



# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอยู่จระริยะ (ด้านเหนือ)



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ  
(สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการศึกษาโดย







กำหนดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7  
ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านเหนือ)  
วันจันทร์ที่ 19 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00 – 12.00 น.  
ณ ห้องประชุมรัตนแกรนด์บอลรูม ชั้น 12 โรงแรมรัตนชล ตำบลบางปลาสร้อย อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

---

09.00 - 09.30 น.	ลงทะเบียนและรับเอกสาร
09.30 - 09.45 น.	พิธีเปิดการประชุม - กล่าวรายงาน โดย ผู้แทนกรมทางหลวง - กล่าวเปิดการประชุม โดย ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี หรือผู้แทน
09.45 - 09.50 น.	นำเสนอวิทัศน์โครงการ
09.50 - 11.00 น.	นำเสนอข้อมูลโครงการ - ความเป็นมา วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา และการศึกษาด้านวิศวกรรม โดย นายเอนก สงสระบุญ ผู้จัดการโครงการ นายสานนท์ วรงค์สุรติ วิศวกรงานทาง - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดย นางรังษิยา กมลพนัส ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม - การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน
11.00 - 11.50 น.	การรับฟังความคิดเห็นและการอภิปรายตอบข้อซักถาม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง และผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
11.50 - 12.00 น.	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ปิดการประชุม

\*\*\*\*\*



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้งวิศวกรที่ปรกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทงหลวงพิเศษระหว่งเมืองหมายเลข 7  
ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่่นาอยู่จฉริยะ (ด้านเหนือ)

สารบัญ

	หน้า	
1	ความเป็นมาของโครงการ	1
2	วัตถุประสงค์	2
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ	2
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการ	2
4	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
5	ขอบเขตการศึกษา	5
6	สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	9
6.1	ข้อมูลทั่วไปของทงหลวงพิเศษระหว่งเมืองหมายเลข 7	9
6.2	ข้อมูลทั่วไปของทงหลวงหมายเลข 331	12
6.3	โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา	13
6.4	สภาพทงกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ	18
6.5	สภาพทงอุทกวิทยาและการระบายน้ำ	20
6.6	สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง	23
7	การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทงด้านสิ่งแวดล้อม	24
7.1	นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	24
7.2	พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทงด้านสิ่งแวดล้อม	28
8	แนวคิดเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ	32
8.1	การกำหนดแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ	32
8.2	แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ	34
8.3	แนวคิดรูปแบบทงหลวงพิเศษระหว่งเมืองเบื้องต้น	34
8.4	แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทงแยกต่างระดับของโครงการ	35
9	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	35
10	การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	38
10.1	ด้านวิศวกรรม	38
10.2	ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม	39
10.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	39
11	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	39



### สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
7-1	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	24
7-2	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554	25
7-4	พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	27
9-1	การประชาสัมพันธ์โครงการ	36
9-2	การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	36
9-3	สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	38

### สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	4
5-1	ขอบเขตการศึกษา	6
5-2	ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	7
5-3	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	9
6-1	สภาพปัจจุบันของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับ ห้วยใหญ่	11
6-2	สภาพทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณพื้นที่โครงการ	12
6-3	สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่โครงการ	13
6-4	โครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณพื้นที่ศึกษา	14
6-5	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ช่วงที่ 3 ถนนพญา-มาบตาพุด)	15
6-6	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางเข้า - ออก บริเวณถนนเชื่อมต่อช่วง ห้วยใหญ่ - บ้านอำเภอ)	15
6-7	ทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท)	16
6-8	ทางหลวงหมายเลข 331 (สายสัตหีบ-เขาหินซ้อน)	16
6-9	ทางหลวงชนบท ชบ.2081 (ถนนห้วยใหญ่)	16
6-10	ทางหลวงชนบท ชบ.1063	17
6-11	ถนนห้วยใหญ่ - ซากแก้ว	17
6-12	ถนนยางใหญ่	17
6-13	แผนที่แสดงสภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ	19



## สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
6-14	ลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกตอนบน	20
6-15	ฝั่งแสดงทงน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ	21
6-16	ทงน้ำหลักบริเวณพื้นที่โครงการ	22
6-17	ระบบสาธารณูปโภคบริเวณพื้นที่โครงการ	23
7-1	ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562	27
7-2	ป่าสงวนแห่งชาติบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	29
7-3	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	30
7-4	พื้นที่อ่อนไหวทงด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	31
8-1	แนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น	33
8-2	รูปตัดของถนนโครงการเบื้องต้น	34



## 1. ความเป็นมาของโครงการ

แผนการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นการพัฒนาคาร์ปเปอร์โยชน์ที่ดินและการพัฒนาเมืองใหม่ให้เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจและการเงินระดับภูมิภาค มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล และเป็นเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ ภายใต้ชื่อโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ โดยตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีเนื้อที่ 14,619 ไร่ ทั้งนี้ จากแผนการพัฒนาพื้นที่ EEC ในภาพรวมจะเป็นตัวเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างอย่างรวดเร็ว ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งคาดการณ์ว่าจะมีผู้เข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่จำนวนมากถึงประมาณ 1.15 ล้านคน จึงมีความจำเป็นต้องมีการวางแผนในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการเจริญเติบโตในพื้นที่รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงระบบคมนาคมหลักของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระหว่างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสนามบิน สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินตะวันออก และโครงสร้างศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะต่อไป

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ (ด้านเหนือ) เป็นหนึ่งในโครงข่ายถนนส่วนกลางและพื้นที่เกี่ยวเนื่องของโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ ซึ่งต้องมีการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง และรองรับความต้องการเดินทางในพื้นที่ โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.132+500) ไปด้านทิศตะวันออกของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เพื่อเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.19+500 โดยเส้นทางดังกล่าวเมื่อพัฒนาแล้วเสร็จจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางระหว่างโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 รวมทั้งสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ.2566 - 2570 ฉบับทบทวน ในประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐและเอกชน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคมรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และยังช่วยส่งเสริมให้มีการพัฒนาพื้นที่ทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และลดระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนในบริเวณโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ และพื้นที่ใกล้เคียง ที่มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.19+500) ทำให้โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลำดับ 19 ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ เพื่อเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการพัฒนาโครงการ

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้าง บริษัท เอพีซิลอน จำกัด และบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านเหนือ) เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการน้อยที่สุด

การประชาสัมพันธ์และการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมเป็นงานส่วนสำคัญ ซึ่งจะทำให้ผลการศึกษาโครงการมีข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ รวมทั้งได้มีการนำข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากชุมชนมาร่วมกันพิจารณารูปแบบในการก่อสร้างและร่วมกันกำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งจะทำให้การพัฒนาโครงการประสบผลสำเร็จและตรงตามความต้องการของชุมชนในพื้นที่อย่างแท้จริง โดยการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งนี้เป็นการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับโครงการ ขอบเขตการศึกษา และแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาโครงการ

## 2. วัตถุประสงค์

### 2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการ พร้อมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- 2) เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

### 2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ความเป็นมา วัตถุประสงค์ของการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ ขอบเขตการศึกษา การตรวจสอบข้อจำกัดและเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม แนวคิดรูปแบบเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ รวมทั้งการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการศึกษาโครงการรวมถึงสภาพปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่จากกลุ่มเป้าหมาย เพื่อนำมาประกอบการศึกษาด้านต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสม

## 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการ

- 1) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร รองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น รวมถึงช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการเดินทาง
- 2) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น
- 3) ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดชลบุรี และพื้นที่ใกล้เคียง
- 4) ช่วยสนับสนุนแผนพัฒนาพื้นที่โครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน



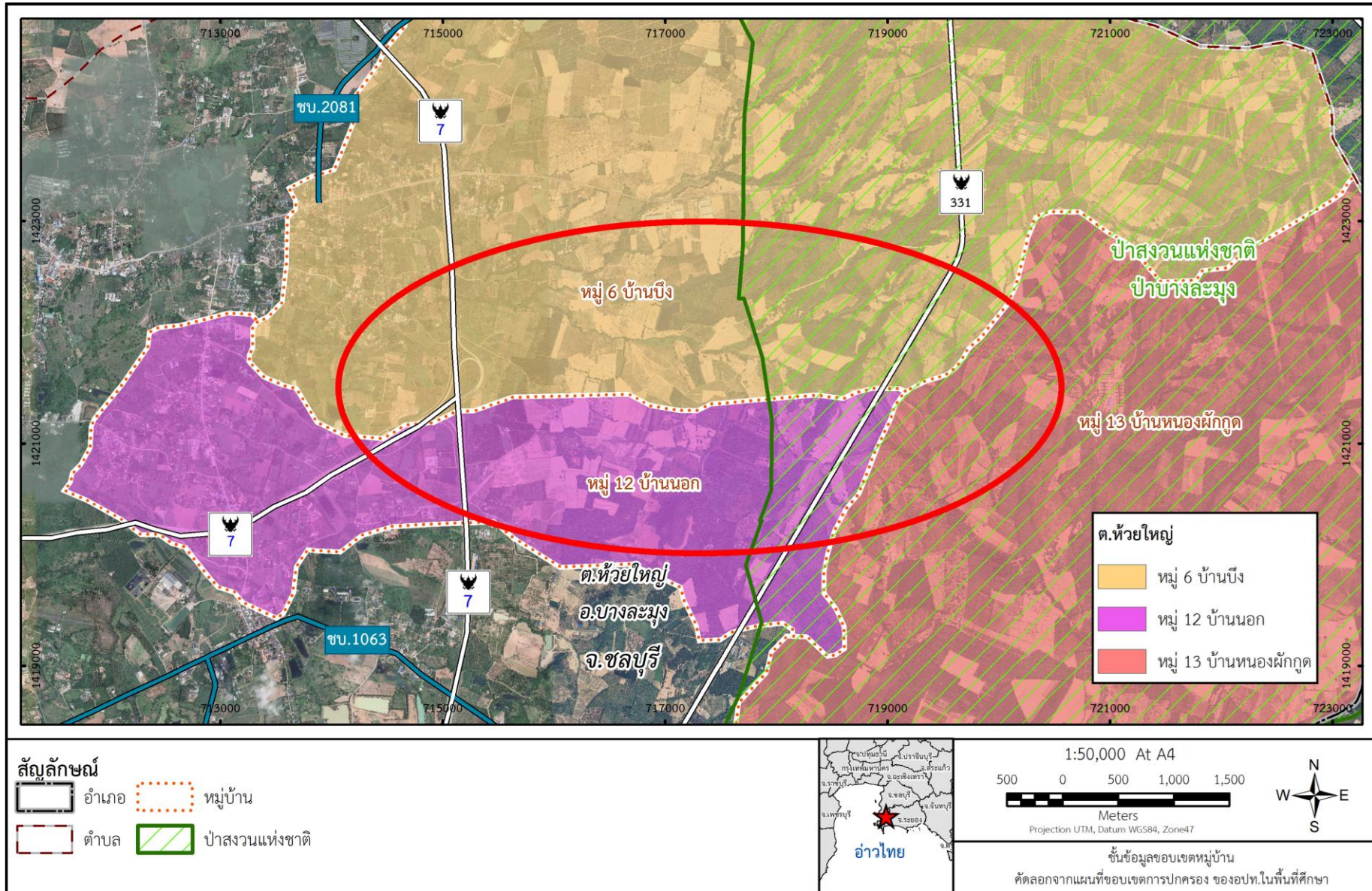
#### 4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการครอบคลุมพื้นที่บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ถึงทางหลวงหมายเลข 331 รวมถึงพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อเนื้อเป็นวงกว้างออกไป ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่า อยู่ในพื้นที่บางส่วนของหมู่ 6 บ้านบึง หมู่ 12 บ้านนอก และหมู่ 13 บ้านหนองผักกูด ของตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี แสดงดังตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1  
พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
จังหวัดชลบุรี	อำเภอบางละมุง	ตำบลห้วยใหญ่	1) หมู่ 6 บ้านบึง 2) หมู่ 12 บ้านนอก 3) หมู่ 13 บ้านหนองผักกูด	เทศบาลตำบลห้วยใหญ่
1 จังหวัด	1 อำเภอ	1 ตำบล	3 หมู่บ้าน	1 หน่วยงาน

