

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจ
และออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร



กรมทางหลวง

บนทางหลวงหมายเลข 315



ช่วง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (แยกดอนหัวฬ่อ) -
จุดตัดทางหลวงหมายเลข 361 (แยกบายพาสพนัสนิคม)

เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 1)

เมษายน 2568



สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ข
สารบัญตาราง	ข
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์	2
2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ	2
2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	2
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	2
4. พื้นที่โครงการ	3
5. ขอบเขตการศึกษา	6
5.1 งานด้านวิศวกรรม	7
5.2 แนวคิดเบื้องต้นในการปรับปรุงแนวเส้นทาง	9
5.3 งานด้านสิ่งแวดล้อม	15
5.4 งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	19
6. ระยะเวลาในการศึกษาโครงการ	24
7. การดำเนินงานในขั้นต่อไป	25
7.1 งานศึกษาด้านวิศวกรรม	25
7.2 งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม	25
7.3 งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	25
8. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล	26



สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 4-1	ตำแหน่งที่ตั้งและบริเวณพื้นที่ศึกษา	4
รูปที่ 4-2	พื้นที่ศึกษาของโครงการ ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางของแนวเส้นทาง	5
รูปที่ 5-1	ทางเลือกที่ 1 ขยายจำนวนช่องจราจรและความกว้างของพื้นที่เขตทางหลวง	10
รูปที่ 5-2	รูปตัดถนนรูปแบบเกาะกลางทางหลวงแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)	10
รูปที่ 5-3	รูปตัดถนนรูปแบบเกาะกลางทางหลวงแบบเกาะยก (Raised Median)	11
รูปที่ 5-4	รูปตัดถนนรูปแบบเกาะกลางทางหลวงแบบกำแพงคอนกรีตกัน (Barrier Median)	11
รูปที่ 5-5	ทางเลือกที่ 2 ก่อสร้างทางยกระดับตลอดแนวเส้นทาง	12
รูปที่ 5-6	ทางเลือกที่ 3 ก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดตลอดแนวเส้นทาง	12
รูปที่ 5-7	ทางเลือกที่ 4 ก่อสร้างทางยกระดับตลอดแนวเส้นทางโครงการ และมีทางลาดลง 2 ทิศทางก่อนถึงทางแยกท้องคู้ง	13
รูปที่ 5-8	ทางเลือกที่ 5 ก่อสร้างทางยกระดับข้ามแยกแต่ละทางแยก	14
รูปที่ 5-9	ทางเลือกที่ 6 ก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดผ่านแต่ละทางแยก	14
รูปที่ 5-10	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ และโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ ในระยะ 500 เมตร และ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ	17
รูปที่ 5-11	ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	18
รูปที่ 5-12	แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	22

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 4-1	พื้นที่ศึกษา	3
ตารางที่ 5-1	ขอบเขตการศึกษา	6
ตารางที่ 5-2	การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	16
ตารางที่ 5-3	ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	19
ตารางที่ 5-4	กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	20
ตารางที่ 5-5	สรุปประเด็นการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่	23



1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 315 สายฉะเชิงเทรา – ชลบุรี เป็นแนวทางหลวงสายสำคัญที่เชื่อมต่อการเดินทางและการสัญจรของผู้คนและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ระหว่างจังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดชลบุรี อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังได้ โดยในปัจจุบัน ทางหลวงหมายเลข 315 ช่วง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (แยกดอนหัวฬ่อ) - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 361 (แยกบายพาสพนัสนิคม) มีปัญหาการติดขัดของการจราจร โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางเป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่น มีสถานที่สำคัญทางธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยว ทำให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการสัญจร อีกทั้งยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน นอกจากนี้ ยังพบว่าในระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการมีโบราณสถานตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติตั้งอยู่จำนวน 3 แห่ง ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจร รวมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้างต้น และเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด และสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และ บริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด ให้ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 315 ช่วง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (แยกดอนหัวฬ่อ) – จุดตัดทางหลวงหมายเลข 361 (แยกบายพาสพนัสนิคม) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังได้ให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้กำหนดให้มีการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ควบคู่ไปกับการศึกษาด้านอื่น ๆ พร้อมทั้ง เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ตลอดระยะเวลาการศึกษา เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วนมากที่สุด โดยขณะนี้โครงการอยู่ระหว่างช่วงเริ่มต้นของการศึกษา จึงได้จัดให้มีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ในครั้งนี้ขึ้น เพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ วัตถุประสงค์ ขอบเขตขั้นตอนการศึกษา แนวคิดการพัฒนาโครงการและประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนในพื้นที่โครงการ



2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 315 ช่วงจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (แยกดอนหัวฬ่อ) – จุดตัดทางหลวงหมายเลข 361 (แยกบายพาสพนัสนิคม) ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคมและชุมชนในพื้นที่
- เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณการจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลศึกษาโครงการให้แก่กลุ่มเป้าหมาย เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนอย่างต่อเนื่อง

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

- เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ และเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ อย่างถูกต้อง ชัดเจน ตลอดจนสร้างความเข้าใจในขั้นตอนและกระบวนการศึกษาของโครงการอย่างต่อเนื่องให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประชาชนในท้องถิ่น องค์กรเอกชน เจ้าหน้าที่ของรัฐและประชาชนที่สนใจโครงการได้รับทราบ
- เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายและสาธารณชนได้มีความรู้ความเข้าใจ และความเชื่อมั่นต่อกระบวนการศึกษา สร้างความตระหนักถึงประโยชน์ของโครงการต่อสาธารณะ พร้อมทั้งเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ ให้เกิดการสนับสนุนและความร่วมมือที่ดี
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน สภาพของพื้นที่ และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- สามารถบรรเทาและแก้ไขปัญหาด้านการจราจรติดขัดในปัจจุบัน บนทางหลวงหมายเลข 315 และโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งในบริเวณใกล้เคียง
- สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางและการขนส่งสินค้า ในพื้นที่ระหว่างจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดใกล้เคียง ให้สามารถเดินทางได้อย่างคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- สามารถช่วยส่งเสริมการเพิ่มศักยภาพในด้านต่าง ๆ ทั้งด้านคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ สังคม และยังสามารถช่วยสร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในพื้นที่

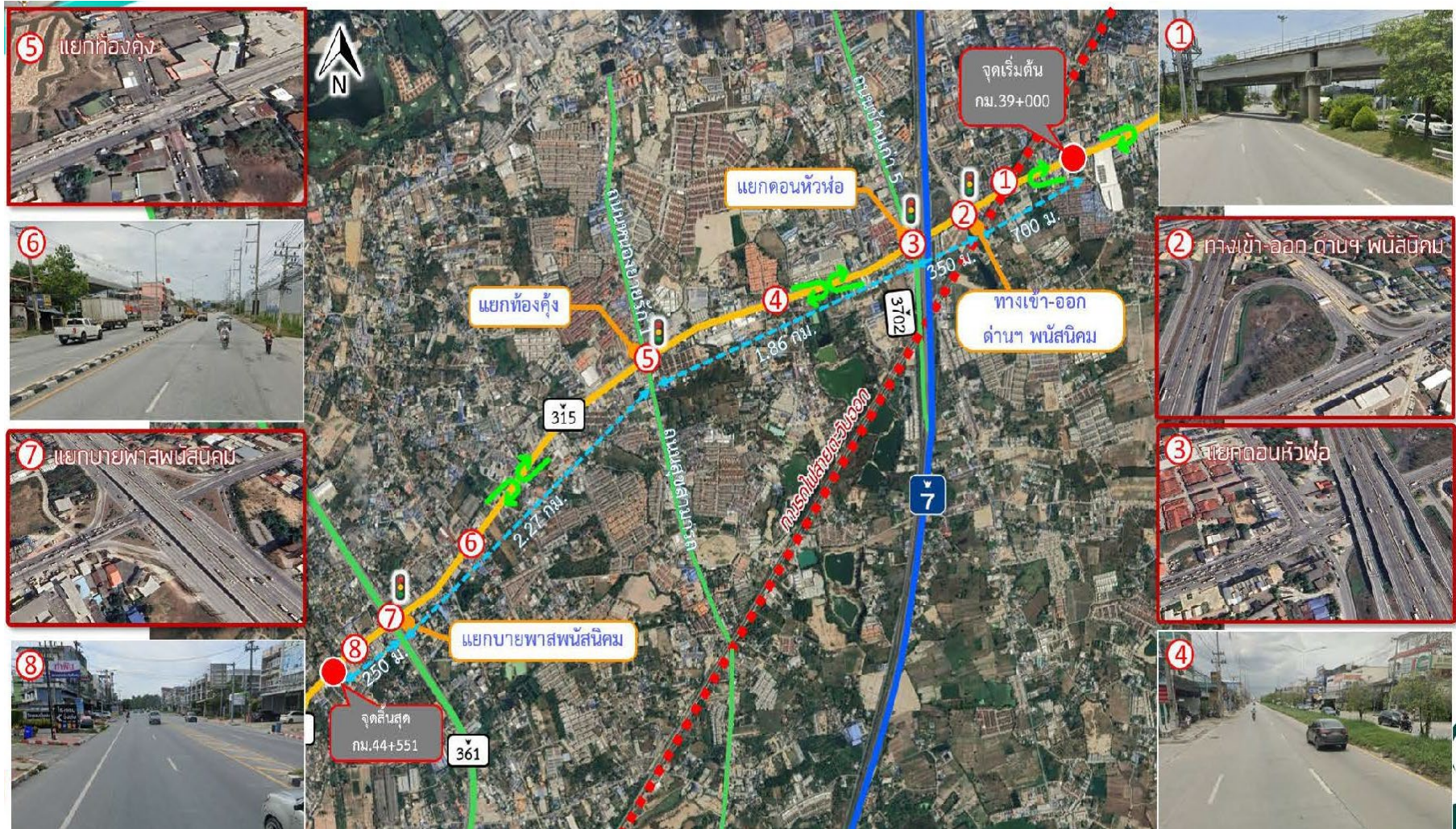


4. พื้นที่โครงการ

โครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 315 ช่วง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (แยกดอนหัวฬ่อ) - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 361 (แยกบายพาสพนัสนิคม) จะมีพื้นที่ศึกษาโครงการครอบคลุมระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการทั้งสองข้าง ตั้งอยู่ช่วง กม.39+000 ถึง กม.44+551 มีระยะทางประมาณ 5.551 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 4 ตำบล 2 อำเภอ ในจังหวัดชลบุรี ได้แก่ ตำบลหนองตำลึง อำเภอบางพลี ตำบลดอนหัวฬ่อ ตำบลหนองไม้แดง และตำบลนาป่า อำเภอมะนิลาบุรี ที่ตั้งและบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ แสดงดังตารางที่ 4-1 รูปที่ 4-1 และรูปที่ 4-2

