

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2
โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ด 85
ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
และระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562
เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

มีนาคม 2568

ติดต่อสอบถามเพิ่มเติม

หน่วยงานเจ้าของโครงการ

บริษัทที่ปรึกษาโครงการ

เว็บไซต์โครงการ : www.ถนน85เมืองพัทยา.com

แอปพลิเคชันไลน์ : ถนนสาย ด85 เมืองพัทยา

(ID Line : @035xvupm)



เมืองพัทยา

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



บริษัท กรุงเทพเอ็นจิเนียริงคอนซัลแตนท์ จำกัด

สำนักงานใหญ่ 136 ซ.อินทามระ 18 น.สุทธิสารวิมังษย

แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ 02-691-9322-5 โทรสาร 02-691-8366



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

3/4 ถนนประเสริฐบุทธิก แขวงคลองกุ่ม

เขตเมืองเก่า กรุงเทพมหานคร 10240

โทรศัพท์ : 02-379-0141-2 โทรสาร : 02-379-0143-4



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2
โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ฉ 85 ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

สารบัญ

	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ.....	1
2. วัตถุประสงค์.....	2
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ.....	2
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	2
5. สภาพปัจจุบันของโครงการ.....	4
6. รูปแบบโครงการเบื้องต้น.....	5
6.1 รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น.....	5
6.2 รูปแบบทางแยกของโครงการเบื้องต้น.....	6
6.3 การออกแบบจุดกลับรถ.....	10
6.4 การออกแบบระบบระบายน้ำ.....	11
6.5 การออกแบบภูมิสถาปัตยกรรม.....	11
6.6 การออกแบบระบบไฟฟ้า.....	12
7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ.....	12
8. การดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	12
9. ระยะเวลาการศึกษา.....	43
10. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม.....	43

สารบัญญรูป

	หน้า
รูปที่ 1	แนวนอนโครงการเบื้องต้นและพื้นที่ศึกษาของโครงการ..... 3
รูปที่ 2	ภาพจำลองเสมือนจริงของรูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น (ช่วงถนนชัยพฤกษ์ 1)..... 5
รูปที่ 3	ภาพจำลองเสมือนจริงของรูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น (ช่วงถนนชัยพฤกษ์ 2)..... 5
รูปที่ 4	ตัวอย่างรูปแบบทางแยกจุดเริ่มต้นโครงการ บรรจบถนนจอมเทียนสาย 1..... 6
รูปที่ 5	ตัวอย่างรูปแบบทางแยกจุดเริ่มต้นโครงการ บรรจบถนนจอมเทียนสาย 2..... 7
รูปที่ 6	ตัวอย่างรูปแบบทางลอดบนถนนสุขุมวิทบริเวณจุดตัดระหว่างถนนโครงการ..... 7
รูปที่ 7	ตัวอย่างรูปแบบทางแยกระดับพื้นบริเวณจุดตัดระหว่างถนนโครงการกับถนนสุขุมวิท..... 8
รูปที่ 8	ตัวอย่างรูปแบบทางแยกระดับพื้นบริเวณจุดตัดระหว่างถนนโครงการกับทางรถไฟ..... 8
รูปที่ 9	ตัวอย่างรูปแบบทางลอดบริเวณจุดตัดระหว่างถนนโครงการกับทางรถไฟ..... 9
รูปที่ 10	ตัวอย่างรูปแบบทางแยกจุดสิ้นสุดโครงการ บรรจบกับจุดสิ้นสุดถนนสาย 16..... 9
รูปที่ 11	ตัวอย่างจุดกลับรถบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ..... 10
รูปที่ 12	ตัวอย่างจุดกลับรถบริเวณถนนจอมเทียนสาย 2..... 10
รูปที่ 13	ตัวอย่างระบบระบายน้ำบริเวณใต้ทางเท้า ถนนผังเมือง 85..... 11
รูปที่ 14	ตัวอย่างการสร้างลวดลายพื้นเกาะกลางและทางเดินเท้าด้วยบล็อกปูพื้นคอนกรีต..... 11
รูปที่ 15	ตัวอย่างเสาไฟชนิดกึ่งคู่ (Double-Bracket Lighting Pole) ติดตั้งบริเวณเกาะกลางถนน..... 12

สารบัญญตาราง

ตารางที่ 1	ขอบเขตการปกครองที่แนวสายทางพาดผ่านและพื้นที่ศึกษาของโครงการ..... 2
ตารางที่ 2	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม..... 13
ตารางที่ 3	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา..... 37
ตารางที่ 4	ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา..... 40

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ๘5 ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

1. ความเป็นมาของโครงการ

นโยบายการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก การวางแผนลงทุนปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และสิ่งอำนวยความสะดวกการบริการภาครัฐ สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจรองรับ 10 อุตสาหกรรมกลางขับเคลื่อนเศรษฐกิจของรัฐบาล และการลงทุนขนาดใหญ่ของภาคเอกชน จะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในเขตเมืองพัทยามีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ประกอบกับจำนวนประชากรที่เข้ามาทำงานในภาคธุรกิจในเมืองพัทยาได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วมีผลให้เมืองพัทยาประสบปัญหาการจราจรติดขัดอยู่เป็นประจำ โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์และในวันหยุดเทศกาลระยะยาว เมืองพัทยาจึงมีความจำเป็นต้องเพิ่มพื้นที่การจราจรโดยเร่งด่วน ซึ่งเป็นความสำคัญในระดับต้น ๆ โดยเฉพาะถนนที่อยู่ในโครงข่ายของผังเมืองรวมเมืองพัทยาเพื่อการรองรับสภาพการจราจรหนาแน่นในปัจจุบัน และการขยายตัวของพื้นที่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้

นอกจากนี้การพัฒนาโครงการจะช่วยเพิ่มคุณภาพการให้บริการของโครงข่ายถนนให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางแบบเป็นลำดับขั้น (Hierarchy of Highway) สามารถรักษาความสามารถในการเคลื่อนที่ (Mobility Function) ความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility Function) และเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร ลดข้อจำกัดด้านการท่องเที่ยวอันเนื่องมาจากระบบคมนาคมและขนส่ง เป็นการส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่ในการรองรับสนามกีฬาภาคตะวันออก การพัฒนาเมืองพัทยาให้มีบทบาทการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับประเทศและระดับนานาชาติในด้านธุรกิจ/บริการ สอดคล้องกับนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ที่ต้องการส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยว ดังนั้น เมืองพัทยาจึงได้มอบหมายให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท กรุงเทพเอ็นวีเนียร์คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นทิก จำกัด ดำเนินการศึกษา สำรวจแนวเส้นทาง และออกแบบรายละเอียดถนนสาย ๘5 (สามแยกถนนชัยพฤกษ์-ถนนชัยพฤกษ์ 2) เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการให้น้อยที่สุด

อย่างไรก็ตาม การออกแบบถนนสาย ๘5 ซึ่งเป็นถนนโครงการที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 อาจเกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน คุณภาพชีวิต วิถีชีวิต หรือมีส่วนได้เสียสำคัญเกี่ยวกับบุคคล ชุมชนท้องถิ่น หรือสภาพแวดล้อม จึงมีความจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่ต้องมีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยยึดหลักความโปร่งใสและความต่อเนื่องของการให้ข้อมูลโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจน รวมทั้งมีการรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากชุมชน เปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อห่วงกังวล ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ เพื่อนำผลที่ได้ไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์รอบด้านและสอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย โดยอาศัยการสื่อสารสองทาง (two way communication) เพื่อให้เกิดความเข้าใจซึ่งกันและกัน รวมถึงบทบาทด้านการให้คำแนะนำและคำปรึกษาหารือ (Consultation) กับกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดี ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของโครงการ ให้เกิดความไว้วางใจนำไปสู่การยอมรับ ตลอดจนมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติในอนาคต โดยยึดตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการฯ

- 1) เพื่อสำรวจ และออกแบบรายละเอียด ด้านวิศวกรรม ด้านสถาปัตยกรรม ด้านภูมิสถาปัตยกรรม และงานระบบต่าง ๆ พร้อมทั้งแบบแปลนและจัดทำเอกสารประมาณราคาก่อสร้างทาง เพื่อให้ได้ความกว้างอย่างน้อย 20 เมตร ตลอดเขตทาง
- 2) เพื่อกำหนดแนวเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางจากบริเวณทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออก เริ่มจากถนนจอมเทียนสาย 1 ไปตามแนวนอนชัยพฤกษ์ 1 ผ่านถนนสุขุมวิท และเชื่อมต่อไปยังถนนชัยพฤกษ์ 2 จนบรรจบกับซอยเขาเมะกอก 4 ตามแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.2562 เพื่อทราบกรอบค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดิน จำนวนแปลงที่ดิน และพื้นที่ในการก่อสร้างถนน เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของเมืองพัทยา
- 3) เพื่อศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการโครงการดังกล่าว ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมฯ

- 1) เพื่อนำเสนอผลการศึกษาของโครงการ ผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 2) เพื่อรวบรวมประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อความเหมาะสม เพียงพอในการกำหนดมาตรการฯ ของโครงการ และนำข้อคิดเห็นที่ได้รับมาพิจารณาปรับปรุงมาตรการให้มีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และชุมชนมากที่สุด

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- 1) เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร การคมนาคม ลดข้อจำกัดด้านการท่องเที่ยวอันเนื่องมาจากระบบคมนาคมและขนส่ง
- 2) ส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่ในการรองรับการพัฒนาเมืองพัทยาให้มีบทบาทการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว
- 3) ส่งเสริมเศรษฐกิจ การสัญจรที่สะดวกขึ้นจะเอื้อประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ และเกิดการเปิดพื้นที่พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางในบริเวณโครงการ เป็นการส่งเสริมการกระจายรายได้ให้กับชุมชนโดยรอบ

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นถนนสาย ฉ 85 ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 ระยะทางประมาณ 4.6 กิโลเมตร รวมทั้งพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ซึ่งพาดผ่านเขตการปกครองในพื้นที่ 1 จังหวัด 1 อำเภอ 3 เขตการปกครอง แสดงดังตารางที่ 1 และรูปที่ 1

ตารางที่ 1 ขอบเขตการปกครองที่แนวสายทางพาดผ่านและพื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	การปกครอง	หมู่บ้าน
ชลบุรี	บางละมุง	เทศบาลตำบลห้วยใหญ่	หมู่ที่ 4 บ้านชากนอก
		เทศบาลเมืองหนองปรือ	ชุมชนหนองหิน
		เมืองพัทยา	ชุมชนชัยพฤกษ์ ชุมชนวัดบุญย์กัญจนาราม ชุมชนหนองพังแค
1 จังหวัด	1 อำเภอ	2 เทศบาล 1 เมืองพัทยา	1 หมู่บ้าน 4 ชุมชน



รูปที่ 1 แนวถนนโครงการเบื้องต้นและพื้นที่ศึกษาของโครงการ

5. สภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงการฯ

จากการสำรวจพื้นที่โครงการเบื้องต้น พบว่า เป็นแนวเส้นทางโครงการเป็นแนวเส้นทางเดิมที่ใช้สัญจรในปัจจุบัน (ถนนชัยพฤกษ์) สภาพพื้นที่โครงการ มีจุดตัดที่สำคัญทั้งหมด 6 จุด ได้แก่ จุดแรกบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนจอมเทียนสาย 1 ถัดมาจุดที่สองบริเวณจุดตัดทางแยกถนนโครงการตัดกับถนนจอมเทียนสาย 2 จุดที่สามจุดตัดทางแยกถนนโครงการตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 จุดที่สี่บริเวณจุดตัดทางแยกถนนโครงการ ตัดกับทางรถไฟสายตะวันออก จุดที่ห้าบริเวณจุดตัดทางแยกถนนโครงการบริเวณตลาดเอ็ม มาร์เก็ต และจุดที่หกบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบรรจบกับถนนสาย ฅ16 รวมระยะทางโครงการประมาณ 4.6 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดที่สำคัญในแต่ละจุดดังนี้

- **บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนจอมเทียนสาย 1** สภาพปัจจุบัน มีลักษณะเป็นทางสามแยกยกระดับพื้น โดยถนนจอมเทียนสาย 1 มีลักษณะเป็นถนนผิวทางคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.00 เมตร ช่องจอดรถกว้างข้างละ 3.00 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 3.50 เมตร เขตทางกว้างประมาณ 20.00 เมตร มีระบบไฟฟ้าส่องสว่าง และระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางแสดงดังรูปที่ 1 (จุดที่ 1, 2, 3 และ 4)

- **บริเวณจุดตัดทางแยกถนนโครงการตัดกับถนนจอมเทียนสาย 2** สภาพปัจจุบัน มีลักษณะเป็นทางสี่แยกยกระดับพื้น โดยถนนจอมเทียนสาย 2 มีลักษณะเป็นถนนลาดยางแอสฟัลท์คอนกรีตขนาด 6 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.00 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 0.50 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 4.20 เมตร เขตทางกว้างประมาณ 30.00-40.00 เมตร มีระบบไฟฟ้าส่องสว่าง และระบบระบายน้ำใต้ทางเท้าตลอดแนวเส้นทางแสดงดังรูปที่ 1 (จุดที่ 5, 6, 7 และ 8)

- **บริเวณจุดตัดทางแยกถนนโครงการตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3** สภาพปัจจุบัน มีลักษณะเป็นทางสี่แยกยกระดับพื้น โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 มีลักษณะเป็นถนนลาดยางแอสฟัลท์คอนกรีต ขนาด 8 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร มีเกาะกลางแบบ Raise Median กว้าง 11.00 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 0.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 1.50 เมตร ทางเท้ากว้าง 4.50 เมตร เขตทางกว้างประมาณ 50-60 เมตร มีระบบไฟฟ้าส่องสว่าง และระบบระบายน้ำใต้ทางเท้าตลอดแนวเส้นทาง แสดงดังรูปที่ 1 (จุดที่ 9, 10, 11 และ 12)

- **บริเวณจุดตัดทางแยกถนนโครงการ ตัดกับทางรถไฟสายตะวันออก** สภาพปัจจุบัน มีลักษณะเป็นทางแยกยกระดับพื้น โดยถนนเลียบริมทางรถไฟทั้งสองฝั่งมีลักษณะเป็นถนนลาดยางแอสฟัลท์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 0.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 1.00 เมตร บริเวณพื้นที่รางรถไฟช่วงกลางเป็นระบบรถไฟรางเดี่ยว เขตทางกว้างประมาณ 40 เมตร แสดงดังรูปที่ 1 (จุดที่ 13, 14, 15 และ 16)

- **บริเวณจุดตัดทางแยกถนนโครงการบริเวณตลาดเอ็ม มาร์เก็ต** สภาพปัจจุบัน มีลักษณะเป็นทางสี่แยกยกระดับพื้น ด้านซ้ายทางเป็นซอยสุขุมวิท-พิทยา 89 มีลักษณะเป็นถนนผิวทางคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.00 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร เขตทางกว้างประมาณ 10.00 เมตร ด้านขวาทางเป็นซอยเขามะกอก 1 มีลักษณะเป็นถนนผิวทางคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.00 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร เขตทางกว้างประมาณ 10.00 เมตรแสดงดังรูปที่ 1 (จุดที่ 17, 18, 19 และ 20)

