

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2
โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ๒๙
ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
และระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562
เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

มีนาคม 2568

ติดต่อสอบถามเพิ่มเติม

หน่วยงานเจ้าของโครงการ

บริษัทที่ปรึกษาโครงการ

เว็บไซต์โครงการ : www.ถนน๒9เมืองพัทยา.com

แอปพลิเคชันไลน์ : ถนนสาย ๒9 เมืองพัทยา

(ID Line : @170gcbpq)



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



บริษัท กรุงเทพเอ็นจิเนียริงคอนซัลแตนท์ จำกัด

สำนักงานใหญ่ 136 ซ.อินทามระ 18 น.สุทธิสารวิบูลย์

แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400

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



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

3/4 ถนนประเสริฐบุทธิ แขวงคลองกุ่ม

เขตเมืองเก่า กรุงเทพมหานคร 10240

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



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2
โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ช 9 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.....	5
6.3 การออกแบบจุดกลับรถ.....	7
6.4 การออกแบบระบบระบายน้ำ.....	8
6.5 การออกแบบภูมิสถาปัตยกรรม.....	9
6.6 การออกแบบระบบไฟฟ้า.....	9
7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ.....	10
8. การดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	10
9. ระยะเวลาการศึกษา.....	47
10. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม.....	47

สารบัญญรูป

	หน้า
รูปที่ 1	แนวถนนโครงการเบื้องต้นและพื้นที่ศึกษาของโครงการ..... 3
รูปที่ 2	ภาพจำลองเสมือนจริงของรูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น..... 5
รูปที่ 3	ตัวอย่างรูปแบบทางแยกจุดเริ่มต้นโครงการ บรรจบถนนจอมเทียนสาย 2..... 6
รูปที่ 4	ตัวอย่างรูปแบบทางแยกบริเวณจุดตัดระหว่างถนนโครงการกับ ซอยเทพประสิทธิ์ 7..... 6
รูปที่ 5	ตัวอย่างรูปแบบทางแยกจุดสิ้นสุดโครงการ บรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)..... 7
รูปที่ 6	ตัวอย่างรูปแบบทางจุดกลับบริเวณใต้สะพานข้ามถนนซอยเทพประสิทธิ์ 7..... 7
รูปที่ 7	ตัวอย่างระบบระบายน้ำบริเวณใต้ทางเท้า ถนนผังเมือง ช 9..... 8
รูปที่ 8	ตัวอย่างการสร้างลาดลายพื้นเกาะกลางและทางเดินเท้าด้วยบล็อกปูพื้นคอนกรีต..... 9
รูปที่ 9	ตัวอย่างเสาไฟชนิดกิ่งคู่ (Double-Bracket Lighting Pole) ติดตั้งบริเวณเกาะกลางถนน..... 9

สารบัญญตาราง

ตารางที่ 1	ขอบเขตการปกครองที่แนวสายทางพาดผ่านและพื้นที่ศึกษาของโครงการ..... 2
ตารางที่ 2	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม..... 11
ตารางที่ 3	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา..... 42
ตารางที่ 4	ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา..... 45

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

โครงการสำรวจ ออกแบบถนนสาย ช 9 ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

1. ความเป็นมาของโครงการ

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

นอกจากนี้การพัฒนาโครงการจะช่วยเพิ่มคุณภาพการให้บริการของโครงข่ายถนนให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางแบบเป็นลำดับขั้น (Hierarchy of Highway) สามารถรักษาความสามารถในการเคลื่อนที่ (Mobility Function) ความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility Function) และเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร ลดข้อจำกัดด้านการท่องเที่ยวอันเนื่องมาจากระบบคมนาคมและขนส่ง เป็นการส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่ในการรองรับการพัฒนาเมืองพัทยาให้มีบทบาทการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับประเทศและระดับนานาชาติในด้านธุรกิจ/บริการ สอดคล้องกับนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ที่ต้องการส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยว ดังนั้น เมืองพัทยาจึงได้มอบหมายให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท กรุงเทพเอ็นยีเอริ่งคอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท เอ็นทิก จำกัด ดำเนินการศึกษา สำรวจแนวเส้นทาง และออกแบบรายละเอียดถนนสาย ช 9 เริ่มจากถนนสุขุมวิท-ถนนจอมเทียนสายสอง (บริเวณปากซอยจอมเทียนสายสอง ซอย 7) เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการให้น้อยที่สุด

อย่างไรก็ตาม การออกแบบถนนสาย ช 9 ซึ่งเป็นถนนโครงการที่กำหนดให้ก่อสร้างใหม่ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 อาจเกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน คุณภาพชีวิต วิถีชีวิต หรือมีส่วนได้เสียสำคัญเกี่ยวกับบุคคล ชุมชนท้องถิ่น หรือสภาพแวดล้อม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยยึดหลักความโปร่งใสและความต่อเนื่องของการให้ข้อมูลโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจน รวมทั้งมีการรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากชุมชน เปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อห่วงกังวล ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ เพื่อนำผลที่ได้ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาของโครงการให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์รอบด้านและสอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย โดยอาศัยการสื่อสารสองทาง (two way communication) เพื่อให้เกิดความเข้าใจซึ่งกันและกัน รวมถึงบทบาทด้านการให้คำแนะนำและคำปรึกษาหารือ (Consultation) กับกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดี ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของโครงการ ให้เกิดความไว้วางใจนำไปสู่การยอมรับ ตลอดจนมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติในอนาคต โดยยึดตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจ และออกแบบรายละเอียด ด้านวิศวกรรม ด้านสถาปัตยกรรม ด้านภูมิสถาปัตยกรรม และงานระบบต่าง ๆ พร้อมทั้งแบบแปลนและจัดทำเอกสารประมาณราคาก่อสร้างทาง เพื่อให้ได้ความกว้าง 25 เมตร ตลอดเขตทาง
- 2) เพื่อกำหนดแนวเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางจากทิศตะวันออกไปยังทิศตะวันตก เริ่มจากถนนสุขุมวิท-ถนนจอมเทียนสายสอง (บริเวณปากซอยจอมเทียนสายสอง ซอย 7) 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 จากกึ่งกลางแนวเส้นทางถนนสาย ช 9 ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 ระยะทางประมาณ 2.4 กิโลเมตร รวมทั้งพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ซึ่งพาดผ่านเขตการปกครองในพื้นที่ 1 จังหวัด 1 อำเภอ 1 เขตการปกครอง แสดงดังตารางที่ 1 และรูปที่ 1

ตารางที่ 1 ขอบเขตการปกครองที่แนวสายทางพาดผ่านและพื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	การปกครอง	หมู่บ้าน
ชลบุรี	บางละมุง	เมืองพัทยา	ชุมชนเขาตาโล ชุมชนวัดบุญญ์กัญจนาราม ชุมชนหนองพังแค
1 จังหวัด	1 อำเภอ	เมืองพัทยา	3 ชุมชน



รูปที่ 1 แนวถนนโครงการและพื้นที่ศึกษาของโครงการ

5. สภาพพื้นที่ปัจจุบันของโครงการ

จากการสำรวจพื้นที่โครงการ เนื่องด้วยแนวเส้นทางโครงการเป็นถนนตัดใหม่สภาพพื้นที่โครงการ จึงประกอบด้วยจุดตัดที่สำคัญทั้งหมด 3 จุด ได้แก่ จุดแรกบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการตัดกับถนนจอมเทียนสาย 2 ถัดมาจุดที่สองบริเวณจุดตัดซอยเทพประสิทธิ์ 9 และจุดที่สามบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) รวมระยะทางโครงการประมาณ 2.4 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดที่สำคัญในแต่ละจุดดังนี้

- **บริเวณจุดเริ่มต้นถนนโครงการ** เส้นทางโครงการ (ถนนสาย ช 9) เชื่อมกับถนนจอมเทียนสาย 2 สภาพปัจจุบันมีลักษณะเป็นถนนลาดยางแอสฟัลท์คอนกรีต ขนาด 6 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.00 เมตร มีเกาะกลางแบบ Raise Median กว้าง 3.20 เมตร ไม่มีไหล่ทาง ทางเท้ากว้าง 4.50 เมตร เขตทางกว้างประมาณ 30 - 40 เมตร เสาไฟฟ้าส่องสว่างที่ใช้ติดตั้งบริเวณเกาะกลางเป็นเสาไฟถนนชนิดกิ่งคู่ และเสาไฟฟ้าส่องสว่างที่ใช้ติดตั้งบริเวณทางเท้าเป็นเสาไฟชนิดกิ่งเดี่ยวทั้งสองฝั่ง แสดงดังรูปที่ 1 (จุดที่ 1, 2, 3 และ 4)

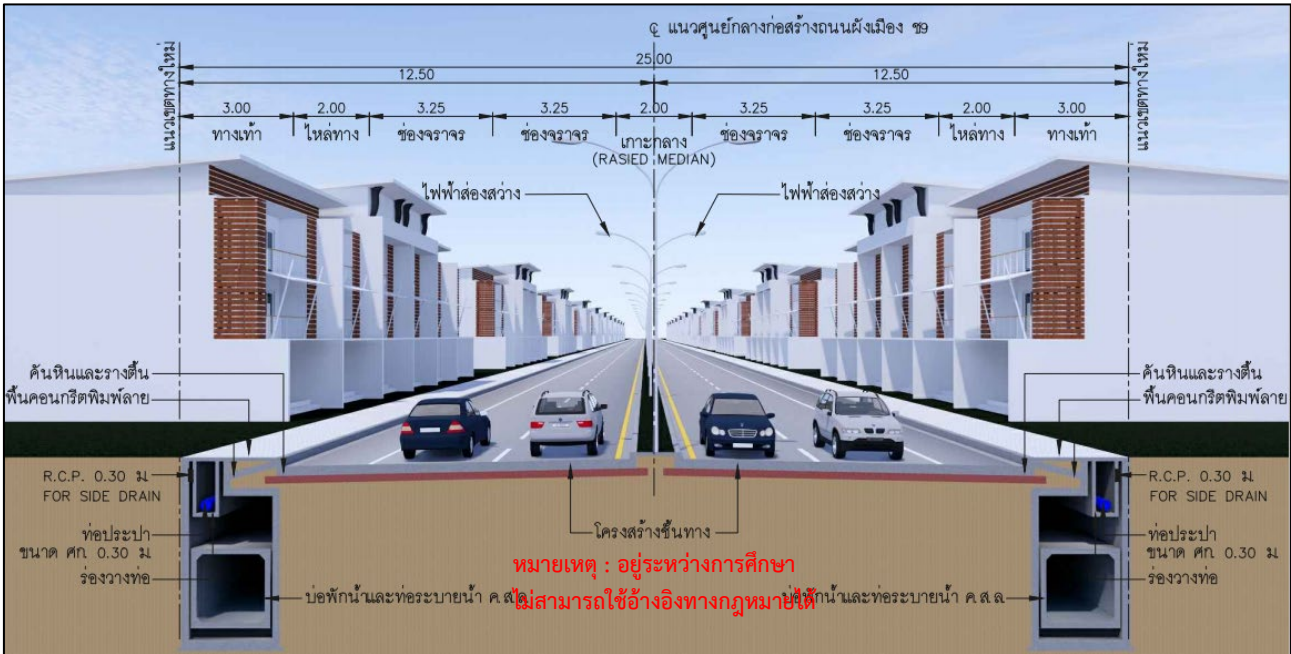
- **บริเวณแนวเส้นทางโครงการ** **ตัดผ่านซอยเทพประสิทธิ์ 7** สภาพปัจจุบันถนนซอยเทพประสิทธิ์ 7 มีลักษณะเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ถนนมีขนาด 2 ช่องจราจร 1 ช่องจราจร/ทิศทาง ความกว้างช่องจราจร 4.50 เมตร เกาะกลางแบ่งทิศทางจราจรเป็นเกาะทาสีเส้น (Painted Median) ไม่มีทางเท้า มีระบบระบายน้ำอยู่ใต้ผิวจราจร เขตทางกว้าง 12.00 เมตร สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพบว่าเป็นพื้นที่พักอาศัยชุมชนสลับกับพื้นที่โล่งไม่มีสิ่งปลูกสร้าง แสดงดังรูปที่ 1 (จุดที่ 5, 6, 7 และ 8)

- **บริเวณจุดสิ้นสุดถนนโครงการ** เส้นทางโครงการ (ถนนสาย ช 9) บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) 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 50.00 - 60.00 เมตร เสาไฟฟ้าส่องสว่างที่ใช้ติดตั้งบริเวณเกาะกลางเป็นชนิดเสาไฟถนนแบบ High Mast บริเวณทางแยกมีช่องรอเลี้ยวสำหรับรถขนาด 1 ช่องจราจร กว้าง 3.50 เมตร ซึ่งบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ที่รัศมีโดยรอบประมาณ 500 เมตร ประกอบไปด้วยสิ่งปลูกสร้าง เช่น บ้านเรือน ร้านค้า อาคารพาณิชย์ กระจายอยู่ตามสองข้างทาง แสดงดังรูปที่ 1 (จุดที่ 9, 10, 11 และ 12)

6. รูปแบบโครงการเบื้องต้น

6.1 รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น

รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้นพิจารณาออกแบบเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.25 เมตร โหล่ทางกว้างข้างละ 2.00 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.00 เมตร มีเกาะกลางแบบยก (Raise Median) กว้าง 2.00 เมตร และกำหนดเขตทางที่ 25.00 เมตร แสดงดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 ภาพจำลองเสมือนจริงของรูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น

6.2 รูปแบบทางแยกของโครงการเบื้องต้น

จากการตรวจสอบสภาพพื้นที่โครงการ และสภาพโครงข่ายสายทางบริเวณใกล้เคียงโครงการ โดยโครงการจัดทำรูปแบบโครงการเบื้องต้น ดังรายละเอียดนี้

