งานจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยาในรูปแบบรถไฟฟ้า ระยะที่ 2
เมืองพัทยา ตำบลนาเกลือ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

ประชุมรับฟังความคิดเห็น
ของประชาชน (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

ความเป็นมาโครงการ

เมืองพัทยา**ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยาในรูปแบบรถไฟฟ้ารางเบา (Tram Way) อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี (ปี 2563)** เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจนำเสนอโครงการเพื่อจัดหางบประมาณการก่อสร้าง หรือในการร่วมลงทุนกับเอกชน โดยหนึ่งในขอบเขตของการศึกษาคือการคัดเลือกระบบและแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสม ที่มีลำดับความสำคัญสูงสุดมาดำเนินการเป็นโครงการนำร่อง เพื่อดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) **ซึ่งได้คัดเลือกโครงการรถไฟฟ้ารางเดี่ยวสายสีเขียว สถานีรถไฟพัทยา – ท่าเรือบาลีฮาย ที่อยู่ในแผนระยะแรก ช่วงที่ 1 มาเป็นโครงการนำร่อง**

เพื่อให้การดำเนินการเป็นตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา เมืองพัทยาจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสม ออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายที่มีความสำคัญ ซึ่งอยู่ใน**แผนระยะกลาง (Intermediate Plan) ช่วงที่ 2 ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และที่อยู่ในแผนระยะยาว (Long-term Plan) ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง** พร้อมทั้งดำเนินการทบทวนระบบขนส่งสาธารณะเสริม (Feeder Route) ซึ่งเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะหลัก เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจนำเสนอโครงการเพื่อจัดหางบประมาณการก่อสร้าง หรือในการร่วมลงทุนกับเอกชนตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ต่อไป

วัตถุประสงค์โครงการ

- เพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)
- เพื่อศึกษาระบบขนส่งสาธารณะเสริม (Feeder Route)
- เพื่อศึกษาจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) และดำเนินการงานมีส่วนร่วมของประชาชน
- จัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

พื้นที่ศึกษาโครงการ

ครอบคลุมพื้นที่เขตเมืองพัทยา และพื้นที่ต่อเนื่อง
ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของอำเภอบางละมุง
และพื้นที่บางส่วนของอำเภอสัตหีบ

จังหวัด	อำเภอ
ชลบุรี	บางละมุง
	สัตหีบ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (หนองปรือ–แยกท้พพระยา) ระยะทางประมาณ 7.05 กม.

โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (วงเวียนโลมา–แยกท้พพระยา–สนามกีฬาฯ) ระยะทางประมาณ 16.80 กม.

ลงนามสัญญา

สัญญาจ้างเลขที่
328/2566
ลงวันที่ 27 กันยายน 2566

ระยะเวลาปฏิบัติงาน

เริ่มปฏิบัติงาน
วันที่ 28 กันยายน 2566
ระยะเวลา 270 วัน

เริ่มดำเนินงาน 28 กันยายน 2566 ← 9 เดือน → สิ้นสุดสัญญา 23 มิถุนายน 2567

ขอบเขตการดำเนินงาน

หัวข้อใน TOR	รายงานตามรายการข้อกำหนดและขอบข่าย	ระยะเวลาดำเนินงาน (วัน)								
		30	60	90	120	150	180	210	240	270
4.1	**งานส่วนที่ 1 งานศึกษาความเหมาะสมและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง หรือระบบขนส่งสาธารณะอื่นที่เหมาะสมและทบทวนผลการศึกษาระบบขนส่งสาธารณะเสริม (Feeder Route) ตามแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อในพื้นที่ที่มีศักยภาพทางด้านการคมนาคม เศรษฐกิจและการท่องเที่ยว**								
4.1.1	**งานสำรวจ รวบรวมข้อมูล ทบทวนผลการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง**									
	1) ทบทวนการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในแนวเส้นทางที่เคยมีการศึกษาไว้ในอดีต ทั้งระบบขนส่งสาธารณะหลัก (Trunk Route) และระบบขนส่งสาธารณะเสริม (Feeder Route) รวมทั้งรวบรวมข้อมูลพื้นฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ)									
	2) ศึกษา วิเคราะห์ และคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารของโครงการ									
	3) ศึกษารูปแบบระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับโครงการ นอกเหนือจากระบบที่กำหนดไว้ตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา เพื่อคัดเลือกระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเหมาะสมมากที่สุดสำหรับโครงการ									
	4) จัดทำแผนการเดินรถ (System Operation Plan) และวิเคราะห์ หาข้อมูลต่าง ๆ ที่จำเป็นสำหรับการออกแบบแผนการเดินรถ									
	5) ศึกษาแนวทางการจัดระบบขนส่งสาธารณะเสริม (Feeder Route) ตามแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา และเสนอแนะแนวทางการดำเนินการจัดระบบขนส่งสาธารณะเสริมเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางกับโครงการ									
4.1.2	**งานออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)**									
	1) สำรวจแนวเส้นทางโครงการและจัดทำแผนที่แสดงภูมิประเทศ แผนที่แสดงเขตที่ดิน และแผนที่แสดงสาธารณูปโภค ในรูปแบบทางเทคนิคและรูปแบบที่เข้าใจได้ง่ายแก่บุคคลทั่วไป									
	2) จัดทำแบบเขตทางและข้อมูลสำหรับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการ									
	3) สำรวจด้านวิศวกรรมปฐพีเทคนิคและธรณีวิทยา									
	4) สำรวจ ตรวจสอบ พื้นที่รับน้ำที่สำคัญ (คลอง แม่น้ำ อ่างเก็บน้ำ ฯลฯ) สิ่งก่อสร้างที่กีดขวางการระบายน้ำ รวมทั้ง สะพาน ช่องน้ำและระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ วิเคราะห์และพยากรณ์ สภาพภูมิอากาศ ปริมาณน้ำฝน สถานการณ์น้ำท่วม เพื่อประเมินขีดความสามารถในการระบายน้ำของสะพาน ช่องน้ำ ให้เหมาะสมกับพื้นที่ปัจจุบัน									
	5) สำรวจ ตรวจสอบ บริเวณจุดตัดของโครงการกับโครงข่ายถนน และเส้นทางสัญจรในพื้นที่ศึกษาและเสนอแนวทางการจัดการจราจร ทั้งในระหว่างก่อสร้างและหลังจากจากการก่อสร้างโครงการ									
	6) ดำเนินการออกแบบ									
	7) ดำเนินการออกแบบงาน ระบบรถไฟฟ้า									
	8) ประมาณราคาค่าก่อสร้างโครงการ									
	9) จัดทำแผนงานก่อสร้าง (Detailed Work Plan) แผนการรื้อย้ายสาธารณูปโภค การส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง ลำดับวิธีการก่อสร้างเป็นขั้นตอน (Construction Methodology) เทคนิควิธีการก่อสร้าง การรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง การกำหนดพื้นที่ ที่ใช้ในงานก่อสร้าง มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุ (Safety and Protection Measures) พร้อมทั้งจัดทำแผนลดผลกระทบการจราจรในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง และภายหลังการก่อสร้างซึ่งไม่กีดขวางการจราจรทางถนนและการสัญจรทางเท้าในปัจจุบัน									
	10) จัดทำเอกสารประกวดราคา									
4.2	**งานส่วนที่ 2 งานจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) และการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ ประกอบด้วย**									
4.2.1	**ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม**									
	1) เก็บรวบรวมและสำรวจข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม และกำหนดพื้นที่ออนไลวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ใช้เป็นตัวแทนของโครงการ									
	2) ศึกษารายละเอียดโครงการ กิจกรรมการดำเนินโครงการ									
	3) ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในกรณีที่ไม่มีโครงการและกรณีที่มีโครงการ									
	4) เสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม									
	5) เสนอมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม									
	6) จัดทำและนำเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องพิจารณาจนได้ข้อยุติ									
4.2.2	**งานประชาสัมพันธ์ การรับฟังความคิดเห็น และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่ปรึกษาต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมรวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง**									
	1) จัดทำแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ครอบคลุมระยะเวลาศึกษาโครงการ เสนอเมืองพัทยา เพื่อให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินงาน									
	2) เข้าพื้นที่เพื่อเตรียมการรับฟังความคิดเห็น โดยให้ข้อมูลกับประชาชนในประเด็นรายละเอียดโครงการ โดยเน้นการสื่อสารที่เข้าใจง่าย									
	3) จัดคณะบุคลากรหลัก โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม ด้านวิศวกรรม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นอย่างน้อย ไปนำเสนอ ชี้แจง และรับฟังข้อมูลจากประชาชน									
	4) จัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็น (สัมมนา) อย่างน้อย 3 ครั้ง		★			★				★
	5) รวบรวมข้อคิดเห็นจากการมีส่วนร่วมของประชาชนในแต่ละครั้งมาสรุปประเด็นพร้อมทั้งวิเคราะห์ และนำเสนอผลการพิจารณาในแต่ละประเด็น									
	6) เผยแพร่ข้อมูลโครงการและผลการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2560 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง									
	7) จัดทำแผนการประชาสัมพันธ์โครงการ รายละเอียด การนำเสนอข้อมูลให้ประชาชนได้รับทราบ									
	8) การกำหนดแผนการประชาสัมพันธ์เชิงรุก เพื่อให้ข้อมูลแก่ประชาคมเมืองพัทยาและผู้เดินทางอื่น ๆ เพื่อเพิ่มความต้องการใช้บริการเมื่อเปิดใช้บริการแล้ว									
	9) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ อย่างน้อยต้องประกอบไปด้วย เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น เว็บไซต์หรือโซเชียลมีเดีย วีดีทัศน์ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 5 นาที และสิ่งพิมพ์ที่จะนำไปเผยแพร่ให้แก่ประชาชน และผู้มีส่วนได้เสีย									
4.3	**งานส่วนที่ 3 งานการจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง**									
4.3.1	**ศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ โดยมีรายละเอียดอย่างน้อยดังนี้**									
	1) วิเคราะห์ผลตอบแทนของโครงการทั้งด้านเศรษฐกิจและการเงิน โดยใช้ตัวชี้วัดตามประกาศคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เรื่อง ขั้นตอนและหลักเกณฑ์การประเมินผลโครงการด้านการจราจรและขนส่ง และข้อกำหนด MRT Assessment Standardization ของกระทรวงการคลัง และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง									
	2) การวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ									
	3) การวิเคราะห์ด้านการเงิน									
4.3.2	**ศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบ ทางเลือกการลงทุนที่เหมาะสมสำหรับโครงการ**									
	1) ศึกษาสถานะของโครงการ รวมถึงสัญญาสัมปทาน ของโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ของประเทศไทย ที่ดำเนินการในรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน									
	2) วิเคราะห์ทางเลือกรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมและเป็นไปได้สำหรับโครงการความเป็นไปได้ในการให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุนในโครงการ									
4.3.3	**จัดการทดสอบความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) โดยต้องดำเนินงานให้ครบถ้วนตาม พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอรายละเอียดข้อมูลของโครงการ รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ**									
4.3.4	**จัดทำรายงานเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ซึ่งอย่างน้อย ต้องมีรายละเอียดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง**									
4.3.5	**ดำเนินการทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องของโครงการ โดยนำความเห็นของหน่วยงานของรัฐและภาคเอกชน มาประกอบการพิจารณาจัดทำรายงาน จนได้ข้อยุติ**									

งานส่วนที่ 1

- งานศึกษาความเหมาะสมและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)

งานส่วนที่ 2

- งานจัดทำรายงานการประเมิณผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)
- การมีส่วนร่วมของประชาชน

งานส่วนที่ 3

- งานจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ระยะเวลาขั้นตอนการดำเนินงาน (วัน)								
30	60	90	120	150	180	210	240	270
ต.ค.-66	พ.ย.-66	ธ.ค.-66	ม.ค.-67	ก.พ.-67	มี.ค.-67	เม.ย.-67	พ.ค.-67	มิ.ย.-67

ศึกษาทบทวนความเป็นมาของโครงการ แผนการดำเนินงาน การจัดองค์กรบริหารโครงการ วิธีการและขั้นตอนในการดำเนินงาน

รวบรวมและทบทวนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ รวมทั้งระบบขนส่งสาธารณะเสริม (Feeder Route) ความก้าวหน้าของงานสำรวจด้านจราจร ทางเลือกของระบบขนส่งสาธารณะเบื้องต้น แนวเส้นทางเลือก

สรุปผลการสำรวจด้านจราจร การวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารของโครงการ คัดเลือกแนวเส้นทาง/รูปแบบแนวคิดเบื้องต้นของเส้นทางโครงการ/ระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม และองค์ประกอบต่าง ๆ ในเบื้องต้น

สำรวจแนวเส้นทางโครงการและจัดทำแผนที่ภูมิประเทศ รวบรวมข้อมูลสำหรับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการ สำรวจด้านวิศวกรรมปฐพีเทคนิคและธรณีวิทยา จัดทำแบบแปลนเขตทางและเวนคืน และออกแบบกรอบรายละเอียด (Draft Definitive Design)

ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวตามแนวเส้นทางเลือก รวมทั้งผลการศึกษาสภาพสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

ผลการวิเคราะห์และสรุปประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือก

สำรวจสภาพปัจจุบันด้านสิ่งแวดล้อม

ประเมินผลกระทบและกำหนดมาตรการฯ สิ่งแวดล้อม

แผนการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

ประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

ประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

เผยแพร่ข้อมูลโครงการและผลการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2560 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

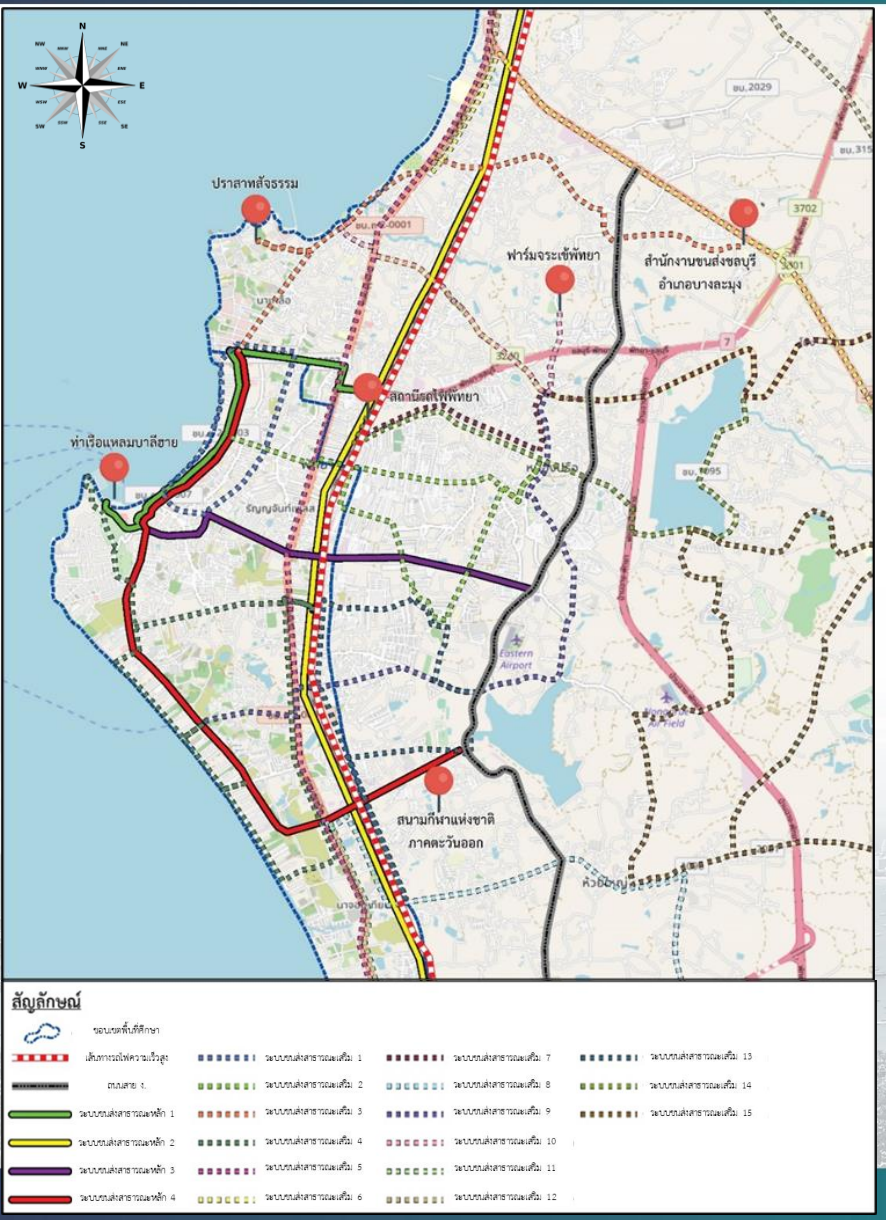
วิเคราะห์โครงสร้างอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมสำหรับโครงการ การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเงิน ประมาณการมูลค่าการลงทุนโครงการ แนวทางการร่วมลงทุน

ดำเนินการทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องของโครงการ

งานทบทวนแผนแม่บทขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา

และระบบขนส่งสาธารณะเสริม

แผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา



ในการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยาในรูปแบบรถไฟฟ้ารางเบา (Tram Way) อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี จากผลการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร ได้กำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น แบ่งเป็น แนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะหลัก มีจำนวน 4 แนวเส้นทาง

แนวเส้นที่ 1 สายสีเขียว (สถานีรถไฟพัทยา - เมืองพัทยา - ทัพพระยา - แหลมบาลีฮาย)

แนวเส้นที่ 2 สายสีเหลือง (อ.ศรีราชา - สถานีรถไฟพัทยา - อ.สัตหีบ)

แนวเส้นที่ 3 สายสีม่วง (ทัพพระยา - พัทยาใต้ - หนองปรือ)

แนวเส้นที่ 4 สายสีแดง (เมืองพัทยา - ทัพพระยา - จอมเทียนสาย 2 - หนองปรือ)

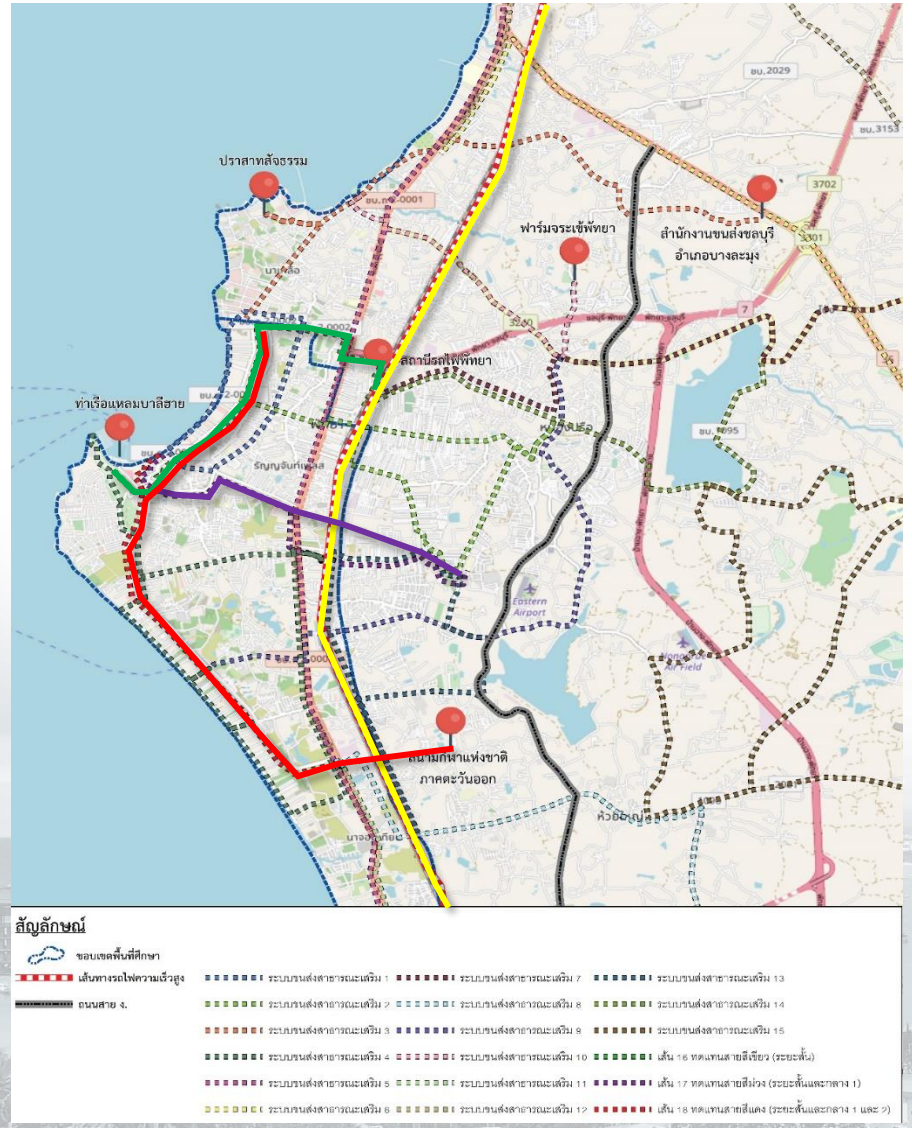
และ แนวสำหรับแนวเส้นทางระบบขนส่งเสริม (Feeder) มีจำนวน 15 แนวเส้นทาง แบ่งตามทิศทางการวิ่ง ได้แก่

- วิ่งภายในเมืองพัทยา
- วิ่งเชื่อมระหว่างเมืองพัทยากับด้านทิศตะวันออก
- วิ่งเชื่อมระหว่างเมืองพัทยากับด้านทิศเหนือ ด้านทิศใต้ และพื้นที่ภายนอก

แผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา

แผนที่แสดงตำแหน่งจุดจอดและจร (Park and Ride)

แผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา



- **แผนระยะสั้น (Short-term Plan) พ.ศ. 2563-2564**

  พัฒนาระบบขนส่งเสริม (Feeder) ครอบคลุมพื้นที่ 15 เส้นทาง และทดแทนระบบหลัก 3 เส้นทาง

  (มุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น)

- **แผนระยะกลาง (Intermediate Plan) ช่วงที่ 1 พ.ศ. 2565-25569**

  พัฒนาระบบขนส่งหลัก**สายสีเขียว** และรถไฟชานเมือง**สายสีเหลือง**

  (มุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับโครงการพัฒนาฯ ระยะเร่งด่วน รองรับการเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก)

- **แผนระยะกลาง (Intermediate Plan) ช่วงที่ 2 พ.ศ. 2570-2574**

  พัฒนาระบบขนส่งหลัก**สายสีม่วง**

  (มุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยาให้โครงข่ายมีความเชื่อมโยงต่อเนื่องกับโครงข่ายในแผนระยะกลางช่วงที่ 1)

- **แผนระยะยาว (Long-term Plan) พ.ศ. 2575-2579**

  พัฒนาระบบขนส่งหลัก**สายสีแดง**

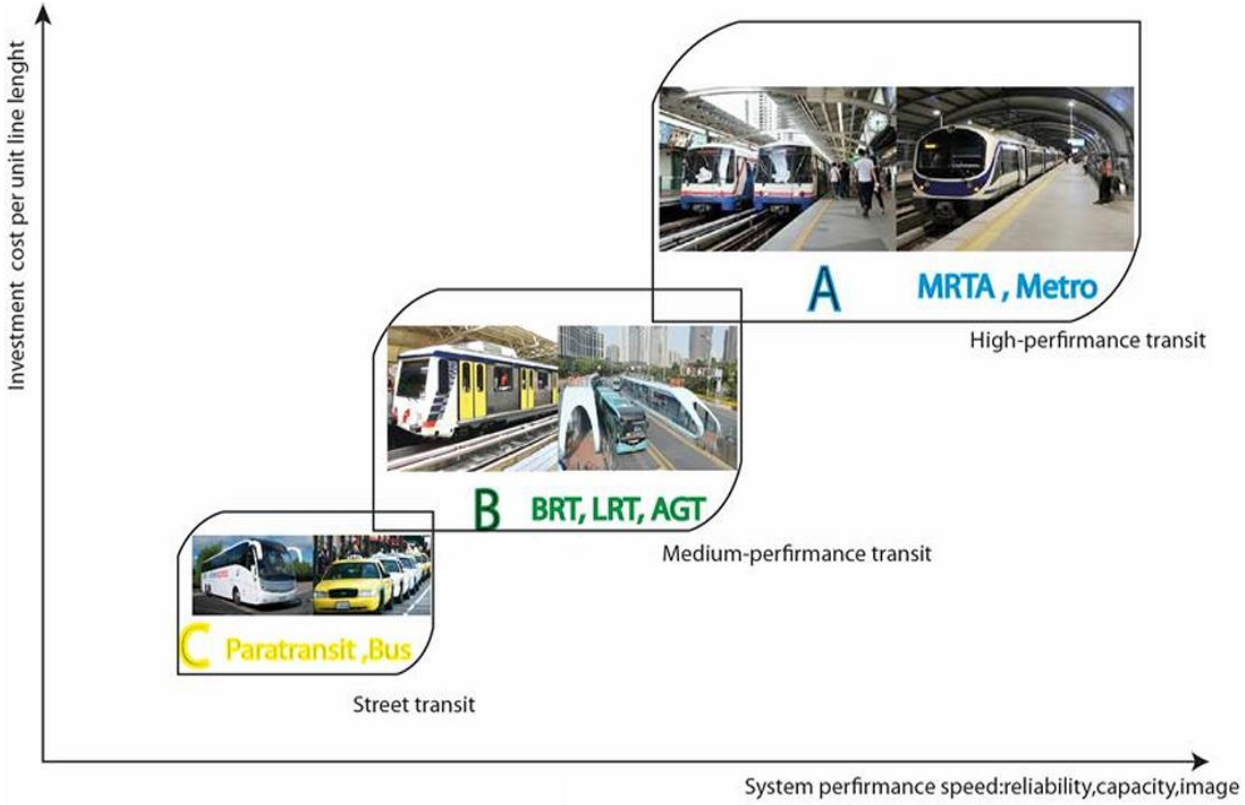
  (มุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่ รองรับการพัฒนาพื้นที่เมือง และการขยายตัวเพิ่มขึ้นของเมือง)

ทางเลือกของระบบขนส่งสาธารณะเบื้องต้น

แนวคิดการกำหนดรูปแบบของระบบขนส่งสาธารณะ

การศึกษาการจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศไทย

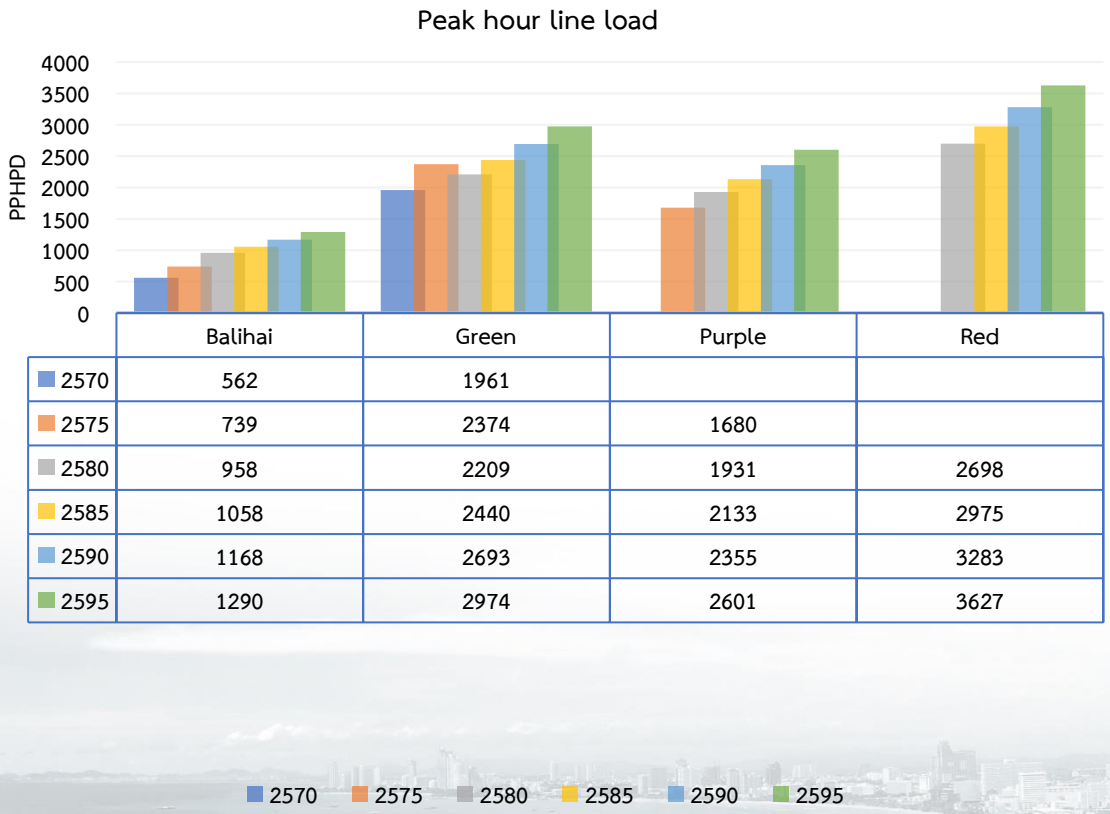
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.),2559



การกำหนดสิทธิในเขตทาง (ROW)

1) **ประเภท A**: เรียกว่า “Grade-separated” หรือ “Exclusive” ที่เส้นทางการเดินทางเฉพาะ ซึ่งแยกออกมาจากการจราจรอื่นอย่างชัดเจน
2) **ประเภท B**: เป็นระบบที่เขตทางในทางกายภาพและแนวเส้นทางเดินทางถูกแบ่งออกมา จากการจราจรอื่นแต่อาจมียานพาหนะชนิดอื่นวิ่งผ่านหรือคนเดินข้ามทางนั้นได้ และเส้นทางที่วิ่ง ยังต้องวิ่งผ่านสี่แยกถนนทั่วไป
3) **ประเภท C**: เป็นระบบขนส่งสาธารณะแบบผสมผสานกับกระแสจราจรบนพื้นถนน

ทางเลือกระบบขนส่งสาธารณะเบื้องต้นของโครงการ



	Balihai	Green	Purple	Red
2570	562	1961		
2575	739	2374	1680	
2580	958	2209	1931	2698
2585	1058	2440	2133	2975
2590	1168	2693	2355	3283
2595	1290	2974	2601	3627

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายหลัก

ผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในอนาคตของรถไฟฟ้าสายสีม่วง และรถไฟฟ้าสายสีแดง อยู่ในช่วง 1,600 – 3,700 PPHPD

ระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย ระบบรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit, BRT) ระบบรถแทรมไร้ราง (Trackless Tram) ระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) และระบบรถราง (Streetcar/Tram)

ทางเลือกเทคโนโลยีของระบบขนส่งสาธารณะ

รายการ		BUS	BRT	Trackless Tram	LRT	Monorail	Tram	MRT	Commuter Rail
เขตทางที่ใช้		ROW C	ROW A/B	ROW A/B/C	ROW A/B	ROW A	ROW B/C	ROW A	ROW A
ระบบนำทาง		ไม่มี	คันทาง	sensor	ราง	ราง	ราง	ราง	ราง
การควบคุมยานพาหนะ		คนขับ	คนขับ	Auto	คนขับ,Auto	คนขับ,Auto	คนขับ	คนขับ,Auto	คนขับ, Auto
ความเร็วในการดำเนินงาน(กม./ชม.)		15-30	20-50	15-30	20-50	20-40	15-30	30-70	40-80
ความเร็วสูงสุด (กม./ชม.)		40-80	60-80	70-80	60-100	70-80	60-70	80-100	60-100
ความยาวตัวรถ (เมตร)		11-12	11-12	10.5	32-37	11-12	30-40	15-23	30-40
ความจุตัวรถ (คนต่อคัน)		40-80	40-120	100-170	110-250	40-180	100-180	140-280	40-120
ความจุ (คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง)		2,500-8,000	8,000-15,000	2,500-15,000	10,000-30,000	5,000-30,000	5,000-15,000	>40,000	10,000-30,000
จำนวนยานพาหนะ		1	1	3	1-4	1-4	1-3	1-10	2-12
ความกว้างของช่องจราจร (ม.)		3.00-3.65	3.50-3.75	3.7	3.40-3.75	3.40-3.75	3.00-3.50	4.00-4.75	>4.00
ระยะห่างระหว่างสถานี (ม.)		200-500	350-800	200-800	350-800	350-800	250-500	500-2,000	>2,000
พลังงานที่ใช้		ดีเซล	ดีเซล/ไฟฟ้า	ไฟฟ้า	ไฟฟ้า	ไฟฟ้า	ไฟฟ้า	ไฟฟ้า	ดีเซล/ไฟฟ้า
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มลภาวะทางอากาศ	ขึ้นกับ Tech	ขึ้นกับ Tech	ต่ำ	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	เสียง	ต่ำ	ต่ำ	ต่ำ	ปานกลาง	ต่ำ	ต่ำ	ปานกลาง	ปานกลาง
	การสั่นสะเทือน	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำ	ปานกลาง	ต่ำ	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง
ความปลอดภัย		ปานกลาง	สูง	N/A	สูงมาก	สูงมาก	ปานกลาง	สูงมาก	สูงมาก