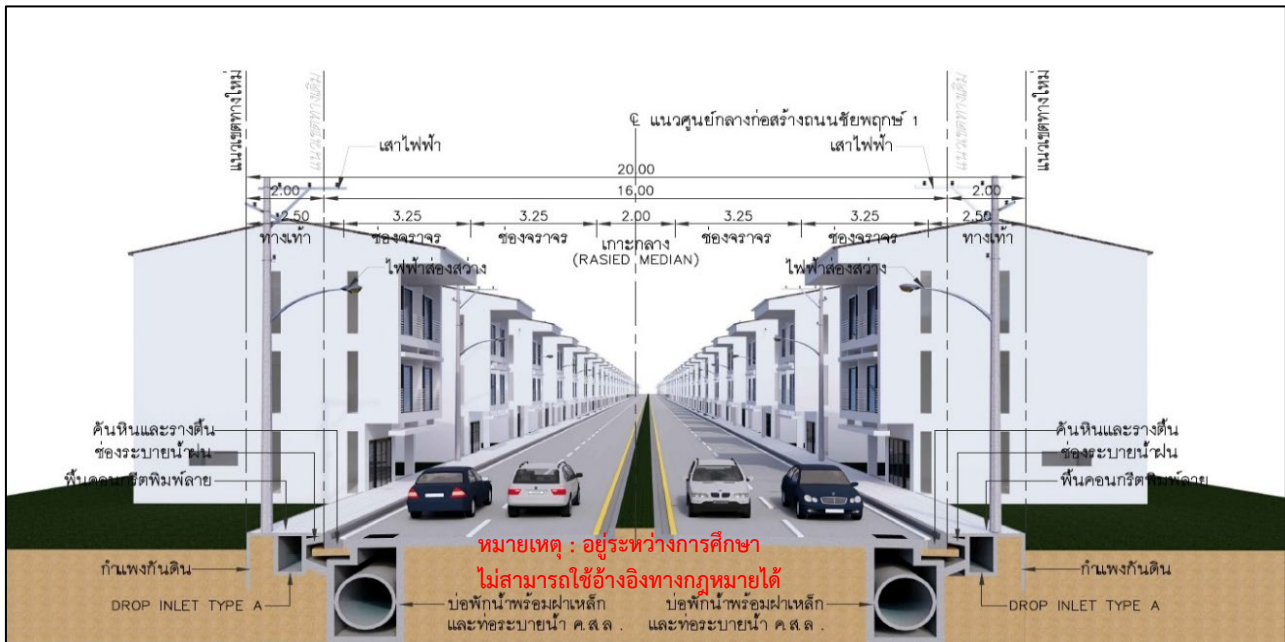
- **บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบรรจบกับถนนสาย ฅ16** สภาพปัจจุบันมีลักษณะเป็นทางสามแยกยกระดับพื้น โดยถนนชัยพฤกษ์ 2 (ซอยเขามะกอก 4) มีลักษณะเป็นถนนผิวทางคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 4.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.20 เมตร ซึ่งบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ประกอบไปด้วยสิ่งปลูกสร้าง เช่น บ้านเรือน ร้านค้า อาคารพาณิชย์ แสดงดังรูปที่ 1 (จุดที่ 21, 22, 23 และ 24)

6. รูปแบบโครงการเบื้องต้น

6.1 รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น

รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้นพิจารณาออกแบบเป็น 2 รูปแบบ รายละเอียดดังนี้

รูปแบบที่ 1 (ช่วงถนนชัยพฤกษ์ 1) ออกแบบเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.25 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 2.50 เมตร มีเกาะกลางแบบยก (Raise Median) กว้าง 2.00 เมตร และกำหนดเขตทางที่ 20.00 เมตร แสดงดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 ภาพจำลองเสมือนจริงของรูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น (ช่วงถนนชัยพฤกษ์ 1)

รูปแบบที่ 2 (ช่วงถนนชัยพฤกษ์ 2) ถนนโครงการสำหรับช่วงที่มีการก่อสร้างโครงสร้างเสาตอม่อรถไฟรางเบา เบื้องต้นพิจารณาออกแบบเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.25 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 2.00 เมตร มีเกาะกลางแบบยก (Raise Median) กว้าง 3.00 เมตร และกำหนดเขตทางที่ 20.00 เมตร แสดงดังรูปที่ 3

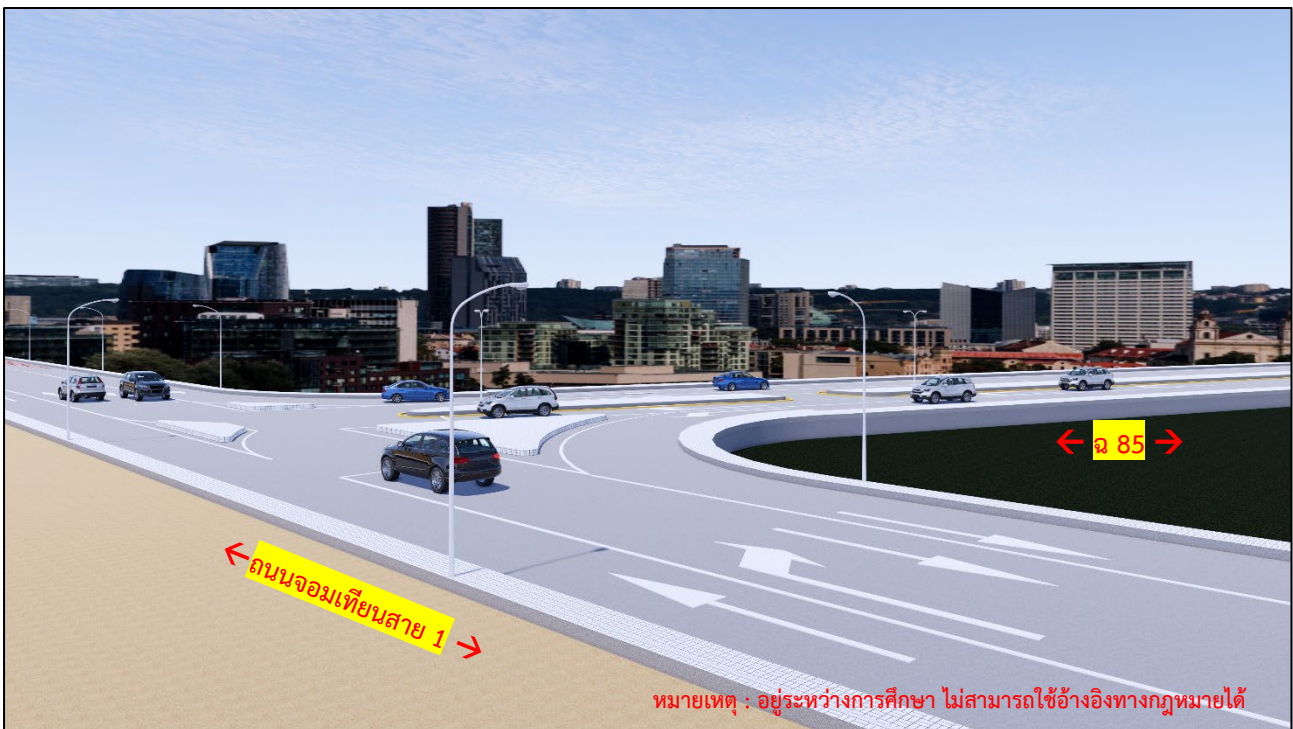


รูปที่ 3 ภาพจำลองเสมือนจริงของรูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น (ช่วงถนนชัยพฤกษ์ 2)

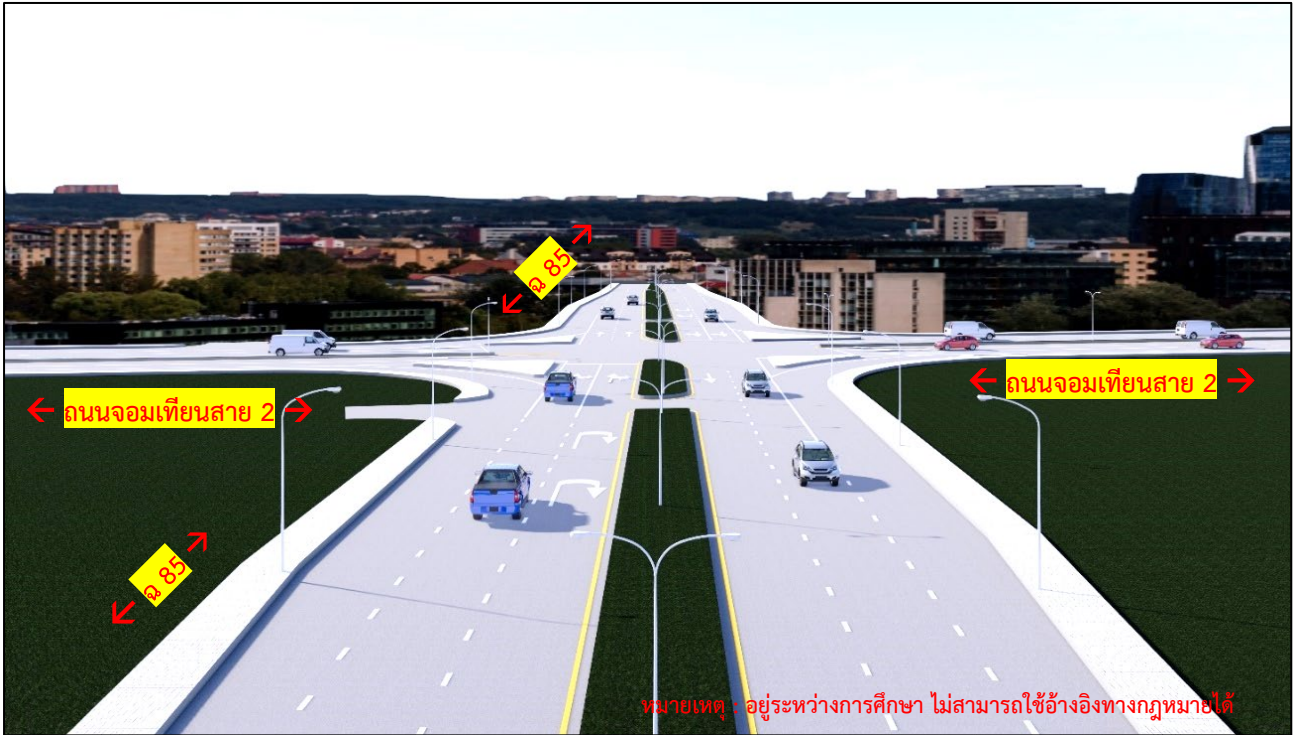
6.2 รูปแบบทางแยก และสะพานทางข้ามแยกของโครงการเบื้องต้น

จากการตรวจสอบสภาพพื้นที่โครงการ และสภาพโครงข่ายสายทางบริเวณใกล้เคียงโครงการ โครงการจัดทำรูปแบบโครงการเบื้องต้น ดังรายละเอียดนี้

- **บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนจอมเทียนสาย 1** รูปแบบเบื้องต้นพิจารณาออกแบบเป็นทางสามแยกระดับพื้น (At-Grade Intersection) มีช่องจราจรสำหรับชะลอความเร็ว (Deceleration lane) และเพิ่มความเร็ว (Acceleration lane) โดยจะพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจร หรือสัญญาณไฟเตือนกระพริบบริเวณทางแยก เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง แสดงดังรูปที่ 4
- **บริเวณจุดตัดทางแยกถนนโครงการตัดกับถนนจอมเทียนสาย 2** รูปแบบเบื้องต้นพิจารณาออกแบบเป็นทางสี่แยกระดับพื้น (At-Grade Intersection) พร้อมติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในทิศทางเลี้ยวขวา แสดงดังรูปที่ 5
- **บริเวณจุดตัดทางแยกถนนโครงการตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 และจุดตัดทางแยกถนนโครงการกับทางรถไฟ** รูปแบบเบื้องต้นพิจารณาออกแบบเป็นทางลอด (Underpass) บนถนนสุขุมวิทควบคุมคู่กับสัญญาณไฟจราจรเพื่อควบคุมการเดินรถในทิศทางจราจรเลี้ยวขวา และแยกจุดตัดทางรถไฟสายตะวันออกจะออกแบบเป็นทางลอดต่างระดับ (Underpass) บนถนนชัยพฤกษ์ลอดใต้ทางรถไฟพร้อมก่อสร้างทางบริการทั้งในด้านซ้ายและขวาทางของทางลอดเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ชุมชนที่อยู่ประชิดเขตทาง แสดงดังรูปที่ 6-9
- **บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบรรจบกับถนนสาย 16** รูปแบบเบื้องต้นพิจารณาออกแบบเป็นทางสี่แยกระดับพื้น (At-Grade Intersection) มีช่องจราจรสำหรับชะลอความเร็ว (Deceleration lane) และเพิ่มความเร็ว (Acceleration lane) โดยจะพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจร หรือสัญญาณไฟเตือนกระพริบบริเวณทางแยก เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง แสดงดังรูปที่ 10



รูปที่ 4 ตัวอย่างรูปแบบทางแยกจุดเริ่มต้นโครงการ เชื่อมกับถนนจอมเทียนสาย 1



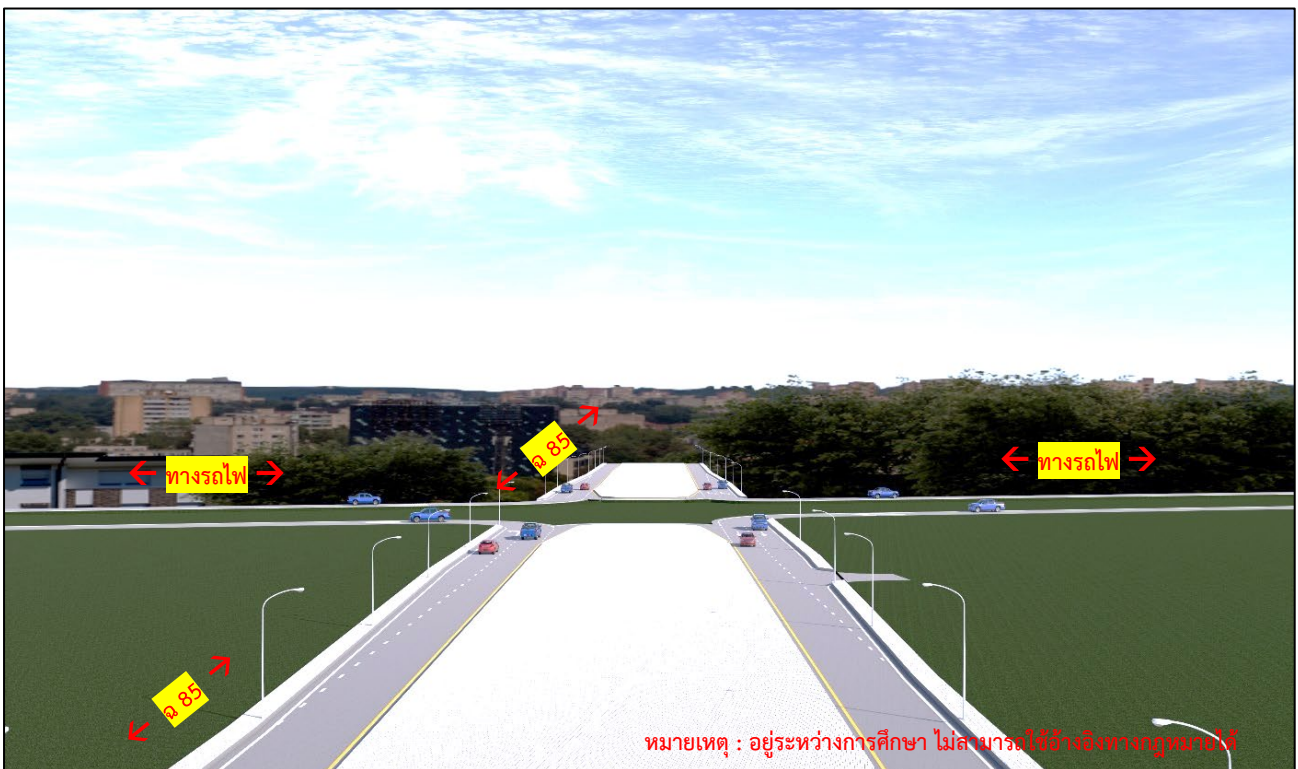
รูปที่ 5 ตัวอย่างรูปแบบทางแยกบริเวณจุดตัดระหว่างถนนโครงการกับถนนจอมเทียนสาย 2



รูปที่ 6 ตัวอย่างรูปแบบทางลอดบนถนนสุขุมวิทบริเวณจุดตัดระหว่างถนนโครงการ



รูปที่ ๗ ตัวอย่างรูปแบบทางแยกระดับพื้นบริเวณจุดตัดระหว่างถนนโครงการกับถนนสุขุมวิท