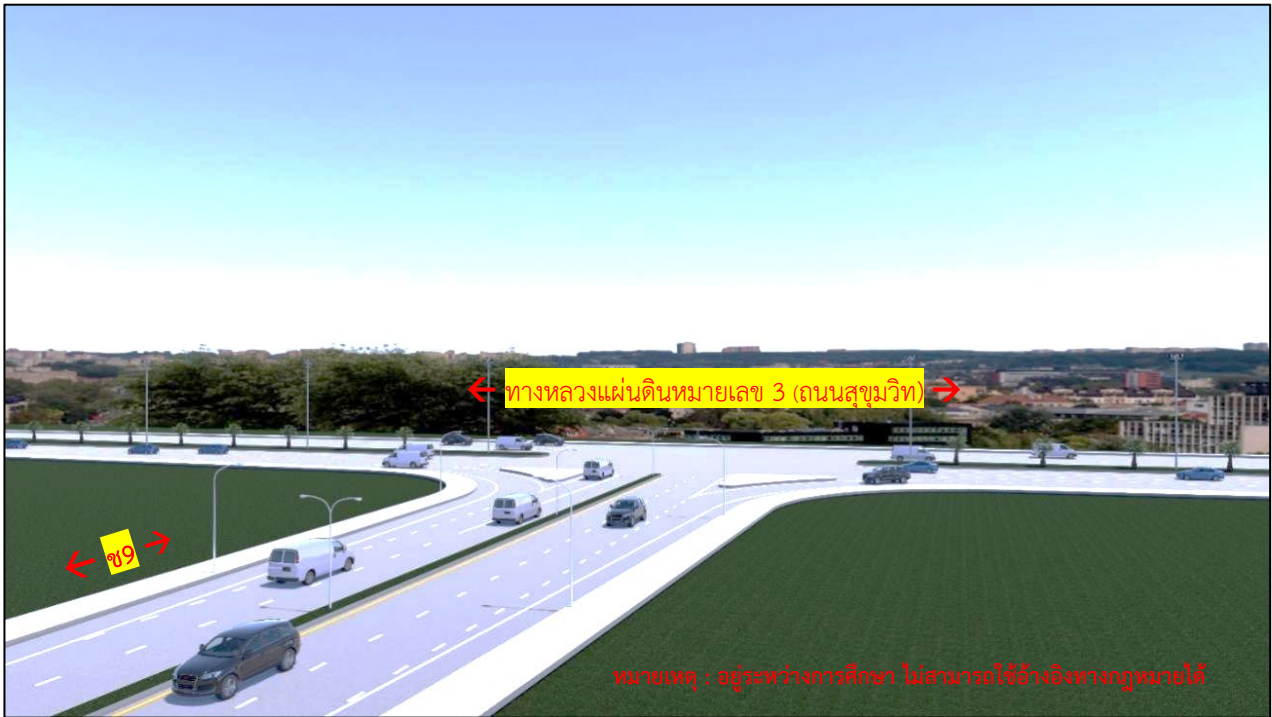
- **บริเวณจุดเริ่มต้นถนนโครงการเชื่อมกับถนนจอมเทียนสาย 2** รูปแบบเบื้องต้นพิจารณาออกแบบเป็นสามแยกระดับพื้น (At-Grade Intersection) ร่วมกับการกำหนดจุดกลับรถระดับพื้นบนถนนจอมเทียนสาย 2 ทั้งในด้านทิศเหนือและทิศใต้ เพื่อรับการจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาระหว่างถนนจอมเทียนสาย 2 และถนนโครงการ แสดงดังรูปที่ 3
- **บริเวณจุดตัดถนนโครงการกับถนนซอยเทพประสิทธิ์ 7** จากการสำรวจเบื้องต้นของสภาพพื้นที่โครงการพบว่าบริเวณดังกล่าวมีลักษณะทางกายภาพเป็นทางแยกรูปตัว Y (Y-Intersection) ซึ่งกรณีที่ถนนโครงการตัดผ่านสามแยกดังกล่าวอาจจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยของผู้ใช้ทาง รูปแบบเบื้องต้นพิจารณาออกแบบเป็นสะพานยกระดับ (Overpass) ขนาด 4 ช่องจราจร 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง บนถนนแนวเส้นทางโครงการ ส่วนพื้นที่ด้านล่างใต้สะพานจะออกแบบเป็นวงเวียนระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร เพื่อเชื่อมการเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาระหว่างถนนเทพประสิทธิ์ซอย 7 ในด้านทิศเหนือและทิศใต้กับถนนโครงการ แสดงดังรูปที่ 4
- **บริเวณจุดสิ้นสุดถนนโครงการบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)** รูปแบบเบื้องต้นพิจารณาออกแบบเป็นสามแยกระดับพื้น (At-Grade Intersection) ร่วมกับการออกแบบช่องจราจรสำหรับเร่งความเร็ว (Acceleration Lane) และช่องจราจรสำหรับชะลอความเร็ว (Deceleration Lanes) และกำหนดจุดกลับรถระดับพื้นบนทางหลวงหมายเลข 3 ทั้งในด้านทิศเหนือและทิศใต้ เพื่อรับการจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาระหว่างทางหลวงหมายเลข 3 และถนนโครงการฯ แสดงดังรูปที่ 5



รูปที่ 3 ตัวอย่างรูปแบบทางแยกจุดเริ่มต้นโครงการ เชื่อมกับถนนจอมเทียนสาย 2



รูปที่ 4 ตัวอย่างรูปแบบทางแยกบริเวณจุดตัดระหว่างถนนโครงการกับถนนซอยเทพประสิทธิ์ 7



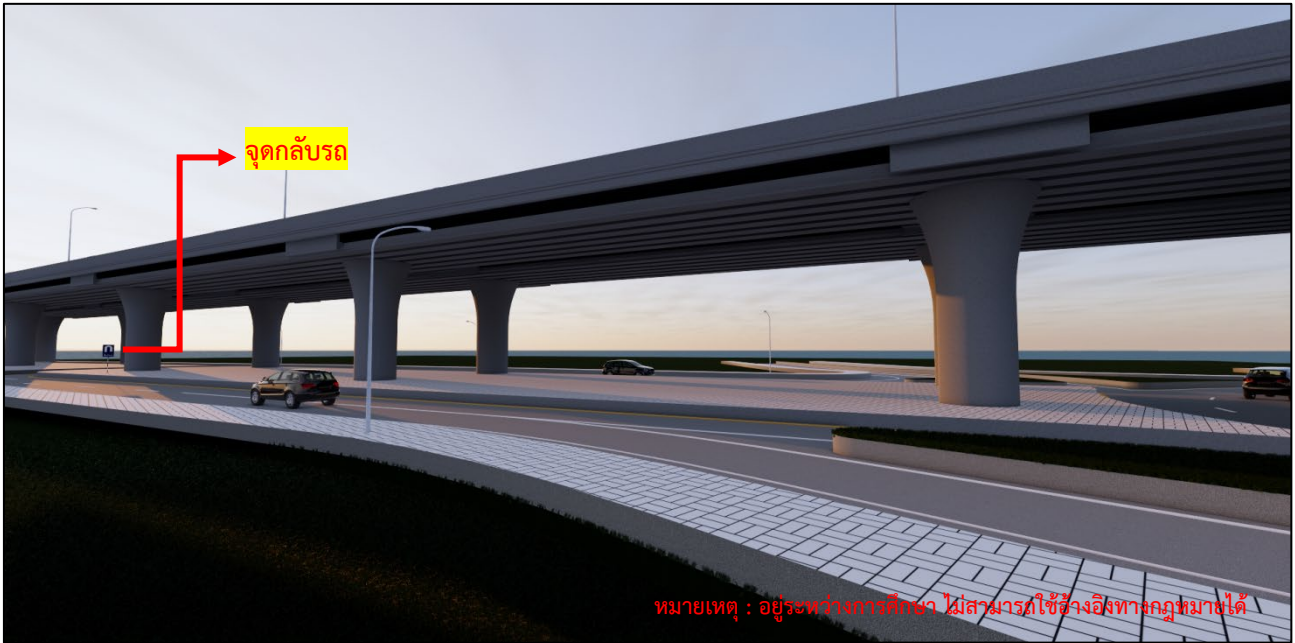
รูปที่ 5 ตัวอย่างรูปแบบทางแยกจุดสิ้นสุดโครงการบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)

6.3 การออกแบบจุดกลับรถ

รูปแบบจุดกลับรถในเส้นทางโครงการประกอบด้วย 2 จุดที่สำคัญ คือจุดกลับบริเวณใต้สะพานข้ามถนนซอยเทพประสิทธิ์ แสดงดังรูปที่ 6



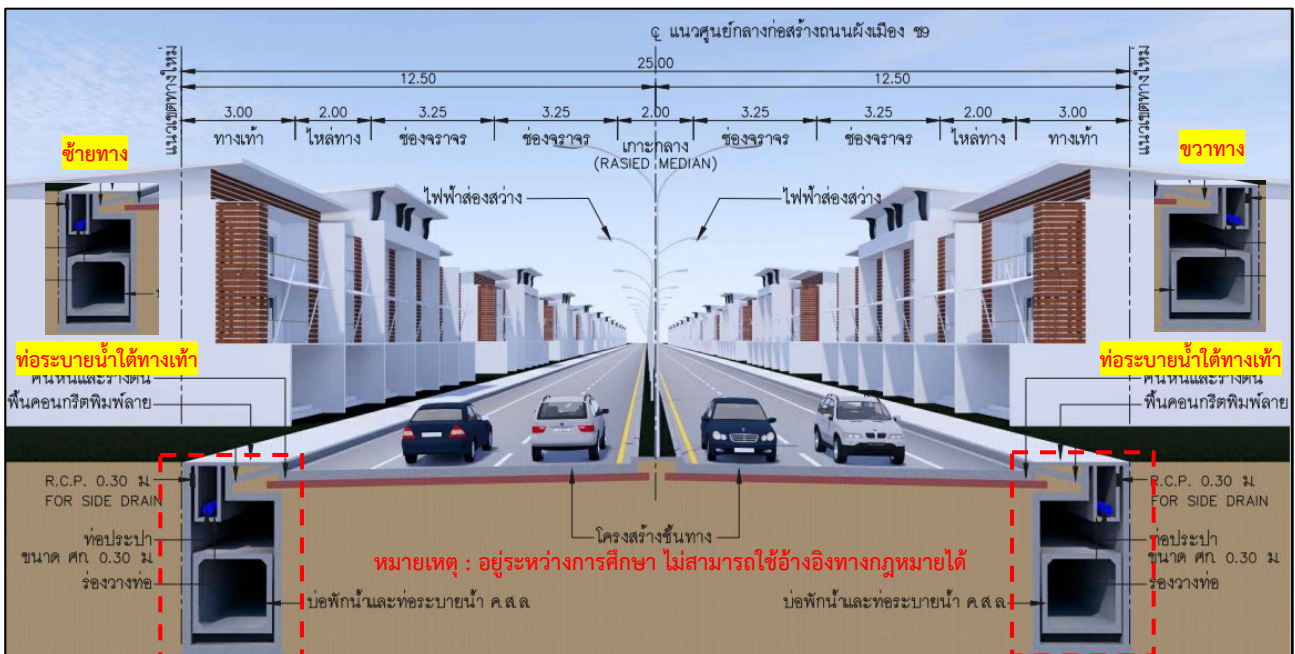
รูปที่ 6 ตัวอย่างรูปแบบทางจุดกลับบริเวณใต้สะพานข้ามถนนซอยเทพประสิทธิ์ 7



รูปที่ 6 (ต่อ) ตัวอย่างรูปแบบทางจุดกลับบริเวณใต้สะพานข้ามถนนซอยเทพประสิทธิ์ 7

6.4 การออกแบบระบบระบายน้ำ

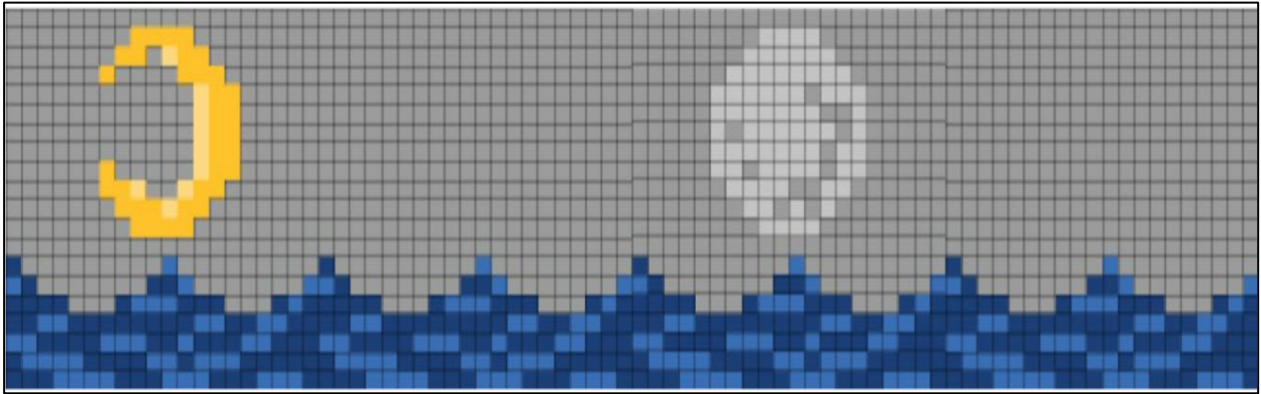
โดยจะทำการออกแบบระดับถนน สะพาน ช่องทางระบายน้ำ และโครงสร้างระบบอื่น ๆ ให้สอดคล้องกัน และคำนึงถึงความสะดวกในการบำรุงรักษา ในพื้นที่ย่านชุมชนเมือง ทั้งนี้จะระมัดระวังไม่ทำให้การก่อสร้างโครงการเป็นเหตุให้สภาพการระบายน้ำของพื้นที่โดยรอบเสียหาย รวมถึงมีผลกระทบต่อการระบายน้ำของคูคลองต่าง ๆ ในพื้นที่ แสดงดังรูปที่ 7