ทางเลือกระบบขนส่งสาธารณะเบื้องต้นของโครงการ

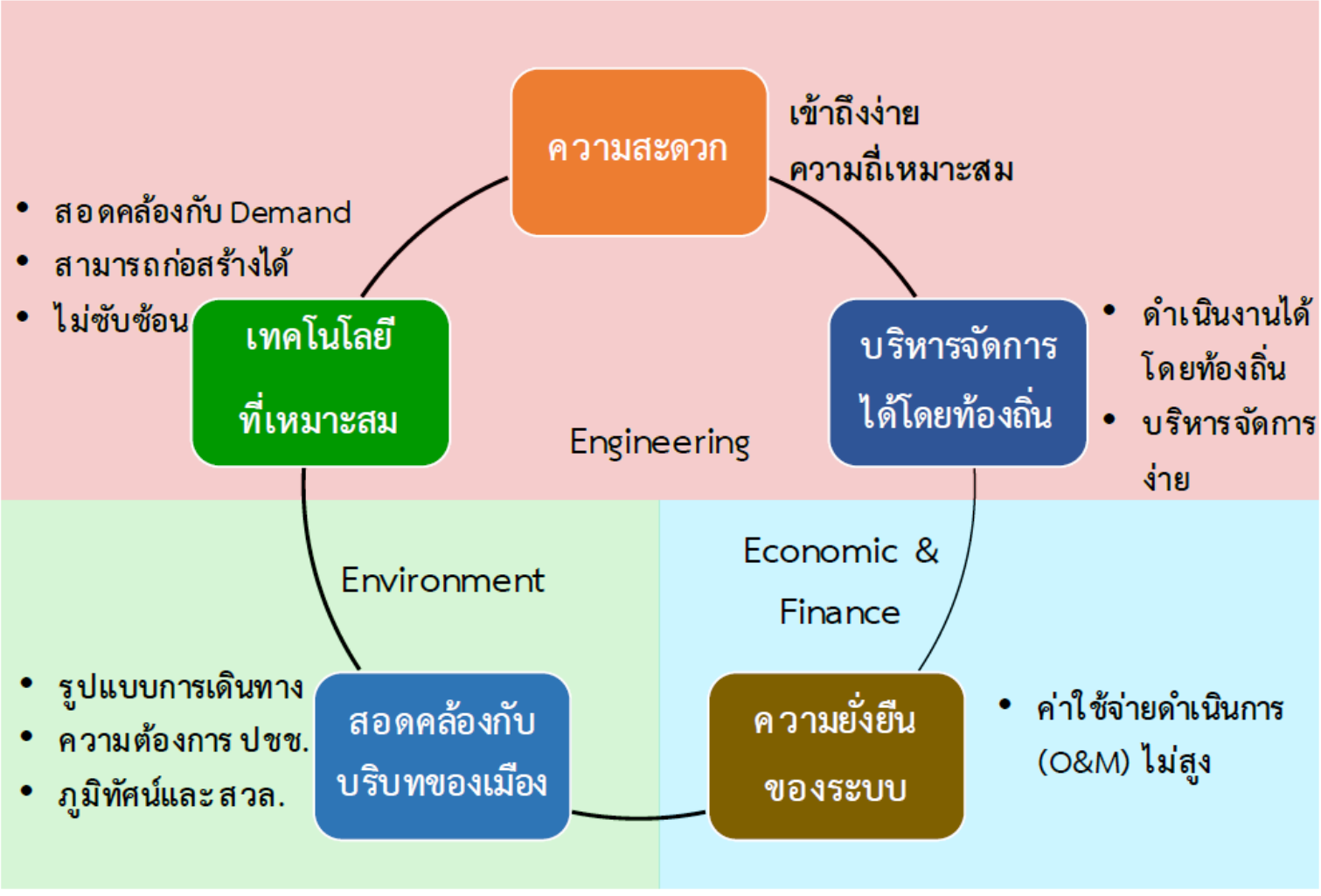
BRT Integrated dedicated lane และ Fully segregated lane

ART

Monorail

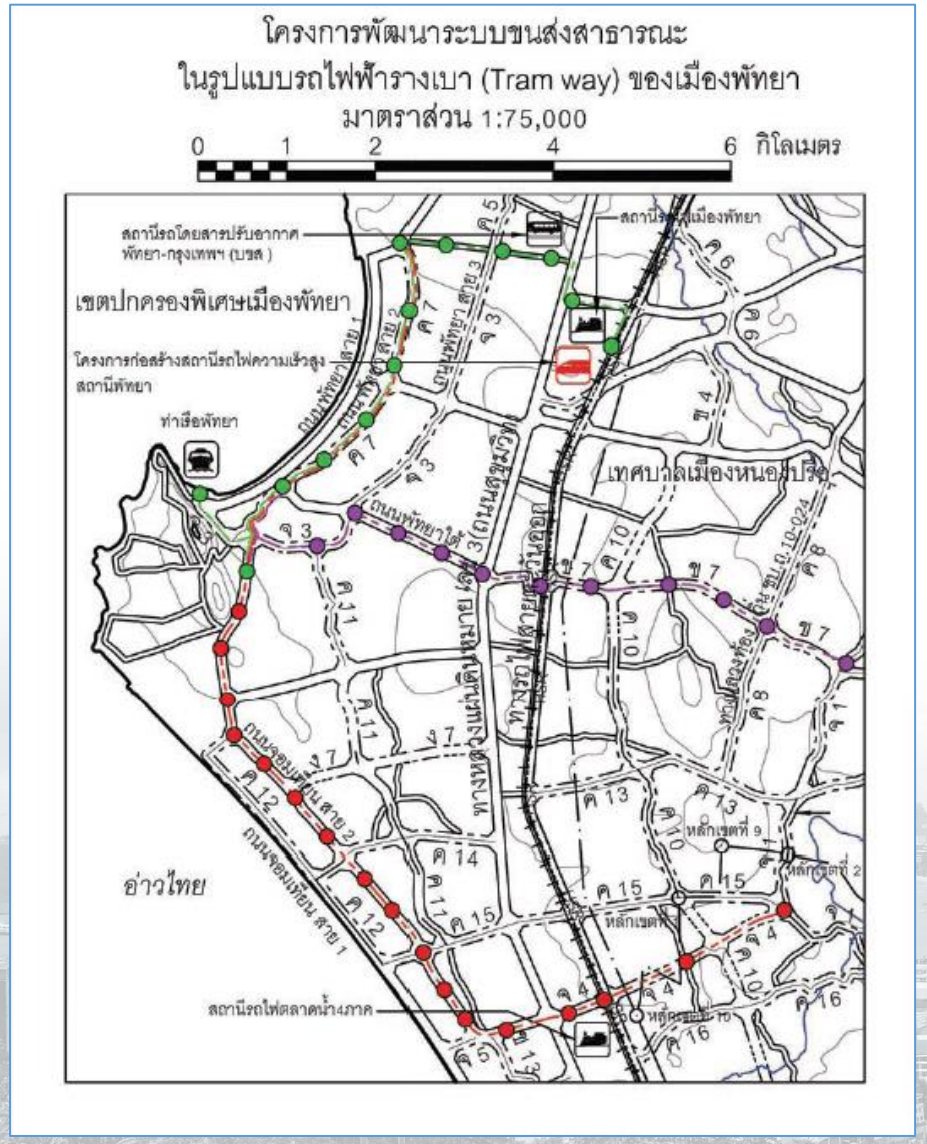
Tram

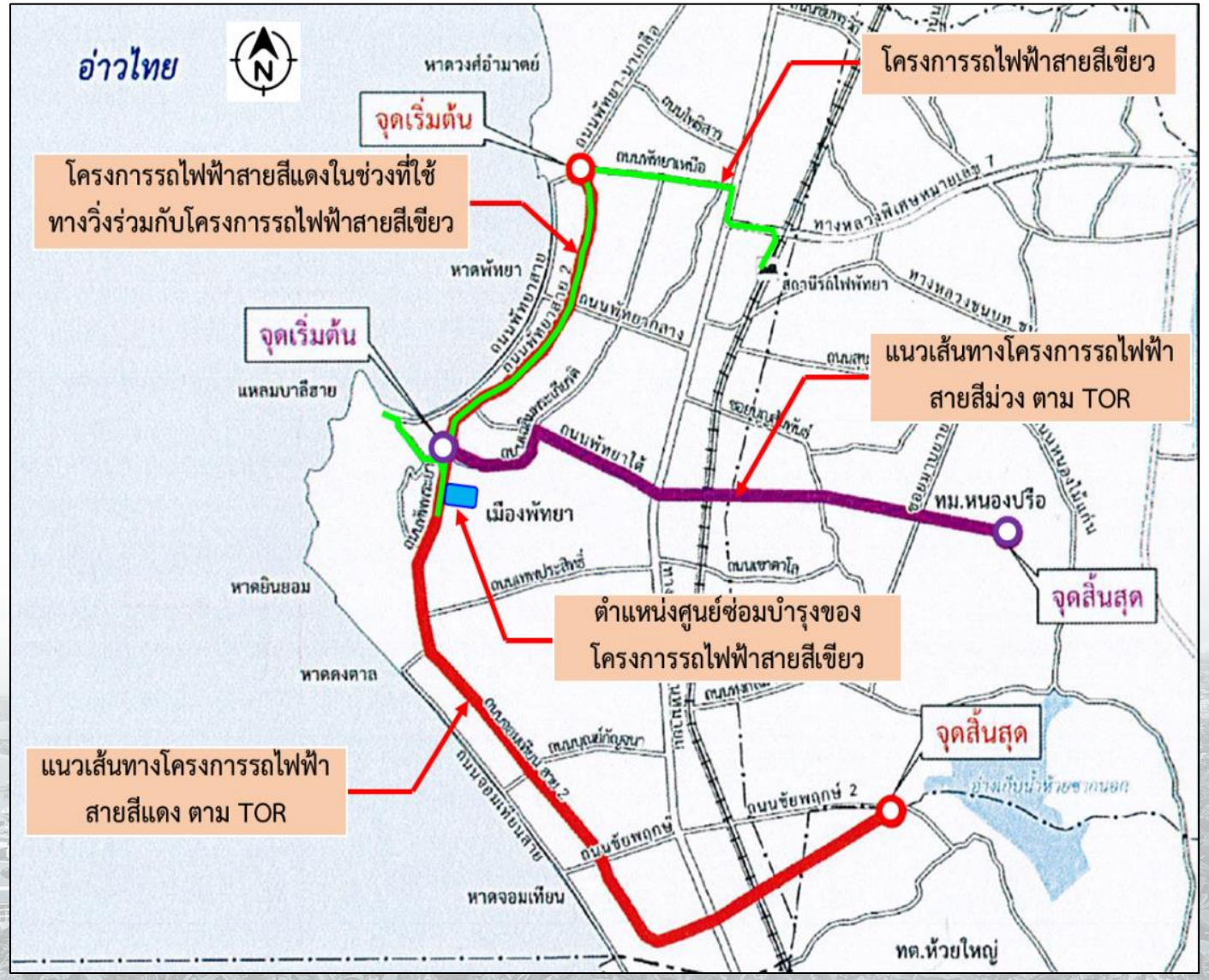
หลักเกณฑ์การคัดเลือกระบบขนส่งสาธารณะเบื้องต้น



การศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทาง

แนวเส้นทางโครงการ ตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา





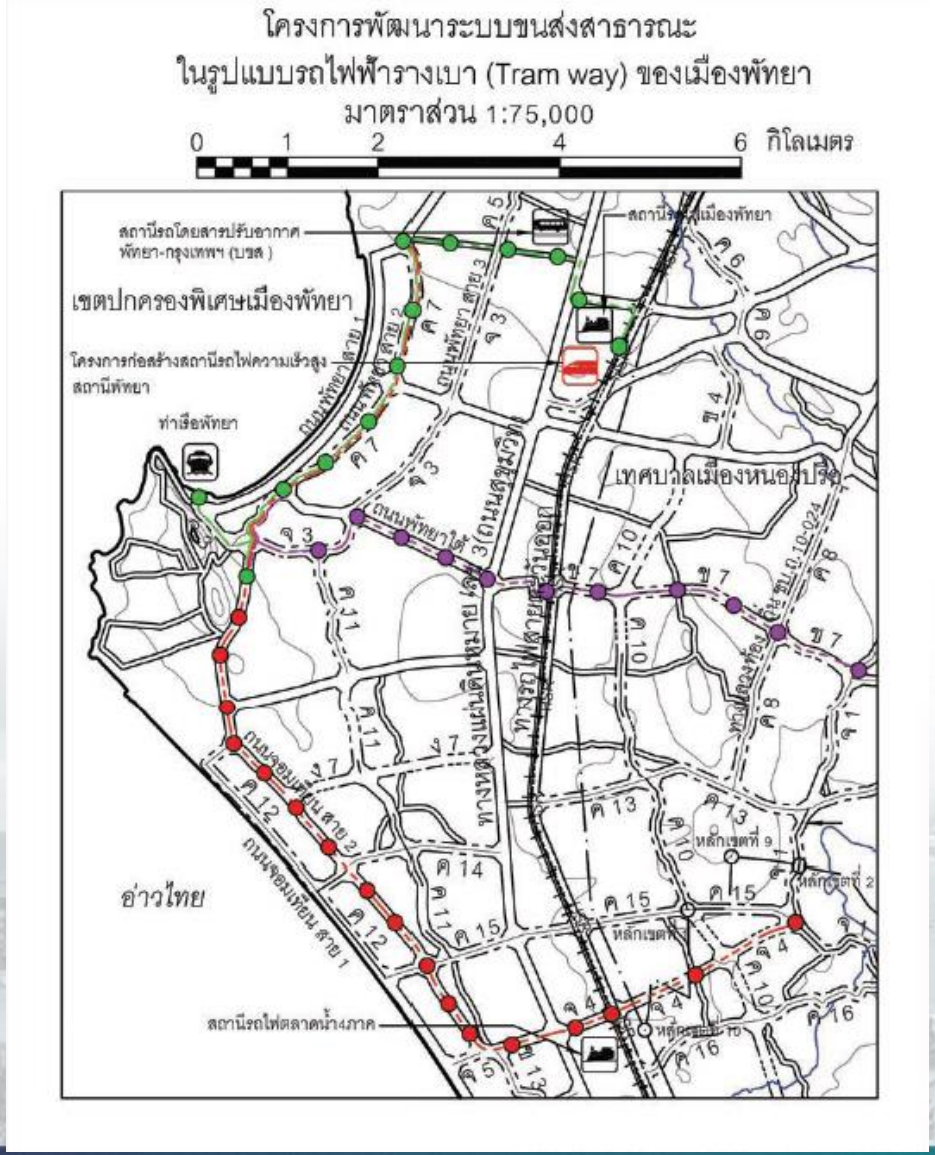
การคัดเลือกแนวเส้นทางและตำแหน่งสถานี

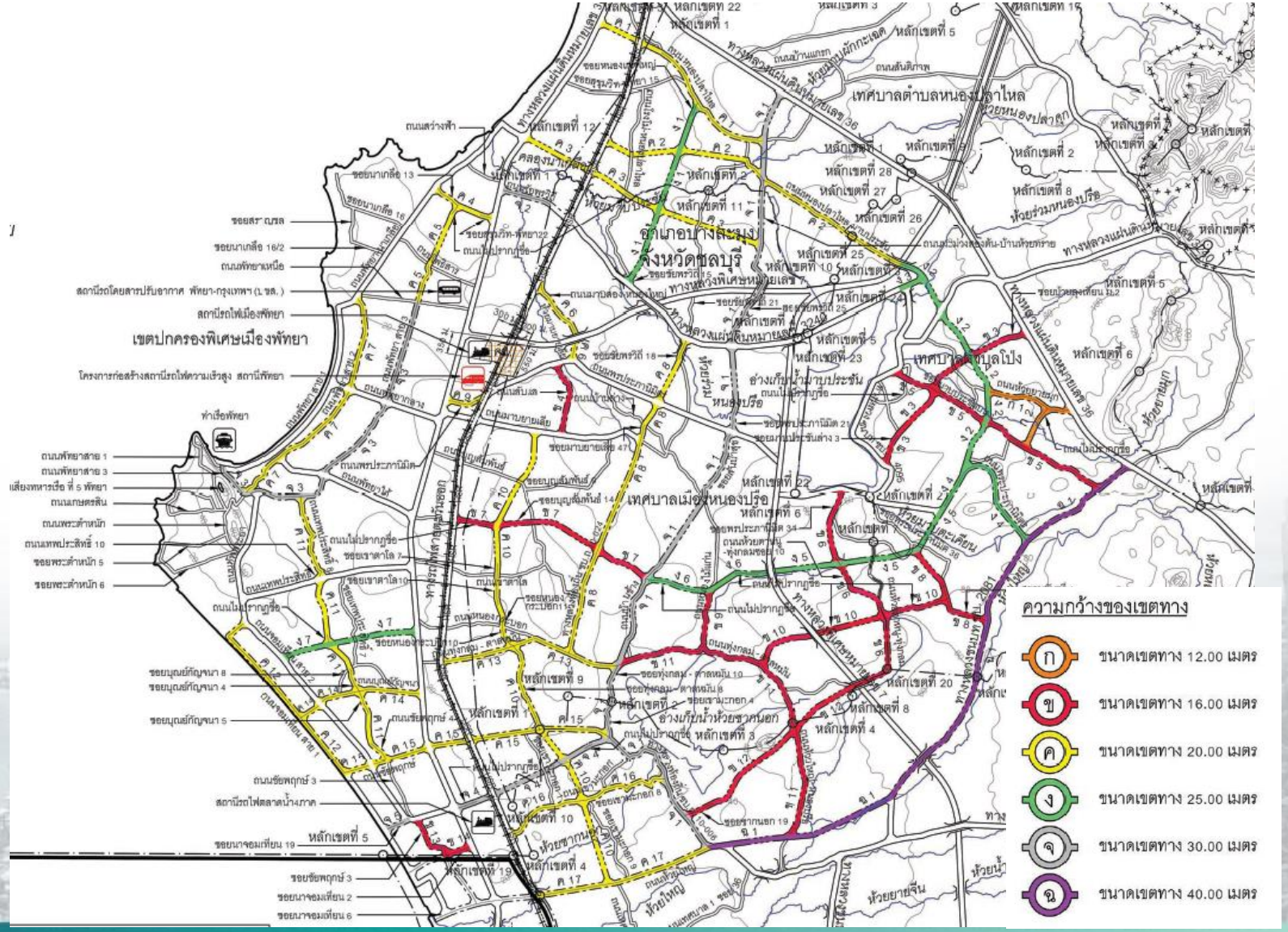
การดำเนินงานของโครงการในส่วนของการคัดเลือกแนวเส้นทางและตำแหน่งสถานี

1. ทบทวนแนวเส้นทางโครงการ โดยจะพิจารณาแนวเส้นทางที่มีความเป็นไปได้เพิ่มเติมจากแนวเส้นทางตามแผนแม่บทของเมืองพัทยา อย่างน้อย 2 แนวทางเลือก เพื่อทำการคัดเลือกให้ได้แนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดในการดำเนินโครงการ
2. พิจารณาตำแหน่งสถานีรถไฟที่มีความเหมาะสมของแต่ละแนวทางเลือกเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการคัดเลือกแนวเส้นทาง

โดยมีขั้นตอนในการดำเนินงาน ดังรูป

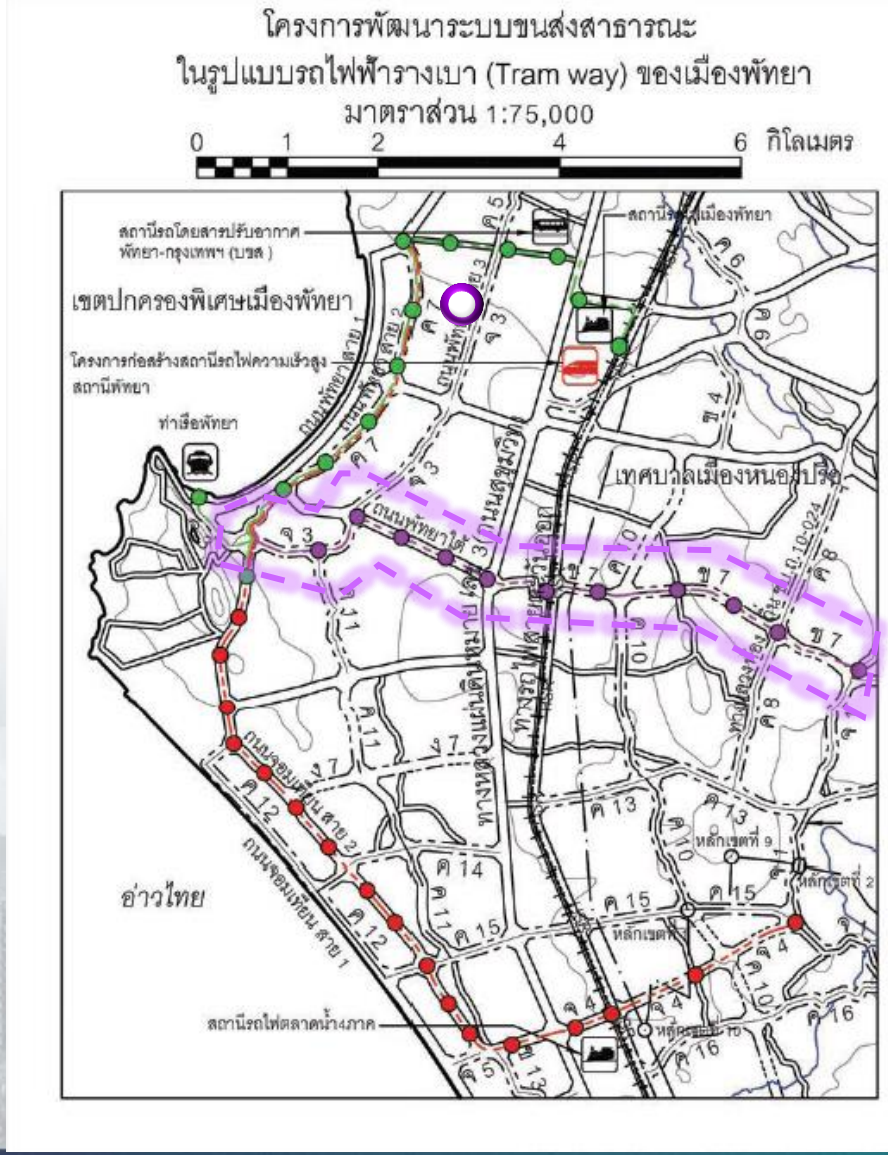
แนวเส้นทางโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบรถไฟฟ้ารางเบา (Tram way) ของเมืองพัทยา และแผนผังโครงการการคมนาคมและการขนส่ง ตามผังเมืองรวมบางละมุง จังหวัดชลบุรี

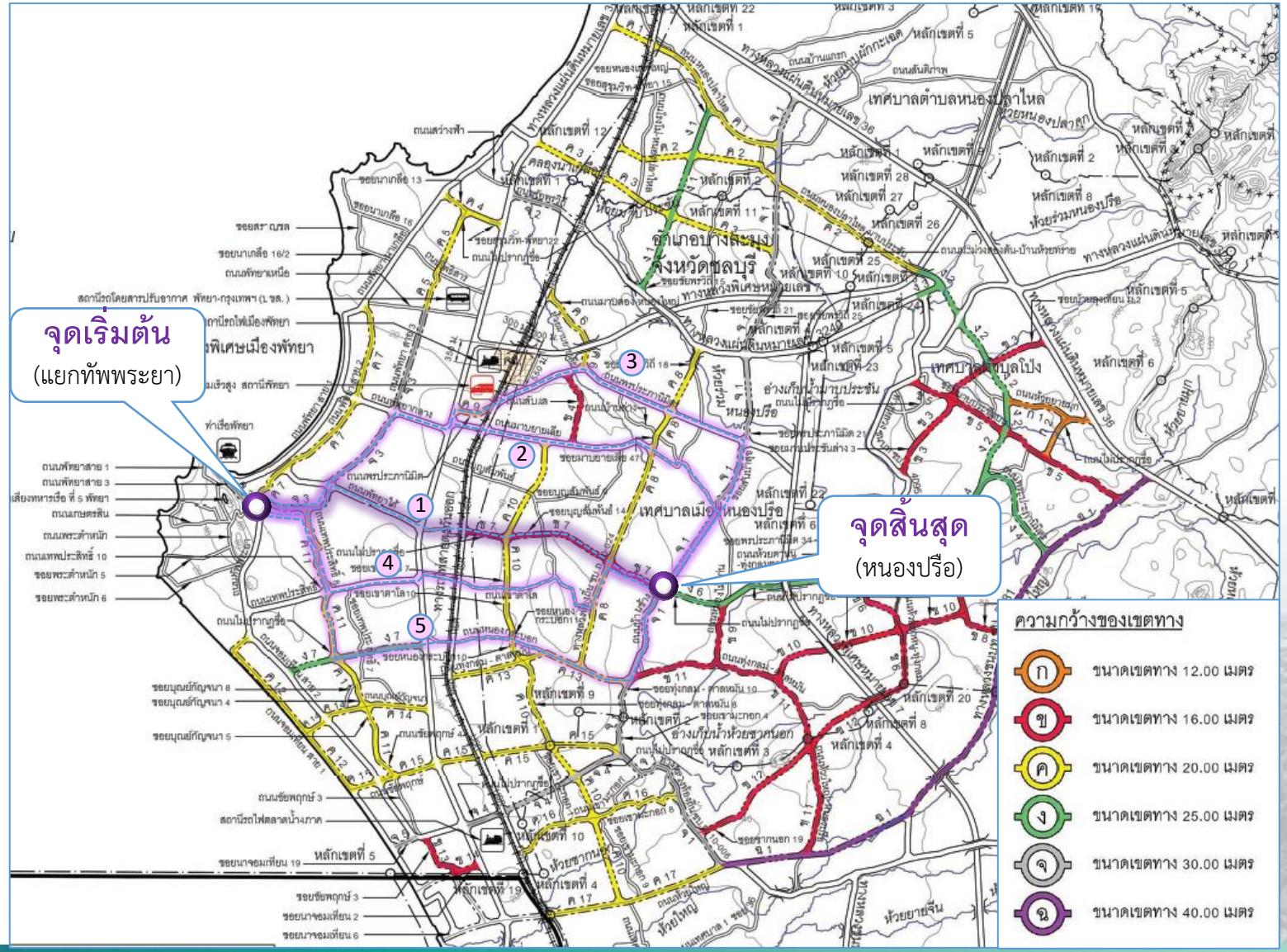




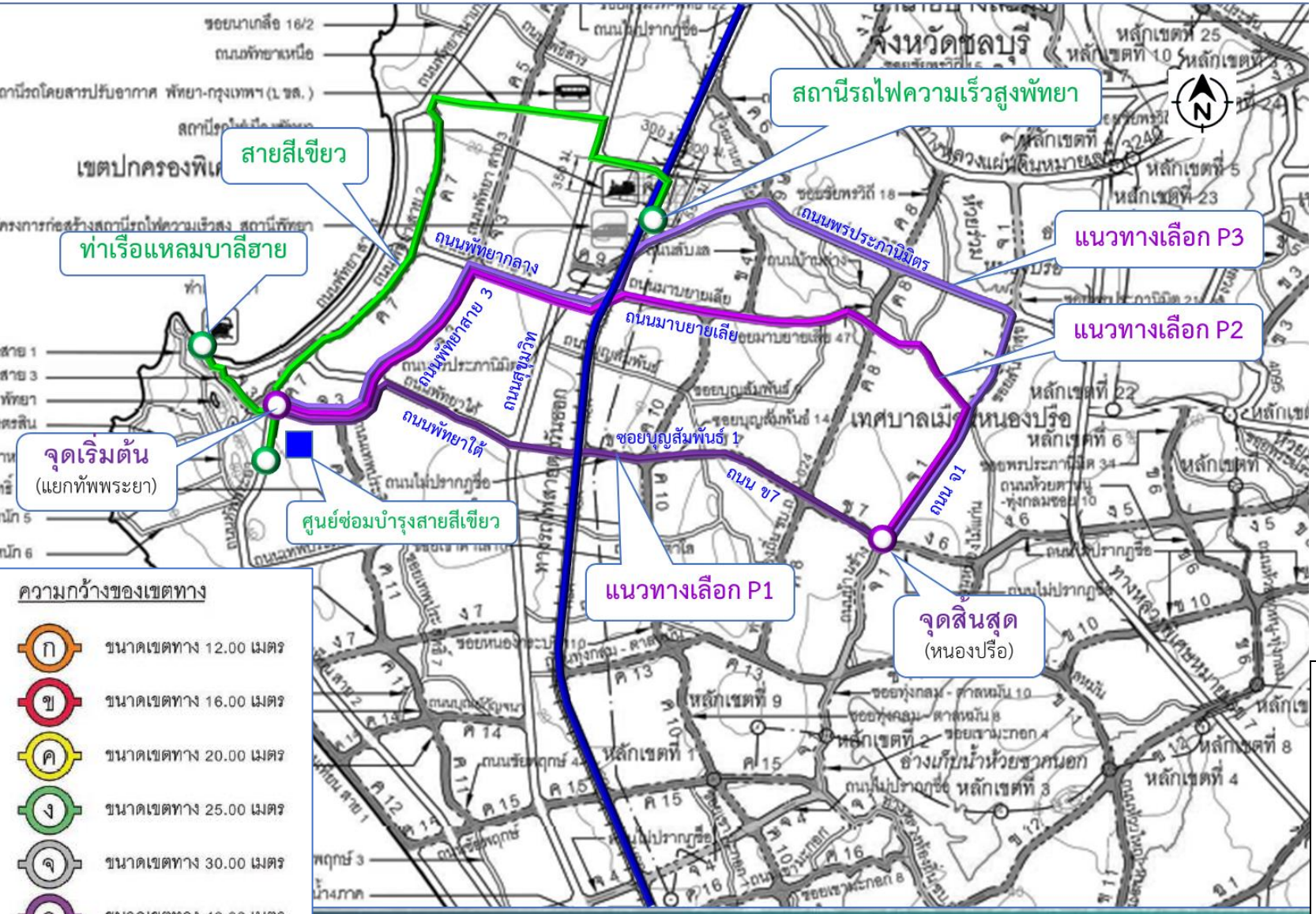
แนวเส้นทางเลือก
ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง
ช่วงแยกทัพพระยา-หนองปรือ

การพิจารณาแนวทางเลือกของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่เป็นไปได้ทางวิศวกรรม





แนวเส้นทางเลือกของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงแยกทัพพระยา-หนองปรือ



รายละเอียดแนวเส้นทางเลือกของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงแยกทัพพระยา-หนองปรือ

แนวทางเลือก P1 : มีจุดเริ่มต้นที่แยกทัพพระยา – ถนนพัทยาสาย 3 – ถนนพัทยาใต้ – ถนนผังเมือง ข7 (ซอยบุญสัมพันธ์ 1) - สิ้นสุดที่ถนนผังเมือง จ1

