

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

เอกสารประกอบ

การประชุมรับฟังความคิดเห็น
และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3



กรกฎาคม
2568



กำหนดการ

การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ ๓

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC

และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ สายแยก ทล.๓๓๑ – ทล.๓๓๗๖ จังหวัดชลบุรี,ระยอง

วันจันทร์ที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๘ เวลา ๐๘.๓๐-๑๒.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมถาวร-อุษา พรประภา โรงแรมอีโค ธรรมศาสตร์ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

๐๘.๓๐-๐๙.๐๐ น. ลงทะเบียนรับเอกสาร

๐๙.๐๐-๐๙.๓๐ น. พิธีเปิดการประชุม

กล่าวเปิดโดย นายพัชรพัชร ศรีธัญญนนท์ นายอำเภอบางละมุง

กล่าวรายงานโดย ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท

๐๙.๓๐-๑๐.๑๕ น. นำเสนอข้อมูลโครงการ

- รายละเอียดโครงการ อาทิ วัตถุประสงค์ ความเป็นมาของโครงการ
ขอบเขตการดำเนินงาน สรุปของแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม
โดย ผู้จัดการโครงการ
- ผลการศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน
โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
- ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

๑๐.๑๕-๑๑.๔๕ น. รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ

๑๑.๔๕-๑๒.๐๐ น. สรุปข้อคิดเห็นและกล่าวปิดการประชุม

** หมายเหตุ : กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม **



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC

และเมืองใหม่นำอยู่อจฉริยะ สายแยก ทล.๓๓๑ – ทล.๓๓๗๖ จ.ชลบุรี, จ.ระยอง

สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	1
4. ที่ตั้งและบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ	1
5. ขอบข่ายของงานและหน้าที่ของผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ	3
6. รูปแบบถนนโครงการ	4
7. ทางแยกและรูปแบบทางแยก	5
8. งานศึกษาผลกระทบด้านสังคม สิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและการใช้ประโยชน์ที่ดิน	13
9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ	21
10. ผู้รับผิดชอบโครงการและการติดต่อสื่อสาร	30



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC

และเมืองใหม่นำอยู่จรัญระ สายแยก ทล.๓๓๑ – ทล.๓๓๗๖ จ.ชลบุรี, จ.ระยอง

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
4-1 ตำแหน่งและที่ตั้งโครงการ	2
5-1 ขอบเขตและขั้นตอนการดำเนินโครงการ	3
6-1 รูปตัดทั่วไปเกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) กรณีนอกเขตชุมชน	4
6-2 รูปตัดทั่วไปเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median) ในกรณีที่เป็นเขตชุมชน	4
7-1 แผนที่แสดงตำแหน่งทางแยกโครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC	5
7-2 จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อม ขบ.2081 (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)	5
7-3 จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 331 (ทางแยกต่างระดับแบบสะพานวน)	6
7-4 จุดตัด กม.3+477 เชื่อมกับถนนสายหลัก (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)	6
7-5 จุดตัดกับ รย.5057 (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)	7
7-6 จุดสิ้นสุดโครงการเชื่อม ทล.3376 (ทางแยกต่างระดับแบบสะพานเลี้ยวยาว)	7
7-7 แผนที่แสดงตำแหน่งทางแยกโครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EECและเมืองใหม่นำอยู่จรัญระ ถนนโครงข่ายสายหลัก (BACK BONE) จ.ชลบุรี	8
7-8 จุดเริ่มต้นถนนโครงการเชื่อม ทล.331 (ทางแยกต่างระดับแบบสะพานเลี้ยวขวา)	9
7-9 จุดตัด กม.ที่ 4+404 ตัดกับถนนสายรอง (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)	9
7-10 จุดสิ้นสุดถนนเชื่อมสายออกแบบ (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)	10
7-11 แผนที่แสดงตำแหน่งทางแยกโครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EECและเมืองใหม่นำอยู่จรัญระ ถนนโครงข่ายสายรอง (ถนนเชื่อม ทล.331/ทล.3376)	10
7-12 จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อม ขบ.1063 (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)	11
7-13 จุดตัดกับทางหลวง ทล.331 (ทางแยกต่างระดับแบบสะพานวน)	11
7-14 จุดตัด กม.ที่ 7+103 ตัดกับถนนสายหลัก (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)	12
7-15 จุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับ ทล.3376 (สะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนว ทล.3376)	12
8-1 แผนที่แสดงจุดเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม	15
8-2 ภาพถ่ายจุดเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม	15
9-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ	23
9-2 ภาพตัวอย่างการเข้าพบหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ	24
9-3 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1	24
9-4 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2	27



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC

และเมืองใหม่นำอยู่อจฉริยะ สายแยก ทล.๓๓๑ – ทล.๓๓๗๖ จ.ชลบุรี, จ.ระยอง

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
8-1 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา	14
8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ	16
9-1 สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1	25
9-2 สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2	27



1. ความเป็นมาของโครงการ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ได้ดำเนินการศึกษาและพัฒนาโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นาอยู่จรรย์ระเพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการเงินระดับภูมิภาคมาตรฐานเทียบเท่าสากล และให้เป็นเมืองนาอยู่จรรย์ระ 1 ใน 10 เมืองของโลกในปี 2580 รวมถึงเป็นต้นแบบสำหรับการพัฒนาเมืองใหม่ทั่วประเทศไทย ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

กรมทางหลวงชนบท ซึ่งมีหน้าที่ในการสนับสนุนการก่อสร้างโครงข่ายถนนเพื่อรองรับการพัฒนาโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นาอยู่จรรย์ระ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจออกแบบโครงข่ายถนนในช่วงระยะแรก คือ ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี,จ.ระยอง รวมถึงศึกษาความเหมาะสมโครงข่ายถนนของโครงการดังกล่าวทั้งสายหลักและสายรอง ทั้งนี้โครงข่ายถนนดังกล่าวสามารถเชื่อมการเดินทางหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ทั้งทางถนน และทางราง ทางอากาศ เช่น รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการพัฒนาศูนย์บินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาตาปุด 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 และเมืองใหม่นาอยู่จรรย์ระสายแยก 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 และเมืองใหม่นาอยู่จรรย์ระ
- 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

การศึกษาและออกแบบประกอบด้วย 3 โครงการ โดยแนวเส้นทางของโครงการเป็นแนวถนนตัดใหม่ จำนวน 3 เส้นทาง รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ **28.980 กิโลเมตร** รายละเอียดแยกตามเส้นทาง ดังนี้ **รูปที่ 4-1**

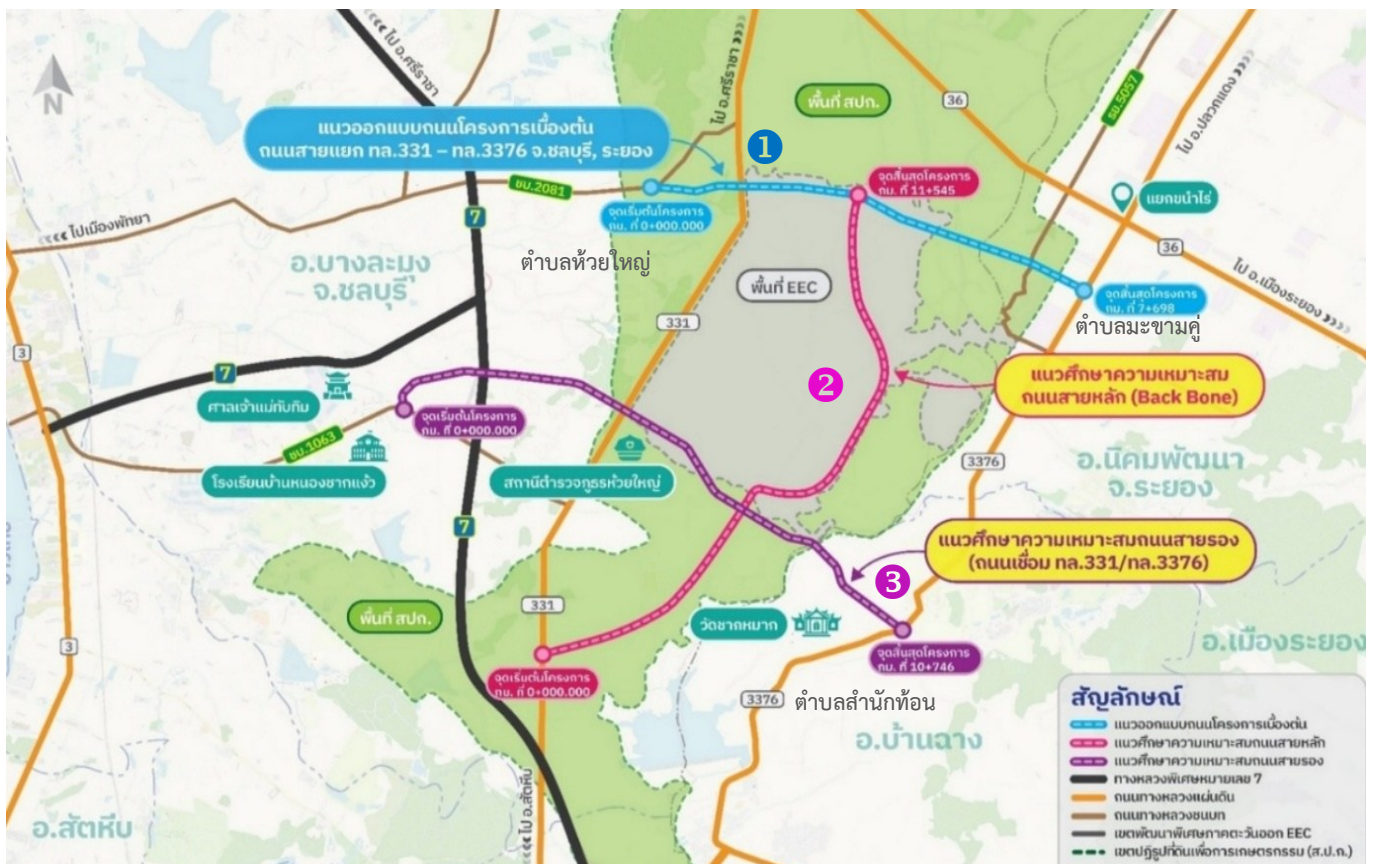
❶ **สำรวจและออกแบบรายละเอียด ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง** มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางหลวงชนบทหมายเลข ขบ.2081 บริเวณ กม.ที่ 12+367 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 บริเวณ กม.ที่ 21+285 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านทางหลวงชนบทหมายเลข รย.5057 บริเวณ กม.ที่ 5+641 ไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 บริเวณกม.ที่ 18+820 ระยะทางประมาณ **7.698 กิโลเมตร**

❷ **ศึกษาความเหมาะสมโครงข่ายถนนสายหลัก** โดยมีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 บริเวณ กม.ที่ 12+080 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ ไปสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง บริเวณ กม.ที่ 3+477 ระยะทางประมาณ **10.545 กิโลเมตร**

