

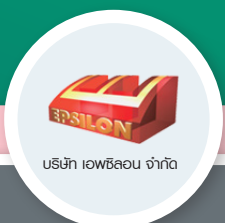


# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอยู่จระเข้ (ด้านเหนือ)



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนด  
รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ดำเนินการศึกษาโดย





กำหนดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7  
ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอู่ฉันทบุรี (ด้านเหนือ)  
วันอังคารที่ 8 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09.00-12.00 น.  
ณ อาคารหอประชุมมัลติมีเดีย โรงเรียนเทศบาล 1 บ้านซากแก้ว ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

09.00 - 09.30 น.	ลงทะเบียนและรับเอกสาร
09.30 - 09.45 น.	พิธีเปิดการประชุม - กล่าวเปิดการประชุม โดย นายอำเภอบางละมุง หรือผู้แทน
09.45 - 11.00 น.	นำเสนอข้อมูลโครงการ - การศึกษาด้านวิศวกรรม โดย นายเอนก สงสระบุญ ผู้จัดการโครงการ นายสานนท์ วรงค์สุรติ วิศวกรงานทาง - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดย นางรังษิยา กมลพนัส ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม - การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย ผศ.กฤตยชล ทองธรรมสถิต ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน
11.00 - 11.50 น.	การรับฟังความคิดเห็นและการอภิปรายตอบข้อซักถาม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง และผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
11.50 - 12.00 น.	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ปิดการประชุม

\*\*\*\*\*



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้งวิศวกรที่ปรกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทงหลวงพิเศษระหว่งเมืองหมายเลข 7  
ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่่นาอยู่จจริยะ (ด้านเหนือ)

สารบัญ

	หน้า	
1	ความเป็นมาของโครงการ	1
2	วัตถุประสงค์	2
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ	2
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ	2
4	พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
5	สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	4
5.1	ทงหลวงพิเศษระหว่งเมืองหมายเลข 7	4
5.2	ทงหลวงหมายเลข 331	6
5.3	โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา	6
5.4	สภาพทงกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ	11
5.5	สภาพทงอุทกวิทยาและการระบายน้ำ	14
5.6	สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง	18
6	การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทงด้านสิ่งแวดล้อม	19
6.1	นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	19
6.2	พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทงด้านสิ่งแวดล้อม	23
7	ลักษณะโครงการ	27
8	การกำหนดรูปแบบทงเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	29
8.1	การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ	29
8.2	การคัดเลือกรูปแบบทงแยกต่างระดับ	36
9	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	54
10	การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	61
10.1	ด้านวิศวกรรม	61
10.2	ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม	62
10.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	62
11	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	62



## สารบัญญัตินี้

ตารางที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
5-1	อาคารระบายน้ำตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ช่วง กม.131+794 ถึง กม.132+897)	16
5-2	อาคารระบายน้ำตามแนวทางหลวงหมายเลข 331 (ช่วง กม.18+556 ถึง กม.20+064)	16
6-1	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	19
6-2	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554	20
8-1	แนวเส้นทางเลือกของโครงการเบื้องต้น	35
8-2	รายละเอียดทิศทางการจราจรแนวทางเลือกที่ 1 ของทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่	39
8-3	รายละเอียดทิศทางการจราจรแนวทางเลือกที่ 2 ของทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่	41
8-4	รายละเอียดทิศทางการจราจรแนวทางเลือกที่ 3 ของทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่	43
8-5	รูปแบบทางเลือกของการปรับปรุงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่เบื้องต้น	44
8-6	รายละเอียดทิศทางการจราจรรูปแบบทางเลือกที่ 1 ของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331	47
8-7	รายละเอียดทิศทางการจราจรรูปแบบทางเลือกที่ 2 ของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331	49
8-8	รายละเอียดทิศทางการจราจรรูปแบบทางเลือกที่ 3 ของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331	51
8-9	รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับเบื้องต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 (เชื่อมต่อศูนย์ธุรกิจ EEC)	52
9-1	การประชาสัมพันธ์โครงการ	56
9-2	การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	58
9-3	สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	61



## สารบัญญรูป

รูปที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
5-1	สภาพปัจจุบันของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับ ห้วยใหญ่	4
5-2	สภาพทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณพื้นที่โครงการ	5
5-3	สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่โครงการ	6
5-4	โครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณพื้นที่ศึกษา	7
5-5	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ช่วงที่ 3 ถนนพญา-มาบตาพุด)	8
5-6	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางเข้า - ออก บริเวณถนนเชื่อมต่อ ช่วงห้วยใหญ่ - บ้านอำเภอ)	8
5-7	ทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท)	9
5-8	ทางหลวงหมายเลข 331 (สายสัดหีบ-เขาหินซ้อน)	9
5-9	ทางหลวงชนบท ชบ.2081 (ถนนห้วยใหญ่)	9
5-10	ทางหลวงชนบท ชบ.1063	10
5-11	ถนนห้วยใหญ่ - ชากแก้ว	10
5-12	ถนนยางใหญ่	10
5-13	สภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ	11
5-14	ลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกตอนบน	14
5-15	ผังแสดงทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ	15
5-16	ทางน้ำหลักบริเวณพื้นที่โครงการ	17
5-17	ระบบสาธารณูปโภคบริเวณพื้นที่โครงการ	18
6-1	ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขต พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผัง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562	22
6-2	ป่าสงวนแห่งชาติบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	24
6-3	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	25
6-4	พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	26
8-1	แนวเส้นทางเลือกและองค์ประกอบของโครงการ	28
8-2	รูปตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเบื้องต้น	29
8-3	แนวเส้นทางโครงการเบื้องต้นจากผลการศึกษาเดิม	31
8-4	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ	32
8-5	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ - ทางเลือกที่ 1	33
8-6	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ - ทางเลือกที่ 2	33
8-7	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ - ทางเลือกที่ 3	34



## สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
8-8	รูปแบบทางเลือกการปรับปรุงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ – ทางเลือกที่ 1	38
8-9	รูปแบบทางเลือกการปรับปรุงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ – ทางเลือกที่ 2	40
8-10	รูปแบบทางเลือกการปรับปรุงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ – ทางเลือกที่ 3	42
8-11	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 – ทางเลือกที่ 1	46
8-12	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 – ทางเลือกที่ 2	48
8-13	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 – ทางเลือกที่ 3	50
9-1	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	54
9-2	บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	60



## 1. ความเป็นมาของโครงการ

แผนการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการพัฒนาเมืองใหม่ให้เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจและการเงินระดับภูมิภาค มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล และเป็นเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ ภายใต้ชื่อโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ โดยตั้งอยู่ใน บริเวณพื้นที่ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีเนื้อที่ 14,619 ไร่ ทั้งนี้ จากแผนการพัฒนาพื้นที่ EEC ในภาพรวมจะเป็นตัวเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างอย่างรวดเร็ว ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จึงมีความจำเป็นต้องมีการวางแผนในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการเจริญเติบโตในพื้นที่ รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงระบบคมนาคมหลักของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ระหว่างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินตะวันออก และโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะต่อไป

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ (ด้านเหนือ) เป็นหนึ่งในโครงข่ายถนนส่วนกลางและพื้นที่เกี่ยวเนื่องของโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ ซึ่งต้องมีการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงระบบคมนาคมและขนส่ง และรองรับความต้องการเดินทางในพื้นที่ โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ (ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.132+500) ไปด้านทิศตะวันออกของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 เพื่อเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 331 ในบริเวณประมาณ กม.19+500 โดยเส้นทางดังกล่าวเมื่อพัฒนา แล้วเสร็จจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางระหว่างโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่ อัจฉริยะ กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 รวมทั้งยังมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ.2566 - 2570 ฉบับทบทวน ในประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐและ เอกชน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคมรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และยังช่วยส่งเสริมให้มีการพัฒนา พื้นที่ทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และลดระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งสามารถ ตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนในบริเวณโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่ อัจฉริยะ และพื้นที่ใกล้เคียง ที่มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ กับทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.19+500 ทำให้โครงการเข้าข่ายต้อง จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลำดับ 19 ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ เพื่อเสนอให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการ พัฒนาโครงการ

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้าง บริษัท เอพซิลอน จำกัด และบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ (ด้านเหนือ) เพื่อให้การพัฒนาโครงการ เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการน้อยที่สุด

โดยการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งนี้เป็นการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนเกี่ยวกับรูปแบบโครงการ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป

## 2. วัตถุประสงค์

### 2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

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

### 2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อการศึกษาในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น เพื่อนำไปพิจารณารูปแบบโครงการที่มีความเหมาะสมต่อไป

## 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ

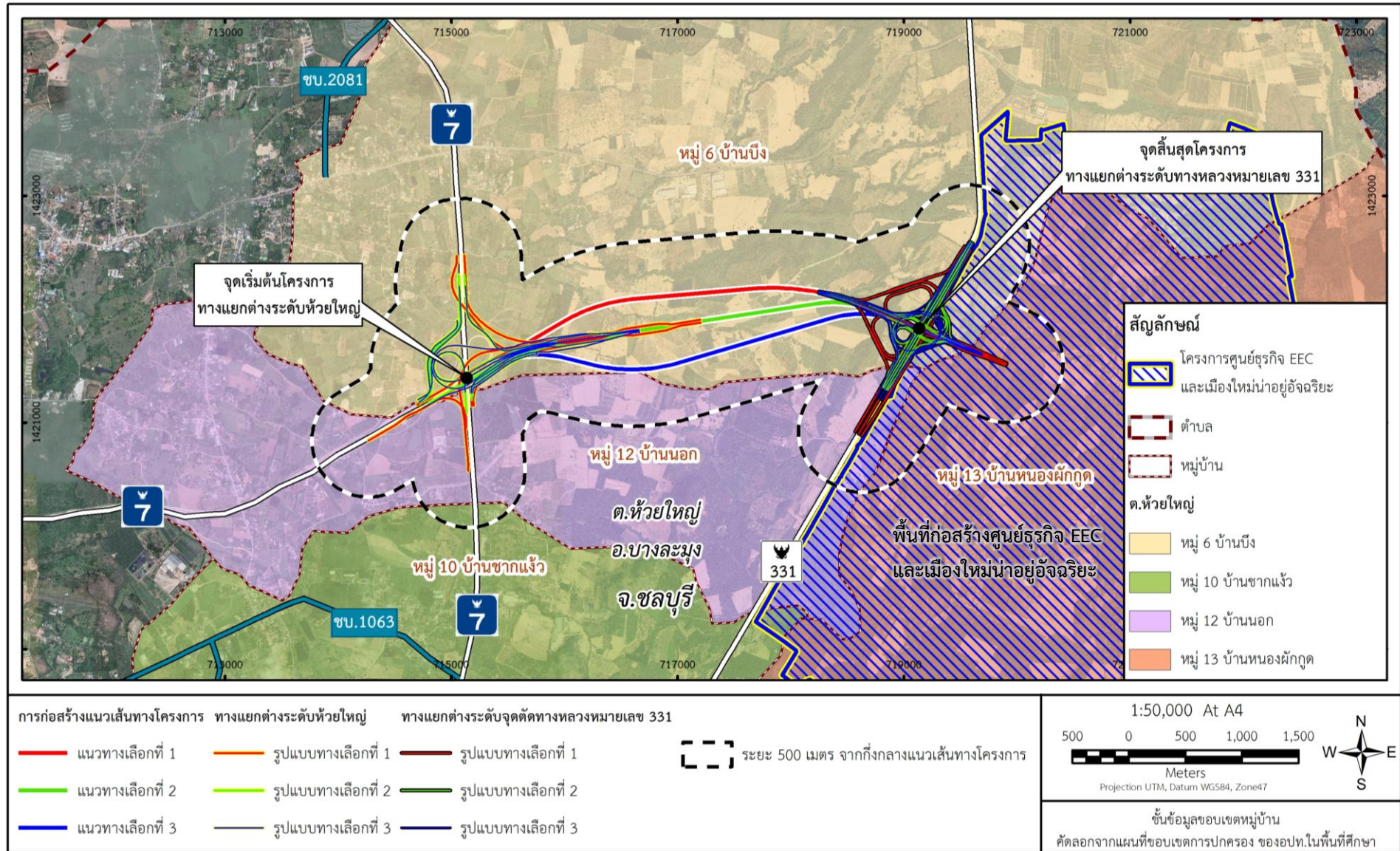
- 1) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร รองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น รวมถึงช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการเดินทาง
- 2) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น
- 3) ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดชลบุรี และพื้นที่ใกล้เคียง
- 4) ช่วยสนับสนุนแผนพัฒนาพื้นที่โครงการศูนย์ธุรกิจ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

## 4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการครอบคลุมพื้นที่บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ บนทงหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ถึงทงหลวงหมายเลข 331 รวมถึงพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อเนื่องเป็นวงกว้างออกไป ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า อยู่ในพื้นที่บางส่วนของอยู่หมู่ 6 บ้านบึง หมู่ 10 บ้านชากแง้ว หมู่ 12 บ้านนอก และหมู่ 13 บ้านหนองผักกูดของตำบลห้วยใหญ่ 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 10 บ้านชากแง้ว 3) หมู่ 12 บ้านนอก 4) หมู่ 13 บ้านหนองผักกูด	เทศบาลตำบลห้วยใหญ่
1 จังหวัด	1 อำเภอ	1 ตำบล	4 หมู่บ้าน	1 หน่วยงาน



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

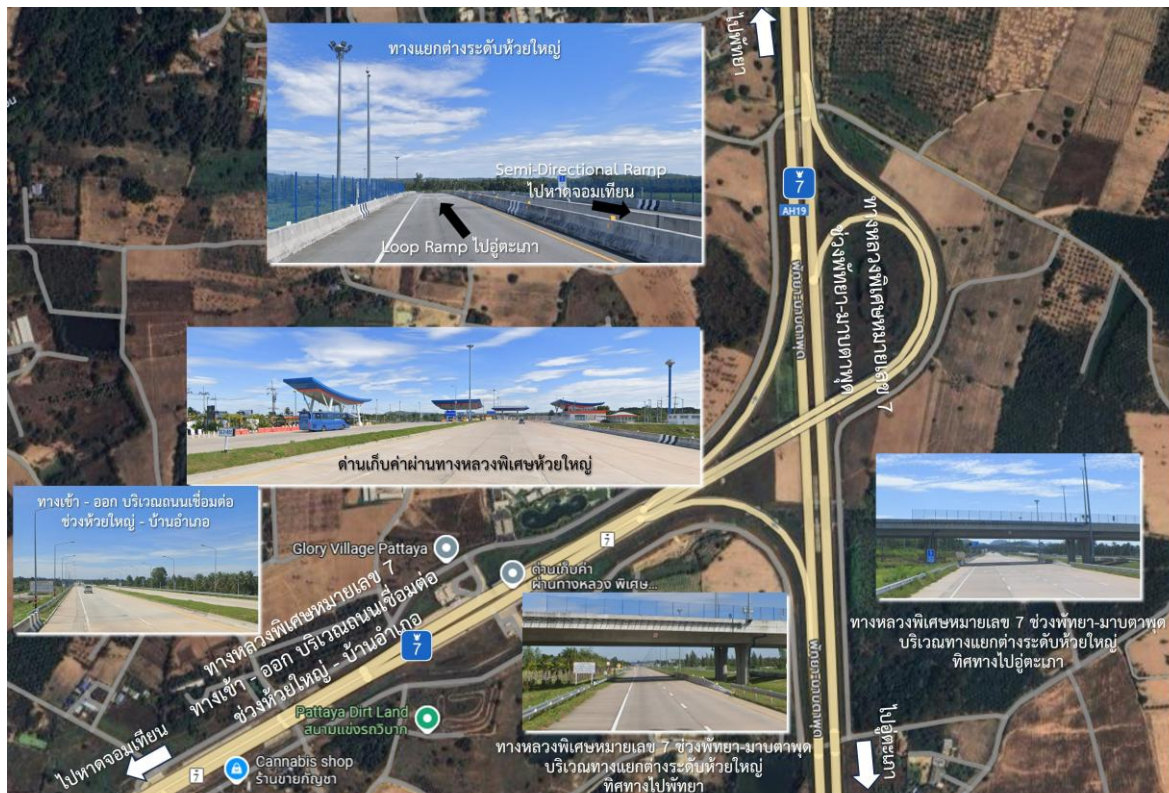
## 5. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

### 5.1 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

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

#### 1) สภาพปัจจุบัน

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา - มาบตาพุด บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ เป็นถนนระดับดินขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง โดยฝั่งซ้ายทางทิศมุ่งหน้าอยู่ตะเภามีขนาด 4 ช่องจราจร เป็นช่องทางปกติ 2 ช่องจราจร และช่องพิเศษที่รองรับรถจาก Loop Ramp ของทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ 2 ช่องจราจร ส่วนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงจากทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ถึงทางหลวงหมายเลข 3 เป็นถนนระดับดินขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง โดยมีด่านเก็บค่าผ่านทางหลวงพิเศษห้วยใหญ่ตั้งอยู่ห่างจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด ระยะทาง 800 เมตร สำหรับทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่เป็นทางแยกต่างระดับรูป Trumpet โดยมี Loop Ramp ในทิศทางเลี้ยวขวาไปอยู่ตะเภาขนาด 2 ช่องจราจร และ Semi-Directional Ramp ขนาด 2 ช่องจราจร ความสูงช่องลอดบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุดสูง 5.50 เมตร สภาพพื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบ มีถนนดินลูกรังทั้งสองฝั่งที่ตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นส่วนปาล์ม สวนมะพร้าว และไร่นาสำปะหลัง แสดงดังรูปที่ 5-1



รูปที่ 5-1 สภาพปัจจุบันของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

## 2) ความกว้างเขตทางหลวง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด และช่วงทางเข้า - ออก บริเวณถนนเชื่อมต่อกับช่วงห้วยใหญ่ - บ้านอำเภอบึงฉลวย มีความกว้างเขตทาง 70 เมตร โดยคันทางปัจจุบันวางแนวอยู่กึ่งกลางเขตทาง

## 3) รูปตัดถนนของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด ประมาณ กม. 132+500 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ เป็นถนนระดับดินขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง โดยฝั่งซ้ายทางทิศมุ่งหน้าอุ้งเตไถ่เกาะมีขนาด 4 ช่องจราจร โดยเป็นช่องทางปกติ 2 ช่องจราจร และช่องพิเศษที่รองรับรถจาก Loop Ramp ของทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ 2 ช่องจราจร สำหรับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางเข้า - ออก บริเวณถนนเชื่อมต่อกับช่วงห้วยใหญ่ - บ้านอำเภอบึงฉลวย) ช่วงข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด เป็นสะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะแบบกำแพงคอนกรีต ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางซ้ายกว้าง 3.50 เมตร แสดงดังรูปที่ 5-2



รูปที่ 5-2 สภาพทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณพื้นที่โครงการ

