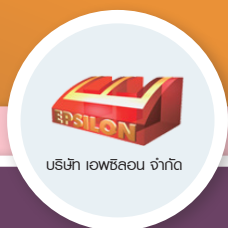




โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านใต้)



ดำเนินการศึกษาโดย



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

พฤษภาคม 2569



กำหนดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่อัจฉริยะ (ด้านใต้)
วันศุกร์ที่ 22 พฤษภาคม 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น.
ณ ห้องประชุมศรีรัตน ชั้น 2 โรงแรมรัตนชล ตำบลบางปลาสร้อย อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

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



เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านใต้)

สารบัญ

	หน้า	
1	ความเป็นมาของโครงการ	1
2	วัตถุประสงค์	2
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ	2
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการ	2
4	พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
5	ขอบเขตการศึกษา	4
6	สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	8
6.1	ข้อมูลทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7	8
6.2	ข้อมูลทั่วไปของทางหลวงหมายเลข 331	12
6.3	โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา	15
6.4	สภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ	22
6.5	สภาพทางอุทกวิทยาและการระบายน้ำ	23
6.6	สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง	26
7	การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	27
7.1	นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	27
7.2	พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	31
8	แนวคิดเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ	35
8.1	การกำหนดรูปแบบโครงการ	35
8.2	ข้อพิจารณาในการกำหนดรูปแบบโครงการ	35
8.3	แนวคิดรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเบื้องต้น	38
8.4	แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ	38
9	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	39
10	การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	42
10.1	ด้านวิศวกรรม	42
10.2	ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม	42
10.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	43
11	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	43



สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
7-1	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	27
7-2	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554	28
9-1	การประชาสัมพันธ์โครงการ	39
9-2	การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	39
9-3	สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	42

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
5-1	ขอบเขตการศึกษา	5
5-2	ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	6
5-3	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	8
6-1	สภาพปัจจุบันของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณที่ตั้งโครงการ	9
6-2	สภาพปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงประมาณ กม.139+600	10
6-3	สภาพปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงประมาณ กม.140+600	10
6-4	สภาพปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงประมาณ กม.141+175	10
6-5	สภาพปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงประมาณ กม.141+700	11
6-6	สภาพปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงประมาณ กม.142+500	11
6-7	สภาพปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงประมาณ กม.143+300	11
6-8	สภาพทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณจุดตัดโครงการ	12
6-9	สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณที่ตั้งโครงการ	13
6-10	สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.12+000	13
6-11	สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.11+000	13
6-12	สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.10+250	14
6-13	สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณลอดใต้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7	14
6-14	สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณผ่านจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 ไปทางทิศใต้ ทิศทางไปสัตหีบ	15
6-15	สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่โครงการ	15



สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
6-16	โครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณพื้นที่ศึกษา	16
6-17	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7	17
6-18	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3	17
6-19	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36	18
6-20	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331	18
6-21	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 332	19
6-22	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376	19
6-23	ทางหลวงชนบท ชบ.1003	19
6-24	ทางหลวงชนบท ชบ.1008	20
6-25	ทางหลวงชนบท ชบ.1063	20
6-26	ทางหลวงชนบท ชบ.1096	20
6-27	ทางหลวงชนบท ชบ.2081	21
6-28	ทางหลวงชนบท ชบ.3002	21
6-29	ทางหลวงชนบท ชบ.5010	21
6-30	ซอยเทศบาล 17	22
6-31	สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ	22
6-32	ลุ่มน้ำชายฝั่งทะเลตะวันออกตอน	23
6-33	ผังแสดงทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ	24
6-34	ทางน้ำหลักบริเวณพื้นที่โครงการ	25
6-35	ระบบสาธารณูปโภคบริเวณพื้นที่โครงการ	26
7-1	ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562	30
7-2	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ32	32
7-3	พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	33
7-4	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	34
8-1	รูปแบบทางแยกบริเวณเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 (บริเวณกม.12+080) ของกรมทางหลวงชนบท	36
8-2	รูปแบบทางแยกทางต่างระดับเขาชีโอน	36
8-3	รูปแบบโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะ (ด้านเหนือ)	36
8-4	ตำแหน่งทางแยกบริเวณพื้นที่โครงการ	37
8-5	รูปตัดของถนนโครงการเบื้องต้น	38
9-1	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	39

1. ความเป็นมาของโครงการ

แผนการพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการพัฒนาเมืองใหม่ให้เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจและการเงินระดับภูมิภาค มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล และเป็นเมืองใหม่ науอยุธยาจฉฉฉฉฉ ภายใต้ชื่อโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ науอยุธยาจฉฉฉฉฉ โดยตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ทั้งนี้ จากแผนการพัฒนาพื้นที่ EEC ในภาพรวมจะเป็นตัวเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างอย่างรวดเร็ว ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งคาดการณ์ว่าจะมีผู้เข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่จำนวนมาก จึงมีความจำเป็นต้องมีการวางแผนในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการเจริญเติบโตในพื้นที่ รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงระบบคมนาคมหลักของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจและเมืองใหม่ науอยุธยาจฉฉฉฉฉ (ด้านใต้) เป็นหนึ่งในโครงข่ายถนนส่วนกลางและพื้นที่เกี่ยวเนื่องของโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ науอยุธยาจฉฉฉฉฉ ที่จะมีการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงระบบคมนาคมและขนส่ง และรองรับความต้องการเดินทางในพื้นที่ ซึ่งจะเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ทำให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ науอยุธยาจฉฉฉฉฉ กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สอดคล้องกับแผนการพัฒนาในพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ได้ เป็นการช่วยส่งเสริมให้มีการพัฒนาพื้นที่ทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว เพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางสามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่บริเวณโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ науอยุธยาจฉฉฉฉฉ และพื้นที่ใกล้เคียงที่มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ науอยุธยาจฉฉฉฉฉ (ด้านใต้) ทำให้โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ลำดับ 19 ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ เพื่อเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนก่อสร้างโครงการ

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้าง บริษัท เอพซิลอน จำกัด และบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ науอยุธยาจฉฉฉฉฉ (ด้านใต้) เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการน้อยที่สุด

การประชาสัมพันธ์และการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมเป็นงานส่วนสำคัญ ซึ่งจะทำให้ผลการศึกษาโครงการมีข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ รวมทั้งได้มีการนำข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากชุมชนมาร่วมกันพิจารณารูปแบบในการก่อสร้างและร่วมกันกำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งจะทำให้การพัฒนาโครงการประสบผลสำเร็จและตรงตามความต้องการของชุมชนในพื้นที่อย่างแท้จริง โดยการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งนี้เป็นการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับโครงการ ขอบเขตการศึกษา และแนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ รวมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาโครงการ

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

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

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

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

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ

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

4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

กำหนดพื้นที่ศึกษาให้ครอบคลุมพื้นที่ก่อสร้างรูปแบบทางแยกลักษณะต่าง ๆ ที่จะนำมาคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสม ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่า ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของหมู่ 11 บ้านมาบพิททอง ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง หมู่ 5 บ้านเขาบายศรี ตำบลพลูตาหลวง และชุมชนเขาชีจรรย์ ตำบลนาจอมเทียน อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี แสดงดังตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1
พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	เขตการปกครอง
จังหวัดชลบุรี	อำเภอบางละมุง	ตำบลห้วยใหญ่	หมู่ 11 บ้านมาบพิททอง	เทศบาลตำบลห้วยใหญ่
		อำเภอสัตหีบ	ตำบลพลูตาหลวง	หมู่ 5 บ้านเขาบายศรี
	ตำบลนาจอมเทียน		ชุมชนเขาชีจรรย์	เทศบาลตำบลเขาชีจรรย์
1 จังหวัด	2 อำเภอ	3 ตำบล	3 หมู่บ้าน/ชุมชน	3 หน่วยงาน

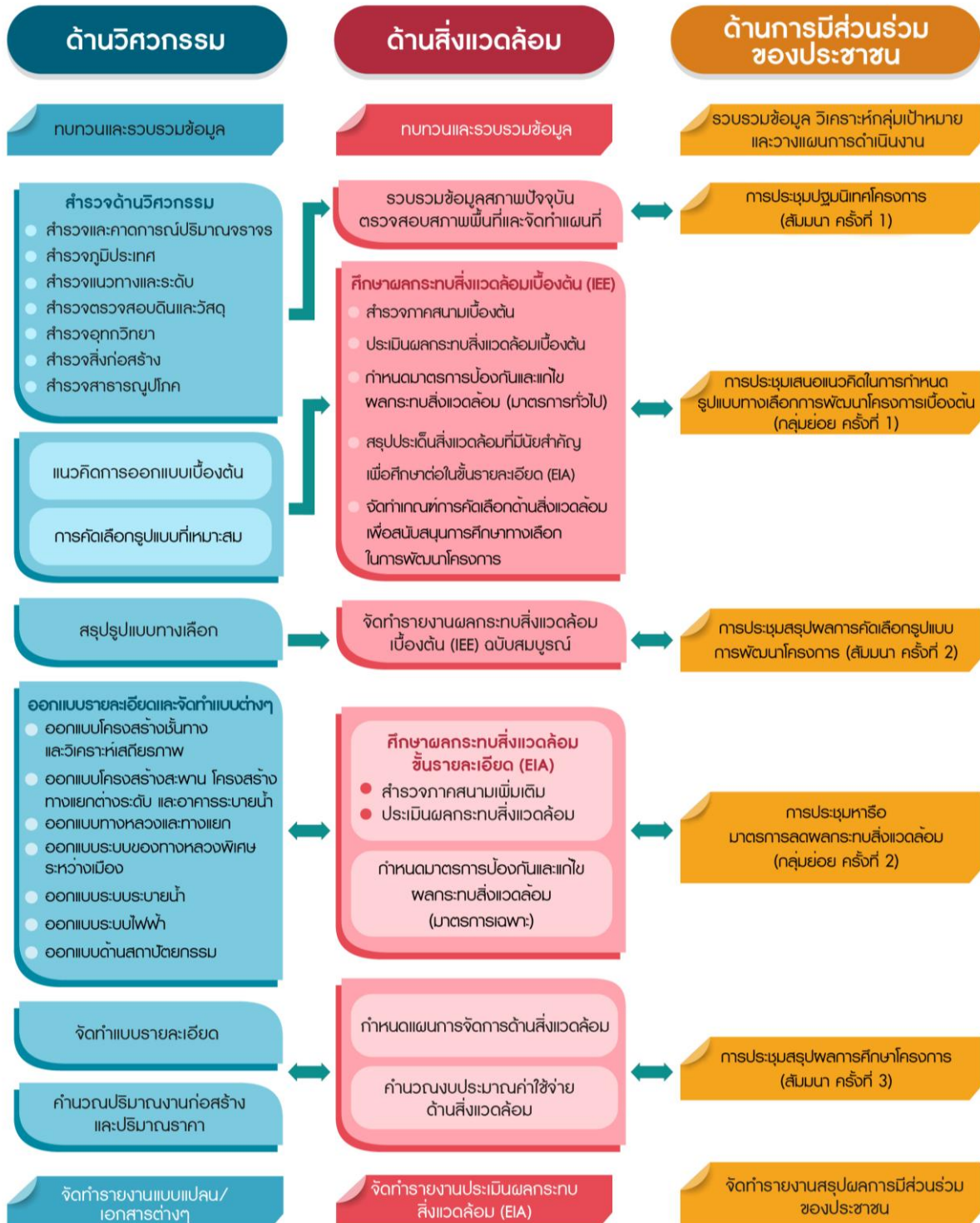


5. ขอบเขตการศึกษา

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอู่ฉันทิม (ด้านใต้) มีขอบเขตการดำเนินงานดังนี้ (รูปที่ 5-1)

