



กรมทางหลวงชนบท
Department of Rural Roads

โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลี้ยวเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ
(Project Orientation)

วันพุธที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2568

เวลา 08:30 - 12:00 น. ณ ห้องศรีสุนทร

โรงแรมโนโวเทล ระยอง สตาร์ คอนเวนชัน เซนเตอร์



มหาวิทยาลัยนเรศวร
Naresuan University



วัตถุประสงค์ของการประชุม

01

นำเสนอข้อมูล ชำสาร และแนะนำรายละเอียดโครงการให้ประชาชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้รับทราบและเกิดความเข้าใจที่ถูกต้อง

02

รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย และนำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอริสร่างความรู้ ความเข้าใจ และความสัมพันธ์ที่ดีต่อโครงการ

03

นำข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์มาปรับปรุงผลการศึกษา ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น



หัวข้อการนำเสนอ



ความเป็นมา ความสำคัญ วัตถุประสงค์
และประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ



ขอบเขตการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษาโครงการ
และขั้นตอนการดำเนินงาน



แนวทางและวิธีการศึกษาโครงการ



โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลียบเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง

ความเป็นมา ความสำคัญ วัตถุประสงค์
และประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ



ความเป็นมาและความสำคัญของโครงการ

จากการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่
วันที่ 24-25 สิงหาคม 2563 ที่ประชุมได้ขอรับการสนับสนุน

“โครงการศึกษาความเหมาะสมถนนเลี่ยงเมืองปลวกแดง อำเภอลวกแดง จังหวัดระยอง”



เพื่อสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ แก้ปัญหาจราจรติดขัด รองรับการเติบโตของเมือง
รองรับพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์น – ซิบอร์ด นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ นิคมอุตสาหกรรมเหมราชชลบุรี และเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคม



วัตถุประสงค์โครงการ



เพื่อศึกษาทางเลือกและรูปแบบของโครงการที่เหมาะสมของโครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



เพื่อศึกษาความเหมาะสม ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม พร้อมเสนอรูปแบบเชิงหลักการของโครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมือง

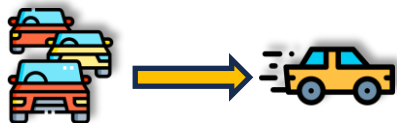


เพื่อศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของโครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1



ช่วยบรรเทาปัญหา
การจราจรติดขัด
ในเขตเมือง

2



เพิ่มประสิทธิภาพ
โครงข่ายถนน
เพื่อรองรับ
การเติบโตของเมืองและ
นิคมอุตสาหกรรม

3



เพิ่มทางเลือก
ในการเดินทาง
ให้กับผู้ใช้ทาง

4



เพิ่มความสามารถ
ด้านโครงข่ายคมนาคม
และกลาสรขนส่งโลจิสติกส์
เพื่อรองรับพื้นที่
นิคมอุตสาหกรรม



โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลียบเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง

ขอบเขตการดำเนินงาน พื้นที่ศึกษาโครงการ
และขั้นตอนการดำเนินงาน



ขอบเขตการดำเนินงาน



งานส่วนที่ 1

บทวนการศึกษาเดิม



งานส่วนที่ 2

การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม



งานส่วนที่ 3

การศึกษาด้านจราจรและขนส่ง



งานส่วนที่ 4

การศึกษาทางเลือกรูปแบบโครงการ



งานส่วนที่ 5

การศึกษาด้านวิศวกรรม



งานส่วนที่ 6

การศึกษาด้านความเหมาะสม
ของเศรษฐกิจ



งานส่วนที่ 7

การศึกษาผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

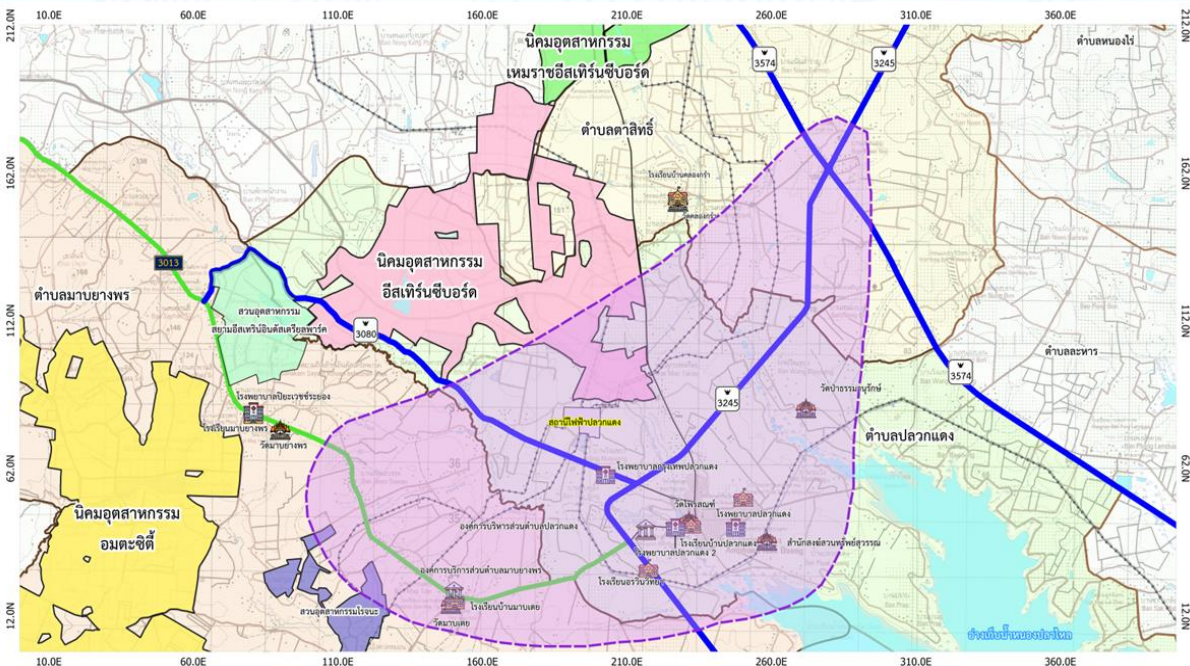


งานส่วนที่ 8

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วม
ของประชาชน

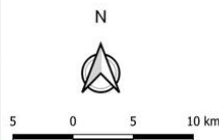
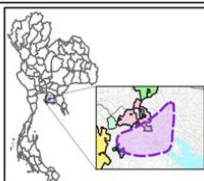


พื้นที่ศึกษาโครงการ



สัญลักษณ์

- | | | | |
|---------------------|-------------|--|-----------|
| ถนนทางหลวงแผ่นดิน | ขอบเขตตำบล | นิคมอุตสาหกรรมเหมราชอีสเทิร์นซีบอร์ด | สถานพินิจ |
| ถนนทางหลวงชนบท | ตำบลคำสิห์ | นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ | โรงพยาบาล |
| ถนนท้องถิ่น | ตำบลปลวกแดง | นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง) | โรงเรียน |
| สายไฟฟ้าแรงสูง | ตำบลมายางพร | อ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล | วัด |
| พื้นที่ศึกษาโครงการ | | | |



จุดเริ่มต้น
บริเวณ รย. 3013



จุดสิ้นสุด
บริเวณจุดตัดระหว่าง ทล. 3574
และ ทล. 3245



ระยะทาง
ประมาณ 12 กิโลเมตร



ขอบเขตพื้นที่
จังหวัดระยอง อำเภอปลวกแดง
ครอบคลุมพื้นที่ 3 ตำบล ได้แก่

- ตำบลมายางพร
- ตำบลปลวกแดง
- ตำบลคำสิห์



สมมติฐานในการศึกษาโครงการ



ศึกษาความเหมาะสม 1 ปี (พ.ศ. 2568)



สำรวจและออกแบบรายละเอียด 1 ปี (พ.ศ. 2570)



ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน
ในบริเวณที่จะเวนคืน 2 ปี (พ.ศ. 2571 ถึง พ.ศ. 2572)



สำรวจหาสิทธิทรัพย์สิน 1 ปี (พ.ศ. 2573)



จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและทรัพย์สิน 2 ปี
(พ.ศ. 2574 ถึง พ.ศ. 2575)



ก่อสร้างถนนโครงการ 3 ปี (พ.ศ. 2576 ถึง พ.ศ. 2578)



เปิดให้บริการถนนโครงการปี พ.ศ. 2579



ระยะเวลาคาดการณ์ปริมาณจราจร 20 ปี
(พ.ศ. 2579 ถึง พ.ศ. 2598) โดยแบ่งทุก 5 ปี ดังนี้

- ปี พ.ศ. 2583 ปีที่ 5 หลังเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2588 ปีที่ 10 หลังเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2593 ปีที่ 15 หลังเปิดให้บริการ
- ปี พ.ศ. 2598 ปีที่ 20 หลังเปิดให้บริการ



โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลียบเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



แนวทางและวิธีการศึกษาโครงการ



โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลียบเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



งานส่วนที่ 1 การทบทวนการศึกษาเดิม



การทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาระดับประเทศ



นโยบายของรัฐ



- นโยบายรัฐบาลด้านที่ 5
การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)



- ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้าง
ความสามารถในการแข่งขัน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)



- หมวดหมายที่ 5 เป็นประการคำ
และยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.2566-2580) ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม



- ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน
ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล



การทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาระดับกระทรวง/กรม



แผนปฏิบัติการกระทรวงคมนาคม
พ.ศ. 2566 - 2570



- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ
คมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี
(พ.ศ. 2561 - 2580)



- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง

แผนปฏิบัติราชการระยะ 4 ปี
ของกรมทางหลวงชนบท
พ.ศ. 2567 - 2570



- ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านการพัฒนาและเพิ่มคุณค่าโครงข่ายทางหลวงชนบท
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย





การทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาระดับภาคและจังหวัด

แผนผังการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก (ECC)



- **กลุ่มที่ 1** พื้นที่พัฒนาเมืองและชุมชนที่ดินประเภท
ชุมชนเมืองและดินประเภทรองรับการพัฒนาเมือง

แผนพัฒนาจังหวัดระยอง พ.ศ. 2566-2570



- **ประเด็นการพัฒนาที่ 2** พัฒนาศักยภาพท่องเที่ยว
ให้สอดคล้องและทันต่อสถานการณ์เทคโนโลยี
นวัตกรรม สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม อย่างยั่งยืน

โครงการเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกิจการพิเศษ 4 เขต



- **เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ** รถไฟความเร็วสูง
เชื่อมสามสนามบิน มีแนวเส้นทางของโครงการ
ตั้งแต่ดอนเมืองถึงสนามบินอู่ตะเภา

อ่าวไทย



โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลียบเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



งานส่วนที่ 2 การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม



การรวบรวมและคาดการณ์ข้อมูลสถิติด้านเศรษฐกิจและสังคม

มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดระยอง (GPP)