ที่มา : บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2568



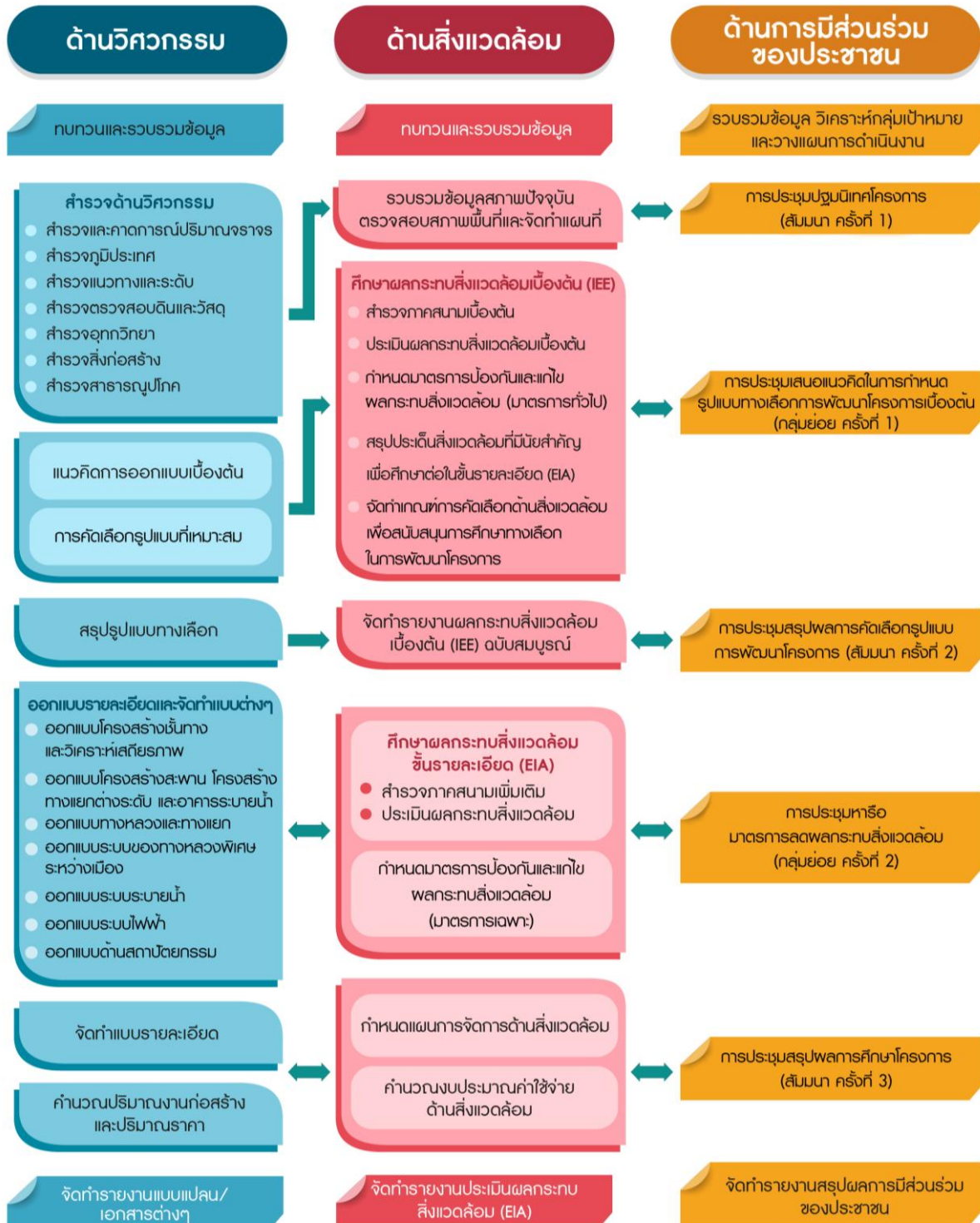
รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

## 5. ขอบเขตการศึกษา

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นาอู่อยู่ฉะฉริยะ (ด้านเหนือ) มีขอบเขตการดำเนินงานดังนี้ (รูปที่ 5-1)

- 1) ทบทวนการศึกษาที่ผ่านมา แผนพัฒนาจังหวัด และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ รายการณี ขั้วร่องเรียน และข้อพิพาท ในรอบ 10 ปีล่าสุด (ถ้ามี)
- 2) ศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม พร้อมทั้งพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทาง รูปแบบการก่อสร้างทางหลวง ทางหลวงพิเศษ และรูปแบบงานโครงสร้างที่เหมาะสม ให้มีความสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์สภาพ การจราจร และข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อดีและข้อเสีย โดยการสำรวจและออกแบบ รายละเอียดทางด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานของกรมทางหลวง
- 3) ศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์ ประกอบด้วย การประเมินค่าใช้จ่าย การประเมินผลประโยชน์ และการวิเคราะห์ความคุ้มค่า
- 4) สำรวจและเก็บข้อมูลทางด้านการจราจร พร้อมทั้งวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านการจราจรบนทางหลวง ทางหลวง พิเศษ ทางแยก และโครงข่ายทางด้านการคมนาคมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต
- 5) สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ แนวทาง แนวระดับ สิ่งก่อสร้าง สาธารณูปโภค และรายละเอียดอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการออกแบบและการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- 6) สำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ สำหรับการออกแบบโครงสร้างชั้นทางและเป็นข้อมูลในการก่อสร้าง
- 7) ออกแบบรายละเอียดของทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางแยก และโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้ง ส่วนประกอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยในการดำเนินการออกแบบรายละเอียด จะต้องดำเนินการให้มีความเหมาะสม และครอบคลุมลักษณะของงานบริการ ดังนี้
  - ก) สำรวจและออกแบบรายละเอียดทางด้านเรขาคณิตงานทาง งานโครงสร้าง งานระบายน้ำ งานระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจำเป็น งานจัดภูมิทัศน์ในบริเวณทางแยกและการจัดการจราจร ในระหว่างการก่อสร้าง
  - ข) สำรวจและออกแบบรายละเอียดของแนวเส้นทาง รูปแบบการขยายและก่อสร้างทางหลวง ทางหลวงพิเศษ และรูปแบบงานโครงสร้าง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานของกรมทางหลวง
  - ค) ดำเนินการออกแบบรายละเอียดทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางแยก พร้อมทั้งส่วนประกอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยในการออกแบบรายละเอียดจะต้องดำเนินการให้ได้รูปแบบที่มีความเหมาะสมและ มีความสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ทางด้าน การจราจร รวมทั้งมีรูปแบบที่ทันสมัยและมีเอกลักษณ์เฉพาะพื้นที่
  - ง) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ทางด้านเศรษฐศาสตร์ ประกอบด้วย การประเมินค่าใช้จ่าย การประเมินผลประโยชน์ และการวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ
- 8) จัดทำแผนที่ระบบการระบายน้ำ ตลอดทั้งโครงข่ายทางหลวง ทางหลวงพิเศษและโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งส่วนประกอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นการพัฒนาและรักษาระบบการระบายน้ำให้มีความสมบูรณ์

- 9) จัดทำขั้นตอนการก่อสร้าง วิธีการก่อสร้าง และการจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง
- 10) สำรวจทรัพย์สินและข้อมูลเพื่อการเวนคืนขั้นเริ่มต้นที่ยังไม่มีพระราชกฤษฎีกาฯ (ถ้ามี) และจัดทำแผนที่เขตทางหลวง บริเวณที่ต้องจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ถ้ามี)
- 11) จัดเตรียมเอกสารข้อมูลประกอบการประกวดราคาและประเมินราคาค่าก่อสร้าง



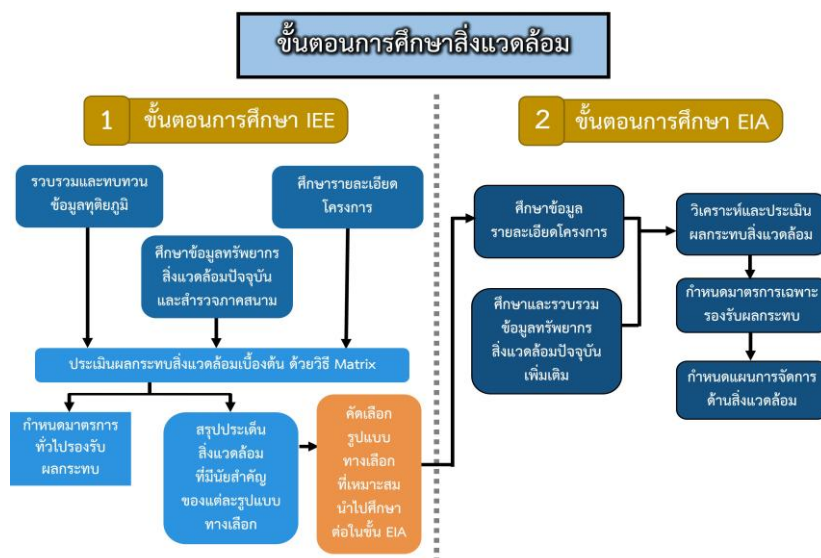
รูปที่ 5-1 ขอบเขตการศึกษา

## 12) งานด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guideline for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) (ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ, สิงหาคม พ.ศ. 2567 ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และสอดคล้องกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน (รูปที่ 5-2) ได้แก่

**ขั้นตอนที่ 1** การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE): เพื่อคัดเลือกปัจจัยผลกระทบหลักที่สำคัญนำไปศึกษาต่อในขั้นของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) โดยการรวบรวมลักษณะและรายละเอียดโครงการ ข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันบริเวณแนวเส้นทางโครงการให้ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน ทั้งสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 29 ปัจจัย ซึ่งผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นนี้ สามารถสรุปปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ และมีแนวโน้มการเกิดผลกระทบในระดับปานกลางถึงระดับสูง เพื่อนำไปเป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกแนวทางเลือกที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงการ และนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป สำหรับปัจจัยที่มีผลกระทบในระดับต่ำ จะเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทั่วไปในการรองรับผลกระทบ

**ขั้นตอนที่ 2** การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA): การศึกษาในขั้นตอนนี้ คือ การนำผลการศึกษาในขั้นเบื้องต้น (IEE) มาศึกษาต่อในขั้นรายละเอียดตามหลักวิชาการ โดยมีการสำรวจทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่เป็นประเด็นผลกระทบหลักในภาคสนามเพิ่มเติม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิเคราะห์ยืนยันผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นและสามารถแสดงระดับความรุนแรงของผลกระทบ ระยะเวลาและบริเวณที่ได้รับผลกระทบ/ผู้ได้รับผลกระทบ รวมถึงการเสนอมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบดังกล่าวอย่างชัดเจน เพื่อให้ผลกระทบลดลงอยู่ในระดับที่น้อยที่สุด และดำเนินการเสนอมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม



รูปที่ 5-2 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 13) งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่รับทราบ ตลอดจนการศึกษาโครงการ ดำเนินการตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566 โดยได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนได้เสีย ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย 7 กลุ่ม ดังนี้