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษา

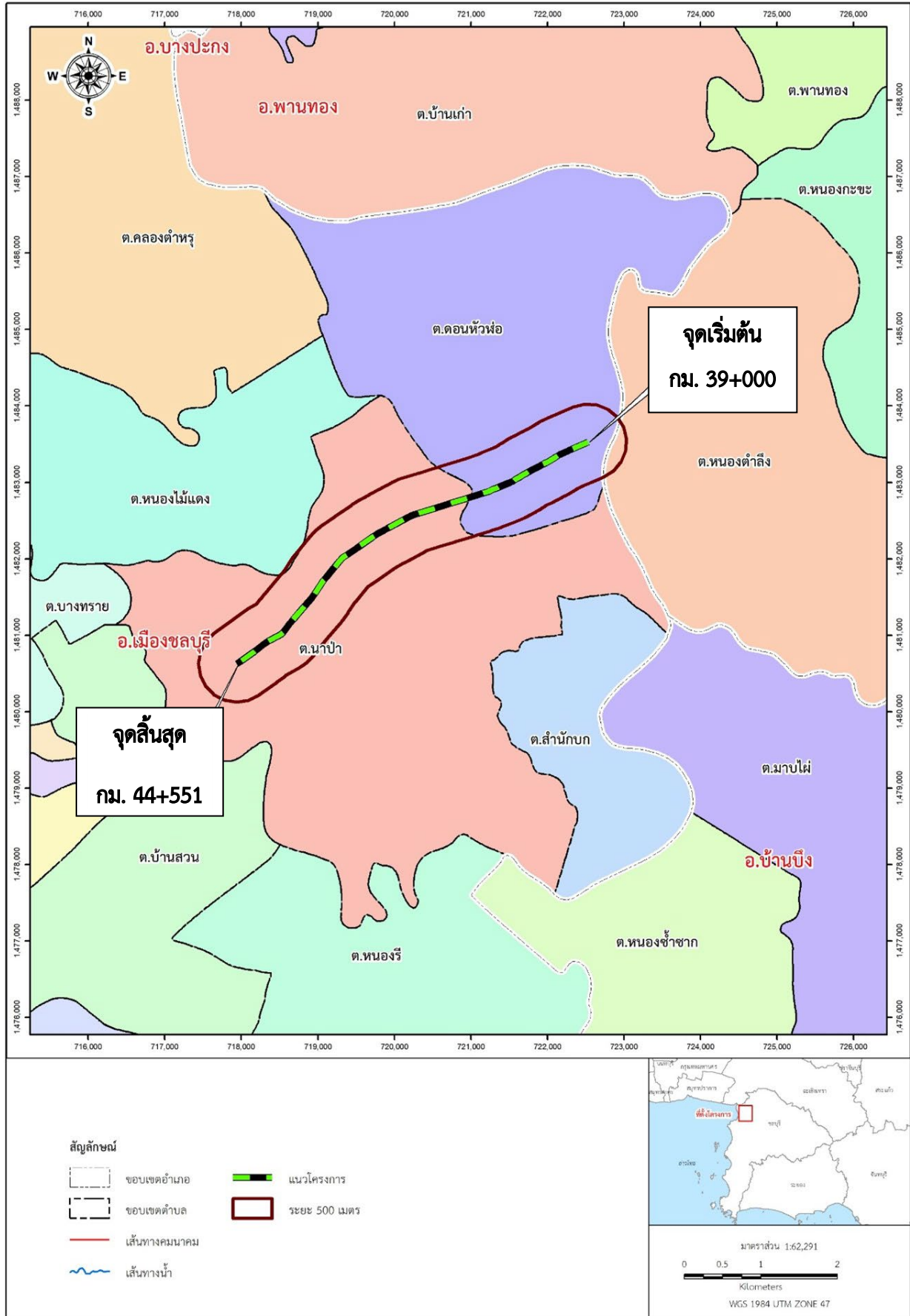
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	
1. ชลบุรี	1. บางพลี	1. หนองตำลึง	1. หมู่ที่ 7 บ้านกระบก	
	2. อำเภอมะนิลาบุรี	2. เมืองชลบุรี	2. ดอนหัวฬ่อ	2. หมู่ที่ 1 บ้านชากสมอ
				3. หมู่ที่ 2 บ้านหนองไผ่กลางดอน
				4. หมู่ที่ 3 บ้านหนองกงฉาก
				5. หมู่ที่ 4 บ้านดอนบน
				6. หมู่ที่ 7 บ้านหนองไม้แดง
			3. หนองไม้แดง	7. หมู่ที่ 1 บ้านนาล่าง
			4. นาป่า	8. หมู่ที่ 2 บ้านท้องคู้
				9. หมู่ที่ 8 บ้านหนองทราย
				10. หมู่ที่ 9 บ้านบ่อมอญ
				11. หมู่ที่ 11 บ้านหนองบอน
				12. หมู่ที่ 12 บ้านหนองยายรัก
1 จังหวัด	2 อำเภอ	4 ตำบล	12 หมู่บ้าน	



รูปที่ 4-1 ตำแหน่งที่ตั้งและบริเวณพื้นที่ศึกษา



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 315 ช่วง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
(แยกดอนหัวฬ่อ) – จุดตัดทางหลวงหมายเลข 361 (แยกบายพาสพนัสนิคม)



รูปที่ 4-2 พื้นที่ศึกษาของโครงการ ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางของแนวเส้นทาง



5. ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตการศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย งานด้านวิศวกรรม งานด้านสิ่งแวดล้อม และงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยสรุปขอบข่ายของงาน แสดงดังตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 ขอบเขตการศึกษา

งานด้านวิศวกรรม	งานด้านสิ่งแวดล้อม	งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
<ol style="list-style-type: none">1. งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจรและวิเคราะห์ระดับการให้บริการ2. งานสำรวจแนวทางและระดับ3. งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ4. งานออกแบบรายละเอียดงานทาง5. งานออกแบบรายละเอียดทางแยก6. งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง7. งานออกแบบโครงสร้างสะพาน8. งานระบบระบายน้ำ9. งานระบบไฟฟ้า10. งานสถาปัตยกรรม11. งานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค12. งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา13. งานวิเคราะห์แผนการพัฒนาโครงการ14. งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน15. งานศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์	<ol style="list-style-type: none">1. งานศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วย สภาพเศรษฐกิจและสังคม การคมนาคมขนส่ง ผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน นโยบายและแผนยุทธศาสตร์จังหวัด และอื่น ๆ2. สำรวจพื้นที่โครงการ3. ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม4. ศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ5. ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม6. กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม7. จัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และชั้นรายละเอียด (EIA)	<ol style="list-style-type: none">1. การให้ข้อมูลข่าวสารและการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง2. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)3. การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)4. การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)5. การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)6. การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)7. การประชาสัมพันธ์โครงการตลอดระยะเวลาในการศึกษาโครงการผ่านช่องทางดังนี้ : <p>เว็บไซต์โครงการ : www.hw315donhuahroh-bypassphanatnikhom.com</p> <p>Facebook โครงการ : www.facebook.com/ทางหลวง 315 ดอนหัวฬ่อ - บายพาสพนสนนิคม</p> <p>ไลน์โครงการ : ทล.315 ดอนหัวฬ่อ-พนัส ID Line Official : @309crjgh</p>



5.1 งานด้านวิศวกรรม

5.1.1 งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจรและวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจรและวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงการ ที่ปรึกษามีแนวทางและขั้นตอนวิธีการดำเนินงาน โดยจะทำการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนของข้อมูลโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคมในพื้นที่ศึกษา และการสำรวจข้อมูลภาคสนามด้านการจราจร และจะทำการเปรียบเทียบแบบจำลองพื้นฐานปัจจุบันด้วยข้อมูลที่รวบรวมและการสำรวจ เพื่อให้งานวิเคราะห์ด้านจราจรมีความน่าเชื่อถือและใช้เป็นแบบจำลองฐานตั้งต้นในการวิเคราะห์ด้านการจราจรจากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในพื้นที่ศึกษาในอนาคต จากนั้นจะนำข้อมูลปริมาณจราจรที่ได้ในแต่ละปีอนาคตทำการวิเคราะห์สภาพการจราจรซึ่งพิจารณาจากระดับการให้บริการ โดยทำการเปรียบเทียบกรณีไม่มีโครงการและมีโครงการ ผลที่ได้จะนำไปเป็นข้อมูลประกอบในการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมและใช้ในการออกแบบทางวิศวกรรมเพื่อขยายหรือปรับปรุงทางหลวง ปรับปรุงทางแยกที่เหมาะสม พร้อมทั้งแนะนำรูปแบบการพัฒนาโครงการในอนาคตต่อไป

5.1.2 งานสำรวจแนวทางและระดับ

สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ สำรวจแนวทาง สำรวจระดับ ทำรูปตัดตามยาว รูปตัดตามขวางและเส้นชั้นความสูง สำรวจรายละเอียดสองข้างทาง สำรวจทางแยก และย่านชุมชน สำรวจรายละเอียดสิ่งก่อสร้าง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ร่องน้ำ ระดับน้ำ ข้อมูลทางอุทกวิทยา ข้อมูลการสัญจรทางน้ำในลำน้ำ รวมถึงรายละเอียดที่จำเป็นต่อการดำเนินงานด้านจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และรายละเอียดอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการออกแบบ

5.1.3 งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ

สำรวจตรวจสอบดินและวัสดุให้ครอบคลุมบริเวณพื้นที่โครงการ และสำรวจตรวจสอบสภาพพื้นผิวดินและสภาพใต้พื้นที่ผิวดินที่จำเป็นสำหรับการออกแบบรายละเอียดของทางหลวงและโครงสร้างต่าง ๆ ศึกษาการทรุดตัวของคันดินที่จะเกิดขึ้น เสนอแนะวิธีการออกแบบและก่อสร้างที่เหมาะสม และตรวจสอบหาแหล่งวัสดุที่เหมาะสมและเพียงพอต่องานก่อสร้างทางหลวงและงานโครงสร้างทางแยกต่างระดับ พร้อมทั้งตรวจสอบคุณสมบัติของวัสดุ

5.1.4 งานออกแบบรายละเอียดงานทาง

ดำเนินการออกแบบรายละเอียดงานทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การออกแบบแนวทาง แนวระดับ รูปตัดทางแยก ทางขนาน ทางข้าม ทางลอด เครื่องหมายและป้ายจราจร รวมถึงงานระบบอำนวยความสะดวกภัยการจัดการจราจร ระหว่างการก่อสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ และงานอื่นๆที่จำเป็น ออกแบบโดยยึดหลักตามมาตรฐานสากลและมาตรฐานของกรมทางหลวง