สถิติย้อนหลัง 5 ปี

เพิ่มขึ้น



เฉลี่ยร้อยละ 1.78 ต่อปี

ปี 2561 GPP

1,038,959 ล้านบาท

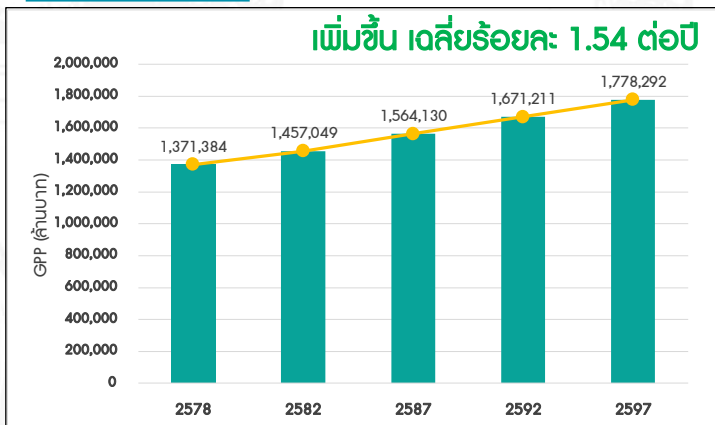
ปี 2565 GPP

1,083,867 ล้านบาท



คาดการณ์ 20 ปี

เพิ่มขึ้น เฉลี่ยร้อยละ 1.54 ต่อปี



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จำนวนประชากรจังหวัดระยอง

สถิติย้อนหลัง 5 ปี

เพิ่มขึ้น



เฉลี่ยร้อยละ 1.22 ต่อปี

ปี 2562

จำนวนประชากร

734,753 คน

ปี 2566

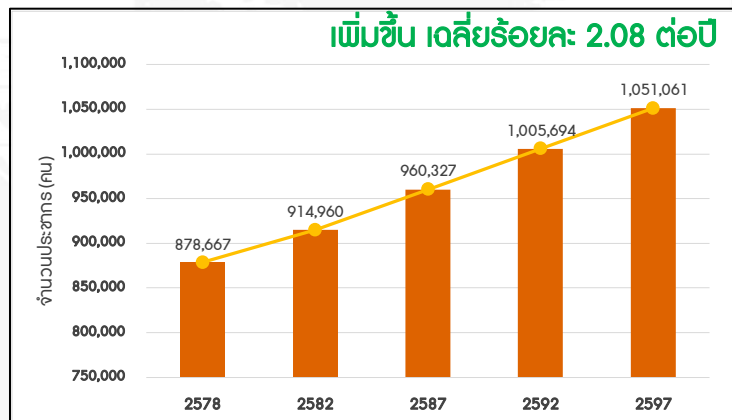
จำนวนประชากร

771,189 คน



คาดการณ์ 20 ปี

เพิ่มขึ้น เฉลี่ยร้อยละ 2.08 ต่อปี



ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



การรวบรวมและคาดการณ์ข้อมูลสถิติด้านเศรษฐกิจและสังคม



จำนวนครัวเรือนจังหวัดระยอง



สถิตีย้อนหลัง 5 ปี

เพิ่มขึ้น



เฉลี่ยร้อยละ 3.39 ต่อปี

ปี 2562

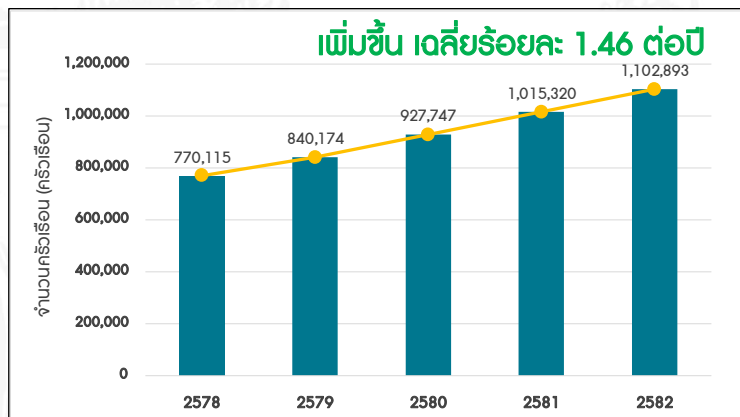
473,597 ครัวเรือน

ปี 2566

541,603 ครัวเรือน



คาดการณ์ 20 ปี



ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



รายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนจังหวัดระยอง



สถิตีย้อนหลัง 5 ปี

ลดลง



เฉลี่ยร้อยละ 1.34 ต่อปี

ปี 2556

รายได้เฉลี่ย

30,400 บาท/เดือน

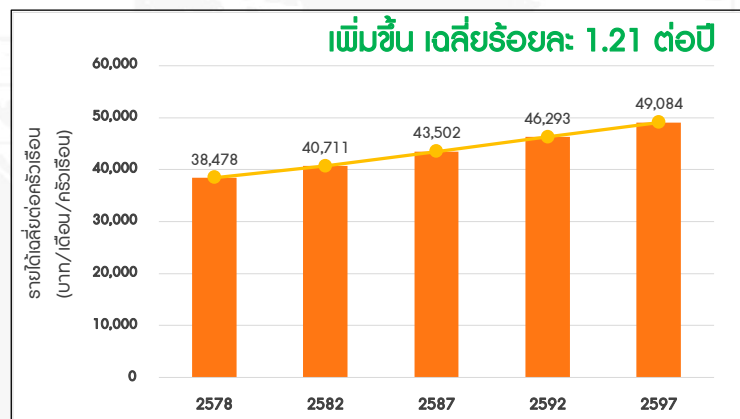
ปี 2560

รายได้เฉลี่ย

28,142 บาท/เดือน



คาดการณ์ 20 ปี



ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม



การรวบรวมและคาดการณ์ข้อมูลสถิติด้านเศรษฐกิจและสังคม



ผู้มีงานทำจังหวัดระยอง



สถิติย้อนหลัง 5 ปี

เพิ่มขึ้น



เฉลี่ยร้อยละ 5.10 ต่อปี

ปี 2562

จำนวนผู้มีงานทำ

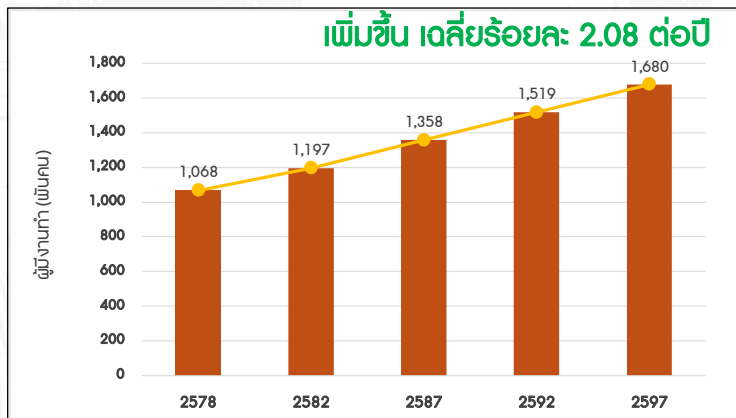
570,199 คน

ปี 2566

จำนวนผู้มีงานทำ

687,035 คน

คาดการณ์ 20 ปี



ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม



จำนวนรถจดทะเบียนขนส่งจังหวัดระยอง



สถิติย้อนหลัง 5 ปี

เพิ่มขึ้น



เฉลี่ยร้อยละ 3.14 ต่อปี

ปี 2562

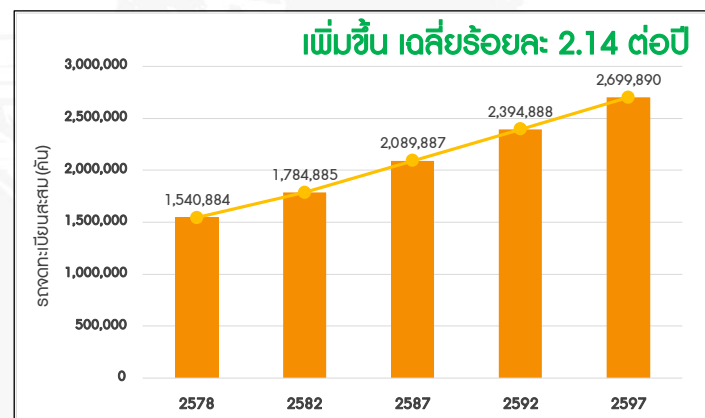
551,420 คัน

ปี 2566

791,247 คัน



คาดการณ์ 20 ปี



ที่มา : กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม



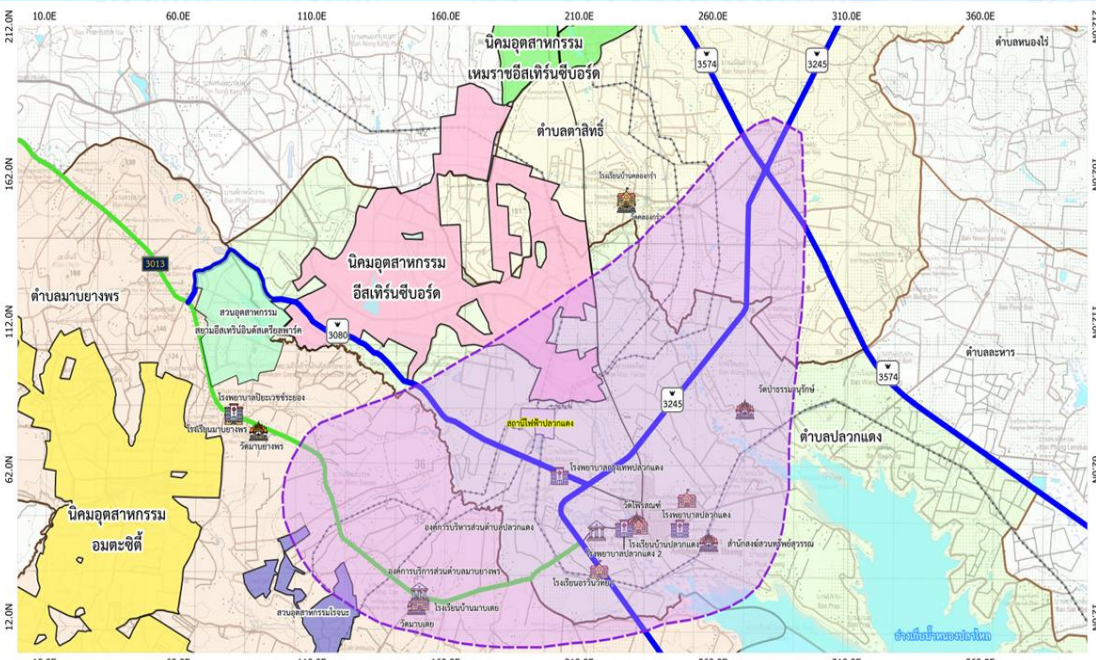
โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลียบเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