- (1) ผู้ได้รับผลกระทบ ได้แก่ กลุ่มผู้เสียประโยชน์ เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในด้านลบ ทั้งทางตรงและทางอ้อม กลุ่มผู้ได้รับผลประโยชน์ เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในด้านบวก ทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งผู้นำชุมชนในฐานะตัวแทนของประชาชนในพื้นที่
- (2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ กรมทงหลว ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรกษา ซึ่งเป็นนิติบุคคลจัดทำรายงานโครงการ
- (3) ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานผู้มีอำนาจอนุญาตตามกฎหมาย โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) หรือหน่วยงานของรัฐตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) มอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่แทน ทำหน้าที่ตรวจสอบรายงาน เอกสารที่เกี่ยวข้อง และเสนอความเห็นชอบเบื้องต้นให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณา และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในกรณีโครงการ กิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี
- (4) หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานส่วนกลาง หน่วยงานส่วนภูมิภาค และหน่วยงานท้องถิ่น คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการในฐานะผู้แทนประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ รวมทั้งหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ
- (5) องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา นักวิชาการอิสระ และหน่วยงานภาคเอกชน องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ที่ขึ้นทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือองค์กรชุมชนที่สนใจและทำงานด้านสิ่งแวดล้อม หรือองค์กรพัฒนาเอกชน หรือกลุ่มองค์กรต่าง ๆ ที่อยู่ในเขตพื้นที่หรือเข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ สถาบันการศึกษาในระดับอุดมศึกษาที่อยู่ภายในพื้นที่ศึกษา หรือบริเวณใกล้เคียง นักวิชาการอิสระ รวมทั้งผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน นักวิชาการต่าง ๆ และหน่วยงานภาคเอกชน
- (6) สื่อมวลชน ทั้งในระดับท้องถิ่นและส่วนกลาง ซึ่งมีบทบาทในการนำเสนอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบของโครงการและความก้าวหน้าในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## (7) ประชาชนทั่วไป ที่สนใจและมีความต้องการเข้ามามีส่วนร่วม

สำหรับการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น การประชาสัมพันธ์โครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็น และการหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (รูปที่ 5-3)



รูปที่ 5-3 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

### 6. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

#### 6.1 ข้อมูลทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

##### 1) ข้อมูลทั่วไป

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงกรุงเทพฯ-ชลบุรี เปิดให้บริการเมื่อ ปี พ.ศ. 2541 มีจุดเริ่มต้นจากจุดเชื่อมต่อกถนนศรีนครินทร์และทางด่วนศรีรัช สิ้นสุดที่อำเภอเมืองชลบุรี ระยะทางรวม 78.85 กิโลเมตร ปัจจุบันเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 8 ช่องจราจร ชนิดผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต เขตทางทั่วไปกว้าง 100 เมตร ต่อมาได้มีการขยายโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไปสิ้นสุดที่พัทยา ระยะทางรวม 46 กิโลเมตร ชนิดผิวทางคอนกรีต เขตทางทั่วไปกว้าง 80 เมตร หักแบ่งเขตทางเดิมออกเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหมายเลข 3701 และทางหลวงหมายเลข 3702 โดยมีทางเชื่อมเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 8.50 กิโลเมตร เขตทางทั่วไปกว้าง 80 เมตร และเมื่อผ่านทางแยกต่างระดับพัทยา (โป่ง) เขตทางหลวงจะลดลงเหลือกว้าง 70 เมตร โดยใช้ทางพิเศษส่วนต่อขยายช่วงพัทยา-มาบตาพุด ได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2563 ระยะทาง 33.45 กิโลเมตร และทางเชื่อมเข้าสู่ห้วยใหญ่ระยะทาง 6.90 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีระยะทางรวม 173.70 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางสู่ประตูของประเทศไทย



ทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด รวมถึงทางหลวงสายหลัก ผ่านทางแยกต่างระดับจำนวน 17 จุด

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาการจัดเก็บค่าผ่านทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 พบว่า ในปีเปิดให้บริการ (พ.ศ. 2541) กรมทางหลวงได้ดำเนินการจัดเก็บค่าผ่านทางระบบเปิด (Open System) เป็นด่านชั่วคราวซึ่งในขณะนั้นให้บริการ 2 ด่าน ได้แก่ ด่านลาดกระบัง และด่านพานทอง ที่อัตราค่าผ่านทางด่านละ 30/50/70 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ รถ 6 ล้อ และ รถมากกว่า 6 ล้อขึ้นไป ตามลำดับ ต่อมาในปี พ.ศ. 2559 กรมทางหลวงได้เปลี่ยนแปลงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 จากระบบเปิด เป็นระบบปิด (Closed System) ซึ่งดำเนินการก่อสร้างเป็นด่านเก็บค่าผ่านทางถาวรรูปแบบด่านขวาง (Barrier type) เปิดให้บริการ 5 ด่าน ได้แก่ ด่านลาดกระบัง ด่านบางบ่อ ด่านบางปะกง ด่านพนัสนิคม และด่านบ้านบึง (ปัจจุบันได้ยกเลิกการให้บริการด่านพานทอง) โดยผู้ใช้ทางจะต้องรับบัตรที่ด่านต้นทาง และชำระค่าผ่านทางที่ด่านปลายทางที่อัตราค่าผ่านทางเฉลี่ย 1.00 บาทต่อกิโลเมตร ต่อมาในปี พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงได้เปิดให้บริการด่านจัดเก็บค่าผ่านทางเพิ่มจำนวน 4 ด่าน ได้แก่ ด่านบางพระ ด่านหนองขาม ด่านโป่ง และด่านพญา โดยในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 ได้เปิดให้บริการด่านจัดเก็บค่าผ่านทางเพิ่มในส่วนต่อขยายช่วงพญา-มาบตาพุด จำนวน 3 ด่าน ได้แก่ ด่านห้วยใหญ่ ด่านเขาชีโอน และด่านอู่ตะเภา ส่งผลให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เป็นระบบปิดอย่างสมบูรณ์

## 2) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการอยู่บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ บริเวณ กม.132+500 ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพญา - มาบตาพุด อยู่ในตอนควบคุม 0106 ตอนตะเคียนเตี้ย - พลา มีลักษณะเป็นสามแยกตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางเข้า - ออก บริเวณถนนเชื่อมต่อช่วงห้วยใหญ่ - บ้านอำเภ) ซึ่งเป็น Spur Line เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3 บริเวณหาดจอมเทียน ซึ่งอยู่ในตอนควบคุม 0111 ตอนทางต่างระดับห้วยใหญ่ - บ้านอำเภ

สภาพปัจจุบันของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพญา - มาบตาพุด บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ เป็นถนนระดับดินขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง โดยฝั่งซ้ายทางทิศมุ่งหน้าอู่ตะเภา มีขนาด 4 ช่องจราจร โดยเป็นช่องทางปกติ 2 ช่องจราจร และช่องพิเศษที่รองรับรถจาก Loop Ramp ของทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ 2 ช่องจราจร ส่วนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงจากทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ถึงทางหลวงหมายเลข 3 เป็นถนนระดับดินขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง โดยมีด่านเก็บค่าผ่านทางหลวงพิเศษห้วยใหญ่ตั้งอยู่ห่างจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพญา-มาบตาพุด ระยะทาง 800 เมตร สำหรับบริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ปัจจุบันเป็นทางแยกต่างระดับรูป Trumpet โดยมี Loop Ramp ในทิศทางเลี้ยวขวาไปอู่ตะเภาขนาด 2 ช่องจราจร และ Semi-Directional Ramp ขนาด 2 ช่องจราจร ความสูงช่องลอดบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพญา-มาบตาพุดสูง 5.50 เมตร สภาพพื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบ มีถนนดินลูกรังทั้งสองฝั่งที่ตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม สวนปาล์ม สวนมะพร้าว และสวนมันสำปะหลัง เป็นส่วนใหญ่ แสดงดังรูปที่ 6-1



รูปที่ 6-1 สภาพปัจจุบันของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

### 3) ความกว้างเขตทางหลวง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทั้งช่วงพัทยา-มาบตาพุด ช่วงทางเข้า - ออก บริเวณถนนเชื่อมต่อช่วงห้วยใหญ่ - บ้านอ่าว มีความกว้างเขตทาง 70 เมตร โดยคันทางปัจจุบันวางแนวอยู่กึ่งกลางเขตทาง

### 4) รูปตัดถนนของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด ที่ประมาณ กม. 132+500 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ เป็นถนนระดับดินขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง โดยฝั่งซ้ายทางทิศมุ่งหน้าอุ้งเตไถ่มีขนาด 4 ช่องจราจร โดยเป็นช่องทางปกติ 2 ช่องจราจร และช่องพิเศษที่รองรับรถจาก Loop Ramp ของทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ 2 ช่องจราจร สำหรับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางเข้า - ออก บริเวณถนนเชื่อมต่อช่วงห้วยใหญ่ - บ้านอ่าว) ช่วงข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด เป็นสะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะแบบกำแพงคอนกรีต ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางซ้ายกว้าง 3.50 เมตร แสดงดังรูปที่ 6-2

	
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด ทิศทางไปพัทยา	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด ทิศทางไปสนามบินอู่ตะเภา
	
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางเข้า - ออก บริเวณถนนเชื่อมต่อช่วงห้วยใหญ่ - บ้านอำเภอ) ช่วงข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด	

## รูปที่ 6-2 สภาพทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณพื้นที่โครงการ

### 6.2 ข้อมูลทั่วไปของทางหลวงหมายเลข 331

#### 1) ข้อมูลทั่วไป

ทางหลวงหมายเลข 331 (สายสัตหีบ-เขาหินซ้อน) มีจุดเริ่มต้นที่แยกบ้าน กม.10 ตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เป็นแนวเส้นทางทอดตัวไปทางทิศเหนือ ผ่านสี่แยกทางหลวงหมายเลข 332 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 331 แนวเส้นทางเชื่อมโยงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.7+000 ตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี (บริเวณด่านรับบัตรผ่านทางพิเศษ เขาชีโอน (ขาเข้า)) ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 36 (ถนนเลี่ยงเมืองพัทยา-ระยอง) อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี บริเวณ กม.26+000 ไปยังจังหวัดฉะเชิงเทรา มีจุดสิ้นสุดบริเวณทางแยกต่างระดับชำขวาง ตำบลเขาหินซ้อน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา รวมระยะทาง 156 กิโลเมตร ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 331 เป็นถนนขนาด 4 - 12 ช่องจราจร โดยในช่วงแยก กม.10 ถึงทางแยกต่างระดับเขาไม้แก้ว และช่วงสี่แยกหนองปรือถึงทางแยกต่างระดับชำขวาง เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ส่วนในทางแยกต่างระดับเขาไม้แก้วถึงสี่แยกหนองปรือ มีการปรับปรุงถนนเป็นผิวคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 7 - 12 ช่องจราจร

## 2) ทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่โครงการ

ทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่โครงการ (กม.19+500) ปัจจุบันเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีตขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) สภาพพื้นที่โดยรอบ เป็นพื้นที่แนวราบสลับกับเนินเขา การใช้พื้นที่ริมทางฝั่งซ้ายและขวาทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมปลูกมันสำปะหลัง และยางพารา

