



## ประกาศกรมทางหลวง

เรื่อง ขอประชาสัมพันธ์ผลการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นโครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ถนนเชื่อมต่อ (Spur Road) ช่วงระหว่างทางแยกต่างระดับบางพระ (คีรี) ถึงทางแยกต่างระดับหนองช้างคอกฯ

ตามที่กรมทางหลวง โดยกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ให้ดำเนินงานเป็นที่ปรึกษาประจำเพื่อสำรวจและออกแบบ ศึกษารายละเอียดเบื้องต้น วิเคราะห์ และประเมินผล สำหรับการดำเนินการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยมอบหมายงานศึกษา โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ถนนเชื่อมต่อ (Spur Road) ช่วงระหว่างทางแยกต่างระดับบางพระ (คีรี) ถึงทางแยกต่างระดับหนองช้างคอกฯ ตามขอบเขตงานของที่ปรึกษา นั้น

เพื่อให้ประชาชนเกิดความเข้าใจที่ถูกต้องในการดำเนินงานโครงการนี้ กรมทางหลวง โดยกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จึงเห็นควรให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนร่วมแสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปประกอบการศึกษาและออกแบบโครงการ ให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ โดยจัดให้มีการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ

ในครั้งนี้ ได้ดำเนินการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนเมื่อวันศุกร์ที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๐๐-๑๖.๐๐ น. ผ่าน Zoom Meetings และห้องประชุมย่อย แล้วเสร็จ โดยมีการนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ รูปแบบรายละเอียด และขั้นตอนการดำเนินงานของโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาโครงการมาพิจารณาประกอบการออกแบบรายละเอียดให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์โครงการและเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๔๘ จึงขอประชาสัมพันธ์ผลการประชุมให้หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และประชาชนที่สนใจได้รับทราบผลการประชุมฯ ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

ประกาศ ณ วันที่ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๔

(นายธนศักดิ์ วงศ์ธนาภิจักริยา)

ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

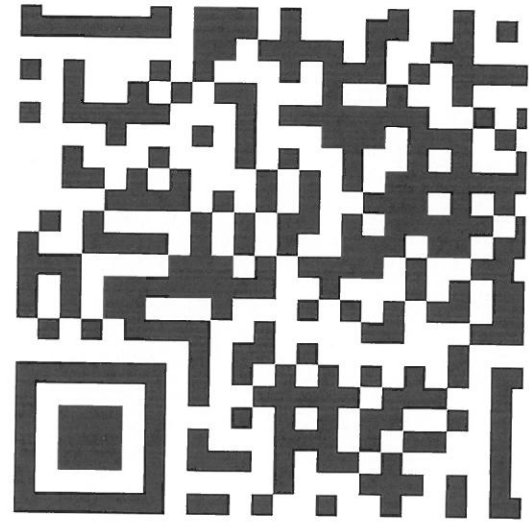
สรุปผลการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ถนนเชื่อมต่อ (Spur Road)  
ช่วงระหว่างทางแยกต่างระดับบางพระ (คีรี) ถึงทางแยกต่างระดับหนองช้างคอกฯ

---

ตามที่ กรมทางหลวง โดย กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิตีเซนส์ จำกัด ให้ดำเนินงานเป็นที่ปรึกษาประจำเพื่อสำรวจและออกแบบ ศึกษารายละเอียดเบื้องต้น วิเคราะห์ และประเมินผล สำหรับการดำเนินการปรับปรุงและแก้ไขปัญหามทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยมอบหมายงานศึกษา โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ถนนเชื่อมต่อ (Spur Road) ช่วงระหว่างทางแยกต่างระดับบางพระ (คีรี) ถึงทางแยกต่างระดับหนองช้างคอกฯ ตามขอบเขตงานของที่ปรึกษา นั้น