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

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



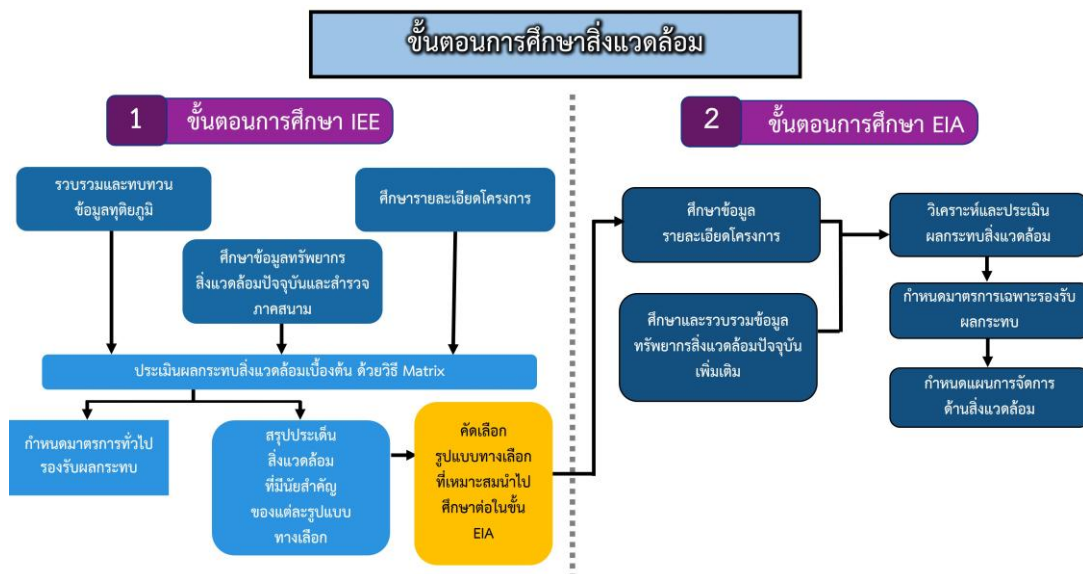
รูปที่ 5-1 ขอบเขตการศึกษา

12) งานด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guideline for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 10 : เดือนมกราคม พ.ศ. 2569) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ, สิงหาคม พ.ศ. 2567 ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และสอดคล้องกับเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน (รูปที่ 5-2) ได้แก่

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE): เพื่อคัดเลือกปัจจัยผลกระทบหลักที่สำคัญนำไปศึกษาต่อในขั้นของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) โดยการรวบรวมลักษณะและรายละเอียดโครงการ ข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันบริเวณแนวเส้นทางโครงการให้ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน ทั้งสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 31 ปัจจัย ซึ่งผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นนี้ สามารถสรุปปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ และมีแนวโน้มการเกิดผลกระทบในระดับปานกลางถึงระดับสูง เพื่อนำไปเป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกแนวทางเลือกที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงการ และนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป สำหรับปัจจัยที่มีผลกระทบในระดับต่ำ จะเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทั่วไปในการรองรับผลกระทบ

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



รูปที่ 5-2 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม



13) งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่รับทราบ ตลอดจนการศึกษาโครงการ ดำเนินการตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566 และแนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน, ปรับปรุงครั้งที่ 4 : ตุลาคม พ.ศ. 2563) โดยได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนได้เสีย ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย 7 กลุ่ม ดังนี้

- (1) **ผู้ได้รับผลกระทบ** ได้แก่ กลุ่มผู้เสียประโยชน์ เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในด้านลบ ทั้งทางตรงและทางอ้อม กลุ่มผู้ได้รับผลประโยชน์ เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในด้านบวก ทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งผู้นำชุมชนในฐานะตัวแทนของประชาชนในพื้นที่
- (2) **ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม** ได้แก่ กรมทงหลว ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรกษา ซึ่งเป็นนิติบุคคลจัดทำรายงานโครงการ
- (3) **ผู้ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม** ได้แก่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานผู้มีอำนาจอนุญาตตามกฎหมาย โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) หรือหน่วยงานของรัฐตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) มอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่แทน ทำหน้าที่ตรวจสอบรายงาน เอกสารที่เกี่ยวข้อง และเสนอความเห็นชอบเบื้องต้นให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณา และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในกรณีโครงการ กิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานของรัฐดำเนินการร่วมกับเอกชนที่ต้องขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี
- (4) **หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ** ทั้งหน่วยงานส่วนกลาง หน่วยงานส่วนภูมิภาค และหน่วยงานท้องถิ่น คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการในฐานะผู้แทนประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ รวมทั้งหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ
- (5) **องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา นักวิชาการอิสระ และหน่วยงานภาคเอกชน องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ** ที่ขึ้นทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือองค์กรชุมชนที่สนใจและทำงานด้านสิ่งแวดล้อมหรือองค์กรพัฒนาเอกชน หรือกลุ่มองค์กรต่าง ๆ ที่อยู่ในเขตพื้นที่หรือเข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่สถาบันการศึกษา ในระดับอุดมศึกษาที่อยู่ภายในพื้นที่ศึกษา หรือบริเวณใกล้เคียง นักวิชาการอิสระ รวมทั้งผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน นักวิชาการต่าง ๆ และหน่วยงานภาคเอกชน

(6) สื่อมวลชน ทั้งในระดับท้องถิ่นและส่วนกลาง ซึ่งมีบทบาทในการนำเสนอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบของโครงการและความก้าวหน้าในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(7) ประชาชนทั่วไป ที่สนใจและมีความต้องการเข้ามามีส่วนร่วม

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



รูปที่ 5-3 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

6. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

6.1 ข้อมูลทั่วไปของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

1) ข้อมูลทั่วไป

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงกรุงเทพฯ-ชลบุรี เปิดให้บริการเมื่อ ปี พ.ศ. 2541 มีจุดเริ่มต้นจากจุดเชื่อมต่อถนนศรีนครินทร์และทางด่วนศรีรัช สิ้นสุดที่อำเภอเมืองชลบุรี ระยะทางรวม 78.85 กิโลเมตร ปัจจุบันเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 8 ช่องจราจร ชนิดผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต เขตทางทั่วไปกว้าง 100 เมตร ต่อมาได้มีการขยายโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไปสิ้นสุดที่พัทยา ระยะทางรวม 46 กิโลเมตร ชนิดผิวทางคอนกรีต เขตทางทั่วไปกว้าง 80 เมตร หักแบ่งเขตทางเดิมออกเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหมายเลข 3701 และทางหลวงหมายเลข 3702 โดยมีทางเชื่อมเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 8.50 กิโลเมตร เขตทางทั่วไปกว้าง 80 เมตร และเมื่อผ่านทางแยกต่างระดับพัทยา (โป่ง) เขตทางหลวงจะลดลงเหลือกว้าง 70 เมตร โดยใช้ทางพิเศษส่วนต่อขยายช่วงพัทยา-มาบตาพุด ได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2563 ระยะทาง 33.45 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางสู่ประตูของประเทศทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด รวมถึงทางหลวงสายหลัก ผ่านทางแยกต่างระดับจำนวน 17 จุด

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

2) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการบริเวณทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 อยู่ที่ ประมาณ กม.141+175 ช่วงพญา - มาบตาพุด อยู่ในตอนควบคุม 0106 ตอนตะเคียนเตี้ย-พลา สภาพปัจจุบันของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณที่ตั้งโครงการดัง **รูปที่ 6-1** เป็นพื้นที่โล่งสลับกับพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนใหญ่เป็นสวนยางพารา สวนมะพร้าว และไม้ยูคาลิปตัส รายละเอียดดังนี้



รูปที่ 6-1 สภาพปัจจุบันของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณที่ตั้งโครงการ

สภาพปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงประมาณ กม.139+600 ก่อนถึงจุดตัดโครงการ สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการบริเวณฝั่งซ้ายทางมีลักษณะเป็นพื้นที่เนินเขา ระดับประมาณ +85.000 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (รูปที่ 6-2)



รูปที่ 6-2 สภาพปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงประมาณ กม.139+600

ที่ประมาณ กม.140+600 ไปทางทิศใต้ทิศทางไประยอง เป็นช่วงจุดสิ้นสุดของถนนระดับพื้นราบขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง เป็นจุดเริ่มต้นของช่วงเชิงลาดสะพานยกระดับ มีระดับประมาณ +100.000 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (รูปที่ 6-3)



รูปที่ 6-3 สภาพปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงประมาณ กม.140+600

ช่วงบริเวณจุดตัดโครงการ ที่ประมาณ กม.141+175 เป็นสะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง แสดงดังรูปที่ 6-4



รูปที่ 6-4 สภาพปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงประมาณ กม.141+175

หลังจากผ่านจุดตัดทางแยกไปทางทิศใต้ ทิศทางมุ่งหน้าไปมาบตาพุด ระยะยong ที่ประมาณ กม.141+700 (รูปที่ 6-5) เป็นช่วงทางถนนระดับดินขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทางเช่นกัน เป็นจุดสิ้นสุดของช่วงเชิงลาดสะพานยกระดับ



รูปที่ 6-5 สภาพปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงประมาณ กม.141+700

ที่ประมาณ กม.142+500 (รูปที่ 6-6) จุดตัดสะพานระดับยกถนนทางหลวงท้องถิ่น ชบ.ถ.1-0303 ขนาด 2 ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบเกาะสี่ ความสูงช่องลอด 5.50 เมตร



รูปที่ 6-6 สภาพปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงประมาณ กม.142+500