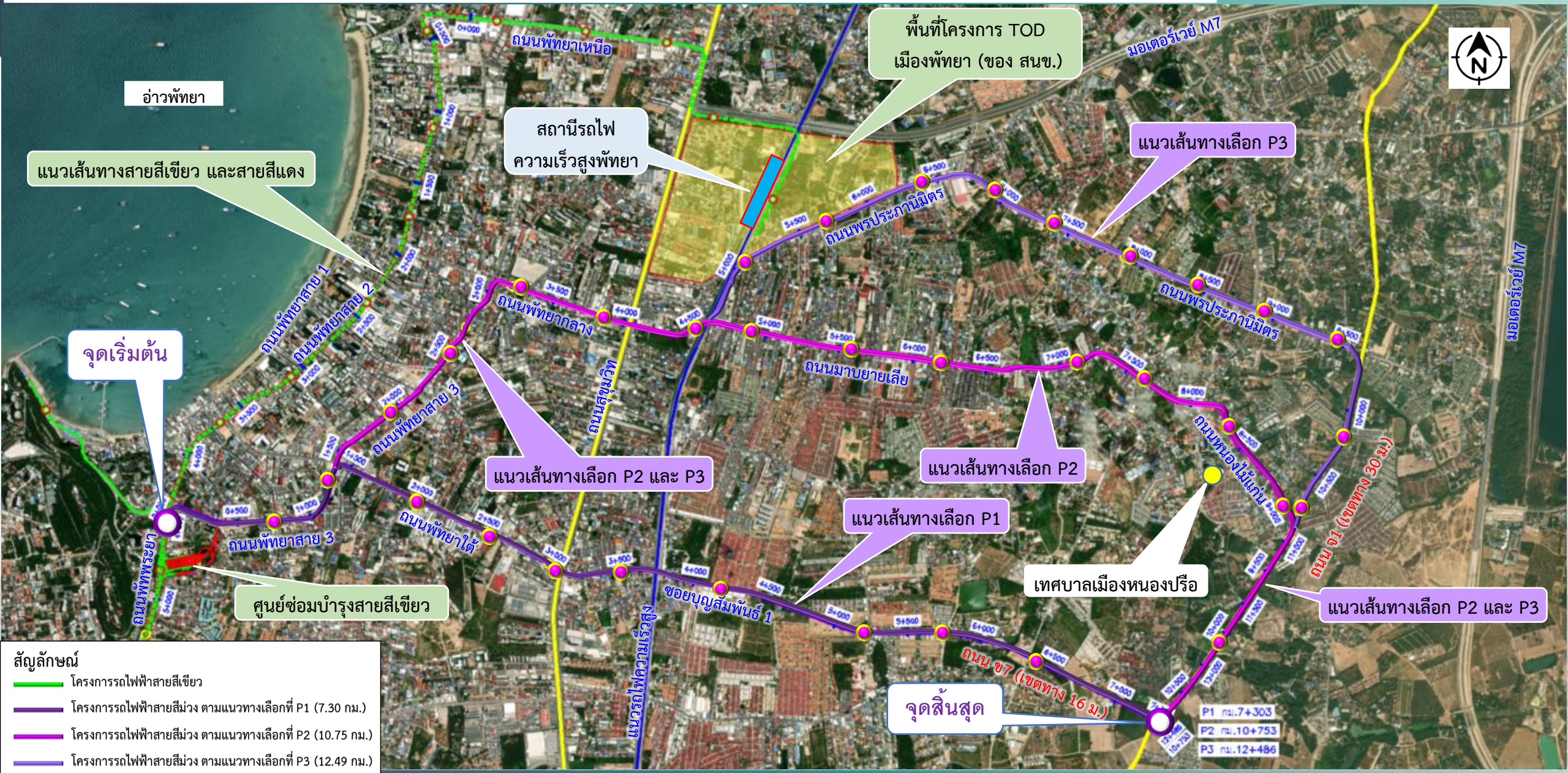
แนวทางเลือก P2 : มีจุดเริ่มต้นที่แยกทัพพระยา – ถนนพัทยาสาย 3 – ถนนพัทยากลาง – ถนนมาบยายเลีย – ถนนหนองไม้แก่น - สิ้นสุดที่ถนนผังเมือง จ1

แนวทางเลือก P3 : มีจุดเริ่มต้นที่แยกทัพพระยา – ถนนพัทยาสาย 3 – ถนนพัทยากลาง – ถนนพรประภานิมิตร – สิ้นสุดที่ถนนผังเมือง จ1

สัญลักษณ์

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ตามแนวทางเลือกที่ P1 (7.30 กม.)
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ตามแนวทางเลือกที่ P2 (10.75 กม.)
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ตามแนวทางเลือกที่ P3 (12.49 กม.)
- โครงการรถไฟความเร็วสูง และแนวรถไฟทางคู่

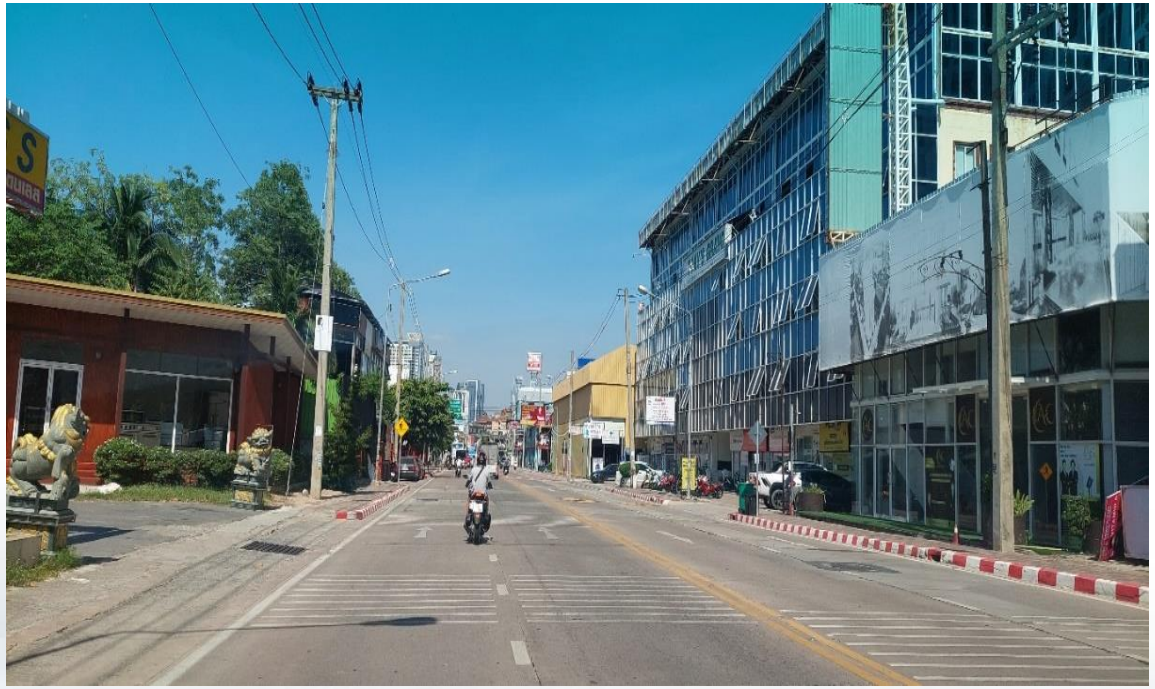
แนวเส้นทางเลือกเบื้องต้นของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงแยกทัพพระยา-หนองปรือ



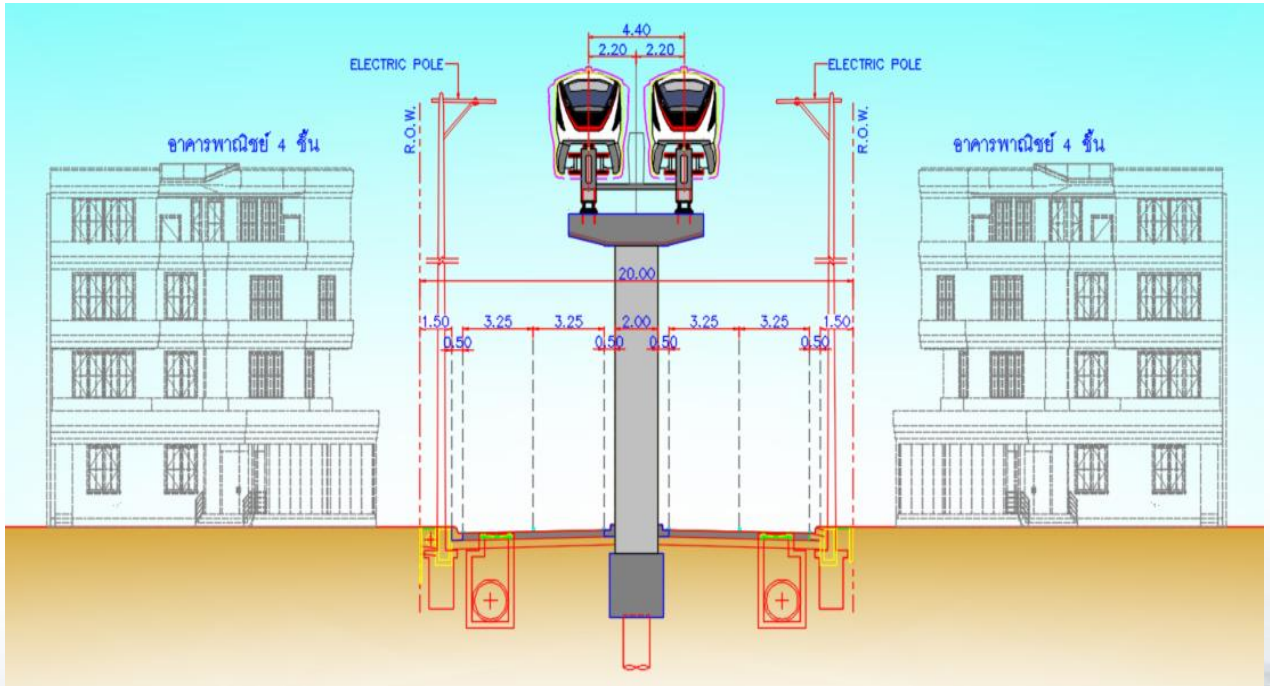
แนวเส้นทางเลือกเบื้องต้นของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงแยกทัพพระยา-หนองปรือ

แนวทางเลือก P1 จากแยกทัพพระยา – แนวรถไฟความเร็วสูง

ถนนพัทยาสาย 3



ลักษณะกายภาพของถนนพัทยาสาย 3 ปัจจุบัน (เขตทาง 20 ม.)

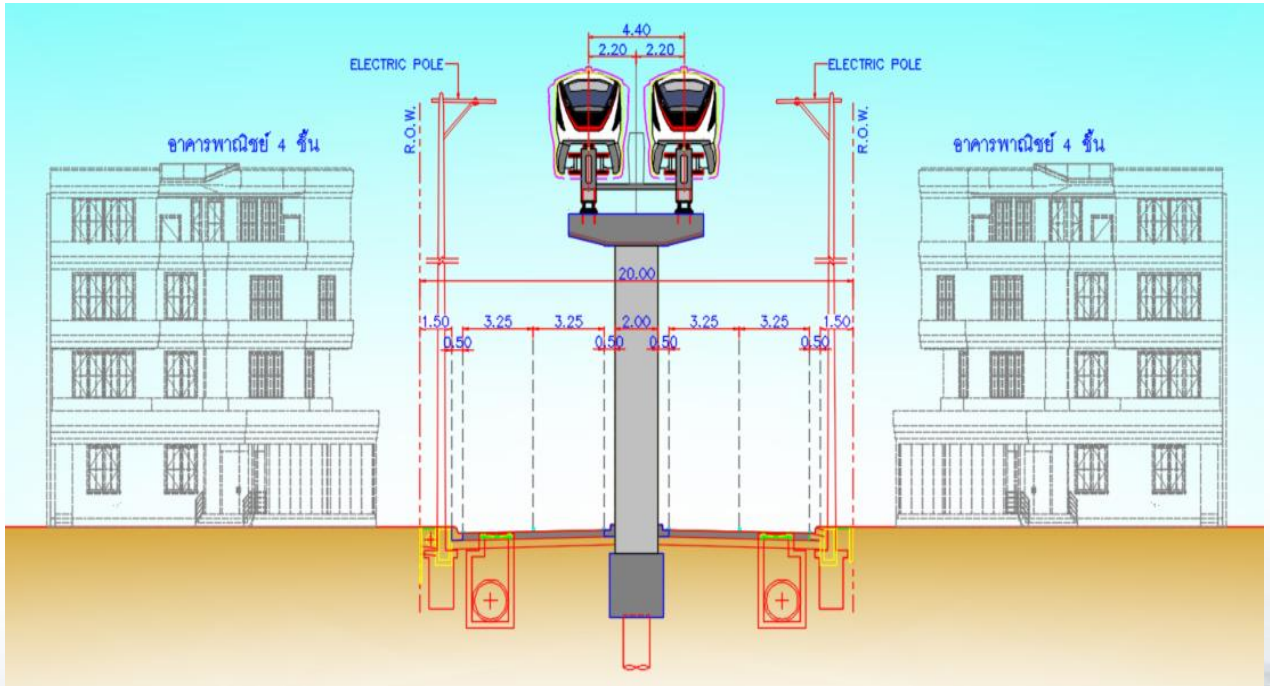


รูปตัดพัทยาสาย 3 กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ P1, P2 และ P3

ถนนพัทยาใต้

ลักษณะกายภาพของถนนพัทยาใต้ ปัจจุบัน (เขตทาง 20 ม.)

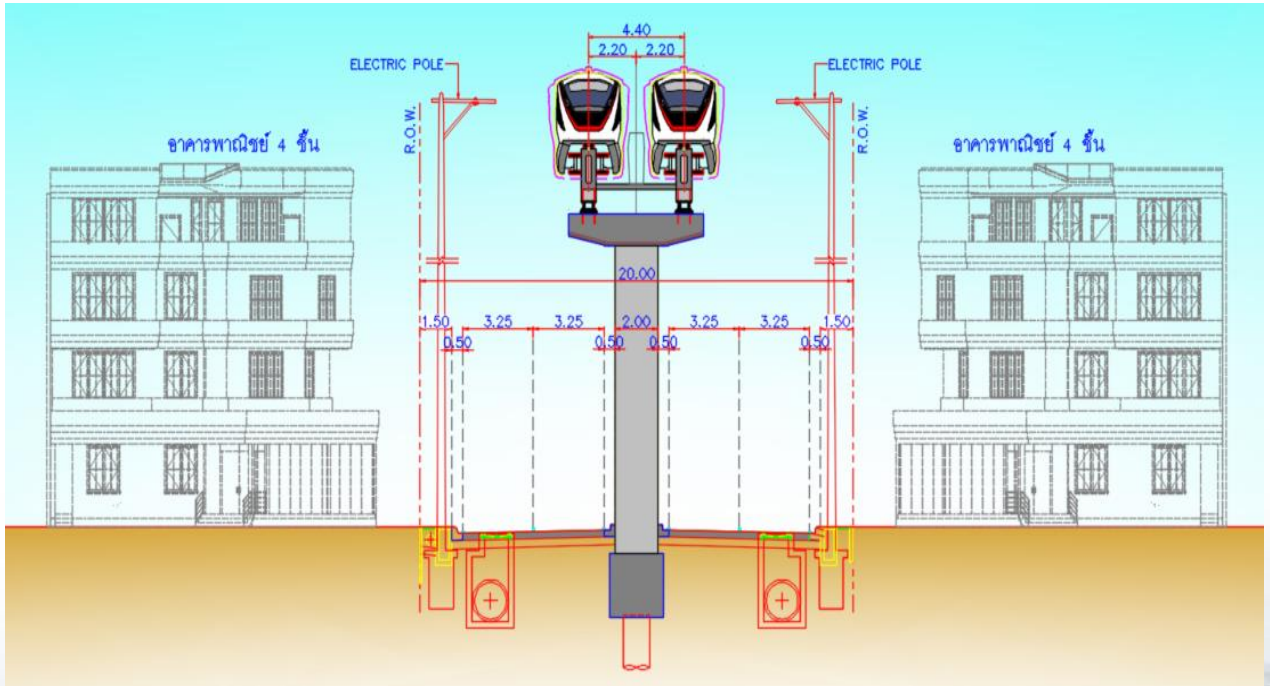


รูปตัดพัทยาใต้ กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ P1

ถนนพัทยากลาง

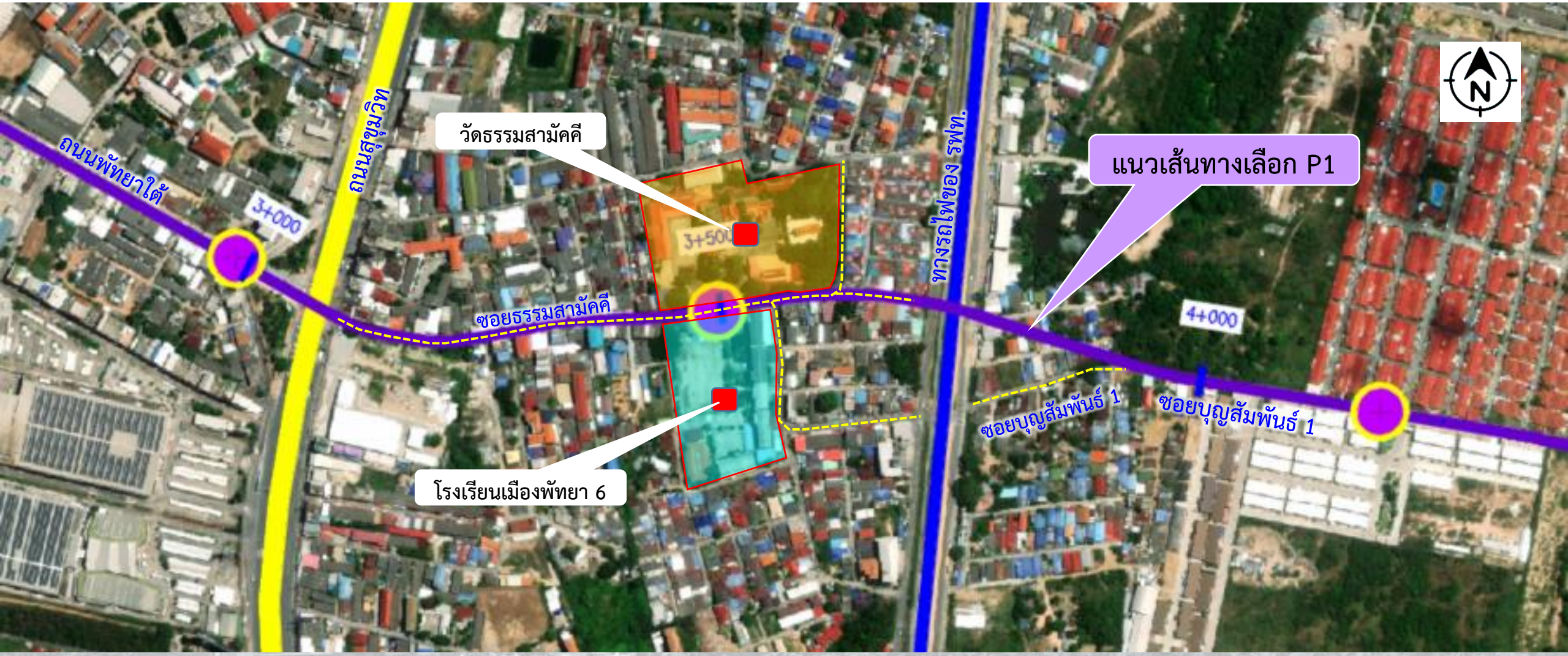
ลักษณะกายภาพของถนนพัทยากลาง ปัจจุบัน (เขตทาง 20 ม.)



รูปตัดพัทยากลาง กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ P2 และ P3

แนวทางเลือก P1 ในช่วงวิ่งบนถนนซอยสามัคคีธรรม



ถนนซอยสามัคคีธรรม

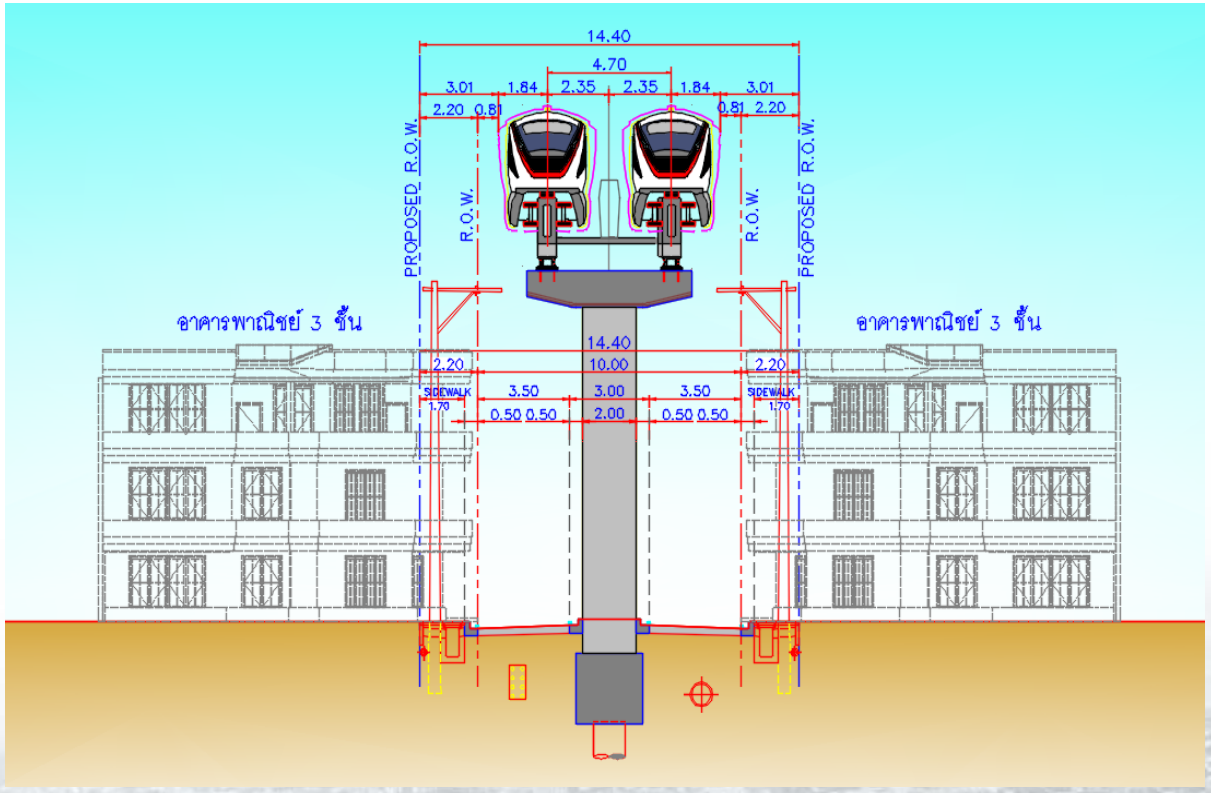
ช่วงต้นซอยที่มีเขตทางแคบประมาณ 4.7-7 ม.

ช่วงกลางซอยที่มีเขตทาง 10 ม.

ช่วงวัดสามัคคีธรรมและโรงเรียนเมืองพัทยา 6 เขตทางประมาณ 9 ม.

ช่วงชุมชนท้ายสามัคคีธรรม เขตทางประมาณ 5 ม.

ถนนซอยสามัคคีธรรม

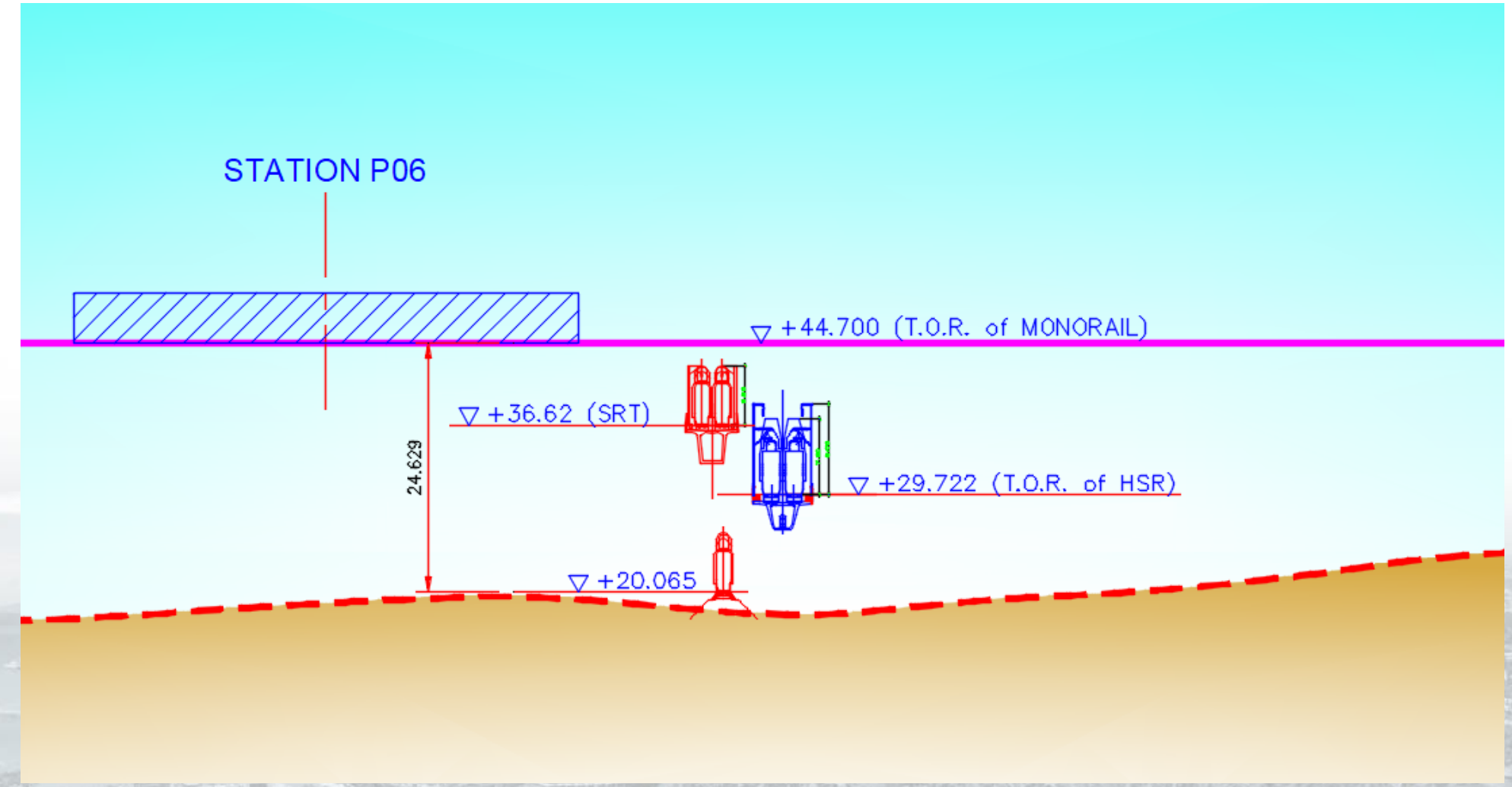


ลักษณะกายภาพของซอยธรรมสามัคคี ปัจจุบัน

ซอยธรรมสามัคคี กรณีมีโครงการสายสีม่วง
(เวนคืนขยายเขตทางเป็น 14.40 ม.)

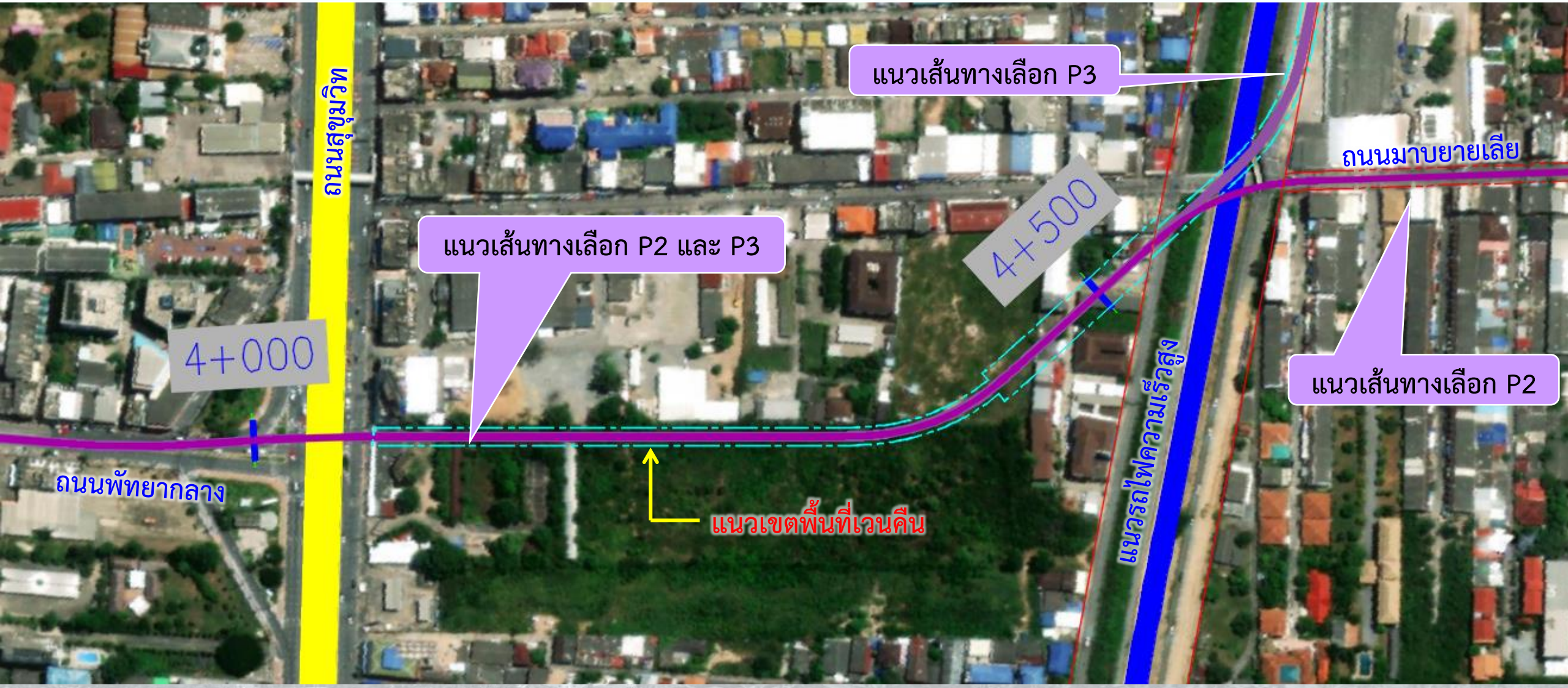
หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ P1

แนวทางเลือก P1 ในช่วงที่ยกระดับข้ามโครงการรถไฟทางคู่และโครงการรถไฟความเร็วสูง



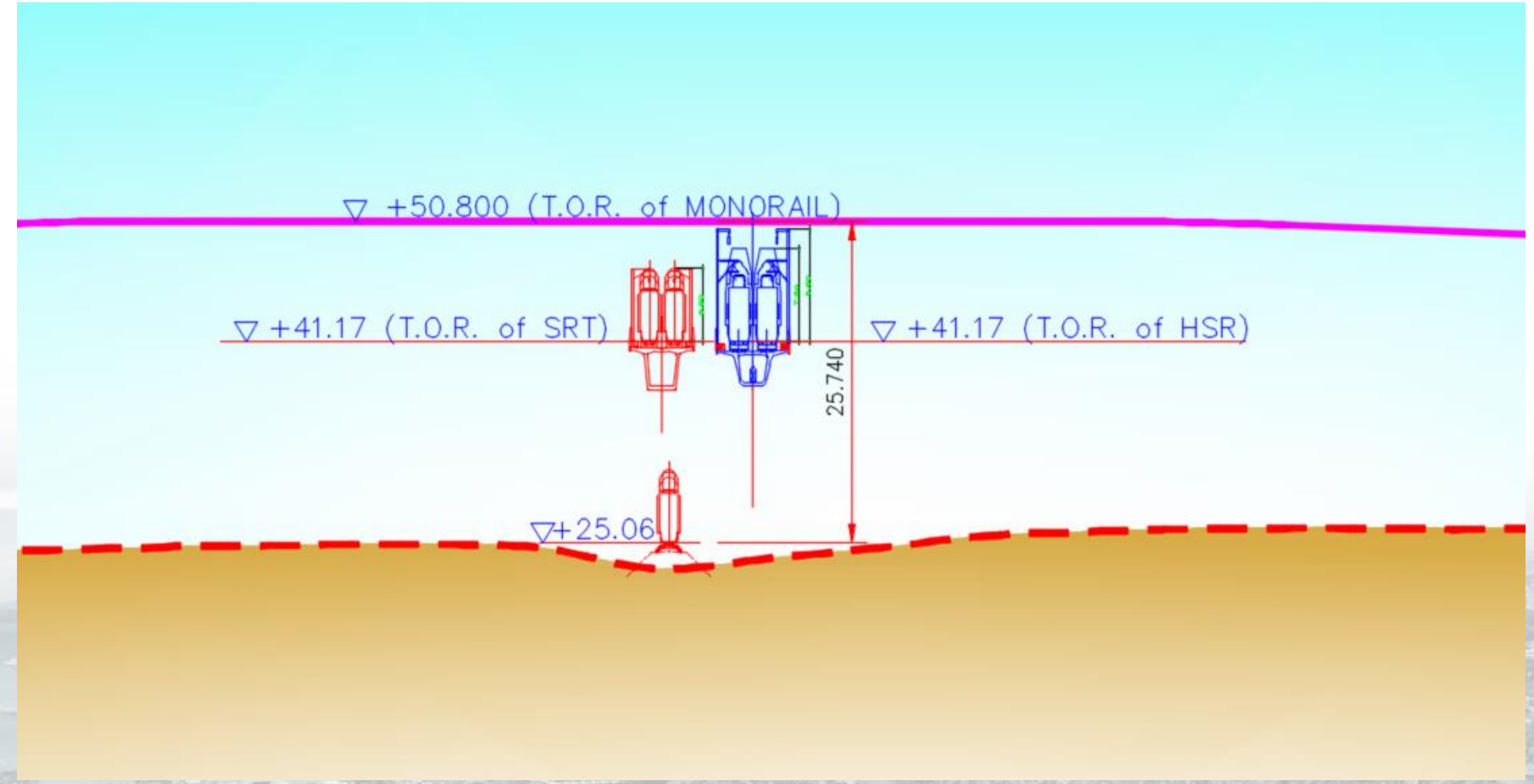
แนวทางเลือก P2 และ P3

ช่วงที่มีการเวนคืนตัดแนวเส้นทางใหม่จากถนนสุขุมวิทถึงแนวเขตทางรถไฟของ รฟท.