เนื่องจากขั้นตอนหนึ่งของโครงการที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง คือ การจัดกิจกรรมสัมมนา เพื่อนำเสนอ ข้อมูลรายละเอียดโครงการ รูปแบบรายละเอียด และขั้นตอนการดำเนินงานของโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาโครงการ สำหรับนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียด ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยได้ดำเนินการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2564 เวลา 13.00-16.00 น. ผ่าน Zoom Meetings และห้องประชุมย่อย โดยมี นายวิวัฒน์ มหาผลศิริกุล รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายมานิต ไพศาลี รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหารการจราจร กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง กล่าวรายงาน ซึ่งได้มีการประชุมผ่านระบบ Zoom Meetings และมีการประชุมในห้องประชุมย่อยขององค์กรปกครองท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนตำบลหนองช้างคอก เทศบาลตำบลห้วยกะปิ และเทศบาลเมืองบ้านสวน เพื่อให้ประชาชนไม่สะดวกในการประชุมผ่าน Zoom Meetings ได้เข้าร่วมการประชุมพร้อมกัน โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานราชการ ผู้แทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ ผู้แทนสถาบันการศึกษา/นักวิชาการ ผู้แทนสถานพยาบาล ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทนสมาคม องค์กร ภาคเอกชน ผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้แทนศาสนสถาน ประชาชน สื่อมวลชน ประชาชนในพื้นที่ และประชาชนผู้สนใจ ในจังหวัดชลบุรี โดยผู้เข้าร่วมการสัมมนาทั้งในรูปแบบ Zoom Meetings และเข้าร่วม ณ ห้องประชุมย่อยในพื้นที่โครงการ จำนวนทั้งสิ้น 117 คน บรรยายภาคการประชุม ดังแสดงในรูปที่ 1 และรูปที่ 2 รวมถึงสรุปประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการประชุมดังแสดงในตารางที่ 1

ทั้งนี้ สามารถติดตามความคืบหน้าและผลการศึกษาของโครงการผ่านทางเว็บไซต์ของกรมทางหลวง <http://www.doh-motorway.com/public-participation-bang-phra/>







รูปที่ 1 ภาพบรรยากาศการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ในรูปแบบสัมมนาทางไกลผ่านระบบ Zoom Meeting



รูปที่ 2 ภาพบรรยากาศการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ในห้องประชุมย่อยขององค์กรปกครองท้องถิ่น



