



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
Expressway Authority of Thailand

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถี
และถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี



บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด



บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1
โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี
วันพุธที่ 25 กันยายน พ.ศ. 2562

1. เหตุผลความจำเป็น

จากการประชุมหารือเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมรองรับโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2561 ซึ่งมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ได้มีการหารือเรื่องแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนสุขุมวิท ช่วงจากทางหลวงพิเศษบูรพาวิถีบริเวณด้านหน้านิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี ถึงถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี โดยการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี ของกรมทางหลวง (ทล.) โดยที่ประชุมได้มีมติมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และ ทล. พิจารณา จุดเชื่อมต่องดังกล่าว ซึ่งต่อมาได้มีการประชุมร่วมกันระหว่าง สนข. ทล. และ กทพ. เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561 ที่ประชุมได้มอบหมายให้ กทพ. เป็นผู้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี รวมทั้งศึกษาผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment) บริเวณโดยรอบพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายถนนโดยรอบ ทั้งนี้เพื่อเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมรองรับโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบอย่างยั่งยืน

กทพ. จึงว่าจ้างที่ปรึกษาซึ่งประกอบด้วย บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการศึกษาคูหาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี โดยมีแนวคิดในการศึกษาและแก้ไขปัญหาจราจร ดังนี้

- 1) ลดการตัดกระแสจราจรของรถยนต์ที่ลงจากทางพิเศษบูรพาวิถีเพื่อไปยังถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี โดยการก่อสร้างทางเชื่อมต่อจากทางพิเศษบูรพาวิถีไปยังถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี
- 2) ลดการตัดกระแสจราจรของรถยนต์บริเวณด้านหน้านิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี โดยการก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถี-ถนนบ้านเก่า และทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถี-ถนนสุขุมวิท
- 3) ศึกษาผลกระทบด้านการจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายถนนโดยรอบให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ

พร้อมกันนี้ได้กำหนดให้มีการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธโครงการตลอดช่วงระยะเวลาการศึกษาความเหมาะสมฯ เพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสียและหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เสนอประเด็นห่วงกังวล และได้แสดงความคิดเห็นอย่างครอบคลุมทั่วถึง ซึ่งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ลงวันที่ 8 มกราคม 2562

สำหรับกิจกรรมการดำเนินงานในครั้งนี เป็นการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ซึ่งเป็นกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในขั้นตอนการคัดเลือกรูปแบบทางขึ้น-ลงของโครงการ โดยมีจุดมุ่งหมายที่สำคัญเพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานต่าง ๆ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน และประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการได้รับทราบข้อมูลข่าวสารและได้มีส่วนร่วมในกระบวนการศึกษาและให้ข้อมูลข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและพัฒนา

โครงการ ซึ่งโครงการจะได้นำไปพิจารณาประกอบในการศึกษาวิเคราะห์ และปรับปรุงแผนการศึกษาและการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมและครอบคลุมครบถ้วนยิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกของทางขึ้น-ลงบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ
- 2) เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและรับฟังข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบทางเลือกของทางขึ้น-ลงที่มีความเหมาะสมของโครงการ
- 3) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม เกี่ยวกับประเด็นผลกระทบที่สำคัญที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาทางขึ้น-ลงในแต่ละรูปแบบทางเลือก รวมถึงข้อแนะนำและประเด็นที่ควรระมัดระวังหรือให้ความสำคัญในการศึกษา ตลอดจนแนวทางในการจัดการกับปัญหาต่างๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

3. พื้นที่ศึกษา

พื้นที่เป้าหมายการศึกษาโครงการมุ่งเน้นพื้นที่ศึกษาตามแนวเส้นทางของโครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี ครอบคลุมพื้นที่ตามแนวสายทางซึ่งอยู่ในเขตอำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี และอำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา รวมถึงโครงข่ายคมนาคมภายในพื้นที่ เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3466 (ถนนบ้านเก่า) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 361 (ถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี) และทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์ 7)

4. กลุ่มเป้าหมาย

ในการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายตามแนวสายทางของโครงการ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม. 1+100 ของถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่การปกครองของตำบลคลองตำหรุ อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี และตำบลหนองไม้แดง อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี โดยมีกำหนดการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ดังนี้

กลุ่มที่ 1 กลุ่มตำบลคลองตำหรุ เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลคลองตำหรุ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

กลุ่มที่ 2 กลุ่มตำบลหนองไม้แดง เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมคณะวิทยาศาสตร์ ชั้น 2 มหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ วิทยาเขตชลบุรี อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

5. การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ได้ดำเนินการตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ลงวันที่ 8 มกราคม 2562 ดังนี้

