



เมืองพัทยา

เอกสารประกอบการประชุม

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจออกแบบถนนสาย จ81 ตามประกาศคณะกรรมการ
นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน
และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออก พ.ศ.2562 เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี



บริษัท กรุงเทพเอ็นจิเนียริงคอนสตรัคชั่น จำกัด



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

ตุลาคม 2569

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ฉ 81 ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.2562 เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ.....	1
2. วัตถุประสงค์.....	2
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ.....	2
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	2
5. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ.....	4
6. รูปแบบการพัฒนาโครงการ.....	4
6.1 งานออกแบบรูปแบบถนนโครงการ.....	4
6.2 งานออกแบบทางแยกของโครงการ.....	6
7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ.....	11
8. การดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	30
9. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม.....	37

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ดำเนินการ
7-1	ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8.1-1	กิจกรรมและวัตถุประสงค์ในการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน
8.1-2	แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
8.2-1	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา
8.2-2	ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา (เวที 1)
8.2-3	ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา (เวที 2)

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ดำเนินการ	3
5-1	แนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น ถนนสาย ฉ 81	5
6-1	รูปตัดทั่วไปของถนนโครงการ	6
6-2	แสดงตำแหน่ง จุดตัดทางแยกของโครงการ	7
6-3	รูปแบบทางแยกจุดเริ่มต้นโครงการ	9
6-4	รูปแบบทางแยกตัดถนนบุญภัยภูงา	9
6-5	รูปแบบทางแยกตัดถนนสาย ช9	10
6-6	รูปแบบทางแยกตัดถนนเทพประสิทธิ์	10
6-7	รูปแบบทางแยกจุดสิ้นสุดโครงการ	11

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ฉ 81 ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.2562 เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

1. ความเป็นมาและเหตุผลความสำคัญ

นโยบายการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก การวางแผนลงทุนปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และสิ่งอำนวยความสะดวกการบริการภาครัฐ สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจรองรับ 10 อุตสาหกรรมการลงทุน ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของรัฐบาล และการลงทุนขนาดใหญ่ของภาคเอกชน จะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในเขตเมืองพัทยามีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ประกอบกับจำนวนประชากรที่เข้ามาทำงานในภาคธุรกิจในเมืองพัทยาได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วมีผลให้เมืองพัทยาประสบปัญหาการจราจรติดขัดอยู่เป็นประจำ โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์และในวันหยุดเทศกาลระยะยาว เมืองพัทยาก็มีความจำเป็นจะต้องเพิ่มพื้นที่การจราจรโดยเร่งด่วน ซึ่งมีความสำคัญในระดับต้น ๆ โดยเฉพาะถนนที่อยู่ในโครงข่ายของผังเมืองรวมเมืองพัทยา เพื่อการรองรับสภาพการจราจรหนาแน่นในปัจจุบัน และการขยายตัวของพื้นที่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้

เพื่อให้ทันกับสภาพการพัฒนาโดยรอบของเมืองพัทยาและพื้นที่โดยรอบตามแผนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จึงเห็นสมควรในการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อรองรับการพัฒนาดังกล่าว โดยได้เล็งเห็นว่า ถนน สาย ฉ 81 ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.2562 นั้นมีการพัฒนาโครงการจะช่วยเพิ่มคุณภาพการให้บริการของโครงข่ายถนนให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางแบบเป็นลำดับขั้น (Hierarchy of Highway) สามารถรักษาความสามารถในการเคลื่อนที่ (Mobility Function) ความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility Function) และเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร ลดข้อจำกัดด้านการท่องเที่ยวอันเนื่องมาจากระบบคมนาคมและขนส่ง เป็นการส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่ในการรองรับการพัฒนาเมืองพัทยาให้มีบทบาทการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับประเทศ และระดับนานาชาติ ในด้านธุรกิจ/บริการ สอดคล้องกับนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ที่ต้องการส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยว

ดังนั้น เมืองพัทยาก็ได้มอบหมายให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท กรุงเทพเอ็นอีเนียริงคอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท เอ็นทิก จำกัด ดำเนินการศึกษา สำรวจแนวเส้นทาง และออกแบบรายละเอียดถนนสาย ฉ81 เริ่มจากถนนชัยพฤกษ์ 1 (ถนนสาย ฉ 85) ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ตามแนวซอยชัยพฤกษ์ 4 ระยะประมาณ 420 เมตร ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ระยะประมาณ 690 เมตร บรรจบกับซอยบุญย์กัญญา 5 ที่บริเวณห่างจากถนนบุญย์กัญญา (ถนนสาย ฉ 84) บรรจบกับซอยบุญย์กัญญา 5 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตามแนวซอยบุญย์กัญญา 5 ระยะประมาณ 220 เมตร ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ตามแนวซอยบุญย์กัญญา 5 บรรจบกับถนนบุญย์กัญญา ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือตามแนวซอยบุญย์กัญญา 4 ระยะประมาณ 430 เมตร ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ระยะประมาณ 530 เมตร บรรจบกับถนนสาย ช 9 (โดย ถนนสาย ช 9 ได้มีโครงการ สำรวจออกแบบ เมื่อปี พ.ศ.2567) ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ บรรจบกับถนนเทพประสิทธิ์ที่บริเวณซอยเทพประสิทธิ์ 10 (ถนนสาย ฉ 81) จากนั้นแนวเส้นทางโครงการใช้ถนนเดิมตามแนวซอยเทพประสิทธิ์ 10 และซอยเทพประสิทธิ์ 8 จนบรรจบกับถนนพัทยาสาย 3 (ถนนเฉลิมพระเกียรติ)(ถนนสาย ฉ 15) เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการให้น้อยที่สุด จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการศึกษา สำรวจและออกแบบรายละเอียด ในขั้นนี้เพื่อนำไปสู่การดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และดำเนินการก่อสร้างโครงการในระยะต่อไป

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

1) เพื่อสำรวจ และออกแบบรายละเอียด ด้านวิศวกรรม ด้านสถาปัตยกรรม ด้านภูมิสถาปัตยกรรมและงานระบบ พร้อมทั้งจัดทำเอกสารประมาณราคาก่อสร้างถนน

2) เพื่อกำหนดแนวเส้นทางเริ่มต้นจากถนนชัยพฤกษ์ 1 (ถนนสาย ฉ 85) ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือตามแนวซอยชัยพฤกษ์ 4 บรรจบกับซอยบุญกัญจนาราม 5 (ถนนสาย ฉ 84) ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ บรรจบกับถนนสาย ช 9 ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ บรรจบกับถนนเทพประสิทธิ์ที่บริเวณซอยเทพประสิทธิ์ 10 (ถนนสาย ฉ 81) และซอยเทพประสิทธิ์ 8 จนบรรจบกับถนนพญาสาย 3 (ถนนเฉลิมพระเกียรติ) (ถนนสาย ฉ 15) ตามแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.2562 เพื่อทราบกรอบค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดิน จำนวนแปลงที่ดิน และพื้นที่ในการก่อสร้างถนน เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของเมืองพัทยา

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

1) เพื่อนำเสนอผลการศึกษาของโครงการ ผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

2) เพื่อรวบรวมประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อความเหมาะสม เพียงพอในการกำหนดมาตรการฯ ของโครงการ และนำข้อคิดเห็นที่ได้รับมาพิจารณาปรับปรุงมาตรการให้มีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และชุมชนมากที่สุด

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

1) ประโยชน์ในแง่การสัญจร เพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรลดข้อจำกัดด้านการท่องเที่ยว อันเนื่องมาจากระบบคมนาคมและขนส่ง

2) ประโยชน์ด้านการส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่ ในการรองรับการพัฒนาเมืองพัทยาให้มีบทบาทการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว

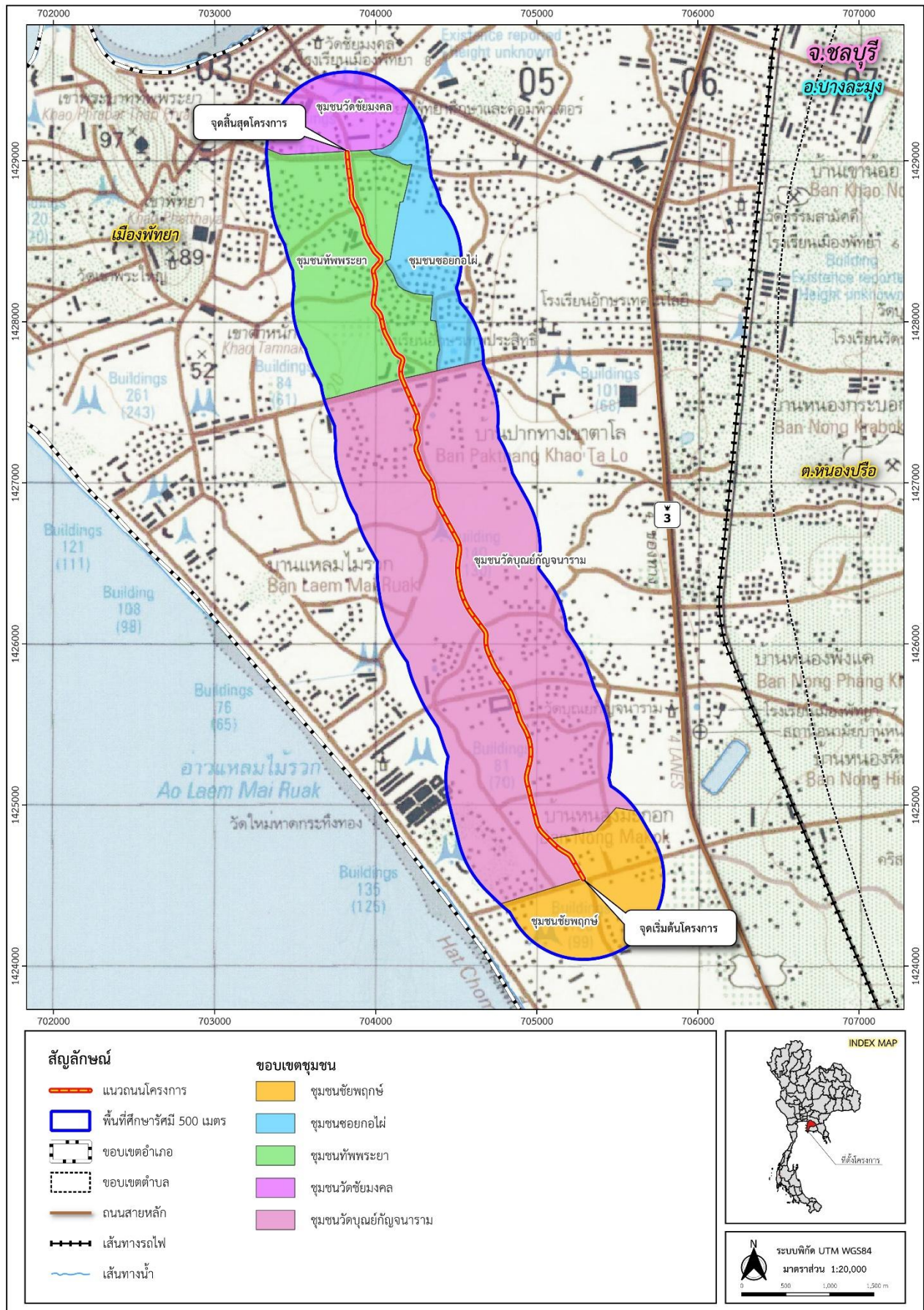
3) ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การสัญจรที่สะดวกขึ้นจะเอื้อประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ และเกิดการเปิดพื้นที่พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางในบริเวณโครงการ เป็นการส่งเสริมการกระจายรายได้ให้กับชุมชนโดยรอบ

