



โครงการสำรวจออกแบบถนน เพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน สายแยก ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง

เอกสารประกอบ

การประชุมรับฟังความคิดเห็น
และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2



เมษายน
2568



1. ความเป็นมาของโครงการ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ได้ดำเนินการศึกษาและพัฒนาโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นาอู่อู่จรรย์ระเพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการเงินระดับภูมิภาคมาตรฐานเทียบเท่าสากล และให้เป็นเมืองนาอู่อู่จรรย์ระ 1 ใน 10 เมืองของโลกในปี 2580 รวมถึงเป็นต้นแบบสำหรับการพัฒนาเมืองใหม่ทั่วประเทศไทย ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

กรมทางหลวงชนบท ซึ่งมีหน้าที่ในการสนับสนุนการก่อสร้างโครงข่ายถนนเพื่อรองรับการพัฒนาโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นาอู่อู่จรรย์ระ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจออกแบบโครงข่ายถนนในช่วงระยะแรก คือ ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี,จ.ระยอง รวมถึงศึกษาความเหมาะสมโครงข่ายถนนของโครงการดังกล่าวทั้งสายหลักและสายรอง ทั้งนี้โครงข่ายถนนดังกล่าวสามารถเชื่อมการเดินทางหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ทั้งทางถนน และทางราง ทางอากาศ เช่น รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการพัฒนาศูนย์อู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด โครงการท่าเรือแหลมฉบัง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นต้น และสามารถเชื่อมโยงต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งอื่น ๆ แก้ไขปัญหาจราจรด้วยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และพัฒนาเป็นทางลัด (By Pass) ทางเลี้ยว (Shortcut) ระหว่างจังหวัด ตลอดจนส่งเสริมการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการและภาพรวมของจังหวัดในแขนงต่าง ๆ เช่น การบริการ การค้า การอุตสาหกรรม การคมนาคมขนส่ง เป็นต้น และเป็นเส้นทางเชื่อมโยงโครงข่าย Logistic ของประเทศไทย

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) สำรวจออกแบบ และประมาณราคา ของถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นาอู่อู่จรรย์ระสายแยก ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี,จ.ระยอง พร้อมโครงสร้างต่างระดับ จำนวน 2 แห่ง รวมระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร

2) ศึกษาความเหมาะสม และศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์และงานอื่น ๆ ที่เห็นว่าเหมาะสมของโครงข่ายถนนสายหลักและสายรอง รวมระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) เพื่อเป็นถนนโครงข่ายในการรองรับการพัฒนาโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นาอู่อู่จรรย์ระ

2) เพื่อรองรับการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทาง ทางถนน ทางราง และทางอากาศ (Multimodal Transport) สามารถเชื่อมโยงต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งอื่น ๆ ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

3) แก้ไขปัญหาการจราจรด้วยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และพัฒนาเป็นทางลัด (By Pass) ทางเลี้ยว (Shortcut) ระหว่างจังหวัด

4) ส่งเสริมการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการ และภาพของจังหวัดในแขนงต่าง ๆ เช่น การบริการ การค้า การอุตสาหกรรม การคมนาคมขนส่ง เป็นต้น



4. ที่ตั้งและบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นาอยู่จรรย์ระ สายแยก ทล. 331 – ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง โดยแนวเส้นทางของโครงการเป็นแนวถนนตัดใหม่ มีจำนวน 3 เส้นทาง ดังนี้

1) โครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางหลวงชนบทหมายเลข ขบ.2081 บริเวณกม.ที่ 12+300 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 บริเวณกม.ที่ 21+292 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านทางหลวงชนบทหมายเลข ทย.5057 บริเวณกม.ที่ 6+600 ไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 บริเวณกม.ที่ 19+607 ระยะทางประมาณ 8.00 กิโลเมตร

2) โครงการแนวศึกษาความเหมาะสมถนนสายหลัก โดยมีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 บริเวณกม.ที่ 12+090 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ ไปสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับถนนโครงการเบื้องต้นสายแยก ทล.331 - ทล.3376 ระยะทางประมาณ 10.23 กิโลเมตร

3) โครงการแนวศึกษาความเหมาะสมถนนสายรอง โดยมีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงชนบทหมายเลข ขบ.1063 บริเวณกม.ที่ 6+000 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 บริเวณกม.ที่ 134+190 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 บริเวณกม.ที่ 16+665 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 บริเวณกม.ที่ 10+900 ระยะทางประมาณ 10.28 กิโลเมตร

รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 28.51 กิโลเมตร ซึ่งพื้นที่ศึกษาจะครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด ประกอบด้วย ตำบลห้วยใหญ่ จังหวัดชลบุรี ตำบลมะขามคู่ และตำบลสำนักท้อน จังหวัดระยอง ดังตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1

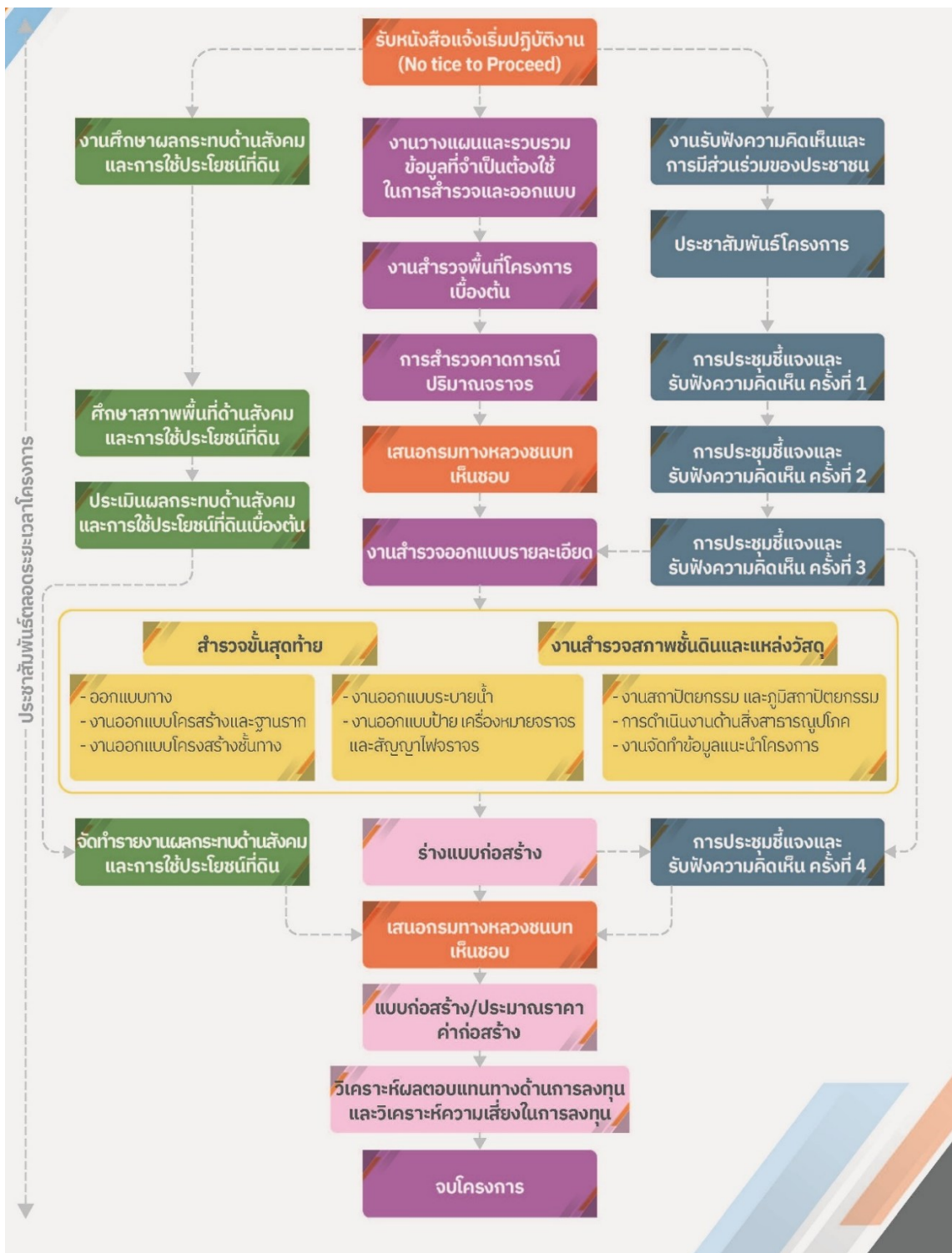
ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
จังหวัดชลบุรี	อำเภอบางละมุง	ตำบลโป่ง
		ตำบลห้วยใหญ่*
		ตำบลเขาไม้แก้ว
	อำเภอสัตหีบ	ตำบลนาจอมเทียน
		ตำบลพลูตาหลวง
จังหวัดระยอง	อำเภอบ้านฉาง	ตำบลสำนักท้อน
		ตำบลบ้านฉาง
	อำเภอนิคมพัฒนา	ตำบลมะขามคู่
2 จังหวัด	4 อำเภอ	8 ตำบล