การดำเนินการ	ช่วงเวลาดำเนินการ	รายละเอียด
1. การดำเนินการก่อนการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1		
1.1 จัดเตรียมแผนการประชุมและวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมาย และประสานสถานที่สำหรับดำเนินการจัดประชุม	ดำเนินการระหว่างวันที่ 2-4 กันยายน 2562	แจ้งให้ทราบถึงกำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และกลุ่มเป้าหมายที่ต้องส่งหนังสือเชิญประชุม
1.2 การแจ้งกำหนดการประชุมล่วงหน้า	ไม่น้อยกว่า 15 วันก่อนการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ดำเนินการระหว่างวันที่ 9-10 กันยายน 2562	แจ้งให้กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนทั่วไปได้รับทราบเกี่ยวกับโครงการ และการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดย - ส่งหนังสือเชิญถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงประชาชนทั่วไป

การดำเนินการ	ช่วงเวลาดำเนินการ	รายละเอียด
		- ประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อสารต่างๆ ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง ได้แก่ เว็บไซต์หลักของโครงการ เพจบุ๊กโครงการ และเว็บไซต์การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนของสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
1.3 การรับลงทะเบียนล่วงหน้า	ไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ดำเนินการระหว่าง วันที่ 10-23 กันยายน 2562	เปิดรับลงทะเบียนล่วงหน้าเพื่อให้ผู้ที่สนใจเข้าร่วมการประชุมสามารถแจ้งความประสงค์ได้ด้วยการส่งแบบตอบรับมาทางไปรษณีย์ โทรศัพท์ โทรสาร และอีเมล
2. การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1		
2.1 การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	ดำเนินการเมื่อ วันที่ 25 กันยายน 2562 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลคลองตำหรุ และเวลา 13.30-16.30 น. ณ คณะวิทยาศาสตร์ ชั้น 2 มหาวิทยาลัยการกีฬา วิทยาเขตชลบุรี จังหวัดชลบุรี	เพื่อนำเสนอเหตุผลและความจำเป็นของโครงการสภาพปัญหาจราจรภายในพื้นที่ปัจจุบัน รายละเอียดโครงการ ขอบเขตและแนวทางการศึกษา ผลการสำรวจด้านจราจรภายในพื้นที่ศึกษา และรูปแบบทางเลือกทางขึ้น-ลงบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ และรูปแบบทางเลือกทางขึ้น-ลงบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ รวมทั้งเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชน โดยมีสื่อประชาสัมพันธ์และเอกสารประกอบการประชุม ประกอบด้วย บอร์ดนิทรรศการ วิดีทัศน์ เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ และ 프리เซ็นเตชันนำเสนอโครงการ
2.2 การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม	ภายหลังการนำเสนอรายละเอียดโครงการโดยที่ปรึกษา	เปิดให้แสดงความคิดเห็นในที่ประชุมผ่าน 2 ช่องทาง คือ การแสดงความคิดเห็นภายในที่ประชุม และการตอบแบบสอบถาม
3. หลังการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1		
3.1 การรับฟังความคิดเห็นภายหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	15 วัน ภายหลังการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ดำเนินการระหว่าง วันที่ 25 กันยายน – 9 ตุลาคม 2562	มีการแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมภายหลังการประชุม ผ่านแบบแสดงความคิดเห็นออนไลน์ จำนวน 1 คน
3.2 การจัดทำและเปิดเผยรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	ภายใน 15 วัน หลังการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ดำเนินการเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2562	เผยแพร่สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ผ่านช่องทางต่าง ๆ ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง ได้แก่ เว็บไซต์หลักของโครงการ เพจบุ๊กโครงการ เว็บไซต์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เว็บไซต์การมีส่วนร่วมของประชาชนสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี การขอตีพิมพ์ประกาศในสถานที่ราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายในพื้นที่ศึกษา ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน และผู้นำชุมชน

6. สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

6.1 ผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2562 มีผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น 114 ราย เป็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย กลุ่มที่ 1 กลุ่มตำบลคลองตำหรุ จำนวน 69 คน เป็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย กลุ่มที่ 1 กลุ่มตำบลหนองไม้แดง จำนวน 45 คน จำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย 7 กลุ่ม รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5-1 และ ตารางที่ 5-2 และบรรยากาศการประชุม แสดงดังรูปที่ 5-1 และรูปที่ 5-2

ตารางที่ 6-1 ผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มตำบลคลองตำหรุ)

กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
1. กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ	
- ผู้ชุมชน/กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน	3
- สถานพยาบาล	1
- สถานประกอบการ	14
- ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	23
2. หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	12
3. หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สผ.)	-
4. หน่วยงานภาครัฐ : หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ	16
5. องค์กรภาคธุรกิจเอกชน หอการค้า สภาอุตสาหกรรม	-
6. สื่อมวลชน	-
7. ประชาชนทั่วไป	-
รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม	69

ตารางที่ 6-1 ผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มตำบลหนองไม้แดง)

กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
1. กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ	
- ผู้ชุมชน/กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน	-
- สถาบันการศึกษา	2
- สถานพยาบาล	-
- สถานประกอบการ	17
- ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	14
2. หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	12
3. หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สผ.)	-
4. หน่วยงานภาครัฐ : หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ	-
5. องค์กรภาคธุรกิจเอกชน หอการค้า สภาอุตสาหกรรม	-
6. สื่อมวลชน	-
7. ประชาชนทั่วไป	-
รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม	45



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



นายณัฐฉัตร อิงวัฒนากุล (ผู้จัดการโครงการ)
กล่าวรายงาน



นายธีระชัย ล้อาชิระวัฏฏ์ นายกเทศมนตรีตำบลคลองตำหรุ
กล่าวเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอของโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



รูปที่ 6-1 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2562 เวลา 09.00 - 12.00 น.
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลคลองตำหรุ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอของโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น

รูปที่ 6-2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2562 เวลา 13.30 - 16.30 น.
ณ ห้องประชุมคณะวิทยาศาสตร์ ชั้น 2 มหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ วิทยาเขตชลบุรี จังหวัดชลบุรี

6.2 การแสดงความคิดเห็นในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

ในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ และได้เชิญให้ผู้เข้าร่วมประชุมซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ ซึ่งโดยที่ปรึกษาได้ชี้แจงในที่ประชุม รวมทั้งอธิบายเพิ่มเติมในแต่ละประเด็น ดังแสดงในตารางที่ 6-1 และตารางที่ 6-2

ตารางที่ 6-3 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ของกลุ่มที่ 1 (กลุ่มตำบลคลองตำหรุ)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษา
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	
1. ปัญหาจราจรในพื้นที่ส่วนใหญ่เกิดจากนิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี และรถจากถนนสายหลัก มากกว่าทางพิเศษสายบูรพาวิถี ทั้งนี้ไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างทางขึ้น-ลงบริเวณหนองไม้แดง ควรทำสะพานข้ามจากถนนเทพรัตนไปลงตำบลบ้านสวนจะช่วยแก้ไขปัญหารถติดได้ดีกว่า จึงเห็นด้วยกับรูปแบบทางเลือกที่ 3 ทางลงบริเวณถนนบ้านเก่า	1. ปริมาณจราจรที่มาจากถนนเทพรัตนมีปริมาณจราจรมากกว่าทางพิเศษบูรพาวิถี โดยการออกแบบทางเชื่อมต่อมายังถนนเลี่ยงเมืองชลบุรีนั้น เพื่อลดปริมาณจราจรที่มาตัดกระแสจราจรบางส่วน พร้อมกันนั้นในการศึกษาครั้งนี้จะพิจารณาการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดตัดกระแสบริเวณนี้ด้วย และเมื่อได้แนวคิดการแก้ไขจราจรบริเวณดังกล่าวแล้วจะนำเสนอกับผู้ที่เกี่ยวข้องต่อไป
2. ปัจจุบันการระบายรถเข้าสู่นิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี ทำได้ช้า จึงเสนอให้นิคมฯ ทำการเปิดพื้นที่ภายในนิคมฯ เพิ่มเติม เพื่อระบายรถเข้าสู่นิคมฯ โดยเร็ว	2. ที่ปรึกษากำลังอยู่ในระหว่างการศึกษาแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งหมด และมาตรการระบายรถเข้า-ออกพื้นที่อุตสาหกรรมฯ ก็เป็นมาตรการหนึ่งในการศึกษา
3. เห็นด้วยกับทางขึ้น-ลงบ้านเก่ารูปแบบที่ 2 (รูปที่ 7 ในเอกสารประกอบการประชุม) เพราะส่งผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด	3. โครงการรับข้อเสนอแนะเพื่อไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
4. ควรสร้างจุดกลับรถบริเวณแยกถนนพานทอง-บ้านเก่าด้วย เพื่อให้รถยนต์สามารถเข้าสู่ถนนบ้านเก่า-พานทอง ได้สะดวก	4. เป็นแนวความคิดหนึ่งในการแก้ไขปัญหาจราจร แต่ต้องพิจารณาผลกระทบกับพื้นที่ถูกเวนคืนด้วย
5. ผู้ใช้รถที่เดินทางจากจังหวัดชลบุรี จะไปนิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี จะไปกลับรถที่ทางขึ้นทางพิเศษบูรพาวิถี ซึ่งกลับรถค่อนข้างลำบาก ขอเสนอให้ทำจุดกลับรถใหม่พร้อมกับการก่อสร้างทางขึ้น-ลงบริเวณถนนบ้านเก่าด้วย	5. การกำหนดจุดกลับรถต้องพิจารณาดำเนินการที่มีความปลอดภัย และต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหาตัดกระแสการจราจรเพิ่มขึ้น โดยจะรับข้อเสนอแนะเพื่อไปประกอบการศึกษาต่อไป
6. ไม่เห็นด้วยกับการทำทางขึ้น-ลง บริเวณถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี เพราะคาดว่าจะไม่สามารถช่วยแก้ไขปัญหารถติด	6. ทางพิเศษส่วนเชื่อมต่อขยายเลี่ยงเมืองชลบุรีนั้น เป็นการลดภาระของทางแยกต่างระดับหนองไม้แดง และลดปัญหาจุดตัดกระแสจราจรบนถนนเทพรัตนได้
7. ควรทำจุดกลับรถ (U-turn) เป็นเกือกม้าหรือทางลอดบนถนนเทพรัตน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34) ซึ่งจะช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุได้ โดยดำเนินการจัดทำทุก 2-3 กิโลเมตร	7. จะประสานงานให้หน่วยงานที่รับผิดชอบต่อไป
8. ควรมีช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิด	8. เป็นมาตรการหนึ่งในการจัดระเบียบจราจร ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องทำการหารือเพิ่มเติม