## 5.2 ทางหลวงหมายเลข 331

### 1) สภาพปัจจุบัน

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

### 2) ความกว้างเขตทางหลวง

ทางหลวงหมายเลข 331 มีความกว้างเขตทาง 80 เมตร คั่นทางวางแนวอยู่กึ่งกลางเขตทาง

### 3) รูปตัดถนนของทางหลวงหมายเลข 331

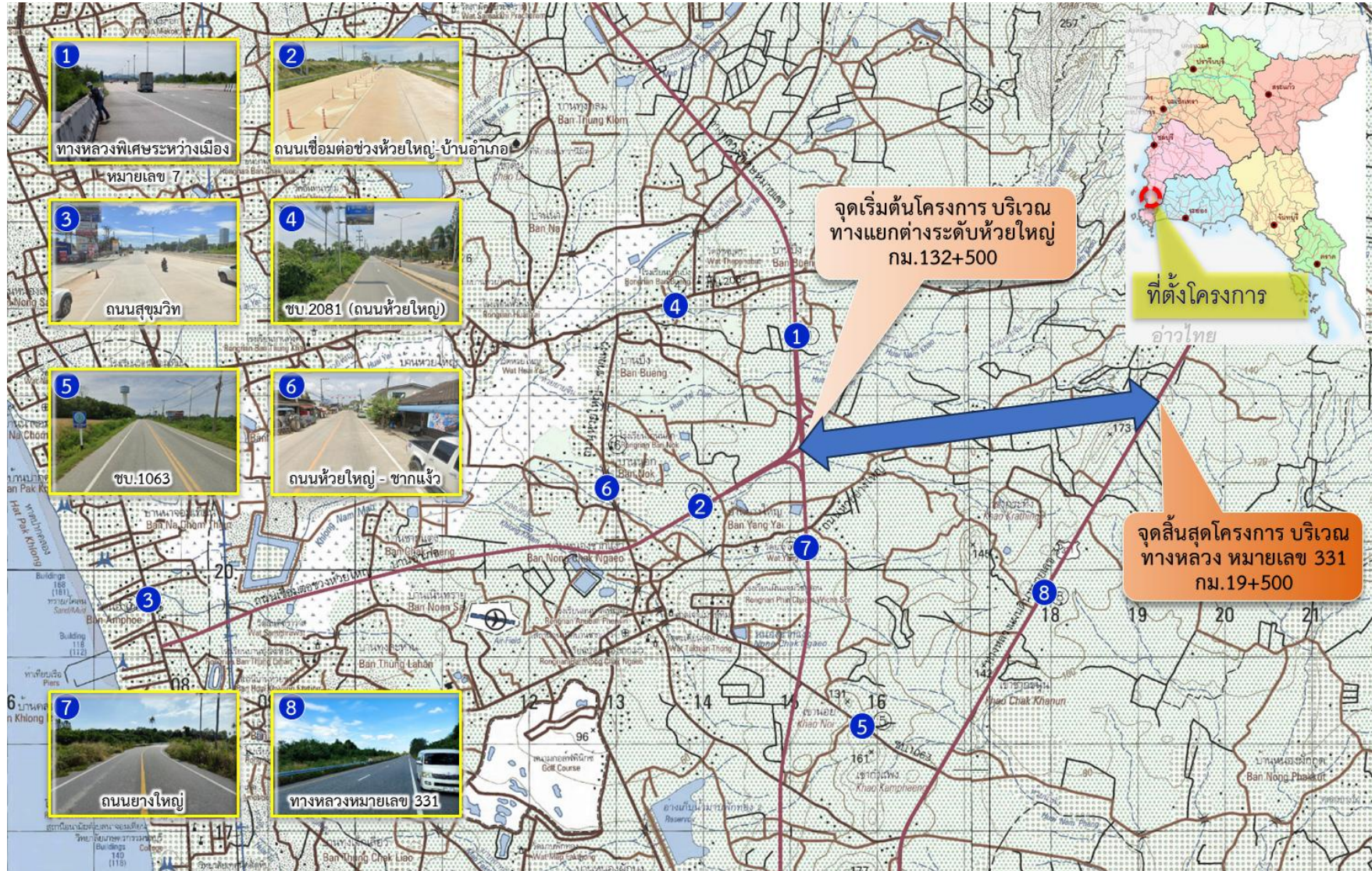
ทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่โครงการ เป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.00 – 2.50 เมตร แสดงดังรูปที่ 5-3



รูปที่ 5-3 สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่โครงการ

## 5.3 โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา

โครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่โครงการที่เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับทางหลวงหมายเลข 331 (รูปที่ 5-4) รายละเอียดดังต่อไปนี้



รูปที่ 5-4 โครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณพื้นที่ศึกษา

## 1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

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



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

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ทางเข้า - ออก บริเวณถนนเชื่อมต่อช่วงห้วยใหญ่ - บ้านอำเภ) มีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กม.132+000 บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษห้วยใหญ่ ไปเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ตำบลนาจอมเทียน อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี รวมระยะทาง 7.856 กิโลเมตร (รูปที่ 5-6)



รูปที่ 5-6 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 พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ชุ่มชื้น และพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม (รูปที่ 5-7)



รูปที่ 5-7 ทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท)

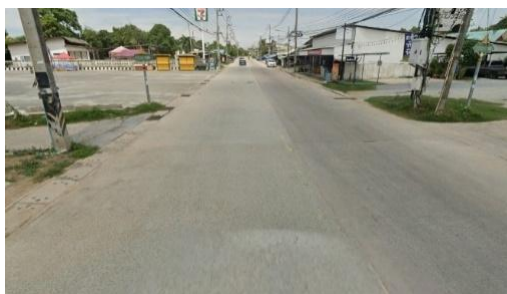
- **ทางหลวงหมายเลข 331 (สายสัทธิบ-เขาหินซ้อน)** มีจุดเริ่มต้นตั้งแต่ แยกบ้าน กม.10 อำเภอสัทธิบ จังหวัดชลบุรี ถึงทางแยกต่างระดับข้าขวาง อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยแนวเส้นทาง ช่วงแยก กม.10 ถึงทางแยกต่างระดับเขาไม้แก้ว และช่วงสี่แยกหนองปรือถึงทางแยกต่างระดับข้าขวาง เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ส่วนช่วงทางแยกต่างระดับเขาไม้แก้ว ถึงสี่แยกหนองปรือ มีการปรับปรุงถนนเป็นผิวคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 7 - 12 ช่องจราจร รวมระยะทาง 156.397 กิโลเมตร พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ชุมชน และพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม (รูปที่ 5-8)



รูปที่ 5-8 ทางหลวงหมายเลข 331 (สายสัทธิบ-เขาหินซ้อน)

### 3) ทางหลวงชนบท

- **ทางหลวงชนบท ขบ.2081 (ถนนห้วยใหญ่)** มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ตำบลนาจอมเทียน อำเภอสัทธิบ จังหวัดชลบุรี โดยแนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านทางรถไฟ และช่วงตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีลักษณะเป็นสะพาน โดยแนวเส้นทาง ส่วนใหญ่มีลักษณะผิวทางเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ยกเว้น แนวเส้นทางตั้งแต่บริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ไปสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 331 เป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีเกาะกลางและไหล่ทาง พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ชุมชน และพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม (รูปที่ 5-9)



รูปที่ 5-9 ทางหลวงชนบท ขบ.2081 (ถนนห้วยใหญ่)

- **ทางหลวงชนบท ขบ.1063** มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ตำบลนาจอมเทียน อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ตัดผ่านทางรถไฟที่สถานีรถไฟบ้านห้วยขวาง ผ่านพื้นที่ชุมชนตลาดจีนซากแก้ว โดยบริเวณจุดตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีลักษณะเป็นสะพานและมีจุดสิ้นสุดที่ทางแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 331 ลักษณะผิวทางเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง (รูปที่ 5-10)



รูปที่ 5-10 ทางหลวงชนบท ขบ.1063

#### 4) ทางท้องถิ่น

- **ถนนห้วยใหญ่ - ซากแก้ว** มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท ขบ.1063 โดยแนวเส้นทางช่วงที่ตัดกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เป็นทางระดับพื้นโดยทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เป็นสะพานข้าม ไปสิ้นสุดที่ทางแยกซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท ขบ.2081 (ถนนห้วยใหญ่) ลักษณะผิวทางเป็นถนนคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) (รูปที่ 5-11)



รูปที่ 5-11 ถนนห้วยใหญ่ - ซากแก้ว

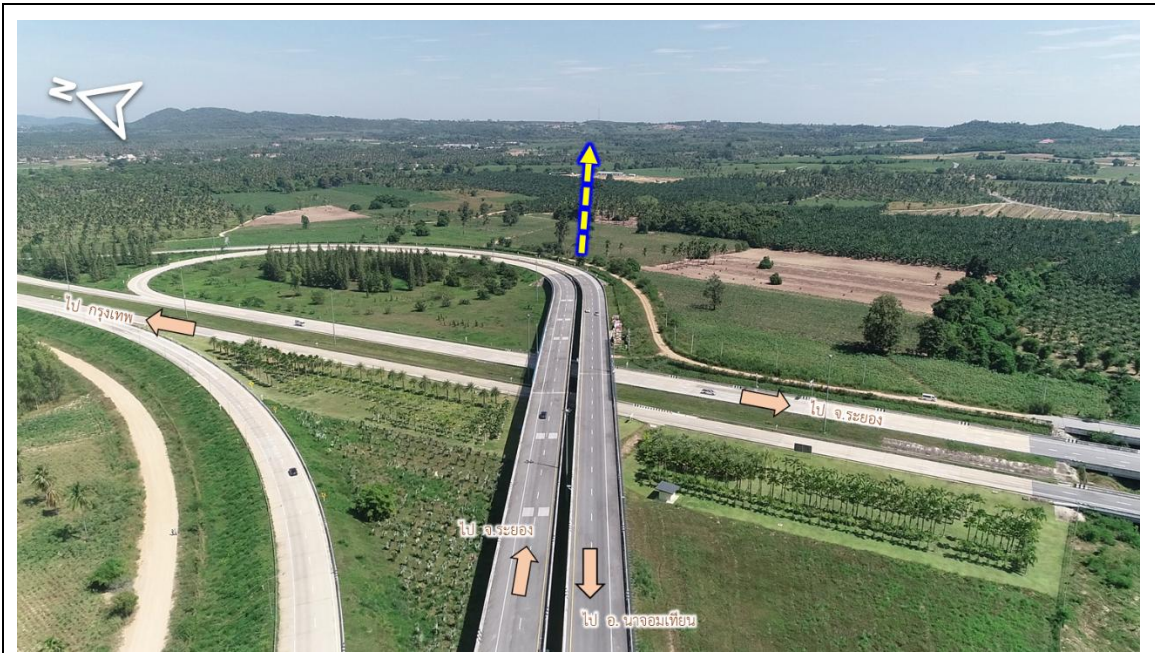
- **ถนนยางใหญ่** มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดเชื่อมต่อกับซอยหมู่บ้านกรุงเทพชลบุรี แล้วแยกข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ไปสิ้นสุดตัดกับถนนทางหลวงหมายเลข 331 ลักษณะผิวทางเป็นถนนคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) (รูปที่ 5-12)



รูปที่ 5-12 ถนนยางใหญ่

#### 5.4 สภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ

จากการสำรวจสภาพพื้นที่ครอบคลุมพื้นที่โครงการระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางแยกต่างระดับพร้อมด่านเก็บเงินค่าผ่านทางหลวงพิเศษห้วยใหญ่ ไปทางด้านทิศตะวันออก บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 331 สภาพพื้นที่ปัจจุบันเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ในระยะ 2 กิโลเมตรแรกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เป็นพื้นที่ค่อนข้างราบ จากนั้นมีสภาพพื้นที่ลาดชันสูง ดังแสดงในรูปที่ 5-13 ซึ่งค่าระดับที่ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่อยู่ที่ประมาณ +48 เมตร ไหลระดับขึ้นไปจนถึงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 ปัจจุบันเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีค่าระดับอยู่ที่ประมาณ + 137 เมตร



สภาพพื้นที่บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ มุมมองมุ่งหน้าทางหลวงหมายเลข 331



สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทาง ประมาณ กม.1+500 มุมมองมุ่งหน้าทางหลวงหมายเลข 331

#### รูปที่ 5-13 สภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ

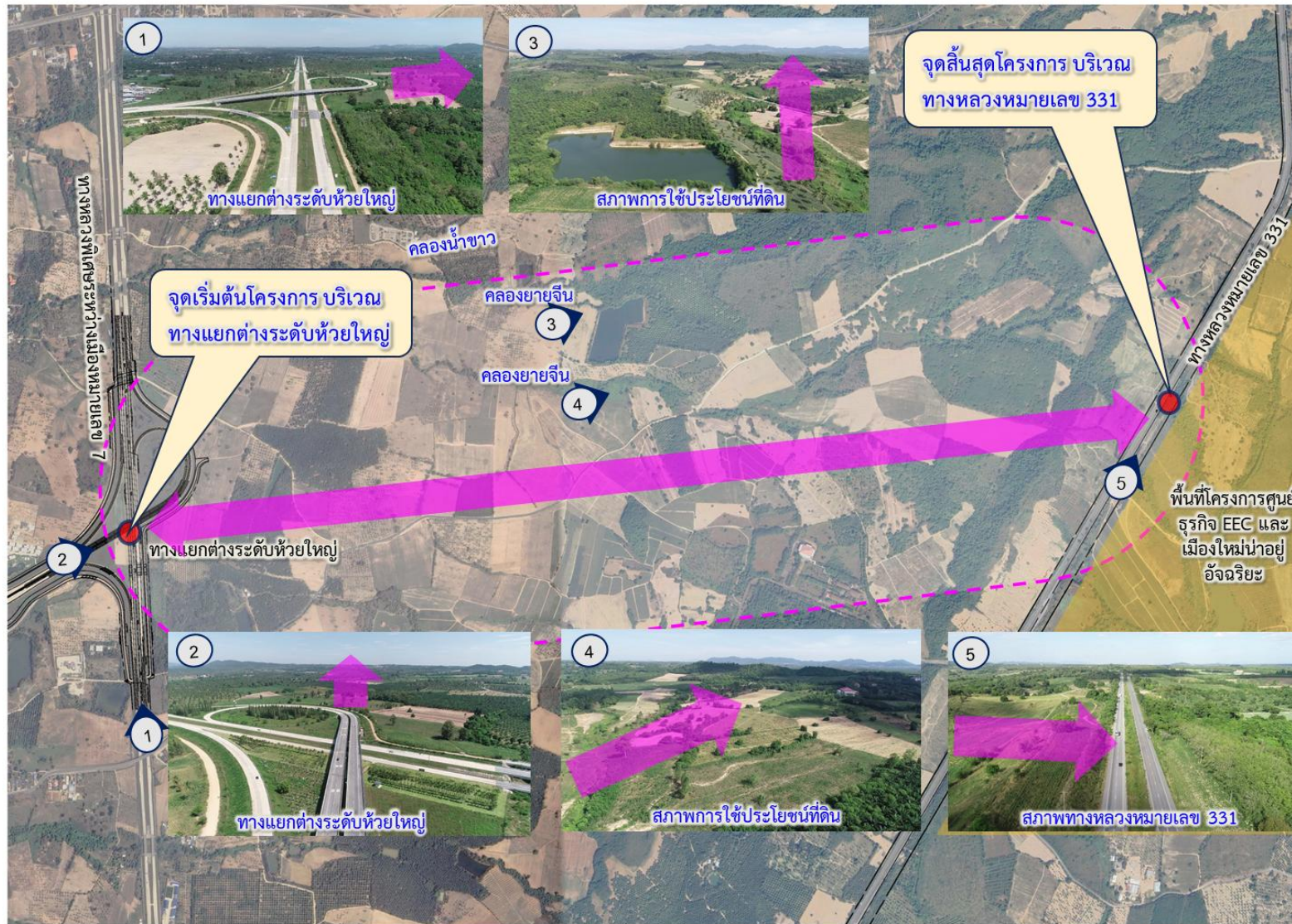


สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทาง ประมาณ กม.3+000 มุมมองมุ่งหน้าทางหลวงหมายเลข 331



สภาพพื้นที่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 มุมมองมุ่งหน้าทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

### รูปที่ 5-13 (ต่อ) สภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 5-13 (ต่อ) แผนที่แสดงสภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ

## 5.5 สภาพทางอุทกวิทยาและการระบายน้ำ

### 1) สภาพทางอุทกวิทยาในพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำสาขาชายฝั่งตะวันออก (ลุ่มน้ำสาขา 1) (รูปที่ 5-14) 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 5-14 ลุ่มน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกตอนบน

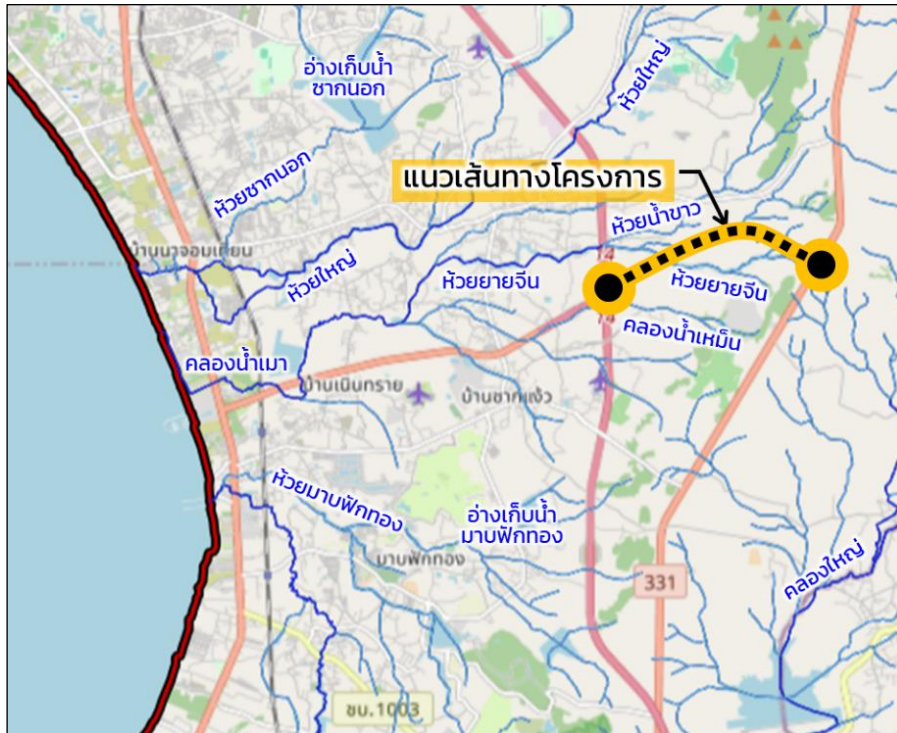
จากการรวบรวมข้อมูลแนวทางการคำนวณหาปริมาณน้ำของลุ่มน้ำชายฝั่งทะเลตะวันออกจากแนวทางการประเมินปริมาณน้ำหลากของ 22 ลุ่มน้ำ โดยสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ ซึ่งเป็นการเลือกใช้วิธีการวิเคราะห์ความถี่แบบลุ่มน้ำรวม (Regional Flood Frequency Analysis) โดยรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณน้ำหลากจากสถานีวัดน้ำฝนของหน่วยงานต่าง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

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

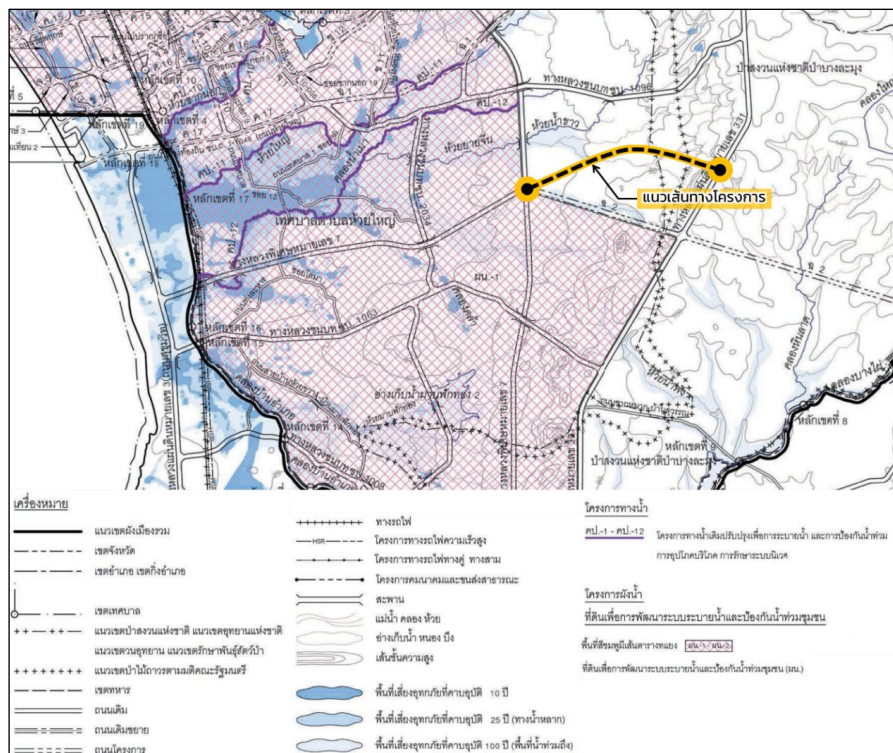
จังหวัดชลบุรีไม่มีแม่น้ำขนาดใหญ่ไหลผ่านจึงต้องมีการสร้างอ่างเก็บน้ำ ปัจจุบันมีอ่างเก็บน้ำในพื้นที่รวมกัน 13 แห่ง ความจุรวม 294.98 ล้านลูกบาศก์เมตร/ปี โดยมีอ่างเก็บน้ำบางพระ เป็นอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่อยู่ในอำเภอสรรพยา จังหวัดชลบุรี มีปริมาณน้ำต้นทุนส่งออกรวมทั้งหมด 197.76 ล้านลูกบาศก์เมตร/ปี

สำหรับทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ ได้รวบรวมข้อมูลจากการศึกษาลุ่มน้ำชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ และแผนผังแสดงผังน้ำ แนบท้ายผังเมืองรวมเมืองบางละมุง จังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ.2565 แสดงในรูปที่ 5-15 พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่พาดผ่านพื้นที่เสี่ยงอุทกภัยที่คาบอูบติ 10 ปี 20 ปี