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ในรัศมี 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการฯ ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้งพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ซึ่งพาดผ่านเขตการปกครองในพื้นที่ 1 จังหวัด 1 อำเภอ 1 เขตการปกครอง 5 ชุมชน ดังแสดงในตารางที่ 4-1 และ รูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ดำเนินการ

จังหวัด	อำเภอ	เขตการปกครอง	ชุมชน
ชลบุรี	บางละมุง	เขตปกครองพิเศษพัทยา	ชุมชนชัยพฤกษ์
			ชุมชนวัดบุญกัญจนาราม
			ชุมชนทัพพระยา
			ชุมชนซอยกอไผ่
			ชุมชนวัดชัยมงคล
1 จังหวัด	1 อำเภอ	1 เขตปกครอง	5 ชุมชน



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ดำเนินการ

5. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ที่ ถนนชัยพฤกษ์ 1 (ถนนสาย น 85) ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ตามแนวซอยชัยพฤกษ์ 4 ระยะประมาณ 420 เมตร ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือระยะประมาณ 690 เมตร บรรจบกับซอยบุญยักัญญา 5 ที่บริเวณห่างจากถนนบุญยักัญญา (ถนนสาย น 84) บรรจบกับซอยบุญยักัญญา 5 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตามแนวซอยบุญยักัญญา 5 ระยะประมาณ 220 เมตร ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือตามแนวซอยบุญยักัญญา 5 บรรจบกับถนนบุญยักัญญา ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือตามแนวซอยบุญยักัญญา 4 ระยะประมาณ 430 เมตร ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ระยะประมาณ 530 เมตร บรรจบกับถนนสาย ช 9 (โดย ถนนสาย ช 9 ได้มีโครงการสำรวจออกแบบ เมื่อปี พ.ศ.2567) ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ บรรจบกับถนนเทพประสิทธิ์ที่บริเวณซอยเทพประสิทธิ์ 10 (ถนนสาย น 81) จากนั้นแนวเส้นทางโครงการใช้แนวถนนเดิมตามแนวซอยเทพประสิทธิ์ 10 และซอยเทพประสิทธิ์ 8 จนบรรจบกับถนนพญาสาย 3 (ถนนเฉลิมพระเกียรติ)(ถนนสาย ณ 15) เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 5-1

6. รูปแบบการพัฒนาโครงการ

ที่ปรึกษาจะใช้ข้อมูลที่ได้รวบรวมมาทั้งหมด มาประกอบการจัดทำแนวสายทาง และ/หรือรูปแบบของโครงการเบื้องต้น โดยต้องมีหลักการและเหตุผลข้อกำหนด หรือหลักเกณฑ์เบื้องต้นมาประกอบการพิจารณาในการกำหนดรูปแบบถนนโครงการจะคำนึงถึงรายละเอียดดังนี้

6.1 งานออกแบบรูปแบบถนนโครงการ

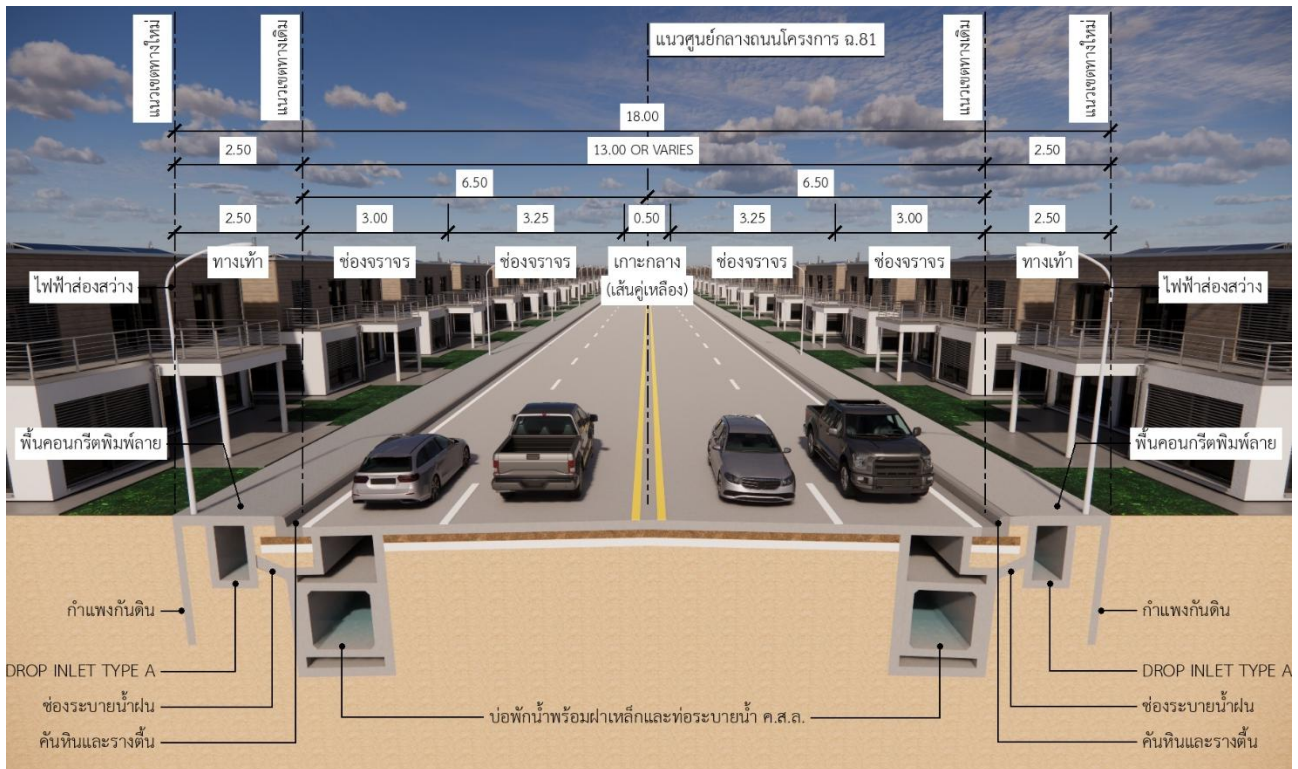
- เป็นรูปแบบที่สามารถรองรับปริมาณจราจร
- คำนึงถึงระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบไฟฟ้า และระบายน้ำ อย่างเหมาะสม
- ออกแบบรองรับการใช้ประโยชน์สำหรับผู้เดินเท้าโดยยึดหลักออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)
- ลดผลกระทบกับประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการ

ทั้งนี้ รูปแบบถนนโครงการที่เหมาะสม ที่ปรึกษาจะพิจารณาให้สอดคล้องตามสภาพภูมิประเทศ มีความปลอดภัยในการใช้ทาง มีความปลอดภัยต่อคนเดินข้ามและชุมชน ความยากง่ายในการจัดการระบบระบายน้ำ ความยากง่ายในการก่อสร้าง ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร รวมถึงค่าก่อสร้าง

รูปแบบทั่วไปของถนนโครงการ พิจารณาเป็นผิวทางแบบคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด 4 ช่องจราจร ช่องจราจรด้านในกว้างช่องจราจรละ 3.25 เมตร ช่องจราจรด้านนอก (ติดทางเท้า) กว้างช่องจราจรละ 3.00 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยการตีเส้นคู่ กว้าง 0.50 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 2.50 เมตร เขตทางกว้าง 18.00 เมตร พร้อมระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ดังแสดงในรูปที่ 6-1



รูปที่ 5-1 แนวเส้นทางโครงการเบื้องต้น ถนนสาย ๘1



รูปที่ 6-1 รูปตัดทั่วไปของถนนโครงการ

6.2 งานออกแบบทางแยกของโครงการ

การพิจารณารูปแบบของทางแยกของโครงการ โดยออกแบบเป็นทางแยกระดับพื้น (At-grade Intersection) ซึ่งสามารถรองรับปริมาณการจราจรบริเวณทางแยกในช่วงเปิดบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1) เกณฑ์ในการออกแบบด้านเรขาคณิตของทางแยกโครงการ

ที่ปรึกษาจะดำเนินการออกแบบด้านเรขาคณิตทางแยก ตามหลักเกณฑ์การออกแบบดังนี้

- เป็นรูปแบบทางแยกที่อำนวยความสะดวกแก่ทิศทางของรถปริมาณมาก (Major Traffic)
- มีมุมและรัศมีเลี้ยวที่สอดคล้องกับความเร็วที่เหมาะสม
- เป็นรูปแบบที่มีทิศทางของถนนได้ต่อเนื่อง (Route Continuity) กล่าวคือ เป็นทางแยกที่เห็นได้ชัดเจนว่าถนนสายเดียวกัน (หมายเลขเดียวกัน) มีแนวหรือทิศทางการวิ่งตามกัน
- ควรเป็นรูปแบบทางแยกที่มีความเรียบง่าย (Simplicity) และความคล้ายคลึงต่อเนื่อง (Uniformity) สัมพันธ์กับทางแยกอื่น ๆ ที่ใกล้เคียงกันซึ่งผู้ขับขี่มีความคุ้นเคยอยู่
- ควรมีการจัดช่องจราจรให้มีจำนวนและขนาดพอกับปริมาณรถที่เข้าทางแยก
- การให้บริการทางแยก (Level of Service) ตลอดจนการเพิ่มช่องจราจรพิเศษบริเวณขาเข้า และขาออก เพื่อให้เกิดความสมดุล (Lane Balance) ให้ปริมาณรถทางตรงรักษาความเร็วได้ตลอดไม่ถูกรบกวนเป็นรูปแบบที่มีความเรียบง่ายไม่สลับซับซ้อน
- ช่วงที่มีการแปรเปลี่ยนต่าง ๆ จะต้องออกแบบให้มีช่องปรับความเปลี่ยนแปลง (Transition) ในลักษณะที่ปลอดภัย ค่อยเป็นค่อยไป

2) เกณฑ์ในการออกแบบด้านเรขาคณิตของทางแยกโครงการ

จุดตัดทางแยกของโครงการประกอบด้วย ทางแยกที่สำคัญ จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ จุดตัดถนนชัยพฤกษ์ 1 จุดตัดถนนบุญยักัญจนา จุดตัดถนนสาย ช 9 จุดตัดถนนเทพประสิทธิ์ และจุดตัดถนนพญาสาย 3 ดังแสดงตำแหน่งรูปแบบทางแยกใน รูปที่ 6-2



รูปที่ 6-2 แสดงตำแหน่ง จุดตัดทางแยกของโครงการ

3) รูปแบบการพัฒนาทางแยก

จากผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (Level of Service) ในปีเริ่มเปิดให้บริการ พบว่าทางแยกทั้ง 5 แห่ง สามารถออกแบบเป็นทางแยกระดับพื้นควบคุมโดยสัญญาณไฟจราจรได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ทางแยกที่ 1 จุดตัดถนนชัยพฤกษ์ 1 (ทางแยกจุดเริ่มต้นโครงการ)