หมายเหตุ: * พื้นที่โครงการส่วนใหญ่อยู่ในเขตตำบลห้วยใหญ่



5. ขอบข่ายของงานและหน้าที่ของผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ

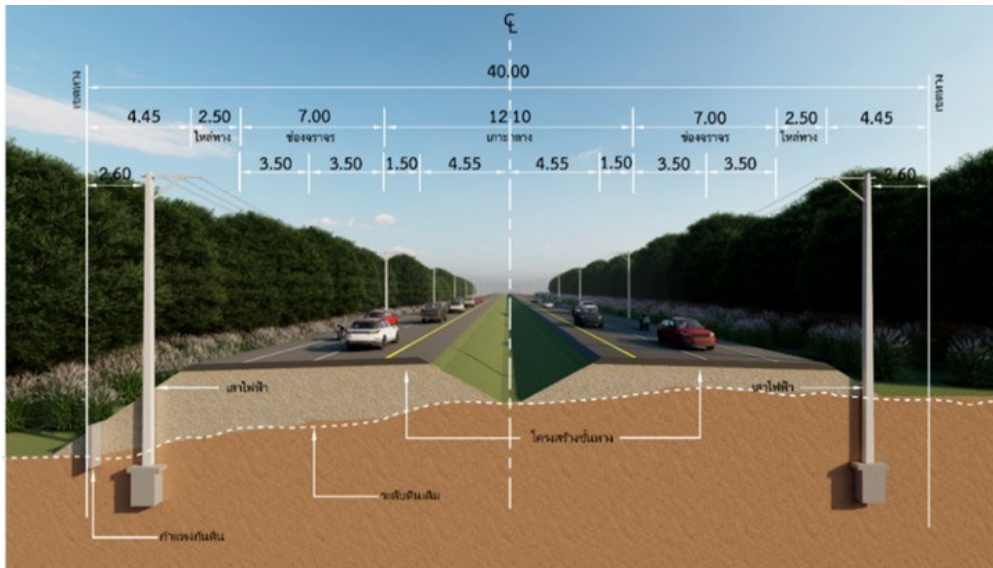


รูปที่ 5-1 ขอบเขตและขั้นตอนการดำเนินโครงการ

6. รูปแบบถนนโครงการ

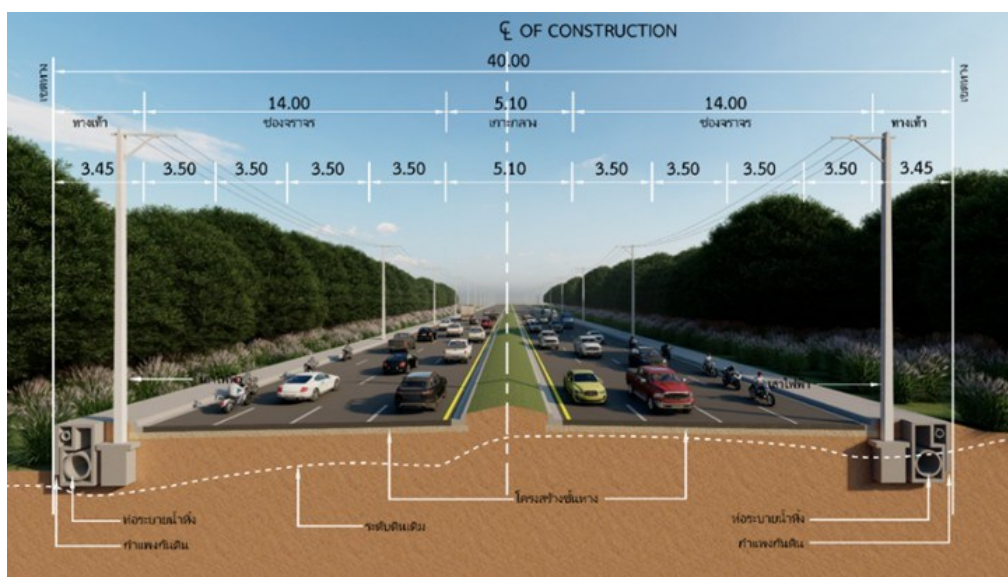
รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น ออกแบบโดยใช้เขตทาง 40 เมตร โดยมี 2 รูปแบบดังนี้

- รูปแบบที่ 1 เป็นถนนนอกเขตชุมชน ขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างละ 2.50 เมตร และเป็นเกาะกลางแบบเกาะร่อง (Depressed Median) ดังรูปที่ 6-1



รูปที่ 6-1 รูปตัดทั่วไปเกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) กรณีนอกเขตชุมชน

- รูปแบบที่ 2 เป็นถนนในเขตชุมชน โดยปรับจากถนนรูปแบบที่ 1 เพิ่มช่องจราจร จาก 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร และมีทางเท้าพร้อมระบบระบายน้ำใต้ทางเท้าซึ่งปรับรูปแบบเกาะกลางเป็นแบบเกาะยก (Raised Median) ดังรูปที่ 6-2



รูปที่ 6-2 รูปตัดทั่วไปเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median) กรณีในเขตชุมชน



7. โครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง

7.1 แนวทางเลือกการออกแบบถนนสาย ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี, จ.ระยอง

แนวเส้นทางถนนสาย ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี, จ.ระยอง จะคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม โดยพิจารณา 4 แนวทางเลือก ดังรูปที่ 7-1 โดยมีรายละเอียดของแนวทางเลือกดังนี้

1) **แนวทางเลือกที่ 1 (สีแดง)** จุดเริ่มต้นถนนโครงการ กม.ที่ 0+000 เชื่อมกับทางหลวงชนบทหมายเลข ขบ.2081 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ประมาณ กม.ที่ 1+500 ตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ประมาณ กม.ที่ 6+980 ตัดผ่านทางหลวงชนบทหมายเลข รย.5057 ไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 ระยะทางรวมประมาณ 8.008 กม.

2) **แนวทางเลือกที่ 2 (สีเขียว)** จุดเริ่มต้นถนนโครงการ กม.ที่ 0+000 เชื่อมกับทางหลวงชนบทหมายเลข ขบ.2081 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ประมาณ กม.ที่ 1+500 ตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ประมาณ กม.ที่ 6+970 เชื่อมกับทางหลวงชนบทหมายเลข รย.5057 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ โดยไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 ระยะทางรวมประมาณ 7.593 กม.

3) **แนวทางเลือกที่ 3 (สีเหลือง)** จุดเริ่มต้นถนนโครงการ กม.ที่ 0+000 เชื่อมกับทางหลวงชนบทหมายเลข ขบ.2081 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ประมาณ กม.ที่ 1+500 ตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกจนถึงประมาณ กม.ที่ 4+500 แนวถนนโครงการมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ ไปสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 ระยะทางรวมประมาณ 6.541 กม.