ตารางที่ 1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม		
1. ทางบริการ (Service Road) หรือทางคู่ขนาน	<p>ตามรูปแบบการก่อสร้างของโครงการที่นำเสนอ บริเวณวังหินศิริกุลห่างออกไปประมาณ 100 เมตร มีการเบี่ยงถนนจากทางบริการด้านนอกเข้าสู่ทางหลัก ก่อนเข้าสู่ด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบางพระ (ศิริ) เสนอให้มีการขยายทางบริการดังกล่าวให้ยาวโดยตลอดไปเชื่อมกับทางบริการเดิม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทาง เนื่องจากคาดว่าจะใช้ทางหลักบริเวณสะพานข้ามจุดกลับรถต้องการจะเบี่ยงซ้ายออกสู่ทางบริการด้านซ้ายจะเกิดการตัดกระแสจราจรกับรถจากทางบริการที่ต้องการเข้าสู่ทางหลักมุ่งหน้าด่านฯ บางพระ (ศิริ)</p>	<p>กรมทางหลวงได้ดำเนินการวางแผนการดำเนินงานโครงการโดยแบ่งเป็นระยะสั้นและระยะกลาง โดยระยะสั้นจะมีการก่อสร้างสะพานและจุดกลับรถ รวมถึงทางบริการสองข้างทางเฉพาะในบริเวณโครงการเท่าที่จำเป็น ทั้งนี้ กรมทางหลวงจะพิจารณาก่อสร้างทางบริการให้ในระยะเพียงพอเพื่อให้ความปลอดภัยสูงสุดตามข้อคิดเห็นดังกล่าว รวมถึงในระยะกลาง (ระยะถัดไป) อยู่ระหว่างศึกษาและพิจารณาก่อสร้างทางบริการตลอดเส้นทางของถนนเชื่อมต่อ (Spur Road) ช่วงระหว่างทางแยกต่างระดับบางพระ (ศิริ) ถึงทางแยกต่างระดับหนองช้างคอกฯ</p>
	<p>ผู้ใช้ทางหลักบริเวณสะพานข้ามจุดกลับรถตามรูปแบบของโครงการเป็นรถที่ใช้ความเร็วสูง ควรมีการขยายทางบริการให้ต่อเนื่องจนถึงด่านฯ บางพระ (ศิริ) และเพิ่มช่องจราจรทางบริการสองข้างทางให้เพียงพอเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการเดินทาง เนื่องจากสภาพปัจจุบันในบริเวณข้างเคียงโครงการ พบการจราจรหนาแน่นโดยเฉพาะเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า มีปริมาณรถหนาแน่นและชะลอตัว บริเวณสะพานหนองช้างคอก มุ่งหน้าเข้าตัวเมืองชลบุรี รวดเร็วสมอยู่บนสะพาน เมื่อลงสะพานจะมีผู้ใช้ทางเบี่ยงเข้าสถานีสภาน้ำมัน จนเกิดปัญหาจราจรติดขัดชะลอตัวอย่างมาก</p>	<p>รูปแบบการก่อสร้างทางบริการสองข้างทางของโครงการ ได้มีการพิจารณาออกแบบไว้ทิศทางละ 3 ช่องจราจร ซึ่งเพียงพอต่อปริมาณจราจรในปัจจุบันและปริมาณจราจรที่คาดการณ์ในอนาคต สามารถรองรับได้ทั้งรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุก และรถลากพ่วงขนาดใหญ่ รวมถึงบริเวณใต้สะพานสามารถเข้าใช้จุดกลับรถได้ 1 ช่องจราจรและทางตรง 2 ช่องจราจร ซึ่งเป็นช่องจราจรขนาดใหญ่ขนาด 5.00 เมตร ความกว้างผิวจราจรรวมไหล่ทางขนาด 7.00 เมตร ซึ่งรองรับวงเลี้ยวของรถใหญ่ได้อย่างปลอดภัยและเพียงพอโดยไม่เกิดการเบียดบังช่องจราจรอื่น</p>
2. ช่องจราจร สำหรับรถเล็ก/รถจักรยานยนต์	<p>รูปแบบของโครงการนี้จะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในการสัญจรได้เป็นอย่างดี เนื่องจากปัจจุบันมีประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการย้อนศรเข้าใช้จุดกลับรถบริเวณทางแยกต่างระดับหนองช้างคอกจำนวนมาก และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มีการร้องเรียนผ่านไปยังหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องเนื่องจากประชาชนไม่ได้รับความสะดวก มีระยะทางในการกลับรถค่อนข้างไกล ทั้งนี้ การก่อสร้างของโครงการขอให้พิจารณาในด้านกายภาพให้เหมาะสม เช่น ความลาดชัน ช่องจราจร และไหล่ทางต้องสามารถรองรับรถขนาดเล็กและรถจักรยานยนต์ได้ และมีระยะการมองเห็นที่ปลอดภัยเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากมุมมองรถบรรทุกไม่สามารถมองเห็นรถขนาดเล็กได้</p>	<p>รูปแบบการก่อสร้างของโครงการได้ออกแบบให้มีจำนวนช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรและไหล่ทางเพียงพอและรองรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ทุกประเภท และได้มีการพิจารณาในด้านจราจร ด้านกายภาพ ให้มีความลาดชัน วงเลี้ยว ระยะทาง และองค์ประกอบต่างๆ อย่างเหมาะสมและเพียงพอ ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในการสัญจรได้เป็นอย่างดี</p>