จุดตัดทางแยกจุดเริ่มต้นโครงการ เป็นจุดตัดถนนโครงการที่ตัดกับถนนชัยพฤกษ์ 1 (ถนนสาย ๘5) ซึ่งในอนาคตจะมีการพัฒนาขยายจากเดิมที่เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร โดยรูปแบบทางแยกออกแบบเป็นสามแยกระดับพื้น (3-Leg Intersection) ควบคุมโดยสัญญาณไฟจราจร

ทางแยกที่ 2 จุดตัดถนนบุญญักัญญา

จุดตัดถนนโครงการตัดกับถนนบุญญักัญญา (ถนนสาย ๘4) ซึ่งในอนาคตจะมีการพัฒนาขยายจากเดิมที่เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร โดยรูปแบบทางแยกออกแบบเป็นสี่แยกระดับพื้น (4-Leg Intersection) ควบคุมโดยสัญญาณไฟจราจร

ทางแยกที่ 3 จุดตัดถนนสาย ช 9

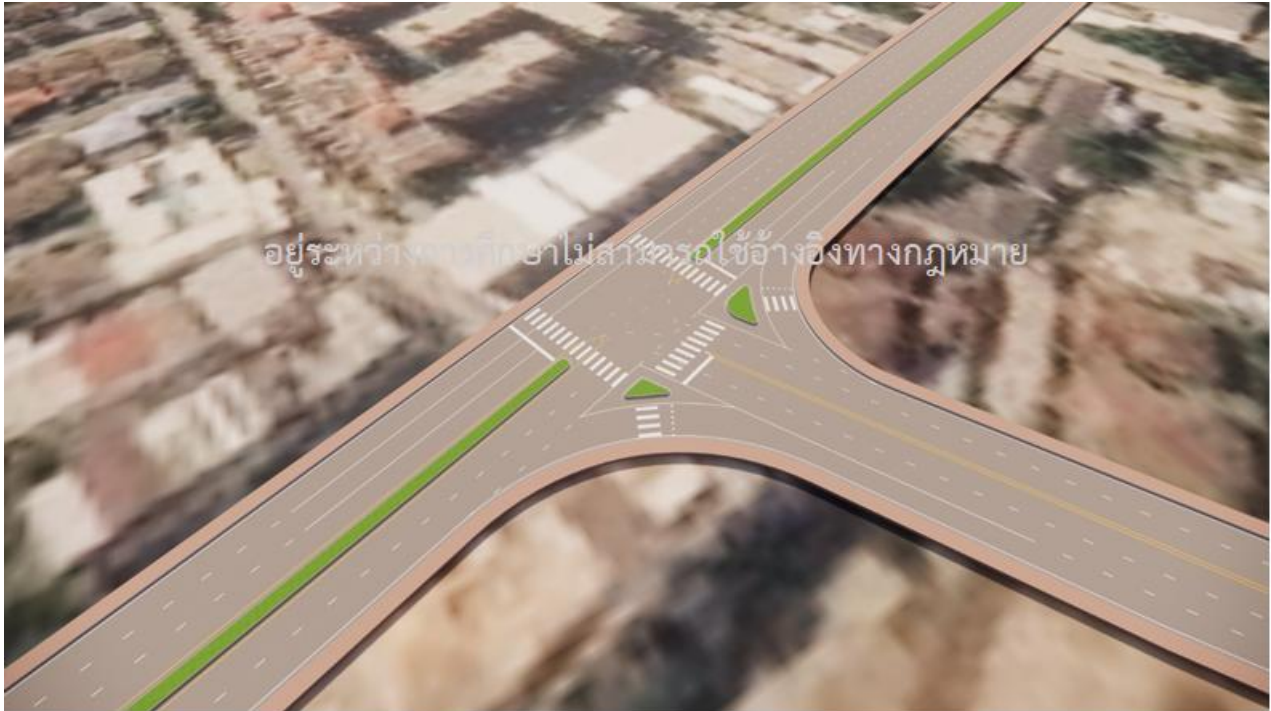
จุดตัดถนนโครงการตัดกับถนนสาย ช 9 ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างในอนาคต โดยรูปแบบทางแยกออกแบบเป็นทางสี่แยกระดับพื้น (4-Leg Intersection) ควบคุมโดยสัญญาณไฟจราจร

ทางแยกที่ 4 จุดตัดถนนเทพประสิทธิ์

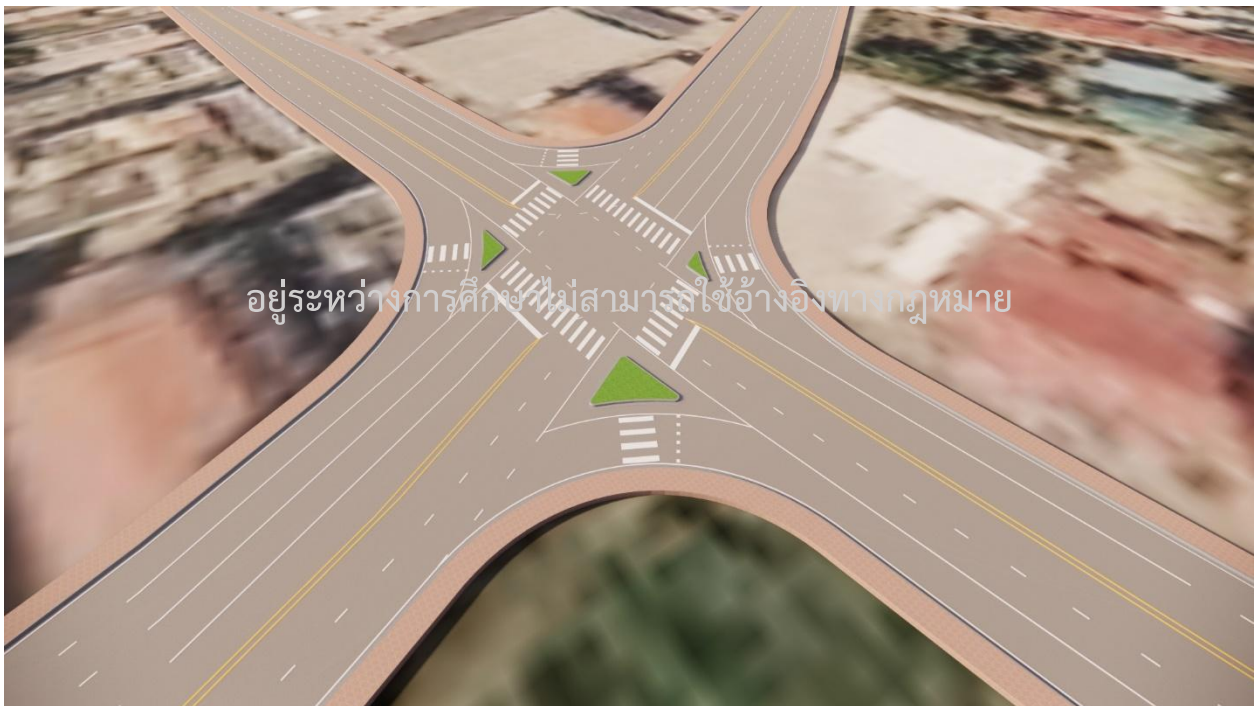
จุดตัดถนนโครงการตัดกับถนนเทพประสิทธิ์ ปัจจุบัน ถนนเทพประสิทธิ์ เป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร มีปริมาณจราจรค่อนข้างสูง โดยรูปแบบทางแยกออกแบบเป็นสี่แยกระดับพื้น (4-Leg Intersection) ควบคุมโดยสัญญาณไฟจราจร

ทางแยกที่ 5 จุดตัดถนนพญาสาย 3

จุดตัดทางแยกจุดสิ้นสุดโครงการ เป็นจุดตัดกับถนนพญาสาย 3 ปัจจุบัน มีลักษณะเป็นสี่แยกระดับพื้น (แยกที่ดิน) ควบคุมโดยสัญญาณไฟจราจร ทางแยกนี้เป็นจุดตัดร่วมกันของถนนโครงการที่จะใช้แนวเส้นทางของซอยสำนักงานที่ดิน แนวถนนพญาสาย 3 (ซึ่งในอนาคตจะมีการพัฒนาให้เป็นถนนสาย ๘๑) โดยรูปแบบทางแยกจุดนี้จะ ปรับปรุงให้ได้มาตรฐาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และความสะดวกในการสัญจร โดยยังคงรูปแบบทางแยกเป็น สี่แยกระดับพื้น (4-Leg Intersection) ควบคุมโดยสัญญาณไฟจราจร รูปแบบเบื้องต้นของทางแยกถนนโครงการ แสดงในรูปที่ 6-3 ถึง รูปที่ 6-7



รูปที่ 6-3 รูปแบบทางแยกจุดเริ่มต้นโครงการ



รูปที่ 6-4 รูปแบบทางแยกตัดถนนบุญญกัญญา



รูปที่ 6-5 รูปแบบทางแยกตัดถนนสาย ช9



รูปที่ 6-6 รูปแบบทางแยกตัดถนนเทพประสิทธิ์



รูปที่ 6-7 รูปแบบทางแยกจุดสิ้นสุดโครงการ

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

โครงการไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2566 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 อย่างไรก็ตามเมืองพัทยาเล็งเห็นความสำคัญของโครงการ จึงกำหนดให้ที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โดยรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ศึกษาผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวถนนโครงการและพื้นที่โดยรอบ พร้อมทั้งกำหนดร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมนำไปเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาจ้างก่อสร้าง เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดและมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงน้อยที่สุดหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้ แสดงดังตารางที่ 7-1

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1) ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมก่อสร้างได้แก่ งานดิน การปรับพื้นที่ การก่อสร้างผิวทางและงานระบายน้ำ ซึ่งเป็นกิจกรรมงานตัดดิน มีการขุด ปรับแต่งและขนย้ายดินออกจากพื้นที่ สำหรับตามแนวเส้นทางโครงการกิจกรรมดังกล่าวจะมีการขุดหน้าดินออกเฉพาะเขตทางก่อสร้างส่งผลโอกาสก่อให้เกิดการชะล้างพังทลายของดิน ในระดับน้อย มีอัตราการชะล้าง 0-2 ต้นต่อไร่ต่อปี ดังนั้นจึงคาดว่าส่งผลการชะล้างพังทลายของดิน ในระดับต่ำ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - กำหนดแผนของกิจกรรมก่อสร้างงานดินจากการขุดเจาะเพื่องานระบายน้ำ และการเตรียมพื้นที่ ให้ดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เพื่อลดการชะล้างพังทลายของตะกอนดิน หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ให้หลีกเลี่ยงการขุดดินในช่วงที่ฝนตกหนัก - การเปิดหน้าดินในการก่อสร้างโครงการ ให้ดำเนินการเฉพาะในพื้นที่เขตทางถนนของโครงการเท่านั้น	-
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ประกอบด้วย กิจกรรมการบำรุงรักษาไม่มีการเปิดพื้นที่ และการคมนาคมบนถนนโครงการกิจกรรมดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบใด ๆ ต่อทรัพยากรดิน ดังนั้นจึงคาดว่าไม่มีผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	-

