



โครงการสำรวจออกแบบถนน
เพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC
และเมืองใหม่ท่าอยู่จาดริยะ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 – ทล.3376
และโครงข่ายถนนสายหลัก จังหวัดชลบุรี, ระยอง

เอกสารประกอบ

การประชุมรับฟังความคิดเห็น
และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอยุธยา ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

1. ความเป็นมาของโครงการ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ได้ดำเนินการศึกษาและพัฒนาโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอยุธยาเพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการเงินระดับภูมิภาคมาตรฐานเทียบเท่าสากล และให้เป็นเมืองท่าอากาศยาน 1 ใน 10 เมืองของโลกในปี 2580 รวมถึงเป็นต้นแบบสำหรับการพัฒนาเมืองใหม่ทั่วประเทศไทย ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

กรมทางหลวงชนบท ซึ่งมีหน้าที่ในการสนับสนุนการก่อสร้างโครงข่ายถนนเพื่อรองรับการพัฒนาโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอยุธยา จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจออกแบบโครงข่ายถนนในช่วงระยะที่ 2 คือ ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง เพื่อต่อเติมโครงข่ายให้สมบูรณ์ ทั้งนี้โครงข่ายถนนดังกล่าวสามารถเชื่อมการเดินทางหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ทั้งทางถนน และทางราง ทางอากาศ เช่น รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด โครงการท่าเรือแหลมฉบัง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นต้น และสามารถเชื่อมโยงต่อเติมโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งอื่น ๆ แก้ไขปัญหาจราจรด้วยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และพัฒนาเป็นทางลัด (By Pass) ทางลัด (Shortcut) ระหว่างจังหวัด ตลอดจนส่งเสริมการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการและภาพรวมของจังหวัดในแขนงต่าง ๆ เช่น การบริการ การค้า การอุตสาหกรรม การคมนาคมขนส่ง เป็นต้น และเป็นเส้นทางเชื่อมโยงโครงข่าย Logistic ของประเทศไทย

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อศึกษาและคัดเลือกแนวสายทางและ/หรือ รูปแบบที่เหมาะสม และศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ
- 2) สำรวจออกแบบ และประมาณราคา ของถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานอยุธยา ระยะที่ 2 ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง พร้อมโครงสร้างต่างระดับ จำนวน 3 แห่ง รวมระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร
- 3) ศึกษาความเหมาะสม และศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์และงานอื่น ๆ ที่เห็นว่าเหมาะสมของถนนต่อเชื่อมโครงข่ายถนนสายหลัก - ทล.36



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) เพื่อเป็นถนนโครงข่ายในการรองรับการพัฒนาโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน
- 2) เชื่อมการเดินทางหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ทั้งทางถนน และทางราง ทางอากาศ โดยเชื่อมกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด โครงการท่าเรือแหลมฉบัง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นต้น
- 3) แก้ไขปัญหาจราจรด้วยการสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และพัฒนาเป็นทางลัด (By Pass) ทางเลี่ยง (Shortcut) ระหว่างจังหวัด และเป็นเส้นทางเชื่อมโยงโครงข่าย Logistic ของประเทศไทย

4. ที่ตั้งและบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะที่ 2 ถนนสายแยก ทล.331 – ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง โดยแนวเส้นทางของโครงการเป็นแนวถนนตัดใหม่ มีรายละเอียด ดังนี้

1) งานสำรวจและออกแบบรายละเอียด

- (1) ถนนสายแยก ทล.331-ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง ระยะที่ 2 มีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงชนบท หมายเลข ขบ.1063 บริเวณ กม.ที่ 6+130 แล้วมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 บริเวณ กม.ที่ 134+040 จากนั้นมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 บริเวณ กม.ที่ 16+750 จากนั้นมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกตัดผ่าน ถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี บริเวณ กม.ที่ 4+390 และมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้จนไปถึงสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 บริเวณ กม.ที่ 11+860 รวมระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร
- (2) ถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี มีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 บริเวณ กม.ที่ 12+068 แล้วมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ ตัดผ่านถนนสายแยก ทล.331-ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง ระยะที่ 2 บริเวณ กม.ที่ 7+095 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือไปสิ้นสุดโครงการที่ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง ระยะที่ 1 บริเวณ กม.ที่ 3+477 รวมระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร พื้นที่ศึกษาจะครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง รายละเอียด ดังตารางที่ 4-1และรูปที่ 4-1

2) งานศึกษาความเหมาะสม

แนวศึกษาความเหมาะสมถนนต่อเชื่อมโครงข่ายสายหลัก - ทล.36 จ.ชลบุรี มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับจุดสิ้นสุดโครงการของถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี บริเวณกม.ที่ 11+540 แนวเส้นทางมุ่งหน้า



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

ไปทางทิศเหนือ จนไปสุดสิ้นโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 บริเวณ กม.ที่ 18+800
รวมระยะทางประมาณ 2.513 กิโลเมตร

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

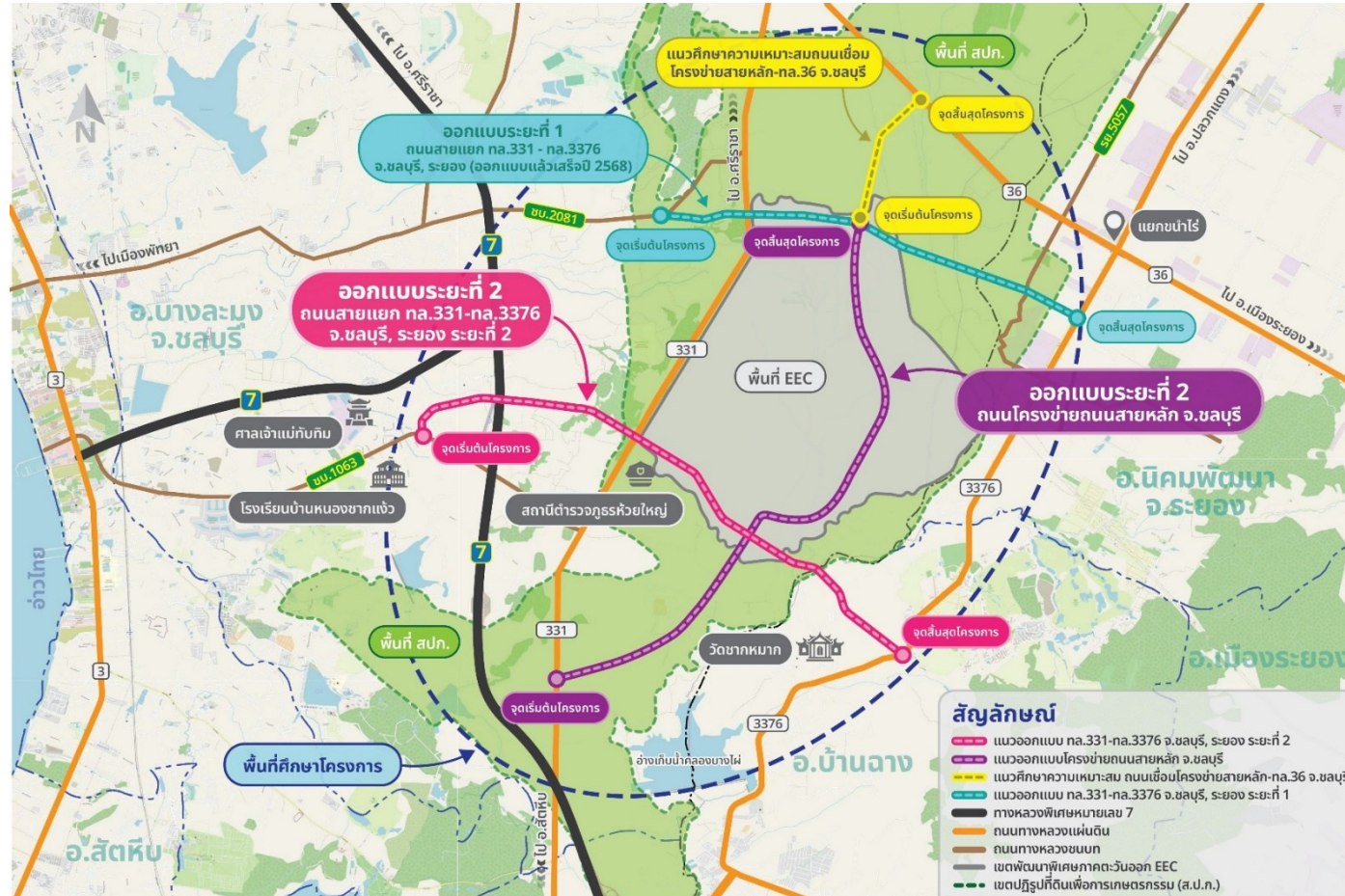
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
ชลบุรี	บางละมุง	โป่ง
		ห้วยใหญ่*
		เขาไม้แก้ว
	สัตหีบ	นาจอมเทียน
		พุลตาหลวง
ระยอง	บ้านฉาง	สำนักท้อน
		บ้านฉาง
	นิคมพัฒนา	มะขามคู่
2 จังหวัด	4 อำเภอ	8 ตำบล