❸ **ศึกษาความเหมาะสมโครงข่ายถนนสายรอง** โดยมีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงชนบทหมายเลข ขบ.1063 บริเวณกม.ที่ 6+130 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 บริเวณ กม.ที่ 134+200 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 บริเวณ กม.ที่ 16+750 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 บริเวณกม.ที่ 11+806 ระยะทางประมาณ **10.746 กิโลเมตร**

พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในเขตจังหวัดชลบุรีและจังหวัดระยอง ครอบคลุมพื้นที่ 3 ตำบล 2 อำเภอ ดังนี้

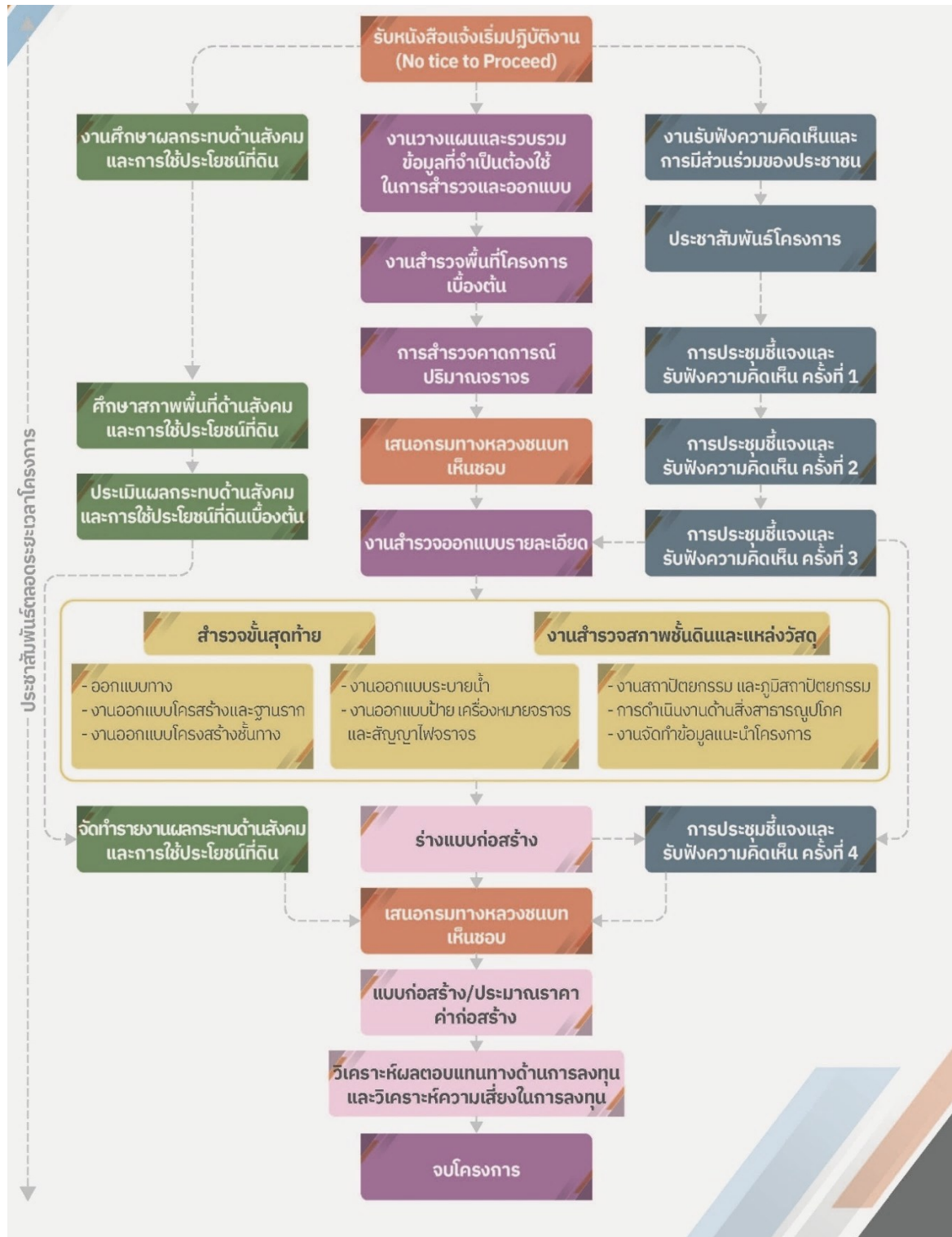
- ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
- ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
- ตำบลมะขามคู่ อำเภอนิคมพัฒนา จังหวัดระยอง



รูปที่ 4-1 แผนที่ตั้งโครงการ



5. ขอบข่ายของงานและหน้าที่ของผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ

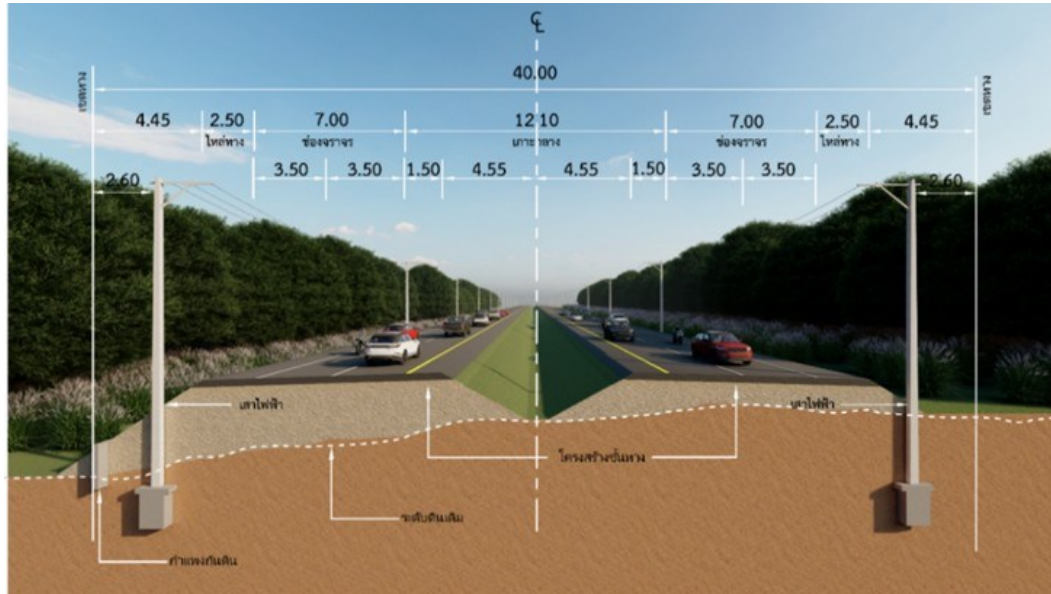


รูปที่ 5-1 ขอบเขตและขั้นตอนการดำเนินโครงการ

6. รูปแบบถนนโครงการ

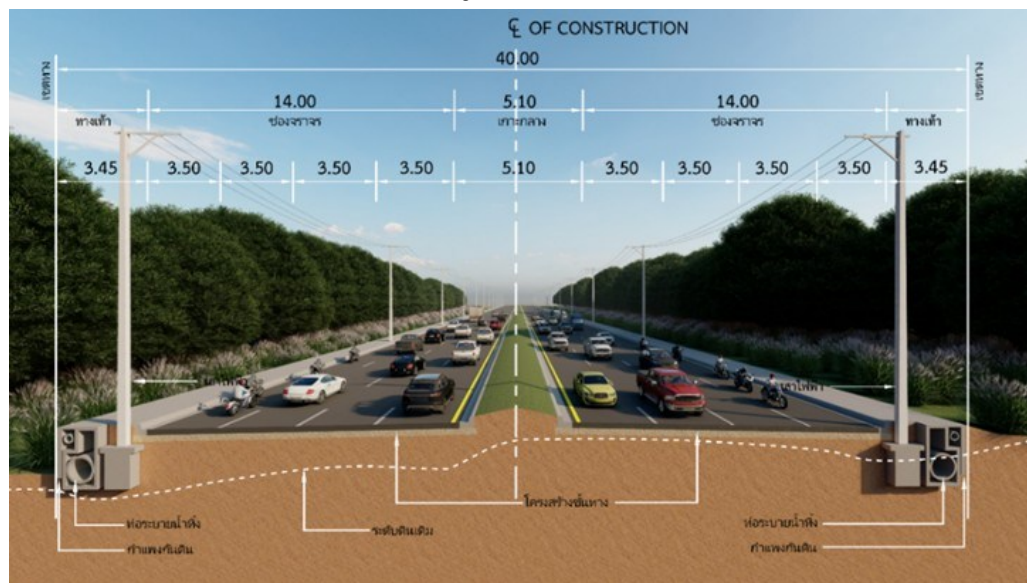
รูปแบบถนนโครงการ ออกแบบโดยใช้เขตทาง 40 เมตร มี 2 รูปแบบ ดังนี้

- รูปแบบที่ 1 เป็นถนนนอกเขตชุมชน ขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร เกาะกลางแบบเกาะร่อง (Depressed Median) กว้าง 12.10 เมตร ดังรูปที่ 6-1



รูปที่ 6-1 รูปตัดทั่วไปเกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) กรณีนอกเขตชุมชน

- รูปแบบที่ 2 เป็นถนนในเขตชุมชน โดยปรับจากถนนรูปแบบที่ 1 เพิ่มช่องจราจร จาก 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร และมีทางเท้าพร้อมระบบระบายน้ำได้ทางเท้า ซึ่งปรับรูปแบบเกาะกลางเป็นเกาะยก (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร ดังรูปที่ 6-2

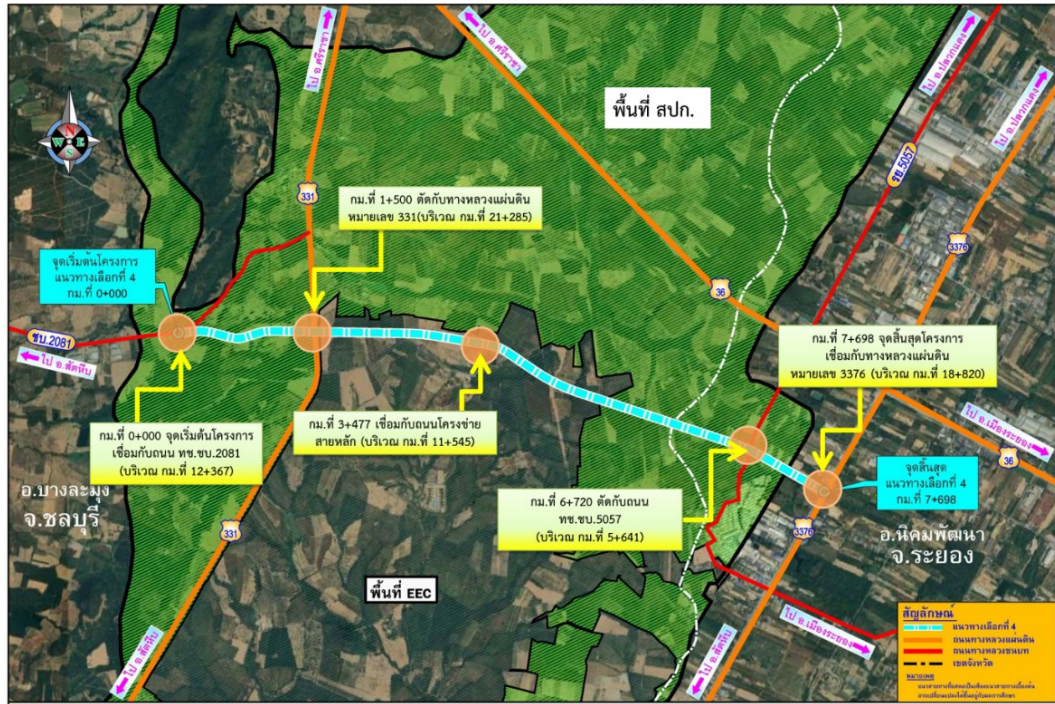


รูปที่ 6-2 รูปตัดทั่วไปเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median) ในกรณีที่เป็นเขตชุมชน