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2) ภูมิอากาศ คุณภาพอากาศ	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ฝุ่นละอองจากการขนส่งวัสดุ กิจกรรมการขนย้ายวัสดุ ขึ้นส่วนงานก่อสร้าง การขนย้ายวัสดุที่เคลื่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้างซึ่งกิจกรรมการขนส่งทำให้ฝุ่นละอองบนถนนฟุ้งกระจายแต่กิจกรรมนี้เกิดขึ้นเป็นช่วงเวลาและจำกัดในเขตทางที่ใช้ ดังนั้นผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ ฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างในพื้นที่ก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ฝุ่นละอองรวม (TSP) <p>กิจกรรมงานก่อสร้างที่ส่งผลกระทบ ได้แก่ กิจกรรมประเภทแผ้วถาง/ปรับพื้นที่ งานขุดเปิด งานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง งานถมคันทาง งานก่อสร้างชั้นทาง งานผิวทาง และกิจกรรมดังกล่าวอาจทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ชุมชน และสถานศึกษาตามแนวนอน สำหรับการคำนวณค่าความเข้มข้นของฝุ่นละออง ซึ่งเป็นการฟุ้งกระจายโดยการพาของลมที่ไม่มีความเร็วก๊าซเป็นปัจจัยผันแปร ปริมาณฝุ่นละอองจากการก่อสร้างโครงการในกรณีที่ปล่อยให้ฟุ้งกระจายโดยไม่มีการควบคุม</p> <p>เมื่อนำปริมาณฝุ่นละอองจากการก่อสร้างโครงการมารวมกับปริมาณฝุ่นละอองที่ได้จากการบริเวณที่ได้รับผลกระทบเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในเขตทาง และประชาชนที่อยู่ในระยะปะชิดเขตทาง อีกทั้งการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการจะก่อสร้างเป็นช่วงๆ เมื่องานเตรียมพื้นที่ และงานดินในแต่ละช่วงเสร็จสิ้นผลกระทบจากฝุ่นละอองจะลดลงดังนั้นคาดว่าผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและฝุ่นละอองขนาดเล็กมากกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) จะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการเปิดหน้าดินสำหรับการก่อสร้างเป็นช่วง ๆ หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกันตลอดแนวก่อสร้าง ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดิน โดยเฉพาะบริเวณที่ผ่านชุมชนอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือพิจารณาความเหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ ใช้ผ้าใบปิดคลุมรถบรรทุกดินและวัสดุการก่อสร้างให้มิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งปลิวหรือการตกหล่น ขณะทำการขนส่ง และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ชุมชนไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมงในพื้นที่ทั่วไป การขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้รถบรรทุกที่วิ่งในพื้นที่ก่อสร้างใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในกรณีวิ่งผ่านทางเบี่ยง หรือถนนที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้างที่ยังไม่ได้ทำผิวทางถาวร จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยปิดกวด เศษดิน ดินโคลน และล้างพื้นบริเวณรอยต่อระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับจุดตัดกับถนน และถนนท้องถิ่น และถนนเชื่อมต่ออย่างสม่ำเสมอ ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์รถบรรทุกรวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งานอย่างน้อย 1 ครั้ง/สัปดาห์ หากมีอาการผิดปกติต้องปรับปรุงแก้ไขทันที 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p><u>วิธีดำเนินการ :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ซึ่งไวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 1 สถานี โรงเรียนอนุบาลเรณู พัทยา อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี <p><u>ดัชนีตรวจวัด :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม ในเวลา 24 ชั่วโมง ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง <p><u>ระยะเวลา/ความถี่ :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง <p>ครอบคลุมวันหยุดและวันธรรมดา 1 ตลอดระยะก่อสร้าง</p>

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก๊ซและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ภายหลังมีการเปิดใช้เส้นทางของโครงการ จะเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการสัญจรของยานพาหนะต่าง ๆ และเป็นฝุ่นละอองที่อยู่ตามผิวถนนเท่านั้น คาดว่าการสัญจรบนถนนโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวจนมีนัยสำคัญ และกิจกรรมการซ่อมบำรุงตามปกติ หรือตามเวลาที่กำหนดและในกรณีพิเศษ อาจมีการขนย้ายอุปกรณ์ก่อสร้างงานทำผิวทาง จึงคาดว่าจะเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองอยู่บ้างแต่จะมีในปริมาณน้อยจนไม่มีนัยสำคัญ ดังนั้นจึงคาดว่ากิจกรรมดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบในด้านลบต่อพื้นที่อ่อนไหว</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	-
3) เสียง	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ได้แก่ กิจกรรมที่ใช้เครื่องจักรทำงาน เช่น งานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง งานดิน งานผิวทางและชั้นทาง และการบดอัดดิน ซึ่งในการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา โดยจากการคาดการณ์ระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง</p> <p>● กิจกรรมงานดิน</p> <p>ระดับเสียงจากกิจกรรมงานดินบริเวณพื้นที่ อ่อนไหวมีค่าประมาณ 62.6–80.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานฯ ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ อย่างไรก็ตาม กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างไม่ได้เกิดขึ้นต่อเนื่องและไม่เกิดขึ้นอย่างถาวร คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้แจ้งแผนการก่อสร้างให้ ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวอยู่ใกล้เคียงได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน ก่อนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง - กำหนดระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังกว่าปกติ ให้อยู่ระหว่าง 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้รบกวนช่วงเวลาการพักผ่อนของประชาชน ซึ่งถ้าหลีกเลี่ยงไม่ได้ให้ประสานงานผู้นำชุมชน พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนบริเวณพื้นที่โครงการทราบถึงช่วงเวลาในการก่อสร้าง - หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลายๆ เครื่องพร้อมๆ กัน เช่น รถแทรกเตอร์ รถแบคโฮ และเครื่องจักรเจาะ เป็นต้น บนพื้นที่เดียวกัน และหลีกเลี่ยงการตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน - จำกัดระยะเวลาทำงานของคนงานที่ทำงานในพื้นที่เสี่ยงจากเสียงดังไม่เกิน 8 ชม./วัน - หมั่นดูแล และรักษาบำรุงเครื่องจักรให้มีสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ - ห้ามใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังอย่างเด็ดขาดในเวลากลางคืน 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p><u>วิธีดำเนินการ :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ซึ่งไวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 1 สถานี โรงเรียนอนุบาลเรณูพัทยาอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี <p><u>ดัชนีตรวจวัด :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (Ldn) และระดับเสียงพื้นฐาน 90 (L90)

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>● กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง</p> <p>ระดับเสียงจากกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทางบริเวณพื้นที่อ่อนไหวมีค่าประมาณ 62.5-79.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานฯ ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ อย่างไรก็ตาม กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างไม่ได้เกิดขึ้นต่อเนื่องและไม่เกิดขึ้นอย่างถาวร คาดว่า จะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง</p>		<p><u>ระยะเวลา/ความถี่ :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 ครั้ง/ปี เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันหยุดและวันธรรมดา 1 ตลอดระยะก่อสร้าง
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>กิจกรรมในระยะดำเนินการ ได้แก่ การคมนาคมบนถนน โครงการ และการบำรุงรักษา โดยระดับเสียงที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิด การคมนาคมบนถนนจะขึ้นอยู่กับปริมาณการจราจร ผลกระทบที่เกิดขึ้นคาดว่าจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณแนวเส้นทางโครงการ แต่เสียงที่เกิดขึ้นเป็นช่วงๆ ดังนั้นระยะดำเนินการส่งผลกระทบต่อเสียงรบกวนจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>สำหรับงานบำรุงรักษาทางทั้งที่เป็นแบบปกติ แบบตามอายุการใช้งานและแบบฉุกเฉิน ผลกระทบจะเกิดขึ้นเป็นครั้งคราวเท่านั้น ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบน้อยมาก หรือไม่มีเลยจนเป็นผลที่มีนัยสำคัญ ดังนั้นคาดว่าจะไม่มีผลกระทบแต่อย่างใด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดความเร็วรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงรบกวน - เมืองพัทยาต้องดูแลบำรุงรักษาผิวถนนของโครงการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อป้องกันเสียงดังจากผิว 	-
4) ความสั่นสะเทือน	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ได้แก่ การก่อสร้างในส่วนงานขนย้ายดิน/หิน และวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง งานก่อสร้างคันทาง กิจกรรมมี</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบสภาพอาคารบ้านเรือนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการก่อนก่อสร้าง หากอาคารได้รับความเสียหายจากการ 	-

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	การใช้เครื่องจักร คือ รถบรรทุก รถขุด รถแทรกเตอร์ รถบดถนน เป็นต้น ความสั่นสะเทือนจากเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างจะทำให้เกิดคลื่นความสั่นสะเทือนผ่านพื้นดินและแพร่กระจายออกโดยรอบ ผลการประเมินความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง พบว่ามีค่าความสั่นสะเทือนประมาณ 0.02-1.35 ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างอาคาร ทั้งนี้อาจสามารถรับรู้แรงสั่นสะเทือนได้ในพื้นที่ใกล้เคียง แต่เป็นผลกระทบระยะสั้นและเกิดเฉพาะช่วงดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ก่อสร้างของโครงการ ผู้รับเหมาจะต้องเป็นขดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเหมาะสม - หากจำเป็นต้องเปิดผังถนนและต้องใช้แผ่นเหล็กวางปิดพื้นถนนชั่วคราวต้องใช้พื้นรองแบบยางเพื่อลดความดังของเสียง ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ - จำกัดน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะของโครงการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจะเกิดจากรถบรรทุกที่วิ่งผ่านบนถนนระดับดินเป็นหลัก ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุก มีระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุก ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในช่วง 0.001-0.012 มิลลิเมตร/วินาที เมื่อพิจารณาระดับผลกระทบตาม Whiffin, A.C., and Leonard, 1971 และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นไม่มีผลกระทบใดๆ ต่ออาคาร	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	-
5) การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> จากข้อมูลสภาพการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ ข้อมูลโครงการแก้ไขปัญหาน้ำท่วม และการออกแบบแนวสายทาง เพื่อให้	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - วางท่อระบายน้ำ/รางระบายน้ำ เพื่อการระบายน้ำให้เพียงพอ	-

