



กรมทางหลวง

# เอกสารประกอบการประชุม สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษ  
ระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย

**ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี  
(ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2**



## บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็ม เอ อี คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)



บริษัท วิสทีรี เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท เอ็นทิก จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

พฤศจิกายน 2568



### สารบัญ

1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	2
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
4. พื้นที่ศึกษาโครงการ	2
5. สภาพพื้นที่และโครงข่ายคมนาคมขนส่ง	6
6. งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจรและวิเคราะห์ระดับการให้บริการ	8
7. การกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	10
8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	19
9. การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	26
10. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	38
11. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล	39

### สารบัญรูป

รูปที่ 4-1 แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359)	3
รูปที่ 4-2 พื้นที่ตั้งโครงการ	5
รูปที่ 5-1 โครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่โครงการ	7
รูปที่ 5-2 สรุปรูปแบบงานโครงการที่สำคัญในพื้นที่ศึกษา	8
รูปที่ 7-1 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 60 เมตร (เบื้องต้น)	10
รูปที่ 7-2 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทาง 60 เมตร (เบื้องต้น)	10
รูปที่ 7-3 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 70 เมตร (เบื้องต้น)	10
รูปที่ 7-4 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทาง 70 เมตร (เบื้องต้น)	10
รูปที่ 7-5 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 8 ช่องจราจร เขตทาง 60 เมตร (เบื้องต้น)	11
รูปที่ 7-6 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 8 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทาง 60 เมตร (เบื้องต้น)	11
รูปที่ 7-7 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 8 ช่องจราจร เขตทาง 70 เมตร (เบื้องต้น)	11
รูปที่ 7-8 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 8 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทาง 70 เมตร (เบื้องต้น)	11
รูปที่ 7-9 สภาพพื้นที่บริเวณทางแยกต่างระดับจุดสิ้นสุดโครงการ	12
รูปที่ 7-10 รูปแบบทางเลือกที่ 1 Partial Cloverleaf Interchange	13
รูปที่ 7-11 รูปแบบทางเลือกที่ 2 Cloverleaf Interchange	13
รูปที่ 7-12 รูปแบบทางเลือกที่ 3 Double Trumpet Interchange	14
รูปที่ 7-13 รูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุดในการคัดเลือก	18
รูปที่ 7-14 ตัวอย่างภาพ 3 มิติ รูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุดในการคัดเลือก	18
รูปที่ 8-1 ขอบเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าแควระบมและป่าสิียด	19
รูปที่ 8-2 พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	23
รูปที่ 8-3 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	25
รูปที่ 9-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	29
รูปที่ 9-2 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	32
รูปที่ 9-2 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	33



### สารบัญตาราง

ตารางที่ 4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	4
ตารางที่ 6-1	ข้อมูลสถิติปริมาณจราจรบนทางหลวงในพื้นที่โครงการ	9
ตารางที่ 7-1	เปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อย รูปแบบทางเลือกที่ 1	12
ตารางที่ 7-2	เปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อย รูปแบบทางเลือกที่ 2	13
ตารางที่ 7-3	เปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อย รูปแบบทางเลือกที่ 3	14
ตารางที่ 7-4	การเปรียบเทียบระดับความสำคัญ และคะแนนของปัจจัยหลัก	14
ตารางที่ 7-5	รายละเอียดปัจจัยย่อยของหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ	16
ตารางที่ 7-6	สรุปน้ำหนักคะแนนปัจจัยในแต่ละด้าน และผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีมหาโพธิ	17
ตารางที่ 8-1	การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ตามท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2568	20
ตารางที่ 8-2	พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	22
ตารางที่ 8-3	พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	24
ตารางที่ 8-4	ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษา	26
ตารางที่ 9-1	การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่	30
ตารางที่ 9-2	สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)	34



## 1. ความเป็นมาของโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย เป็นโครงข่ายทางหลวงพิเศษที่มีความสำคัญอย่างมาก โดยเป็นแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ตามแนวเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ที่มีความสำคัญในการรองรับการคมนาคมและการขนส่งสินค้า สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นการเสริมสร้างโครงข่ายทางด้านโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน สามารถรองรับการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC หรือ ASEAN Economic Community) ซึ่งแนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นที่บริเวณท่าเทียบเรือน้ำลึกแหลมฉบังมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านเมืองหลักของภูมิภาค ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และไปสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย ในบริเวณด่านพรมแดนไทย-ลาว โดยเป็นแนวเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างแหล่งเศรษฐกิจที่มีความสำคัญของประเทศทั้งในบริเวณพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC และพื้นที่แหล่งเศรษฐกิจต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ต่อไป

กรมทางหลวงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ดังกล่าว จึงได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 1 โดยอยู่ในช่วงบริเวณท่าเทียบเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ถึง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3340 อำเภอบ่อทอง จังหวัดชลบุรี รวมระยะทางตลอดแนวเส้นทางประมาณ 64 กิโลเมตร ซึ่งในปัจจุบันได้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดเสร็จเรียบร้อยแล้ว กรมทางหลวง จึงได้ดำเนินการงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 เพื่อเป็นการเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีความสำคัญของประเทศดังกล่าว โดยโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2 จะมีจุดเริ่มต้นโครงการฯ ต่อจากโครงการฯ ตอน 2 ส่วนที่ 1 ในบริเวณทางแยกต่างระดับสนามชัยเขต (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3076) อำเภอสนามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา และมีจุดสิ้นสุดโครงการฯ บริเวณทางแยกต่างระดับศรีมหาโพธิ์ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 359) อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งมีระยะทางของโครงการฯ ประมาณ 29 กิโลเมตร การศึกษาและการออกแบบรายละเอียดของโครงการฯ ดังกล่าว จะเป็นการพัฒนาแนวเส้นทางคมนาคมและขนส่งที่สามารถส่งเสริมการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ และการขนส่งสินค้าในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC ไปยังพื้นที่แหล่งเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งยังสามารถเชื่อมโยงต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันระดับนานาชาติ ได้อย่างเป็นรูปธรรม ช่วยสนับสนุนยุทธศาสตร์การค้าชายแดน สามารถลดต้นทุนการคมนาคมและขนส่งทั้งกับประชาชนและสินค้า และเป็นการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ รวมถึงเป็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น



## 2. วัตถุประสงค์

### 2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1.1 เพื่อสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2 ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนดถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

2.1.2 เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณการจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

2.1.3 เพื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลศึกษาโครงการให้แก่กลุ่มเป้าหมายและสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชนและทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

### 2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

2.2.1 เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ ข้อดี-ข้อด้อยในแต่ละรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ

2.2.2 เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในด้านต่างๆ จากกลุ่มเป้าหมาย และนำความคิดเห็น รวมทั้งข้อเสนอแนะที่ได้ไปใช้ในการพิจารณาประกอบในการศึกษาของโครงการ

## 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

3.1 เพิ่มศักยภาพและความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่ง พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

3.2 ยกระดับเศรษฐกิจ เชื่อมโยงระหว่างแหล่งเศรษฐกิจที่มีความสำคัญของประเทศ ทั้งในบริเวณพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC และพื้นที่แหล่งเศรษฐกิจต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

3.3 ส่งเสริมยุทธศาสตร์การค้าชายแดน ลดต้นทุนการคมนาคมและขนส่งทั้งกับประชาชนและสินค้า

## 4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) แสดงดังรูปที่ 4-1 โดยโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2 โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณ กม.95+350 ทางแยกต่างระดับสนามชัยเขต (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3076) อำเภอสนามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา และมีจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ กม.124+200 ทางแยกต่างระดับศรีมหาโพธิ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 359) อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งมีระยะทางของโครงการประมาณ 29 กิโลเมตร โดยมีพื้นที่ศึกษาอยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง โครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 3 อำเภอ 7 ตำบล และ 15 หมู่ แสดงดังตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-2



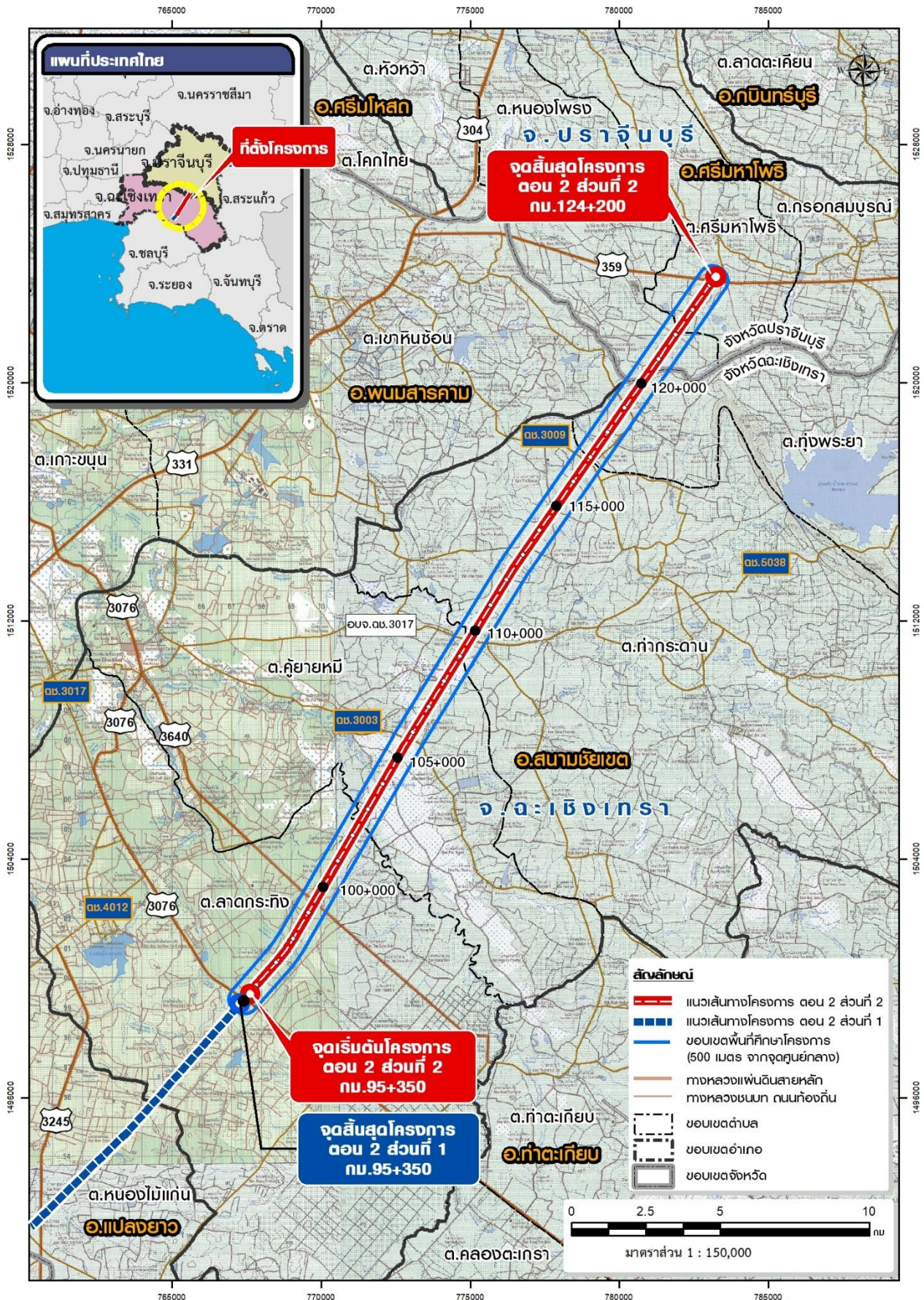
รูปที่ 4-1 แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
 สาย ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359)



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย  
ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่	
จ.ฉะเชิงเทรา	อ.พนมสารคาม	ต.เขาหินซ้อน	หมู่ 12 บ้านคลองตะเคียน	
		ต.คูยายหมื่น	หมู่ 9 บ้านท่าม่วง	
	หมู่ 17 บ้านเนินทราย			
	หมู่ 8 บ้านหนองยาง			
	หมู่ 10 บ้านอ่างทอง			
	หมู่ 6 บ้านยางแดง			
	อ.สนามชัยเขต	ต.ท่ากระดาน	หมู่ 5 บ้านกระบกเตี้ย	
			หมู่ 1 บ้านท่ากระดาน	
			หมู่ 6 บ้านน่าน้อย	
			หมู่ 4 บ้านนาโพธิ์	
		ต.ทุ่งพระยา	หมู่ 7 บ้านโป่งตาสา	
		ต.ลาดกระทิง	หมู่ 9 บ้าน กม.8	
	จ.ปราจีนบุรี	อ.ศรีมหาโพธิ์	ต.ศรีมหาโพธิ์	หมู่ 8 บ้านห้วยเอน
			ต.หนองโพรง	หมู่ 10 บ้านมาบเหียง
2 จังหวัด	3 อำเภอ	7 ตำบล	15 หมู่	



รูปที่ 4-2 พื้นที่ตั้งโครงการ



## 5. สภาพพื้นที่และโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ที่ปรึกษาจะรวบรวมข้อมูลพื้นฐานและโครงการต่างๆ ทางด้านการคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่จะมีการก่อสร้างในอนาคต ซึ่งรวมถึงแผนการดำเนินงานและการเปิดให้บริการ สำหรับเป็นข้อมูลพื้นฐานที่จะนำไปใช้ในการวิเคราะห์สภาพการเดินทางและการจราจรในปัจจุบันและอนาคตต่อไป ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานและโครงการต่างๆ ทางด้านการคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่จะมีการก่อสร้างในอนาคต ซึ่งรวมถึงแผนการดำเนินงานและการเปิดให้บริการประกอบด้วย

- แผนการดำเนินงานของกรมทางหลวง
- แผนการดำเนินงานของกรมทางหลวงชนบท
- แผนการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- แผนการดำเนินงานของหน่วยงานท้องถิ่นต่างๆ