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



ที่มา : ปรับปรุงจากการศึกษาลุ่มน้ำชายทะเลฝั่งตะวันออก สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ, 2566



ที่มา : ปรับปรุงจากแผนผังแสดงผังน้ำ ผังเมืองรวมเมืองบางละมุง จังหวัดชลบุรี, 2565

### รูปที่ 5-15 ผังแสดงทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ



## 2) สภาพทางน้ำสายหลักในพื้นที่โครงการ

จากการสำรวจสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ พบทางน้ำสายหลักและอาคารระบายน้ำรูปที่ 5-16 สภาพทางน้ำสายหลักบริเวณพื้นที่โครงการ สามารถอธิบายได้ดังนี้

### (1) คลองยายจิ้น

เป็นทางน้ำที่รับน้ำจากทิศตะวันออกกลงสู่ทิศตะวันตกของโครงการ ไหลจากซ้ายไปขวา ตัดแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.131+794.974 ปัจจุบันสะพานยาว  $10.00+20.00+10.00=40.00$  เมตร สภาพคลองกว้าง 20.00 เมตร ท้องน้ำลึกกว่าท้องสะพานประมาณ 6.80 เมตร น้ำลึก 1.20 เมตร น้ำไหลได้ดี มีต้นไม้ปกคลุมมาก

### (2) คลองสาธารณะ

เป็นทางน้ำที่รับน้ำจากทิศตะวันออกกลงสู่ทิศตะวันตกของโครงการ ไหลจากซ้ายไปขวา ตัดแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.132+897.500 ปัจจุบันสะพานยาว  $10.00+20.00+10.00=40.00$  เมตร สภาพคลองกว้าง 20.00 เมตร ท้องน้ำลึกกว่าท้องสะพานประมาณ 3.50 เมตร น้ำลึก 1.50 เมตร น้ำไหลได้ดี มีต้นไม้ปกคลุมมาก

## 3) อาคารระบายน้ำตามแนวเส้นทาง

ได้ทำการรวบรวมข้อมูลอาคารระบายน้ำตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 331 จากบัญชีท่อและสะพานของสำนักงานทางหลวงที่ 14 (ชลบุรี) แสดงในตารางที่ 5-1 และตารางที่ 5-2 ตามลำดับ

ตารางที่ 5-1

อาคารระบายน้ำตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ช่วง กม.131+794 ถึง กม.132+897)

ที่	กม.	อาคารระบายน้ำ	ขนาด	ทางน้ำ	หมายเหตุ
1.	กม.131+794.974	สะพาน	ความยาวรวม 40 เมตร (3 ช่วง)	คลองยายจิ้น	ด้านซ้ายทาง
2.	กม.131+811.865	สะพาน	ความยาวรวม 40 เมตร (3 ช่วง)	คลองยายจิ้น	ด้านขวาทาง
3.	กม.132+148.708	สะพาน	ความยาวรวม 40 เมตร (3 ช่วง)	คลองสาธารณะ	ด้านซ้ายทาง
4.	กม.132+156.969	สะพาน	ความยาวรวม 40 เมตร (3 ช่วง)	คลองสาธารณะ	ด้านขวาทาง
5.	กม.132+897.500	สะพาน	ความยาวรวม 40 เมตร (3 ช่วง)	คลองสาธารณะ	ด้านซ้ายทาง
6.	กม.132+897.500	สะพาน	ความยาวรวม 40 เมตร (3 ช่วง)	คลองสาธารณะ	ด้านขวาทาง

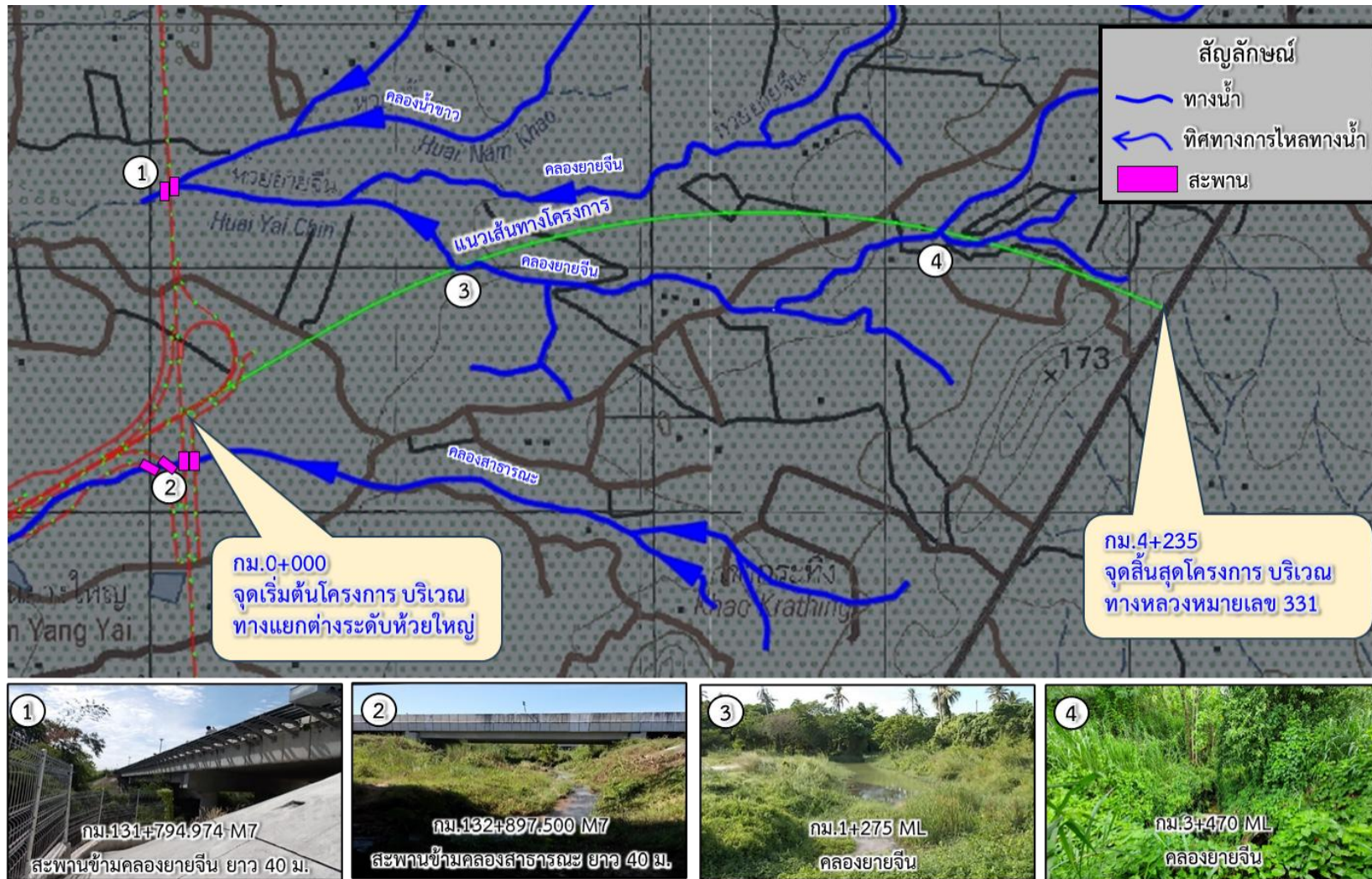
ที่มา : คัดลอกมาจากบัญชีท่อและสะพาน ของแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ตารางที่ 5-2

อาคารระบายน้ำตามแนวทางหลวงหมายเลข 331 (ช่วง กม.18+556 ถึง กม.20+064)

ที่	กม.	อาคารระบายน้ำ	ขนาด	หมายเหตุ
1.	กม.18+889	ท่อลอดกลม	3 - $\varnothing$ 1.50 เมตร	ซ้ายทาง
2.	กม.18+889	ท่อลอดเหลี่ยม	2 - (2.40X2.40) เมตร	ขวาทาง
3.	กม.19+371	ท่อลอดกลม	1 - $\varnothing$ 1.00 เมตร	ซ้ายทาง/ขวาทาง
4.	กม.19+658	ท่อลอดกลม	1 - $\varnothing$ 1.00 เมตร	ซ้ายทาง/ขวาทาง
5.	กม.20+064	ท่อลอดกลม	1 - $\varnothing$ 1.00 เมตร	ซ้ายทาง/ขวาทาง

ที่มา : คัดลอกมาจากบัญชีท่อและสะพาน ของสำนักงานทางหลวงที่ 14 (ชลบุรี)



หมายเหตุ : แนวเส้นทางโครงการในภาพ เป็นแนวเส้นทางเบื้องต้นจากผลการศึกษาเดิม โดยจะได้ทำการศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสมในการศึกษาครั้งนี้

รูปที่ 5-16 ทางน้ำหลักบริเวณพื้นที่โครงการ

## 5.6 สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง

จากการสำรวจสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ พบระบบสาธารณูปโภค (รูปที่ 5-17) 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 5-17 ระบบสาธารณูปโภคบริเวณพื้นที่โครงการ

## 6. การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 6.1 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 6-1

ตารางที่ 6-1

การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	<b>เข้าข่าย</b> ต้องจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจและเมืองใหม่นำอยู่จัจฉริยะ (ด้านเหนือ)
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ตามมติคณะกรรมการ
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 6-1 (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 6-2

ตารางที่ 6-2

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

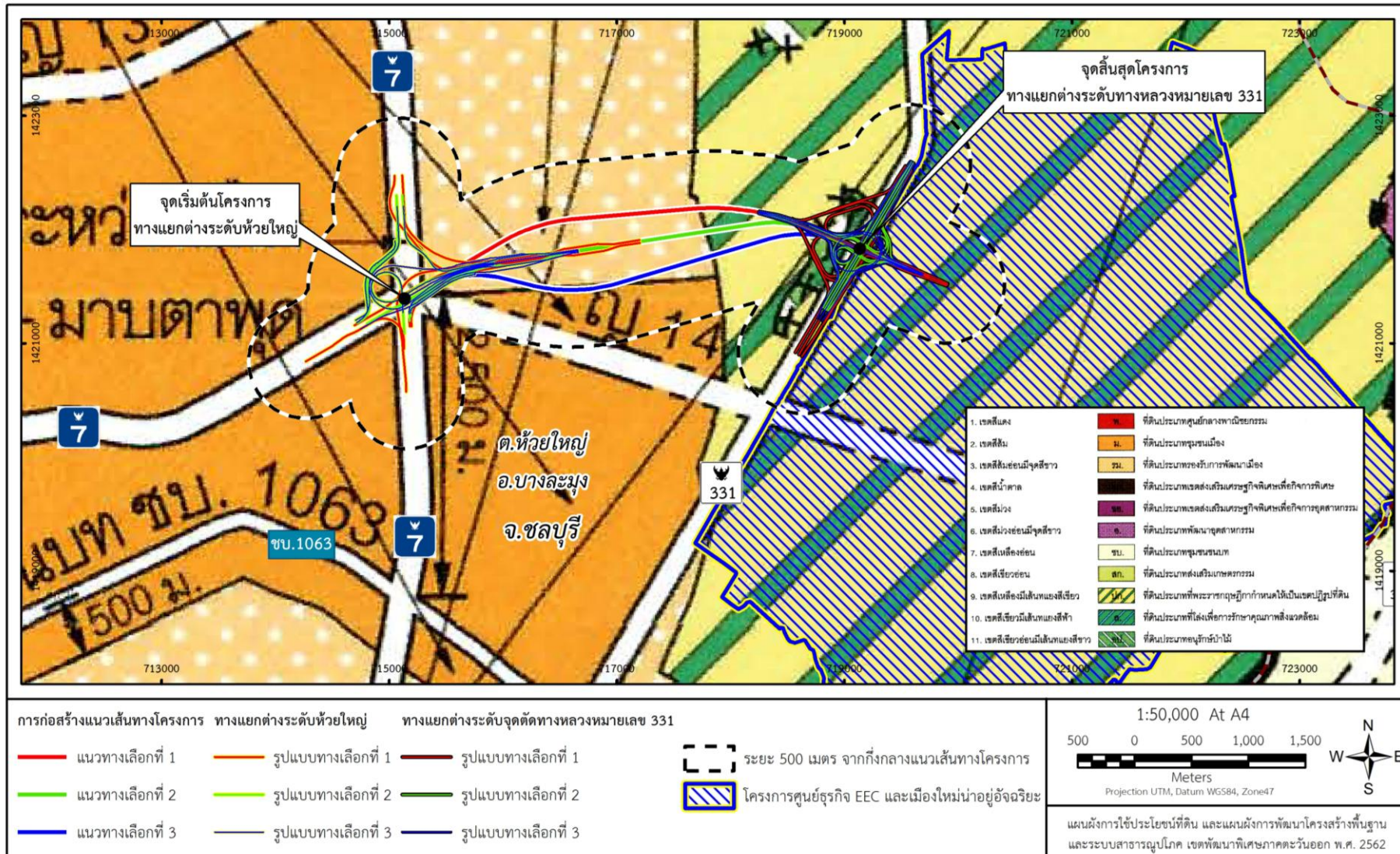
ดังนั้น การพัฒนาโครงการเป็นการเพิ่มศักยภาพโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านเหนือ) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและการสัญจรของประชาชน รวมถึงแหล่งท่องเที่ยว แหล่งเกษตรกรรม และเมืองสำคัญภายในพื้นที่ให้ได้รับความสะดวกและความปลอดภัย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

#### 4) การตรวจสอบประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่บังคับใช้ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 ดังนี้ (รูปที่ 6-1)

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

เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านเหนือ) ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายถนนสามารถดำเนินการในพื้นที่ได้โดยไม่เข้าข่ายกิจการซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดในประกาศดังกล่าว



รูปที่ 6-1 ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก  
เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562

## 6.2 พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 1) ป่าสงวนแห่งชาติ

จากการตรวจสอบขอบเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการบางส่วนพาดผ่านป่าสงวนแห่งชาติ ป่าบางละมุง แสดงดังรูปที่ 6-2

### 2) ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

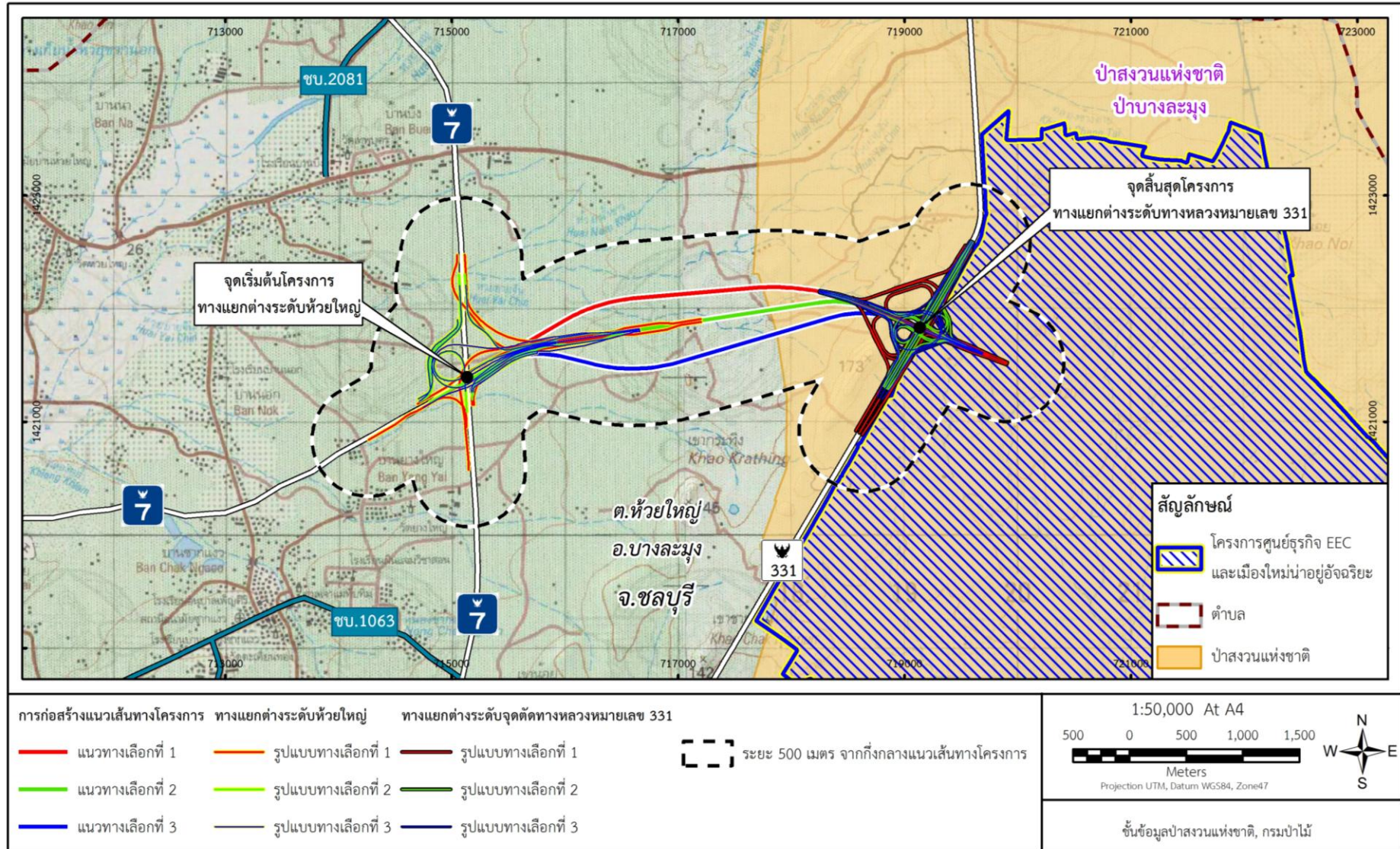
จากการตรวจสอบแผนที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5 ตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2534 เรื่อง การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชายฝั่งทะเลตะวันออกและข้อเสนอแนะมาตรการการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำ (รูปที่ 6-3) ดังนั้น การพัฒนาโครงการนี้ ซึ่งเป็นโครงการประเภททางหลวงสามารถดำเนินการในพื้นที่ได้ เนื่องจากสอดคล้องกับข้อกำหนดมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามที่กำหนดในมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว

### 3) สิ่งมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์

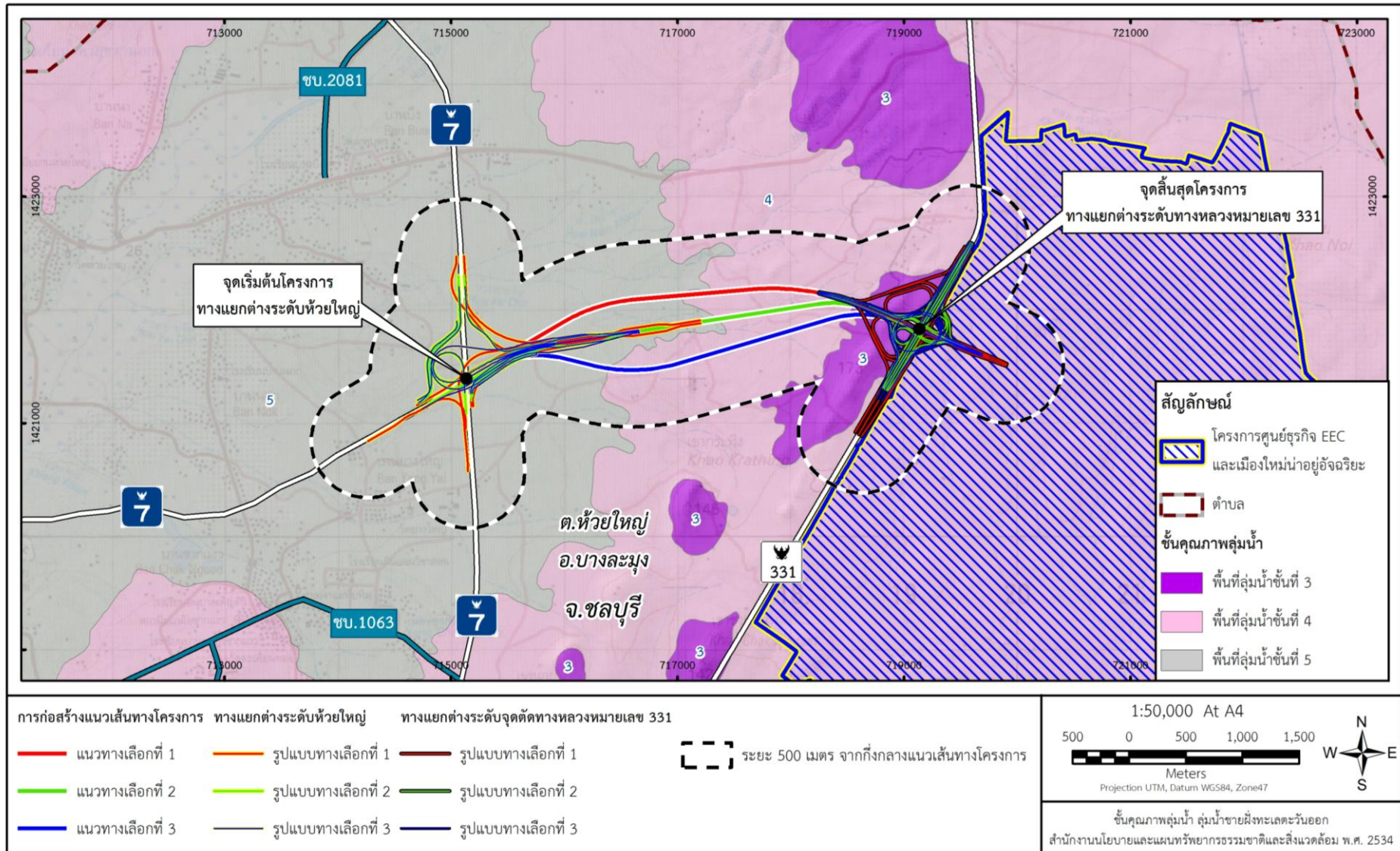
จากการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และศิลปวัตถุ ไม่พบโบราณสถาน และแหล่งโบราณคดี พิพิธภัณฑสถาน สถาปัตยกรรม พระราชวัง อนุสาวรีย์ อนุสรณ์สถาน หลักเมือง เมืองเก่า เมืองประวัติศาสตร์ ย่านเก่า สถาปัตยกรรมพื้นถิ่นแหล่งประวัติศาสตร์ และแหล่งศิลปกรรม ที่ตั้งอยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