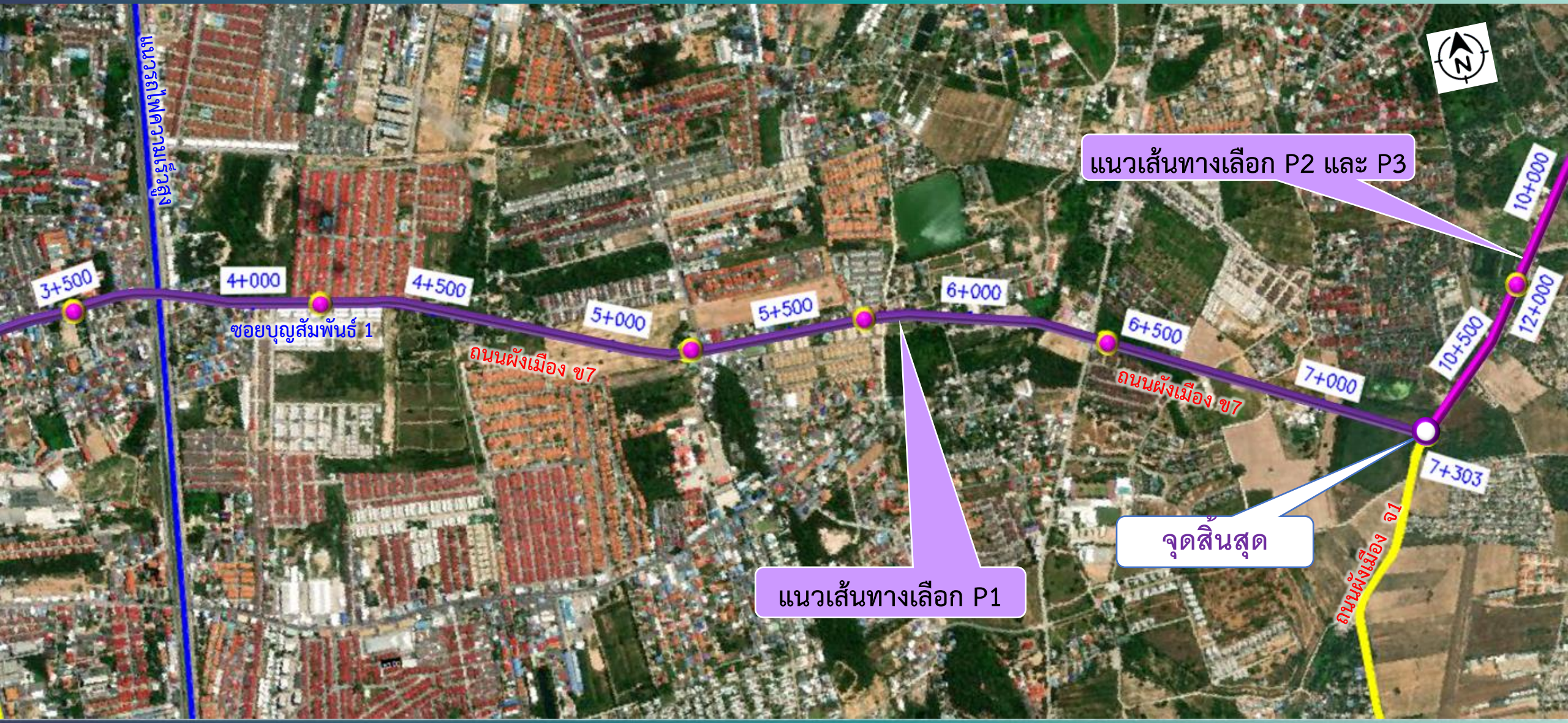


แนวทางเลือก P2 และ P3

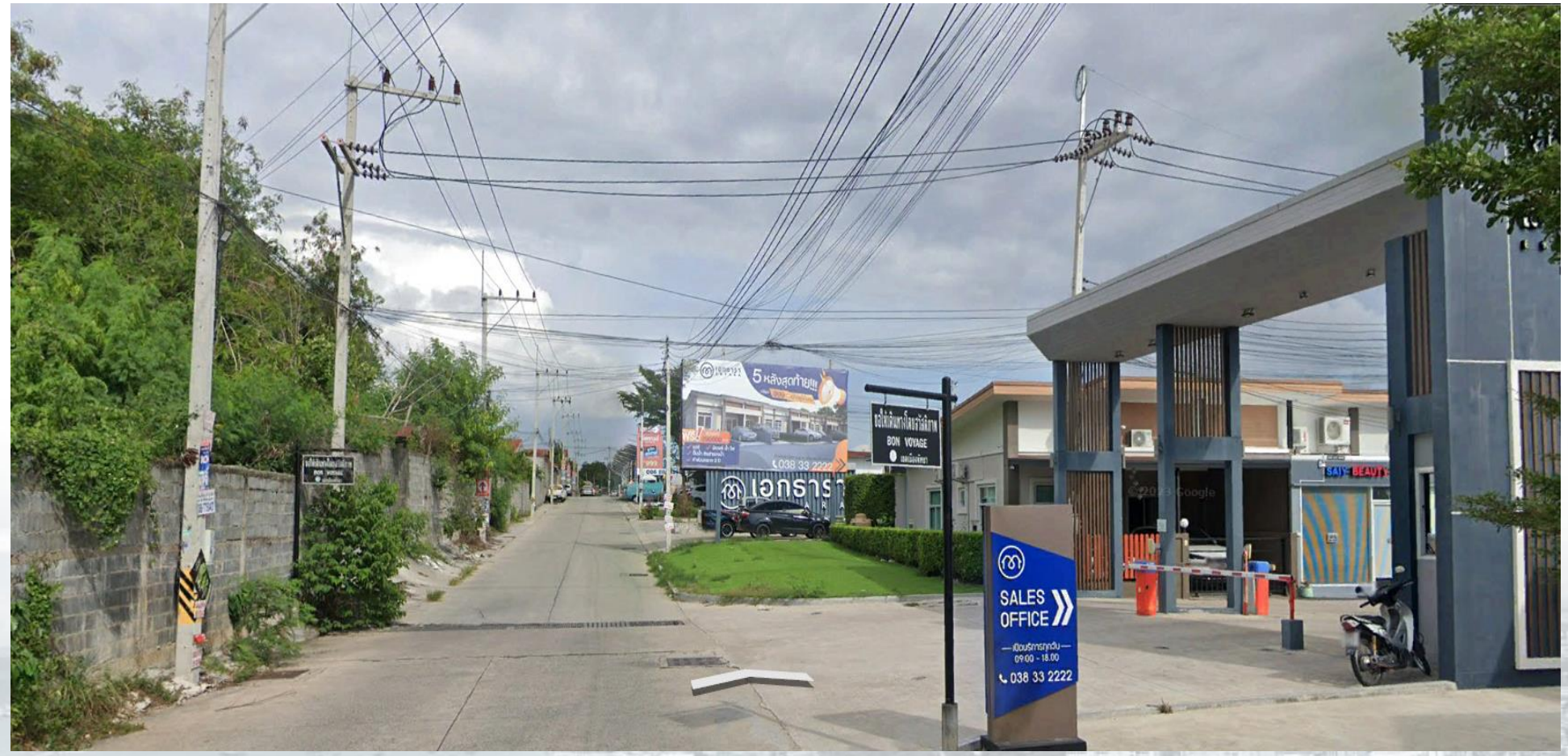
ในช่วงที่ยกระดับข้ามโครงการรถไฟทางคู่และโครงการรถไฟความเร็วสูง



แนวทางเลือก P1 ช่วงที่วิ่งไปตามถนนผังเมือง ข7



ถนนซอยบุญสัมพันธ์ 1 (ถนนผังเมือง ข7 จะขยายเขตทางเป็น 16 ม.)

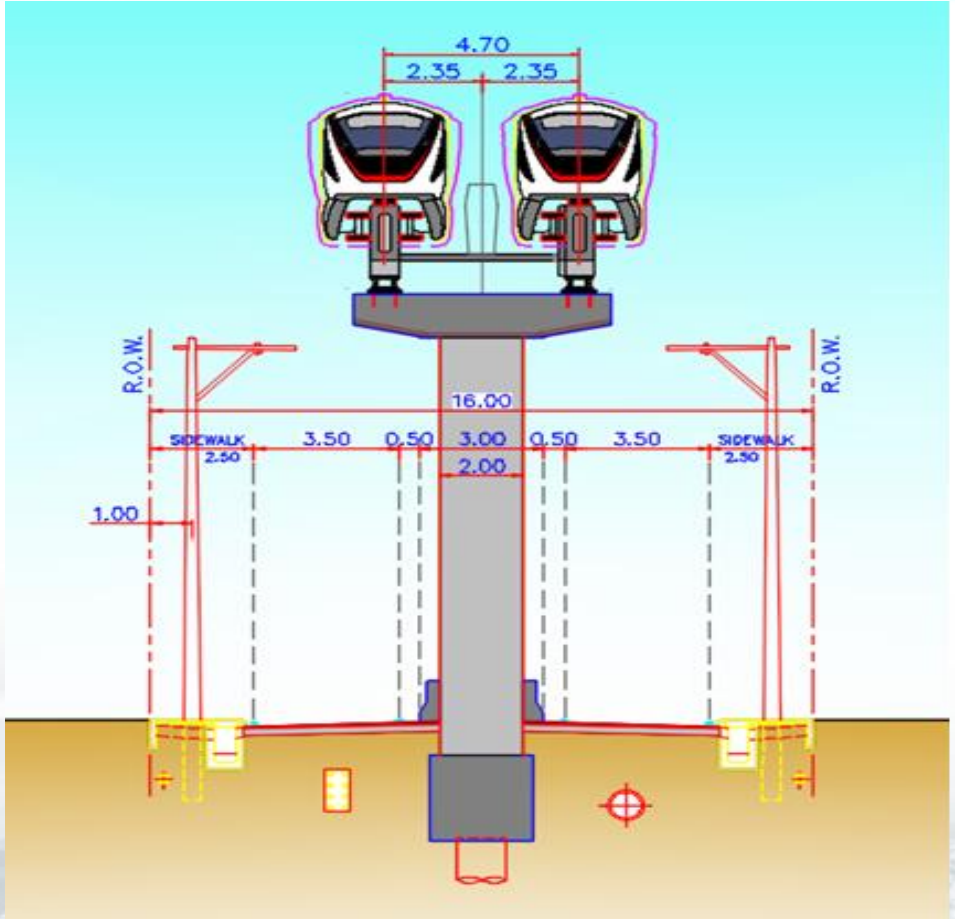


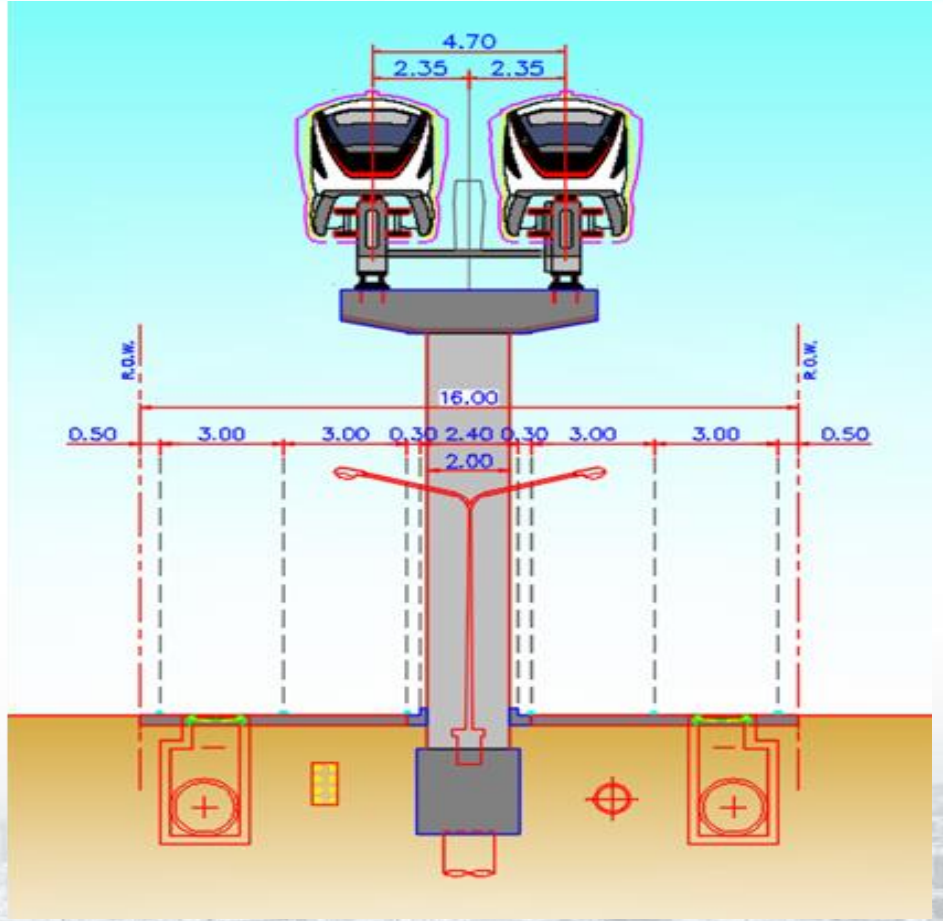
ลักษณะกายภาพของถนนซอยบุญสัมพันธ์ 1 ปัจจุบัน (เขตทางประมาณ 9 ม.)

(ถนนผังเมือง ข7 ขยายเขตทางเป็น 16 ม.)

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ P1

ถนนซอยบุญสัมพันธ์ 1 (ถนนผังเมือง ข7 จะขยายเขตทางเป็น 16 ม.)





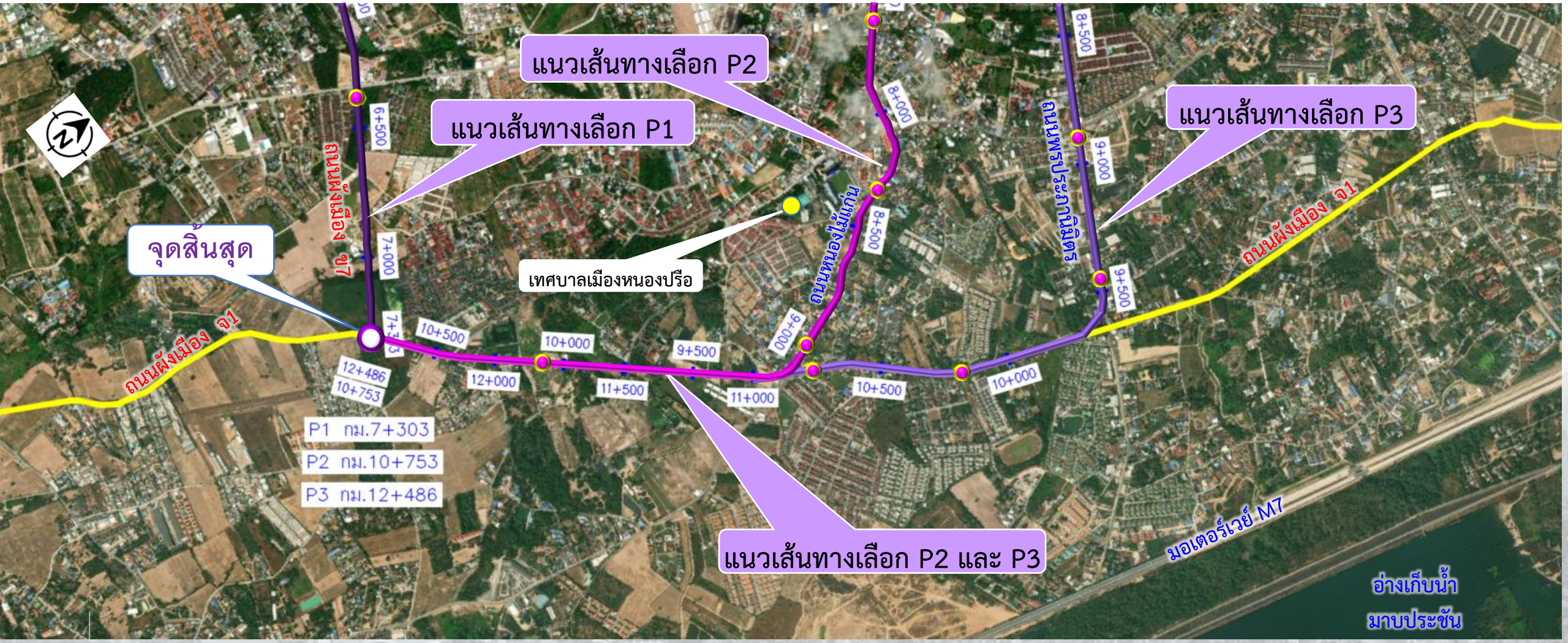
ถนนบุญสัมพันธ์ 1 ที่ขยายเขตทางเป็น 16 ม. ตามแผนการก่อสร้างถนนผังเมือง ข7

กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ แบบ 2 ช่องจราจร และแบบ 4 ช่องจราจร

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ P1

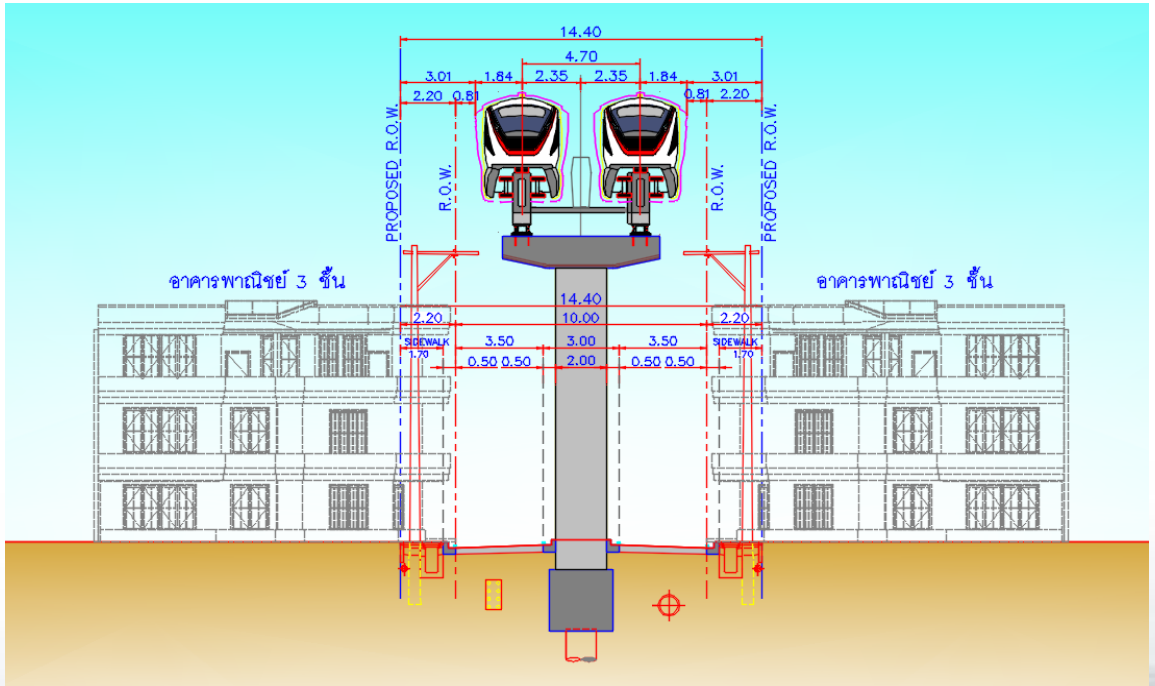
แนวทางเลือก P2 ช่วงที่วิ่งไปตามถนนมาบยายเลียและถนนหนองไม้แก่น และแนวทางเลือก P3 ช่วงที่วิ่งไปตามถนนพรประภานิมิตร

แนวทางเลือก P2 และ P3 ช่วงที่วิ่งไปตามถนนผังเมือง จ1



ถนนมาบยายเลีย

ลักษณะกายภาพของถนนมาบยายเลีย ปัจจุบัน (เขตทาง 10 ม.)

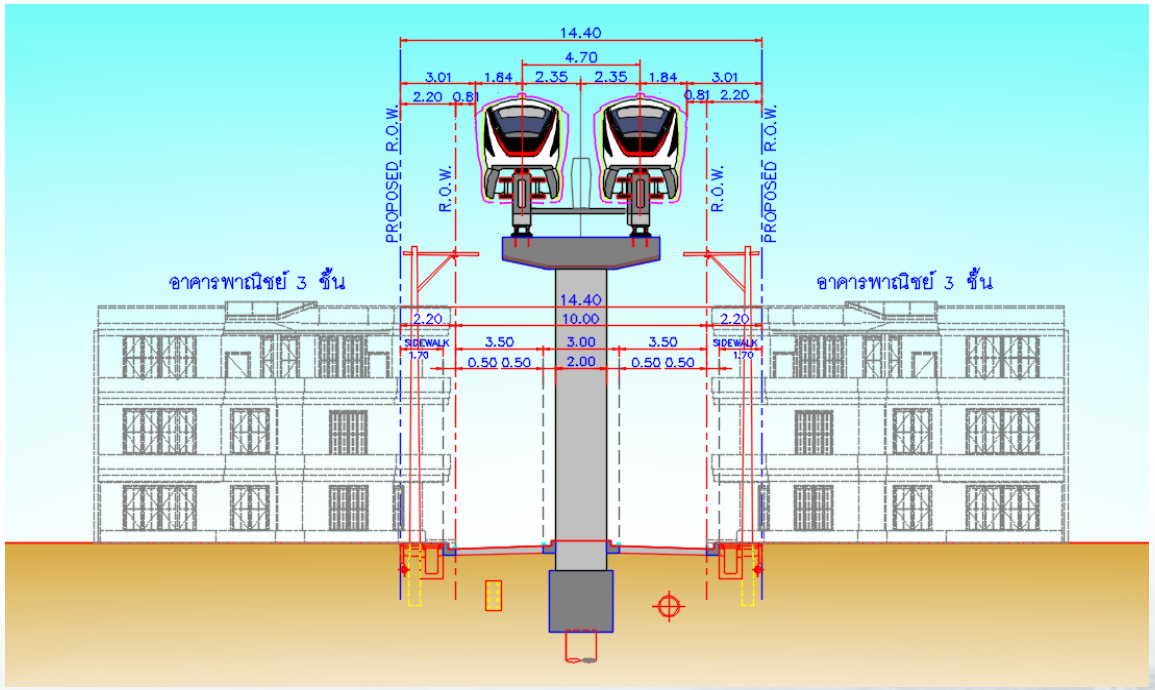


รูปตัดถนนมาบยายเลีย กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ P2

ถนนหนองไม้แก่น

ลักษณะกายภาพของถนนหนองไม้แก่น ปัจจุบัน (เขตทาง 9-10 ม.)

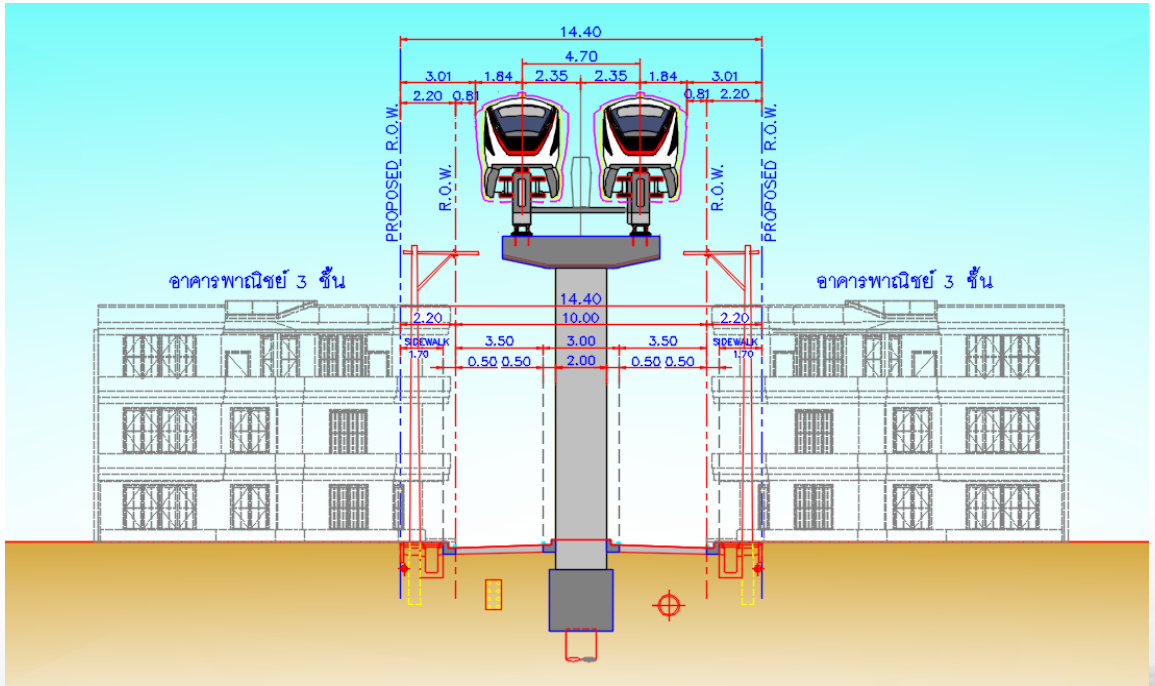


รูปตัดถนนหนองไม้แก่น กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ P2

ถนนพรประภานิมิตร

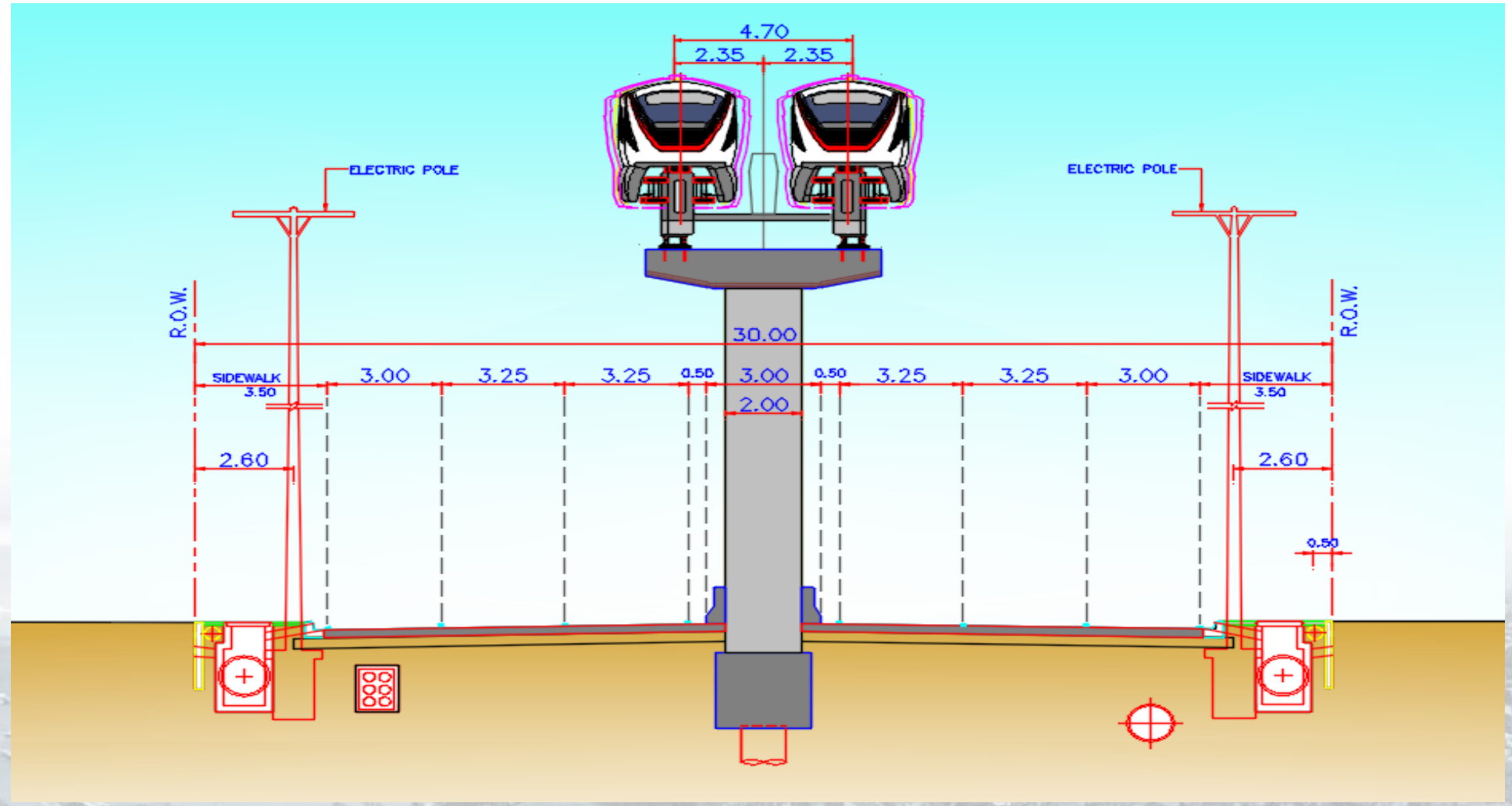
ลักษณะกายภาพของถนนพรประภานิมิตร ปัจจุบัน (เขตทาง 20 ม.)