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
3. ปัญหาการติดกระแสน้ำของช่องจราจร	รูปแบบการบรรจบของทางบริการเข้าร่วมกับทางหลัก มีระยะห่างค่อนข้างน้อย จะต้องเร่งความเร็วเพื่อเข้าสู่ด้านๆ บางพระ (ศรี) มีข้อห่วงกังวลว่าระยะห่างจะไม่เพียงพอและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบกับรถที่ลงจากสะพานทางหลักใช้ความเร็วสูง ควรขยายช่องจราจรทั้งทางหลักและทางบริการให้เพียงพอ ขอให้ ออกแบบโดยคำนึงถึงการใช้งานของคนท้องถิ่นด้วย	รูปแบบของโครงการได้มีการวิเคราะห์ปริมาณจราจร และการออกแบบรายละเอียดแล้ว พบว่า ระยะห่างจากจุดสิ้นสุดของโครงการมีระยะห่างจากด้านๆ บางพระ (ศรี) ออกไปประมาณ 300 – 500 เมตร (ศรีกิโลเมตร) ซึ่งมีระยะห่างเพียงพอ โดยทางบริการด้านข้างมีขนาด 2-3 ช่องจราจร และทางหลักในช่วงหน้าด้านๆ บางพระ (ศรี) มีขนาด 5 ช่องจราจร ซึ่งมีช่องจราจรรองรับรถที่บรรจบจากด้านนอกเพิ่มมาจากช่วงทั่วไปที่มีเพียง 4 ช่องจราจร ทั้งนี้ จะนำความเห็นดังกล่าวไปพิจารณาปรับปรุงรูปแบบให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เช่น การขยายทางบริการให้ยาวต่อเนื่องไปจนต่อกับทางบริการเดิมในปัจจุบัน, การติดตั้งป้ายแนะนำตั้งแต่ก่อนถึงจุดเริ่มต้นสะพาน เพื่อแนะนำให้รถที่ต้องการเลี้ยวซ้ายในทางบริการด้านข้างตั้งแต่เริ่มต้นเพื่อลดปริมาณรถที่จะตัดกระแสน้ำบริเวณปลายสะพาน เป็นต้น รวมถึงในระยะกลาง (ระยะถัดไป) อยู่ระหว่างศึกษาและพิจารณาก่อสร้างทางบริการตลอดเส้นทางของถนนเชื่อมต่อไป (Spur Road) ช่วงระหว่างทางแยกต่างระดับบางพระ (ศรี) ถึงทางแยกต่างระดับหนองช้างคอกฯ
4. ตำแหน่งของสะพานไม่เหมาะสม	บริษัท สหกลเซอร์วิสเซเตอร์ จำกัด ตั้งอยู่บริเวณที่มีการก่อสร้างจุดกลับรถตามรูปแบบของโครงการ มีจำนวนช่องจราจร 3 ช่องจราจร (ช่องกลับรถ 1 ช่อง และทางตรง 2 ช่อง) ตำแหน่งของการก่อสร้างสะพานไม่เหมาะสม เนื่องจากบริษัทมีรถบรรทุกและรถพยาบาลพ่วงขนาดใหญ่ เช่น รถเครนขนาด 120 ตัน รถลากพ่วงขนาดใหญ่ ซึ่งมีวงเลี้ยวของรถกว้างมากกว่า 12 ถึง 15 เมตร ถ้าออกจากบริษัทเพื่อเข้าใช้จุดกลับรถจะเกิดการเฉี่ยวชนกับจุดกลับรถและสะพานข้ามจุดกลับรถ และต้องตัดกระแสเข้าช่องจราจรด้านขวาสุด ข้ามช่องจราจรข้างเคียง 2 – 3 ช่องจราจร ซึ่งจะเป็นการกีดขวางรถทางตรง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก	ด้านกายภาพได้มีการพิจารณาจำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจรและไหล่ทาง ระยะห่าง วงเลี้ยว และองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องตามมาตรฐานทางด้านวิศวกรรมแล้ว รถบรรทุกและรถลากพ่วงขนาดใหญ่สามารถเข้าใช้จุดกลับรถได้อย่างปลอดภัยโดยไม่เกิด การกีดขวางช่องจราจรข้างเคียง ทั้งนี้ ถนนเชื่อมต่อช่วงระหว่างทางแยกต่างระดับบางพระ (ศรี) ถึงทางแยกต่างระดับหนองช้างคอกฯ หลังจากดำเนินการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จจะมีจุดกลับรถ 3 ตำแหน่ง ได้แก่ (1) บริเวณทางแยกต่างระดับหนองช้างคอก (จุดเดิมในปัจจุบัน) (2) บริเวณจุดกลับรถของโครงการ ขาออก (3) บริเวณจุดกลับรถของโครงการ ขาเข้า ซึ่งจะมีการแบ่งกลุ่มผู้ใช้ทุกระยะห่างประมาณ 2 กิโลเมตร ผู้ใช้กลุ่มที่อยู่ทางฝั่งทางแยกต่างระดับหนองช้างคอกให้ใช้ (1) จุดกลับรถเดิม และ (2) จุดกลับรถของโครงการ ขาออก ส่วนกลุ่มผู้ใช้ฝั่งทางแยกต่างระดับบางพระ (ศรี) ให้ใช้ (3) บริเวณจุดกลับรถของโครงการ ขาเข้า เพื่อความปลอดภัยสูงสุด ทั้งนี้ ตำแหน่งการก่อสร้างของโครงการจะมีการพิจารณาตำแหน่งที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่อีกครั้ง