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	สอดคล้องกับผลการศึกษาแผนหลักการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมและการระบายน้ำพื้นที่เมืองพัทยาและพื้นที่ต่อเนื่อง งานดิน และงานถมดินคันทาง การกองดินถมและกองวัสดุก่อสร้างต่างๆ เกิดการชะล้างทบถม ถ้าหากเกิดการระบายไม่ทันก่อให้เกิดน้ำท่วมขังและกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงได้ การระบายน้ำจึงต้องระบายไปตามถนนเดิมเพื่อระบายน้ำไปตามลำน้ำธรรมชาติต่อไป งานดังกล่าวก่อสร้างในแต่ละช่วงไม่พร้อมกัน ดังนั้นจึงคาดว่าจะส่งผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างทางเบี่ยงต้องไม่ปิดกั้นการระบายน้ำโดยธรรมชาติ และจะต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก - ดำเนินการรื้อย้ายอุปกรณ์ก่อสร้าง หรือวัสดุที่เหลือจากงานก่อสร้างออกจากบริเวณก่อสร้างสะพาน/ท่อลอด/รางระบายน้ำทันทีเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ - เมื่อก่อสร้างทางแล้วเสร็จในแต่ละช่วง ให้ทำการขุดลอกระบบระบายน้ำทันที 	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำและระบบป้องกันน้ำท่วมโดยพิจารณาปริมาณน้ำนองสูงสุดและพื้นที่รับน้ำของโครงการ เพื่อให้โครงสร้างไม่กีดขวางทางน้ำและลดผลกระทบต่อระบบระบายน้ำตามธรรมชาติ อย่างไรก็ตาม ในระยะดำเนินการ หากขาดการบำรุงรักษาอาจเกิดการสะสมของตะกอนในระบบระบายน้ำ ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขังเป็นครั้งคราว โดยขึ้นอยู่กับปริมาณน้ำฝนและสภาพการระบายน้ำ จึงประเมินผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	<u>ระยะดำเนินการ</u> <ul style="list-style-type: none"> - 	-
6) การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> การก่อสร้างโครงการดำเนินการตามแนวนอนผังเมืองและสอดคล้องกับแผนผังระบบคมนาคมและขนส่งของพื้นที่ EEC โดยโครงการเป็นระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่สามารถดำเนินการได้ตามข้อกำหนดผังเมือง จึงไม่ขัดต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ทั้งนี้ ผลกระทบในช่วงก่อสร้างอาจเกิดขึ้นชั่วคราวต่อการใช้พื้นที่และการสัญจรบริเวณใกล้เคียง คาดว่าผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินอยู่ในระดับต่ำ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> <ul style="list-style-type: none"> - งานเตรียมพื้นที่เขตทางและการก่อสร้างในแต่ละช่วงจะต้องควบคุมกิจกรรมให้อยู่ในพื้นที่ที่จะดำเนินการเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนการใช้ที่ดินข้างเคียง - กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางให้เกิดประโยชน์มากที่สุดสำหรับเป็นพื้นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้างเครื่องจักรกลอุปกรณ์ต่าง ๆ รวมทั้งสำนักงานชั่วคราวไว้ในพื้นที่เป็นสัดส่วนเหมาะสม 	-

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>โครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยตรง เนื่องจากเป็นโครงการที่พัฒนาตามแนวเส้นทางผังเมืองเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและลดความแออัด ทั้งนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาจส่งเสริมให้พื้นที่ที่มีเอกสารสิทธิ์มีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางคมนาคม อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวขึ้นอยู่กับทิศทางการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายผังเมืองและกฎหมายควบคุมอาคาร จึงคาดว่าผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็น ผลกระทบด้านลบระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - แจ้งให้หน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในการก่อสร้างองค์ประกอบต่าง ๆ ของโครงการ ได้รับทราบเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานต่อไป 	-
7) การคมนาคมขนส่งและจราจร	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมก่อสร้าง เช่น การขนส่งเครื่องจักร วัสดุก่อสร้าง งานดินและงานก่อสร้างผิวทาง จะส่งผลให้ปริมาณจราจรบนเส้นทางที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้น และอาจทำให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจรบริเวณแนวเขตก่อสร้างและจุดตัดทางแยกต่าง ๆ โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน อย่างไรก็ตาม โครงการไม่มีการปิดกั้นเส้นทางจราจร และยังสามารถเดินทางผ่านพื้นที่ได้ตามปกติ ผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นเฉพาะช่วงก่อสร้างและไม่ถาวร จึงคาดว่าผลกระทบด้านการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร/การจราจรอยู่ในระดับปานกลาง.</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ประชาสัมพันธ์โดยติดประกาศรายละเอียดโครงการให้ผู้ใช้รถใช้ถนนและประชาชนทราบล่วงหน้า เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ เช่น ชื่อ งานหรือโครงการ ผู้รับจ้าง กำหนดระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ งบประมาณ และผู้ควบคุมงานรวมถึงสถานที่ติดต่อ ควรมีการตั้งป้ายประกาศรายละเอียดโครงการในจุดที่เห็นได้ชัดบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดโครงการ - ให้ติดป้ายสัญญาณเตือนประกอบด้วยแผงกั้น กรวยเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ป้ายจราจรแสงสว่างและไฟกระพริบ สัญญาณธงและไฟวาบวับ เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทั่วไปให้ทราบล่วงหน้าก่อนถึงจุดดำเนินโครงการ ที่ระยะ 500 เมตร และ 200 เมตร ตามลำดับ และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างให้ชัดเจนในเวลากลางคืน - ต้องควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่างเคร่งครัด ได้แก่ การจำกัดความเร็ว และการบรรทุกน้ำหนัก 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p><u>พื้นที่สำรวจ :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ได้แก่ ถนนพญาสาย 3 ถนนเทพประสิทธิ์ ถนนบุญกัญญา ถนนชัยพฤกษ์ 1 ถนนจอมเทียนสาย 2 และถนนสุขุมวิท รวมถึงถนนท้องถิ่นใกล้เคียง <p><u>ดัชนีการตรวจวัด :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุและการชำรุดของถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในกรณีพิจารณาชำรุดเสียหายต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาด้านการจราจรและอุบัติเหตุ - จัดทำทางเบี่ยงช่วงจราจรบริเวณถนนเดิม เพื่อให้การเดินทางได้ปกติโดยไม่ปิดกั้นการเดินทาง - หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ระหว่างเวลา 07.00-09.00 น. และ 16.00-18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร - วางแผนจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยทำทางเบี่ยงเพื่อลดปัญหาจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและลดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> - สภาพการชำรุดเสียหายตลอดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น - รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ รวมถึงอุบัติเหตุที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการตามแนวเส้นทางที่ขนส่ง <p>ความถี่ในการตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ในระยะดำเนินการ ภายหลังเปิดใช้เส้นทาง โครงการจะช่วยเพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง รวมถึงเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมหลัก ส่งผลให้เกิดผลกระทบด้านบวกต่อการคมนาคมในระดับสูง อย่างไรก็ตาม การบำรุงรักษาเส้นทางอาจมีการปิดช่องจราจรชั่วคราวในบางช่วงเวลาและบางพื้นที่ แต่เป็นเพียงระยะสั้น เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จสามารถกลับมาใช้งานได้ตามปกติ จึงคาดว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 	-
8) การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูล และขยะมูลฝอย	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ระยะก่อสร้างจะมีของเสียจากที่พักคนงาน ได้แก่ ขยะมูลฝอยจากคนงานก่อสร้างประมาณ 40 กิโลกรัมต่อวัน และเศษวัสดุก่อสร้าง เช่น เศษเหล็ก เศษไม้ และเศษคอนกรีต โดยโครงการกำหนดให้ผู้รับเหมาจัดเตรียมถังรองรับ คัดแยก รวบรวม และนำไปกำจัดอย่างถูกวิธี ทั้งนี้</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดเตรียมถังบรรจุขยะหรือภาชนะอื่น ๆ ที่มีฝาปิด สำหรับรองรับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากคนงานก่อสร้างไว้บริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ และประสานงานหน่วยงาน เช่น อบต. เทศบาล ในพื้นที่ ให้เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัดต่อไป 	-

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	น้ำเสียจากที่พักคนงานจะต้องมีการจัดการและบำบัดก่อนระบายออกนอกพื้นที่ เพื่อป้องกันผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดิน หากดำเนินการตามมาตรการที่กำหนด ปริมาณของเสียที่เกิดขึ้นมีไม่มาก จึงคาดว่าผลกระทบด้านขยะ ของเสีย และน้ำเสียอยู่ในระดับต่ำ.	<ul style="list-style-type: none">- ของเสียอันตรายที่มีลักษณะและคุณสมบัติตามที่กำหนดในประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม- เรื่อง การกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ.2548 เช่น น้ำมันหล่อลื่น และสารละลายในการล้างเครื่องมือ วัสดุชุบหรืออุปกรณ์ที่ใช้ทำความสะอาดน้ำมันที่หกรั่วไหล เป็นต้น ต้องเก็บแยกออกจากของเสียทั่วไป และรวบรวมให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการมารับไปกำจัดต่อไป- ต้องขนย้ายเศษวัสดุก่อสร้างที่ไม่ได้ใช้งานและขยะมูลฝอยออกจากพื้นที่ก่อสร้างทุกวัน โครงการจะระบุไว้ในเงื่อนไขให้ผู้รับเหมารับผิดชอบไปทั้งหมด และไม่อนุญาตให้กองทิ้งไว้ในพื้นที่โครงการ- จัดให้มีห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานควบคุมงาน และที่พักคนงานอย่างเพียงพอในอัตราส่วนคนงาน 15 คนต่อ 1 ห้อง ซึ่งมีจำนวนคนงานประมาณ 50 คน ดังนั้นจัดให้มีห้องส้วมจำนวน 4 ห้อง- จัดที่ที่พักคนงานให้มีความเป็นอยู่ที่ถูกสุขลักษณะและสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมให้แก่คนงานเพื่อไม่ให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์เชื้อโรค- จัดให้มีห้องสุขาเพียงพอกับจำนวนคนงานในพื้นที่ตามที่กฎหมายกำหนด และต้องมีระยะห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 15 เมตร พร้อมติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ได้มาตรฐาน	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> สำหรับระยะดำเนินการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อปัญหาขยะและน้ำเสียต่อชุมชน ไม่มีการตั้งบ้านพักคนงานเป็นการบำรุงรักษาและการคมนาคมบนถนนโครงการ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบแต่อย่างใด	<u>ระยะดำเนินการ</u> <ul style="list-style-type: none">-	-
	<u>ระยะก่อสร้าง</u>	<u>ระยะก่อสร้าง</u>	-

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	<p>ในระยะเตรียมการก่อสร้าง กิจกรรมที่อาจส่งผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างหรือสิ่งกีดขวางในแนวเขตทาง ซึ่งอาจกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคบริเวณใกล้เคียงในช่วงดำเนินการ จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับ ปานกลาง ทั้งนี้ โครงการจะประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องล่วงหน้าเพื่อดำเนินการรื้อย้ายก่อนเริ่มก่อสร้าง</p> <p>สำหรับกิจกรรมอื่น ๆ เช่น การก่อสร้างสำนักงานควบคุม การเตรียมพื้นที่เก็บวัสดุก่อสร้าง การก่อสร้างโรงหล่อคอนกรีต และการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง เป็นกิจกรรมที่ดำเนินการหลีกเลี่ยงพื้นที่สาธารณูปโภค และไม่ส่งผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภค จึงกำหนดระดับผลกระทบเป็น ไม่มีผลกระทบ โดยในช่วงเริ่มก่อสร้างภายหลังการรื้อย้ายแล้วเสร็จ จะไม่ส่งผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคเช่นกัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องมีการแจ้งหรือประกาศเตือนให้ผู้ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบไฟฟ้าทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน - จัดเตรียมน้ำดื่ม-น้ำใช้ที่สะอาดและเพียงพอภายในสำนักงานโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง 	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ และโครงสร้างของระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง และระบบสัญญาณไฟจราจร โดยเฉพาะบริเวณชุมชนจะถูกพัฒนาให้ดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับไม่มีโครงการ คาดว่าผลกระทบที่ได้รับในด้านนี้จะ เป็นผลกระทบด้านบวก จึงกำหนดให้เป็นผลกระทบด้านบวกในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 	-
10) เศรษฐกิจและสังคม	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>โครงการจะก่อให้เกิดการจ้างงานชั่วคราวในท้องถิ่นจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ ปรับสภาพพื้นที่ ก่อสร้าง ขนส่งวัสดุ และกิจกรรมสนับสนุนต่าง ๆ โดยคาดว่าจะมีแรงงานสูงสุดประมาณ 50 คน ส่งผลให้เกิดเงินหมุนเวียนในพื้นที่จากค่าจ้างและการใช้จ่ายด้านสินค้า</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ประชาสัมพันธ์โดยติดประกาศรายละเอียดโครงการให้ประชาชนทราบล่วงหน้า เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ เช่น ชื่องานหรือโครงการ ผู้รับจ้าง กำหนดระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ งบประมาณ และผู้ 	-