### 4) พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

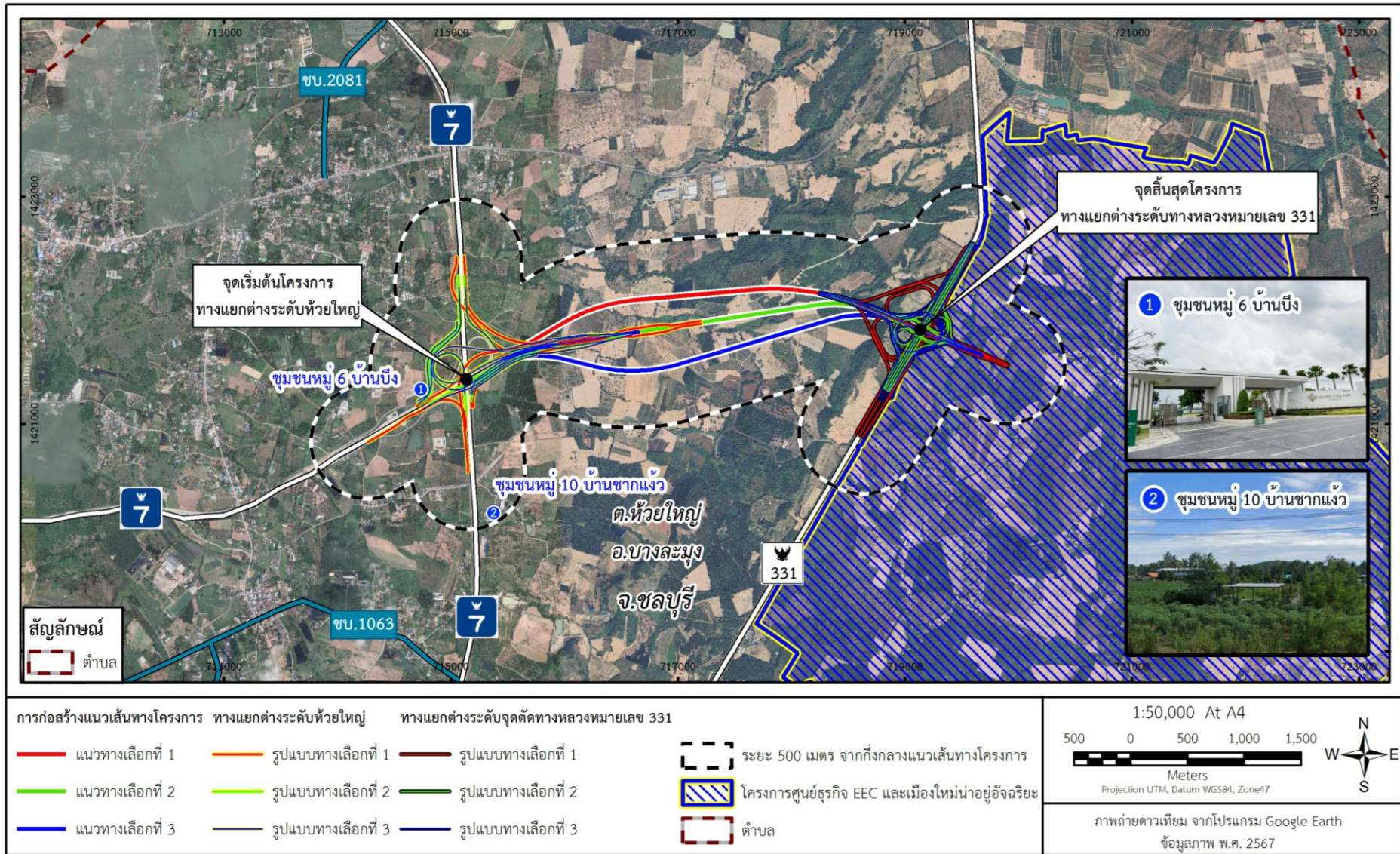
จากการสำรวจภาคสนาม พบพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ชุมชนหมู่ 6 บ้านบึง (พิกัด 714769E 1421287N) และชุมชนหมู่ 10 บ้านชากแง้ว (พิกัด 715359E 1420200N) ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีระยะห่างจากทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นโครงการ 380 เมตร และ 428 เมตร ตามลำดับ ดังรูปที่ 6-4



รูปที่ 6-2 ป่าสงวนแห่งชาติบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 6-3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 6-4 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

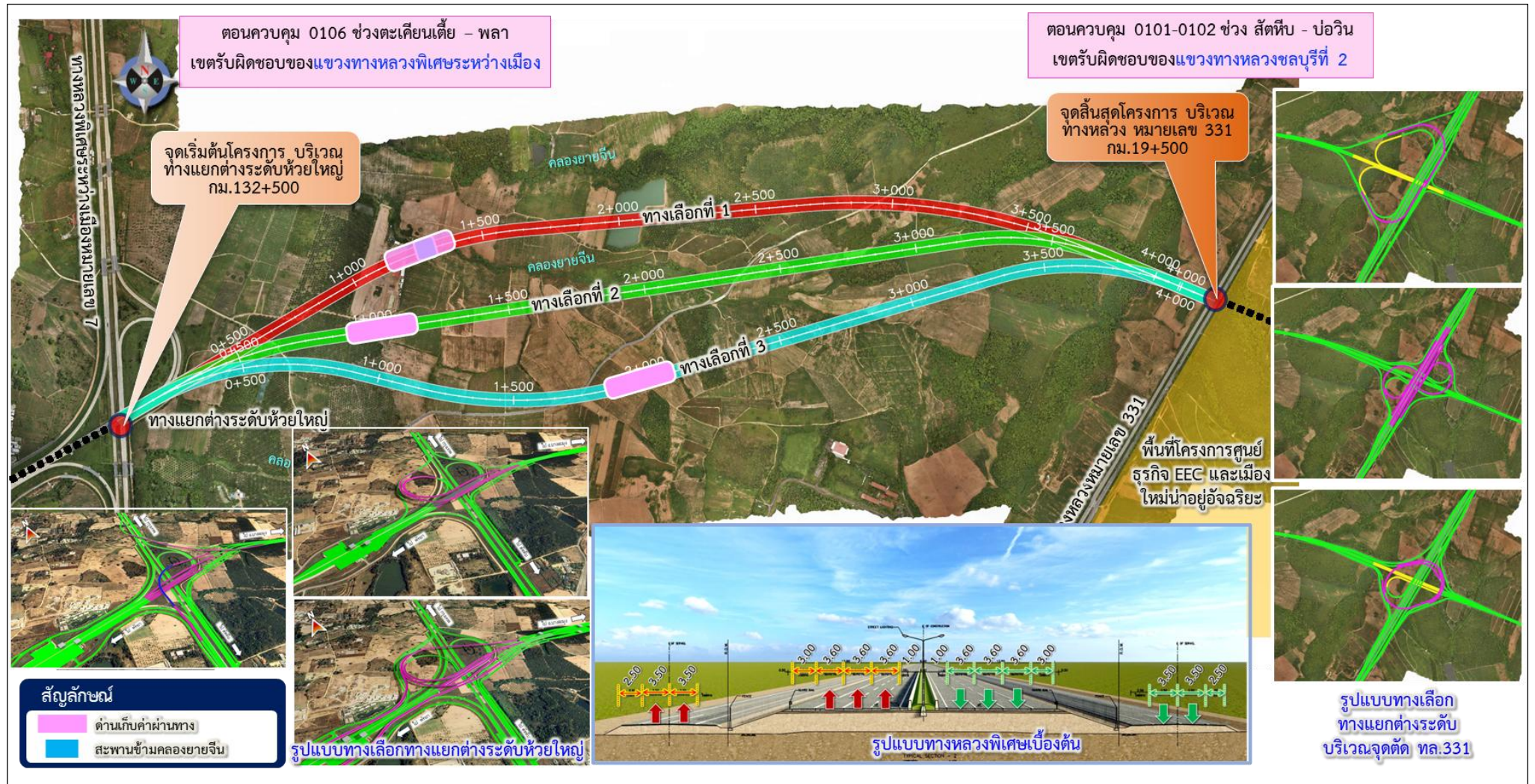


## 7. ลักษณะโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านเหนือ) เป็นหนึ่งในโครงข่ายถนนส่วนกลางและพื้นที่เกี่ยวเนื่องของโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน ที่จะมีการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงระบบคมนาคมและขนส่ง และรองรับความต้องการเดินทางในพื้นที่ ซึ่งจะเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในบริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ ประมาณ กม.135+200 ไปด้านทิศตะวันออกของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เพื่อเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณประมาณ กม.19+500 โดยมีระยะทางของโครงการรวมโครงข่ายที่เกี่ยวข้อง ประมาณ 4.20 กิโลเมตร ทำให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สอดคล้องกับแผนการพัฒนาในพื้นที่โครงการศูนย์ธุรกิจ EEC ซึ่งจะทำให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางเข้าสู่ในพื้นที่ได้ เป็นการช่วยส่งเสริมให้มีการพัฒนาพื้นที่ทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่บริเวณโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน และพื้นที่ใกล้เคียงที่มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

องค์ประกอบของงานก่อสร้างโครงการ (รูปที่ 8-1) ประกอบด้วย

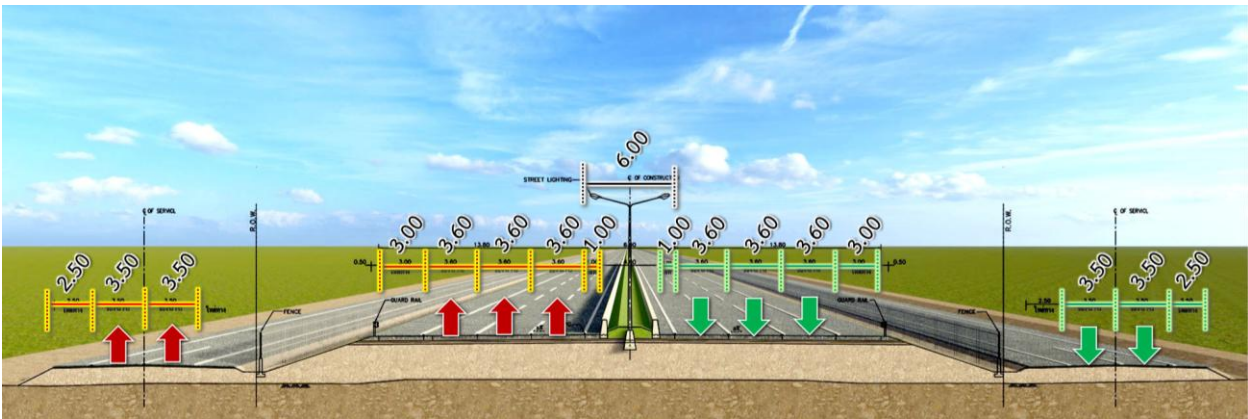
- 1) งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษ/ทางหลวง ขนาด 6 ช่องจราจร หรือตามผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรภายในเขตทางหลวงพิเศษ 60 เมตร และทางบริการทั้งสองฝั่ง ภายในเขตทางรวม 100 เมตร เชื่อมระหว่างทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่กับทางหลวงหมายเลข 331 เพื่อเชื่อมต่อกับถนนภายในโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน ให้สามารถเดินทางเข้าสู่ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ได้โดยตรง รวมความยาวประมาณ 4.20 กิโลเมตร โดยค่าระดับของพื้นที่เดิมตามแนวเส้นทางช่วง 1 กิโลเมตรก่อนบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 331 จะมีความลาดชัน ทั้งนี้ จึงจำเป็นต้องก่อสร้างเป็นโครงสร้างทางยกระดับเป็นระยะทางประมาณ 1.0-1.2 กิโลเมตร เพื่อให้สามารถออกแบบได้ตามมาตรฐานทางหลวง
- 2) งานก่อสร้างด่านเก็บค่าผ่านทาง เพื่อรองรับรถจากพื้นที่โครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน และทางหลวงหมายเลข 331 รวมถึงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับระบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
- 3) งานปรับปรุงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ จากสภาพปัจจุบันมีลักษณะเป็นสามแยก จะต้องปรับปรุงให้มีลักษณะเป็นสี่แยก รองรับจราจรในทุกทิศทาง รวมถึงงานก่อสร้างทางขนานของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในส่วนที่เกี่ยวข้อง
- 4) งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 ในรูปแบบสี่แยกเชื่อมกับพื้นที่โครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน และทางหลวงหมายเลข 331 รองรับจราจรในทุกทิศทาง
- 5) งานก่อสร้างสะพานข้ามคลองยายจิ้น จำนวน 1 แห่ง
- 6) งานระบบระบายน้ำและระบบไฟฟ้าแสงสว่าง รวมถึง งานระบบอำนวยความสะดวกและปลอดภัยด้านจราจร



รูปที่ 8-1 แนวเส้นทางเลือกและองค์ประกอบของโครงการ

## 8. การกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

ในเบื้องต้น ได้กำหนดรูปแบบทางหลวงของโครงการ เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 6 ช่องจราจร (รวมสองทิศทาง) โดยจะพิจารณาจากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต สำหรับขนาดของช่องจราจรและไหล่ทางได้กำหนดให้สอดคล้องกับมาตรฐานการออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยมีขนาดช่องจราจรกว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตร เกาะกลางถนนแบบเกาะกลางแท่งคอนกรีต (Barrier Median) กว้าง 6.00 เมตร (รวมไหล่ทางด้านขวา) ภายในเขตทางหลวงพิเศษกว้าง 60 เมตร และกำหนดให้มีทางบริการทั้งสองฝั่งขนาด 2 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ดังรูปที่ 8-2



รูปที่ 8-2 รูปตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเบื้องต้น

### 8.1 การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ

#### 1) แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

แนวคิดในการสำรวจและออกแบบปรับปรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จะดำเนินการให้สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการและความสอดคล้องกับรูปแบบทางหลวงในช่วงต่อเนื่องเป็นหลัก ซึ่งจะดำเนินการในขั้นตอนการศึกษาและออกแบบรายละเอียด โดยจะรวบรวม ศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องนำมาออกแบบเบื้องต้นทางหลวงพิเศษที่มีการควบคุมการเข้า-ออกโดยสมบูรณ์ โดยจะนำเสนอรูปแบบในขั้นต้นที่เหมาะสมและการเตรียมพื้นที่เพื่อการต่อขยายในอนาคตตามรูปแบบที่สมบูรณ์ (Ultimate Design) ตลอดจนการออกแบบตามมาตรการที่เสนอแนะจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับแนวทางเลือกและรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น มีข้อพิจารณาดังนี้

(1) แนวเส้นทางจะเริ่มต้นจากทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ในปัจจุบัน เพื่อเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณ กม.132+500 กับ ทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.19+500 และสอดคล้องกับผังโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านเหนือ) (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ศูนย์ธุรกิจ EEC”)

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



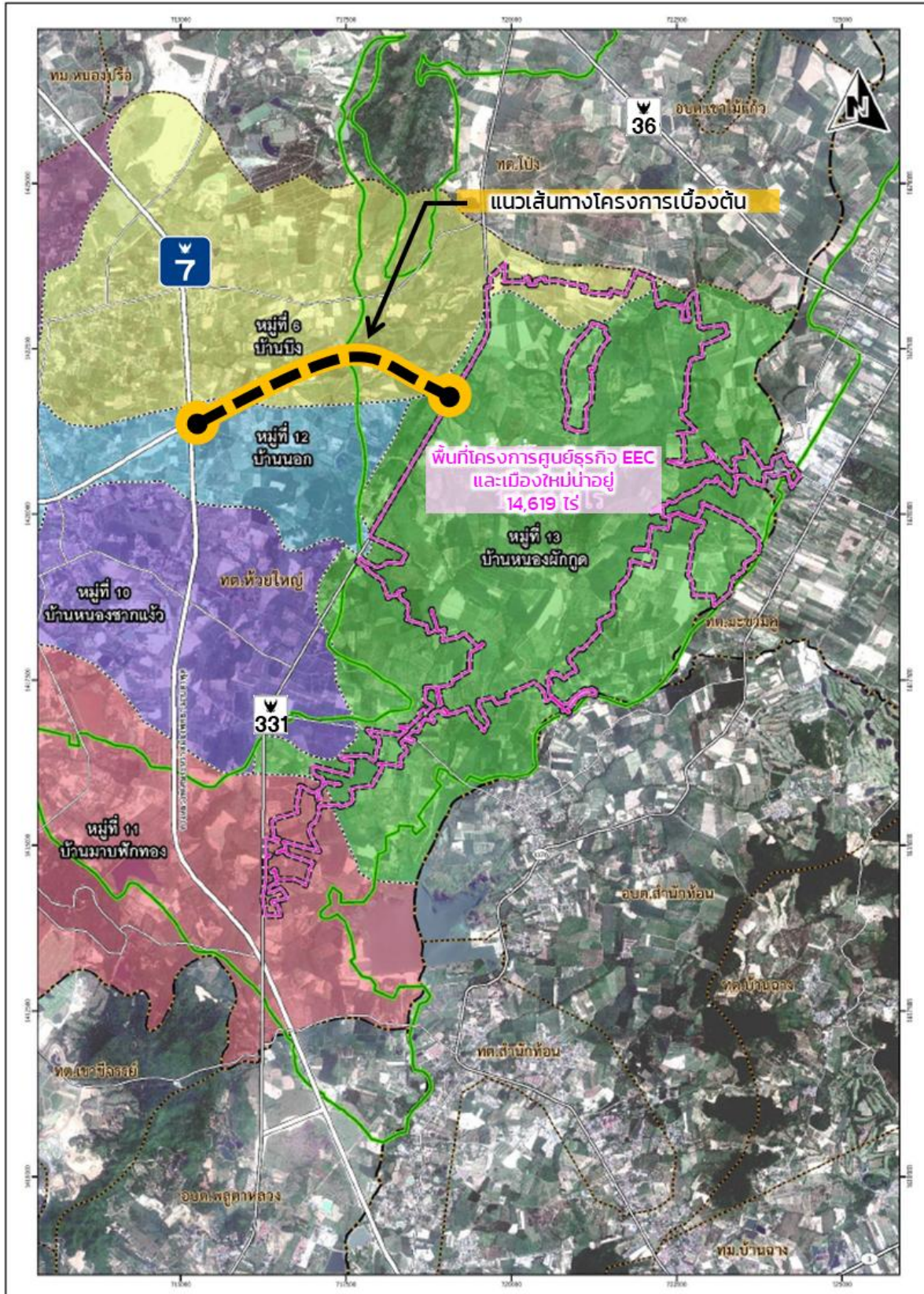
(3) บริเวณพื้นที่ระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่ศึกษามีแนวทงน้ำธรรมชาติหลายสาย และมีสภาพพื้นที่เป็นทางลาด โดยมีค่าระดับที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ประมาณ +48 ม.รทก. และค่าระดับที่ทางหลวงหมายเลข 331 ประมาณ +137 ม.รทก. ไม่อยู่ในพื้นที่น้ำหลากและพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากแต่อย่างใด สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่โล่ง ปุ่กม่นสำปะหลัง