รูปตัดถนนพรประภานิมิตร กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ P3

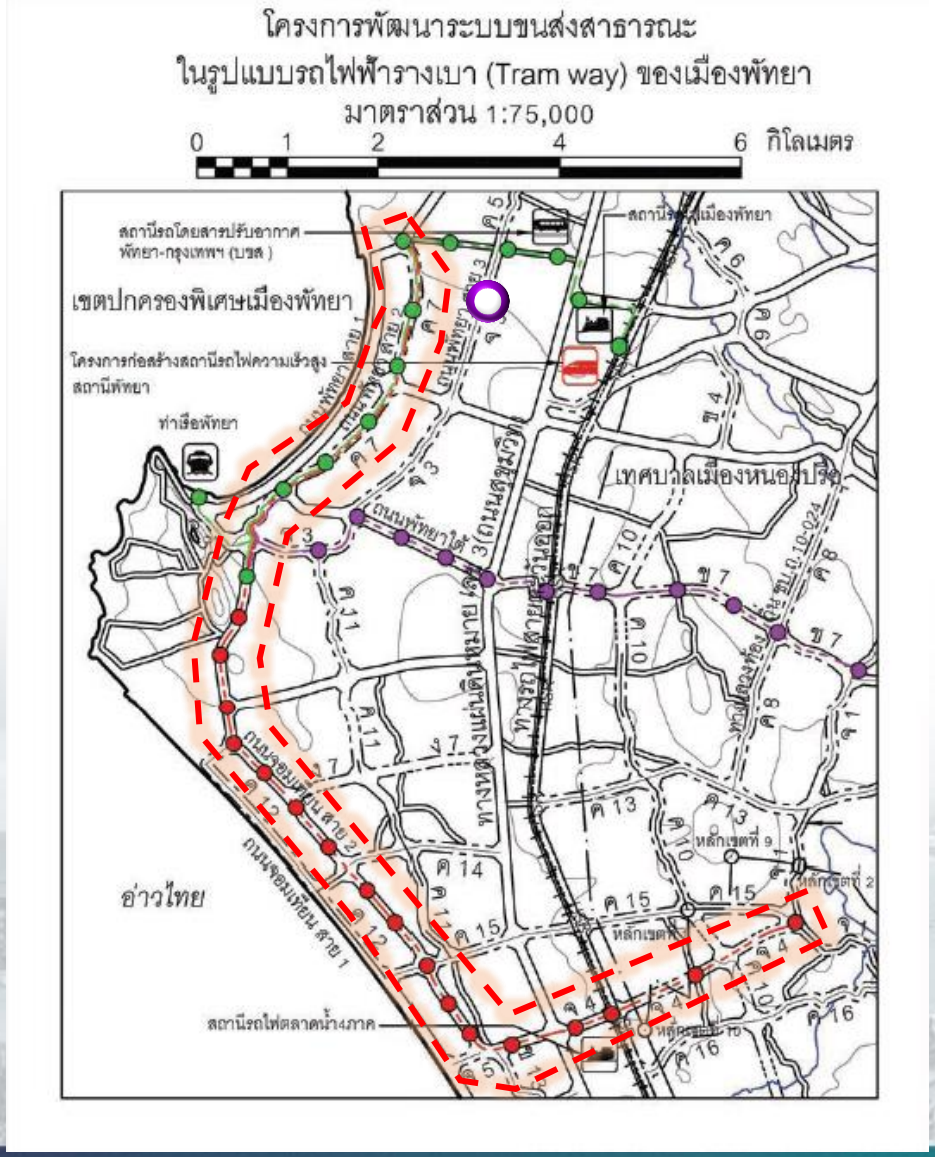
ถนนผังเมืองสาย จ1



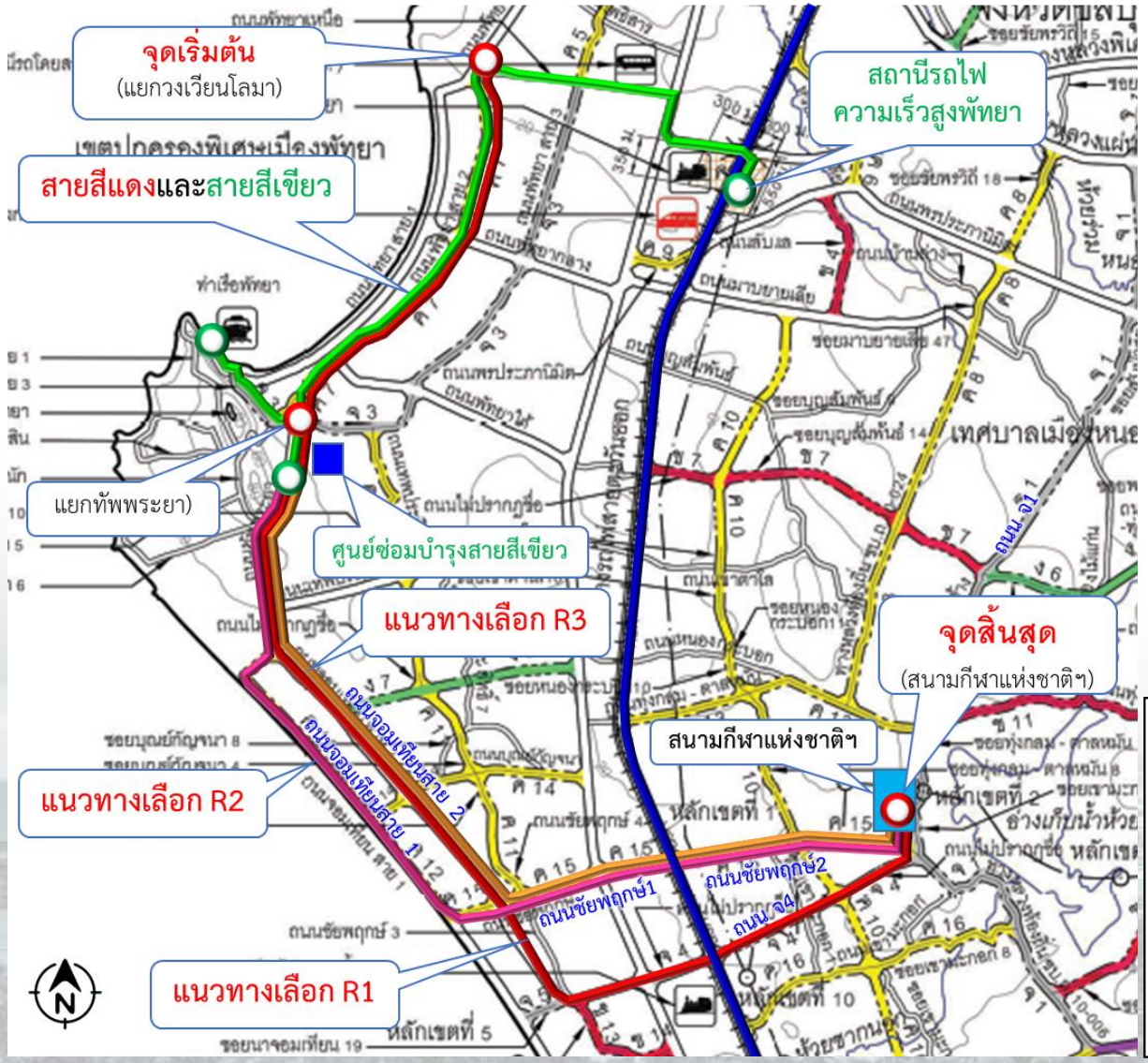
รูปตัดถนนผังเมืองสาย จ1 กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ

แนวเส้นทางเลือก
ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง
ช่วงแยกวงเวียนโลมา-แยกทัพพระยา
- สนามกีฬาฯ

การพิจารณาแนวทางเลือกของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงที่เป็นไปได้ทางวิศวกรรม



แนวเส้นทางเลือก
โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงแยกวงเวียนโลมา-แยกทัพพระยา-สนามกีฬาแห่งชาติฯ



รายละเอียดแนวเส้นทางเลือกของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงแยกวงเวียนโลมา-แยกทัพพระยา-สนามกีฬาแห่งชาติฯ

แนวทางเลือก R1 : มีจุดเริ่มต้นที่วงเวียนโลมา - ถนนพัทยาสาย 2 – ถนนทัพพระยา – ถนนจอมเทียนสาย 2 – ถนนผังเมือง จ4 - สิ้นสุดที่สนามกีฬาแห่งชาติฯ

แนวทางเลือก R2 : มีจุดเริ่มต้นที่วงเวียนโลมา - ถนนพัทยาสาย 2 – ถนนทัพพระยา – ถนนจอมเทียนสาย 1 – ถนนชัยพฤกษ์ 1 –ถนนชัยพฤกษ์ 2 - สิ้นสุดที่สนามกีฬาแห่งชาติฯ

แนวทางเลือก R3 : มีจุดเริ่มต้นที่วงเวียนโลมา - ถนนพัทยาสาย 2 – ถนนทัพพระยา – ถนนจอมเทียนสาย 2 – ถนนชัยพฤกษ์ 1 –ถนนชัยพฤกษ์ 2 - สิ้นสุดที่สนามกีฬาแห่งชาติฯ

สัญลักษณ์

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ตามแนวทางเลือกที่ R1 (14.97 กม.)
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ตามแนวทางเลือกที่ R2 (14.37 กม.)
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ตามแนวทางเลือกที่ R3 (13.70 กม.)
- โครงการรถไฟความเร็วสูง และแนวรถไฟทางคู่

ความกว้างของเขตทาง

- ก ขนาดเขตทาง 12.00 เมตร
- ข ขนาดเขตทาง 16.00 เมตร
- ค ขนาดเขตทาง 20.00 เมตร
- ง ขนาดเขตทาง 25.00 เมตร
- จ ขนาดเขตทาง 30.00 เมตร
- ฉ ขนาดเขตทาง 40.00 เมตร

แนวเส้นทางเลือกของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงแยกวงเวียนโลมา-แยกทัพพระยา-สนามกีฬาแห่งชาติฯ ช่วงแยกทัพพระยา - สนามกีฬาแห่งชาติฯ

แนวเส้นทางเลือกของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงแยกวงเวียนโลมา-แยกทัพพระยา-สนามกีฬาแห่งชาติฯ

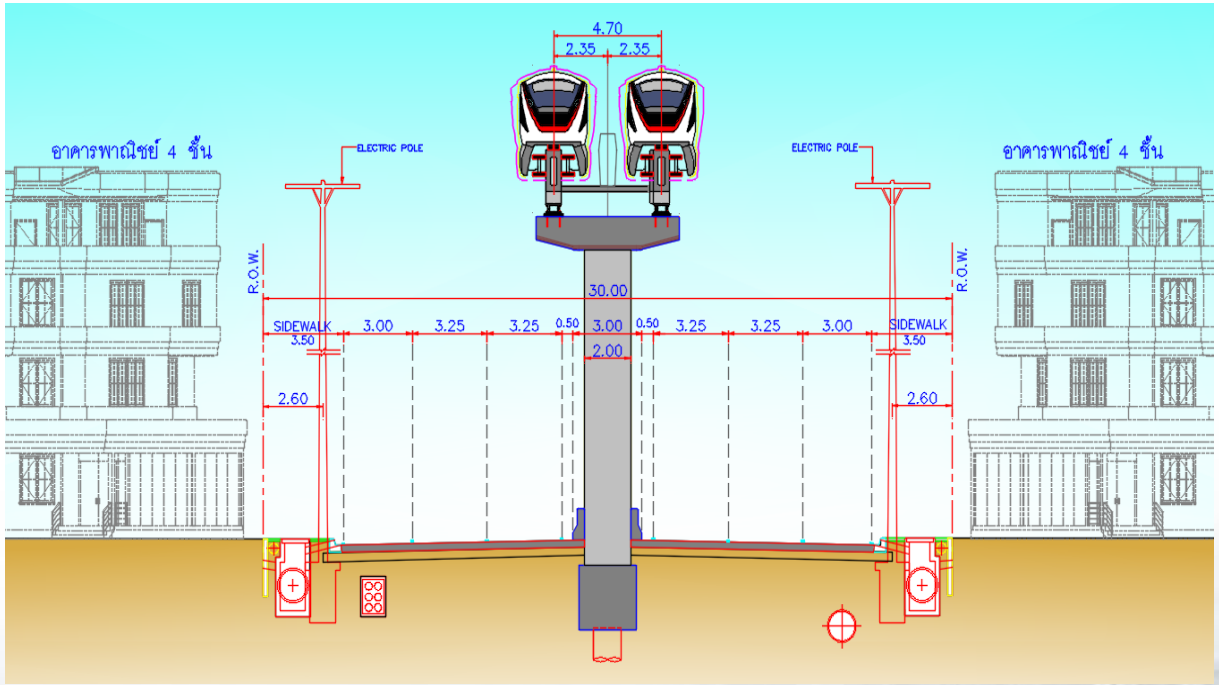
ช่วงที่ 1 แยกทัพพระยา –จอมเทียน

แนวเส้นทางเลือกของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงแยกวงเวียนโลมา-แยกทัพพระยา-สนามกีฬาแห่งชาติฯ

ช่วงที่ 2 จอมเทียน - สนามกีฬาแห่งชาติฯ

ถนนทัพพระยา

ลักษณะกายภาพของถนนทัพพระยา ปัจจุบัน (เขตทาง 30 ม.)

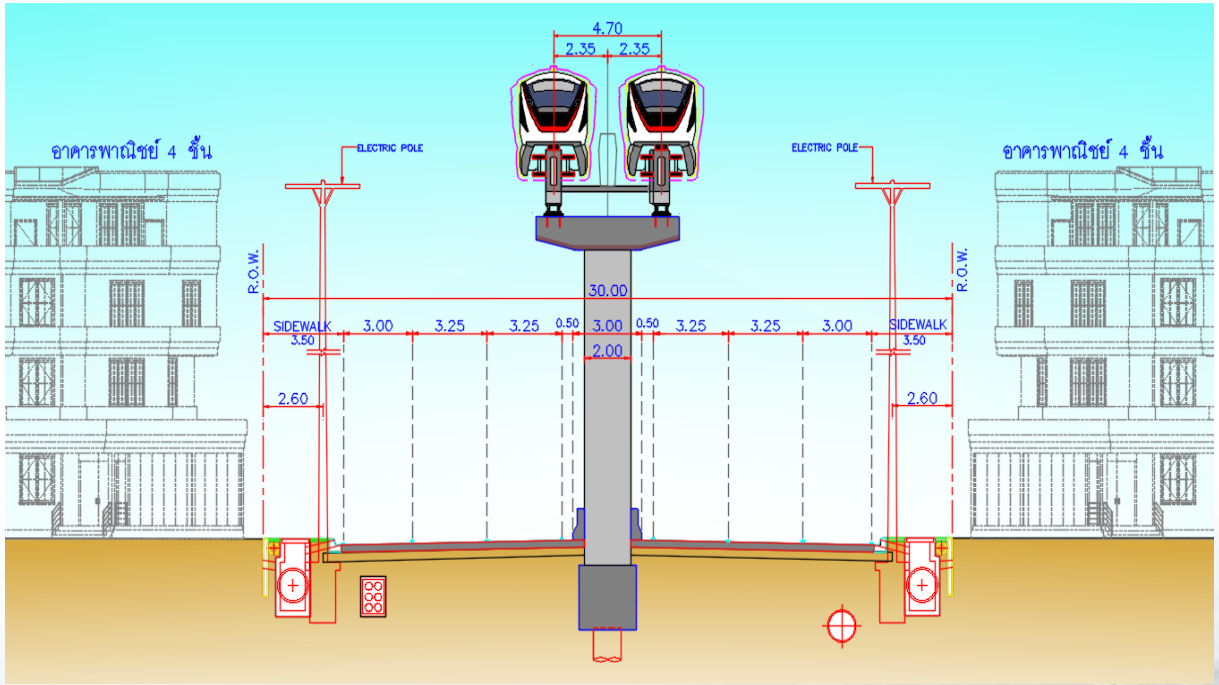


รูปตัดถนนทัพพระยา กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ R1, R2 และ R3

ถนนจอมเทียนสาย 2

ลักษณะกายภาพของถนนจอมเทียนสาย 2 ปัจจุบัน (เขตทาง 30 ม.)



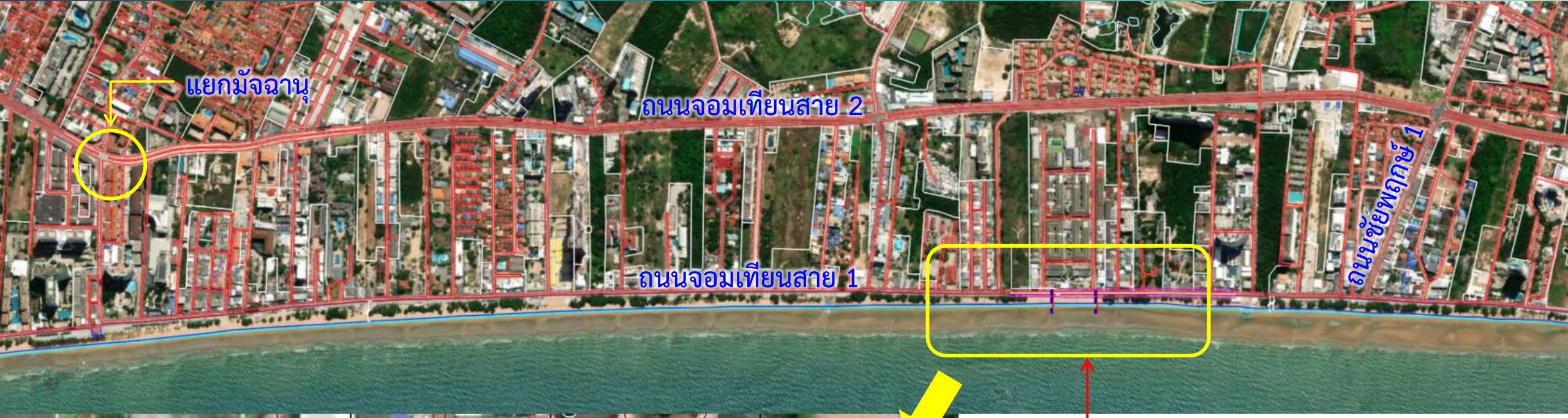
รูปตัดถนนจอมเทียนสาย 2 กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ R2 และ R3

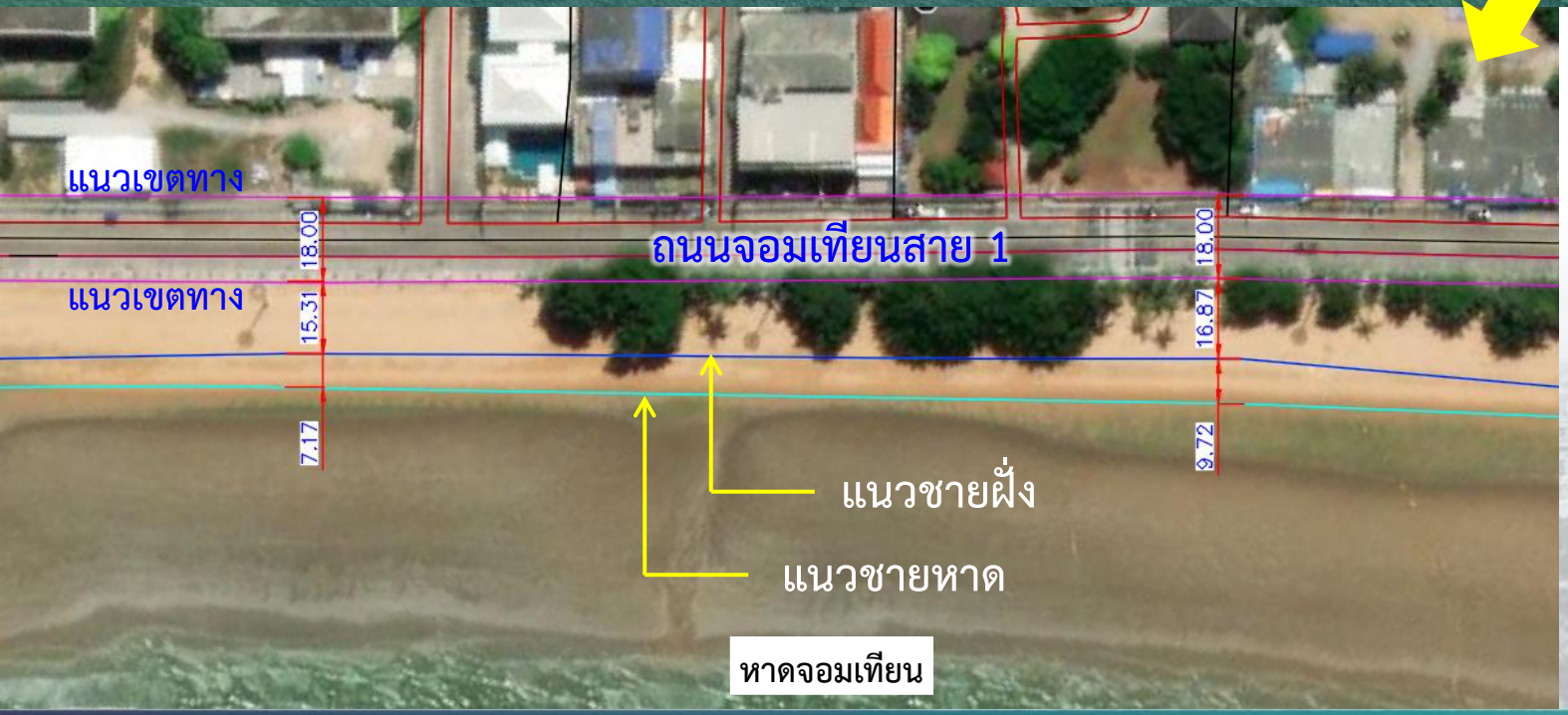
ถนนจอมเทียนสาย 1

ลักษณะกายภาพของถนนจอมเทียนสาย 1 ปัจจุบัน (เขตทาง 20 ม.)

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ R2

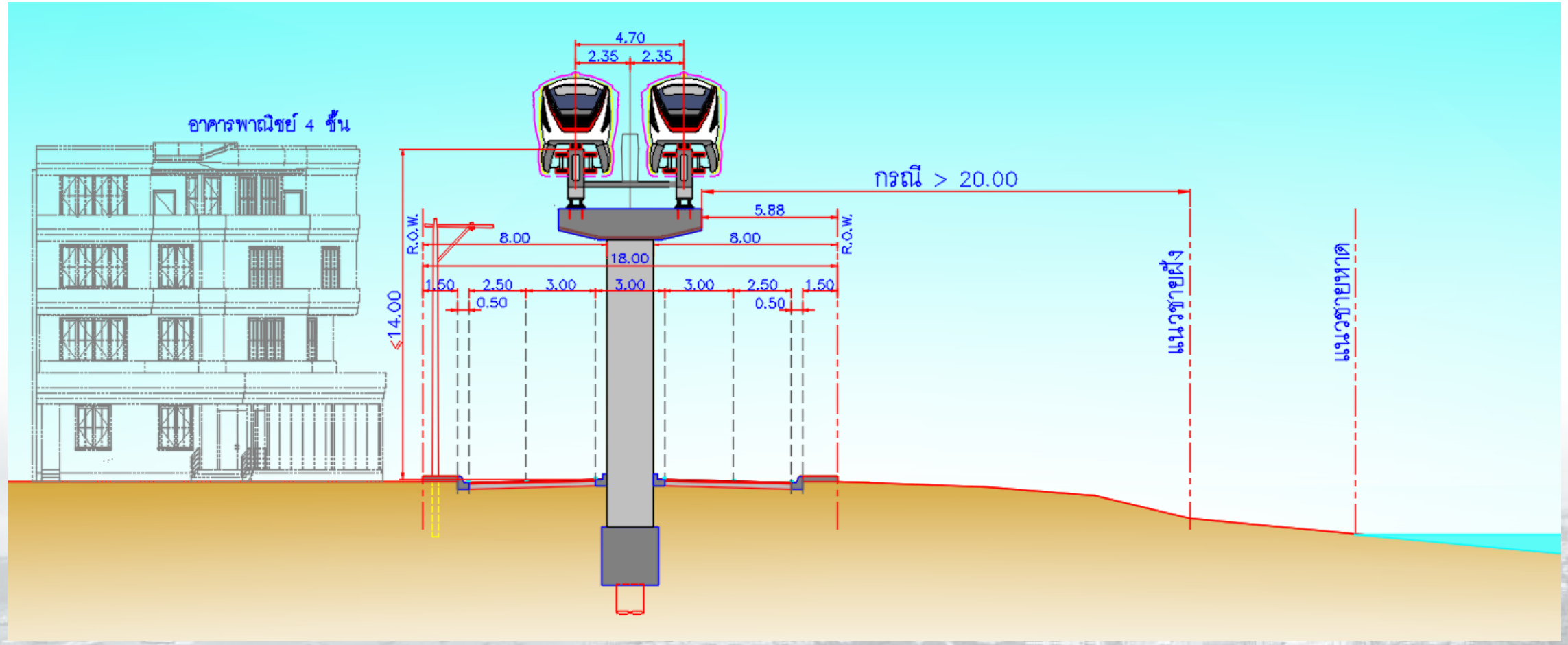


ช่วงที่แนวชายฝั่งอยู่ใกล้
แนวถนนมากที่สุด



แนวเขตชายฝั่ง
ของหาดจอมเทียน

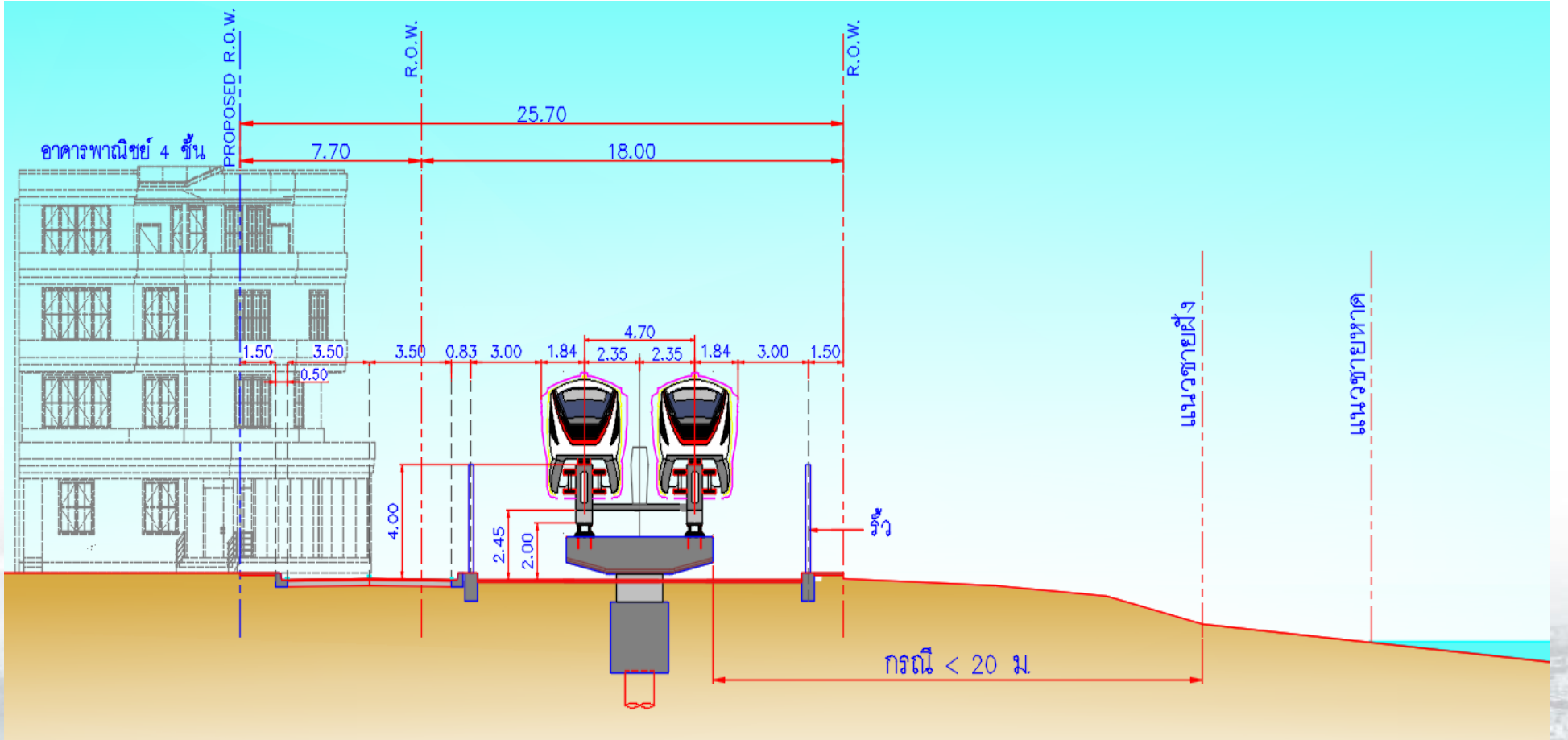
ถนนจอมเทียนสาย 1



รูปตัดถนนจอมเทียนสาย 1 กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งยกระดับของโครงการวาง

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ R2

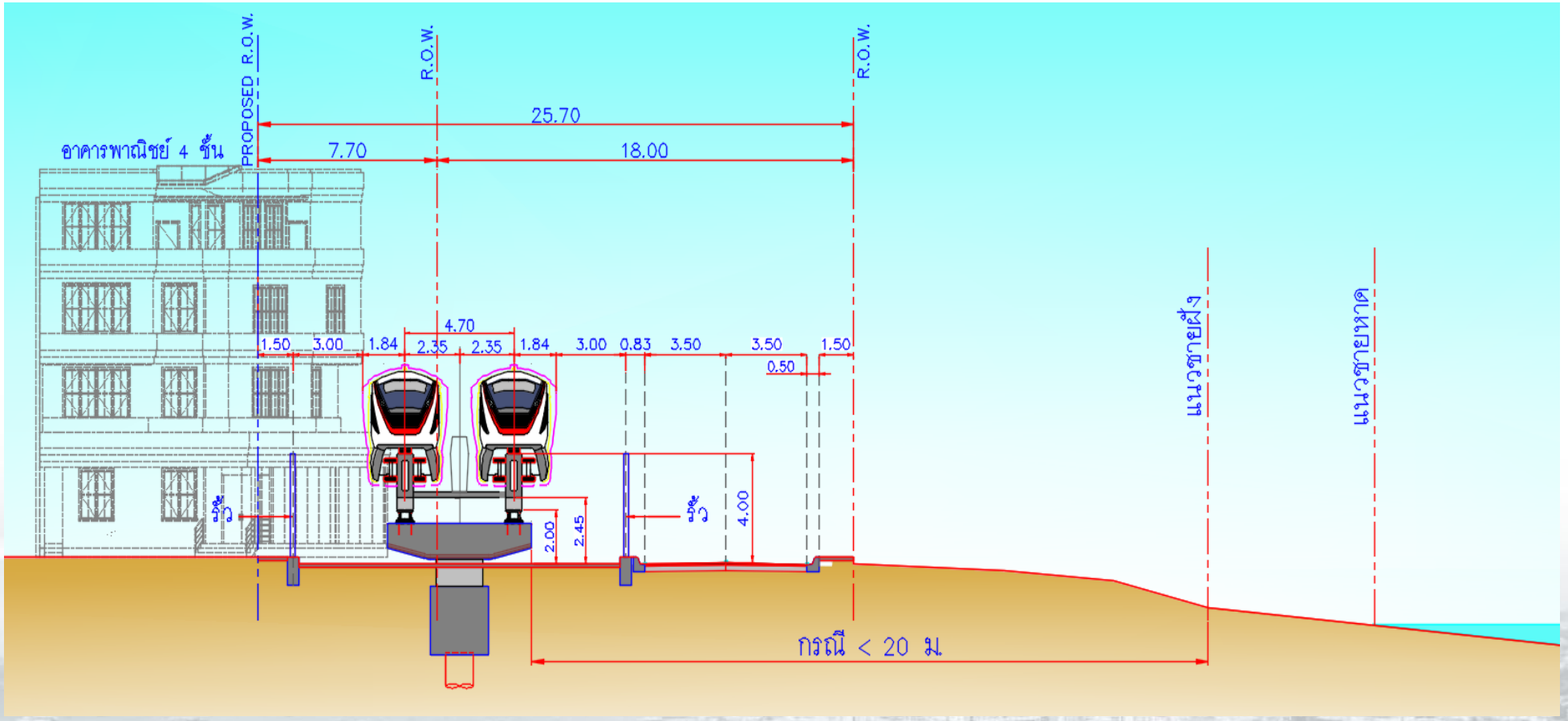
ถนนจอมเทียนสาย 1



รูปตัดถนนจอมเทียนสาย 1 กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการในช่วงที่โครงสร้างทางวิ่งอยู่ห่างจากแนวชายฝั่งน้อยกว่า 20 ม. และก่อสร้างโครงทร้างทางวิ่งฝั่งขวาของแนวเขตทาง

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ R2

ถนนจอมเทียนสาย 1



รูปตัดถนนจอมเทียนสาย 1 กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการในช่วงที่โครงสร้างทางวิ่งอยู่ห่างจากแนวชายฝั่งน้อยกว่า 20 ม. และก่อสร้างโครงทร้างทางวิ่งฝั่งซ้ายของแนวเขตทาง (แนวรั้วจะบดบังอาคารด้านข้าง)

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ R2

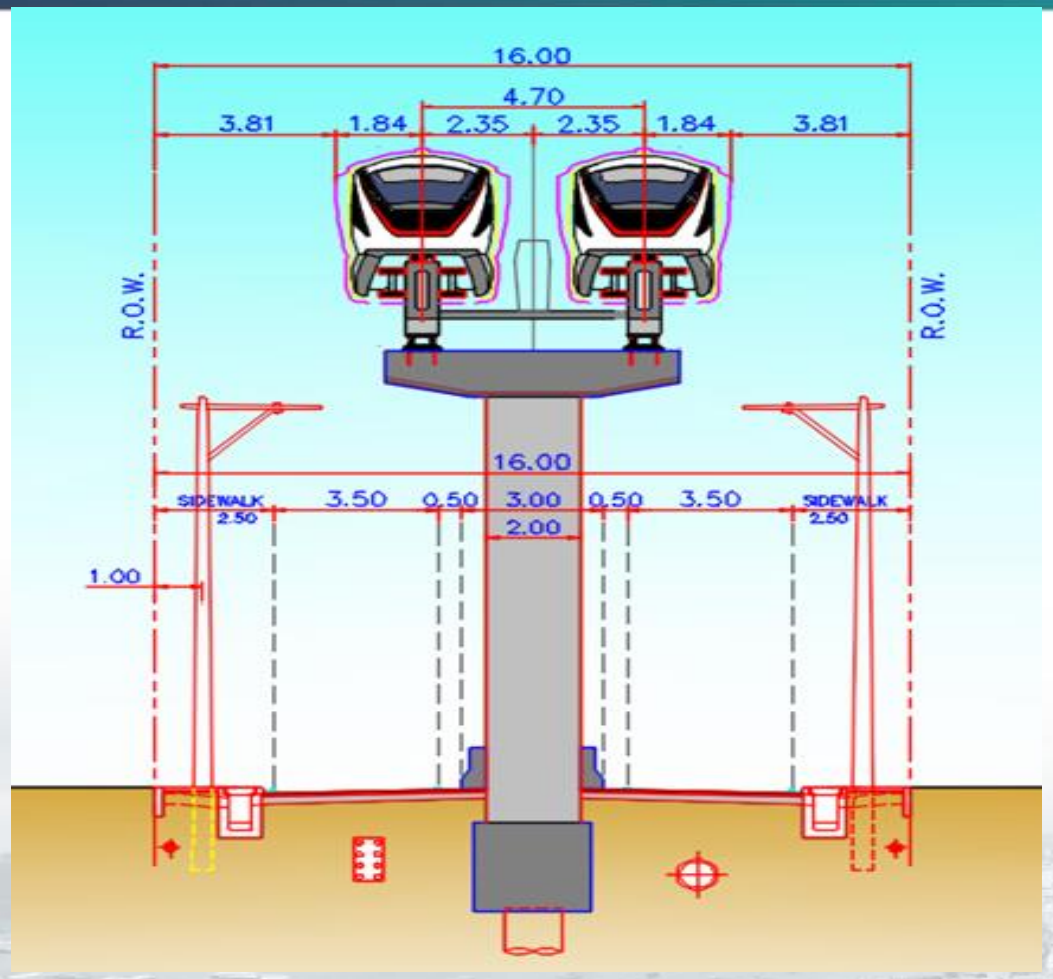
ถนนชัยพฤกษ์ 1

ลักษณะกายภาพของถนนชัยพฤกษ์ 1 ปัจจุบัน (เขตทาง 16 ม.)