4) **แนวทางเลือกที่ 4 (สีฟ้า)** จุดเริ่มต้นถนนโครงการ กม.ที่ 0+000 เชื่อมกับทางหลวงชนบทหมายเลข ขบ.2081 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ประมาณ กม.ที่ 1+500 ตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกจนถึงประมาณ กม.ที่ 6+828 ตัดผ่านทางหลวงชนบทหมายเลข รย.5057 จากนั้นไปสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 ระยะทางรวมประมาณ 7.778 กม.

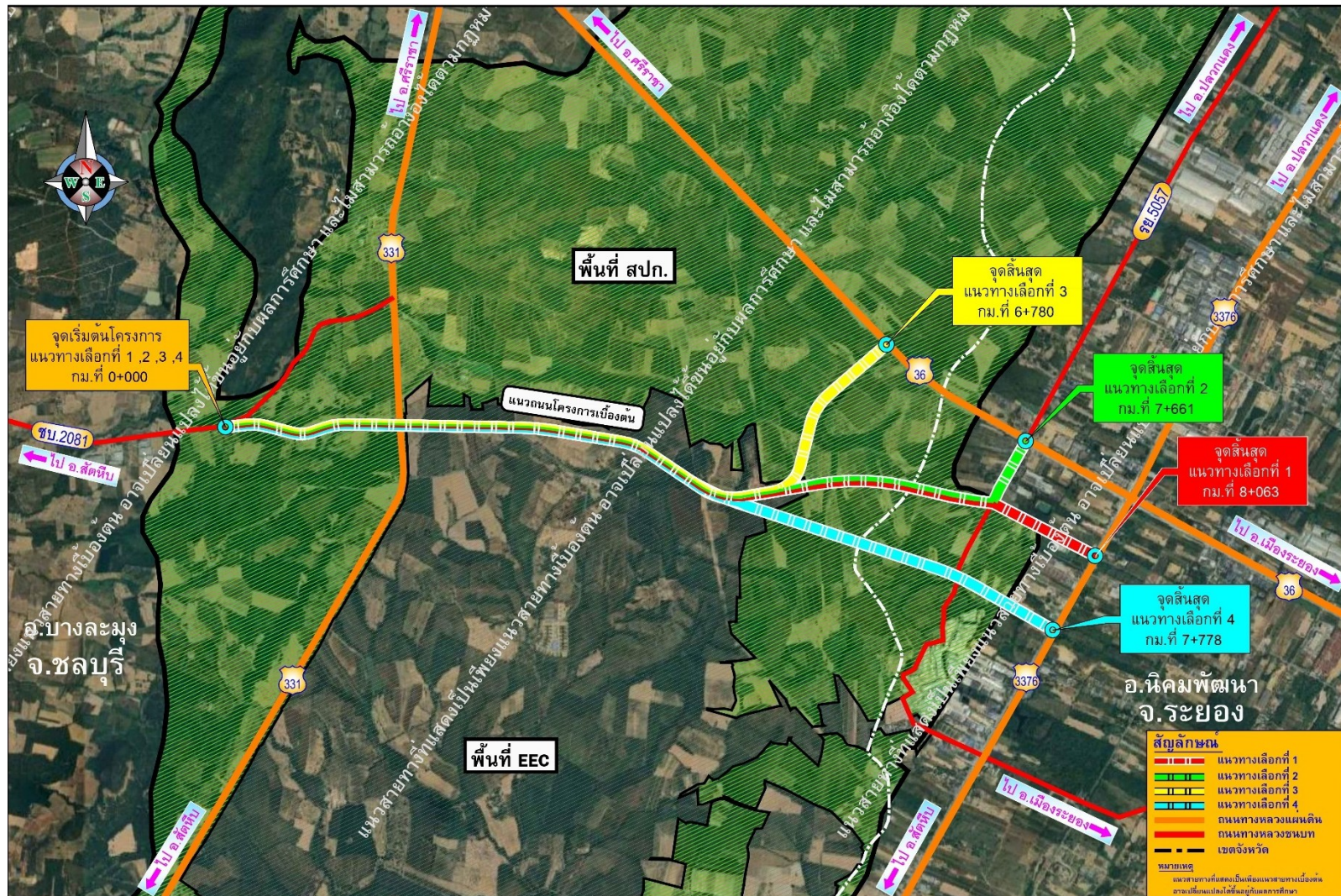
โดยมีการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม เพื่อทำการสำรวจและออกแบบรายละเอียดต่อไป ซึ่งจะมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC

และเมืองใหม่นำอยู่จรัญระ สายแยก ทล.331 – ทล.3376 จ.ชลบุรี, จ.ระยอง



รูปที่ 7-1 แผนที่แนวทางเลือกเบื้องต้นของโครงการ



7.2 รูปแบบทางแยก

ตามแนวเส้นทางถนนโครงการจะมีทางแยกจุดตัดหรือจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบทหรือถนนท้องถิ่นต่างๆ โดยจะทำการศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณจราจรที่เข้าสู่บริเวณทางแยกต่างๆ เพื่อพิจารณาออกแบบทางแยกระดับพื้นดินที่เหมาะสม

กรณีที่มีปริมาณจราจรสูงบริเวณทางแยกระดับพื้นดิน ซึ่งไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียงพอ ทำให้เกิดการจราจรติดขัด จะทำการพิจารณาออกแบบให้เป็นทางแยกต่างระดับ เพื่อให้มีความเหมาะสมต่อทิศทางการเดินทาง ไม่ให้เกิดการจราจรติดขัด และพิจารณาให้มีผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด ในเบื้องต้นได้ทำการพิจารณาจุดตัดของแนวเส้นทางสาย ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี, จ.ระยอง ที่ตัดกับทางหลวงหมายเลข 331 ดังรูปที่ 7-2 และเชื่อมกับกับทางหลวงหมายเลข 3376 ดังรูปที่ 7-3 จะมีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกสูง มีความจำเป็นที่จะต้องออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับ ซึ่งมีการพิจารณารูปแบบเบื้องต้น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

7.2.1 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 331

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass)

โดยลักษณะเป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามแนวถนนโครงการ ไปตามแนวทางหลวงหมายเลข 331 แนวเส้นทางพหุทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบไปอำเภอสัตหีบ และแนวเส้นทางพหุทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบไปอำเภอสัตหีบ

ข้อดี	ข้อเสีย
- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย - ค่าก่อสร้างต่ำ - สามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้	- มีการก่อสร้างบนพื้นที่ถนนเดิมค่อนข้างมาก - ส่งผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้างสูง

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 (Partial Cloverleaf Interchanges)

(1) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) – (แนวเส้นทางพหุ) โดยเป็นสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอบางละมุง ไปทางพื้นที่ EEC

(2) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) – (แนวเส้นทางพหุ) โดยเป็นสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากพื้นที่ EEC ไปทางอำเภอบางละมุง และสามารถเบี่ยงขวาไปตามทางลาดเชื่อม เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 331 โดยทิศทางไปอำเภอสัตหีบ



(3) สะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (แนวเส้นสี่เหลี่ยม) โดยเป็นสะพานยกระดับ เบี่ยงออกมาจากทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบเลี้ยวขวาไปเชื่อมกับทางต่างระดับตามแนวนอนโครงการ (เส้นสีน้ำฟ้า) ทิศทางไปพื้นที่ EEC

ข้อดี	ข้อเสีย
- ยวดยานสามารถแล่นผ่านทางแยกได้รวดเร็วคล่องตัว	- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกค่อนข้างสูง - ค่าก่อสร้างสูง

● รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 (Full Cloverleaf Interchanges)

(1) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) - (แนวเส้นสีฟ้า) โดยเป็นสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอบางละมุง ไปทางพื้นที่ EEC

(2) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) - (แนวเส้นสีชมพู) โดยเป็นสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากพื้นที่ EEC ไปทางอำเภอบางละมุง และสามารถเบี่ยงขวาไปตามทางลาดเชื่อม เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 331 โดยทิศทางไปอำเภอศรีราชา

(3) สะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (แนวเส้นสีเหลือง) โดยเป็นสะพานยกระดับ เบี่ยงออกมาจากทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบเลี้ยวขวาไปเชื่อมกับทางต่างระดับตามแนวนอนโครงการ (เส้นสีน้ำฟ้า) ทิศทางไปพื้นที่ EEC

(4) ทางยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) - (แนวเส้นสีแดง) ทิศทางเบี่ยงซ้ายออกจากทางยกระดับ (เส้นสีน้ำฟ้า) ไปตามทางลาดเชื่อมเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางไปอำเภอสัตหีบ

(5) ทางยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) - (แนวสีน้ำเงิน) ทิศทางมาจากอำเภอศรีราชาเบี่ยงซ้ายออกจากทางหลวงหมายเลข 331 เข้าสู่ทางลาดเชื่อม โดยไปเชื่อมกับทางยกระดับ (แนวเส้นสีชมพู) ทิศทางไปอำเภอบางละมุง

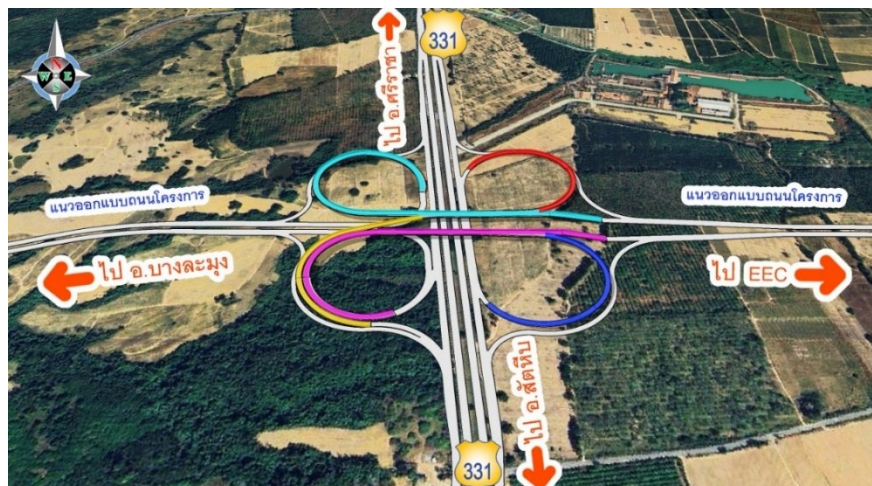
ข้อดี	ข้อเสีย
- ยวดยานสามารถแล่นผ่านทางแยกได้รวดเร็วคล่องตัว - รองรับการเดินทางได้หลายทิศทาง	- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกสูง - ค่าก่อสร้างสูง



รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass)



รูปแบบที่ 2 (Partial Cloverleaf Interchanges)



รูปแบบที่ 3 (Full Cloverleaf Interchanges)

รูปที่ 7-2 รูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 331



7.2.2 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3376

• รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass)

สะพานยกระดับข้ามแยกถนนโครงการ (Overpass เส้นสีชมพู) เป็นทางยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 3376 ทิศทางจากอำเภอบ้านฉาง ไปอำเภอนิคมน้ำจืด

ข้อดี	ข้อเสีย
- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย - ค่าก่อสร้างต่ำ - สามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้	- มีการก่อสร้างบนพื้นที่ถนนเดิมค่อนข้างมาก - ส่งผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้างสูง

• รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 (Directional Ramp)

(1) สะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (เส้นสีชมพู) ลักษณะเป็นทางยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 3376 ทิศทางจากแนวถนนโครงการ เลี้ยวขวาไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3376 ทิศทางไปอำเภอบ้านฉาง และทิศทางระดับพื้นเลี้ยวซ้ายไปอำเภอนิคมน้ำจืด

(2) สะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (เส้นสีฟ้า) ลักษณะเป็นทางยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 3376 ทิศทางมาจากอำเภอนิคมน้ำจืด เลี้ยวขวาข้ามทางแยกเข้าสู่แนวถนนโครงการ ทิศทางไปพื้นที่ EEC โดยมีทางหลวงหมายเลข 3376 ระดับพื้นทิศทางตรงไปอำเภอบ้านฉาง

ข้อดี	ข้อเสีย
- ยวดยานสามารถเล่นผ่านทางแยกได้รวดเร็วคล่องตัว - ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย	- ค่าก่อสร้างสูง

• รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 รูปแบบทรัมเป็ต (Trumpet)

(1) สะพานยกระดับแบบทางเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (เส้นสีชมพู) เป็นทางยกระดับจากแนวถนนโครงการ ทิศทางมาจากพื้นที่ EEC เลี้ยวขวาไปตามทางลาดเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3376 ทิศทางไปอำเภอบ้านฉาง

(2) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) - (เส้นสีฟ้า) เป็นทางยกระดับแบบลาดเชื่อมโดยทิศทางมาจากอำเภอนิคมน้ำจืดเลี้ยวขวาช้ามแยก เข้าสู่ถนนโครงการทิศทางไปพื้นที่ EEC

ข้อดี	ข้อเสีย
- ยวดยานสามารถเล่นผ่านทางแยกได้รวดเร็วคล่องตัว	- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกค่อนข้างสูง - ค่าก่อสร้างสูง

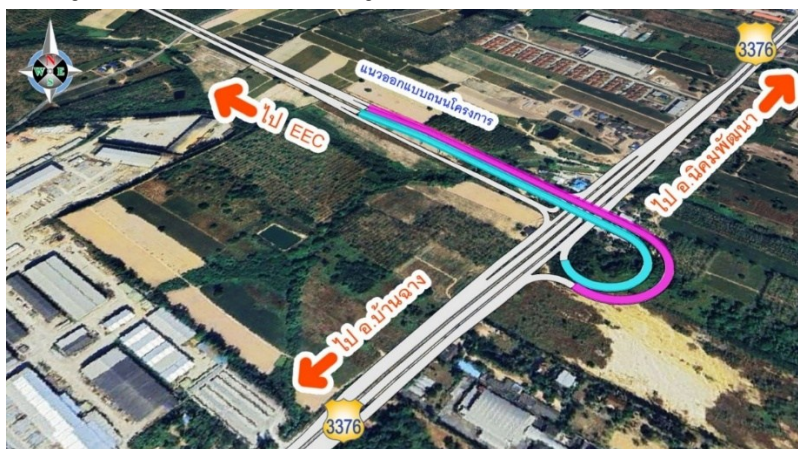
โดยในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม จะมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาเพื่อคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด โดยมีการพิจารณาประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน



รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass)



รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 (Directional Ramp)