5.1.5 งานออกแบบรายละเอียดทางแยก

ออกแบบทางแยกบริเวณโครงการ โดยคำนึงถึงความสวยงามทางด้านสถาปัตยกรรม พร้อมทั้งศึกษาเปรียบเทียบราคาค่าก่อสร้าง วิธีการก่อสร้าง ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง รูปแบบที่เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ รวมทั้งผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาคัดเลือกก่อนที่จะดำเนินการออกแบบรายละเอียด



5.1.6 งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานฐานราก วิเคราะห์เสถียรภาพและการทรุดตัวของคันทาง

ออกแบบโครงสร้างชั้นทางให้รองรับน้ำหนักและปริมาณการจราจรตามอายุการออกแบบและตามลักษณะการใช้งานของแต่ละพื้นที่ เพื่อให้ได้รูปแบบก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

5.1.7 งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำและโครงสร้างอื่นๆ

ออกแบบโครงสร้างสะพานและอาคารระบายน้ำ ตามมาตรฐานและข้อกำหนดของกรมทางหลวง โดยคำนึงถึงความสามารถในการระบายน้ำของโครงการ ไม่ให้เกิดการกีดขวางลำน้ำ นอกจากนี้ ยังมีการออกแบบโครงสร้างอื่น ๆ เช่น อาคารต่าง ๆ ศาลาที่พักผู้โดยสาร กำแพงกันดินและโครงสร้างองค์ประกอบทางหลวงอื่น ๆ เป็นต้น

5.1.8 งานระบบระบายน้ำ

ศึกษาลักษณะทางอุทกวิทยาและวิเคราะห์สภาพการระบายน้ำในบริเวณพื้นที่ที่มีผลกระทบต่อโครงการ ออกแบบให้ครอบคลุมถึงการระบายน้ำผิวดิน ผิวดินจรบนสะพานและการระบายน้ำซบใต้ดิน ที่ซึ่งจะมีผลต่อเสถียรภาพของโครงสร้างทาง ให้ออกแบบระดับถนน สะพาน ช่องทางระบายน้ำ และโครงสร้างระบบอื่น ๆ ให้สอดคล้องกัน โดยคำนึงถึงความสะดวกในการบำรุงรักษา ทั้งนี้ต้องระมัดระวังไม่ทำให้การก่อสร้างของโครงการเป็นเหตุให้สภาพการระบายน้ำของพื้นที่โดยรอบเสียหาย รวมถึงมีผลกระทบต่อการระบายน้ำของคูคลองในพื้นที่

5.1.9 งานระบบไฟฟ้า

ออกแบบระบบวงจรไฟฟ้า และการติดตั้งอุปกรณ์ ในโครงการ เช่น ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร ฯลฯ ตามหลักวิศวกรรมไฟฟ้าและวิศวกรรมงานทาง โดยคำนึงถึงวิธีการก่อสร้าง การป้องกัน การโจรกรรม และอื่น ๆ

5.1.10 งานสถาปัตยกรรม

ออกแบบสถาปัตยกรรมของอาคารในโครงการ เช่น โครงสร้างสะพาน ถนน ทางลอด อาคารระบายน้ำ ภูมิสถาปัตยกรรมทาง หรือส่วนประกอบอื่น ๆ ให้มีความสวยงาม ทันสมัย สอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่ โดยคำนึงถึงภูมิทัศน์ การใช้ประโยชน์ของพื้นที่ และอื่น ๆ เสนอแก่กรมทางหลวงเพื่อพิจารณาเป็นการบูรณาการระบบขนส่ง ให้ได้มาตรฐานสากลเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง การขนส่งระหว่างพื้นที่ที่มีความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และอำนวยความสะดวกประชาชนในการเดินทาง ในการออกแบบงานสถาปัตยกรรมของอาคารในโครงการ จึงมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการส่งเสริมความสวยงามของทัศนียภาพและสร้างสุนทรียภาพให้แก่ผู้ใช้เส้นทาง

5.1.11 งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม

ตรวจสอบหาข้อมูลสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง เช่น การประปาส่วนภูมิภาค การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค หน่วยงานด้านระบบโทรคมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวกับท่อน้ำมันและก๊าซ เป็นต้น เพื่อตรวจสอบข้อมูลสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง พร้อมเสนอแนะรูปแบบ ตำแหน่งการรื้อย้ายและจัดวางสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ภายในเขตทางเพื่อการก่อสร้าง พร้อมกันกับงานก่อสร้างของโครงการหรือเป็นข้อมูลสำหรับการอนุญาตให้หน่วยงานสาธารณสุขต่าง ๆ ก่อสร้างในอนาคต



5.1.12 งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา

คำนวณปริมาณงานก่อสร้างให้มีความคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดการคำนวณปริมาณงาน โดยมีลำดับรายการและหน่วยวัดตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และจัดเตรียมรายละเอียดการประมาณราคาที่เป็นปัจจุบัน โดยคำนึงถึงระยะเวลาในการก่อสร้างตามบัญชีแสดงปริมาณวัสดุรวมถึงจัดทำแผนแนะนำในการก่อสร้างเป็นระยะ (Stage of Construction) พร้อมประเมินความคุ้มค่าเบื้องต้นเพื่อจัดลำดับแผนการพัฒนาโครงการ

5.1.13 งานวิเคราะห์แผนการพัฒนาโครงการ

จัดทำแผนการพัฒนาโครงการเป็นระยะ (Development Phase) โดยประเมินความคุ้มค่าเบื้องต้นเพื่อจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาโครงการเป็นระยะ พร้อมจัดเตรียมรายละเอียดปริมาณงานก่อสร้างและการประมาณราคาโดยคำนึงถึงระยะเวลาในการพัฒนาในแต่ละระยะ

5.1.14 งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ถ้ามี)

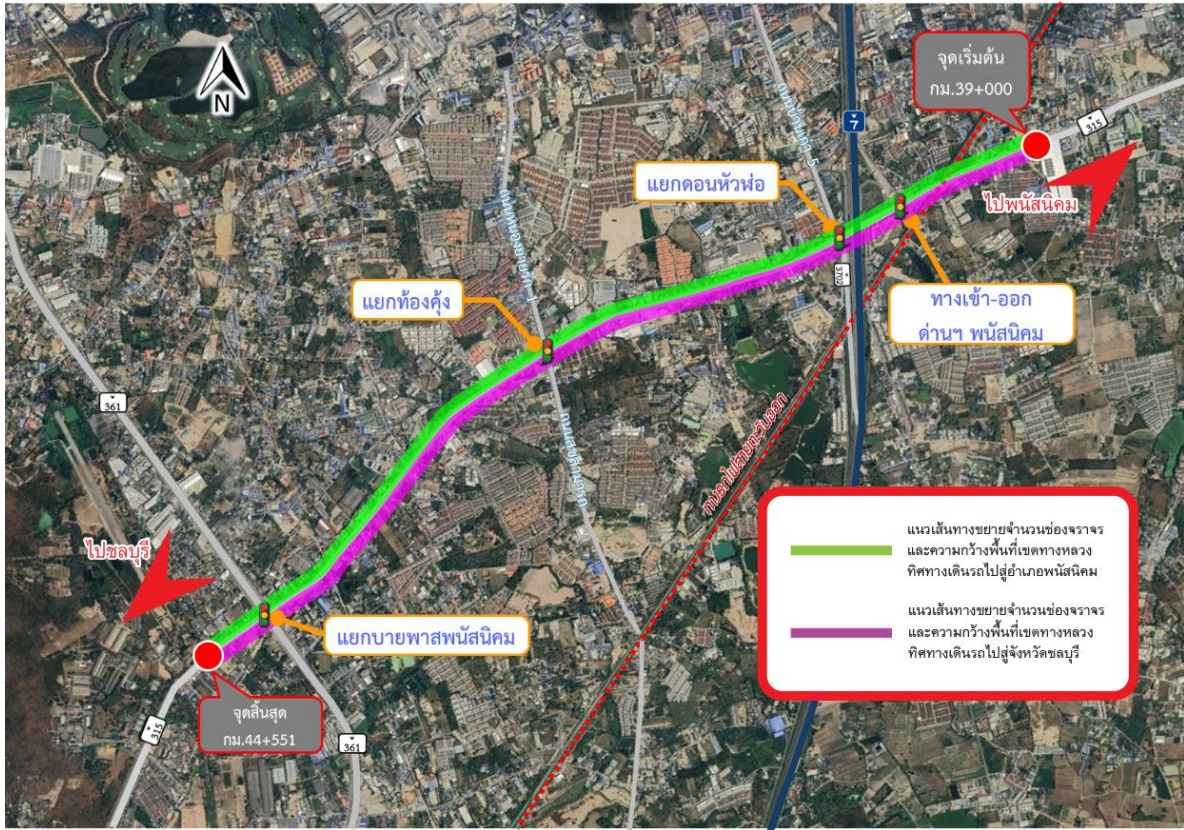
เมื่อคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมและได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวงแล้ว ที่ปรึกษาจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ทั้งในส่วนของรายละเอียดภูมิประเทศ สาธารณูปโภค และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องพร้อมทั้งเก็บข้อมูลรายละเอียดของทรัพย์สินตามแนวทางพาดผ่าน เพื่อนำไปประเมินทรัพย์สินในกรณีที่มีการเวนคืนพื้นที่

5.2 แนวคิดเบื้องต้นในการปรับปรุงแนวเส้นทาง

แนวคิดในการสำรวจออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหารถจราจร ที่ปรึกษาจะดำเนินการให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรและการใช้ที่ดินสองข้างทางที่ค่อนข้างหนาแน่น จากการสำรวจแนวเส้นทางของโครงการพบว่าจุดเริ่มต้นของโครงการ ช่วง กม.39+000 ถึงแยกบายพาสพนัสนิคมเป็นถนน 6 ช่องจราจร แบ่งเป็น 3 ช่องจราจรในแต่ละทิศทาง โดยมีเกาะกลางถนนแบบเกาะยก (Raised Median) และตั้งแต่แยกบายพาสพนัสนิคมไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่ กม.44+551 เป็นถนน 4 ช่องจราจร แบ่งเป็น 2 ช่องจราจรในแต่ละทิศทาง โดยมีเกาะกลางถนนแบบเกาะสี (Painted Median) เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพและแก้ไขปัญหารถจราจรในแนวเส้นทางของโครงการบนทางหลวงหมายเลข 315 จึงได้เสนอแนวคิดเบื้องต้นของรูปแบบทางเลือกของโครงการ 6 ทางเลือก ดังนี้