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>และบริการ ซึ่งช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจในชุมชน อย่างไรก็ตาม การจ้างงานเป็นเพียงช่วงระยะก่อสร้าง จึงประเมินเป็น ผลกระทบด้านบวกระดับต่ำ</p> <p>สำหรับผลกระทบด้านสังคมจากการก่อสร้าง ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> การสูญเสียที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ประชาชนบางส่วนอาจมีความกังวลเกี่ยวกับขั้นตอนและความเป็นธรรมในการจ่ายค่าชดเชยการเวนคืน แต่โครงการมีแนวทางดำเนินการอย่างชัดเจนและโปร่งใส รวมถึงมีการสร้างความเข้าใจแก่ผู้ได้รับผลกระทบ จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับสูง การรบกวนความสงบสุขจากกิจกรรมก่อสร้าง อาจเกิดผลกระทบจากฝุ่น เสียง และการรบกวนการสัญจร แต่โครงการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ เช่น การควบคุมการขนส่งวัสดุและการดูแลเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดี จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับแรงงานต่างถิ่น แม้อาจมีแรงงานจากภายนอกเข้ามาปฏิบัติงาน แต่พื้นที่มีการเคลื่อนย้ายแรงงานและการอยู่อาศัยของแรงงานจากภาคส่วนต่าง ๆ อยู่แล้ว ทำให้ชุมชนมีการปรับตัวได้ ประกอบกับผลกระทบเกิดขึ้นเฉพาะช่วงก่อสร้าง จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง 	<p>ควบคุมงานรวมถึงสถานที่ติดต่อ ควรมีการตั้งป้ายประกาศรายละเอียดโครงการในจุดที่เห็นได้ชัด</p> <ul style="list-style-type: none"> การจ่ายค่าชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน ให้พิจารณาอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม ให้พิจารณาจ่ายค่าเสียโอกาสที่เกิดจากการเวนคืนอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ และดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้แล้วเสร็จก่อนการโยกย้าย ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง มาตรการลดผลกระทบด้านอากาศเสีย และความสั่นสะเทือน ตลอดจนด้านการคมนาคมขนส่ง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดกวดขันมิให้คนงาน หรือเจ้าหน้าที่ของโครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น จัดให้มีกล่องรับรับเรื่องร้องเรียนหน้าสำนักงานกรณีเกิดผลกระทบหรือเหตุรำคาญในระหว่างการก่อสร้างโครงการ โดยกำหนดให้วิศวกรผู้ควบคุมงานก่อสร้าง เป็นคนรับเรื่องร้องเรียน และแจ้งให้ผู้จัดการโครงการรวมทั้งตัวแทนของเมืองพัทยารับทราบ หลังรับเรื่องร้องเรียน ต้องทำการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นโดยเร็ว หลังจากนั้นให้สรุปเรื่องร้องเรียน แนวทางแก้ไขและระยะเวลาดำเนินการ รายงานต่อเมืองพัทยา 	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ภายหลังโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ จะช่วยเพิ่มโครงข่ายคมนาคม เพิ่มความสะดวกและความคล่องตัวในการเดินทาง ลดปัญหาการจราจรบนเส้นทางสายหลัก รวมถึงช่วยลด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 	-

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ส่งผลต่อเนื่องต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การบริการ และการท่องเที่ยวของเมืองพัทยาและพื้นที่โดยรอบ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการเป็นเพียงปัจจัยหนึ่งร่วมกับปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องกับการเติบโตทางเศรษฐกิจ จึงประเมินผลกระทบเป็น ผลกระทบด้านบวกระดับปานกลางถึงสูง.		
11) การขุดเขยที่ดินและทรัพย์สิน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมการก่อสร้างโครงการเป็นการก่อสร้างแนวถนนเดิมและบางช่วงตัดถนนใหม่ โดยการพัฒนาโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงกับกลุ่มผู้ที่เสียประโยชน์ในลักษณะของการสูญเสียพื้นที่อยู่อาศัย บ้านพักอาศัย สิ่งปลูกสร้าง พืชผลต้นไม้ และทรัพย์สินอื่น ๆ ตามเขตทาง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีสิ่งปลูกสร้างที่ต้องเวนคืนตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งจะมีพื้นที่ถูกเวนคืนบางส่วน จึงทำให้เกิดการสูญเสียซึ่งทรัพย์สินของประชาชนอย่างถาวร จึงส่งผลกระทบต่อประชาชนที่ถูกเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างตามแนวถนนโครงการ ผลกระทบอยู่ในระดับสูง	<u>ระยะก่อสร้าง</u> <ul style="list-style-type: none">- ทำการขุดเขยทรัพย์สินให้กับประชาชน ก่อนการดำเนินงานก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งดำเนินการเยียวยามูลค่าทรัพย์สินตามความเหมาะสม โดยต้องคำนึงถึงความยุติธรรม การเสียโอกาสเนื่องจากผลกระทบ ทั้งนี้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562- การขุดเขยทรัพย์สินให้พิจารณา เยียวยาผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน เพิ่มเติมจากมูลค่าทรัพย์สิน ตามความเหมาะสมต่อระดับของผลกระทบ- แจ้งกำหนดการก่อสร้างให้ผู้ที่ต้องถูกโยกย้ายและเวนคืนทราบก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้าง เพื่อจะได้ดำเนินการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้าง- ดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อท้องถิ่น หรือประชุม ร่วมกับการแจกแผ่นพับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้ประชาชนในพื้นที่ที่ถูกเวนคืนรับทราบสิทธิ หน้าที่และผลประโยชน์ของตนในด้านต่าง ๆ โดยมีหัวข้อเบื้องต้น ได้แก่ รายละเอียดโครงการ ผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ ขั้นตอนการเวนคืน สิทธิและหน้าที่ของผู้ถูกเวนคืน- การจ่ายค่าทดแทน ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาอันสั้น	-
	<u>ระยะดำเนินการ</u>	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	-

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ในระยะดำเนินการ เป็นกิจกรรมบำรุงรักษาตามระยะเวลา และการคมนาคมขนส่ง ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อการโยกย้ายเวนคืน		
12) การสาธารณสุขและสุขภาพ	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ในระยะก่อสร้าง กิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง งานผิวทางและชั้นทาง งานโครงสร้าง งานระบบระบายน้ำ และการเข้าปฏิบัติงานของแรงงานก่อสร้าง อาจส่งผลต่อการให้บริการด้านสาธารณสุขของพื้นที่ อย่างไรก็ตาม พนักงานและคนงานก่อสร้างของโครงการได้รับการคุ้มครองด้านสวัสดิการรักษายาบาล และสามารถเข้ารับบริการจากโรงพยาบาล เมืองพัทยาหรือสถานพยาบาลใกล้เคียงได้ โดยไม่เพิ่มภาระหรือกระทบต่อสิทธิการรักษาของประชาชนในพื้นที่ จึงคาดว่าผลกระทบต่อสาธารณสุขของชุมชนในระยะก่อสร้างอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และเสียงอย่างเคร่งครัด - ให้มีการตรวจสอบสุขภาพคนงานก่อสร้างที่มาจากพื้นที่อื่นโดยเฉพาะคนงานต่างด้าว หากเป็นโรคติดต่อต้องไม่รับเข้าทำงาน - จัดให้มีชุดปฐมพยาบาลเบื้องต้นไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจำนวนและประเภทที่เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มียานพาหนะนำผู้ประสบอุบัติเหตุส่งโรงพยาบาลเพียงพอ 	-
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ระยะดำเนินการเป็นการคมนาคมขนส่งและการบำรุงรักษาตามระยะเวลา ดังนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อสาธารณสุขของชุมชน</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 	-
13) อาชีวอนามัย	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ในระยะก่อสร้าง อาจเกิดผลกระทบต่ออาชีวอนามัยและความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างจากการใช้งานเครื่องมือเครื่องจักร การทำงานในพื้นที่เสี่ยง การขาดอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล และการปฏิบัติงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการความปลอดภัย ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บตั้งแต่ระดับเล็กน้อยจนถึงต้องเข้ารับการรักษา ทั้งนี้เป็นผลกระทบโดยตรงต่อ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ประชาสัมพันธ์โดยการแจ้งหรือติดประกาศให้ผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนทราบล่วงหน้า เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ ทั้งสถานที่ระยะเวลารเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ ช่วงเวลาทำงานเพื่อให้ผู้ใช้ทางได้หลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางดังกล่าว หรือใช้อย่างระมัดระวัง โดยเฉพาะในเวลากลางคืน โดยมีการตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ในจุดที่เห็นได้ชัดบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ 	-

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ผู้ปฏิบัติงาน จึงประเมินผลกระทบด้านอาชีวอนามัย ความปลอดภัย และสุขภาพของพนักงานในระดับปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - วางแผนการจัดการก่อสร้างไม่ให้กีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม หรือให้กีดขวางน้อยที่สุด เช่น หาพื้นที่เก็บเครื่องมือหรือจอดเครื่องจักรให้เป็นไปในบริเวณที่เหมาะสมแทนการจอดบนไหล่ทาง - ติดตั้งป้ายสัญญาณ ไฟส่องสว่าง สัญญาณไฟเตือน และไฟกระพริบเป็นต้น ที่ได้มาตรฐานเพื่อแสดงให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจนทั้งในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน - จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะที่แล่นไปมาในช่วงที่ทำการก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและจุดเชื่อมต่อเส้นทาง ซึ่งเป็นจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย 	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การก่อสร้างถนนโครงการเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่กรมทางหลวงชนบทได้กำหนดไว้ เช่น การออกแบบให้มีขนาดความกว้างมาตรฐาน มีการปรับโค้ง การติดตั้งสัญญาณจราจร ป้ายเตือน ป้ายห้าม ป้ายบังคับด้วยสีสะท้อนแสง ตามจุดต่าง ๆ ตลอดแนวถนนโครงการ การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง การตีเส้นแบ่งทิศทางจราจร เป็นต้น ทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้เส้นทางมากขึ้น ลดการเกิดอุบัติเหตุที่ผู้ใช้เส้นทางอาจประสบได้ จึงคาดว่าในระยะดำเนินการโครงการจะไม่กระทบต่ออาชีวอนามัยและความปลอดภัย</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 	-
14) อุบัติเหตุและความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ในระยะก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางจากกิจกรรมก่อสร้าง เช่น การใช้เครื่องจักรหนัก การขนส่งวัสดุก่อสร้าง การเข้า-ออกของรถบรรทุก การก่อสร้างทางเบี่ยงชั่วคราว และการปิดช่องจราจรบางช่วง ซึ่งอาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้รถใช้ถนน คนเดินเท้า และผู้ปฏิบัติงาน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ประชาสัมพันธ์โดยการแจ้งหรือติดประกาศให้ผู้ขับรถใช้ถนน และประชาชนทราบล่วงหน้า เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ ทั้งสถานที่ระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ ช่วงเวลาทำงานเพื่อให้ผู้ใช้ทางได้หลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางดังกล่าว หรือใช้อย่างระมัดระวัง 	