งานส่วนที่ 3 การศึกษาด้านจราจรและขนส่ง

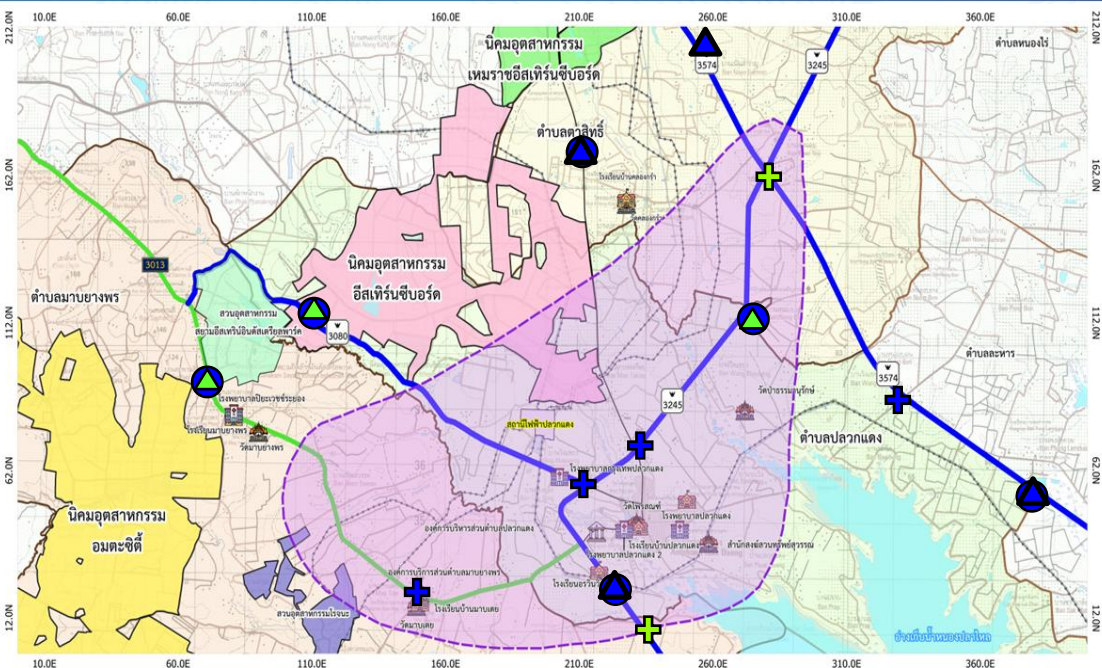


โครงข่ายถนนพื้นที่ในโครงการ





การสำรวจและรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง



ประเภทการสำรวจ



การสำรวจ
Road Inventory



การสำรวจปริมาณ
จราจรบนช่วงถนน (MB)



การสำรวจปริมาณ
จราจรบริเวณทางแยก
(TMC)



การสำรวจจุดต้นทาง
- ปลายทาง (OD)



การสำรวจระยะเวลา
ในการเดินทาง (TS)

จุดสำรวจ

- ทล. 3245
- ทล. 3564
- ทล. 3191
- ทล. 3080
- รย. 3013

- ▲ 12 ชั่วโมง จำนวน 4 จุด
 - ▲ 24 ชั่วโมง จำนวน 3 จุด
- สำรวจ 3 วันทำการ

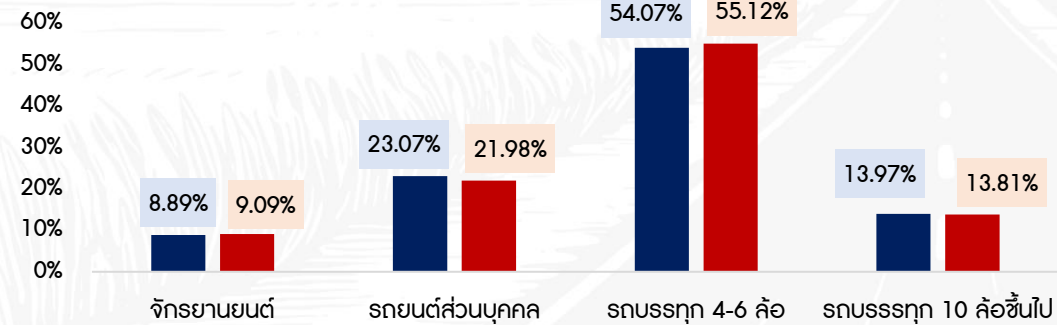
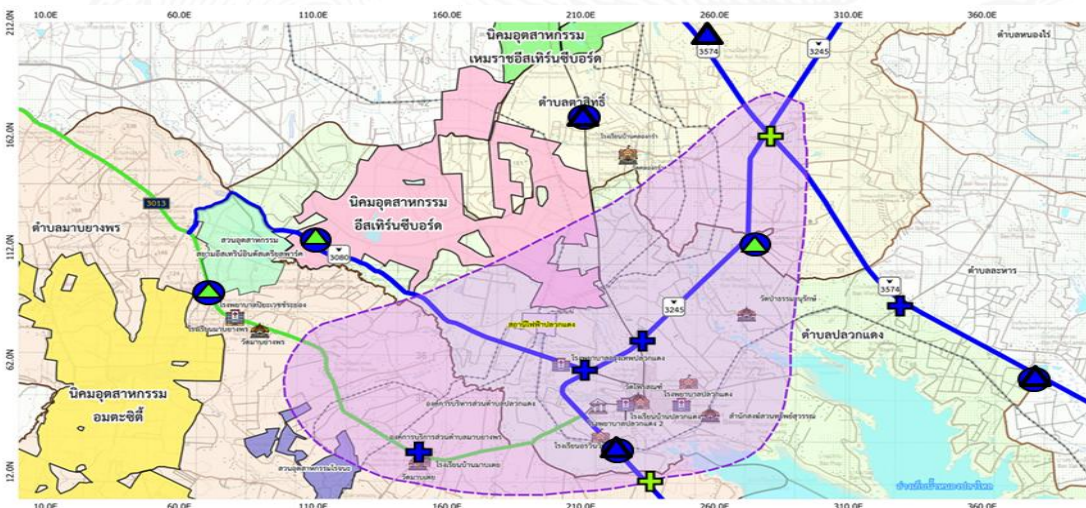
- ⊕ 12 ชั่วโมง จำนวน 4 จุด
 - ⊕ 24 ชั่วโมง จำนวน 2 จุด
- สำรวจ 3 วันทำการ

- จำนวน 6 จุด
- สำรวจ 3 วันทำการ

- ทล. 3245
- ทล. 3564
- ทล. 3191
- ทล. 3080
- รย. 3013



ผลการสำรวจและรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งเบื้องต้น



จากผลการสำรวจปริมาณจราจรช่วงถนนโครงการพบว่า **ในวันธรรมดา** มีปริมาณจราจรสูงสุดในช่วง 06:00 – 10:00 หรือ ช่วงเร่งด่วนเช้า 15:00 – 18:00 หรือ ช่วงเร่งด่วนเย็น



จากผลการสำรวจปริมาณจราจรช่วงถนนโครงการพบว่า **ในวันหยุด** มีปริมาณจราจรสูงสุดในช่วง 7:00 – 11:00 หรือ ช่วงเร่งด่วนเช้า 16:00 – 20:00 หรือ ช่วงเร่งด่วนเย็น



รถบรรทุก 4-6 ล้อ มีสัดส่วนเฉลี่ยมากที่สุดในวันธรรมดา ร้อยละ: 54.07 และวันหยุด ร้อยละ: 55.12 รองลงมา คือ รอยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ: 23.07 และร้อยละ: 21.98



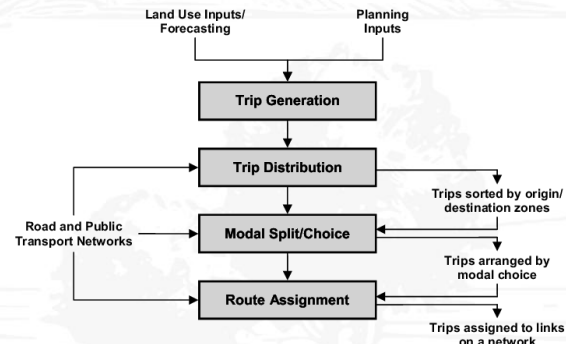
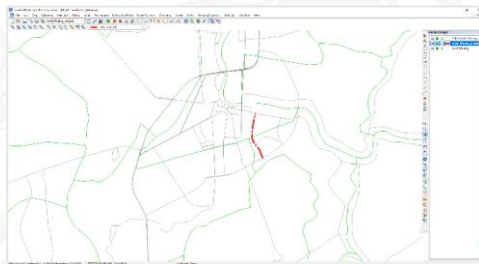
ปริมาณจราจรเฉลี่ยในวันธรรมดามีสัดส่วนน้อยกว่าปริมาณจราจรเฉลี่ยในวันหยุด **ประมาณร้อยละ 20-30** ของปริมาณจราจรทั้งหมด



แนวทางการจัดทำแบบจำลองการจราจรและขนส่ง

- ที่ปรึกษาจะประยุกต์ใช้แบบจำลองสภาพจราจรระดับมหภาค (Macro-Simulation) ในการจำลองโครงข่ายถนนและแสดงพร้อมระบบ GIS เป็นแบบจำลองที่พัฒนาขึ้นในรูปแบบของแบบจำลอง 4 ขั้นตอน (4-Step Model) ได้แก่

- การเกิดการเดินทาง (Trip Generation)
- การกระจายการเดินทาง (Trip Distribution)
- การเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Split)
- การแจกแจงการเดินทาง (Trip Assignment)



สถานการณ์วิเคราะห์ (Scenario)



กรณีถนนโครงการ



กรณีไม่ถนนโครงการ



โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลียบเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



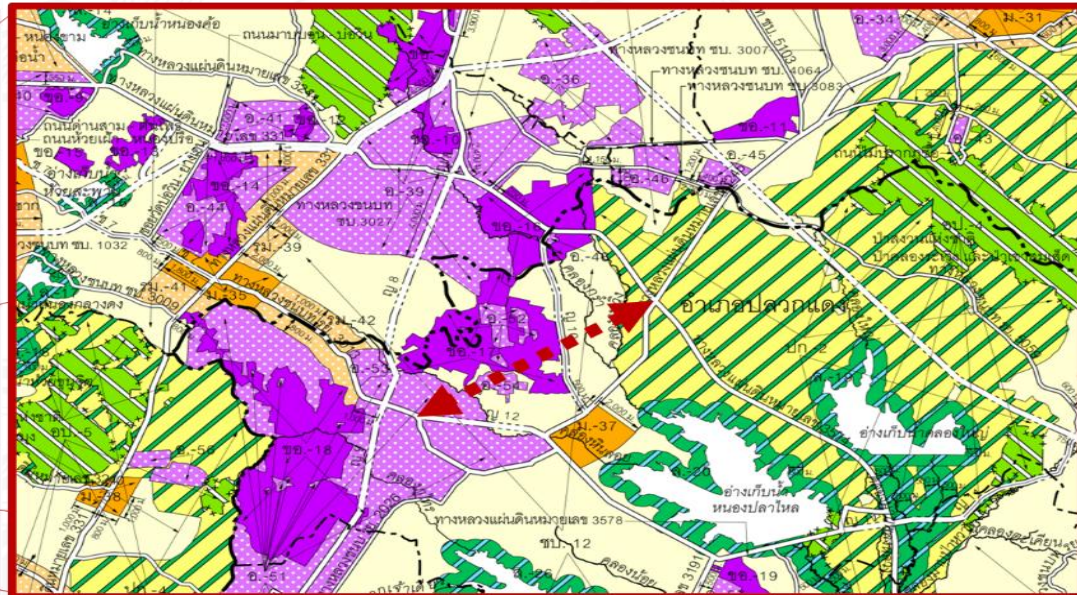
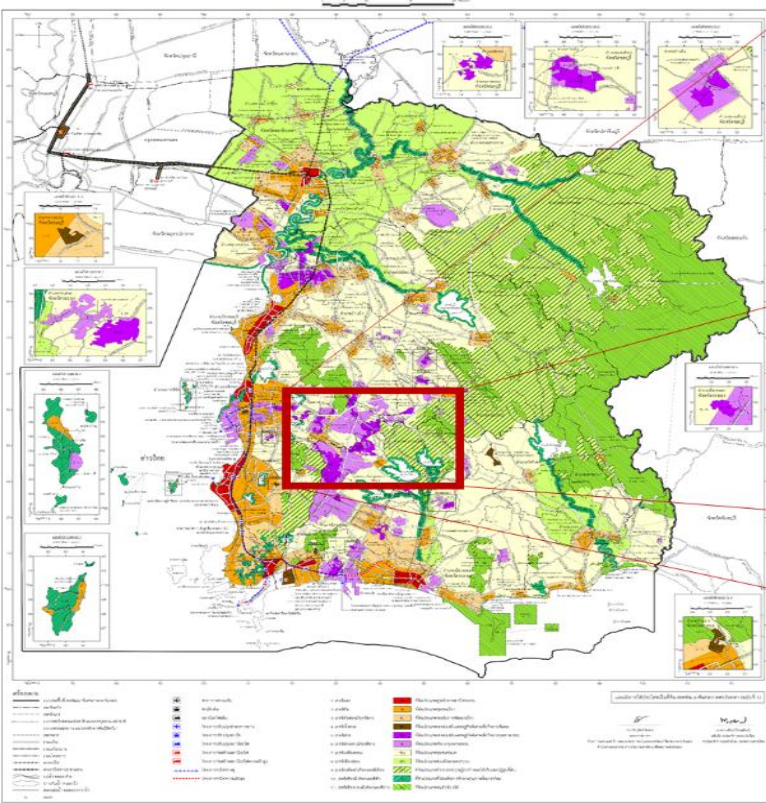
งานส่วนที่ 4 การศึกษาทางเลือกรูปแบบโครงการ