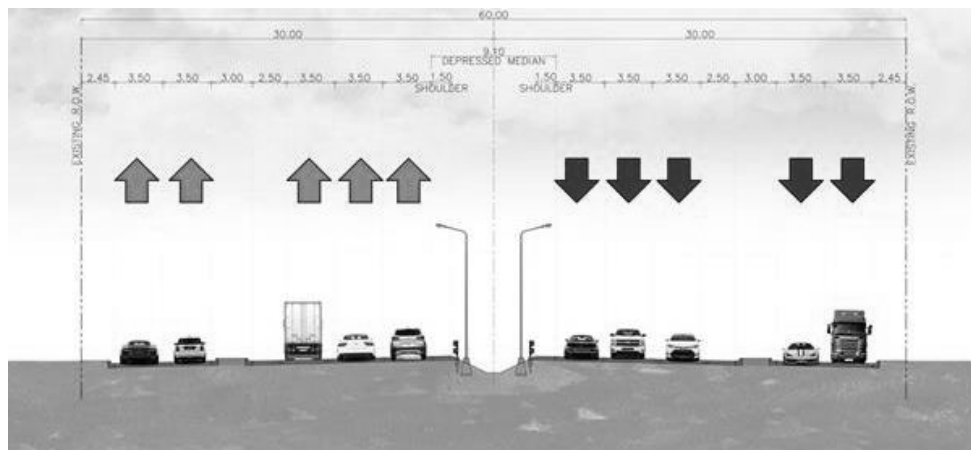
ทางเลือกที่ 1 ขยายจำนวนช่องจราจรและความกว้างของพื้นที่เขตทางหลวง ออกแบบขยายช่องจราจรจาก 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจร ไป - กลับ) เป็น 10 ช่องจราจร (5 ช่องจราจร ไป - กลับ) ตลอดแนวเส้นทางตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการ แสดงดังรูปที่ 5-1 เพื่อเพิ่มความจุของถนนและรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้น ให้การสัญจรมีความคล่องตัว ลดเวลาในการเดินทาง โดยทางเลือกนี้มีข้อเสียคือ จำเป็นต้องมีการจัดกรรมสิทธิ์เวนคืนที่ดินจำนวนมาก โดยจะแบ่งการออกแบบขยายถนนด้วยรูปตัดทั่วไปเป็นเกาะกลางทางหลวงทั้งหมด 3 รูปแบบ ดังนี้

- 1) เกาะกลางทางหลวงแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)
- 2) เกาะกลางทางหลวงแบบเกาะยก (Raised Median)
- 3) เกาะกลางทางหลวงแบบกำแพงคอนกรีตกั้น (Barrier Median)



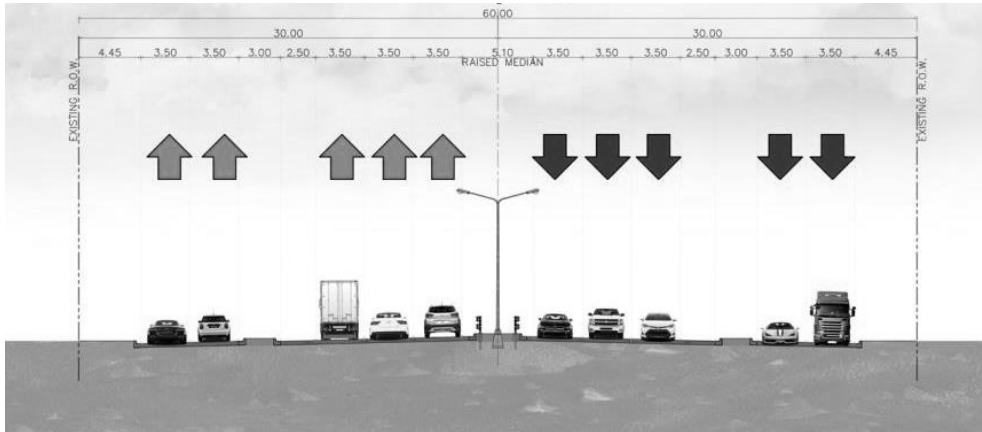
รูปที่ 5-1 ทางเลือกที่ 1 ขยายจำนวนช่องจราจรและความกว้างของพื้นที่เขตทางหลวง

1) รูปแบบที่ 1 เกาะกลางทางหลวงแบบกดเป็นร่อง ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร และทางขนาน 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านในกว้างด้านละ 1.5 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างด้านละ 2.45 เมตร รูปแบบเกาะกลางทางหลวงแบบกดเป็นร่อง มีความกว้าง 9.0 เมตร แสดงดังรูปที่ 5-2



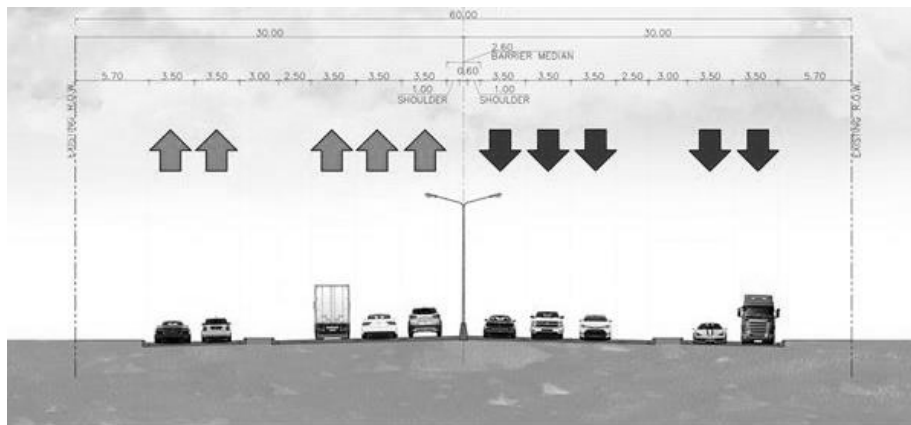
รูปที่ 5-2 รูปตัดถนนรูปแบบเกาะกลางทางหลวงแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

2) รูปแบบที่ 2 เกาะกลางทางหลวงแบบเกาะยก ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร และทางขนาน 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างด้านละ 4.45 เมตร รูปแบบเกาะกลางทางหลวงแบบเกาะยก มีความกว้าง 5.10 เมตร แสดงดังรูปที่ 5-3



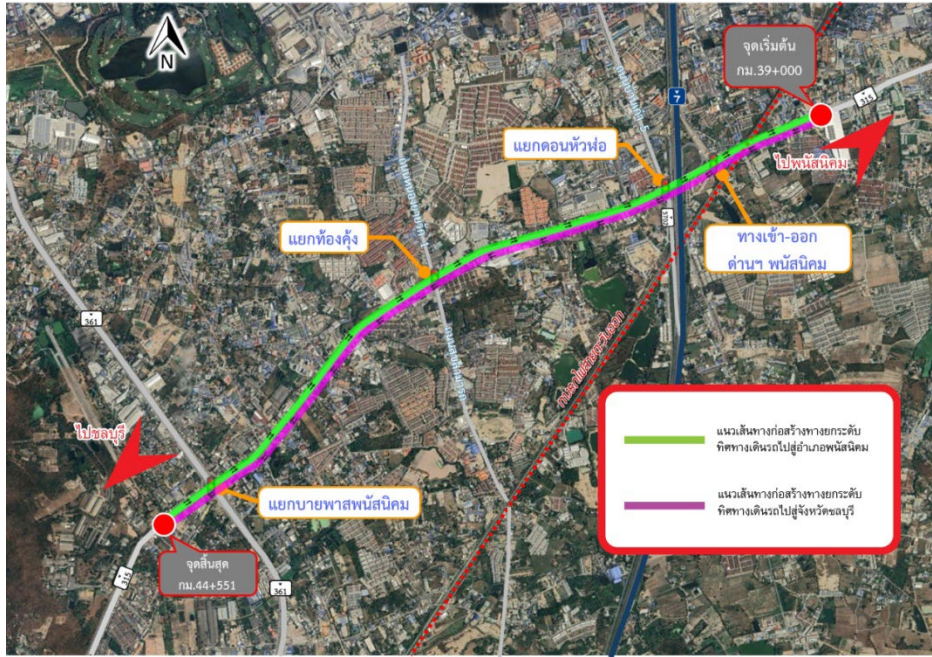
รูปที่ 5-3 รูปตัดถนนรูปแบบเกาะกลางทางหลวงแบบเกาะยก (Raised Median)

3) รูปแบบที่ 3 เกาะกลางทางหลวงแบบกำแพงคอนกรีตกัน ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร และทางขนาน 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางด้านในกว้างด้านละ 1 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้างด้านละ 5.7 เมตร และมีเกาะกลางถนนแบบกำแพงกัน กว้าง 0.6 เมตร แสดงดังรูปที่ 5-4



รูปที่ 5-4 รูปตัดถนนรูปแบบเกาะกลางทางหลวงแบบกำแพงคอนกรีตกัน (Barrier Median)

ทางเลือกที่ 2 ก่อสร้างทางยกระดับตลอดแนวเส้นทาง ออกแบบเป็นทางยกระดับขนาดอย่างน้อย 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป - กลับ) ข้ามตลอดแนวเส้นทางตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการ ซึ่งการยกระดับดังกล่าวจะยกข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (Motorway) และทางรถไฟ รวมทั้งยกข้ามแนวรถไฟของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และโครงการรถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือในอนาคต ส่วนถนนระดับพื้น (At Grade) ออกแบบเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจร ไป - กลับ) โดยที่ทางแยกระดับพื้นจุดต่าง ๆ ยังคงควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร แต่จะมีการปรับปรุงรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร แสดงดังรูปที่ 5-5