### 5.1 ข้อมูลสภาพโครงข่ายทางหลวงในปัจจุบัน

โครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย ทางหลวงสายสำคัญได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 304 เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมต่อพื้นที่จังหวัดนนทบุรี จังหวัดกรุงเทพมหานคร จังหวัดฉะเชิงเทรา และจังหวัดปราจีนบุรี สู่ภาคอีสานที่จังหวัดนครราชสีมา ในแนวเหนือ - ใต้ ทางหลวงหมายเลข 331 เชื่อมต่อพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 304 เพื่อเชื่อมต่อไปยังภาคอีสานในแนวเหนือ - ใต้ เช่นเดียวกัน ทางหลวงหมายเลข 359 เชื่อมระหว่างจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดปราจีนบุรี และจังหวัดสระแก้ว ในแนวตะวันตก - ตะวันออก และทางหลวงหมายเลข 3076 เป็นเส้นทางสายรอง เชื่อมต่อพื้นที่จังหวัดนครนายก จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดฉะเชิงเทรา และจังหวัดสระแก้ว ในแนวตะวันตก - ตะวันออก แสดงดังรูปที่ 5-1

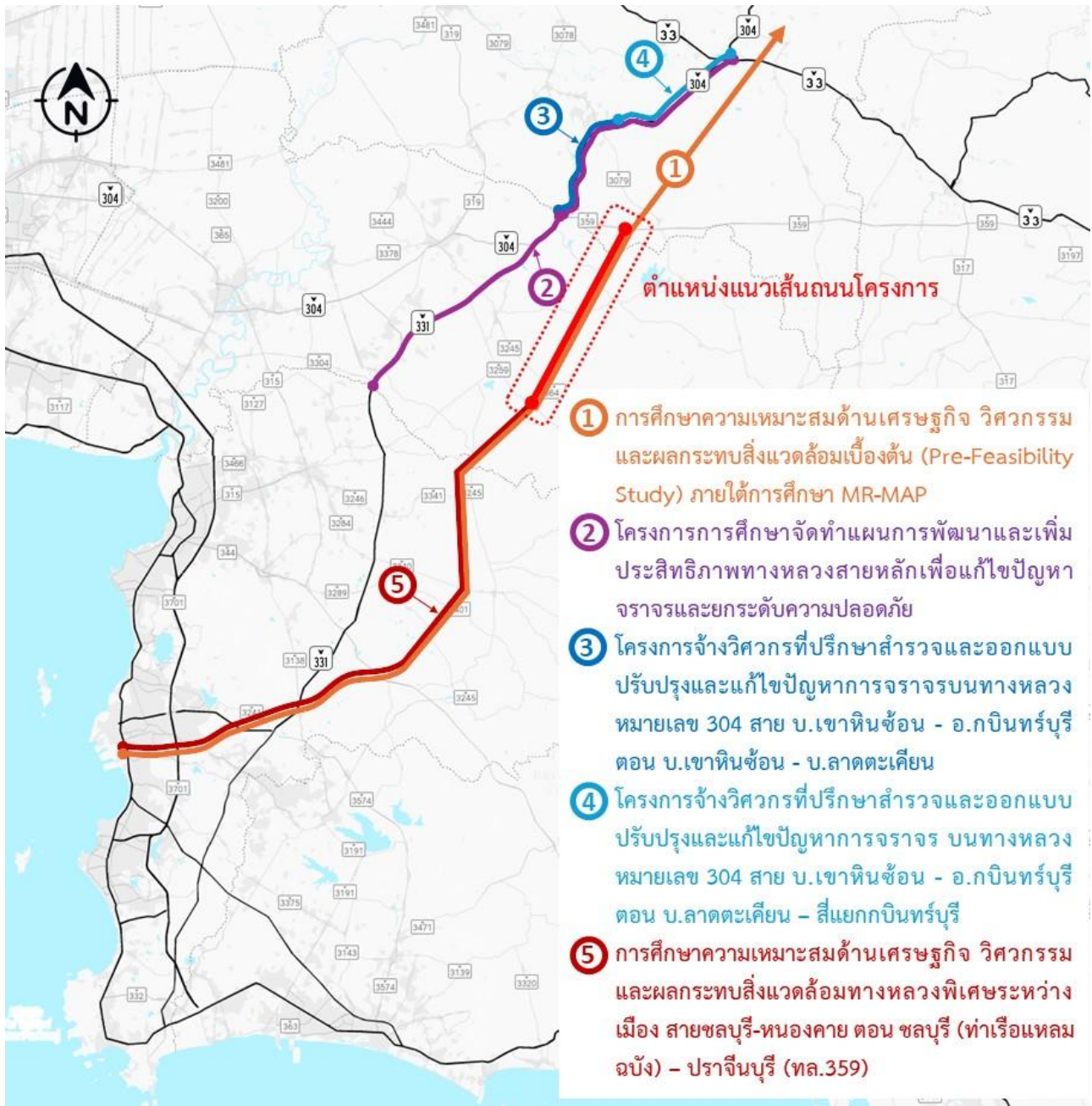
### 5.2 แผนงานโครงการที่สำคัญในพื้นที่ศึกษา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลแผนงานโครงการที่สำคัญในพื้นที่ศึกษาที่คาดว่าจะมีผลต่อปริมาณจราจรที่จะมาใช้บริการโครงการจำนวน 5 โครงการ ประกอบด้วย

1. โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP
2. โครงการการศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงสายหลักเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและยกระดับความปลอดภัย
3. โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.เขาหินซ้อน - บ.ลาดตะเคียน
4. โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 304 สาย บ.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน บ.ลาดตะเคียน - สี่แยกกบินทร์บุรี
5. โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทล.359)

โดยตำแหน่งของแต่ละโครงการ แสดงดังรูปที่ 5-2





รูปที่ 5-2 สรุปแผนงานโครงการที่สำคัญในพื้นที่ศึกษา

## 6. งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจรและวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

### 6.1 ข้อมูลสถิติปริมาณจราจรบนทางหลวงและโครงข่ายในพื้นที่โครงการ

ที่ปรึกษาจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งที่เกี่ยวข้องทั้งในอดีตและปัจจุบัน เพื่อใช้เป็นฐานสำหรับองค์ประกอบในการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรในอนาคต โดยในเบื้องต้นที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจรบนทางหลวง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 304 (ช่วงพนมสารคาม-เขาหินซ้อน) ทางหลวงหมายเลข 331 (ช่วงสี่แยกน่าน้อย-เขาหินซ้อน) ทางหลวงหมายเลข 359 (ช่วงเขามะกา-เขาหินซ้อน) และทางหลวงหมายเลข 3245 (ช่วงหนองไม้แก่น-ลาดกระหิง) ที่สำรวจโดยสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งได้สำรวจปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินเป็นประจำทุกปี ตัวอย่างโดยปริมาณจราจรย้อนหลัง ปี พ.ศ. 2563 ถึง ปี พ.ศ. 2567 บนทางหลวงในพื้นที่โครงการ แสดงดังตารางที่ 6-1



ตารางที่ 6-1 ข้อมูลสถิติปริมาณจราจรบนทางหลวงในพื้นที่โครงการ

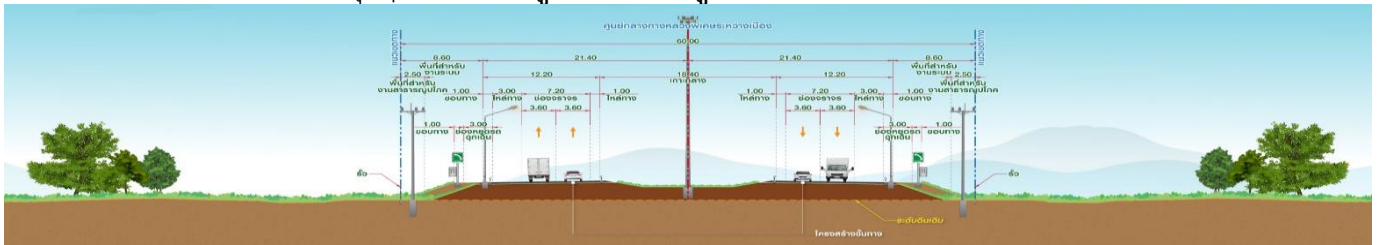
หมายเลข ทางหลวง	เส้นทาง	ตอนความคืบ หลัก กม.	ปี พ.ศ.	ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (AADT) แยกตามประเภทยานพาหนะ											รวม	สัดส่วน รถใหญ่ (ร้อยละ)	จักรยาน 2 ล้อ และ 3 ล้อ	จักรยานยนต์	PCU
				รถยนต์นั่ง ไม่เกิน 7 คน	รถยนต์ นั่งเกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง	รถบรรทุก ขนาดใหญ่	รถบรรทุก ทั่วไป	รถบรรทุก กึ่งทั่วไป						
304	พนมสารคาม - เขาคันทรง	125+322	2563	10,843	3,614	130	70	605	11,340	3,350	3,255	3,286	4,134	40,627	36.18	17	2,078	61,781	
			2564	11,094	3,740	130	70	606	11,225	3,448	3,373	3,388	4,109	41,183	36.41	8	2,189	62,772	
			2565	9,962	3,445	83	55	529	10,437	3,255	3,223	3,200	3,615	37,804	36.71	6	2,238	57,833	
			2566	8,675	3,576	62	51	465	9,853	3,237	3,205	3,168	3,469	35,761	38.02	15	2,378	55,442	
			2567	11,620	4,552	65	79	712	12,090	4,100	4,044	4,065	4,553	45,880	38.26	20	2,529	71,079	
331	สี่แยกกานน้อย - เขาคันทรง	134+753	2563	15,295	2,716	219	0	313	2,931	2,394	1,933	2,390	2,694	30,885	31.49	41	1,732	45,083	
			2564	15,002	2,828	196	0	278	3,001	2,500	2,059	2,523	2,756	31,143	32.48	39	1,879	45,937	
			2565	15,206	2,936	185	0	259	3,109	2,629	2,211	2,645	2,895	32,075	33.17	22	1,953	47,623	
			2566	14,902	3,117	135	0	210	3,301	2,786	2,455	2,729	2,961	32,596	34.18	13	2,041	48,854	
			2567	15,016	3,380	48	2	46	3,667	3,218	2,492	2,904	3,085	33,858	34.7	10	2,037	50,870	
359	เขามะกา - เขาคันทรง	41+793	2563	1,699	2,164	1,799	777	155	2,300	1,344	1,132	1,904	1,784	15,058	47.12	18	370	25,353	
			2564	2,042	2,534	2,138	906	176	2,782	1,621	1,354	2,257	2,100	17,910	46.98	20	361	30,101	
			2565	1,991	2,449	2,115	939	120	2,561	1,548	1,228	2,094	1,913	16,958	46.24	9	353	28,292	
			2566	2,131	2,554	81	32	51	2,654	1,653	1,325	2,240	2,038	14,759	49.73	3	498	25,260	
			2567	1,947	2,157	57	32	183	2,080	1,345	1,708	2,098	1,788	13,395	53.41	12	349	23,630	
3245	หนองไม้แก่น - ลาดกระบัง	90+317	2563	2,577	1,731	0	0	0	2,634	1,300	1,280	1,016	733	11,271	38.41	22	766	17,505	
			2564	1,450	1,004	0	0	0	1,413	802	797	646	550	6,662	41.95	32	838	10,821	
			2565	1,375	1,032	0	0	0	1,223	715	737	624	507	6,213	41.57	26	940	10,120	
			2566	1,346	993	0	0	0	1,339	831	779	682	597	6,567	43.99	39	977	10,903	
			2567	1,509	1,143	0	0	0	1,476	999	901	825	719	7,572	45.48	44	1,096	12,715	

## 7. การกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

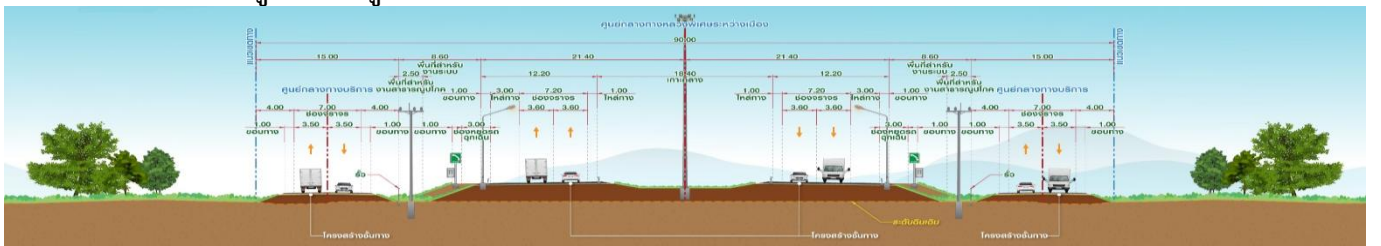
### 7.1 แนวคิดเบื้องต้นในการออกแบบ

#### รูปตัดถนนโครงการ

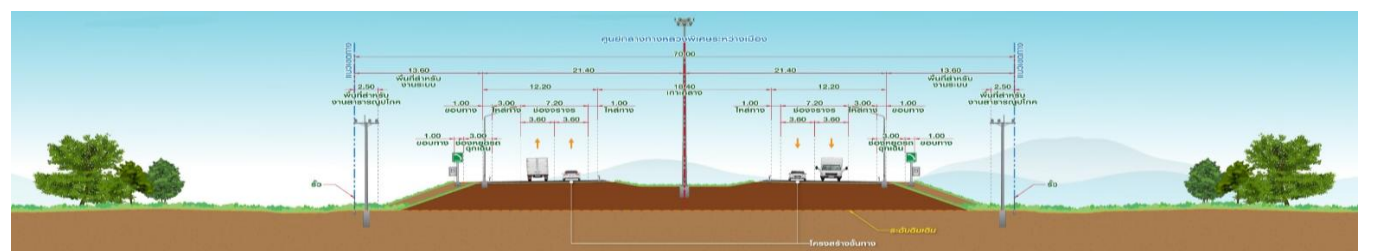
แนวคิดรูปตัดถนนโครงการทั่วไปเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ช่องจราจรละ 3.60 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.00 เมตร เกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) บนเขตทางปกติ 60.00 เมตร แสดงดังรูปที่ 7-1 และสำหรับช่วงชุมชนหรือในช่วงที่ต้องมีการเชื่อมต่อจะพิจารณาเพิ่มทางบริการตามความจำเป็น เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และบรรเทาผลกระทบที่พื้นที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ โดยมีขนาด 2 ช่องจราจร ขนาดความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร แบบวิงสวนทาง ซึ่งจะต้องใช้เขตทางเพิ่มเติมสำหรับทางบริการข้างละ 15.00 เมตร กรณีมีทางบริการเพียง 1 ด้านจะใช้เขตทางรวมกว้าง 75.00 เมตร และกรณีมีทางบริการทั้ง 2 ด้าน จะใช้เขตทางรวมกว้าง 90.00 เมตร แสดงดังรูปที่ 7-2 ทั้งนี้หากสภาพพื้นที่ที่มีความจำเป็นต้องถมดินเพื่อการก่อสร้างคันทางที่สูง อาจทำให้ลาดดินถล่มนั้นเกินเขตทางปกติ 60.00 เมตร จะต้องพิจารณาเพิ่มเขตทางให้เป็นเขตทางกว้างพิเศษ 70.00 เมตร เพื่อให้ดินถมไม่ล้นออกไปจากเขตทาง ซึ่งจะต้องพิจารณาเป็นจุดๆ ไป แสดงดังรูปที่ 7-3 และรูปที่ 7-4