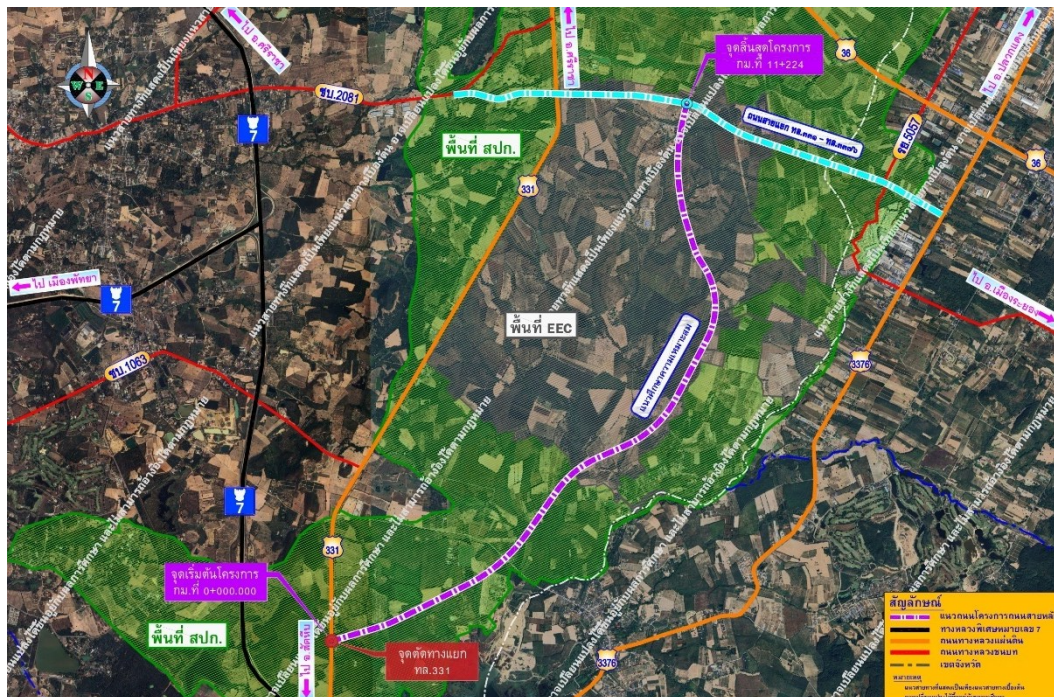
รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 รูปแบบทรัมเป็ต (Trumpet)

รูปที่ 7-3 รูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 3376

8. โครงการศึกษาความเหมาะสมถนนสายหลัก

8.1 แนวศึกษาความเหมาะสมถนนสายหลัก

โดยแนวศึกษาความเหมาะสมถนนโครงข่ายสายหลัก (Back Bone) มีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.ที่ 0+000 เชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 (บริเวณกม.ที่ 10+950) มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ กม.ที่ 2+690 ตัดผ่านถนนท้องถิ่น (ซอยบ้านซากหมาก-บ้านสุวรรณ) กม.ที่ 10+090 ตัดผ่านถนนท้องถิ่น (ทางเข้าศูนย์กีฬาแห่งชาติ) ไปสิ้นสุดโครงการที่ถนนโครงการเบื้องต้นสายแยก ทล.331 - ทล.3376 ระยะทาง โดยรวม 10.223 กม. ดังรูปที่ 8-1



รูปที่ 8-1 แผนที่แสดงแนวศึกษาความเหมาะสมถนนโครงข่ายสายหลัก

8.2 รูปแบบทางแยกต่างระดับ

ในเบื้องต้นได้มีแนวคิดในการพิจารณาออกแบบทางแยกต่างระดับ เบื้องต้น ดังรูปที่ 8-2 จำนวน 1 แห่งของแนวศึกษาความเหมาะสมถนนโครงข่ายสายหลัก บริเวณทางแยกจุดเชื่อมต่อกับทางหลวง หมายเลข 331 (บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ) และได้พิจารณาออกแบบไว้ 3 รูปแบบดังนี้



● รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass)

โดยลักษณะเป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามแนวนนโครงการ ไปตามแนวทางหลวงหมายเลข 331 แนวเส้นชมพูทิศทางจากอำเภอสัตหีบไปอำเภอสัตหีบ และแนวเส้นสีฟ้าทิศทางจากอำเภอสัตหีบไปอำเภอสัตหีบ โดยมีรูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 331

ข้อดี	ข้อเสีย
- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย - ค่าก่อสร้างต่ำ - สามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้	- มีการก่อสร้างบนพื้นที่ถนนเดิมค่อนข้างมาก ส่งผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างสูง

● รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 (Directional Ramp)

(1) สะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (เส้นสีฟ้า) ลักษณะเป็นทางยกระดับทิศทางมาจากแนวนนโครงการ ข้ามทางแยกเลี้ยวขวาไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางไปอำเภอสัตหีบ และทิศทางระดับพื้นเลี้ยวซ้ายไปอำเภอสัตหีบ

(2) สะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (เส้นสีชมพู) ลักษณะเป็นทางยกระดับมาจากแนวทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบ เลี้ยวขวาข้ามทางแยกเข้าสู่แนวนนโครงการ ทิศทางไปพื้นที่ EEC

ข้อดี	ข้อเสีย
- ยวดยานสามารถเล่นผ่านทางแยกได้รวดเร็วคล่องตัว - ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย	- ค่าก่อสร้างสูง

● รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 (Trumpet)

(1) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) - (เส้นสีฟ้า) เป็นทางยกระดับแบบลาดเชื่อมโดย ทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบ เลี้ยวขวายข้ามทางแยกต่างระดับเข้าสู่ถนนโครงการ ทิศทางไปพื้นที่ EEC

(2) สะพานยกระดับแบบทางเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (เส้นสีชมพู) เป็นทางยกระดับจากแนวนนโครงการ ทิศทางมาจาก พื้นที่ EEC เลี้ยวขวาไปตามทางลาดเชื่อมไปกับเชื่อมทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางไปอำเภอบ้านศรีราชา

ข้อดี	ข้อเสีย
- ยวดยานสามารถเล่นผ่านทางแยกได้รวดเร็วคล่องตัว	- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกค่อนข้างสูง - ค่าก่อสร้างสูง



รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass)



รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 (Directional Ramp)



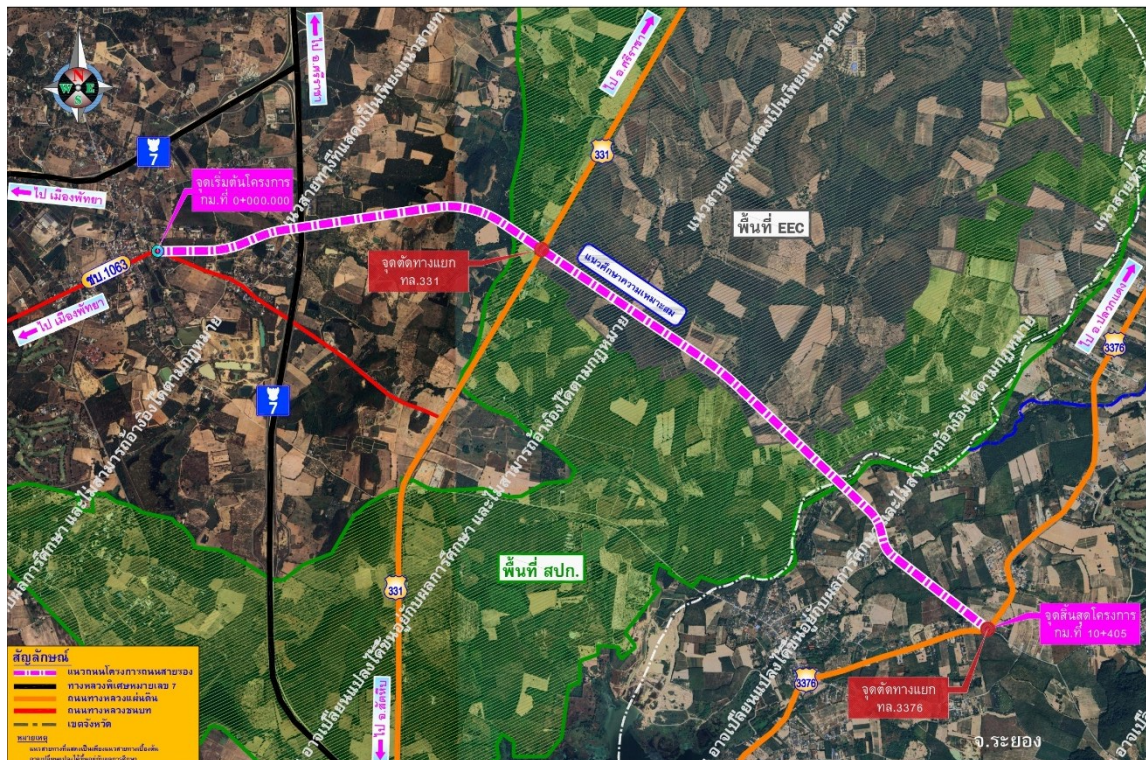
รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 (Trumpet)