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงเพิ่มเติมโดยที่ปรึกษา
อุบัติเหตุ และทำให้รถใหญ่ต้องชะลอความเร็ว	เนื่องจากเมื่อเพิ่มช่องรถจักรยานยนต์อาจจะมีผลกระทบต่อช่องจราจรอื่นๆ
9. ควรมีรถรับ-ส่ง หรือมี car free day ในนิคมฯ หรือภายในโรงงานอุตสาหกรรม	9. จะประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณา
10. บริเวณซอยหน้านิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี ควรมีทางขึ้น-ลง เหมือนถนนบ้านเก่า	10. ที่ปรึกษาจะนำไปพิจารณาประกอบเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรในภาพรวมของบริเวณรอบนิคมอุตสาหกรรมฯ ต่อไป
11. ปัญหาหน้าท่วมขังในช่วงฤดูฝน บริเวณบึงแก๊ส ปตท. ใกล้แยกถนนบ้านเก่า หากแก้ไขได้จะช่วยให้รถยนต์ขนาดเล็กไปกลับรถได้สะดวกขึ้น	11. จะประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการ
12. เทศบาลตำบลคลองตำหรุ ได้เสนอให้นิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี แบ่งเวลาเข้าทำงานเป็น 2 ช่วง ตั้งแต่เวลา 7.00 น. เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่	12. จะประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการ
13. ปัญหาเรื่องน้ำท่วม จะต้องให้แนวทางหลวงชลบุรี เข้าร่วมประชุมด้วย เพื่อแก้ไขปัญหาาร่วมกัน	13. จะประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการ
14. สาเหตุปัญหาการจราจรติดขัดเกิดจากถนนพื้นล่างที่จะเข้านิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี ดังนั้นจึงขอเสนอให้ทำสะพานข้ามแยกซอยนิคมฯ เพื่อไปลงถนนเพชรต้นเข้าเมืองชลบุรี และถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี	14. เป็นแนวทางการพิจารณาการแก้ไขปัญหาจุดตัดอีกวิธีหนึ่ง ซึ่งจะนำมาพิจารณาเพิ่มเติมในลำดับต่อไป
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
1. ในการประชุมกลุ่มย่อย และประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ควรเชิญแนวทางหลวงชลบุรีที่ 1 และกรมทางหลวงเข้าร่วมประชุมด้วย เพื่อรับทราบและแก้ไขปัญหาาร่วมกัน	1. โครงการฯ ได้เชิญตัวแทนจากแนวทางหลวงชลบุรีที่ 1 เข้าร่วมประชุมกับโครงการแล้ว และจะประสานงานเพื่อเข้าร่วมประชุมในการประชุมครั้งต่อไป
ด้านอื่นๆ	
1. ควรมีช่องทาง easy pass มากกว่าเดิม พร้อมทั้งมีการจัดระเบียบช่องทางการจ่ายเงิน ให้รถสามารถผ่านเข้า-ออก ทางพิเศษได้รวดเร็ว	1. โครงการรับข้อเสนอแนะเพื่อไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป

ตารางที่ 6-4 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ของกลุ่มที่ 2 มหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ
วิทยาเขตชลบุรี (กลุ่มตำบลหนองไม้แดง)