ที่ประมาณ กม.143+300 (รูปที่ 6-7) บริเวณทางแยกต่างระดับเขาชีโอน จะมี Ramp แยกออกฝั่งซ้ายทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เพื่อเลี่ยงขวาทิศทางไปอุตะเกา สัตหีบ ผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางที่ประมาณ กม.1+200 ของ Ramp ที่เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 331



รูปที่ 6-7 สภาพปัจจุบันทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงประมาณ กม.143+300

3) ความกว้างเขตทางหลวง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด มีความกว้างเขตทาง 70 เมตร โดยคั่นทางปัจจุบันวางแนวอยู่กึ่งกลางเขตทาง

4) รูปตัดถนนของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพัทยา-มาบตาพุด ที่ประมาณ กม.141+175 บริเวณจุดตัดโครงการเป็นสะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนน Concrete Barrier ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางซ้ายกว้าง 3.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-8



รูปที่ 6-8 สภาพทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณจุดตัดโครงการ

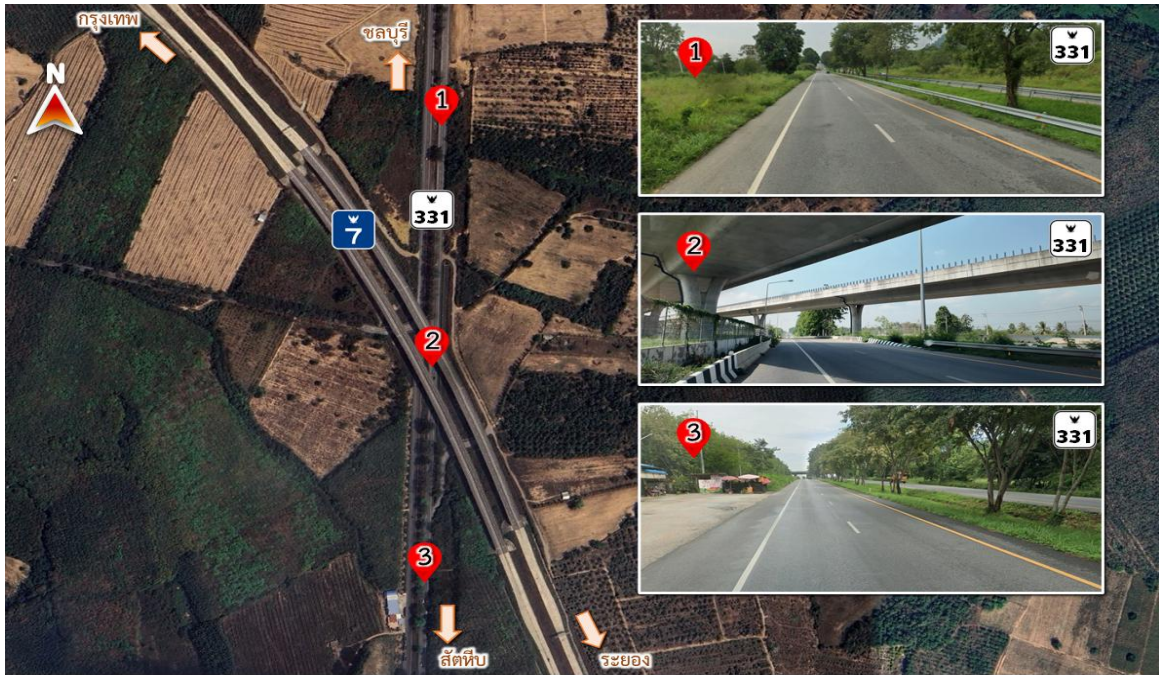
6.2 ข้อมูลทั่วไปของทางหลวงหมายเลข 331

1) ข้อมูลทั่วไป

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

2) ทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่โครงการ

ที่ตั้งโครงการ (รูปที่ 6-9) อยู่ที่ประมาณ กม.10+250 ในช่วงสถานีรถไฟพลูตาหลวง - บ่อวิน ตอนควบคุม 0102 สภาพพื้นที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณที่ตั้งโครงการพบเป็นที่ดินประเภทปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมและที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม รายละเอียดดังนี้



รูปที่ 6-9 สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณที่ตั้งโครงการ

ที่ประมาณ กม.12+000 (รูปที่ 6-10) ก่อนถึงจุดตัดทางแยกประมาณ 1 กิโลเมตร ลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ราบ สภาพปัจจุบันทั้งสองฝั่งเป็นที่โล่งสลับกับพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนใหญ่เป็นสวนปาล์มและสวนยางพารา



รูปที่ 6-10 สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.12+000

ช่วง ประมาณ กม.11+000 (รูปที่ 6-11) จุดกลับรถก่อนถึงจุดตัดที่ตั้งโครงการประมาณ 0.75 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นพื้นที่เนินเขา ที่ระดับประมาณ +90.000 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ถึง +100.000 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง



รูปที่ 6-11 สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.11+000

จนถึงจุดตัดที่ตั้งโครงการ ประมาณ กม.10+250 (รูปที่ 6-12) ไปทางทิศใต้ ทิศทางไปสัดหีบ มีลักษณะเป็นพื้นที่เนินเขา ที่ระดับประมาณ +85.000 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ฝั่งซ้ายทางจุดตัดทางหลวงชนบท ชบ.3002 เป็นถนนถนนระดับดิน ขนาด 2 ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบเกาะสี่



รูปที่ 6-12 สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.10+250

ทางหลวงหมายเลข 331 เป็นถนนถนนระดับดิน ขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง ลอดใต้สะพานคู่ยกระดับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (รูปที่ 6-13)



รูปที่ 6-13 สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณลอดใต้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

หลังจากผ่านจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ไปทางทิศใต้ ทิศทางไปสัดหีบ สภาพพื้นที่จะมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบกับพื้นที่เนินเขา (รูปที่ 6-14) มีระดับอยู่ที่ประมาณ +70.000 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ถึง +80.000 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลางสภาพสองข้างทางเป็นที่โล่งสลับกับพื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่เป็นไร่มันสำปะหลัง สวนยางพารา และ ไม้ยูคาลิปตัส



รูปที่ 6-14 สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณผ่านจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
ไปทางทิศใต้ ทิศทางไปสัทธิบ

3) ความกว้างเขตทางหลวง

ทางหลวงหมายเลข 331 มีความกว้างเขตทาง 80 เมตร คั่นทางวางแนวอยู่กึ่งกลางเขตทาง

4) รูปตัดถนนของทางหลวงหมายเลข 331

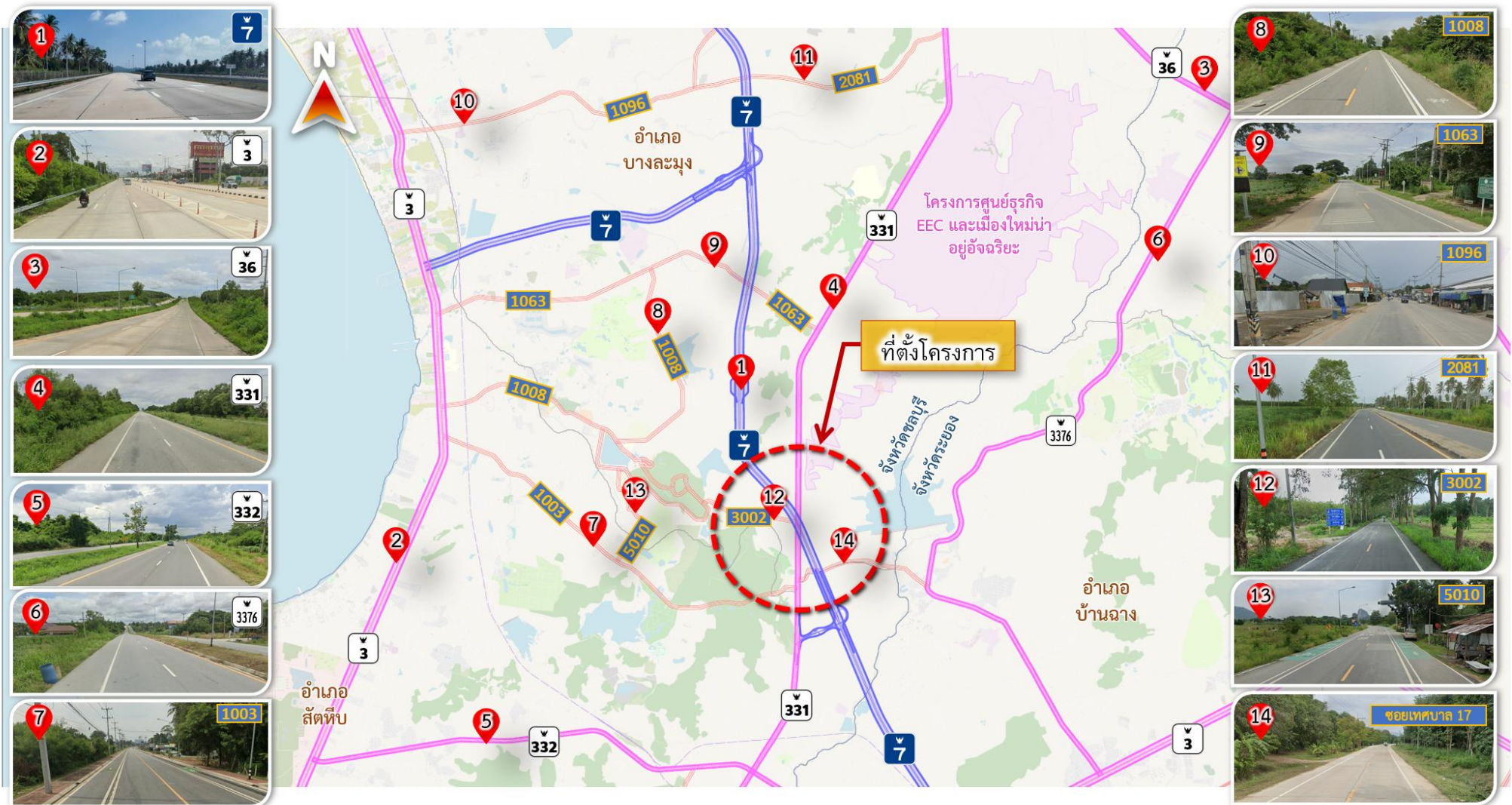
ทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่โครงการ เป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนน Concrete Barrier ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางซ้ายกว้าง 2.00 – 2.50 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-15