รูปที่ 8-2 รูปแบบทางแยกต่างระดับ

9. โครงการศึกษาความเหมาะสมถนนโครงข่ายสายรอง (ถนนเชื่อม ทล.331/ทล.3376)

9.1 แนวศึกษาความเหมาะสมถนนโครงข่ายสายรอง (ถนนเชื่อม ทล.331/ทล.3376)

โดยถนนศึกษาความเหมาะสมโครงข่ายสายรอง (ถนนเชื่อม ทล.331/ทล.3376) มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงชนบทหมายเลข ชบ.1063 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 บริเวณกม.ที่ 134+400 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 บริเวณกม.ที่ 16+800 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 บริเวณกม.ที่ 10+800 ระยะทางโดยประมาณ 10.405 กิโลเมตร ดังรูปที่ 9-1



รูปที่ 9-1 แผนที่แสดงแนวศึกษาความเหมาะสมถนนโครงข่ายสายรอง(ถนนเชื่อม ทล.331/ทล.3376)



9.2 รูปแบบทางแยกต่างระดับ

ในเบื้องต้นได้มีแนวคิดในการพิจารณาออกแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้น 2 แห่งของแนวศึกษาความเหมาะสมถนนโครงข่ายสายรอง(ถนนเชื่อม ทล.331/ทล.3376) ได้แก่ บริเวณทางแยกจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 331 และทางแยกบริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3376 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) การออกแบบรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 331 ได้พิจารณาออกแบบไว้ 3 รูปแบบ ดังนี้

● รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass)

โดยลักษณะเป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ไปตามแนวถนนโครงการ แนวเส้นทางทิศทางจากพื้นที่ EEC ไปอำเภอบางละมุง และแนวเส้นทางทิศทางจากอำเภอบางละมุงไปทางพื้นที่ EEC

ข้อดี	ข้อเสีย
- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย - ค่าก่อสร้างต่ำ - สามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้	- มีการก่อสร้างบนพื้นที่ถนนเดิมค่อนข้างมาก - ส่งผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างสูง

● รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 (Partial Cloverleaf Interchanges)

(1) สะพานยกระดับ (Overpass) เป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ไปตามแนวถนนโครงการ แนวเส้นทางทิศทางจากพื้นที่ EEC ไปอำเภอบางละมุง และแนวเส้นทางทิศทางจากอำเภอบางละมุงไปทางพื้นที่ EEC

(2) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) – (แนวเส้นทางเลี้ยว) โดยเป็นสะพานยกระดับแบบลาดเชื่อมเลี้ยววนซ้ายไปเชื่อมกับสะพานยกระดับ (แนวเส้นทางขวา) ข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบ ไปทางอำเภอบางละมุง และมีทางระดับพื้นเลี้ยวซ้ายไปทางพื้นที่ EEC

(3) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) – (แนวเส้นทางน้ำเงิน) โดยเป็นสะพานยกระดับแบบลาดเชื่อมเลี้ยววนซ้ายไปเชื่อมกับสะพานต่างระดับ (แนวเส้นทางชมพู) ข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบ ไปทางพื้นที่ EEC และมีทางระดับพื้นเลี้ยวซ้ายไปทางอำเภอบางละมุง

ข้อดี	ข้อเสีย
- ยวดยานสามารถแล่นผ่านทางแยกได้รวดเร็ว - คล่องตัว	- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกค่อนข้างสูง - ค่าก่อสร้างสูง



● รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 (Full Cloverleaf Interchanges)

(1) สะพานยกระดับ (Overpass) เป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ไปตามแนวนอนโครงการ แนวเส้นสีฟ้าทิศทางจากพื้นที่ EEC ไปอำเภอบางละมุง และแนวเส้นสีชมพูทิศทางจากอำเภอบางละมุง ไปทางพื้นที่ EEC

(2) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) – (แนวเส้นสีเหลือง) โดยเป็นสะพานยกระดับแบบลาดเชื่อมเลี้ยววนซ้ายไปเชื่อมกับสะพานยกระดับ (แนวเส้นสีฟ้า) ข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบ ไปทางอำเภอบางละมุง และมีทางระดับพื้นเลี้ยวซ้ายไปทางพื้นที่ EEC

(3) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) – (แนวเส้นสีน้ำเงิน) โดยเป็นสะพานยกระดับแบบลาดเชื่อมเลี้ยววนซ้ายไปเชื่อมกับสะพานต่างระดับ (แนวเส้นสีชมพู) ข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบ ไปทางพื้นที่ EEC และมีทางระดับพื้นเลี้ยวซ้ายไปทางอำเภอบางละมุง

(4) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) – (แนวเส้นสีแดง) โดยเป็นสะพานยกระดับแบบลาดเชื่อมเลี้ยววนซ้ายไปเชื่อมทางหลวงหมายเลข 331 มาจากแนวนอนโครงการทิศทางจากพื้นที่ EEC ไปทางอำเภอสัตหีบ

(5) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) – (แนวเส้นสีเขียว) โดยเป็นสะพานยกระดับแบบลาดเชื่อมเลี้ยววนซ้ายไปเชื่อมทางหลวงหมายเลข 331 มาจากแนวนอนโครงการทิศทางจากอำเภอบางละมุงไปทางอำเภอสัตหีบ

ข้อดี	ข้อเสีย
- ยวดยานสามารถแล่นผ่านทางแยกได้รวดเร็วคล่องตัว - รองรับการเดินทางได้หลายทิศทาง	- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกค่อนข้างสูง - ค่าก่อสร้างสูง



รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass)



รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 (Partial Cloverleaf Interchanges)



รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 (Full Cloverleaf Interchanges)

รูปที่ 9-2 รูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 331



2) การออกแบบรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 3376 ได้พิจารณาออกแบบไว้ 3 รูปแบบ ดังนี้

• รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass)

โดยลักษณะเป็นทางแยกต่างระดับแบบยกข้ามทางแยก (แนวเส้นสีชมพู) ไปตามแนวทางหลวงหมายเลข 3376 ทิศทางจากอำเภอสัตหีบไปทางอำเภอนิคมพัฒนา

ข้อดี	ข้อเสีย
- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย - ค่าก่อสร้างต่ำ - สามารถกลับรถบริเวณทางแยกได้	- มีการก่อสร้างบนพื้นที่ถนนเดิมค่อนข้างมาก - ส่งผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้างสูง

• รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 (Directional Ramp)

(1) สะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (เส้นสีชมพู)
ลักษณะเป็นทางยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 3376 ทิศทางจากทางหลวงหมายเลข 3376 เลี้ยวขวาไปเชื่อมกับถนนโครงการ ทิศทางจากไปอำเภอนิคมพัฒนา ไปทางพื้นที่ EEC

(2) สะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (เส้นสีฟ้า)
ลักษณะเป็นทางยกระดับจากแนวถนนโครงการ ทิศทางมาจากพื้นที่ EEC เลี้ยวขวาข้ามทางแยกเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3376 ทิศทางไปอำเภอสัตหีบ

ข้อดี	ข้อเสีย
- ยวดยานสามารถแล่นผ่านทางแยกได้รวดเร็ว - คล่องตัว - ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกน้อย	- ค่าก่อสร้างสูง

• รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 (Trumpet)

(1) สะพานยกระดับแบบทางเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (เส้นสีฟ้า)
เป็นทางยกระดับจากแนวถนนโครงการ ทิศทางมาจากพื้นที่ EEC เลี้ยวขวาไปตามทางลาดเชื่อมเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3376 ทิศทางไปอำเภอสัตหีบ

(2) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) - (เส้นสีชมพู) เป็นทางยกระดับแบบลาดเชื่อมโดย ทิศทางมาจากอำเภอนิคมพัฒนาจากนั้นเลี้ยวขวายข้ามทางแยก เข้าสู่ถนนโครงการ ทิศทางไปพื้นที่ EEC