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	
1. การแก้ไขปัญหาจราจร จากระดับการให้บริการจาก F เป็นคาระดับการให้บริการ D นั้นยังไม่เหมาะสม ควรจะแก้ไขแล้วได้ระดับการให้บริการเท่ากับ A หรือ B	1. การสร้างทางพิเศษเป็นวิธีแก้ไขปัญหาจราจรไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้ทั้งหมด จำเป็นต้องมีการใช้มาตรการอื่นๆ ร่วมด้วย ซึ่งงานในส่วนนี้จะอยู่ในงานส่วนที่ 2 งานศึกษาผลกระทบด้านจราจร บริเวณโดยรอบพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ซึ่งที่ปรึกษาจะดำเนินการต่อไป
2. เหตุใดทางขึ้นบริเวณจุดสิ้นสุดบริเวณทางเลี่ยงเมือง จึงมีความยาวมาก (อยู่บริเวณหน้าโรงแรม J&R Lordge) และมีความสูงของทางลาดบริเวณทางขึ้น ประมาณเท่าใด สามารถขยับทางขึ้นให้ใกล้กับทางแยกต่างระดับได้หรือไม่ เนื่องจากทางขึ้นจะมีผลกระทบต่อการประกอบกิจการของโรงแรม และการเดินทางเข้ากรุงเทพฯ ของลูกค้าและชุมชนโดยรอบ	2. ทางขึ้นดังกล่าวจำเป็นต้องยกข้ามทางยกระดับเลี่ยงเมือง ทำให้ต้องมีความยาวของทางมาก อย่างไรก็ตามเมื่อการออกแบบเบื้องต้นของโครงการ แล้วจึงจะทราบความยาวที่ชัดเจนทั้งนี้โครงการจะนำข้อคิดเห็นนี้ไปพิจารณาประกอบด้วย
3. จุดทางขึ้น-ลงบริเวณถนนบ้านเก่า ช่วงทางขึ้นเข้ากรุงเทพฯ ควรมีทางลงคู่ขนานถนนเทพรัตน ด้วย เนื่องจากที่ทำงานตั้งอยู่บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการทางพิเศษบูรพาวิถี	3. รูปแบบของโครงการบริเวณถนนบ้านเก่า จะมีทางลงบนถนนคู่ขนานถนนเทพรัตน สำหรับผู้ใช้รถในพื้นที่
4. ไม่เห็นด้วยกับโครงการนี้นัก การแก้ไขปัญหาคงจะมีการแบ่งช่วงเวลาการทำงานให้ชัดเจนในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี	4. จะประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการ
5. ควรเพิ่มจุดกลับรถ (U-turn) แบบเกือกม้า บริเวณด้านหน้าทางเข้า-ออกนิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี	5. บริเวณด้านหน้านิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี ไม่มีพื้นที่เพียงพอในการก่อสร้างสะพานกลับรถ
6. เห็นด้วยกับรูปแบบทางเลือกที่ 1 บริเวณจุดขึ้น-ลงทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ที่มีทางลงเข้าสู่จังหวัดชลบุรี แต่จะมีปัญหาเกี่ยวกับปริมาณรถที่มาใช้บริการตลาดนัดนินจา หรือไม่	6. โครงการรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาดำเนินการทางลงเข้าสู่จังหวัดชลบุรี ให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
7. ไม่เห็นด้วยกับสะพานกลับรถเกือกม้าบริเวณถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี เพราะจะทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด และทำลายทัศนียภาพ ทั้งนี้บริเวณดังกล่าวมีจุดกลับรถที่สะพานข้ามถนนสุขประยูรอยู่แล้ว	7. สะพานกลับรถถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี เป็นหนึ่งในรูปแบบที่ที่ปรึกษาจะพิจารณาซึ่งอาจจะไม่มีหรือมีทั้งขึ้นอยู่กับความเหมาะสม
8. ขอให้พิจารณาปัญหาน้ำท่วมซึ่งที่เกิดจากฝนตกหนักในพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณไหล่ทางของถนนเทพรัตน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34) กรณีที่มีการพัฒนาโครงการ	8. ปัจจุบันกรมทางหลวงได้พิจารณาออกแบบที่จะขยายและปรับปรุงทางหลวงถนนเทพรัตน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34) ทางเท้า และท่อระบายน้ำ ซึ่งโครงการจะได้ประสานกับกรมทางหลวงในการแก้ไขปัญหาาร่วมกันต่อไป

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง
9. ตำแหน่งของด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ จะอยู่ที่เดิมหรือย้ายไปที่ใหม่ อยู่บริเวณใด	9. อยู่ระหว่างการพิจารณา ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผลการศึกษาของโครงการ แต่จะพยายามคงตำแหน่งด่านเก็บค่าผ่านทางไว้ที่เดิมให้มากที่สุด
10. ควรเพิ่มจุดกลับรถบริเวณแยกถนนบ้านเก่า นอกเหนือจากทำทางขึ้น-ลง	10. บางรูปแบบของโครงการอาจจะมีจุดกลับรถบริเวณแยกถนนบ้านเก่าด้วย ทั้งนี้ต้องพิจารณาปริมาณจราจร จุดกลับรถเดิม ความปลอดภัย รวมทั้งความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมร่วมด้วย
11. ควรทำทางขึ้น-ลง เพิ่มเติมบริเวณถนนทางเข้านิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี เหมือนกับรูปแบบถนนบ้านเก่า แต่ไม่มั่นใจว่าจะช่วยแก้ไขปัญหาได้ดีขึ้นหรือไม่	11. จะนำไปพิจารณาประกอบเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรในภาพรวมบริเวณรอบนิคมอุตสาหกรรมฯ ต่อไป
12. บริเวณทางลงเข้าสู่ถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี เป็นทางลงมีช่องจราจร และมีการเวนคืนพื้นที่หรือไม่	12. ทางลงบริเวณถนนเลี่ยงเมืองชลบุรีจะมีจำนวน 2 ช่องจราจรออกทางคู่ขนานและทางหลัก โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม
ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	
1. ปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่เกิดจากนิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี เป็นหลัก จึงควรมีตัวแทนนิคมฯ มาร่วมคุยเสวนา แสดงความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหาหารือร่วมกันกับชุมชน หรือแสดงแผนการแก้ไขปัญหของนิคมฯ ให้ชุมชนได้รับทราบ	1. โครงการฯ ได้เชิญตัวแทนจากนิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี เข้าร่วมประชุมกับโครงการแล้ว และจะประสานงานกับนิคมฯ เพื่อเข้าร่วมประชุมในการประชุมครั้งต่อไป
2. ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องควรมาร่วมประชุม เช่น นิคมอุตสาหกรรม อมตะซิตี้ ชลบุรี สถานีตำรวจภูธรอำเภอมือเมืองชลบุรี และเทศบาลตำบลหนองไม้แดง เพื่อแก้ไขปัญหาหารือร่วมกัน	2. โครงการจะพิจารณาดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) สำหรับหน่วยงานต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาหารือร่วมกันต่อไป

