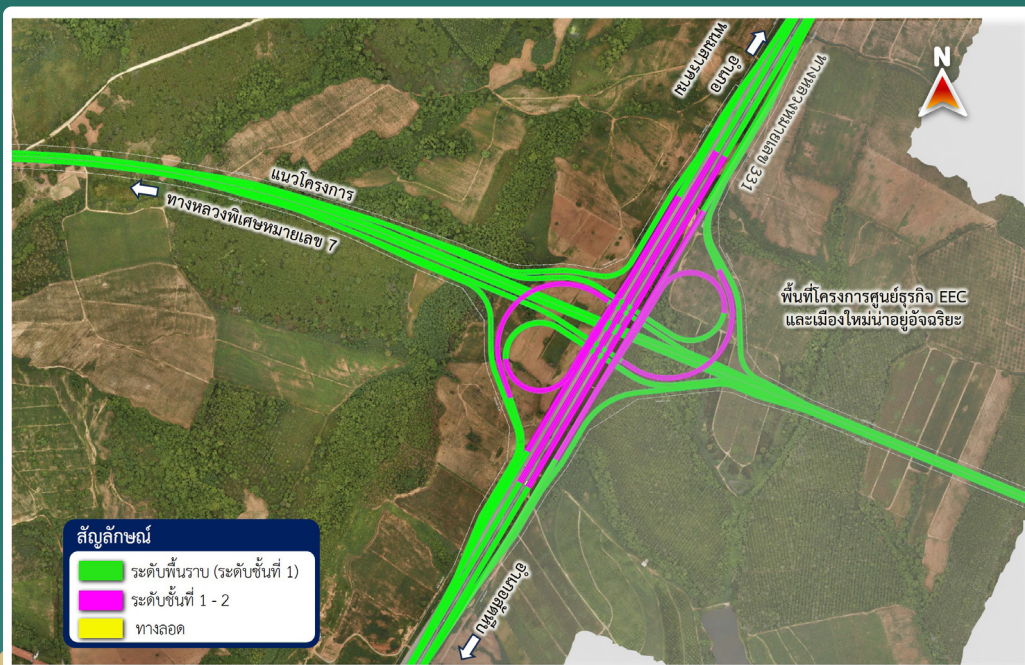
#### ข้อเด่น

- ทางเข้า-ออก EEC เป็นทางลอดทำให้ทางยกระดับโครงการมีระยะสั้นลง
- ทางเชื่อมเลี้ยวซ้าย-ขวา ทำมุมเอียงเพิ่มระยะทางการเชื่อม-ลดความลาดชัน

#### ข้อด้อย

- การก่อสร้างยุ่งยากจากโครงสร้างหลายรูปแบบ
- จุดแยกออกหรือเชื่อมเข้า อยู่ในสพานยกระดับที่มีความลาดชันมาก
- ช่วงระยะขยายหรือลดช่องทางเข้า-ออก อยู่ในช่วงที่ความลาดชันสูง
- ยากต่อการบริหารจัดการระบบระบายน้ำ

#### ■ รูปแบบทางเลือกที่ 2 : รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างสะพานตามแนวทางหลวงหมายเลข 331



#### ข้อเด่น

- มีขั้นตอนการก่อสร้างงานโครงสร้างที่สะดวกกว่ารูปแบบอื่น
- ช่วยต่อการบริหารจัดการระบบระบายน้ำ

#### ข้อด้อย

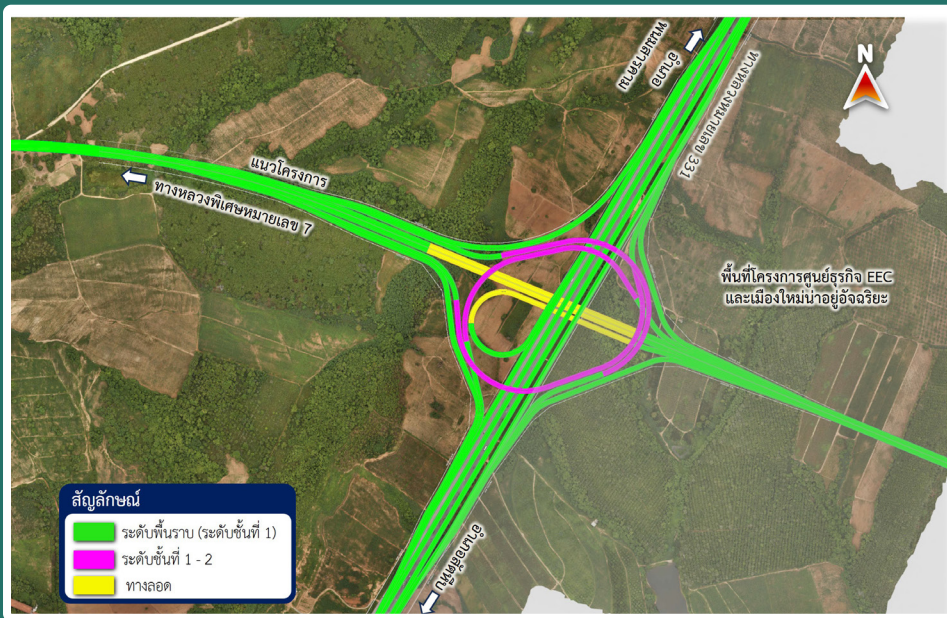
- ช่วงระยะขยายหรือลดช่องทางเข้า-ออกอยู่ในช่วงที่ความลาดชันมาก

# การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

## การศึกษาทางเลือกต่างระดับของโครงการเบื้องต้น

ทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331

### ■ รูปแบบทางเลือกที่ 3 : รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างทางลอดตามแนวโครงการ



#### ข้อเด่น

- รูปแบบทางเชื่อมมีรัศมีโค้งกว้างเพียงพอต่อการรองรับความเร็วที่เหมาะสม

#### ข้อด้อย

- ช่วงระยะขยายหรือลดช่องจราจรทางเข้า-ออก อยู่ในช่วงที่มีความชันมาก
- การสัญจรในบางทิศทาง มีทัศนวิสัยในการมองเห็นต่ำ

## หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกทางเลือกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 เบื้องต้น

การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกต่างระดับของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบโดยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รวมถึงจะคำนึงถึงข้อดีเห็นและข้อเสียอื่นที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

#### ■ ด้านวิศวกรรมและจราจร (40 คะแนน) เช่น

- รูปแบบทางเรขาคณิต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- ประสิทธิภาพในการรองรับการสัญจรของทางแยกต่างระดับ

#### ■ ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษา
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเบื้องต้น

#### ■ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
- ผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางบก
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ



# การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมแบ่งเป็น 2 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หรือ IEE เป็นการคัดกรองประเด็นผลกระทบ จำนวน 29 ปัจจัย ใน 4 องค์ประกอบ ได้แก่ สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต เพื่อนำมาสรุปปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ และมีแนวโน้มการเกิดผลกระทบในระดับปานกลางถึงระดับสูง หรือเป็นผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการโครงการ โดยปัจจัยผลกระทบหลักที่มีนัยสำคัญ จะนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อในชั้นรายละเอียด หรือ EIA โดยมีขั้นตอนการศึกษาดังนี้

## ขั้นตอนการทบทวนรายงานเดิมและตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

รวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่าง ๆ

ทบทวนรายงานการศึกษาเดิม ที่เกี่ยวข้อง หรือมีผลกระทบ กับโครงการ

การตรวจสอบข้อจำกัด ด้านสิ่งแวดล้อม

## ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

ศึกษารายละเอียดโครงการ และลักษณะโครงการเบื้องต้น

รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ/ สำรองภาคสนามเบื้องต้น

ประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ด้วยวิธี Matrix

จัดทำเกณฑ์การคัดเลือกด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนการศึกษาแนวทางเลือก ในการพัฒนาโครงการ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม ที่มีผลกระทบต่ำ

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม ที่มีผลกระทบปานกลาง-สูง

กำหนดเกณฑ์การคัดเลือก รูปแบบทางเลือก

รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม

## ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA)

- ศึกษาข้อมูลรายละเอียดโครงการ
- สำรวจ/เก็บตัวอย่างสภาพแวดล้อมปัจจุบันเพิ่มเติม
- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิเพิ่มเติม
- สำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคม

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA)

มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการส่งเสริม คุณภาพสิ่งแวดล้อม

มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

# การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้เข้าใจขั้นตอนการดำเนินโครงการ ตลอดจนความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการตอบสนองความต้องการของประชาชนมากที่สุด โดยได้กำหนดการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้



ดำเนินการประชาสัมพันธ์ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ ประกอบด้วย การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการ เพจเฟซบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ หอกระจายข่าวประจำตำบล ประชาสัมพันธ์ผ่านโครงการ ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ สกรร-กระจายเสียงประชาสัมพันธ์โครงการ และการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชน

ศูนย์รับแจ้งเหตุฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร

## 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

M7เชื่อมeeecด้านเหนือ

[www.M7-EEC-North.com](http://www.M7-EEC-North.com)

**ด้านวิศวกรรม บริษัท เอพิลลอน จำกัด**  
เลขที่ 335 หมู่ 3 อากาศเอพิลลอน ถนนบางกรวย - ไทรน้อย ตำบลบางรักพัฒนา อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110  
โทรศัพท์ : 0 2571 2751 ถึง 60  
โทรสาร : 0 2571 2776  
ติดต่อ : นายสมานต์ วัฒนสุริย์ วิศวกรงานช่าง

**ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน บริษัท เอเชีย แอสส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด**  
เลขที่ 184 ซอยพุทธนครเกษม 2 ซอย 12 แขวงบางโพง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10160  
โทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 12 หรือ 08 5813 1107  
โทรสาร : 0 2805 6660-3 ต่อ 17  
ติดต่อ : นางสาวสุวิภา ประทุมศรีกรังโร ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม ทางส่วนสนับสนุน ธุรการ นักวิชาการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

M7เชื่อมEECด้านเหนือ (@658aigny)

[asialabconsult.pp@gmail.com](mailto:asialabconsult.pp@gmail.com)