รูปที่ ๘ ตัวอย่างรูปแบบทางแยกระดับพื้นบริเวณจุดตัดระหว่างถนนโครงการกับทางรถไฟ



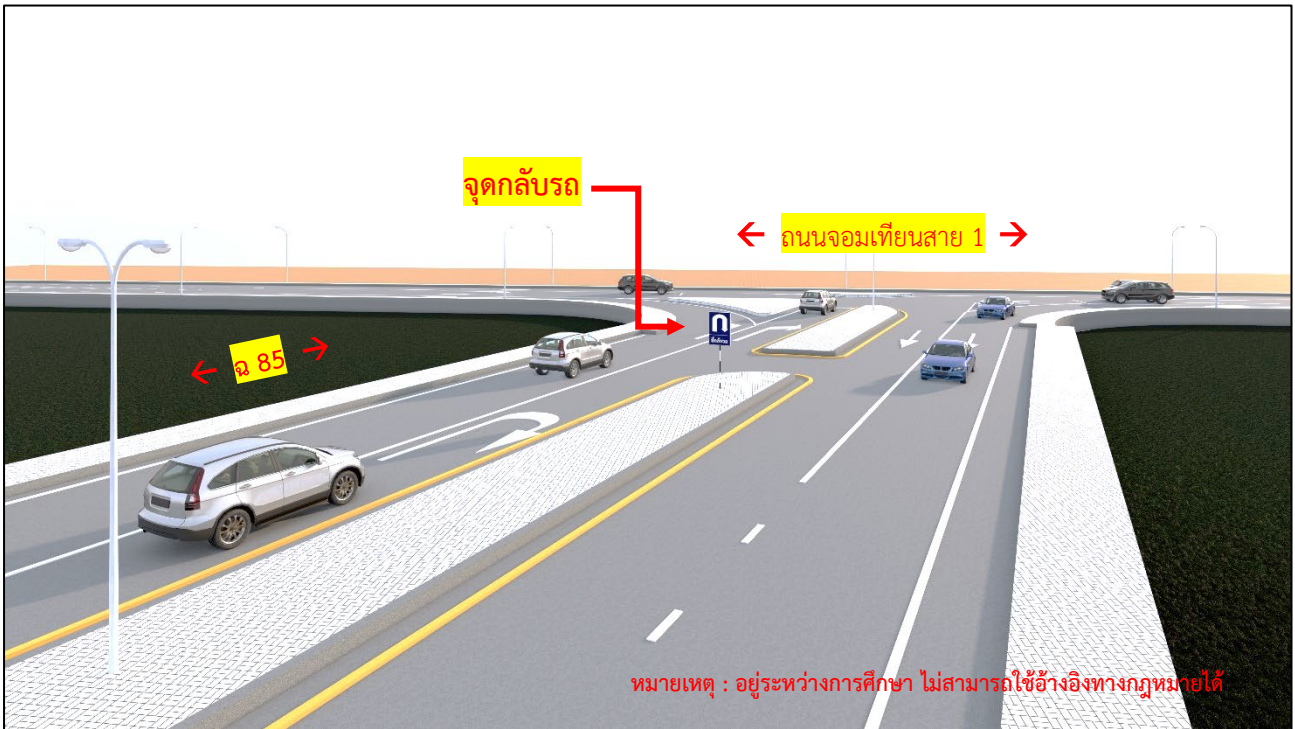
รูปที่ 9 ตัวอย่างรูปแบบทางลอดบริเวณจุดตัดระหว่างถนนโครงการกับทางรถไฟ



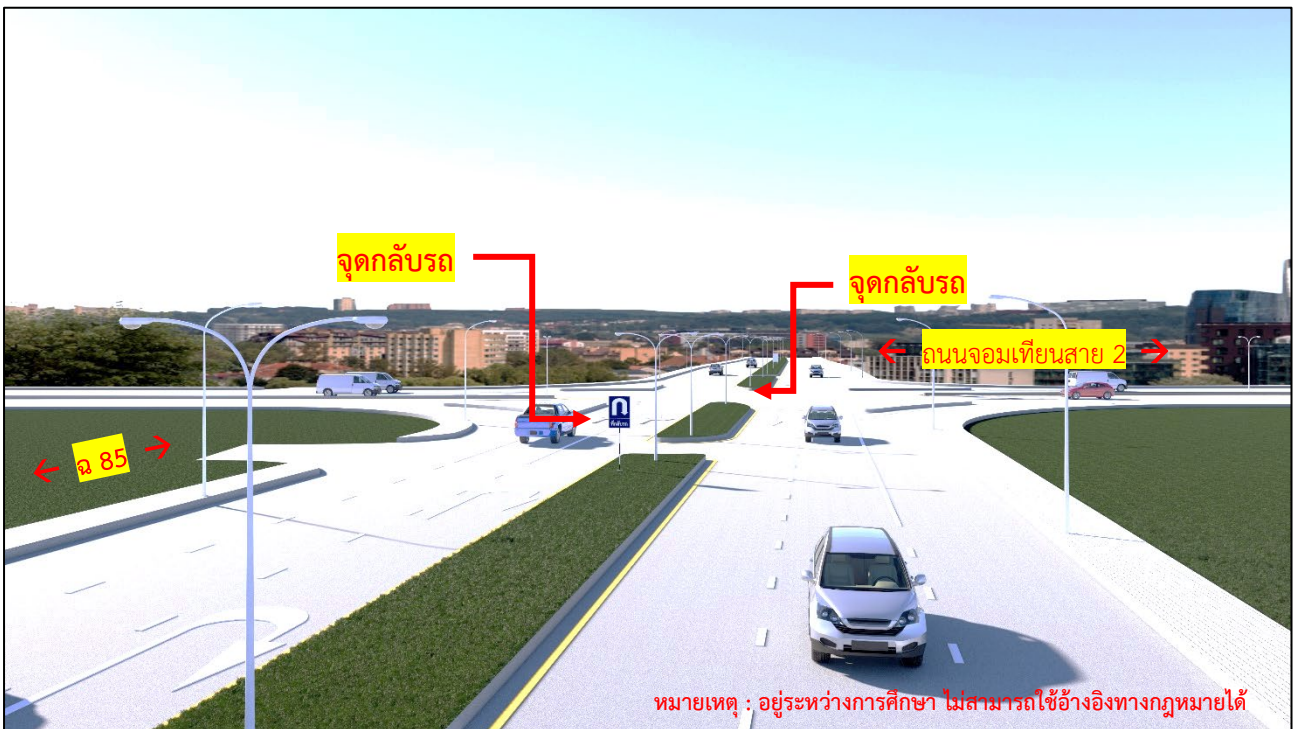
รูปที่ 10 ตัวอย่างรูปแบบทางแยกจุดสิ้นสุดโครงการ บรรจบกับจุดสิ้นสุดถนนสาย ๘16

6.3 การออกแบบจุดกลับรถ

รูปแบบจุดกลับรถในเส้นทางโครงการประกอบไปด้วย 3 จุดที่สำคัญ จุดแรกจุดกลับรถบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ
แสดงดังรูปที่ 11 จุดที่สองและจุดที่สามจุดกลับรถบริเวณจุดตัดถนนจอมเทียนสาย 2 แสดงดังรูปที่ 12



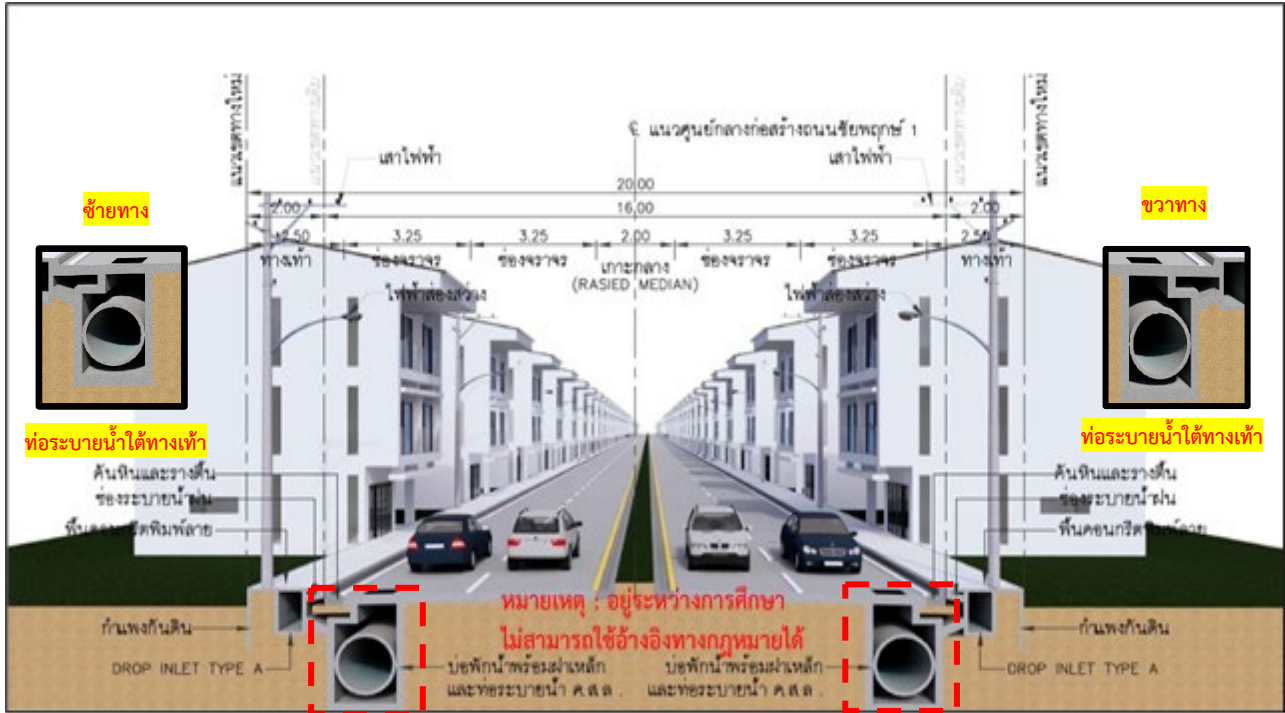
รูปที่ 11 ตัวอย่างจุดกลับรถบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ



รูปที่ 12 ตัวอย่างจุดกลับรถบริเวณถนนจอมเทียนสาย 2

6.4 การออกแบบระบบระบายน้ำ

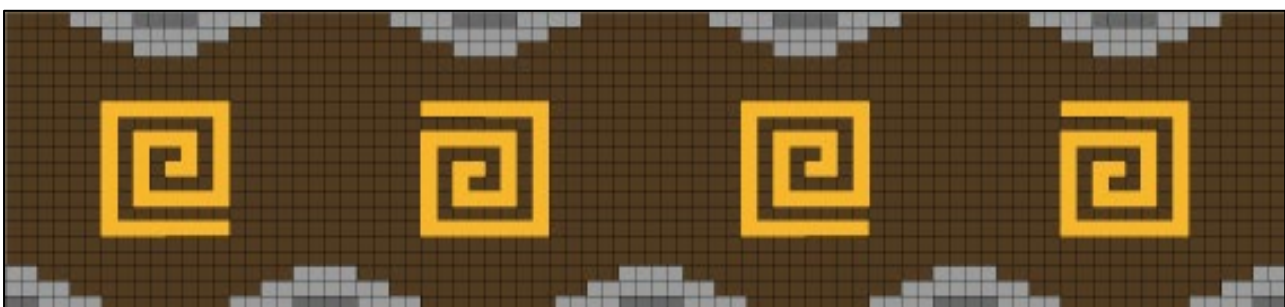
การออกแบบระบบระบายน้ำบริเวณแนวเส้นทางโครงการโดยจะทำการออกแบบระดับถนน ทางลอด ช่องทางระบายน้ำ และโครงสร้างระบบอื่น ๆ ให้สอดคล้องกัน และคำนึงถึงความสะดวกในการบำรุงรักษา ในพื้นที่ย่านชุมชนเมือง ทั้งนี้จะระมัดระวังไม่ทำให้การก่อสร้างโครงการเป็นเหตุให้สภาพการระบายน้ำของพื้นที่โดยรอบเสียหาย รวมถึงมีผลกระทบต่อการระบายน้ำของคุณคลองต่าง ๆ ในพื้นที่ แสดงดังรูปที่ 13



รูปที่ 13 ตัวอย่างระบบระบายน้ำบริเวณใต้ทางเท้า ถนนผังเมือง ฉ 85

6.5 การออกแบบภูมิสถาปัตยกรรม

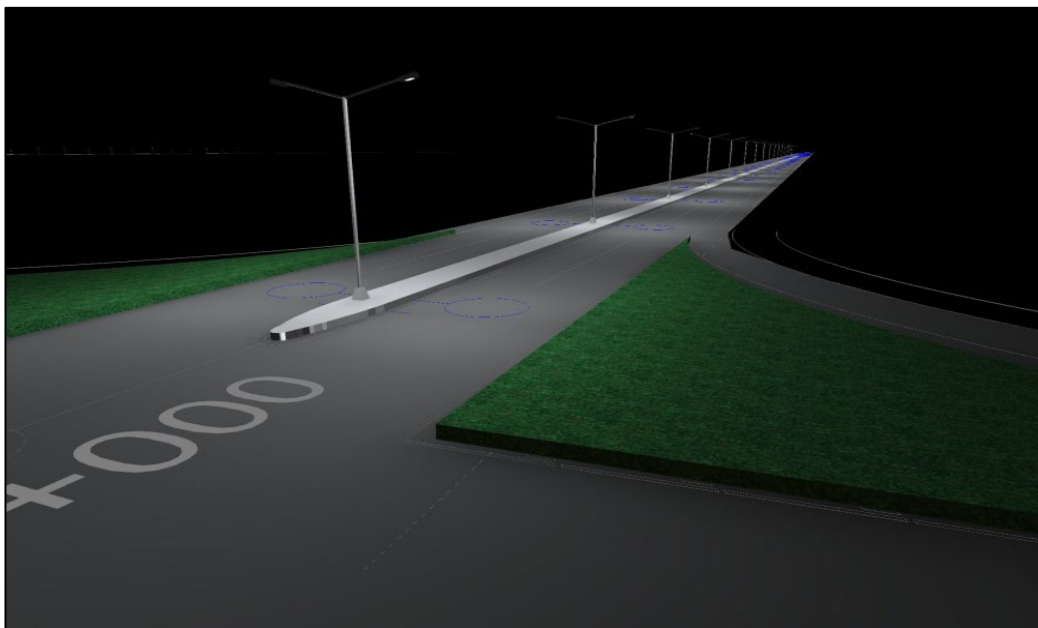
แนวคิดที่ใช้ในการออกแบบในงานทางภูมิสถาปัตยกรรม หรือการจัดภูมิทัศน์สำหรับโครงการนี้ เลือกที่จะประยุกต์เอกลักษณ์ของพื้นที่โครงการ นำมาสร้างสรรค์ให้เข้ากับรูปแบบการจัดวางพืชพันธุ์ต้นไม้ในโครงการ โดยสิ่งที่มีความน่าสนใจของเมืองพัทยา ที่สามารถจะนำมาประยุกต์ใช้นั้นคือ SHELLหรือเปลือกหอย ซึ่งหอยเป็นสัตว์น้ำที่อยู่คู่กับทะเล เราจะพบเปลือกหอยต่าง ๆ ได้บนผืนทรายในวันที่มีบรรยากาศฟ้าหลังฝน ริมหาดทรายที่ถูกคลื่นพัดพาจนเห็นเปลือกหอยน้อยใหญ่ฝังบนผืนทรายบางส่วนและเปลือกหอยเหล่านี้ยังเป็นบ้านหลังน้อยของปูเสฉวนอีกด้วย ดังนั้นการออกแบบเชิงประยุกต์ จึงใช้การสร้างรูปทรง ความโค้ง ความเว้าของเปลือกหอย มาใช้ในงานออกแบบ แสดงดังรูปที่ 14



รูปที่ 14 ตัวอย่างการสร้างลวดลายพื้นเกาะกลางและทางเดินเท้าด้วยลือกปูพื้นคอนกรีต

6.6 การออกแบบระบบไฟฟ้า

การออกแบบไฟฟ้าแสงสว่างสว่าง โดยการติดตั้งและการเดินสายระบบไฟฟ้าแสงสว่างให้เป็นไปตามมาตรฐาน วสท. และมาตรฐานวิชาชีพนานาชาติที่เมืองพัทยายอมรับ การให้ความสว่างแก่ถนนและทางเท้าในเวลาค่ำคืน เพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์ สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ช่วยลดอุบัติเหตุได้ นอกจากนี้ ความสำคัญของถนนและการใช้ ความเร็วของรถบนถนนนั้น ๆ สภาพบริเวณข้างเคียง ที่มี จำนวนคนเดินข้างทางและบริเวณคับคั่ง เช่น ทางร่วม ทางแยก หรือบริเวณบนสะพานและใต้สะพาน ปัจจัยเหล่านี้มีความสำคัญในการกำหนดความสว่างของดวงโคม สำหรับโครงการนี้ลักษณะโคม LED ขนาด 120 วัตต์ ชนิดกิ่งคู่ ติดตั้งบนเกาะกลางถนน และระยะห่างระหว่างดวงโคม ประมาณ 30 เมตร ความสูงของโคมจากพื้นถนน ประมาณ 9 เมตร แสดงดังรูปที่ 15



รูปที่ 15 ตัวอย่างเสาไฟชนิดกิ่งคู่ (Double-Bracket Lighting Pole) ติดตั้งบริเวณเกาะกลางถนน