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นเฉพาะช่วงก่อสร้างและเป็นช่วง ๆ ตามความก้าวหน้าของงาน จึงประเมินผลกระทบด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ทางอยู่ในระดับปานกลาง	<p>โดยเฉพาะในเวลากลางคืน โดยมีการตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ในจุดที่เห็นได้ชัดบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - วางแผนการจัดการก่อสร้างไม่ให้เกิดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิมหรือให้เกิดขวางน้อยที่สุด เช่น หาพื้นที่เก็บเครื่องมือหรือจอดเครื่องจักรให้เป็นที่เป็นบริเวณที่เหมาะสมแทนการจอดบนไหล่ทาง - ติดตั้งป้ายสัญญาณ ไฟส่องสว่าง สัญญาณไฟเตือน และไฟกระพริบเป็นต้น ที่ได้มาตรฐานเพื่อแสดงให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจนทั้งในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน - จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะที่แล่นไปมาในช่วงที่ทำการก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและจุดเชื่อมต่อเส้นทาง ซึ่งเป็นจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย - ในช่วงที่มีการก่อสร้างบริเวณจุดเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนเดิมของชุมชน ซึ่งต้องมีการปิดช่องทางการจราจร ผู้รับเหมาจะต้องจัดให้มีทางเบี่ยงที่สามารถใช้งานได้อย่างสะดวกและปลอดภัยทดแทนทางเดิมที่ถูกขัดขวาง พร้อมทั้งจัดให้มีป้ายเตือนที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนก่อนถึงทางเบี่ยงประมาณ 200 เมตร และเร่งดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อลดอันตรายของผู้ใช้ทางและเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะและคนเดินถนน - การวาง/กองวัสดุก่อสร้างจะต้องจัดให้มีระเบียบและระวังไม่ให้ร่วงหล่นมากีดขวางเส้นทางการจราจร - ก่อนมีการเปิดใช้เส้นทางโครงการกำหนดให้ผู้รับเหมาต้องดำเนินการทาสีตีเส้นแบ่งช่องจราจรให้เรียบร้อยติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรที่ได้มาตรฐานในที่ที่เหมาะสม และสามารถมองเห็นได้อย่าง 	

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ชัดเจน โดยเฉพาะทางแยก และทางโค้งที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ภายหลังโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ ถนนและองค์ประกอบด้านความปลอดภัย เช่น เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง ราวป้องกันอันตราย และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ จะได้รับการติดตั้งให้เป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้การสัญจรมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง และอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง ดังนั้น กำหนดให้ผลกระทบเป็นด้านบวกในระดับสูง</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการบำรุงรักษารถยนต์ในสภาพใช้งานได้ดีเสมอ ซึ่งก็ส่งผลในด้านการป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง 	
15) ผู้ใช้ทาง	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ในระยะก่อสร้าง อาจเกิดผลกระทบต่อการเดินทางของผู้ใช้ทางจากกิจกรรมก่อสร้าง เช่น การก่อสร้างทางเบี่ยง งานระบบระบายน้ำ งานปรับพื้นที่ งานขนย้ายวัสดุ งานก่อสร้างโครงสร้างทาง และงานติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งอาจทำให้ผู้ใช้ทางต้องชะลอความเร็วและใช้เวลาเดินทางเพิ่มขึ้น โดยกิจกรรมจะเกิดขึ้นเป็นช่วง ๆ ตลอดแนวเส้นทางและใช้ระยะเวลาดำเนินการค่อนข้างนาน อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นเฉพาะช่วงก่อสร้าง จึงประเมินผลกระทบด้านการกีดขวางการจราจรอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - วางแผนการจัดการก่อสร้างไม่ให้เกิดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิมหรือให้กีดขวางน้อยที่สุด เช่น หาพื้นที่เก็บเครื่องมือหรือจอดเครื่องจักรให้เป็นที่เป็นบริเวณที่เหมาะสมแทนการจอดบนไหล่ทาง - ช่วงแนวถนนที่ผ่านชุมชนควรติดตั้งป้ายสัญญาณ ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ในกรณีที่มีการกองวัสดุไว้บนไหล่ทางหรือทำการใด ๆ บนผิวการจราจรของถนนที่ใช้ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน เพื่อลดอันตรายของผู้ใช้ทางและเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะและคนเดินถนน - จัดให้มีอุปกรณ์ในบริเวณจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น แผงกั้น กรวย เครื่องหมายจราจร ป้ายเตือนไฟกระพริบ เพื่อใช้ปิดกั้นเตือน ผู้ใช้รถใช้ถนนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 500 เมตร รวมถึงตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์เหล่านี้ให้อยู่ในสภาพดี สามารถใช้งานได้ตลอดในช่วงการก่อสร้าง 	

ตารางที่ 7-1 ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		- กรณีเปิดแนวก่อสร้างติดกับแนวถนนที่ใช้สัญจรเดิมให้ตั้งกรวย แผงกั้น หรือหลักที่มีหลอดไฟให้สัญญาณได้ในช่วงเวลากลางคืน โดยให้มีระยะจัดวางทุก ๆ 30 เมตร ตลอดแนวก่อสร้าง	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการจะเป็นผลกระทบในด้านบวก เนื่องจากโครงสร้างถนนเมื่อสร้างแล้วเสร็จถูกต้องตามมาตรฐานและมีความปลอดภัย ทำให้การคมนาคมบนถนนโครงการสะดวกรวดเร็วขึ้น ประหยัดเวลาในการเดินทาง ประหยัดน้ำมันและประหยัดค่าใช้จ่ายมากขึ้น จึงกำหนดให้ผลกระทบเป็นด้านบวกในระดับสูง	<u>ระยะดำเนินการ</u> - ดำเนินการบำรุงรักษาถนนอยู่ในสภาพใช้งานได้ดีเสมอ ซึ่งก็ส่งผลในด้านการป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	
16) สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ในระยะก่อสร้าง กิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานขนย้ายวัสดุก่อสร้าง งานผิวทางและชั้นทาง รวมถึงการจัดระบบสาธารณูปโภคและความปลอดภัย อาจส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพจากการปรากฏของเครื่องจักร วัสดุก่อสร้าง และพื้นที่ก่อสร้างชั่วคราว อย่างไรก็ตาม ผลกระทบเกิดขึ้นเฉพาะช่วงดำเนินการและสามารถฟื้นคืนได้ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงประเมินผลกระทบต่อทัศนียภาพอยู่ในระดับต่ำ.	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ออกแบบโครงสร้างของโครงการ การกำหนดองค์ประกอบพื้นที่และการจัดภูมิทัศน์จะต้องไม่ทำให้เกิดการบดบังมุมมอง โดยการออกแบบด้านการวางผังและลักษณะทางสถาปัตยกรรมเน้นให้มีความกลมกลืนกับสภาพทางธรรมชาติและสภาพภูมิประเทศ มีความสวยงามเป็นเอกลักษณ์และส่งเสริมทัศนียภาพให้ดียิ่งขึ้น - รักษาความสะอาดและจัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้าง กองวัสดุก่อสร้างมีผ้าหรือพลาสติกคลุมให้มิดชิด - ดำเนินการรื้อย้ายอุปกรณ์ก่อสร้าง หรือวัสดุที่เหลือจากงานก่อสร้างออกจากบริเวณก่อสร้างทันทีเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ระยะดำเนินการเป็นการคมนาคมขนส่งและการบำรุงรักษาตามระยะเวลา ดังนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์/ทัศนียภาพ	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	-

8. การดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

8.1 แผนการดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนร่วมในทุกระดับ โดยเฉพาะประชาชนในเขตพื้นที่โครงการที่ได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องและมีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ สอดคล้องกับความต้องการของทุกฝ่าย โดยจะต้องจัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน แสดงดังตารางที่ 8.1-1 และ ตารางที่ 8.1-2 ดังนี้

ตารางที่ 8.1-1 กิจกรรมและวัตถุประสงค์ในการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

กิจกรรมการดำเนินงาน	วัตถุประสงค์
1. การประชาสัมพันธ์โครงการ	
1.1 การประชาสัมพันธ์โครงการผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชันไลน์	เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการที่ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใส อย่างกว้างขวาง ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ
1.2 การเข้าพบปะหารือผู้นำชุมชนและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง	เพื่อประชาสัมพันธ์ และชี้แจงรายละเอียดโครงการ ตลอดจนรับทราบสภาพปัญหาในปัจจุบันของพื้นที่
2. การมีส่วนร่วมของประชาชน	
2.1 การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1	เพื่อประชาสัมพันธ์และแนะนำโครงการ ข้อมูลที่นำเสนอประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ของโครงการ สาระสำคัญของโครงการ ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการ และผลลัพธ์ของโครงการ และรูปแบบโครงการเบื้องต้น (Preliminary Design)
2.2 การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2	เพื่อนำเสนอแบบร่าง ผลการศึกษาโครงการ ชี้แจงรายละเอียดแบบร่าง มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการ รับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

8.2 การดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนร่วมในทุกระดับ โดยเฉพาะประชาชนในเขตพื้นที่โครงการที่ได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องและมีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ สอดคล้องกับความต้องการของทุกฝ่าย โดยที่ผ่านมาโครงการได้จัดกิจกรรมการประชาสัมพันธ์และประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการแสดงดัง ตารางที่ 8.2-1 รวมทั้งประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา ดังตารางที่ 8.2-2 และตารางที่ 8.2-3

ตารางที่ 8.1-2 แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

แผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน	ระยะเวลาดำเนินกิจกรรม (เดือนที่/ปี)																																																			
	พ.ศ. 2569																																																พ.ศ.2570			
	มี.ค.				เม.ย.				พ.ค.				มิ.ย.				ก.ค.				ส.ค.				ก.ย.				ต.ค.				พ.ย.				ธ.ค.				ม.ค.											
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4								
1. การประชาสัมพันธ์โครงการ																																																				
2. การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือผู้นำชุมชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง																																																				
3. การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1																																																				
4. การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2																																																				

หมายเหตุ : การดำเนินงานทุกขั้นตอน ประสานงานอย่างใกล้ชิดกัน คณะทำงาน ที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ และผู้แทนส่วนราชการเมืองพัทยา
เพื่อปรับแผนให้สอดคล้องเหมาะสมกับสถานการณ์และกระแสนับของกลุ่มเป้าหมาย รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