รูปที่ 7 ตัวอย่างระบบระบายน้ำบริเวณใต้ทางเท้า ถนนผังเมือง ช 9

6.5 การออกแบบภูมิสถาปัตยกรรม

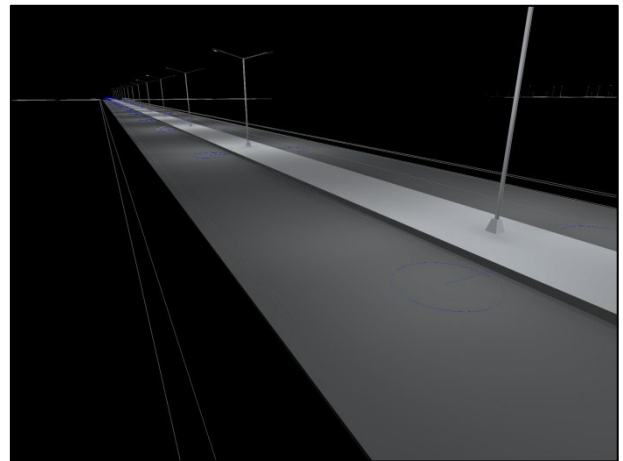
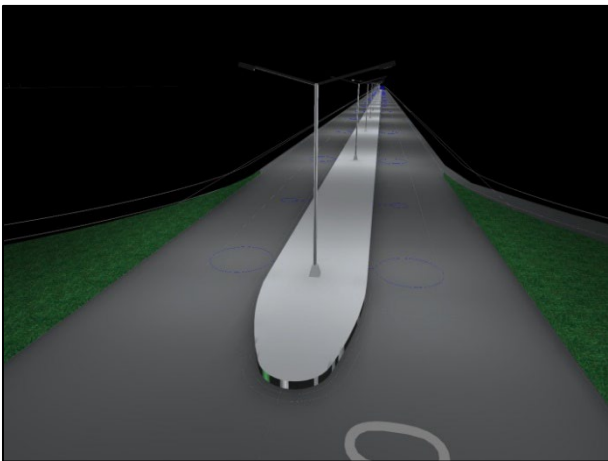
แนวคิดที่ใช้ในการออกแบบในงานทางภูมิสถาปัตยกรรม หรือการจัดภูมิทัศน์สำหรับโครงการนี้ เลือกที่จะประยุกต์เอกลักษณ์ของพื้นที่โครงการ นำมาสร้างสรรค์ให้เข้ากับรูปแบบการจัดวางพืชพันธุ์ต้นไม้ในโครงการ โดยสิ่งที่มีความน่าสนใจของเมืองพัทยา ที่สามารถจะนำมาประยุกต์ใช้นั้นคือ MOON หรือพระจันทร์ แสงจากพระจันทร์ที่สาดมาที่ท้องทะเลยามค่ำคืนสะท้อนถึงความโรแมนติก เวลาเรามองเห็นดวงจันทร์ในแต่ละคืนรูปร่างของดวงจันทร์จะเปลี่ยนแปลงไป รูปร่างของดวงจันทร์ที่ปรากฏกระทบกับน้ำทะเลจะมีตั้งแต่สุกสว่างเต็มดวงและค่อย ๆ เป็นพระจันทร์เสี้ยวจนกระทั่งเป็นคืนที่มืด ดังนั้นการออกแบบเชิงประยุกต์ จึงใช้การสร้างรูปทรง ทรงกลม ครึ่งเสี้ยว และเสี้ยว ความเว้า ของพระจันทร์ มาใช้ในงานออกแบบ แสดงดังรูปที่ 8



รูปที่ 8 ตัวอย่างการสร้างลวดลายพื้นเกาะกลางและทางเดินเท้าด้วยบล็อกปูพื้นคอนกรีต

6.6 การออกแบบระบบไฟฟ้า

การออกแบบไฟฟ้าแสงสว่าง โดยการติดตั้งและการเดินสายระบบไฟฟ้าแสงสว่างให้เป็นไปตามมาตรฐาน วสท. และมาตรฐานวิชาชีพนานาชาติ การให้ความสว่างแก่ถนนและทางเท้าในเวลาค่ำคืน เพื่อให้ผู้ใช้ขี้นยวดยาน สามารถมองเห็นได้ชัดเจน และช่วยลดอุบัติเหตุได้ นอกจากนี้ ความสำคัญของถนนและการใช้ ความเร็วของรถบนถนนนั้น ๆ สภาพบริเวณข้างเคียงที่มี จำนวนคนเดิน ข้างทางและบริเวณคับคั่ง เช่น ทางร่วม ทางแยก หรือบริเวณบนสะพานและใต้สะพานปัจจัยเหล่านี้มีความสำคัญในการกำหนดความสว่างของดวงโคม และระยะห่างระหว่างดวงโคม สำหรับโครงการนี้ลักษณะโคมไฟจะพิจารณาแบบ High Pressure Sodium ชนิดกิ่งคู่ ติดตั้งบนเกาะกลางถนน ความสูงจากพื้นถนนประมาณ 12 เมตร ระยะระหว่างเสาไฟแสงสว่างประมาณ 30 เมตร แสดงดัง



รูปที่ 9 ตัวอย่างเสาไฟชนิดกิ่งคู่ (Double-Bracket Lighting Pole) ติดตั้งบริเวณเกาะกลางถนน

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

โครงการไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2566 อย่างไรก็ตามเมืองพัทยาเล็งเห็นความสำคัญของโครงการ จึงกำหนดให้ที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โดยรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวถนนโครงการและพื้นที่โดยรอบ พร้อมทั้งกำหนดร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมนำไปเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาจ้างก่อสร้าง เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดและมีผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงน้อยที่สุดหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้ แสดงดังตารางที่ 2

8. การดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนร่วมในทุกระดับ โดยเฉพาะประชาชนในเขตพื้นที่โครงการ ให้ได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องและมีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ สอดคล้องกับความต้องการของทุกฝ่าย โดยที่ผ่านมาโครงการได้จัดกิจกรรมการประชาสัมพันธ์และประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการแสดงดังตารางที่ 3 รวมทั้งประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา แสดงดังตารางที่ 4

ตารางที่ 2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>1) สภาพภูมิประเทศ พื้นที่โครงการ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมถนนจอมเทียนสาย 2 จุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) มีความยาวโดยรวมประมาณ 2.4 กิโลเมตร สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบในพื้นที่บริเวณนี้มีชุมชนกระจายตัวอยู่ตลอดแนวเส้นทาง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> การก่อสร้างถนนของโครงการเป็นก่อสร้างถนนใหม่ มีการถมดิน การขุดเปิดหน้าดิน ขุดดินเดิม หรือดินคันทางเพื่อให้เป็นคันทางหรือส่วนของงานทางให้ได้รูปร่างระดับความลาดชันที่เหมาะสม ปลอดภัยตามที่ได้ออกแบบไว้ตามมาตรฐาน อ้างอิงงานทางของกรมทางหลวงชนบท โดยเป็นการดำเนินการที่จำกัดอยู่เฉพาะในพื้นที่เขตทางที่ก่อสร้างเท่านั้น ซึ่งโครงการได้มีการออกแบบให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่อยู่โดยรอบ ดังนั้นจึงคาดว่าไม่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศในบริเวณโครงการและบริเวณข้างเคียง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> -</p>	<p>-</p>
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> หลังจากก่อสร้างผิวการจราจรแล้วเสร็จ จะมีการปรับสภาพพื้นที่ตามเขตทางให้เรียบร้อยกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม ดังนั้นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่ดำเนินการเสร็จไปแล้วในช่วงก่อสร้าง ซึ่งในระยะดำเนินการหรือการเปิดใช้ถนนจะไม่มีกิจกรรมใด ๆ ที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศแต่อย่างใด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> -</p>	