## 3) ความกว้างเขตทางหลวง

ทางหลวงหมายเลข 331 มีความกว้างเขตทาง 80 เมตร คั่นทางวางแนวอยู่กึ่งกลางเขตทาง

## 4) รูปตัดถนนของทางหลวงหมายเลข 331

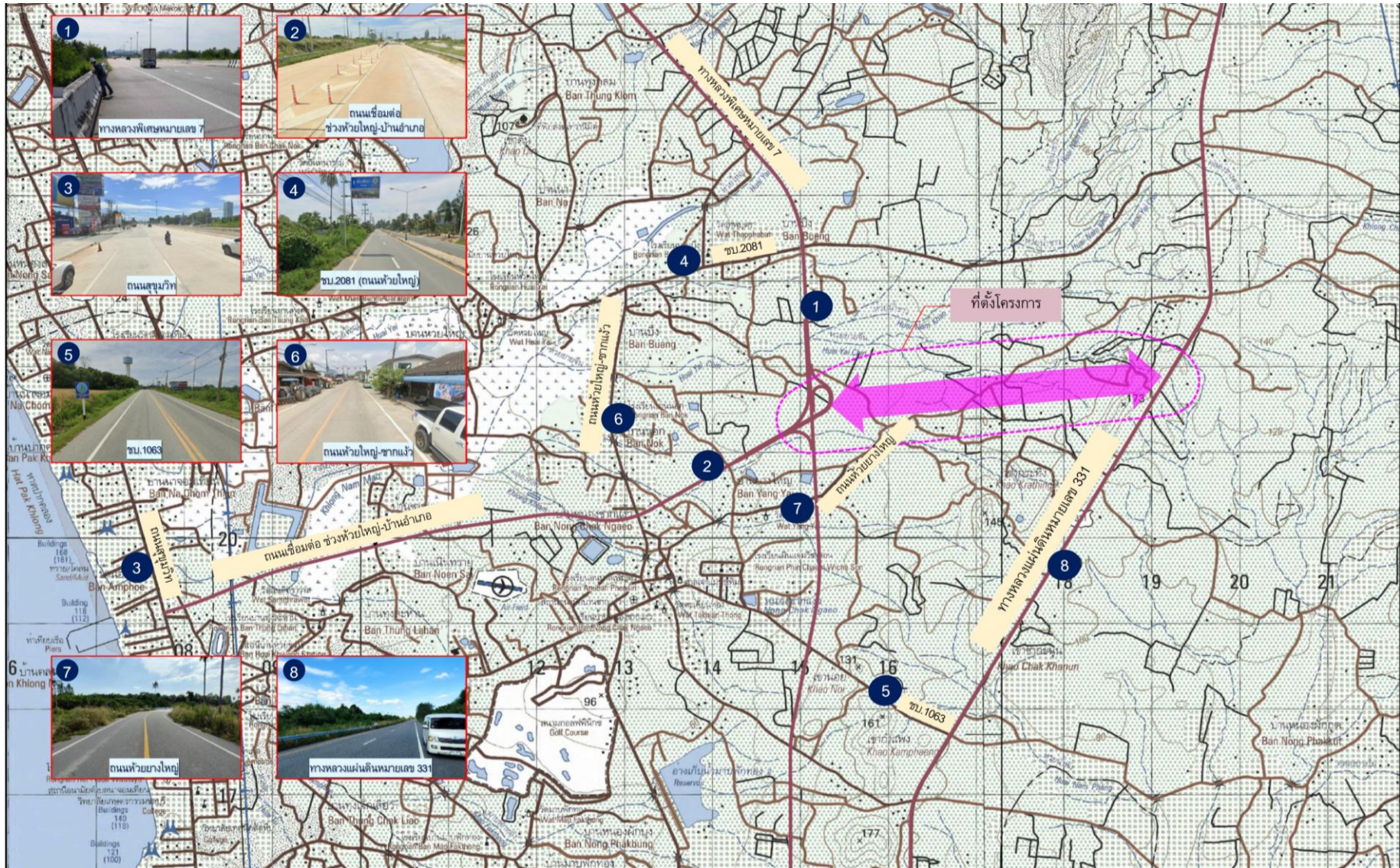
ทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่โครงการ เป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางซ้ายกว้าง 2.00 – 2.50 เมตร แสดงดังรูปที่ 6-3



รูปที่ 6-3 สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่โครงการ

## 6.3 โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา

โครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่โครงการที่เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับทางหลวงหมายเลข 331 (รูปที่ 6-4) รายละเอียดดังต่อไปนี้



รูปที่ 6-4 โครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณพื้นที่ศึกษา

## 1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ช่วงที่ 3 ถนนพญา-มาบตาพุด) อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นถนนขนาด 4-6 ช่องจราจร ผ่านตำบลหนองปรือ แล้วจึงออกเขตเมืองพญาที่คลองหนองชมพู ผ่านตำบลห้วยใหญ่ และเข้าสู่อำเภอสัตหีบ ผ่านตำบลนาจอมเทียน และผ่านตำบลพลูตาหลวง จากนั้นเข้าสู่จังหวัดระยอง ผ่านอำเภอบ้านฉาง ไปสิ้นสุดที่ถนนสุขุมวิทบริเวณทางแยกต่างระดับอุตะเถา ใกล้สะพานข้ามทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งสามารถเดินทางเข้าสู่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุดได้ พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ชุมชน และพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม (รูปที่ 6-5)



รูปที่ 6-5 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ช่วงที่ 3 ถนนพญา-มาบตาพุด)

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางเข้า - ออก บริเวณถนนเชื่อมต่อช่วงห้วยใหญ่ - บ้านอำเภ) มีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กม.132+000 บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางหลวงพิเศษห้วยใหญ่ ไปเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ตำบลนาจอมเทียน อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี รวมระยะทาง 7.856 กิโลเมตร (รูปที่ 6-6)



รูปที่ 6-6 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางเข้า - ออก บริเวณถนนเชื่อมต่อช่วงห้วยใหญ่ - บ้านอำเภ)

## 2) ทางหลวงแผ่นดิน

- ทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท) ในจังหวัดชลบุรี มีจุดเริ่มต้นบริเวณทางแยกต่างระดับหนองไม้แดง กม.87+450 อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ถึงแยกบ้าน กม.10 อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี กม.185+583 รวมระยะทาง 98.133 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ชุมชน และพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม (รูปที่ 6-7)



รูปที่ 6-7 ทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท)

- **ทางหลวงหมายเลข 331 (สายสัทธิบ-เขาหินซ้อน)** มีจุดเริ่มต้นตั้งแต่ แยกบ้าน กม.10 อำเภอสัทธิบ จังหวัดชลบุรี ถึงทางแยกต่างระดับชำขวาง อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยแนวเส้นทาง ช่วงแยก กม.10 ถึงทางแยกต่างระดับเขาไม้แก้ว และช่วงสี่แยกหนองปรือถึงทางแยกต่างระดับชำขวาง เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ส่วนช่วงทางแยกต่างระดับเขาไม้แก้ว ถึงสี่แยกหนองปรือ มีการปรับปรุงถนนเป็นผิวคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 7 - 12 ช่องจราจร รวมระยะทาง 156.397 กิโลเมตร พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ชุมชน และพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม (รูปที่ 6-8)



รูปที่ 6-8 ทางหลวงหมายเลข 331 (สายสัทธิบ-เขาหินซ้อน)

### 3) ทางหลวงชนบท

- **ทางหลวงชนบท ขบ.2081 (ถนนห้วยใหญ่)** มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ตำบลนาจอมเทียน อำเภอสัทธิบ จังหวัดชลบุรี โดยแนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านทางรถไฟ และช่วงตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีลักษณะเป็นสะพาน โดยแนวเส้นทางส่วนใหญ่มีลักษณะผิวทางเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ยกเว้น แนวเส้นทางตั้งแต่บริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ไปสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 331 เป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีเกาะกลางและไหล่ทาง พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ชุมชน และพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม (รูปที่ 6-9)



รูปที่ 6-9 ทางหลวงชนบท ขบ.2081 (ถนนห้วยใหญ่)

- **ทางหลวงชนบท ชบ.1063** มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ตำบลนาจอมเทียน อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ตัดผ่านทางรถไฟที่สถานีรถไฟบ้านห้วยขวาง ผ่านพื้นที่ชุมชนตลาดจีนซากแก้ว โดยบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีลักษณะเป็นสะพานและมีจุดสิ้นสุดที่ทางแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 331 ลักษณะผิวทางเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง (รูปที่ 6-10)



รูปที่ 6-10 ทางหลวงชนบท ชบ.1063

#### 4) ทางท้องถิ่น

- **ถนนห้วยใหญ่ - ซากแก้ว** มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท ชบ.1063 โดยแนวเส้นทางช่วงที่ตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เป็นทางระดับพื้นโดยทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เป็นสะพานข้าม ไปสิ้นสุดที่ทางแยกซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท ชบ.2081 (ถนนห้วยใหญ่) ลักษณะผิวทางเป็นถนนคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) (รูปที่ 6-11)



รูปที่ 6-11 ถนนห้วยใหญ่ - ซากแก้ว

- **ถนนยางใหญ่** มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดเชื่อมต่อกับซอยหมู่บ้านกรุงเทพชลบุรี แล้วแยกข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ไปสิ้นสุดตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 331 ลักษณะผิวทางเป็นถนนคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) (รูปที่ 6-12)

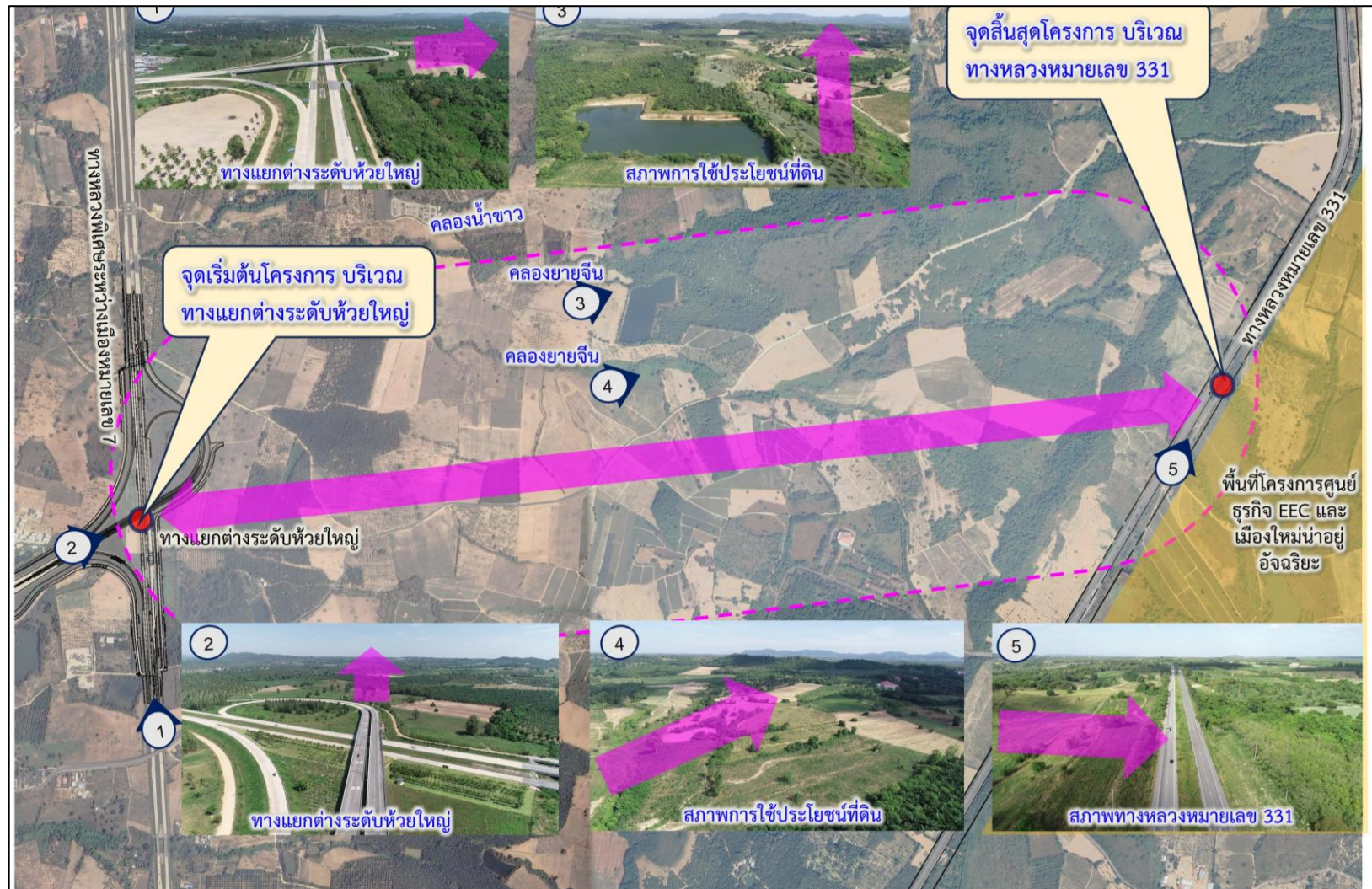


รูปที่ 6-12 ถนนยางใหญ่



#### 6.4 สภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ

ได้ทำการสำรวจสภาพพื้นที่ครอบคลุมพื้นที่โครงการระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางแยกต่างระดับพร้อมด่านเก็บเงินค่าผ่านทางห้วยใหญ่ ไปทางด้านทิศตะวันออก บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 331 สภาพพื้นที่ปัจจุบันเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ในระยะ 2 กิโลเมตรแรกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เป็นพื้นที่ค่อนข้างราบ จากนั้นมีสภาพพื้นที่ลาดชันสูง ดังแสดงในรูปที่ 6-13 ซึ่งค่าระดับที่ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่อยู่ที่ประมาณ +48 เมตร ไล่ระดับขึ้นไปจนถึงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 ซึ่งปัจจุบันเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีค่าระดับอยู่ที่ประมาณ + 137 เมตร