รูปที่ 5-5 ทางเลือกที่ 2 ก่อสร้างทางยกระดับตลอดแนวเส้นทาง

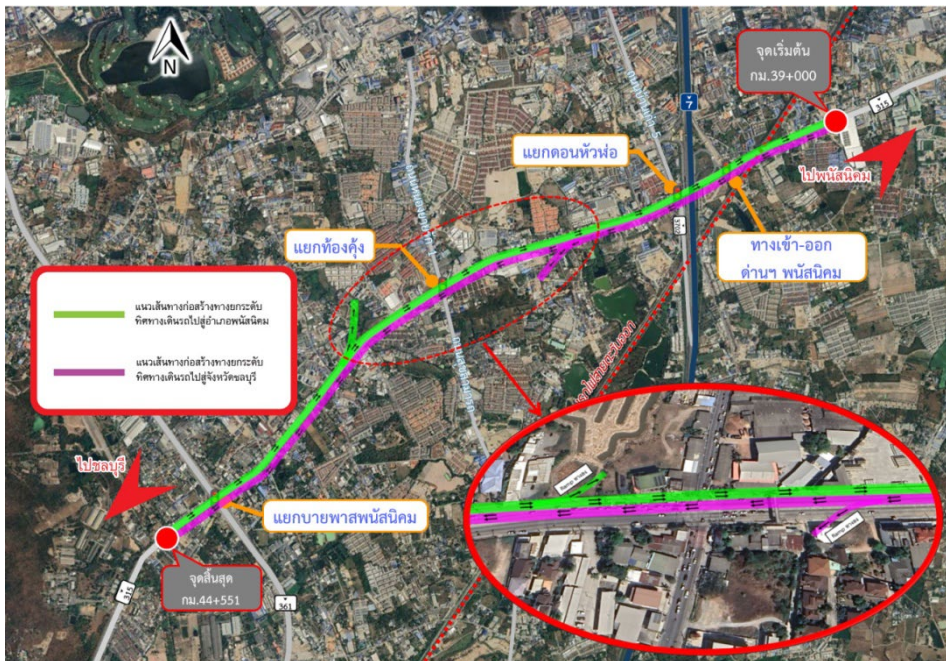
ทางเลือกที่ 3 ก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดตลอดแนวเส้นทาง ออกแบบเป็นอุโมงค์ทางลอดขนาดอย่างน้อย 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป - กลับ) ตลอดตลอดแนวเส้นทางตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการ ซึ่งทางลอดดังกล่าวจะลอดใต้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (Motorway) และทางรถไฟ รวมทั้งแนวรถไฟของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และโครงการรถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือในอนาคต ส่วนถนนระดับพื้น (At Grade) ออกแบบเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจร ไป - กลับ) โดยที่ทางแยกระดับพื้นจุดต่าง ๆ ยังคงควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร แต่จะมีการปรับปรุงรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร แสดงดังรูปที่ 5-6



รูปที่ 5-6 ทางเลือกที่ 3 ก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดตลอดแนวเส้นทาง

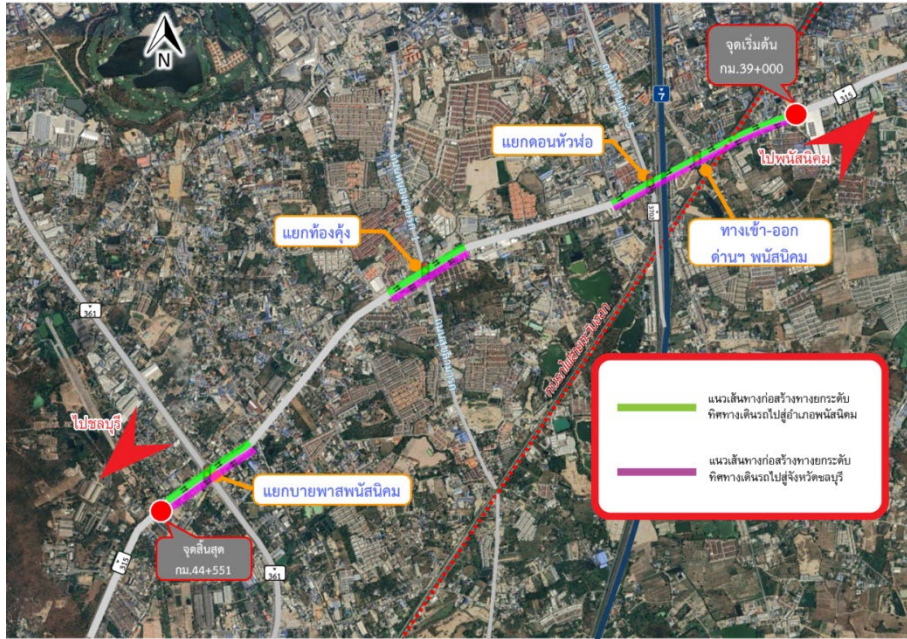


ทางเลือกที่ 4 ก่อสร้างทางยกระดับตลอดแนวเส้นทางและมีทางลาดลง 2 ทิศทางก่อนถึงแยกท้องคู้ง ออกแบบเป็นทางยกระดับขนาดอย่างน้อย 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป - กลับ) ข้ามตลอดแนวเส้นทางตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการ ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับทางเลือกที่ 2 หากแต่มีทางลาดลงก่อนถึงทางแยกท้องคู้ง ทั้ง 2 ทิศทางขนาด 1 ช่องจราจร ส่วนถนนระดับพื้น (At Grade) ออกแบบเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจร ไป - กลับ) โดยที่ทางแยกระดับพื้นจุดต่าง ๆ ยังคงควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร แต่จะมีการปรับปรุงรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร แสดงดังรูปที่ 5-7



รูปที่ 5-7 ทางเลือกที่ 4 ก่อสร้างทางยกระดับตลอดแนวเส้นทางโครงการ และมีทางลาดลง 2 ทิศทางก่อนถึงทางแยกท้องคู้ง

ทางเลือกที่ 5 ก่อสร้างทางยกระดับข้ามแยกแต่ละทางแยก ออกแบบเป็นทางยกระดับข้ามแยกแต่ละแยกขนาดอย่างน้อย 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป - กลับ) โดยแบ่งออกเป็น 3 ทางแยก ดังนี้ 1) ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการจะยกข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (Motorway) และทางรถไฟ รวมทั้งยกข้ามแนวรถไฟของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และโครงการรถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือในอนาคต และข้ามทางแยกคอนหัวฟ่อ 2) แยกท้องคู้ง 3) แยกบายพาสพนัสนิคม โดยทางแยกบายพาสพนัสนิคมนี้ โครงการจะยกข้ามทางต่างระดับบนแนวทางหลวงหมายเลข 361 ด้วย ส่วนถนนระดับพื้น (At Grade) ออกแบบเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจร ไป - กลับ) โดยที่ทางแยกระดับพื้นจุดต่าง ๆ ยังคงควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร แต่จะมีการปรับปรุงรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร แสดงดังรูปที่ 5-8



รูปที่ 5-8 ทางเลือกที่ 5 ก่อสร้างทางยกระดับข้ามแยกแต่ละทางแยก

ทางเลือกที่ 6 ก่อสร้างอุโมงค์ลอดผ่านแยกแต่ละทางแยก ออกแบบเป็นอุโมงค์ทางลอด ลอดผ่านแต่ละแยกขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป - กลับ) โดยแบ่งออกเป็น 3 ทางแยกดังนี้ 1) ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการลอดใต้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (Motorway) และทางรถไฟ รวมทั้งแนวรถไฟของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และโครงการรถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือในอนาคต และลอดผ่านทางแยกดอนหัวฬ่อ 2) แยกท้องคู้้ง 3) แยกบายพาสพนัสนิคม ส่วนถนนระดับพื้น (At Grade) ออกแบบเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจร ไป - กลับ) โดยที่ทางแยกระดับพื้นจุดต่าง ๆ ยังคงควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร แต่จะมีการปรับปรุงรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร แสดงดังรูปที่ 5-9



รูปที่ 5-9 ทางเลือกที่ 6 ก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดผ่านแต่ละทางแยก



ทั้งนี้ ที่ปรึกษามีความเห็นว่าในทุกรูปแบบทางเลือกโครงการควรมีการออกแบบขยายถนนทางหลวงหมายเลข 315 ในปัจจุบันจาก 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจร ไป - กลับ) เป็น 10 ช่องจราจร (5 ช่องจราจร ไป - กลับ) ตลอดแนวเส้นทาง ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการ เพื่อรองรับการจราจรและรองรับโครงสร้างของการออกแบบก่อสร้างทางแยกต่างระดับของแต่ละรูปแบบทางเลือกโครงการ

5.3 งานด้านสิ่งแวดล้อม

5.3.1 การศึกษาสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน

ศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง และในระยะ 1 กิโลเมตร ในกรณีศึกษาด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี ที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการรวมทั้งได้ใช้แนวทางและหลักเกณฑ์ในการศึกษาและจัดเตรียมรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- (1) แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, สิงหาคม พ.ศ. 2567
- (2) แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 หรือฉบับปรับปรุงล่าสุด ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงานกรมทางหลวง

โดยจะนำแนวทางดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางหลักประกอบการทบทวนเอกสารวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งทำให้กรอบของการทำงานในครั้งนี้มีทั้งในส่วนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) รวมถึงการเสนอมาตรการรองรับและแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

5.3.2 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็นจะดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง โดยกำหนดพื้นที่ศึกษาครอบคลุมบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งมีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และในระยะ 1 กิโลเมตร ในกรณีศึกษาด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี และในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อเนื่องเป็นวงกว้างออกไป จะพิจารณาเพิ่มเติมพื้นที่ศึกษาตามความจำเป็น ทั้งนี้ จากการตรวจสอบในเบื้องต้น พบว่า ที่ตั้งโครงการและพื้นที่ศึกษารัศมี 500 เมตร อยู่ในเขตท้องที่ 4 ตำบล 2 อำเภอ 1 จังหวัด คือ ตำบลนาป่า ตำบลหนองไม้แดง ตำบลดอนหัวฬ่อ อำเภอเมืองชลบุรี และตำบลหนองตำลึง อำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี

5.3.3 การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำ



รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ซึ่งในเอกสารท้ายประกาศ 4 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งกำหนดประเภทโครงการที่จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งสิ้น 35 ประเภท ในเอกสารท้ายประกาศ 4 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ลำดับที่ 20 และ 33) ดังแสดงตารางที่ 5-2 และรูปที่ 5-10