แนวคิดการศึกษาทางเลือกและรูปแบบของโครงการ

ขอบเขตพื้นที่โครงการ (Project Corridor) ตามแผนผังการใช้ประโยชน์
ในที่ดินท้ายประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

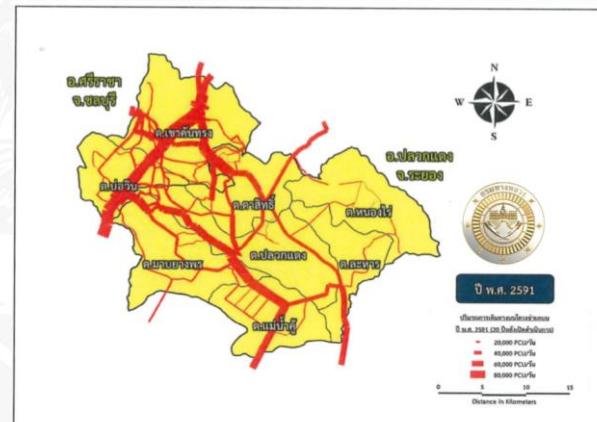
แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
โดย คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
พ.ศ. 2562



- | | | | |
|-----|--|-----|---|
| ชอ. | ที่ดินประเภทเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการอุตสาหกรรม | ชบ. | ที่ดินประเภทชุมชนชนบท |
| อ. | ที่ดินประเภทพัฒนาอุตสาหกรรม | ปท. | ที่ดินประเภทที่พระราชกฤษฎีกากำหนดให้เป็นเขตปฏิรูปที่ดิน |



บริเวณจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางเชื่อมต่อ
ทางหลวงหมายเลข 3574
ซึ่งกรมทางหลวงมีผลการศึกษา
ที่จะขยายเพิ่มช่องจราจรจาก
4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร
และปรับปรุงทางแยกสุรศักดิ์
ทางแยกเข้านิคมฯ และทางแยกขาน้อย





แนวทางการกำหนดตำแหน่งจุดเริ่มต้น – จุดสิ้นสุด และรูปแบบที่เป็นไปได้

ตำแหน่งจุดเริ่มต้น – จุดสิ้นสุดโครงการ

ต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับลักษณะและประเภทของถนนโครงการ โดยมีตัวอย่างแนวทางในการพิจารณากำหนดตำแหน่งจุดเริ่มต้น – จุดสิ้นสุดของถนนในเขตเมือง ดังนี้

- ต้องเชื่อมต่อโครงข่ายถนนสายหลัก เพื่อให้เป็นโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพและตอบสนองความต้องการเดินทางของผู้ใช้ถนน
- สอดคล้องกับแผนการพัฒนาในพื้นที่ และปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
- สามารถกำหนดรูปแบบให้สอดคล้องกับการพัฒนาในอนาคตได้ โดยไม่มีข้อจำกัด โดยเฉพาะเขตทางและเรขาคณิตเส้นทาง เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของโครงข่าย



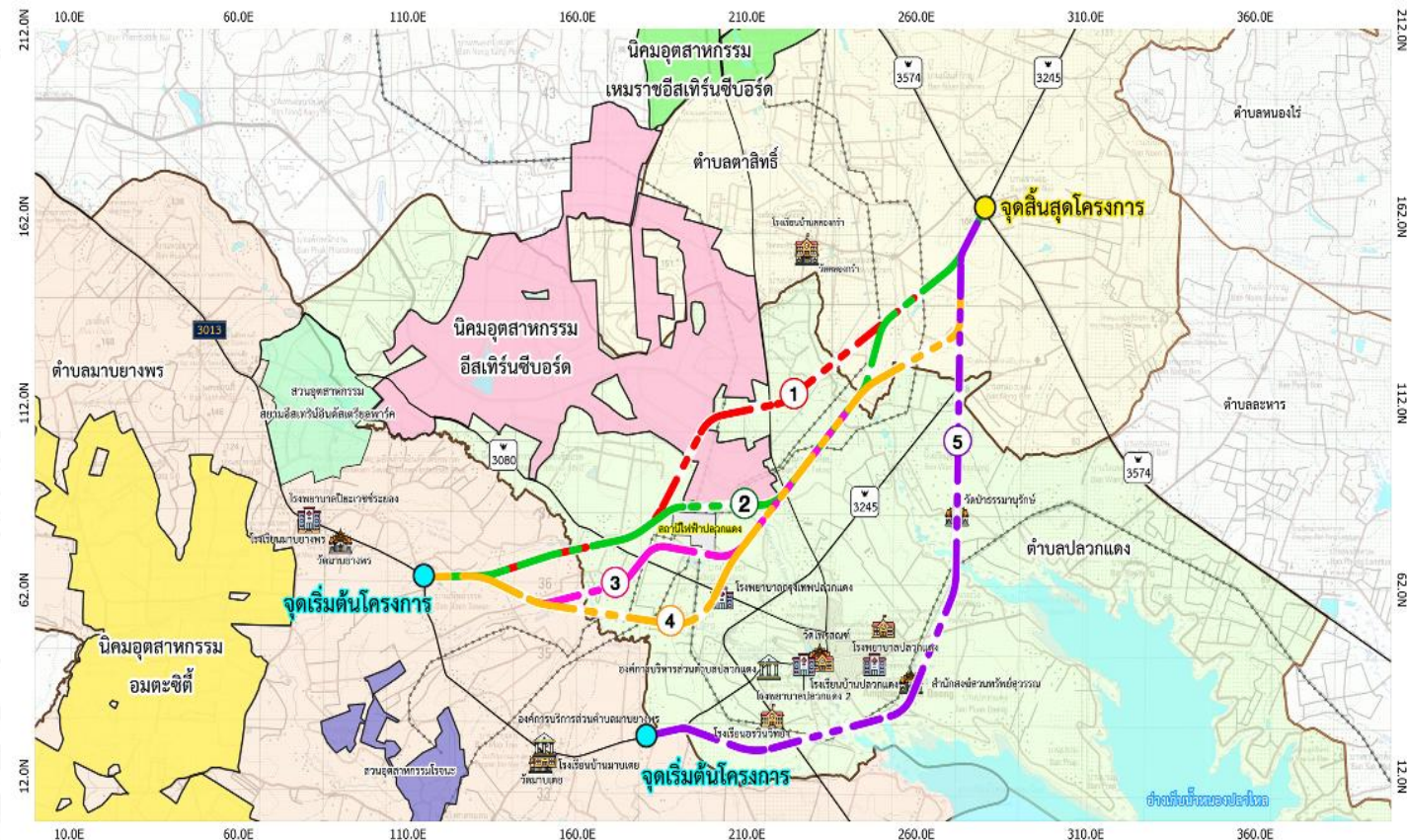
การพิจารณาแนวเส้นทาง และรูปแบบที่เป็นไปได้ของโครงการ

ต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับสภาพกายภาพปัจจุบัน โดยมีตัวอย่างแนวทางในการพิจารณา ดังนี้

- สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณพื้นที่โครงการได้ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต
- หลีกเลี่ยงผลกระทบกับพื้นที่ชุมชน และสถานที่สำคัญ
- หลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
- ต้องไม่กีดขวางการระบายน้ำ หรือกรณีที่เกี่ยวข้องไม่ได้จะต้องมีแนวทางและรูปแบบเพื่อรองรับการระบายน้ำ
- ไม่ปิดกั้นการขยายตัวของผังเมืองและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเมือง



แนวทางเลือกที่เป็นไปได้ของโครงการ



แนวทางเลือกที่ 1
ระยะทางประมาณ 11.0 กม.

แนวทางเลือกที่ 2
ระยะทางประมาณ 11.5 กม.

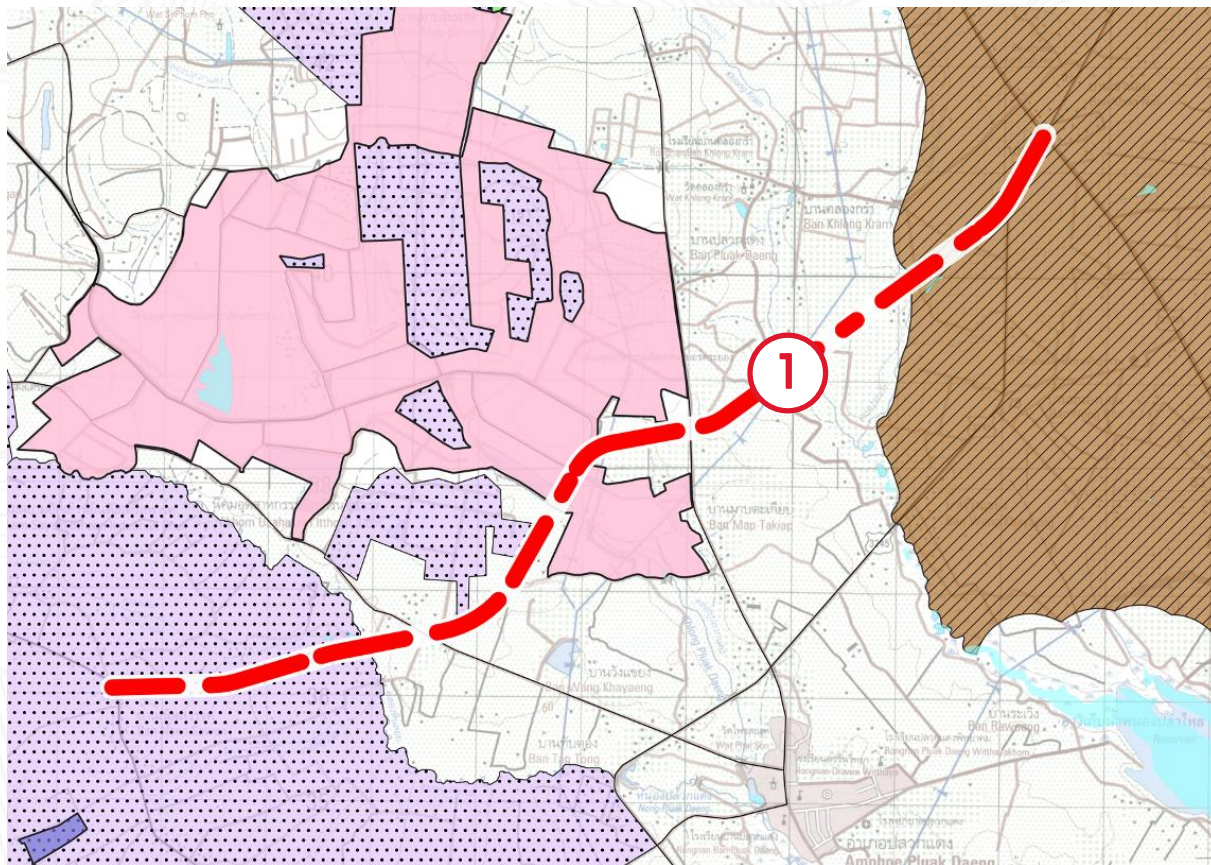
แนวทางเลือกที่ 3
ระยะทางประมาณ 12.0 กม.

แนวทางเลือกที่ 4
ระยะทางประมาณ 12.5 กม.

แนวทางเลือกที่ 5
ระยะทางประมาณ 16.0 กม.



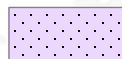
การตรวจสอบข้อจำกัดแนวทางเลือกโครงการ รูปแบบที่ 1



แนวทางเลือกที่ 1



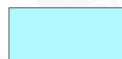
พื้นที่ ส.ป.ก



เขตพัฒนาอุตสาหกรรม



พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม
ไอส์เทอร์นซีบอร์ด



อ่างเก็บน้ำ ภายใต้การดูแล
กรมชลประทาน
และเป็นที่ราชพัสดุ

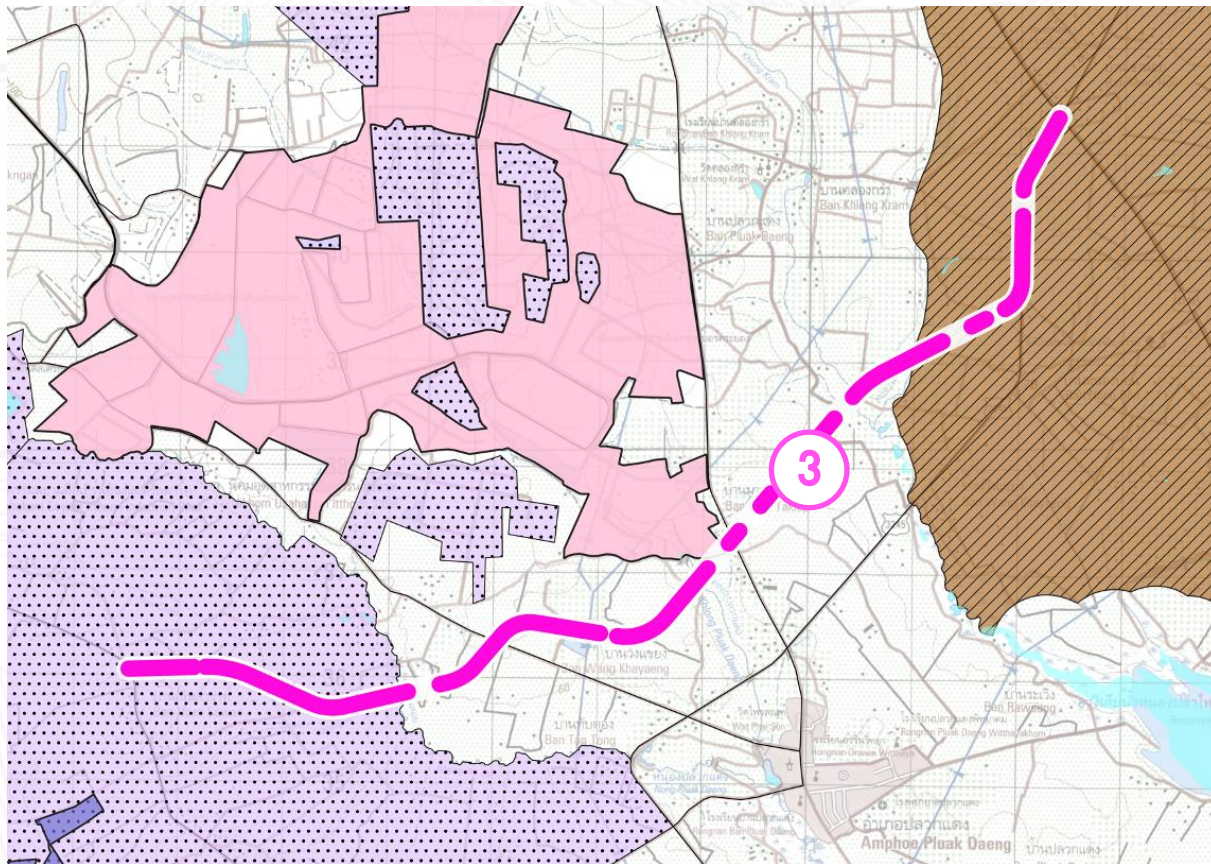


រូបភាពទី ២





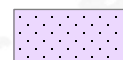
การตรวจสอบข้อจำกัดแนวทางเลือกโครงการ รูปแบบที่ 3



แนวทางเลือกที่ 3



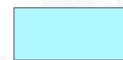
พื้นที่ ส.ป.ก



เขตพัฒนาอุตสาหกรรม



พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม
อีสีเทิร์นซีบอร์ด



อ่างเก็บน้ำ ภายใต้การดูแล
กรมชลประทาน
และเป็นที่ราชพัสดุ

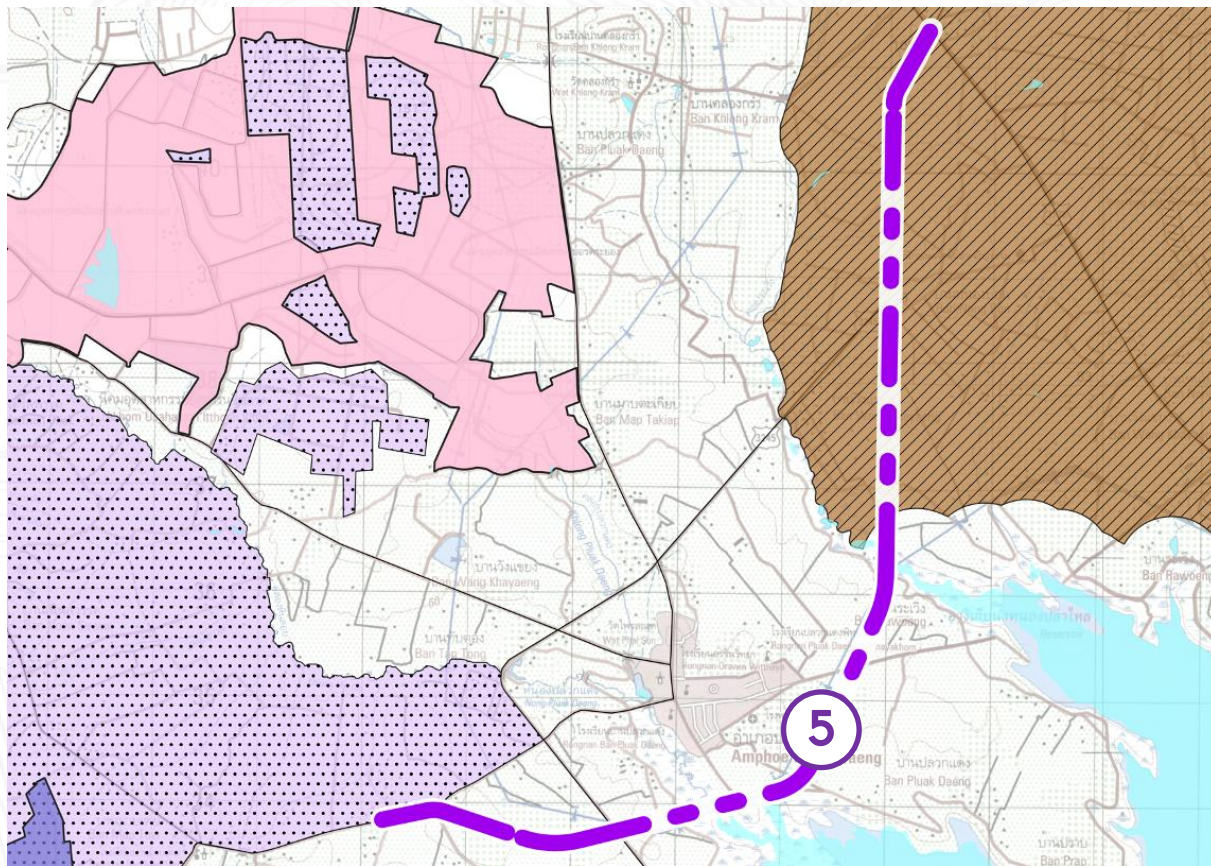


រូបភាពទី ៤





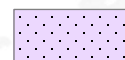
การตรวจสอบข้อจำกัดแนวทางเลือกโครงการ รูปแบบที่ 5



แนวทางเลือกที่ 5



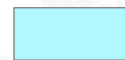
พื้นที่ ส.ป.ก



เขตพัฒนาอุตสาหกรรม



พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม
อิสเทิร์นซีบอร์ด



อ่างเก็บน้ำ ภายใต้การดูแล
กรมชลประทาน
และเป็นที่ราชพัสดุ



เกณฑ์การคัดเลือกทางเลือกและรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ

- ในการพิจารณาคัดเลือกทางเลือกและรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ควรพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบและให้คะแนนด้านต่าง ๆ ครอบคลุมทั้ง 3 ด้าน ได้แก่



ด้านวิศวกรรม

- ลักษณะทางกายภาพของแนวเส้นทาง
- ความยาวของแนวเส้นทาง
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- การระบายน้ำ
- การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง



ด้านการลงทุน

- ค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษา
- ค่าเวนคืนพื้นที่
- ความคุ้มค่าในการลงทุน (VOC, VOT, ACC)



ด้านสิ่งแวดล้อม

- จำนวนสิ่งปลูกสร้าง ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหว
- พื้นที่อนุรักษ์ที่สูญเสียตามแนวเส้นทาง
- จำนวนพื้นที่ตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- จำนวนที่ดินที่ถูกเวนคืน
- จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกรื้อถอน



เกณฑ์การคัดเลือกทางเลือกและรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ

ปัจจัย	ประเด็นการพิจารณา	คะแนน
1.	ปัจจัยด้านวิศวกรรม	30
	1.1 ลักษณะทางกายภาพของแนวเส้นทาง	8
	1.2 ความยาวของแนวเส้นทาง	8
	1.3 ความยากง่ายในการก่อสร้าง	5
	1.4 การระบายน้ำ	4
	1.5 การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง	5
2.	ปัจจัยด้านการลงทุน	30
	2.1 ค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษา	10
	2.2 ค่าเวนคืนพื้นที่	5
	2.3 ความคุ้มค่าในการลงทุน (VOC, VOT, ACC)	15
3.	ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม	40
	3.1 จำนวนสิ่งปลูกสร้าง ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ในระยะประชิด (50 เมตร)	8
	3.2 พื้นที่อนุรักษ์ที่สูญเสียตามแนวเส้นทางโครงการแต่ละทางเลือกตัดผ่าน (ไร่)	10
	3.3 จำนวนพื้นที่ตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สูญเสียตามแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน (ไร่)	7
	3.4 จำนวนที่ดินที่ถูกเวนคืน (แปลง และ ไร่)	7
	3.5 จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกรื้อถอน (หลัง)	8