รูปที่ 6-13 แผนที่แสดงสภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ

## 6.5 สภาพทางอุทกวิทยาและการระบายน้ำ

### 1) สภาพทางอุทกวิทยาในพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำสาขาชายฝั่งตะวันออก (ลุ่มน้ำสาขา 1) (รูปที่ 6-14) ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของพื้นที่ลุ่มน้ำชายฝั่งทะเลตะวันออกตามพระราชกฤษฎีกากำหนดลุ่มน้ำ พ.ศ. 2564 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2564 ซึ่งเป็นลุ่มน้ำทางภาคตะวันออกของประเทศไทย มีขนาดพื้นที่ลุ่มน้ำ 13,122.66 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ครอบคลุม 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด จากการตรวจสอบในเบื้องต้น พบว่าในพื้นที่ลุ่มน้ำสาขาชายฝั่งตะวันออก (ลุ่มน้ำสาขา 1) มีโครงการชลประทานขนาดกลาง 11 แห่ง ซึ่งไม่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ นอกจากนี้ บริเวณพื้นที่โครงการไม่อยู่ในพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากหรือพื้นที่น้ำหลากแต่อย่างใด



รูปที่ 6-14 ลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกตอนบน

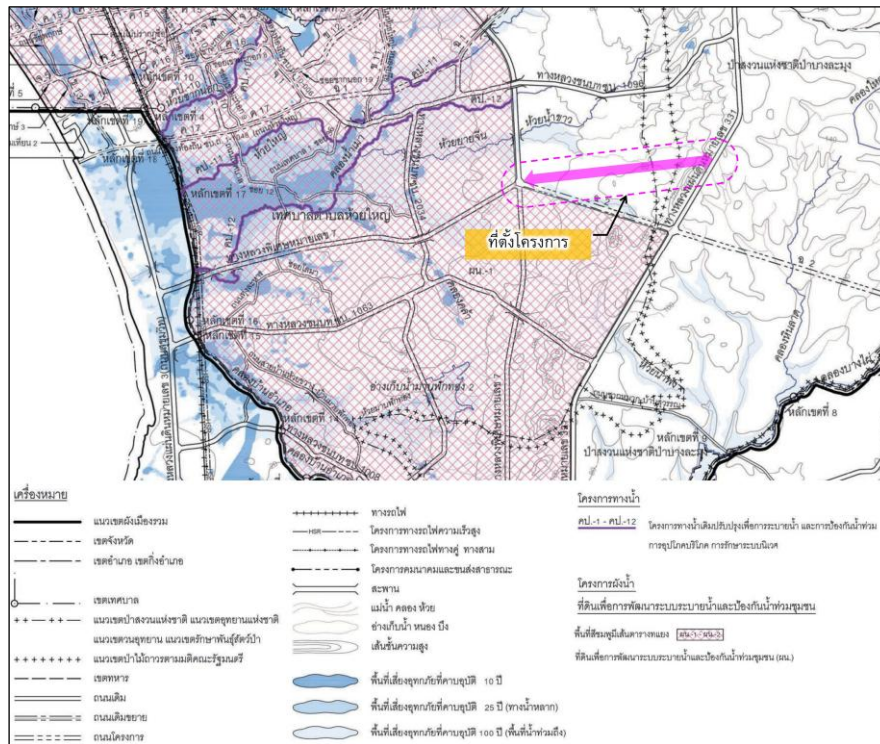
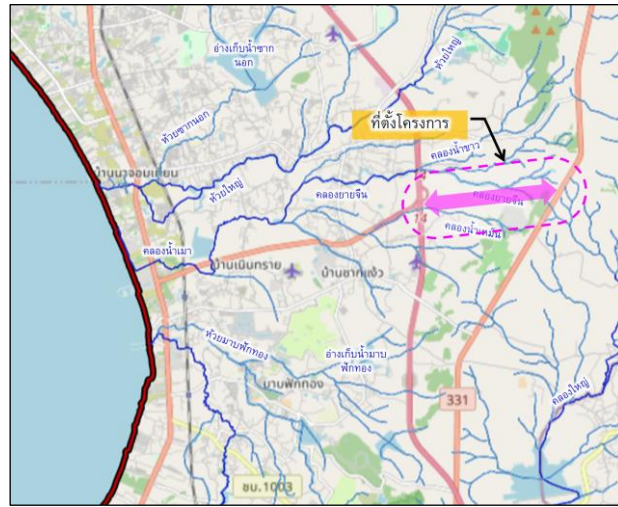
จากการรวบรวมข้อมูลแนวทางการคำนวณหาปริมาณน้ำของลุ่มน้ำชายฝั่งทะเลตะวันออกจากแนวทางการประเมินปริมาณน้ำหลากของ 22 ลุ่มน้ำ โดยสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ ซึ่งเป็นการเลือกใช้วิธีการวิเคราะห์ความถี่แบบลุ่มน้ำรวม (Regional Flood Frequency Analysis) โดยรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณน้ำหลากจากสถานีวัดน้ำฝนของหน่วยงานต่าง ๆ แล้วนำมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณน้ำหลากสูงสุดรายปีเฉลี่ยและพื้นที่รับน้ำฝนปริมาณน้ำท่ารายปีเฉลี่ยและปริมาณน้ำหลากสูงสุดเฉลี่ย

สำหรับลุ่มน้ำสาขาชายฝั่งทะเลตะวันออก (ลุ่มน้ำสาขา 1) มีขนาดพื้นที่ลุ่มน้ำสาขา 1,619.63 ตารางกิโลเมตร มีปริมาณน้ำท่าเฉลี่ยรายปี 1,059.37 ล้าน ลูกบาศก์เมตร และปริมาณน้ำหลากสูงสุดรายปีเฉลี่ย 194.55 ลูกบาศก์เมตร/วินาที โดยสถานีวัดน้ำท่าที่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการมากที่สุด คือ สถานี Z.34 บ้านนาวังลำน้ำห้วยขุนจิตร์ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

จังหวัดชลบุรีไม่มีแม่น้ำขนาดใหญ่ไหลผ่านจึงต้องมีการสร้างอ่างเก็บน้ำ ปัจจุบันมีอ่างเก็บน้ำในพื้นที่รวมกัน 13 แห่ง ความจุรวม 294.98 ล้านลูกบาศก์เมตร/ปี โดยมีอ่างเก็บน้ำบางพระ เป็นอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่อยู่ในอำเภอสัตร์ราชา จังหวัดชลบุรี มีปริมาณน้ำต้นทุนส่งออกรวมทั้งหมด 197.76 ล้านลูกบาศก์เมตร/ปี

สำหรับทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ รวบรวมจากการศึกษาลุ่มน้ำชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ และแผนผังแสดงผังน้ำ แนบท้ายผังเมืองรวมเมืองบางละมุง จังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ.2565 แสดงในรูปที่ 6-15 พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่พาดผ่านพื้นที่เสี่ยงอุทกภัยที่คาบอับที่ 10 ปี 20 ปี

(ทางน้ำหลัก) และ 100 ปี (พื้นที่น้ำท่วมถึง) มีเพียงช่วงประมาณ กม.1+500 อยู่ใกล้กับพื้นที่เสี่ยงอุทกภัยที่คาบอับดี 100 ปี (พื้นที่น้ำท่วมถึง) จากห้วยน้ำขาวเท่านั้น รวมทั้งไม่อยู่ในพื้นที่เพื่อการพัฒนาาระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมชุมชน (ผน.)

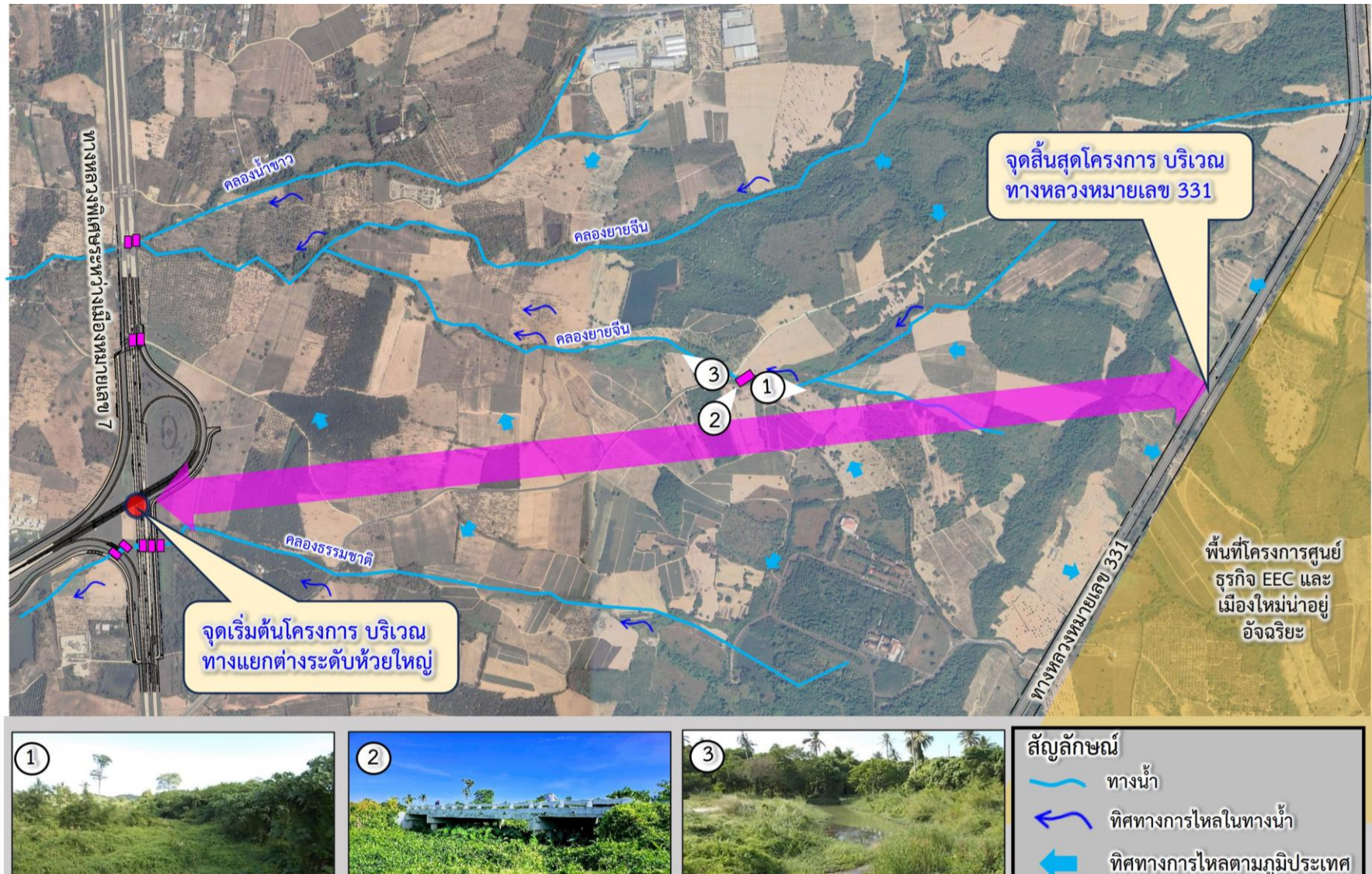


ที่มา : ปรับปรุงจากแผนผังแสดงผังน้ำ ผังเมืองรวมเมืองบางละมุง จังหวัดชลบุรี, 2565

## รูปที่ 6-15 ผังแสดงทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ

### 2) สภาพทางน้ำสายหลักในพื้นที่โครงการ

ลักษณะพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ซึ่งมีความลาดเอียงสูง โดยเป็นพื้นที่เกษตรกรรมทำไร่มันสำปะหลังและสวนยางพารา จากการรวบรวมข้อมูลการสำรวจทางน้ำสายหลักบริเวณพื้นที่โครงการที่ตัดผ่านทางน้ำธรรมชาติ พบห้วยหรือคลองและทางน้ำสาขา โดยพบสะพานหนึ่งแห่งเป็นอาคารระบายน้ำผ่านถนนท้องถิ่นสายบ้านยางใหญ่ถึงทางหลวงหมายเลข 331 แสดงดังรูปที่ 6-16