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

โครงการไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2566 เมืองพัทยาเล็งเห็นความสำคัญของโครงการ จึงกำหนดให้ที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวถนนโครงการ และพื้นที่โดยรอบ โดยรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ศึกษาผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ พร้อมทั้งกำหนดร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมนำไปเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาจ้างก่อสร้าง เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดและมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงน้อยที่สุดหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้ แสดงดังตารางที่ 2

8. การดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนร่วมในทุกระดับ โดยเฉพาะประชาชนในเขตพื้นที่โครงการ ให้ได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องและมีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ สอดคล้องกับความต้องการของทุกฝ่าย โดยที่ผ่านมามีโครงการได้จัดกิจกรรมการประชาสัมพันธ์และประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการแสดงดังตารางที่ 3 รวมทั้งประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา แสดงดังตารางที่ 4

ตารางที่ 2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>1) สภาพภูมิประเทศ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ แนวสายทางโครงการ ถนนสาย ฉ 85 เชื่อมกับถนนจอมเทียนสายหนึ่ง และสิ้นสุดบริเวณทางแยกแนวสายทางโครงการถนนสาย ฉ 85 บรรจบกับถนนผังเมืองสาย ฉ 16 มีความยาวโดยรวมประมาณ 4.6 กิโลเมตร สภาพพื้นที่เป็นที่ราบในพื้นที่บริเวณนี้มีชุมชนกระจายตัวอยู่อย่างหนาแน่นตลอดแนวเส้นทาง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> การก่อสร้างถนนของโครงการเป็นขยายช่องจราจร และบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ออกแบบเป็นทางลอด (Underpass) และแยกจุดตัดทางรถไฟสายตะวันออกออกเป็นทางลอดต่างระดับ (Underpass) มีการถมดิน ขุดดินเติม หรือดินคันทางเพื่อให้เป็นคันทางหรือส่วนของงานทางให้ได้รูปร่าง ระดับความลาดชันที่เหมาะสม ปลอดภัยตามที่ได้ออกแบบไว้ตามมาตรฐาน อ้างอิงงานทางของกรมทางหลวงชนบท โดยเป็นการดำเนินการที่จำกัดอยู่เฉพาะในพื้นที่เขตทางที่ก่อสร้างเท่านั้น การขุดเปิดหน้าดินและปรับถมทาง เนื่องจากโครงการเป็นก่อสร้างถนนใหม่ และต้องมีการขุดเจาะฐานราก ก่อสร้างในพื้นที่ราบชุมชนกระจายตัวอยู่อย่างหนาแน่น ไม่มีการตัดเขาหรือพื้นที่สูง เป็นการปรับระดับความลาดชันที่เหมาะสม ปลอดภัยตามที่ได้ออกแบบไว้ตามมาตรฐานเท่านั้น ดังนั้นจึงคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศในบริเวณโครงการและบริเวณข้างเคียง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> -</p>	<p>-</p>
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> ระยะดำเนินการเป็นการคมนาคมในโครงการ และกิจกรรมซ่อมบำรุงตามระยะเวลา จะไม่มีกิจกรรมใด ๆ ที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศแต่อย่างใด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> -</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
2) ทรัพยากรดิน ลักษณะของดินในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วย ชุดดินต่าง ๆ โดยจากการตรวจสอบแผนที่ชุดดินของ กรมพัฒนาที่ดิน ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตรจาก กึ่งกลางแนวถนนโครงการ พบว่ามีชุดดินทั้งหมด 4 ชุดดิน ได้แก่ ชุดดินบางละมุง (Blm) ชุดดินมาบบอน (Mb) ชุด ดินระยอง (Ry) และชุดดินสัตหีบ (Sh) ซึ่งในพื้นที่ โครงการส่วนใหญ่เป็น ชุดดินมาบบอน รองลงมาเป็นชุด ดินสัตหีบ ชุดดินระยอง และชุดดินบางละมุง ตามลำดับ	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมก่อสร้างได้แก่ งานดิน การปรับพื้นที่ การก่อสร้าง ผิวทางและงานระบายน้ำ ซึ่งเป็นกิจกรรมงานตัดดิน ปรับแต่ง มีการขุดดินเพื่อก่อสร้างทางลอด (Underpass) บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) และ แยกจุดตัดทางรถไฟสายตะวันออก และขนย้ายดินออก จากพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อเคลื่อนย้ายดินออก และมีการ การเปิดหน้าสัมผัสอากาศก่อให้เกิดการชะล้างพังทลายของ ดิน ในระดับปานกลาง	ระยะก่อสร้าง - กำหนดแผนของกิจกรรมก่อสร้างงานดินจาก การขุดเจาะเพื่องานระบายน้ำ และการเตรียม พื้นที่ ให้ดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เพื่อลดการ ชะล้างพังทลายของตะกอนดิน หากไม่สามารถ หลีกเลี่ยงได้ ให้หลีกเลี่ยงการขุดดินในช่วงที่ฝน ตกหนัก - การเปิดหน้าดินในการก่อสร้างโครงการ ให้ ดำเนินการเฉพาะในพื้นที่เขตทางถนนของ โครงการเท่านั้น	-
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ประกอบด้วย กิจกรรมการบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตาม กำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานฉุกเฉินไม่มี การเปิดพื้นที่ การคมนาคมบนถนนโครงการ กิจกรรม ดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อใด ๆ ต่อทรัพยากรดิน ดังนั้นจึง คาดว่าไม่มีผลกระทบต่อชะล้างพังทลายของดิน	ระยะดำเนินการ -	-
3) ธรณีวิทยา ธรณีสัณฐานบริเวณจังหวัดชลบุรีแบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1. ธรณีสัณฐานภูเขาและภูเขา (Hill geomorphology) 2. ธรณีสัณฐานที่เป็นที่ราบ (Plain geomorphology) สำหรับสภาพทางธรณีวิทยาบริเวณพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วยตะกอนเศษหินเชิงเขา ตะกอนชายหาด ปัจจุบัน และหินแกรนิตยุคไทรแอสสิก โดยส่วนใหญ่จะ เป็นตะกอนเศษหินเชิงเขา	ระยะก่อสร้าง การรองรับฐานรากของสะพาน ในช่วงระยะก่อสร้าง โครงการ ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะทาง ธรณีสัณฐาน และธรณีโครงสร้าง จึงไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบด้านธรณีวิทยา	ระยะก่อสร้าง -	-
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ประกอบด้วย กิจกรรมการบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตาม กำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานฉุกเฉินไม่มี การเปิดพื้นที่ การคมนาคมบนถนนโครงการ กิจกรรม ดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อใด ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลง	ระยะดำเนินการ -	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	ลักษณะทางธรณีสัณฐาน และธรณีโครงสร้าง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านธรณีวิทยา		
4) น้ำผิวดิน เมืองพัทยาไม่มีแหล่งน้ำธรรมชาติอาศัยน้ำฝนและน้ำจากอ่างเก็บน้ำของอำเภอบางละมุงและแหล่งน้ำที่สร้างขึ้น ได้แก่ อ่างเก็บน้ำ และคลอง จากการตรวจสอบแนวเส้นทางโครงการ พบว่าแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านแหล่งน้ำธรรมชาติ มีอ่างเก็บน้ำที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ อ่างเก็บน้ำห้วยซากนอก ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกของโครงการ	ระยะก่อสร้าง พื้นที่โครงการไม่ตัดผ่านแหล่งน้ำผิวดิน ดังนั้น ในระยะก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะก่อสร้าง -	-
	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการ -	-
5) น้ำใต้ดิน จังหวัดชลบุรีมีปริมาณการใช้น้ำบาดาลทั้งหมด 34.84 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี โดยเป็นการใช้เพื่ออุตสาหกรรม รองลงมาเป็นการใช้เพื่ออุปโภคบริโภค และการเกษตรกรรม โดยในพื้นที่โครงการไม่พบแหล่งน้ำใต้ดิน	ระยะก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่โครงการไม่ตัดผ่านแหล่งน้ำใต้ดิน ดังนั้น การพัฒนาโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน	ระยะก่อสร้าง -	
	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการ -	
6) น้ำทะเล แหล่งน้ำในเมืองพัทยาส่วนใหญ่เป็นน้ำทะเล โดยแหล่งน้ำทะเลในเขตเมืองจะแบ่งออกเป็น 4 เขต ได้แก่ เขตจอมเทียน เขตพัทยา เขตนาเกลือ และเขตเกาะล้าน ซึ่งส่วนใหญ่จะมีคุณภาพที่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน	ระยะก่อสร้าง พื้นที่โครงการไม่ตัดผ่านน้ำทะเล ดังนั้นในระยะก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำทะเล	ระยะก่อสร้าง -	
	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการ -	
7) คุณภาพอากาศ ลักษณะภูมิอากาศจังหวัดชลบุรีฝนตกชุกสลับแห้งแล้ง ฤดูกาลแบ่งออกเป็น 3 ฤดู ได้แก่ ฤดูฝน ฤดูหนาว และฤดูแล้ง	ระยะก่อสร้าง - ฝุ่นละอองจากการขนส่งวัสดุ - กิจกรรมการขนย้ายวัสดุ ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง การขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งกิจกรรมการ	ระยะก่อสร้าง - ดำเนินการเปิดหน้าดินสำหรับการก่อสร้างเป็นช่วง ๆ หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกันตลอดแนวก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง วิธีดำเนินการ : - ตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ซึ่งไวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 1 สถานี บริเวณ

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>สำหรับเมืองพัทยายู่อยู่ติดชายฝั่งทะเลและอยู่ในภาคตะวันออกของประเทศ อุณหภูมิตลอดทั้งปีไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก</p>	<p>ขนส่งทำให้ฝุ่นละอองบนถนนฟุ้งกระจายแต่กิจกรรมนี้เกิดขึ้นเป็นช่วงเวลาและจำกัดในเขตทางที่ใช้ ดังนั้นผลกระทบต่ออยู่ในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างในพื้นที่ก่อสร้าง ฝุ่นละอองรวม (TSP) <p>กิจกรรมงานก่อสร้างที่ส่งผลกระทบ ได้แก่ กิจกรรมประเภทแผ้วถาง/ปรับพื้นที่ งานขุดเปิด งานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง งานถมคันทาง งานก่อสร้างชั้นทาง งานลาดยาง และงานก่อสร้างทางต่างระดับ กิจกรรมดังกล่าวอาจทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ชุมชนและสถานศึกษาตามแนวถนน สำหรับการคำนวณค่าความเข้มข้นของฝุ่นละออง ซึ่งเป็นการฟุ้งกระจายโดยการพาของลมที่ไม่มีความเร็วก๊าซเป็นปัจจัยผันแปร ปริมาณฝุ่นละอองจากการก่อสร้างโครงการในกรณีที่ปล่อยให้ฟุ้งกระจายโดยไม่มีการควบคุม</p> <p>เมื่อนำปริมาณฝุ่นละอองจากการก่อสร้างโครงการมารวมกับปริมาณฝุ่นละอองที่ได้จากการบริเวณที่ได้รับผลกระทบเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในเขตทาง และประชาชนที่อยู่ในระยะปะชิดเขตทาง อีกทั้งการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการจะก่อสร้างเป็นช่วง ๆ เมื่องานเตรียมพื้นที่ และงานดินในแต่ละช่วงเสร็จสิ้น ผลกระทบจากฝุ่นละอองจะลดลง ดังนั้นคาดว่าผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและฝุ่นละอองขนาดเล็กมากกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀)จะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 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 และถนนท้องถื่น และถนนเชื่อมต่ออย่างสม่ำเสมอ - ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์รถบรรทุกรวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งานอย่างน้อย 1 ครั้ง/สัปดาห์ หากมีอาการผิดปกติต้องปรับปรุงแก้ไขทันที - ล้างล้อรถให้สะอาดก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง โดยจัดทำพื้นที่สำหรับล้างล้อบริเวณทางเข้า/ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ 	<p>ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก บ้านหนองหิน อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี</p> <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 <p><u>ระยะเวลา/ความถี่ :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 ครั้ง/ปี เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันหยุดและวันธรรมดา 1 ตลอดระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> ภายหลังจากเปิดใช้เส้นทางของโครงการ จะเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการสัญจรของยานพาหนะต่าง ๆ และเป็นฝุ่นละอองที่อยู่ตามผิวถนนเท่านั้น คาดว่าการสัญจรบนถนนโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวจนมีนัยสำคัญ และกิจกรรมการซ่อมบำรุงตามปกติ หรือตามเวลาที่กำหนดและในกรณีพิเศษ อาจมีการขนย้ายอุปกรณ์ก่อสร้างงานทำผิวทาง จึงคาดว่าจะเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองอยู่บ้างแต่จะมีปริมาณน้อยจนไม่มีนัยสำคัญ ดังนั้นจึงคาดว่ากิจกรรมดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> -</p>	<p>-</p>
<p>8) เสียง จากรายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมภาคตะวันออก ปี 2566 การติดตามตรวจสอบระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมโดยสถานีตรวจวัดระดับเสียงแบบอัตโนมัติของกรมควบคุมมลพิษ บริเวณพื้นที่จังหวัดชลบุรี บริเวณพื้นที่ชุมชน และบริเวณพื้นที่ริมหรือใกล้ถนนจำนวน 3 สถานี พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทุกสถานีตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน มีค่าระดับเสียงอยู่ระหว่าง 52.2-69.6 เดซิเบลเอ (ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่องกำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป กำหนดค่ามาตรฐานระดับเสียงเฉลี่ย (L_{eq}) 24 ชั่วโมงไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ได้แก่ กิจกรรมที่ใช้เครื่องจักรทำงาน เช่น งานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง งานดินงานก่อสร้างฐานราก ก่อสร้างทางต่างระดับ งานผิวทางและชั้นทาง และการบดอัดดิน ซึ่งในการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา โดยจากการคาดการณ์ระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมงานดิน <p>จากการคำนวณระดับเสียงของกิจกรรมงานดินระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างส่งถึงบ้านที่อยู่ในระยะประชิดเขตทางมีค่า 83.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานฯ ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ อีก</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้แจ้งแผนการก่อสร้างให้ ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวอยู่ใกล้เคียงได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน ก่อนดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้าง - กำหนดระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังกว่าปกติ ให้อยู่ระหว่าง 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้รบกวนช่วงเวลาการพักผ่อนของประชาชน - หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลาย ๆ เครื่องพร้อมกัน เช่น รถแทรกเตอร์ รถแบคโฮ และเครื่องจักรเจาะ เป็นต้น บนพื้นที่เดียวกัน และหลีกเลี่ยงการตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน - จำกัดระยะเวลาทำงานของคนงานที่ทำงานในพื้นที่ที่เสี่ยงจากเสียงดังไม่เกิน 8 ชม./วัน 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> <u>วิธีดำเนินการ :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ซึ่งไวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 1 สถานี บริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก บ้านหนองหิน อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี <p><u>ดัชนีตรวจวัด :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงพื้นฐาน 90 (L_{90}) <p><u>ระยะเวลา/ความถี่ :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 ครั้ง/ปี เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันหยุดและวันธรรมดา 1 ตลอดระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	<p>ทั้ง กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างไม่ได้เกิดขึ้นต่อเนื่องและไม่เกิดขึ้นอย่างถาวร คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง <p>จากการคำนวณระดับเสียงของงานผิวทางและชั้นทาง ระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างส่งถึงบ้านที่อยู่ในระยะประชิดเขตทางมีค่า 81.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานฯ ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ อีกทั้ง กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างไม่ได้เกิดขึ้นต่อเนื่องและไม่เกิดขึ้นอย่างถาวร คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมงานก่อสร้างทางลอด <p>จากการคำนวณระดับเสียงของงานก่อสร้างทางลอด ระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างส่งถึงบ้านที่อยู่ในระยะประชิดเขตทางมีค่า 81.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานฯ ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ แต่เนื่องจากกิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างไม่ได้เกิดขึ้นต่อเนื่องและไม่เกิดขึ้นอย่างถาวร คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง</p>	<ul style="list-style-type: none"> - หมั่นดูแล และรักษาบำรุงเครื่องจักรให้มีสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ - ห้ามใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังอย่างเด็ดขาดในเวลากลางคืน - กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างสอบถามความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงจากผู้ที่พักอาศัยที่อยู่ในระยะ 15 – 50 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างถนนของโครงการ โดยจะต้องได้รับความยินยอมจากชุมชนในบริเวณดังกล่าวให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงก่อนเริ่มการก่อสร้างในช่วงนั้น ๆ - ติดตั้งกำแพงกันเสียง โดยใช้วัสดุประเภทแผ่นอลูมิเนียม (Aluminum sheet) หนา 1.59 มิลลิเมตร (หรือหนา 0.0625 นิ้ว) หรือวัสดุอื่น ๆ ที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าที่มีความสามารถในการลดทอนระดับเสียงลงได้อย่างน้อย 25 เดซิเบล (เอ) ความสูงของกำแพงอย่างน้อย 2 เมตร ซึ่งมีความยาวครอบคลุมแหล่งกำเนิดเสียง 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมในระยะดำเนินการ ได้แก่ การคมนาคมบนถนนโครงการ และการบำรุงรักษา โดยระดับเสียงที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดการคมนาคมบนถนนจะขึ้นอยู่กับ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปลุกต้นไม้ทรงพุ่มสลับทรงสูงบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อลดเสียงและอากาศเสียจากการจราจร 	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	<p>ปริมาณการจราจร ผลกระทบที่เกิดขึ้นคาดว่าจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณแนวเส้นทางโครงการ แต่เสียงที่เกิดขึ้นเป็นช่วง ๆ ดังนั้นระยะดำเนินการส่งผลกระทบต่อเสียงรบกวนจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>สำหรับงานบำรุงรักษาทางทั้งที่เป็นแบบปกติ แบบตามอายุการใช้งานและแบบฉุกเฉิน ผลกระทบจะเกิดขึ้นเป็นครั้งคราวเท่านั้น ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบน้อยมาก หรือไม่มีเลยจนเป็นผลที่มีนัยสำคัญ ดังนั้นคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p>	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดความเร็วรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงรบกวน - เมืองพัทยาต้องดูแลบำรุงรักษาผิวถนนของโครงการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อป้องกันเสียงดังจากผิว 	
<p>9) ความสั่นสะเทือน</p> <p>โครงการได้กำหนดให้มีการตรวจวัดความสั่นสะเทือน จะดำเนินการตรวจวัดต่อเนื่อง 24 ชั่วโมงเป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 1 สถานี บริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก บ้านหนองหิน ซึ่งเป็นสถานีเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ และเสียง และจะดำเนินการตรวจวัดในช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศเนื่องจากที่มาของแหล่งกำเนิดพร้อมกัน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ได้แก่ การก่อสร้างในสวนงานขนย้ายดิน/หิน และวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง งานก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพาน งานก่อสร้างคันทาง กิจกรรมมีการใช้เครื่องจักรคือ รถบรรทุก รถขุด รถแทรกเตอร์ รถบดถนน เป็นต้น ความสั่นสะเทือนจากเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างจะทำให้เกิดคลื่นความสั่นสะเทือนผ่านพื้นดินและแพร่กระจายออกโดยรอบ ซึ่งระดับของความสั่นสะเทือนจะลดลงตามระยะทางและขึ้นกับตัวกลางที่ส่งผ่าน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง <p>ผลการคำนวณจากพื้นที่ก่อสร้างกิจกรรมการใช้รถบดสั่นสะเทือนล้อเรียบจะเห็นว่าค่าความสั่นสะเทือน Peak Particle Velocity (PPV) จะลดลงอย่างรวดเร็ว</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างฐานรากให้ใช้วิธีแบบเข็มเจาะ เพื่อลดความสั่นสะเทือน - กรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่องใกล้กับบริเวณชุมชน หรือบริเวณที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ เช่น วัด โรงเรียน สถานศึกษา โดยเฉพาะการขุดเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างสะพาน จำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุดเจาะเสาเข็ม โดยเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะ เพื่อลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น - ตรวจสอบสภาพอาคารบ้านเรือนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการก่อนก่อสร้าง หากอาคารได้รับความเสียหายจากการก่อสร้างของโครงการ ผู้รับเหมาจะต้องเป็นخذใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเหมาะสม - หากจำเป็นต้องเปิดฝัถนนและต้องใช้แผ่นเหล็กวางปิดพื้นถนนชั่วคราวต้องใช้พื้นรองแบบยาง 	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>จากแหล่งกำเนิด คือ ที่ระยะทาง 1 เมตร จากตำแหน่งก่อสร้าง ค่า PPV จะมีค่าค่อนข้างสูง คือ 112.198 มม./วินาที และที่ระยะทาง 5, 10, 15 และ 20 เมตร จะลดลงเหลือ 10.035, 3.548, 1.931 และ 1.254 มม./วินาที ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับค่าผลกระทบอันเนื่องมาจากความสั่นสะเทือนที่มีต่อคนและอาคารสิ่งปลูกสร้าง Whiffin, A.C., and Leonard, 1971 พบว่าเป็นค่าความสั่นสะเทือนในระดับที่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม และจากมาตรฐานระดับแรงสั่นสะเทือนสำหรับอาคารที่ไวต่อผลกระทบตามมาตรฐานประเทศเยอรมนี DIN 4150 พบว่าค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ไม่เป็นอันตราย แม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ (Ancient Building) ดังนั้นผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>- กิจกรรมงานโครงสร้างต่างระดับ</p> <p>ผลการคำนวณจากกิจกรรมที่ใช้รถเจาะเสาเข็ม จะเห็นว่าค่าความสั่นสะเทือนที่ระยะทาง ที่ระยะทาง 1 เมตร จากตำแหน่งก่อสร้าง ค่า PPV จะมีค่าค่อนข้างสูง คือ 392.159 มม./วินาที ส่วนที่ระยะ 5, 10, 15 และ 20 เมตร จะลดลงเหลือ 35.076, 12.410, 6.750 และ 4.384 มม./วินาที ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับค่าผลกระทบอันเนื่องมาจากความสั่นสะเทือนที่มีต่อคนและอาคารสิ่งปลูกสร้าง Whiffin, A.C., and Leonard, 1971 พบว่า เป็นค่าความสั่นสะเทือนในระดับที่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม และจากมาตรฐานระดับแรงสั่นสะเทือนสำหรับอาคารที่ไวต่อผลกระทบตามมาตรฐานประเทศเยอรมนี DIN 4150 พบว่าค่าความ</p>	<p>เพื่อลดความดังของเสียง ในกรณีที่ต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ</p> <p>- จำกัดน้ำหนักรบรรทุกของยานพาหนะของโครงการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน</p>	