รูปที่ 6-15 สภาพทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่โครงการ

6.3 โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา

โครงข่ายถนนบริเวณพื้นที่โครงการที่เชื่อมต่อกับจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 บริเวณพื้นที่โครงการ (รูปที่ 6-16) นอกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 แล้ว ยังมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3, 36, 332, 3376, ทางหลวงชนบทหมายเลข ชบ.1003, ชบ.1008, ชบ.1063, ชบ.1096, ชบ.2081, ชบ.3002 และ ชบ.5010 แสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้



รูปที่ 6-16 โครงการข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณพื้นที่ศึกษา

1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ช่วงที่ 3 ถนนพญา-มาบตาพุด) อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นถนนขนาด 4-6 ช่องจราจร (รูปที่ 6-17) ผ่านตำบลหนองปรือ ออกจากเขตเมืองพญาที่คลองหนองชมพู ผ่านตำบลห้วยใหญ่ และเข้าสู่อำเภอสัตหีบ ผ่านตำบลนาจอมเทียน และผ่านตำบลพลูตาหลวง จากนั้นเข้าสู่จังหวัดระยอง ผ่านอำเภอบ้านฉาง ไปสิ้นสุดที่ถนนสุขุมวิท ณ บริเวณทางแยกต่างระดับอุตะเถา บริเวณใกล้สะพานข้ามทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งสามารถไปนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุดได้ พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ชุมชน และพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม



รูปที่ 6-17 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

2) ทางหลวงแผ่นดิน

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (สุขุมวิท) ในจังหวัดชลบุรี (รูปที่ 6-18) มีจุดเริ่มต้นตั้งทางแยกต่างระดับหนองไม้แดง กม.87+450 อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ถึงแยกบ้าน กม.10 อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี กม.185+583 ระยะทาง 98.133 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ชุมชน และพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม



รูปที่ 6-18 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 (กระติงลาย - ปลวกเกต) ในจังหวัดชลบุรี-จังหวัดระยอง (รูปที่ 6-19) มีจุดเริ่มต้นตั้งจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 (ประมาณ กม.137+000) ช่วงกระติงลาย -มะขามคู่ ตั้งแต่ กม.0+000 ถึง กม.21+592 อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี และช่วงมะขามคู่ -ปลวกเกต ตั้งแต่ กม.21+592 ถึง กม.57+021 อำเภอนิคมพัฒนา จังหวัดระยอง ระยะทาง 57.021 กิโลเมตร เป็นถนนคอนกรีตขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ)



รูปที่ 6-19 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 (สายสัททีบ-เขาหินซ้อน) (รูปที่ 6-20) มีจุดเริ่มต้นตั้งแต่แยกบ้าน กม.10 อำเภอสัททีบ จังหวัดชลบุรี ถึงทางแยกต่างระดับชำขวาง อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรในช่วงแยก กม.10 ถึงทางแยกต่างระดับเขาไม้แก้ว และช่วงสี่แยกหนองปรือถึงทางแยกต่างระดับชำขวาง ส่วนช่วงทางแยกต่างระดับเขาไม้แก้วถึงสี่แยกหนองปรือ มีการปรับปรุงถนนเป็นผิวคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 7 - 12 ช่องจราจร รวมระยะทางประมาณ 156.397 กิโลเมตร พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ชุมชน และพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม



รูปที่ 6-20 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 332 (เขาหาดยาว - สำนักท้อน) ในจังหวัดชลบุรี-จังหวัดระยอง (รูปที่ 6-21) ระยะทางประมาณ 14.487 กิโลเมตร มีจุดเริ่มตั้งแต่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 (ประมาณ กม.169+000) ช่วงเขาหาดยาว - ทุ่งโปรง ตั้งแต่ กม.0+000 ถึง กม.11+880 อำเภอสัททีบ จังหวัดชลบุรี แล้วไปสิ้นสุดที่แยกสนามบินอู่ตะเภา (ประมาณ กม.189+000) ช่วงทุ่งโปรง - สำนักท้อน ตั้งแต่ กม.11+880 ถึง กม.14+487 จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ในปัจจุบันเป็นถนนขนาด 4 - 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ)



รูปที่ 6-21 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 332

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 (บ้านฉาง - ถนนซอย 13 ของนิคมสร้างตนเองจังหวัดระยอง) (รูปที่ 6-22) ในจังหวัดระยอง ระยะทางประมาณ 29.742 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นตั้งแต่แยกบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง กม.1+000 ไปสิ้นสุดที่ กม.30+742 อำเภอนิคมพัฒนา จังหวัดระยอง ในปัจจุบันเป็นถนนขนาด 2-4 ช่องจราจรไป-กลับ



รูปที่ 6-22 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376

3) ทางหลวงชนบท

- ทางหลวงชนบท ชบ.1003 ในจังหวัดชลบุรี (รูปที่ 6-23) ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร ถนนเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 331 อำเภอบางละมุง กับทางหลวงหมายเลข 3 อำเภอสัตหีบ เชื่อมจังหวัดชลบุรี ลักษณะผิวทางเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีทางจักรยาน 2 ทั้งสองฝั่ง



รูปที่ 6-23 ทางหลวงชนบท ชบ.1003

- ทางหลวงชนบท ขบ.1008 ในจังหวัดชลบุรี (รูปที่ 6-24) ถนนเชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท 5001 กับทางหลวงชนบท 1063 อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ลักษณะผิวทางเป็นถนนแอสฟัลติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีทางจักรยาน 2 ทั้งสองฝั่ง



รูปที่ 6-24 ทางหลวงชนบท ขบ.1008

- ทางหลวงชนบท ขบ.1063 (รูปที่ 6-25) ลักษณะผิวทางเป็นถนนแอสฟัลติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง มีจุดเริ่มต้นตัดทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ตำบลนาจอมเทียน อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ตัดผ่านทางรถไฟที่สถานีรถไฟบ้านห้วยขวาง ผ่านพื้นที่ชุมชนตลาดจินชากแก้ว ช่วงตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เป็นสะพานข้ามไปสิ้นสุดที่แยกตัดทางหลวงหมายเลข 331



รูปที่ 6-25 ทางหลวงชนบท ขบ.1063

- ทางหลวงชนบท ขบ.1096 หรือถนนห้วยใหญ่ (รูปที่ 6-26) แยกจากถนนสุขุมวิท ตั้งอยู่ในเขต อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เพื่อเชื่อมต่อไปยังทางหลวงหมายเลข 331 ในปัจจุบันเป็นถนน ขนาด 2-4 ช่องจราจร (ไป-กลับ)



รูปที่ 6-26 ทางหลวงชนบท ขบ.1096

- **ทางหลวงชนบท ขบ.2081 (รูปที่ 6-27)** เป็นถนนเชื่อมระหว่างทางหลวงหมายเลข 36 ทางหลวงหมายเลข 331 และทางหลวงชนบท ขบ.1096 ตั้งอยู่ในเขตอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยเริ่มต้นแยกจากทางหลวงหมายเลข 36 (ถนนบายพาส พัทยา-ระยอง) มุ่งหน้าไปยังพื้นที่เขตบ้านบึง ลักษณะผิวทางเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง)



รูปที่ 6-27 ทางหลวงชนบท ขบ.2081

- **ทางหลวงชนบท ขบ.3002 (รูปที่ 6-28)** เป็นถนนแยกจากทางหลวงหมายเลข 331 สามารถเชื่อมไปยังถนนสุขุมวิท (ทล.3) ผ่านทางถนน ขบ.1008 ตั้งอยู่ในเขตอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ลักษณะผิวทางเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง)



รูปที่ 6-28 ทางหลวงชนบท ขบ.3002

- **ทางหลวงชนบท ขบ.5010 (รูปที่ 6-29)** เป็นถนนแยกจากทางหลวง ขบ.1003 และ ขบ.3002 ซึ่งเป็นถนนที่สามารถเชื่อมระหว่างถนนสุขุมวิท (ทล.3) และทางหลวงหมายเลข 331 ผ่านทางหลวงชนบท ขบ.1008, ขบ.3005 ตั้งอยู่ในเขตอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ลักษณะผิวทางเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีทางจักรยาน 2 ทั้งสองฝั่ง



รูปที่ 6-29 ทางหลวงชนบท ขบ.5010

4) ถนนท้องถิ่น

- ซอยเทศบาล 17 (รูปที่ 6-30) เป็นถนนท้องถิ่น ที่เชื่อมต่อการเดินทางจากทางหลวงหมายเลข 331 กับทางหลวงหมายเลข 3376 มีขนาด 2 ช่องจราจร



รูปที่ 6-30 ซอยเทศบาล 17

6.4 สภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ

จุดตัดที่ตั้งโครงการตั้งอยู่บริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับทางหลวงหมายเลข 331 ซึ่งอยู่ระหว่างทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ทางด้านทิศเหนือห่างประมาณ 8.5 กิโลเมตร กับทางแยกต่างระดับเขาชีโอนทางด้านทิศใต้ ห่างประมาณ 2 กิโลเมตร สภาพพื้นที่ปัจจุบันสองข้างทางเป็นที่โล่งสลับกับพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนใหญ่เป็นไร่มันสำปะหลัง และสวนยางพารา พื้นที่ตั้งโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับทางหลวงหมายเลข 331 ในระยะรัศมี 2 กิโลเมตร พบว่าเป็นที่ดินประเภทปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมและที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม ดังรูปที่ 6-31