รูปที่ 6-16 ทางน้ำหลักบริเวณพื้นที่โครงการ

## 6.6 สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง

จากการสำรวจสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ พบระบบสาธารณูปโภค (รูปที่ 6-17) สรุปได้ดังนี้

### □ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่)

พบสายส่งไฟฟ้า ขนาดแรงดัน 22 kVA. ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และเสาไฟแสงสว่างแบบเสาสูง (High Mast) อยู่บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

### □ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ (ทางหลวงหมายเลข 331)

พบสายส่งไฟฟ้า ขนาดแรงดัน 22 kVA. ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อยู่ชิดริมเขตทางฝั่งขาเข้าตลอดแนวทางหลวงหมายเลข 331



จุดเริ่มต้นโครงการ



จุดสิ้นสุดโครงการ

รูปที่ 6-17 ระบบสาธารณูปโภคบริเวณพื้นที่โครงการ

## 7. การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 7.1 นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- 1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 พบว่า การพัฒนาโครงการเข้าข่ายประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอต่อ สผ. พิจารณา ลำดับที่ 19 โดยสามารถสรุปผลการตรวจสอบ ดังตารางที่ 7-1

ตารางที่ 7-1

การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	<b>เข้าข่าย</b> ต้องจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจและเมืองใหม่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ด้านเหนือ)
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ตามมติคณะรัฐมนตรี
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตเป็นป่าสงวนแห่งชาติ	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้อยู่ใกล้พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนฝั่งเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 1 กิโลเมตร ไม่พบแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ



ตารางที่ 7-1 (ต่อ)

การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
33	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 ยกเว้น	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 ตามมติคณะรัฐมนตรี
33.1	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการการพัฒนาชุมชน และการจัดการที่ดิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี	
33.2	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชน ตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน	
33.3	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มี การขยายพื้นที่ให้แตกต่างจากเดิม	

2) การตรวจสอบข้อกำหนดเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554

จากการตรวจสอบการกำหนดประเภทและขนาดโครงการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (13 กันยายน พ.ศ. 2537) และกลไกการดำเนินงานด้านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่าง ๆ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554 พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม จึงไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ตามข้อกำหนดดังกล่าว ดังตารางที่ 7-2

ตารางที่ 7-2

การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554

ข้อ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
2	โครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination, IEE)	
2.4	โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่ เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้ว ที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม

3) ความสอดคล้องแผนพัฒนาจังหวัด

จากการทบทวนแผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ.2566 - 2570 ฉบับทบทวน ได้กำหนดวิสัยทัศน์ “เมืองนวัตกรรมชั้นนำ สร้างเศรษฐกิจใหม่สู่การพัฒนาคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน” โดยมีประเด็นการพัฒนา 5 ประเด็น ได้แก่

- (1) สนับสนุนการพัฒนานวัตกรรมอุตสาหกรรม เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน
- (2) ยกกระดับให้เป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับนานาชาติสร้างเสริมนวัตกรรมเกษตร สู่เศรษฐกิจ BCG

- (3) ยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐและเอกชน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคมรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- (4) สร้างสรรค์สังคมให้มั่นคงมีคุณภาพและยั่งยืน
- (5) บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เกิดความสมดุล และมีส่วนร่วมอย่างยั่งยืน

ดังนั้น การพัฒนาโครงการเป็นการเพิ่มศักยภาพโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอู่ฉันทรี (ด้านเหนือ) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและการสัญจรของประชาชน รวมถึงแหล่งท่องเที่ยว แหล่งเกษตรกรรม และเมืองสำคัญภายในพื้นที่ให้ได้รับความสะดวกและความปลอดภัย ถือว่า เป็นการสนับสนุนประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐและเอกชน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคมรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

#### 4) การตรวจสอบประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่บังคับใช้ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 ดังนี้ (รูปที่ 7-1)

- **ที่ดินประเภท ม. (สีส้ม)** ให้เป็นที่ดินประเภทชุมชนเมือง มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เป็นชุมชนเมืองรองรับการขยายตัวของศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลัก และศูนย์กลางหลักระดับอำเภอ รองรับการพัฒนาที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และบริการขั้นพื้นฐาน
- **ที่ดินประเภท รม. (สีส้มอ่อนมีจุดสีขาว)** ให้เป็นที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขยายตัวของที่อยู่อาศัยที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีบริเวณชานเมือง
- **ที่ดินประเภท ปก. (สีเหลืองมีเส้นทแยงสีเขียว)** ให้เป็นที่ดินประเภทที่พระราชกฤษฎีกากำหนดให้เป็นเขตปฏิรูปที่ดิน มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นไปตามการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม

เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอู่ฉันทรี (ด้านเหนือ) ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายถนนสามารถดำเนินการในพื้นที่ได้โดยไม่เข้าข่ายกิจการซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดในประกาศดังกล่าว



รูปที่ 7-1 ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก  
เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562

## 7.2 พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 1) ป่าสงวนแห่งชาติ

จากการตรวจสอบขอบเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการบางส่วนพาดผ่านป่าสงวนแห่งชาติ ป่าบางละมุง แสดงดังรูปที่ 7-2

### 2) ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

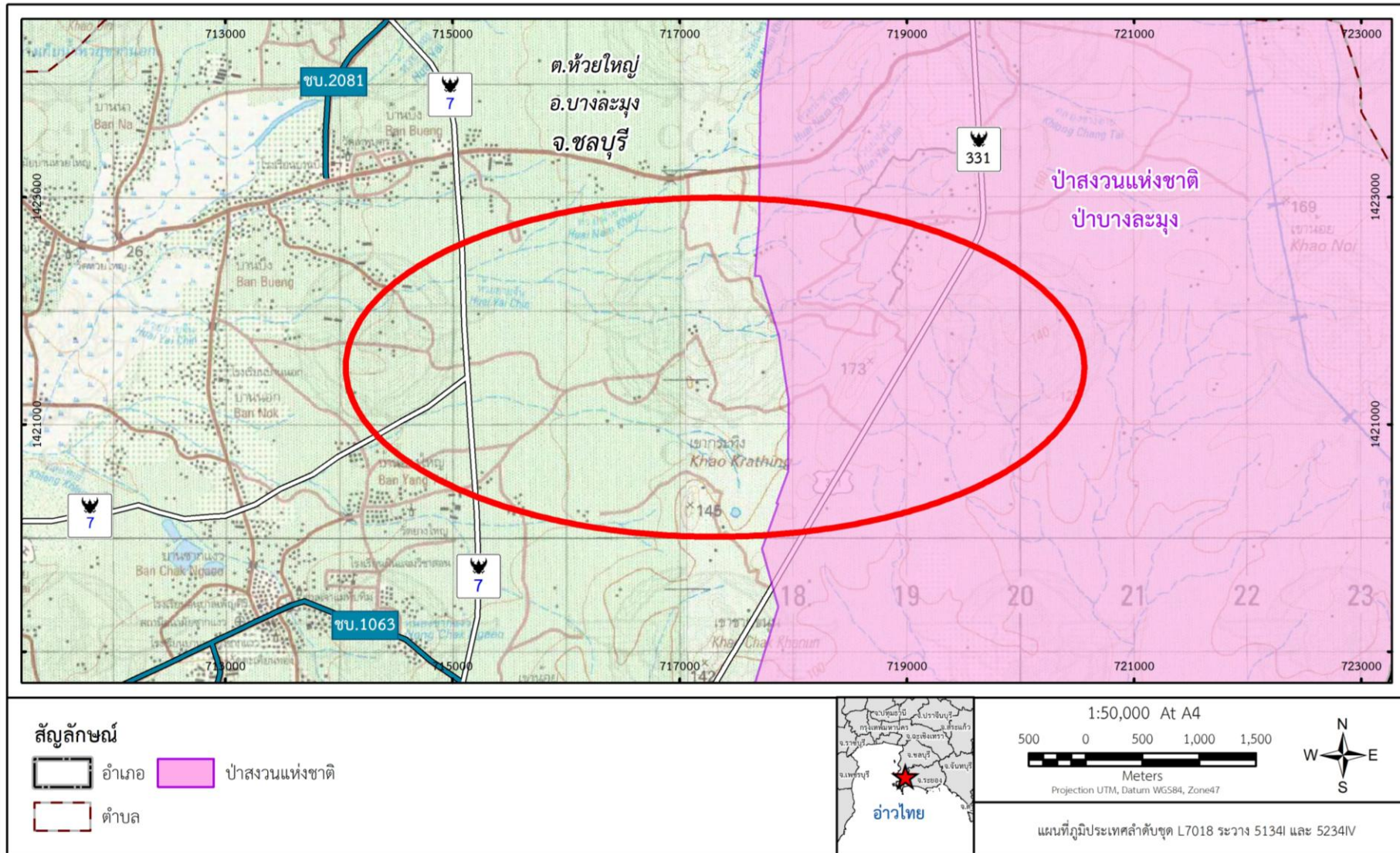
จากการตรวจสอบแผนที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5 ตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2534 เรื่อง การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชายฝั่งทะเลตะวันออกและข้อเสนอแนะมาตรการการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำ (รูปที่ 7-3) ดังนั้น การพัฒนาโครงการนี้ ซึ่งเป็นโครงการประเภททางหลวงสามารถดำเนินการในพื้นที่ได้ เนื่องจากสอดคล้องกับข้อกำหนดมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามที่กำหนดในมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว

### 3) สิ่งมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์

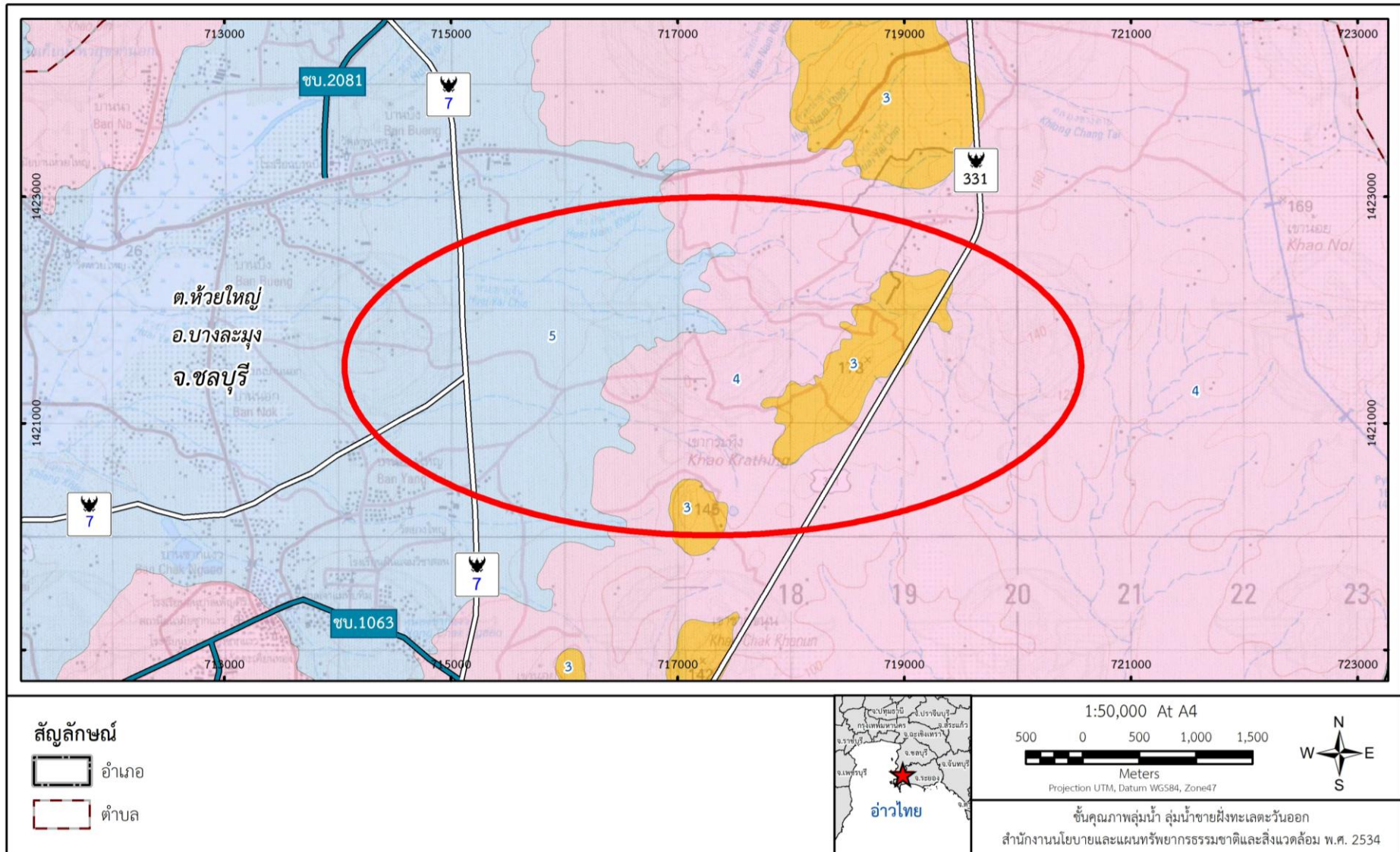
จากการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และศิลปวัตถุ ไม่พบโบราณสถาน และแหล่งโบราณคดี พิพิธภัณฑสถาน สถาปัตยกรรม พระราชวัง อนุสาวรีย์ อนุสรณ์สถาน หลักเมือง เมืองเก่า เมืองประวัติศาสตร์ ย่านเก่า สถาปัตยกรรมพื้นถิ่นแหล่งประวัติศาสตร์ และแหล่งศิลปกรรม ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ

### 4) พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

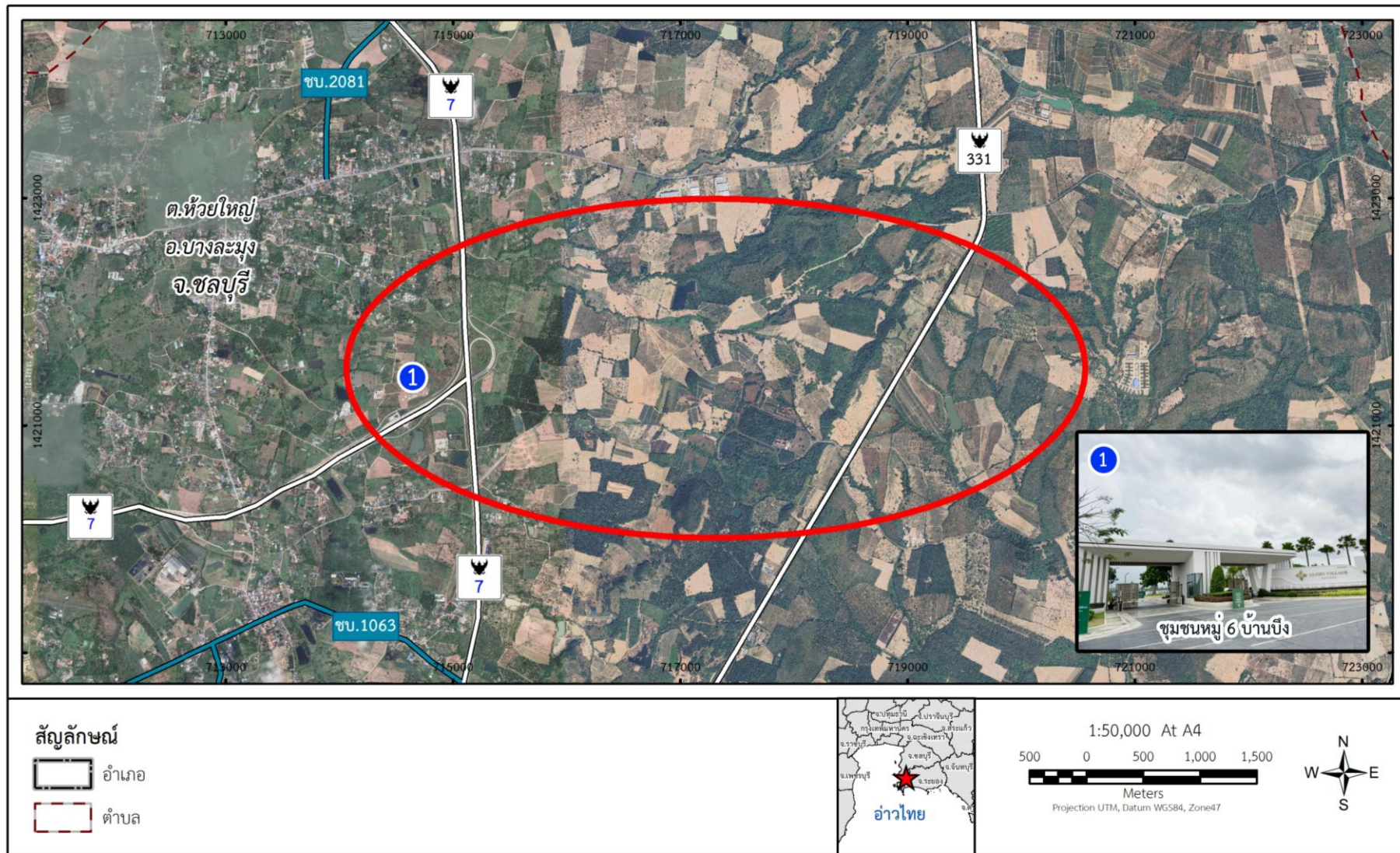
จากการพิจารณาพื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น พบพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมจำนวน 1 แห่ง คือ ชุมชนหมู่ 6 บ้านบึง ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี (พิกัด 714769E 1421287N) มีระยะห่างจากทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ 380 เมตร ดังรูปที่ 7-4



รูปที่ 7-2 ป่าสงวนแห่งชาติบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 7-3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 7-4 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

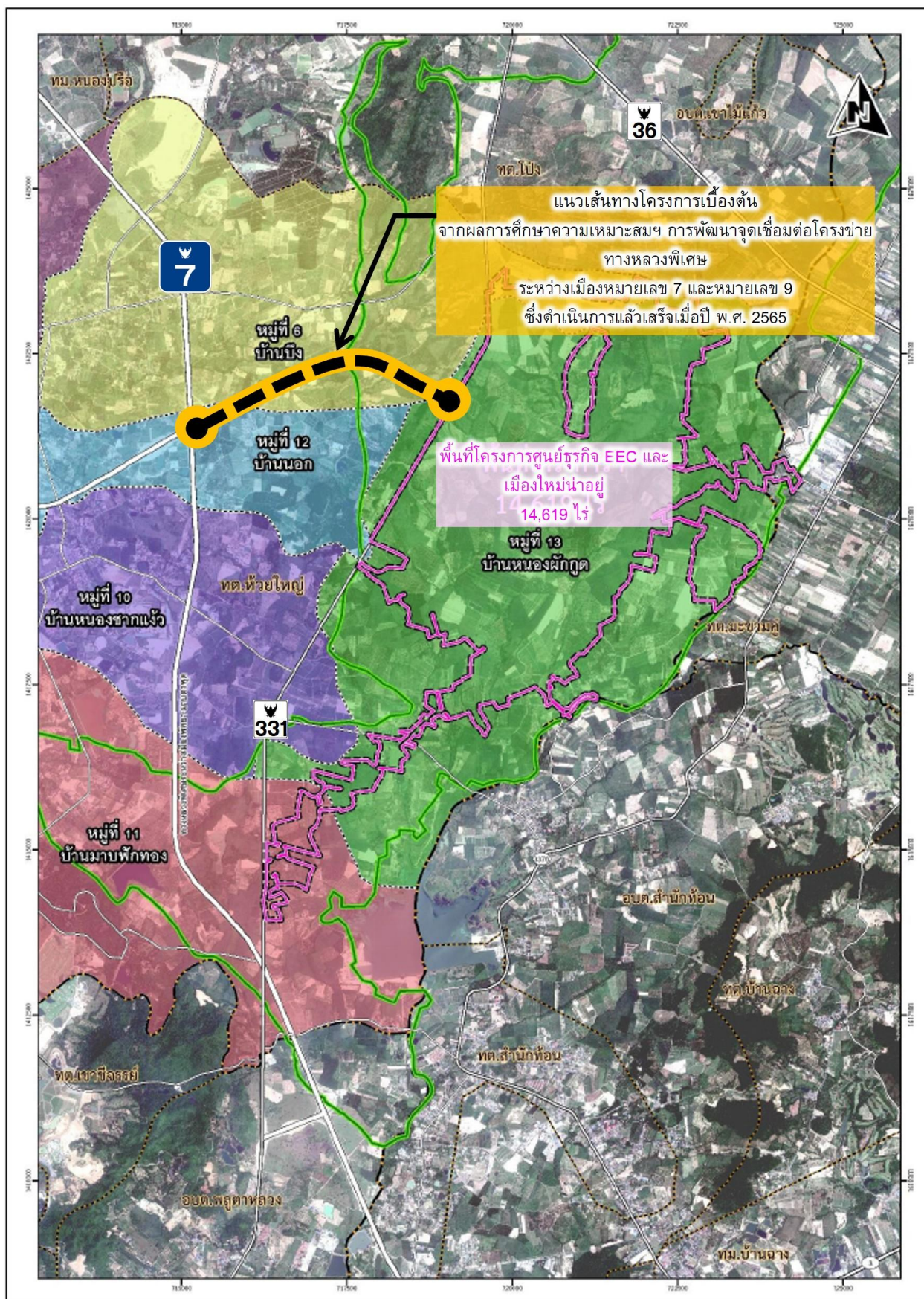
## 8. แนวคิดเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ

แนวคิดในการสำรวจและออกแบบปรับปรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองนั้น จะดำเนินการให้สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการและความสอดคล้องกับรูปแบบทางหลวงในช่วงต่อเนื่องเป็นหลัก

สำหรับแนวคิดเบื้องต้นในภาพรวมของการปรับปรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจากบริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ในปัจจุบัน เพื่อเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.132+500 กับ ทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.19+500 และสอดคล้องกับผังโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC โดยออกแบบให้มีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษหรือทางหลวงขนาด 4 ช่องหรือมากกว่า พร้อมทั้งก่อสร้างด่านจัดเก็บค่าผ่านทางในตำแหน่งที่มีความเหมาะสม และออกแบบหรือการปรับปรุงทางแยกต่างระดับ เพื่อให้สามารถรองรับการจราจรได้ในทุกทิศทาง และปรับปรุงทางบริการทางด้านซ้ายทางและด้านขวาทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทั้งนี้รูปแบบที่ดำเนินการจะต้องมีความเหมาะสมกับสภาพทางภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง ในบริเวณใกล้เคียง และปริมาณการจราจรในอนาคต โดยจะรวบรวม ศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องนำมาออกแบบเบื้องต้นทางหลวงพิเศษที่มีการควบคุมการเข้า-ออกโดยสมบูรณ์ โดยจะนำเสนอรูปแบบในขั้นต้นที่เหมาะสมและการเตรียมพื้นที่เพื่อการต่อขยายในอนาคตตามรูปแบบที่สมบูรณ์ (Ultimate Design)

### 8.1 การกำหนดแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ

การกำหนดแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนา จะศึกษาและรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูลรายละเอียดสายทาง ปัจจุบัน อุปสรรค ตลอดจนข้อจำกัดในการพัฒนาแนวเส้นทาง ทั้งข้อจำกัดทางด้านกายภาพและด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมผลจากการทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องรวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันและอนาคตโดยรอบพื้นที่ศึกษามาใช้ในการพิจารณาประกอบการกำหนดทางเลือก เพื่อนำมาดำเนินการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด จากการพิจารณาเปรียบเทียบในด้านวิศวกรรมและจราจร เศรษฐศาสตร์และการลงทุน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ของแต่ละทางเลือกรวมถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนมาประกอบการพิจารณาด้วย โดยจะดำเนินการสำรวจภาคสนามและรวบรวมข้อมูลสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่ศึกษารวมถึงทบทวนผลการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2565 โดยการศึกษา พบว่า แนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอู่ฉันทรี (ด้านเหนือ) มีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ อยู่ในเขตพื้นที่หมู่ที่ 12 บ้านนอก ผ่านพื้นที่หมู่ที่ 6 บ้านบึง และสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 331 ในเขตพื้นที่หมู่ที่ 13 บ้านหนองผักกูด ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ดังรูปที่ 8-1