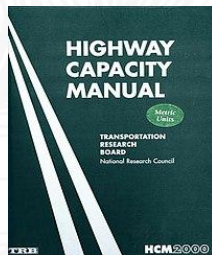
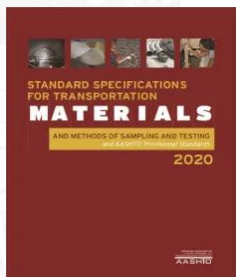
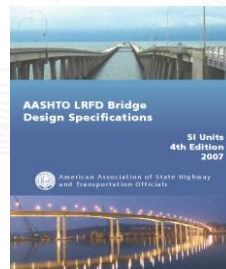
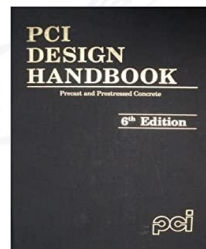
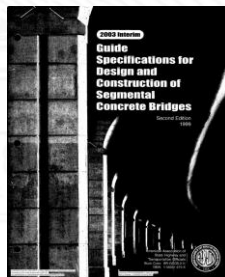
โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลียบเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



งานส่วนที่ 5 การศึกษาด้านวิศวกรรม



งานเสนอรูปแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design)



ข้อกำหนดและหลักเกณฑ์ในการออกแบบ

ศึกษาทั้งมาตรฐานของกรมทางหลวงชนบท กรมทางหลวง
มาตรฐานของหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ
และมาตรฐานสากลอื่น ๆ ที่เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป





การศึกษาและเสนอรูปแบบเรขาคณิต (Geometric Design)

ยึดถือมาตรฐานการออกแบบตามมาตรฐานชั้นทางของถนนในเขตเมืองและในเขตชุมชน 5 ชั้น ตามประกาศกรมทางหลวงชนบท เรื่อง มาตรฐานและลักษณะของทางหลวง

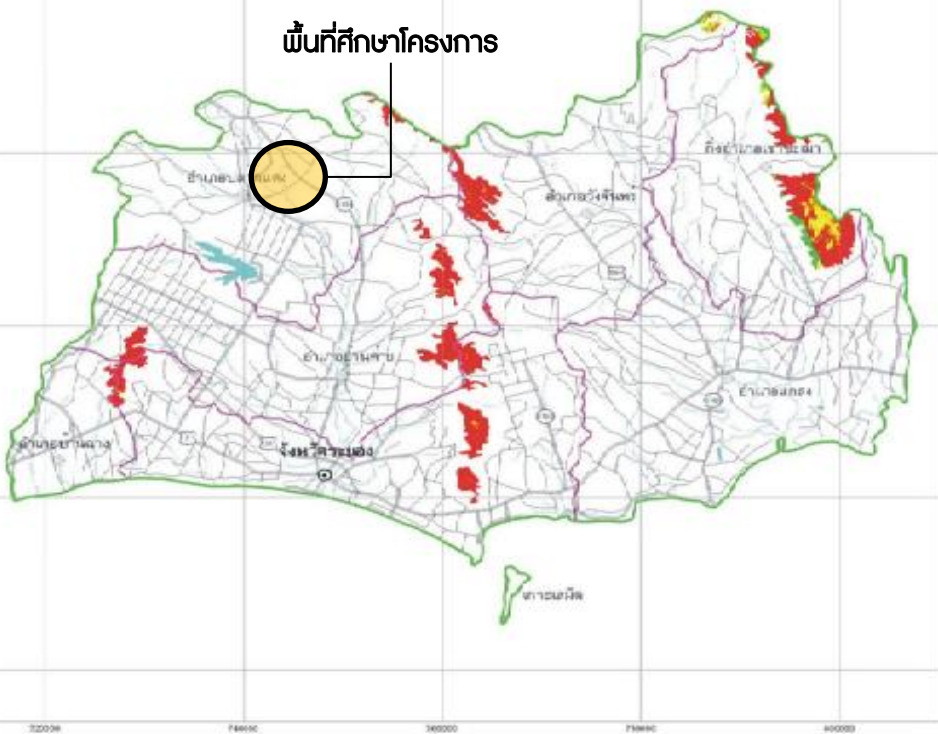
ข้อกำหนด			ประเภทชั้นทาง		
	พิเศษ	1	2	3	4
ประเภทผิวจราจร			Conc, Asphalt		
นบ.บรรทุก และนบ.ลงพลา			N.A. (Comment 25 Ton)		
จำนวนช่องจราจรต่อทิศทาง / ขนาดความกว้างช่องจราจร (ม)	3/3.25	2/3.25	2/3.25	1/3.00	1/≤3.00
ทางเท้า / ไหล่ทาง (ม)	≥2.50	≥2.00	≥1.50	≥1.00	N.A.
ทางระบายน้ำ			มี		ควรมี
เขตทางหลวง (ม)	≥45.00	≥30.00	≥16.00	≥8.00	ตามเหมาะสม
ความเร็วที่ใช้ในทางหลวง (กม/ชม)	70-90			30-60	30-50
SUPER ELEVATION (%)			≤4		
ความลาดชันของถนน (%)	4-8			≤12	≤15
รัศมีโค้งทางเชื่อมหรือทางตัดกัน (ม)			≥5.00		
ช่องลอดแวนดิ่ง (ม)			≥5.00		
ตามประกาศกรม ฯ ข้อ	8	9	10	11	12



การศึกษาสภาพธรณีพิบัติในพื้นที่ศึกษาโครงการ

ดินถล่ม

พื้นที่ศึกษาโครงการ



จังหวัดระยอง พบพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่ม 74,490 ไร่ จากพื้นที่ทั้งหมด ครอบคลุม 6 อำเภอ 10 ตำบล และ 11 หมู่บ้าน ดังนี้

ลำดับที่	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	ระดับความเสี่ยง
1	เขาชะเมา	เขาน้อย	บ้านเขาน้อย	2
2	เขาชะเมา	ห้วยทับมอญ	บ้านห้วยทับมอญ	2
3	นิคมพัฒนา	มะขามตุ้ม	บ้านเขาไร่	3
4	แกลง	คลองดิน	บ้านคลองพระเจ้า	3
5	แกลง	คลองดิน	บ้านเมืองแร่	3
6	แกลง	ทุ่งควายกิน	บ้านเนินชาดิน	3
7	บ้านค่าย	ซากบก	บ้านบึงคัน	3
8	บ้านค่าย	พลางเยี่ยม	บ้านเขาหวาย	3
9	บ้านค่าย	หนองบัว	บ้านหนองขนุน	3
10	บ้านฉาง	บ้านฉาง	บ้านคูตรหัวระหาด	2
11	เมืองระยอง	สำนักทอง	บ้านเกาะศรี	3
รวม	6 อำเภอ	10 ตำบล	11 หมู่บ้าน	-

คำอธิบายระดับความเสี่ยง : ระดับความเสี่ยง 1 หมู่บ้านที่ได้รับผลกระทบจากดินถล่ม ไม่มี
ระดับความเสี่ยง 2 หมู่บ้านที่ได้รับผลกระทบจากน้ำป่าไหลหลาก จำนวน 3 หมู่บ้าน
ระดับความเสี่ยง 3 หมู่บ้านที่ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วม จำนวน 8 หมู่บ้าน

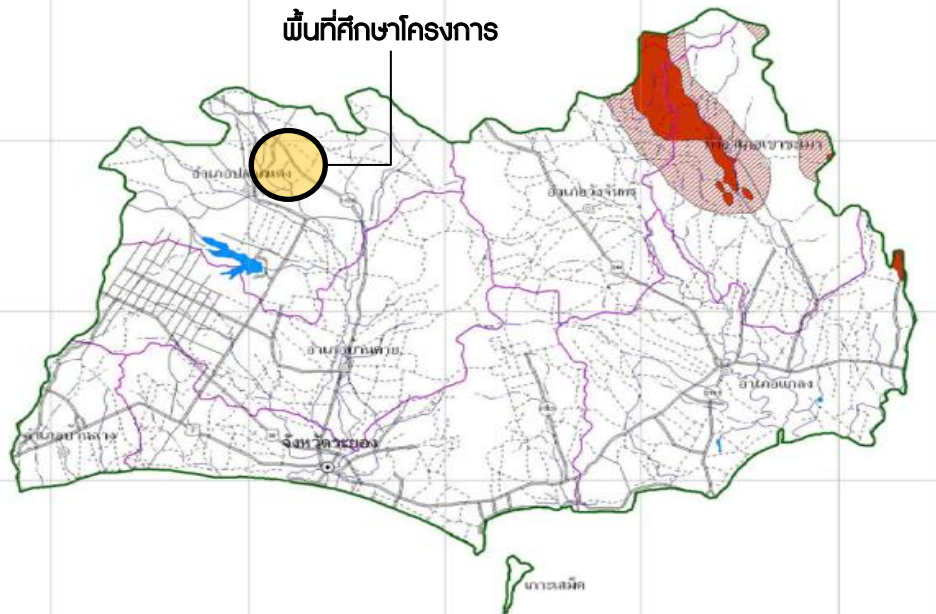
พื้นที่ศึกษาโครงการไม่อยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่ม



การศึกษาสภาพธรณีพิบัติในพื้นที่ศึกษาโครงการ

หลุมยุบ

พื้นที่ศึกษาโครงการ



กรมทรัพยากรธรณี ประเทศไทย
สมศักดิ์ โพธิ์สัตย์ อธิบดี
Department of Mineral Resources, THAILAND
SOMSAK POTSBAT, DIRECTOR GENERAL

แผนที่แสดงพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดหลุมยุบ
จังหวัดจระยอง

2548

ตำแหน่งแผนที่
MAP LOCATION



สัญลักษณ์
SYMBOLS

- แม่น้ำสายหลัก Major River
- แม่น้ำสายรอง River
- อำเภอบ. จังหวัด Amphib. Changwat
- ถนนสายหลัก National Road
- ถนนสายรอง Regional Road
- ถนนจังหวัด Local Road
- เส้นเขตธรณีอำเภอบ. Amphib. boundary
- ภูเขาหินปูน Limestone hills
- พื้นที่ที่มีโอกาสเกิดหลุมยุบ Potential sinkhole area

จัดทำโดย: กรมทรัพยากรธรณี จี. พ.ศ. 2548
Prepared by Department of Mineral Resources in 2005

จังหวัดระยอง มีพื้นที่ที่มีโอกาส
เกิดหลุมยุบที่เป็นพื้นที่รองรับ
ด้วยชั้นหินปูน ครอบคลุม
3 อำเภอ 3 ตำบล ดังนี้

ลำดับที่	อำเภอ	ตำบล
1	แกลง	กองดิน
2	วังจันทร์	ชุมแสง
3	เขาชะเมา	ห้วยทับมอญ ชำพ้อ และเขาหม้อ