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
4. ตำแหน่งของสะพานไม่เหมาะสม (ต่อ)	นอกจากนี้ ประชาชนบริเวณใกล้เคียงอาจต้องย้อนศรเหมือนก่อนมีโครงการ เสนอให้ย้ายจุดกลับรถเข้าใกล้ด้านฯ บางพระ (คีรี) มากขึ้น โดยให้รถที่มาจากทางหลวงหมายเลข 3702 (จากถนนข้าวหลาม) ใช้ทางบริการด้านข้าง โดยเสนอให้ก่อสร้างทางบริการยาวตลอดแนวไปจนถึงทางแยกต่างระดับหนองช้างคอก (มุ่งหน้าตัวเมืองชลบุรี) รวมถึงรถที่ออกจากด้านฯ บางพระ (คีรี) ก็สามารถเลือกใช้ได้ทั้งทางหลักและทางบริการ และสำหรับในทิศทางขาเข้า จากทางหลวงหมายเลข 361 (จากเลี้ยวเมืองชลบุรี) ให้ก่อสร้างทางบริการยาวตลอดเส้นทางเช่นกัน เพื่อเป็นทางเลือกให้สามารถใช้ทางบริการหรือใช้สะพานทางหลักในการสัญจรตามความสะดวก	กรมทางหลวงได้ดำเนินการวางแผนการดำเนินงานโครงการโดยแบ่งเป็นระยะสั้นและระยะกลาง โดยระยะสั้นจะมีการก่อสร้างสะพานและจุดกลับรถ รวมถึงทางบริการสองข้างทางเฉพาะในบริเวณโครงการเท่าที่จำเป็น ทั้งนี้ กรมทางหลวงจะพิจารณาก่อสร้างทางบริการให้มีระยะเพียงพอเพื่อให้มีความปลอดภัยสูงสุดตามข้อคิดเห็นดังกล่าว รวมถึงในระยะกลาง (ระยะถัดไป) อยู่ระหว่างศึกษาและพิจารณาก่อสร้างทางบริการตลอดเส้นทางของถนนเชื่อมต่อ (Spur Road) ช่วงระหว่างทางแยกต่างระดับบางพระ (คีรี) ถึงทางแยกต่างระดับหนองช้างคอกฯ
5. การใช้ความเร็วของรถ	รถบรรทุกหรือรถลากพ่วงขนาดใหญ่ที่ต้องการเข้าใช้จุดกลับรถของโครงการ จะต้องชะลอตัวเพื่อเสียกลับรถ อาจทำให้รถยนต์ที่ตามหลังเกิดการชะลอตัวและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้	รูปแบบของโครงการได้ออกแบบให้ช่องจราจรของทางบริการจำนวน 3 ช่องจราจร (ช่องจราจรกลับรถ 1 ช่องจราจร และช่องจราจรทางตรง 2 ช่องจราจร) และมีหลัทางด้านซ้ายและด้านขวาช่วยให้เสียกลับรถได้อย่างปลอดภัยและไม่กีดขวางช่องจราจรข้างเคียง ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการชะลอตัวของรถในกรณีดังกล่าวได้อย่างปลอดภัย