(4) บริเวณก่อนถึงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 บางช่วงเป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ ดังนั้น จึงควรตรวจสอบข้อจำกัดของพื้นที่ และควรพิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับที่ใช้พื้นที่ป่าให้น้อยที่สุดและพิจารณาวิธีการก่อสร้างที่รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้มากที่สุด

(5) รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 ต้องมีความสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังของโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC

## 2) การทบทวนแนวเส้นทางโครงการเบื้องต้นจากผลการศึกษาเดิม

จากผลการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ซึ่งกรมทางหลวงดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2565 ได้ออกแบบแนวเส้นทางเบื้องต้นให้สอดคล้องกับแนวเส้นทางที่แสดงในผังโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC ดังรูปที่ 8-2 โดยมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ อยู่ในเขตพื้นที่หมู่ 12 บ้านนอก ผ่านพื้นที่หมู่ 6 บ้านบึง และสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 331 ในเขตพื้นที่หมู่ 13 บ้านหนองผักกูด ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ดังรูปที่ 8-3

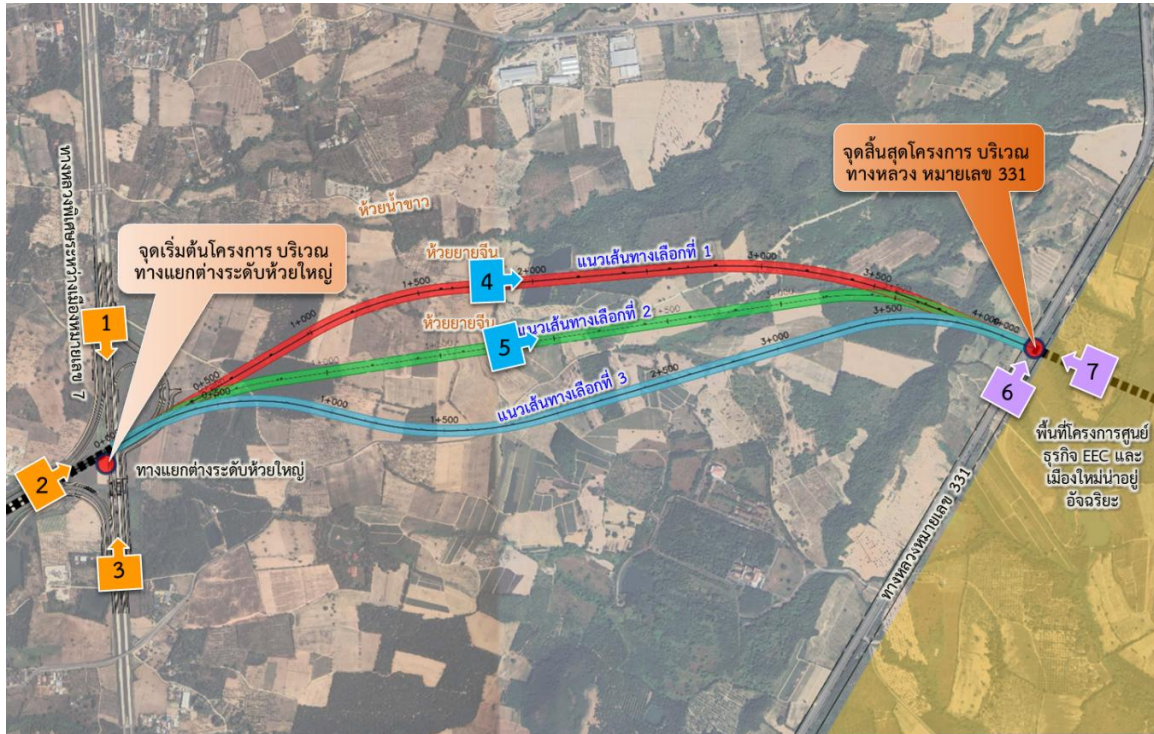


หมายเหต : แนวเส้นทงโครงการในภพเป็นแนวเส้นทงเบอ้งต้นจากผลการศึกษาเดิม โดยจะได้ทำการศึกษาแนวเส้นทงที่เหมาะสมในการศึกษาครั้งนี้

รูปที่ 8-3 แนวเส้นทงโครงการเบอ้งต้นจากผลการศึกษาเดิม

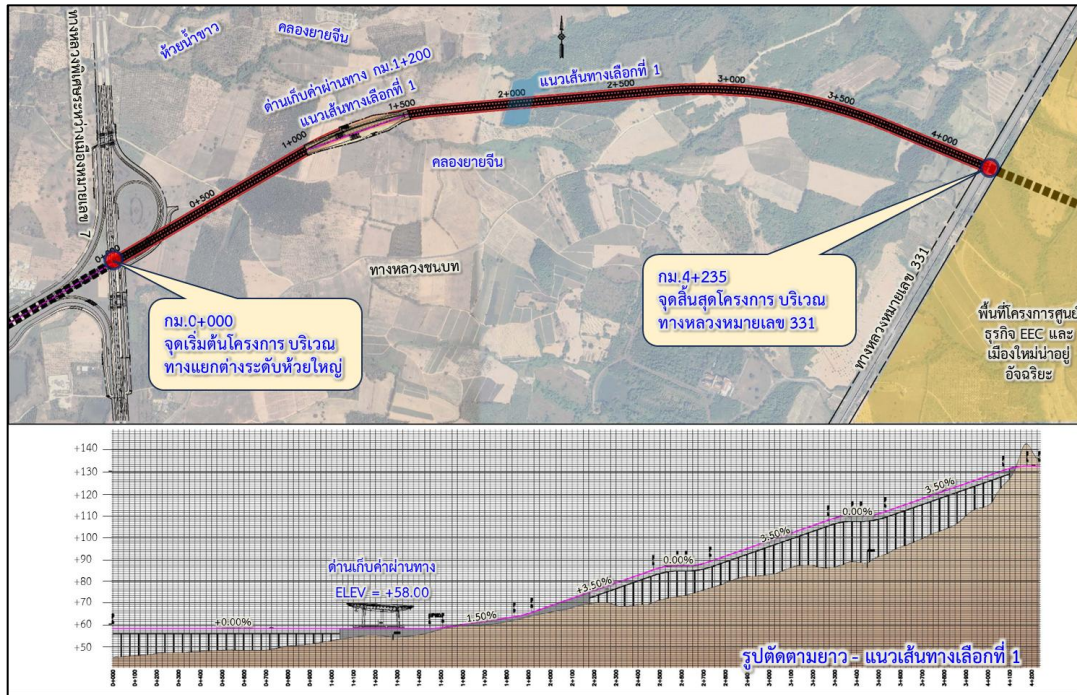
### 3) แนวเส้นทางเลือกของโครงการเบื้องต้น

แนวเส้นทางเลือกของโครงการได้ทำการศึกษากำหนดแนวทางเลือกเบื้องต้น 3 แนวทางเลือก ดังในรูปที่ 8-4 อธิบายตามแนวทางเลือกได้ดังนี้



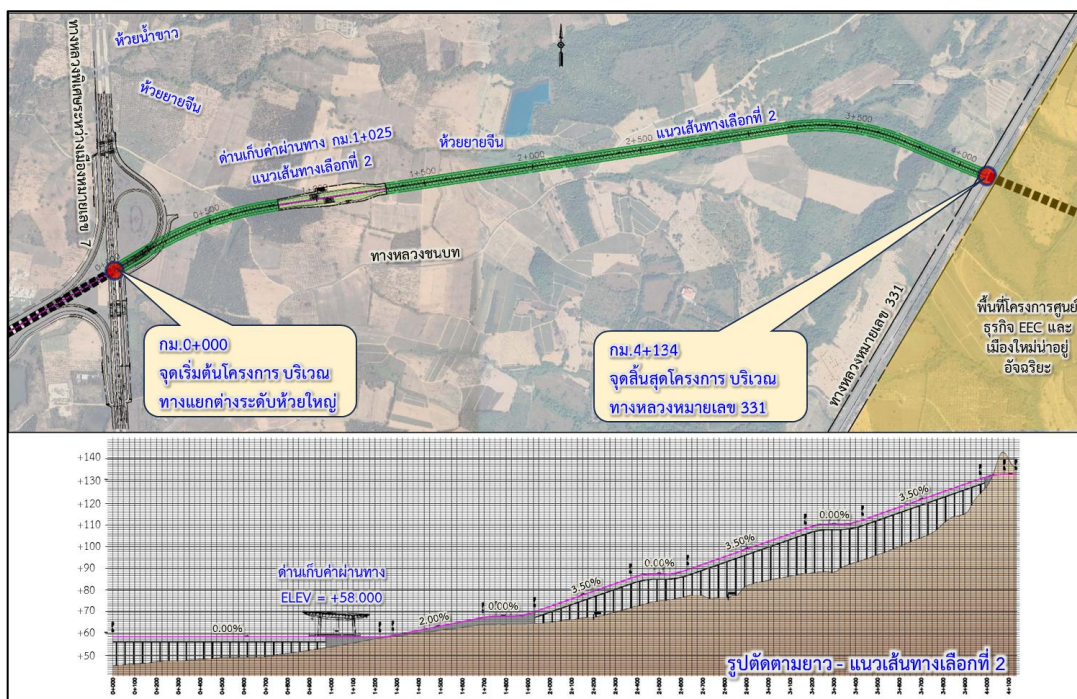
รูปที่ 8-4 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

- (1) **แนวทางเลือกที่ 1** : เป็นแนวเส้นทางที่ปรับปรุงจากแนวเส้นทางของผลการศึกษาคงเหมาะสม ออกแบบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ซึ่งกรมทางหลวงศึกษาแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2565 โดยเป็นแนวเส้นทางที่มีการหลีกเลี่ยงการตัดผ่านแนวทางน้ำของคลองยายจิ้น
- แนวเริ่มต้นจากทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ต่อเชื่อมทางหลักทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทิศทางจากพิทยามุ่งหน้าทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณหลังผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางห้วยใหญ่แล้ว จะยกระดับข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ตรงต่อไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่ไร่นาสำปะหลัง วางแนวอยู่ระหว่างคลองยายจิ้นแนวบนและแนวล่าง ตัดถนนท้องถิ่นสายบ้านยางใหญ่-ทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.3+000 ก่อนตัดกับทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.19+500 รวมระยะทางประมาณ 4.235 กิโลเมตร
- ตามแนวทางเลือกนี้จะมีช่วงแรกที่มีความลาดชันน้อยค่อนข้างราบที่อยู่ในแนวค่อนข้างตรงในช่วงประมาณ 1.00 กิโลเมตรแรก ระดับอยู่ที่ประมาณ +48 ม.รทก. ถึง +53 ม.รทก. และ ช่วง กม.1+000 ถึง กม.2+600 มีความลาดชันมากขึ้น ระดับอยู่ที่ประมาณ +73 ม.รทก. ทั้งนี้ ในเบื้องต้นได้กำหนดตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางไว้บริเวณ กม.1+200 ดังรูปที่ 8-5



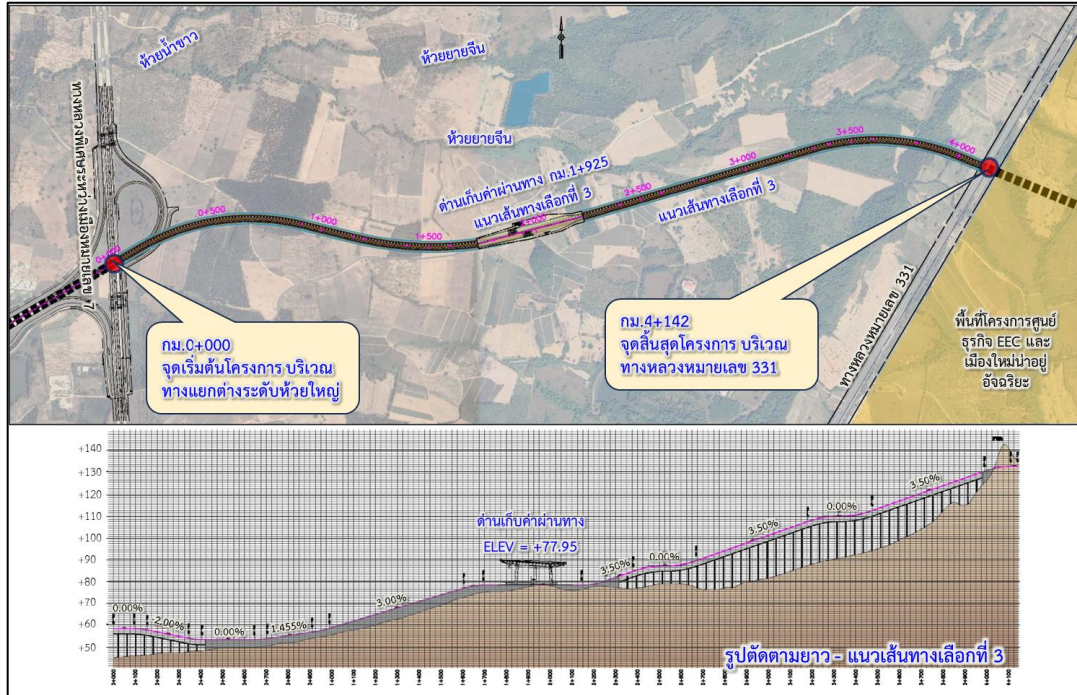
รูปที่ 8-5 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ - ทางเลือกที่ 1

(2) **แนวทางเลือกที่ 2** : เป็นแนวเส้นทางที่มีการปรับแนวลงมาจากฝั่งทิศใต้ เพื่อให้แนวเส้นทางมีระยะทางที่สั้นและตรงมากที่สุด ที่ตัดถนนท้องถนนสายบ้านยางใหญ่ถึงทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.2+350 ก่อนตัดทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.19+500 รวมระยะทางประมาณ 4.134 กิโลเมตร ตามแนวทางเลือกนี้ มีจะช่วง 400 เมตรแรก ที่เป็นที่ราบที่อยู่ในแนวค่อนข้างตรงในช่วงประมาณ กม.1+000 ถึง กม.2+000 ในเบื้องต้นกำหนดตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางไว้บริเวณ กม.1+025 ระดับอยู่ที่ประมาณ +58.00 ม.รทก. ดังรูปที่ 8-6



รูปที่ 8-6 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ - ทางเลือกที่ 2

(3) **แนวทางเลือกที่ 3** : เป็นแนวเส้นทางที่มีการใช้ประโยชน์จากลักษณะของสภาพภูมิประเทศมากที่สุด โดยปรับแนวให้ลงมาอยู่ทางฝั่งทิศใต้ของคลองยายจิ้นแนวล่าง ตัดถนนท้องถิ่นสายบ้านยางใหญ่ถึงทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.1+750 ก่อนตัดกับทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.19+500 รวมระยะทางประมาณ 4.142 กิโลเมตร ตามแนวทางเลือกนี้จะมีช่วงที่เป็นที่ราบที่อยู่ในแนวค่อนข้างตรงในช่วงประมาณ กม.1+800 ถึง กม.2+870 ในเบื้องต้นกำหนดตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางไว้บริเวณ กม.1+925 ที่ระดับประมาณ +77.95 ม.รทก. ดังรูปที่ 8-7



รูปที่ 8-7 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ - ทางเลือกที่ 3

โดยสามารถแสดงข้อได้เปรียบ-เสียเปรียบเบื้องต้นในแต่ละแนวเส้นทางไว้ในตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1  
แนวเส้นทางเลือกของโครงการเบื้องต้น

แนวทางเลือกที่ 1	แนวทางเลือกที่ 2	แนวทางเลือกที่ 3
<p>เป็นแนวเส้นทางที่ปรับปรุงจากแนวเส้นทางของผลการศึกษาคงเดิม ออกแบบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 ซึ่งกรมทางหลวงศึกษาแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2565 โดยเป็นแนวเส้นทางที่มีการหลีกเลี่ยงการตัดผ่านแนวทงน้ำของคลองยายเงิน</p>	<p>เป็นแนวเส้นทางที่มีการปรับแนวลงมาจากฝั่งทิศใต้ เพื่อให้แนวเส้นทางมีระยะทางที่สั้นและตรงมากที่สุด</p>	<p>เป็นแนวเส้นทางที่มีการใช้ประโยชน์จากลักษณะของสภาพภูมิประเทศมากที่สุด</p>
<p><b>ข้อได้เปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ แนวเส้นทางมีรูปแบบทางด้านเรขาคณิตที่มีความเหมาะสมสำหรับการขับขี่และมีความปลอดภัยสูง</li> <li>■ ทางเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันน้อย</li> </ul>	<p><b>ข้อได้เปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ แนวเส้นทางมีระยะทางที่สั้นที่สุด</li> <li>■ ทางเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันน้อย</li> </ul>	<p><b>ข้อได้เปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ แนวเส้นทางมีความยาวของโครงสร้างสะพานหลักที่สั้นที่สุด</li> <li>■ แนวเส้นทางสอดคล้องตามลักษณะของสภาพภูมิประเทศมากที่สุด</li> </ul>
<p><b>ข้อเสียเปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ แนวเส้นทางตัดผ่านคลองและแหล่งน้ำมากที่สุด</li> <li>■ แนวเส้นทางมีระยะทางที่มากที่สุด</li> </ul>	<p><b>ข้อเสียเปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ แนวเส้นทางมีทางโค้งใกล้บริเวณที่ต่อเชื่อมถนนเดิม</li> <li>■ แนวเส้นทางมีความยาวโครงสร้างสะพานหลักมากที่สุด</li> </ul>	<p><b>ข้อเสียเปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ แนวเส้นทางมีจำนวนทางโค้งมากที่สุด ซึ่งมีความปลอดภัยน้อยกว่าทางตรง</li> <li>■ ทางเข้า-ออก บริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง มีความลาดชันค่อนข้างมาก</li> </ul>



#### 4) ปัจจัยและสัดส่วนคะแนนที่ใช้ในการคัดเลือกแนวเส้นทางเบื้องต้น

เมื่อได้รูปแบบทางเลือกแล้ว จะเป็นการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม โดยการกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือก โดยได้กำหนดปัจจัยในการคัดเลือกให้ครอบคลุมปัจจัยต่าง ๆ 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมของแนวเส้นทาง อธิบายได้ดังนี้ คือ

##### (1) ด้านวิศวกรรมและการจราจร (35 คะแนน) เช่น

- ระยะทางของแนวเส้นทาง
- ความปลอดภัยทางด้านเรขาคณิต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ความเร็วที่สามารถสัญจรได้โดยเฉลี่ย

##### (2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษา
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเบื้องต้น

##### (3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
- ผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางบก
- ผลกระทบต่อแหล่งน้ำ
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ทั้งนี้ ผลการศึกษาข้อมูลในการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ จะได้ดำเนินการในขั้นตอนถัดไป

## 8.2 การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

### 1) แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

แนวคิดในการพิจารณาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจและเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านเหนือ) โดยมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวง จากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ที่ประมาณ กม.132+500 และมีจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 331 ที่ประมาณ กม.19+500 พร้อมทั้งให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานได้ มีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษหรือทางหลวง มีการดำเนินการออกแบบหรือการปรับปรุงทางแยก



ต่างระดับห้วยใหญ่ และออกแบบทางแยกเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 331 และทางเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ และเมืองใหม่ науอยุธยา (ด้านเหนือ) และให้สามารถรองรับการจราจรได้ในทุกทิศทาง พร้อมทั้งก่อสร้างด่านจัดเก็บค่าผ่านทางในตำแหน่งที่มีความเหมาะสม และมีการปรับปรุงและต่อขยายทางบริการทางด้านซ้ายทาง และด้านขวาทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ซึ่งรูปแบบที่ดำเนินการจะต้องมีความเหมาะสมกับสภาพทางภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวงในบริเวณใกล้เคียงและปริมาณการจราจรในอนาคต พร้อมมีระบบระบายน้ำ ระบบสาธารณูปโภค และส่วนประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องและมีความจำเป็น เพื่อให้ได้รูปแบบของโครงการ ที่มีความเหมาะสมและมีความสมบูรณ์ ทั้งทางด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม สามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ต่อการคมนาคมและขนส่ง พร้อมทั้งให้คำนึงถึงความปลอดภัย

ทั้งนี้ ในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ จะประกอบด้วยทางแยกต่างระดับ 2 แห่ง ได้แก่