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	<p>สันสะพานที่ตรวจวัดได้ไม่เป็นอันตราย แม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ (Ancient Building) ดังนั้นผลกระทบต่ออยู่ในระดับต่ำ</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u> ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจะเกิดจากรถบรรทุกที่วิ่งผ่านบนถนนระดับดินเป็นหลัก ส่วนผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกบนสะพานจะไม่รุนแรงเท่าผลกระทบที่เกิดขึ้นบนทางระดับดิน เพราะโครงสร้างระดับของสะพานสามารถถ่ายเทคลื่นความสั่นสะเทือนลงไปยังตอม่อ ระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุก ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในช่วง 0.001 - 0.013 มิลลิเมตร/วินาที เมื่อพิจารณาระดับผลกระทบตาม Whiffin, A.C., and Leonard, 1971 และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่าระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่ออาคาร</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> -</p>	<p>-</p>
<p>10) ทรัพยากรป่าไม้ สภาพป่าไม้โดยทั่วไปของจังหวัดชลบุรีเดิมเป็นป่าดงดิบและป่าเบญจพรรณ ส่วนป่าชายเลนน้ำเค็มมีเป็นส่วนน้อย ปัจจุบันป่าไม้ถูกทำลายลงเป็นจำนวนมาก และไม้ที่ถูกทำลายมากที่สุดคือ ไม้กระยาเลย ส่วนใหญ่เป็นไม้ขนาดเล็กถูกนำไปทำหลักเสาเข็ม และในปี 2560 จังหวัดชลบุรี มีเนื้อที่ป่าไม้ 545.58 ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ 12.02% ของเนื้อที่ทั้งหมดของ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมการแผ้วถาง/ปรับพื้นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดแนวเส้นทางอาจต้องมีการปรับแต่งพื้นที่ และจากการศึกษาจากแผนที่การจำแนกเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่า พื้นที่โครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนเมือง และพื้นที่เกษตรกรรม ไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ และพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ดังนั้นการพัฒนา</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> -</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>จังหวัด เป็นป่าชายเลนจำนวน 41.989 ตารางกิโลเมตร มีป่าสงวนแห่งชาติ 9 แห่ง</p> <p>ทั้งนี้ พื้นที่โครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนเมือง และพื้นที่เกษตรกรรม</p>	<p>โครงการไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การดำเนินกิจกรรมบนถนนโครงการภายหลังการเปิดใช้เส้นทาง จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศ เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการไม่จะเป็นการคมนาคมบนถนนโครงการ และการบำรุงรักษาทาง ดำเนินการอยู่บนผิวจราจรเท่านั้น อีกทั้งบริเวณพื้นที่โครงการไม่พบพื้นที่ป่า ดังนั้นระยะดำเนินการไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศแต่อย่างใด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	<p>-</p>
<p>11) ทรัพยากรสัตว์ป่า</p> <p>สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนเมือง ไม่พบสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการแต่อย่างใด</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>พื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ชุมชน และพื้นที่ เกษตรกรรม ไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ และพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ สัตว์ที่พบส่วนใหญ่เป็นสัตว์ประจำถิ่นที่สามารถอยู่ได้ในพื้นที่ชุมชนเมือง และพื้นที่เกษตรกรรม เนื่องจากเป็นปรับตัวได้ดีในการอยู่อาศัย หากิน ทำรัง สามารถเพิ่มจำนวนประชากรได้ และมีการกระจายพันธุ์อย่างกว้างขวาง เช่น นกพิราบ กิ้งก่าแก้ว จิ้งจก หางหนาม หนูท้องขาว กระจอกปลายหางดำ กระจอน เป็นต้น ดังนั้นระยะก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของสัตว์ป่า</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>-</p>	<p>-</p>
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>กิจกรรมของโครงการมีเพียงการบำรุงรักษาทาง ไม่มีการตัดต้นไม้เพิ่มเติม ไม่กระทบต่อแหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของสัตว์ป่า จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>12) น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค การให้บริการน้ำเพื่อการอุปโภคในพื้นที่โครงการจากสถานีผลิตน้ำห้วยขากนอก ซึ่งห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 500 เมตร</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการใช้น้ำของโครงการในระหว่างการก่อสร้างสามารถแบ่งลักษณะการใช้น้ำออกเป็น 2 ลักษณะ คือการใช้น้ำสำหรับกิจกรรมการก่อสร้างถนน เช่น การฉีดพ่นน้ำเพื่อลดฝุ่น การฉีดพรมน้ำเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เป็นต้น ซึ่งโครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาเป็นผู้จัดหาน้ำให้เพียงพอโดยไม่กระทบต่อการใช้น้ำของประชาชน - การใช้น้ำสำหรับกิจกรรมชำระล้างของพนักงานและคนงานก่อสร้างในสำนักงานก่อสร้างโครงการชั่วคราวและที่พักคนงาน สำหรับน้ำใช้ในบริเวณบ้านพักคนงาน 50 คน อัตราการใช้น้ำประมาณ 200 ลิตร/คน/วัน (อ้างอิงตามสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พ.ศ. 2541) จะมีการใช้น้ำประมาณ 10.00 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โครงการจะจัดหาแหล่งน้ำที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้งานในการอุปโภคบริโภคของชุมชน ดังนั้นการดำเนินงานของโครงการจึงก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคของชุมชนในระดับต่ำ <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การเปิดใช้เส้นทางและการบำรุงรักษาทาง ไม่มีกิจกรรมที่ต้องใช้น้ำ จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อการใช้น้ำของชุมชนแต่อย่างใด</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้มีถังบรรจุน้ำขนาด 2,000 ลิตร หรือ 2.0 ลบ.ม. วางไว้ข้างสำนักงานโครงการ จำนวน 2 ถัง และที่พัคนงาน จำนวน 8 ถัง - ผู้รับจ้างจะซื้อน้ำจากเอกชนที่กำหนดน้ำเพื่อลดปัญหาการแย่งน้ำจากประชาชน ลดการใช้น้ำร่วมกับระบบการให้บริการน้ำใช้ของชุมชน เพื่อลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากปริมาณการใช้น้ำของโครงการต่อชุมชน <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>	<p>-</p> <p>-</p>
<p>13) การคมนาคมขนส่ง จังหวัดชลบุรีมีระบบการคมนาคมขนส่งทั้งถึง ทั้งการขนส่งทางบก ทางเรือและทางอากาศ รวมทั้งการขนส่งทางท่อสำหรับสินค้าเหลว ได้แก่ น้ำมันและ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมในระยะก่อสร้าง ได้แก่ การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง และวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง โครงการ งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานขนย้ายวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจาก</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประชาสัมพันธ์โดยตีประกาศรายละเอียดโครงการให้ผู้บริโภคใช้ถนน และประชาชนทราบล่วงหน้า เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ เช่น ชื่อ งานหรือโครงการ ผู้รับจ้าง กำหนดระยะเวลา 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่สำรวจ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ได้แก่ จุดตัดกับถนน ทล.3 และถนนจอมเทียนสาย 2