ข้อดี	ข้อเสีย
- ยวดยานสามารถแล่นผ่านทางแยกได้รวดเร็ว - คล่องตัว	- ใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางแยกค่อนข้างสูง - ค่าก่อสร้างสูง



รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass)



รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 (Directional Ramp)



รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 (Trumpet)

รูปที่ 9-5 รูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 3376



10. งานศึกษาผลกระทบด้านสังคม สิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การศึกษาด้านผลกระทบด้านสังคม สิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการ จะดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดและเงื่อนไขด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการกำหนดรูปแบบเบื้องต้นด้านวิศวกรรม ครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ซึ่งพื้นที่ศึกษาดังกล่าวถือว่าเป็นพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่าง ๆ ในการพัฒนาโครงการ โดยทำการศึกษาค้นคว้าครอบคลุมองค์ประกอบ 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 28 ปัจจัย ดัง ตารางที่ 10-1 และดังรูปที่ 10-1

ตารางที่ 10-1 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

ทรัพยากรทางกายภาพ 7 ปัจจัย	ทรัพยากรทางชีวภาพ 2 ปัจจัย	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์ 7 ปัจจัย	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 12 ปัจจัย
1) สภาพภูมิประเทศ 2) ทรัพยากรดิน 3) ธรณีวิทยา 4) น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน 5) คุณภาพอากาศและ บรรยากาศ 6) ระดับเสียง 7) ความสั่นสะเทือน	1) นิเวศวิทยานบก 2) นิเวศวิทยาทางน้ำ	1) น้ำเพื่อการอุปโภค และบริโภค 2) การคมนาคมขนส่ง 3) สาธารณูปโภค 4) การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ 5) การเกษตรกรรม 6) สันทนาการ 7) การใช้ประโยชน์ที่ดิน และผังเมือง	7) อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย 8) ความปลอดภัยในสังคม 9) สุขภาพ 10) ความสำคัญเฉพาะต่อ ชุมชน 11) ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี 12) สุนทรียภาพ

ทั้งนี้ ขั้นตอนการศึกษาด้านผลกระทบด้านสังคม สิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบด้วย ขั้นตอนหลักๆ ดังนี้

- ตรวจสอบสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ โดยครอบคลุมระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง
- รวบรวมข้อมูลสถิติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ครอบคลุมองค์ประกอบหลัก 4 ด้าน คือ ทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต



- สำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ การใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมทั้งการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสอบถาม เป็นต้น **รูปที่ 10-2**
- ประเมินผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินเบื้องต้นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ
- เสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเบื้องต้นที่มีความเหมาะสม



รูปที่ 10-1 ตัวอย่างการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการสำรวจสภาพพื้นที่



11. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

แนวทางการดำเนินงานได้พิจารณาให้สอดคล้องกับระเบียบและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพิจารณาถึงวิธีการเผยแพร่ข้อมูลโครงการและรับฟังความคิดเห็นอย่างทั่วถึงในทุกกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ทั้งภาครัฐ เอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และประชาชนผู้ที่อาจจะได้รับผลกระทบจากโครงการ เพื่อรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปประกอบการพิจารณาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการให้รอบด้าน ครบถ้วน ทั้งด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจ สังคม เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุด

11.1 กลุ่มเป้าหมาย

การดำเนินการโครงการได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องครอบคลุมทุกภาคส่วน ตลอดจนผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ทั้งในระยะศึกษา ระยะก่อสร้างและระยะเปิดดำเนินการ ดังนี้

- | | |
|--|--------------------------------------|
| (1) หน่วยงานราชการระดับจังหวัดและภูมิภาค | (6) ศาสนสถาน และสถานพยาบาล |
| (2) หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ | (7) ผู้นำชุมชน |
| (3) หน่วยงานระดับอำเภอ และท้องถิ่น | (8) สื่อมวลชน |
| (4) องค์กรพัฒนาเอกชน | (9) กลุ่มผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ |
| (5) สถาบันการศึกษา | (10) ประชาชนทั่วไป |

11.2 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

การดำเนินงานโครงการได้กำหนดแผนงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ โดยมุ่งเน้นให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร ความก้าวหน้าของโครงการ และเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของประชาชนในกิจกรรม ดังรูปที่ 11-1 ดังนี้

(1) **การประชาสัมพันธ์โครงการ** โดยทำการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ โปสเตอร์ปิดประกาศเชิญประชุม ชุดบอร์ดนิทรรศการเคลื่อนที่และสรุปผลการจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นแต่ละครั้ง รวมถึงการกระจายข้อมูลผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ เสียงตามสายของชุมชน หรือแจ้งผ่านผู้นำท้องถิ่น

(2) **การพบปะและปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** เพื่อแนะนำโครงการ พร้อมรวบรวมข้อมูลในพื้นที่ สภาพปัญหาต่างๆ และข้อคิดเห็นจากท้องถิ่น นำมาประกอบการกำหนดแนวทางการศึกษาและวางแผนการดำเนินงานในด้านต่างๆ โดยจะเริ่มต้นเร็วตั้งแต่ช่วงต้นของการศึกษาโครงการ



(3) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 เพื่อนำเสนอข้อมูลความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา แผนการดำเนินงาน แนวทางในการศึกษาความเหมาะสม และแผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่โครงการ พร้อมรับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุม ตลอดจนข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาการศึกษา ต่อไป

(4) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการดำเนินงานโครงการ แนวทางเลือกรูปแบบถนนและองค์ประกอบโครงการต่างๆ รวมถึงผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมที่ผ่านมา ให้แก่กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชน ตลอดจนประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ ได้รับทราบข้อมูลโครงการและได้แสดงความคิดเห็นเพื่อนำไปปรับปรุงการพิจารณาแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

(5) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 เพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับผลสรุปของแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม รวมถึงรูปแบบรายละเอียดของแบบก่อสร้าง

(6) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 เพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับผลสรุปของแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม รวมถึงรูปแบบรายละเอียดของแบบก่อสร้าง



รูปที่ 11-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ



11.3 ความก้าวหน้างานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ โครงการ

การดำเนินการโครงการได้มีการเข้าพบหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่โครงการเพื่อประชาสัมพันธ์และชี้แจงรายละเอียดโครงการ เมื่อวันที่ 28 – 29 กุมภาพันธ์ 2568 ดังตารางที่ 11-1 และการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ตารางที่ 11-1 ภาพบรรยากาศการเข้าพบหน่วยงานต่าง ๆ



รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี



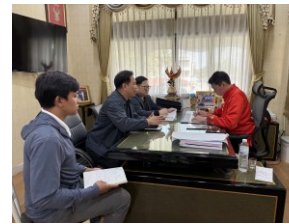
รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง



เทศบาลเมืองมะขามคู่
อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง



เทศบาลตำบลโป่ง
อ.บางละมุง จ.ชลบุรี



ที่ว่าการอำเภอบางละมุง
อ.บางละมุง จ.ชลบุรี



องค์การบริหารส่วนตำบล
สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง



ที่ว่าการอำเภอนิคมพัฒนา
อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง



นิคมสร้างตนเอง ระยอง
อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง



ที่ว่าการอำเภอบ้านฉาง
อ.บ้านฉาง จ.ระยอง



เทศบาลตำบลห้วยใหญ่
อ.บางละมุง จ.ชลบุรี

สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ได้ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 27 กุมภาพันธ์ 2568 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมถาวร-อุษา พรประภา โรงแรมอีโค ธรรมศาสตร์ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยมีนายอดิเรก อุ่นโอสถ รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรีเป็นประธานเปิดการประชุม พร้อมด้วย นายกวิน สายประเสริฐกิจ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 3 นายพิเชษฐ์ แสนศรี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงระยอง และนายกมน สมชัย วิศวกรโยธาชำนาญการพร้อมด้วยผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการ และมีผู้เข้าร่วมประชุม ประมาณ 278 คน ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับจังหวัด อำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล องค์การเอกชน ผู้นำชุมชน สื่อมวลชนและประชาชนผู้สนใจโครงการ ดังรูปที่ 11-2 และสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ดังตารางที่ 11-2