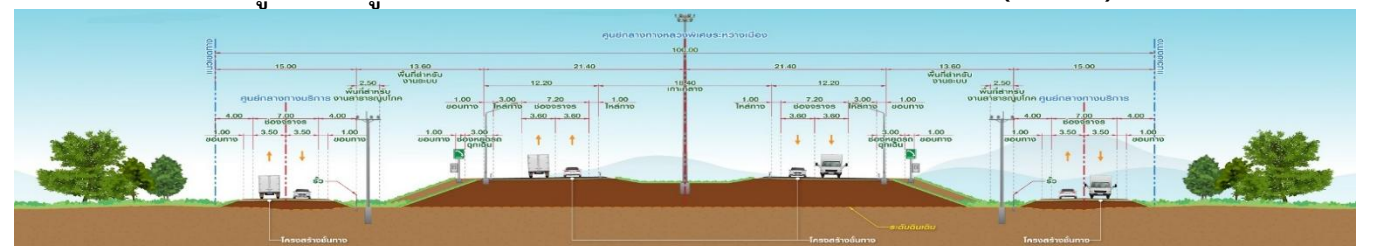
รูปที่ 7-1 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 60 เมตร (เบื้องต้น)



รูปที่ 7-2 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทาง 90 เมตร (เบื้องต้น)

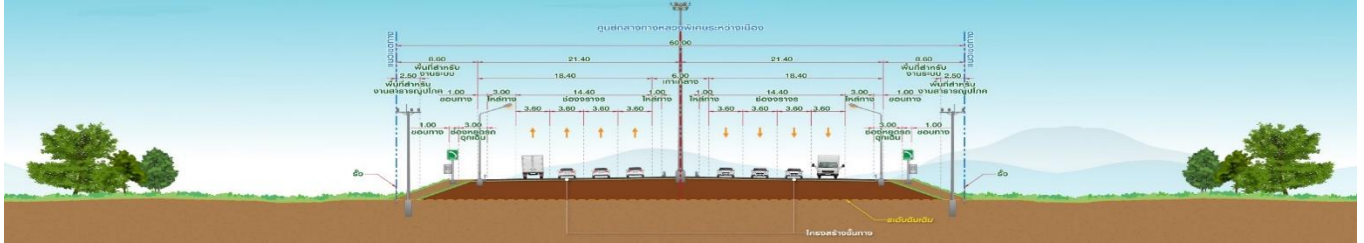


รูปที่ 7-3 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 70 เมตร (เบื้องต้น)

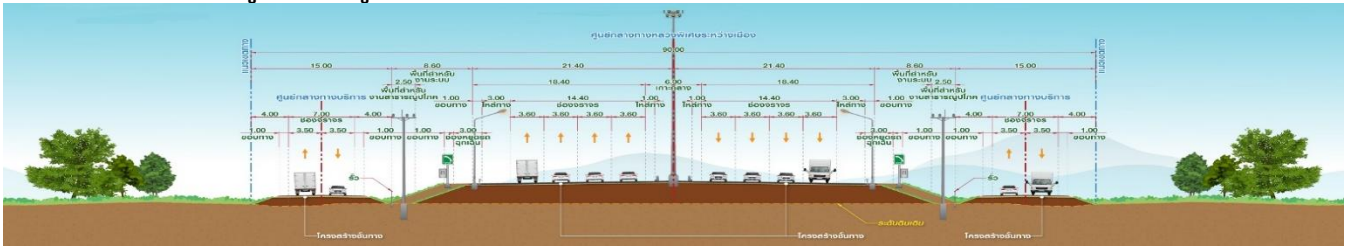


รูปที่ 7-4 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทาง 100 เมตร (เบื้องต้น)

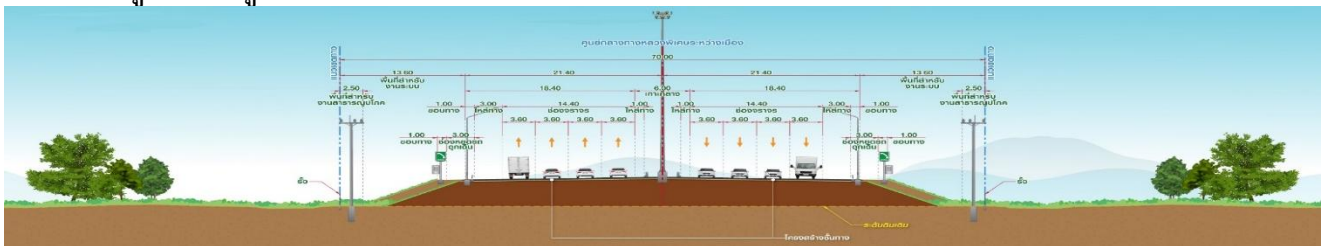
สำหรับแนวทางการพัฒนาในอนาคต สามารถขยายช่องจราจรได้สูงสุดจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 และ 8 ช่องจราจร ตามผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต โดยรูปแบบการขยายจะเป็นการขยายเข้าพื้นที่ด้านในเกาะกลาง เนื่องจากพื้นที่ขอบทางด้านนอกสุดนั้น จะเป็นตำแหน่งที่ต้องติดตั้งงานระบบอำนวยความสะดวกของระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้แก่ระบบสื่อสาร ระบบกล้องวงจรปิด และงานระบบไฟฟ้าอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยจะอยู่ภายใต้ข้อกำหนดเขตทางเช่นเดียวกับหน้าตัดถนนรูปแบบ 4 ช่องจราจร แสดงดังรูปที่ 7-5 ถึงรูปที่ 7-8



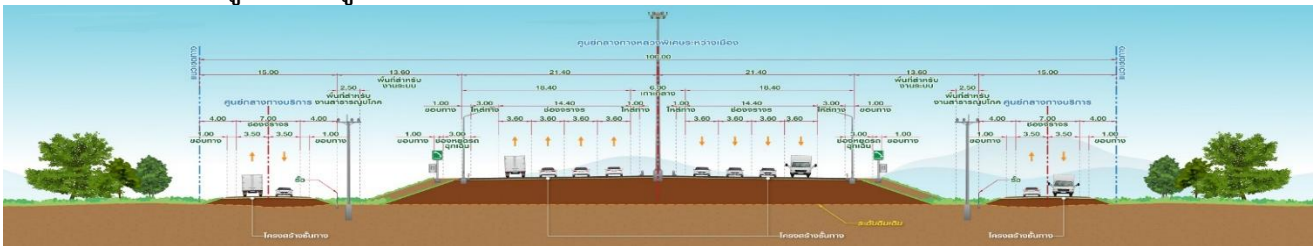
รูปที่ 7-5 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 8 ช่องจราจร เขตทาง 60 เมตร (เบื้องต้น)



รูปที่ 7-6 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 8 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทาง 90 เมตร (เบื้องต้น)



รูปที่ 7-7 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 8 ช่องจราจร เขตทาง 70 เมตร (เบื้องต้น)



รูปที่ 7-8 รูปตัดถนนทั่วไปขนาด 8 ช่องจราจร พร้อมทางบริการ เขตทาง 100 เมตร (เบื้องต้น)

### รูปแบบทางแยกต่างระดับ

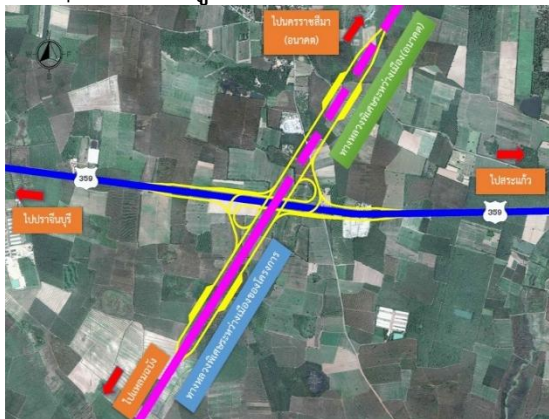
ทางแยกต่างระดับจากผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย, กุฎกาพันธ์ พ.ศ. 2561 การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-นครราชสีมา ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี ในโครงการฯ ตอน 2 ส่วนที่ 2 มี 1 แห่ง บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการฯ คือทางแยกต่างระดับศรีมหาโพธิ เป็น ทางแยกที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 359 อยู่ในพื้นที่อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งสภาพพื้นที่บริเวณทาง แยกจุดสิ้นสุดโครงการเป็นพื้นที่เกษตรกรรม สลับกับพื้นที่ชุมชนเล็กน้อย แสดงดังรูปที่ 7-9



รูปที่ 7-9 สภาพพื้นที่บริเวณทางแยกต่างระดับจุดสิ้นสุดโครงการ

จากผลการศึกษาความเหมาะสมฯ ได้ดำเนินการคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมที่สุด โดยกำหนดรูปแบบคัดเลือก 3 รูปแบบ ได้แก่

**รูปแบบทางเลือกที่ 1 Partial Cloverleaf Interchange** ออกแบบทางแยกต่างระดับเป็นรูปแบบโคลเวอร์ลีฟบางส่วน (Partial Cloverleaf) ซึ่งเป็นรูปแบบที่ไม่ซับซ้อนและใช้ทั่วไป โดยให้ถนนโครงการยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 359 การจราจรสามารถเลี้ยวเข้าและออกถนนโครงการได้ทุกทิศทางโดยไม่ติดสัญญาณไฟจราจร โดยทิศทางเลี้ยวขวาออกจากโครงการทั้ง 2 ทิศทางเพื่อเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 359 ออกแบบเป็นทางต่อเชื่อมกึ่งตรง (Semi-Directional Ramp) ส่วนทิศทางเลี้ยวขวาจากทางหลวงหมายเลข 359 เข้าสู่ถนนโครงการ ออกแบบเป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp) แสดงดังรูปที่ 7-10 และตารางที่ 7-1



รูปที่ 7-10 รูปแบบทางเลือกที่ 1 Partial Cloverleaf Interchange

ตารางที่ 7-1 เปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อย รูปแบบทางเลือกที่ 1

ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ลักษณะทางกายภาพของทางแยกที่ดีกว่ารูปแบบที่ 2 Cloverleaf Interchange เนื่องจากมีจำนวนโค้งราบน้อย ส่งผลต่อความสะดวกและความปลอดภัยในการขับขี่</li> <li>- ใช้ระยะเวลารวมในการเดินทางผ่านทางแยกน้อยที่สุด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าก่อสร้างสูงที่สุด</li> <li>- ค่าเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินสูง</li> <li>- ด่านเก็บค่าผ่านทางแยกออกเป็น 2 จุด</li> <li>- มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ในด้านทรัพยากรดิน คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน และจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องเวนคืนมาก</li> </ul>

**รูปแบบทางเลือกที่ 2 Cloverleaf Interchange** ออกแบบทางแยกต่างระดับเป็นรูปแบบโคลเวอร์ลีฟ (Cloverleaf) ซึ่งเป็นรูปแบบที่ไม่ซับซ้อน โดยให้ถนนโครงการยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 359 การจราจรสามารถเลี้ยวเข้าและออกถนนโครงการได้ทุกทิศทางโดยไม่ติดสัญญาณไฟจราจร ทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางออกแบบเป็นทางเลี้ยววน (Loop Ramp) จึงทำให้รถใช้ความเร็วได้น้อยกว่ารูปแบบที่ 1 Partial Cloverleaf Interchange แต่จะใช้เวลารวมเฉลี่ยในการเดินทางผ่านทางแยกดีกว่ารูปแบบที่ 3 T-type Interchange หรือ Double Trumpet Interchange แสดงดังรูปที่ 7-11 และตารางที่ 7-2

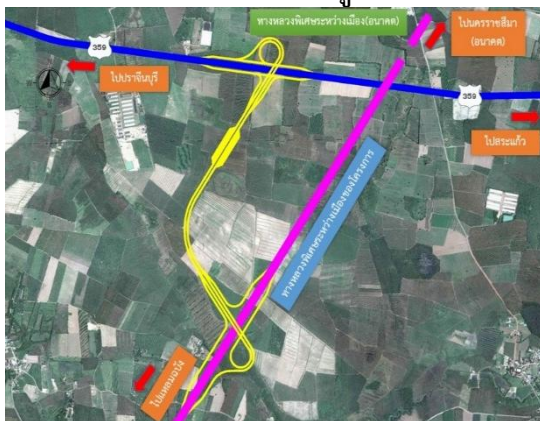


รูปที่ 7-11 รูปแบบทางเลือกที่ 2 Cloverleaf Interchange

ตารางที่ 7-2 เปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อย รูปแบบทางเลือกที่ 2

ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้ระยะเวลารวมในการเดินทางผ่านทางแยกน้อย</li> <li>- ค่าก่อสร้างน้อย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ลักษณะทางกายภาพของทางแยกด้อยที่สุด เนื่องจากมีจำนวนโค้งราบมากที่สุด ส่งผลต่อความสะดวกและความปลอดภัยในการขับขี่น้อยที่สุด</li> <li>- ค่าเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินสูงที่สุด</li> <li>- มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ในด้านทรัพยากรดิน คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน และจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องเวนคืนมากที่สุด</li> <li>- ด่านเก็บค่าผ่านทางแยกออกเป็น 2 จุด</li> </ul>

รูปแบบทางเลือกที่ 3 Double Trumpet Interchange ออกแบบทางแยกต่างระดับเป็นรูปแบบตัวที (T-type Interchange) เชื่อมต่อ 2 ครั้งกับทางหลวงพิเศษ และทางหลวงหมายเลข 359 หรือเรียกว่ารูปแบบ Double Trumpet สามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 359 ได้ทุกทิศทางโดยไม่ติดสัญญาณไฟจราจร สำหรับทางแยกต่างระดับรูปแบบนี้ จะแยกด่านเก็บค่าผ่านทางออกจากถนนสายหลัก สามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดสะสมบนถนนสายหลัก ก่อนเข้าด่านเก็บค่าผ่านทางได้ แสดงดังรูปที่ 7-12 และตารางที่ 7-3