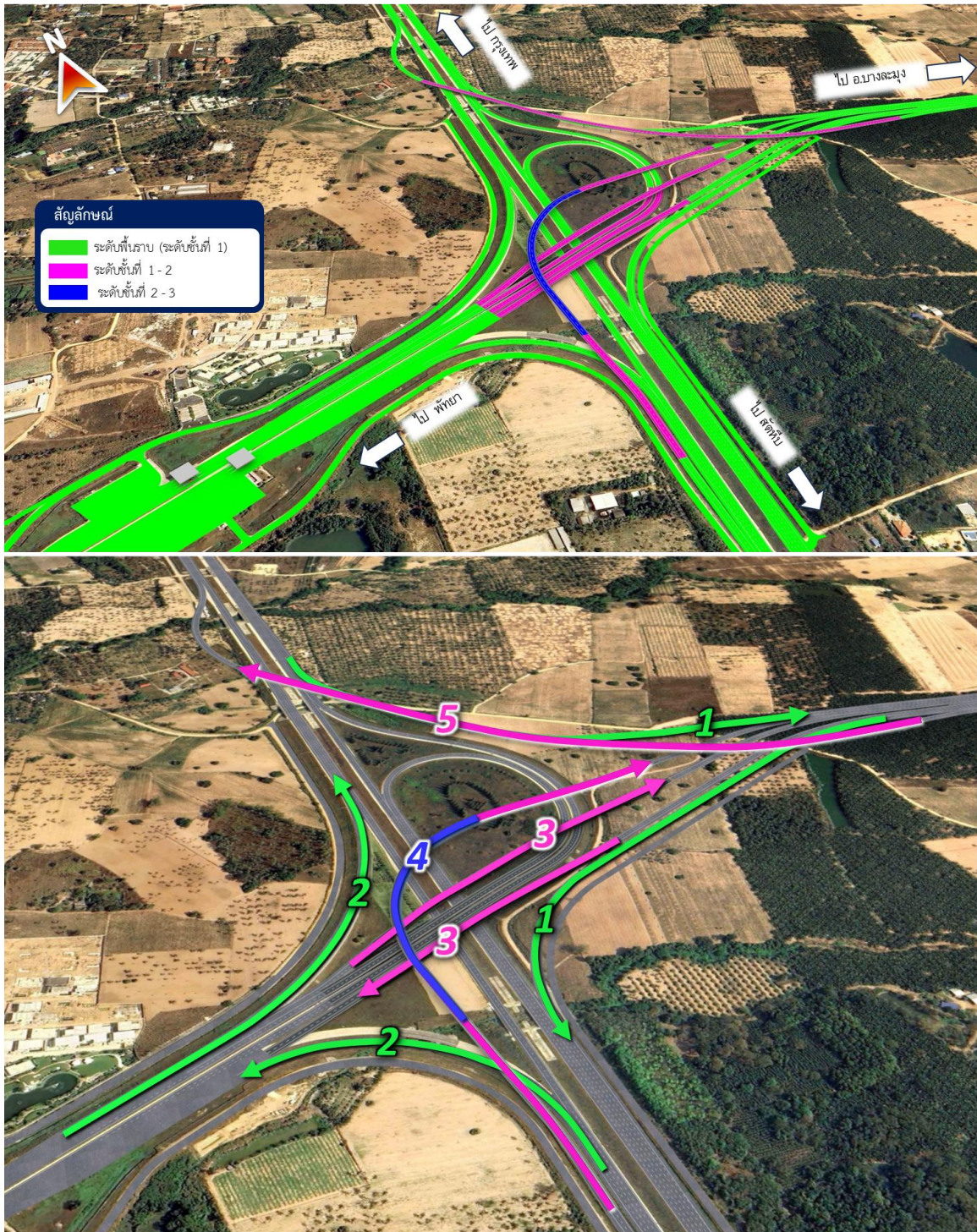
- (1) รูปแบบการปรับปรุงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ
- (2) รูปแบบทางแยกบรรจบทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ

## 2) รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับเบื้องต้น

### (1) ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

รูปแบบทางเลือกของการปรับปรุงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ จำนวน 3 รูปแบบทางเลือก ดังนี้

- **รูปแบบทางเลือกที่ 1 :** รูปแบบ Directional Y-Interchange เป็นรูปแบบที่ปรับปรุงจากผลการศึกษาความเหมาะสมฯ เดิม เป็นรูปแบบก่อสร้าง Directional Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และเลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ) ดังรูปที่ 8-8 อธิบายแต่ละทิศทางได้ดังตารางที่ 8-2



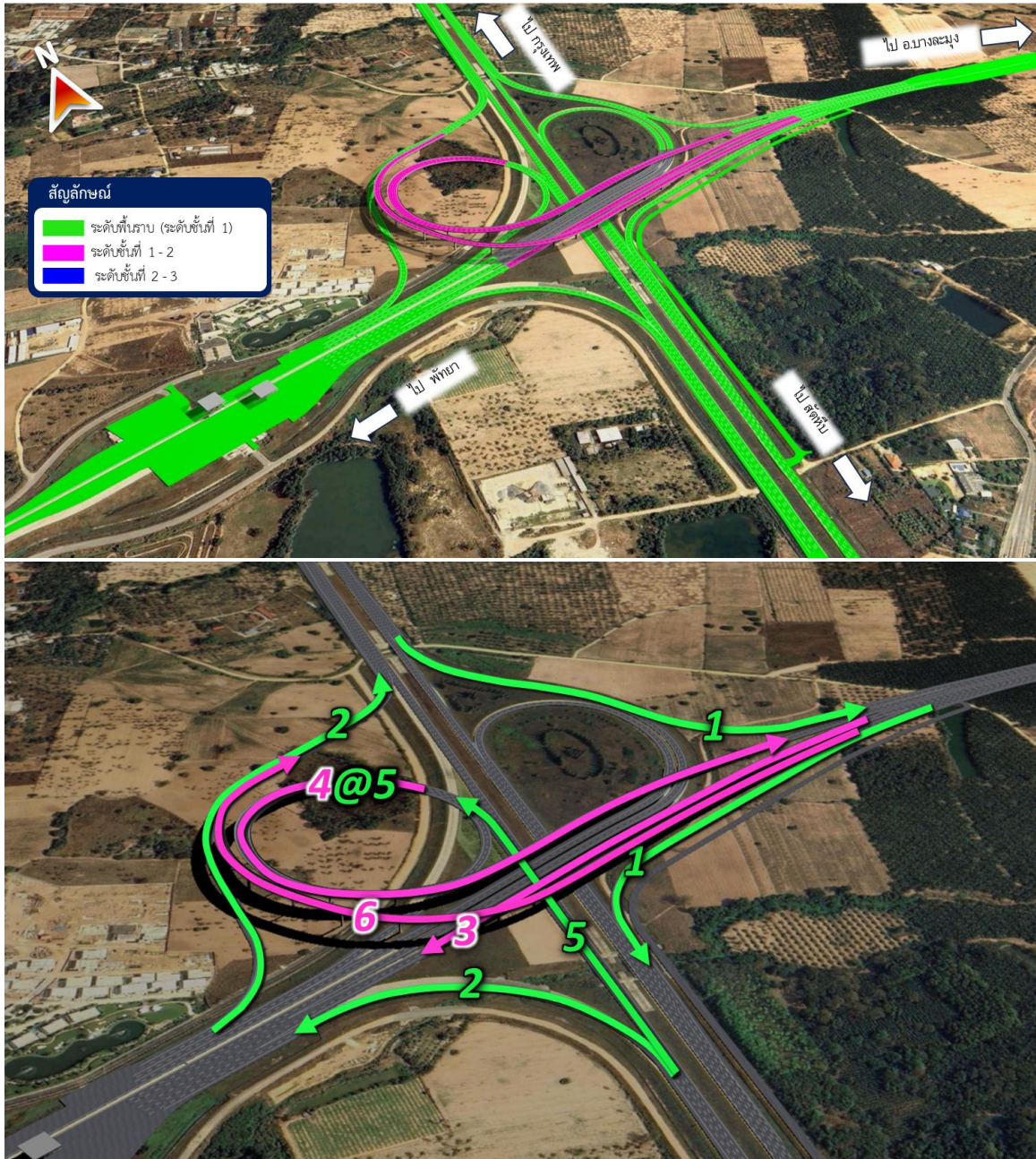
รูปที่ 8-8 รูปแบบทางเลือกการปรับปรุงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ - ทางเลือกที่ 1

### ตารางที่ 8-2

#### รายละเอียดทิศทางการจราจรแนวทางเลือกที่ 1 ของทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

หมายเลข	ทิศทางการจราจร	
(1)		<b>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง)</li> <li>จากทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) เลี้ยวซ้ายไป สัตหีบ</li> <li>เป็นถนนระดับพื้นราบ</li> </ul>
(2)		<b>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากพัทยา เลี้ยวซ้ายไป กรุงเทพฯ</li> <li>จากสัตหีบ เลี้ยวซ้ายไป พัทยา</li> <li>ปรับปรุงถนนระดับพื้นราบเดิมให้สอดคล้องกับการปรับปรุงทางแยกต่างระดับ</li> </ul>
(3)		<b>รถทิศทางตรง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ทางเชื่อมระหว่าง พัทยา กับ ทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) (ไป-กลับ)</li> <li>กำหนดให้เป็นทางยกระดับข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> </ul>
(4)		<b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากสัตหีบ เลี้ยวขวาไป ทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง)</li> <li>เป็นทางยกระดับชั้นที่ 3 ข้ามทางยกระดับทิศทางตรงที่ยกข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายหลัก ซึ่งอยู่ระดับชั้นที่ 2</li> </ul>
(5)		<b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) เลี้ยวขวาไป กรุงเทพฯ</li> <li>เป็นทางยกระดับข้ามทั้งทางเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) ไปพัทยา และข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 แล้วจึงลดสู่ระดับพื้นราบ เข้าเชื่อมกับทางหลักของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> </ul>

- **รูปแบบทางเลือกที่ 2 :** รูปแบบ Trumpet Interchange เป็นรูปแบบก่อสร้าง Loop Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และ Directional Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ) ดังรูปที่ 8-9 อธิบายแต่ละทิศทางได้ดังตารางที่ 8-3









รูปที่ 8-9 รูปแบบทางเลือกการปรับปรุงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ - ทางเลือกที่ 2

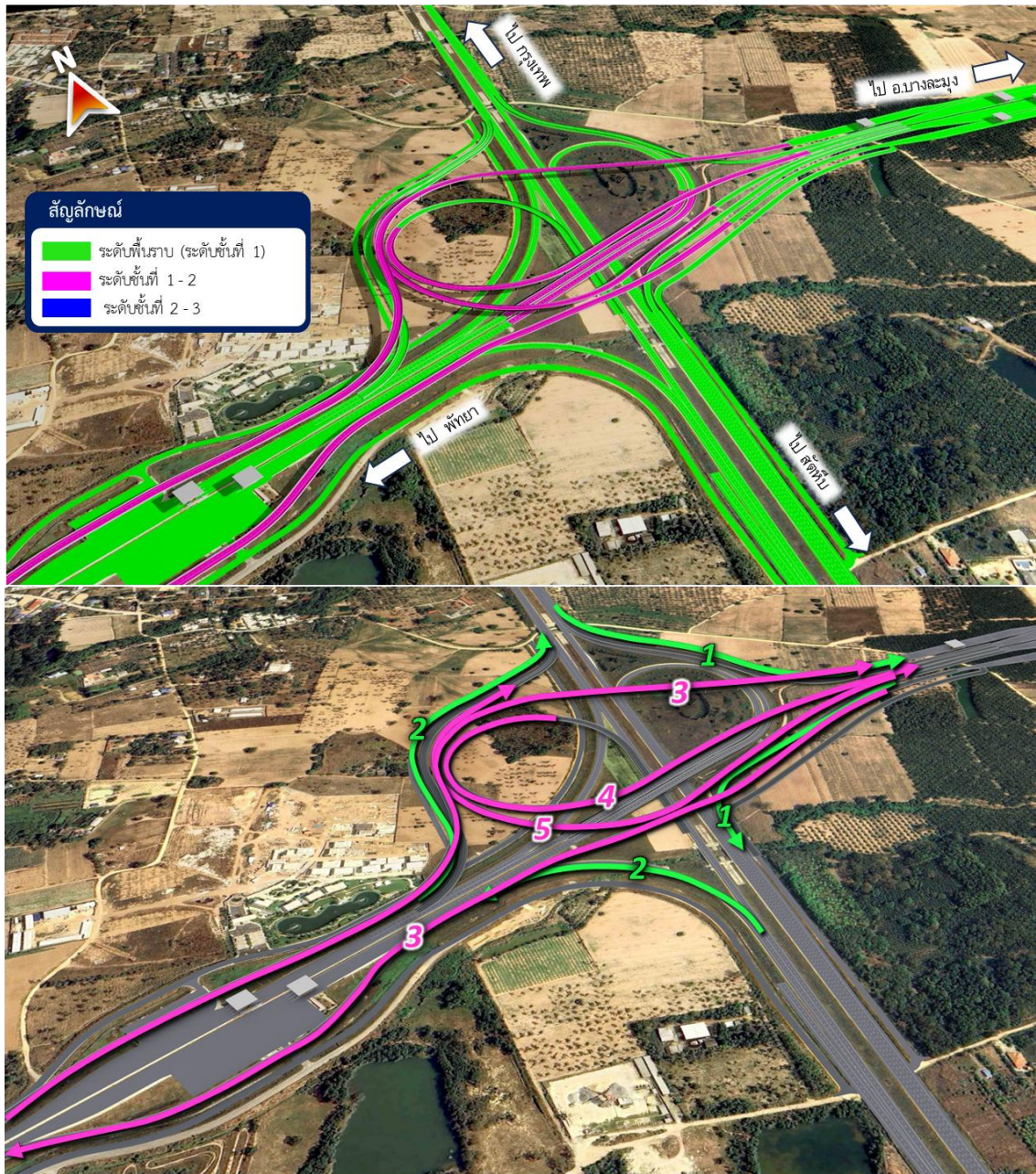


### ตารางที่ 8-3

#### รายละเอียดทิศทางการจราจรแนวทางเลือกที่ 2 ของทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

หมายเลข	ทิศทางการจราจร	
(1)		<b>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไป ทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง)</li> <li>จากทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) เลี้ยวซ้ายไป สัตหีบ</li> <li>เป็นถนนระดับพื้นราบ</li> </ul>
(2)		<b>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากพัทยา เลี้ยวซ้ายไป กรุงเทพฯ</li> <li>จากสัตหีบ เลี้ยวซ้ายไป พัทยา</li> <li>ปรับปรุงถนนระดับพื้นราบเดิมให้สอดคล้องกับการปรับปรุงทางแยกต่างระดับ</li> </ul>
(3)		<b>รถทิศทางตรง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) ตรงไป พัทยา</li> <li>เป็นทางยกระดับข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> </ul>
(4)		<b>รถทิศทางตรง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก พัทยา ตรงไป ทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง)</li> <li>เป็นทางยกทางโค้ง (Loop Ramp) ระดับชั้นที่ 2 ข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> </ul>
(5)		<b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก สัตหีบ เลี้ยวขวาไป ทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง)</li> <li>เป็นถนนระดับพื้นราบเข้าเชื่อมทางยกทางโค้ง (Loop Ramp) ระดับชั้นที่ 2 (4) ข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> </ul>
(6)		<b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) เลี้ยวขวาไป กรุงเทพฯ</li> <li>เป็นทางยกระดับชั้นที่ 2 ข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางเชื่อมของทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ แล้วจึงลดสู่ระดับพื้นราบเข้าเชื่อมกับทางหลักของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> </ul>

- รูปแบบทางเลือกที่ 3 : รูปแบบ Trumpet Interchange เป็นรูปแบบก่อสร้าง Directional Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) และ Loop Ramp เลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ) ดังรูปที่ 8-10 อธิบายแต่ละทิศทางได้ดังตารางที่ 8-4





รูปที่ 8-10 รูปแบบทางเลือกการปรับปรุงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ – ทางเลือกที่ 3






ตารางที่ 8-4

รายละเอียดทิศทางการจราจรแนวทางเลือกที่ 3 ของทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

หมายเลข	ทิศทางการจราจร	
(1)		<b>รถทิศทางเลียวยซ้าย</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากกรุงเทพฯ เลี้ยวซ้ายไป ทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง)</li> <li>จากทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) เลี้ยวซ้ายไป สัตหีบ</li> <li>เป็นถนนระดับพื้นราบ</li> </ul>
(2)		<b>รถทิศทางเลียวยซ้าย</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากพัทยา เลี้ยวซ้ายไป กรุงเทพฯ</li> <li>จากสัตหีบ เลี้ยวซ้ายไป พัทยา</li> <li>ปรับปรุงถนนระดับพื้นราบเดิมให้สอดคล้องกับการปรับปรุงทางแยกต่างระดับ</li> </ul>
(3)		<b>รถทิศทางตรง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ทางเชื่อมระหว่าง พัทยา กับ ทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) (ไป-กลับ)</li> <li>กำหนดเป็นทางยกระดับข้ามด่านเก็บเงินห้วยใหญ่ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> </ul>
(4)		<b>รถทิศทางเลียวยขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก สัตหีบ เลี้ยวขวาไป ทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง)</li> <li>เป็นทางยกทางโค้ง (Loop Ramp) ระดับชั้นที่ 2 ข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> </ul>
(5)		<b>รถทิศทางเลียวยขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากทางหลวงหมายเลข 331 (อำเภอบางละมุง) เลี้ยวขวาไป กรุงเทพฯ</li> <li>เป็นทางยกระดับชั้นที่ 2 ข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 แล้วใช้ Loop Ramp ลงสู่ระดับพื้นราบเข้าเชื่อมกับทางหลักของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> </ul>

โดยสามารถแสดงข้อได้เปรียบ-เสียเปรียบเบื้องต้นของแต่ละรูปแบบไว้ในตารางที่ 8-5

ตารางที่ 8-5  
รูปแบบทางเลือกของการปรับปรุงทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่เบื้องต้น