หมายเหตุ : พื้นที่โครงการส่วนใหญ่อยู่ในเขตตำบลห้วยใหญ่



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอยู่จ.ฉะเชิงเทรา ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง



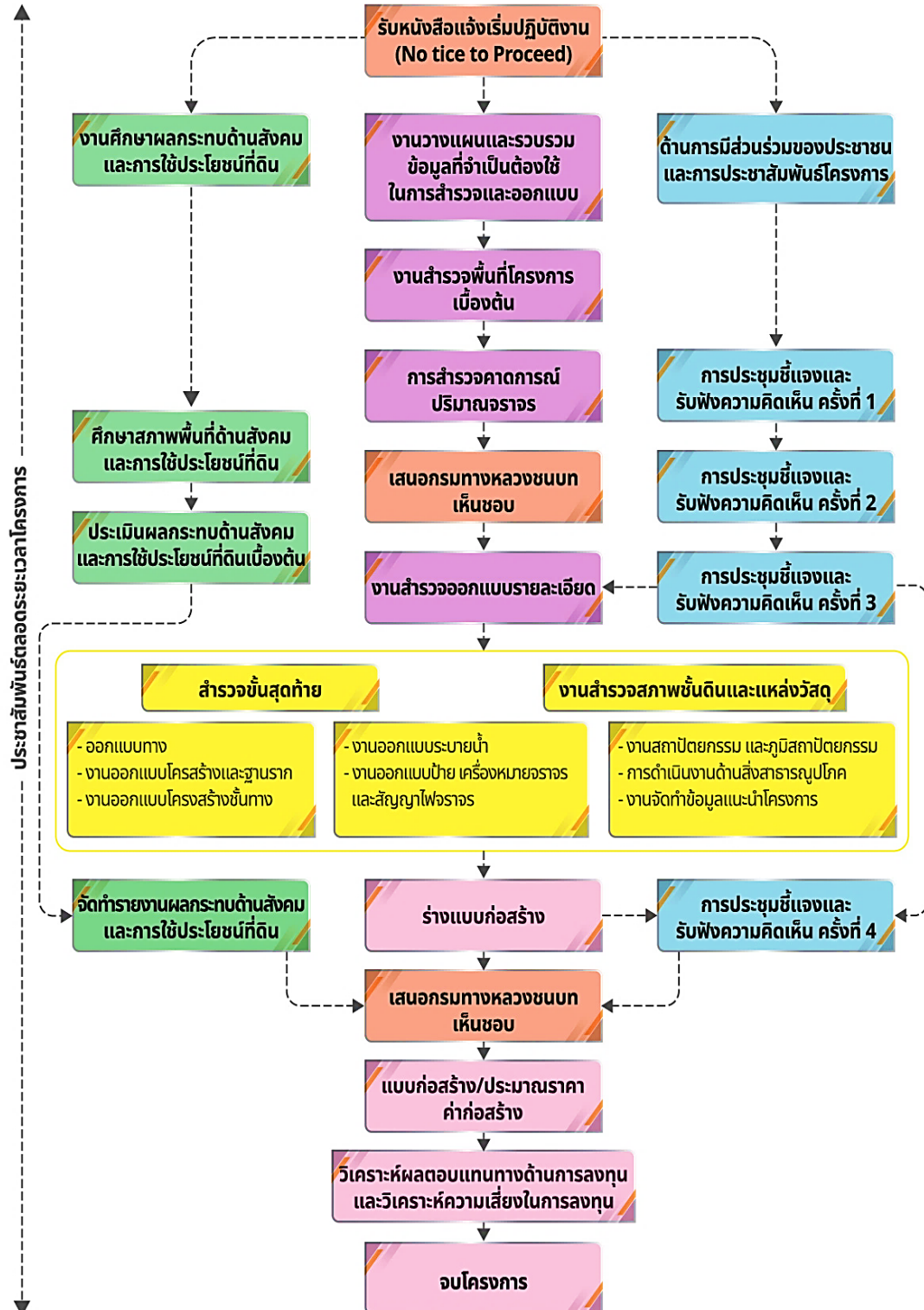
รูปที่ 4-1 แผนที่ตั้งโครงการ



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2 ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

5. ขอบข่ายของงานและหน้าที่ของผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ





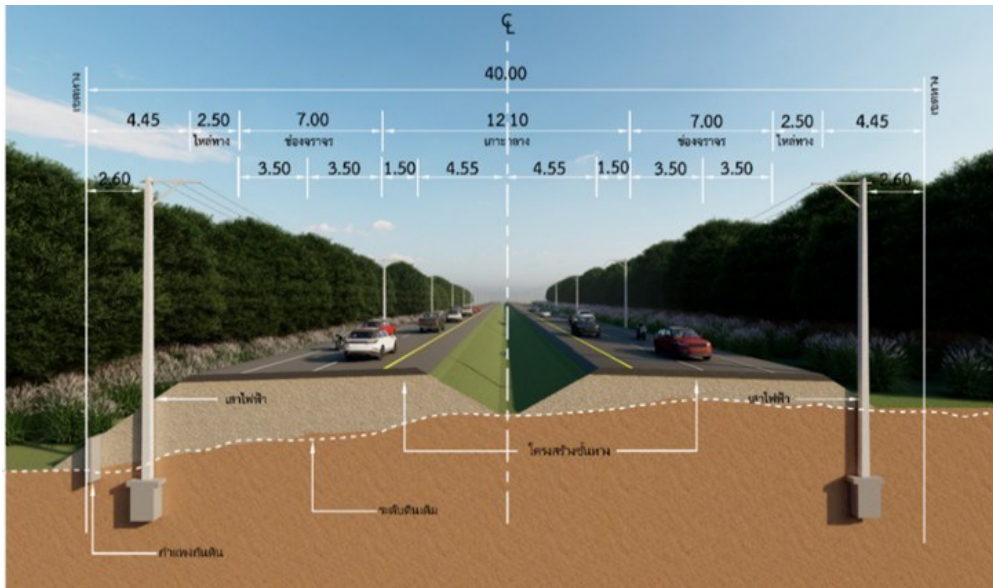
เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

6. รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น

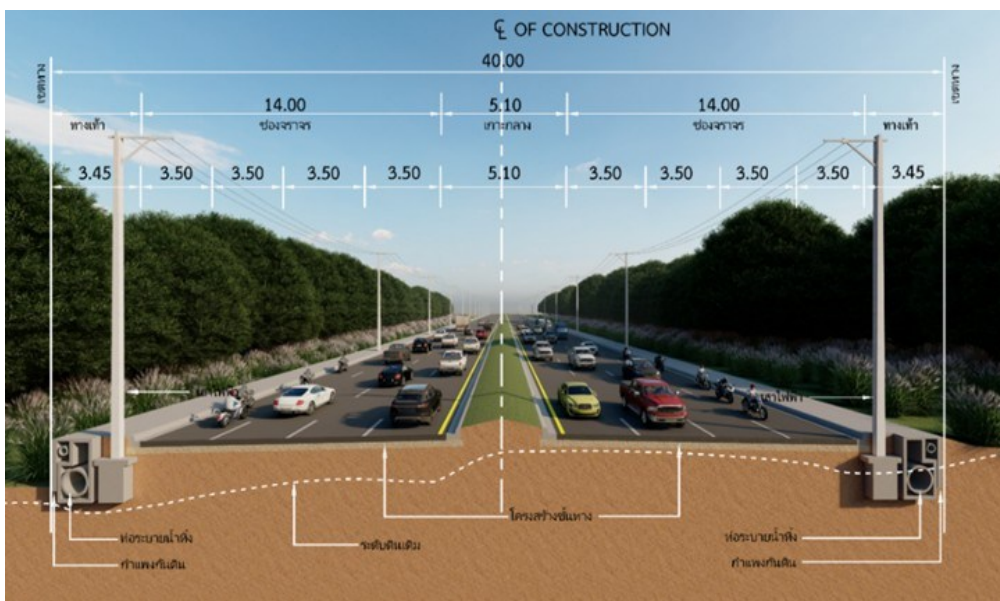
รูปแบบทั่วไปของถนนโครงการโดยในเบื้องต้น ออกแบบใช้เขตทาง 40 เมตร มี 2 รูปแบบ ดังนี้

- รูปแบบที่ 1 กรณีออกแบบเกาะกลางแบบเกาะร่อง (Depressed Median) เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกข้างละ 2.50 เมตร ในกรณีที่เป็นเขตนอกชุมชน แสดงดังรูปที่ 6-1



รูปที่ 6-1 รูปตัดทั่วไปเกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) ในกรณีที่เป็นเขตนอกชุมชน

- รูปแบบที่ 2 กรณีออกแบบเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median) เป็นถนนขนาด 8 ช่องจราจร ช่องละ 3.50 เมตร ทางเท้าขนาด 3.45 เมตร ในกรณีที่เป็นเขตชุมชน ดังรูปที่ 6-2



รูปที่ 6-2 รูปตัดทั่วไปเกาะกลางแบบเกาะยก (Raised Median) ในกรณีที่เป็นเขตชุมชน



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยาน ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

7. โครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ถนนสายแยกทล.331-ทล.3376 จ.ชลบุรี,ระยอง ระยะที่ 2

7.1 แนวทางเลือกของถนนโครงการถนนสายแยกทล.331-ทล.3376 จ.ชลบุรี,ระยอง ระยะที่ 2

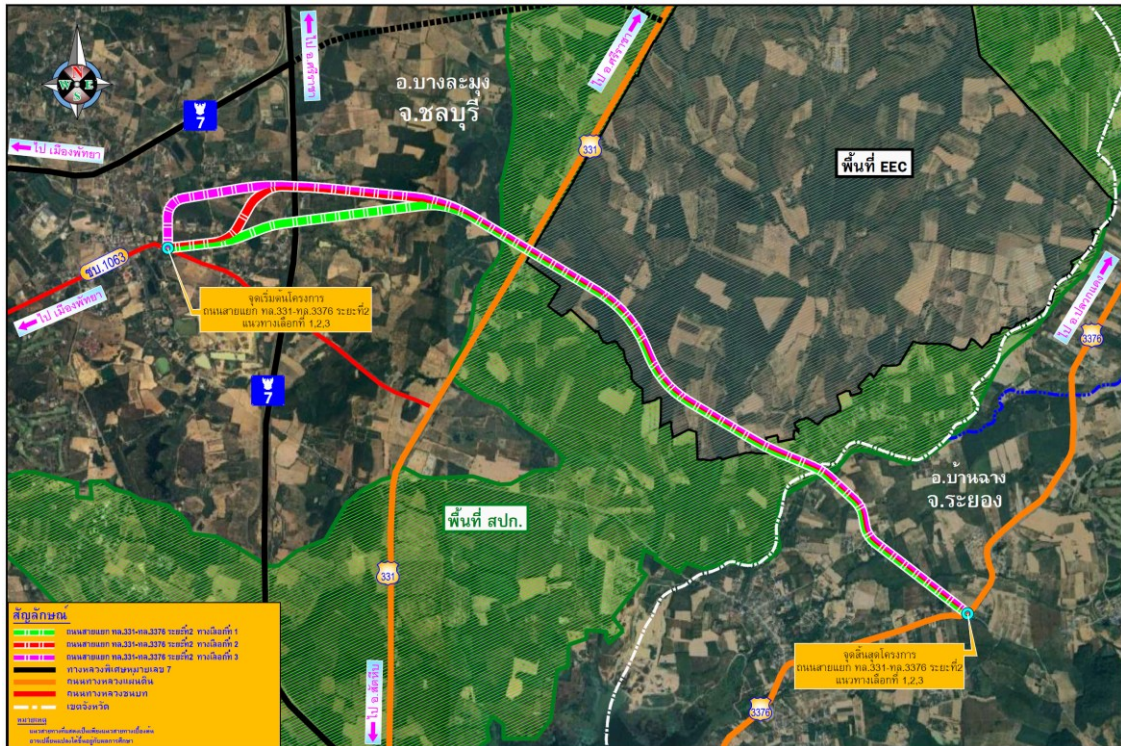
แนวถนนสายแยกทล.331-ทล.3376 จ.ชลบุรี,ระยอง ระยะที่ 2 จะคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม โดยพิจารณา 3 แนวทางเลือก ดังรูปที่ 7-1 โดยมีรายละเอียดของแนวทางเลือก ดังนี้

- 1) **แนวทางเลือกที่ 1 (สีเขียว)** จุดเริ่มต้นที่ทางหลวงชนบทหมายเลข ชบ.1063 บริเวณ กม.ที่ 6+130 แล้วมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 บริเวณ กม.ที่ 134+417 จากนั้นมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 331 บริเวณ กม.ที่ 16+750 จากนั้นมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกตัดผ่าน ถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี บริเวณ กม.ที่ 4+390 และมุ่งหน้าต่อไปทางทิศ ตะวันออกเฉียงใต้จนไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 บริเวณ กม.ที่ 11+860 รวมระยะทางประมาณ 10.304 กิโลเมตร
- 2) **แนวทางเลือกที่ 2 (สีแดง)** มีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงชนบทหมายเลข ชบ.1063 บริเวณ กม.ที่ 6+130 แล้วมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 บริเวณ กม.ที่ 134+040 จากนั้นมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 331 บริเวณ กม.ที่ 16+750 จากนั้นมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกตัดผ่าน ถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี บริเวณ กม.ที่ 4+390 และมุ่งหน้าต่อไปทาง ทิศตะวันออกเฉียงใต้จนไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 บริเวณ กม.ที่ 11+860 รวมระยะทางประมาณ 10.553 กิโลเมตร
- 3) **แนวทางเลือกที่ 3 (สีชมพู)** มีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงชนบทหมายเลข ชบ.1063 บริเวณ กม.ที่ 6+130 แล้วมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 บริเวณ กม.ที่ 134+040 จากนั้นมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 331 บริเวณ กม.ที่ 16+750 จากนั้นมุ่งหน้าต่อไปทางทิศตะวันออกตัดผ่าน ถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี บริเวณ กม.ที่ 4+390 และมุ่งหน้าต่อไปทางทิศ ตะวันออกเฉียงใต้จนไปสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 บริเวณ กม.ที่ 11+860 รวมระยะทางประมาณ 10.719 กิโลเมตร



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง



รูปที่ 7-1 แผนที่แนวทางการเลือกถนนสายแยกทล.331-ทล.3376 จ.ชลบุรี,ระยอง ระยะที่ 2

โดยในการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม มีหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวสายทางซึ่งจะประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมาพิจารณาเปรียบเทียบให้ได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดที่จะนำมาใช้ในการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการต่อไป

7.2 รูปแบบทางแยกของโครงการ

ตามแนวเส้นทางถนนโครงการจะมีทางแยกจุดตัดหรือจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดิน, ทางหลวงชนบทหรือถนนท้องถิ่นต่างๆ โดยจะทำการศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณจราจรที่เข้าสู่บริเวณทางแยกต่างๆ เพื่อพิจารณาออกแบบทางแยกระดับพื้นดินที่เหมาะสม โดยมีตัวอย่างแสดงดังรูปที่ 7.2-1 ทางแยกระดับพื้นแบบ 3 แยก และรูปที่ 7.2-2 ทางแยกระดับพื้นแบบ 4 แยก



รูปที่ 7.2-1 ตัวอย่างทางแยกระดับพื้นแบบ 3 แยก



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง



รูปที่ 7.2-2 ตัวอย่างทางแยกระดับพื้นดินแบบ 4 แยก

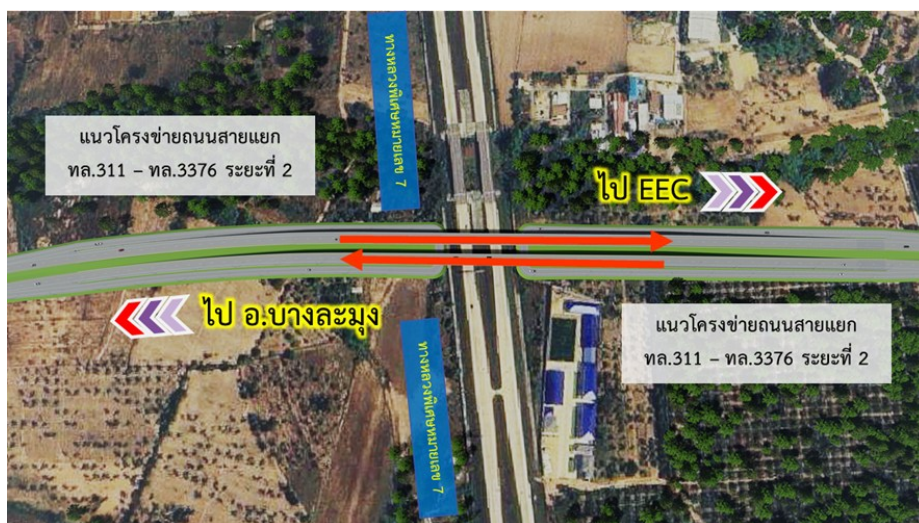
กรณีที่มีปริมาณจราจรสูงบริเวณทางแยกระดับพื้นดิน ซึ่งไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียงพอ ทำให้เกิดการจราจรติดขัด จะทำการพิจารณาออกแบบให้เป็นทางแยกต่างระดับ เพื่อให้มีความเหมาะสมต่อทิศทางในการเดินทาง ไม่ให้เกิดการจราจรติดขัด และพิจารณาให้มีผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด

ในเบื้องต้นได้ทำการพิจารณาจุดตัดของโครงการถนนสายแยกทล.331-ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง ระยะที่ 2 ที่ตัดข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 , ตัดผ่านกับทางหลวงหมายเลข 331 และเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 3376 ซึ่งมีการพิจารณารูปแบบเบื้องต้นโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

7.2.1 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบ (Overpass)

โดยลักษณะเป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ไปตามแนวถนนโครงการ (แนวเส้นสีแดง) ทิศทางไปอำเภอบางละมุง และไปทางโครงการศูนย์ธุรกิจใหม่ EEC พร้อมจุดกลับรถใต้บริเวณสะพาน แสดงดังรูปที่ 7.2.1-1