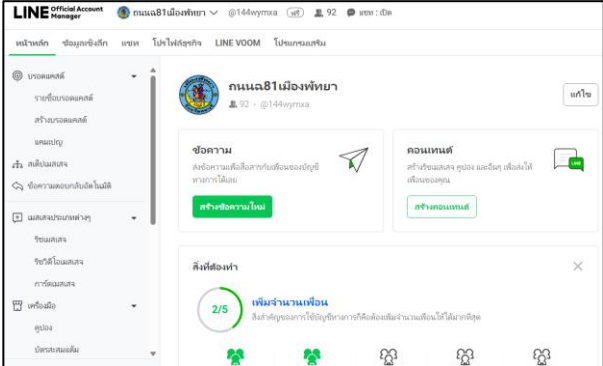


ปฏิบัติงานตลอดช่วงเวลา



การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น

ตารางที่ 8.2-1 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

กิจกรรม	วัตถุประสงค์	วัน เวลา สถานที่	กลุ่มเป้าหมาย	ภาพประกอบ
การประชาสัมพันธ์โครงการ เผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์โครงการ - www.ถนน81เมืองพัทยา.com - แอปพลิเคชันไลน์โครงการ (ถนน81เมืองพัทยา) - เว็บไซต์สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี - แผ่นพับ (Brochure) - สื่อนิทรรศการ - ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	- เพื่อนำเสนอความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา - เพื่อเผยแพร่ความก้าวหน้าของการศึกษาด้านต่าง ๆ โครงการ - รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ	ตลอดระยะเวลาการศึกษา	กลุ่มที่ 1 : ผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างถนนโครงการทั้งใน ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ กลุ่มที่ 2 : หน่วยงานรับผิดชอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม กลุ่มที่ 3 : หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กลุ่มที่ 4 : หน่วยงานราชการ กลุ่มที่ 5 : องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม/องค์กรพัฒนาเอกชน/สถานศึกษาภายในท้องถิ่นและในระดับอุดมศึกษาและนักวิชาการอิสระ กลุ่มที่ 6 : สื่อมวลชน กลุ่มที่ 7 : ประชาชนทั่วไป	  

ตารางที่ 8.2-1 (ต่อ) การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

กิจกรรม	วัตถุประสงค์	วัน เวลา สถานที่	กลุ่มเป้าหมาย	ภาพประกอบ
การมีส่วนร่วมของประชาชน				
การเข้าพบปะหรือผู้นำชุมชน และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อประชาสัมพันธ์ และชี้แจงรายละเอียดโครงการ ขอบเขตการศึกษา ตลอดจนรับทราบสภาพปัญหาในปัจจุบันของพื้นที่ - รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ 	ระหว่างวันที่ 5 – 15 มิถุนายน 2569 - ศาลากลางจังหวัดชลบุรี - สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี - สำนักงานทางหลวงที่ 14 ชลบุรี - สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี - แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 - แขวงทางหลวงชนบทชลบุรี - ที่ว่าการอำเภอบางละมุง - ชุมชนวัดชัยมงคล - ชุมชนวัดบุญย์กัญจนาราม - ชุมชนชัยพฤกษ์ - ชุมชนทัพพระยา - ชุมชนชอยกอไผ่	<ul style="list-style-type: none"> * หน่วยงานราชการระดับจังหวัด <ul style="list-style-type: none"> - รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี - นักวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี - นักวิเคราะห์ผังเมืองชำนาญการ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี - รองผู้อำนวยการส่วนสำรวจและสำนักทางหลวงที่ 14 - รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงที่ 2 - แขวงทางหลวงชนบทชลบุรี * หน่วยงานราชการระดับอำเภอ <ul style="list-style-type: none"> - นายอำเภอบางละมุง * หน่วยงานราชการระดับท้องถิ่น <ul style="list-style-type: none"> - ประธานชุมชนวัดชัยมงคล - ประธานชุมชนวัดบุญย์กัญจนาราม - ประธานชุมชนชัยพฤกษ์ - ประธานชุมชนทัพพระยา - ประธานชุมชนชอยกอไผ่ 	       

ตารางที่ 8.2-1 (ต่อ) การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

กิจกรรม	วัตถุประสงค์	วัน เวลา สถานที่	กลุ่มเป้าหมาย	ภาพประกอบ
การมีส่วนร่วมของประชาชน การประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1	- เพื่อนำเสนอความเป็นมาวัตถุประสงค์ การศึกษาของโครงการ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ พื้นที่ศึกษา - เพื่อนำเสนอขั้นตอนและขอบเขตการศึกษา รับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เพื่อประชาสัมพันธ์และแนะนำโครงการ เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2569 โดยแบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่ เวลา 08.30-12.00 น. และเวลา 13.00-16.30 น. ณ ศาลาการเปรียญ วัดบุญกัญจนาราม ตำบลหนองปรือ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีผู้เข้าร่วมทั้งสิ้น 238 คน	กลุ่มที่ 1 : ผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างถนนโครงการทั้งใน ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ กลุ่มที่ 2 : หน่วยงานรับผิดชอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม กลุ่มที่ 3 : หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กลุ่มที่ 4 : หน่วยงานราชการ กลุ่มที่ 5 : องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม/องค์กรพัฒนาเอกชน/สถานศึกษาภายในท้องถิ่นและในระดับอุดมศึกษาและนักวิชาการอิสระ กลุ่มที่ 6 : สื่อมวลชน กลุ่มที่ 7 : ประชาชนทั่วไป	       

ตารางที่ 8.2-2 ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> ไม่เห็นด้วยกับโครงการ เนื่องจากยังมองไม่เห็นปัญหาที่เกิดขึ้น ปัจจุบันสามารถดำเนินชีวิตโดยไม่ได้รับผลกระทบจากราจรติดขัด 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อคิดเห็น อย่างไรก็ตามก็ดี ถนนสาย 81 เป็นถนนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 (EEC) ซึ่งไม่ได้มีวัตถุประสงค์แค่การแก้ไขปัญหาจราจรเพียงประเด็นเดียว
<ul style="list-style-type: none"> หลักเกณฑ์ที่ใช้พิจารณาในการเวนคืนเป็นอย่างไร ประชาชนจะได้รับค่าเวนคืนที่คุ้มค่าหรือไม่ ขอให้พิจารณาให้ครบถ้วน 	<ul style="list-style-type: none"> เมืองพัทยายึดถือหลักเกณฑ์การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562, กฎกระทรวง (2.1) กำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน พ.ศ. 2564 (2.2) กำหนดการลด เพิ่ม หรือหักเงินค่าทดแทนอันเนื่องจากผลของการเวนคืน พ.ศ. 2564 และคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วย การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 (กระทรวงคมนาคม สิงหาคม 2556) เป็นสำคัญ ซึ่งจะมีการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบอย่างเป็นธรรม
<ul style="list-style-type: none"> การศึกษาข้อมูลรายละเอียดโครงการ ควรพิจารณาทั้งทางด้านเศรษฐศาสตร์ ภูมิศาสตร์ และประชากรศาสตร์ 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้พิจารณาเป็นโครงการรถไฟฟ้ารอบเมืองตามจุดสำคัญน่าจะมีประโยชน์มากกว่า 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อเสนอแนะ และจะนำไปแจ้งทางเมืองพัทยาประกอบการพิจารณาต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> ในการดำเนินการก่อสร้างมีขั้นตอนการดำเนินการอย่างไร ก่อสร้างพร้อมกันตลอดแนวสายทางหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> การดำเนินการก่อสร้างโครงการคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างพร้อมกันตลอดแนวเส้นทางโครงการระยะทาง 5 กิโลเมตร แต่จะมีการบริหารจัดการการจราจรระหว่างก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบต่อการสัญจรในปัจจุบัน เช่น การก่อสร้างที่ละฝั่ง
<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้ลดความกว้างเขตทางลง 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะเรื่องการออกแบบเกาะกลาง ควรลด ขนาดลงเพื่อให้ลดผลกระทบต่อประชาชน 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> กรณีได้รับผลกระทบจากการเวนคืนจะเป็นการเวนคืนทั้งหมดหรือแค่บางพื้นที่ ที่ได้รับผลกระทบ 	<ul style="list-style-type: none"> อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่
<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางที่เลือกตัดผ่าน 5 ชุมชน มีหลักเกณฑ์ใดเป็นตัวกำหนด และมีแนวเส้นทางอื่นเป็น ทางเลือกหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> ถนนสาย 81 เป็นถนนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 (EEC) แต่อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป

ตารางที่ 8.2-2 (ต่อ) ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านสิ่งแวดล้อม	
<ul style="list-style-type: none"> ควรมีการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านมลพิษ ชยะให้ครบถ้วน และหามาตรการลดผลกระทบ 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ รวมทั้งจัดทำมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะว่าก่อนที่จะสรุปแนวเส้นทางโครงการควรจะมีการเปิดเผยข้อมูลผู้ได้รับผลกระทบแบบเป็นรายแปลงที่ดิน ให้ประชาชนได้รับทราบ 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อเสนอแนะ
<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลอย่างทั่วถึง และประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวได้ง่าย 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการมีการประชาสัมพันธ์โครงการผ่านทางแอปพลิเคชันไลน์และเว็บไซต์โครงการ ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลรายละเอียดได้ตามช่องทางดังกล่าว

ตารางที่ 8.2-3 ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้การออกแบบสะพานคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นให้รอบด้าน และดูความเหมาะสมของตำแหน่งสะพาน 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อคิดเห็นและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> การเวนคืนที่ดินมีการพิจารณาอย่างไร เนื่องจากถ้าสร้างสะพานจะเกิดการเวนคืนจำนวนมาก 	<ul style="list-style-type: none"> เมืองพัทยาถือหลักเกณฑ์การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562, กฎกระทรวง (2.1) กำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน พ.ศ. 2564 (2.2) กำหนดการลดเพิ่ม หรือหักเงินค่าทดแทนอันเนื่องมาจากการเวนคืน พ.ศ. 2564 และคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 (กระทรวงคมนาคม สิงหาคม 2556) เป็นสำคัญ ซึ่งจะมีการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบอย่างเป็นธรรม
<ul style="list-style-type: none"> ไม่เห็นด้วยกับโครงการ เนื่องจากยังมองไม่เห็นปัญหาที่เกิดขึ้น ปัจจุบันสามารถดำเนินชีวิตโดยไม่ได้รับปัญหาการจราจรติดขัด 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อคิดเห็น
<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนะให้มีการปรับปรุงถนนซอยจอมเทียนสาย 3 แทน 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อคิดเห็นและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> ในการออกแบบระดับความสูงถนน ควรพิจารณาถึงระดับความสูงเดิม และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชน 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อคิดเห็นและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป

9. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



เมืองพัทยา

ที่อยู่: 171 หมู่ 6 ถนนพัทยาเหนือ ตำบลนาเกลือ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี 20150
โทรศัพท์: 0-3825-3100 โทรสาร: 038-421591 Contact Center 1337
E mail: saraban@pattaya.go.th



บริษัท กรุงเทพเอ็นยีเนียริงคอนซัลแตนท์ จำกัด

ที่อยู่: 136 ซอยอินทามระ 18 ถนนวิภาวดีรังสิต 4 แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 02-691-9322-5 โทรสาร : 02-691-8366



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

ที่อยู่: 3/4 ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ : 0 2379 0141-2 โทรสาร : 0 2379 0143-4



แอปพลิเคชันไลน์โครงการ
(ถนน81เมืองพัทยา)



เว็บไซต์โครงการ
www.ถนน81เมืองพัทยา.com