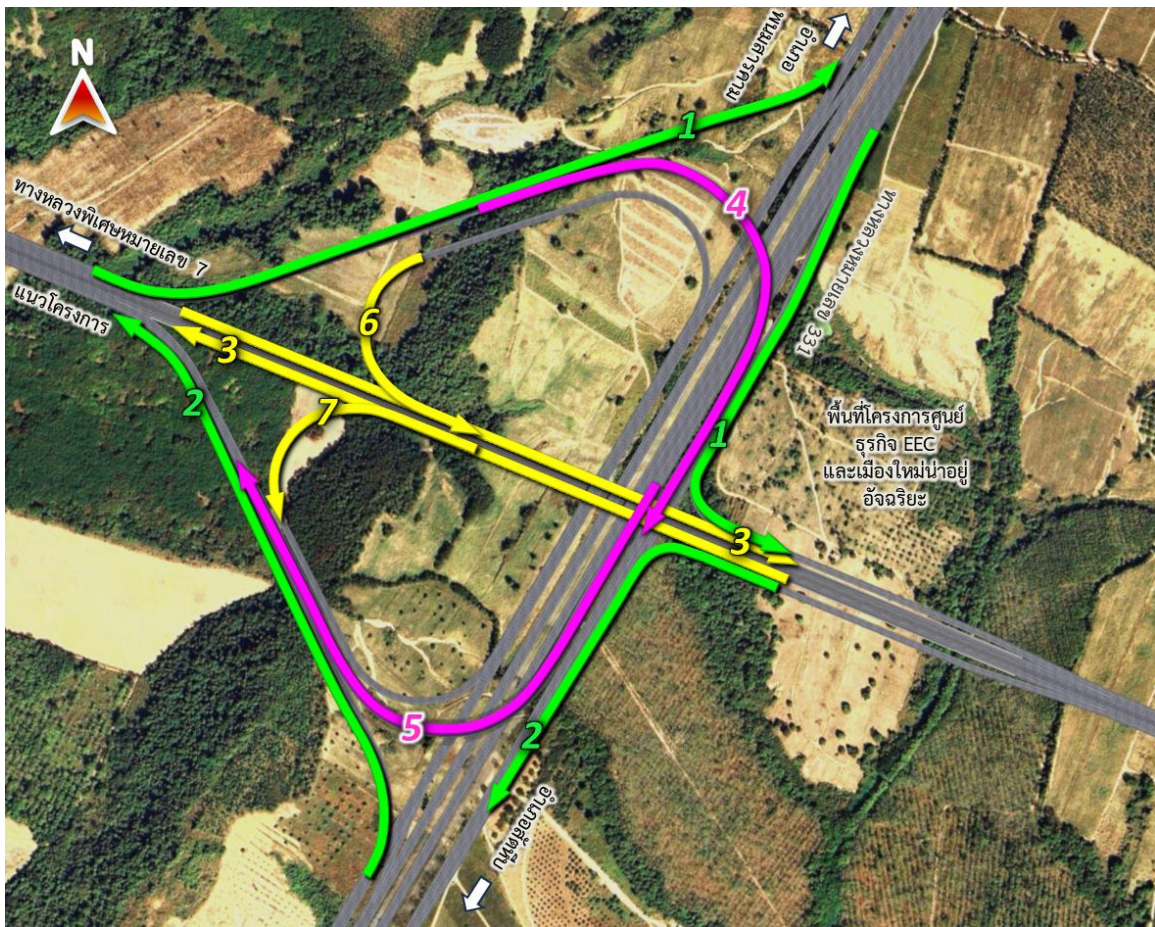
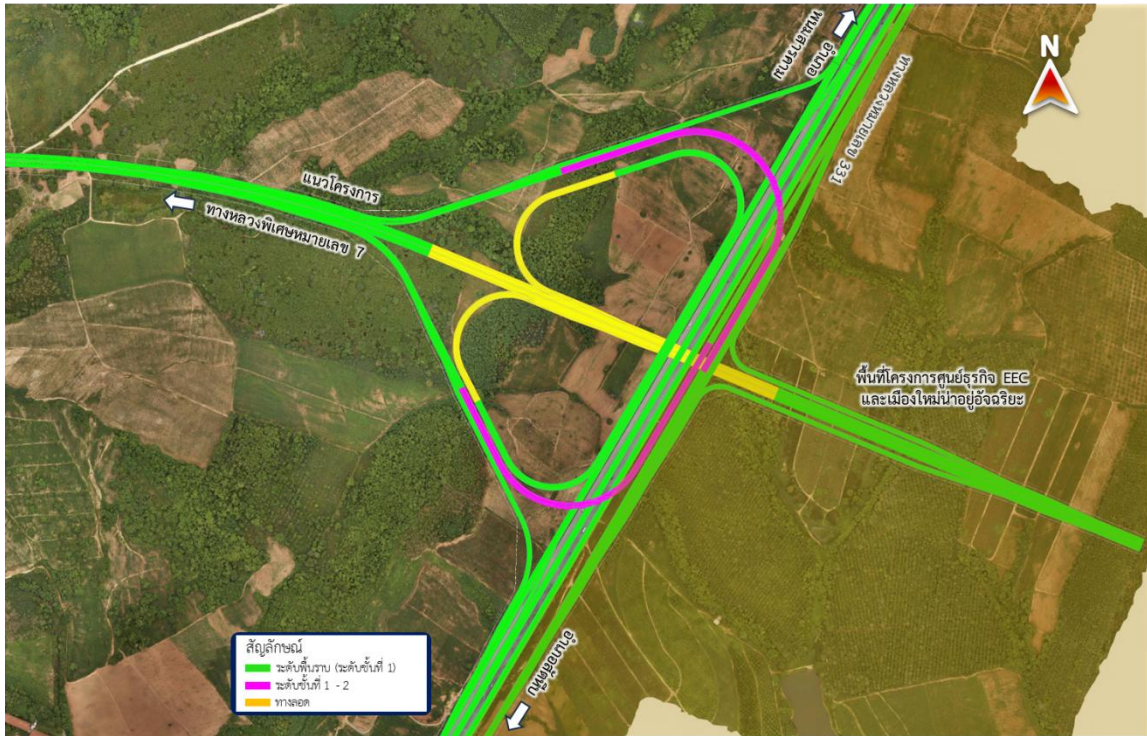
รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
<p>รูปแบบ Directional Y-Interchange เป็นรูปแบบที่ปรับปรุงจากผลการศึกษาความเหมาะสมฯ เดิม</p> 	<p>รูปแบบ trumpet interchange</p> 	<p>รูปแบบ trumpet interchange</p> 
<p><b>ข้อได้เปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีลักษณะเป็น Directional Ramp ทั้งหมด ซึ่งมีรัศมีโค้งกว้างกว่ารูปแบบอื่น ทำให้มีความปลอดภัยในการรองรับความเร็วในการขับที่สูงกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>มีพื้นที่เวนคืนที่ดินน้อยที่สุด</li> </ul>	<p><b>ข้อได้เปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เป็นรูปแบบที่ใช้พื้นที่ก่อสร้างหรือเวนคืนน้อยกว่ารูปแบบที่ 1</li> <li>รูปแบบทางแยกต่างระดับมีรัศมีโค้งกว้างเพียงพอต่อความปลอดภัยในการรองรับความเร็วที่เหมาะสม</li> </ul>	<p><b>ข้อได้เปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่ที่ใช้การก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ยังไม่พัฒนา</li> <li>รูปแบบทางแยกต่างระดับมีรัศมีโค้งกว้างเพียงพอต่อความปลอดภัยในการรองรับความเร็วที่เหมาะสม</li> </ul>
<p><b>ข้อเสียเปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มี Ramp ความสูงระดับ 3 ทำให้มีราคาก่อสร้างสูง</li> <li>มีโครงสร้างยกระดับ ระยะทาง หรือจำนวนคั่นข้างมากกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>ใช้พื้นที่ก่อสร้างมาก</li> </ul>	<p><b>ข้อเสียเปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างสูง</li> <li>กิจกรรมก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เดิม เป็นระยะทางยาวมากทำให้ส่งผลกระทบต่อจราจรบนแนวเส้นทางเดิม</li> </ul>	<p><b>ข้อเสียเปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ใช้พื้นที่ก่อสร้างมากกว่ารูปแบบอื่น ทำให้กระทบต่อการจราจรมาก</li> <li>การสัญจรในบางทิศทาง มีทัศนวิสัยในการมองเห็นต่ำ</li> </ul>



## (2) ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331

ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 พิจารณาเป็นทางแยกต่างระดับแบบอิสระ ทุกทิศทางเช่นเดียวกับทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ โดยจะพิจารณาใช้ลักษณะภูมิประเทศบริเวณเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 311 มากำหนดรูปแบบทางเลือก เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 311 จะมีความลาดชันสูงเป็นระยะทางยาว ดังนั้นจะนำรูปแบบการลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 311 มาเป็นทางเลือกในการพิจารณาด้วย โดยสามารถแสดงรูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 (เชื่อมต่อกับศูนย์ธุรกิจ EEC) จำนวน 3 รูปแบบ ดังนี้

- **รูปแบบทางเลือกที่ 1** : รูปแบบ Half Cloverleaf Interchange และก่อสร้างทางลอดตามแนวโครงการ ดังรูปที่ 8-11 อธิบายแต่ละทิศทางได้ดังตารางที่ 8-6



รูปที่ 8-11 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 - ทางเลือกที่ 1

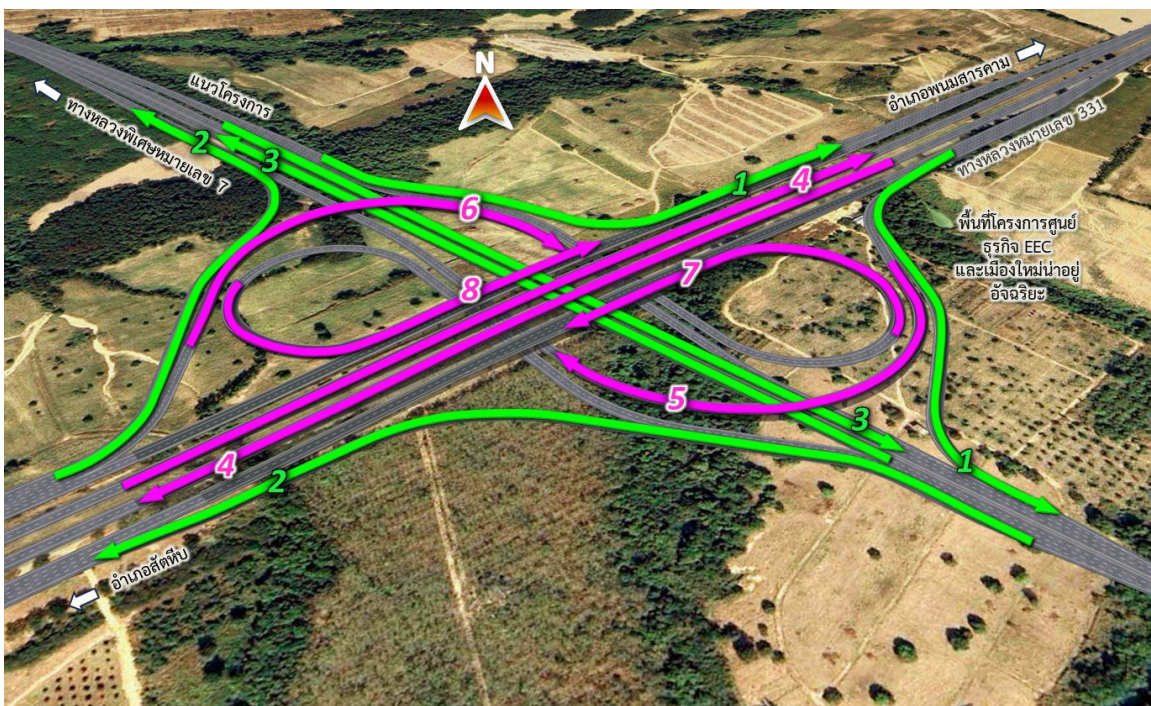
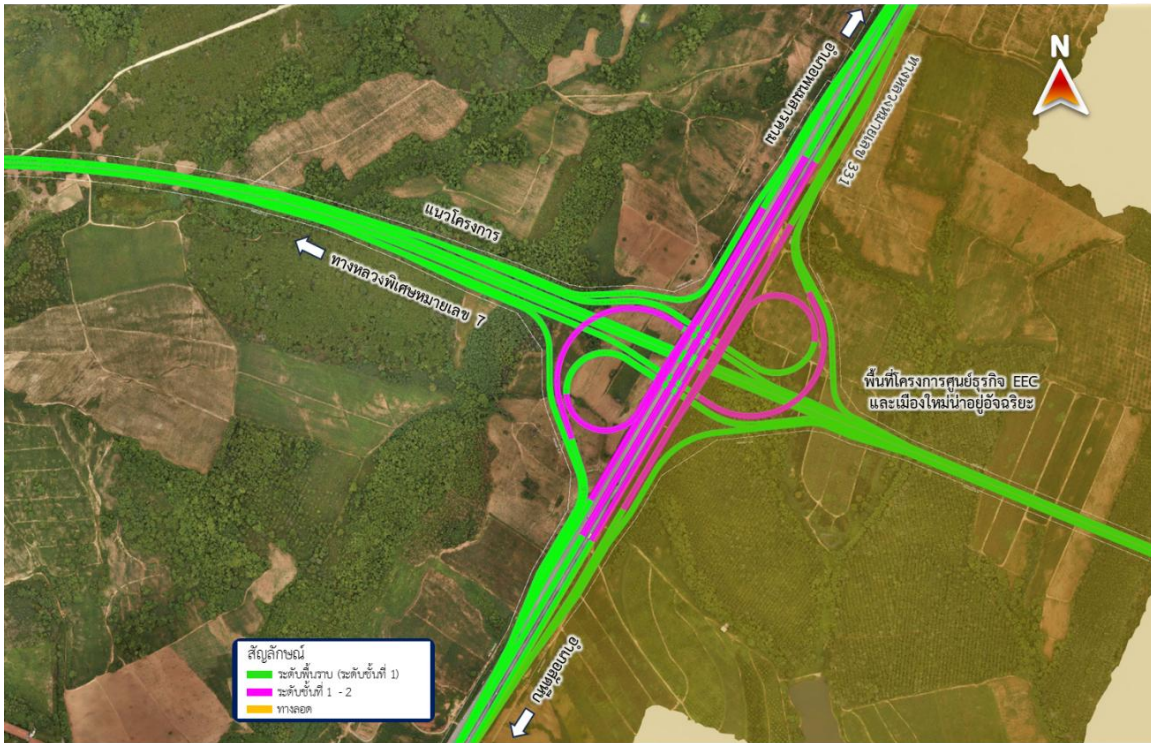


ตารางที่ 8-6

รายละเอียดทิศทางการจราจรแนวทางเลือกที่ 1 ของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331

หมายเลข	ทิศทางการจราจร	
(1)		<p><b>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เลี้ยวซ้ายไป พนมสารคาม (บนทางหลวงหมายเลข 331)</li> <li>จาก พนมสารคาม (บนทางหลวงหมายเลข 331) เลี้ยวซ้ายไป EEC</li> <li>เป็นถนนระดับพื้นราบ</li> </ul>
(2)		<p><b>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก สัตหีบ (บนทางหลวงหมายเลข 331) เลี้ยวซ้ายไป ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> <li>จาก EEC เลี้ยวซ้ายไป สัตหีบ (บนทางหลวงหมายเลข 331)</li> <li>เป็นทางระดับพื้นราบ</li> </ul>
(3)		<p><b>รถทิศทางตรง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ทางเชื่อมระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับ EEC (ไป-กลับ)</li> <li>เป็นทางลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 331</li> </ul>
(4)		<p><b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เลี้ยวขวาไป สัตหีบ (บนทางหลวงหมายเลข 331)</li> <li>เป็นทางยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 331 แล้วจึงลดสู่ระดับพื้นเข้าเชื่อมทางหลวงหมายเลข 331</li> </ul>
(5)		<p><b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก พนมสารคาม (บนทางหลวงหมายเลข 331) เลี้ยวขวาไป ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> <li>เป็นทางยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 331 แล้วจึงลดระดับเข้าเชื่อมถนนโครงการ</li> </ul>
(6)		<p><b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก สัตหีบ (บนทางหลวงหมายเลข 331) เลี้ยวขวาไป EEC</li> <li>เป็นทางเชื่อมลักษณะ Loop ที่ลดระดับลงเข้าเชื่อมกับทางลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 331 เข้าสู่ EEC</li> </ul>
(7)		<p><b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก EEC เลี้ยวขวาไป พนมสารคาม (บนทางหลวงหมายเลข 331)</li> <li>เป็นทางเชื่อมลักษณะ Loop ที่แยกจากทางลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 331 แล้วยกระดับเชื่อมทางหลวงหมายเลข 331</li> </ul>

- รูปแบบทางเลือกที่ 2 : รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างสะพานตามแนวทางหลวงหมายเลข 331 ดังรูปที่ 8-12 อธิบายแต่ละทิศทางได้ดังตารางที่ 8-7











รูปที่ 8-12 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 – ทางเลือกที่ 2

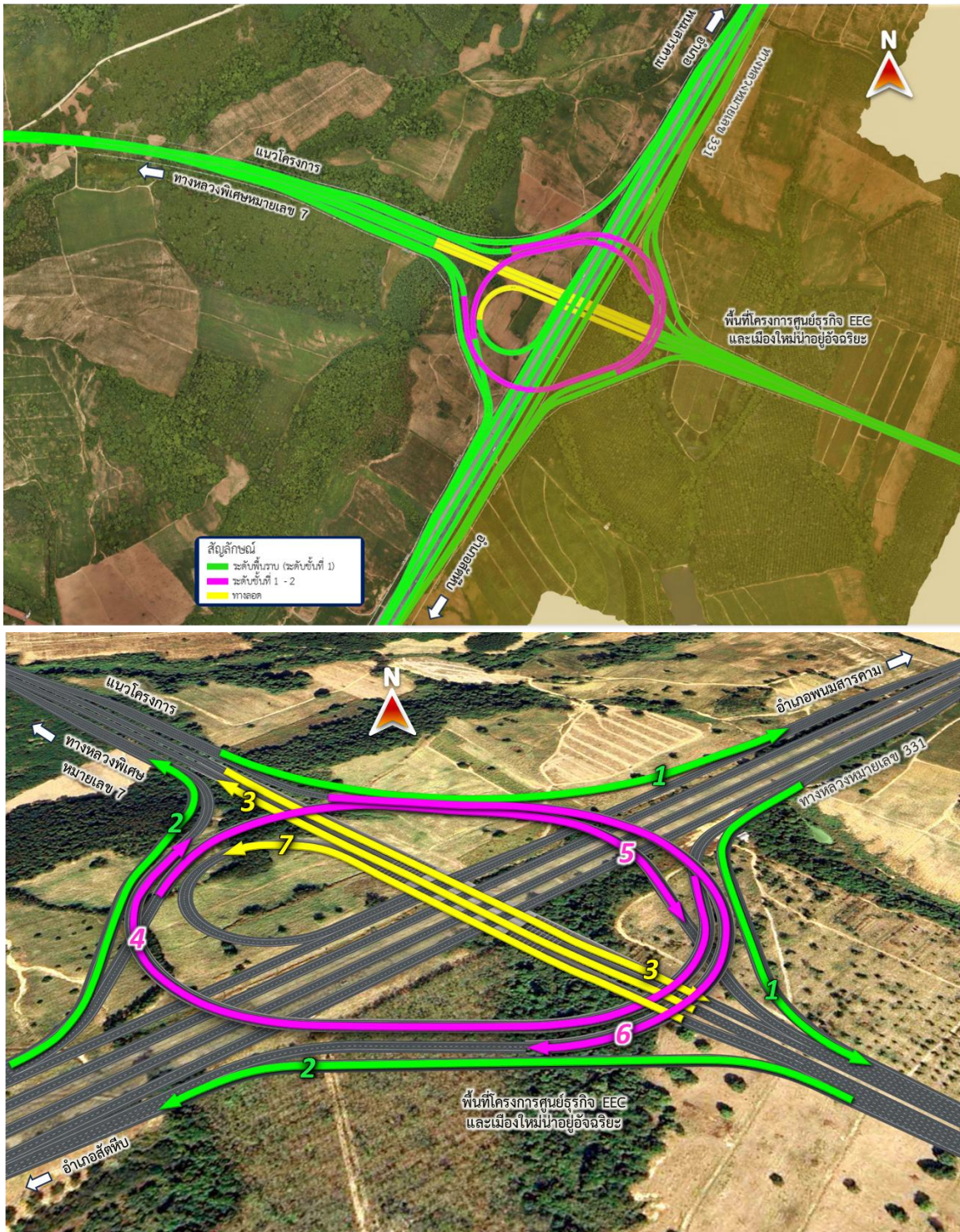


### ตารางที่ 8-7

#### รายละเอียดทิศทางการจราจรแนวทางเลือกที่ 2 ของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331

หมายเลข	ทิศทางการจราจร	
(1)		<b>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เลี้ยวซ้ายไป พนมสารคาม (บนทางหลวงหมายเลข 331)</li> <li>จาก พนมสารคาม (บนทางหลวงหมายเลข 331) เลี้ยวซ้ายไป EEC</li> <li>เป็นถนนระดับพื้นราบ</li> </ul>
(2)		<b>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก EEC เลี้ยวซ้ายไป สัตหีบ (บนทางหลวงหมายเลข 331)</li> <li>จาก สัตหีบ (บนทางหลวงหมายเลข 331) เลี้ยวซ้ายไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> <li>เป็นทางระดับพื้นราบ</li> </ul>
(3)		<b>รถทิศทางตรง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ทางเชื่อมระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับ EEC (ไป-กลับ)</li> <li>เป็นถนนระดับพื้น</li> </ul>
(4)		<b>รถทิศทางตรง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>บนทางหลวงหมายเลข 331 เชื่อมระหว่าง พนมสารคาม กับ สัตหีบ (ไป-กลับ)</li> <li>เป็นทางยกระดับ (สะพานข้ามทางแยก)</li> </ul>
(5)		<b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก พนมสารคาม (บนทางหลวงหมายเลข 331) เลี้ยวขวาไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> <li>เป็นทางเชื่อมยกระดับ (Directional Ramp) ข้ามทางเข้า EEC จากนั้นลดระดับลงลอดใต้สะพานทางข้ามทางหลวงหมายเลข 331 เข้าสู่ถนนโครงการทิศทางไปทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> </ul>
(6)		<b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก สัตหีบ (บนทางหลวงหมายเลข 331) เลี้ยวขวาไป EEC</li> <li>เป็นทางเชื่อมยกระดับ (Directional Ramp) ข้ามทางเข้า EEC จากนั้นลดระดับลงลอดใต้สะพานทางข้ามทางหลวงหมายเลข 331 เข้าสู่ถนนโครงการทิศทางไป EEC</li> </ul>
(7)		<b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เลี้ยวขวาไป สัตหีบ (บนทางหลวงหมายเลข 331)</li> <li>เป็นทางเชื่อมลักษณะ Loop ที่ยกระดับขึ้นเข้าเชื่อมกับสะพานข้ามทางแยก</li> </ul>
(8)		<b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก EEC เลี้ยวขวาไป พนมสารคาม (บนทางหลวงหมายเลข 331)</li> <li>เป็นทางเชื่อมลักษณะ Loop ที่ยกระดับขึ้นเข้าเชื่อมกับสะพานข้ามทางแยก</li> </ul>