รูปที่ 7-12 รูปแบบทางเลือกที่ 3 Double Trumpet Interchange

**ตารางที่ 7-3 เปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อย รูปแบบทางเลือกที่ 3**

ข้อดี	ข้อด้อย
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ลักษณะทางกายภาพของทางแยกดีที่สุด เนื่องจากมีจำนวนโค้งราบน้อยที่สุด ส่งผลต่อความสะดวกและความปลอดภัยในการขับขี่มากที่สุด</li> <li>- ค่าก่อสร้างน้อยที่สุด</li> <li>- ค่าชดเชยสิ่งอำนวยความสะดวกน้อยที่สุด</li> <li>- มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในด้านทรัพยากรดิน ด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน และจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องเวนคืนน้อยที่สุด</li> <li>- การจัดการระบบด้านทำได้ง่ายกว่า รูปแบบที่ 1 Partial Cloverleaf Interchange และรูปแบบที่ 2 Cloverleaf Interchange เนื่องจากรวมเป็นจุดเดียว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้ระยะเวลารวมในการเดินทางผ่านทางแยกมากที่สุด</li> </ul>

**7.2 หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ**

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนผลการศึกษเปรียบเทียบรูปแบบของทางแยกต่างระดับศรีมหาโพธิ โดยใช้รูปแบบทางแยกต่างระดับจากรายงานการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย, กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 ทั้งหมด 3 รูปแบบ ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นมาดำเนินการศึกษาเปรียบเทียบโดยใช้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน ซึ่งหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ ประกอบไปด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน โดยการกำหนดระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยจะใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ (Analytical Hierarchy Process หรือ AHP) ในการเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัย ทั้งปัจจัยหลัก 3 ด้านและปัจจัยย่อยในด้านต่าง ๆ จากผลการประเมินของผู้เชี่ยวชาญ แสดงดังตารางที่ 7-4

**ตารางที่ 7-4 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญ และคะแนนของปัจจัยหลัก**

ปัจจัย	ด้านวิศวกรรมและจราจร	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยรวมผลรวมแนวตั้ง	ค่าระดับความสำคัญ	คะแนน
ด้านวิศวกรรมและจราจร	1.00	1.12	1.02	1.04	0.35	35.00
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	0.89	1.00	0.84	0.91	0.30	30.00
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	0.98	1.18	1.00	1.05	0.35	35.00
ผลรวมแนวตั้ง	2.87	3.31	2.86	3.00	1.00	100.00

สำหรับการหาค่าระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยและในแต่ละปัจจัยหลักประกอบไปด้วยปัจจัยย่อย มีรายละเอียดดังนี้ สามารถสรุปได้ดังนี้

### 1) ด้านวิศวกรรม และจราจร (35 คะแนน) เช่น

- ความเหมาะสมต่อลักษณะทางเรขาคณิต พิจารณาเปรียบเทียบลักษณะของการออกแบบทั้งในทางราบ และทางดิ่ง ซึ่งจะส่งผลถึงความสะดวกสบายในการขับขี่ โดยการพิจารณารูปแบบเรขาคณิตทางราบจะพิจารณาจากรูปแบบของทางเลี้ยว (Ramp) ที่แยกออกจากทางสายหลัก ได้แก่ ทางเลี้ยวขวาแบบตรง (Directional Ramp) ทางเลี้ยวขวาแบบกึ่งตรง (Semi-directional Ramp) ทางเลี้ยวขวาแบบวน (Loop Ramp) และทางเลี้ยวขวาแบบเกือกม้า (U-turn Ramp) เป็นต้น ซึ่งแต่ละรูปแบบจะรองรับความเร็วได้แตกต่างกันตามลำดับ ซึ่งรูปแบบทางเลือกที่รองรับความเร็วในการผ่านทางแยกของยานพาหนะได้สูงกว่า จะได้เปรียบรูปแบบทางเลือกที่รองรับความเร็วในการผ่านทางแยกของยานพาหนะที่ต่ำกว่า ส่วนรูปแบบเรขาคณิตทางดิ่ง จะพิจารณาจำนวนการเปลี่ยนแปลงความลาดชันในแนวดิ่งของเส้นทาง ซึ่งจะมีผลต่อความสะดวกสบายในการขับขี่และการเปลี่ยนแปลงระยะการมองเห็นในบริเวณโค้งแนวดิ่ง รูปแบบทางเลือกที่มีการเปลี่ยนแปลงโค้งในแนวดิ่งของเส้นทางในแต่ละทางลาด (Ramp) น้อยกว่า จะมีความได้เปรียบกว่ารูปแบบทางเลือกอื่น

- ความเหมาะสมด้านความปลอดภัย พิจารณาจากจำนวนจุดแยก/จุดบรรจบ/จุดตัดของกระแสจราจร (Merging/Diverging/Weaving) รวมกันในแต่ละรูปแบบทางเลือก โดยรูปแบบทางเลือกที่มีผลรวมของจำนวนจุดแยก/จุดบรรจบ/จุดตัดของกระแสจราจรน้อยกว่า จะมีความได้เปรียบรูปแบบทางเลือกที่มีผลรวมของจำนวนจุดแยก/จุดบรรจบ/จุดตัดของกระแสจราจรสูงกว่า

- ความเหมาะสมด้านการจราจร พิจารณาจากระยะเวลารวมของทุกทิศทางในการเดินทางผ่านทางแยก ซึ่งรูปแบบทางเลือกที่ใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า จะได้เปรียบรูปแบบทางเลือกที่ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า เนื่องจากจะช่วยให้ประหยัดเวลาและประหยัดน้ำมันในการเดินทางผ่านทางแยกของแต่ละรูปแบบทางเลือก

- ความเหมาะสมของการควบคุมและบริหารด้านจราจร (Traffic Control Operation) การควบคุมและบริหารด้านจราจร (Traffic Control Operating) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองผ่านด่านเก็บเงินค่าผ่านทางหรือด่านซึ่งน้ำหนักอาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการจราจร โดยควรมีจำนวนด่านฯ ให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น การมีจำนวนด่านฯ น้อยกว่าจะสร้างความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ลดโอกาสการติดขัด ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และเพิ่มประสิทธิภาพในภาพรวม โดยรูปแบบทางเลือกที่มีจำนวนด่านฯ น้อยกว่า จะมีความได้เปรียบรูปแบบทางเลือกที่มีจำนวนด่านฯ มากกว่า

### 2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) เช่น

- ค่าก่อสร้าง พิจารณาเปรียบเทียบค่าก่อสร้างของแต่ละรูปแบบทางเลือก โดยรูปแบบทางเลือกที่มีค่าก่อสร้างน้อยกว่า จะมีความได้เปรียบรูปแบบทางเลือกที่มีค่าก่อสร้างสูงกว่า

- ค่าเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน พิจารณาจากค่าเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินของแต่ละรูปแบบทางเลือก โดยรูปแบบทางเลือกที่มีค่าเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินน้อยกว่า จะมีความได้เปรียบรูปแบบทางเลือกที่มีค่าชดเชยที่ดินและทรัพย์สินสูงกว่า

### 3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) เช่น

- ผลกระทบต่อด้านทรัพยากรดิน พิจารณาจากพื้นที่เปิดหน้าดินในการก่อสร้าง โดยรูปแบบใดมีการเปิดพื้นที่หน้าดินมากจะมีโอกาสเสี่ยงต่อการชะล้างพังทลายของดินในกรณีที่ฝนตก เนื่องจากเป็นแหล่งกำเนิดตะกอนดินปริมาณมาก จึงมีผลกระทบต่อมากกว่ารูปแบบทางเลือกอื่น

- ผลกระทบต่อด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน พิจารณาจากจำนวนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ตั้งอยู่ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางของแนวเส้นทางของทางแยกต่างระดับ โดยรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีจำนวนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า จะได้รับผลกระทบต่อด้านอากาศ เสียงและความสั่นสะเทือน

น้อยกว่า ดังนั้น รูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสม คือ รูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีจำนวนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ตั้งอยู่ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางของแนวเส้นทางของทางแยกต่างระดับน้อยกว่า

- ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาบนบก พิจารณาจากการใช้พื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติเป็นเกณฑ์ในการประเมินความเหมาะสมของแต่ละทางเลือก โดยพิจารณาจากปริมาณพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติที่ถูกตัดผ่านในเขตทางของแต่ละรูปแบบทางเลือก หากรูปแบบใดมีพื้นที่ตัดผ่านเขตป่าสงวนแห่งชาติมากกว่า ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้และระบบนิเวศมากกว่า

- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน พิจารณาจากสิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ที่ถูกเวนคืนที่ตั้งอยู่ในเขตเวนคืน เป็นตัวกำหนด กล่าวคือ หากรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการรูปแบบใดมีสิ่งปลูกสร้างและขนาดพื้นที่ที่ถูกเวนคืนมากกว่า แสดงว่ารูปแบบทางแยกต่างระดับนั้น จะส่งผลกระทบในด้านการโยกย้ายและเวนคืนมากกว่า ดังนั้นรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม คือรูปแบบทางแยกต่างระดับที่ต้องมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างน้อยที่สุด

โดยสามารถสรุปรายละเอียดปัจจัยย่อยของหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการแสดงดังตารางที่ 7-5

ตารางที่ 7-5 รายละเอียดปัจจัยย่อยของหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

ปัจจัยย่อยด้านวิศวกรรมและการจราจร	ปัจจัยย่อยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	ปัจจัยย่อยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ความเหมาะสมต่อลักษณะทางเรขาคณิต (8 คะแนน) - ความเหมาะสมด้านความปลอดภัย (9 คะแนน) - ความเหมาะสมด้านการจราจร (10 คะแนน) - ความเหมาะสมของการควบคุมและบริหารด้านจราจร (8 คะแนน)	- ค่าก่อสร้าง (20 คะแนน) - ค่าเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน (10 คะแนน)	- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน (4 คะแนน) - ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน (7 คะแนน) - ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาบนบก (9 คะแนน) - ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน (15 คะแนน)



### 7.3 สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

การพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการเพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสม จากการกำหนดน้ำหนักคะแนนในแต่ละด้านสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 7-6

ตารางที่ 7-6 สรุปน้ำหนักคะแนนปัจจัยในแต่ละด้าน และผลการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับศรีมหาโพธิ

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ		คะแนนเต็ม	คะแนน ทางเลือกที่ 1	คะแนน ทางเลือกที่ 2	คะแนน ทางเลือกที่ 3
<b>1</b>	<b>ด้านวิศวกรรมและจราจร</b>				
1.1	ความเหมาะสมด้านลักษณะทางเรขาคณิต	8.00	6.64	6.44	7.50
1.2	ความเหมาะสมด้านความปลอดภัย	9.00	6.75	4.09	9.00
1.3	ความเหมาะสมด้านจราจร	10.00	10.00	9.86	8.81
1.4	ความเหมาะสมของการควบคุมและบริหารด้านจราจร (Traffic control Operating)	8.00	3.20	3.20	6.40
<b>คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร</b>		<b>35.00</b>	<b>26.59</b>	<b>23.59</b>	<b>31.71</b>
<b>2</b>	<b>ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน</b>				
2.1	ค่าก่อสร้าง	20.00	16.00	19.00	20.00
2.2	ค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์	10.00	8.80	7.90	10.00
<b>คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน</b>		<b>30.00</b>	<b>24.80</b>	<b>26.90</b>	<b>30.00</b>
<b>3</b>	<b>ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</b>				
3.1	ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน	4.00	2.40	2.40	3.20
3.2	ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	7.00	4.20	4.20	5.60
3.3	ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาบนบก	9.00	7.20	5.40	7.20
3.4	ผลกระทบต่อกรโยกย้ายและเวนคืน (15.00 คะแนน)				
-	การเวนคืนพื้นที่	9.00	7.20	5.40	7.20
-	การรื้อย้ายอสังหาริมทรัพย์	6.00	3.60	3.60	4.80
<b>คะแนนรวมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</b>		<b>35.00</b>	<b>24.60</b>	<b>21.00</b>	<b>28.00</b>
<b>คะแนนรวมทั้ง 3 ด้าน</b>		<b>100.00</b>	<b>75.99</b>	<b>71.49</b>	<b>89.71</b>
<b>อันดับ</b>			<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

จากการพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในตารางที่ 7-5 พบว่าทางแยกต่างระดับศรีมหาโพธิรูปแบบทางเลือกที่ 3 รูปแบบ Double Trumpet Interchange มีคะแนนมากที่สุดเท่ากับ 89.71 คะแนน โดยมีความเหมาะสมในด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากที่สุด ดังนั้นรูปแบบที่ 3 แสดงดังรูปที่ 7-13 และ รูปที่ 7-14 จะมีความเหมาะสมที่สุดที่จะใช้ในการออกแบบต่อไป



รูปที่ 7-13 รูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุดในการคัดเลือก



รูปที่ 7-14 ตัวอย่างภาพ 3 มิติ รูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมที่สุดในการคัดเลือก

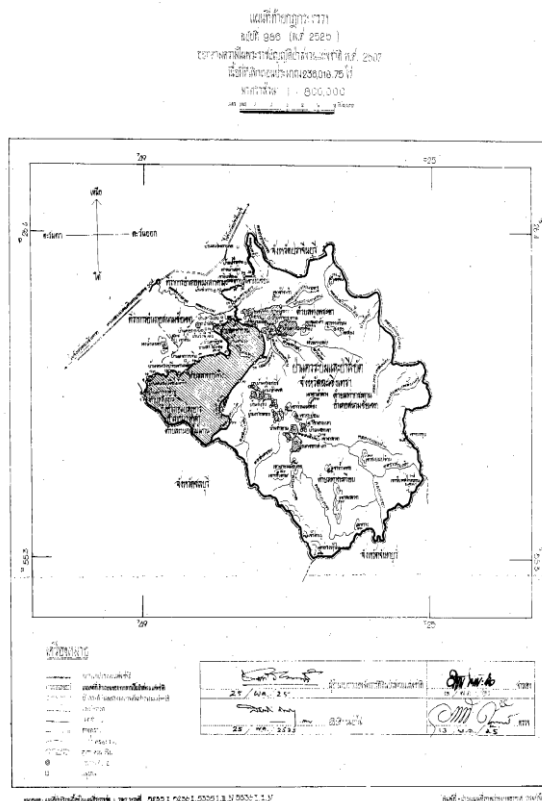
## 8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