6.3 การแสดงความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ได้มีการรวบรวมความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมโดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งในการประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 114 คน มีผู้ตอบแบบสอบถามและส่งกลับ 57 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 50.0 ของผู้ร่วมประชุมทั้งหมด สามารถสรุปผลการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการดังนี้

1) ความคิดเห็นต่อรูปแบบทางขึ้น-ลง บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ (บริเวณถนนบ้านเก่า)

❖ รูปแบบที่ 1

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 71.9 เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 1 โดยให้เหตุผลประกอบว่ารถยนต์ที่มาจากกรุงเทพมหานครสามารถลงก่อนแล้วสามารถตรงไปเมืองชลบุรีหรือเข้าสู่ถนนบ้านเก่าได้ สร้างผลกระทบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด เพิ่มช่องทางการเดินทาง และลดการจราจรที่ติดขัด ส่วนร้อยละ 28.1 ตอบว่าไม่เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 1 โดยให้เหตุผลประกอบว่า อาจทำให้ช่องจราจรมีจำนวนลดลง นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะว่า ควรมีทางเชื่อมต่อมอเตอร์เวย์และเพิ่มช่องจราจรด้วย

❖ รูปแบบที่ 2

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 50.9 ตอบว่าไม่เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 2 โดยให้เหตุผลประกอบว่าไม่สามารถแยกการใช้ถนนและประเภทของยานพาหนะ ส่วนร้อยละ 49.1 เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 2 โดยให้เหตุผลประกอบว่า สร้างผลกระทบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด รถยนต์ที่มาจากกรุงเทพมหานครสามารถลงก่อนแล้วสามารถตรงไปเมืองชลบุรีได้ และลดการจราจรที่ติดขัดได้

❖ รูปแบบที่ 3

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 52.6 ตอบว่าไม่เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 3 โดยให้เหตุผลประกอบว่าอาจทำให้ช่องจราจรมีจำนวนลดลง และมีการเวนคืนมากเกินไป ส่วนที่เหลือร้อยละ 47.4 เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 3 โดยให้เหตุผลประกอบว่า เป็นการเพิ่มช่องทางการเดินทาง ลดการจราจรที่ติดขัด และมีทางกลับรถบริเวณถนนเลี่ยงเมือง

2) ความคิดเห็นต่อรูปแบบทางขึ้น-ลง บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ (บริเวณถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี)

❖ รูปแบบที่ 1

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 63.2 เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 1 โดยให้เหตุผลว่าไม่ซับซ้อน ไม่มีผลกระทบต่อการเวนคืน รถยนต์ที่มาจากกรุงเทพมหานครสามารถลงก่อนแล้วสามารถตรงไปเมืองชลบุรีได้ และช่วยลดจำนวนรถยนต์ที่จุดตัดที่ 2 ให้เข้าเลี่ยงเมืองและกลับรถขึ้นบูรพาวิถีได้เลย ส่วนร้อยละ 36.8 ตอบว่าไม่เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 1 โดยให้เหตุผลประกอบว่าไม่ได้ช่วยแก้ปัญหาการจราจร นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะว่าควรสร้างทางเชื่อมต่อมอเตอร์เวย์ และลดระดับทางขึ้นให้อยู่ในระดับเดียวกันกับทางลง

❖ รูปแบบที่ 2

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 64.9 ตอบว่าไม่เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 2 โดยให้เหตุผลประกอบว่าไม่ได้ช่วยแก้ปัญหาการจราจร ธุรกิจด้านข้างสะพานได้รับผลกระทบ และไม่เห็นด้วยอย่างมากกับการทำสะพานกลับรถที่ถนนเลี่ยงเมือง ส่วนร้อยละ 33.3 เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 2 โดยให้เหตุผลประกอบว่า รถยนต์ที่มาจากกรุงเทพมหานครสามารถลงก่อนแล้วสามารถตรงไปเมืองชลบุรีได้ ช่วยลดจำนวนรถยนต์ที่จุดตัดที่ 2 ให้เข้าเลี่ยงเมืองและกลับรถขึ้นบูรพาวิถีได้เลย ช่วยเพิ่มช่องทางการเดินรถได้อีก 1 ช่องทาง และทำให้สภาพการจราจรคล่องตัว นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะว่าถ้าลงทางเลี่ยงเมืองจะทำให้มีรถติดที่ถนนเลี่ยงเมืองเพิ่มขึ้น ควรยกเลิกสะพานกลับรถเนื่องจากปริมาณรถไม่ได้เยอะมาก และลดระดับทางขึ้นให้อยู่ในระดับเดียวกันกับทางลง