7. ทางแยกและรูปแบบทางแยก

7.1. โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นาอยู่จฉริยะ สายแยก ทล.331 – ทล.3376 จ.ชลบุรี, จ.ระยอง มีทั้งหมด 5 ทางแยก โดยมีตำแหน่งทางแยก ดังรูปที่ 7-1 ซึ่งมีลักษณะทางแยกต่าง ๆ ดังนี้



รูปที่ 7-1 แผนที่แสดงตำแหน่งทางแยกโครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นาอยู่จฉริยะ สายแยก ทล.331 – ทล.3376 จ.ชลบุรี, จ.ระยอง

- 1) บริเวณทางแยก กม.ที่ 0+000 จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับทางหลวงชนบทหมายเลข ชบ.2081 (บริเวณ กม.ที่ 12+367) ลักษณะเป็นสามแยก รูปแบบทางแยกระดับพื้นมีสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 7-2



รูปที่ 7-2 จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อม ชบ.2081 (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)



2) บริเวณทางแยก กม.ที่ 1+500 ตัดผ่านกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 (บริเวณ กม.ที่ 21+285) ลักษณะเป็นสี่แยก รูปแบบทางแยกต่างระดับแบบ สะพานวน (Partial Cloverleaf Interchanges) ดังรูปที่ 7-3

Ramp A (สีฟ้า) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) โดยเป็นสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอบางละมุงไปทางพื้นที่ EEC

Ramp B (สีชมพู) สะพานยกระดับแบบวนลาดเชื่อม (Loop Ramp) โดยเป็นสะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากพื้นที่ EEC ไปทางอำเภอบางละมุง และสามารถเบี่ยงขวาไปตามทางลาดเชื่อม เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 331 โดยทิศทางไปอำเภอสัตหีบ

Ramp C (สีเหลือง) สะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi Directional Ramp) โดยเป็นสะพานยกระดับ เบี่ยงออกมาจากทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบเลี้ยวขวาไปเชื่อมกับทางต่างระดับ Ramp A ไปตามแนวถนนโครงการ ทิศทางไปพื้นที่ EEC



รูปที่ 7-3 จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 331 (ทางแยกต่างระดับแบบสะพานวน)

3) บริเวณทางแยก กม.ที่ 3+477 เชื่อมกับโครงการศึกษาความเหมาะสมถนนโครงข่ายสายหลัก (บริเวณ กม.ที่ 11+546) ลักษณะเป็นสามแยก รูปแบบทางแยกยกระดับพื้นมีสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 7-4



รูปที่ 7-4 จุดตัด กม.3+477 เชื่อมกับถนนสายหลัก (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)



- 4) บริเวณทางแยก กม.ที่ 6+720 ตัดกับถนนทางหลวงชนบทสาย รย.5057 (บริเวณ กม.ที่ 5+641) ลักษณะเป็นสี่แยก รูปแบบทางแยกระดับพื้นมีสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 7-5



รูปที่ 7-5 จุดตัดกับ รย.5057 (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)

- 5) บริเวณทางแยก กม.ที่ 7+698 จุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 (บริเวณ กม.ที่ 18+820) ลักษณะเป็นสามแยก รูปแบบทางแยกต่างระดับแบบสะพานเลี้ยวขวา (Directional Ramp)

RAMP A (สีฟ้า) สะพานยกระดับแบบเลี้ยวขวา (Semi-Directional Ramp) ลักษณะเป็นทางยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 3376 ทิศทางมาจากอำเภอนิคมพัฒนา เลี้ยวขวาข้ามทางแยกเข้าสู่แนวถนนโครงการ ทิศทางไปพื้นที่ EEC โดยมีทางหลวงหมายเลข 3376 ระดับพื้น ทิศทางตรงไปอำเภอบ้านฉาง

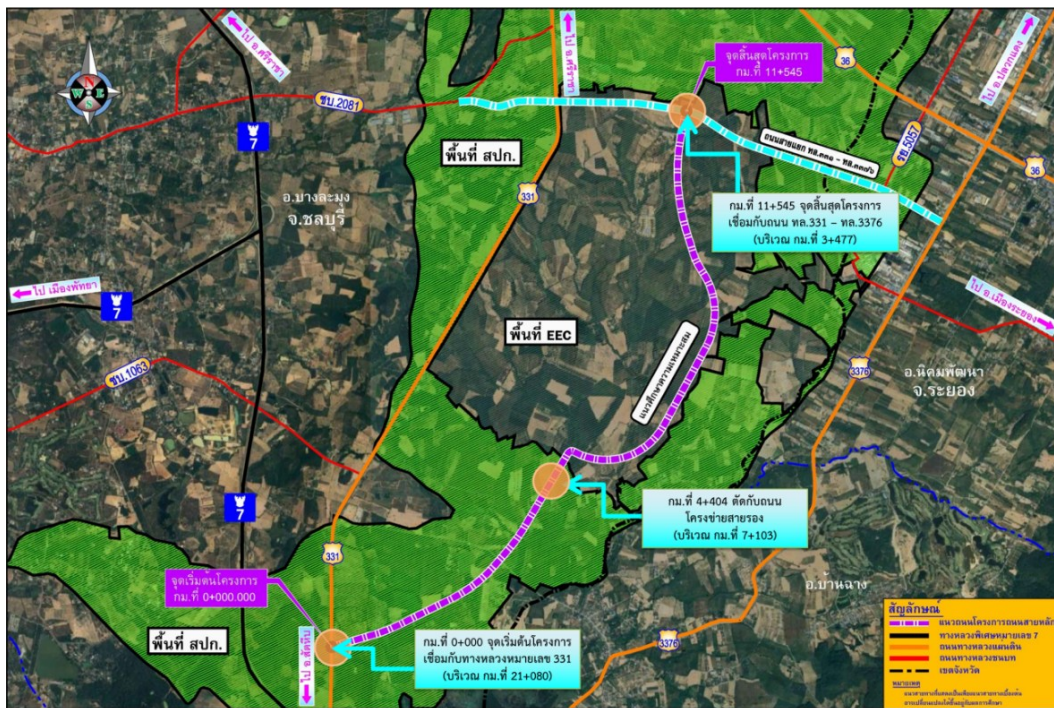
RAMP B (สีชมพู) สะพานยกระดับแบบเลี้ยวขวา (Semi-Directional Ramp) ลักษณะเป็นทางยกระดับตามแนวทางหลวงหมายเลข 3376 ทิศทางจากพื้นที่ EEC เลี้ยวขวาไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3376 ทิศทางไปอำเภอบ้านฉาง และทิศทางระดับพื้นจาก EEC เลี้ยวซ้ายไปอำเภอนิคมพัฒนา ดังรูปที่ 7-6



รูปที่ 7-6 จุดสิ้นสุดโครงการเชื่อม ทล.3376 (ทางแยกต่างระดับแบบสะพานเลี้ยวขวา)



7.2 โครงการศึกษาความเหมาะสมถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นาอยู่จรรย์ยะ ถนนโครงข่ายสายหลัก (BACK BONE) จ.ชลบุรี มี 3 ทางแยกโดยมีตำแหน่งทางแยกดังรูปที่ 7-7 ซึ่งมีลักษณะทางแยกต่าง ๆ ดังนี้



รูปที่ 7-7 แผนที่แสดงตำแหน่งทางแยกโครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นาอยู่จรรย์ยะ ถนนโครงข่ายสายหลัก (BACK BONE) จ.ชลบุรี

1) บริเวณทางแยก กม.ที่ 0+000 จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 (บริเวณ กม.ที่ 12+080) ลักษณะเป็นสามแยก รูปแบบทางแยกต่างระดับแบบสะพานเลี้ยวขวา (Directional Ramp) ดังรูปที่ 7-8

RAMP A (สีชมพู) สะพานยกระดับแบบเลี้ยวขวา (Semi-Directional Ramp) ลักษณะเป็นทางยกระดับมาจากแนวทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบ เลี้ยวขวาข้ามทางแยกเข้าสู่แนวถนนโครงการ ทิศทางไปพื้นที่ EEC

RAMP B (สีฟ้า) สะพานยกระดับแบบเลี้ยวขวา (Semi-Directional Ramp) ลักษณะเป็นทางยกระดับทิศทางมาจากแนวถนนโครงการ ข้ามทางแยกเลี้ยวขวาไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางไปอำเภอสัตหีบ และทิศทางระดับพื้นที่จาก EEC เลี้ยวซ้ายไปอำเภอสัตหีบ



รูปที่ 7-8 จุดเริ่มต้นถนนโครงการเชื่อม ฉฉ.331 (ทางแยกต่างระดับแบบสะพานเลี้ยวขวา)

2) บริเวณทางแยก กม.ที่ 4+404 ตัดผ่านกับโครงการศึกษาความเหมาะสมถนนโครงข่ายสายรอง (บริเวณ กม.ที่ 7+103) ลักษณะเป็นสี่แยก รูปแบบทางแยกระดับพื้นมีสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 7-9



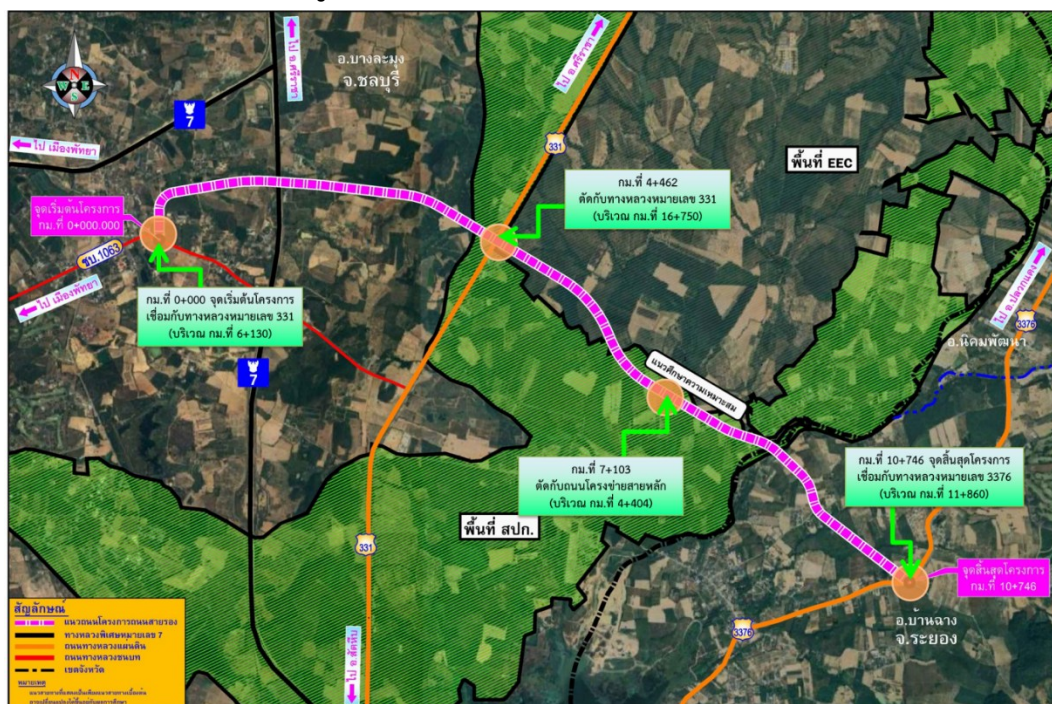
รูปที่ 7-9 จุดตัด กม.ที่ 4+404 ตัดกับถนนสายรอง (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)

3) บริเวณทางแยก กม.ที่ 11+545 จุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับโครงการสำรวจออกแบบถนนสายแยก ฉฉ.331-ฉฉ.3376 จ.ฉฉฉฉ, ฉฉฉฉ (บริเวณ กม.ที่ 3+477) ลักษณะเป็นสามแยก รูปแบบทางแยกระดับพื้นมีสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 7-10



รูปที่ 7-10 จุดสิ้นสุดถนนเชื่อมสายออกแบบ (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)

7.3 โครงการศึกษาความเหมาะสมถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EECและเมืองใหม่นาอยู่จรรย์ยะ ถนนโครงข่ายสายรอง (ถนนเชื่อม ทล.331/ทล.3376) จ.ชลบุรี, จ.ระยอง มี 4 ทางแยก โดยมีตำแหน่งทางแยก ดังรูปที่ 7-11 ซึ่งมีลักษณะทางแยกต่าง ๆ ดังนี้



รูปที่ 7-11 แผนที่แสดงตำแหน่งทางแยกโครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นาอยู่จรรย์ยะ ถนนโครงข่ายสายรอง (ถนนเชื่อม ทล.331/ทล.3376)



- 1) บริเวณทางแยก กม.ที่ 0+000 จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับทางหลวงชนบทหมายเลข ขบ.1063 (บริเวณ กม.ที่ 6+130) ลักษณะเป็นสามแยก รูปแบบทางแยกระดับพื้นมีสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 7-12



รูปที่ 7-12 จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อม ขบ.1063 (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)

- 2) บริเวณทางแยก กม.ที่ 4+462 ตัดผ่านกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 (บริเวณ กม.ที่ 16+750) ลักษณะเป็นสี่แยก รูปแบบทางแยกต่างระดับแบบเลี้ยววน (Partial Cloverleaf Interchanges) ดังรูปที่ 7-13

สะพานยกระดับข้ามทางแยก Overpass (สี่ฟ้า, สี่ชมพู) เป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ไปตามแนวถนนโครงข่ายสายรอง ทิศทางไปอำเภอบางละมุง และไปพื้นที่ EEC และมีทิศทางเลี้ยวซ้ายไปทางอำเภอศรีราชาและอำเภอสัตหีบ

RAMP A (สีน้ำเงิน) สะพานยกระดับแบบวนลาดเชื่อม (Loop Ramp) โดยเป็นสะพานยกระดับแบบลาดเชื่อมเลี้ยววนซ้ายไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอบางละมุงไปอำเภอสัตหีบ

RAMP B (สีเหลือง) สะพานยกระดับแบบวนลาดเชื่อม (Loop Ramp) โดยเป็นสะพานยกระดับแบบลาดเชื่อมเลี้ยววนซ้ายไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากพื้นที่ EEC ไปอำเภอสัตหีบ



รูปที่ 7-13 จุดตัดกับทางหลวง ทล.331 (ทางแยกต่างระดับแบบสะพานวน)

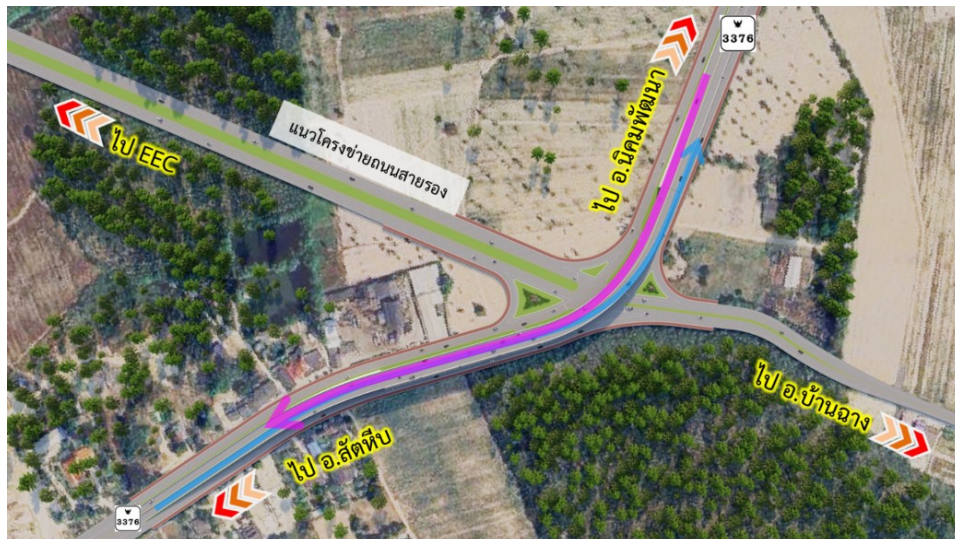


- 3) บริเวณทางแยก กม.ที่ 7+103 เชื่อมกับโครงการศึกษาความเหมาะสมถนนโครงข่ายสายหลัก (บริเวณ กม.ที่ 4+404) ลักษณะเป็นสี่แยก รูปแบบทางแยกระดับพื้นมีสัญญาณไฟจราจร ดังรูปที่ 7-14



รูปที่ 7-14 จุดตัด กม.ที่ 7+103 ตัดกับถนนสายหลัก (ทางแยกสัญญาณไฟจราจร)

- 4) บริเวณทางแยก กม.ที่ 10+746 จุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 (บริเวณ กม.ที่ 11+860) ลักษณะเป็นสี่แยก รูปแบบเป็นสะพานยกระดับข้ามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 ดังรูปที่ 7-15



รูปที่ 7-15 จุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับ ทล.3376 (สะพานยกระดับข้ามทางแยกตามแนว ทล.3376)



8. งานศึกษาผลกระทบด้านสังคม สิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การดำเนินการศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นการศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ได้แก่ ทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นมีทั้งผลกระทบด้านบวกและผลกระทบด้านลบ การศึกษามีการทบทวนข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูลสภาพแวดล้อมทั่วไปในพื้นที่ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลด้านผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ข้อมูลด้านการขุดเซยที่ดินและทรัพยากรดิน เป็นต้น ตลอดจนนำเสนอมาตรการ แนวทางและวิธีการในการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านสังคมการใช้ประโยชน์ที่ดิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่อาจเกิดจากการพัฒนาโครงการ

8.1 ขั้นตอนการศึกษา

การศึกษาด้านผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังแสดงในรูปที่ 8-1 สรุป ได้ดังนี้

1) การรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล : การศึกษาในขั้นตอนนี้เป็นการรวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ ครม. กฎระเบียบ ข้อกฎหมาย และข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ รวมทั้งข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน เพื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูลทุกประเด็นที่เกี่ยวข้องต่อเนื่องกัน จากเอกสารรายงานการศึกษา การสำรวจภาคสนาม และข้อมูลจากกิจกรรมการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยข้อมูลที่ดำเนินการรวบรวม ได้แก่ ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่โครงการจากหน่วยงานราชการทั้งส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น รวมทั้งการใช้ฐานข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (Geographic Information Systems : GIS) ร่วมกับการสำรวจภาคสนามบริเวณพื้นที่โครงการ ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมหลัก 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต

2) การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม : เป็นการกลั่นกรองเพื่อทราบข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาโครงการ ซึ่งประกอบด้วย การตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่าง ๆ เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ เขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าชายเลน อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า แหล่งโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียน เป็นต้น โดยรวบรวมข้อมูลจาก 2 แหล่ง คือ ฐานข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) และข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3) การศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน : ศึกษาปัจจัยสิ่งแวดล้อมครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมหลัก 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต ครอบคลุมพื้นที่จากกึ่งกลางแนวเส้นทางในระยะ 500 เมตร หรือมากกว่า และในระยะ 1 กิโลเมตร สำหรับการศึกษาด้านประวัติศาสตร์ โบราณสถานและโบราณคดี



ดำเนินการโดยรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และสำรวจภาคสนามสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของแนวเส้นทาง เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น : เป็นการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นทั้งด้านบวกและด้านลบ รวมถึงระดับความรุนแรงของผลกระทบ ครอบคลุมกิจกรรมของโครงการทั้ง 3 ระยะ คือ ระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

5) การเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับระดับผลกระทบที่ได้ทำการประเมินและมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

8.2 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

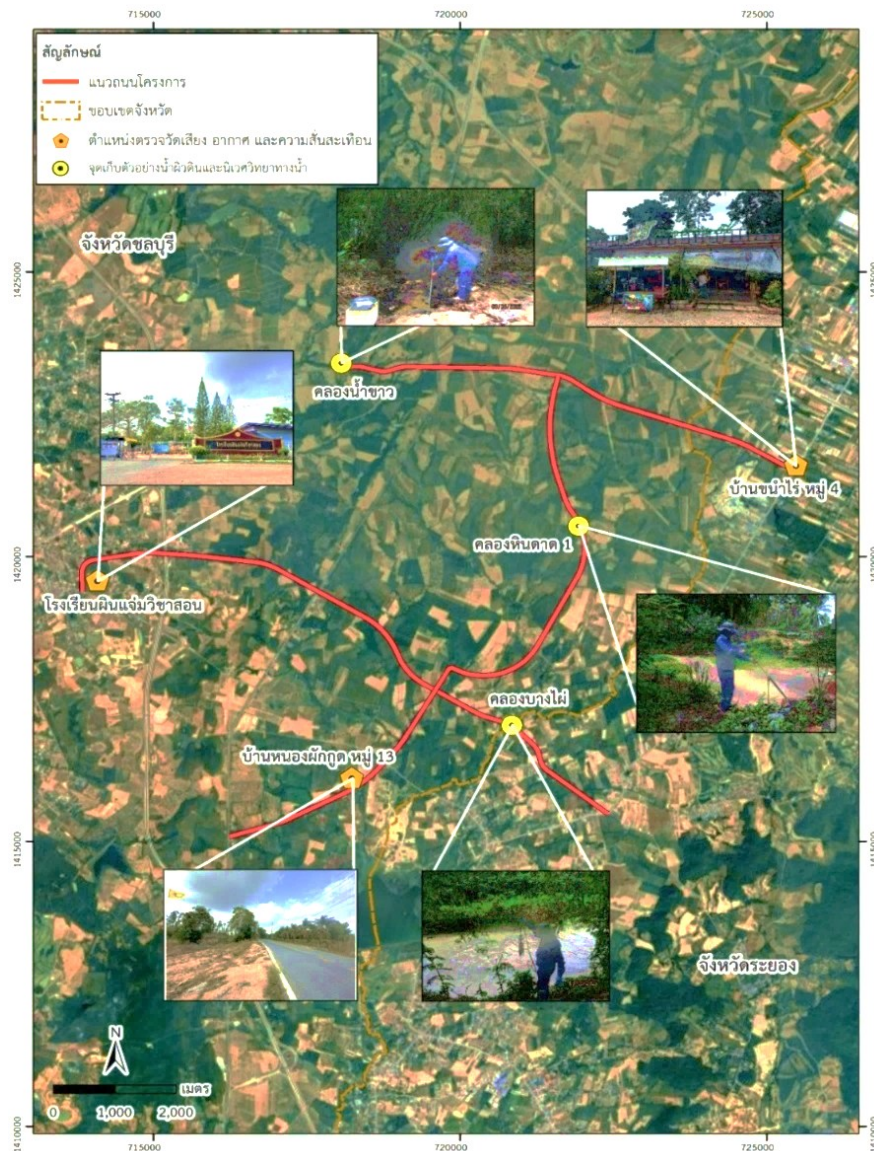
การศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินมีปัจจัยการศึกษาครอบคลุมองค์ประกอบหลัก 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งจะมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ จำนวน 24 ปัจจัย แสดงรายละเอียดดัง ตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

ทรัพยากรทางกายภาพ 8 ปัจจัย	ทรัพยากรทางชีวภาพ 2 ปัจจัย	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์ 6 ปัจจัย	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 8 ปัจจัย
1.สภาพภูมิประเทศ 2.ทรัพยากรดิน 3.ธรณีวิทยาและ ธรณีพิบัติภัย 4. ภูมิอากาศและคุณภาพ อากาศ 5.ระดับเสียง 6.ความสั่นสะเทือน 7.อุทกวิทยาน้ำผิวดินและ คุณภาพน้ำผิวดิน 8.อุทกวิทยาน้ำใต้ดินและ คุณภาพน้ำใต้ดิน	1. นิเวศวิทยานบก 2. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1.การคมนาคมขนส่งและจราจร 2. การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม 3. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 4. การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูล และ ขยะมูลฝอย 5.เกษตรกรรม 6.การใช้ประโยชน์ที่ดินและผังเมือง	1. เศรษฐกิจและสังคม 2. การชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน 3. สาธารณสุขและสุขภาพ 4. อาชีวอนามัย 5. อุบัติเหตุและความปลอดภัย 6. ผู้ใช้ทาง 7. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี 8. สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว

8.4 การเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน

งานศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และทำการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ประกอบด้วย การตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตำแหน่งจุดเก็บตัวอย่างดังรูปที่ 8-1 และรูปที่ 8-2



รูปที่ 8-1 แผนที่แสดงจุดเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม



การตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน



คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ

รูปที่ 8-2 ภาพถ่ายจุดเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม



8.5 การประเมินผลกระทบ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ในการศึกษาโครงการได้ดำเนินการประเมินผลกระทบเบื้องต้นตามแนวเส้นทางของโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ พบว่าทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมในแต่ละด้านได้รับผลกระทบในระดับที่แตกต่างกัน โดยผลกระทบส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง เป็นหลัก ดังนั้นจึงกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากโครงการ ที่มีความเหมาะสม และเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบหรือจำกัดให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดและอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 8-2

ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ		
1.1 สภาพภูมิประเทศ/ทรัพยากรดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - งานขุด/ปรับพื้นที่และการปรับถมคันทางส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศโดยเฉพาะบริเวณเนินเขาลาดต่ำ - การขุดเปิดหน้าดิน การขุด ตัดและปรับถมดิน รวมถึงงานทางที่จะต้องมีการบดอัดวัสดุชั้นรองพื้นทาง จำเป็นต้องนำดินออกและนำดินมาปรับถมพื้นที่ และมีโอกาสเกิดการสูญเสียดินและการชะล้างพังทลายของดินในพื้นที่	- การก่อสร้างเกี่ยวกับงานดิน ให้เร่งดำเนินการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในฤดูฝน หากมีความจำเป็นต้องก่อสร้างในฤดูฝนให้ทำบ่อดักตะกอน และวางระบายน้ำบังคับทิศทางการไหลของน้ำลงสู่บ่อดัก - หลีกเลี่ยงการขุดดินพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดเป็นช่วงๆ เฉพาะบริเวณที่เริ่มทำงานจริงเท่านั้น - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการเป็นประจำทุกวัน - เมื่อก่อสร้างผิวทางแล้วเสร็จ ให้ปลูกหญ้าคลุมดินเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของลาดคันทาง โดยเฉพาะบริเวณที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำ
	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง พื้นที่โครงการไม่ได้อยู่ใกล้รอยเลื่อนมีพลัง และไม่ได้อยู่ในบริเวณพื้นที่ที่ต้องเฝ้าระวังหรือพื้นที่เสี่ยงภัยแผ่นดินไหว แต่หากเกิดแผ่นดินไหวรุนแรงอาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างของถนนที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างได้	การออกแบบโครงสร้างต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และตามความแรงในมาตรฐาน มยผ. 1301/1302-61 มาตรฐานการออกแบบอาคารต้านทานการสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว ของกรมโยธาธิการและผังเมือง
1.2 ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	ระยะดำเนินการ แต่หากเกิดแผ่นดินไหวรุนแรงอาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างของถนนได้	หากมีการเกิดแผ่นดินไหวในพื้นที่ให้กรมทางหลวงชนบทตรวจสอบความเสียหายของแนวเส้นทาง หากพบว่าการชำรุดเสียหายให้เร่งซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพใช้งานที่ปลอดภัย



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
1.3 ภูมิอากาศและคุณภาพอากาศ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง	
	การเปิดหน้าดิน งานแผ้วถาง/ปรับพื้นที่ และการก่อสร้างที่ต้องใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่ รวมถึงกิจกรรมการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างจะก่อให้เกิดฝุ่นละอองและมลสารต่าง ๆ ออกสู่บรรยากาศ	1.พื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดินให้รดน้ำหรือฉีดพรมน้ำเป็นประจำทุกวันอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือปรับลด/เพิ่มตามความเหมาะสม โดยเฉพาะในฤดูแล้ง 2. จำกัดความเร็วในการวิ่งของรถบรรทุกให้มีความเร็วไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด 3. รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุ เช่น ดิน หิน และหินเพื่อการก่อสร้าง ต้องมีวัสดุคลุมอย่างมิดชิดเพื่อไม่ให้เกิดการตกหล่นหรือฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
	ระยะดำเนินการ	
	อาจมีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการใช้รถใช้ถนนของโครงการ	กำหนดความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
1.4 ระดับเสียง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง	
	กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องใช้เครื่องจักรหลาย ๆ เครื่องพร้อมกันและอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่ รวมถึงกิจกรรมการฐานรากของทางต่างระดับ การตอกเสาเข็มจะมีเสียงดังรบกวนอาคาร/บ้านเรือนต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงแนวโครงการ	1. ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างให้แจ้งแผนการก่อสร้างให้ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน รวมถึงกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังกว่าปกติให้อยู่ระหว่าง 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนช่วงเวลาการพักผ่อนของประชาชน 2. หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลาย ๆ เครื่องพร้อม ๆ กัน เช่น รถแทรกเตอร์ รถแบคโฮ และเครื่องจักรเจาะ เป็นต้น
	ระยะดำเนินการ	
	การคมนาคมบนถนนอาจทำให้เกิดเสียงดังรบกวนกับประชาชนที่อาศัยใกล้เคียงแนวเส้นทาง	ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงผิวทางให้อยู่ในสภาพที่ดี เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากการจราจรบนถนนโครงการ
1.5 ความสั่นสะเทือน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง	
	กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ การฐานรากของทางต่างระดับ การตอกเสาเข็ม และการวิ่งของรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่ขนส่งวัสดุก่อสร้าง จะมีความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น และมีโอกาสจะส่งผลกระทบต่อประชาชน ที่อยู่ใกล้เคียงแนวโครงการ	1. การก่อสร้างฐานรากของโครงสร้างสะพานต่างระดับ และสะพานข้ามลำน้ำให้ใช้วิธีแบบการก่อสร้างที่มีความสั่นสะเทือนน้อย หรือพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่โครงการ 2. จำกัดน้ำหนักรถบรรทุก และความเร็วของรถขนส่งวัสดุก่อสร้างให้อยู่ในอัตราที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	ระยะดำเนินการ	
	การคมนาคมบนถนนโครงการ ทำให้เกิดความสั่นสะเทือนที่สร้างความรำคาญกับผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณข้างเคียงพื้นที่โครงการ	ตรวจสอบผิวจราจรเป็นประจำ หากพบว่ามีสภาพชำรุดต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมแก้ไขเพื่อลดความสั่นสะเทือนจากสภาพผิวจราจรที่ชำรุด
1.6 คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง	
	กิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงแหล่งน้ำหรือมีฝนตกหนักระหว่างก่อสร้าง อาจมีเศษดินเศษวัสดุก่อสร้างชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ และเป็นผลกระทบโดยตรงต่อการฟุ้งกระจายของตะกอนพื้นท้องน้ำและทำให้น้ำมีความขุ่น	1. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดินอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่โครงการ 2. กิจกรรมงานดิน โดยเฉพาะในบริเวณเข้าใกล้ลำคลอง ควรดำเนินการในฤดูแล้ง เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ ให้ทำบ่อดักตะกอน และวางระบายน้ำบังคับทิศทางไหลของน้ำลงสู่บ่อดักตะกอน เพื่อดักตะกอนและชะลอความแรงของน้ำ ก่อนปล่อยไหลลงสู่คลองหรือแหล่งน้ำธรรมชาติ 3. จัดเก็บกองดินให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตรและจัดหาวัสดุปิดคลุมกองดิน เพื่อป้องกันการชะล้างของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ
2. ทรัพยากรทางชีวภาพ		
2.1 นิเวศวิทยาทางบก (พืชและสัตว์ในระบบนิเวศ)	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง	
	- กิจกรรมการปรับพื้นที่ การปรับ/แผ้วถางต้นไม้ในเขตก่อสร้าง มีการตัดฟันต้นไม้ออกเป็นพื้นที่กว้างตลอดทั้งแนวเส้นทาง ส่งผลให้เกิดการสูญเสียต้นไม้ที่อยู่ในเขตทาง และส่งผลกระทบต่อเนื้อต่อแหล่งอาศัย แหล่งหากินและแหล่งหลบภัยของสัตว์ในระบบนิเวศ	1. กำหนดเขตก่อสร้างให้ชัดเจน และให้ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะภายในเขตก่อสร้างที่กำหนดไว้เท่านั้น โดยไม่ตัดต้นไม้อื่นที่อยู่นอกเขตพื้นที่ก่อสร้าง 2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องออกกฎระเบียบและบทลงโทษเข้มงวด ไม่ให้คนงานก่อสร้างเข้าใช้ประโยชน์ หรือทำการใดๆ ที่อาจเกิดความเสียหายต่อต้นไม้บริเวณนอกพื้นที่เขตทางโครงการ



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์		
3.1 การคมนาคมขนส่ง และจราจร/อุบัติเหตุ และความปลอดภัย/ผู้ใช้งาน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง	
	กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ที่มีการวางเศษวัสดุ ก่อสร้างต่างๆ ไว้บริเวณถนนเดิม รวมถึง การก่อสร้างโครงสร้างทางแยกต่างระดับ บริเวณ จุดตัด ทล.311 ทล.3376 ขบ.2081 ขบ.1063 ทำให้เกิดการกีดขวางการจราจรเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของผู้ใช้รถใช้ถนน และมีโอกาสทำให้เกิดอุบัติเหตุทั้งผู้ใช้รถและผู้ใช้งาน	1. จัดเตรียมแผนการจัดการจราจร แนะนำเส้นทางเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะบริเวณที่มีการก่อสร้างทางแยกต่างระดับที่มีจุดตัดกับถนนเดิม 2. ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เหมาะสมและเพียงพอ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้งาน 3. หลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในเวลาเร่งด่วน และในขณะขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ต้องใช้ผ้าใบคลุมส่วนบรรทุกของรถบรรทุก เพื่อป้องกันเศษวัสดุร่วงหล่นกีดขวางการจราจร
	ระยะดำเนินการ	
	เมื่อเปิดใช้โครงการทำให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง แต่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้หากไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร หรือถนนชำรุด	1. ตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพผิวจราจร รวมทั้งป้ายบอกทาง และป้ายเตือนต่างๆ ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดียิ่งเสมอ 2. เมื่อมีการปรับปรุงซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง หรือลาดคันทาง ต้องมีการติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนก่อนถึงบริเวณที่มีการซ่อมบำรุง เพื่อเตือนให้ผู้ใช้งานทราบ
3.2 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง	
	กิจกรรมการก่อสร้างตอม่อและฐานราก จะทำให้มีเศษวัสดุก่อสร้าง เช่น เศษปูน เศษดิน ไม้แบบหรือแม้กระทั่งน้ำปูนตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำมีผลโดยตรง ซึ่งอาจทำให้เศษวัสดุ เศษหิน เศษดินจากการก่อสร้างตกหล่นลงไปในแหล่งน้ำได้ ส่งผลต่อการกีดขวางการไหลหรือลดประสิทธิภาพการไหลของน้ำลดลงได้ ซึ่งถ้าหากการระบายน้ำในฤดูฝนเกิดการระบายไม่ทัน อาจส่งผลทำให้เกิดน้ำท่วมขัง	1. ออกแบบท่อระบายน้ำให้มีขนาด และจำนวนเพียงพอต่อการระบายน้ำในแต่ละพื้นที่ 2. ไม่ทำการถมดินในบริเวณที่เป็นทางน้ำไหลตามธรรมชาติที่อยู่นอกพื้นที่ก่อสร้าง หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการ จะต้องไม่ปิดกั้นทางน้ำและจะต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำหลังฝนตกหนัก 3. การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ต้องระมัดระวังไม่ให้มีเศษวัสดุก่อสร้าง หรือเศษดินตกหล่นลงไปในแหล่งน้ำที่จะทำให้เกิดการกีดขวางทางไหลของน้ำได้
	ระยะดำเนินการ	
	โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำไว้อย่างเพียงพอ แต่หากท่ออุดตัน หรือสะพานข้ามลำน้ำเกิดการอุดตันอาจส่งผลต่อการระบายน้ำได้	ดูแลและบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำบนทางต่างระดับของโครงการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอรวมทั้งกำจัดเศษขยะหรือเศษวัสดุที่อาจก่อให้เกิดการอุดตัน



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง การก่อสร้างของโครงการอาจจะต้องมีการโยกย้ายหรือระงับการใช้ระบบสาธารณูปโภคทั้งทางด้านไฟฟ้า ประปา สัญญาณโทรศัพท์หรือระบบอินเทอร์เน็ต อาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้งานบางส่วนที่อาศัยอยู่บริเวณตัดผ่านแนวเส้นทางเดิม	1. ประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคเพื่อแจ้งตำแหน่งสาธารณูปโภคที่จะต้องรื้อย้าย เพื่อให้หน่วยงานนั้น ๆ ได้จัดทำแผนและจัดสรรงบประมาณในการรื้อย้ายเพื่อให้ใช้เวลารื้อย้ายให้สั้นที่สุด 2. ประชาสัมพันธ์แผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน ก่อนทำการรื้อย้าย
3.4 เกษตรกรรม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง มีการเวนคืนที่ดินที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อเป็นพื้นที่ถนนโครงการ โดยจะส่งผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมในบริเวณพื้นที่ที่แนวเส้นทางตัดผ่าน ซึ่งการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมภายในเขตทาง ส่งผลให้ผลผลิตทางการเกษตรลดลง	1. การก่อสร้างควรดำเนินการหลังจากที่เกษตรกรเก็บเกี่ยวพืชผลทางการเกษตรที่มีการปลูกไว้แล้วให้แล้วก่อน เพื่อลดผลกระทบต่อผลผลิตทางการเกษตรกรรมในพื้นที่ 2. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจำกัดพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ภายในเขตทาง และควบคุมการก่อสร้างของโครงการไม่ให้รบกวนพื้นที่เกษตรกรรมที่อยู่นอกเขตทาง
3.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินและผังเมือง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างโครงการทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่การปลูกพืชไร่ ไม้ยืนต้น หรือพื้นที่ชุมชนโดยเปลี่ยนไปเป็นผิวจราจรอย่างถาวร แต่กิจกรรมดังกล่าวใช้พื้นที่จำกัดแค่ในเขตทางเท่านั้น	1. งานเตรียมพื้นที่เขตทางและการก่อสร้างในแต่ละช่วงจะต้องควบคุมกิจกรรมให้อยู่ในพื้นที่ที่จะดำเนินการเท่านั้น 2. กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางให้เกิดประโยชน์มากที่สุดสำหรับเป็นพื้นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุ ก่อสร้างเครื่องจักรกลอุปกรณ์ต่าง ๆ รวมทั้งสำนักงานชั่วคราวไว้ในพื้นที่เป็นสัดส่วนเหมาะสม 3. ประสานกับหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงาน



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต		
4.1 เศรษฐกิจสังคม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง	
	- เมื่อมีกิจกรรมการก่อสร้างการไปมาหาสู่กันระหว่างพี่น้อง เครือญาติ เพื่อนบ้านไม่สะดวกบ้าง เพราะการก่อสร้างจะทำให้เกิดการกีดขวางและเปลี่ยนแปลงสภาพถนนเดิมบริเวณจุดตัดถนนในท้องถิ่นไปอย่างถาวร อาจกระทบความสัมพันธ์ระหว่างคนในชุมชนลดน้อยลงได้ รวมถึงประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวก่อสร้างโครงการ อาจได้รับความเดือดร้อนรำคาญจากฝุ่นละออง เสียงดัง และความสั่นสะเทือน - คนงานเข้ามาจับจ่ายใช้สอยในพื้นที่ ซึ่งจะทำให้เกิดผลดีด้านเศรษฐกิจ การค้าขายในชุมชนดีขึ้น โดยเฉพาะสินค้าอุปโภค บริโภค อันเนื่องมาจากปริมาณความต้องการสินค้าจากคนงานก่อสร้างเพิ่มขึ้น	1.ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูล ข่าวสารโครงการให้ประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการได้รับทราบล่วงหน้าก่อนการก่อสร้าง พร้อมทั้งติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการบริเวณจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดโครงการ 2.จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนหรือสื่อสารกับโครงการ โดยจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการ พร้อมเจ้าหน้าที่ประจำในการรับเรื่องร้องเรียน 3. กำหนดให้ผู้รับจ้าง ต้องจัดทำแผนการก่อสร้างที่ชัดเจน และในการเข้าปฏิบัติงานก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้พื้นที่ชุมชน ควรมีการประสานงานแจ้งผู้นำชุมชน และประชาชนล่วงหน้าเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากความเดือดร้อนรำคาญและรบกวนการดำรงชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนเนื่องจากการก่อสร้าง
4.2 การขุดเขยที่ดินและทรัพย์สิน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง	
	การก่อสร้างเพื่อเปิดแนวสายทางใหม่ตลอดเส้นทาง ต้องมีการเวนคืนที่ดินสิ่งปลูกสร้าง และพืชผลทางการเกษตรของประชาชนตามแนวสายทางโครงการ	1. ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขุดเขยทรัพย์สินตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม ตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่ง อสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 2. การตั้งคณะกรรมการพิจารณาราคาเวนคืน ควรพิจารณาให้ผู้แทนหน่วยงานในท้องถิ่น หรือชุมชนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการด้วย และการกำหนดค่าทดแทนให้พิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด
4.3 สาธารณสุขและสุขภาพ/อาชีวอนามัย/การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอย	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง	
	- เมื่อมีการก่อสร้างคาดว่าจะมีจำนวนคนงานก่อสร้างที่เข้ามาทำงานเพิ่มขึ้นจำนวนหนึ่ง ซึ่งมีโอกาสที่จะเข้ารับบริการบริการสถานพยาบาลในพื้นที่กรณีมีอุบัติเหตุหรือการเจ็บป่วยขึ้น รวมถึงในระหว่างการก่อสร้าง คนงานก่อสร้างมีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากฝุ่นละออง เสียงรบกวน ความสั่นสะเทือน และอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง - การดำเนินการในสำนักงานโครงการและบ้านพักคนงาน อาจส่งผลให้เกิดน้ำเสีย หรือขยะมูลฝอย	1. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน อย่างเคร่งครัด 2. จัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับคนงานที่ทำการก่อสร้างในพื้นที่โครงการรวมถึงยานพาหนะเพื่อใช้ในการขนย้ายผู้ป่วย หรือผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้างไปยังสถานพยาบาลในพื้นที่



ตารางที่ 8-2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	ส่งผลกระทบต่อบริเวณชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	3. บริเวณสำนักงานโครงการและบ้านพักคนงานจัดให้มีระบบสาธารณสุขโรค ไข้หวัดใหญ่ และการจัดการด้านความปลอดภัยภายในต้องกำหนดมาตรการต่าง ๆ สำหรับใช้กำกับ ดูแล และควบคุมความปลอดภัยของคนงาน อย่างเหมาะสม
4.4 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง จากการตรวจสอบพบว่าพื้นที่ศึกษาของโครงการไม่พบแหล่งโบราณสถานและแหล่งโบราณคดีในระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ แต่อย่างไรก็ตามโครงการได้จัดทำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อศาสนสถานที่สำคัญของชุมชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	กำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามแนวทางการป้องกันผลกระทบมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด
4.5 สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง การวางเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ บนแนวเส้นทางระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งอาจทำให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงามจากการมองเห็นพื้นที่ก่อสร้าง การเก็บกองวัสดุต่างๆ ที่ไม่เป็นระเบียบ และการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเป็นการก่อสร้างโครงสร้างที่อยู่เหนือพื้นดิน จึงอาจส่งผลให้ทัศนียภาพจากเดิมได้	1. ออกแบบให้มีการจัดภูมิทัศน์บริเวณที่มีการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ ให้มีพื้นที่สีเขียวที่มีความสวยงามและกลมกลืนกับสภาพพื้นที่ 2. เก็บกองวัสดุก่อสร้างและจวดรถให้เป็นระเบียบหลังเลิกใช้งานในแต่ละวัน

9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

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

9.1 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 |



9.2 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

การดำเนินงานโครงการได้กำหนดแผนงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ โดยมุ่งเน้นให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร ความก้าวหน้าของโครงการ และเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของประชาชนในกิจกรรม ดังรูปที่ 11-1 ดังนี้



รูปที่ 9-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

(1) การเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์โครงการ โดยทำการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ โปสเตอร์ปิดประกาศเชิญประชุม ชุดบอร์ดนิทรรศการเคลื่อนที่และสรุปผลการจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นแต่ละครั้ง รวมถึงการกระจายข้อมูลผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ เสียงตามสายของชุมชนหรือแจ้งผ่านผู้นำท้องถิ่น

(2) การพบปะและปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแนะนำโครงการ พร้อมรวบรวมข้อมูลในพื้นที่ สภาพปัญหาต่างๆ และข้อคิดเห็นจากท้องถิ่น นำมาประกอบการกำหนดแนวทางการศึกษาและวางแผนการดำเนินงานในด้านต่างๆ ประกอบด้วยหน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานระดับท้องถิ่น และผู้นำชุมชน ในพื้นที่ศึกษาโครงการหรือเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการ โดยจะเริ่มดำเนินการเร็วตั้งแต่ช่วงต้นของการศึกษาโครงการ ได้ดำเนินการเมื่อวันที่ 28 – 29 กุมภาพันธ์ 2568 ดังรูปที่ 9-2

(3) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 เพื่อนำเสนอข้อมูลความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา แผนการดำเนินงาน แนวทางในการศึกษา ความเหมาะสม และแผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่โครงการ พร้อมรับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุม ตลอดจนข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาการศึกษา ได้ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 27 กุมภาพันธ์ 2568 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมถาวร-อุษา พรประภา โรงแรมอีโค่ ธรรมศาสตร์ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยมีนายอดิเรก อุ่นโอสถ รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรีเป็นประธานเปิดการประชุม พร้อมด้วยนายกวิน สายประเสริฐกิจ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 3 และนายกสมชัย วิศวกรโยธาชำนาญการ พร้อมด้วยผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการ และมีผู้เข้าร่วมประชุม ประมาณ 278 คน



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3
โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC
และเมืองใหม่นาอยู่จรรย์ยะ สายแยก ทล.331 – ทล.3376 จ.ชลบุรี, จ.ระยอง

ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับจังหวัด อำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล องค์กรเอกชน ผู้นำชุมชน สื่อมวลชนและประชาชนผู้สนใจโครงการ ดังรูปที่ 9-3 และสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ดังตารางที่ 9-1



ที่ว่าการอำเภอบางละมุง



ที่ว่าการอำเภอนิคมพัฒนา



ที่ว่าการอำเภอบ้านฉาง



สำนักงานเทศบาลตำบลห้วยใหญ่



องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน



สำนักงานเทศบาลเมืองมะขามคู่

รูปที่ 9-2 ภาพตัวอย่างการเข้าพบหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ



รูปที่ 9-3 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1



ตารางที่ 9-1 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 - บริเวณแยกขว้างไร่ ให้พิจารณาออกแบบ interchange ไว้เพื่อให้อยู่ในงบการพัฒนาของ EEC (ออกแบบเผื่อไว้) - ขอให้พิจารณารูปแบบไฟส่องสว่าง และท่อระบายน้ำข้างถนน ตลอดจนพิจารณาการระบายน้ำกลางถนน โดยให้หาวิธีการป้องกันเรื่องรถลักขโมยไปด้วย	รับไปพิจารณา
- ฝากพิจารณาราคาที่ดินที่เป็นธรรมซึ่งประชาชนมีการครอบครองมายาวนานมากกว่า 50 ปี - ขอรับทราบการเยียวยาหรือการชดเชย สำหรับที่ดินที่ไม่มีกรรมสิทธิ์ (ภ.บ.ท.5) มีหลักการพิจารณาอย่างไร	ชี้แจงหลักการเวนคืนที่ดินตามกฎหมายและตามระเบียบของกรมทางหลวงชนบท โดยการกำหนดราคาค่าชดเชยจะถูกกำหนดโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นซึ่งแต่งตั้งโดยกระทรวงคมนาคม
ขอรับทราบขั้นตอนการศึกษาและกำหนดการก่อสร้างโครงการ และแนวเส้นทางโครงการที่ชัดเจน	ตามแผนงานของ EEC ในปี 2572 เริ่มดำเนินการก่อสร้างถนนโครงการ



ตารางที่ 9-1 สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ประเด็น/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง
- มีความกังวลหากถนนโครงการเข้ามาเชื่อมทางหลวงหมายเลข 3376 บริเวณใกล้แยกขนาวไร่ ซึ่งมีข้อจำกัดเขตทาง 40 เมตร ปริมาณจราจรปัจจุบันมีปริมาณหมื่นคันต่อวัน ซึ่งจะสามารถรองรับได้เพียงพอหรือไม่ จึงขอให้ทบทวนความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในบริเวณการเชื่อมต่อถนนดังกล่าว - มีข้อเสนอแนะให้พิจารณาการเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 ที่มีเขตทางที่กว้างประมาณ 80 เมตร	ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบรับไปพิจารณา
- มีการทำข้อตกลงระหว่าง EEC และชาวบ้าน ถ้าจะพัฒนาโครงการของ EEC ต้องมีการออกโฉนดให้กับผู้ถือครองที่ดินก่อน เพื่อได้รับการเยียวยาอย่างเป็นธรรม - ที่ผ่านมาการออกกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการมีปัญหามาก 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 กำหนดให้เป็นเขตป่าสงวนจากความเป็นมาดังกล่าวทำให้ประชาชนสับสน จึงขอให้นำข้อมูลไปพิจารณาเพื่อเยียวยาประชาชนให้เป็นธรรมมากที่สุด	ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบรับไปพิจารณา

การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการดำเนินงานโครงการ แนวทางเลือกรูปแบบถนนและองค์ประกอบโครงการต่างๆ รวมถึงผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมที่ผ่านมา ให้แก่กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชน ตลอดจนประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ ได้รับทราบข้อมูลโครงการและได้แสดงความคิดเห็นเพื่อนำไปปรับปรุงการพิจารณาแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ได้ดำเนินการเมื่อวันที่ 26-27 เมษายน 2568 โดยเวทีที่ 1 ดำเนินการเมื่อวันเสาร์ที่ 26 เมษายน 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ โรงเรียนเทศบาล 1 บ้านหนองซากแก้ว ต.ห้วยใหญ่ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุม 118 คน เวทีที่ 2 ดำเนินการเมื่อวันเสาร์ที่ 26 เมษายน 2568 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ โรงเรียนเทศบาล 1 บ้านหนองซากแก้ว ต.ห้วยใหญ่ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุม 56 คน เวทีที่ 3 ดำเนินการเมื่อวันอาทิตย์ที่ 27 เมษายน 2568 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ อาคารป้องกันบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานเทศบาลตำบลมะขามคู่ ต.มะขามคู่ อ.นิคมพัฒนา จ.ระยอง มีผู้เข้าร่วมประชุม 65 คน และเวทีที่ 4 ดำเนินการเมื่อวันอาทิตย์ที่ 27 เมษายน 2568 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง มีผู้เข้าร่วมประชุม 60 คน ดังรูปที่ 9-4 และสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ดังตารางที่ 9-2



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นและมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC

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



ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 เวทีที่ 1



ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 เวทีที่ 2



ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 เวทีที่ 3



ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 เวทีที่ 4

รูปที่ 9-4 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

ตารางที่ 9-2 สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียดถนนสายแยก นก.331 - นก.3376	
ประเด็น/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง
มีความกังวลเกี่ยวกับปัญหาน้ำท่วมบริเวณรอบๆ โครงการ จึงขอเสนอให้มีการออกแบบระบบระบายน้ำและจัดการน้ำที่ดี เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมในอนาคต	การศึกษาโครงการได้มีการพิจารณาผลกระทบจากการตัดถนนผ่านแหล่งน้ำธรรมชาติ โดยผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบได้มีการประสานงานกับกรมชลประทาน กรมเจ้าท่า และกรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อขอข้อมูลและแผนการแก้ปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ เพื่อให้การดำเนินงานไปในทิศทางเดียวกันและจะนำข้อเสนอแนะเรื่องการมีคูคลองระบายน้ำไปพิจารณาในการออกแบบ
บริเวณทางแยกต่างระดับ ควรเลือกแบบทางแยกต่างระดับแบบที่ 2 เพราะมีความเหมาะสมที่สุด ทั้งในค่าเวนคืนที่ไม่สูงเท่าแบบที่ 3 และไม่ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดระหว่างก่อสร้างแบบที่ 1	ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบรับทราบความคิดเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของทางเลือกทางแยกต่างระดับแบบที่ 2
มีการวางแผนรองรับปัญหาเรื่องการระบายน้ำและน้ำท่วมที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างถนนอย่างไร	มีการพิจารณาเรื่องการระบายน้ำตามแนวเส้นทางเป็นสำคัญ สำหรับปัญหาที่เกิดขึ้นกับถนนเดิมที่มีอยู่แล้วซึ่งบางจุดอาจมีปัญหาน้ำท่วม ทางโครงการจะรับข้อเสนอแนะไป และจะประสานงานเบื้องต้นไปยัง แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดระยอง เพื่อให้ทีมงานเข้าตรวจสอบและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมในจุดที่มีปัญหาหรือต้องการการแก้ไข