รูปที่ 6-31 สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ

6.5 สภาพทางอุทกวิทยาและการระบายน้ำ

1) สภาพทางอุทกวิทยาในพื้นที่โครงการ

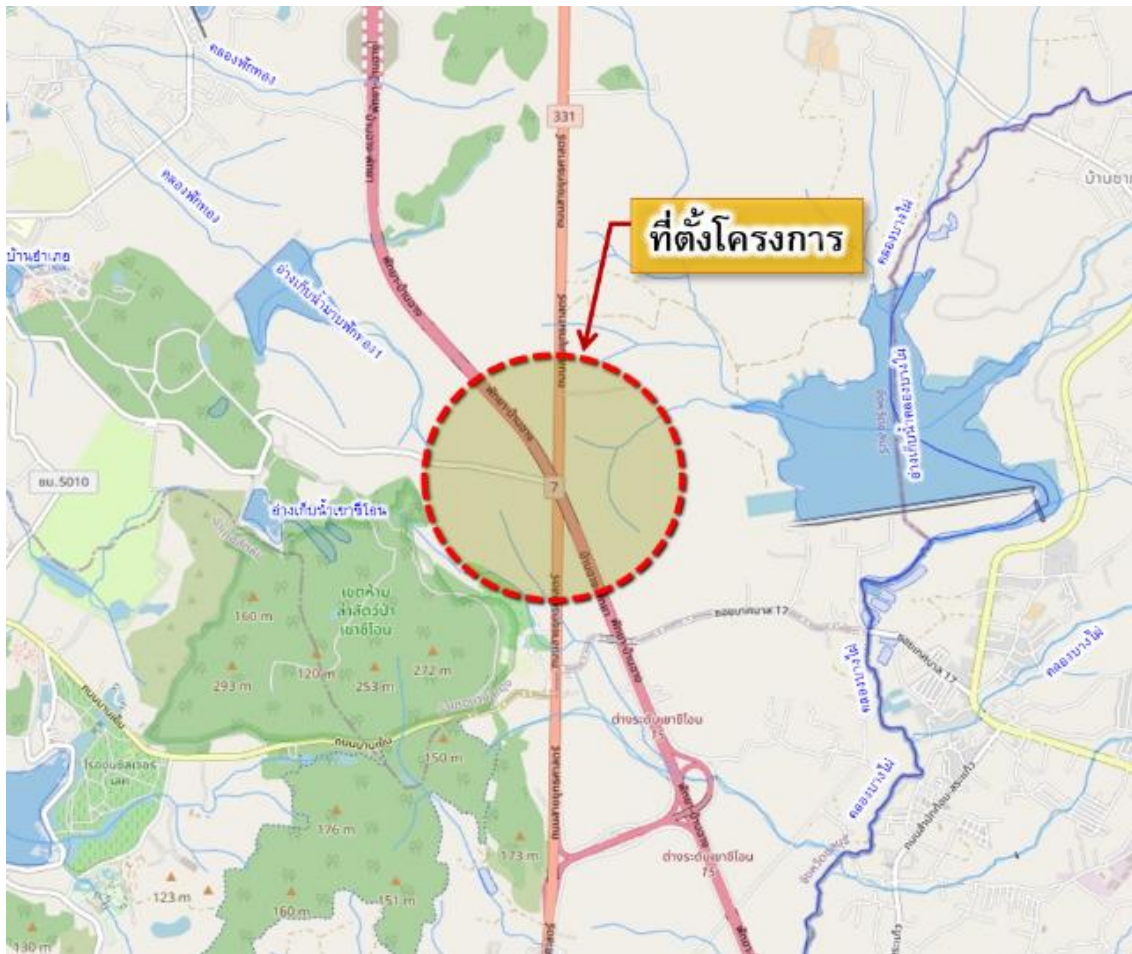
พื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำสาขาชายฝั่งตะวันออก (ลุ่มน้ำสาขา 1) (รูปที่ 6-32) ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของพื้นที่ลุ่มน้ำชายฝั่งทะเลตะวันออกตามพระราชกฤษฎีกากำหนดลุ่มน้ำ พ.ศ. 2564 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2564 ซึ่งเป็นลุ่มน้ำทางภาคตะวันออกของประเทศไทย มีขนาดพื้นที่ลุ่มน้ำ 13,122.66 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ครอบคลุม 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด จากการตรวจสอบในเบื้องต้น พบว่าในพื้นที่ลุ่มน้ำสาขาชายฝั่งตะวันออก (ลุ่มน้ำสาขา 1) มีโครงการชลประทานขนาดกลาง 11 แห่ง ซึ่งไม่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ นอกจากนี้ บริเวณพื้นที่โครงการไม่อยู่ในพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากหรือพื้นที่น้ำหลากแต่อย่างใด



รูปที่ 6-32 ลุ่มน้ำชายฝั่งทะเลตะวันออก

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

สำหรับทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ รวบรวมจากการศึกษาลุ่มน้ำชายฝั่งทะเลตะวันออกโดยสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ และแผนผังแสดงผังน้ำ แนบท้ายผังเมืองรวมเมืองบางละมุง จังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ.2565 แสดงในรูปที่ 6-33 ทั้งนี้ จากการทบทวนแผนผังแสดงผังน้ำบริเวณพื้นที่โครงการจะเห็นว่าแนวเส้นทางโครงการไม่พาดผ่านพื้นที่เสี่ยงอุทกภัยที่คาบอับดี 10 ปี 20 ปี (ทางน้ำหลาก) และ 100 ปี (พื้นที่น้ำท่วมถึง) แต่อย่างใด มีเพียงช่วงประมาณ กม.1+500 จะอยู่ใกล้กับพื้นที่เสี่ยงอุทกภัยที่คาบอับดี 100 ปี (พื้นที่น้ำท่วมถึง) จากห้วยน้ำขาวเท่านั้น และไม่อยู่ในพื้นที่เพื่อการพัฒนาระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมชุมชน (ผน.)



ที่มา : ปรับปรุงจากการศึกษาลุ่มน้ำชายทะเลฝั่งตะวันออก สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ, 2566

รูปที่ 6-33 ผังแสดงทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ

2) สภาพทางน้ำสายหลักในพื้นที่โครงการ

ลักษณะพื้นที่โครงการเป็นที่ราบสลับกับภูเขาสูงเล็ก ๆ มีลักษณะเป็นลูกคลื่น และมีความลาดเอียงสูง พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เกษตรกรรมทำไร่มันสำปะหลังและสวนยางพารา โดยแนวสายทางอยู่บนแนวเส้นสันเนิน จุดที่สูงของพื้นที่ ทางระบายน้ำหลักจึงมีลักษณะเป็นร่องระบายน้ำเล็ก ๆ ตามจุดต่ำของพื้นที่ การระบายน้ำจึงเป็นการระบายน้ำจากพื้นผิวถนนของพื้นที่โครงการและพื้นที่ประชิดเขตทาง โดยจะดำเนินการออกแบบปรับปรุงระบบระบายน้ำตามยาวให้มีประสิทธิภาพให้สามารถระบายน้ำฝนและน้ำทิ้งจากบ้านเรือนสู่ทางระบายน้ำหลักที่อยู่ใกล้ที่สุดต่อไป ซึ่งจะได้ทำการสำรวจรายละเอียดเพื่ออ้างอิงในการออกแบบอาคารระบายน้ำของโครงการต่อไป ดังแสดงในรูปที่ 6-33



รูปที่ 6-33 ทางน้ำหลักบริเวณพื้นที่โครงการ

6.6 สาธารณูปโภคปัจจุบันตามแนวเส้นทาง

จากการสำรวจสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ พบระบบสาธารณูปโภคบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 331 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (รูปที่ 6-34) สรุปดังนี้

□ ระบบไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

เป็นสายส่งไฟฟ้า ขนาดแรงดัน 22 kVA. อยู่บริเวณเขตทางของถนนหมายเลข 331 ทั้งสองฝั่ง และสายสื่อสารเกาะอยู่บนเสาของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

□ แนวท่อประปาของการประปาส่วนภูมิภาค

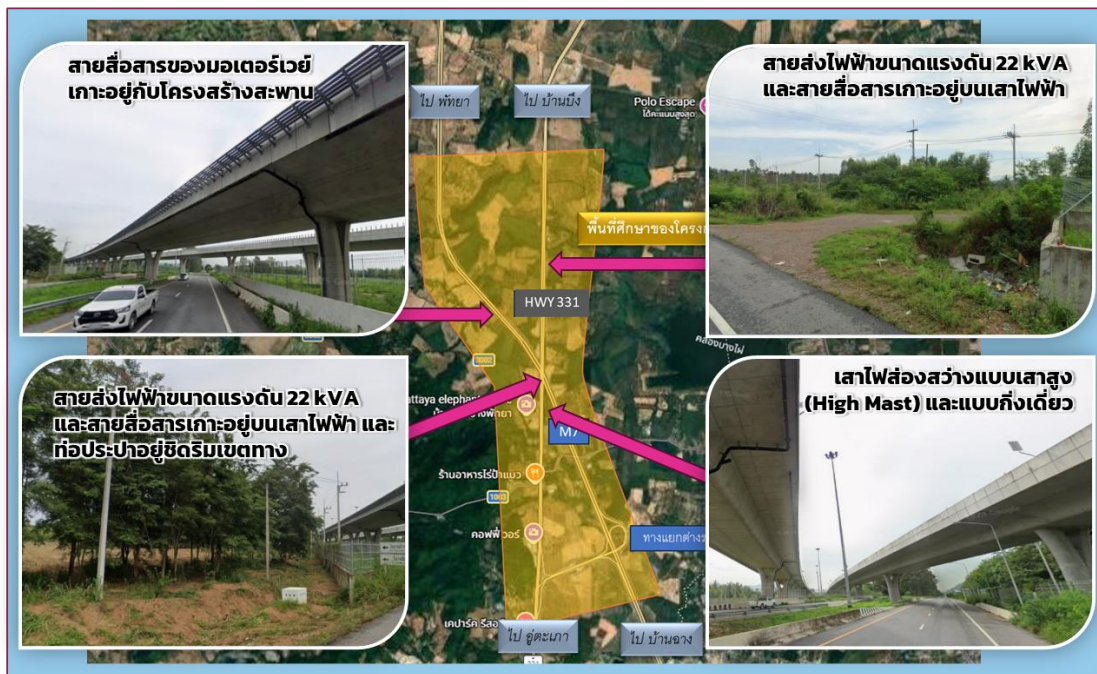
อยู่บริเวณริมเขตทาง (ฝั่งขาเข้าชลบุรี) ของถนนหมายเลข 331

□ ระบบสื่อสารของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

เกาะอยู่กับโครงสร้างสะพานตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงตัดข้ามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331

□ เสาไฟส่องสว่าง

เสาไฟฟ้าแสงสว่างแบบเสาสูง (High Mast) และแบบกิ่งเดี่ยวอยู่บริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 331 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7



รูปที่ 6-34 ระบบสาธารณูปโภคบริเวณพื้นที่โครงการ

7. การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

7.1 นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

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

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2568 พบว่า การพัฒนาโครงการเข้าข่ายประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอต่อ สผ. พิจารณา ลำดับที่ 19 โดยสามารถสรุปผลการตรวจสอบ ดังตารางที่ 7-1

ตารางที่ 7-1

การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
19 ¹	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	เข้าข่าย ต้องจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากโครงการเป็นการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่นำอยู่อัจฉริยะ (ด้านใต้)
20 ²	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ตามมติคณะรัฐมนตรี
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตเป็นป่าสงวนแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้อยู่ใกล้พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร ไม่พบโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

ตารางที่ 7-1 (ต่อ)

การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
33 ¹	โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 ยกเว้น 33.1 โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการการพัฒนาชุมชนและการจัดการที่ดิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ 33.2 โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชน ตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน 33.3 โครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 ตามมติคณะกรรมการ

ที่มา : ¹ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

² ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568

2) การตรวจสอบข้อกำหนดเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554

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

ตารางที่ 7-2

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

ข้อ	ประเภทโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
2	โครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination, IEE)	
2.4	โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่ เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้ว ที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม

3) ความสอดคล้องแผนพัฒนาจังหวัด

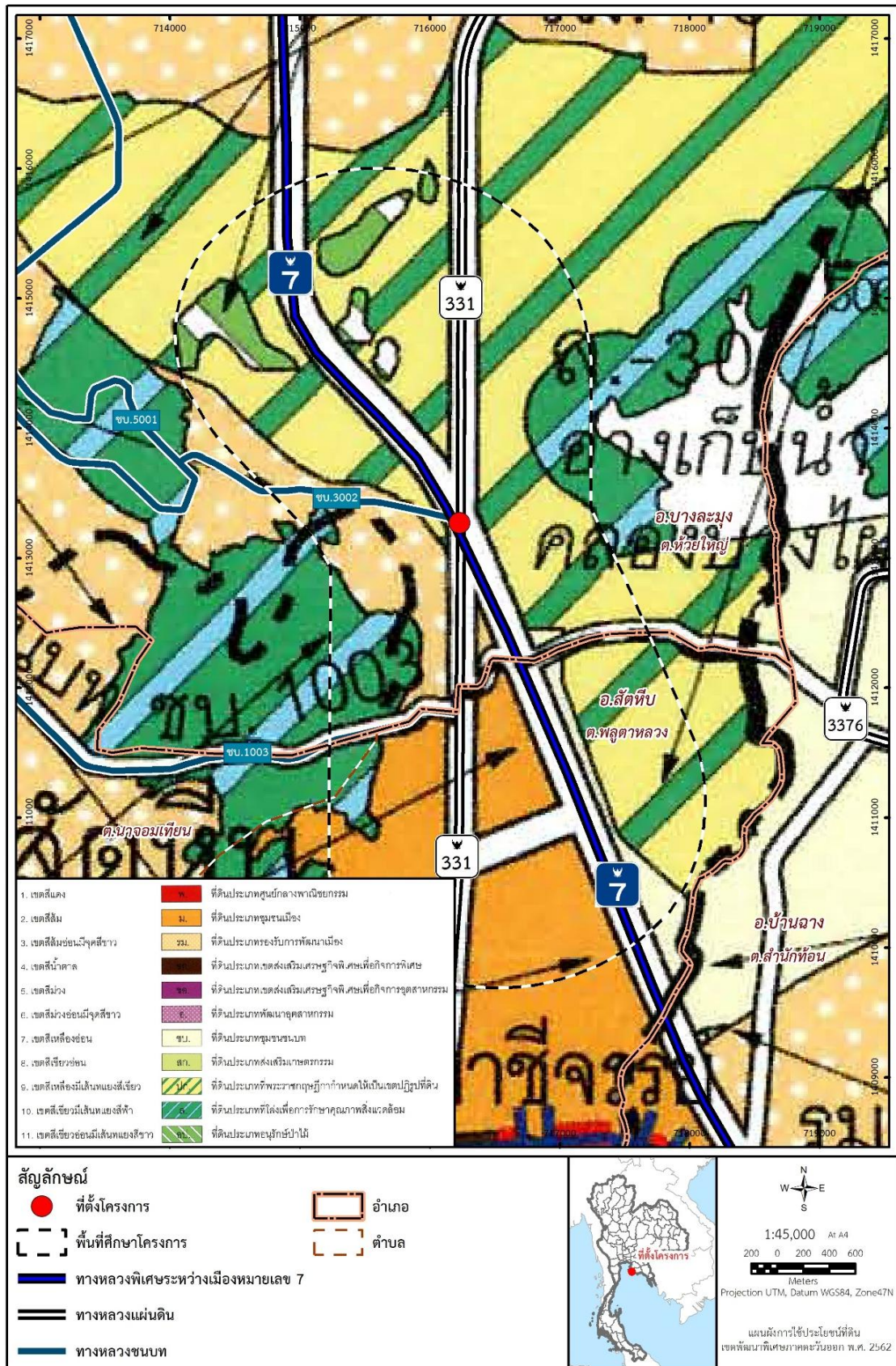
จากการทบทวนแผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ.2566 - 2570 ฉบับทบทวน ได้กำหนดวิสัยทัศน์ “เมืองนวัตกรรมชั้นนำ สร้างเศรษฐกิจใหม่สู่การพัฒนาคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน” โดยมีประเด็นการพัฒนา 6 ประเด็น ได้แก่

- 1) สนับสนุนการพัฒนานวัตกรรมอุตสาหกรรม เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน
- 2) ยกระดับให้เป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่มีคุณภาพระดับนานาชาติสร้างเสริมนวัตกรรมเกษตรสู่เศรษฐกิจ BCG
- 3) ยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐและเอกชน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคมรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- 4) สร้างสรรค์สังคมให้มั่นคงมีคุณภาพและยั่งยืน
- 5) บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เกิดความสมดุลมีส่วนร่วมอย่างยั่งยืน

ดังนั้น การพัฒนาโครงการเป็นการเพิ่มศักยภาพโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านใต้) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและการสัญจรของประชาชน รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวแหล่งเกษตรกรรม และเมืองสำคัญภายในพื้นที่ที่ได้รับความสะดวกและความปลอดภัยถือว่า เป็นการสนับสนุนประเด็นการพัฒนาที่ 3 ยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการภาครัฐและเอกชน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคมรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

4) การตรวจสอบประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562

พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในที่ดิน 5 ประเภท ได้แก่ ที่ดินประเภท ม. (สีส้ม) ให้เป็นที่ดินประเภทชุมชนเมือง ที่ดินประเภท รม. (สีส้มอ่อนมีจุดสีขาว) ให้เป็นที่ดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง ที่ดินประเภท ปก. (สีเหลืองมีเส้นทแยงสีเขียว) ให้เป็นที่ดินประเภทที่พระราชกฤษฎีกากำหนดให้เป็นเขตปฏิรูปที่ดิน และที่ดินประเภท ล. (สีเขียวมีเส้นทแยงสีฟ้า) ให้เป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และที่ดินประเภท อป. (สีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงขาว) ให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ **ดังรูปที่ 7-1** ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่าการพัฒนาโครงการเป็นการออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านใต้) ถือว่าสามารถดำเนินการในพื้นที่ได้ โดยไม่เข้าข่ายกิจการซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดในประกาศดังกล่าว



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

7.2 พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทงด้านสิ่งแวดล้อม

1) ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบพบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1B ชั้นที่ 2 ชั้นที่ 3 ชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5 (รูปที่ 7-2) ดังนั้น การพัฒนาโครงการนี้ ซึ่งเป็นโครงการประเภททงหลวไม่ขัดกับข้อกำหนดการใช้ที่ดินตามที่กำหนดในมติคณะรัฐมนตรี

2) พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

จากการตรวจสอบ พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าบางละมุง (รูปที่ 7-3) ดังนั้น ในขั้นตอนการศึกษาโครงการต้องยื่นขออนุญาตเข้าศึกษาหรือวิจัยทงวิชาการในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติกับกรมป่าไม้ตามมาตรา 17 ของพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 ก่อนลงสำรวจทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า และอื่น ๆ

3) พื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่า

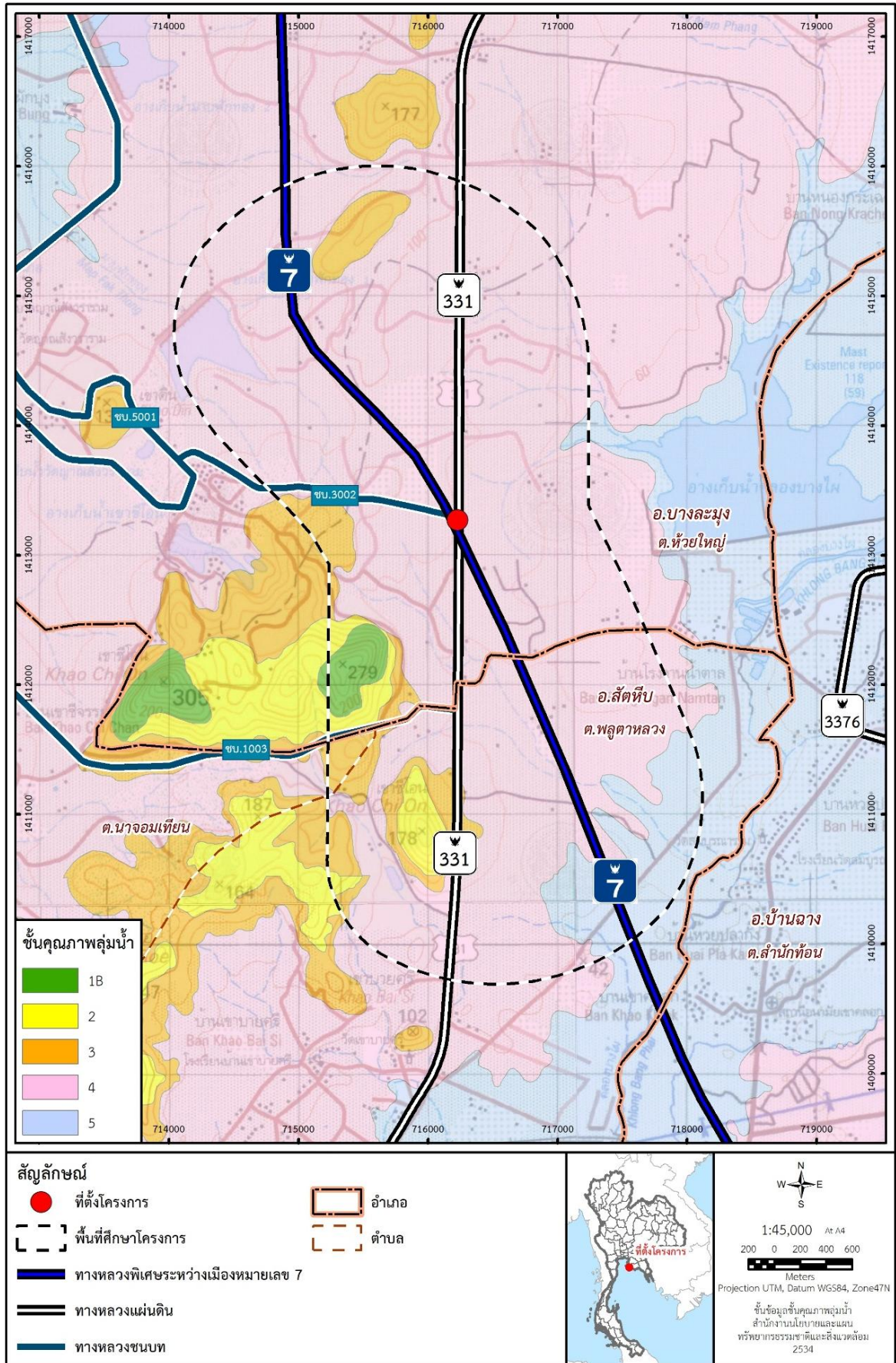
จากการตรวจสอบ พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาชีโอน (รูปที่ 7-3) ดังนั้น ในขั้นตอนการศึกษาโครงการต้องยื่นขออนุญาตเข้าศึกษาหรือวิจัยทงวิชาการในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขาชีโอนต่อกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 ก่อนลงสำรวจทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า และอื่น ๆ

4) แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และศิลปวัตถุ

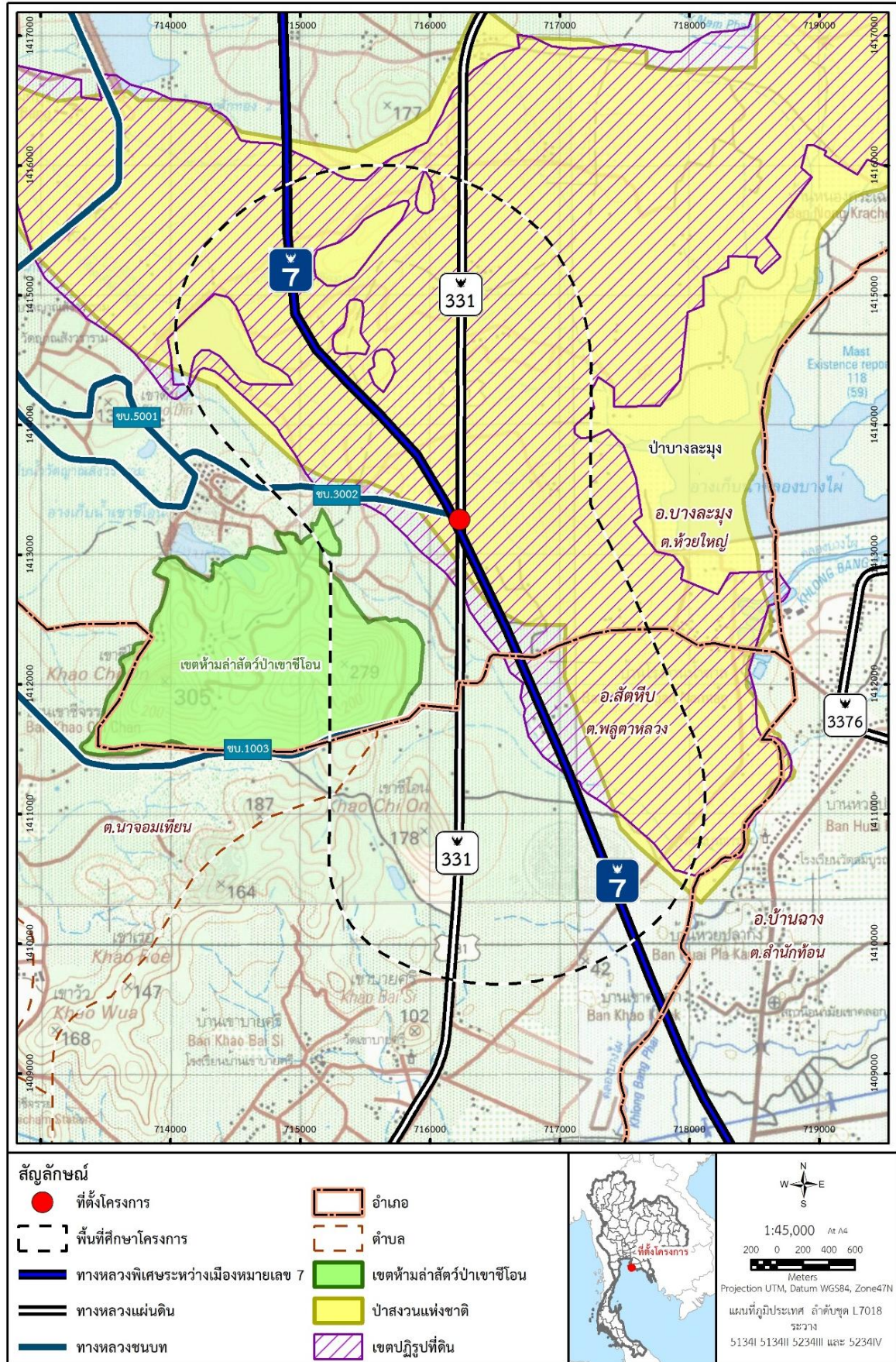
จากการตรวจสอบข้อมูลไม่พบแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และศิลปวัตถุตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ

5) พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ

จากการพิจารณาพื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับการสำรวจเบื้องต้น พบพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ชุมชนหมู่ 11 บ้านมาบพิททอง ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง (พิกัด 716192E 1412854N) และหมู่ 5 บ้านเขาบายศรี ตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ (พิกัด 716090E 1409941N) ดังรูปที่ 7-4



รูปที่ 7-2 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 7-3 พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ



รูปที่ 7-4 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

8. แนวคิดเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ

ที่ปรึกษาจะทำการศึกษาคัดเลือกโครงการและรูปแบบการพัฒนา โดยจะศึกษาและรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูลรายละเอียดสายทางปัจจุบัน อุปสรรค ตลอดจนข้อจำกัดในการพัฒนาแนวเส้นทาง ทั้งข้อจำกัดทางด้านกายภาพและด้านสิ่งแวดล้อม โดยจะจัดทำภาพถ่ายทางอากาศที่มีความละเอียดและทันสมัย ตลอดจนแนวโครงการ โดยใช้ภาพถ่ายจากอากาศยานไร้คนขับ (Drone) เพื่อแสดงข้อจำกัดของพื้นที่ที่เป็นปัจจุบัน ในมาตราส่วนที่เหมาะสมและชัดเจนรวมทั้งผลจากการทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันและอนาคตโดยรอบพื้นที่ศึกษามาใช้ในการพิจารณา

8.1 การกำหนดรูปแบบโครงการ

การกำหนดแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบการพัฒนา จะศึกษาและรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูลรายละเอียดสายทางปัจจุบัน อุปสรรค ตลอดจนข้อจำกัดในการพัฒนาแนวเส้นทาง ทั้งข้อจำกัดทางด้านกายภาพและด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมผลจากการทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องรวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันและอนาคตโดยรอบพื้นที่ศึกษามาใช้ในการพิจารณาประกอบการกำหนดทางเลือก เพื่อนำมาดำเนินการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด จากการพิจารณาเปรียบเทียบในด้านวิศวกรรมและจรรยาบรรณศาสตร์และการลงทุน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะนำประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ของแต่ละทางเลือกรวมถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนมาประกอบการพิจารณาด้วย

8.2 ข้อพิจารณาในการกำหนดรูปแบบโครงการ

จากการรวบรวมข้อมูลโครงการศึกษาความเหมาะสมถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน พบว่ามีรูปแบบบริเวณทางแยกเชื่อมกับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านใต้) กับทางหลวงหมายเลข 331 บริเวณ กม.12+080 ในลักษณะสามแยก (รูปที่ 8-1) จากผลการศึกษา รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณนี้ของกรมทางหลวงชนบท เบื้องต้นคาดว่าเป็นทางแยกต่างระดับ แบบสะพานลี้ยวขวา (Directional Ramp) เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 ห่างจากจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับทางหลวงหมายเลข 331 (ที่ตั้งโครงการ) ประมาณ 1.8 กิโลเมตร ทางทิศเหนือ และทางแยกต่างระดับเขาชีโอน (รูปที่ 8-2) ห่างจากที่ตั้งโครงการไปทางด้านทิศใต้ห่างประมาณ 2 กิโลเมตร นอกจากนี้ กรมทางหลวงอยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน (ด้านเหนือ) ซึ่งเป็นการเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ที่บริเวณทางแยกต่างระดับห้วยใหญ่ปัจจุบันกับทางหลวงหมายเลข 331 ที่ประมาณ กม.19+500 (รูปที่ 8-3) ซึ่งห่างจากจุดตัดที่ตั้งโครงการไปทางทิศเหนือประมาณ 8.5 กิโลเมตร ดังแสดงผังโครงข่ายถนนและทางแยกต่างระดับบริเวณพื้นที่โครงการ แสดงในรูปที่ 8-4



รูปที่ 8-1 รูปแบบทางแยกบริเวณเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 (บริเวณ กม.12+080)
ของกรมทางหลวงชนบท



รูปที่ 8-2 รูปแบบทางแยกทางต่างระดับเขาชีโอน



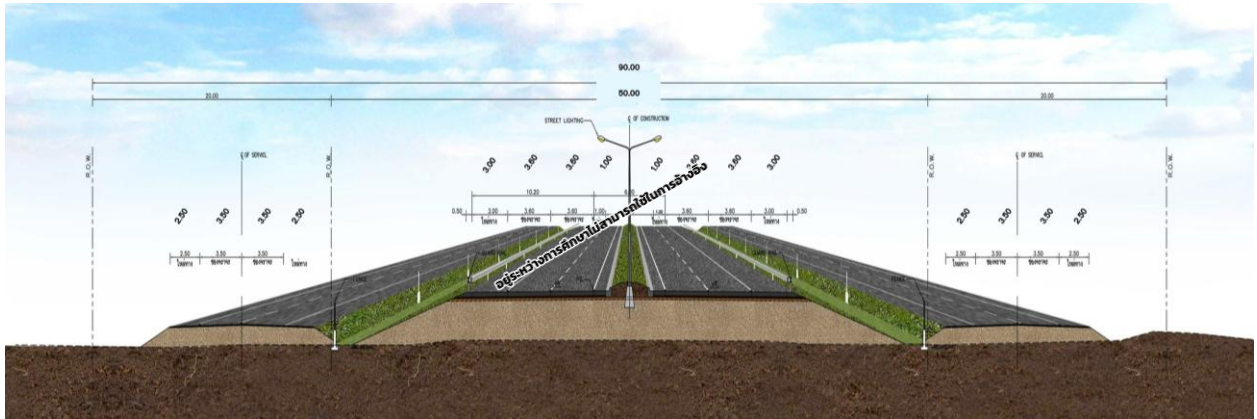
รูปที่ 8-3 รูปแบบโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
ส่วนต่อขยายเชื่อมโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอู่ฉิน (ด้านเหนือ)



รูปที่ 8-4 ตำแหน่งทางแยกบริเวณพื้นที่โครงการ

8.3 แนวคิดรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเบื้องต้น

ในเบื้องต้นกำหนดรูปตัดทางหลวงพิเศษสายนี้เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) กว้างช่องละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.00 เมตรภายในเขตทาง 60 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบเกาะยก มีทางบริการทั้งสองฝั่งเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 3701 (ทางบริการด้านซ้ายทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7) ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้างข้างละ 2.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 8-5