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2) ทรัพยากรดิน ลักษณะของดินในพื้นที่จังหวัดชลบุรีประกอบด้วย ชุดดินต่าง ๆ โดยจากการตรวจสอบแผนที่ชุดดินของ กรมพัฒนาที่ดิน ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวถนนโครงการ พบว่ามีชุดดินทั้งหมด 4 ชุดดิน ได้แก่ ชุดดินบางละมุง (Blm) ชุดดินมาบ บอน (Mb) ชุดดินระยอง (Ry) และชุดดินสัตหีบ (Sh) ซึ่งในพื้นที่โครงการส่วนใหญ่เป็น ชุดดินมาบบอน รองลงมาเป็นชุดดินบางละมุง ชุดดินระยอง และชุด ดินสัตหีบ ตามลำดับ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมก่อสร้างได้แก่ งานดิน การปรับพื้นที่ การ ก่อสร้างผิวทางและงานระบายน้ำ ซึ่งเป็นกิจกรรม งานตัดดิน มีการขุด ปรับแต่งและขนย้ายดินออกจาก พื้นที่ สำหรับตามแนวเส้นทางโครงการ กิจกรรม ดังกล่าวจะมีการขุดหน้าดินออกเฉพาะเขตทาง ก่อสร้าง ส่งผลโอกาสก่อให้เกิดการชะล้างพังทลาย ของดินโดยเฉพาะในช่วงฝนตกหนักในระดับปาน กลาง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> กำหนดแผนของกิจกรรมก่อสร้างงานดิน จากการขุดเปิดหน้าดิน และการเตรียม พื้นที่ ให้ดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เพื่อลด การชะล้างพังทลายของตะกอนดิน หากไม่ สามารถหลีกเลี่ยงได้ ให้หลีกเลี่ยงการขุด ดินในช่วงที่ฝนตกหนัก และการเปิดหน้า ดินในการก่อสร้างโครงการ ให้ดำเนินการ เฉพาะในพื้นที่เขตทางถนนของโครงการ เท่านั้น</p>	-
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ประกอบด้วย กิจกรรมการบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตาม กำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานฉุกเฉินไม่ มีการเปิดพื้นที่ การคมนาคมบนถนนโครงการ กิจกรรมดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบใด ๆ ต่อทรัพยากร ดิน ดังนั้นจึงคาดว่าไม่มีผลกระทบต่อการชะล้าง พังทลายของดิน</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> -</p>	-
<p>3) ธรณีวิทยา ธรณีสัณฐานบริเวณจังหวัดชลบุรีแบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1. ธรณีสัณฐานภูเขาของเขาและ ภูเขา (Hill geomorphology) 2. ธรณีสัณฐานที่เป็น ที่ราบ (Plain geomorphology)</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> การรองรับฐานรากของสะพานและการก่อสร้างถนน โครงการ ในช่วงระยะก่อสร้างโครงการ ไม่ก่อให้เกิด การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางธรณีสัณฐาน และธรณี โครงสร้าง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านธรณีวิทยา</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> -</p>	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>สำหรับสภาพทางธรณีวิทยาบริเวณพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วยตะกอนเศษหินเชิงเขา ตะกอนชายหาด ปัจจุบัน และหินแกรนิตยุคไทรแอสซิก โดยส่วนใหญ่จะเป็นตะกอนเศษหินเชิงเขา</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ประกอบด้วย กิจกรรมการบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานฉุกเฉินไม่มีการเปิดพื้นที่ การคมนาคมบนถนนโครงการ กิจกรรมดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบใด ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางธรณีฐาน และธรณีโครงสร้าง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านธรณีวิทยา</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> -</p>	<p>-</p>
<p>4) น้ำผิวดิน เมืองพัทยาไม่มีแหล่งน้ำธรรมชาติอาศัยน้ำฝนและน้ำจากอ่างเก็บน้ำของอำเภอบางละมุงและแหล่งน้ำที่สร้างขึ้น ได้แก่ อ่างเก็บน้ำ และคลอง จากการตรวจสอบแนวเส้นทางโครงการ พบว่าแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านแหล่งน้ำธรรมชาติ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> พื้นที่โครงการไม่ตัดผ่านแหล่งน้ำผิวดินทางธรรมชาติ อยู่ใกล้บ่อน้ำส่วนบุคคล ในการก่อสร้างช่วงที่ฝนตกหนักอาจทำให้ดินเกิดการชะล้างลงบ่อน้ำได้ ส่งผลเกิดความชุ่มชื้นครวคุณภาพกับสู่สภาพเดิม อีกทั้งบ่อดังกล่าวเป็นบ่อส่วนบุคคลใช้เพื่อสันทนากการ ดังนั้นโครงการส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> - การก่อสร้างถนนโครงการประเภทงานขุดเปิดหน้าดิน งานดิน และการบดอัดชั้นรองผิวทาง โดยเฉพาะในบริเวณเข้าใกล้บ่อน้ำ ควรดำเนินการในฤดูแล้ง ประมาณเดือนมกราคมถึงเมษายน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ กรณีไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้งได้ ให้ทำบ่อดักตะกอน และวางระบายน้ำบังคับทิศทางการไหลของน้ำลงสู่บ่อดักตะกอน เพื่อดักตะกอนและชะลอความแรงของน้ำ ก่อนปล่อยไหลลงสู่คลองหรือแหล่งน้ำธรรมชาติ - ใหหยุดกิจกรรมการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดินในช่วงเวลาที่มีฝนตกหนัก</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ประกอบด้วย กิจกรรมการบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานฉุกเฉินไม่มีการเปิดพื้นที่ การคมนาคมบนถนนโครงการ กิจกรรมดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบใด ๆ ต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	-
<p>5) น้ำใต้ดิน</p> <p>จังหวัดชลบุรีมีปริมาณการใช้น้ำบาดาลทั้งหมด 34.84 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี โดยเป็นการใช้เพื่ออุตสาหกรรม รองลงมาเป็นการใช้เพื่ออุปโภคบริโภค และการเกษตรกรรม โดยในพื้นที่โครงการไม่พบแหล่งน้ำใต้ดิน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมในระยะก่อสร้างโครงการ ได้แก่ การเตรียมพื้นที่ งานดิน การเตรียมวัสดุก่อสร้างและงานขนย้ายงานผิวทางและชั้นทาง งานก่อสร้างโครงสร้างทางงานระบายน้ำ และการจัดระบบสาธารณูปโภคและความปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยา น้ำใต้ดิน และการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำใต้ดินเนื่องจากการก่อสร้าง จะอยู่ที่ระดับผิวดินเดิม และปรับถมดินสูงในระดับดินเดิมไม่มีงานตัดดินลึก ซึ่งจะไม่ถึงระดับชั้นน้ำใต้ดินบริเวณพื้นที่โครงการ ดังนั้นการพัฒนาโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>-</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ประกอบด้วย กิจกรรมการบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานฉุกเฉินไม่มีการเปิดพื้นที่ การคมนาคมบนถนนโครงการ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	กิจกรรมดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน		
<p>6) คุณภาพอากาศ</p> <p>ลักษณะภูมิอากาศจังหวัดชลบุรีฝนตกชุกสลับแห้งแล้ง ฤดูกาลแบ่งออกเป็น 3 ฤดู ได้แก่ ฤดูฝน ฤดูหนาว และฤดูแล้ง</p> <p>สำหรับเมืองพัทยายู่อยู่ติดชายฝั่งทะเลและอยู่ในภาคตะวันออกของประเทศ อุณหภูมิตลอดทั้งปีไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ฝุ่นละอองจากการขนส่งวัสดุ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการขนย้ายวัสดุ ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง การขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้างซึ่งกิจกรรมการขนส่งทำให้ฝุ่นละอองบนถนนฟุ้งกระจายแต่กิจกรรมนี้เกิดขึ้นเป็นช่วงเวลาและจำกัดในเขตทางที่ใช้ ดังนั้นผลกระทบอยู่ในระดับต่ำฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างในพื้นที่ก่อสร้างฝุ่นละอองรวม (TSP) - กิจกรรมงานก่อสร้างที่ส่งผลกระทบ ได้แก่ กิจกรรมประเภทแผ้วถาง/ปรับพื้นที่ งานขุดเปิดงาน รื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง งานถมคันทาง งานก่อสร้างชั้นทาง งานลาดยาง และงานก่อสร้างทางต่างระดับ กิจกรรมดังกล่าวอาจทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ชุมชน และสถานศึกษาตามแนวถนน สำหรับการคำนวณค่าความเข้มข้นของฝุ่นละออง ซึ่งเป็นการฟุ้งกระจายโดยการพาของลมที่ไม่มีความเร็ว ก๊าซเป็นปัจจัยผันแปร ปริมาณฝุ่นละอองจากการก่อสร้างโครงการในกรณีที่ปล่อยให้ฟุ้งกระจายโดยไม่มีการควบคุม 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการเปิดหน้าดินสำหรับการก่อสร้างเป็นช่วง ๆ หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินพร้อมกันตลอดแนวก่อสร้าง - ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดิน โดยเฉพาะบริเวณที่ผ่านชุมชนอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือพิจารณาความเหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ - ใช้ผ้าใบปิดคลุมรถบรรทุกดินและวัสดุ การก่อสร้างให้มิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งปลิวหรือการตกหล่น ขณะทำการขนส่ง และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ชุมชนไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมงในพื้นที่ทั่วไป - การขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุ ก่อสร้าง กำหนดให้รถบรรทุกที่วิ่งในพื้นที่ก่อสร้างใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในกรณีวิ่งผ่านทางเบี่ยง หรือถนนที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้างที่ยังไม่ได้ทำผิวทางถาวร 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>วิธีดำเนินการ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ซึ่งไวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 1 สถานี บริเวณชุมชนวัดบุญยักัญจนารามใกล้กิจกรรมการก่อสร้างก่อสร้างสะพานจุดตัดถนนเทพประสิทธิ์ซอย 10 <p>ดัชนีตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง - ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง - ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม ในเวลา 24 ชั่วโมง - ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง <p>ระยะเวลา/ความถี่ :</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 แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เมื่อนำปริมาณฝุ่นละอองจากการก่อสร้างโครงการมารวมกับปริมาณฝุ่นละอองที่ได้จากการบริเวณที่ได้รับผลกระทบเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในเขตทาง และประชาชนที่อยู่ในระยะปะชิดเขตทาง อีกทั้งการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการจะก่อสร้างเป็นช่วงๆ เมื่องานเตรียมพื้นที่ และงานดินในแต่ละช่วงเสร็จสิ้น ผลกระทบจากฝุ่นละอองจะลดลง ดังนั้นคาดว่าผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและฝุ่นละอองขนาดเล็กมากกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) จะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยปิดกวาด เศษดิน ดินโคลน และล้างพื้นบริเวณรอยต่อระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับจุดตัดกับถนน และถนนท้องถิ่น และถนนเชื่อมต่ออย่างสม่ำเสมอ - ตรวจสอบสภาพเครื่องยนตรถบรรทุก รวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งานอย่างน้อย 1 ครั้ง/สัปดาห์ หากมีอาการผิดปกติต้องปรับปรุงแก้ไขทันที - ล้างล้อรถให้สะอาดก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง โดยจัดทำพื้นที่สำหรับล้างล้อบริเวณทางเข้า/ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ 	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> ภายหลังมีการเปิดใช้เส้นทางของโครงการ จะเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการสัญจรของยานพาหนะต่าง ๆ และเป็นฝุ่นละอองที่อยู่ตามผิวถนนเท่านั้น คาดว่าการสัญจรบนถนนโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวจนมีนัยสำคัญ และกิจกรรมการซ่อมบำรุงตามปกติ หรือตามเวลาที่กำหนดและในกรณีพิเศษ อาจมีการขนย้ายอุปกรณ์ก่อสร้างงานทำผิวทาง จึงคาดว่าจะเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองอยู่บ้างแต่จะมีปริมาณน้อยจน</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> -</p>	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ไม่มีนัยสำคัญ ดังนั้นจึงคาดว่ากิจกรรมดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว		
<p>7) เสียง</p> <p>จากรายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมภาคตะวันออก ปี 2566 การติดตามตรวจสอบระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมโดยสถานีตรวจวัดระดับเสียงแบบอัตโนมัติของกรมควบคุมมลพิษ บริเวณพื้นที่จังหวัดชลบุรี) บริเวณพื้นที่ชุมชน และบริเวณพื้นที่ริมหรือใกล้ถนน จำนวน 3 สถานี พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทุกสถานีตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน มีค่าระดับเสียงอยู่ระหว่าง 52.2-69.6 เดซิเบลเอ (ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่องกำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป กำหนดค่ามาตรฐานระดับเสียงเฉลี่ย (Leq) 24 ชั่วโมง ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (Lmax) ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ได้แก่ กิจกรรมที่ใช้เครื่องจักรทำงาน เช่น งานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง งานดินงานก่อสร้างฐานราก ก่อสร้างทางต่างระดับ งานผิวทางและชั้นทาง และการบดอัดดิน ซึ่งในการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา โดยจากการคาดการณ์ระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง</p> <p>- กิจกรรมงานดิน</p> <p>จากการคำนวณระดับเสียงของกิจกรรมงานดินระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง บ้านที่อยู่ในระยะประชิดเขตทางมีค่า 83.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานฯ ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่องกำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ แต่กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างไม่ได้เกิดขึ้นต่อเนื่องและไม่เกิดขึ้นอย่างถาวร คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <p>- กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้แจ้งแผนการก่อสร้างให้ ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวอยู่ใกล้เคียงได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน ก่อนดำเนินการก่อสร้าง - กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังกว่าปกติ ให้อยู่ระหว่าง 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้รบกวนช่วงเวลาการพักผ่อนของประชาชน - กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างสอบถามความคิดเห็นต่อการติดตั้งกำแพงกันเสียงจากผู้ที่พักอาศัยที่อยู่ในระยะ 15 – 50 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างถนนของโครงการ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ และก่อสร้างสะพาน และจุดสิ้นสุดโครงการ (บ้านใกล้โครงการมากที่สุด) โดยจะต้องได้รับความยินยอมจากชุมชนในบริเวณดังกล่าวให้มีการติดตั้ง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>วิธีดำเนินการ :ตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ ซึ่งไวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 1 สถานี บริเวณชุมชนวัดบุญญ์กาญจนาราม ใกล้กิจกรรมการก่อสร้างก่อสร้างสะพาน จุดตัดถนนเทพประสิทธิ์ซอย 10</p> <p>ดัชนีตรวจวัด :</p> <p>ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (Ldn) และระดับเสียงพื้นฐาน 90 (L90)</p> <p>ระยะเวลา/ความถี่ : 2 ครั้ง/ปี เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องครบคลุมวันหยุดและวันธรรมดาตลอดระยะก่อสร้าง</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>จากการคำนวณระดับเสียงของงานกิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง ระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างส่งถึงบ้านที่อยู่ในระยะประชิดเขตทางมีค่า 81.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานฯ ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ แต่กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างไม่ได้เกิดขึ้นต่อเนื่องและไม่เกิดขึ้นอย่างถาวร คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง</p> <p>- กิจกรรมงานโครงสร้างสะพาน</p> <p>จากการคำนวณระดับเสียงของงานกิจกรรมงานโครงสร้างสะพาน ระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างส่งถึงบ้านที่อยู่ในระยะประชิดเขตทางมีค่า 86.4 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานฯ ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ แต่กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างไม่ได้เกิดขึ้นต่อเนื่องและไม่เกิดขึ้นอย่างถาวร คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง</p>	<p>กำแพงกันเสียงก่อนเริ่มการก่อสร้างในช่วงนั้น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ และก่อสร้างสะพาน และจุดสิ้นสุดโครงการ (บ้านใกล้โครงการมากที่สุด) โดยใช้วัสดุประเภทแผ่นอลูมิเนียม (Aluminum sheet) หนา 1.59 มิลลิเมตร (หรือหนา 0.0625 นิ้ว) หรือวัสดุอื่น ๆ ที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าที่มีความสามารถในการลดทอนระดับเสียงลงได้อย่างน้อย 25 เดซิเบล (เอ) ความสูงของกำแพงอย่างน้อย 2 เมตร ซึ่งมีความยาวครอบคลุมแหล่งกำเนิดเสียง - หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลายๆเครื่องพร้อมๆกัน เช่น รถแทรกเตอร์ รถแบคโฮ และเครื่องจักรเจาะ เป็นต้น บนพื้นที่เดียวกัน และหลีกเลี่ยงการตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนประชาชน - จำกัดระยะเวลาทำงานของคนงานที่ทำงานในพื้นที่เสียงจากเสียงดังไม่เกิน 8 ชม./วัน 	

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>กิจกรรมในระยะดำเนินการ ได้แก่ การคมนาคมบนถนนโครงการ และการบำรุงรักษา โดยระดับเสียงที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดการคมนาคมบนถนนจะขึ้นอยู่กับปริมาณการจราจร ผลกระทบที่เกิดขึ้นคาดว่าจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณแนวเส้นทางโครงการ แต่เสียงที่เกิดขึ้นเป็นช่วงๆ ดังนั้นระยะดำเนินการส่งผลกระทบต่อเสียงรบกวนจากการดำเนินโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับต่ำ สำหรับงานบำรุงรักษาทางทั้งที่เป็นแบบปกติ แบบตามอายุการใช้งานและแบบฉุกเฉิน ผลกระทบจะเกิดขึ้นเป็นครั้งคราวเท่านั้น ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบน้อยมาก หรือไม่มีเลยจนเป็นผลที่มีนัยสำคัญ ดังนั้นคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p>	<p>- หมั่นดูแล และรักษาบำรุงเครื่องจักรให้มีสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>- ห้ามใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังอย่างเด็ดขาดในเวลากลางคืน</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>- กำหนดความเร็วรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงรบกวน</p> <p>- เมืองพัทยาต้องดูแลบำรุงรักษาผิวถนนของโครงการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อป้องกันเสียงดังจากผิว</p>	-
<p>8) ความสั่นสะเทือน</p> <p>โครงการได้กำหนดให้มีการตรวจวัดความสั่นสะเทือน จะดำเนินการตรวจวัดต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 5 วัน ต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จำนวน 1 สถานี บริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก บ้าน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ได้แก่ การก่อสร้างในส่วนงานขนย้ายดิน/หิน และวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง งานก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพาน งาน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>- การก่อสร้างฐานรากให้ใช้วิธีแบบเข็มเจาะ เพื่อลดความสั่นสะเทือน</p> <p>- กรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่องใกล้กับบริเวณ</p>	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>หนองหิน ซึ่งเป็นสถานีเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ และเสียง และจะดำเนินการตรวจวัดในช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เนื่องจากที่มาของแหล่งกำเนิดพร้อมกัน</p>	<p>ก่อสร้างคันทาง กิจกรรมมีการใช้เครื่องจักร คือ รถบรรทุก รถขุด รถแทรกเตอร์ รถบดถนน เป็นต้น ความสั่นสะเทือนจากเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างจะทำให้เกิดคลื่นความสั่นสะเทือนผ่านพื้นดินและแพร่กระจายออกโดยรอบ ซึ่งระดับของความสั่นสะเทือนจะลดลงตามระยะทางและขึ้นกับตัวกลางที่ส่งผ่าน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมงานผิวทางและชั้นทาง <p>ผลการคำนวณจากพื้นที่ก่อสร้างกิจกรรมการใช้รถบด สั่นสะเทือนล้อเรียบจะเห็นว่าค่าความสั่นสะเทือน Peak Particle Velocity (PPV) จะลดลงอย่างรวดเร็วจากแหล่งกำเนิด 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 พบว่า เป็นค่าความสั่นสะเทือนในระดับที่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม และจากมาตรฐานระดับแรงสั่นสะเทือนสำหรับอาคารที่ไวต่อผลกระทบตามมาตรฐานประเทศเยอรมนี DIN 4150 พบว่าค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ไม่เป็น</p>	<p>ชุมชน หรือบริเวณที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ เช่น วัด โรงเรียน สถานศึกษา โดยเฉพาะการขุดเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างสะพาน จำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุดเจาะเสาเข็ม โดยเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะ เพื่อลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบสภาพอาคารบ้านเรือนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการก่อนก่อสร้าง หากอาคารได้รับความเสียหายจากการก่อสร้างของโครงการ ผู้รับเหมาจะต้องเป็นخذใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเหมาะสม - หากจำเป็นต้องเปิดฝั้ถนนและต้องใช้แผ่นเหล็กวางปิดพื้นถนนชั่วคราวต้องใช้พื้นรองแบบยางเพื่อลดความดังของเสียง ในกรณีที่ต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษจำกัดน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะของโครงการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน 	