6. การใช้จุดกลับรถของโครงการ	ทางเชื่อมจากซอยนันทวัน หรือ อบต.หนองช้างคอก สามารถปรับให้เชื่อมกับซอยแยกด้านข้างได้หรือไม่ เพื่อให้ประชาชนที่ออกจาก 2 ซอยดังกล่าวสามารถใช้ประโยชน์จากถนนของโครงการได้	ผู้ใช้งานฝั่งขาเข้า เช่น ผู้ใช้ทางที่ผ่านสถานประกอบการ Subaru, Bridgestone สามารถเข้าใช้จุดกลับรถของโครงการได้ และกลับรถสู่ออก สามารถเบี่ยงเข้าซอย ศรีนคร 10 ได้ โดยมีระยะห่างประมาณ 300 เมตร และสำหรับผู้ใช้ทางขาออก เช่น ผู้ใช้ทางที่ผ่านสถานประกอบการ ปิติ แอสเซมบลี สามารถเข้าใช้จุดกลับรถของโครงการได้ และกลับรถสู่อำเภอเข้า สามารถเบี่ยงเข้าซอยนันทวัน หรือ อบต.หนองช้างคอกได้ โดยมีระยะห่างประมาณ 500 เมตร
ด้านสาธารณูปโภค		
7. ตำแหน่งทับซ้อนแนวเสาไฟฟ้า	ตามรูปแบบของโครงการมีการจัดวางตำแหน่งเสาไฟฟ้า (เสาพาดสายส่งไฟฟ้า) อยู่บริเวณชิดแนวเขตทาง (Right of Way : R.O.W.) ซึ่งไม่ตรงกับสภาพความเป็นจริง ซึ่งปัจจุบันการไฟฟ้าอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างปักเสาพาดสายส่งไฟฟ้าระยะห่างออกจากแนวเขตทางประมาณ 2.50 – 2.60 เมตร ซึ่งอยู่บริเวณไหล่ซ้ายของทางบริการตามรูปแบบโครงการ ควรมีการพิจารณารูปแบบการก่อสร้างที่เหมาะสม เพื่อลดความซ้ำซ้อนของการดำเนินโครงการและงบประมาณ เพื่อให้ไม่ให้เกิดความล่าช้าในการรื้อย้าย รวมถึงแนวท่อระบายน้ำและบ่อพักใต้ทางเท้า ควรพิจารณารูปแบบใหม่ให้ซ้ำซ้อนกับแนวเสาไฟฟ้า รวมถึงสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องในพื้นที่อีกด้วย	จากข้อมูลสาธารณูปโภคดังกล่าว ที่ปรึกษาที่ดำเนินการออกแบบจะนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงรูปแบบที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ต่อไป เช่น การพิจารณาทางเลือกแนวท่อระบายน้ำให้อยู่ใต้ผิวจราจร การติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่างขนาดความสูง 9.00 เมตร ให้พ้นแนวก่อสร้างที่อาจติดขัด เป็นต้น ทั้งนี้ ขอให้หน่วยงานการไฟฟ้าพิจารณาก่อสร้างเสาพาดสายให้ใกล้แนวเขตทางมากที่สุด เพื่อลดปัญหาความซ้ำซ้อนของแนวก่อสร้าง รวมถึงในขั้นตอนการก่อสร้าง กรมทางหลวงจะดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานสาธารณูปโภคในพื้นที่อีกครั้ง



ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
7. ตำแหน่งทับซ้อนแนวเสาไฟฟ้า (ต่อ)	ปัจจุบันการไฟฟ้าอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างหากกรมทางหลวงไม่สามารถปรับปรุงแบบเพื่อลดผลกระทบดังกล่าวได้ ให้แจ้งกลับมาขอรื้อไฟฟ้างานกำหนดแนวการปักเสาพาดสายที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาความซ้ำซ้อนของแนวก่อสร้างที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ ขอให้กรมทางหลวงดำเนินการโดยเร่งด่วน	ขั้นตอนการศึกษาที่ปรึกษาที่ดำเนินการออกแบบจะรับข้อมูลดังกล่าวไปปรับปรุงรูปแบบที่เหมาะสม เมื่อดำเนินการออกแบบแล้วเสร็จ กรมทางหลวงจะนำข้อมูลดังกล่าวส่งมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง รวมถึงการไฟฟ้าสามารถประสานงานกับกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในพื้นที่ เพื่อหารือการก่อสร้างได้ในเบื้องต้น
8. ตำแหน่งแนวท่อประปา	รูปแบบการก่อสร้างไฟฟ้าแสงสว่างตามรูปแบบของโครงการอยู่ในแนวก่อสร้างเดียวกับแนวเสาพาดสายของการไฟฟ้า ซึ่งมีระยะความสูงของเสาใกล้เคียงกัน ขอให้ปรับเปลี่ยนแนวติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่างดังกล่าวให้พ้นแนวเสาพาดสายไฟฟ้าเพื่อความปลอดภัย	ที่ปรึกษาที่ดำเนินการออกแบบจะรับข้อมูลดังกล่าวไปปรับปรุงรูปแบบที่เหมาะสม โดยการดำเนินการเปลี่ยนตำแหน่งติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่าง เช่น การติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่างในฝั่งประชิดสะพาน เพื่อลดการซ้ำซ้อนของแนวก่อสร้าง เป็นต้น
9. ระบบระบายน้ำ	การออกแบบก่อสร้างสะพานและทางบริการแบบเต็มพื้นที่เขตทาง ขอให้ประสานงานกับการระบายน้ำในพื้นที่เพื่อตรวจสอบแนวท่อประปา เพื่อลดความซ้ำซ้อนของพื้นที่ก่อสร้าง	ที่ปรึกษาที่ดำเนินการออกแบบจะรับข้อมูลดังกล่าวไปปรับปรุงรูปแบบที่เหมาะสม โดยที่ปรึกษาได้ส่งหนังสือประสานงานไปยังหน่วยงานสาธารณสุขภาคที่เกี่ยวข้องทั้งหมดครบถ้วนแล้ว โดยในขั้นตอนการก่อสร้างกรมทางหลวงจะประสานงานหน่วยงานสาธารณสุขภาคทั้งหมดเพื่อตรวจสอบแนวก่อสร้างอีกครั้ง
ด้านสิ่งแวดล้อม		
9. ระบบระบายน้ำ	ขอให้กรมทางหลวงติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านระบบระบายน้ำในพื้นที่ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรการติดตามสิ่งแวดล้อม รวบรวมสภาพปัญหาในพื้นที่ที่ ร่องร้องเรียนด้านระบบระบายน้ำ แก่การติดตามแก้ไขที่เหมาะสม	กรมทางหลวงได้มีติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มาโดยตลอด รวมถึงในขั้นตอนการออกแบบได้มีการรวบรวมสภาพปัญหาและการร้องเรียนเรื่องระบบระบายน้ำจากประชาชนในพื้นที่เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการออกแบบแล้ว
10. ปัญหาด้านฝุ่นละออง	ระหว่างดำเนินการก่อสร้างของโครงการ มีข้อห่วงกังวลในเรื่องฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง โดยเฉพาะในฤดูหนาว ในพื้นที่โครงการและพื้นที่ข้างเคียงมีปริมาณฝุ่นละอองหนาแน่นมาก ซึ่งเกิดจากอุตสาหกรรมเหมืองหิน การขนบรรทุก และพื้นที่แห้งแล้ง ส่งผลให้ปริมาณฝุ่นหนาแน่น ขอให้กรมทางหลวงดำเนินการมาตรการแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครบถ้วน	กรมทางหลวงจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปดำเนินการตามมาตรการที่เกี่ยวข้อง
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน		
11. การประชาสัมพันธ์	เห็นด้วยกับการพัฒนาของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เนื่องจากบริเวณโครงการ ประชาชนสามารถใช้สะพานและจุดกลับรถ ช่วยอำนวยความสะดวกสบายในการเดินทาง รวมถึงองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นจะช่วยดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้ประชาชน ผู้นำชุมชน และผู้เกี่ยวข้องได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง	ขอขอบคุณในความเห็นและข้อเสนอแนะจากองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ตำบลห้วยกะปิ ตำบลหนองข้างคอก และตำบลบ้านสวน ที่เล็งเห็นความสำคัญของการ