พื้นที่ศึกษาโครงการไม่อยู่ในพื้นที่
ที่มีโอกาสเกิดหลุมยุบ



งานเสนอรูปแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design)

รูปแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design)

1. รูปแบบการก่อสร้างที่สมบูรณ์ (Ultimate Design) → เป็นข้อมูลให้กับกรมทางหลวงชนบทใช้ในการปรับปรุง/ขยายถนนในอนาคต
2. รูปแบบการก่อสร้างเป็นแบบขั้นตอน (Stage Construction) → เพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณจราจรในช่วงแรก

รูปแบบเรขาคณิตและโครงสร้างชั้นทาง

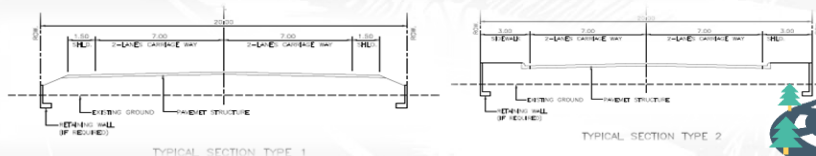
- การวางแนวทางตั้ง (Vertical Alignment)
- การวางแนวทางราบ (Horizontal Alignment)
 - ✓ ระยะที่ผู้ขับรถสามารถมองไปได้ไกลที่สุด (Sight Distance)
 - ✓ ระยะมองเห็นในการหยุดรถโดยปลอดภัย (Stopping Sight Distance)
 - ✓ ระยะมองเห็นในการแซง (Passing Sight Distance)
- รูปแบบทางแยก เพื่อเชื่อมกับถนนโครงข่ายถนนเดิม

รูปแบบโครงสร้าง

- พิจารณา
 - ✓ ชนิดของโครงสร้าง
 - ✓ วัสดุที่ใช้และคุณสมบัติที่ถึง
 - ✓ มาตรฐานและวิธีการในการเสนอรูปแบบ

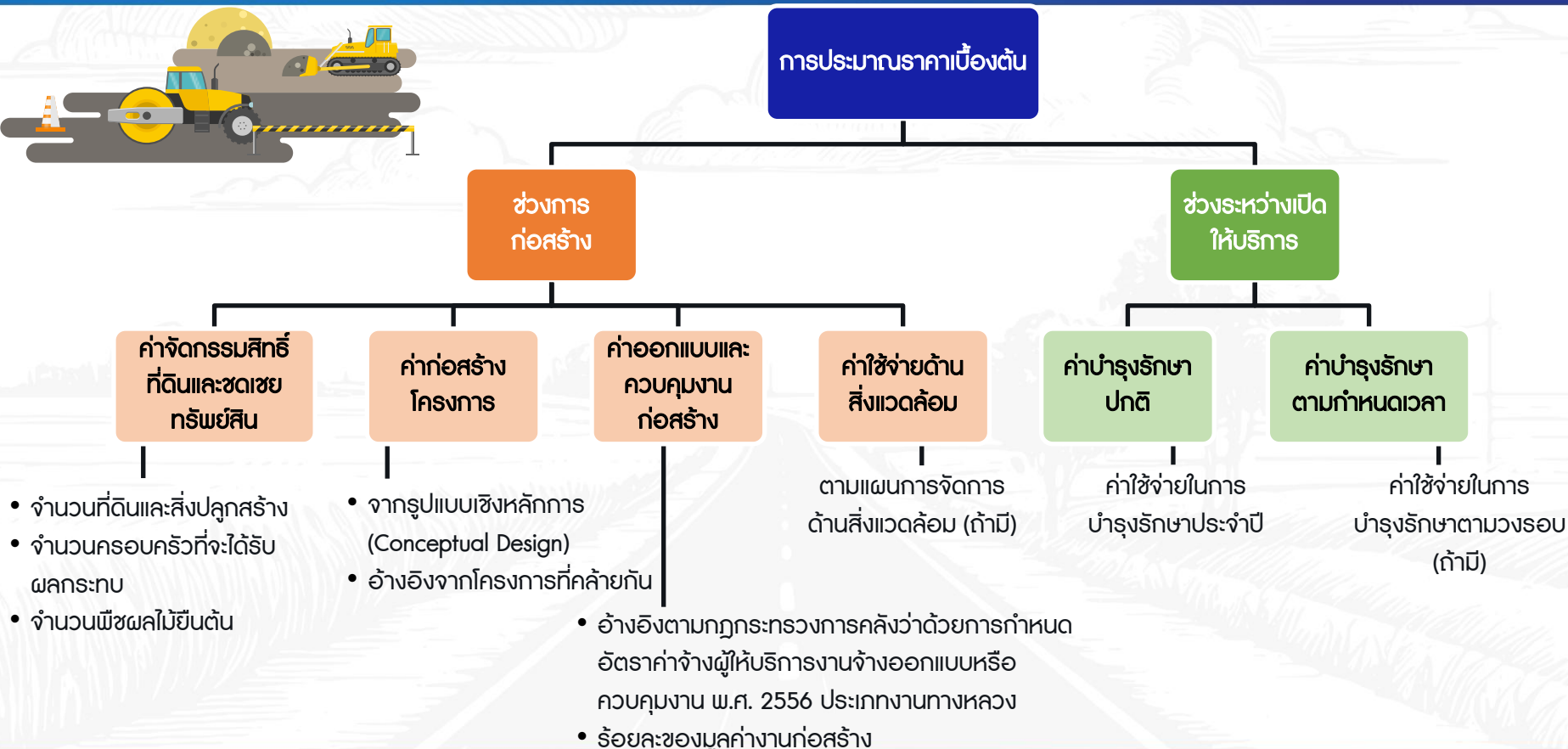
รูปแบบระบบระบายน้ำ

- พิจารณาพื้นที่ช่องเปิดให้เหมาะสมและเพียงพอ
 - ✓ เพื่อป้องกันปัญหาน้ำหลากน้ำท่วมขังและการชะล้างพังทลายในอนาคต
 - ✓ ไม่กีดขวางการระบายน้ำตามธรรมชาติ
 - ✓ การระบายน้ำตามแนวยาวของถนน





การคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประเมินราคาเบื้องต้น





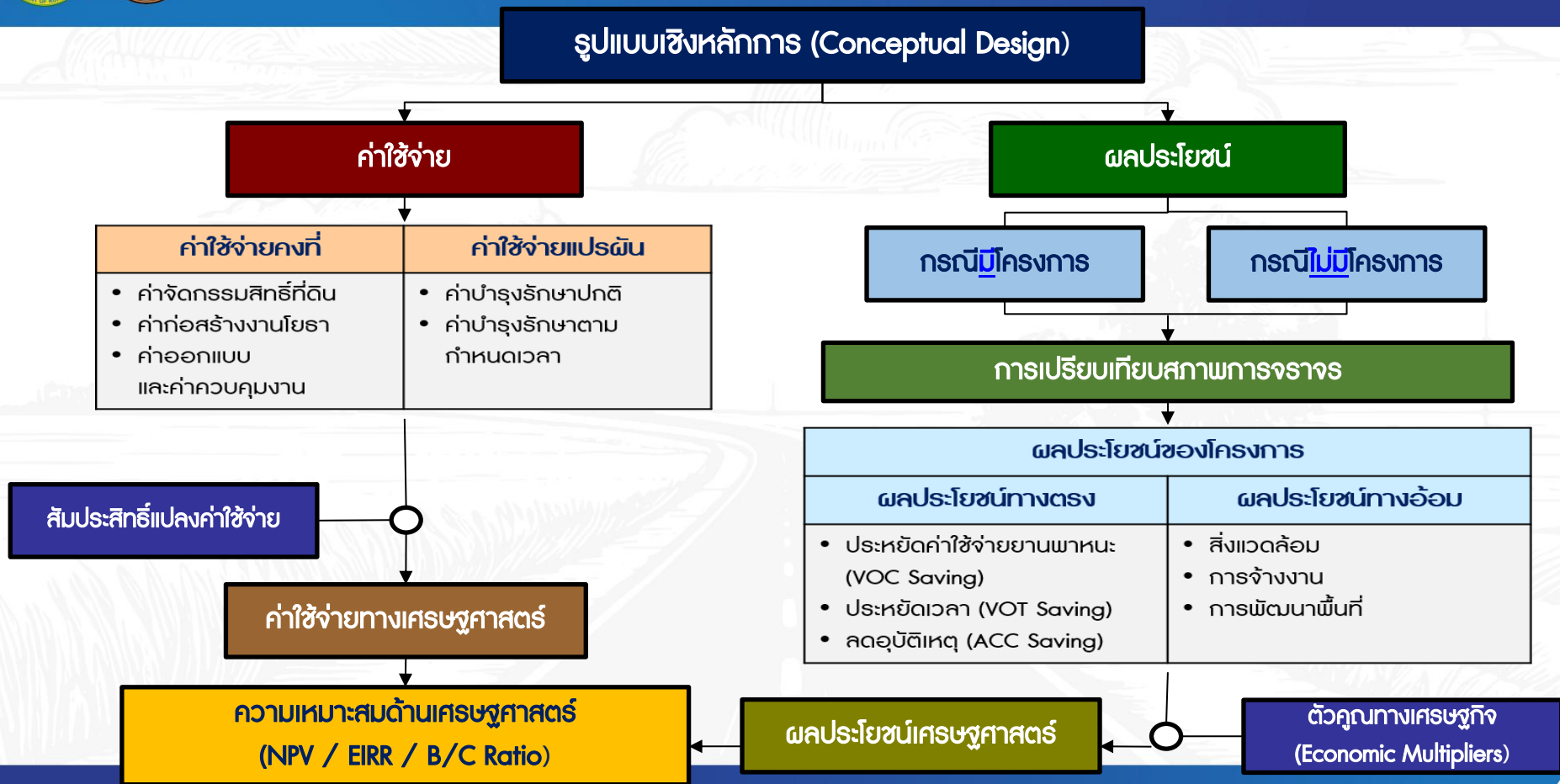
โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลียบเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



งานส่วนที่ 6 การศึกษาด้านความเหมาะสมของเศรษฐกิจ



การศึกษาด้านความเหมาะสมของเศรษฐกิจ





ดัชนีในการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจ

มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV)

เป็นดัชนีที่ได้จากการคำนวณเปรียบเทียบมูลค่าการลงทุนด้านเศรษฐกิจในปีต่าง ๆ กับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจตลอดช่วงอายุโครงการ โดยหาก NPV ได้ค่าเป็นบวก แสดงว่าโครงการให้ผลตอบแทนคุ้มค่าที่จะลงทุนด้วย แต่หาก NPV ได้ค่าเป็นลบ แสดงว่าโครงการไม่คุ้มค่าที่จะลงทุน

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{(B_t - C_t)}{(1 + r)^t}$$

อัตราผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (Benefit-Cost Ratio: B/C)

เป็นดัชนีที่แสดงให้เห็นถึงอัตราส่วนมูลค่าเงินปัจจุบันของผลประโยชน์เทียบกับมูลค่าเงินปัจจุบันของมูลค่าลงทุนของโครงการ โดยถ้าอัตราส่วนของผลประโยชน์ต่อการลงทุนหรือค่า B/C มากกว่า 1 หมายถึง โครงการจะให้ผลตอบแทนคุ้มค่าที่จะลงทุน

$$B/C = \frac{\sum_{t=0}^n \frac{B_t}{(1 + r)^t}}{\sum_{t=0}^n \frac{C_t}{(1 + r)^t}}$$

อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR)

เป็นดัชนีที่แสดงให้เห็นถึงอัตราร้อยละโดยเฉลี่ยของผลตอบแทนที่จะได้รับจากการลงทุนโครงการ โดยค่า EIRR สามารถนำมาใช้เปรียบเทียบว่าโครงการที่มีมูลค่าลงทุนแตกต่างกันโครงการใดให้ผลตอบแทนในอัตราที่สูงกว่ากันได้

$$\sum_{t=0}^n \frac{(B_t - C_t)}{(1 + R)^t} = 0$$




โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลียบเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



งานส่วนที่ 7 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



วัตถุประสงค์การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

1 รวบรวมข้อมูลกฎหมาย
และสำรวจภาคสนาม



2 ประเมินผลกระทบด้าน
สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



3 เสนอแนะช่วงหรือบริเวณที่เข้าข่าย
ประเภทและขนาดโครงการที่ต้องจัดทำ
รายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม หรือขออนุญาต
ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง





แนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



รวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา
คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และ
ข้อกำหนดต่าง ๆ



ทบทวนรายงานการศึกษา
ที่เกี่ยวข้อง หรือมีผล
กระทบต่อโครงการ



ตรวจสอบข้อจำกัด
ด้านสิ่งแวดล้อม



ระยะเวลาศึกษา
9 เดือน

ศึกษารายละเอียดโครงการ

ศึกษารูปแบบโครงการ
เบื้องต้น

รวบรวมข้อมูลทุกวิทยุภมร/
สำรวจภาคสนาม

ศึกษาผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม
ที่มีผลกระทบ

กำหนดมาตรการป้องกัน
แก้ไข และลดผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



ปัจจัยการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



ปัจจัยที่ใช้ในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวม 18 ปัจจัย



ทรัพยากรกายภาพ

1. สภาพภูมิประเทศ
2. ทรัพยากรดิน
3. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว
4. อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ
5. คุณภาพน้ำผิวดิน
6. อุทกธรณีวิทยาและน้ำใต้ดิน
7. **อุตุนิยมวิทยา และคุณภาพอากาศ**
8. **เสียงและความสั่นสะเทือน**

รวม **8** ปัจจัย



ทรัพยากรชีวภาพ

1. **นิเวศวิทยาทางบก**
2. **นิเวศวิทยาทางน้ำ**

รวม **2** ปัจจัย



คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

1. **การใช้ที่ดินและผังเมือง**
2. การคมนาคมและขนส่ง
3. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

รวม **3** ปัจจัย



คุณค่าคุณภาพชีวิต

1. เศรษฐกิจ-สังคม
2. **การโยกย้าย/เวนคืนทรัพย์สิน**
3. สาธารณสุขและความปลอดภัย
4. สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว
5. **โบราณคดีและประวัติศาสตร์**

รวม **5** ปัจจัย



การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการคาดการณ์ระดับผลกระทบของปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ระดับผลกระทบ	การเปลี่ยนแปลง (ขอบเขต/ระยะเวลา)	มาตรฐาน (Std.) 	สุขภาพ 	การฟื้นฟู 	วิถีชีวิต
สูง (-3)	วงกว้าง/ พื้นที่และถาวร	 ไม่เป็นไปตาม STD.	 อาจเสียชีวิต/ป่วยเรื้อรัง/พิการ	 ฟื้นฟูไม่ได้	 เปลี่ยนถาวร
ปานกลาง (-2)	วงกว้าง/ ระยะยาว	 ไม่เป็นไปตาม STD.	 เจ็บป่วย	 ฟื้นฟูได้บางส่วน/ระยะยาว	 เปลี่ยนบางส่วน
ต่ำ (-1)	 อยู่ในวงจำกัด/ระยะสั้น	 เป็นไปตาม STD.	 ปกติ	 ฟื้นฟูได้ในระยะสั้น	 เปลี่ยนชั่วคราว
ไม่มีผลกระทบ (0)	 ไม่เปลี่ยนแปลง	 เป็นไปตาม STD.	 ปกติ	 ไม่ต้องฟื้นฟู	 ไม่เปลี่ยน

สำรวจข้อมูลปฐมภูมิ
และรวบรวมข้อมูล
กฏียภูมิแล้วเสร็จ

ประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

กำหนดมาตรการฯ



การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

• การจัดระดับความสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Level of Significance)



ผลกระทบ	ระยะก่อสร้าง			
	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบด้านบวก	ไม่ได้รับผลกระทบ	ผลกระทบด้านลบ
1. ทรัพยากรด้านกายภาพ				
1. สภาพภูมิประเทศ	-	เนื่องด้วยทางโครงการฯ มีแนวเส้นทางเดิมอยู่แล้ว จึง ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง (0) ต่อสภาพภูมิประเทศในพื้นที่	-	-
2. ทรัพยากรดิน	-	-	มีการขุดเปิดหน้าดินและปรับปรุงผิวถนน อาจก่อให้เกิดการสูญเสียโครงสร้างชั้นดินที่มีความลึกจากผิวดินไม่มาก โดยเขตก่อสร้างถูกจำกัดอยู่ในขอบเขตทางถนนเท่านั้น เป็นการเปลี่ยนแปลงชั่วคราวเท่านั้น จึงก่อให้เกิดผลกระทบ ระดับต่ำ (-1)	-

วิเคราะห์จากลักษณะบริเวณโครงการและพื้นที่ใกล้เคียง **ว่ากิจกรรมของโครงการฯ จะก่อให้เกิดผลกระทบทางตรงและทางอ้อมต่อปัจจัยสิ่งแวดล้อม (พิจารณาเฉพาะผลกระทบที่มีโอกาสเกิดขึ้นโดยยึดหลักความเป็นจริง)**



กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ประกอบด้วยรายละเอียด ดังนี้

1. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
2. มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เป็นการกำหนดมาตรการเพื่อ**ป้องกันและแก้ไขผลกระทบ**สิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นตาม**แต่ละปัจจัย** โดยอาจใช้วิธีการทางเทคนิค การหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่สำคัญหรือพื้นที่อ่อนไหว การทดแทนฟื้นฟู รวมถึงการควบคุม และการวางแผนฉุกเฉิน
3. มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การ**กำหนดมาตรการ**เพื่อ**ติดตามตรวจสอบ**การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ผลกระทบ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม	ระยะก่อสร้าง			หมายเหตุ
	ผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อม ที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	
1. ทรัพยากรด้าน กายภาพ	1	2	3	-
1.1 สภาพภูมิประเทศ				



โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลียบเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



งานส่วนที่ 8 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ระยะเวลาดำเนินการ (พ.ศ. 2568)

ม.ค.

ก.พ.

มี.ค.

เม.ย.

พ.ค.

มิ.ย.

ก.ค.

ส.ค.

ก.ย.

1 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

- การประชุมปฐมนิเทศ
- การประชุมปัจฉิมนิเทศ

2 การประชุมกลุ่มย่อย

- กลุ่มย่อยครั้งที่ 1 (3 เวที)
- กลุ่มย่อยครั้งที่ 2 (3 เวที)

3 การประชาสัมพันธ์

4 สื่อมวลชนสัมพันธ์





การเข้าพบหารือหน่วยงานในพื้นที่



ที่ปรึกษาได้ดำเนินการหารือกับหน่วยงานในเขตพื้นที่จังหวัดระยอง ระหว่างวันที่ 18-19 มีนาคม 2568

แนวทางหลวงชนบทระยอง



องค์การบริหารส่วนตำบลมาบยางพร



องค์การบริหารส่วนตำบลตาสิทธิ์



องค์การบริหารส่วนตำบลพลกแดง





การจัดสื่อมวลชนสัมพันธ์



วัตถุประสงค์

เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการให้กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่โครงการ รวมถึงประชาชนทั่วไปที่สนใจได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้อง ชัดเจน สร้างความเข้าใจและทัศนคติที่ดีต่อโครงการให้กลุ่มเป้าหมาย และสาธารณะชนได้รับทราบ



กำหนดการ

วันที่ 6 พฤษภาคม 2568 ณ ห้องศรีสุพรรณ

โรงแรมโนโวเทล ระยองสตาร์ คอนเวนชัน เซ็นเตอร์



ข้อมูลที่น่าสนใจ

- ความเป็นมาของโครงการ
- วัตถุประสงค์ของการศึกษา
- พื้นที่ศึกษาโครงการ



กลุ่มเป้าหมาย

สื่อมวลชนจังหวัดระยอง





การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (Focus Group I)



วัตถุประสงค์

- เพื่อนำเสนอรายละเอียดของโครงการในแต่ละด้าน
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะประกอบการปรับปรุงผลการศึกษา



กำหนดการ

ระหว่างวันที่ 15-16 พฤษภาคม 2568



กลุ่มเป้าหมาย

ผู้นำชุมชน และประชาชนตามแนวเส้นทาง

- ✓ ต. ปลวกแดง อ. ปลวกแดง จ. ระยอง
- ✓ ต. มายางพร อ. ปลวกแดง จ. ระยอง
- ✓ ต. ตาสีทรี อ. ปลวกแดง จ. ระยอง



ข้อมูลที่น่าสนใจ

- ความเป็นมาของโครงการและวัตถุประสงค์ของโครงการ
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ
- แนวคิดและรูปแบบแนวทางเลือกของโครงการ
- ความก้าวหน้าของการศึกษาด้านอื่นๆ





ตัวอย่างการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ



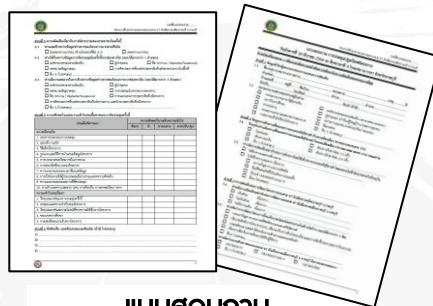
แผ่นพับประชาสัมพันธ์



เอกสารประกอบการนำเสนอ



บอร์ดนิทรรศการ



แบบสอบถาม



วิดิทัศน์โครงการ



เว็บไซต์โครงการ





โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลียบเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป



แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

- การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

- สำรวจและวิเคราะห์สภาพการจราจรปัจจุบัน
- พัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง
- คาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต



- การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

- ประเมินและวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง

- การศึกษาด้านวิศวกรรม

- สำรวจสภาพภูมิประเทศ
- กำหนดรูปแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design)
- ประมาณราคาค่าก่อสร้าง



- การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ

- ประเมินค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจ
- ประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ
- วิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ





โครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนเลียบเมืองปลวกแดง อ.ปลวกแดง จ.ระยอง



จบการนำเสนอ



ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม



กรมทางหลวงชนบท

9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์
เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220
โทรศัพท์ : 02 551 5716
E-mail : icd.p.drr@gmail.com



มหาวิทยาลัยนครสวรรค์

99 หมู่ 9 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมืองพิษณุโลก
จังหวัดพิษณุโลก 65000
โทรศัพท์: 02 156 9955, 081 466 1580
Email: nataya_pare@hotmail.com

ช่องทางการติดต่อ



WEBSITE

<https://www.pluakdaeng-bypass.com/>



FACEBOOK

โครงการศึกษาความเหมาะสม
ถนนเลี่ยงเมือง อำเภอปลวกแดง
จังหวัดระยอง