ลักษณะกายภาพของถนนชัยพฤกษ์ 1 ปัจจุบัน (เขตทาง 12 ม.)

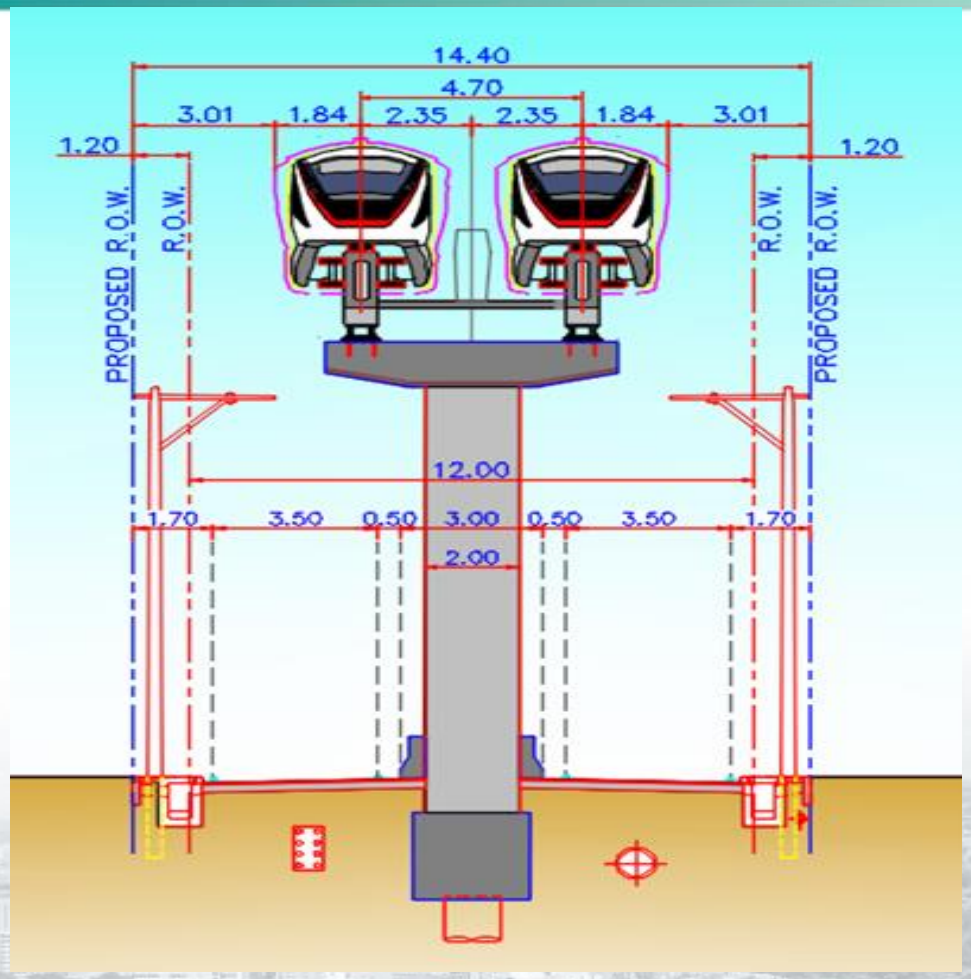
หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ R2 และ R3

ถนนชัยพฤกษ์ 1



รูปตัดถนนชัยพฤกษ์ 1 กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ

(ในช่วงเขตทางกว้าง 16 ม.)



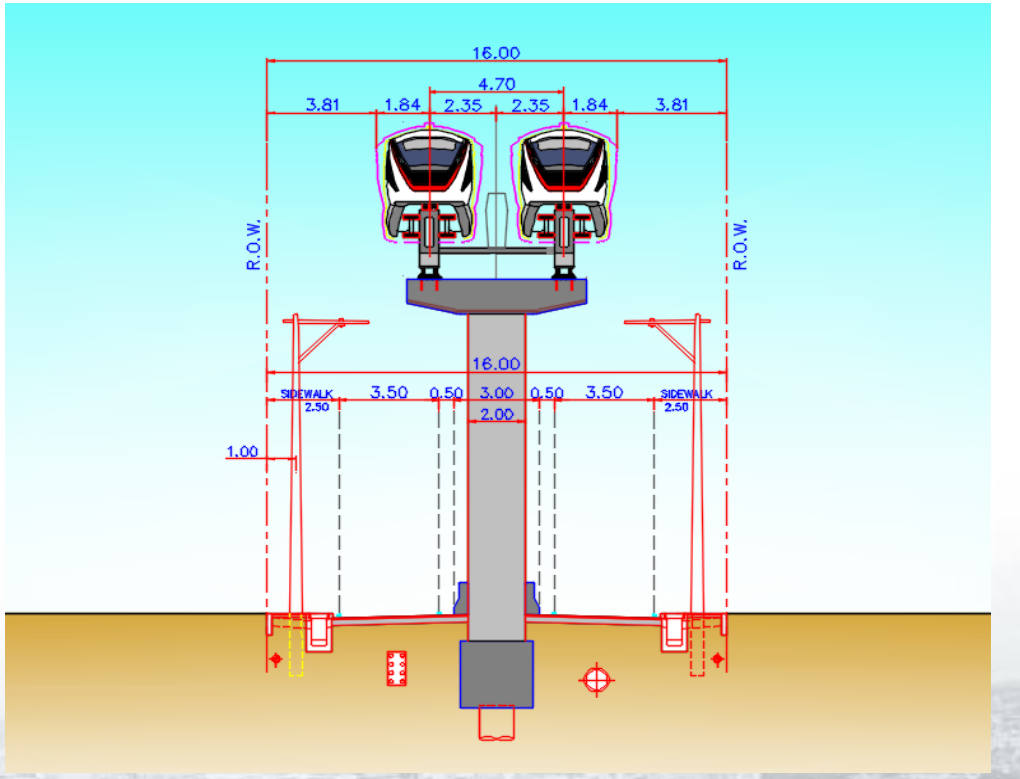
รูปตัดถนนชัยพฤกษ์ 1 กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ

(ในช่วงเขตทางกว้าง 12 ม.)

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ R2 และ R3

ถนนชัยพฤกษ์ 2

ลักษณะกายภาพของถนนชัยพฤกษ์ 2 ปัจจุบัน (เขตทาง 16 ม.)

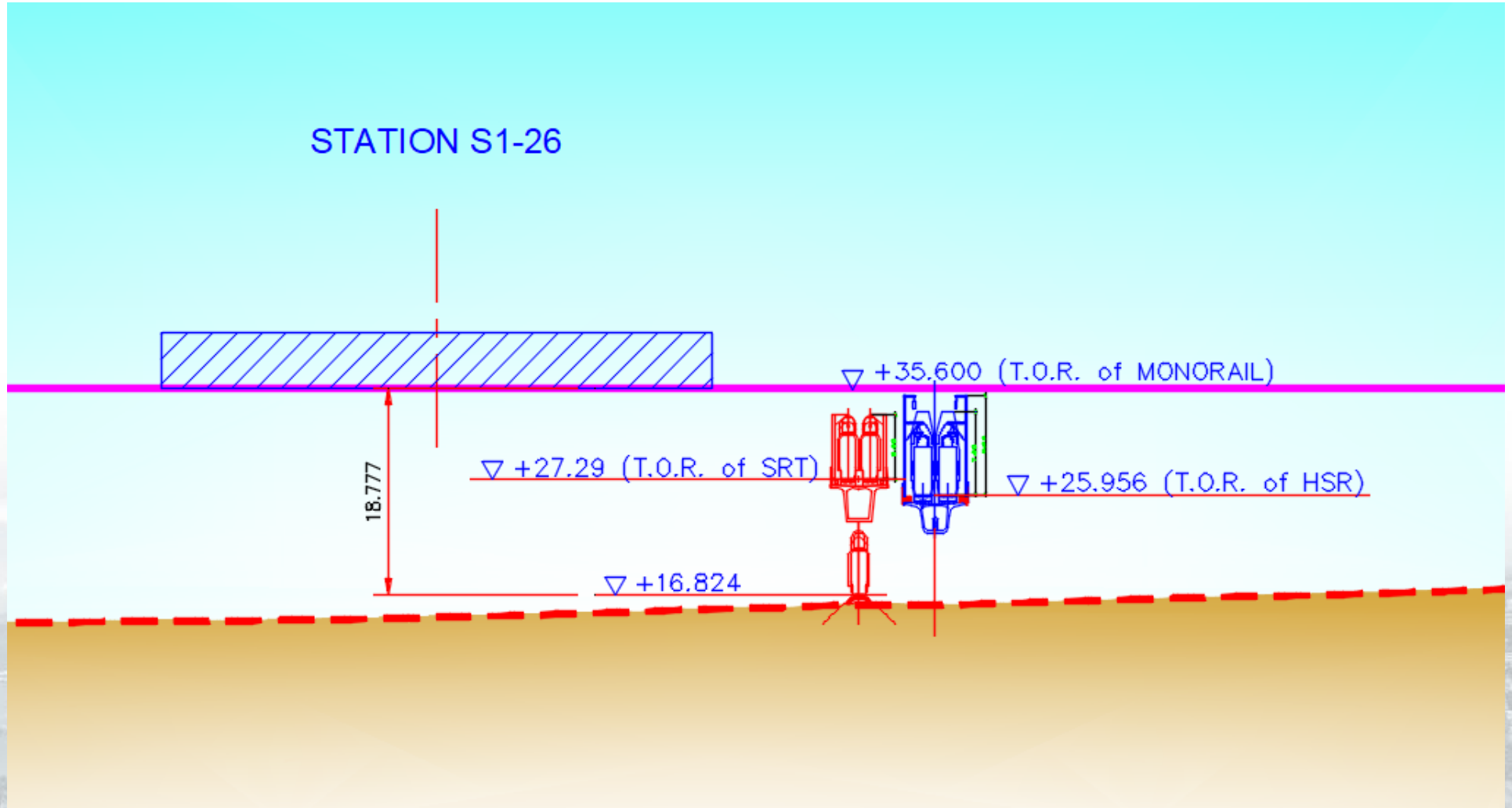


รูปตัดถนนชัยพฤกษ์ 2 กรณีมีโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ

หมายเหตุ : เป็นถนนตามแนวทางเลือกที่ R2 และ R3

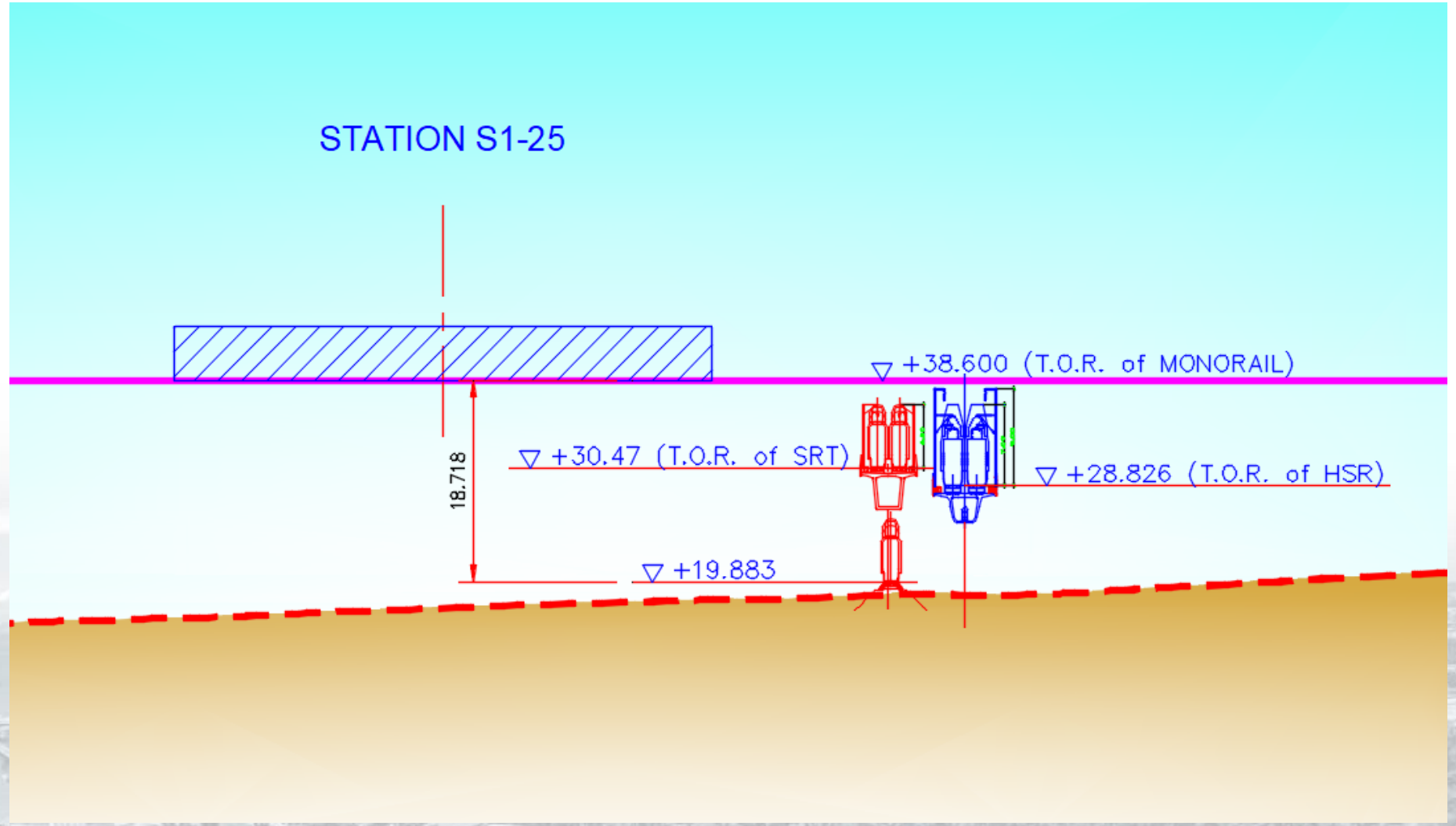
แนวทางเลือก R1

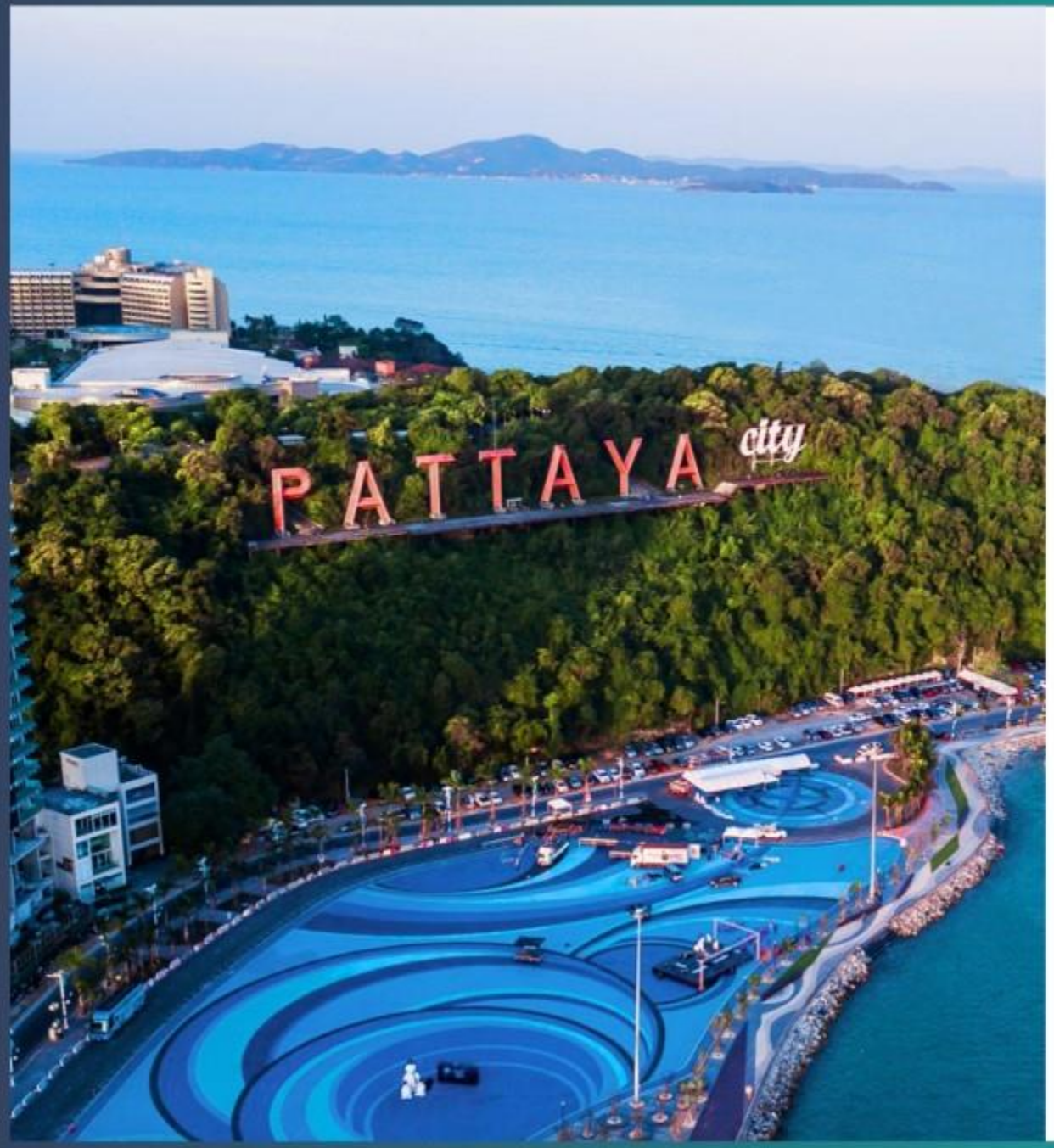
ในช่วงที่ยกระดับข้ามโครงการรถไฟทางคู่และโครงการรถไฟความเร็วสูง



แนวทางเลือก R2 และ R3

ในช่วงที่ยกระดับข้ามโครงการรถไฟทางคู่และโครงการรถไฟความเร็วสูง





หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทาง

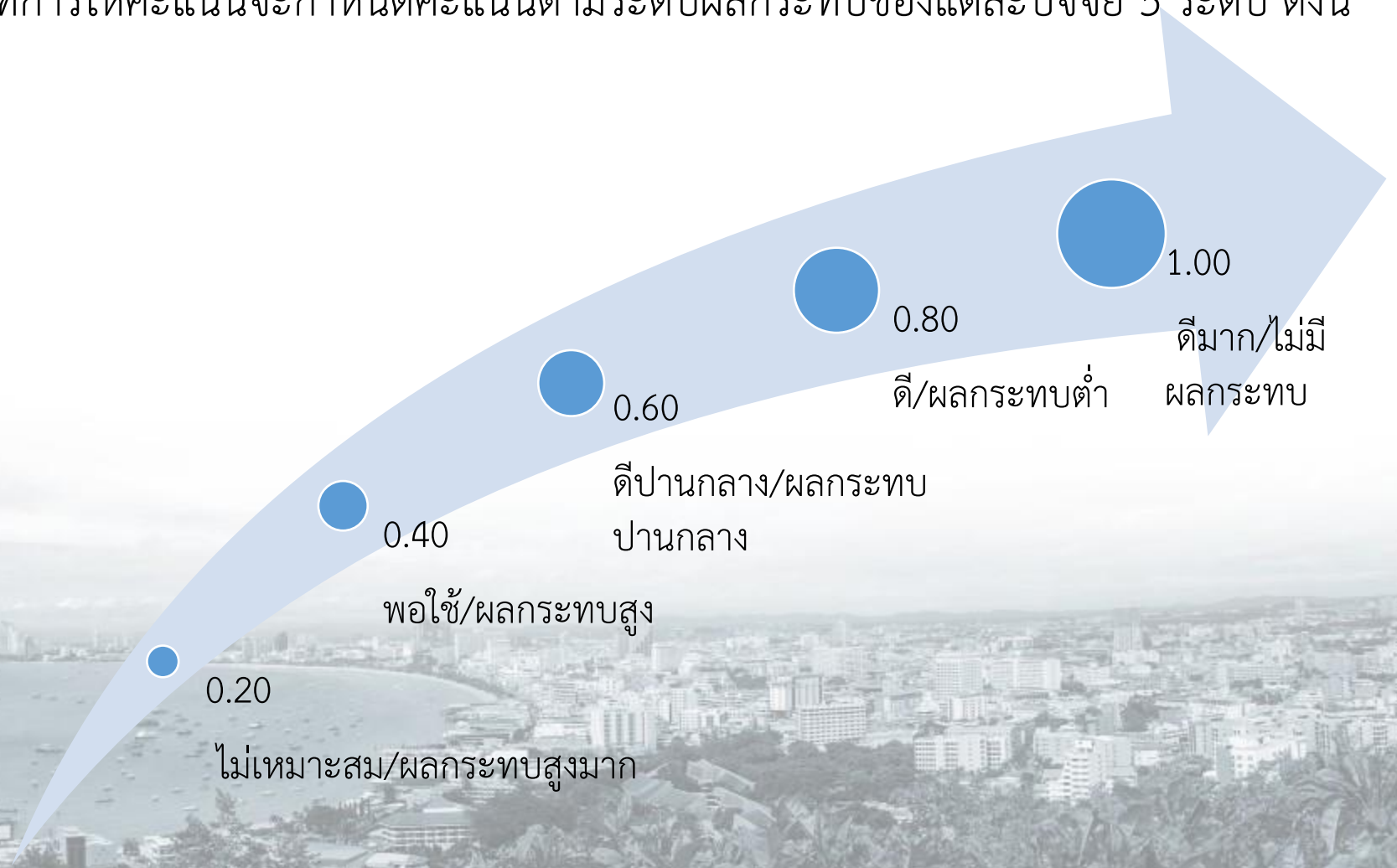
ปัจจัยการคัดเลือกแนวเส้นทาง

ลำดับ	การพิจารณาเปรียบเทียบ	คะแนน
1	ด้านวิศวกรรม	15
	1.1 ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างก่อสร้าง	5
	1.2 ความเหมาะสมของแนวเส้นทางด้านวิศวกรรม	
	1.2.1 กายภาพทางราบของแนวเส้นทาง	5
	1.2.2 กายภาพทางดิ่งของแนวเส้นทาง	5
2	ด้านการให้บริการผู้โดยสาร	20
	2.1 ปริมาณผู้โดยสาร	20
3	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30
	3.1 ค่าก่อสร้าง	10
	3.2 ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน/ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง	10
	3.3 ผลประโยชน์ของผู้ใช้ทาง	10
4	ด้านการเวนคืน	15
	4.1 ผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดิน	7.5
	4.2 ผลกระทบด้านการเวนคืนสิ่งปลูกสร้าง	7.5
5	ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	20
	5.1 ผลกระทบคุณภาพอากาศ - เสียง - ความสั่นสะเทือน	5.0
	5.2 ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง	5.0
	5.3 ผลกระทบด้านทัศนียภาพ	5.0
	5.4 ผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภค	5.0
รวมทั้งสิ้น		100

เกณฑ์การให้คะแนน

การเปรียบเทียบปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่ปรึกษาจะกำหนดน้ำหนักคะแนนเท่ากันทุกปัจจัย โดยใช้วิธีการเปรียบเทียบเชิงคุณภาพ โดยเกณฑ์การให้คะแนนจะกำหนดคะแนนตามระดับผลกระทบของแต่ละปัจจัย 5 ระดับ ดังนี้

-



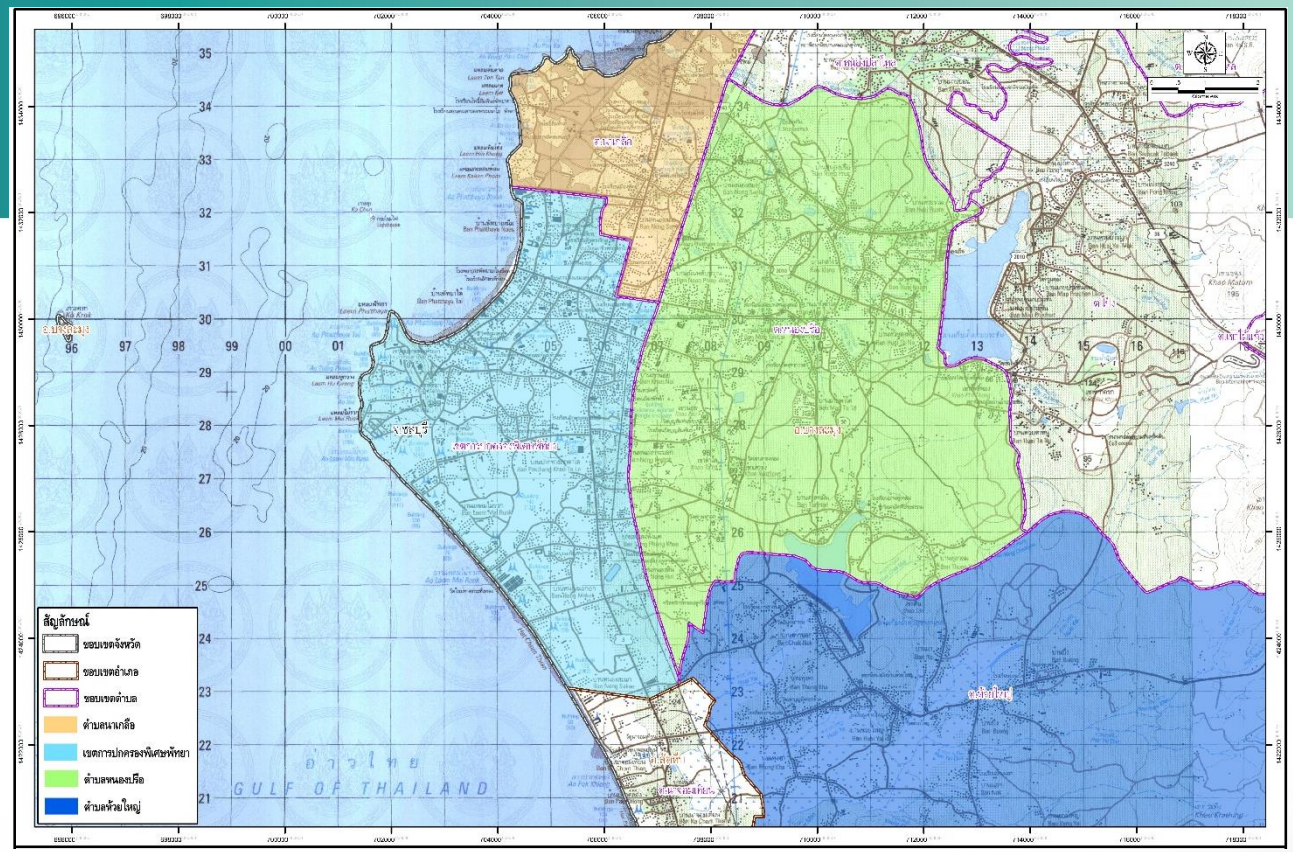
การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

เหตุผลและความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 และตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนพิเศษ 3ง เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2562 กำหนดว่า "***ระบบขนส่งมวลชนที่ใช้ราง***" ***ต้องจัดทำรายงาน EIA*** เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และนำเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2561	การตรวจสอบ	ผลการตรวจสอบ
21	ระบบขนส่งมวลชนที่ใช้รางทุกขนาด	สผ.	- แนวเส้นทางโครงการจัดเป็นระบบการขนส่งทางราง

วัตถุประสงค์ของการศึกษา และพื้นที่ศึกษา



วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อสำรวจสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันที่คาดว่าอาจจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ หรืออาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงการ
- เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น ทั้งในกรณีที่ไม่มีการพัฒนาโครงการ และกรณีที่มีการพัฒนาโครงการในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

พื้นที่ศึกษา

- ครอบคลุมข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (หนองปรือ-แยกทัพพระยา)

จังหวัด	อำเภอ	เขตการปกครอง/ตำบล
ชลบุรี	บางละมุง	เขตการปกครองพิเศษพัทยา
		นาเกลือ
		หนองปรือ
1 จังหวัด	**1 อำเภอ**	**1 เขตปกครอง/2 ตำบล**

โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (วงเวียนปลาโลมา - แยกทัพพระยา -สนามกีฬา)

จังหวัด	อำเภอ	เขตการปกครอง/ตำบล
ชลบุรี	บางละมุง	เขตการปกครองพิเศษพัทยา
		นาเกลือ
		หนองปรือ
		ห้วยใหญ่
1 จังหวัด	**1 อำเภอ**	**1 เขตการปกครอง/3 ตำบล**

แนวทางศึกษา และปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา

แนวทางการศึกษา

- แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก ของ สผ.
- แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 ของ สผ.
- แนวทางการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับคณะกรรมการผู้ชานาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจสังคม สิงหาคม 2566 ของ สผ.