### 8.1 ข้อยกเว้นด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี - หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2 โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการฯ บริเวณ กม.95+350 ทางแยกต่างระดับสนามชัยเขต (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3076) อำเภอสนามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา และมีจุดสิ้นสุดโครงการฯ บริเวณ กม.124+200 ทางแยกต่างระดับศรีมหาโพธิ (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 359) อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งมีระยะทางของโครงการฯ ประมาณ 29 กิโลเมตร โดยในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะมีการตรวจสอบข้อยกเว้นด้านสิ่งแวดล้อมเป็นการถ่วงดุลเพื่อทราบข้อจำกัดและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาโครงการ ซึ่งประกอบด้วย การตรวจสอบข้อยกเว้นทางด้านกฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือขยายถนนในพื้นที่อนุรักษ์ต่าง ๆ เช่น พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ เขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า แหล่งโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียน เป็นต้น กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่

#### 8.1.1 พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ

จากการตรวจสอบพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ตามหนังสือสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 สาขาปราจีนบุรี ที่ ทส 1633.2/4028 ลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2568 พบว่า บริเวณแนวเส้นทางของโครงการมีบางส่วนที่ซ้อนทับกับพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าแควระบมและป่าสีด โดยป่าแควระบมและป่าสีด เป็นป่าสงวนแห่งชาติ ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 110 (พ.ศ. 2509) ออกตามความในพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 ซึ่งต่อมา กฎกระทรวง ฉบับที่ 986 (พ.ศ. 2525) ให้เพิกถอนป่าแควระบมและป่าสีด ในท้องที่ตำบลเขาหินซ้อน อำเภอพนมสารคาม ตำบลทุ่งพระยา ตำบลคูยายหมี่ ตำบลลาดกระโทง ตำบลท่ากระดาน ตำบลท่าตะเกียบ อำเภอสนามชัยเขต และตำบลวังเย็น ตำบลหนองไม้แก่น อำเภอแปลงยาว อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา ออกจากการเป็นป่าสงวนแห่งชาติบางส่วน แสดงดังรูปที่ 8-1 ซึ่งจากการตรวจสอบบริเวณแนวเส้นทางของโครงการยังคงตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าแควระบม และป่าสีด



รูปที่ 8-1 ขอบเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าแควระบมและป่าสีด



### 8.1.2 มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือ ที่ ทส 1008.6/9705 ลงวันที่ 11 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และ 5

8.1.3 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 (ลำดับ 19 20 และ 33)

รายละเอียดการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ตามท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 แสดงดังตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ตามท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2568

ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ตามลำดับประเภทโครงการตามท้ายประกาศฯ	ผลการตรวจสอบตามข้อจำกัด
19 ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	โครงการมีลักษณะเป็นระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ ดังนั้น โครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
20 ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้ 20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	จากการตรวจสอบพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า ของกรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่า และพันธุ์พืช ตามหนังสือ ที่ ทส 0906.803/11341 ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2568 พบว่า โครงการไม่ได้ตัดผ่านเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	จากการตรวจสอบพื้นที่อุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ตามหนังสือ ที่ ทส 0906.803/11341 ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2568 พบว่า โครงการไม่ตัดผ่านในเขตพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
20.3 พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	จากการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือ ที่ ทส 1008.6/9705 ลงวันที่ 11 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และ 5



ตารางที่ 8-1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ตามท้ายประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2568 (ต่อ)

ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ตามลำดับประเภทโครงการตามท้ายประกาศฯ	ผลการตรวจสอบตามข้อจำกัด
20.4 พื้นที่เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ	แนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราและปราจีนบุรี โดยในจังหวัดฉะเชิงเทราครอบคลุมตำบลลาดกระทิง คู้ยายหมี ท่ากระดาน และทุ่งพระยา ในอำเภอสนามชัยเขต และตำบลเขาหินซ้อน ในอำเภอนมสารคาม สำหรับจังหวัดปราจีนบุรี ครอบคลุมตำบลศรีมหาโพธิ และหนองโพรง ในอำเภอศรีมหาโพธิ โดยพื้นที่โครงการมีระยะห่างจากชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ณ ตำบลคลองตำหรุ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประมาณ 55 กิโลเมตร จึงสรุปได้ว่าโครงการไม่ได้ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติแต่อย่างใด
20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตรห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	แนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราและปราจีนบุรี โดยในจังหวัดฉะเชิงเทราครอบคลุมตำบลลาดกระทิง คู้ยายหมี ท่ากระดาน และทุ่งพระยา ในอำเภอสนามชัยเขต และตำบลเขาหินซ้อน ในอำเภอนมสารคาม สำหรับจังหวัดปราจีนบุรี ครอบคลุมตำบลศรีมหาโพธิ และหนองโพรง ในอำเภอศรีมหาโพธิ โดยพื้นที่โครงการมีระยะห่างจากชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ณ ตำบลคลองตำหรุ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประมาณ 55 กิโลเมตร จึงสรุปได้ว่าโครงการไม่ได้ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตรห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติแต่อย่างใด
20.6 พื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	จากการตรวจสอบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศของกรมทรัพยากรน้ำ บริเวณแนวเส้นทางโครงการในระยะ 2 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตามหนังสือ ที่ ทส 0609/4162 ลงวันที่ 16 กรกฎาคม 2568 ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	จากการตรวจสอบแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ จากสำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี ตามหนังสือ ที่ วธ 0415/286 ลงวันที่ 9 เมษายน 2568 ไม่พบโบราณสถาน ตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ในระยะ 500 เมตร แต่อย่างใด
33 โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	จากการตรวจสอบพื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือ ที่ ทส 1008.6/9705 ลงวันที่ 11 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และ 5 ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 แต่อย่างใด

จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมข้างต้น พบว่า โครงการมีลักษณะเป็นระบบทางพิเศษ ตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2568

### 8.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

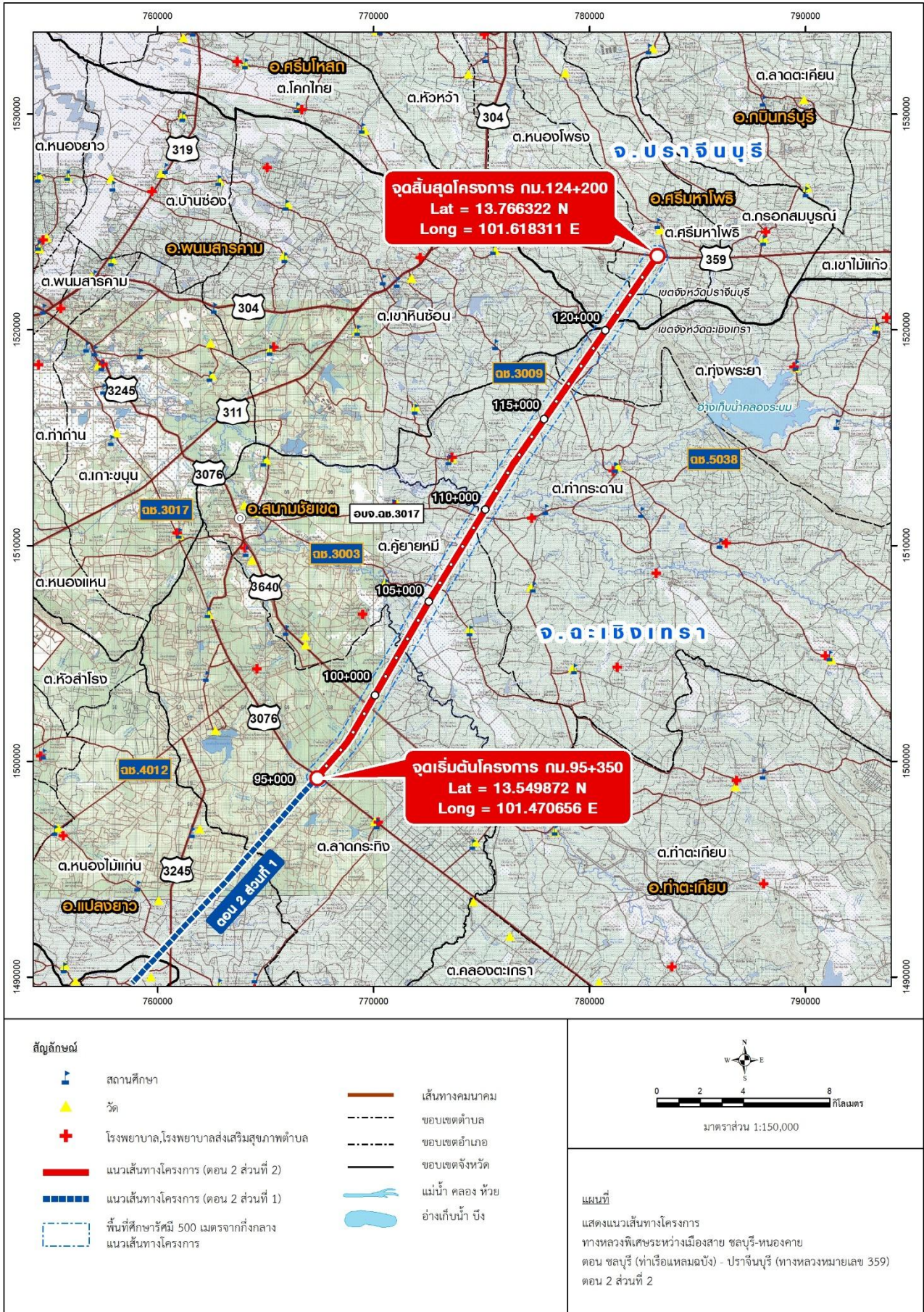
ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาโครงการให้สอดคล้องกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme: ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน 2567) ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เดือนสิงหาคม 2567 ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะนำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลักประกอบกับเอกสารทางวิชาการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รวมทั้งตรวจสอบประเภทโครงการที่เข้าข่ายและขนาดโครงการที่จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือเพื่อประกอบการขออนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยยึดถือตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลงราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 141 ตอนพิเศษ 4 ง วันที่ 5 มกราคม 2567 รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจะศึกษาถึงผลกระทบของกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นต่อสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจสังคม และทรัพยากรบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่โดยรอบ ทั้งผลกระทบในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

### 8.3 พื้นที่ศึกษา

ดำเนินการศึกษาครอบคลุมพื้นที่จากแนวเส้นทางในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ตำบลเขาหินซ้อน อำเภอพนมสารคาม ตำบลทุ่งพระยา ตำบลท่ากระดาน ตำบลคูยายหมี และตำบลลาดกระทิง อำเภอสนามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา และตำบลศรีมหาโพธิ ตำบลหนองโพรง อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี แสดงดังรูปที่ 8-2 และตารางที่ 8-2

ตารางที่ 8-2 พื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่
จ.ฉะเชิงเทรา	อ.พนมสารคาม	ต.เขาหินซ้อน	หมู่ 12 บ้านคลองตะเคียน
			ต.คูยายหมี
	หมู่ 17 บ้านเนินทราย		
	หมู่ 8 บ้านหนองยาง		
	หมู่ 10 บ้านอ่างทอง		
	หมู่ 6 บ้านยางแดง		
	อ.สนามชัยเขต	ต.ท่ากระดาน	หมู่ 5 บ้านกระบกเตี้ย
			หมู่ 1 บ้านท่ากระดาน
			หมู่ 6 บ้านนาอ้อย
		หมู่ 4 บ้านนาโพธิ์	
		ต.ทุ่งพระยา	หมู่ 7 บ้านโป่งตาสา
	จ.ปราจีนบุรี	อ.ศรีมหาโพธิ	ต.ศรีมหาโพธิ
ต.หนองโพรง			
2 จังหวัด	3 อำเภอ	7 ตำบล	15 หมู่



รูปที่ 8-2 พื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



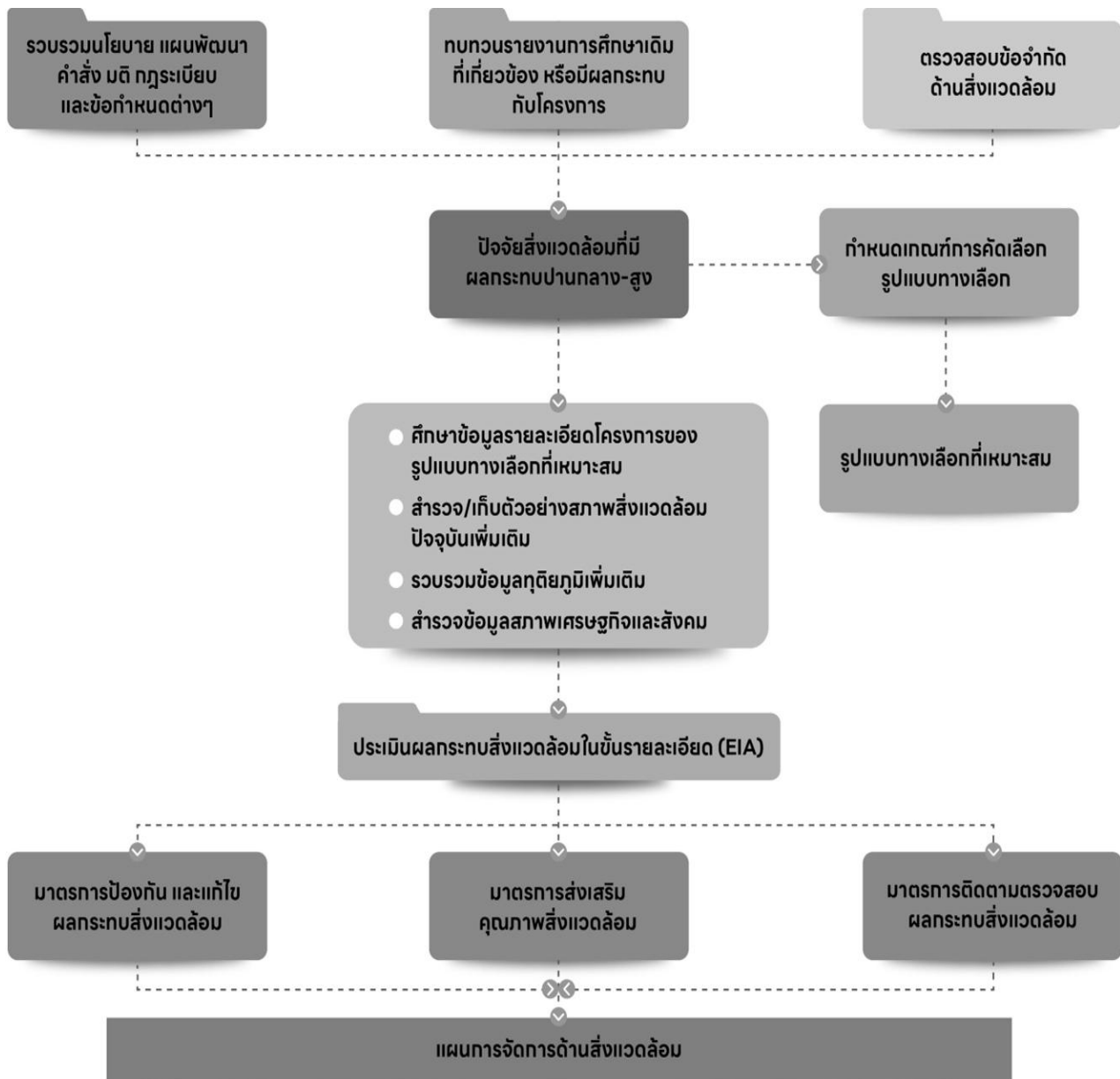
ทั้งนี้ จากการสำรวจสภาพพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากแนวกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งพบขอบเขตหมู่บ้าน/ชุมชน ในพื้นที่ศึกษาจำนวน 15 หมู่ (ดังรูปที่ 9-2) โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการไม่พบศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานที่ราชการ ดังนั้น จึงพิจารณาระยะห่างจากบ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการมากที่สุดของแต่ละหมู่บ้าน กำหนดเป็นพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม โดยพบว่าในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตรจากแนวกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีบ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้างทั้งหมด 13 หมู่ แสดงดังตารางที่ 8-3