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>สารเคมี การคมนาคมและขนส่งของจังหวัดชลบุรีอาศัยทางบกเป็นหลัก</p>	<p>พื้นที่ก่อสร้าง งานก่อสร้างผิวทางและชั้นทาง จะส่งผลให้มีปริมาณจราจรบนทางหลวงที่แนวถนนโครงการขนส่งเพิ่มมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อการสัญจร/จราจรบริเวณจุดตัดทางแยกที่แนวถนนโครงการตัดผ่าน และถนนท้องถิ่น โดยการก่อสร้างจะต้องกันแนวเขตก่อสร้างไว้บางส่วนทำให้ผู้สัญจรผ่านเดินทางไม่สะดวกและเป็นอุปสรรคในการเดินทางผ่านในช่วงก่อสร้างและระยะเวลาก่อสร้างค่อนข้างนาน แต่ไม่เกิดขึ้นถาวร การคมนาคมอาจติดขัดมากในช่วงเวลาเร่งด่วน แต่อย่างไรก็ตามในช่วงก่อสร้างโครงการไม่ปิดกั้นการเดินทาง สามารถเดินทางได้ปกติ ดังนั้นจึงคาดว่ากิจกรรมดังกล่าวจะส่งผลกระทบในด้านลบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร/การจราจรของโครงข่ายเส้นทางคมนาคมหลักและโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในท้องถิ่นอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>เริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ งบประมาณ และผู้ควบคุมงานรวมถึงสถานที่ติดต่อ ควรมีการตั้งป้ายประกาศรายละเอียดโครงการในจุดที่เห็นได้ชัดบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้ติดป้ายสัญญาณเตือนประกอบด้วยแผงกันกรวยเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ป้ายจราจรแสงสว่างและไฟกระพริบ สัญญาณธงและไฟวาบ วับ เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทั่วไปให้ทราบล่วงหน้าก่อนถึงจุดดำเนินโครงการ - ที่ระยะ 500 เมตร และ 200 เมตร ตามลำดับและติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างให้ชัดเจนในเวลากลางคืน - ต้องควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่างเคร่งครัด ได้แก่ การจำกัดความเร็ว และการบรรทุกน้ำหนักตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ และการชำรุดของถนน - ในกรณีผิวจราจรชำรุดเสียหายต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาด้านการจราจรและอุบัติเหตุ - จัดให้มีที่จอดเครื่องจักรในพื้นที่ดำเนินการก่อสร้าง มิให้กีดขวางบนถนนโครงข่ายที่ใช้ในการขนส่ง - จัดทำทางเบี่ยงช่วงคราวบริเวณถนนเดิม เพื่อให้การเดินทางได้ปกติ โดยไม่ปิดกั้นการเดินทาง - หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงโมงเร่งด่วน ระหว่างเวลา 07.00-09.00 น. และ 16.00-18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร 	<p>จุดตัดกับถนนเลียบริมทางรถไฟ กม. ตัดกับถนนชัยพฤกษ์ 2 รวมถึงถนนท้องถิ่นใกล้เคียง</p> <p>ดัชนีการตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ - สภาพการชำรุดเสียหายตลอดเส้นทางของการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น - รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ รวมถึงอุบัติเหตุที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการตามแนวเส้นทางที่ขนส่ง <p>ความถี่ในการตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สำหรับกิจกรรมการบำรุงรักษาปกติ หรือการบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และการบำรุงรักษาพิเศษ/ฉุกเฉิน อาจมีการปิดช่องจราจรชั่วคราวบริเวณนั้น ๆ เพื่อปรับปรุงผิวจราจร ซึ่งจะเกิดขึ้นในบางช่วงของแนวเส้นทางและบางช่วงเวลาเท่านั้น หลังจากซ่อมเสร็จสามารถเดินทางได้ปกติ ดังนั้นจึงคาดว่าจะกิจกรรมดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>	-
<p>14) สาธารณูปโภค</p> <p>การไฟฟ้าอยู่ในเขตรับผิดชอบของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเมืองพัทยา</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การก่อสร้างในบางช่วงของแนวเส้นทางโครงการมีผลกระทบต่อกรรื้อย้ายไฟฟ้า ที่ต้องรื้อย้ายออกนอกเขตทางพื้นที่ก่อสร้าง โดยขั้นตอนการรื้อย้ายไฟฟ้าต้องประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องล่วงหน้าก่อนดำเนินการรื้อย้าย และจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างระบบไฟฟ้าใหม่เพื่อทดแทนระบบไฟฟ้าเดิมก่อน แล้วทำการรื้อย้ายระบบไฟฟ้าเดิมเพื่อไม่ให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด และผลกระทบชั่วคราวจึงคาดว่าจะส่งผลกระทบในระดับต่ำ</p> <p>ส่วนกิจกรรมการงานตัด/เชื่อมเหล็ก ใช้ไฟฟ้าที่มาจากเครื่องกำเนิดไฟฟ้าแบบเคลื่อนที่ (Mobile Generator) สำหรับไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน จะใช้ไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ที่ผู้รับเหมาจัดเตรียมสำรองไว้ใช้งานในแต่ละวัน และไฟฟ้าใช้ในครัวเรือนบริเวณบ้านพักคนงาน จะติดต่อใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเมืองพัทยา ที่มีปริมาณ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ต้องมีการแจ้งหรือประกาศเตือนให้ผู้ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบไฟฟ้าทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน</p> <p>- จัดเตรียมน้ำดื่ม-น้ำใช้ที่สะอาดและเพียงพอภายในสำนักงานโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง</p>	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	<p>สำรองเพียงพอต่อการใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ ดังนั้นการดำเนินงานของโครงการจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าของชุมชน</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u> กิจกรรมในช่วงนี้เป็นเพียงการคมนาคมและการบำรุงรักษา ซึ่งเป็นการซ่อมบำรุงทางเป็นส่วนใหญ่ ส่วนระบบไฟฟ้าส่องสว่างและไฟสัญญาณจราจรตามแนวถนนโครงการ ซึ่งจะใช้ไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเมืองพัทยา ซึ่งมีปริมาณสำรองเพียงพอ จึงไม่มีผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าของชุมชนในบริเวณใกล้เคียง</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> -</p>	<p>-</p>
<p>15) การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ</p> <p>สภาพปัญหาน้ำท่วมซ้ำซาก การเกิดอุทกภัยในจังหวัดชลบุรีเป็นการเกิดอุทกภัยที่เกิดขึ้นในพื้นที่ราบลุ่ม โดยเฉพาะตอนเหนือของตัวจังหวัดแต่เป็นครั้งคราวพบว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดมีพื้นที่เสี่ยงน้ำท่วมซ้ำซากต่าและน้ำท่วมซ้ำซากปานกลาง ในขณะที่พื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากสูงเกิดขึ้นเพียงเล็กน้อย โดยพื้นที่การเกิดน้ำท่วมซ้ำซากส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณตอนเหนือของจังหวัดโดยเมืองพัทยามีพื้นที่น้ำท่วมถึงคิดเป็น ร้อยละ 5 ของพื้นที่ทั้งหมด ระยะเวลาท่วมขังนานสุดประมาณ 1 ชั่วโมง ในเดือนตุลาคม</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> แนวโครงการมีสภาพภูมิประเทศเป็นเนินเขาจากที่ต่ำทิศตะวันตกไปยังที่สูงทิศตะวันออก แนวโครงการไม่มีลำน้ำตัดผ่าน มีอ่างเก็บน้ำที่อยู่ในบริเวณโครงการได้แก่อ่างเก็บน้ำห้วยชากนอก ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกของโครงการ เนื่องจากพื้นที่โครงการไม่ได้ตัดผ่านแหล่งน้ำผิวดิน จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>ในส่วนของดิน และงานถมดินคันทาง การกองดินถมและกองวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ในบริเวณใกล้แหล่งน้ำ จะล้างรถบรรทุกทำให้แหล่งน้ำตื้นเขิน ถ้าหากเกิดการระบายไม่ทันก่อให้เกิดน้ำท่วมขังและกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงได้ การระบายน้ำจึงต้องระบายไปตามถนนเรียบทางรถไฟทางทิศตะวันออกก่อนจะไหลผ่านท่อลอดข้ามทางรถไฟเพื่อระบายน้ำไปตามลำน้ำธรรมชาติต่อไป ส่วนบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการจนถึงทางรถไฟจะมีลักษณะการระบายน้ำจากบริเวณทางรถไฟทางทิศตะวันตกมายังท่อระบายน้ำริมถนนสุขุมวิท เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในพื้นที่ราบ ไม่มีการการ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - วางท่อระบายน้ำ/รางระบายน้ำ เพื่อการระบายน้ำให้เพียงพอ - การก่อสร้างทางเบี่ยงต้องไม่ปิดกั้นการระบายน้ำโดยธรรมชาติ และจะต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก - การกองดิน ทราย และวัสดุอื่น ๆ จะต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะพามาถมดินทรายไหลลงแหล่งน้ำรวมทั้งทำการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ - ดำเนินการรื้อย้ายอุปกรณ์ก่อสร้าง หรือวัสดุที่เหลือจากงานก่อสร้างออกจากบริเวณก่อสร้างสะพาน/ท่อลอด/รางระบายน้ำทันทีเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ - เมื่อก่อสร้างทางแล้วเสร็จในแต่ละช่วง ให้ทำการขุดลอกกระบระบายน้ำทันที 	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	<p>ก่อสร้างโครงการที่ตัดผ่านแหล่งน้ำ ดังนั้นจึงคาดว่ากิจกรรมดังกล่าวส่งผลกระทบในระดับต่ำ</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u> เมื่อเปิดใช้เส้นทางในระยะยาวหากไม่มีการดูแลและบำรุงรักษาที่ดีพอ เกิดการสะสมของตะกอนดินในท่อระบายน้ำตามแนวเส้นทาง อาจเกิดปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วมขังตามแนวถนนขึ้นได้ แต่ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นเป็นครั้งคราวและส่งผลกระทบเล็กน้อยแปรผันตามปริมาณน้ำฝนที่ตกลงมาจึงคาดว่าผลกระทบในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> -</p>	<p>-</p>
<p>16) การใช้ประโยชน์ที่ดิน</p> <p>จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของสถานีพัฒนาที่ดินจังหวัดชลบุรี พบว่า จังหวัดชลบุรี มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน 3 อันดับแรก ได้แก่ (1) พื้นที่เกษตรกรรม (2) พื้นที่ชุมชนและเมือง (3) พื้นที่อุตสาหกรรม</p> <p>สภาพพื้นที่เป็นที่ราบ ในพื้นที่บริเวณนี้มีชุมชนกระจายตัวอยู่อย่างหนาแน่น ตลอดแนวเส้นทาง การใช้ประโยชน์บริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่หมู่บ้าน รองลงมา เป็นพื้นที่ทุ่งหญ้าธรรมชาติ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ส่วนใหญ่ก่อสร้างตามแนวถนนผังเมือง ที่ดินโดยรอบแนวเส้นทางโครงการประกอบด้วยที่ดินประเภทที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม (สีแดง) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (สีน้ำตาล) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) และที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) สำหรับโครงการประเภทเส้นทางคมนาคม ซึ่งเป็นระบบสาธารณูปโภค ดังนั้นโครงการ จึงสามารถดำเนินการก่อสร้างได้โดยไม่ขัดต่อข้อกำหนดผังเมือง ในการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่อยู่อาศัย ชุมชนเมือง พื้นที่ทำการเกษตร สิ่งปลูกสร้าง ตามเขตทาง ส่งผลให้ประชาชนสูญเสียการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และมีสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงจากเดิม ดังนั้นจึงคาดว่ากิจกรรมดังกล่าวส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับปานกลาง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - งานเตรียมพื้นที่เขตทางและการก่อสร้างในแต่ละช่วงจะต้องควบคุมกิจกรรมให้อยู่ในพื้นที่จะดำเนินการเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนการใช้ที่ดินข้างเคียง - กรณีตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม การเตรียมการควรดำเนินการหลังจากที่เกษตรกรเก็บเกี่ยวพืชผลทางการเกษตรแล้วเสร็จ และ/หรือก่อนลงมือปลูกในรอบถัดไป เพื่อลดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตร - กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางให้เกิดประโยชน์มากที่สุดสำหรับเป็นพื้นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้างเครื่องจักรกล อุปกรณ์ต่าง ๆ รวมทั้งสำนักงานชั่วคราวไว้ในพื้นที่ เป็นสัดส่วนเหมาะสม 	<p>-</p>
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ทางการขยายตัวเป็นแนวยาวตามถนนที่มีความสะดวกในการสัญจรมากขึ้น แต่ทั้งนี้ยังขึ้นอยู่กับสภาวะการ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - แจ้งให้หน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในการก่อสร้าง 	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	ขยายตัวของเศรษฐกิจของจังหวัด ซึ่งรูปแบบของที่อยู่อาศัยจะไปตามกฎหมายผังเมืองและกฎหมายควบคุมอาคารกำหนดไว้ ดังนั้นจึงคาดว่าโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในด้านบวก ระดับต่ำ	องค์ประกอบต่าง ๆ ของโครงการ ได้รับทราบเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานต่อไป	
<p>17) เศรษฐกิจและสังคม</p> <p>จากสถิติของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผลิตภัณฑ์มวลรวมปี 2565 จังหวัดชลบุรี มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด 1,173,449 ล้านบาท โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดชลบุรี ขึ้นอยู่กับ ภาคนอกเกษตรเป็นหลักมีมูลค่า 1,151,423 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากสาขาอุตสาหกรรมมูลค่า 641,356 ล้านบาท และภาคบริการที่สำคัญ ได้แก่ การขายส่งและการขายปลีก การขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร สำหรับภาคเกษตรมูลค่า 22,026 ล้านบาท</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>การเตรียมพื้นที่ การปรับสภาพพื้นที่ การก่อสร้างถนน สะพานข้ามทางรถไฟ และสะพาน เนื่องจากโครงการเป็นการก่อสร้างเพื่อเปิดแนวสายทางใหม่ตลอดเส้นทาง จึงต้องมีการเวนคืนที่ดิน สิ่งปลูกสร้างของประชาชนตามแนวสายทางโครงการ มีนโยบายในการจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้รับผลกระทบจากการเวนคืนดังกล่าวอย่างชัดเจน โปร่งใส แต่พบว่าประชาชนบางส่วนยังคงมีความวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจเกิดจากโครงการในประเด็นต่าง ๆ สามารถสรุปได้ดังนี้</p> <p>ความวิตกกังวลเกี่ยวกับการสูญเสียที่ดิน สิ่งปลูกสร้างที่อาจถูกเวนคืนบางส่วนวิตกกังวลเกี่ยวกับความล่าช้าในการดำเนินการจ่ายค่าชดเชย และความวิตกกังวลเกี่ยวกับความไม่เป็นธรรมในการพิจารณาจ่ายค่าเวนคืนเมื่อพื้นที่มีแผนดำเนินการสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับขั้นตอนและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าชดเชย แก่ผู้ได้รับผลกระทบอยู่แล้ว จึงคาดว่าระดับผลกระทบในประเด็นนี้ อยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ผลกระทบด้านการรบกวนความสงบสุข</p> <p>จากกิจกรรมการก่อสร้าง ความรำคาญจากกิจกรรมการก่อสร้าง ทั้งในช่วงก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดความรำคาญจากปัญหาฝุ่นละออง เสียงดัง และปัญหาการกีดขวางการสัญจรไปมา แต่ด้วยมาตรการป้องกัน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ประชาสัมพันธ์โดยตีประกาศรายละเอียดโครงการให้ประชาชนทราบล่วงหน้า เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ เช่น ชื่องานหรือโครงการ ผู้รับจ้าง กำหนดระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการงบประมาณ และผู้ควบคุมงานรวมถึงสถานที่ติดต่อ ควรมีการตั้งป้ายประกาศรายละเอียดโครงการในจุดที่เห็นได้ชัด - การจ่ายค่าชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน ให้พิจารณาอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม ให้พิจารณาจ่ายค่าเสียโอกาสที่เกิดจากการเวนคืนอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ และดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้แล้วเสร็จก่อนการโยกย้าย - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ ที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง มาตรการลดผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสิ้นสะอาด ตลอดจนด้านการคมนาคมขนส่ง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดควบคุมมิให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ของโครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น - จัดให้มีกล่องรับรับเรื่องร้องเรียนหน้าสำนักงานกรณีเกิดผลกระทบหรือเหตุรำคาญในระหว่างการทำงานก่อสร้าง โดยกำหนดให้วิศวกรผู้ควบคุมงานก่อสร้าง เป็นคนรับเรื่องร้องเรียน และแจ้งให้ 	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	<p>แก้ไขผลกระทบด้านอากาศและเสียง และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบอย่างเข้มงวด เช่น การกำหนดให้มีผ้าใบคลุมรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างให้มีชนิดทุกครั้งที่มีการขนส่ง การตรวจสอบ บำรุงรักษาเครื่องจักรเครื่องกลที่ใช้ในการก่อสร้างให้มีสภาพดีอยู่ตลอดเวลา เป็นต้น ดังนั้นผลกระทบที่อาจได้รับจึงอยู่ในระดับต่ำ และเป็นเพียงระยะเวลาสั้นๆ ในช่วงการก่อสร้างโครงการประมาณ 2 ปี เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จผลกระทบดังกล่าวก็จะหมดไป จึงคาดว่าระดับผลกระทบในประเด็นนี้ อยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ความขัดแย้งระหว่างคนในชุมชนกับแรงงานต่างถิ่น จากความต้องการแรงงานในช่วงก่อสร้างโครงการ แม้จะมีการกำหนดให้ผู้รับเหมาให้ความสำคัญกับการจ้างแรงงานในพื้นที่เป็นอันดับแรก แต่ยังคงมีแรงงานบางส่วนที่ต้องใช้แรงงานฝีมือเฉพาะด้าน จึงอาจมีความจำเป็นต้องใช้แรงงานจากต่างถิ่น ซึ่งอาจมีความแตกต่างด้านความเป็นอยู่ และวิถีชีวิต ขนบประเพณี ซึ่งหากไม่มีมาตรการในการดูแล ควบคุมแรงงานเหล่านั้น อาจส่งผลกระทบต่อความขัดแย้งระหว่างคนในพื้นที่และแรงงานต่างถิ่นเหล่านั้นได้ ดังนั้นผู้รับเหมาต้องมีมาตรการ กฎข้อบังคับที่เข้มงวด เพื่อช่วยระดับผลกระทบดังกล่าว อย่างไรก็ตามเนื่องจากสภาพพื้นที่เป็นชุมชนที่อยู่ใกล้เมือง และมีโรงงานอุตสาหกรรม/สถานประกอบการขนาดใหญ่กระจายอยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ แม้ไม่มากนัก แต่ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานต่างถิ่นเข้าสู่พื้นที่อยู่สม่ำเสมอ ประชาชนในพื้นที่ค่อนข้าง</p>	<p>ผู้จัดการโครงการรวมทั้งตัวแทนของเมืองพัทยา รับทราบ หลังรับเรื่องร้องเรียนต้องทำการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นโดยเร็ว หลังจากนั้นให้สรุปเรื่องร้องเรียน แนวทางแก้ไขและระยะเวลาดำเนินการ รายงานต่อเมืองพัทยา</p>	