- รูปแบบทางเลือกที่ 3 : รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างทางลอดตามแนวโครงการ ดังรูปที่ 8-13 อธิบายแต่ละทิศทางได้ดังตารางที่ 8-8










รูปที่ 8-13 รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 - ทางเลือกที่ 3

โดยสามารถแสดงข้อได้เปรียบ-เสียเปรียบของแต่ละรูปแบบไว้ในตารางที่ 8-9

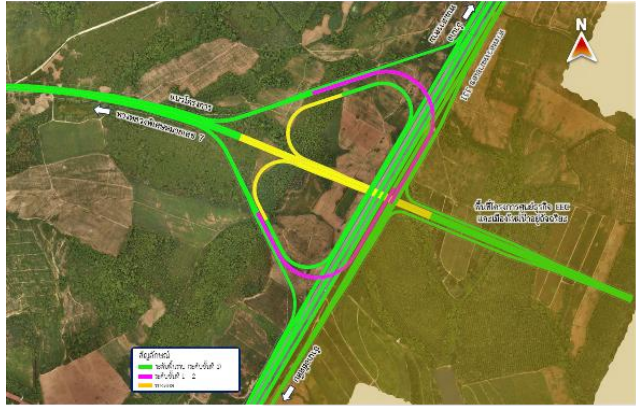
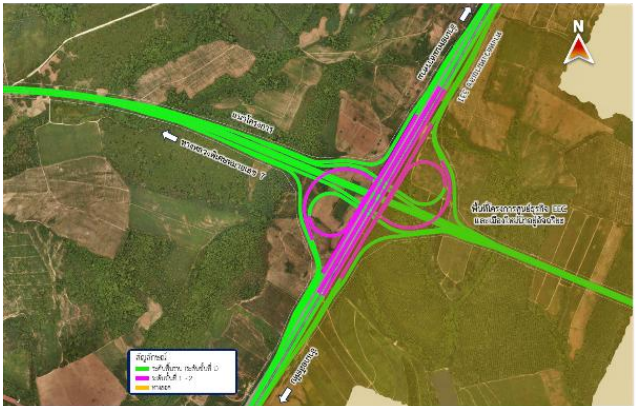
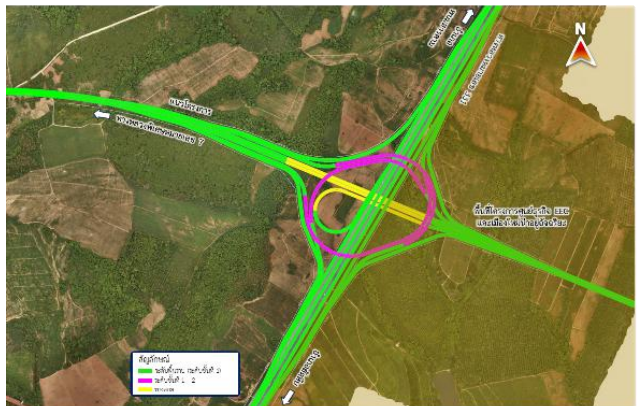


### ตารางที่ 8-8

รายละเอียดทิศทางการจราจรแนวทางเลือกที่ 3 ของทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331

หมายเลข	ทิศทางการจราจร	
(1)		<b>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เลี้ยวซ้ายไป พนมสารคาม (บนทางหลวงหมายเลข 331)</li> <li>จาก พนมสารคาม (บนทางหลวงหมายเลข 331) เลี้ยวซ้ายไป EEC</li> <li>เป็นถนนระดับพื้นราบ</li> </ul>
(2)		<b>รถทิศทางเลี้ยวซ้าย</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก EEC เลี้ยวซ้ายไป สัตหีบ (บนทางหลวงหมายเลข 331)</li> <li>จาก สัตหีบ (บนทางหลวงหมายเลข 331) เลี้ยวซ้ายไป ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> <li>เป็นทางระดับพื้นราบ</li> </ul>
(3)		<b>รถทิศทางตรง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ทางเชื่อมระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับ EEC (ไป-กลับ)</li> <li>เป็นทางลอดผ่านใต้ทางหลวงหมายเลข 331</li> </ul>
(4)		<b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก พนมสารคาม (บนทางหลวงหมายเลข 331) เลี้ยวขวาไป ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7</li> <li>เป็นทางยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 331 แล้วลดระดับเชื่อมสู่ถนนโครงการ</li> </ul>
(5)		<b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก สัตหีบ (บนทางหลวงหมายเลข 331) เลี้ยวขวาไป EEC</li> <li>เป็นทางยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 331 และทางเข้า EEC แล้วจึงลดระดับเข้าเชื่อมถนนที่เข้าสู่ EEC</li> </ul>
(6)		<b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เลี้ยวไป สัตหีบ (บนทางหลวงหมายเลข 331)</li> <li>เป็นทางยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 331 และข้ามทางลอดเข้า EEC แล้วลดระดับเชื่อมเข้าทางหลวงหมายเลข 331</li> </ul>
(7)		<b>รถทิศทางเลี้ยวขวา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>จาก EEC เลี้ยวไป พนมสารคาม (บนทางหลวงหมายเลข 331)</li> <li>เป็นทางเชื่อมลักษณะ Loop ที่ลดระดับลงเข้าเชื่อมกับทางลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 331 แล้วจึงเพิ่มระดับเข้าเชื่อมถนนที่เข้าสู่ EEC</li> </ul>

ตารางที่ 8-9  
รูปแบบทางเลือกของทางแยกต่างระดับเบื้องต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 (เชื่อมต่อศูนย์ธุรกิจ EEC)

รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
<p>รูปแบบ Half Cloverleaf Interchange และก่อสร้างทางลอดตามแนวโครงการ</p> 	<p>รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างสะพานตามแนวทางหลวงหมายเลข 331</p> 	<p>รูปแบบ Partial Cloverleaf Interchange และก่อสร้างทางลอดตามแนวโครงการ</p> 
<p><b>ข้อได้เปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ทางเข้า-ออก EEC เป็นทางลอดทำให้ทางยกระดับโครงการมีระยะสั้นลง</li> <li>■ ทางเชื่อมเลียช้าย-ขวา ทำมุมเอียง เพิ่มระยะทางการเชื่อม-ลดความลาดชัน</li> </ul>	<p><b>ข้อได้เปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ มีขั้นตอนการก่อสร้างงานโครงสร้างที่สะดวกกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>■ ง่ายต่อการบริหารจัดการระบบระบายน้ำ</li> </ul>	<p><b>ข้อได้เปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ รูปแบบทางเชื่อมมีรัศมีโค้งกว้างเพียงพอต่อการรองรับความเร็วที่เหมาะสม</li> </ul>
<p><b>ข้อเสียเปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ การก่อสร้างยุ่งยากจากโครงสร้างหลายรูปแบบ</li> <li>■ จุดแยกออกหรือเชื่อมเข้า อยู่ในสะพานยกระดับที่ความลาดชันมาก</li> <li>■ ช่วงระยะขยายหรือลดช่องทางเข้า-ออกอยู่ในช่วงที่ความลาดชันสูง</li> <li>■ ยากต่อการบริหารจัดการระบบระบายน้ำ</li> </ul>	<p><b>ข้อเสียเปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ช่วงระยะขยายหรือลดช่องทางเข้า-ออกอยู่ในช่วงที่ความลาดชันมาก</li> </ul>	<p><b>ข้อเสียเปรียบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ช่วงระยะขยายหรือลดช่องจราจรทางเข้า-ออก อยู่ในช่วงที่มีความชันมาก</li> <li>■ การสัญจรในบางทิศทาง มีทัศนวิสัยในการมองเห็นต่ำ</li> </ul>

### 3) ปัจจัยและสัดส่วนคะแนนที่ใช้ในการคัดเลือกทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่และทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 เบื้องต้น

เมื่อได้รูปแบบทางเลือกแล้ว จะเป็นการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม โดยการกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือก โดยได้กำหนดปัจจัยในการคัดเลือกให้ครอบคลุมปัจจัยต่าง ๆ 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ อธิบายได้ดังนี้ คือ

#### (1) ทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่

- ด้านวิศวกรรมและการจราจร (40 คะแนน)
  - รูปแบบทางเรขาคณิต
  - ความยากง่ายในการก่อสร้าง
  - ผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง
  - ประสิทธิภาพในการรองรับการสัญจรของทางแยกต่างระดับ
- ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)
  - ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษา
  - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเบื้องต้น
- ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)
  - ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
  - ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
  - สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
  - ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
  - ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

#### (2) ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.331

- ด้านวิศวกรรมและการจราจร (40 คะแนน)
  - รูปแบบทางเรขาคณิต
  - ความยากง่ายในการก่อสร้าง
  - ผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง
  - ประสิทธิภาพในการรองรับการสัญจรของทางแยกต่างระดับ
- ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)
  - ค่าก่อสร้างและบำรุงรักษา
  - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเบื้องต้น

□ ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (30 คะแนน)

- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
- ผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางบก
- สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ทั้งนี้ ผลการศึกษาข้อมูลในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ จะได้ดำเนินการในขั้นตอนถัดไป

## 9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการ อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการศึกษา โดยมุ่งเน้นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และร่วมกันแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะหรือแสดงความคิดเห็นวิตกกังวลได้ในทุกขั้นตอนของการศึกษาโครงการ ซึ่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจะนำมาพิจารณาประกอบการศึกษา ให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในชุมชนน้อยที่สุด โดยขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน แสดงดังรูปที่ 9-1



รูปที่ 9-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



ซึ่งที่ผ่านมาได้ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ การประชาสัมพันธ์โครงการ แสดงดังตารางที่ 9-1 การเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แสดงดังตารางที่ 9-2 และการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำประชาสัมพันธ์โครงการนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ ขอบเขต และขั้นตอนการศึกษา พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ ดำเนินการเมื่อจันทร์ที่ 19 พฤษภาคม 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมรัตนแกรนด์บอลรูม ชั้น 12 โรงแรมรัตนชล ตำบลบางปลาสร้อย อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี โดยได้รับเกียรติจากนายอดิเรก อุ๋นโอสถ รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี เป็นประธานเปิดการประชุม ผู้เข้าร่วมประชุมมาจากภาคส่วนต่าง ๆ ประกอบด้วย ผู้นำชุมชน หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา หน่วยงานภาคเอกชน สื่อมวลชน ประชาชนทั่วไปที่สนใจ และผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิ้นจำนวน 79 ราย บรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 9-2 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม แสดงดังตารางที่ 9-3



ตารางที่ 9-1  
การประชาสัมพันธ์โครงการ

1. การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ โอน และเพจเฟซบุ๊กโครงการ : ดำเนินการประชาสัมพันธ์แจ้งวัน เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางการตอบรับ  
เข้าร่วมประชุมให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ

<p>ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)</p> <p>โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่จัจริยะ (ด้านเหนือ)</p> <p><b>ขอเชิญผู้สนใจเข้าร่วม</b> การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)</p> <p>วันจันทร์ที่ 8 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09:00-12:00 น. ณ ห้องประชุมประชุมแนวคิด (1) โรงแรมเมโทร 1 ชั้นรองพื้น ด้านถนนปาล์มรอย อำเภอมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี</p> <p>www.M7-EEC-North.com 0 2065 6666 ต่อ 12 หรือ 06 5813 1107</p>	<p>M7เชื่อมEECด้านเหนือ</p> <p>ประชุมใจเขารวม</p> <p>วันจันทร์ที่ 8 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09:00-12:00 น. ณ ห้องประชุมประชุมแนวคิด (1) โรงแรมเมโทร 1 ชั้นรองพื้น ด้านถนนปาล์มรอย อำเภอมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี</p>	<p>M7เชื่อมEECด้านเหนือ</p> <p>ประชุมใจเขารวม</p> <p>วันจันทร์ที่ 8 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09:00-12:00 น. ณ ห้องประชุมประชุมแนวคิด (1) โรงแรมเมโทร 1 ชั้นรองพื้น ด้านถนนปาล์มรอย อำเภอมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี</p>
<p>เว็บไซต์โครงการ www.M7-EEC-North.com</p>	<p>ไลน์โครงการ M7เชื่อมEECด้านเหนือ หรือ @658aigny</p>	<p>เพจเฟซบุ๊กโครงการ M7เชื่อมeecด้านเหนือ</p>

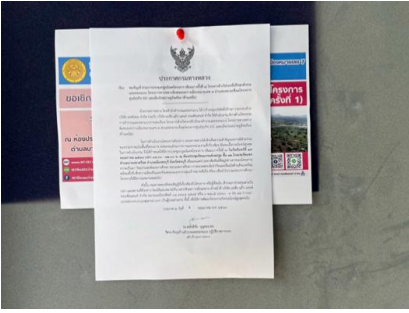







2. การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการไว้บริเวณแนวเส้นทางโครงการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

<p>บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ</p>	<p>บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ</p>	<p>องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี</p>
<p>เทศบาลตำบลห้วยใหญ่</p>	<p>หมู่ 12 บ้านนอก</p>	<p>แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2</p>

3. การประชาสัมพันธ์ผ่านประกาศประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการขอความอนุเคราะห์หน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษาโครงการเพื่อปิดประกาศไว้บริเวณบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน

<p>ศาลากลางจังหวัดชลบุรี</p>	<p>องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี</p>	<p>ที่ว่าการอำเภอบางละมุง</p>

ตารางที่ 9-1  
การประชาสัมพันธ์โครงการ

<p>3. การประชาสัมพันธ์ผ่านประกาศประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ) : ดำเนินการขอความอนุเคราะห์หน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษาโครงการเพื่อปิดประกาศไว้บริเวณบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน</p>		
		
เทศบาลตำบลห้วยใหญ่	แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	หมู่ 6 บ้านบึง
<p>4. การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการบริเวณพื้นที่โครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์แจ้งวัน เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางติดต่อสอบถามให้กลุ่มเป้าหมายบริเวณพื้นที่โครงการรับทราบ</p>		
		
เทศบาลตำบลห้วยใหญ่	โคกหนองนาคาเฟ่ หมู่ 12 บ้านนอก	หมู่ 13 บ้านหนองผักกูด
		
หมู่ 12 บ้านนอก	หมู่ 6 บ้านบึง	ตลาดชุมชนจีนโบราณบ้านชากแง้ว
<p>การประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์แจ้งวัน เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางติดต่อสอบถามให้กลุ่มเป้าหมายบริเวณแนวเส้นทางโครงการรับทราบ</p>		
		

## ตารางที่ 9-2 การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



การเข้าพบ ดร.กฤษณะ เพ็ญสมบูรณ์ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
พร้อมด้วยผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
ดำเนินการเมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.30 น.



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.

ตารางที่ 9-2 (ต่อ)  
การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

<p>การเข้าพบกลุ่มผู้นำชุมชนตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ดำเนินการเมื่อวันศุกร์ที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2568 เวลา 13.30 น.</p>	
<p>การเข้าพบนายอดิเรก อุ่นโอสถ รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี ดำเนินการเมื่อวันศุกร์ที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 เวลา 13.30 น.</p>	



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ

รูปที่ 10-2 บรรยากาศการประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



นายอติเรก อุ่นโอสถ  
รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี  
ประธานเปิดการประชุม



นายธนากร นาคสินธุ์  
วิศวกรโยธาชำนาญการ  
ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงาน



ผู้เข้าร่วมประชุมถ่ายภาพเป็นที่ระลึกร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



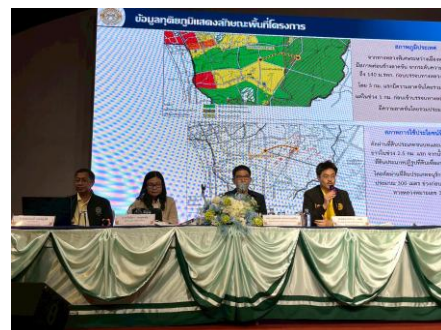
ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



บริษัทที่ปรึกษาและผู้แทนกรมทางหลวง  
ร่วมชี้แจงข้อซักถามและกล่าวปิดการประชุม

## รูปที่ 9-2 บรรยากาศการประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 9-3

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรม</b>	
1) เสนอให้ออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างให้เพียงพอ	1) นำไปพิจารณาออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างให้เพียงพอและเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
2) เสนอให้ออกแบบระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่โครงการ รวมถึงสอดคล้องกับระบบระบายน้ำเดิมและทิศทางการไหลของน้ำในพื้นที่ด้วย	2) นำไปพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพเพียงพอและเหมาะสม ตามหลักการวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยาและชลศาสตร์ รวมทั้งกำหนดมาตรการด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่โครงการต่อไป
3) เสนอให้มีการออกแบบทางบริการ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรให้กับประชาชนในพื้นที่	3) นำไปพิจารณาออกแบบรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และสอดคล้องกับวิถีชีวิตของประชาชนต่อไป
4) กังวลว่าในกรณีมีโครงการ จะมีปริมาณการจราจรเข้ามาใช้เส้นทางบนทางหลวงหมายเลข 331 เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดได้	4) โครงการจะมีการนำผลการสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณโครงการมาพิจารณาออกแบบรูปแบบของถนนโครงการให้มีความเหมาะสม และสามารถเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทางทั้งบนโครงข่ายถนนของโครงการ และบนทางหลวงหมายเลข 331
5) เสนอให้ออกแบบรองรับการสัญจรของรถขนส่งสินค้าและรถบรรทุกขนาดใหญ่	5) นำไปพิจารณาออกแบบโครงสร้างชั้นทาง วงเลี้ยว และค่าความลาดชันให้สามารถรองรับการสัญจรของรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
6) เสนอให้มีการออกแบบทางบริการ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรให้กับประชาชนในพื้นที่	6) นำไปพิจารณาออกแบบรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และสอดคล้องกับวิถีชีวิตของประชาชนต่อไป
<b>ด้านการโยกย้ายและเวนคืน</b>	
1) ขอให้พิจารณา ค่าชดเชยและเวนคืนให้มีความเหมาะสมเป็นธรรม และสอดคล้องกับราคาปัจจุบัน	1) ในขั้นตอนของการเวนคืน จะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเวนคืน โดยจะมีการพิจารณาที่ราคา ณ ปัจจุบัน ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้
<b>ด้านความคิดเห็นต่อโครงการและระยะเวลาในการดำเนินงานของโครงการ</b>	
1) เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ และเสนอให้ดำเนินการก่อสร้างโครงการโดยเร็ว	1) ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนของการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยเมื่อโครงการได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ จะมีการนำเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) รวมทั้งการขอจัดสรรงบประมาณในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและงบประมาณ การก่อสร้างของโครงการต่อไป
<b>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</b>	
1) ให้ประสานงานกับสำนักงานที่ดินจังหวัดชลบุรี และสำนักงานปฏิรูปที่ดินจังหวัดชลบุรี เพื่อตรวจสอบรายชื่อในการเชิญประชาชนที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมาเข้าร่วมประชุม	1) รับข้อเสนอแนะไปประสานงานกับสำนักงานที่ดินจังหวัดชลบุรี และสำนักงานปฏิรูปที่ดินจังหวัดชลบุรี และนำรายชื่อประชาชนที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบเชิญเข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยครั้งต่อไป

10. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

10.1 ด้านวิศวกรรม : จะดำเนินการออกแบบเบื้องต้นของโครงการ คัดเลือกรูปแบบโครงการที่เหมาะสม ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง รวมถึงรายละเอียดอื่น ๆ ที่จำเป็นของโครงการเพื่อนำไปออกแบบรายละเอียดต่อไป



**10.2 ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม :** จะนำผลการศึกษาไปพิจารณาในรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมร่วมกับผลการศึกษาด้านวิศวกรรม รวมทั้งเสนอมาตรการรองรับผลกระทบเบื้องต้นที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

**10.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :** จะดำเนินการตีตประกาศสรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) และเตรียมข้อมูลเพื่อดำเนินการจัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอรูปแบบของการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสม

## 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  
โทรศัพท์ : 02 571 2751 ถึง 60 โทรสาร: 02 571 2776  
ติดต่อ : นายसानนท์ วรงค์สุรติ วิศวกรงานทาง



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

เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160  
โทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 12 หรือ 08 5813 1107  
โทรสาร: 0 2805 6660-3 ต่อ 17

ติดต่อ : นางสาวสุธีรา ปรัชญาเกรียงไกร ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม  
นางสาวมนสิกาณต์ จันทราช นักวิชาการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



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



M7เชื่อมeecด้านเหนือ



M7เชื่อมEECด้านเหนือ  
หรือ @658aigny



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