รูปที่ 7.2.1-1 รูปแบบทางแยกต่างระดับเบื้องต้นบริเวณทางหลวงพิเศษหมายเลข 7



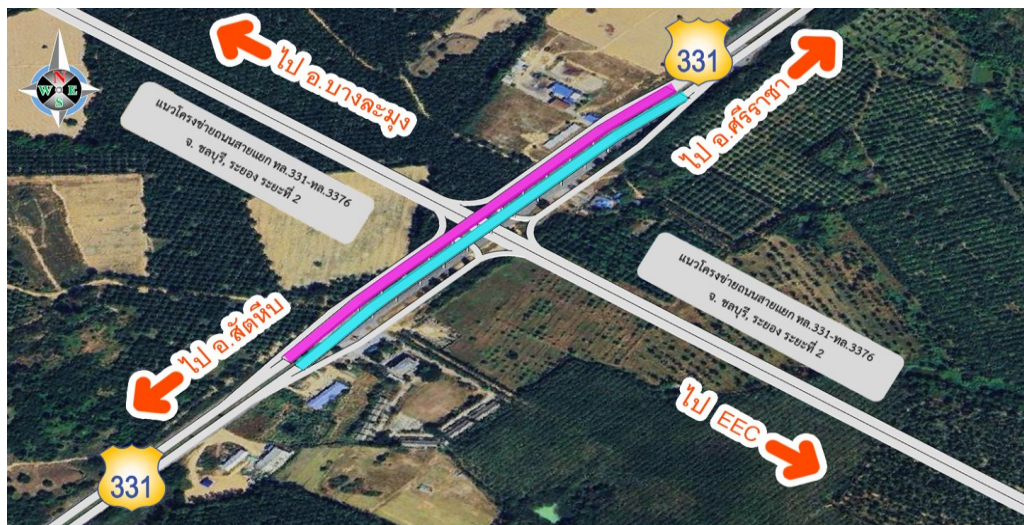
เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะที่ 2 ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

7.2.2 รูปแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 331

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass) ตามแนวทางหลวงหมายเลข 331

โดยลักษณะเป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามแนวถนนโครงการ ไปตามแนวทางหลวงหมายเลข 331 แนวเส้นสีชมพู ทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบไปอำเภอสัตหีบ สามารถเลี้ยวขวาไปทางพื้นที่ EEC ได้และแนวเส้นสีฟ้า ทิศทางมาจากอำเภอสัตหีบไปอำเภอสัตหีบสามารถเลี้ยวขวาไปทาง อำเภอบางละมุงได้ ลักษณะทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 แสดงดังรูปที่ 7.2.2-1



รูปที่ 7.2.2-1 รูปแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบที่ 1 Overpass ตามแนวถนน ทล.331

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 (Overpass) ตามแนวถนนโครงการ

โดยลักษณะเป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ไปตามแนวถนนโครงการ แนวเส้นสีฟ้าทิศทางจากพื้นที่ EEC ไปอำเภอบางละมุง และแนวเส้นสีชมพูทิศทางจากอำเภอบางละมุง ไปทางพื้นที่ EEC รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 แสดงดังรูปที่ 7.2.2-2



รูปที่ 7.2.2-2 รูปแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบที่ 2 Overpass ตามแนวถนนโครงการ



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอยู่จตุรทิศ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 (Partial Cloverleaf Interchanges)

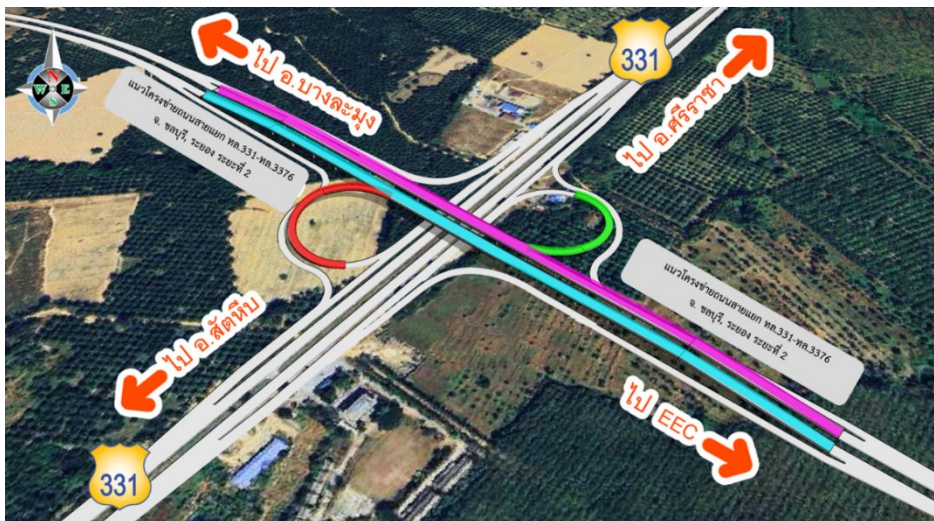
1) สะพานยกระดับ (Overpass) – (แนวเส้นสีฟ้า , เส้นสีชมพู) เป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ไปตามแนวนนโครงการ แนวเส้นสีฟ้าทิศทางจากพื้นที่ EEC ไปอำเภอบางละมุง และแนวเส้นสีชมพูทิศทางจากอำเภอบางละมุง ไปทางพื้นที่ EEC

2) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) – (แนวเส้นสีแดง) โดยเป็นสะพานยกระดับแบบลาดเชื่อมเลี้ยววนซ้ายไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 331

ทิศทางมาจากพื้นที่ EEC ไปอำเภอศรีราชา

3) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) – (แนวเส้นสีเขียว) โดยเป็นสะพานยกระดับแบบลาดเชื่อมเลี้ยววนซ้ายไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอบางละมุง ไปทางอำเภอสัตหีบ

รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 แสดงดังรูปที่ 7.2.2-3



รูปที่ 7.2.2-3 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณ จุดตัด ทล.331

รูปแบบที่ 3 Partial Cloverleaf interchanges

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 4 (Full Cloverleaf interchanges)

1) สะพานยกระดับ (Overpass) – (แนวเส้นสีฟ้า , เส้นสีชมพู) เป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ไปตามแนวนนโครงการ แนวเส้นสีฟ้าทิศทางจากพื้นที่ EEC ไปอำเภอบางละมุง และแนวเส้นสีชมพูทิศทางจากอำเภอบางละมุง ไปทางพื้นที่ EEC

2) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) – (แนวเส้นสีแดง) โดยเป็นสะพานยกระดับแบบลาดเชื่อมเลี้ยววนซ้ายไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากพื้นที่ EEC ไปอำเภอศรีราชา



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

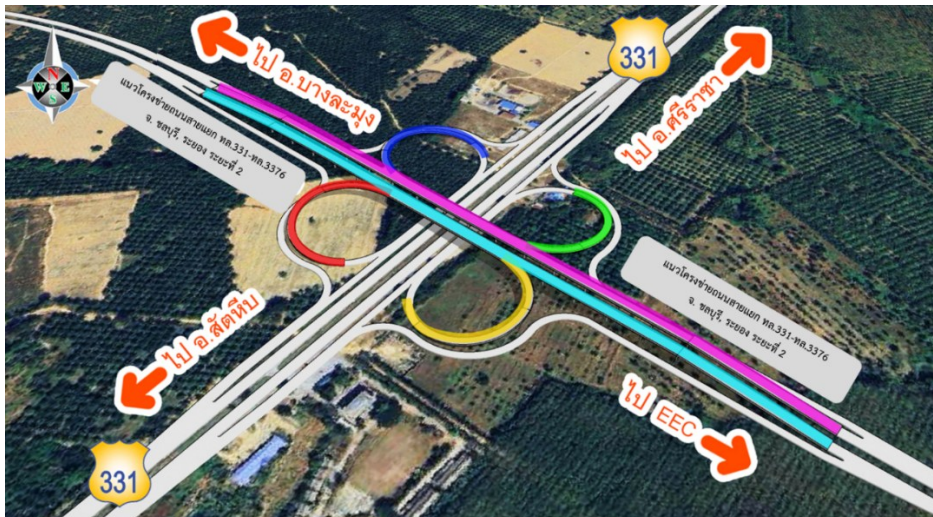
โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

3) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) – (แนวเส้นสีเขียว) โดยเป็นสะพานยกระดับแบบลาดเชื่อมเลี้ยววนซ้ายไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอบางละมุง ไปทางอำเภอสัตหีบ

4) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) – (แนวเส้นสีเหลือง) โดยเป็นสะพานยกระดับแบบลาดเชื่อมเลี้ยววนซ้ายไปเชื่อมกับสะพานยกระดับ (แนวเส้นสีฟ้า) ข้ามทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางมาจากอำเภอศรีราชา ไปทางอำเภอบางละมุง

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

รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 แสดงดังรูปที่ 7.2.2-4



รูปที่ 7.2.2-4 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณ ทล.331 รูปแบบที่ 4 Full Cloverleaf interchanges

7.2.3 รูปแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3376

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass & Roundabout) ตามแนวทางหลวงหมายเลข 3376