รูปที่ 8-5 รูปตัดของถนนโครงการเบื้องต้น

8.4 แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

การศึกษาแบบทางแยกต่างระดับ จะเริ่มจากการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานในบริเวณพื้นที่ที่จะก่อสร้าง และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง กฎ ระเบียบ ข้อจำกัดต่าง ๆ เพื่อนำมาพิจารณากำหนดรูปแบบทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ทางวิศวกรรมที่สามารถแก้ปัญหาจุดตัด เพิ่มความสะดวกสบาย และความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน จากนั้นจะกำหนดเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับ โดยจะครอบคลุมปัจจัยต่าง ๆ ทั้งในด้านเทคนิค วิศวกรรม การลงทุน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดลอมและสังคมที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดลอม แต่ละรูปแบบเกิดขึ้น เมื่อได้ดำเนินการกำหนดเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จะพิจารณาเปรียบเทียบให้ได้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุด

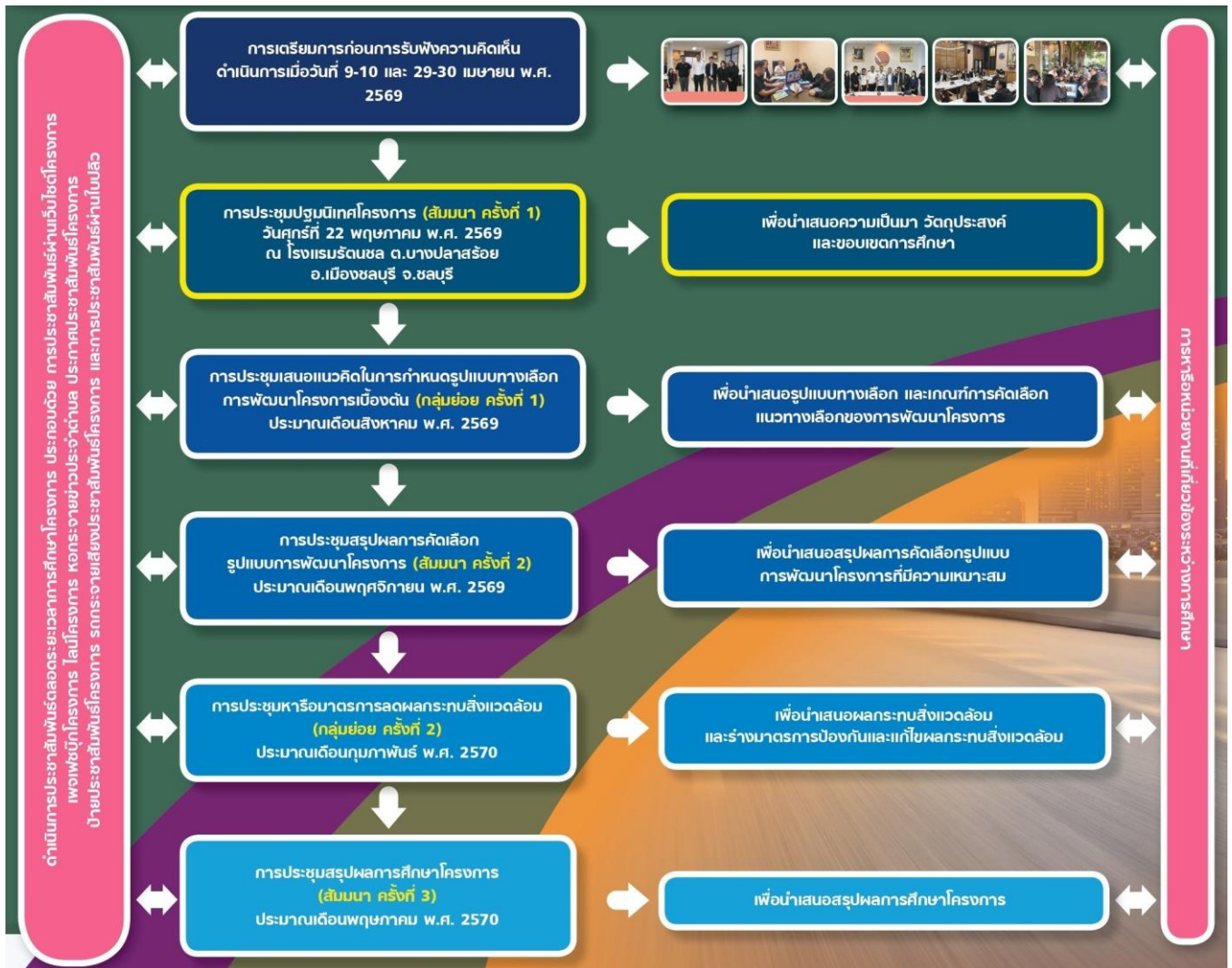
โดยทั่วไปทางแยกต่างระดับ เป็นวิธีการจัดการจราจรให้รถที่มีปริมาณสูงผ่านทางแยกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และปลอดภัย ซึ่งจะต้องมีการแยกระดับการจราจรในช่องทางจราจรทิศทางใดทิศทางหนึ่ง หรือหลายทิศทาง ในลักษณะยกข้ามหรือลอดใต้ ลักษณะของทางแยกต่างระดับมีสองประเภทคือ

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

ทั้งนี้ ในเบื้องต้นกำหนดรูปแบบเป็นแบบต่างระดับ หรือ Interchange จะพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพทางภูมิประเทศ สามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ต่อการคมนาคมและขนส่ง พร้อมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัย และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการอันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการศึกษา โดยมุ่งเน้นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และร่วมกันแสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะหรือแสดงความคิดเห็นในทุกขั้นตอนของการศึกษาโครงการ ซึ่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจะนำมาพิจารณาประกอบการศึกษา ให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในชุมชนน้อยที่สุด โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนแสดงดังรูปที่ 9-1



รูปที่ 9-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

ตารางที่ 9-1
การประชาสัมพันธ์โครงการ

1. การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ		
2. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์		
เว็บไซต์โครงการ www.m7-eeec-south.com	เพจเฟซบุ๊กโครงการ M7เชื่อม EEC ด้านใต้	ไลน์โครงการ M7เชื่อมEECD้านใต้ @264ygtff

ตารางที่ 9-2
การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

<p>การเข้าพบนายอดิเรก อุ่นโอสถ รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี ดำเนินการเมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2569</p>	

ตารางที่ 9-2 (ต่อ)
การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



การเข้าพบนายชาติพงษ์ รตโนภาส
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2
พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
ดำเนินการเมื่อวันศุกร์ที่ 10 เมษายน พ.ศ. 2569





การเข้าพบนายสุวิชัย รอดภัย
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ดำเนินการเมื่อวันพุธที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2569



การเข้าพบนายณัฐวุฒิ อนุโยธา
นายอำเภอสหัสขันธ์
ดำเนินการเมื่อวันพุธที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 9-2 (ต่อ)
การหาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

	
<p>การหาหรือกลุ่มผู้นำชุมชน ดำเนินการเมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2569</p>	

ตารางที่ 9-3

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อหาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1. ขอให้เชิญผู้นำชุมชนและประชาชนที่ได้รับผลกระทบมาเข้าร่วมประชุมให้มากที่สุด เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลโครงการตั้งแต่ระยะแรกและต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ	1. จะเชิญผู้นำชุมชนและประชาชนที่ได้รับผลกระทบมาเข้าร่วมประชุมให้มากที่สุด เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลโครงการตั้งแต่ระยะแรกและต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ
2. ขอให้จัดทำแผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการ องค์ประกอบโครงการ และภาพประกอบต่าง ๆ ให้มีความละเอียดและชัดเจน เพื่อให้ประชาชนเข้าใจรายละเอียดโครงการมากขึ้น	2. รับข้อเสนอแนะไปดำเนินการตามข้อคิดเห็น
3. ให้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยรวมกันเพียง 1 กลุ่ม ในพื้นที่ตำบลห้วยใหญ่ ซึ่งเป็นพื้นที่หลักเพื่อจะได้รับทราบภาพรวมของโครงการร่วมกัน	3. รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาตามข้อคิดเห็น
4. ไม่ขัดข้องหากจะดำเนินการจัดประชุมสัมมนา ณ โรงแรมรัตนชล หรือ โรงแรมอีโค ธรรมศาสตร์ ส่วนการประชุมกลุ่มย่อยเห็นด้วยหากจะดำเนินการจัดประชุม ณ โรงเรียนเทศบาล 1 บ้านซากแก้ว	4. ได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ณ โรงแรมรัตนชล และจะดำเนินการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ณ อาคารหอประชุมมัลติมีเดีย โรงเรียนเทศบาล 1 บ้านซากแก้ว

10. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

10.1 ด้านวิศวกรรม : จะดำเนินการตรวจสอบพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวบรวมข้อมูลด้านการจราจร สำรวและวิเคราะห์ข้อมูลจราจรในภาคสนาม รวมถึงการพิจารณาแนวเส้นทางและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบของโครงการที่เหมาะสม เพื่อนำไปประกอบการศึกษาในขั้นตอนต่อไป

10.2 ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม : จะดำเนินการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิและสำรวสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่โครงการ เพื่อใช้ประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

10.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : ดำเนินการปิดประกาศสรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ภายใน 15 วัน หลังเสร็จสิ้นการประชุม โดยจะดำเนินการปิดประกาศในพื้นที่ประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดชลบุรี องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 ที่ว่าการอำเภอบางละมุง ที่ว่าการอำเภอสัตหีบ เทศบาลตำบลห้วยใหญ่ เทศบาลเมืองพลูตาหลวง เทศบาลตำบลเขาชีจรรย์ ที่ทำการผู้นำชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมทั้งประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์ เพจเฟซบุ๊ก และไลน์โครงการ พร้อมทั้งจัดเตรียมข้อมูลเพื่อดำเนินการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ต่อไป

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 : นายเอนก สงสระบุญ ผู้จัดการโครงการ



ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160

โทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 14 หรือ 08 5813 1107

โทรสาร: 0 2805 6660-3 ต่อ 17

ติดต่อ : นางสาวสุธีรา ปรัชญาเกรียงไกร ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม

นางสาวมนสิกาณต์ จันทราช นักวิชาการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



www.m7-eeec-south.com



M7เชื่อม EEC ด้านใต้



M7เชื่อมEECด้านใต้
หรือ @264ygtff



E-Mail : asialabconsult.pp@gmail.com