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	<p>คุ้นชินกับการมีแรงงานต่างถิ่น และ/หรือคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่ทั้งการอยู่อาศัยชั่วคราวเพื่อทำงาน จึงมีการปรับตัวให้รับกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้ระดับหนึ่งแล้ว อีกทั้งผลกระทบดังกล่าวข้างต้น เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นชั่วคราว เฉพาะในระยะก่อสร้างเท่านั้น เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผลกระทบต่าง ๆ เหล่านี้ก็จะหมดไป จึงประเมินได้ว่าระดับผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>		
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> เมื่อโครงการฯ ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการ จะก่อให้เกิดผลดีต่อการเดินทางของประชาชน และเพิ่มโครงข่ายคมนาคม การพัฒนาแนวเส้นทางจะช่วยแบ่งเบาการจราจรในเส้นทางสายหลักได้เป็นอย่างดี ทำให้เกิดความคล่องตัวด้านการจราจร ซึ่งส่งผลต่อเนื่องถึงระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ลดลง ตลอดจนส่งผลกระทบในเชิงบวกต่อเศรษฐกิจโดยรวมของเมืองพัทยา ส่งผลต่อเนื่องไปยังภาคธุรกิจการค้าและบริการต่าง ๆ ของอำเภอที่มีโอกาสขยายตัวเพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบดังกล่าวจะอยู่ในระดับสูง</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> -</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>18) การโยกย้ายและการเวนคืน แนวถนนโครงการ สภาพพื้นที่ของโครงการ และการออกแบบทางวิศวกรรม พื้นที่ส่วนใหญ่บริเวณแนวพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่สำหรับอยู่อาศัย ดังนั้นจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินโดยใช้เขตทางประมาณ 20 เมตร แต่อย่างไรก็ตามโครงการจะออกแบบให้ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนให้น้อยที่สุด ทั้งนี้กรณีเวนคืนที่ดินโครงการต้องชดเชยตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562</p>	<p>ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างโครงการเป็นการก่อสร้างแนวถนนใหม่ โดยการพัฒนาโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงกับกลุ่มผู้ที่เสียประโยชน์ในลักษณะของการสูญเสียพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่ทำการเกษตร บ้านพักอาศัย สิ่งปลูกสร้าง พืชผลต้นไม้ และทรัพย์สินอื่นๆ ตามเขตทาง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างมีสิ่งปลูกสร้างที่ต้องเวนคืนตามแนวเส้นทางโครงการ พื้นที่ที่จะถูกเวนคืนเพื่อก่อสร้างถนนและทางยกระดับดินของโครงการ จึงทำให้เกิดการสูญเสียซึ่งทรัพย์สินของประชาชนอย่างถาวร จึงส่งผลกระทบต่อประชาชนที่ถูกเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างตามแนวถนนโครงการผลกระทบอยู่ในระดับสูง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทำการชดเชยทรัพย์สินให้กับประชาชน ก่อนการดำเนินงานก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งดำเนินการเยียวยามูลค่าทรัพย์สินตามความเหมาะสม โดยต้องคำนึงถึงความยุติธรรม การเสียโอกาสเนื่องจากผลกระทบ ทั้งนี้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 - การชดเชยทรัพย์สินให้พิจารณา เยียวยาผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน เพิ่มเติมจากมูลค่าทรัพย์สิน ตามความเหมาะสมต่อระดับของผลกระทบ - แจ้งกำหนดการก่อสร้างให้ผู้ที่ต้องถูกโยกย้ายและเวนคืนทราบก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้าง เพื่อจะได้ดำเนินการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้าง - ดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อท้องถิ่น หรือประชุม ร่วมกับการแจกแผ่นพับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้ประชาชนในพื้นที่ที่ถูกเวนคืนรับทราบ สิทธิ และผลประโยชน์ของตนในด้านต่าง ๆ โดยมีหัวข้อเบื้องต้น ได้แก่ รายละเอียดโครงการ ผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ ขั้นตอนการเวนคืน สิทธิและหน้าที่ของผู้ถูกเวนคืน - การจ่ายค่าทดแทน ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาอันสั้น 	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ในระยะดำเนินการก่อสร้าง เป็นกิจกรรมบำรุงรักษาตามระยะเวลา และการคมนาคมขนส่ง ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อการโยกย้ายเวนคืน</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	-
<p>19) การสาธารณสุข</p> <p>จำนวนสถานบริการสาธารณสุขภาครัฐและเอกชน จำนวน 2,377 แห่ง จำแนกเป็น โรงพยาบาลภาครัฐ 21 แห่ง โรงพยาบาลเอกชน 15 แห่ง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพระดับตำบล 118 แห่ง คลินิกแพทย์ 485 แห่ง คลินิกทันตกรรม 485 แห่ง ร้านขายยาแผนปัจจุบัน 1,042 แห่ง ร้านขายยาแผนปัจจุบันบรรจุเสร็จ 139 แห่ง ร้านขายยาแผนโบราณ 72 แห่ง และอัตราส่วนบุคลากรทางการแพทย์ 1 คนต่อประชากร 2,854 คน</p> <p>ทั้งนี้ พื้นที่โครงการมีสถานพยาบาลให้บริการจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลเมืองพัทยา โรงพยาบาลอำเภอบางละมุง และโรงพยาบาลจังหวัดชลบุรี</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ในช่วงที่มีการก่อสร้างผลกระทบที่อาจเกิดจากการก่อสร้าง ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานเตรียมวัสดุ ก่อสร้างและงานขนย้าย งานผิวทางและชั้นทาง งานก่อสร้างโครงสร้างและงานระบบระบายน้ำ การเข้าปฏิบัติงานของคณงานก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อให้บริการทางการแพทย์ แต่ทั้งนี้พนักงานและคณงานของโครงการทั้งหมด เป็นผู้ได้รับการคุ้มครองด้านสวัสดิการการรักษาพยาบาล สามารถเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลเมืองพัทยา และโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงได้โดยไม่เพิ่มภาระหรือเบียดสวัสดิการของประชาชนในท้องถิ่น ดังนั้นระยะก่อสร้างส่งผลกระทบต่อปัญหาด้านสาธารณสุขของชุมชนระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>- ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และเสียงอย่างเคร่งครัด</p> <p>- ให้มีการตรวจสอบสุขภาพคนงานก่อสร้างที่มาจากพื้นที่อื่นโดยเฉพาะคนงานต่างด้าว หากเป็นโรคติดต่อต้องไม่รับเข้าทำงาน</p> <p>- จัดให้มีชุดปฐมพยาบาลเบื้องต้นไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจำนวนและประเภทที่เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มียานพาหนะนำผู้ประสบอุบัติเหตุส่งโรงพยาบาลเพียงพอ</p>	-
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การบำรุงรักษาตามระยะเวลา ดังนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อสาธารณสุขของชุมชน</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	-
<p>20) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</p> <p>การบริการด้านสุขภาพอนามัยของท้องถิ่น เช่น ที่ตั้ง จำนวน ความสามารถในการรองรับผู้ป่วยได้ การอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และสวัสดิการของประชาชน เทศบาลเมืองหนองปรือ เทศบาลตำบลห้วยใหญ่ และเมืองพัทยา ได้ดำเนินการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน โดยมีหน่วยงานป้องกันและ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับเจ้าหน้าที่และคณงานก่อสร้างที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง ได้แก่ การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้เครื่องมือ เครื่องจักรกลที่มีสภาพชำรุดอยู่ในสภาพที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ความประมาทขาดอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลในขณะที่ทำงานที่มีความเสี่ยงสูงต่อสุขภาพ เช่น การทำงานกับเครื่องจักรที่มีเสียงดังเกินมาตรฐาน การทำงานบนที่สูง รวมทั้งขาด</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>- ประชาสัมพันธ์โดยการแจ้งหรือติดประกาศให้ผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนทราบล่วงหน้า เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ ทั้งสถานที่ระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ ช่วงเวลาทำงานเพื่อให้ผู้ใช้ทางได้หลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางดังกล่าว หรือใช้อย่างระมัดระวังโดยเฉพาะในเวลากลางคืน โดยมีการตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ใน</p>	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>บรรเทาสาธารณภัยให้ความช่วยเหลือเกี่ยวกับสาธารณภัยต่างๆ อาทิ เช่น เหตุเพลิงไหม้ อุทกภัย และวาตภัย เป็นต้น โดยเน้นบทบาทของ ครอบครัว ชุมชน เทศบาล ในการเฝ้าระวังดูแลความปลอดภัย และแก้ปัญหาภายในชุมชนด้วยตนเอง โดยเฉพาะปัญหาเสาพืดและอาชญากรรม</p>	<p>การเอาใจใส่ดูแลด้านความปลอดภัยที่ดี เช่น การขาดกฎระเบียบบังคับระหว่างการทำงาน เป็นต้น ซึ่งอาจเกิดบาดเจ็บเล็กน้อยในระดับปฐมพยาบาล จนถึงขั้นต้องได้รับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาล ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจากระยะก่อสร้างจะเป็นผลกระทบทางตรงต่ออาชีวอนามัย ความปลอดภัย และสุขภาพของแรงงาน ซึ่งเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง</p>	<p>จุดที่เห็นได้ชัดบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - วางแผนการจัดการก่อสร้างไม่ให้กีดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม หรือให้กีดขวางน้อยที่สุด เช่น หาพื้นที่เก็บเครื่องมือหรือจอดเครื่องจักรให้เป็นไปในบริเวณที่เหมาะสมแทนการจอดบนไหล่ทาง - ติดตั้งป้ายสัญญาณ ไฟส่องสว่าง สัญญาณไฟเตือน และไฟกระพริบ เป็นต้น ที่ได้มาตรฐาน เพื่อแสดงให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจนทั้งในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน - 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> <p>-</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>21) สุขภาพ โครงการจัดการมูลฝอยในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ได้แก่ เมืองพัทยา เทศบาลเมืองหนองปรือ และเทศบาลตำบลห้วยใหญ่ และมีพื้นที่รองรับขยะมูลฝอยได้ในอนาคต</p>	<p>ระยะดำเนินการ แหล่งกำเนิดของเสีย ขยะมูลฝอยและน้ำเสียในที่พักคนงานก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ ขยะมูลฝอยจากคนงานก่อสร้างจากปริมาณการผลิตขยะมูลฝอยจากคนงานก่อสร้าง โดยอัตราการผลิตมูลฝอยที่ 0.8 กิโลกรัม/คน/วัน จำนวนคนงานเฉลี่ยประมาณ 50 คน ดังนั้นจึงมีปริมาณขยะมูลฝอยเกิดขึ้นประมาณ 40 กิโลกรัมต่อวัน ทั้งนี้ขยะมูลฝอยดังกล่าว อาทิ กล่องโฟมและถุงใส่อาหาร เศษอาหาร ขวดบรรจุน้ำดื่ม ซึ่งมูลฝอยดังกล่าวจะรวบรวมโดยคนงานของผู้รับเหมาที่มอบหมายให้รับผิดชอบดำเนินการจัดเตรียมถังรองรับขยะและถุงบรรจุขยะไว้บริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน และรวบรวมนำกลับไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน และนำกลับไปกำจัดอย่างถูกวิธีในพื้นที่ทิ้งขยะของเทศบาลอบต. ในพื้นที่ต่อไปโดยผู้รับเหมานำมาคัดแยกและนำไปกำจัดในพื้นที่ที่เหมาะสม ดังนั้นปริมาณขยะและของเสียที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการมีปริมาณน้อย จึงคาดว่าเกิดผลกระทบในด้านลบและอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดเตรียมถุงบรรจุขยะหรือภาชนะอื่น ๆ ที่มีฝาปิด สำหรับรองรับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากคนงานก่อสร้างไว้บริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ และประสานงานหน่วยงาน เช่น อบต. เทศบาล ในพื้นที่ ให้เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัดต่อไป - ของเสียอันตรายที่มีลักษณะและคุณสมบัติตามที่กำหนดในประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม - เรื่อง การจัดการสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ.2566 เช่น น้ำมันหล่อลื่น และสารละลายในการล้างเครื่องมือ วัสดุอุดซบหรืออุปกรณ์ที่ใช้ทำความสะอาดน้ำมันที่หกรั่วไหล เป็นต้น ต้องเก็บแยกออกจากของเสียทั่วไป และรวบรวมให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการมารับไปกำจัดต่อไป - ต้องขนย้ายเศษวัสดุก่อสร้างที่ไม่ได้ใช้งานและขยะมูลฝอยออกจากพื้นที่ ก่อสร้างทุกวัน โครงการจะระบุไว้ในเงื่อนไขให้ผู้รับเหมาเก็บไปทั้งหมด และไม่อนุญาตให้กองทิ้งไว้ในพื้นที่โครงการ - จัดให้มีห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงาน ควบคุมงาน และที่พักคนงานอย่างเพียงพอในอัตราส่วนคนงาน 15 คนต่อ 1 ห้อง ซึ่งมีจำนวนคนงานประมาณ 50 คน ดังนั้นจัดให้มีห้องส้วมจำนวน 4 ห้อง 	<p>-</p>


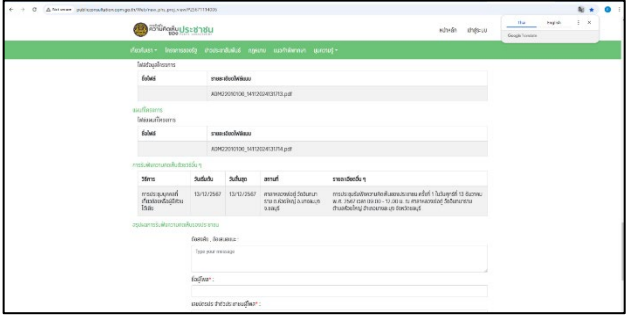
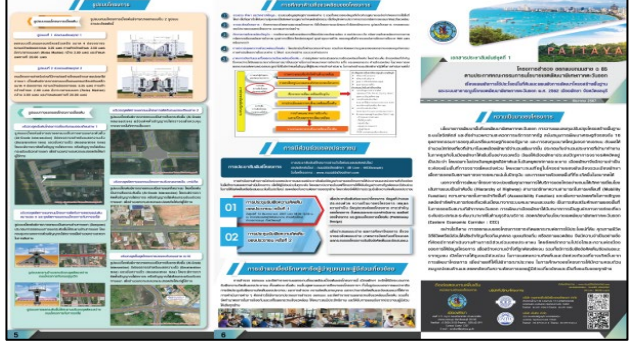
ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> - จัดที่พักคนงานให้มีความเป็นอยู่ที่ถูกสุขลักษณะ และสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมให้แก่คนงานเพื่อไม่ให้ เป็นแหล่งเพาะพันธุ์เชื้อโรค - จัดให้มีห้องสุขาเพียงพอกับจำนวนคนงานใน พื้นที่ตามที่กฎหมายกำหนด และต้องมีระยะห่าง จากแหล่งน้ำอย่างน้อย 15 เมตร พร้อมติดตั้งถัง บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ได้มาตรฐาน 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สำหรับระยะดำเนินการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ ปัญหาขยะ และน้ำเสียต่อชุมชน ไม่มีการตั้งบ้านพัก คนงานเป็นการบำรุงรักษา และการคมนาคมบนถนน โครงการ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบแต่อย่างใด</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>	-
<p>22) ประวัติศาสตร์และโบราณคดี</p> <p>พื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่พบ แหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณคดี</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างที่อาจส่งผลกระทบ ได้แก่ กิจกรรม การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง การเตรียมพื้นที่ การก่อสร้างชั้นทาง อาจได้รับ ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการขนส่ง เครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างด้วย รถบรรทุก และเครื่องจักรขณะก่อสร้าง จากข้อมูลทฤษฎี ภูมิ พื้นที่โครงการไม่พบแหล่งประวัติศาสตร์และ โบราณที่อยู่ในรัศมี 1 กิโลเมตร ดังนั้นการพัฒนา โครงการไม่ส่งผลกระทบต่อโบราณสถานและโบราณคดี</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>-</p>	-
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ภายหลังเปิดใช้ เส้นทางของโครงการ จะก่อให้เกิดผลกระทบที่สำคัญ ได้แก่ การคมนาคมบนถนน โดยความสั่นสะเทือนจากรถ โดยจะขึ้นอยู่กับปริมาณจราจร ขณะรถวิ่งผ่านถนนจะเกิด แรงสั่นสะเทือนกระจายออกมาโดยรอบ แต่เนื่องจากเวลา</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>	


ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	ที่เกิดขึ้นเป็นระยะเวลาเพียงช่วงสั้น ๆ และพื้นที่โครงการไม่พบแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณสถานในพื้นที่ศึกษา ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบต่อความเสียหายแต่อย่างใด		
<p>23) สุนทรียภาพ และการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดชลบุรี ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนแล้ว จำนวน 114 แห่ง แบ่งเป็น แหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ จำนวน 28 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น จำนวน 86 แห่ง โดยสามารถจำแนกตามรูปแบบการท่องเที่ยว</p>	<p>ระยะดำเนินการ กิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานเตรียมวัสดุก่อสร้างและงานขนย้าย งานผิวทางและชั้นทาง และการจัดระบบสาธารณูปโภคและความปลอดภัย กิจกรรมดังกล่าวเกิดความไม่น่าดูจากเครื่องจักรในการทำงาน และวัสดุก่อสร้าง แต่เกิดช่วงทำงานระยะเวลาสั้น ๆ อีกทั้งจากการตรวจสอบสภาพปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาไม่พบแหล่งท่องเที่ยวหรือที่พักผ่อนหย่อนใจแต่อย่างใด ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบต่อผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์/ทัศนียภาพ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง - ออกแบบโครงสร้างของโครงการ การกำหนดองค์ประกอบพื้นที่และการจัดภูมิทัศน์จะต้องไม่ทำให้เกิดการบดบังมุมมอง โดยการออกแบบด้านการวางผังและลักษณะทางสถาปัตยกรรมเน้นให้มีกลมกลืนกับสภาพทางธรรมชาติและสภาพภูมิประเทศ มีความสวยงามเป็นเอกลักษณ์และส่งเสริมทัศนียภาพให้ดียิ่งขึ้น - รักษาความสะอาดและจัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้าง กองวัสดุก่อสร้างมีผ้าหรือพลาสติกคลุมให้มิดชิด - ดำเนินการรื้อย้ายอุปกรณ์ก่อสร้าง หรือวัสดุที่เหลือจากงานก่อสร้างออกจากบริเวณก่อสร้างทันทีเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ - จัดทำรั้วล้อมรอบบ้านพักคนงานให้เป็นสัดส่วน ความสูงอย่างน้อย 2 เมตร กำหนดให้มีทางเข้า-ออกทางเดียว เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเข้า-ออกของคนงานก่อสร้าง</p>	-
	<p>ระยะดำเนินการ ระยะดำเนินการเป็นการคมนาคมขนส่งและการบำรุงรักษาตามระยะเวลา ดังนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์/ทัศนียภาพ</p>	<p>ระยะดำเนินการ - ดูแลบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูกบริเวณทางแยก ให้มีความสวยงามอย่างสม่ำเสมอ</p>	-

ตารางที่ 3 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

กิจกรรม	วัตถุประสงค์	วัน เวลา สถานที่	กลุ่มเป้าหมาย	ภาพประกอบ
การประชาสัมพันธ์โครงการ				
เผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์โครงการ - www.ถนน85เมืองพัทยา.com - แอปพลิเคชันไลน์โครงการ (ถนน85เมืองพัทยา) - เว็บไซต์สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี - แผ่นพับ (Brochure) - สื่อนิทรรศการ - ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ	- เพื่อนำเสนอความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการพื้นที่ศึกษา 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 3 (ต่อ) การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

กิจกรรม	วัตถุประสงค์	วัน เวลา สถานที่	กลุ่มเป้าหมาย	ภาพประกอบ
<p>การมีส่วนร่วมของประชาชน</p> <p>การเข้าพบปะหารือผู้นำชุมชน และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง</p>	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อประชาสัมพันธ์ และชี้แจงรายละเอียดโครงการ ขอบเขตการศึกษา ตลอดจนรับทราบสภาพปัญหาในปัจจุบันของพื้นที่ - รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ 	<p>ระหว่างเดือนตุลาคม-ธันวาคม 2568</p> <ul style="list-style-type: none"> - ศาลากลางจังหวัดชลบุรี - หมู่ที่ 4 บ้านชากนอก - ชุมชนชัยพฤกษ์ - ชุมชนหนองหิน - ชุมชนวัดบุญยักัญจนาราม - ชุมชนหนองพังแค - ที่ว่าการอำเภอบางละมุง - เทศบาลตำบลห้วยใหญ่ - เทศบาลเมืองหนองปรือ 	<ul style="list-style-type: none"> * หน่วยงานราชการระดับจังหวัด <ul style="list-style-type: none"> - โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี - ผู้อำนวยการส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักทางหลวงที่ 14 - รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงที่ 2 ชลบุรี - หัวหน้าส่วนราชการระดับจังหวัดชลบุรี * หน่วยงานราชการระดับอำเภอ <ul style="list-style-type: none"> - นายอำเภอบางละมุง * หน่วยงานราชการระดับท้องถิ่น <ul style="list-style-type: none"> - ปลัดเทศบาลตำบลห้วยใหญ่ - นายกเทศมนตรีตำบลหนองปรือ - ประธานชุมชนวัดบุญยักัญจนาราม - ประธานชุมชนหนองพังแค - รองประธานชุมชนหนองพังแค - สมาชิกสภาเมืองพัทยาเขต 4 	

ตารางที่ 3 (ต่อ) การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

กิจกรรม	วัตถุประสงค์	วัน เวลา สถานที่	กลุ่มเป้าหมาย	ภาพประกอบ
การมีส่วนร่วมของประชาชน				
การประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อนำเสนอความเป็นมาวัตถุประสงค์ การศึกษาของโครงการ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ พื้นที่ศึกษา - เพื่อนำเสนอขั้นตอนและขอบเขตการศึกษา รับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ 	การประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เพื่อประชาสัมพันธ์และแนะนำโครงการ เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2567 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ศาลาหลวงพ่อวัดอินทาราม ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีผู้เข้าร่วมทั้งสิ้น 131 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 4 ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> • ชื่อโครงการถนน ฉ 85 มีที่มาอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> • ชื่อถนนผังเมืองที่กำหนด จะพิจารณาจากการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น พื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่อยู่อาศัย เขตพาณิชย์กรรม โดยกำหนดขนาดเขตทาง รวมทั้งชื่อ เช่น ชื่อ ฉ 85 เพื่อเป็นที่เข้าใจของหน่วยงานผู้กำหนด
<ul style="list-style-type: none"> • แนวเส้นทางของโครงการฯ ที่จะดำเนินการนั้น จะขยายถนนถึงพื้นที่หาดจอมเทียนหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> • จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางของโครงการฯ เริ่มจากถนนจอมเทียนสาย 1 ไปตามแนวถนนชัยพฤกษ์ 1 ผ่านถนนสุขุมวิท และเชื่อมต่อไปยังถนนชัยพฤกษ์ 2 จนบรรจบกับซอยเขาเมะกอก 4 ส่วนการศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมภายใต้โครงการฯ ได้กำหนดพื้นที่ศึกษาให้ครอบคลุมพื้นที่จากแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร หรือมากกว่า เพื่อจะประเมินผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ รวมถึงระดับผลความรุนแรงของผลกระทบครอบคลุมกิจกรรมการดำเนินโครงการในระยะต่าง ๆ ได้แก่ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
<ul style="list-style-type: none"> • โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ฉ 85 เป็นโครงการนำร่อง เพื่อการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา (สายสีแดง (แยกวงเวียนโลมา-แยกทัพพระยา-สนามกีฬา) หรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ฉ 85 เป็นโครงการนำร่องตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี แต่อย่างไรก็ตาม ในการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว นั้นเมืองพัทยามีโครงการระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา (สายสีแดง (แยกวงเวียนโลมา-แยกทัพพระยา-สนามกีฬา) โครงการฯ จึงได้ประสานงานข้อมูลของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา เพื่อให้เป็นการบูรณาการในการทำงาน และลดผลกระทบให้ได้มากที่สุด
<ul style="list-style-type: none"> • โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ฉ 85 ได้กำหนดเขตทางไว้ 20 เมตรตลอดสายหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ฉ 85 เพื่อสำรวจ และออกแบบรายละเอียด ด้านวิศวกรรม เพื่อให้ได้ความกว้างอย่างน้อย 20 เมตร ตลอดเขตทาง อย่างไรก็ตาม โครงการฯ จะพิจารณาถึงผลกระทบในด้านต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น เพื่อออกแบบถนนให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน
<ul style="list-style-type: none"> • การออกแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) และเกาะกลางแบบยก (Raise Median) บริเวณซอยชัยพฤกษ์ 2 อาจไม่เหมาะสม เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมี ร้านค้าที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ และอาจส่งผลกระทบต่อการทำธุรกิจในอนาคต 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาร่วมกับการออกแบบ โดยจะพิจารณาถึงความจำเป็นและความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณามี 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อหารูปแบบที่เหมาะสมในการดำเนินการต่อไป

ตารางที่ 4 (ต่อ) ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบสะพานข้ามทางแยก (Overpass) และเกาะกลางแบบยก (Raise Median) บริเวณถนนชัยพฤกษ์ 1 และ 2 จะมีตอม่อสะพานบริเวณไหนบ้าง และช่วงการก่อสร้างจะมีวิธีการใด ในการหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านการจราจรในพื้นที่ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นที่ที่ร้านค้า และที่อยู่อาศัยในชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบสะพานข้ามทางแยก โครงการจะพิจารณาออกแบบให้มีจำนวนตอม่อสะพานให้น้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น โดยเบื้องต้นจะมีระยะห่างประมาณ 45-50 เมตร เพื่อให้โครงสร้างสะพานมีขนาดไม่ใหญ่มาก สำหรับวิธีการก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ โครงการฯ อาจพิจารณาก่อสร้างที่ละฝั่ง เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร รวมทั้งกำหนดมาตรการด้านการจราจรเพิ่มเติม
<ul style="list-style-type: none"> โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ฉ 85 ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีแนวเส้นทางอื่นๆ ที่ทดแทนการดำเนินการของโครงการได้หรือไม่ หรือพิจารณาเปิดแนวเส้นทางพื้นที่ใหม่เพื่อพัฒนาเมืองพัทยา 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการสำรวจตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี มีหลายแนวเส้นทางที่กำหนดไว้สำหรับการกำหนดแนวเส้นทางนั้นเป็นการวางแผนพัฒนาของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ที่ต้องการส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวด้านการท่องเที่ยวอันเนื่องมาจากระบบคมนาคมและขนส่ง เป็นการส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่ในการรองรับสนามกีฬาภาคตะวันออก การพัฒนาเมืองพัทยาให้มีบทบาทการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับประเทศและระดับนานาชาติ ในด้านธุรกิจ/บริการ
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบบริเวณจุดตัดทางแยกถนนโครงการตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 และจุดตัดทางแยกถนนโครงการกับทางรถไฟ เป็นสะพานข้ามทางแยก (Overpass) อาจส่งผลกระทบต่อชุมชน และเปลี่ยนแปลงสภาพสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ เสนอให้พิจารณาเป็นรูปแบบอุโมงค์ลอดเหมือนอุโมงค์บริเวณพัทธกลาง 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาร่วมกับการออกแบบ โดยจะพิจารณาถึงความจำเป็นและความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณามี 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อหารูปแบบที่เหมาะสมในการดำเนินการต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ฉ 85 ที่กำหนดเขตทาง 20 เมตร จะใช้จุดกึ่งกลางถนนหรือจุดใดในการกำหนดขอบเขตของถนนให้ได้เขตทางตามที่กำหนด 	<ul style="list-style-type: none"> การพิจารณาเบื้องต้น ในการกำหนดเขตทาง 20 เมตร จะยึดจุดกึ่งกลางของถนนเดิมเป็นหลักในการกำหนด อย่างไรก็ตามในบางช่วงของถนนชัยพฤกษ์ ที่มีเขตทางค่อนข้างแคบ อาจพิจารณาตามสภาพพื้นที่จริงอีกครั้ง เพื่อความเหมาะสม
ด้านสิ่งแวดล้อม	
<ul style="list-style-type: none"> ในระยะก่อสร้างของโครงการฯ การเปิดพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทาง จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านการจราจร โครงการฯ มีวิธีการป้องกัน แก้ไข อย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ฉ 85 จะกำหนดแผนงานก่อสร้าง ในการเปิดพื้นที่ โดยกำหนดตามกิจกรรมการก่อสร้าง บางครั้งอาจต้องเปิดพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนว และบางช่วงอาจต้องเปิดพื้นที่เป็นจุดๆ อย่างไรก็ตามแผนการดำเนินการก่อสร้างประชาชนสามารถขอข้อมูลดังกล่าวกับเมืองพัทยา เพื่อจะได้หลีกเลี่ยงกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบในช่วงเวลาการก่อสร้างโครงการฯ ทั้งนี้ หากประชาชนได้รับผลกระทบจากการดำเนินการของโครงการฯ ให้แจ้งข้อร้องเรียนให้กับเมืองพัทยาโดยตรง เพื่อจะได้แก้การแก้ไขได้ทันที

ตารางที่ 4 (ต่อ) ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ศึกษาที่กำหนดให้ครอบคลุมจากแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร จะมีผลต่อการประเมินภาษีหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ศึกษาของโครงการฯ ที่ครอบคลุมพื้นที่จากแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร ไม่มีผลกระทบต่อภาษีแต่อย่างใด แต่จะเป็นพื้นที่ที่โครงการฯ จะต้องปฏิบัติตามกำหนดมาตรการฯ มาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรการลดผลกระทบและติดตามตรวจสอบที่โครงการฯ ได้กำหนดไว้ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
<p>ด้านการเวนคืนที่ดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> เกณฑ์ในการพิจารณาในการจ่ายค่าชดเชยที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และทรัพย์สินใช้เกณฑ์อะไรในการพิจารณา 	<ul style="list-style-type: none"> การพิจารณาราคาเวนคืน จะมีขั้นตอนการปฏิบัติตามหลักกฎหมายพระราชบัญญัติการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 โดยราคาที่ดินจะพิจารณาจากราคาที่ซื้อขายตามปกติในท้องตลาดของที่ดินในวันบังคับใช้ พ.ร.ฎ. ตาม มาตรา 20 รวมทั้งที่ดินที่จัดจำนองบริเวณใกล้เคียง สภาพที่ตั้ง ส่วนทรัพย์สินอื่นๆ เช่น อาคารจะมีการดำเนินการประเมินและสำรวจถอดแบบการก่อสร้างโดยพิจารณาจากสภาพจริงตามแบบ รวมทั้งค่าชดเชยทรัพย์สินอื่นๆ ตามมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานคณะกรรมการพิจารณากำหนดค่าชดเชยที่ดิน และทรัพย์สิน ร่วมกับผู้แทนของเจ้าหน้าที่ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอและผู้บริหารท้องถิ่น เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการได้รับราคาเวนคืนที่เป็นธรรมมากที่สุด ทั้งนี้หากเจ้าของอสังหาริมทรัพย์จะถูกเวนคืนไม่พอใจในราคาตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนด มีสิทธิยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และหากท่านยังไม่พอใจคำวินิจฉัยอุทธรณ์ของรัฐมนตรีฯ มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลปกครองได้ภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีฯ ในกรณีที่ต้องเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน ถ้าเนื้อที่ส่วนที่เหลืออยู่นั้นน้อยกว่าสี่ไร่ตารางวา หรือที่ดินที่เหลืออยู่ด้านใดด้านหนึ่งมีความยาวน้อยกว่าห้าวา แม้จะมีเนื้อที่เหลือน้อยกว่าสี่ไร่ตารางวา แต่ไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัยหรือใช้ประโยชน์ได้ ถ้าเจ้าของร้องขอให้เจ้าหน้าที่ซื้อที่ดินส่วนที่เหลือได้ทั้งหมด
<p>ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน</p> <ul style="list-style-type: none"> ในกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน หากประชาชนไม่เห็นด้วยต่อการพัฒนาโครงการฯ จะผลอย่างไรต่อการดำเนินโครงการฯ 	<ul style="list-style-type: none"> สำหรับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จะดำเนินการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนร่วมในทุกๆระดับ โดยเฉพาะประชาชนในเขตพื้นที่โครงการฯ ได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องและมีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ สอดคล้องกับความต้องการของทุกฝ่ายตามความเป็นจริง

ตารางที่ 4 (ต่อ) ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	และโครงการฯ จะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ไปใช้พิจารณาปรับปรุงแนวทางการศึกษาของโครงการให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และนำข้อมูลต่างๆ ที่ได้รับไปใช้ประกอบการกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับเงื่อนไขทางวิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม และเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน

9. ระยะเวลาการศึกษา

ระยะเวลาในการดำเนินการศึกษาโครงการทั้งสิ้น 10 เดือน (300 วัน) ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2567 ถึง 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2568

10. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

เจ้าของโครงการ



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

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



- บริษัท กรุงเทพเอ็นเนียเรียริ่งคอนซัลแตนท์ จำกัด สำนักงานใหญ่
 136 ซ.อินทามระ 18 ถ.สุทธิสารวิจิตร แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400
 โทรศัพท์ 02-691-9322-5 โทรสาร 02-691-8366



- บริษัท เอ็นทิก จำกัด
 3/4 ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
 โทรศัพท์ : 02-379-0141-2 โทรสาร : 02-379-0143-4



เว็บไซต์โครงการ
www.ถนน85เมืองพัทยา.com



แอปพลิเคชันไลน์ (Line official)
 ถนนสาย85 เมืองพัทยา
 (ID Line : @035xvupm)