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>อันตราย แม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ (Ancient Building) ดังนั้นผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>- กิจกรรมงานโครงสร้างต่างระดับ 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 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าผลกระทบอันเนื่องจากความสั่นสะเทือนที่มีต่อคนและอาคารสิ่งปลูกสร้าง Whiffin, A.C., and Leonard, 1971 พบว่า เป็นค่าความสั่นสะเทือนในระดับที่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม และจากมาตรฐานระดับแรงสั่นสะเทือนสำหรับอาคารที่ไวต่อผลกระทบตามมาตรฐานประเทศเยอรมนี DIN 4150 พบว่าค่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ไม่เป็นอันตราย แม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ (Ancient Building) ดังนั้นผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p>		
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจะเกิดจากรถบรรทุกที่วิ่งผ่านบนถนนระดับดินเป็นหลัก ส่วนผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกบนสะพานจะไม่</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>รุนแรงเท่าผลกระทบที่เกิดขึ้นบนทางระดับดิน เพราะโครงสร้างยกระดับของสะพานสามารถถ่ายเทคลื่นความสั่นสะเทือนลงไปยังตอม่อ ระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุก ณ บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในช่วง 0.001 - 0.013 มิลลิเมตร/วินาที เมื่อพิจารณาระดับผลกระทบตาม Whiffin, A.C., and Leonard, 1971 และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่องกำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ โดยระดับความสั่นสะเทือนข้างต้นไม่มีผลกระทบต่ออาคาร</p>		
<p>9) ทรัพยากรป่าไม้ สภาพป่าไม้โดยทั่วไปของจังหวัดชลบุรีเดิมเป็นป่าดงดิบและป่าเบญจพรรณ ส่วนป่าชายเลนน้ำเค็มมีเป็นส่วนน้อย ปัจจุบันป่าไม้ถูกทำลายลงเป็นจำนวนมากและไม้ที่ถูกทำลายมากที่สุดคือ ไม้กระยาเลย ส่วนใหญ่เป็นไม้ขนาดเล็กถูกนำไปทำหลักเสาเข็ม และในปี 2560 จังหวัดชลบุรี มีเนื้อที่ป่าไม้ 545.58 ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ 12.02% ของเนื้อที่ทั้งหมดของจังหวัด เป็นป่าชายเลนจำนวน 41.989 ตารางกิโลเมตร มีป่าสงวนแห่งชาติ 9 แห่ง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมการแผ้วถาง/ปรับพื้นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดแนวเส้นทางอาจต้องมีการปรับแต่งพื้นที่ และจากการศึกษาจากแผนที่การจำแนกเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่า พื้นที่โครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนเมือง และพื้นที่วางแปลนไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ และพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ดังนั้นการพัฒนาโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้ในระบบนิเวศแต่อย่างใด</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> -</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>ทั้งนี้ พื้นที่โครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนเมือง และพื้นที่ว่างเปล่า</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> การดำเนินกิจกรรมบนถนนโครงการภายหลังการเปิดใช้เส้นทาง จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศ เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการไม่ว่าจะเป็น การคมนาคมบนถนนโครงการ และการบำรุงรักษาทาง ดำเนินการอยู่ บนผิวจราจรเท่านั้น อีกทั้งบริเวณพื้นที่โครงการไม่พบพื้นที่ป่า ดังนั้นระยะดำเนินการไม่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศแต่อย่างใด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> -</p>	<p>-</p>
<p>10) ทรัพยากรสัตว์ป่า สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่ เป็นพื้นที่ชุมชนเมือง ไม่พบสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการแต่อย่างใด</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> พื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ชุมชน และพื้นที่ว่างเปล่าไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ และพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ สัตว์ที่พบส่วนใหญ่เป็นสัตว์ประจำถิ่นที่สามารถอยู่ได้ ในพื้นที่ชุมชนเมือง และพื้นที่เกษตรกรรม เนื่องจาก เป็นปรับตัวได้ดีในการอยู่ อาศัยหากิน ทำรัง สามารถเพิ่มจำนวนประชากรได้ และมีการกระจายพันธุ์อย่าง กว้างขวาง เช่น นกพิราบ กิ้งก่าแก้ว จิ้งจกหางนาม หงูทองขาว กระรอกปลายหางดำ กระจ๊อน เป็นต้น ดังนั้นระยะก่อสร้างโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่ง ที่อยู่อาศัยและหากินของสัตว์ป่า</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> -</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>กิจกรรมของโครงการมีเพียงการบำรุงรักษาทาง ไม่มีการตัดต้นไม้เพิ่มเติม ไม่กระทบต่อแหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของสัตว์ป่า จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	<p>-</p>
<p>11) น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค</p> <p>การให้บริการน้ำเพื่อการอุปโภคในพื้นที่โครงการ จากสถานีผลิตน้ำห้วยขากนอก ซึ่งห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 500 เมตร</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการใช้น้ำของโครงการในระหว่างการก่อสร้าง สามารถแบ่งลักษณะการใช้น้ำออกเป็น 2 ลักษณะ คือการใช้น้ำสำหรับกิจกรรมการก่อสร้างถนน เช่น การฉีดพ่นน้ำเพื่อบดอัดดิน การฉีดพรมน้ำเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เป็นต้น ซึ่งโครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาเป็นผู้จัดหาน้ำให้เพียงพอโดยไม่กระทบต่อการใช้น้ำของประชาชน - การใช้น้ำสำหรับกิจกรรมชำระล้างของพนักงานและคนงานก่อสร้างในสำนักงานก่อสร้างโครงการชั่วคราวและที่พักคนงาน สำหรับน้ำใช้ในบริเวณบ้านพัก คนงาน 50 คน อัตราการใช้น้ำประมาณ 200 ลิตร/คน/วัน (อ้างอิงตามสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พ.ศ. 2541) จะมีการใช้น้ำประมาณ 10.00 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โครงการจะจัดหาแหล่งน้ำที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้งานในการอุปโภคบริโภคของชุมชน ดังนั้นการดำเนินงานของโครงการจึงก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบสาธารณสุขของชุมชนในระดับต่ำ 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้มีถังบรรจุน้ำขนาด 2,000 ลิตร หรือ 2.0 ลบ.ม. วางไว้ข้างสำนักงานโครงการ จำนวน 2 ถัง และที่พักคนงาน จำนวน 8 ถัง - ผู้รับจ้างจะซื้อน้ำจากเอกชนที่จำหน่ายน้ำ เพื่อลดปัญหาการแย่งน้ำจากประชาชน ลดการใช้น้ำร่วมกับระบบการให้บริการน้ำใช้ของชุมชน เพื่อลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากปริมาณการใช้น้ำของโครงการต่อชุมชน 	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การเปิดใช้เส้นทางและการบำรุงรักษาทาง ไม่มีกิจกรรมที่ต้องใช้น้ำ จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อการใช้งานน้ำของชุมชนแต่อย่างใด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	<p>-</p>
<p>12) การคมนาคมขนส่ง</p> <p>จังหวัดชลบุรีมีระบบการคมนาคมขนส่งทั่วถึง ทั้งการขนส่งทางบก ทางเรือและทางอากาศ รวมทั้งการขนส่งทางท่อสำหรับสินค้าเหลว ได้แก่ น้ำมันและสารเคมี การคมนาคมและขนส่งของจังหวัดชลบุรีอาศัยทางบกเป็นหลัก</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กิจกรรมในระยะก่อสร้าง ได้แก่ การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง และวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง โครงการ งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานขนย้ายวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง งานก่อสร้างผิวทางและชั้นทาง จะส่งผลให้มีปริมาณจราจรบนทางหลวงที่แนวถนนโครงการขนส่งเพิ่มมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อการสัญจร/จราจรบริเวณจุดตัดทางแยกที่แนวถนนโครงการตัดผ่าน และถนนท้องถิ่น โดยการก่อสร้างจะต้องกันแนวเขตก่อสร้างไว้บางส่วนทำให้ผู้สัญจรผ่านเดินทางไม่สะดวกและเป็นอุปสรรคในการเดินทางผ่านในช่วงก่อสร้าง และระยะเวลาก่อสร้างค่อนข้างนาน แต่ไม่เกิดขึ้นถาวร การคมนาคมอาจติดขัดมากในช่วงเวลาเร่งด่วน แต่อย่างไรก็ตามในช่วงก่อสร้างโครงการไม่ปิดกั้นการเดินทาง สามารถเดินทางได้ปกติ ดังนั้นจึงคาดว่ากิจกรรมดังกล่าวจะส่งผลกระทบในด้านลบต่อการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร/การจราจรของโครงข่าย</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>- ประชาสัมพันธ์ โดยตี ต ประ กาศ รายละเอียดโครงการให้ผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนทราบล่วงหน้า เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ เช่น ชื่องานหรือโครงการ ผู้รับจ้าง กำหนดระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ งบประมาณ และผู้ควบคุมงานรวมถึงสถานที่ติดต่อควรมีการตั้งป้ายประกาศรายละเอียดโครงการในจุดที่เห็นได้ชัดบริเวณจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดโครงการ</p> <p>- ให้ติดป้ายสัญญาณเตือนประกอบด้วยแผงกัน กรวยเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ป้ายจราจรแสงสว่างและไฟกระพริบ สัญญาณธงและไฟวาบไว้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทั่วไปให้ทราบล่วงหน้าก่อนถึงจุดดำเนินโครงการ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p><u>พื้นที่สำรวจ :</u></p> <p>- เส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ได้แก่ ถนนจอมเทียนสาย 2 ถนนสุขุมวิท บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ รวมถึงถนนท้องถิ่นใกล้เคียง</p> <p><u>ดัชนีการตรวจวัด :</u></p> <p>- รวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรบนถนนโครงข่ายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ</p> <p>- สภาพการชำรุดเสียหายตลอดเส้นทาง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น</p> <p>- รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ รวมถึงอุบัติเหตุที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการตามแนวเส้นทางที่ขนส่ง</p> <p><u>ความถี่ในการตรวจวัด :</u></p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เส้นทางคมนาคมหลักและโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในท้องถิ่นอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ที่ ระยะ 500 เมตร และ 200 เมตร ตามลำดับ และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างให้ชัดเจนในเวลากลางคืน - ต้องควบคุมและบังคับการใช้กฎจราจรสำหรับบุคลากรของโครงการอย่างเคร่งครัด ได้แก่ การจำกัดความเร็ว และการบรรทุกน้ำหนักตามที่ กฎหมายกำหนด เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ และการชำรุดของถนน - ในกรณีผิวจราจรชำรุดเสียหายต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาด้านการจราจร และอุบัติเหตุ - จัดให้มี ที่ จอดเครื่องจักรในพื้นที่ดำเนินการก่อสร้าง ไม่ให้เกิดขวางบนถนนโครงข่ายที่ใช้ในการขนส่ง - จัดทำทางเบี่ยงช่วงคราวบริเวณถนนเดิม เพื่อให้การเดินทางได้ปกติ โดยไม่ปิดกั้นการเดินทาง - หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ระหว่างเวลา 07.00-09.00 น. และ 16.00-18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร <p>วางแผนจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยทำทางเบี่ยงเพื่อลดปัญหาจราจร</p>	<ul style="list-style-type: none"> - เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>สำหรับกิจกรรมการบำรุงรักษาปกติ หรือการบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และการบำรุงรักษาพิเศษ/ฉุกเฉิน อาจมีการปิดช่องจราจรชั่วคราวบริเวณนั้น ๆ เพื่อปรับปรุงผิวจราจร ซึ่งจะเกิดขึ้นในบางช่วงของแนวเส้นทางและบางช่วงเวลาเท่านั้น หลังจากซ่อมเสร็จสามารถเดินทางได้ปกติ ดังนั้นจึงคาดว่ากิจกรรมดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบ</p>	<p>บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและลดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	-
<p>13) สาธารณูปโภค การไฟฟ้าอยู่ในเขตรับผิดชอบของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเมืองพัทยา</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>การก่อสร้างในบางช่วงของแนวเส้นทางโครงการมีผลกระทบต่อกรรือย้ายไฟฟ้า ที่ต้องรื้อย้ายออกนอกเขตทางพื้นที่ก่อสร้าง โดยขั้นตอนการรื้อย้ายไฟฟ้าต้องประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องล่วงหน้าก่อนดำเนินการรื้อย้าย และจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างระบบไฟฟ้าใหม่เพื่อทดแทนระบบไฟฟ้าเดิมก่อน แล้วทำการรื้อย้ายระบบไฟฟ้าเดิมเพื่อไม่ให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด และผลกระทบชั่วคราว จึงคาดว่าส่งผลกระทบในระดับต่ำ ส่วนกิจกรรมการงานตัด/เชื่อมเหล็ก ใช้ไฟฟ้าที่มาจากเครื่องกำเนิดไฟฟ้าแบบเคลื่อนที่ (Mobile Generator) สำหรับไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน จะใช้ไฟฟ้าจากแบตเตอรี่ที่ผู้รับเหมาจัดเตรียมสำรองไว้ใช้งานในแต่ละ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องมีการแจ้งหรือประกาศเตือนให้ผู้ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบไฟฟ้าทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน - จัดเตรียมน้ำดื่ม-น้ำใช้ที่สะอาดและเพียงพอภายในสำนักงานโครงการและบ้านพักคนงานก่อสร้าง 	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
	<p>ละวัน และไฟฟ้าใช้ในครัวเรือนบริเวณบ้านพักคนงาน จะติดต่อใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเมืองพัทยา ที่มีปริมาณสำรองเพียงพอต่อการใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ ดังนั้นการดำเนินงานของโครงการจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าของชุมชน</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u> กิจกรรมในช่วงนี้เป็นเพียงการคมนาคมและการบำรุงรักษา ซึ่งเป็นการซ่อมบำรุงทางเป็นส่วนใหญ่ ส่วนระบบไฟฟ้าส่องสว่างและไฟสัญญาณจราจรตามแนวถนนโครงการ ซึ่งจะใช้ไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเมืองพัทยา ซึ่งมีปริมาณสำรองเพียงพอ จึงไม่มีผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าของชุมชนในบริเวณใกล้เคียง</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p>	-
<p>14) การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมซ้ำซาก การเกิดอุทกในจังหวัดชลบุรีเป็นการเกิดอุทกภัยที่เกิดขึ้นในพื้นที่ราบลุ่ม โดยเฉพาะตอนเหนือของตัวจังหวัดแต่เป็นครั้งคราว พบว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดมีพื้นที่เสี่ยงน้ำท่วมซ้ำซากต่าและน้ำท่วมซ้ำซากปานกลาง ในขณะที่พื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากสูงเกิดขึ้นเพียงเล็กน้อย โดยพื้นที่การเกิดน้ำท่วมซ้ำซากส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณตอนเหนือของจังหวัดโดยเมืองพัทยามีพื้นที่น้ำท่วมถึงคิดเป็น ร้อยละ 5 ของพื้นที่ทั้งหมด ระยะเวลาท่วมขังนานสุดประมาณ 1 ชั่วโมง ในเดือนตุลาคม</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> แนวโครงการมีสภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบ แนวโครงการไม่มีลำน้ำตัดผ่าน เนื่องจากพื้นที่โครงการไม่ได้ตัดผ่านแหล่งน้ำผิวดิน จึงไม่มีผลกระทบใน ส่วนงานดิน และงานถมดินคันทาง การกวดินถมและกองวัสดุก่อสร้างต่างๆ ในบริเวณใกล้เคียงน้ำ ชะล้างทบถมทำให้แหล่งน้ำตื้นเขิน ถ้าหากเกิดการระบายไม่ทันก่อให้เกิดน้ำท่วมขังและกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงได้ การระบายน้ำจึงต้องระบายไปตามถนนเรียบทางรถไฟทางทิศตะวันออกก่อนจะไหลผ่านท่อลอดข้ามทางรถไฟเพื่อระบายน้ำไปตามลำน้ำธรรมชาติต่อไป ส่วนบริเวณ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - วางท่อระบายน้ำ/รางระบายน้ำ เพื่อการระบายน้ำให้เพียงพอ - การก่อสร้างทางเบี่ยงต้องไม่ปิดกั้นการระบายน้ำโดยธรรมชาติ และจะต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก - การกวดิน ทร่าย และวัสดุอื่นๆ จะต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะพามาสูดดินทร่ายไหลลงแหล่งน้ำ รวมทั้งทำการขนย้าย 	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	จุดเริ่มต้นโครงการจนถึงทางรถไฟจะมีลักษณะการระบายน้ำจากบริเวณทางรถไฟทางทิศตะวันตกมายังท่อระบายน้ำริมถนนสุขุมวิท เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในพื้นที่ราบ ไม่มีการก่อสร้างโครงการที่ตัดผ่านแหล่งน้ำ ดังนั้นจึงคาดว่ากิจกรรมดังกล่าวส่งผลกระทบในระดับต่ำ	ออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ - ดำเนินการรื้อย้ายอุปกรณ์ก่อสร้าง หรือวัสดุที่เหลือจากงานก่อสร้างออกจากบริเวณก่อสร้างสะพาน/ท่อลอด/รางระบายน้ำทันทีเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ - เมื่อก่อสร้างทางแล้วเสร็จในแต่ละช่วง ให้ทำการขุดลอกระบบระบายน้ำทันที	
	ระยะดำเนินการ เมื่อเปิดใช้เส้นทางในระยะยาวหากไม่มีการดูแลและบำรุงรักษาที่ดีพอ เกิดการสะสมของตะกอนดินในท่อระบายน้ำตามแนวเส้นทาง อาจเกิดปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วมขังตามแนวถนนขึ้นได้ แต่ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นเป็นครั้งคราวและส่งผลกระทบมาน้อยแปรผันตามปริมาณน้ำฝนที่ตกลงมาจึงคาดว่า เป็นผลกระทบในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ -	-
15) การใช้ประโยชน์ที่ดิน จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของสถานีพัฒนาที่ดินจังหวัดชลบุรี พบว่า จังหวัดชลบุรี มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน 3 อันดับแรก ได้แก่ (1) พื้นที่เกษตรกรรม (2) พื้นที่ชุมชนและเมือง (3) พื้นที่อุตสาหกรรม สภาพพื้นที่เป็นที่ราบ ในพื้นที่บริเวณนี้มีชุมชนกระจายตัวอยู่ตลอดแนวเส้นทาง การใช้ประโยชน์บริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่	ระยะก่อสร้าง ส่วนใหญ่ก่อสร้างตามแนวถนนผังเมือง ช9 ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ที่ดินโดยรอบแนวเส้นทางโครงการประกอบด้วยที่ดินประเภทที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม (สีแดง) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย	ระยะก่อสร้าง - งานเตรียมพื้นที่เขตทางและการก่อสร้างในแต่ละช่วงจะต้องควบคุมกิจกรรมให้อยู่ในพื้นที่จะดำเนินการเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนการใช้ที่ดินข้างเคียง - กรณีตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม การเตรียมการควรดำเนินการหลังจากที่เกษตรกรเก็บเกี่ยวพืชผลทางการเกษตรแล้วเสร็จ และ/หรือก่อนลงมือปลูกใน	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
หมู่บ้าน รองลงมาเป็นพื้นที่บ่อขุด และสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ	หนาแน่นมาก (สีน้ำตาล) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม) และที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) สำหรับโครงการประเภทเส้นทางคมนาคม ซึ่งเป็นระบบสาธารณูปการ ดังนั้นโครงการ จึงสามารถดำเนินการก่อสร้างได้โดยไม่ขัดต่อข้อกำหนดผังเมือง ในการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่อยู่อาศัย ชุมชนเมือง พื้นที่ทำการเกษตร สิ่งปลูกสร้างตามเขตทาง ส่งผลให้ประชาชนสูญเสียการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และมีสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงจากเดิมเนื่องจากโครงการสร้างถนนเดิม และก่อสร้างถนนใหม่เพื่อก่อสร้างถนนถาวร ดังนั้นจึงคาดว่ากิจกรรมดังกล่าวส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับปานกลาง	ครอบคลุมไป เพื่อลดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตร - กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางให้เกิดประโยชน์มากที่สุดสำหรับเป็นพื้นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้างเครื่องจักรกล อุปกรณ์ต่าง ๆ รวมทั้งสำนักงานชั่วคราวไว้ในพื้นที่เป็นสัดส่วนเหมาะสม	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ทางการขยายตัวเป็นแนวยาวตามถนนที่มีความสะดวกในการสัญจรมากขึ้น แต่ทั้งนี้ยังขึ้นอยู่กับสภาวะการขยายตัวของเศรษฐกิจของจังหวัด ซึ่งรูปแบบของที่อยู่อาศัยจะไปตามกฎหมายผังเมืองและกฎหมายควบคุมอาคารกำหนดไว้ ดังนั้นจึงคาดว่าโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในด้านบวก ระดับต่ำ	<u>ระยะดำเนินการ</u> - แจ้งให้หน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในการก่อสร้างองค์ประกอบต่าง ๆ ของโครงการ ได้รับทราบเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานต่อไป	-
16) เศรษฐกิจและสังคม จากสถิติของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผลิตภัณฑ์มวลรวมปี	<u>ระยะก่อสร้าง</u> การเตรียมพื้นที่ การปรับสภาพพื้นที่ การก่อสร้างถนน สะพานข้ามทางรถไฟ และสะพาน	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ประชาสัมพันธ์โดยติดประกาศรายละเอียดโครงการให้ประชาชนทราบล่วงหน้า	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>2565 จังหวัดชลบุรี มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด 1,173,449 ล้านบาท โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดชลบุรี ขึ้นอยู่กับ ภาคนอกเกษตรเป็นหลักมีมูลค่า 1,151,423 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากสาขาอุตสาหกรรมมูลค่า 641,356 ล้านบาท และภาคบริการที่สำคัญ ได้แก่การขนส่งและการขายปลีก การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร สำหรับภาคเกษตรมูลค่า 22,026 ล้านบาท</p>	<p>เนื่องจากโครงการเป็นการก่อสร้างเพื่อเปิดแนวสายทางใหม่ตลอดเส้นทาง จึงต้องมีการเวนคืนที่ดิน สิ่งปลูกสร้างของประชาชนตามแนวสายทางโครงการ มีนโยบายในการจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้รับผลกระทบจากการเวนคืนดังกล่าวอย่างชัดเจน โปร่งใส แต่พบว่าประชาชนบางส่วนยังคงมีความวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจเกิดจากโครงการในประเด็นต่าง ๆ สามารถสรุปได้ดังนี้</p> <p>ความวิตกกังวลเกี่ยวกับการสูญเสียที่ดิน สิ่งปลูก ผู้ที่อาจถูกเวนคืนบางส่วนวิตกกังวลเกี่ยวกับความล่าช้าในการดำเนินการจ่ายค่าชดเชย และความวิตกกังวลเกี่ยวกับความไม่เป็นธรรมในการพิจารณาจ่ายค่าเวนคืน เมืองพัทยามีแผนดำเนินการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับขั้นตอนและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าชดเชย แก่ผู้ได้รับผลกระทบอยู่แล้ว จึงคาดว่าระดับผลกระทบในประเด็นนี้ อยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ผลกระทบด้านการรบกวนความสงบสุข</p> <p>จากกิจกรรมการก่อสร้าง ความรำคาญจากกิจกรรมการก่อสร้าง ทั้งในช่วงก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดความรำคาญจากปัญหาฝุ่นละออง เสียงดัง และปัญหาการกีดขวางการสัญจรไปมา แต่ด้วยมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบด้านอากาศ และเสียง และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเข้มงวด เช่น การ</p>	<p>เกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการ เช่น ชื้องาน หรือโครงการ ผู้รับจ้าง กำหนดระยะเวลา เริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ งบประมาณ และผู้ควบคุมงานรวมถึงสถานที่ติดต่อ ควรมีการตั้งป้ายประกาศรายละเอียดโครงการในจุดที่เห็นได้ชัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - การจ่ายค่าชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน ให้พิจารณาอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม ให้พิจารณาจ่ายค่าเสียโอกาสที่เกิดจากการเวนคืนอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ และดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้แล้วเสร็จก่อนการโยกย้าย - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ ที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง มาตรการลดผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนตลอดจนด้านการคมนาคมขนส่ง - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเข้มงวดควบคุมมิให้คนงาน หรือเจ้าหน้าที่ของโครงการก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชนในท้องถิ่น - จัดให้มีกล่องรับรับเรื่องร้องเรียนหน้าสำนักงานกรณีเกิดผลกระทบหรือเหตุรำคาญในระหว่างการก่อสร้างโครงการ โดยกำหนดให้วิศวกรผู้ควบคุมงานก่อสร้างเป็นคนรับเรื่องร้องเรียน และแจ้งให้ 	

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>กำหนดให้มีผ้าใบคลุมรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ให้มิดชิดทุกครั้งที่มีการขนส่ง การตรวจสอบบำรุงรักษาเครื่องจักร เครื่องกลที่ใช้ในการก่อสร้างให้มีสภาพดีอยู่ตลอดเวลา เป็นต้น ดังนั้นผลกระทบที่อาจได้รับจึงอยู่ในระดับต่ำ และเป็นเพียงระยะเวลาสั้น ๆ ในช่วงการก่อสร้างโครงการประมาณ 2 ปี เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผลกระทบดังกล่าวก็จะหมดไป จึงคาดว่าระดับผลกระทบในประเด็นนี้ อยู่ในระดับต่ำ ความขัดแย้งระหว่างคนในชุมชนกับแรงงานต่างถิ่น จากความต้องการแรงงานในช่วงก่อสร้างโครงการแม้จะมีการกำหนดให้ผู้รับเหมาให้ความสำคัญกับการจ้างแรงงานในพื้นที่เป็นอันดับแรก แต่ยังคงมีแรงงานบางส่วนที่ต้องใช้แรงงานฝีมือเฉพาะด้าน จึงอาจมีความจำเป็นต้องใช้แรงงานจากต่างถิ่น ซึ่งอาจมีความแตกต่างด้านความเป็นอยู่ และวิถีชีวิต ขนบประเพณี ซึ่งหากไม่มีมาตรการในการดูแล ควบคุมแรงงานเหล่านั้น อาจส่งผลกระทบต่อความขัดแย้งระหว่างคนในพื้นที่และแรงงานต่างถิ่นเหล่านั้นได้ ดังนั้นผู้รับเหมาต้องมีมาตรการ กฎข้อบังคับที่เข้มงวด เพื่อช่วยระดับผลกระทบดังกล่าว อย่างไรก็ตามเนื่องจากสภาพพื้นที่เป็นชุมชนที่อยู่ใกล้เมือง และมีโรงงานอุตสาหกรรม/สถานประกอบการขนาดใหญ่กระจายอยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ แม้ไม่มากนัก แต่ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานต่างถิ่นเข้าสู่พื้นที่อยู่เสมอ ประชาชนในพื้นที่ค่อนข้างคุ้นชินกับการมีแรงงานต่าง</p>	<p>ผู้จัดการโครงการรวมทั้งตัวแทนของเมืองพัทยารับทราบ หลังรับเรื่องร้องเรียนต้องทำการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นโดยเร็ว หลังจากนั้นให้สรุปเรื่องร้องเรียน แนวทางแก้ไขและระยะเวลาดำเนินการ รายงานต่อเมืองพัทยา</p>	

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ถิ่น และ/หรือคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่ทั้งการอยู่อาศัยชั่วคราวเพื่อทำงาน จึงมีการปรับตัวให้รับกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้ระดับหนึ่งแล้ว อีกทั้งผลกระทบดังกล่าวข้างต้น เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นชั่วคราว เฉพาะในระยะก่อสร้างเท่านั้น เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผลกระทบต่าง ๆ เหล่านี้ก็จะหมดไป จึงประเมินได้ว่าระดับผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u> เมื่อโครงการฯ ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการ จะก่อให้เกิดผลดีต่อการเดินทางของประชาชน และเพิ่มโครงข่ายคมนาคม การพัฒนาแนวเส้นทางจะช่วยแบ่งเบาการจราจรในเส้นทางสายหลักได้เป็นอย่างดี ทำให้เกิดความคล่องตัวด้านการจราจร ซึ่งส่งผลต่อเนื่องถึงระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ลดลง ตลอดจนส่งผลกระทบต่อในเชิงบวกต่อเศรษฐกิจโดยรวมของเมืองพัทยา ส่งผลต่อเนื่องไปยังภาคธุรกิจการค้า และบริการต่าง ๆ ของอำเภอที่มีโอกาสขยายตัวเพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงคาดว่าผลกระทบดังกล่าวจะอยู่ในระดับสูง</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> -</p>	<p>-</p>
<p>17) การโยกย้ายและการเวนคืน แนวถนนโครงการ สภาพพื้นที่ของโครงการและการออกแบบทางวิศวกรรม พื้นที่ส่วนใหญ่บริเวณแนวพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่สำหรับอยู่อาศัย ดังนั้นจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินโดยใช้เขตทางประมาณ 20 เมตร แต่อย่างไรก็ตามโครงการจะออกแบบให้</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมการก่อสร้างโครงการเป็นการก่อสร้างแนวถนนใหม่ โดยการพัฒนาโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงกับกลุ่มผู้ที่เสียประโยชน์ในลักษณะของการสูญเสียพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่ทำการเกษตร บ้านพักอาศัย สิ่งปลูกสร้าง พืชผลต้นไม้</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> - ทำการชดเชยทรัพย์สินให้กับประชาชน ก่อนการดำเนินงานก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งดำเนินการเยียวยามูลค่าทรัพย์สินตามความเหมาะสม โดยต้องคำนึงถึงความยุติธรรม การเสียโอกาส</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนให้น้อยที่สุด ทั้งนี้กรณีเวนคืนที่ดินโครงการต้องชดเชยตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562</p>	<p>และทรัพย์สินอื่นๆ ตามเขตทาง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง มีสิ่งปลูกสร้างที่ต้องเวนคืนตามแนวเส้นทางโครงการ พื้นที่ที่จะถูกเวนคืนเพื่อก่อสร้างถนนและทางแยก ระดับดินของโครงการ จึงทำให้เกิดการสูญเสียซึ่งทรัพย์สินของประชาชนอย่างถาวร จึงส่งผลกระทบต่อประชาชนที่ถูกเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างตามแนวถนนโครงการผลกระทบอยู่ในระดับสูง</p>	<p>เนื่องจากผลกระทบ ทั้งนี้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562</p> <ul style="list-style-type: none"> - การชดเชยทรัพย์สินให้พิจารณา เยียวยาผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนเพิ่มเติมจากมูลค่าทรัพย์สิน ตามความเหมาะสมต่อระดับของผลกระทบ - แจกกำหนดการก่อสร้างให้ผู้ที่ต้องถูกโยกย้ายและเวนคืนทราบก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้าง เพื่อจะได้ดำเนินการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้าง - ดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อท้องถิ่นหรือประชุม ร่วมกับการแจกแผ่นพับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้ประชาชนในพื้นที่ที่ถูกเวนคืนรับทราบสิทธิ หน้าที่ และผลประโยชน์ของตนในด้านต่าง ๆ โดยมีหัวข้อเบื้องต้น ได้แก่ รายละเอียดโครงการ ผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ ขั้นตอนการเวนคืน สิทธิและหน้าที่ของผู้ถูกเวนคืน การจ่ายค่าทดแทน ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาอันสั้น 	

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ในระยะดำเนินการก่อสร้าง เป็นกิจกรรมบำรุงรักษาตามระยะเวลา และการคมนาคมขนส่ง ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อการโยกย้ายเวนคืน	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	-
18) การสาธารณสุข 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 ทั้งนี้ พื้นที่โครงการมีสถานพยาบาลให้บริการจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลเมืองพัทยา โรงพยาบาลอำเภอบางละมุง และโรงพยาบาลจังหวัดชลบุรี	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ในช่วงที่มีการก่อสร้างผลกระทบที่อาจเกิดจากการก่อสร้าง ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานเตรียมวัสดุก่อสร้างและงานขนย้าย งานผิวทางและชั้นทาง งานก่อสร้างโครงสร้างและงานระบบระบายน้ำ การเข้าปฏิบัติงานของคณงานก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อการใช้บริการทางการแพทย์ แต่ทั้งนี้พนักงานและคณงานของโครงการทั้งหมด เป็นผู้ได้รับการคุ้มครองด้านสวัสดิการการรักษาพยาบาล สามารถเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลเมืองพัทยา และโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงได้โดยไม่เพิ่มภาระหรือเบียดสวัสดิการของประชาชนในท้องถิ่น ดังนั้นระยะก่อสร้างส่งผลกระทบต่อปัญหาด้านสาธารณสุขของชุมชนระดับต่ำ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และเสียงอย่างเคร่งครัด - ให้มีการตรวจสอบสุขภาพคนงานก่อสร้างที่มาจากพื้นที่อื่นโดยเฉพาะคนงานต่างด้าว หากเป็นโรคติดต่อต้องไม่รับเข้าทำงาน - จัดให้มีชุดปฐมพยาบาลเบื้องต้นไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจำนวนและประเภทที่เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มียานพาหนะนำผู้ประสบอุบัติเหตุส่งโรงพยาบาลเพียงพอ	-
	<u>ระยะดำเนินการ</u> การบำรุงรักษาตามระยะเวลา และการคมนาคมขนส่ง ดังนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อสาธารณสุขของชุมชน	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	-
19) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย การบริการด้านสุขภาพอนามัยของท้องถิ่น เช่น ที่ตั้ง จำนวน ความสามารถในการรองรับผู้ป่วยได้ การอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิต	<u>ระยะก่อสร้าง</u> ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับเจ้าหน้าที่และคณงานก่อสร้างที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง ได้แก่ การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้เครื่องมือ เครื่องจักรกลที่มีสภาพชำรุดอยู่	<u>ระยะก่อสร้าง</u> - ประชาสัมพันธ์โดยการแจ้งหรือติดประกาศให้ผู้ผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนทราบล่วงหน้า เกี่ยวกับการก่อสร้าง	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>ทรัพยากรดิน และสวัสดิการของประชาชน เทศบาลเมืองหนองปรือ และเมืองพัทยา ได้ดำเนินการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิต และทรัพยากรของประชาชน โดยมีหน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยให้ความช่วยเหลือเกี่ยวกับสาธารณภัยต่างๆ อาทิ เช่น เหตุเพลิงไหม้ อุทกภัย และवादภัย เป็นต้น โดยเน้นบทบาทของ ครอบครัว ชุมชน เทศบาลในการเฝ้าระวังดูแลความปลอดภัย และแก้ปัญหาภายในชุมชนด้วยตนเอง โดยเฉพาะปัญหาเสาพิบัติและอาชญากรรม</p>	<p>ในสภาพที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ความประมาท ขาดอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลในขณะที่ทำงานที่มีความเสี่ยงสูงต่อสุขภาพ เช่น การทำงานกับเครื่องจักรที่มีเสียงดังเกินมาตรฐาน การทำงานบนที่สูง รวมทั้งขาดการเอาใจใส่ดูแลด้านความปลอดภัยที่ดี เช่น การขาดกฎระเบียบบังคับระหว่างการทำงาน เป็นต้น ซึ่งอาจเกิดบาดเจ็บเล็กน้อยในระดับปฐมพยาบาล จนถึงขั้นต้องได้รับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาล ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากระยะก่อสร้างจะเป็นผลกระทบทางตรงต่ออาชีวอนามัย ความปลอดภัย และสุขภาพของคนงาน ซึ่งเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง</p>	<p>โครงการ ทั้งสถานที่ ระยะเวลาเริ่มต้น และสิ้นสุดโครงการ ช่วงเวลาทำงาน เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้หลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางดังกล่าว หรือใช้อย่างระมัดระวัง โดยเฉพาะในเวลากลางคืน โดยมีการตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ในจุดที่เห็นได้ชัด บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - วางแผนการจัดการก่อสร้างไม่ให้เกิดขวางการจราจรบนเส้นทางเดิม หรือให้เกิดขวางน้อยที่สุด เช่น หาพื้นที่ เก็บเครื่องมือหรือจอดเครื่องจักรให้เป็นพื้นที่ในบริเวณที่เหมาะสมแทนการจอดบนไหล่ทาง - ติดตั้งป้ายสัญญาณ ไฟส่องสว่าง สัญญาณไฟเตือน และไฟกระพริบ เป็นต้น ที่ได้มาตรฐานเพื่อแสดงให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจนทั้งในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน - จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะที่แล่นไปมาในช่วงที่ทำการก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณทางแยกและจุดเชื่อมต่อเส้นทาง ซึ่งเป็นจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย 	

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การก่อสร้างถนนโครงการเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่กรมทางหลวงชนบทได้กำหนดไว้ เช่น การออกแบบให้มีขนาดความกว้างมาตรฐาน มีการปรับโค้ง การติดตั้งสัญญาณจราจร ป้ายเตือนป้ายห้าม ป้ายบังคับด้วยสีสะท้อนแสง ตามจุดต่างๆ ตลอดแนวถนนโครงการ การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง การตีเส้นแบ่งทิศทางจราจร เป็นต้น ทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้เส้นทางมากขึ้น ลดการเกิดอุบัติเหตุที่ผู้ใช้เส้นทางอาจประสบได้ จึงคาดว่าในระยะดำเนินโครงการจะไม่กระทบต่ออาชีวอนามัยและความปลอดภัย</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>-</p>	-
<p>20) สุขาภิบาล</p> <p>โครงการจัดการมูลฝอยในเขตพื้นที่รับผิดชอบได้แก่ เมืองพัทยา เทศบาลเมืองหนองปรือ และมีพื้นที่รองรับขยะมูลฝอยได้ในอนาคต</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>แหล่งกำเนิดของเสีย ขยะมูลฝอยและน้ำเสียในที่พักคนงานก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ ขยะมูลฝอยจากคนงานก่อสร้างจากปริมาณการผลิตขยะมูลฝอยจากคนงานก่อสร้าง โดยอัตราการผลิตมูลฝอยที่ 0.8 กิโลกรัม/คน/วัน จำนวนคนงานเฉลี่ยประมาณ 50 คน ดังนั้นจึงมีปริมาณขยะมูลฝอยเกิดขึ้นประมาณ 40 กิโลกรัมต่อวัน ทั้งนี้ขยะมูลฝอยดังกล่าว อาทิ ก่ออิฐและถุงใส่อาหาร เศษอาหาร ขวดบรรจุน้ำดื่ม ซึ่งมูลฝอยดังกล่าวจะรวบรวมโดยคนงานของผู้รับเหมาที่มอบหมายให้รับผิดชอบดำเนินการจัดเตรียมถังรองรับขยะและถุงบรรจุขยะไว้บริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน และรวบรวมนำกลับไปกำจัดเป็นประจำ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>- จัดเตรียมถุงบรรจุขยะหรือภาชนะอื่น ๆ ที่มีฝาปิด สำหรับรองรับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากคนงานก่อสร้างไว้บริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ และประสานงานหน่วยงาน เช่น อบต. เทศบาล ในพื้นที่ ให้เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัดต่อไป</p> <p>- ของเสียอันตรายที่มีลักษณะและคุณสมบัติตามที่กำหนดในประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การจัดการสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ.2566 เช่น น้ำมันหล่อลื่น และสารละลายใน</p>	-

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ทุกวัน และนำกลับไปกำจัดอย่างถูกวิธีในพื้นที่ทิ้งขยะของเทศบาล อบต. ในพื้นที่ต่อไปโดยผู้รับเหมานำมาคัดแยกและนำไปกำจัดในพื้นที่ที่เหมาะสม ดังนั้นปริมาณขยะและของเสียที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการมีปริมาณน้อย จึงคาดว่าเกิดผลกระทบในด้านลบและอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>การล้างเครื่องมือ วัสดุ ดิน ชี้บหรืออุปกรณ์ที่ใช้ทำความสะอาดน้ำมันที่หก รั่วไหล เป็นต้น ต้องเก็บแยกออกจากของเสียทั่วไป และรวบรวมให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการมารับไปกำจัดต่อไป</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องขนย้ายเศษวัสดุก่อสร้างที่ไม่ได้ใช้งานและขยะมูลฝอยออกจากพื้นที่ก่อสร้างทุกวัน โครงการจะระบุไว้ในเงื่อนไขให้ผู้รับเหมารับผิดชอบไปทั้งหมด และไม่อนุญาตให้กองทิ้งไว้ในพื้นที่โครงการ - จัดให้มีห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานควบคุมงาน และที่พักคนงาน อย่างเพียงพอในอัตราส่วนคนงาน 15 คนต่อ 1 ห้อง ซึ่งมีจำนวนคนงานประมาณ 50 คน ดังนั้นจัดให้มีห้องส้วมจำนวน 4 ห้อง - จัดที่พักคนงานให้มีความเป็นอยู่ที่ถูกสุขลักษณะและสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมให้แก่คนงานเพื่อไม่ให้ เป็นแหล่งเพาะพันธุ์เชื้อโรค - จัดให้มีห้องสุขาเพียงพอกับจำนวนคนงานในพื้นที่ตามที่กฎหมายกำหนด และต้องมีระยะห่างจากแหล่งน้ำอย่าง 	

ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		น้อย 15 เมตร พร้อมติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ได้มาตรฐาน	
	ระยะดำเนินการ สำหรับระยะดำเนินการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อปัญหาขยะ และน้ำเสียต่อชุมชน ไม่มีการตั้งบ้านพักคนงานเป็นการบำรุงรักษา และการคมนาคมบนถนนโครงการ ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบแต่อย่างใด	ระยะดำเนินการ -	-
21) ประวัติศาสตร์และโบราณคดี พื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่พบ แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างที่อาจส่งผลกระทบ ได้แก่ กิจกรรมการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง การเตรียมพื้นที่ การก่อสร้างชั้นทาง อาจได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง ด้วยรถบรรทุก และเครื่องจักรขณะก่อสร้าง จากข้อมูลทฤษฎีภูมิ พื้นที่โครงการไม่พบแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีที่อยู่ในรัศมี 1 กิโลเมตร ดังนั้นการพัฒนาโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อโบราณสถานและโบราณคดี	ระยะก่อสร้าง -	-
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ภายหลังเปิดใช้เส้นทางของโครงการ จะก่อให้เกิดผลกระทบที่สำคัญ ได้แก่ การคมนาคมบนถนน โดยความสั่นสะเทือนจากรถโดยจะขึ้นอยู่กับปริมาณจราจร ขณะรถวิ่งผ่านถนน จะเกิดแรงสั่นสะเทือนกระจายออกมาโดยรอบ แต่	ระยะดำเนินการ -	


ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เนื่องจากเวลาที่เกิดขึ้นเป็นระยะเวลาเพียงช่วงสั้น ๆ และพื้นที่โครงการ ไม่พบแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณสถานในพื้นที่ศึกษา ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบต่อความเสียหายแต่อย่างใด		
<p>22) สุนทรียภาพ และการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดชลบุรี ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนแล้ว จำนวน 114 แห่ง แบ่งเป็น แหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ จำนวน 28 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น จำนวน 86 แห่ง โดยสามารถจำแนกตามรูปแบบการท่องเที่ยว</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> กิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งานเตรียมวัสดุก่อสร้างและงานขนย้าย งานผิวทางและชั้นทาง และการจัดระบบสาธารณูปโภคและความปลอดภัย กิจกรรมดังกล่าวเกิดความไม่น่าดูจากเครื่องจักรในการทำงาน และวัสดุก่อสร้าง แต่เกิดช่วงทำงานระยะเวลาสั้น ๆ อีกทั้งจากการตรวจสอบสภาพปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาไม่พบแหล่งท่องเที่ยวหรือที่พักผ่อนหย่อนใจแต่อย่างใด ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบต่อผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์/ทัศนียภาพ</p>	<p><u>ระงะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ออกแบบโครงสร้างของโครงการ การกำหนดองค์ประกอบพื้นที่และการจัดภูมิทัศน์จะต้องไม่ทำให้เกิดการบดบังมุมมอง โดยการออกแบบด้านการวางผังและลักษณะทางสถาปัตยกรรมเน้นให้มีกลมกลืนกับสภาพทางธรรมชาติ และสภาพภูมิประเทศ มีความสวยงามเป็นเอกลักษณ์และส่งเสริมทัศนียภาพให้ดียิ่งขึ้น - รักษาความสะอาดและจัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้าง กองวัสดุก่อสร้างมีผ้าหรือพลาสติกคลุมให้มิดชิด - ดำเนินการรื้อย้ายอุปกรณ์ก่อสร้างหรือวัสดุที่เหลือจากงานก่อสร้างออกจากบริเวณก่อสร้างทันทีเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ - จัดทำรั้วล้อมรอบบ้านพักคนงานให้เป็นสัดส่วน ความสูงอย่างน้อย 2 เมตร กำหนดให้มีทางเข้า-ออกทางเดียว เพื่อ 	-


ตารางที่ 2 (ต่อ) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ตรวจสอบและควบคุมการเข้า-ออกของคนงานก่อสร้าง	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> ระยะดำเนินการเป็นการคมนาคมขนส่งและการบำรุงรักษาตามระยะเวลา ดังนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์/ทัศนียภาพ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> - ดูแลบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูกบริเวณทางแยก ให้มีความสวยงามอย่างสม่ำเสมอ</p>	-

ตารางที่ 3 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

กิจกรรม	วัตถุประสงค์	วัน เวลา สถานที่	กลุ่มเป้าหมาย	ภาพประกอบ
<p>การประชาสัมพันธ์โครงการ</p> <p>เผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์โครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - www.ถนน9ชเมืองพัทยา.com - แอปพลิเคชันไลน์โครงการ (ถนน9ชเมืองพัทยา) - เว็บไซต์สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี - แผ่นพับ (Brochure) - สื่อนิทรรศการ - ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อนำเสนอความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการพื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา - เพื่อเผยแพร่ความก้าวหน้าของการศึกษาด้านต่าง ๆ โครงการ - รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ 	<p>ตลอดระยะเวลาการศึกษา</p>	<p>กลุ่มที่ 1 : ผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างถนนโครงการทั้งใน ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>กลุ่มที่ 2 : หน่วยงานรับผิดชอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>กลุ่มที่ 3 : หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>กลุ่มที่ 4 : หน่วยงานราชการ</p> <p>กลุ่มที่ 5 : องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม/องค์กรพัฒนาเอกชน/สถานศึกษาภายในท้องถิ่นและในระดับอุดมศึกษาและนักวิชาการอิสระ</p> <p>กลุ่มที่ 6 : สื่อมวลชน</p> <p>กลุ่มที่ 7 : ประชาชนทั่วไป</p>	

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 - ชุมชนเขาตาโล - ชุมชนหนองพังแค - ที่ว่าการอำเภอบางละมุง - บริษัท พัทยา ลากูน่า จำกัด 	<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"> - ประธานชุมชนเขาตาโล - ประธานชุมชนหนองพังแค - รองประธานชุมชนหนองพังแค เมืองพัทยา * หน่วยงานเอกชน <ul style="list-style-type: none"> - ผู้จัดการบริษัท พัทยา ลากูน่า จำกัด 	

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 12 ธันวาคม พ.ศ. 2567 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ศาลาการเปรียญ วัดบุญญ์ถัญจนา ราม ตำบลหนองปรือ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีผู้เข้าร่วมทั้งสิ้น 103 คน	<p>กลุ่มที่ 1: ผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างถนนโครงการทั้งใน ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>กลุ่มที่ 2: หน่วยงานรับผิดชอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>กลุ่มที่ 3: หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>กลุ่มที่ 4: หน่วยงานราชการ</p> <p>กลุ่มที่ 5: องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม/องค์กรพัฒนาเอกชน/สถานศึกษาภายในท้องถิ่นและในระดับอุดมศึกษาและนักวิชาการอิสระ</p> <p>กลุ่มที่ 6: สื่อมวลชน</p> <p>กลุ่มที่ 7: ประชาชนทั่วไป</p>	

ตารางที่ 4 ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบแนวเส้นถนนสาย ช 9 ใช้เขตทางกี่เมตร และมีการออกแบบรูปแบบเบี่ยงตันอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบรายละเอียด ด้านวิศวกรรม จะใช้เขตทางกว้าง 25 เมตร ตลอดเขตทางตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 โดยพิจารณาขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.25 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร และทางเท้ากว้างข้างละ 3.50 เมตร มีเกาะกลางแบบยก (Raise Median) กว้าง 2.00 เมตร อย่างไรก็ตามในการดำเนินการออกแบบ จะพิจารณาถึงความจำเป็นและความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบรูปแบบทางแยกของโครงการ เบี่ยงตันให้พิจารณาเป็นรูปแบบสะพานข้ามแยก เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรของประชาชนในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาร่วมกับการออกแบบ โดยจะพิจารณาถึงความจำเป็นและความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และข้อมูลปริมาณจราจร การคาดการณ์ปริมาณจราจร และการวิเคราะห์ระดับให้บริการอีกครั้ง เพื่อกำหนดรูปแบบที่เหมาะสมต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> บริเวณถนนซอยเทพประสิทธิ์ 7 มีปริมาณการจราจรค่อนข้างมาก ให้พิจารณาออกแบบบริเวณจุดตัดดังกล่าวด้วย หรือพิจารณารูปแบบทางแยกบริเวณจุดตัดระหว่างถนนโครงการกับถนนซอยเทพประสิทธิ์ 9 ให้ใช้ร่วมกันได้ 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาร่วมกับการออกแบบ โดยจะพิจารณาถึงความจำเป็นและความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เพื่อกำหนดรูปแบบที่เหมาะสม และเป็นประโยชน์ต่อชุมชนต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางของโครงการฯ ที่นำเสนอในที่ประชุมสามารถปรับเปลี่ยนได้หรือไม่ และมีหลักเกณฑ์ในการปรับแนวเส้นทางอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางของโครงการฯ ที่นำเสนอเป็นแนวเส้นทางตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 อย่างไรก็ตามหลังจากโครงการได้มีการรับฟังข้อคิดเห็นจากประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ก็จะนำข้อมูลดังกล่าวปรับปรุงและออกแบบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์การออกแบบทางด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจสังคม และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อออกแบบให้ลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ให้มากที่สุด รวมทั้งมีความสอดคล้องตามข้อกำหนดแผนผังระบบคมนาคมขนส่ง (EEC) พ.ศ.2562 ในการเชื่อมต่อโครงข่ายบูรณาการร่วมกันกับเส้นทางถนนผังเมืองเส้นอื่นๆ
<ul style="list-style-type: none"> การศึกษา และออกแบบรายละเอียดของโครงการใช้ระยะเวลาในการดำเนินกี่เดือน 	<ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลาในการดำเนินการศึกษาโครงการ จะดำเนินงานประมาณ 10 เดือน (300 วัน) โดยจะดำเนินการสำรวจ และออกแบบรายละเอียด ด้านวิศวกรรม ด้านสถาปัตยกรรม ด้านภูมิสถาปัตยกรรม และงานระบบต่าง ๆ พร้อมทั้งแบบแปลนและจัดทำเอกสารประมาณราคาก่อสร้างทาง และลงพื้นที่เป็นระยะเพื่อนำข้อมูลมาปรับปรุงการออกแบบให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน

ตารางที่ 4 (ต่อ) ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางของโครงการฯ ที่ออกแบบแล้วเสร็จ จะทราบได้ข้อมูลรายละเอียดได้ช่วงเดือนไหน 	<ul style="list-style-type: none"> สำหรับข้อมูลแนวเส้นทางของโครงการฯ ที่ออกแบบแล้วเสร็จ โครงการฯ จะมานำเสนอเป็นแบบร่าง ผลการศึกษาโครงการ และชี้แจงรายละเอียด ในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ประมาณเดือนมีนาคม พ.ศ. 2568
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบบริเวณจุดสิ้นสุดถนนโครงการบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) กรณีที่รถขับมาถึงจุดสิ้นสุดโครงการฯ จะต้องบังคับเลี้ยวซ้ายไม่สามารถเลี้ยวขวาได้ จะมีจุดกลับรถบริเวณไหนบ้าง เพื่อรับการจราจรในทิศทางเลี้ยวซ้าย 	<ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดสิ้นสุดถนนโครงการบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) รูปแบบเบื้องต้นพิจารณาออกแบบเป็นสามแยกระดับพื้น (At-Grade Intersection) ร่วมกับการออกแบบช่องจราจรสำหรับเร่งความเร็ว (Acceleration Lane) และ ช่องจราจรสำหรับ ชะลอความเร็ว (Deceleration Lanes) และกำหนดจุดกลับรถระดับพื้นบนทางหลวงหมายเลข 3 ทั้งในด้านทิศเหนือและทิศใต้ เพื่อรับการจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาระหว่างทางหลวงหมายเลข 3 และถนนโครงการฯ
<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการฯ ต้องพิจารณาปริมาณน้ำ สภาพการไหลของน้ำในพื้นที่ เพื่อพิจารณาคำนวณออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการฯ ให้เหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาร่วมกับการออกแบบ โดยจะพิจารณาถึงความจำเป็นและความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เพื่อกำหนดรูปแบบที่เหมาะสม สำหรับงานระบบระบายน้ำ ต่อไป
ด้านการเวนคืนที่ดิน	
<ul style="list-style-type: none"> กรณีหากมีการเวนคืนพื้นที่อยู่อาศัย และเกิดความเสียหายต่อโครงสร้างหลัก ซึ่งไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัย หรือใช้ประโยชน์ได้ จะมีขั้นตอนการปฏิบัติตามหลักกฎหมายพระราชบัญญัติการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 	<ul style="list-style-type: none"> ในกรณีที่ต้องเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน ถ้าเนื้อที่ส่วนที่เหลืออยู่นั้นน้อยกว่าสี่สิบห้าตารางวา หรือที่ดินที่เหลืออยู่ด้านใดด้านหนึ่งมีความยาวน้อยกว่าห้าวา แม้จะมีเนื้อที่เหลือน้อยกว่าสี่สิบห้าตารางวาแต่ไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัยหรือใช้ประโยชน์ได้ ถ้าเจ้าของร้องขอให้เจ้าหน้าที่ซื้อที่ดินส่วนที่เหลือได้ทั้งหมด
<ul style="list-style-type: none"> เกณฑ์ในการพิจารณาในการจ่ายค่าชดเชยที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และทรัพย์สินใช้เกณฑ์อะไรในการพิจารณา 	<ul style="list-style-type: none"> การพิจารณาราคาค่าเวนคืน จะมีขั้นตอนการปฏิบัติตามหลักกฎหมายพระราชบัญญัติการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 โดยราคาที่ดินจะพิจารณาจากราคาที่ซื้อขายตามปกติในท้องตลาดของที่ดินในวันบังคับใช้ พ.ร.ฎ. ตาม มาตรา 20 รวมทั้งที่ดินที่จัดจ้างบริเวณใกล้เคียง สภาพที่ตั้ง ส่วนทรัพย์สินอื่นๆ เช่น อาคารจะมีการดำเนินการประเมินและสำรวจถอดแบบการก่อสร้างโดยพิจารณาจากสภาพจริงตามแบบ รวมทั้งค่าชดเชยทรัพย์สินอื่นๆ ตามมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานคณะกรรมการพิจารณากำหนดค่าชดเชยที่ดิน และทรัพย์สิน ร่วมกับผู้แทนของเจ้าหน้าที่ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอและผู้บริหารท้องถิ่น เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการได้รับราคาค่าเวนคืนที่เป็นธรรมมากที่สุด

ตารางที่ 4 (ต่อ) ประเด็นข้อคิดเห็นจากการจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ที่ผ่านมา

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม	ทั้งนี้หากเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่จะถูกเวนคืนไม่พอใจในราคาตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนด มีสิทธิยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และหากท่านยังไม่พอใจคำวินิจฉัยอุทธรณ์ของรัฐมนตรีฯ มีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลปกครองได้ภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีฯ
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
<ul style="list-style-type: none"> ช่องทางในการแจ้งข้อร้องเรียน และเสนอความคิดเห็นต่อโครงการฯ มีช่องทางใดบ้าง 	<ul style="list-style-type: none"> ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาแนวเส้นทางของโครงการฯ สามารถติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ผ่านช่องทางแอปพลิเคชันไลน์ (ถนนสายช9 เมืองพัทยา) www.ถนนช9เมืองพัทยา.com และทางเบอร์ติดต่อกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เพื่อขอทราบรายละเอียดข้อมูลและแจ้งข้อร้องเรียนต่างๆ ในช่วงระยะเวลาของการศึกษาของโครงการฯ หรือแจ้งผ่านหน่วยงานเจ้าของโครงการเมืองพัทยา

9. ระยะเวลาการศึกษา

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

10. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



- 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 กรุงเทพเอ็นยีเนียริ่งคอนซัลแตนท์ จำกัด สำนักงานใหญ่
136 ซ.อินทามระ 18 ถ.สุทธิสารวินิจฉัย 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.ถนนช9เมืองพัทยา.com



แอปพลิเคชันไลน์ (Line official)
ถนนสายช9 เมืองพัทยา
(ID Line : @ 170gcbpq)