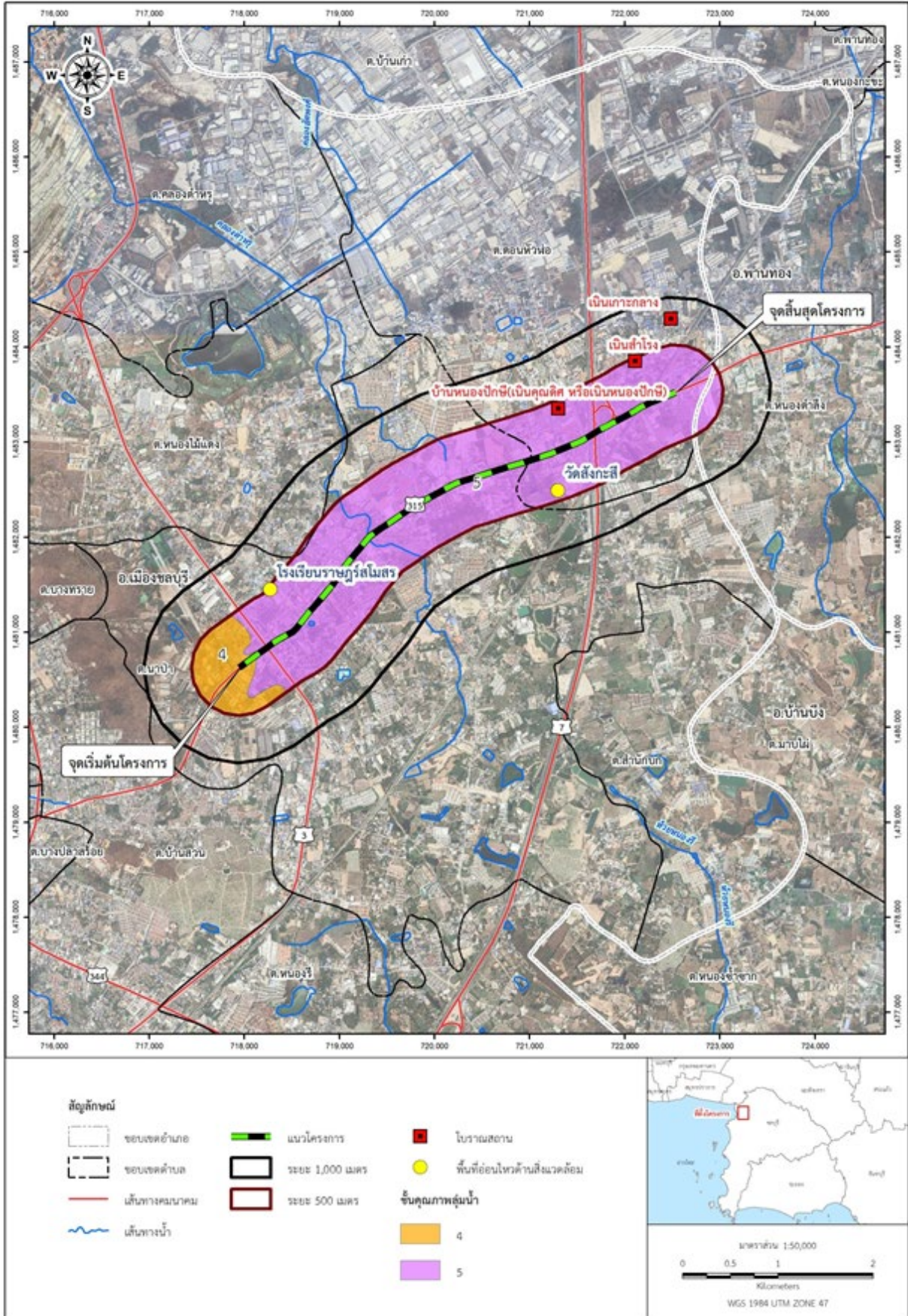
จากการตรวจสอบโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้นในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบโบราณสถาน ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถานโบราณวัตถุศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ จำนวน 3 แห่ง

ตารางที่ 5-2 การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	รายละเอียดโครงการ
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง	ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่อยู่ในพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลชั้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือ แหล่งมรดกโลก ที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลก ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากในระยะ 2 กิโลเมตรจากแนวเส้นทางของโครงการไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	เข้าข่าย เนื่องจากในระยะ 1 กิโลเมตรจากแนวเส้นทางโครงการพบโบราณสถาน ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถานโบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ จำนวน 3 แห่ง แสดงดังรูปที่ 5-10 ได้แก่ 1. บ้านหนองปักชี (เนินคุณติศ หรือเนินหนองปักชี) 2. เนินสำโรง 3. เนินเกาะกลาง
33	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 แสดงดังรูปที่ 5-10



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 315 ช่วง จุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7
(แยกดอนหัวฬ่อ) – จุดตัดทางหลวงหมายเลข 361 (แยกบายพาสพนัสนิคม)

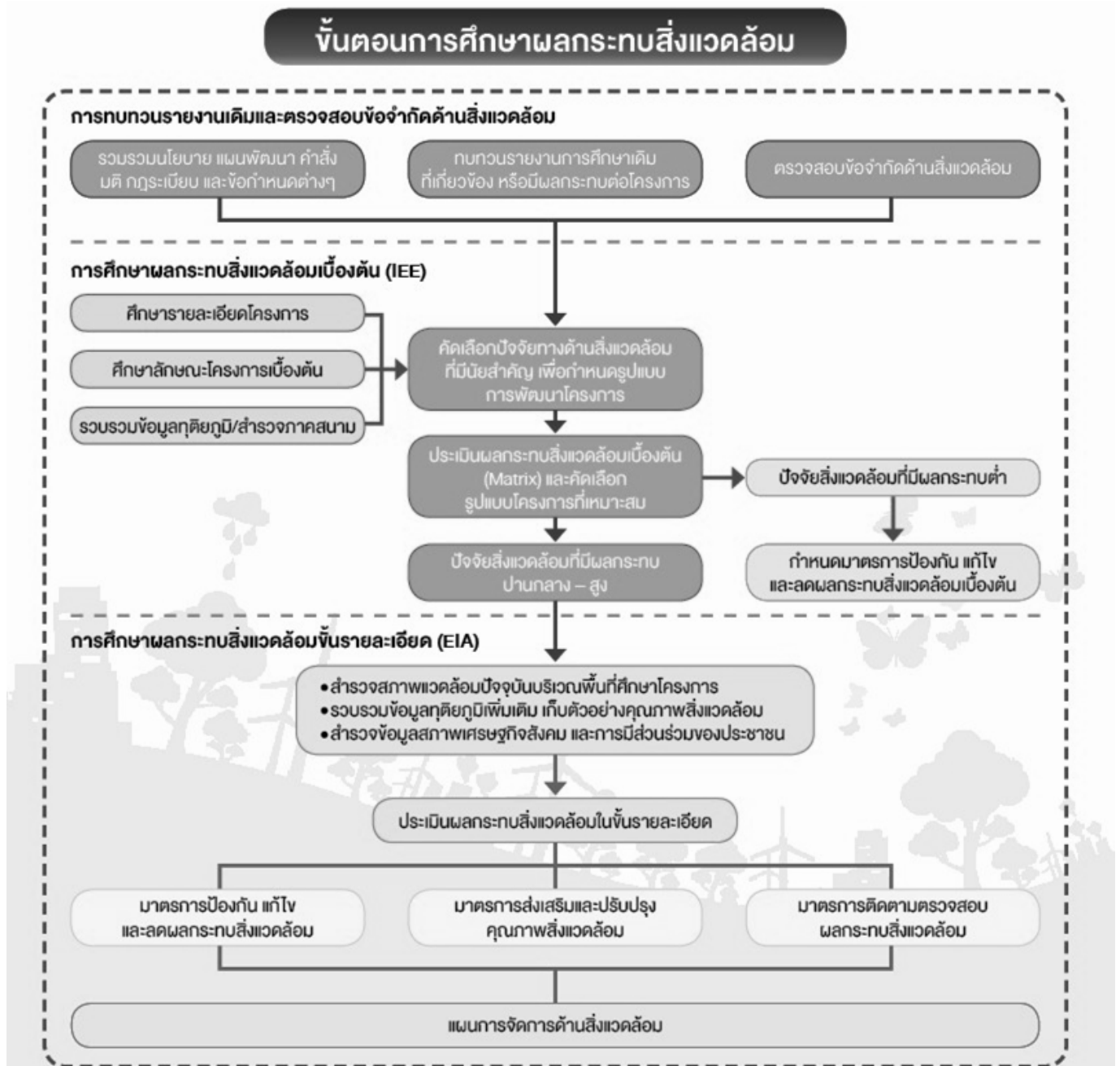


รูปที่ 5-10 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ และโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ
ในระยะ 500 เมตร และ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ



5.3.4 แนวทางการศึกษาและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาในระยะแรกเป็นการศึกษาในระดับรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) จะศึกษาครอบคลุมองค์ประกอบสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 29 ปัจจัย สำหรับรายละเอียดประเด็นในการศึกษาพื้นที่ศึกษา และวิธีการศึกษา/การประเมินผลกระทบ แสดงดังรูปที่ 5-11 และหลังจากนั้นปัจจัยผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบระดับปานกลาง-ระดับสูง จะนำไปศึกษาต่อในระดับรายละเอียดหรือในขั้น EIA



รูปที่ 5-11 ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ



การศึกษาในขั้นตอนนี้เป็นการรวบรวมและทบทวนข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสาร รายงานและทำการสำรวจภาคสนามเพิ่มเติม เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันของสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการก่อนมีการพัฒนาโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 ทรัพยากรหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงอย่างน้อยจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการข้างละ 500 เมตร โดยรวบรวมข้อมูลปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมทั้ง 29 ปัจจัย แสดงดังตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านกายภาพ (9 ปัจจัย)	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางด้านชีวภาพ (2 ปัจจัย)	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์ (7 ปัจจัย)	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (11 ปัจจัย)
<ul style="list-style-type: none"> • ภูมิทัศน์ฐาน • ทรัพยากรดิน • ธรณีวิทยา/ธรณีพิบัติภัย • น้ำผิวดิน • น้ำใต้ดิน • น้ำทะเล • อากาศและบรรยากาศ • เสียง • ความสั่นสะเทือน 	<ul style="list-style-type: none"> • นิเวศวิทยาทางบก • นิเวศวิทยาทางน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> • น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค • การคมนาคมขนส่ง • สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ • การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ • การเกษตรกรรม • นันทนาการ • การใช้ที่ดิน 	<ul style="list-style-type: none"> • เศรษฐกิจ-สังคม • การโยกย้าย/การเวนคืน • การสาธารณสุข • อาชีวอนามัยและความปลอดภัย • การแบ่งแยกชุมชน • อุบัติเหตุและความปลอดภัย • ความปลอดภัยในสังคม • สุขภาพ • ผู้ใช้ทาง • โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม • สุนทรียภาพและทัศนียภาพ

ที่มา : แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 9 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567)” หรือฉบับปรับปรุงล่าสุด ซึ่งจัดทำโดยกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

5.4 งานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนรวมถึงการประชาสัมพันธ์ เป็นกระบวนการสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนให้ผลการศึกษาโครงการ เกิดความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ และกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องดำเนินการให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นอย่างกว้างขวาง ซึ่งจำเป็นต้องทำการวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายและกำหนดเทคนิควิธีการรับฟังความคิดเห็นที่เหมาะสม เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์และ



สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุด จึงเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ได้รับผลกระทบทุกภาคส่วน ตลอดจนสื่อมวลชนและผู้สนใจได้มีส่วนร่วมในโครงการ ให้ข้อคิดเห็น ข้อห่วงกังวลต่อการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอันจะทำให้ผู้ศึกษาโครงการได้รับข้อมูลความคิดเห็นอย่างกว้างขวาง และครอบคลุมประเด็นสำคัญต่าง ๆ สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาศึกษาโครงการให้เกิดความเหมาะสมและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดในการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้

5.4.1 กลุ่มเป้าหมาย

การกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ ที่ปรึกษาจะกำหนดกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 7 กลุ่ม ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 5-4

ตารางที่ 5-4 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน
ประเภทของกลุ่มเป้าหมาย
1) ผู้ได้รับผลกระทบ - ผู้ที่อยู่ในพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ผู้มีอำนาจสูงสุดหรือผู้แทนศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ - ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ กลุ่มของประชาชน สถานประกอบการ ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ - ผู้นำชุมชนหรือผู้นำทางความคิด ได้แก่ ผู้นำชุมชน เช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการหมู่บ้าน/ชุมชน กลุ่มทางสังคมในชุมชน เป็นต้น ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ
2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย กรมทางหลวง บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และบริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด
3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
4) หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ ได้แก่ - หน่วยงานระดับจังหวัด/ภูมิภาค - หน่วยงานระดับอำเภอ - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ
5) องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ ได้แก่ - องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม - องค์กรเอกชนด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ - สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาในท้องถิ่น และนักวิชาการอิสระ
6) สื่อมวลชน เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวิทยุ สื่อโทรทัศน์ และสื่อออนไลน์
7) ประชาชนทั่วไป



5.4.2 แนวทางและการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

โครงการจัดให้มีกระบวนการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่เริ่มแรกจนถึงสิ้นสุดการดำเนินงานของโครงการอย่างต่อเนื่องเป็นระยะ ๆ เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็น รวมถึงการนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ มาใช้ประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษา เพื่อให้เกิดผลกระทบทางสังคมน้อยที่สุด โดยใช้หลักของการสื่อสารแบบ 2 ทาง (Two-Way Communication) กล่าวคือ การให้ข้อมูลรายละเอียดโครงการแก่ประชาชน และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนไปพร้อม ๆ กัน ในการดำเนินงานทุกขั้นตอน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการสำรวจและออกแบบ ตลอดจนการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการพัฒนาโครงการตามแนวทางการศึกษา ดังต่อไปนี้

- 1) แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของกองพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (พ.ศ. 2566)
- 2) แนวทางการจัดทำแผนงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน (Guidelines for Preparation of Public Involvement Plan) จัดทำโดย กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563)

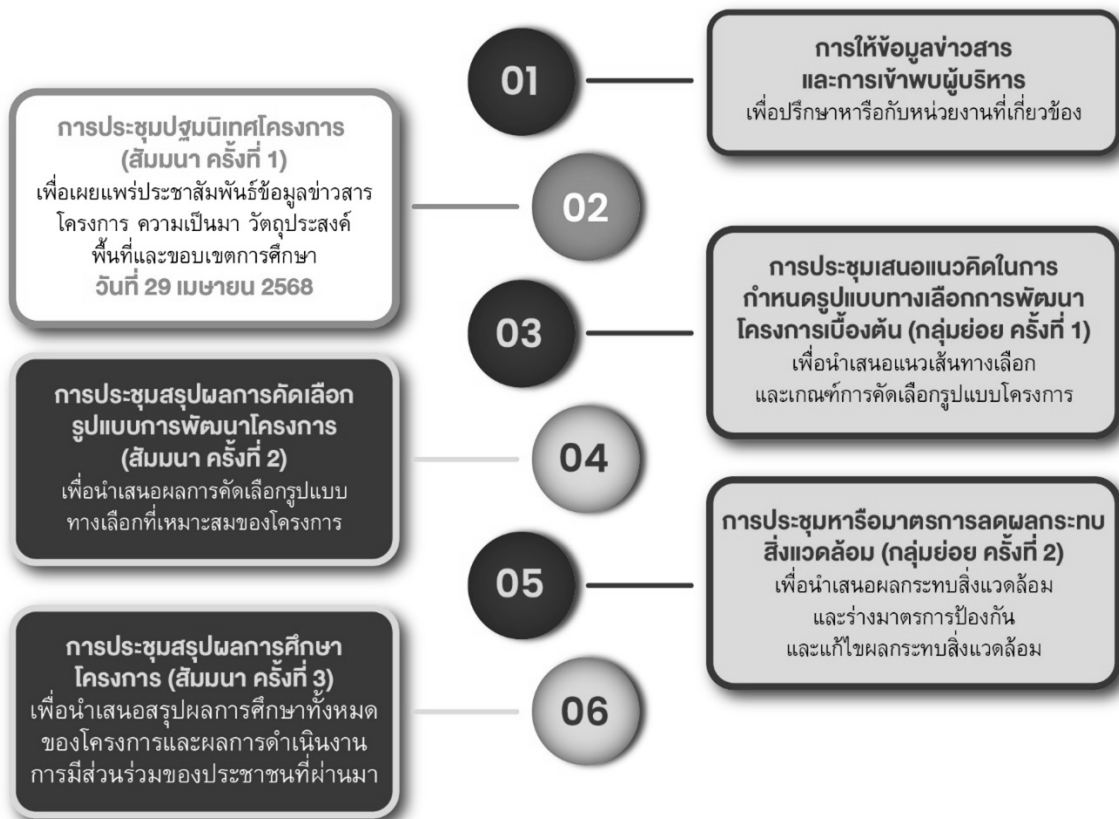
โดยการดำเนินงานการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการจะครอบคลุมขอบเขตการดำเนินงานดังนี้

- 1) จัดทำแผนรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครอบคลุมตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ
- 2) ดำเนินกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ตลอดจนประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ ได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูล แสดงความคิดเห็น และนำผลสรุปข้อคิดเห็นต่าง ๆ มาประกอบการตัดสินใจในการพัฒนาโครงการ เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด โดยกำหนดจัดประชุมสัมมนา จำนวน 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย จำนวน 2 ครั้ง
- 3) จัดทำสื่อและเอกสารต่าง ๆ ได้แก่ เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ บอร์ดนิทรรศการ วิดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เฟสบุ๊กโครงการ และไลน์โครงการ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ตามแผนดำเนินงานเป็นระยะอย่างต่อเนื่อง
- 4) รวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ โดยสรุปเป็นประเด็น พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการวิเคราะห์ในแต่ละประเด็น และแสดงรายละเอียดของการนำประเด็นต่าง ๆ ไปใช้ประโยชน์ในกิจกรรมของการศึกษาโครงการ
- 5) จัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยกำหนดตัวชี้วัดในการประเมินผล พร้อมทั้งผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ



สำหรับแนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน แบ่งออกเป็น 2 กิจกรรมหลัก ได้แก่

- 1) กิจกรรมการให้ข้อมูลข่าวสารโครงการ (Public Information) เป็นระดับที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นก้าวแรกของเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกกลุ่มเข้าสู่กระบวนการมีส่วนร่วมในเรื่องต่าง ๆ โดยที่ปรึกษามีวิธีการให้ข้อมูลข่าวสารโดยใช้ช่องทางต่าง ๆ เช่น เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ วิดีทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เฟสบุ๊กโครงการ ไลน์โครงการ จดหมาย ป้ายประกาศ การจัดบอร์ดนิทรรศการ การประชาสัมพันธ์โครงการผ่านสื่อสาธารณะ และการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารรายละเอียดโครงการ รวมทั้งเพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชนก่อนดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ
- 2) กิจกรรมการรับฟังความคิดเห็น (Public Consultation) เป็นกระบวนการที่เปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และความคิดเห็นเพื่อประกอบการการศึกษาโครงการ โดยกำหนดจัดประชุมสัมมนา จำนวน 3 ครั้ง และการจัดประชุมกลุ่มย่อย จำนวน 2 ครั้ง ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์โครงการ โดยการดำเนินการแต่ละครั้งจะต้องครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำเสนอข้อมูล ชี้แจง และรับฟังความคิดเห็นจากประชาชน ประกอบด้วยแผนงานหลัก 2 แผนงาน คือ แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ และแผนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งจะประกอบไปด้วยแผนงานย่อยที่จะดำเนินการตามขั้นตอนการศึกษาของโครงการ แสดงดังรูปที่ 5-12



รูปที่ 5-12 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



5.4.3 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมที่ผ่านมา



ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องภายในพื้นที่ต่อผู้บริหาร ทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อชี้แจงรายละเอียดข้อมูลโครงการ แนวคิดการออกแบบถนนโครงการ และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะถึงความเป็นไปได้ตลอดจนข้อจำกัดต่าง ๆ ภายในพื้นที่เพื่อประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการและกำหนดแนวคิดการออกแบบเบื้องต้น แสดงดังตารางที่ 5-5 ดังนี้