ตารางที่ 9-2 สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็น/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง
ขอให้พิจารณาเขตทางในระยะยาว (20 ปี) ว่า 40 เมตรเพียงพอหรือไม่ อาจต้องพิจารณาถึง 60 เมตร หรือลดหลั่นลงมา เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต	จากการศึกษาด้านจราจรในเบื้องต้นที่ 40 เมตรเพียงพอสำหรับอนาคตที่ขยายถึง 8 ช่องจราจร และการเพิ่มเขตทางจะส่งผลกระทบมากขึ้น
มีแผนจะนำสายไฟฟ้า, ประปา, และสายสื่อสารลงใต้ดินหรือไม่	จากการศึกษาด้านจราจรในเบื้องต้นที่ 40 เมตรเพียงพอสำหรับอนาคตที่ขยายถึง 8 ช่องจราจร และการเพิ่มเขตทางจะส่งผลกระทบมากขึ้น
มีแผนจะนำสายไฟฟ้า, ประปา, และสายสื่อสารลงใต้ดินหรือไม่	บริเวณนอกเขต EEC สาธารณูปโภคจะอยู่ด้านบน แต่ในเขต EEC หรือพื้นที่ที่มีการพัฒนา อาจพิจารณานำลงใต้ดิน ขึ้นอยู่กับงบประมาณและขั้นตอนการพัฒนา
ขอเสนอให้สำรวจและออกแบบทางเข้า-ออกไร่, บ้าน, สวน และระบบระบายน้ำ/ท่อเชื่อม อย่างละเอียดในแบบก่อสร้าง เพื่อป้องกันปัญหาการเข้า-ออกไม่ได้ของชาวบ้านหลังก่อสร้างเสร็จ	ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบรับทราบข้อเสนอแนะ
ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน สามารถแสดงความคิดเห็นหรือโต้แย้งได้อย่างไร โดยเฉพาะผู้ที่มีที่ดินน้อย	ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินสามารถแสดงความคิดเห็นหรือโต้แย้งได้ ทางโครงการเข้าใจถึงความห่วงกังวล โดยเฉพาะผู้ที่มีที่ดินน้อยและได้รับผลกระทบจนอาจเหลือพื้นที่ไม่เพียงพอต่อการทำมาหากิน ท่านสามารถแสดงความคิดเห็นดังกล่าวในแบบสอบถามได้ ซึ่งข้อมูลนี้จะถูกนำไปทำรายงานเสนอต่อกรมทางหลวงชนบท
ขอเสนอให้คำนึงถึงผลกระทบและการอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบอย่างไร เช่น การเวนคืนที่ดินที่เหลือเพียงเล็กน้อยและการทำทางเข้า-ออก	การศึกษาโครงการได้คำนึงถึงผลกระทบและอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ได้รับผลกระทบ หากมีการเวนคืนที่ดินแล้วเหลือพื้นที่น้อยกว่า 25 ตารางวา หรือด้านใดด้านหนึ่งเหลือน้อยกว่า 5 วา ผู้ถูกเวนคืนมีสิทธิร้องขอให้กรมฯ ซื้อทั้งหมดได้ตามกฎหมาย และยังสามารถอุทธรณ์หรือ เรียกร้องได้ตามขั้นตอนทางกฎหมายซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่มาชี้แจงในกรณีที่ถนนตัดผ่านพื้นที่เพาะปลูกหรือทำเกษตรกรรม และมีการตัดผ่านแปลง ที่ดินจนอาจกระทบทางเข้า-ออก ทางโครงการจะรับข้อเสนอแนะไว้เพื่อพิจารณาให้มีการเปิดเป็นทางเชื่อมและจัดทำไว้ในแบบก่อสร้างเพื่อให้ผู้ ที่ได้รับผลกระทบยังคงมีทางเข้า-ออก พื้นที่ที่เหลืออยู่



ตารางที่ 9-2 สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็น/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง
สอบถามการเวนคืนที่ดินและการจ่ายค่าชดเชยจะดำเนินการเมื่อใด และมีขั้นตอนการอุทธรณ์	การออกพระราชกฤษฎีกา (พรฎ.) ซึ่งจะออกได้เมื่อมีแบบก่อสร้างแล้ว เสร็จและทราบพื้นที่เขตทางที่แน่นอนแล้ว ตามแผนเบื้องต้น พรฎ. สำหรับการเวนคืนของแนวถนนที่ทำการออกแบบในปี พ.ศ. 2568 คาดว่าจะออกในปี พ.ศ. 2570 และจะมีการตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาจ่ายเงินค่าชดเชย ในปี พ.ศ. 2572 ซึ่งราคาจะเป็นไปตามสภาพเศรษฐกิจและราคาปัจจุบัน ณ ปีที่ทำการเวนคืน หากผู้ถูกเวนคืนไม่พอใจในราคาประเมินหรือ ค่าชดเชยสามารถอุทธรณ์หรือร้องเรียนตามขั้นตอนทางกฎหมายได้ โดยในขั้นตอนของการทำสัญญารับค่าชดเชยจะมีเจ้าหน้าที่อธิบายเรื่องของการอุทธรณ์หากไม่พอใจในราคาโดยจะมีแบบฟอร์มเพื่อดำเนินการในขั้นตอนดังกล่าว
มีความกังวลว่าเงินที่ได้รับจากการเวนคืนจะต้องนำไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้โดยเฉพาะสำหรับที่ดินที่มีโฉนดหรือเอกสารสิทธิ์ จึงขอให้หน่วยงานโครงการประสานงานกับกระทรวงการคลังเพื่อพิจารณาก่อนเสียภาษีเงินได้ให้กับชาวบ้าน	โดยปกติแล้ว เงินที่ได้จากการเวนคืนจะไม่เสียภาษี
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
ขอเสนอให้มีการเผยแพร่สื่อประกอบการประชุมหรือแผ่นพับก่อนการประชุมเพื่อให้ประชาชนได้ศึกษาข้อมูลเพื่อเตรียมความพร้อมก่อนเข้าร่วมประชุม	ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบรับทราบและจะจัดทำ QR code เพื่อให้ดาวโหลดแผ่นพับก่อนการประชุม โดยจะแนบไปพร้อมจดหมายเชิญประชุมในครั้งถัดไป
ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการศึกษาความเหมาะสมสายหลัก	
ประเด็น/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง
สอบถามกำหนดระยะเวลาดำเนินการและเวนคืนที่ดิน	ขั้นตอนการศึกษาจะดำเนินเป็นลำดับไป ซึ่งจะมีการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม การพิจารณาผลกระทบและรูปแบบถนน โดยในการประชุมครั้งนี้ ยังไม่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าที่ดินของท่านจะได้รับผลกระทบมากน้อยเพียงใด เนื่องจากยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมและเป็นเพียงแนวเบื้องต้นเท่านั้น การเวนคืนที่ดินจะไม่เกิดขึ้น ในทันทีหรือล่วงหน้า แต่จะเกิดขึ้นหลังจากมีการออกพระราชกฤษฎีกา (พรฎ.) ซึ่งจะออกได้เมื่อมีการสำรวจออกแบบแล้วเสร็จและทราบพื้นที่เขตทางที่แน่นอนแล้ว ตามแผนเบื้องต้น สำหรับการเวนคืนของแนวเส้นทางถนนที่ทำการออกแบบในปี พ.ศ. 2568 และจะมีการตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาจ่ายเงินค่าชดเชยในปี พ.ศ. 2572 ซึ่งราคา จะเป็นไปตามสภาพเศรษฐกิจและราคาปัจจุบัน ณ ปีที่ทำการเวนคืน



ตารางที่ 9-2 สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ต่อ)

ประเด็น/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง
	สำหรับแนวเส้นทางหลักและรอง (สีม่วงและสีชมพู) หากมีความเหมาะสมที่จะก่อสร้าง ก็จะต้องเข้าสู่ขั้นตอนการออกแบบและเวนคืนต่อไป ซึ่งอาจจะช้ากว่าแนวด้านบนประมาณ 1-3 ปี และแนวเส้นทางอาจมีการปรับเปลี่ยนได้หากมีปัญหาอุปสรรค
สอบถามเรื่องที่ดินของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการถนนนี้ จะได้รับค่าชดเชยอย่างไร และหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบ	หากที่ดินอยู่ในเขตพื้นที่ของ EEC หน่วยงาน EEC จะเป็นผู้รับผิดชอบในการจ่ายค่าชดเชยทั้งหมด สำหรับที่ดินที่อยู่นอกเขต EEC กรมทางหลวงชนบทจะเป็นผู้รับผิดชอบในการจ่ายค่าชดเชยสำหรับการเวนคืนที่ดินที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้างถนน
ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการศึกษาความเหมาะสมถนนสายรอง	
ประเด็น/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง
มีความกังวลอย่างมากเกี่ยวกับจุดเริ่มต้นของถนนโครงการบริเวณร้านข้าวมันไก่หรือโค้งต้นมะม่วงขอให้พิจารณาปรับเส้นทางขยับออกไปทางด้านบน (บริเวณ บ่อขยะ) เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อชุมชน	ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการต่อไป
ขอเสนอให้เลี่ยงการตัดผ่านกลางชุมชนซากแก้ว เพราะจะทำให้วิถีชีวิตและตลาดเก่าแก่ได้รับผลกระทบ	ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงการต่อไป
สอบถามแนวถนนสายใหม่จะส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่สำคัญในบริเวณใกล้เคียงอย่างไร เช่น ตลาดจีนโบราณซากแก้วหรือไม่	แนวถนนสายรองจะไม่ได้เข้าถึงชุมชนซากแก้วและตลาดจีนโบราณโดยตรง แต่จะเป็นการเชื่อมต่อเป็นทางแยกกับถนนสายรองในบริเวณใกล้เคียง อย่างไรก็ตามนี้เป็นเพียงการศึกษาเบื้องต้น และหากในระหว่างการออกแบบรายละเอียดพบว่ามีผลกระทบต่อชุมชนหรือพื้นที่สำคัญอื่นๆ จะมีการพิจารณาปรับเปลี่ยนแนวทางเพื่อลดผลกระทบให้มากที่สุด
มีความกังวลว่าเมื่อสร้างถนนเสร็จแล้ว ประชาชนในพื้นที่จะไม่สามารถเข้า-ออกถนนโครงการได้เหมือนกรณีมอเตอร์เวย์ที่ทำให้ต้องวิ่งอ้อมเป็นระยะทางไกล	ถนนโครงการเป็นถนนสาธารณะสามารถเข้าออกถนนได้
มีความกังวลว่าโครงการถนนใหม่จะตัดผ่านสนามบินเล็กซึ่งเป็นศูนย์การเรียนรู้ด้านการบินและมีความสำคัญทางจิตใจเพราะเป็นที่ดินมรดก และใช้เวลานานกว่าจะขออนุญาตได้สำเร็จ ทั้งนี้ หากจำเป็นต้องตัดผ่านที่ดินขอให้มีการเวนคืนพื้นที่อื่นเพื่อทำสนามบินเล็กให้ใหม่เพื่อให้เป็นแหล่งเรียนรู้	ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบรับข้อเสนอแนะและจะขอเข้าพบหารือรายละเอียดเพิ่มเติมกับเจ้าของพื้นที่



(4) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 เพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับผลสรุปของแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม รวมถึงรูปแบบรายละเอียดของแบบก่อสร้างดำเนินการในครั้งนี วันที่ 14 กรกฎาคม 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมถาวร-อุษา พรประภา โรงแรมโอเค ธรรมศาสตร์ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

(5) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 (เฉพาะสายทางที่ออกแบบรายละเอียด) เพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบรายละเอียดของแบบก่อสร้าง จะดำเนินการในเดือนสิงหาคม 2568

10. 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 : wskthai@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
เมืองอัจฉริยะอีอีซี.com



Line Official
Account



ทวิตเตอร์เอกสาร



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