ตารางที่ 8-3 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พิกัด UTM		ระยะห่างจากแนวถนนโครงการ (เมตร)	บริเวณกม. ที่	ซ้ายทาง/ขวาทาง	หมายเหตุ
					E	N				
1	หมู่ 4 บ้านห้วยน้ำใส	ฉะเชิงเทรา	สนามชัยเขต	ลาดกระทิง	767399	1499277	24	95+400 (จุดเริ่มต้นโครงการ)	ขวา	บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง
2	หมู่ 9 บ้าน ก.ม.8	ฉะเชิงเทรา	สนามชัยเขต	ลาดกระทิง	770837	1504443	ประชิด ติดแนวเส้นทางโครงการ	101+600	ขวา	บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง
3	หมู่ 8 บ้านหนองยาง	ฉะเชิงเทรา	สนามชัยเขต	คูยายหมี่	-	-	-	-	-	ไม่พบบ้าน/สิ่งปลูกสร้างบริเวณพื้นที่ศึกษา
4	หมู่ 17 บ้านเนินทราย	ฉะเชิงเทรา	สนามชัยเขต	คูยายหมี่	771455	1505940	211	103+300	ซ้าย	บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง
5	หมู่ 9 บ้านท่าม่วง	ฉะเชิงเทรา	สนามชัยเขต	คูยายหมี่	773315	1508457	111	106+340	ขวา	บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง
6	หมู่ 10 บ้านอ่างทอง	ฉะเชิงเทรา	สนามชัยเขต	คูยายหมี่	773900	1510007	265	107+800	ซ้าย	บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง
7	หมู่ 6 บ้านยางแดง	ฉะเชิงเทรา	สนามชัยเขต	คูยายหมี่	774789	1511442	182	109+700	ซ้าย	บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง
8	หมู่ 4 บ้านนาโพธิ์	ฉะเชิงเทรา	สนามชัยเขต	ท่ากระดาน	774976	1511369	25	109+700	ซ้าย	บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง
9	หมู่ 5 บ้านกระบกเตี้ย	ฉะเชิงเทรา	สนามชัยเขต	ท่ากระดาน	775068	1511574	20	110+000	ซ้าย	บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง
10	หมู่ 1 บ้านท่ากระดาน	ฉะเชิงเทรา	สนามชัยเขต	ท่ากระดาน	778375	1516715	76	116+000	ซ้าย	บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง
11	หมู่ 6 บ้านนาบ้อย	ฉะเชิงเทรา	สนามชัยเขต	ท่ากระดาน	778761	1516963	90	116+500	ขวา	บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง
12	หมู่ 7 บ้านโป่งตาสา	ฉะเชิงเทรา	สนามชัยเขต	ทุ่งพระยา	780443	1519546	ประชิด ติดแนวเส้นทางโครงการ	119+500	ขวา	บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง
13	หมู่ 12 บ้านคลองตะเคียน	ฉะเชิงเทรา	พนมสารคาม	เขาหินซ้อน	-	-	-	-	-	ไม่พบบ้าน/สิ่งปลูกสร้างบริเวณพื้นที่ศึกษา
14	หมู่ 10 บ้านมาบเตี้ย	ปราจีนบุรี	ศรีมหาโพธิ์	หนองโพรง	781359	1521010	75	121+300	ซ้าย	บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง
15	หมู่ 8 บ้านหัวเอน	ปราจีนบุรี	ศรีมหาโพธิ์	ศรีมหาโพธิ์	783259	1523880	475	124+235 (จุดสิ้นสุดโครงการ)	ซ้าย	บ้านเรือน/สิ่งปลูกสร้าง

### 8.4 ขั้นตอนการศึกษา

ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีขั้นตอนการศึกษาแสดงดังรูปที่ 8-3



รูปที่ 8-3 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

### 8.5 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษา

ปัจจัยในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะดำเนินการศึกษาครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 องค์ประกอบ ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญและต้องนำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการศึกษานี้ มีจำนวน 24 ปัจจัย ดังตารางที่ 8-4



ตารางที่ 8-4 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษา

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1.1 ทรัพยากรดิน 1.2 ธรณีวิทยาและธรณี พิบัติภัย 1.3 น้ำผิวดิน 1.4 อากาศและบรรยากาศ 1.5 เสียง 1.6 ความสั่นสะเทือน	2.1 นิเวศวิทยาทางบก (ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า) 2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	3.1 การคมนาคมขนส่ง 3.2 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ 3.3 การควบคุมน้ำท่วมและ การระบายน้ำ 3.4 การเกษตรกรรม 3.5 การใช้ที่ดิน	4.1 เศรษฐกิจ-สังคม 4.2 การโยกย้ายและการ เวนคืน 4.3 การสาธารณสุข 4.4 อาชีวอนามัยและความ ปลอดภัย 4.5 การแบ่งแยก 4.6 อุบัติเหตุและความ ปลอดภัย 4.7 ความปลอดภัยในสังคม 4.8 สุขภาพ 4.9 ผู้ใช้ทาง 4.10 โบราณสถาน แหล่ง โบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทาง วัฒนธรรม 4.11 สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ
6 ปัจจัย	2 ปัจจัย	5 ปัจจัย	11 ปัจจัย

หมายเหตุ : จากแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผน  
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of  
Environmental Impact Statement of a Road Scheme: ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน 2567) ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน  
กรมทางหลวง

9. งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนรวมถึงการประชาสัมพันธ์ เป็นกระบวนการสำคัญที่จะช่วยสนับสนุน  
ให้ผลการศึกษาโครงการ เกิดความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบการพัฒนา  
ที่เหมาะสมของโครงการ และกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องดำเนินการให้ผู้มีส่วนได้ส่วน  
เสียและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นอย่างกว้างขวาง ซึ่งจำเป็นต้องทำการวิเคราะห์  
กลุ่มเป้าหมายและกำหนดเทคนิควิธีการรับฟังความคิดเห็นที่เหมาะสม เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์และ  
สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุด จึงเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ได้รับผลกระทบทุกภาคส่วน ตลอดจน  
สื่อมวลชนและผู้สนใจได้มีส่วนร่วมในโครงการ ให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ  
มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอันจะทำให้ผู้ศึกษาโครงการได้รับข้อมูลความคิดเห็นอย่างกว้างขวาง และครอบคลุม  
ประเด็นสำคัญต่างๆ สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาศึกษาโครงการให้เกิดความเหมาะสมและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น  
โดยมีรายละเอียดในการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้

## 9.1 กลุ่มเป้าหมาย

ในการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์ได้พิจารณากลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับโครงการให้ครอบคลุมทุกภาคส่วนตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ดังนี้

กลุ่มที่ 1 : ผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานโครงการ

กลุ่มที่ 2 : หน่วยงานรับผิดชอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กลุ่มที่ 3 : หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กลุ่มที่ 4 : หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มที่ 5 : องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม/องค์กรพัฒนาเอกชน/สถาบันการศึกษาและนักวิชาการอิสระ

กลุ่มที่ 6 : สื่อมวลชน

กลุ่มที่ 7 : ประชาชนทั่วไป

## 9.2 แนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่ปรึกษาฯ จึงขอเสนอแนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร เพื่อส่งเสริมกระบวนการศึกษาโครงการให้เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

**9.2.1 การให้ข้อมูลข่าวสาร (Public Information)** ในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลรายละเอียดการศึกษาโครงการให้กับกลุ่มเป้าหมายได้รับรู้และเกิดความเข้าใจนั้น จะดำเนินการเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการที่จะดำเนินการ รวมทั้งผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งทางบวกและทางลบ โดยเริ่มตั้งแต่ระยะเริ่มต้นการศึกษาโครงการ และดำเนินการไปอย่างต่อเนื่อง ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์โครงการผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ เช่น สื่อประกอบการนำเสนอ (PowerPoint) วีดิทัศน์ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ เอกสารประกอบการประชุม บอร์ดนิทรรศการ และเว็บไซต์โครงการ

**9.2.2 การปรึกษาหารือ (Public Consultation)** ที่ปรึกษาฯ จะกำหนดแนวทางการดำเนินงานให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เข้ามามีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลโครงการ และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น หรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันต่อการดำเนินงานโครงการกับกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ ด้วยรูปแบบ “การสื่อสารสองทาง” และ “กระบวนการคิดร่วมกัน” อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการโดยเฉพาะผู้ได้รับผลกระทบ ทั้งเชิงบวกและลบ ได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นอย่างกว้างขวาง เพื่อปรึกษาหารือรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของประชาชนอย่างรอบด้าน ประชาชน ประกอบด้วยแผนงานหลัก 2 แผนงาน คือ แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ และแผนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งจะประกอบไปด้วยแผนงานย่อยที่จะดำเนินการตามขั้นตอนการศึกษาของโครงการ

## 9.3 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

ที่ปรึกษาฯ ได้วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใสเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีโอกาสรับทราบข้อมูลความคืบหน้าของโครงการ และเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะได้ในทุกขั้นตอนการศึกษาโครงการ ประกอบขั้นตอน ดังนี้

**9.3.1 การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่** เพื่อชี้แจงความเป็นมา เหตุผลและความจำเป็น วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน และแผนการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ แนวทางการออกแบบถนนโครงการพร้อมทั้งรับฟัง ความคิดเห็นข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาใช้ประกอบการศึกษาของโครงการ และวางแผนการดำเนินงานส่วนต่างๆ ของโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และแผนพัฒนาของจังหวัด

**9.3.2 การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)** เพื่อแนะนำรายละเอียดเบื้องต้นโครงการประกอบการประชุมความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน ขั้นตอนและแผนการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางโครงการ

แนวคิดในการออกแบบโครงการ แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

**9.3.3 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)** เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของผลการศึกษาด้านต่างๆ โดยเฉพาะแนวเส้นทางหรือรูปแบบทางเลือก การพัฒนาถนนของโครงการ ข้อดี-ข้อเสียในแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสม ต่อการพัฒนา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

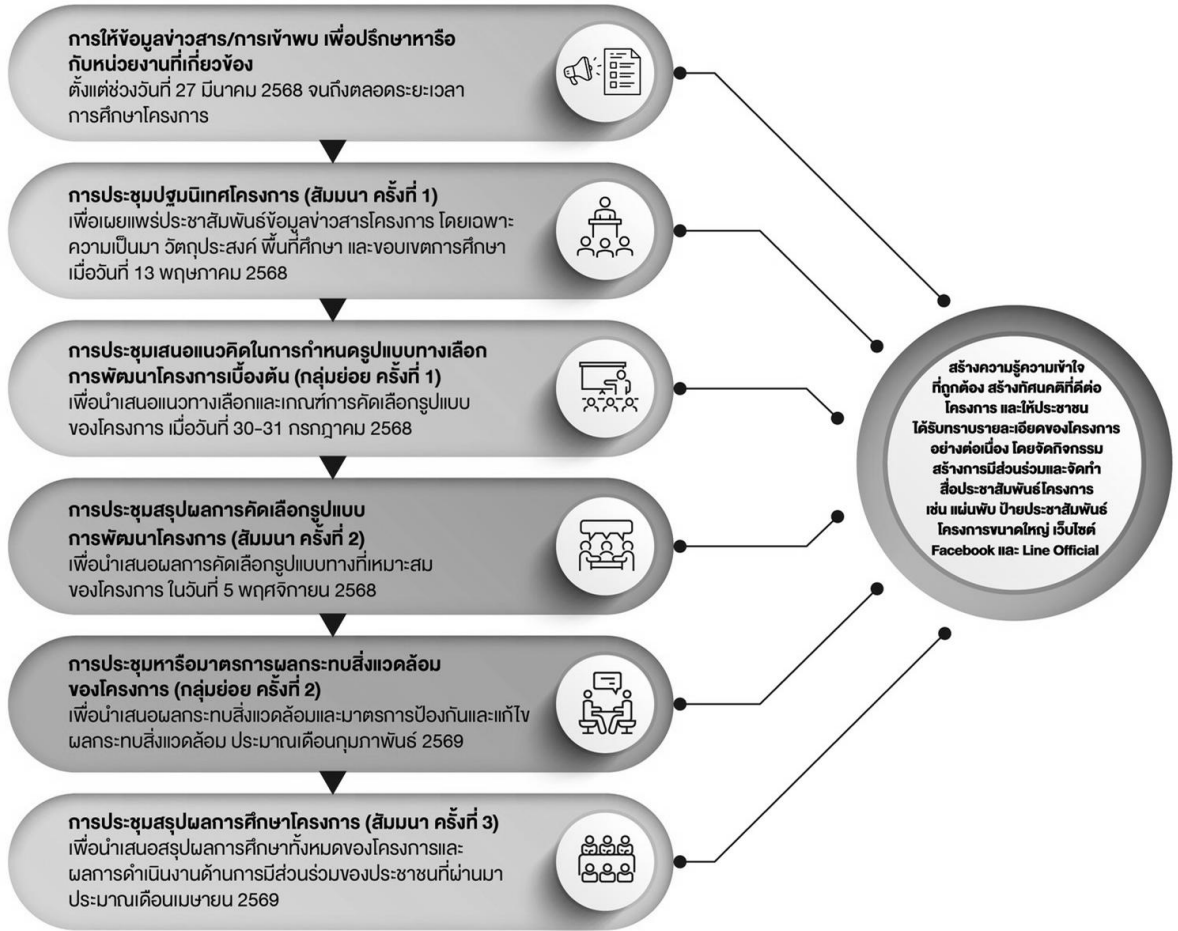
**9.3.4 การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)** ดำเนินการจัดสัมมนา เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา ประกอบด้วย สรุปรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

**9.3.5 การประชุมหรือมาตรการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)** เพื่อนำเสนอ รายละเอียดของโครงการด้านวิศวกรรม เช่น การออกแบบแนวเส้นทางและองค์ประกอบทางวิศวกรรมที่เกี่ยวข้องรวมถึง ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมของโครงการและนำเสนอผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของ ประชาชนที่ผ่านมา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

**9.3.6 การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)** เป็นการนำเสนอสรุปผลการศึกษาด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาประกอบการจัดทำรายงานสรุปผลการศึกษาโครงการให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

**9.3.7 แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ** เพื่อให้การดำเนินงานประชาสัมพันธ์เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายอย่างกว้างขวาง รวดเร็ว และทั่วถึง ที่ปรึกษาจึงเลือกใช้สื่อที่มีความหลากหลายเพื่อเป็นสื่อกลางสำคัญ ในการถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารไปสู่สาธารณะอย่างกว้างขวางและรวดเร็ว ผ่านทางช่องทางต่างๆ ของโครงการ เช่น เว็บไซต์ Line และ Facebook ของโครงการ

โดยสามารถสรุปแผนการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ของโครงการ แสดงดังรูปที่ 9-1



รูปที่ 9-1 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน





#### 9.4 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมที่ผ่านมา

9.4.1 เข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องภายในพื้นที่ต่อผู้บริหาร ระดับจังหวัด/อำเภอ เพื่อชี้แจงรายละเอียดข้อมูลโครงการ แนวคิดการออกแบบถนนโครงการ และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะถึงความเป็นไปได้ตลอดจนข้อจำกัดต่างๆ ภายในพื้นที่เพื่อประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการและกำหนดแนวคิดการออกแบบเบื้องต้น แสดงดังตารางที่ 9-1

ตารางที่ 9-1 การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

รายละเอียดการเข้าพบ	ภาพการเข้าพบ
1. เข้าพบนายอำเภอสนามชัยเขต เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2568	
2. เข้าพบองค์การบริหารส่วนตำบลลาดกระทิง เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2568	
3. เข้าพบองค์การบริหารส่วนตำบลคู้ยายหมี เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2568	
4. เข้าพบองค์การบริหารส่วนตำบลท่ากระดาน เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2568	
5. เข้าพบองค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งพระยา เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2568	
6. เข้าพบนายอำเภอพนมสารคาม เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2568	
7. เข้าพบนายอำเภอศรีมหาโพธิ เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2568	
8. เข้าพบองค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2568	

ตารางที่ 9-1 การเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ (ต่อ)

รายละเอียดการเข้าพบ	ภาพการเข้าพบ
9.เข้าพบองค์การบริหารส่วนตำบลเขาหินซ้อน เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2568	
10.เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2568	
11.เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2568	
12.เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดปราจีนบุรี เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2568	

9.4.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ที่ปรึกษาฯ ได้จัดให้มีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันอังคารที่ 13 พฤษภาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมราชพลฤกษ์ A-B โรงแรมเซ็นไรส์ ลากูน โฮเทล แอนด์ กอล์ฟ อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม ณ ห้องประชุมพร้อมกับการประชุมผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings รวมทั้งสิ้น 146 คน โดยได้รับเกียรติจาก นายสมประสงค์ อรรถาชิต ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา ให้เกียรติเป็นประธาน กล่าวเปิดการประชุม โดยมีภาพบรรยากาศการประชุมดังแสดงดังรูปที่ 9-2



รูปที่ 9-2 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

#### 9.4.3 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาฯ ได้จัดให้มีการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 30-31 กรกฎาคม 2568 จำนวน 2 เวที ดังนี้ เวทีที่ 1 วันพุธที่ 30 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพนง ตำบลหนองโพนง อำเภอสรีมโหฬาร จังหวัดปราจีนบุรี ได้รับเกียรติจาก นายสุรภูมิ ศรีสวัสดิ์ ปลัดอำเภอหัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง เป็นประธานเปิดการประชุม และเวทีที่ 2 วันพฤหัสบดีที่ 31 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.30-16.30 น. ณ หอประชุมที่ว่ากำรอำเภอสยามชัยเขต ตำบลคูยวมี่ อำเภอสยามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้รับเกียรติจาก นายปรัชญา พิมพาแป้น นายอำเภอสยามชัยเขต เป็นประธานเปิดการ

ประชุม เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม ณ ห้องประชุมพร้อมกับการประชุมผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meetings รวมทั้งสิ้น 190 คน โดยมีภาพบรรยากาศการประชุมดังแสดงดังรูปที่ 9-3 และสามารถสรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมแสดงดังตารางที่ 9-3



เวทีที่ 1 วันพุธที่ 30 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพรง ตำบลหนองโพรง อำเภอสรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี



เวทีที่ 2 วันพฤหัสบดีที่ 31 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.30-16.30 น. ณ หอประชุมที่ว่ากล่าวอำเภอสนมชัยเขต ตำบลคูยาศัยหมี อำเภอสนมชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา

รูปที่ 9-3 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



ตารางที่ 9-3 สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p><b>เวทีที่ 1</b> วันพุธที่ 30 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพน ตำบลหนองโพน อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี</p>	
<p><b>1.ด้านวิศวกรรมและจราจร</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณถนนหมายเลข 359 จะมีรูปแบบอย่างไร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการศึกษาทบทวน และคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ แต่จากผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการเมื่อปี พ.ศ.2561 รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการที่มีความเหมาะสมเป็นรูปแบบตัวที (T-type Interchange) เชื่อมต่อ 2 ครั้งกับทางหลวงพิเศษและทางหลวงหมายเลข 359 หรือเรียกว่ารูปแบบ Double Trumpet สามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 359 ได้ทุกทิศทางโดยไม่ติดสัญญาณไฟจราจร สำหรับทางแยกต่างระดับรูปแบบนี้ ทำให้มีจุดตัด 2 จุด จุดแรกบริเวณทางเข้าออกด้านเก็บเงินเพื่อเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และจุดที่ 2 บริเวณแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองข้ามผ่านทางหลวงหมายเลข 359</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>การที่มีทางแยกต่างระดับมาลงที่ถนน 359 ขอให้พิจารณาเรื่องปริมาณจราจร เนื่องจากช่วงเทศกาลมีปริมาณจราจรที่ค่อนข้างเยอะ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในการศึกษาอยู่ในขั้นตอนของการสำรวจปริมาณจราจร และนำไปคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต เพื่อนำมาจัดการจราจรให้เหมาะสมต่อไป</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>การที่ในพื้นที่มีโครงการตัดผ่าน ขอให้คิดเรื่องปริมาณจราจรที่เพิ่มมากขึ้นที่จะส่งผลต่อถนนสายรอง จะมีวิธีจัดการอย่างไร</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ในช่วงที่โครงการตัดผ่านถนนในชุมชน ขอให้มีการออกแบบ โดยคำนึงเรื่องความปลอดภัย สำหรับทางลอดทางข้ามไว้ด้วย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษาจะออกแบบระบบอำนวยความสะดวก ได้แก่ งานติดตั้งป้ายจราจร สัญญาณไฟต่างๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง หรือมาตรฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คู่มือการออกแบบและติดตั้งป้ายจราจรของกรมทางหลวง มาตรฐานเครื่องหมายจราจรบนพื้นผิวของกรมทางหลวงและมาตรฐานสากล AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials) เป็นต้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้ใช้ทาง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ให้พิจารณาเรื่องทางระบายน้ำ ทิศทางการไหลของน้ำในพื้นที่ และการออกแบบให้รองรับน้ำที่มากกว่าปริมาณน้ำปกติ เพราะแนวโครงการจะเป็นเหมือนแนวคันกั้นน้ำ ถ้าโครงการเปิดใช้งาน จะทำให้เกิดน้ำท่วมได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สำหรับการออกแบบถนนเส้นนี้ ทางโครงการมีการศึกษาเรื่องระบบระบายน้ำ โดยมีการทำการศึกษาวิเคราะห์ถึงลักษณะทางอุทกวิทยา สภาพภูมิประเทศ พื้นที่รับน้ำ ปริมาณน้ำ ข้อมูลน้ำท่วมและสภาพการระบายน้ำที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการออกแบบทางชลศาสตร์ สำหรับการกำหนดขนาดและระดับช่องรับน้ำ สะพาน ทางลอดและโครงสร้างสำหรับการระบายน้ำต่างๆ ให้เหมาะสมเพียงพอ สอดคล้องกับโครงสร้างและระดับของถนนรวมถึงทางแยกต่างๆ พร้อมกับการรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะในพื้นที่ เพื่อที่จะได้นำข้อมูลมาออกแบบให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่ที่สุด</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>รูปแบบทางแยกต่างระดับในรูปแบบที่ 3 Double Trumpet มีพื้นที่ว่างตรงกลางเป็นจำนวนมาก ตรงนี้จะมีการเวนคืนด้วยหรือไม่ และถ้าไม่เวนคืนจะใช้ประโยชน์ได้อย่างไร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่ทางแยกต่างระดับในรูปแบบทางเลือกที่ 3 จะมีการเวนคืนเฉพาะพื้นที่ที่จะใช้ โดยพื้นที่ตรงกลางที่ไม่ได้ถูกเวนคืน โดยยังสามารถเข้าออกพื้นที่และใช้งานพื้นที่ได้ตามปกติ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอเสนอให้มีทางบริการทั้ง 2 ข้าง เพราะถนนสายนี้ตัดผ่านพื้นที่ต่างๆ แต่ประชาชนในพื้นที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะ ไปประกอบการศึกษาออกแบบแนวเส้นทาง โดยเบื้องต้นจะต้องพิจารณาตามความจำเป็น เพื่อเป็นการลดผลกระทบหลังจากพื้นที่ถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง หลังจากมีโครงการเกิดขึ้น เพื่อให้ทาง</li> </ul>



ตารางที่ 9-3 สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<p>จึงขอให้มีการทำทางบริการทั้ง 2 ข้าง ของแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้ใช้ประโยชน์ด้วย</p>	<p>บริการใช้โครงข่ายถนนเดิมที่มีอยู่เชื่อมโยงกันได้ทั้ง 2 ฝั่งดั้งเดิม ซึ่งสามารถใช้ทางบริการดังกล่าว ไปยังจุดที่เป็นทางข้าม หรือทางลอดของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อไปยังอีกฝั่งได้</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ถนนมอเตอร์เวย์สายนี้ได้มีการกำหนดจุดบริการน้ำมันเชื้อเพลิงไว้หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะ ไปนำเสนอและหารือกับกรมทางหลวง ในการออกแบบรายละเอียดผังบริเวณสถานีบริการทางหลวง (Service Area) ของโครงการ ซึ่งตลอดทั้งแนวเส้นทางตั้งแต่ท่าเรือแหลมฉบัง – ทล.359 จ.ปราจีนบุรี จะมีที่พักริมทาง (Rest Area) ตามข้อกำหนดของกรมทางหลวงรวมทั้งหมด 6 แห่ง ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>1) จุดพักรถ (Rest Stop) 3 แห่ง ได้แก่ จุดพักรถบรรทุก อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี กม.6+400 จุดพักรถ อ.บ้านบึง จ.ชลบุรี กม.38+500 และจุดพักรถ อ.แปลงยาว จ.ฉะเชิงเทรา กม.88+900 โดยที่พักริมทางประเภทนี้จะเป็นที่พักริมทางขนาดเล็ก มีเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ขึ้นไป มีระยะทางห่างจากศูนย์บริการทางหลวงหรือสถานีบริการทางหลวงอื่นประมาณ 10 ถึง 30 กิโลเมตร ไม่มีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง</li> <li>2) สถานีบริการทางหลวง (Service Area) 2 แห่ง ได้แก่ สถานีบริการทางหลวง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี กม.10+600 และสถานีบริการทางหลวง อ.สนามชัยเขต จ.ฉะเชิงเทรา กม.109+200 โดยที่พักริมทางประเภทนี้จะเป็นที่พักริมทางขนาดกลาง มีเนื้อที่ประมาณ 20 ไร่ขึ้นไป มีระยะทางห่างจากศูนย์บริการทางหลวงหรือสถานีบริการทางหลวงอื่นประมาณ 30 ถึง 60 กิโลเมตร มีข้อกำหนดให้มีสถานีบริการเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะ พร้อมบริการปั๊มลมและเติมน้ำ</li> <li>3) ศูนย์บริการทางหลวง (Service Center) 1 แห่ง ได้แก่ ศูนย์บริการทางหลวง อ.บ่อทอง จ.ชลบุรี กม.69+500 โดยที่พักริมทางประเภทนี้จะเป็นที่พักริมทางขนาดใหญ่ มีเนื้อที่ประมาณ 50 ไร่ขึ้นไป มีระยะทางห่างจากศูนย์บริการทางหลวงหรือสถานีบริการทางหลวงอื่นประมาณ 60 ถึง 100 กิโลเมตร มีข้อกำหนดให้มีสถานีบริการเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะ พร้อมบริการปั๊มลมและเติมน้ำ</li> </ol> </li> <li>● อ้างอิงตามข้อกำหนดของการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกของการบริการขั้นต่ำตามข้อกำหนดกรมทางหลวง เรื่องมาตรฐานและลักษณะที่พักริมทางในเขตทางหลวงพิเศษและทางหลวงสัมปทาน พ.ศ.2560 หน้าที่ 86 – 92 ของพระราชกฤษฎีกา เล่ม 134 ตอนพิเศษ 46 ง ลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2560</li> <li>● ตลอดทั้งแนวเส้นทางโครงการจะมีสถานีบริการน้ำมัน/เชื้อเพลิง สำหรับยานพาหนะ อย่างน้อยฝั่งละ 3 แห่ง รวม 6 แห่ง ตามข้อกำหนดกรมทางหลวงที่ได้กล่าวมาข้างต้น โดยในโครงการ ตอน 2 ส่วนที่ 2 จะมีสถานีบริการน้ำมัน/เชื้อเพลิง สำหรับยานพาหนะฝั่งละ 1 แห่ง รวม 2 แห่ง บริเวณสถานีบริการทางหลวง อ.สนามชัยเขต จ.ฉะเชิงเทรา กม.109+200</li> </ul>
<b>2.อื่นๆ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ก่อนจะมีการก่อสร้างโครงการขอให้มีการซ่อมบำรุง ผิวจราจรบนถนนหมายเลข 359 ก่อน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ที่ปรึกษารับประเด็นร้องเรียนเพื่อนำไปเรียนแจ้งกับกรมทางหลวงเพื่อประกอบการพิจารณาวางแผนปรับปรุงแก้ไขต่อไป</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริเวณแยกระเบาะไฟ มีการก่อสร้างแล้วเสร็จแต่มีการชำรุดก่อนการตรวจรับทางกรมทางหลวง จะดำเนินการอย่างไร</li> </ul>	