❖ รูปแบบที่ 3

ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 52.6 ตอบว่าไม่เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 3 โดยให้เหตุผลว่าธุรกิจด้านข้างสะพานได้รับผลกระทบ จะมีจุดติดมากเกินไป และไม่เห็นด้วยอย่างมากกับการทำสะพานกลับรถที่ถนนเลี่ยงเมือง ที่เหลืออีกร้อยละ 47.4 เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 3 โดยให้เหตุผลประกอบว่า เป็นข้อดีไม่ซับซ้อน ไม่มีผลกระทบต่อจำนวนการเวนคืน รถยนต์ที่มาจากกรุงเทพมหานครสามารถลงก่อนแล้วสามารถตรงไปเมืองชลบุรีได้ และช่วยเพิ่มช่องทางการเดินรถได้อีก 1 ช่องทาง นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะว่ายกเลิกสะพานกลับรถเนื่องจากปริมาณรถไม่ได้เยอะมากและลดระดับทางขึ้นให้อยู่ในระดับเดียวกันกับทางลง

3) การคาดการณ์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

● ระยะเวลาก่อสร้าง

ผู้ตอบแบบสอบถามคาดการณ์ว่าการพัฒนาโครงการจะส่งผลกระทบในระยะก่อสร้าง ดังนี้

ผลกระทบด้านบวก

- มีการจ้างงานเพิ่มขึ้น ร้อยละ 35.1
- ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนในภาคตะวันออก ร้อยละ 19.3

ผลกระทบด้านลบ

- การพัฒนาโครงการจะส่งผลกระทบทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทาง ร้อยละ 84.2
- ผลกระทบด้านฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ร้อยละ 77.2
- เสียงดังจากการก่อสร้าง ร้อยละ 75.4
- การเดินทางใช้เวลานานขึ้น ร้อยละ 71.9
- เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและถนนชำรุด ร้อยละ 64.9
- แร่งสันสะพานเพิ่มขึ้น ร้อยละ 47.4
- ทำให้เกิดน้ำท่วม การระบายน้ำไม่ดี ร้อยละ 40.4
- เกิดความไม่สะดวกในการค้าขาย ร้อยละ 29.8
- อุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 28.1
- ขยะมูลฝอยเพิ่มขึ้น ร้อยละ 22.8
- สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายและพลังงานเพิ่มขึ้น ร้อยละ 15.8
- คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำสาธารณะเสื่อมโทรม ร้อยละ 14.0
- เกิดปัญหาแรงงานอพยพเข้ามาในพื้นที่ ร้อยละ 7.0

● ระยะดำเนินการ

ผู้ตอบแบบสอบถามคาดการณ์ว่าการพัฒนาโครงการจะส่งผลกระทบในระยะดำเนินการ ดังนี้

ผลกระทบด้านบวก

- สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดรถติดบนถนนสุขุมวิทด้านหน้านิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี และบนถนนโครงข่ายโดยรอบ ร้อยละ 54.4
- การจราจรโดยรวมคล่องตัวขึ้น ร้อยละ 45.6
- เพิ่มทางเลือกในการเดินทางทำให้สะดวกยิ่งขึ้น ร้อยละ 42.1
- ประหยัดเวลาในการเดินทางมีสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 42.1
- เพิ่มโครงข่ายการคมนาคมเดินทางมากขึ้น ร้อยละ 35.1
- เศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้น ร้อยละ 19.3
- ประหยัดค่าใช้จ่ายและพลังงานเชื้อเพลิง ร้อยละ 19.3

ผลกระทบด้านลบ

- ฝุ่นละอองและอากาศเสียจากรถที่ใช้เส้นทาง ร้อยละ 26.3
- เสียงดังจากรถที่ใช้เส้นทางโครงการ ร้อยละ 26.3
- แร่งสันสะพานที่เพิ่มขึ้นจากยานพาหนะ ร้อยละ 21.1
- ทำให้เกิดน้ำท่วม การระบายน้ำไม่ดี ร้อยละ 21.1
- ขยะมูลฝอยเพิ่มขึ้นจากผู้ที่ใช้เส้นทาง ร้อยละ 19.3
- เกิดความไม่สะดวกในการประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 15.8
- อุบัติเหตุจากการใช้ยานพาหนะที่ใช้โครงการ ร้อยละ 10.5
- เพิ่มปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 3.5

4) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

เมื่อถามถึงความคิดเห็นต่อการก่อสร้างและดำเนินการในภาพรวม พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 75.4) เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ โดยให้เหตุผลประกอบที่สำคัญ ได้แก่

- ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรให้ดีขึ้น
- เป็นการขยายโครงข่ายเพื่อรองรับเศรษฐกิจในอนาคต
- ควรแก้ปัญหการจราจรด้านอื่นๆ ไปด้วย

สำหรับผู้ที่ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 14.0 โดยให้เหตุผลประกอบที่สำคัญ ได้แก่

- ระยะทางไกลเกินไป
- โครงการไม่ได้ช่วยแก้ไขปัญหาการติดจากนิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี
- ทำให้เศรษฐกิจแย่ง ค่าขายไม่ได้

ทั้งนี้ร้อยละ 10.5 ไม่มีความเห็น โดยให้เหตุผลประกอบที่สำคัญ คือ ปัญหาเกิดจากการระบายน้ำไม่ทันช่วงเวลาฝนตก จึงทำให้รถเกิดการสะสม

5) ประเด็นที่โครงการควรให้ความสำคัญ

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 38.6 ให้ความสำคัญเกี่ยวกับประเด็นที่สำคัญในการศึกษา ได้แก่

- (1) การจัดการระบบจราจรช่วงการก่อสร้างไม่ให้ติดขัด
- (2) ควบคุม วิถีชีวิต ความเป็นอยู่และสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น เช่น ฝุ่นละออง คิว และเสียงดัง เป็นต้น
- (3) การเวนคืนที่ดิน
- (4) การเอื้อประโยชน์ให้กับนิคมมากเกินไป
- (5) การกีดกันรถของประชาชนที่จะเข้าเมืองชลบุรี
- (6) ปัญหาน้ำท่วมหรือน้ำระบายช้า

6) ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ

ผู้เข้าร่วมประชุมที่ตอบแบบสอบถามมีข้อเสนอต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการ หลากหลายประการ ดังนี้

- (1) ควรแจ้งกำหนดการผ่านทางโทรศัพท์
- (2) ควรพิจารณาสะพานกลับรถบริเวณทางเลี่ยงเมืองอีกครั้ง
- (3) ไม่เห็นด้วยในการพัฒนาโครงการ
- (4) ควรศึกษาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้แก้ปัญหาได้ตรงจุด
- (5) ควรให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชน
- (6) พิจารณาปริมาณรถยนต์ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต
- (7) ควรทำถนนยกระดับข้ามจุดตัดที่ 2 เพื่อให้รถบริเวณหน้านิคมไม่ติดกระแสน้ำที่ไปทางเลี่ยงเมือง
- (8) ควรสร้างสะพานลอยบริเวณด้านหน้าทางเข้าและทางออกจากนิคมอมตะซิตี้ ชลบุรี
- (9) ควรดูแลบริหารจัดการการดำเนินงานให้มีความสะดวกในการใช้ทาง โดยเฉพาะช่วงก่อสร้าง
- (10) ควรพิจารณาทำทางรถจักรยานยนต์ในการข้ามทางกลับรถโดยเฉพาะ
- (11) ควรขยับทางขึ้นทางด่วนให้สั้นลง
- (12) ควรทำการแก้ไขรถที่จะเข้าและออกจากนิคมก่อน ถ้ายังแก้ปัญหาไม่ได้หรือไม่พอใช้ค่อยทำทางด่วนเพิ่ม

7. การแสดงความคิดเห็นภายหลังการประชุม

จากการตรวจสอบการแสดงความคิดเห็นภายหลังการประชุมแบบออนไลน์ พบว่ามีผู้ตอบแบบแสดงความคิดเห็นออนไลน์ภายหลังการประชุมมีจำนวน 1 ท่าน โดยให้ความเห็นดังนี้

- 1) ระหว่างก่อสร้างต้องให้ความสำคัญเรื่องความสะอาดและความสะดวกของการจราจร
- 2) ระยะเวลาในการจะต้องพิจารณาเรื่องระดับเสียง และความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง

8. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

www.buraphawithi-extension.com

บริษัทที่ศึกษาด้านวิศวกรรมและประมาณราคา

บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด

นายธนีสร์ สมเจตนะพันธ์ และนางสาวพัชราภรณ์ โพธิลา

เลขที่ 1/814 ซ.60 (กม.60)ถนนพหลโยธิน ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี 12130

โทรศัพท์ 0 2532 3623-33

โทรสาร 0 2532 3566

บริษัทที่ศึกษาด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง เศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด

นายจงสฤษฏี จงอุดมการณ์

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 15 ห้องเอ ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท

กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ 0 2617 0429

โทรสาร 0 2617 0426

บริษัทที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

นายวรพัชร วิชัยสุชาติ และนางสาวนวลฉวี รูปขำดี

เลขที่ 33 ซอยรามอินทรา 5 แยก 9 แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร

โทรศัพท์ 0 2522 7369, 0 2522 7365-9

โทรสาร 0 2522 7368

หน่วยงานเจ้าของโครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม