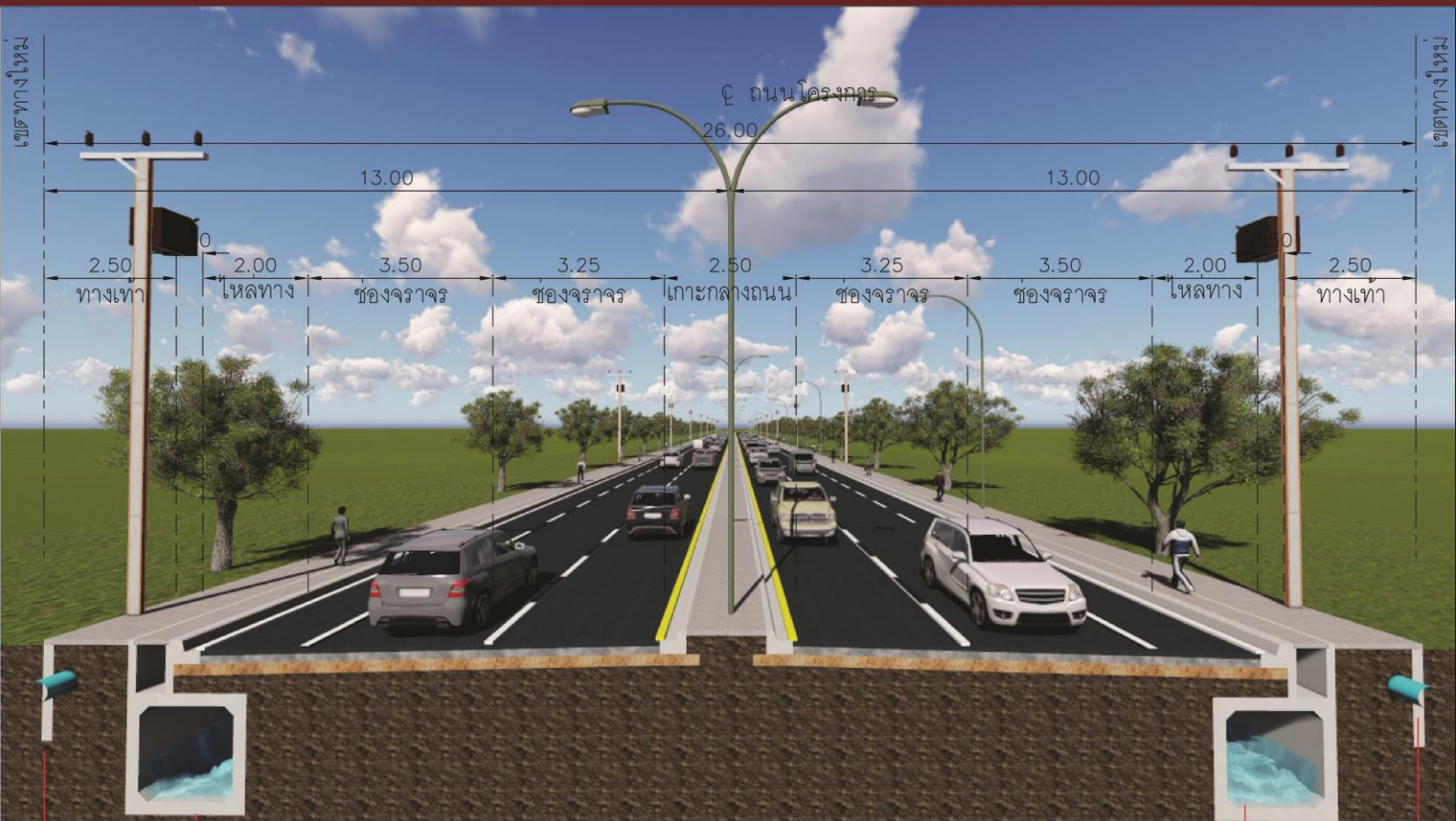




กรมทางหลวงชนบท
กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจออกแบบถนน สาย สค.๒๐๓๒ แยก ทล.๓๕ - บ.โคกขาม อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร



เอกสารประกอบการประชุม
รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๓
(เชิงฉิมนิเทศโครงการ)

มีนาคม ๒๕๖๐



กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

โครงการสำรวจออกแบบถนนสาย สค.๒๐๓๒ แยก ทล. ๓๕ - บ.โคกขาม อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร



๑. ความเป็นมาของโครงการ

ในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการสำรวจออกแบบจุดตัดระหว่างถนนสาย สค.๒๐๓๒ กับทางรถไฟ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการชนของรถยนต์กับรถไฟ เพื่อลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินในการเดินทาง โดยได้ทำการสำรวจออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟช่วงบริเวณ กิโลเมตรที่ ๐ + ๑๕๔ ถึง กิโลเมตรที่ ๑ + ๒๕๔ ระยะทาง ๑.๑๐๐ กิโลเมตร เป็น ๔ ช่องจราจร ซึ่งยังมิได้ทำการสำรวจออกแบบครอบคลุมตลอดสายทาง (ระยะทางตลอดสาย ๒.๗๐๐ กิโลเมตร) เนื่องด้วยถนนสาย สค.๒๐๓๒ เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างทางหลวงหมายเลข ๓๕ บริเวณกิโลเมตรที่ ๑๘ + ๐๐๐ กับทางหลวงชนบทสาย สค.๕๐๓๑ (บ้านโคกขาม) ซึ่งเป็นพื้นที่ตั้งของสถานศึกษา โรงงานอุตสาหกรรม ชุมชน และมีแนวโน้มที่ปริมาณจราจรจะเพิ่มมากขึ้น

เพื่อเป็นการรองรับการขยายตัวในพื้นที่ดังกล่าว และเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนผู้ใช้สายทาง กรมทางหลวงชนบทจึงมีความจำเป็นต้องทำการสำรวจออกแบบขยายช่องจราจรส่วนที่เหลือ คือ บริเวณ กิโลเมตรที่ ๐ + ๐๐๐ ถึง กิโลเมตรที่ ๐ + ๑๕๔ และ กิโลเมตรที่ ๑ + ๒๕๔ ถึง กิโลเมตรที่ ๒ + ๗๐๒ ให้เป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจร ตลอดสายทาง ระยะทางประมาณ ๑.๖๐๐ กิโลเมตร กรมทางหลวงชนบท จึงได้จ้าง บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด (International Engineering Consultants Co., Ltd.: IEC) เป็นบริษัทที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบถนนสาย สค.๒๐๓๒ แยก ทล. ๓๕ - บ.โคกขาม อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร ในครั้งนี้

๒. วัตถุประสงค์

- ๒.๑ สำรวจออกแบบรายละเอียด ถนนสาย สค.๒๐๓๒ แยก ทล. ๓๕ - บ.โคกขาม อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร เป็นโครงการปรับปรุงขยายผิวจราจรเพื่อเพิ่มช่องจราจรเป็นถนน ๔ ช่องจราจร
- ๒.๒ ออกแบบสะพานข้ามคลองส่งน้ำชลประทาน
- ๒.๓ ออกแบบจุดเชื่อม จุดตัดกับถนนสายต่างๆ พร้อมการจัดภูมิทัศน์บริเวณโครงการ
- ๒.๔ ศึกษาความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ และศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๓.๑ รองรับปริมาณจราจรและสนับสนุนโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่
- ๓.๒ เพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนผู้ใช้ทาง

๔. ระยะเวลาดำเนินโครงการ

ระยะเวลาดำเนินงานรวม ๒๑๐ วัน โดยเริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๙



ส่วนที่ ๒ งานสำรวจออกแบบรายละเอียด

- งานสำรวจขั้นสุดท้าย
- งานออกแบบทางโครงสร้างสะพาน ทางแยกต่างระดับ เขื่อนหรือกำแพงกันดิน และอาคารระบายน้ำ
- งานระบบระบายน้ำ
- งานออกแบบเพื่อความปลอดภัยและการบำรุงรักษา
- งานสำรวจตรวจสอบสภาพดิน วัสดุ รวมทั้งศึกษาการทรุดตัวของคันทางและการทดสอบการรับน้ำหนักของเสาเข็ม
- การดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค
- การประสานงานและดำเนินการขออนุญาตกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- การงานจัดทำข้อมูลแนะนำโครงการ
- งานจัดทำแผนผังแสดงเขตทาง (Right-of-Way-Plan)
- การคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและการประมาณราคา
- การวิเคราะห์และจัดทำผลตอบแทนทางด้านการลงทุนและค่าความเสี่ยงในการลงทุน
- งานจัดทำแผนการก่อสร้าง
- งานจัดทำเอกสารประกวดราคา

๗. ขั้นตอนการดำเนินงาน

โครงการมีขั้นตอนในการดำเนินงาน ดังนี้

สำรวจพื้นที่โครงการ	• สำรวจสภาพพื้นที่ • สำรวจปริมาณการจราจร และโครงข่ายถนน • สภาพทางระบายน้ำ
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๑ (ปฐมนิเทศโครงการ)	• แนะนำรายละเอียดและขั้นตอนการศึกษาโครงการ • รับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุม และนำไปประกอบการออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒ (การประชุมกลุ่มย่อย)	• นำเสนอรูปแบบถนนเบื้องต้น ให้ประชาชนพิจารณา • การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรการที่เกี่ยวข้อง • รับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุม และนำไปปรับปรุงแก้ไข
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๓ (ปัจฉิมนิเทศโครงการ)	• นำเสนอร่างรูปแบบถนน และสรุปผลการดำเนินงานทั้งหมด • รับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุม และนำไปประกอบการปรับปรุงแก้ไขแบบร่างฯ
แบบรายละเอียดที่สมบูรณ์	• ได้รูปแบบถนน ที่สมบูรณ์

**๘. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ**

โครงการสำรวจออกแบบถนนสาย สค. ๒๐๓๒ แยกทางหลวง ๓๕ - บ.โคกขาม อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร ได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ หรือได้รับการชี้แจงข้อมูลในกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต ต่อผู้มีส่วนได้เสีย โดยมีกิจกรรมในการดำเนินงาน ดังนี้

- ๑) การประชาสัมพันธ์โครงการ โดยทำการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ โปสเตอร์ รวมถึงการกระจายข้อมูลผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ วิทยุเสียงตามสาย หรือการฝากผ่านผู้นำท้องถิ่น
- ๒) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ เพื่อนำเสนอข้อมูลความเป็นมาโครงการ วัตถุประสงค์ แผนการดำเนินงาน การนำเสนอแนวทางในการออกแบบ และแผนการมีส่วนร่วมของประชาชนให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชน ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุมที่มีต่อแนวทางในการออกแบบและการจัดทำแนวเส้นทางของโครงการข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาการออกแบบรายละเอียด
- ๓) การประชุมกลุ่มย่อย เป็นการนำเสนอความก้าวหน้าของการดำเนินงาน ข้อมูลด้านรูปแบบ และการออกแบบถนน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทางด้านสิ่งแวดล้อม และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ เพื่อนำไปปรับปรุงการดำเนินงานให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
- ๔) การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ เพื่อนำเสนอสรุปผลการดำเนินงานทั้งหมด การเสนอร่างผลการออกแบบถนนทางแยกต่างระดับ แนวเส้นทางที่ได้ทำการออกแบบ ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชน ผู้แทนกลุ่มต่าง ๆ และประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบตลอดจนรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ เพื่อนำไปปรับปรุงเพิ่มเติมให้รูปแบบก่อสร้างมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ในการจัดประชุมในแต่ละครั้ง ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาจะเข้าดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการแก่หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทุกฝ่ายได้รับข้อมูลข่าวสารโครงการอย่างทั่วถึงตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ สรุปแผนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนดังแสดงในตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ สรุปแผนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย	กำหนดการ	สถานที่
๑. การประชาสัมพันธ์โครงการ			
จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น แผ่นพับ โปสเตอร์ เอกสารประกอบการประชุม บอร์ด นิทรรศการ ฯลฯ	- ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ - หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน รัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษา ศาสนสถาน ประชาชนทั่วไป และสื่อมวลชน	ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ	หน่วยงานราชการ ในท้องถิ่น ที่ทำการกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือแจกให้กลุ่มเป้าหมาย



กรมทางหลวงชนบท

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๓ (ปัจฉิมนิเทศโครงการ)

โครงการสำรวจออกแบบถนนสาย สศ. ๒๐๓๒ แยก ทล. ๓๕ - บ.โคกขาม

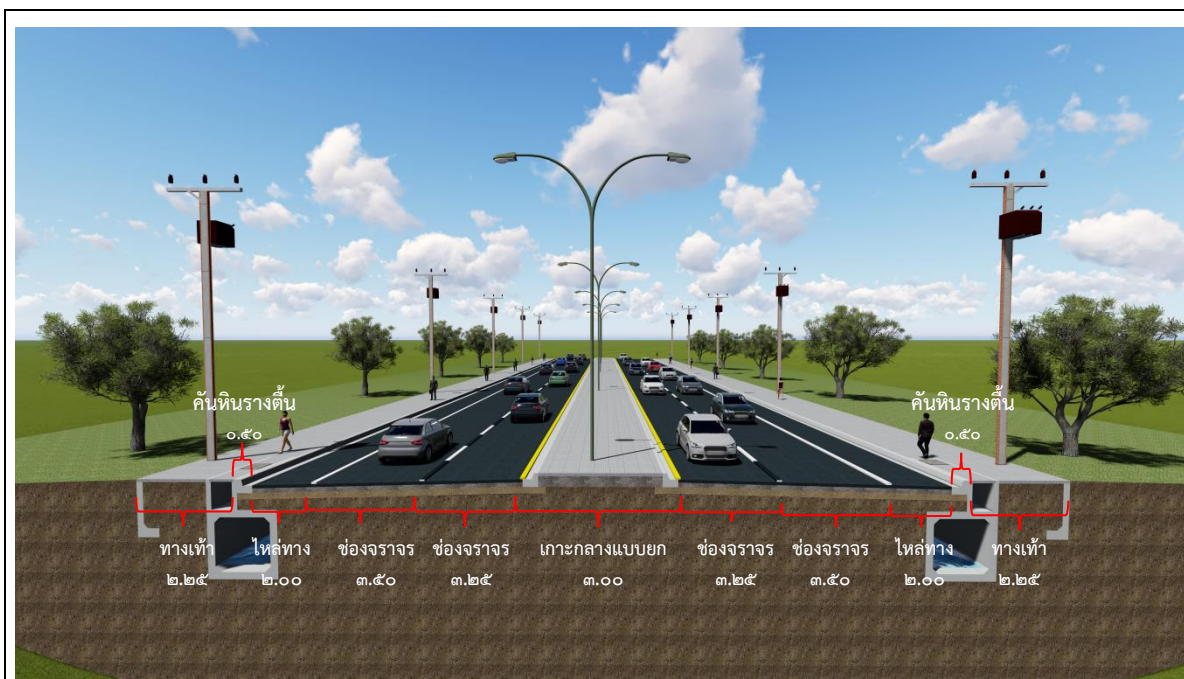
อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร

ตารางที่ ๑ สรุปแผนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ต่อ)

กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย	กำหนดการ	สถานที่
๒. การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน			
๑.๑ ครั้งที่ ๑ (ปฐมนิเทศโครงการ)	- ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่ ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ	๑๘ มกราคม ๖๐	ห้องประชุม ชั้น ๓ อบต.คอกกระบือ
๑.๒ ครั้งที่ ๒ การประชุมกลุ่มย่อย	- หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน รัฐวิสาหกิจ สถาบันการศึกษา	๑๖ กุมภาพันธ์ ๖๐	ห้องประชุม ชั้น ๒ อบต.พันท้ายนรสิงห์
๑.๓ ครั้งที่ ๓ (ปัจฉิมนิเทศโครงการ)	ศาสนสถาน ประชาชนทั่วไป และสื่อมวลชน	๒๙ มีนาคม ๖๐	ห้องประชุม ชั้น ๓ อบต.คอกกระบือ

๙. แนวสายทางและรูปแบบถนนของโครงการ

จากการสำรวจพื้นที่โครงการและการศึกษาทางด้านวิศวกรรมโดยนำผลการสำรวจปริมาณจราจรและการคาดการณ์ปริมาณจราจรใน ๒๐ ปีในอนาคต พบว่ารูปแบบของถนนบริเวณทางแยกจุดเริ่มต้นโครงการและแนวสายทาง มีเขตทางประมาณ ๒๖ เมตร สะพานข้ามคลองมหาชัย มีเขตทางประมาณ ๓๕ เมตร และบริเวณทางแยกจุดสิ้นสุดโครงการ มีเขตทางประมาณ ๓๐ เมตร



รูปที่ ๒ ภาพตัดขวางรูปแบบถนนของโครงการ บริเวณทางแยกจุดเริ่มต้นโครงการ
และแนวสายทาง ช่วงที่ ๑ เขตทาง ๒๖ เมตร

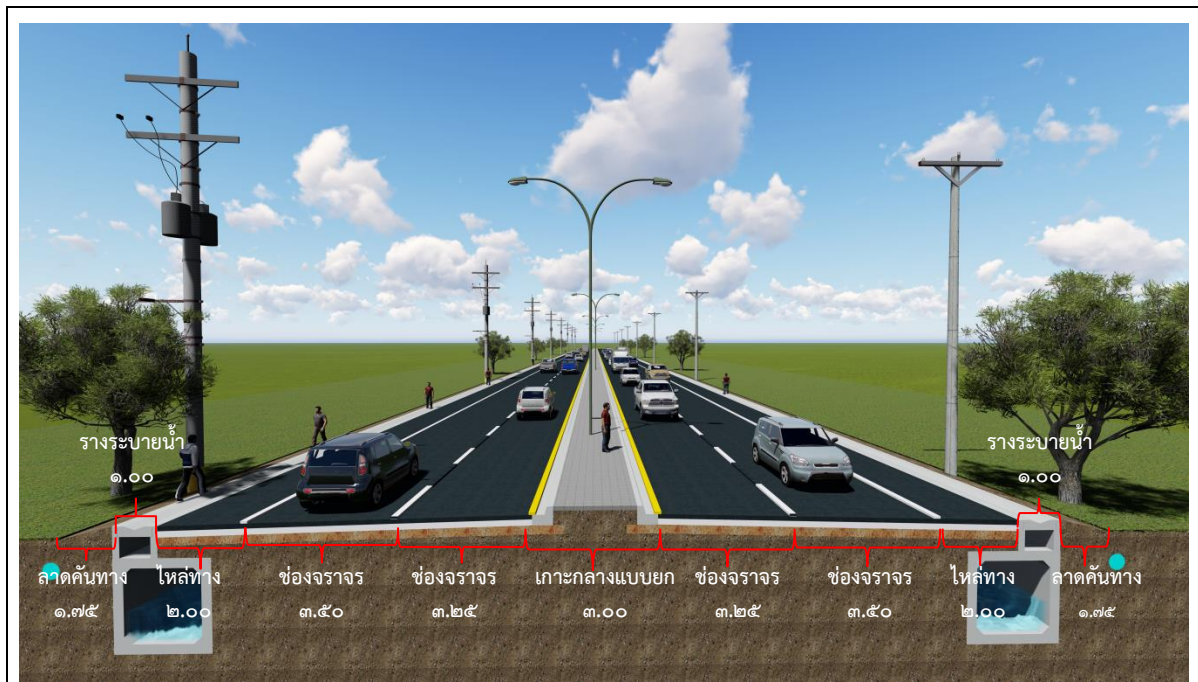


กรมทางหลวงชนบท

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๓ (ปัจฉิมนิเทศโครงการ)

โครงการสำรวจออกแบบถนนสาย สศ. ๒๐๓๒ แยก ทล. ๓๕ - บ.โคกขาม

อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร



รูปที่ ๓ ภาพตัดขวางรูปแบบถนนของโครงการ บริเวณแนวสายทาง ช่วงที่ ๒ เขตทาง ๒๖ เมตร



รูปที่ ๔ ภาพตัดขวางรูปแบบถนนของโครงการ บริเวณเชิงสะพานข้ามคลองมหาชัย เขตทาง ๓๕ เมตร

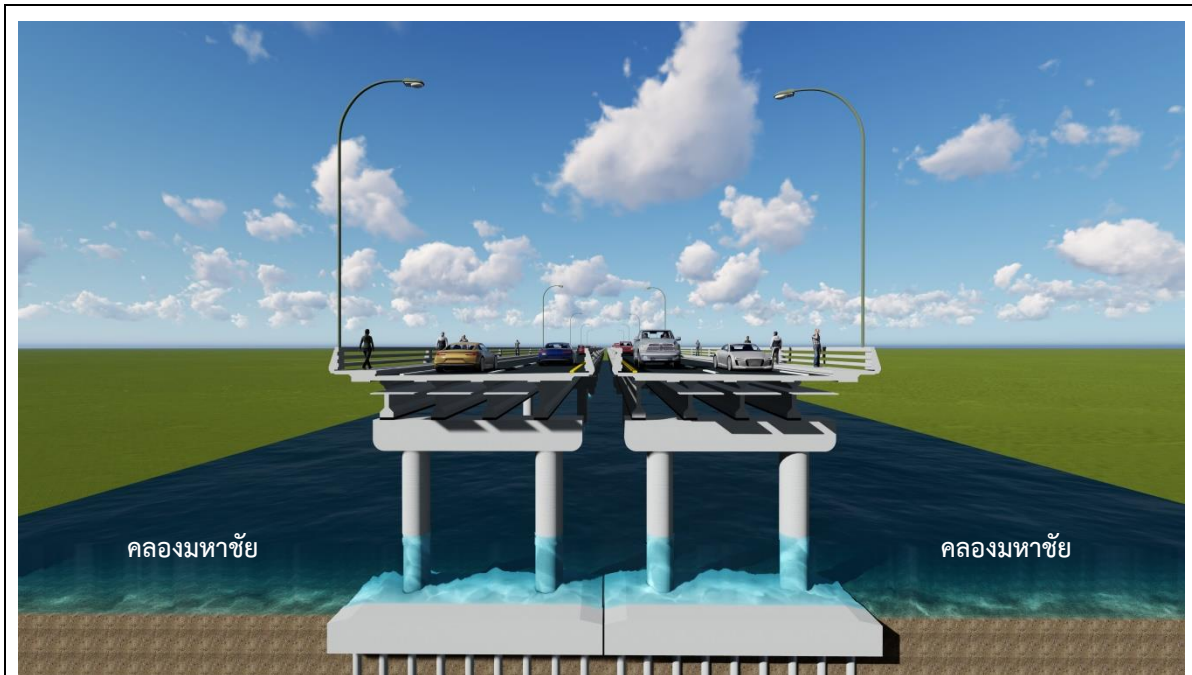


กรมทางหลวงชนบท

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๓ (ปัจฉิมนิเทศโครงการ)

โครงการสำรวจออกแบบถนนสาย สศ. ๒๐๓๒ แยก ทล. ๓๕ - บ.โคกขาม

อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร



รูปที่ ๕ ภาพตัดขวางรูปแบบถนนของโครงการ บริเวณสะพานข้ามคลองมหาชัย เขตทาง ๓๕ เมตร
(รายละเอียดช่องจราจรดังรูปที่ ๔)



รูปที่ ๖ ภาพตัดขวางรูปแบบถนนของโครงการ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ เขตทาง ๓๐ เมตร



๑๐. การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นการให้หลักวิชาการในการทำนายหรือคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งทางบวกและทางลบของการดำเนินโครงการพัฒนา ที่จะมีผลต่อสิ่งแวดล้อมในทุก ๆ ด้าน ทั้งทางทรัพยากรธรรมชาติ ทางเศรษฐกิจ และสังคม เพื่อจะได้หาทางป้องกันผลกระทบในทางลบที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด ในขณะเดียวกันก็มีการใช้ทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิภาพสูงสุด และคุ้มค่าที่สุด

ที่ปรึกษาได้คัดกรองประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมทั้ง ๓๖ ปัจจัย ของรูปแบบทางเลือกของโครงการ พบว่ามี ๑๕ ปัจจัยที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่โดยรอบโครงการ ผู้ใช้ทาง โดยแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ คือ ๑) ระยะก่อสร้าง และ ๒) ระยะดำเนินการ โดยมีรายละเอียดของผลกระทบและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

๑๐.๑ อุทุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ

ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบในด้าน การแพร่กระจายของฝุ่นละอองจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไปยังชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ได้แก่ ที่อยู่อาศัยของประชาชน และอาคารตามแนวนอนเป็นหลักตามทิศทางลมหลักของพื้นที่ ผลกระทบเกิดขึ้นเป็นการชั่วคราวในช่วงระยะเวลาการก่อสร้างเท่านั้น ซึ่งฝุ่นละอองสามารถลดลงไปเมื่อกิจกรรมก่อสร้างเสร็จสิ้น นอกจากนี้สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการเป็นพื้นที่ชุมชนตั้งอยู่กระจายตัวอยู่ทั่วไปมีความหนาแน่นไม่มากนักและเพื่อให้กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการเกิดผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงน้อยที่สุด จึงกำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้าง และดำเนินการอย่างต่อเนื่องในระยะก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง โครงการดังนั้นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ (-๑)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นพื้นดินเปิดโล่ง วันละ ๔ ครั้ง หรือพิจารณาความเหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ โดยให้ดินมีความเปียกชื้นตลอดเวลาเพื่อป้องกันฝุ่นละออง
- รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด
- ปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้างที่ก่อให้เกิดฝุ่นฟุ้งกระจายด้วยผ้าพลาสติกหรือผ้าใบ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จคาดว่าจะมีปริมาณรถยนต์มาใช้เส้นทางเพิ่มมากขึ้น สำหรับการเพิ่มขึ้นของมลพิษอากาศ เช่น CO, NO₂ จากยานพาหนะ พบว่ากิจกรรมการคมนาคมบนถนนโครงการคาดว่าจะมีความเข้มข้นของมลพิษเพิ่มขึ้นจากเดิมไม่มากนัก อีกทั้งเส้นทางโครงการอยู่ในบริเวณที่เปิดเผย มลสารสามารถกระจายตัวแพร่ไปในอากาศได้ก่อนที่จะส่งผลกระทบต่อชุมชน และพื้นที่รับผลกระทบบริเวณใกล้เคียง จึงคาดว่ามลสารที่จะเกิดขึ้นในระยะดำเนินการจะมีค่าต่ำ ดังนั้นคาดว่าจะ เป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ (-๑)

**มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

- บำรุงรักษาต้นไม้ที่อยู่ในเขตทางโครงการ ให้มีการเจริญเติบโตดีเสมอ
- ดูแลผิวจราจรของเส้นทางของโครงการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ และรีบทำการซ่อมแซมเมื่อเกิดการชำรุดเสียหาย เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
- กำหนดความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด

๑๐.๒ เสียง**ระยะก่อสร้าง**

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : จากผลการคาดการณ์ระดับเสียงจากเครื่องจักร ที่ระยะ ๑๒๐ เมตร จากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจะมี ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง (Leq 24 hr) สูงกว่า ๗๐ เดซิเบล (เอ) ซึ่งเป็นระดับเสียงที่สูงเกินค่ามาตรฐาน (กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง (Leq 24 hr) ต้องไม่เกิน ๗๐ เดซิเบล (เอ)) แต่ที่ระยะ ๑๓๕ เมตรระดับเสียงเริ่มลดลงจนไม่เกินค่ามาตรฐาน และยังห่างไกลออกไประดับเสียงจะยิ่งลดลงตามระยะทาง สำหรับบริเวณที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบคือ พื้นที่ที่อยู่ใกล้กับแนวเขตทางในปัจจุบันมากที่สุด ได้แก่ ที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์กรรม และสถานประกอบการ ตามแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตาม กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะเกิดขึ้นเป็นครั้งคราว ไม่ต่อเนื่อง เป็นช่วงระยะเวลาสั้นๆ ดังนั้นจึงเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ (-๑)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- การตอกเสาเข็มเพื่อทำฐานรากของโครงสร้างต่างระดับให้ใช้วัสดุรองหัวเสาเข็มเพื่อลดความดังของเสียง
- จำกัดความเร็วของรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างไม่เกิน ๓๐ กิโลเมตร / ชั่วโมง ในขณะที่วิ่งผ่านชุมชน
- ลดระดับความดังของเสียงที่แหล่งกำเนิด เช่น เลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักร ที่ทำให้เกิดระดับความดังของเสียงต่ำ
- ควรหลีกเลี่ยงการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังในเวลากลางคืน

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : ปัญหาเรื่องเสียงอาจจะมีผลกระทบมาจากการสัญจรของยานพาหนะ โดยเฉพาะช่วงทางขึ้นสะพาน รถจะมีการเร่งเครื่องขึ้นสะพานเพื่อรักษาระดับความเร็ว ทำให้เกิดเสียงดังมากขึ้น ประกอบกับสะพานมีลักษณะเปิดโล่ง ทำให้เสียงกระจายไปได้ไกล อย่างไรก็ตามพื้นที่ที่เป็นเชิงลาดทางขึ้นสะพานอยู่ห่างไกลจากศาสนสถานและที่พักอาศัยบริเวณเชิงลาดมีจำนวนไม่หนาแน่น ดังนั้นจึงคาดว่าจะผลกระทบทางลบในระดับต่ำ (-๑)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ตรวจสอบและปรับปรุงสภาพพื้นผิวจราจร เช่น ความขรุขระ รอยต่อบนผิวถนน ความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร เพื่อลดแรงกระแทกระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนนซึ่งเป็นเหตุให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือน



- ติดตั้งป้ายควบคุมและจำกัดความเร็ว และน้ำหนักของรถบรรทุกให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดอย่างเคร่งครัด

๑๐.๓ ความสั่นสะเทือน

ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : การก่อสร้างมีกิจกรรมการตอกเสาเข็มซึ่งมีระดับความสั่นสะเทือนสูงที่สุด แต่อยู่ในขอบเขตพื้นที่จำกัดซึ่งใช้ระยะเวลาการก่อสร้างไม่นาน และมีได้เกิดตลอดเวลาก่อสร้าง โดยพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบอยู่บริเวณสะพานข้ามคลองมหาชัย ซึ่งบริเวณพื้นที่โดยรอบในระยะ ๖๐ เมตร ประกอบด้วย กลุ่มที่พักอาศัยซึ่งมีจำนวนไม่มาก ซึ่งอาจมีความสั่นสะเทือนจากการทำงานของเครื่องจักรที่จะสร้างความรำคาญต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งจะเป็นกิจกรรมหลักที่จะส่งผลกระทบด้านก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชน เนื่องจากกิจกรรมที่เกิดขึ้นจะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนเพียงระยะเวลานั้นๆ และเป็นผลกระทบชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้าง และมีการกำหนดขอบเขตของการก่อสร้างภายในแนวเขตเส้นทางของโครงการเท่านั้น ดังนั้นจึงคาดว่าจะ**เป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ (-๑)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- หากพบว่ามีความสั่นสะเทือนมากให้ทำการขุดร่องเพื่อตัดคลื่นความสั่นสะเทือน
- การขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง หรือการดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนต้องจำกัดเวลาทำงานให้อยู่ในช่วงเวลา ๐๘.๐๐ - ๑๘.๐๐ น. ซึ่งถ้าหลีกเลี่ยงไม่ได้โครงการต้องประสานแจ้งไปยังผู้นำชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ในกรณีที่เกิดความเสียหายต่ออาคารจากความสั่นสะเทือนผู้รับเหมาต้องรีบเข้าไปตรวจสอบ และดำเนินการแก้ไขให้เรียบร้อยโดยเร็ว

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : เมื่อเส้นทางของโครงการเปิดดำเนินการจะช่วยให้เกิดความสะดวกในการเดินทางสัญจร แต่อาจส่งผลกระทบในด้านความสั่นสะเทือนจากปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตทำให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งเป็นผลกระทบในระยะยาว แต่ขอบเขตของผลกระทบที่เกิดขึ้นจำกัดอยู่เฉพาะบริเวณริมถนนและบริเวณใกล้เคียงเท่านั้น ประกอบกับการใช้ประโยชน์ตามแนวเส้นทางโครงการส่วนมากเป็นสถานประกอบการ และอาคารพาณิชย์กรรม ดังนั้นคาดว่าจะ**ส่งผลกระทบทางลบในระดับต่ำ (-๑)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ตรวจสอบและปรับปรุงสภาพพื้นผิวจราจร เช่น ความขรุขระ รอยต่อบนผิวถนน ความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร เพื่อลดแรงกระแทกระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนนซึ่งเป็นเหตุให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือน
- กรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารหรือได้รับเรื่องร้องเรียน เรื่องความสั่นสะเทือน กรมทางหลวงชนบทต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปตรวจสอบและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน



๑๐.๔ คุณภาพน้ำผิวดิน

ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : การก่อสร้างของโครงการมีการก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาชัย แทนสะพานตัวเดิมตัดผ่านคลองมหาชัย แต่เนื่องจากปัจจุบันมีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยและสถานประกอบการมากขึ้น จึงเป็นที่รองรับน้ำทั้งจากชุมชน ซึ่งจากผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณประตูระบายน้ำคลองมหาชัย ของกรมชลประทานซึ่งได้เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ ๘ (พ.ศ.๒๕๓๗) มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินพบว่าคุณภาพน้ำอยู่ในประเภทที่ ๕ กิจกรรมการขยายสะพานของโครงการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินโดยเฉพาะการตอกเสาเข็ม นอกจากนี้การใช้รถขุดตักดิน การเก็บกองดิน การบรรทุกขนส่งวัสดุ กิจกรรมเหล่านี้อาจก่อให้เกิดการชะล้างตะกอนดินจากการขุดดินไหลลงแหล่งน้ำ เป็นปัจจัยหลักในเรื่องของความขุ่นอาจมีน้ำปูนปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำส่งผลกระทบต่อคุณสมบัติทางเคมี โดยเฉพาะค่า pH และคราบน้ำมันและไขมันที่ถูกชะล้างลงในแหล่งน้ำ นอกจากจะเป็นการเพิ่มสารอินทรีย์ให้กับแหล่งน้ำแล้ว คราบน้ำมันและไขมันที่ลอยอยู่บริเวณผิวน้ำยังเป็นตัวขัดขวางการละลายของออกซิเจนลงในแหล่งน้ำทำให้ปริมาณออกซิเจนในแหล่งน้ำลดลงไม่มากนัก จึงมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำทางด้านกายภาพและทางเคมีไปจากเดิมไม่มากนัก จึงประเมินว่ากิจกรรมของโครงการจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในระดับต่ำ (-๑)

มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- การก่อสร้างในน้ำให้ใช้เสาเข็มพืด (sheet pile) ในการล้อมรอบพื้นที่ดำเนินการเจาะเสาเข็ม ใช้ผ้าใบและกระสอบทรายปิดกั้นอีกชั้นติดกับเสาเข็มพืด (sheet pile)
- ในขณะที่ทำการก่อสร้างสะพานส่วนบนให้ติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่น
- กองดินและเศษวัสดุก่อสร้างต้องให้ห่างจากคลองมหาชัย และทางระบายน้ำอย่างน้อย ๑๐๐ เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดินไปกีดขวางการไหลของน้ำ
- จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดิน ทราย ตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำสาธารณะ
- สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนคราบน้ำมันต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล
- จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อขนาดเล็ก เพื่อป้องกันน้ำท่วมขังในเขตพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง
- ข้อควรปฏิบัติระหว่างการขุดดินเพื่อก่อสร้างเสาเข็มเจาะ บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องทำการก่อสร้างเสาเข็มเจาะในน้ำโดยกดบล็อกเหล็กลงไปจนได้ระดับที่ต้องการจากนั้นจึงสูบน้ำและตะกอนดินที่อยู่ในบล็อกเหล็กขึ้นมาพักในบ่อตกตะกอนบนฝั่ง โดยต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : ไม่มีผลกระทบ จึงไม่มีมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**๑๐.๕ พืชในระบบนิเวศ****ระยะก่อสร้าง**

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค การปรับ/แผ้วถางต้นไม้ในเขตก่อสร้างกิจกรรมที่สำคัญในการพัฒนาโครงการระยะนี้จะส่งผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่สีเขียวบริเวณพื้นที่โครงการ จากการสำรวจพรรณไม้ที่พบในบริเวณที่ตั้งโครงการ เป็นพันธุ์ไม้ที่ปลูกตามบ้าน เช่น มะยม เฟื่องฟ้า และมะม่วง ส่วนพืชพันธุ์อื่น ๆ ที่พบตามสองข้างทาง เช่น หญ้า กระถิน ทุปถาชี ประดู่ ประทล และจากพืชที่พบจึงไม่จัดว่าเป็นพืชที่มีความสำคัญหรือเป็นชนิดพันธุ์ที่หายากหรือควรค่าแก่การอนุรักษ์แต่อย่างใด โดยคาดว่าจะ~~เป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ (-๑)~~

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- จัดที่สร้างที่พักคนงานให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย ๕๐ เมตร
- ห้ามระบายน้ำเสียจากที่พักคนงานโดยตรงลงสู่แหล่งน้ำต่าง ๆ โดยเด็ดขาด รวมทั้งต้องมีการจัดสร้างระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณที่พักอาศัยของคนงาน เพื่อทำการบำบัดน้ำทิ้งจากห้องน้ำให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล
- กำหนดบริเวณที่ตั้งของโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล ลานล้างรถ บริเวณจัดเก็บถัง น้ำมัน เชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง ถังน้ำมันของเสีย กำหนดให้เทพื้นคอนกรีตและจัดให้มีรางรับน้ำและบ่อกักน้ำโดยรอบ และตั้งให้ห่างจากแหล่งน้ำ และแนวระบายน้ำอย่างน้อย ๑๐๐ เมตร
- จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดิน หวาย ตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำสาธารณะ
- สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนคราบน้ำมัน ต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : รูปแบบของโครงการเมื่อแล้วเสร็จ และการคมนาคมบนถนนโครงการ และงานบำรุงรักษาเส้นทาง กิจกรรมดังกล่าวดำเนินอยู่ในเขตทาง ไม่ได้มีการใช้พื้นที่เพิ่มเติม ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบ (๐) ต่อการสูญเสียพื้นที่สีเขียวเพิ่มเติมแต่อย่างใด

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

-

๑๐.๖ การคมนาคมขนส่ง/ผู้ใช้ทาง**ระยะก่อสร้าง**

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการมีการปิดช่องจราจรเป็นบางช่วงของการก่อสร้างของโครงการแต่ยังคงสามารถใช้เส้นทางสัญจรได้ แต่ความสะดวกสบายจะลดลง อันเนื่องมาจากการที่ต้องมีการเบี่ยงช่องจราจรในบางช่วง และจะต้องชะลอความเร็วในระหว่างเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ทุกเส้นทางยังคงมีสภาพการจราจรอยู่ในระดับเดิม จึงคาดว่าผลกระทบทางลบในระดับต่ำ (-๑)

**มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

- ทำการออกแบบเชื่อมต่อถนนสายหลัก และถนนสายรอง ที่ประชาชนเคยใช้อยู่ให้สามารถใช้ถนนของโครงการได้โดยสะดวก

- ติดตั้งป้ายและไฟสัญญาณที่ได้มาตรฐาน ให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างเด่นชัดทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน โดยทำการติดตั้งล่วงหน้าประมาณ ๕๐๐ เมตร และ ๒๐๐ เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง

- จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างมิให้เกิดขวางการจราจร

- กรณีที่เส้นทางชำรุดเสียหายต้องรีบดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : เมื่อเปิดใช้ถนนโครงการ จะช่วยเพิ่มความคล่องตัวการสัญจรบนแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้นคาดว่าจะ**เป็นผลกระทบทางบวกระดับปานกลาง (+๒)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- มีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในตำแหน่งที่เหมาะสม โดยเฉพาะบริเวณทางแยก

- กรมทางหลวงชนบทจะต้องบำรุงรักษา และซ่อมแซมเส้นทางให้ใช้งานได้ดีอยู่เสมอ

- กำหนดความเร็วของยานพาหนะ ที่ใช้ถนนของโครงการ และมีการบังคับใช้ตามกฎหมายอย่างเข้มงวด

๑๐.๗ สาธารณูปโภค**ระยะก่อสร้าง**

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง / สาธารณูปโภค มีระบบสาธารณูปโภคติดตั้งอยู่ อาทิ สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ ท่อประปา เสาไฟฟ้าส่องสว่าง เป็นต้น ซึ่งในการก่อสร้างโครงการ อาจมีความจำเป็นที่ต้องรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคเหล่านี้ ซึ่งจะต้องมีการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับรายละเอียด และขั้นตอนในการรื้อย้าย ทั้งนี้ผลกระทบจะเกิดขึ้นเพียงช่วงระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะเวลาก่อสร้างเท่านั้น ดังนั้น**คาดว่าจะผลกระทบทางลบในระดับต่ำ (-๑)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ผู้รับเหมาต้องทำการประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคต่าง ๆ อาทิ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การประปาส่วนภูมิภาค ระบบเคเบิล สายส่งสัญญาณต่าง ๆ เป็นต้น เพื่อดำเนินการในการให้บริการประชาชนได้ตามปกติอย่างรวดเร็วที่สุด

- ให้ดำเนินการสร้างระบบสาธารณูปโภคใหม่ให้แล้วเสร็จก่อนจึงทำการต่อเชื่อมให้ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ใช้งานได้โดยเร็ว

- ก่อนทำการรื้อย้ายท่อประปาและเสาไฟฟ้าในจุดต่างๆ ต้องทำการแจ้งประชาชนในพื้นที่ให้บริการได้รับทราบก่อน เพื่อสำรองน้ำไว้ใช้ในข่วงรื้อย้าย และวางแผนการใช้ไฟฟ้าได้ถูกต้อง เพื่อไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อธุรกิจ / กิจกรรม รวมทั้งการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคอื่น ๆ ด้วยเช่นกัน

**ระยะดำเนินการ**

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ได้แก่ สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ ท่อประปา เสาคู่ไฟฟ้าส่องสว่าง จะถูกติดตั้งใหม่ ดังนั้นในระยะดำเนินการจะ **ไม่มีผลกระทบ (๐)** ทางด้านสาธารณูปโภคแต่อย่างใด

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ในการซ่อมบำรุงระบบสาธารณูปโภคจะต้องมีการประสานงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อกำหนดแผนงานให้สอดคล้องกัน

๑๐.๘ การควบคุมและการระบายน้ำ**ระยะก่อสร้าง**

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : การก่อสร้างโครงการจำเป็นต้องมีการปรับปรุงระบบระบายน้ำเดิม และวางระบบระบายน้ำใหม่เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้อย่างเพียงพอ สำหรับการทำกิจกรรมต่าง ๆ ที่อาจส่งผลกระทบในด้านการระบายน้ำ เช่น การกองดินหินและทรายที่จะใช้สำหรับก่อสร้าง การขุดเปิดหน้าดิน การกองวัสดุก่อสร้างใกล้ทางระบายน้ำธรรมชาติ เมื่อฝนตกน้ำฝนจะชะล้างเศษดิน หิน ลงไปสะสมและทับถมอยู่ในทางระบายน้ำ ทำให้ทางระบายน้ำตื้นเขินหรืออุดตัน จนกระทั่งทางน้ำเดิมเปลี่ยนแปลงไปหรือเกิดปัญหาน้ำท่วม ในกรณีที่จำเป็นอาจมีการเบี่ยงทางน้ำเดิมเป็นการชั่วคราว เพื่อให้การระบายน้ำมีประสิทธิภาพดังเดิมจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการ คาดว่าเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ (-๑)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ทำการออกแบบระบบระบายน้ำให้มีความเพียงพอ
- เก็บกองวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งกองดิน กองทราย ในตำแหน่งที่เหมาะสมไม่กีดขวางการไหลของน้ำ และจัดให้มีร่องระบายน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เพียงพอ
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ทำการปิดกั้นทางระบายน้ำเดิม หากจำเป็นต้องทำการปิดกั้นทางระบายน้ำเดิม ต้องจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวในทุกพื้นที่

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : โครงการได้ทำการออกแบบแนวเส้นทางโครงการโดยการคิดคำนวณปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และจะจัดให้มีท่อระบายน้ำ หรือพื้นที่รับน้ำ ให้เพียงพอโดยต้องรับการระบายน้ำได้ไม่น้อยกว่า ประสิทธิภาพการระบายน้ำเดิมดังนั้นผลกระทบของแนวเส้นทางต่อการระบายน้ำ ดังนั้นจึงคาดว่า เป็นผลกระทบทางลบอยู่ในระดับต่ำ (-๑) ส่วนกิจกรรมอื่น ๆ ไม่มีกิจกรรมใดของโครงการที่ก่อให้เกิดปัญหาด้านการระบายน้ำ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- กรมทางหลวงชนบทจะต้องดูแลรักษาโครงสร้างระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการให้สามารถใช้งานได้ดีตลอดเวลา หากเกิดการชำรุดเสียหายต้องเร่งแก้ไขทันที และขุดลอกท่อระบายน้ำ และกำจัดวัชพืชบริเวณทางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง

**๑๐.๙ การอุตสาหกรรม****ระยะก่อสร้าง**

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : งานก่อสร้างทางเบี่ยงหรือทางชั่วคราว งานก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว งานดินตัด / ดินถม การขนย้ายวัสดุ / ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานก่อสร้างท่อระบายน้ำ งานก่อสร้างสะพาน งานก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง งานลาดยางผิวทางกิจกรรมเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อการอุตสาหกรรม โดยจะกีดขวางและเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมบริเวณที่ทำการก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อการขนส่งวัสดุ / สินค้าของรถบรรทุกที่เข้า - ออกสถานประกอบการหรือโรงงานอุตสาหกรรม อาจเกิดความล่าช้าในการเข้าถึงพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและไม่ได้รับความไม่สะดวกสบาย ในบริเวณที่ผ่านพื้นที่ก่อสร้างโครงการ จะไม่มีการปิดกั้น หรือการกีดขวางทางเข้า - ออกที่เชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการ ดังนั้นโรงงานอุตสาหกรรม ยังมีความสามารถ หรือกำลังการผลิตเหมือนเดิมดังนั้นผลกระทบด้านจึงเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ (-๑)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ปฏิบัติตามมาตรการด้านคมนาคมขนส่ง / ผู้ใช้ทาง และมาตรการด้านสาธารณสุขปโภคอย่างเคร่งครัด

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : การพัฒนาโครงการจะส่งผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งในทางบวกระดับปานกลาง กล่าวคือ ทำให้การคมนาคมสะดวกรวดเร็วและความคล่องตัวมากยิ่งขึ้นซึ่งจะช่วยส่งเสริมการเข้าถึงพื้นที่อุตสาหกรรมได้ดียิ่งขึ้น สำหรับงานบำรุงรักษาเส้นทางในระยะดำเนินการเปิดใช้เส้นทางนั้น คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการคมนาคมทางลบระดับต่ำ (-๑) เนื่องจากมีการดำเนินการในระยะเวลาสั้นและอาจมีการปิดการจราจรเพียงบางส่วนเท่านั้น

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- กรมทางหลวงชนบทจะต้องตรวจสอบ ดูแลรักษาโครงสร้างแนวเส้นทางโครงการให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา หากเกิดการชำรุดเสียหายต้องเร่งแก้ไขทันที เพื่อให้การขนส่งสินค้า ผลิตภัณฑ์ของการอุตสาหกรรมเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว

๑๐.๑๐ เศรษฐกิจและสังคม**ระยะก่อสร้าง**

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : กิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมด้านเศรษฐกิจ - สังคม ได้แก่ การปรับถมหรือการปรับสภาพพื้นที่ การเปิดผิวน้ำดิน การก่อสร้างที่ใช้คอนกรีต และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง โดยผลกระทบด้านเศรษฐกิจ - สังคม ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับคนและชุมชนท้องถิ่น ได้แก่ ปัญหาความเดือดร้อนรำคาญของคนในชุมชนที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ผู้ใช้ทางต้องเสียเวลาจากปัญหาอุปสรรคในการเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ เกิดการจ้างงานและสร้างรายได้ให้แก่ท้องถิ่น ปัญหาสังคมจากการจ้างแรงงานต่างถิ่น ผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นเพียงระยะเวลานั้น ๆ จึงประเมินว่าเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ (-๑)

**มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

- จัดให้มีการประชาสัมพันธ์แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้ทางได้ทราบข้อมูลโครงการ โดยเฉพาะแผนงานก่อสร้างและระยะเวลาก่อสร้างรวมถึงช่องทางในการติดต่อหรือร้องเรียน กรณีได้รับผลกระทบจากโครงการ
- จัดจ้างคนงานในท้องถิ่นให้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ โดยพิจารณาตามความเหมาะสมกับงาน
- จัดตั้งศูนย์ร้องเรียนของโครงการ จำนวน ๔ แห่งได้แก่ แขวงทางหลวงชนบทสมุทรสาคร สำนักงานโครงการ องค์การบริหารส่วนตำบลคอกกระบือ และองค์การบริหารส่วนตำบลพันท้ายนรสิงห์
- หากการดำเนินโครงการก่อให้เกิดความเสียหายต่ออาคารหรือสิ่งปลูกสร้างผู้รับเหมาจะต้องเข้าไปตรวจสอบซ่อมแซมอย่างเร่งด่วน
- ออกกฎระเบียบควบคุมคนงานก่อสร้างของโครงการอย่างเคร่งครัด มิให้ก่อเหตุเดือดร้อนแก่ชุมชนท้องถิ่น
- ติดตามสอบถามปัญหาจากการก่อสร้าง โดยเฉพาะกลุ่มประชาชน และเจ้าของอาคารที่อยู่ตามแนวพื้นที่ก่อสร้าง เป็นประจำทุก ๆ เดือน
- กรณีที่มีการร้องเรียนจากกิจกรรมของโครงการ ต้องรีบเข้าไปดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขทันที

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : รูปแบบโครงการเมื่อแล้วเสร็จจะส่งผลให้มีการเจริญเติบโตของธุรกิจการค้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากการพื้นที่การสัญจรมีมากขึ้น และแนวเส้นทางโครงการยังเชื่อมกับสะพานข้ามทางรถไฟทำให้การสัญจรสะดวกมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ประเมินว่าผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน การขยายตัวของชุมชน การคมนาคมขนส่งที่สะดวกขึ้นจะส่งผลให้มีการเจริญเติบโตของธุรกิจการค้า และมีแนวโน้มมีมูลค่าสูงขึ้น อันเป็นผลต่อเนื่องจากราคาที่ดินที่สูงขึ้น เป็นผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง (+๒) เพราะเป็นผลกระทบในระยะยาว

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ควบคุมการใช้ความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและปลอดภัย และมีการบังคับใช้อย่างจริงจัง รวมทั้งมีป้ายสัญญาณจราจร และไฟส่องสว่างที่เพียงพอ

๑๐.๑๑ การโยกย้ายและการเวนคืน**ระยะก่อสร้าง**

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : ในการพัฒนาแนวเส้นทางโครงการจำเป็นต้องเวนคืนพื้นที่ ทำให้มีเจ้าของที่ดินได้รับผลกระทบ อย่างไรก็ตามโครงการได้จัดมีมาตรการชดเชยในด้านต่าง ๆ ให้อย่างเป็นธรรม รวมถึงทำความเข้าใจกับผู้ได้รับผลกระทบต่อการพัฒนาโครงการเพื่อทำให้ระดับของผลกระทบลดน้อยลง จึงเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง (-๒)

**มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

- ให้พิจารณาการใช้พื้นที่เพื่อพัฒนาโครงการเท่าที่จำเป็นโดยเวนคืนพื้นที่ให้น้อยที่สุดเพื่อบรรเทาผลกระทบ

- เร่งดำเนินการขดเซย์ให้รวดเร็ว ให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินโครงการ

- กรมทางหลวงชนบทจะต้องดำเนินการจ่ายค่าเวนคืนตามหลักกฎหมาย เป็นธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ และอยู่ในเวลาที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด และประชาชนได้มีส่วนร่วมในแต่ละขั้นตอน ทั้งนี้จะต้องดำเนินการจ่ายค่าเวนคืน และการขดเซย์ต่างๆให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้างโครงการ โดยดำเนินการให้เร็วที่สุดเพื่อบรรเทาปัญหาต่อประชาชน

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : ไม่ส่งผลกระทบ

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

-

๑๐.๑๒ อาชีวอนามัย**ระยะก่อสร้าง**

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : ในช่วงก่อสร้างอาจเกิดผลกระทบจากการบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภคในบางแห่ง การถล่มและบาดเจ็บจากวัตถุเพื่อทำเป็นคันทางก่อให้เกิดฝุ่นละอองและเสียงดัง ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพของคนงานเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ และการได้ยิน ประกอบกับลักษณะของกิจกรรมเกิดตลอดตามแนวเส้นทางของโครงการ ความเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุของการทำงานในที่สูง และอาจเกิดอันตรายมากต่อคนงาน เนื่องจากมีความสำคัญต่อสุขภาพของคนงานจึงประเมินว่าเป็นผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง (-๒)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ให้คนงานก่อสร้างใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ทุกครั้งที่ปฏิบัติงาน บริเวณที่มีเสียงดัง หรือการทำงานบนที่สูง และกำหนดมาตรการในการบังคับใช้อย่างเข้มงวด

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : สำหรับในระยะดำเนินการของโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากกิจกรรมของการบำรุงรักษาทางให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี การบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา เพื่อเป็นการยืดอายุทางให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้นาน และงานบำรุงรักษาพิเศษ ในกรณีที่ดินโครงการเกิดการชำรุดหรือเสียหายเกินกว่าที่จะทำการซ่อมบำรุงโดยวิธีปกติได้ ต้องมีการใช้เครื่องมือเครื่องจักรในการทำงาน อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้คนงานได้รับบาดเจ็บจากเครื่องมือเครื่องจักรได้ อย่างไรก็ตามการบาดเจ็บเป็นผลกระทบที่เกิดกับคนงานบางคนที่ไม่คาดความระมัดระวังหรือความประมาทในการทำงาน ซึ่งในช่วงซ่อมบำรุงดำเนินการในระยะเวลาดังนั้น ซึ่งผลกระทบดังกล่าวสามารถที่จะกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข ไม่ให้คนงานได้รับบาดเจ็บจากการทำงานได้หรือให้เกิดน้อยที่สุด สำหรับการทำงานของคนงานได้มีกฎหมายคุ้มครองไว้เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงาน จึงเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ (-๑)



มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ในกรณีปรับปรุงซ่อมแซมผิวทางและไฟส่องทาง ควรติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าประมาณ ๒๐๐ เมตร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับคนงาน

๑๐.๑๓ การแบ่งแยก

ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : งานปรับ/แผ้วถางต้นไม้ในเขตก่อสร้าง งานก่อสร้างทางเบี่ยงหรือทางชั่วคราว งานก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว งานดินตัด/ดินถม การขนย้ายวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานก่อสร้างท่อระบายน้ำ งานก่อสร้างสะพาน งานก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง งานลาดยางผิวทางกิจกรรมการก่อสร้างเหล่านี้จะต้องมีการปิดเส้นทาง/ทำทางเบี่ยง อาจส่งผลให้การเดินทางติดขัดระหว่างชุมชนสองฟากถนนมีความลำบากเพิ่มขึ้นจากความไม่สะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ แต่เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างจะดำเนินการเพียงชั่วคราวและขอบเขตจำกัดเพียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้นคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับต่ำ (-๑)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- วางแผนการก่อสร้างอย่างมีระบบ เพื่อให้มีการปิดถนน หรือช่องทางน้อยที่สุด หรือหากจำเป็นต้องปิดหรือขวางเส้นทางเข้า - ออกควรจัดให้มีทางเบี่ยงหรือช่องทางชั่วคราว เพื่อบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้น

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : ในระยะดำเนินการของถนนโครงการจะส่งผลให้การจราจรบนเส้นถนนโครงการมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น แต่ทั้งนี้อาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางข้ามไปมาระหว่าง ๒ ฝั่งถนน โดยจะต้องไปกลับรถบริเวณจุดกลับรถ อาจจะไม่ได้รับความสะดวกสบายเช่นเคย อย่างไรก็ตามโครงการได้กำหนดมาตรการในเรื่องจุดกลับรถบนถนนของโครงการให้เหมาะสม คาดว่าจะช่วยบรรเทาผลกระทบลงได้ดังนั้นคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับต่ำ (-๑)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ออกแบบตำแหน่งของจุดกลับรถบนถนนโครงการ ให้มีความเหมาะสมสำหรับรถที่ต้องการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ

๑๐.๑๔ อุบัติเหตุและความปลอดภัย

ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : การก่อสร้างของโครงการต้องใช้เครื่องจักรและเครื่องมือต่าง ๆ รวมถึงการปิดถนนเดิมบางส่วน และการทำทางเบี่ยงในบางช่วงซึ่งอาจเกิดการเฉี่ยวชนกันเองหรือชนกับกองวัสดุหรือรถยนต์บรรทุกของโครงการได้ อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้จากสาเหตุดังกล่าว หากมีการติดตั้งป้ายจราจร ให้เห็นชัดเจนเวลากลางวัน พร้อมไฟส่องป้ายให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืน ติดตั้งสัญญาณไฟแสดงพื้นที่ก่อสร้างให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืนก็จะช่วยลดปัญหาทางด้านอุบัติเหตุให้อยู่ในระดับต่ำลงได้ ดังนั้นคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบระดับต่ำ (-๑)



มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- วางแผนและใช้เครื่องหมายจราจรให้เหมาะสมกับบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
- หลีกเลี่ยงการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน
- กำหนดให้พนักงานขับขี่ยานพาหนะที่บรรทุกวัสดุก่อสร้างด้วยความเร็วไม่เกิน ๓๐ กิโลเมตร / ชั่วโมง เมื่อวิ่งผ่านชุมชน
- มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร ป้ายเตือน สัญญาณไฟ เพื่อผู้ใช้ทางจะได้ระมัดระวังในการใช้ถนนและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ
- กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดทำประกันภัยอุบัติเหตุให้กับผู้ใช้ทาง หากเกิดความเสียหายจากการดำเนินการของโครงการ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวงชนบท

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : เมื่อโครงการเปิดดำเนินการสภาพการเดินรถทางตรงบนถนนสายหลักมีความคล่องตัวดีใช้ความเร็วได้สม่ำเสมอ แต่หากการกลับรถบนถนนสายหลักต้องมีการตัดกระแสรถทางตรงอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นในบริเวณจุดกลับรถขึ้นได้ แต่ทางโครงการมีการแบ่งทิศทางการจราจรแยกกันอย่างชัดเจน ประกอบกับถนนได้มาตรฐานความปลอดภัย จึงประเมินว่าเป็นผลกระทบทางบวกระดับ **บวกระดับต่ำ (-๑)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในตำแหน่งที่เหมาะสม
- กำหนดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้เส้นทางของโครงการ
- ดูแลบำรุงรักษาและซ่อมแซมถนนให้ใช้งานได้ดีอยู่เสมอ

๑๐.๑๕ สุนทรียภาพ

ระยะก่อสร้าง

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : กิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านสุนทรียภาพเนื่องจากการเก็บกองวัสดุ รวมทั้งการตกหล่นของเศษดิน หิน ทราบ ในบริเวณเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง และการก่อสร้างของโครงการ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างจะดำเนินการเฉพาะในเขตทางที่ได้กำหนดไว้เท่านั้น โดยดำเนินการโดยใช้เวลาไม่นาน ดังนั้นคาดว่าจะผลกระทบด้านสุนทรียภาพจะเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ **(-๑)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- จัดเก็บอุปกรณ์ วัสดุ เครื่องมือ เครื่องจักร และเศษวัสดุ ให้เป็นระเบียบเรียบร้อย

ระยะดำเนินการ

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด : จากรูปแบบของโครงการอยู่ในแนวเขตทางตั้งอยู่ห่างจากอาคารบ้านเรือน ไม่ได้มีโครงสร้างเป็นทางต่างระดับ และบริเวณพื้นที่โครงการจะมีการจัดภูมิทัศน์ให้มีความสวยงาม ดังนั้นจึงเป็นผลกระทบทางบวกในระดับต่ำ **(+๑)**



มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- จัดพื้นที่สีเขียวหรือสวนหย่อมบริเวณทางแยก และพื้นที่ว่าง เพื่อเสริมสร้างทัศนียภาพที่สวยงาม
- ดูแลและบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูกในเขตทางเป็นประจำ

๑๑. การจัดการมลพิษที่ดิน

การจัดการมลพิษที่ดิน คือการดำเนินการเพื่อให้ได้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ เพื่อกิจการใด ๆ ตามความต้องการของผู้ที่ต้องการจัดการมลพิษที่ดินในการดำเนินการดังกล่าวจะดำเนินการภายใต้บทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ เมื่อหน่วยงานของรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการใด ๆ อันจำเป็นเพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภคจะดำเนินการขออนุญาตพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) เป็นบริเวณกว้างตลอดแนว เพื่อครอบคลุมพื้นที่ที่คาดว่าจะต้องเวนคืนเป็นเขตก่อสร้าง เนื่องจากว่าในขณะที่เสนอขออนุญาต พ.ร.ฎ. นั้น หน่วยงานของรัฐยังมิได้ดำเนินการออกแบบก่อสร้างจนถึงขั้นรายละเอียด จำเป็นต้องมีการปรับเขตพื้นที่และแบบก่อสร้างให้เหมาะสมกับภูมิประเทศและข้อเท็จจริงในสนามในระหว่างก่อสร้าง

การประกาศ พ.ร.ฎ. เป็นบริเวณกว้าง ๆ นั้น หน่วยงานของรัฐทราบดีว่าย่อมก่อให้เกิดความเดือดร้อนและกังวลใจแก่เจ้าของที่ดินอยู่บ้าง เพราะต้องระมัดระวังเกี่ยวกับการลงทุนสิ่งปลูกสร้างในเขต พ.ร.ฎ. ซึ่งเรื่องนี้เมื่อหน่วยงานของรัฐได้กำหนดแนวเขตที่จะเวนคืนเป็นการแน่นอนแล้วก็พร้อมที่จะบริการชี้แนะเขตที่ถูกเวนคืนให้

สำหรับการทำนิติกรรมใด ๆ เกี่ยวกับที่ดินในเขต พ.ร.ฎ. เช่น การซื้อขาย หรือการโอนเปลี่ยนแปลงสามารถกระทำได้ควรตรวจสอบกับหน่วยงานของรัฐก่อน

๑๑.๑ วิธีดำเนินการจัดการมลพิษที่ดิน

การจัดการมลพิษที่ดินสามารถดำเนินการได้ ๓ วิธี คือ

๑๑.๑.๑ วิธีจัดซื้อ

๑) จัดซื้อโดยวิธีปรองดองซื้อขายทรัพย์สินกับเจ้าของทรัพย์สินก่อนที่จะมีการประกาศใช้ พ.ร.ฎ. การดำเนินการกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยหลักการแล้วจะดำเนินการขออนุญาต พ.ร.ฎ. กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนทุกโครงการ แต่ในระหว่างที่ ดำเนินการขออนุญาต พ.ร.ฎ. ซึ่งจะใช้เวลาดำเนินการตั้งแต่เสนอขออนุญาต พ.ร.ฎ. จน พ.ร.ฎ. ประกาศใช้บังคับประมาณ ๘ - ๑๐ เดือนในช่วงเวลานี้ก็จะดำเนินการโดยวิธีปรองดองไปก่อนเพื่อเป็นการลดปัญหาความเดือดร้อนของผู้ถูกเวนคืนและทำให้สามารถได้รับเงินค่าทดแทนทรัพย์สินได้รวดเร็วขึ้น

๒) โดยวิธีการจัดซื้อตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ

๑๑.๑.๒. โดยการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) ซึ่งจะระบุท้องที่ จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุดและความกว้างของเขต พ.ร.ฎ. โดยจะปิดประกาศไว้ตามสถานที่ดังนี้

๑) กรมทางหลวงชนบท

๒) ศาลากลางจังหวัดสมุทรสาคร



- ๓) สำนักงานที่ดินจังหวัดสมุทรสาคร
- ๔) ที่ว่าการอำเภอเมืองสมุทรสาคร
- ๕) ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบลหรือที่ทำการเทศบาล

๑๑.๑.๓. โดยการออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (พ.ร.บ.) เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ตกเป็นของรัฐ

๑๑.๒ ขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

๑๑.๒.๑. การสำรวจที่ดิน สิ่งปลูกสร้างและต้นไม้ยืนต้นผู้รับมอบหมายจากหน่วยงานของรัฐในฐานะเจ้าหน้าที่เวนคืนจะแจ้งกำหนดวันเข้าทำการสำรวจเป็นหนังสือให้เจ้าของทรัพย์สินทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน

๑๑.๒.๒. การกำหนดค่าทดแทนทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนจะดำเนินการโดยคณะกรรมการปรองดอง (ในชั้นปรองดอง) หรือคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น (ในชั้น พ.ร.ฎ.) หรือคณะกรรมการกำหนดราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืน (ในชั้น พ.ร.บ.) ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งประกอบด้วย ผู้แทนของเจ้าหน้าที่หนึ่งคน ผู้แทนกรมที่ดินหนึ่งคน ผู้แทนของหน่วยงานอื่นของรัฐหนึ่งคน ผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องคืนและจำนวนเงินค่าทดแทน

๑๑.๒.๓. การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์จะกำหนดให้แก่บุคคลต่อไปนี้

- ๑) เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งที่ดินที่ต้องเวนคืน
- ๒) เจ้าของโรงเรือนสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่รื้อถอนไม่ได้ ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้นในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาหรือได้ปลูกสร้างขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่
- ๓) ผู้เช่าที่ดิน โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นในที่ดินที่ต้องเวนคืน แต่การเช่านั้นต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ ซึ่งได้ทำไว้ก่อนวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาหรือได้ทำขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่และการเช่านั้นยังมิได้ระงับไปในวันที่เจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าหน้าที่ได้เข้าครอบครองที่ดิน โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว แต่เงินค่าทดแทนในการเช่านี้พึงกำหนดให้เฉพาะที่ผู้เช่าได้เสียหายจริงโดยเหตุที่ต้องออกจากที่ดิน โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวก่อนสัญญาเช่าระงับ
- ๔) เจ้าของต้นไม้ยืนต้นที่ขึ้นอยู่ในที่ดินในวันที่ใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา
- ๕) เจ้าของโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่รื้อถอนได้ ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้นในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาแต่ต้องไม่เป็นผู้ซึ่งจำต้องรื้อถอนโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวไปเมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าของที่ดินเงินค่าทดแทนตามข้อ ๓.๕ นี้พึงกำหนดให้เฉพาะค่ารื้อถอนค่าขนย้ายและค่าปลูกสร้างใหม่ (ในสภาพเดิม)
- ๖) บุคคลผู้เสียสิทธิในการใช้ทาง วางท่อน้ำ ท่อระบายน้ำ สายไฟฟ้าหรือสิ่งอื่น ซึ่งคล้ายกันผ่านที่ดินที่ต้องเวนคืนตามมาตรา ๓๓๔๙ หรือ มาตรา ๓๓๕๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในกรณีที่บุคคลเช่นนั้นได้จ่ายค่าทดแทนในการใช้สิทธิดังกล่าวให้แก่เจ้าของที่ดินที่ต้องเวนคืนแล้ว



๑๑.๒.๔ การกำหนดค่าทดแทนจะพิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดโดยคำนึงถึง

๑) ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชบัญญัติ

๒) ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่

๓) ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม

๔) สภาพและที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์นั้น

๕) เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน

๖) การได้ประโยชน์และเสียประโยชน์จากการเวนคืน

๗) ค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนหน่วยงานของรัฐจะจ่ายค่าทดแทนให้ได้เมื่อพิสูจน์ได้ว่าค่าเสียหายนั้นมีอยู่จริงโดยมีหลักฐานพิสูจน์ได้ว่ามีอยู่จริงตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคม

๑๑.๒.๕ การปิดประกาศราคาที่กำหนดเมื่อคณะกรรมการได้กำหนดราคาค่าทดแทนแล้ว จะปิดประกาศราคาไว้ตามสถานที่เดียวกันกับที่ปิดประกาศ พ.ร.ฎ. ในข้อ ๑๑.๒.๒

๑๑.๒.๖ การจัดทำบันทึกข้อตกลง หรือสัญญาซื้อขายเมื่อคณะกรรมการฯ ได้กำหนดค่าทดแทนแล้ว เจ้าหน้าที่จะมีหนังสือแจ้งให้เจ้าของทรัพย์สินมาทำบันทึกข้อตกลง หรือสัญญาซื้อขาย

๑๑.๒.๗ การจ่ายเงินค่าทดแทน เมื่อทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขายแล้ว หน่วยงานของรัฐต้องจ่ายเงินค่าทดแทนทั้งหมดให้แก่เจ้าของทรัพย์สินภายใน ๑๒๐ วัน นับแต่วันทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย

กรณีเป็นที่ดิน หน่วยงานของรัฐจะจ่ายเงินค่าทดแทนเมื่อเจ้าของทรัพย์สินได้จดทะเบียนหรือแก้ไขหลักฐานทางทะเบียนแล้ว

เมื่อประกาศใช้ พ.ร.ฎ. และมีประกาศกำหนดให้การเวนคืนเป็นกรณีที่มีความจำเป็นโดยเร่งด่วนแล้ว หากเจ้าของทรัพย์สินไม่ยินยอมจัดทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขายหรือยินยอมจัดทำบันทึกข้อตกลง หรือสัญญาซื้อขายแต่ไม่มารับเงินค่าทดแทนภายในกำหนดเวลา เจ้าหน้าที่จะนำเงินไปวางต่อศาลหรือต่อสำนักงานวางทรัพย์หรือนำเงินไปฝากธนาคารออมสินในชื่อของผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทน ถ้าเจ้าของทรัพย์สินไม่ร้องขอรับเงินภายใน ๑๐ ปี นับแต่วันที่ได้นำเงินวางต่อศาลหรือต่อสำนักงานวางทรัพย์หรือฝากธนาคารออมสิน เงินค่าทดแทนนั้นจะตกเป็นของแผ่นดิน

๑๑.๒.๘ การใช้อำนาจตามกฎหมายเพื่อครอบครองรั้วถนนสิ่งปลูกสร้าง

๑) กรณีทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย ถ้าเจ้าของไม่ยอมรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างเจ้าหน้าที่มีสิทธิที่จะรื้อถอนได้ตามบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย

๒) กรณีไม่ทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขายเจ้าหน้าที่จะดำเนินการแจ้งครอบครอง วางเงินและรื้อถอนตามกฎหมายต่อไป



๑๑.๓ สิทธิ หน้าที่และผลประโยชน์ของผู้ถูกเวนคืน

๑๑.๓.๑ ขั้นการจัดซื้อโดยวิธีปรองดอง

- ๑) อนุญาตให้เจ้าหน้าที่เข้าสำรวจ ปักหลักแนวเขตทาง
- ๒) ยื่นคำขอรังวัดแบ่งแยกที่ดิน ต่อสำนักงานที่ดิน โดยค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการรังวัดแบ่งแยก หน่วยงานของรัฐจะเป็นผู้จ่ายเอง
- ๓) นำชี้หมุดหลักเขตที่ดิน
- ๔) นำสำรวจสิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ยืนต้น
- ๕) แสดงเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บัตรประชาชน ทะเบียนบ้าน หลักฐานกรรมสิทธิ์ที่ดิน (โฉนด น.ส.๓น.ส.๓ ก ฯลฯ) ทะเบียนสมรสและอื่นๆ เช่น เอกสารแสดงรายได้จากการเช่าหรือประกอบการค้า หลักฐานการเสียภาษีหรือรายได้จากการประกอบอาชีพอันชอบด้วยกฎหมายตามที่เจ้าหน้าที่ร้องขอ
- ๖) ให้ถ้อยคำแก่เจ้าหน้าที่ตามความจริง
- ๗) ลงชื่อรับรองการให้ถ้อยคำ รับรองแนวเขตที่ดิน รับรองรายละเอียด สิ่งปลูกสร้าง และรับรองต้นไม้ยืนต้น
- ๘) ไม่มีสิทธิอุทธรณ์เงินค่าทดแทน

๑๑.๓.๒ ขั้นพระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ.)

เมื่อดำเนินการตามข้อ ๑) – ๗) เช่นเดียวกันกับในขั้นปรองดองแล้ว ผู้ถูกเวนคืนในชั้น พ.ร.ฎ. จะมีสิทธิ หน้าที่เพิ่มเติมคือ

- ๑) กรณีตกลงราคาหรือทำสัญญาที่ดิน เจ้าของมีหน้าที่ไปแก้ไขหลักฐานทางทะเบียนหรือจดทะเบียน โดยเจ้าหน้าที่เป็นผู้ประสานงานดำเนินการกับสำนักงานที่ดิน
- ๒) ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ค่าธรรมเนียมและค่าอากรแสตมป์
- ๓) กรณีที่ดินติดจำนองจะต้องดำเนินการปลดจำนองก่อนหรือได้รับความยินยอมจากผู้รับจำนองเป็นหลักฐานก่อนรับเงิน
- ๔) มีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในกรณีที่กรมทางหลวงจ่ายเงินค่าทดแทนพ้นกำหนด ๑๒๐ วันนับแต่วันทำบันทึกข้อตกลง หรือสัญญาซื้อขายนั้น
- ๕) หากไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่คณะกรรมการฯ กำหนดสามารถรับเงินไปก่อน แล้วยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน ๖๐ วันนับแต่วันได้รับหนังสือแจ้งให้ไปรับเงินค่าทดแทน โดยสามารถยื่นอุทธรณ์เป็นหนังสือด้วยตนเองหรือส่งทางไปรษณีย์ตอบรับ
- ๖) มีสิทธิฟ้องคดี แยกได้ ๒ กรณี คือ
 - ๖.๑) กรณีที่ผู้อุทธรณ์ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยภายใน ๖๐ วันนับแต่วันที่ยื่นอุทธรณ์ ในกรณีนี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดีภายใน ๑ ปี นับแต่วันที่ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยดังกล่าว



กรมทางหลวงชนบท

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๓ (ปัจฉิมนิเทศโครงการ)

โครงการสำรวจออกแบบถนนสาย สค. ๒๐๓๒ แยก ทล. ๓๕ - บ.โคกขาม

อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร

๖.๒) กรณีที่ยื่นอุทธรณ์ไว้จนระยะเวลาล่วงเลยมาจนครบ ๖๐ วันแล้ว แต่ยังไม่ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัย ในกรณีนี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดีภายใน ๑ ปี แต่วันที่ครบกำหนดเวลา ๖๐ วันดังกล่าว

๗) สิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืนบางส่วน เจ้าของจะร้องขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืนพิจารณาเวนคืนส่วนที่เหลือซึ่งใช้การไม่ได้แล้วด้วยก็ได้และหากเจ้าหน้าที่ไม่เวนคืนตามที่ร้องขอ เจ้าหน้าที่มีสิทธิที่จะร้องขออุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งผลการพิจารณา

๘) ที่ดินถูกเวนคืนบางส่วน ถ้าส่วนที่เหลือน้อยกว่ายี่สิบห้าตารางวาหรือด้านหนึ่งด้านใดน้อยกว่าห้าวา และที่ดินส่วนที่เหลือนั้นมิได้ติดต่อกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน หากเจ้าของร้องขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืนหรือจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือด้วย

๑๑.๔ ขั้นพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.)

หน่วยงานของรัฐจะดำเนินการขอออก พ.ร.บ. รายที่กรรมสิทธิ์ยังไม่ตกเป็นของรัฐรวมทั้งรายได้วางเงินไว้ต่อศาล หรือวางเงินไว้ต่อสำนักงานทรัพย์สินหรือฝากเงินไว้กับธนาคารออมสิน ทั้งนี้ เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ตกเป็นของรัฐ

๑๒. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

โทรศัพท์ ๐ ๒๕๕๑ ๕๔๘๒

โทรสาร ๐ ๒๕๕๑ ๕๔๘๑

<http://design.drr.go.th>

แขวงทางหลวงชนบทสมุทรสาคร

๘/๓ หมู่ที่ ๓ ถนนธรรมคุณากร ตำบลบางหญ้าแพรก

อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร ๗๔๐๐๐

โทรศัพท์ ๐ ๓๔๔๔ ๒๕๒๑ - ๒

โทรสาร ๐ ๓๔๔๔ ๒๕๒๑ - ๒

E - Mail samutsakhon@dr.go.th



บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

งานวิศวกรรม

โทรศัพท์ ๐ ๒๑๖๘ ๗๓๕๕ - ๘

โทรสาร ๐ ๒๑๖๘ ๗๓๘๐

E - Mail teeng56@gmail.com

งานสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

โทรศัพท์ ๐ ๒๐๖๐ ๒๔๖๗, ๐๖ ๒๖๔๘ ๗๐๗๒, ๐๙ ๗๑๔๘ ๐๑๗๖

โทรสาร ๐ ๒๐๖๐ ๓๘๖๖

E - Mail tharaline19@gmail.com, apichet.panu@gmail.com



ติดตามความก้าวหน้าของโครงการได้ที่ Facebook Fanpage

โครงการสำรวจออกแบบถนนสาย สค.๒๐๓๒ แยก ทล. ๓๕ - บ้านโคกขาม หรือ



<http://www.smk-2032.com>