ตารางที่ 9-3 สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> <li>เรื่องไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณแยกระเบาะไฟไปถึงบริเวณนิคมโรจนะ ไม่มีแสงสว่างขอให้ช่วยปรับปรุงดูแลในจุดนี้ด้วย</li> </ul>	
<p><b>วันที่ 2 วันพฤหัสบดีที่ 31 กรกฎาคม 2568 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ หอประชุมที่ว่ากรมอำนวยการอำเภอหนองคาย</b> <b>ตำบลคูยวม อำเภอหนองคาย จังหวัดหนองคาย</b></p>	
<p><b>1.ด้านวิศวกรรมและจราจร</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้มีการก่อสร้างทางบริการทั้ง 2 ฝั่ง ตลอดแนวเส้นทางเพื่อลดผลกระทบจากการเดินทางเข้า-ออก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะ ไปประกอบการศึกษาออกแบบแนวเส้นทาง โดยเบื้องต้นจะต้องพิจารณาตามความจำเป็น เพื่อเป็นการลดผลกระทบหลังจากพื้นที่ถูกแบ่งออกเป็น 2 ฝั่ง หลังจากมีโครงการเกิดขึ้น เพื่อให้ทางบริการใช้โครงข่ายถนนเดิมที่มีอยู่เชื่อมโยงกันได้ทั้ง 2 ฝั่งดั้งเดิม ซึ่งสามารถใช้ทางบริการดังกล่าว ไปยังจุดที่เป็นทางข้าม หรือทางลอดของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อไปยังอีกฝั่งได้</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้มีการกำหนดทางลอดทางข้ามที่ไม่ห่างกันมาก เพราะพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทางการเกษตรกรรม มีรถเพื่อการเกษตรที่ใช้ความเร็วได้ไม่มาก และต้องข้ามไปมาในการทำการเกษตร ซึ่งถ้ามีระยะทางมากเกินไปทำให้ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะ ไปประกอบการศึกษาออกแบบแนวเส้นทาง ทั้งนี้จะคำนึงถึงสภาพโครงข่ายถนนในปัจจุบันก่อนมีทางหลวงพิเศษตัดผ่าน โดยจะให้เกิดผลกระทบต่อวิถีชีวิตเดิมของชุมชนให้น้อยที่สุด และทั้ง 2 ฝั่งถนนยังสามารถเชื่อมต่อกันได้ดั้งเดิม ทั้งนี้ได้ศึกษาพฤติกรรมการใช้ถนนบริเวณต่างๆ เพื่อให้สามารถกำหนดความสูงของช่องลอด หรือสะพาน ของทางลอด ทางข้ามได้อย่างเหมาะสม</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ในพื้นที่ชุมชนมีการนำหลักไปปักไว้ อันนี้คือแนวเส้นทางใช้หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในพื้นที่โครงการมีที่หมดไปปักไว้เป็นหมดสำรวจภาคสนาม เพื่อเก็บข้อมูลสำรวจค่าระดับและสิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ ในพื้นที่ เพื่อนำมาออกแบบรายละเอียด ไม่ใช่หมดแนวเขตทาง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอเสนอให้มีการเปลี่ยนแนวเส้นทางไปใช้บนถนนหมายเลข 331 เพราะจะได้ไม่ต้องมีการเวนคืนใหม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แนวเส้นทางในการสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการนี้ เป็นแนวเส้นทางที่ได้จากการศึกษาความเหมาะสมเมื่อปี พ.ศ. 2561 ซึ่งผ่านการคัดเลือกและการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนมาแล้ว และเป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุด จึงนำมาใช้ในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียด</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>อยากทราบถึงจุดทางข้ามทางลอดจะมีอยู่บริเวณใดบ้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษากำลังรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจสภาพพื้นที่และค่าระดับ เพื่อนำมาออกแบบรายละเอียดแนวเส้นทาง แล้วจึงจะสามารถกำหนดตำแหน่ง และประเภทของจุดตัดทางหลวงพิเศษ ว่าควรจะเป็น ทางลอด ทางข้าม หรือทางบริการ เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายถนนในพื้นที่โครงการได้อย่างเหมาะสม และจะมีการนำเสนอรายละเอียดต่างๆ ในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณช่วงเดือน ตุลาคม-พฤศจิกายน 2568</li> </ul>
<p><b>2.ด้านสิ่งแวดล้อม</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ด้านการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขอให้ครอบคลุมในทุกมิติ โดยเฉพาะผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน การแบ่งแยกชุมชน ความสันเสียรบกวน</li> <li>ขอให้พิจารณาศึกษาผลกระทบด้านข้างป่าเพิ่มเติม เนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการอาจทับซ้อนกับเส้นทางหากินของช้างในพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะเพื่อนำไปพิจารณาดำเนินการศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างรอบด้าน โดยครอบคลุมทั้ง 4 องค์ประกอบ ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ชีวภาพ การใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยจะประเมินปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญจำนวน 24 ปัจจัยตามแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผน</li> </ul>



ตารางที่ 9-3 สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้พิจารณาผลกระทบต่อเกษตรกรเชิงอนุรักษ์ โดยเฉพาะเกษตรแบบปลูกป่า ซึ่งเป็นรูปแบบการเกษตรที่ไม่ใช้สารเคมีในการควบคุมศัตรูพืช และมีบทบาทสำคัญต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ จึงควรหลีกเลี่ยงไม่ให้พื้นที่ดังกล่าวได้รับผลกระทบจากโครงการ</li> </ul>	<p>ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สิงหาคม 2567 และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน 2567) ของกรมทางหลวง และกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด</p>
<b>3.ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้มีการประชาสัมพันธ์การเชิญ และสรุปผลการประชุม ผ่านช่องทาง เว็บไซต์ ไลน์ เฟซบุ๊ก โครงการด้วย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การดำเนินการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนทั้งก่อนและหลังการประชุมทุกครั้งจะมีการประชาสัมพันธ์เชิญเข้าร่วมประชุม และสรุปผลการประชุม ผ่านช่องทางดังนี้ การส่งหนังสือเชิญ/หนังสือขอติดประกาศการประชุม การประชาสัมพันธ์ผ่านทางสื่อ ออนไลน์ เว็บไซต์ ไลน์ เฟซบุ๊ก โครงการ และการติดป้ายประชาสัมพันธ์ภาคทางหน่วยงานราชการในพื้นที่ รวมทั้งมีการเชิญผ่านผู้นำในพื้นที่</li> </ul>
<b>4.ด้านการเวนคืน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน เนื่องจากพื้นที่ที่โครงการผ่านนั้นส่วนใหญ่เป็นที่ดินแบบ ส.ป.ก. จะไม่ได้รับค่าเวนคืน ซึ่งจะทำให้ได้รับค่าชดเชยที่ไม่เพียงพอต่อการไปหาที่อาศัยใหม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การเวนคืนทรัพย์สิน ดำเนินการตามมาตรา 63 ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน พ.ศ.2562 โดยมีคณะกรรมการกำหนดค่าทดแทนให้ซึ่งราคา ค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น ให้ใช้ราคาประเมินจากกรมธนารักษ์ แต่ทั้งนี้ ที่ดิน ส.ป.ก. 4-01 เป็นที่ดินของรัฐ ไม่มีการจ่ายค่าเวนคืน แต่จะมีค่าชดเชยการเสียโอกาสที่ไม่ได้ทำกินในพื้นที่นั้นๆ กล่าวคือ ประชาชนได้ค่าการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีการดำเนินการ เช่น ค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ค่าทดแทนไม้ยืนต้นและไม้ผล ค่าขนย้าย ค่าเสียโอกาส ค่าผลผลิตทางการเกษตรตามระยะเวลาเก็บเกี่ยว โดยสิทธิของผู้ครอบครองที่ดิน ส.ป.ก. 4-01 ที่ได้รับนั้น จะเหมือนกับสิทธิของผู้ที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมด ยกเว้นค่าเวนคืนที่ดินเท่านั้น ที่ไม่ได้รับเหมือนกัน เพราะที่ดิน ส.ป.ก. 4-01 เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินคือภาครัฐ ส่วนเรื่องการเปลี่ยนมือผู้ครอบครองที่ดิน ส.ป.ก. 4-01 ให้ดำเนินการต่างๆ ตามขั้นตอนปกติของสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมจังหวัดต่อไป อย่างไรก็ตาม ในช่วงระยะเวลาการศึกษาของโครงการ ประชาชนยังสามารถใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้ตามปกติ จนกว่าจะมีการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนอย่างเป็นทางการ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>การมีโครงการเป็นสิ่งที่ดี แต่ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการขอให้มีการลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการมีโครงการให้มากที่สุด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะ ไปพิจารณาประกอบการศึกษาออกแบบแนวเส้นทาง และจะลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่ให้มากที่สุด</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>แนวเส้นทางของโครงการอาจพาดผ่านพื้นที่ของราษฎรบางราย ซึ่งมีขนาดพื้นที่จำกัด อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่</li> </ul>	
<b>6.อื่นๆ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>อยากทราบแผนการดำเนินการของโครงการตั้งแต่เริ่มการศึกษาจนถึงการเปิดให้ใช้บริการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>โดยกำหนดการในเบื้องต้น คาดว่าโครงการจะดำเนินการออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จในปี 2569 และจะเข้าสู่กระบวนการพิจารณารายงาน EIA ประมาณ 2 ปี จากนั้นกรมทางหลวงจึงจะเริ่มกระบวนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ประมาณปี พ.ศ.2573 ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนที่ดิน ก่อสร้างประมาณ ปี พ.ศ.2574-2577 และกำหนดเปิดให้บริการได้ประมาณปี พ.ศ. 2577</li> </ul>



## 10. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

### 10.1 การศึกษาด้านวิศวกรรม

ดำเนินการออกแบบรายละเอียดแนวเส้นทางโครงการ ทางแยกต่างระดับ ทางลอด ทางข้าม และทางบริการ และองค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยใช้ข้อมูลจากการสำรวจรายละเอียดภูมิประเทศของโครงการ โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจการเงิน และหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตลอดจนการนำข้อคิดเห็นและเสนอแนะที่ได้จาก การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนมาประกอบการออกแบบรายละเอียด

### 10.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียดของแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ครอบคลุมองค์ประกอบหลักทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการเสนอแนะมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

### 10.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) สรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) และเผยแพร่ผลการประชุมให้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องรับทราบ โดยจะประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์ Line Official Facebook ของโครงการ พร้อมทั้งดำเนินการตีพิมพ์ประกาศประชาสัมพันธ์ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการในพื้นที่ศึกษาโครงการ โดยตีพิมพ์ประกาศเชิญเข้าร่วมประชุมที่บอร์ดประชาสัมพันธ์ของส่วนราชการและผู้นำท้องถิ่น ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทรา ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี ที่ว่าการอำเภอสนามชัยเขต ที่ว่าการอำเภอนมสารคาม ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ องค์การบริหารส่วนตำบลลาดกระทิง องค์การบริหารส่วนตำบลคูยายหมี องค์การบริหารส่วนตำบลท่ากระดาน องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งพระยา เทศบาลตำบลเขาหินซ้อน องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองโพรง ที่ทำการกำนัน จำนวน 7 แห่ง ได้แก่ ตำบลลาดกระทิง ตำบลคูยายหมี ตำบลท่ากระดาน ตำบลทุ่งพระยา ตำบลเขาหินซ้อน ตำบลศรีมหาโพธิ และตำบลหนองโพรง ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านและประธานชุมชน ครอบคลุมพื้นที่เป้าหมายของโครงการ

2) จัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาโครงการ โดยเฉพาะการออกแบบรายละเอียดถนนโครงการ และองค์ประกอบทางด้านวิศวกรรม ผลการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และ (ร่าง) มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ให้กลุ่มเป้าหมายทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมาย เพื่อนำไปประกอบการปรับปรุงรายละเอียดการออกแบบถนนโครงการให้มีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ และกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสมต่อไป ประมาณช่วงเดือน กุมภาพันธ์ 2569

## 11. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล



**สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง**

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

**บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด**

221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ

กรุงเทพฯ 10800

โทรศัพท์ : 0 2975 9300

**บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)**

1/814 หมู่ 17 ซอยอัมพร ถนนพหลโยธิน ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา ปทุมธานี 12130

โทรศัพท์ : 0 2532 3623

**บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด**

75/16 อาคารริชมอนด์ ชั้น 10 ถนนสุขุมวิท 26 แขวงคลองตัน

เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 0 2259-3867-9

**บริษัท เอ็นทิก จำกัด**

3/4 ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10240

โทรศัพท์ : 0 2379 0141-2

**บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด**

428/139-140 ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510

โทรศัพท์ : 0 2180 0744



ติดตามข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม



@125aflzu



m61.section2.ps2@gmail.com



M61 ชลบุรี-ปราจีนบุรี  
ตอน 2 ส่วนที่ 2



www.m61-laemchabang-  
prachinburi-2-2.com



กรมทางหลวง