โดยลักษณะเป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามทางแยกแบบวงเวียน ไปตามแนวหลวงหมายเลข 3376 (แนวเส้นสีชมพู) ทิศทางจากอำเภอสัตหีบไปทางอำเภอนิคมพัฒนา (แนวเส้นสีฟ้า) ทิศทางมาจากอำเภอนิคมพัฒนาไปทางอำเภอสัตหีบ ลักษณะทางแยกระดับพื้นแบบวงเวียน

รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 แสดงดังรูปที่ 7.2.3-1



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2 ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง



รูปที่ 7.2.3-1 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.3376

รูปแบบที่ 1 Overpass & Roundabout

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 (Overpass) ตามแนวทางหลวงหมายเลข 3376

โดยลักษณะเป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามทางแยก ไปตามแนวหลวงหมายเลข 3376 แนวเส้นสีชมพู ทิศทางจากอำเภอสัตหีบไปทางอำเภอนิคมพัฒนา แนวเส้นสีฟ้าทิศทางมาจากอำเภอนิคมพัฒนาไปทางอำเภอสัตหีบ ลักษณะทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 แสดงดังรูปที่ 7.2.3-2



รูปที่ 7.2.3-2 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.3376 รูปแบบที่ 2 Overpass



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2 ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 (Directional Ramp)

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

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

รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 แสดงดังรูปที่ 7.2.3-3



รูปที่ 7.2.3-3 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.3376 รูปแบบที่ 3 Directional ramp

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 4 (Trumpet)

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

2) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) - (เส้นสีเขียว) เป็นทางยกระดับแบบลาดเชื่อมโดย ทิศทางมาจากอำเภอนิคมพัฒนาจากนั้นเลี้ยวขวายข้ามทางแยก เข้าสู่ถนนโครงการทิศทางไปพื้นที่ EEC

รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 แสดงดังรูปที่ 7.2.3-4



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะที่ 2 ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง



รูปที่ 7.2.3-4 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.3376 รูปแบบที่ 4 Trumpet

8. โครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียดถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี

8.1 แนวทางเลือกของถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี

แนวถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี จะคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม โดยพิจารณา 3 แนวทางเลือก ดังรูปที่ 8-1 โดยมีรายละเอียดของแนวทางเลือก ดังนี้

1) **แนวทางเลือกที่ 1 (สีส้ม)** มีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 บริเวณ กม.ที่ 11+004 แล้วมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ ตัดผ่านถนนสายแยก ทล.331-ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง ระยะที่ 2 บริเวณ กม.ที่ 7+095 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือไปสิ้นสุดโครงการที่ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง ระยะที่ 1 บริเวณ กม.ที่ 3+477 รวมระยะทางประมาณ 12.313 กิโลเมตร

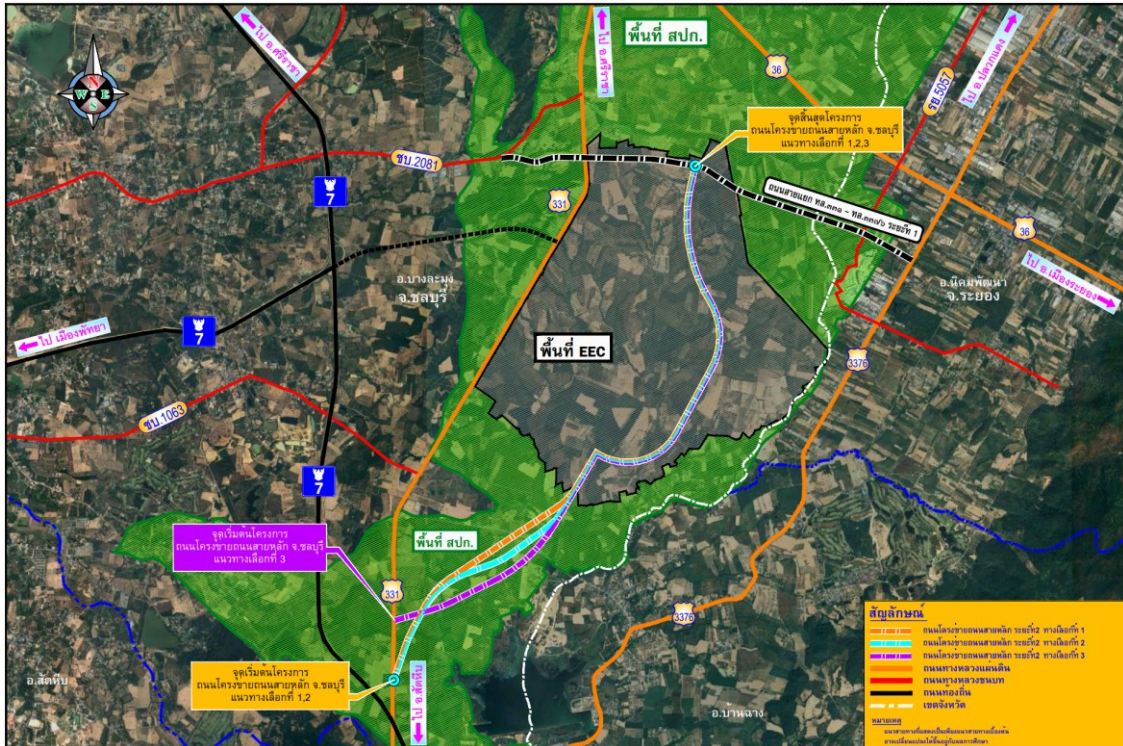
2) **แนวทางเลือกที่ 2 (สีฟ้า)** ถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี มีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 บริเวณ กม.ที่ 11+004 แล้วมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ ตัดผ่านถนนสายแยก ทล.331-ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง ระยะที่ 2 บริเวณ กม.ที่ 7+095 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือไปสิ้นสุดโครงการที่ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง ระยะที่ 1 บริเวณ กม.ที่ 3+477 รวมระยะทางประมาณ 12.368 กิโลเมตร

3) **แนวทางเลือกที่ 3 (สีม่วง)** ถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี มีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 บริเวณ กม.ที่ 12+068 แล้วมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ ตัดผ่านถนนสายแยก ทล.331-ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง ระยะที่ 2 บริเวณ กม.ที่ 7+095 จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือไปสิ้นสุดโครงการที่ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง ระยะที่ 1 บริเวณ กม.ที่ 3+477 รวมระยะทางประมาณ 11.582 กิโลเมตร



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะที่ 2 ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง



รูปที่ 8-1 แผนที่แนวทางการเลือกถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี

โดยในการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม มีหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวสายทางซึ่งจะประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมาพิจารณาเปรียบเทียบให้ได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดที่จะนำมาใช้ในการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการต่อไป

8.2 รูปแบบทางแยกของโครงการ

ตามแนวเส้นทางถนนโครงการจะมีทางแยกจุดตัดหรือจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดิน, ทางหลวงชนบทหรือถนนท้องถิ่นต่างๆ โดยจะทำการศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณจราจรที่เข้าสู่บริเวณทางแยกต่างๆ เพื่อพิจารณาออกแบบทางแยกระดับพื้นดินที่เหมาะสม โดยมีตัวอย่างแสดงดังรูปที่ 7.2-1 ทางแยกระดับพื้นแบบ 3 แยก และรูปที่ 7.2-2 ทางแยกระดับพื้นแบบ 4 แยก

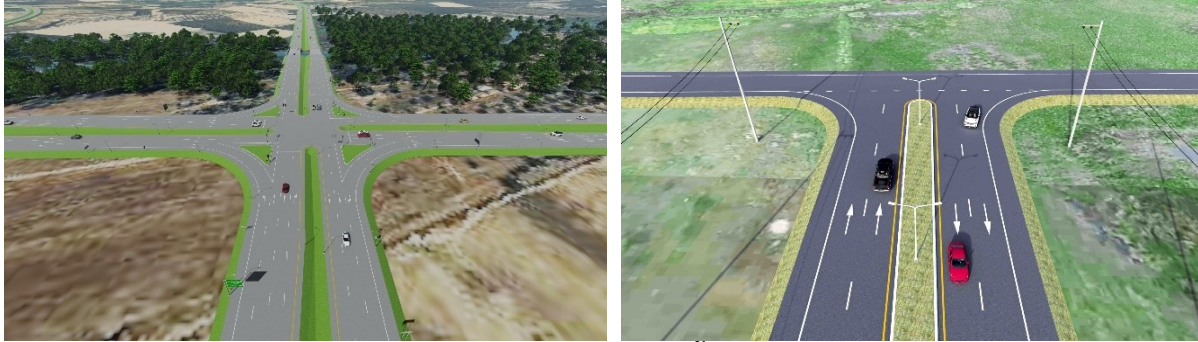


รูปที่ 8.2-1 ตัวอย่างทางแยกระดับพื้นดินแบบ 3 แยก



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง



รูปที่ 8.2-2 ตัวอย่างทางแยกระดับพื้นดินแบบ 4 แยก

กรณีที่มีปริมาณจราจรสูงบริเวณทางแยกระดับพื้นดิน ซึ่งไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียงพอ ทำให้เกิดการจราจรติดขัด จะทำการพิจารณาออกแบบให้เป็นทางแยกต่างระดับ เพื่อให้มีความเหมาะสมต่อทิศทางการเดินทาง ไม่ให้เกิดการจราจรติดขัด และพิจารณาให้มีผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด

ในเบื้องต้นได้ทำการพิจารณาจุดตัดของโครงการถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี ที่จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 331 ซึ่งมีการพิจารณารูปแบบเบื้องต้นโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

8.2.1 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass & Roundabout)

ตามแนวทางหลวงหมายเลข 331

โดยลักษณะเป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามทางแยกแบบวงเวียน ไปตามแนวทางหลวงหมายเลข 331 แนวเส้นสี่มุมทิศทางจากอำเภอสัตหีบไปอำเภอศรีราชา แนวเส้นสี่ฟ้าทิศทางจากอำเภอศรีราชา ไปอำเภอสัตหีบ ลักษณะทางแยกระดับพื้นแบบวงเวียนรูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 แสดงดังรูปที่ 8.2.1-1



รูปที่ 8.2.1-1 รูปแบบทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.331

รูปแบบที่ 1 Overpass & Roundabout



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 (Overpass) ตามแนวทางหลวงหมายเลข 331

โดยลักษณะเป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามแนวถนนโครงการ ไปตามแนวทางหลวงหมายเลข 331 แนวเส้นชมพูทิศทางจากอำเภอสัตหีบไปอำเภอศรีราชา และแนวเส้นสีฟ้าทิศทางจากอำเภอศรีราชา ไปอำเภอสัตหีบ รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 แสดงดังรูปที่ 8.2.1-1



รูปที่ 8.2.1-2 รูปแบบทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.331
รูปแบบที่ 2 Overpass

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 (Directional Ramp)

1) สะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (เส้นสีฟ้า)
ลักษณะเป็นทางยกระดับทิศทางมาจากแนวถนนโครงการ ข้ามทางแยกแล้วขวาไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 331 ทิศทางไปอำเภอศรีราชา และทิศทางระดับพื้นแล้วซ้ายไปอำเภอสัตหีบ

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

รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 แสดงดังรูปที่ 8.2.1-3



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง



รูปที่ 8.2.1-3 รูปแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331

รูปแบบที่ 3 Directional Ramp

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 4 (Trumpet)

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

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

รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 แสดงดังรูปที่ 8.2.1-4



รูปที่ 8.2.1-4 รูปแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331

รูปแบบที่ 4 Trumpet



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

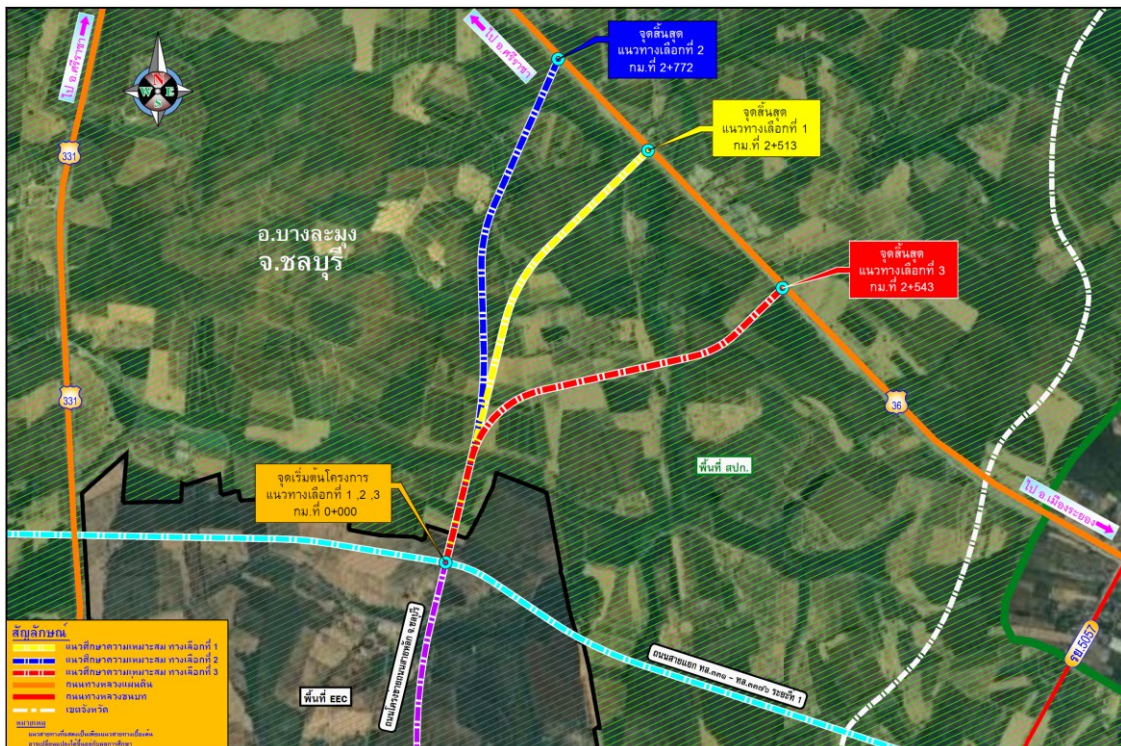
โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2 ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

9. โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเชื่อมโครงข่ายสายหลัก-ทล.36 จ.ชลบุรี

9.1 แนวศึกษาความเหมาะสมถนนเชื่อมโครงข่ายสายหลัก-ทล.36 จ.ชลบุรี

แนวศึกษาความเหมาะสมถนนเชื่อมโครงข่ายสายหลัก-ทล.36 จ.ชลบุรี จะคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม โดยพิจารณา 3 แนวทางเลือก ดังรูปที่ 9-1 โดยมีรายละเอียดของแนวทางเลือก ดังนี้

- 1) แนวทางเลือกที่ 1 (สีเหลือง) มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับจุดสิ้นสุดโครงการของถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี บริเวณกม.ที่ 11+540แนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ จนไปสุดสิ้นโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 บริเวณ กม.ที่ 18+800 รวมระยะทางประมาณ 2.513 กิโลเมตร
- 2) แนวทางเลือกที่ 2 (สีน้ำเงิน) มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับจุดสิ้นสุดโครงการของถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี บริเวณกม.ที่ 11+540แนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ จนไปสุดสิ้นโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 บริเวณ กม.ที่ 18+120 รวมระยะทางประมาณ 2.772 กิโลเมตร
- 3) แนวทางเลือกที่ 3 (สีแดง) มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับจุดสิ้นสุดโครงการของถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี บริเวณกม.ที่ 11+540แนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ จนไปสุดสิ้นโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 บริเวณ กม.ที่ 19+819 รวมระยะทางประมาณ 2.543 กิโลเมตร



รูปที่ 9-1 แผนที่แนวทางเลือกแนวศึกษาความเหมาะสมถนนเชื่อมโครงข่ายสายหลัก-ทล.36 จ.ชลบุรี

โดยในการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม มีหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวสายทางซึ่งจะประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านผลกระทบ



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมาพิจารณาเปรียบเทียบให้ได้แนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดที่จะนำมาใช้ในการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการต่อไป

9.2 รูปแบบทางแยกของโครงการ

ตามแนวเส้นทางถนนโครงการจะมีทางแยกจุดตัดหรือจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดิน, ทางหลวงชนบทหรือถนนท้องถิ่นต่างๆ โดยจะทำการศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณจราจรที่เข้าสู่บริเวณทางแยกต่างๆ เพื่อพิจารณาออกแบบทางแยกระดับพื้นดินที่เหมาะสม โดยมีตัวอย่างแสดงดังรูปที่ 7.2-1 ทางแยกระดับพื้นแบบ 3 แยก และรูปที่ 7.2-2 ทางแยกระดับพื้นแบบ 4 แยก



รูปที่ 8.2-1 ตัวอย่างทางแยกระดับพื้นดินแบบ 3 แยก



รูปที่ 8.2-2 ตัวอย่างทางแยกระดับพื้นดินแบบ 4 แยก

กรณีที่มีปริมาณจราจรสูงบริเวณทางแยกระดับพื้นดิน ซึ่งไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพียงพอ ทำให้เกิดการจราจรติดขัด จะทำการพิจารณาออกแบบให้เป็นทางแยกต่างระดับ เพื่อให้มีความเหมาะสมต่อทิศทางการเดินทาง ไม่ให้เกิดการจราจรติดขัด และพิจารณาให้มีผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด

ในเบื้องต้นได้ทำการพิจารณาจุดตัดของโครงการแนวถนนเชื่อมโครงข่ายสายหลัก-ทล.36 จ.ชลบุรี ที่จุดสิ้นสุดของโครงการเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 36 ซึ่งมีการพิจารณารูปแบบเบื้องต้นโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2 ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

9.2.1 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 36

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 (Overpass)

โดยลักษณะเป็นทางต่างระดับแบบยกข้ามทางแยก (แนวเส้นสีชมพู) ไปตามแนวหลวงหมายเลข 36 ทิศทางจากอำเภอนิคมพัฒนา ไปอำเภอศรีราชา ลักษณะทางแยกระดับพื้นแบบสัญญาณไฟจราจร

รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 1 แสดงดังรูปที่ 9.2.1-1



รูปที่ 9.2.1-1 รูปแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบที่ 1 Overpass

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 (Directional Ramp)

1) สะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (เส้นสีฟ้า)
ลักษณะเป็นทางยกระดับทิศทางมาจากแนวถนนโครงการ ข้ามทางแยกแล้วขวาไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 36 ทิศทางจากพื้นที่EEC ไปอำเภอนิคมพัฒนา

2) สะพานยกระดับแบบเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (เส้นสีชมพู)
ลักษณะเป็นทางยกระดับมาจากแนวทางหลวงหมายเลข 36 ทิศทางมาจากอำเภอศรีราชา แล้วขวาข้ามทางแยกเข้าสู่แนวถนนโครงการ ทิศทางไปพื้นที่ EEC

รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 2 แสดงดังรูปที่ 9.2.1-2



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2 ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง



รูปที่ 9.2.1-2 รูปแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบที่ 2 Directional Ramp

- รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 (Trumpet)

1) สะพานยกระดับแบบทางเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) - (เส้นสีฟ้า) เป็นทางยกระดับแบบลาดเชื่อมโดย ทิศทางมาจากอำเภอศรีราชา เลี้ยวขวาข้ามทางแยกต่างระดับเข้าสู่ถนนโครงการ ทิศทางไปพื้นที่ EEC

2) สะพานยกระดับแบบลาดเชื่อม (Loop Ramp) - (เส้นสีชมพู) เป็นทางยกระดับจากถนนโครงการ ทิศทางมาจาก พื้นที่ EEC เลี้ยวซ้ายไปตามทางลาดเชื่อมไปกับเชื่อมทางหลวงหมายเลข 36 ทิศทางไปอำเภอนิคมพัฒนา

รูปแบบทางแยกต่างระดับรูปแบบที่ 3 แสดงดังรูปที่ 9.2.1-3



รูปที่ 9.2.1-3 รูปแบบทางแยกต่างระดับ จุดตัด ทล.331 รูปแบบที่ 3 Trumpet



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

10. งานศึกษาผลกระทบด้านสังคม สิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การศึกษาผลกระทบด้านสังคม สิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและการใช้ประโยชน์ที่ดินของโครงการ จะดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดและเงื่อนไขด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการกำหนดรูปแบบเบื้องต้นด้านวิศวกรรม ครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ซึ่งพื้นที่ศึกษาดังกล่าวถือว่าเป็นพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่าง ๆ ในการพัฒนาโครงการ โดยทำการศึกษาครอบคลุมองค์ประกอบ 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 28 ปัจจัย แสดงดัง ตารางที่ 10-1 และรูปที่ 10-1

ตารางที่ 10-1 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

ทรัพยากรทางกายภาพ 7 ปัจจัย	ทรัพยากรทางชีวภาพ 2 ปัจจัย	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์ 7 ปัจจัย	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 12 ปัจจัย
1) สภาพภูมิประเทศ 2) ทรัพยากรดิน 3) ธรณีวิทยา 4) น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน 5) คุณภาพอากาศและ บรรยากาศ 6) ระดับเสียง 7) ความสั่นสะเทือน	1) นิเวศวิทยานบก 2) นิเวศวิทยาทางน้ำ	1) น้ำเพื่อการอุปโภคและ บริโภค 2) การคมนาคมขนส่ง 3) สาธารณูปโภค 4) การควบคุมน้ำท่วมและ การระบายน้ำ 5) การเกษตรกรรม 6) สันทนาการ 7) การใช้ประโยชน์ที่ดินและ ผังเมือง	1) เศรษฐกิจและสังคม 2) การโยกย้ายและเวนคืน 3) การศึกษา 4) การสาธารณสุข 5) อาชีวอนามัย 6) การแบ่งแยก 7) อุบัติเหตุและความปลอดภัย 8) ความปลอดภัยในสังคม 9) สุขภาพ 10) ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน 11) ประวัติศาสตร์และโบราณคดี 12) สุนทรียภาพ

ทั้งนี้ ในการศึกษาผลกระทบด้านสังคม สิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีแนวทางและขั้นตอนการศึกษาหลักๆ ดังแสดงในรูปที่ 10-1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล : เป็นการรวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ ครม. กฎระเบียบ ข้อกฎหมาย และข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

2) การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม : เป็นการถ่วงดุลเพื่อทราบข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาโครงการ ซึ่งประกอบด้วย การตรวจสอบข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย และมติ คณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่าง ๆ รวมถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่โครงการ



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

3) การศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน : เป็นการศึกษารวบรวมข้อมูลสภาพปัจจุบันของทุกปัจจัยสิ่งแวดล้อมโดยรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ การสำรวจภาคสนามสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของแนวเส้นทาง รวมถึงการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคม โดยใช้แบบสอบถาม (ดังแสดงตัวอย่างในรูปที่ 10-2 ทั้งนี้เพื่อนำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น : เป็นการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นทั้งด้านบวกและด้านลบ ครอบคลุมกิจกรรมของโครงการทั้งระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

5) การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม : เป็นการเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับระดับผลกระทบที่ได้ทำการประเมินและมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ เพื่อให้การพัฒนาโครงการไม่มีผลกระทบหรือเปิดผลกระทบขึ้นน้อยที่สุด



รูปที่ 10-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอยู่จตุรทิศ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

		
การตรวจวัดคุณภาพอากาศ	การตรวจวัดระดับเสียง	การตรวจวัดความสั่นสะเทือน
		
การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ	การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ	การเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ
		
การสำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดิน	การสำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดิน	การสำรวจสถานที่สำคัญ
		
การสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคม	การสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคม	การสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคม

รูปที่ 10-2 ตัวอย่างการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการสำรวจสภาพพื้นที่



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

11. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

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

11.1 วัตถุประสงค์ของการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

- (1) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลรายละเอียดสาระสำคัญของโครงการหรือข่าวสารของการพัฒนาโครงการ ทั้งข้อดีและข้อจำกัดในการพัฒนาโครงการไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- (2) เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่โครงการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการรับรู้และมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ นำไปสู่การศึกษาออกแบบที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน
- (3) เพื่อรวบรวมความคิดเห็น ข้อวิตกกังวลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่มาประมวลผลกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

11.2 กลุ่มเป้าหมาย

การดำเนินการโครงการได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องครอบคลุมทุกภาคส่วน ตลอดจนผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ทั้งในระยะศึกษา ระยะก่อสร้างและระยะเปิดดำเนินการ ดังนี้

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

11.3 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

การดำเนินงานโครงการได้กำหนดแผนงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ โดยมุ่งเน้นให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร ความก้าวหน้าของโครงการ และเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของประชาชนในกิจกรรม แสดงในรูปแบบที่ 8-1 ดังนี้

- (1) การประชาสัมพันธ์โครงการ โดยทำการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ โปสเตอร์ปิดประกาศเชิญประชุม ชุดบอร์ดนิทรรศการเคลื่อนที่และ



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

สรุปผลการจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นแต่ละครั้ง รวมถึงการกระจายข้อมูลผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ เสียงตามสายของชุมชน หรือแจ้งผ่านผู้นำท้องถิ่น

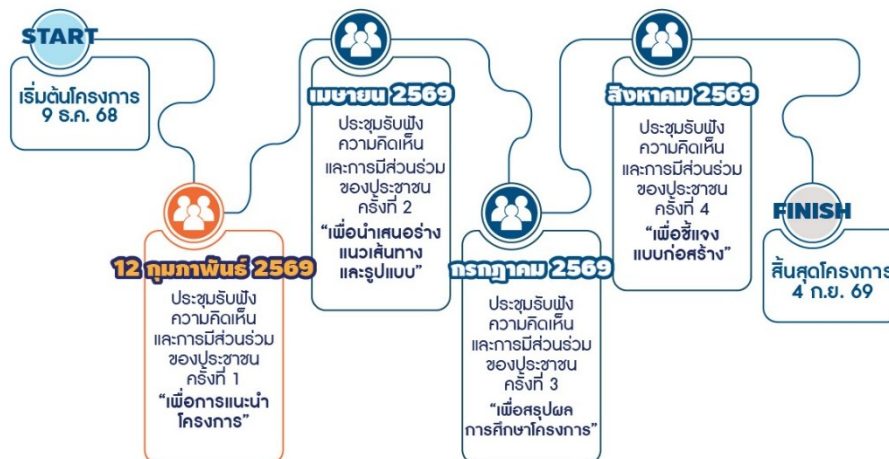
(2) การพบปะและปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแนะนำโครงการ พร้อมรวบรวมข้อมูลในพื้นที่ สภาพปัญหาต่างๆ และข้อคิดเห็นจากท้องถิ่น นำมาประกอบการกำหนดแนวทางการศึกษาและวางแผนการดำเนินงานในด้านต่างๆ โดยจะเริ่มต้นเร็วตั้งแต่ช่วงต้นของการศึกษาโครงการ