รูปที่ 11-2 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1



ตารางที่ 11-2 สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ประเด็น/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง
• สอบถามแนวเส้นทางโครงการจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 ไปบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 จะมีผลกระทบกับที่ดินบริเวณไหนบ้าง เพื่อให้ประชาชนที่เข้าร่วมประชุมได้รับทราบผลกระทบ	• ในการประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมครั้งแรก มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอโครงการและเพื่อนำเสนอแนวเส้นทางโครงการในเบื้องต้น โดยแนวเส้นทางที่ชัดเจนจะนำเสนอในการประชุมครั้งที่ 3 และ 4 ซึ่งเป็นการสรุปผลการศึกษาโครงการ ประมาณเดือนที่ 7-8 ของการศึกษาโครงการ
• ขอให้พิจารณาฝั่งน้ำ ของ สทท. ซึ่งกำลังประกาศใช้ เพราะจะสัมพันธ์กับการเกิดน้ำท่วมและน้ำแล้ง • ขอให้พิจารณาการระบายน้ำและทิศทางการไหลของน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดน้ำท่วม/น้ำรอระบาย • ขอให้พิจารณาการออกแบบถนนโครงการ ให้ศึกษาเรื่องการระบายน้ำ การคำนวณปริมาณน้ำและทิศทางการไหลของน้ำ เพื่อไม่ให้ถนนโครงการไปกีดขวางทางน้ำ และเป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมได้ • ขอให้พิจารณาออกแบบจุดกลับรถบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 การออกแบบจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และมีความปลอดภัย • บริเวณแยกชนาไร่ ให้พิจารณาออกแบบ interchange ไว้เพื่อให้อยู่ในแผนพัฒนาของ EEC (ออกแบบเผื่อไว้) • ขอให้พิจารณารูปแบบไฟส่องสว่าง และท่อระบายน้ำข้างถนน ตลอดจนพิจารณาร่องระบายน้ำกลางถนน โดยให้หาวิธีการป้องกันเรื่องการลักขโมยไปด้วย	• รับไปพิจารณา
• ฝากพิจารณาราคาที่ดินที่เป็นธรรมซึ่งประชาชนมีการครอบครองมายาวนานมากกว่า 50 ปี • ขอรับทราบการเยียวยาหรือการชดเชย สำหรับที่ดินที่ไม่มีกรรมสิทธิ์ (ภ.บ.ท.5) มีหลักการพิจารณาอย่างไร	• ชี้แจงหลักการเวนคืนที่ดินตามกฎหมายและตามระเบียบของกรมทางหลวงชนบท โดยการกำหนดราคาค่าชดเชยจะถูกกำหนดโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งแต่งตั้งโดยกระทรวงคมนาคม
• ขอรับทราบขั้นตอนการศึกษาและกำหนดการก่อสร้างโครงการ และแนวเส้นทางโครงการที่ชัดเจน	• ตามแผนงานของ EEC ในปี 2572 เริ่มดำเนินการก่อสร้างถนนโครงการ



ตารางที่ 11-2 สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ประเด็น/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง
- มีความกังวลหากถนนโครงการเข้ามาเชื่อมทางหลวงหมายเลข 3376 บริเวณใกล้แยกขนาวไร่ ซึ่งมีข้อจำกัดเขตทาง 40 เมตร ปริมาณจราจรปัจจุบันมีปริมาณหมื่นคันต่อวัน ซึ่งจะสามารถรองรับได้เพียงพอหรือไม่ จึงขอให้ทบทวนความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในบริเวณการเชื่อมต่อถนนดังกล่าว - มีข้อเสนอแนะให้พิจารณาการเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 ที่มีเขตทางที่กว้างประมาณ 80 เมตร	ที่ปรึกษาเข้าไปพิจารณา
- มีการทำข้อตกลงระหว่าง EEC และชาวบ้าน ถ้าจะพัฒนาโครงการของ EEC ต้องมีการออกโฉนดให้กับผู้ถือครองที่ดินก่อน เพื่อได้รับการเยียวยาอย่างเป็นธรรม - ที่ผ่านมาการออกกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการมีปัญหา ในปี 2504 มีประกาศที่ดินอยู่นอกเขตป่าสงวน ต่อมาวันที่ 19 ม.ค. 2514 มีมติ ครม.ให้เพิกถอนเขตหวงห้ามและออกหลักฐานการครอบครองให้ประชาชน ต่อมาในปี 2556 รัฐบาลให้ออกโฉนด (แต่ทำไม่เสร็จ) และในปี 2562 ได้ออก พ.ร.บ. ที่ราชพัสดุ แต่สุดท้าย ในปี 2568 ตามข้อมูล one map กำหนดให้เป็นเขตป่าสงวน จากความเป็นมาดังกล่าวทำให้ประชาชนสับสน จึงขอให้นำข้อมูลไปพิจารณาเพื่อเยียวยาประชาชนให้เป็นธรรมมากที่สุด	ที่ปรึกษาเข้าไปพิจารณา



12. ผู้รับผิดชอบโครงการและการติดต่อสื่อสาร

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



กรมทางหลวงชนบท

กลุ่มออกแบบทาง สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220

โทรศัพท์ : 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420

โทรสาร : 0 2551 5420

สายด่วน ทช. 1146 Website : www.drr.go.th

แขวงทางหลวงชนบทระยอง

โทรศัพท์ : 0 3861 7352

โทรสาร : 0 3861 3656

เว็บไซต์ : rayong.drr.go.th

e-mail : rayong@dr.go.th

แขวงทางหลวงชนบทชลบุรี

โทรศัพท์ : 0 3820 2043-46

โทรสาร : 0 3820 2045

เว็บไซต์ : chonburidrr.go.th

e-mail : chonburi@dr.go.th

ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ



บริษัท วิชชากร จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2972 8899 (5 คู่สาย) , 0 2972 8882

โทรสาร : 0 2986 0192

E-mail : wsythai@gmail.com



บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2943 9627-29

โทรสาร : 0 2943 9626

E-mail : transcon@transconsult.co.th



บริษัท มีติ แมส จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2539 1812

โทรสาร : 0 2539 1811

E-mail : midimass.md@gmail.com



www.ถนนรองรับ
เมืองอัจฉริยะวิวิธ.com



Line Official
Account



ดาวนิโหลดเอกสาร



สายด่วน ทช. **1146**

ติดต่อสอบถามรายละเอียดโครงการ

กรมทางหลวงชนบท

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

โทรศัพท์ : 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420

โทรสาร : 0 2551 5420

Website : www.drr.go.th

แขวงทางหลวงชนบทระยอง

โทรศัพท์ : 0 3861 7352

โทรสาร : 0 3861 3656

เว็บไซต์ : rayong.drr.go.th

e-mail : rayong@drr.go.th

แขวงทางหลวงชนบทชลบุรี

โทรศัพท์ : 0 3820 2043-46

โทรสาร : 0 3820 2045

เว็บไซต์ : chonburidrr.go.th

e-mail : chonburi@drr.go.th

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท วิชากร จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2972 8899 (5 คู่สาย), 0 2972 8882

โทรสาร : 0 2986 0192

e-mail : wskthai@gmail.com

บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2943 9627-29

โทรสาร : 0 2943 9626

e-mail : transcon@transconsult.co.th

บริษัท มิติ แมส จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2539 1812

โทรสาร : 0 2539 1811

e-mail : midimass.md@gmail.com

งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ติดต่อ : คุณพิมพ์ชนก ปิตยานุวัฒน์

โทรศัพท์ : 0 9359 09356

อีเมล : ddrroad.eec@gmail.com