ตารางที่ 5-5 สรุปประเด็นการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ลำดับที่	หน่วยงานที่เข้าพบ	ประเด็นข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล
1	<p>นายวัฒนา ไทยเจริญ ปลัดอำเภอ หัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง วันจันทร์ที่ 24 มีนาคม 2568 เวลา 13.30 น. ณ ที่ว่าการอำเภอเมืองชลบุรี</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - ทางหลวงหมายเลข 315 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแต่ไม่บ่อย - ทางหลวงหมายเลข 315 ไม่มีปัญหาเรื่องน้ำท่วมบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ แต่จะมีน้ำท่วมบริเวณตำบลหนองตำลึง (แยกดอนหัวฬ่อ) - ที่ดินบริเวณอำเภอเมืองชลบุรี ปัจจุบันมีมูลค่าราคาค่อนข้างสูง - เห็นด้วยกับโครงการ แต่อยากให้ฟังเสียงประชาชนในการเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นเพราะการแก้ไขปัญหานี้ จะช่วยประหยัดเรื่องค่าใช้จ่ายและเวลา - เรื่องสิ่งแวดล้อม ต้องมีมาตรการป้องกันให้ครอบคลุม - กังวลถ้าออกแบบเป็นสะพานยกระดับข้ามแยกจะทำให้การค้าขายสองข้างทางลดลง - แนวคิดในการออกแบบ แนะนำให้นำเสนอในการประชุมสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ ว่ามีรายละเอียดของแบบเป็นอย่างไร จะสร้างสะพานหรืออุโมงค์ที่จุดไหนบ้าง มีความยาวกี่เมตร - ทางหลวงหมายเลข 315 มีประชาชนสัญจรมากในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน - เป็นห่วงเรื่องความยาวสะพานหรืออุโมงค์ เนื่องจากมีถนนมอเตอร์เวย์และทางรถไฟตัดใกล้กัน - ทางหลวงหมายเลข 315 จะเป็นเส้นทางหลักที่ประชาชนใช้สัญจรเข้านิคมอุตสาหกรรม
2	<p>นายวิชิต ชิตวิเศษ นายกเทศมนตรีเมืองบ้านสวน วันอังคารที่ 25 มีนาคม 2568 เวลา 09.30 น. ณ สำนักงานเทศบาลเมืองบ้านสวน</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - ทางหลวงหมายเลข 315 ห้ามไม่ให้รถบรรทุกเข้ามาวิ่งในเขตเมือง - ผลกระทบที่จะกระทบกับเทศบาล ก็จะเป็นตามแยกไฟแดงที่รถสัญจร - ในเขตบ้านสวน ในอนาคตรถเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ถ้ามีการเวนคืนขยายพื้นที่ จะกระทบกับชาวบ้าน และอาจมีการต่อต้านโครงการ - ที่ดินบริเวณตำบลบ้านสวน มีมูลค่าราคาค่อนข้างสูง - เสนอให้ทำเหมือนถนนเส้นพระราม 2 ทำสะพานยกระดับยาวผลกระทบน้อย แต่ต้องมีข้อบังคับห้ามไม่ให้รถบรรทุกวิ่ง ให้ใช้เฉพาะรถเล็ก - ตำบลบ้านสวนเป็นเขตพื้นที่ไม่มีอุตสาหกรรม - เขตเมืองบ้านสวนมีการย้ายระบบสาธารณูปโภคลงใต้พื้นดิน - ในการออกแบบสะพาน หรืออุโมงค์อาจจะกระทบแนวเขตปลอดภัยทางทหาร (ค่ายทหาร)



ตารางที่ 5-5 สรุปประเด็นการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ (ต่อ)

ลำดับที่	หน่วยงานที่เข้าพบ	ประเด็นข้อเสนอนะ/ข้อห่วงกังวล
3	<p>นายสิทธิเดช ศรีสุวรรณดี ปลัดปฏิบัติหน้าที่แทนนายกเทศมนตรี ตำบลนาป่า วันอังคารที่ 25 มีนาคม 2568 เวลา 10.30 น. ณ สำนักงานเทศบาลตำบลนาป่า</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - เห็นด้วยในการออกแบบเป็นอุโมงค์ทางลอด - ขอให้เชิญกองช่างเข้าร่วมการประชุมทุกการประชุม - ทางหลวงหมายเลข 315 มีปัญหาเรื่องรถติดและน้ำท่วม - ถ้ามีการเวนคืน แนะนำให้เสนอตอนประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 จะได้ รับฟังเสียงจากผู้ได้รับผลกระทบในการถูกเวนคืน - ผ่ากร่องระบายน้ำ น้ำที่ท่วมระบาย ระยะทาง 2 - 3 กิโลเมตร (แยกดอนหัวฬ่อ) - ถ้ามีการขนส่งแบบสาธารณะ คนในพื้นที่น่าจะ得以ใช้ประโยชน์ค่อนข้างเยอะ แล้วยังบรรเทาการใช้รถส่วนตัวได้อีกด้วย
4	<p>นายไมตรี ประเสริฐ นายกเทศมนตรีเมืองดอนหัวฬ่อ วันอังคารที่ 25 มีนาคม 2568 เวลา 13.30 น. ณ สำนักงานเทศบาลเมืองดอนหัวฬ่อ</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - เสนอให้ออกแบบจุดตัดทางแยกให้ทำเป็นอุโมงค์ลอด 2 ช่อง ไป - กลับ ด้านบนสามารถเลี้ยวได้และมีจุดกลับรถด้วย - มีรถไฟความเร็วสูงคู่ขนาน ในแนวรถไฟสายตะวันออก - เสนอให้ออกแบบแยกดอนหัวฬ่อ อยากให้ทำเป็นอุโมงค์ แต่ทางแยกอีก 2 จุด ให้เป็นสะพานยกข้าม - โครงการนี้เป็นโครงการที่ดีมาก - สี่แยกดอนหัวฬ่อเป็นสี่แยกคนในพื้นที่เชื่อกันว่า “สี่แยกไฟแดงติดชาตินี้ถึงชาติหน้า” - ทางหลวงหมายเลข 315 ในการสัญจร ช่วงชั่วโมงเร่งด่วนรถจะติด แต่เส้นมอเตอร์เวย์ช่วงบายวันอาทิตย์ จะมีรถเข้ากรุงเทพฯ เยอะ - ประตุที่เข้าสู่จังหวัดชลบุรี คือ สี่แยกดอนหัวฬ่อ ทางเทศบาลเมืองดอนหัวฬ่อ ได้ทำ MOU กับกรมทางหลวงในการปรับปรุงภูมิทัศน์
5	<p>นายวินัย ทอมเสียง รองนายกเทศมนตรีตำบลหนองตำลึง วันอังคารที่ 25 มีนาคม 2568 เวลา 15.00 น. ณ สำนักงานเทศบาลตำบลหนองตำลึง</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - ชุมชนมีปัญหา ประชาชนในพื้นที่อาจมีความไม่สบายใจ - ปัญหาน้ำท่วมขัง เพราะโรงงานไปอุดทางน้ำ ปิดทางไหลของน้ำ ทำให้มีน้ำขังรอการระบาย - ให้ที่ปรึกษาไปรับฟังเสียงของประชาชนก่อน แล้วค่อยมาทำแบบ ลงพื้นที่สำรวจให้แล้วเสร็จ

6. ระยะเวลาในการศึกษาโครงการ

เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 4 มีนาคม 2568 ถึงวันที่ 27 พฤษภาคม 2569 ระยะเวลาดำเนินการ 450 (สี่ร้อยห้าสิบ) วัน



7. การดำเนินงานในขั้นต่อไป

7.1 งานศึกษาด้านวิศวกรรม

จะดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลด้านขนส่งและจราจรที่ได้ลงพื้นที่สำรวจภาคสนาม และทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต รวมถึงการสำรวจตรวจสอบโครงสร้างอาคารระบายน้ำเดิม การเจาะสำรวจเก็บตัวอย่างดินบางส่วนในเบื้องต้น และศึกษากำหนดรูปแบบทางเลือกของโครงการ และเกณฑ์ปัจจัยที่ใช้ในการคัดเลือกที่เหมาะสมในเบื้องต้น

7.2 งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการประสานขอข้อมูลและความเห็นต่อการพัฒนาโครงการ รวมถึงข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อโครงการจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Environmental checklist) ในแต่ละรูปแบบทางเลือกของโครงการ โดยประเด็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละรูปแบบทางเลือกของโครงการ จะนำมากำหนดเป็นเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการที่เหมาะสมที่สุด และดำเนินการคัดเลือกรูปแบบถนนที่เหมาะสมที่สุดโดยพิจารณาร่วมกับเกณฑ์ด้านวิศวกรรมและเกณฑ์ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

7.3 งานประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ เฟสบุ๊กของโครงการ ไลน์ของโครงการ และติดประกาศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการในพื้นที่ เช่น ศาลากลางจังหวัดชลบุรี ที่ว่าการอำเภอเมืองชลบุรี ที่ว่าการอำเภอพานทอง สำนักงานเทศบาลตำบลหนองตำลึง สำนักงานเทศบาลเมืองดอนหัวฬ่อ สำนักงานเทศบาลตำบลนาป่า สำนักงานเทศบาลตำบลหนองไม้แดง สำนักงานเทศบาลนครบ้านสวน ที่ทำการกำนัน และที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน เป็นต้น โดยจะดำเนินการเผยแพร่สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ภายใน 15 วันหลังจัดการประชุม

2) ดำเนินการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอรูปแบบโครงการและเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบโครงการ ตลอดจนการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของโครงการเพื่อใช้ประกอบการคัดเลือกรูปแบบโครงการที่เหมาะสมโดยเฉพาะความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นให้มากที่สุด

3) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านช่องทางสื่อสารต่าง ๆ ประกอบด้วย เว็บไซต์ของโครงการทาง www.hw315donhuaroh-bypassphanatnikhom.com เฟสบุ๊กของโครงการทาง www.facebook.com/ทางหลวง315ดอนหัวฬ่อ-บายพาสพนสนิคม ไลน์ของโครงการ ทล.315 ดอนหัวฬ่อ-พนัส ID Line Official : @309crjgh รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ



8. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูล



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668 - 75 ต่อ 24038

โทรสาร : 0 2354 1034

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1

213 หมู่ 2 ตำบลหนองไม้แดง อำเภอมะเมือง จังหวัดชลบุรี 20000

โทรศัพท์ : 0 3826 1553 - 54 โทรสาร : 0 3828 2151

อีเมล : chonburi01hd@gmail.com



บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด

1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 15 ห้อง 15A ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0 2116 9796 โทรสาร : 0 2116 9775



สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

1 ซอย ฉลองกรุง 1 แขวงลาดกระบัง เขตลาดกระบัง

กรุงเทพมหานคร 10520

โทรศัพท์ : 0 2329 8000 โทรสาร : 0 2329 8106



บริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด

428/146 หมู่บ้าน เดอะ รีเจ้นท์ สตรีท ถนนพระยาสุเรนทร์

แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพมหานคร 10510

โทรศัพท์ : 0 2363 7725

ติดตามข้อมูลข่าวสารโครงการเพิ่มเติม



Website : www.hwy315donhuaroh-bypassphanatnikhom.com



Facebook : [www.facebook.com/ทางหลวง 315 ดอนหัวฬ่อ - บายพาสพนัสนิคม](http://www.facebook.com/ทางหลวง315ดอนหัวฬ่อ-บายพาสพนัสนิคม)



ID Line : @309crjgh



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034 E-mail : surveydesign.doh@gmail.com



บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด

1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 15
ห้อง 15A ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท
เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0 2116 9796
โทรสาร : 0 2116 9775



สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง

1 ซอยฉลองกรุง 1
แขวงลาดกระบัง เขตลาดกระบัง
กรุงเทพมหานคร 10520
โทรศัพท์ : 0 2329 8000
โทรสาร : 0 2329 8106



บริษัท ลูเซ่ ครีเอชัน จำกัด

428/146 หมู่บ้าน เดอะ รีเจนท์ สตรีท
ถนนพระยาสุเรนทร์
แขวงบางชัน เขตคลองสามวา
กรุงเทพมหานคร 10510
โทรศัพท์ : 0 2363 7725