(3) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 เพื่อนำเสนอข้อมูลความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา แผนการดำเนินงาน แนวทางในการศึกษา ความเหมาะสม และแผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่โครงการ พร้อมรับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุม ตลอดจนข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาการศึกษา ต่อไป

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

(5) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 3 เพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างผลการออกแบบแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ ผลการศึกษาด้านสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินร่างมาตรการป้องกัน และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

(6) การประชุมรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 4 เพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับผลสรุปของแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม รวมถึงรูปแบบรายละเอียดของแบบก่อสร้าง



รูปที่ 11-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอยู่จระเข้ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

11.4 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

การดำเนินการโครงการมีการเข้าพบหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่โครงการเพื่อประชาสัมพันธ์และชี้แจงรายละเอียดโครงการ เมื่อวันที่ 21 - 23 มกราคม 2569 ดังตารางที่ 11-1 และการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ตารางที่ 11-1 การเข้าพบหน่วยงานต่างๆ



รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี



เทศบาลตำบลโป่ง



เทศบาลตำบลบ้านฉาง



เทศบาลตำบลบางละมุง



เทศบาลตำบลห้วยใหญ่



เทศบาลตำบลชากหมาก

สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ได้ดำเนินการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 12 กุมภาพันธ์ 2569 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมถาวร-อุษา พระประภา โรงแรมอีโค ธรรมศาสตร์ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยมีนายธนะพงษ์ สวัสดิ์ไชย รักษาการแทนผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 3 เป็นประธานเปิดการประชุม พร้อมด้วย นายจิรานุวัฒน์ จันทร์จร วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ (ด้านออกแบบทาง) และนายวศิน ภูลสนอง วิศวกรโยธาชำนาญการ พร้อมด้วยผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการ และมีผู้เข้าร่วมการประชุม 199 คน ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา/ศาสนสถาน/สถานพยาบาล องค์กรเอกชน ผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สื่อมวลชน และประชาชนผู้สนใจโครงการ ดังรูปที่ 11-2 และสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ดังตารางที่ 11-2



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2 ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง



รูปที่ 11-2 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ตารางที่ 11-2 สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ประเด็น/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง
ด้านวิศวกรรมและจราจร	
<p>ขอทราบแนวก่อสร้างที่ชัดเจนแน่นอนว่าได้รับผลกระทบที่ดินหรือไม่ และเมื่อใด?</p>	<p>1) สำรวจและออกแบบรายละเอียด ถนนสายแยก ทล.331-ทล.3376 จ.ชลบุรี, ระยอง ระยะที่ 2 และ ถนนโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี จะนำเสนอแนวเส้นทางที่มีความชัดเจนในการประชุมฯ ครั้งที่ 2 ประมาณเดือนเมษายน</p> <p>2) แนวศึกษาความเหมาะสมถนนต่อเชื่อมโครงข่ายสายหลัก - ทล.36 จ.ชลบุรี อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม ในการประชุมฯ ครั้งที่ 2 เดือนเมษายนจะทราบแนวทางเลือก และจะทราบแนวที่ชัดเจนในการประชุมฯ ครั้งที่ 3 ประมาณเดือนสิงหาคม</p> <p>ทั้งนี้ สำหรับความชัดเจนระดับแปลงที่ดิน จะทราบขอบเขตผลกระทบที่แน่นอน (เช่น ระยะรูดล้าก็เมตร พื้นที่คงเหลือเท่าใด) ในขั้นตอนการสำรวจรังวัดเพื่อทำการเวนคืน โดยเจ้าหน้าที่จะลงวัดพื้นที่จริง ทั้งนี้ ในขั้นตอนออกแบบจะใช้ภาพถ่ายทางอากาศเพื่อกำหนดแนวเบื้องต้นเท่านั้น</p>
<p>ขอสอบถามเรื่องหลักเกณฑ์การจ่ายค่าชดเชยหรือค่าทดแทนที่ดินเอกสารสิทธิ์ ส.ป.ก. กับ โฉนด จะได้เงินเท่ากันหรือไม่?</p>	<p>หลักเกณฑ์การกำหนดราคาประเมินเบื้องต้นคาดว่าจะใช้มาตรฐานเดียวกัน อย่างไรก็ตาม อัตราค่าชดเชยและสิทธิประโยชน์จะต้องรอการพิจารณาของคณะกรรมการกำหนดราคา และจะมีฝ่ายกฎหมายชี้แจงรายละเอียดสิทธิในขั้นตอนสำรวจรังวัดเพื่อทำการเวนคืนอีกครั้ง</p>



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนเพื่อรองรับโครงการศูนย์ธุรกิจ EEC และเมืองใหม่ท่าอากาศยานระยะ ระยะที่ 2
ถนนสายแยก ทล.331 - ทล.3376 และโครงข่ายถนนสายหลัก จ.ชลบุรี, ระยอง

ตารางที่ 11-2 สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ประเด็น/ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง
รูปแบบจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 7 และจุดสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 3376 เป็นอย่างไร?	รูปแบบจุดตัดกับ ทางหลวงหมายเลข 7 มีการออกแบบเป็นสะพานข้ามมอเตอร์เวย์ โดยมีจุดกลับรถได้สะพาน และแนวเส้นทางจะวางขนานกับโครงการของกรมทางหลวง เพื่อเข้าสู่พื้นที่ EEC โดยไม่ทับซ้อนและจุดสิ้นสุดที่ ทางหลวงหมายเลข 3376 บริเวณ กม.11+680 เชื่อมต่อเป็นทางแยกต่างระดับ (Interchange) เนื่องจากปริมาณจราจรหนาแน่น โดยจะนำรูปแบบทางเลือกมาหารือในการประชุมครั้งถัดไป
เหตุใดต้องมีการย้ายสาธารณูปโภค (ไฟฟ้า/ประปา) และบางกรณีย้ายไปยังฝั่งพื้นที่เกษตร?	การย้ายสาธารณูปโภคจะดำเนินการเฉพาะส่วนที่กีดขวางแนวก่อสร้าง เพื่อไม่ให้กระทบต่อผิวจราจรในระยะยาว โดยจะประสานหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภคเพื่อบูรณาการแผนงานร่วมกัน และลดผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด
กรณีที่ดินอยู่ในเขต EEC และถูกแนวถนนผ่ากลาง จะเวนคืนอย่างไร?	<ul style="list-style-type: none">• หากที่ดินอยู่ในพื้นที่โครงการ EEC โดยตรง อาจมีการใช้พื้นที่ทั้งหมดตามขอบเขตโครงการ• หากอยู่นอกเขต EEC จะเวนคืนตามเขตทางประมาณ 40 เมตร• หากที่ดินถูกผ่ากลางจนเหลือพื้นที่น้อยกว่า 25 ตารางวา หรือด้านใดด้านหนึ่งเหลือน้อยกว่า 5 วา (หรือเป็นไปตามหลักเกณฑ์กฎหมาย) เจ้าของที่ดินสามารถร้องขอให้หน่วยงานรับซื้อส่วนที่เหลือได้ โดยรายละเอียดจะชี้แจงในขั้นตอนเวนคืน
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของโครงการ	
หากไม่ได้รับจดหมายเชิญประชุม หรือพลาดการแจ้งข่าวสาร จะติดตามข้อมูลได้อย่างไร?	ในการจัดประชุมครั้งถัดไป จะจัดส่งหนังสือเชิญโดยตรงให้กับผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบตามข้อมูลที่ได้มาเพิ่มเติมอย่างครบถ้วน แต่อย่างไรก็ตามการประชาสัมพันธ์การประชุมโครงการ จะมีการแจ้งผ่านผู้นำชุมชน หรือป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ รวมทั้ง เว็บไซต์โครงการ และ Line Official ของโครงการ



www.drr.go.th
ศูนย์ธุรกิจอีอีซีระยะที่ 2.com



Line Official
Account



ตาวนัโหลดเอกสาร



สายด่วน ทช. **1146**

ติดต่อสอบถามรายละเอียดโครงการ

กรมทางหลวงชนบท

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

โทรศัพท์ : 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420

โทรสาร : 0 2551 5420

Website : www.drr.go.th

แขวงทางหลวงชนบทชลบุรี

โทรศัพท์ : 0 3820 2043-46

โทรสาร : 0 3820 2045

เว็บไซต์ : chonburidrr.go.th

อีเมล : chonburi@drr.go.th

แขวงทางหลวงชนบทระยอง

โทรศัพท์ : 0 3861 7352

โทรสาร : 0 3861 3656

เว็บไซต์ : rayong.drr.go.th

อีเมล : rayong@drr.go.th

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท วิชชากร จำกัด

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

โทรสาร : 0 2986 0192

อีเมล : wskthai@gmail.com

บริษัท มิติ แมส จำกัด

โทรศัพท์ : 0 2539 1812

โทรสาร : 0 2539 1811

อีเมล : midimass.md@gmail.com

งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ติดต่อ : คุณพิมพ์ชนก ปิตยานุวัฒน์

โทรศัพท์ : 0 93389 1478

อีเมล : ddrroad.eec@gmail.com