ประเด็น	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจงนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง		
12. ความเข้าใจข้อบกพร่องกับโครงการในพื้นที่	ขอให้กรมทางหลวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดลำดับการก่อสร้างของโครงการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เช่น โครงการพัฒนามาตรฐานสิ่งแวดล้อมเมืองชลบุรี โครงการก่อสร้างสะพานของทางออก/บ้านสวน และโครงการอื่น ๆ ไม่ให้ดำเนินการก่อสร้างในระยะเวลาดังกล่าวเพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร ที่อาจเกิดปัญหาการติดสะสม เนื่องจากมีโครงการในระดับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น สะพานข้ามระหว่างบ้านสวนและทางหลวงหมายเลข 361 เป็นต้น ที่จะดำเนินการก่อสร้างในระยะเวลาดังกล่าว	สำหรับโครงการนี้ถูกบรรจุอยู่ในแผนการพัฒนาในระยะเร่งด่วนของกรมทางหลวงในระยะ 1-5 ปี ซึ่งใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 1-2 ปี โครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ที่ปรึกษาที่ดำเนินการออกแบบจะรวบรวมข้อมูลรูปแบบของแต่ละโครงการนำมาพิจารณาประกอบการศึกษา และกรมทางหลวงจะมีการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการสัญจรของประชาชนในพื้นที่ รวมถึงจะมีการประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ในขั้นตอนการก่อสร้างอีกครั้ง
13. ระยะเวลาโครงการ	เสนอให้กรมทางหลวงเร่งรัดดำเนินการโดยเร็วเนื่องจากประชาชนในพื้นที่ต้องเดินทางไปกลับรถในระหว่างทางไกล โครงการนี้จะช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าวเพิ่มประสิทธิภาพในการสัญจรได้เป็นอย่างดี รวมถึงเร่งรัดระยะเวลาการก่อสร้างของโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็วซึ่งจะช่วยลดปัญหาและผลกระทบระหว่างการก่อสร้างอีกด้วย	สำหรับโครงการนี้ถูกบรรจุอยู่ในแผนการพัฒนาในระยะเร่งด่วนของกรมทางหลวง ซึ่งกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะนำไปพิจารณาเร่งรัดโครงการตามความเหมาะสม