รูปที่ 8-1 แนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น

## 8.2 แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

การกำหนดแนวทางเลือกและรูปแบบการพัฒนาโครงการ มีข้อพิจารณา ดังนี้

(1) แนวเส้นทางจะเริ่มต้นจากทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ในปัจจุบัน เพื่อเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.132+500 กับ ทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.19+500 และสอดคล้องกับผังโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอู่ฉันทรี (ด้านเหนือ) ซึ่งจะต้องประสานงานกับ EEC ในขั้นตอนการดำเนินงาน

(2) ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เปิดใช้งานแล้วในปัจจุบัน ดังนั้น รูปแบบการปรับปรุงทางแยกต่างระดับควรหลีกเลี่ยงผลกระทบต่ออาคารระหว่างก่อสร้างเป็นสำคัญ และควรพิจารณาให้รถที่มาจากศูนย์ธุรกิจ EEC และจากทางหลวงหมายเลข 331 สามารถเข้าใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ได้ทั้งสองทิศทาง

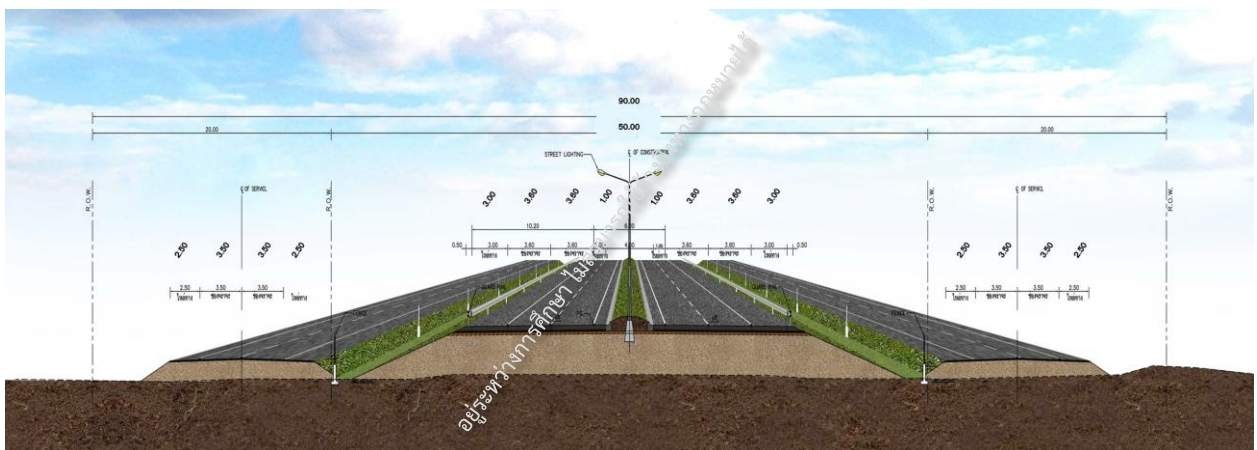
(3) บริเวณพื้นที่ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับ ทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่ศึกษามีแนวท่อน้ำธรรมชาติหลายสาย และมีสภาพพื้นที่เป็นทางลาด โดยมีค่าระดับที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ประมาณ +48 ม.รทก.และค่าระดับที่ทางหลวงหมายเลข 331 ประมาณ +137 ม.รทก. ซึ่งไม่อยู่ในพื้นที่น้ำหลากและพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก สำหรับสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งปลูกมันสำปะหลัง

(4) บริเวณก่อนถึงจุดตัดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 331 บางช่วงเป็นพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าบางละมุง ดังนั้น จึงควรพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับที่ใช้พื้นที่ป่าให้น้อยที่สุดและพิจารณาวิธีการก่อสร้างที่รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้มากที่สุด

(5) รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 ต้องมีความสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังของโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC

## 8.3 แนวคิดรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเบื้องต้น

ในเบื้องต้นกำหนดรูปตัดทางหลวงพิเศษสายนี้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตรภายในเขตทาง 60 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบเกาะยก มีทางบริการทั้งสองฝั่งเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3701 (ทางบริการด้านซ้ายทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7) ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้างข้างละ 2.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 8-2



รูปที่ 8-2 รูปตัดของถนนโครงการเบื้องต้น

## 8.4 แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

การศึกษารูปแบบทางแยกต่างระดับ จะเริ่มจากการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานในบริเวณพื้นที่ที่จะก่อสร้าง และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง กฎ ระเบียบ ข้อจำกัดต่าง ๆ เพื่อนำมาพิจารณากำหนดรูปแบบทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ทางวิศวกรรมที่สามารถแก้ปัญหาจุดตัด เพิ่มความสะดวกสบาย และความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน จากนั้นจะกำหนดเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับ โดยจะครอบคลุมปัจจัยต่าง ๆ ทั้งในด้านเทคนิควิศวกรรม การลงทุน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมที่มีผลกระทบต่อเมื่อมีทางแยกต่างระดับแต่ละรูปแบบเกิดขึ้น เมื่อได้ดำเนินการกำหนดเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จะพิจารณาเปรียบเทียบให้ได้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุด

โดยทั่วไปทางแยกต่างระดับ เป็นวิธีการจัดการจราจรให้รถที่มีปริมาณสูงผ่านทางแยกได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และรักษาปริมาณรถที่ผ่านได้ตามต้องการ ซึ่งจะต้องมีการแยกระดับการจราจรในช่องทางจราจรทิศทางใดทิศทางหนึ่ง หรือหลายทิศทาง ในลักษณะยกข้ามหรือลอดได้ ลักษณะของทางแยกต่างระดับมีสองประเภทคือ

- แบบยกข้ามหรือลอดได้เพียงอย่างเดียว ไม่มีการเชื่อมเข้าหากัน (Grade Separation without Ramps) จะเป็นในลักษณะที่ทางหลวงสายหลัก หรือทางหลวงพิเศษตัดกับทางหลวงท้องถิ่น หรือทางที่มีปริมาณจราจรน้อยกว่ามาก
- แบบต่างระดับ ตั้งแต่หนึ่งระดับหรือมากกว่า โดยมีการเชื่อมเข้าหากันเพื่อให้การจราจรสามารถผ่านไปมาระหว่างทางหลวงที่ตัดกันที่ระดับต่างกันได้ ซึ่งจะเรียกว่า Interchange

สำหรับทางแยกต่างระดับของโครงการมี 2 แห่ง ได้แก่ ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ บริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เป็นการปรับปรุงทางแยกต่างระดับเดิมจากแบบสามแยกเป็นแบบสี่แยก และทางแยกบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 เชื่อมต่อโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านเหนือ) ทั้งนี้ ในเบื้องต้นกำหนดรูปแบบเป็นแบบต่างระดับ หรือ Interchange ทั้งสองแห่ง โดยจะพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพทางภูมิประเทศ สามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ต่อการคมนาคมและขนส่ง พร้อมทั้งให้คำนึงถึงความปลอดภัย และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

## 9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการอันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการศึกษา โดยมุ่งเน้นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และร่วมกันแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะหรือแสดงความคิดเห็นได้ในทุกขั้นตอนของการศึกษาโครงการ ซึ่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจะนำมาพิจารณาประกอบการศึกษา ให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในชุมชนน้อยที่สุด

สำหรับผลการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในช่วงที่ผ่านมา แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงดังตารางที่ 9-1 และการเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แสดงดังตารางที่ 9-2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แสดงดังตารางที่ 9-3

ตารางที่ 9-1  
การประชาสัมพันธ์โครงการ

1. การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ		
2. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์		
เว็บไซต์โครงการ <a href="http://www.M7-EEC-North.com">www.M7-EEC-North.com</a>	เพจเฟซบุ๊กโครงการ M7เชื่อมeecด้านเหนือ	ไลน์โครงการ M7เชื่อมEECด้านเหนือ (@658aigny)

ตารางที่ 9-2  
การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

<p>การเข้าพบ ดร.ฤทธิชัย เพ็ญสมบุรณ์ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พร้อมด้วยผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ดำเนินการเมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.30 น.</p>	

ตารางที่ 9-2 (ต่อ)  
การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



การเข้าพบ นายสมพงษ์ เทียนสว่าง รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2  
พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2  
ดำเนินการเมื่อวันศุกร์ที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 น.



การเข้าพบนายพรชัย สังข์เอียด ปลัดอาวุโสอำเภอบางละมุง  
ดำเนินการเมื่อวันศุกร์ที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2568 เวลา 11.00 น.



การเข้าพบกลุ่มผู้นำชุมชนตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี  
ดำเนินการเมื่อวันศุกร์ที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.30 น.

ตารางที่ 9-2 (ต่อ)  
การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



ตารางที่ 9-3

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1. ให้ออกแบบให้มีทางขนาน หรือออกแบบโดยไม่ปิดกั้นเส้นทางสัญจร เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้ดั้งเดิม	1. นำไปพิจารณาออกแบบโครงการตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่
2. ให้ออกแบบระบบระบายน้ำให้สามารถระบายน้ำได้อย่างเพียงพอ	2. นำไปพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำให้เหมาะสมและสามารถระบายน้ำได้อย่างเพียงพอ
3. ให้ออกแบบให้มีความสูงช่องลอดของสะพานไม่ต่ำกว่า 5 เมตร	3. รับข้อเสนอแนะไปประกอบการพิจารณาความสูงช่องลอดของสะพานตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
4. ขอให้ออกแบบเพื่อรองรับการกัดเซาะ	4. นำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
5. ให้ออกแบบโดยลดการตัดกระแสน้ำจราจร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	5. นำไปพิจารณาออกแบบโครงการตามความเหมาะสม
6. ให้ออกแบบโดยสามารถเข้า-ออก ด้านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางและบ้านเรือนของประชาชนได้สะดวก	6. รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาออกแบบโดยสามารถเข้า-ออก ด้านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง และบ้านเรือนของประชาชนได้สะดวก ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
7. ให้พิจารณาค่าเวนคืนที่ดินที่เหมาะสมและเป็นธรรม	7. นำไปกำหนดมาตรการด้านการเวนคืนให้เหมาะสม
8. ให้ประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าว ของเทศบาลตำบลห้วยใหญ่ และติดป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณโครงการ	8. ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าว ของเทศบาลตำบลห้วยใหญ่ และติดป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณโครงการตามข้อเสนอแนะ
9. เสนอสถานที่จัดประชุมกลุ่มย่อย ณ อาคารหอประชุมมัลติมีเดีย โรงเรียนเทศบาล 1 บ้านหนองซากแก้ว	9. จะดำเนินการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ณ อาคารหอประชุมมัลติมีเดีย โรงเรียนเทศบาล 1 บ้านหนองซากแก้ว

10. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

10.1 ด้านวิศวกรรม : จะดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวบรวมข้อมูลด้านการจราจร สํารวจและวิเคราะห์ข้อมูลจราจรในภาคสนาม รวมถึงการพิจารณาแนวเส้นทางและหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ รูปแบบทางแยกต่างระดับ รูปแบบของโครงการ ที่เหมาะสม เพื่อนำไปประกอบการศึกษาในขั้นตอนต่อไป

**10.2 ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม :** จะดำเนินการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิและสำรวจสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่โครงการ เพื่อใช้ประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

**10.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :** ดำเนินการปิดประกาศสรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ภายใน 15 วัน หลังจากการประชุม ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ในหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ เฟซบุ๊ก และไลน์โครงการ และเตรียมข้อมูลเพื่อดำเนินการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

## 11. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



**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 ถนนบางกรวย-ไทรน้อย ตำบลบางรักพัฒนา อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110



**ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด**

เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160

หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 12 หรือ 08 5813 1107

หมายเลขโทรสาร : 0 2805 6660-3 ต่อ 17



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



M7เชื่อมeecด้านเหนือ



M7เชื่อมEECด้านเหนือ  
(@658aigny)



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