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา : รวม 23 ปัจจัย

ด้านกายภาพ	ด้านชีวภาพ	ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	ด้านคุณภาพชีวิต
สภาพภูมิประเทศ	นิเวศวิทยาทางบก	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	สภาพเศรษฐกิจและสังคม
ทรัพยากรดิน	นิเวศวิทยาทางน้ำ	การคมนาคมขนส่ง	การแบ่งแยกชุมชน
ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว		สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	การโยกย้ายและการเวนคืน
อุทกวิทยาน้ำผิวดินและคุณภาพน้ำผิวดิน		การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม	การสาธารณสุขและอาชีวอนามัย
น้ำทะเล		การอุตสาหกรรม	อุบัติเหตุและความปลอดภัย
อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ			สุขาภิบาล
ระดับเสียง			แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี
ความสั่นสะเทือน			แหล่งท่องเที่ยว สุนทรียภาพและทัศนียภาพ
รวม 8 ปัจจัย	รวม 2 ปัจจัย	รวม 5 ปัจจัย	รวม 8 ปัจจัย

ขั้นตอนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

รวบรวมข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางเลือก

- ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม/ด้านกฎหมาย
- สำรวจสภาพพื้นที่โครงการ
- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ

การคัดเลือก แนวเส้นทางที่เหมาะสม

แนวเส้นทางที่เหมาะสม

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (หนองปรือ-แยกทัพพระยา)
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (วงเวียนโลมา-แยกทัพพระยา-สนามกีฬาฯ)

การจัดทำ รายงาน EIA

- การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ
- การเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม
- การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
  - ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง
  - ระยะดำเนินการ

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางเลือก

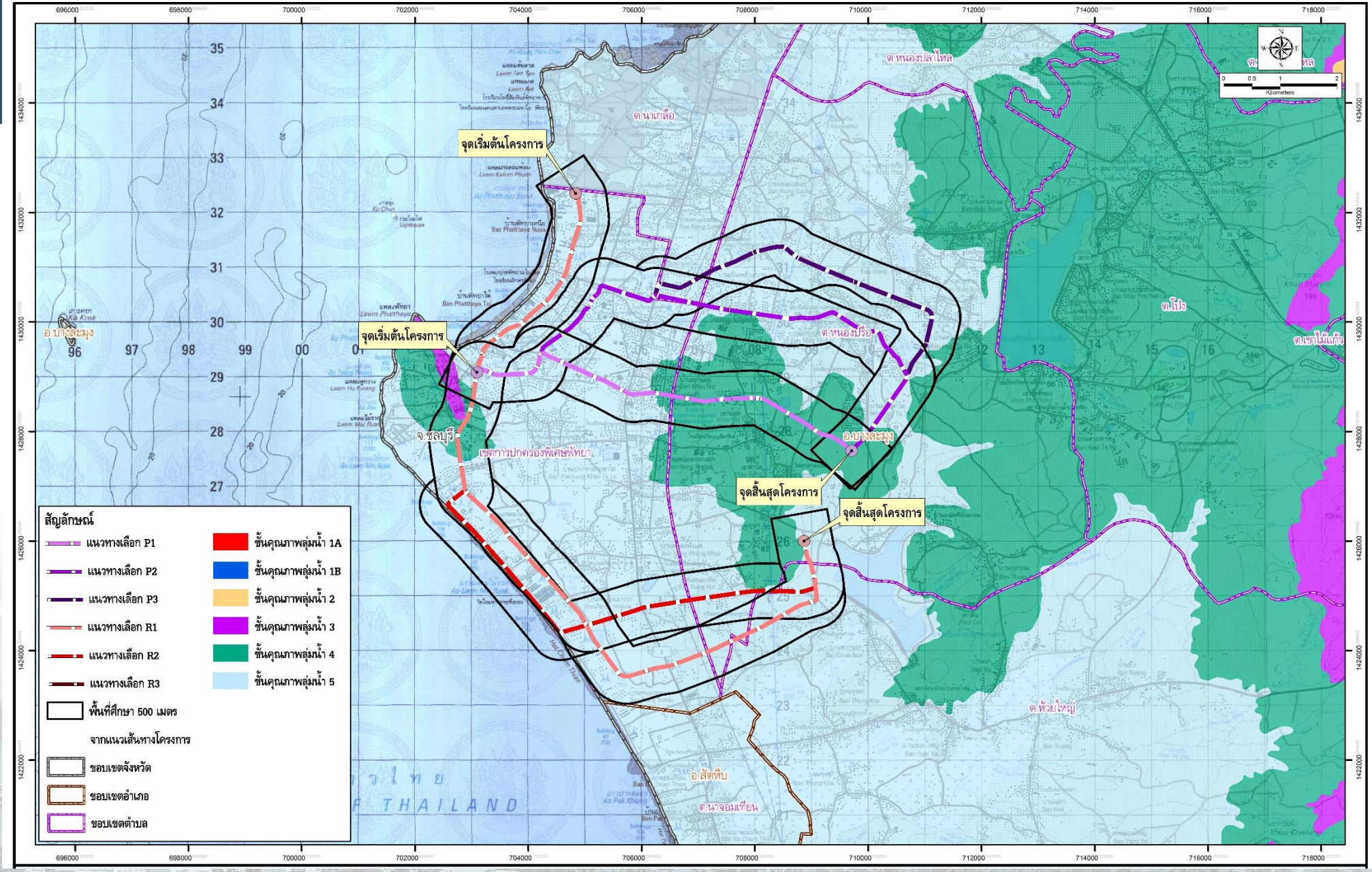
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (หนองปรือ-แยกทัพพระยา)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (วงเวียนปลาโลมา - แยกทัพพระยา -สนามกีฬา)

การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางเลือก

ผลการตรวจสอบพื้นที่ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ

ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	หน่วยงานที่ตรวจสอบ	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	- สผ. - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์	- แนวเส้นทางเลือก และพื้นที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5
พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติและนานาชาติ และพื้นที่ชุ่มน้ำพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับประเทศของประเทศไทย (แรมซาร์ไซต์)	- สผ. - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์	- แนวเส้นทางเลือก พื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่ได้อยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติและนานาชาติ และพื้นที่ชุ่มน้ำพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับประเทศของประเทศไทย (แรมซาร์ไซต์)
พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	- กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช - สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 2 (ศรีราชา) - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์	- แนวเส้นทางเลือก และพื้นที่ศึกษาไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าอนุรักษ์ สวนป่า ป่าชุมชน สวนพฤกษศาสตร์ และสวนรุกขชาติ	- กรมป่าไม้ - สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 (ชลบุรี)	- แนวเส้นทางเลือก และพื้นที่ศึกษาไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าอนุรักษ์ สวนป่า ป่าชุมชน สวนพฤกษศาสตร์ และสวนรุกขชาติ
พื้นที่ป่าชายเลนอนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี	- สำนักงานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่ 2 - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์	- แนวเส้นทางเลือก และพื้นที่ศึกษาไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนอนุรักษ์ตามมติคณะรัฐมนตรี

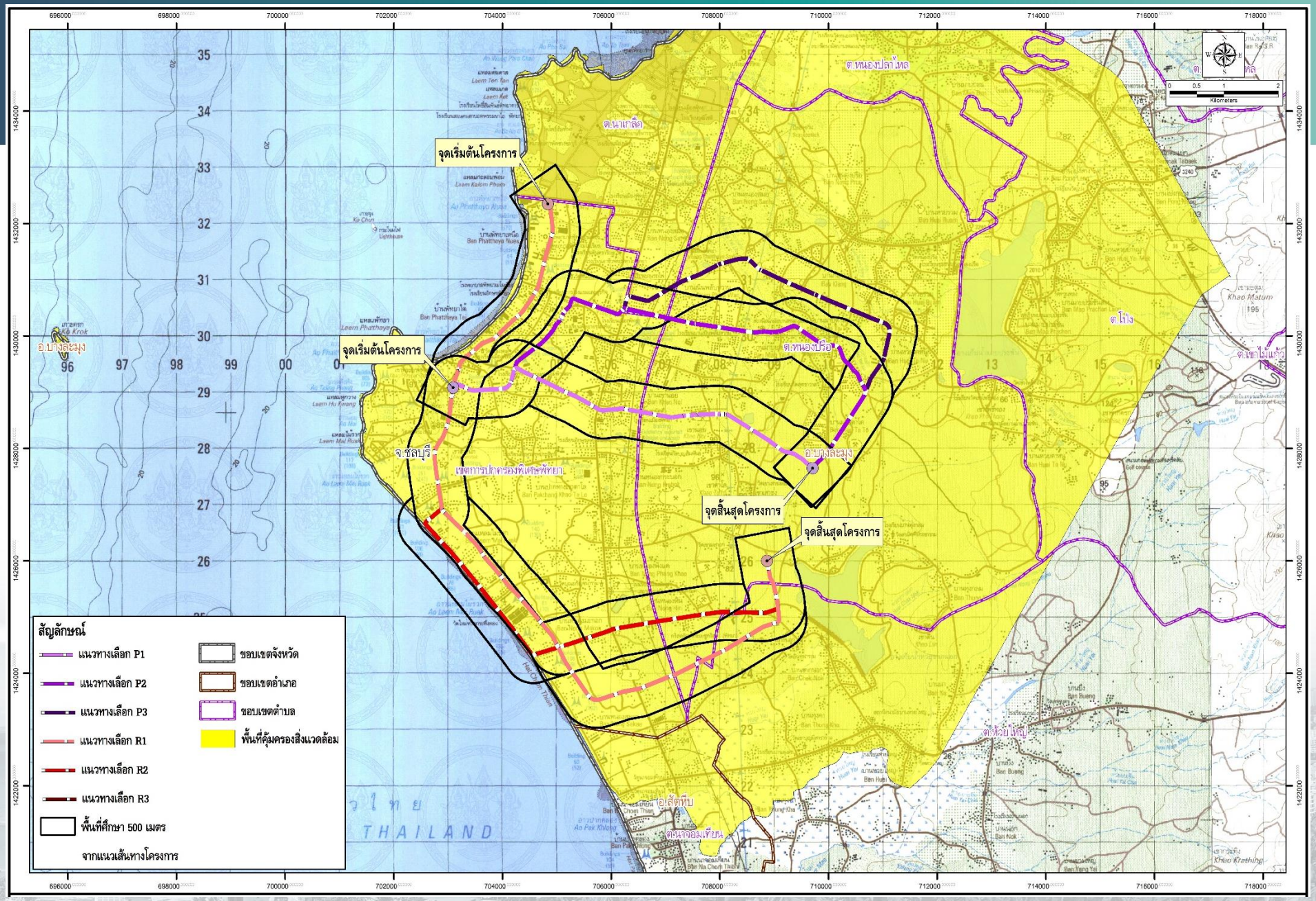


พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่แนวทางเลือกตัดผ่าน

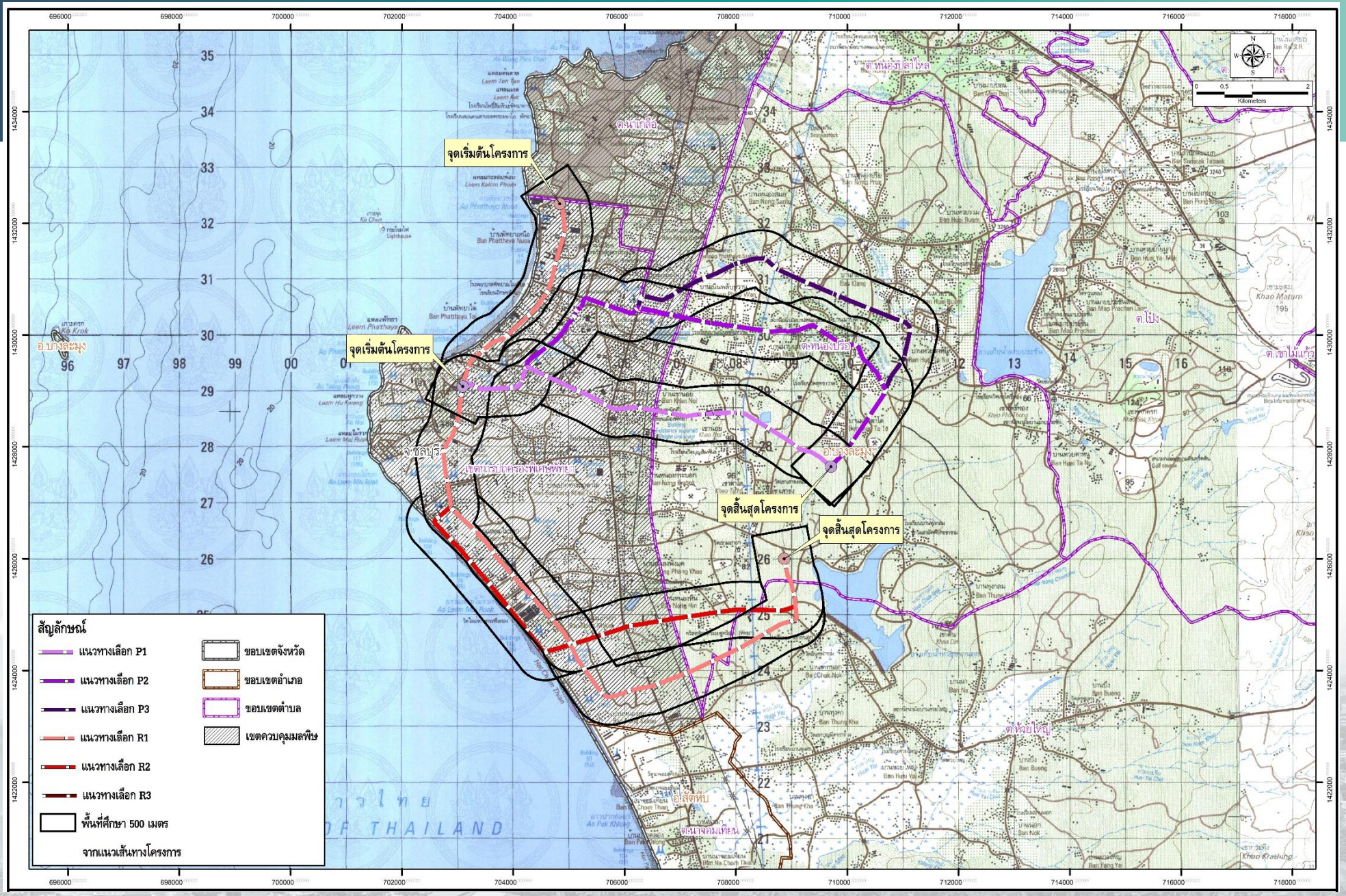
การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางเลือก

ผลการตรวจสอบพื้นที่ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ (ต่อ)

ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม	หน่วยงานที่ตรวจสอบ	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
ผังเมือง	- ผังเมืองรวมจังหวัดชลบุรี - ผังเมืองรวมพัทยา - ผังเมืองรวมบางละมุง	- ลักษณะของการพัฒนาโครงการเป็นการพัฒนาระบบรางรถไฟ ซึ่งจัดว่าเป็นการพัฒนาโครงข่ายระบบสาธารณูปโภค จึงไม่ขัดต่อข้อบังคับตามผังเมืองดังกล่าว
พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม	- สผ. - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์	- แนวเส้นทางเลือก และพื้นที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในบริเวณพื้นที่อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2563
พื้นที่เขตควบคุมมลพิษ	- กรมควบคุมมลพิษ	- แนวเส้นทางเลือก และพื้นที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่เขตควบคุมมลพิษตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดให้ท้องที่เขตเมืองพัทยาเป็นเขตควบคุมมลพิษ
แหล่งโบราณคดีและโบราณสถาน	- สำนักศิลปากรที่ 5 ปราจีนบุรี - ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ - การสำรวจภาคสนามเบื้องต้น	- แนวเส้นทางเลือก และพื้นที่ศึกษาไม่พบแหล่งโบราณคดีและโบราณสถาน
ย่านเมืองเก่า ชุมชนเก่า แหล่งศิลปกรรมอันควรอนุรักษ์ และแหล่งมรดกโลก	- กองจัดการสิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม สผ.	- แนวเส้นทางเลือก และพื้นที่ศึกษาไม่อยู่ในย่านเมืองเก่า ชุมชนเก่า แหล่งศิลปกรรมอันควรอนุรักษ์ และแหล่งมรดกโลกแต่อย่างใด



พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมที่แนวทางเลือกตัดผ่าน

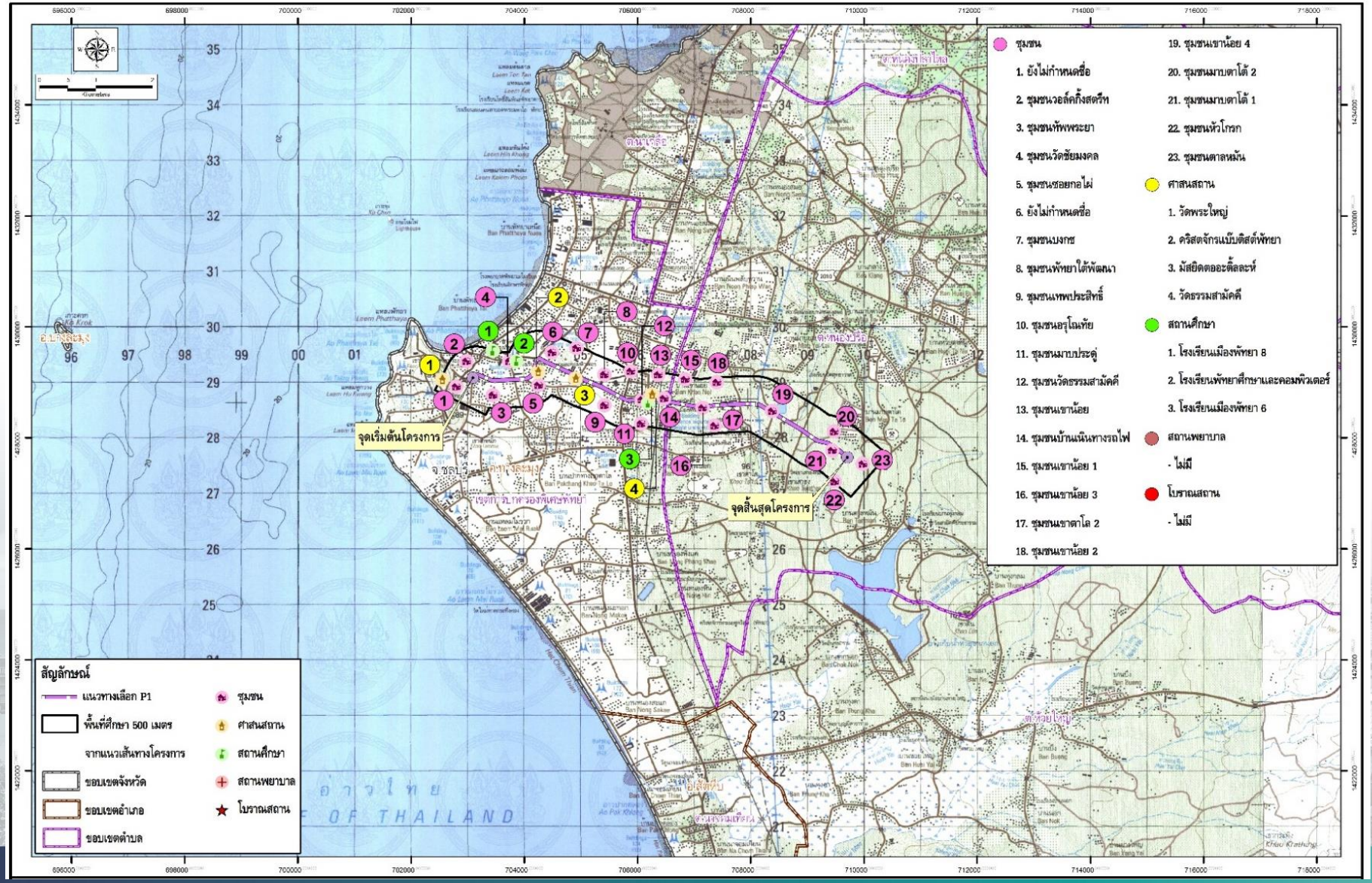


พื้นที่เขตควบคุมมลพิษที่แนวทางเลือกตัดผ่าน

การตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (หนองปรือ-แยกทัพพระยา)

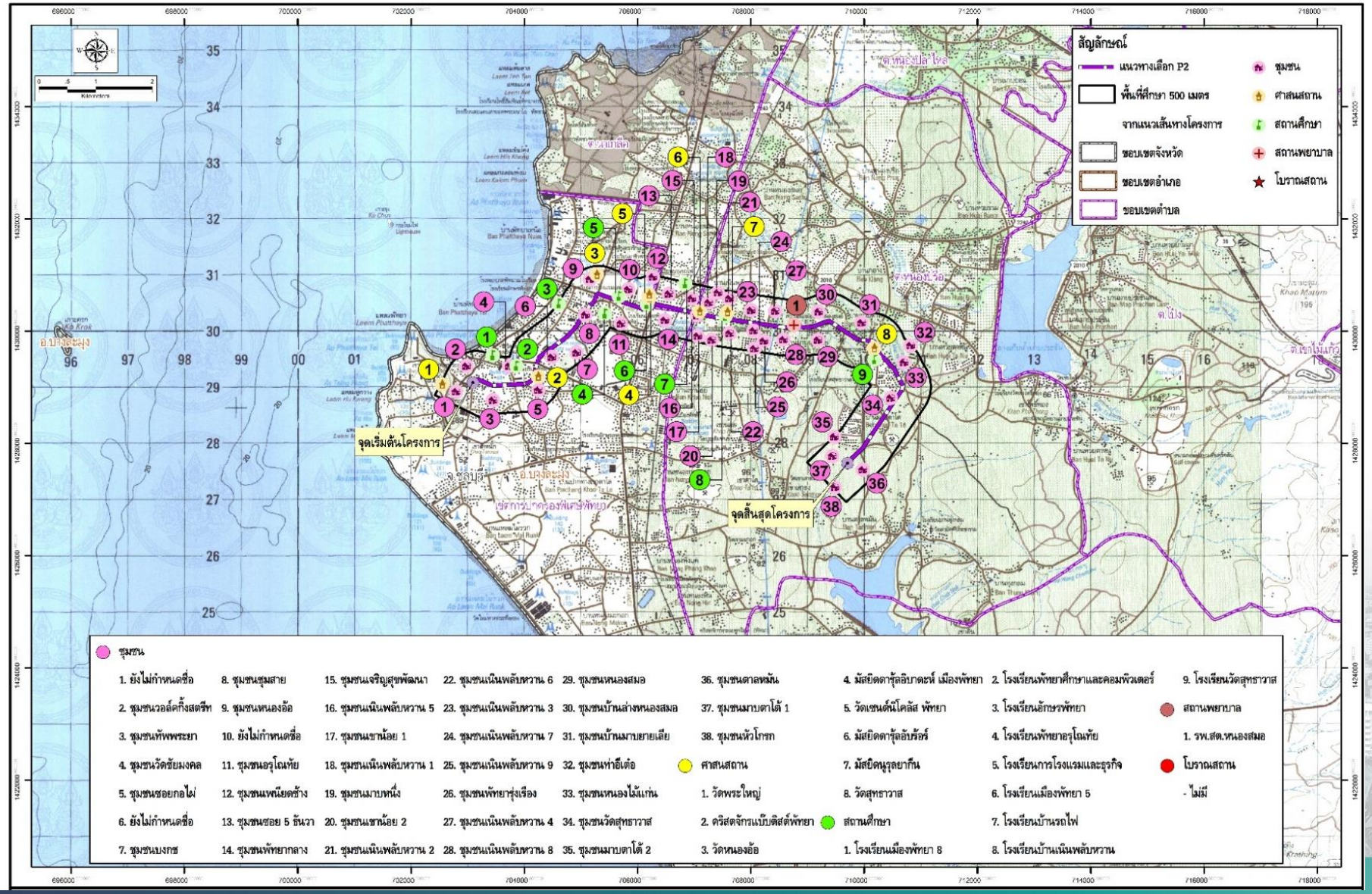
การตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (หนองปรือ-แยกทัพพระยา) ของแนวทางเลือก P1



พื้นที่อ่อนไหวฯ	แนวทางเลือก P1
ชุมชน	21
สถานศึกษา	3
สถานพยาบาล	-
ศาสนสถาน	4
รวม	**28**

พื้นที่อื่นๆ	แนวทางเลือก P1
จุดตัดแหล่งน้ำ	1
จุดตัดถนน	7

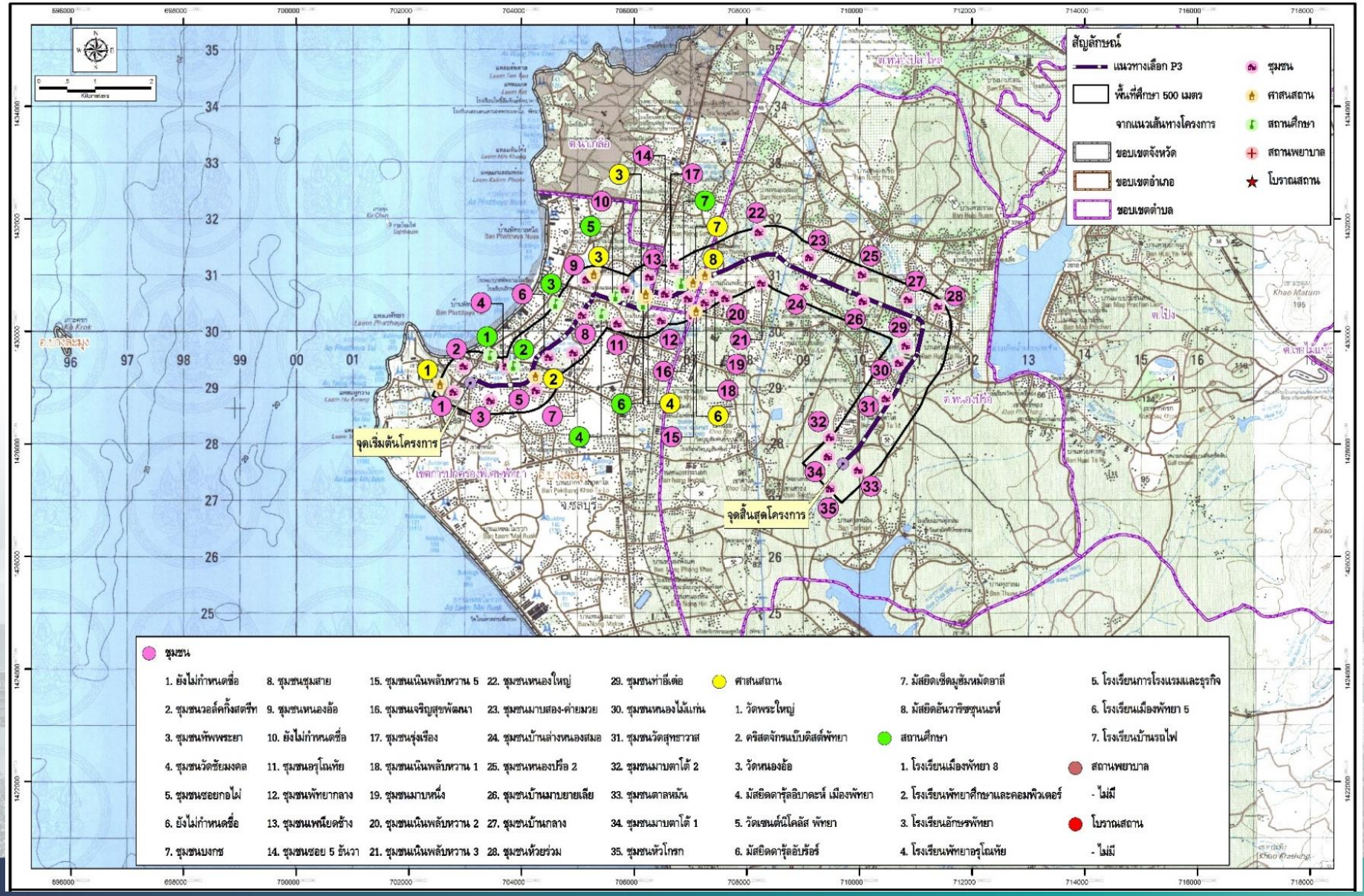
การตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (หนองปรือ-แยกทัพพระยา) ของแนวทางเลือก P2



พื้นที่อ่อนไหวฯ	แนวทางเลือก P2
ชุมชน	35
สถานศึกษา	9
สถานพยาบาล	1
ศาสนสถาน	8
รวม	**53**

พื้นที่อื่นๆ	แนวทางเลือก P1
จุดตัดแหล่งน้ำ	3
จุดตัดถนน	12

การตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (หนองปรือ-แยกทัพพระยา) ของแนวทางเลือก P3



พื้นที่อ่อนไหวฯ	แนวทางเลือก P3
ชุมชน	32
สถานศึกษา	7
สถานพยาบาล	-
ศาสนสถาน	8
รวม	**47**

พื้นที่อื่นๆ	แนวทางเลือก P1
จุดตัดแหล่งน้ำ	3
จุดตัดถนน	11

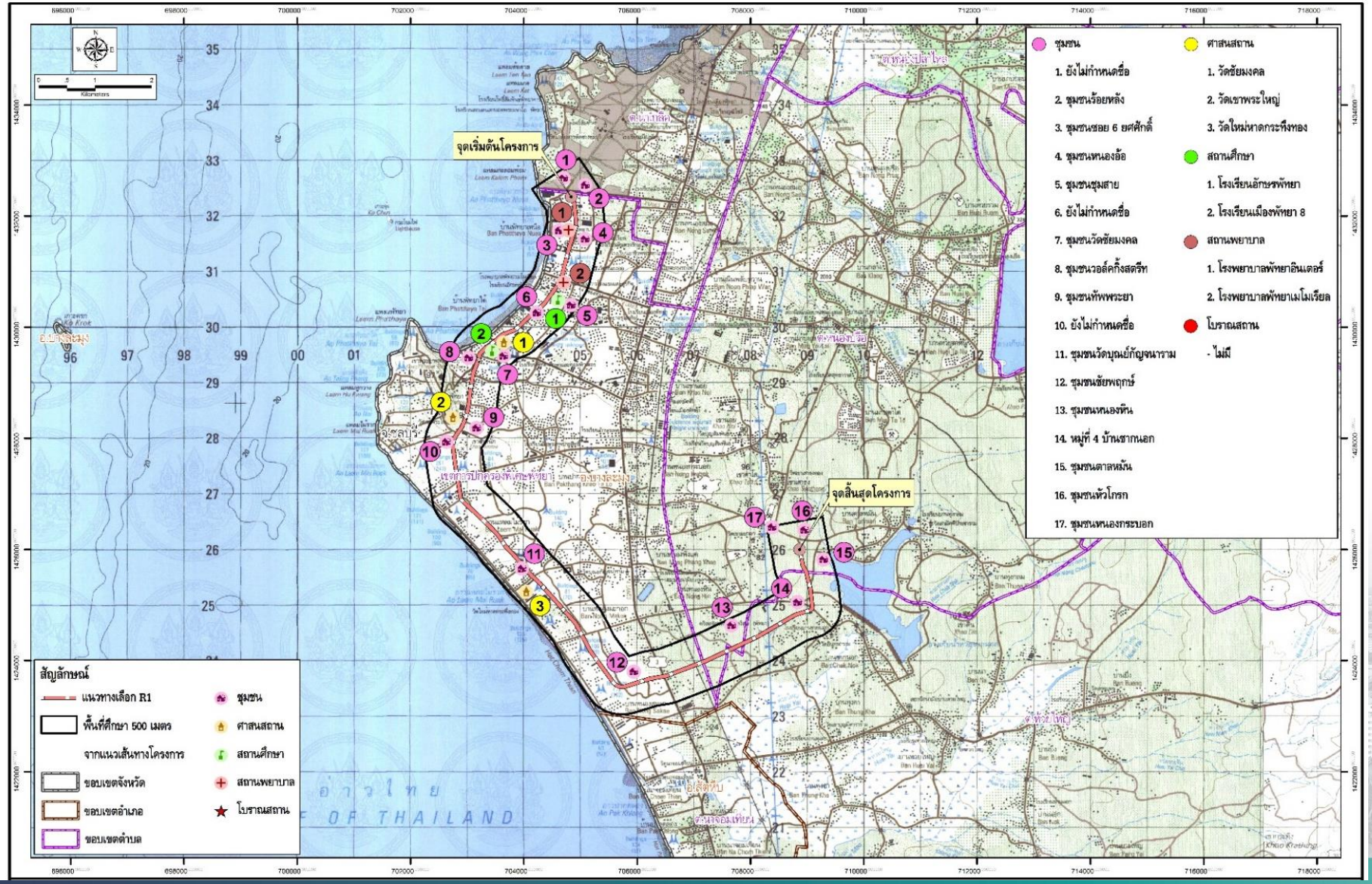
การตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง

(วงเวียนปลาโลมา - แยกทัพพระยา -สนามกีฬา)

การตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (วงเวียนปลาโลมา - แยกทัพพระยา -สนามกีฬา) ของแนวทางเลือก R1

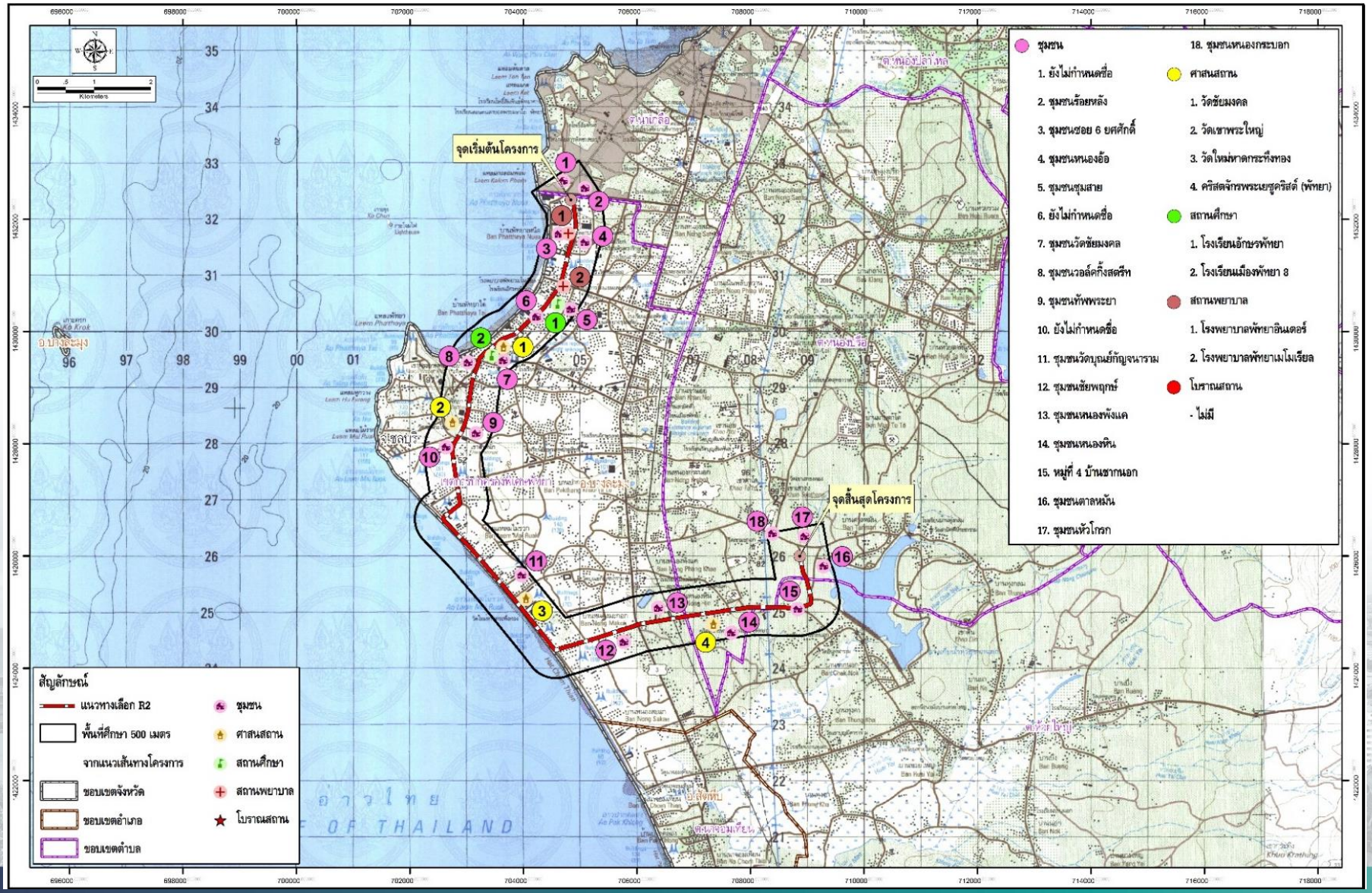


พื้นที่อ่อนไหวฯ	แนวทางเลือก R1
ชุมชน	14
สถานศึกษา	2
สถานพยาบาล	2
ศาสนสถาน	3
รวม	**21**

พื้นที่อื่นๆ	แนวทางเลือก R1
จุดตัดแหล่งน้ำ	1
จุดตัดถนน	11

การตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (วงเวียนปลาโลมา - แยกทัพพระยา -สนามกีฬา) ของแนวทางเลือก R2

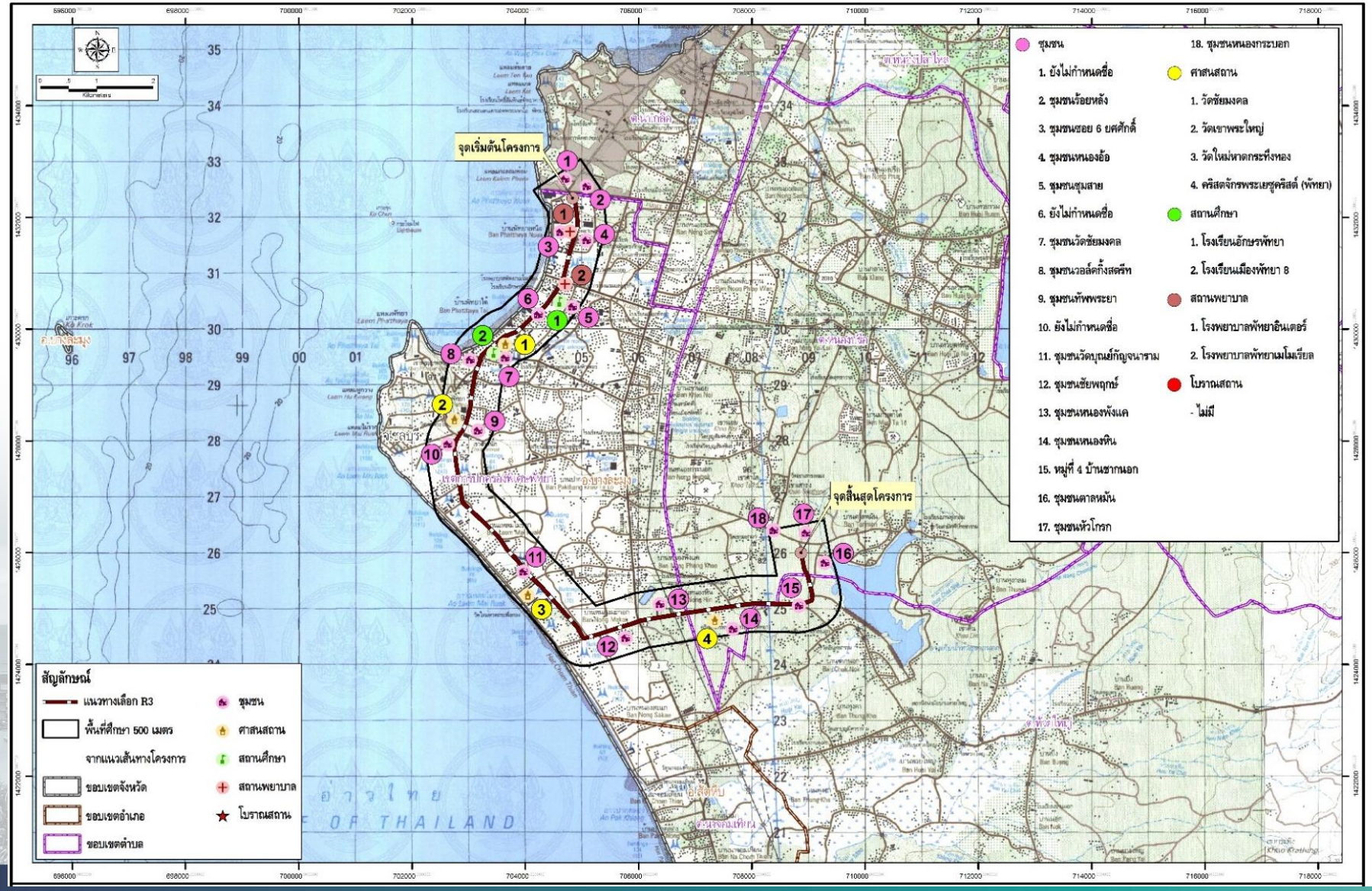


พื้นที่อ่อนไหวฯ	แนวทางเลือก R2
ชุมชน	15
สถานศึกษา	2
สถานพยาบาล	2
ศาสนสถาน	4
รวม	**23**

พื้นที่อื่นๆ	แนวทางเลือก R2
จุดตัดแหล่งน้ำ	-
จุดตัดถนน	11

การตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (วงเวียนปลาโลมา - แยกทัพพระยา -สนามกีฬา) ของแนวทางเลือก R3



พื้นที่อ่อนไหวฯ	แนวทางเลือก R3
ชุมชน	15
สถานศึกษา	2
สถานพยาบาล	2
ศาสนสถาน	4
รวม	**23**

พื้นที่อื่นๆ	แนวทางเลือก R3
จุดตัดแหล่งน้ำ	-
จุดตัดถนน	10

ตัวอย่างการสำรวจด้านสิ่งแวดล้อม

เพื่อจัดทำรายงาน EIA

ตัวอย่างการสำรวจด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อจัดทำรายงาน EIA

การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ

ทางกายภาพ	ความลึก อุณหภูมิน้ำ ความโปร่งแสง การนำไฟฟ้า ความขุ่น ความเร็วของกระแสน้ำ ของแข็งทั้งหมด ของแข็งแขวนลอย
ทางเคมี	ความเป็นกรด-ด่าง ออกซิเจนละลาย บีโอดี น้ำมันและไขมัน ไนเตรท ฟอสเฟต
ทางชีวภาพ	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด
นิเวศวิทยาทางน้ำ	แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน ชนิดปลา

รูปแสดงตัวอย่างการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ

ตัวอย่างการสำรวจด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อจัดทำรายงาน EIA

การติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน

คุณภาพอากาศ	• ความเร็วลม และทิศทางลม • ฝุ่นละอองในรูป TSP และ PM10 • ตรวจวัดก๊าซต่างๆ เช่น ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ • ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง
เสียง	• ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง • ระดับเสียงสูงสุด • ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน • ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 • ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง
ความสั่นสะเทือน	• ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity, PPV) • ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง

ตัวอย่างการติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ตัวอย่างการติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับเสียง

ตัวอย่างการติดตั้งเครื่องตรวจวัดความสั่นสะเทือน

ตัวอย่างการสำรวจด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อจัดทำรายงาน EIA

การสำรวจนิเวศวิทยทางบก

- ลักษณะทางนิเวศวิทยาและความหลากหลายของพรรณไม้
- ปริมาณต้นไม้ และสถานภาพของพรรณไม้
- ความหลากหลายสัตว์ในระบบนิเวศ
- ความชุกชม และแหล่งที่อาศัยของสัตว์ในระบบนิเวศ
- สถานภาพของสัตว์ในระบบนิเวศ

ตัวอย่างการสำรวจพรรณไม้

ตัวอย่างการสำรวจสัตว์ในระบบนิเวศ

ตัวอย่างการสำรวจด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อจัดทำรายงาน EIA

การสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม

- สำรวจผู้นำชุมชน
- สำรวจตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม

  ได้แก่ ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล
- สำรวจตัวแทนหน่วยงานราชาการ
- สำรวจครัวเรือนและสถานประกอบการในพื้นที่ศึกษา
- สำรวจผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืน
- สำรวจผู้ใช้ทาง

ตัวอย่างการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม

ขั้นตอนการพิจารณารายงาน EIA

รายงาน EIA

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (หนองปรือ-แยกทัพพระยา)
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (วงเวียนโลมา-แยกทัพพระยา-สนามกีฬาฯ)

↓

เมืองพัทยา

↓

สผ./
คณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.)

→ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)

→ คณะรัฐมนตรี

งานประชาสัมพันธ์ การรับฟังความคิดเห็น และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน

แผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

- *เอกสารประกอบการประชุม*
- *บอร์ดนิทรรศการ*
- *วีดิทัศน์*

วันที่ 6-16 พ.ย. 66

21 พ.ย.66
สัมมนา
เพื่อแนะนำ
โครงการ ฯ

ม.ค. - ก.พ. 67
สัมมนา
สรุปแนวทางเลือก
และรับฟังความ
คิดเห็น

พ.ค. - มิ.ย. 67
สัมมนา
สรุปผลการศึกษา
โครงการ ฯ

START

การเตรียมความ
พร้อมพื้นที่
โครงการ ฯ

ประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ /Facebook ตลอดโครงการ

STOP

- *เอกสารประกอบการประชุม*
- *บอร์ดนิทรรศการ*

14-15 ธ.ค. 66
ประชุมกลุ่มย่อย
ครั้งที่ 1
(Focus Group)

มี.ค. - เม.ย.67
ประชุมกลุ่มย่อย
ครั้งที่ 2
(Focus Group)

ตัวอย่างการปิดประกาศเชิญประชุม และการจัดวางเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ

การปิดประกาศประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งที่ 1

การจัดวางเอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งที่ 1

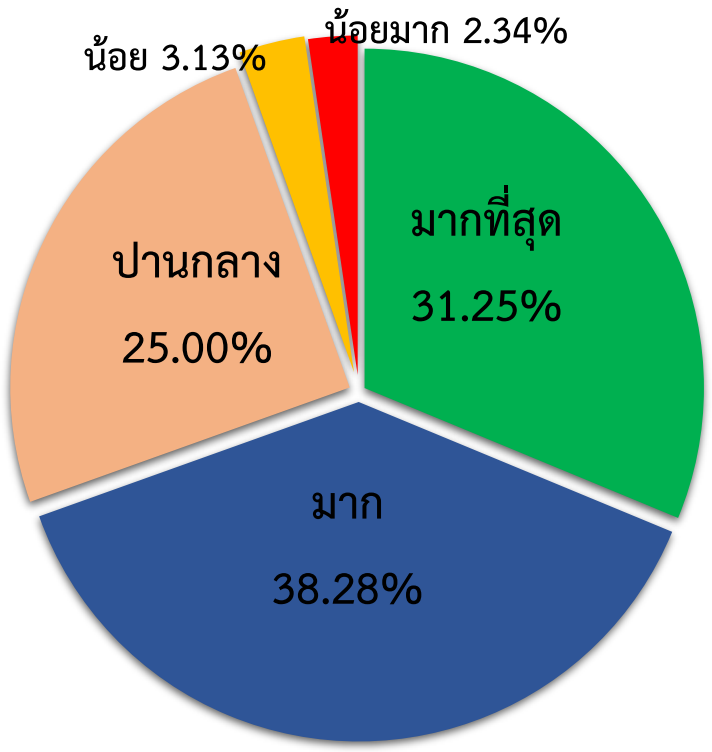
สรุปการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

นายมาโนช หนองใหญ่ รองนายกเมืองพัทยา เป็นประธานการประชุมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เมื่อวันจันทร์ที่ 21 พฤศจิกายน 2566 เวลา 08.30-12 00 น. ณ ห้องประชุมแกรนด์คาริเบียน ชั้น 8 โรงแรมไบร์ทตัน แกรนด์พัทยา เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้บริหาร ผู้แทนหน่วยงาน ภาครัฐ ภาคเอกชน ระดับจังหวัด อำเภอ ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ผู้ประกอบการ องค์กรอิสระ และประชาชนผู้สนใจ โดยสาระสำคัญของการนำเสนอประกอบด้วย ความเป็นมา วัตถุประสงค์ และขอบเขตการดำเนินงานของโครงการ งานจัดทำแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และโครงข่ายเชื่อมโยง ขอบเขตการศึกษางานออกแบบรายละเอียด ขอบเขตการศึกษาด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน และการลงทุน ขอบเขตการดำเนินงานด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม และขอบเขตการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน มี**ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้นจำนวน 254 ราย** โดยมีข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะสรุปได้ดังนี้

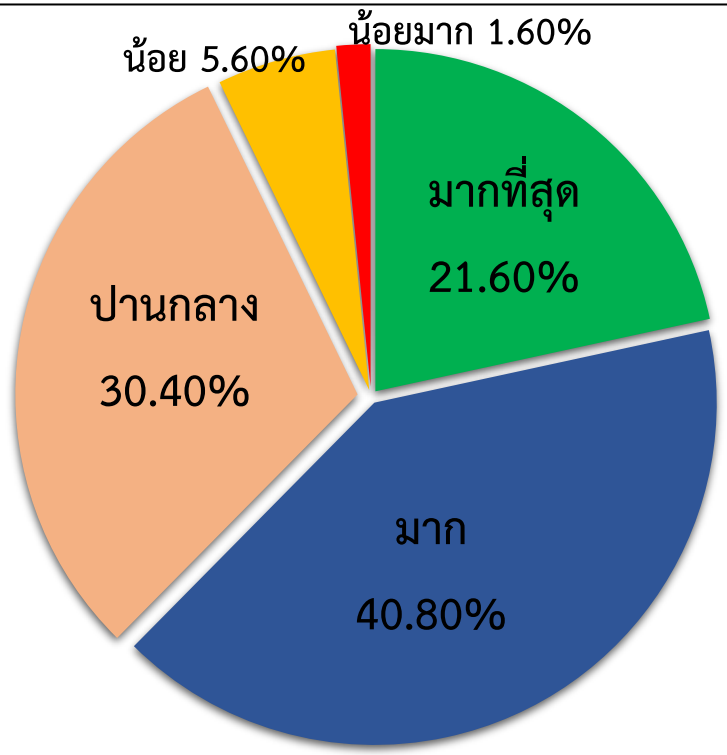
สรุปความคิดเห็นของประชาชนจากแบบประเมินความคิดเห็น

ผู้ตอบแบบประเมิน 133 ราย

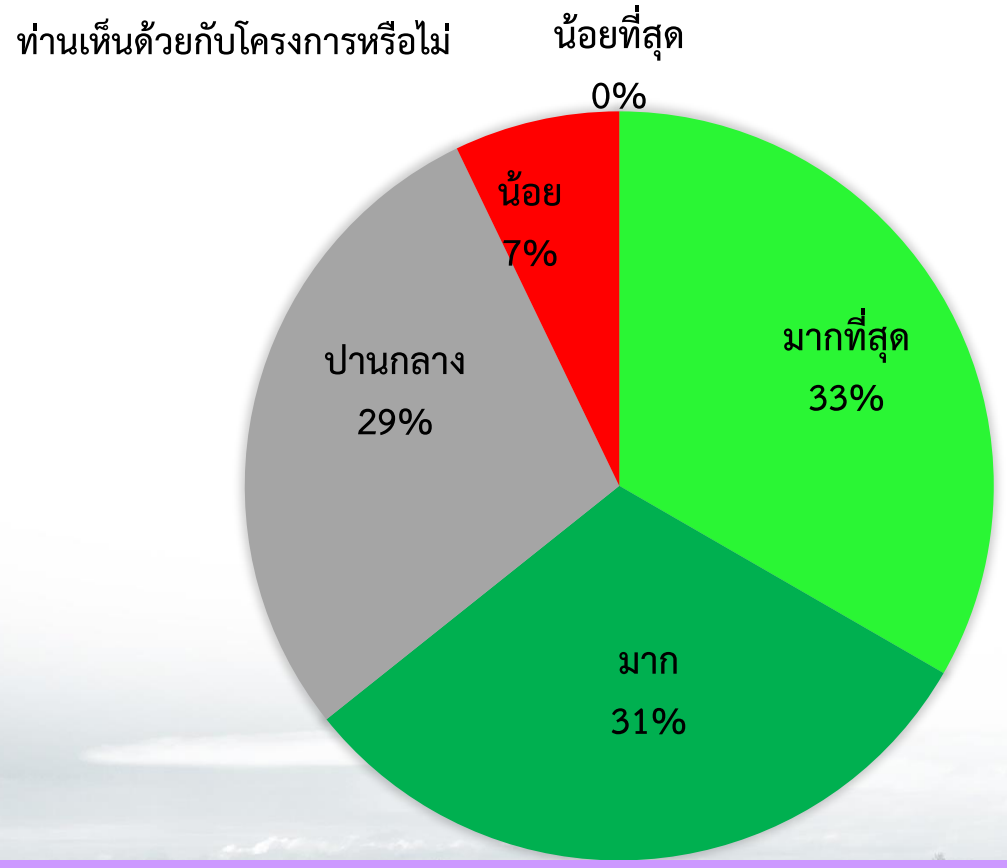
ความคิดเห็นภาพรวมต่อการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยาในรูปแบบรถไฟฟ้า ระยะที่ 2



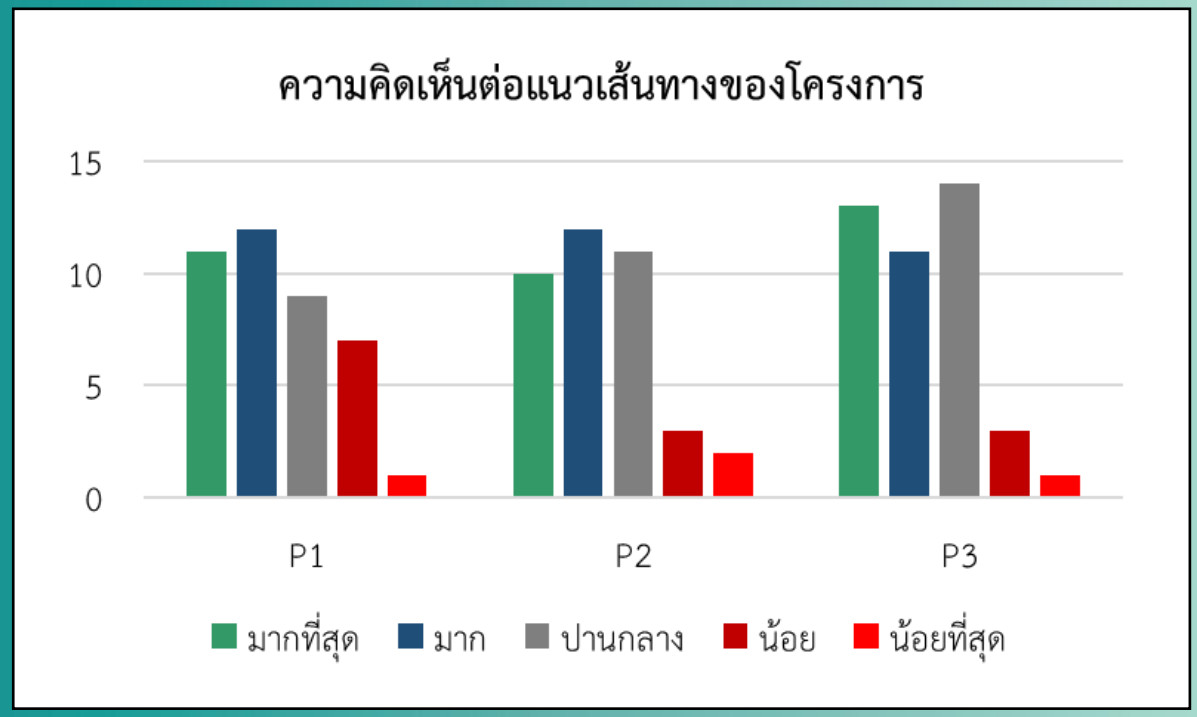
ความคิดเห็นต่อแนวทางและขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยาในรูปแบบรถไฟฟ้า ระยะที่ 2



โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (หนองปรือ – แยกทัพพระยา)

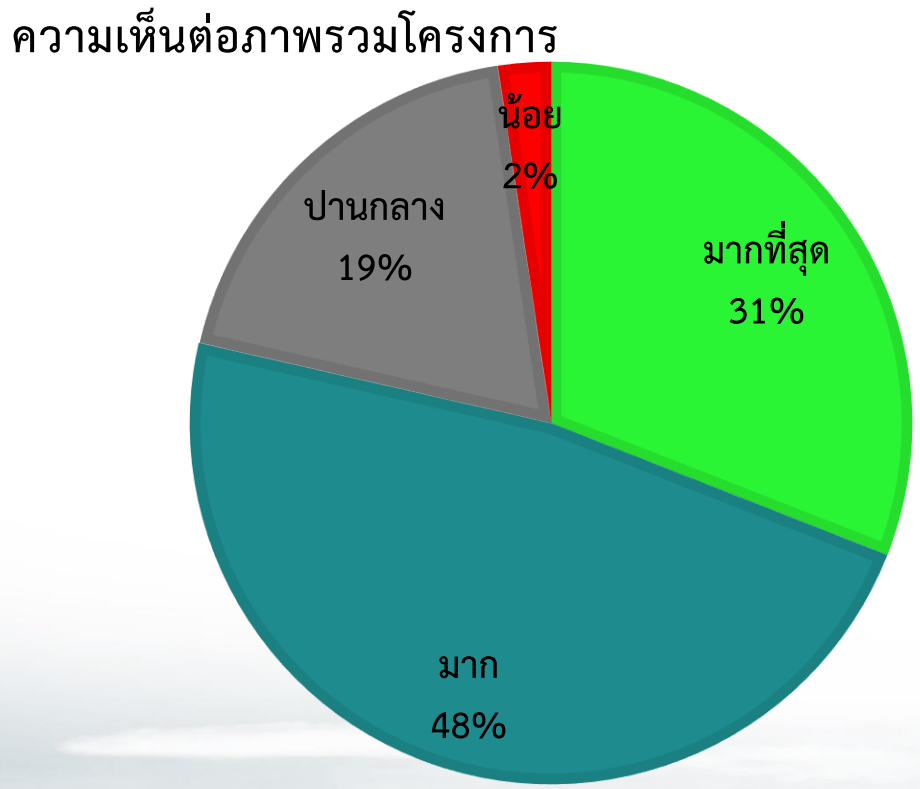


ความคิดเห็นต่อภาพรวมของโครงการของผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วยมากที่สุดและมาก ร้อยละ 33 และ31 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดตามลำดับ โดยเห็นด้วยน้อยร้อยละ 7 ของผู้ตอบแบบสอบถาม

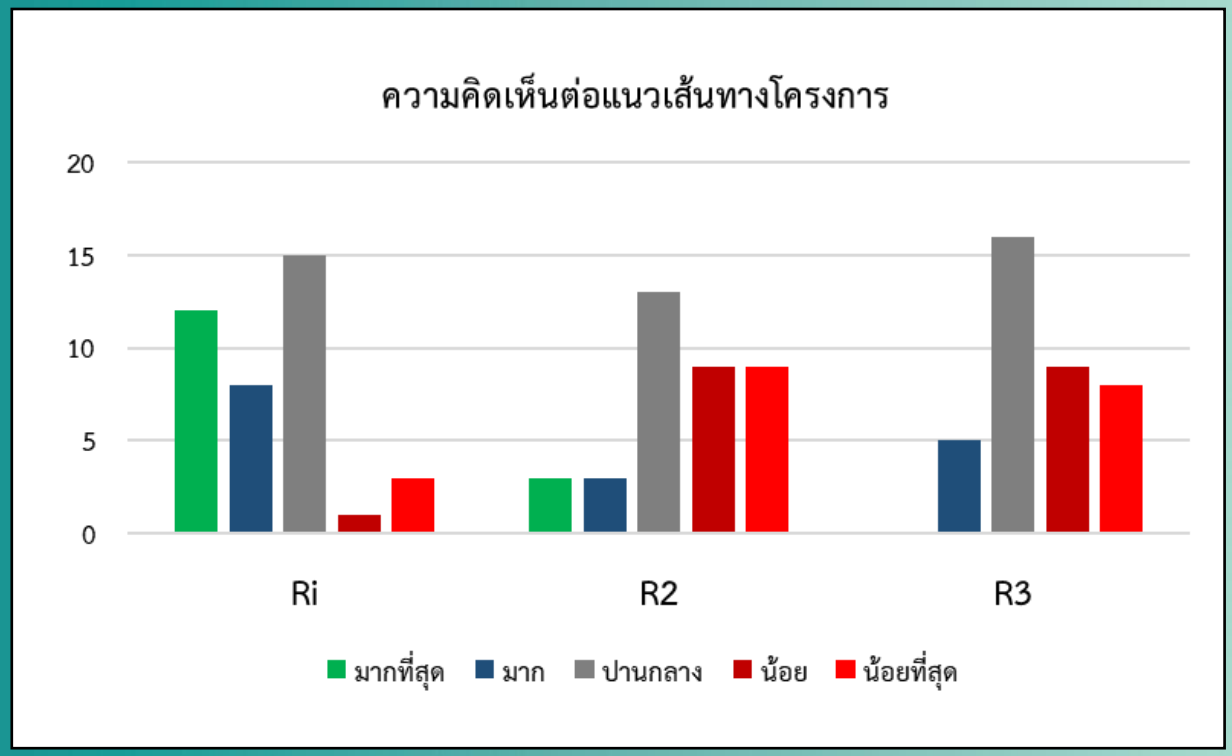


ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ค่อนข้างจะเห็นด้วยกับแนวทางเลือกเส้นทาง P3 จุดเริ่มต้นที่แยกทัพพระยา – ถนนพัทยาสาย 3 – ถนนพัทยากลาง – ถนนพรประภานิมิตร – สิ้นสุดที่ถนนผังเมือง จ1

โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (วงเวียนโลมา – แยกทัพพระยา - สนามกีฬาแห่งชาติฯ)



ความคิดเห็นต่อภาพรวมของโครงการของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดเห็นด้วยมากที่สุดและมาก ร้อยละ 31 และ 48 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ตามลำดับ โดยเห็นด้วยน้อยร้อยละ 2 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด



ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ค่อนข้างจะเห็นด้วยกับแนวทางเลือกเส้นทาง R1: มีจุดเริ่มต้นที่วงเวียนโลมา - ถนนพัทยาสาย 2 - ถนนทัพพระยา - ถนนจอมเทียนสาย 2 - ถนนผังเมือง จ4 - สิ้นสุดที่สนามกีฬาแห่งชาติฯ

สรุปข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการประชุม ครั้งที่ 1

ด้าน วิศวกรรม

- สอบถามรายละเอียดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ
- ไม่เห็นด้วยกับแนวเส้นทางคัดเลือก R2 (มีจุดเริ่มต้นที่วงเวียนโลมา - ถนนพัทยาสาย 2 – ถนนทัพพระยา –ถนนจอมเทียนสาย 1 – ถนนชัยพฤกษ์ 1 –ถนนชัยพฤกษ์ 2 – สิ้นสุดที่สนามกีฬาแห่งชาติฯ) ซึ่งมีแนวเส้นทางวิ่งเลียบชายหาด เพราะจะบดบังทัศนียภาพ
- ห่วงกังวลกรณีเกิดโครงการขึ้น อาจจะส่งผลกระทบต่อรถสองแถว วินมอเตอร์ไซค์ และ Taxi ของเมืองพัทยา
- เมืองพัทยาเติบโตอย่างรวดเร็ว <u>เห็นควร</u>มีระบบขนส่งมวลชน มาช่วยจัดการปัญหาการจราจร แต่ไม่ควรเป็นระบบโมโนเรล (Monorail) เพราะต้นทุนก่อสร้างสูงและบดบังทัศนียภาพของเมืองพัทยา ให้ออกแบบเป็นระบบรถ Tram แม้ว่าอาจจะมีปัญหาเรื่องความตรงต่อเวลาของการให้บริการ เนื่องจากมีจุดตัดทางแยก ต่าง ๆ ตามแนวเส้นทาง ซึ่งสามารถแก้ไขปัญหานี้ได้ด้วยการบังคับใช้กฎหมาย จัดระเบียบด้านจราจรและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถยนต์
- เห็นด้วยกับการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าแบบยกระดับ เพราะหากเป็นระดับพื้นดินจะส่งผลกระทบและการจราจรติดขัดตามซอย เช่น ชุมชนเนินพลับหวาน
- การศึกษาโครงการครั้งนี้ จะช่วยลดความแออัดของการจราจรและตอบสนองการเดินทางเข้าไปทำงานในเมืองพัทยาของประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณเทศบาลเมืองหนองปรือได้อย่างดี
- ควรมีการศึกษาเส้นทางขนส่งสาธารณะขนาดรอง ที่เป็นรูปแบบรถเมล์ ไฟฟ้า (EV Bus) เพิ่มเติม
- ขอให้ที่ปรึกษาทำการศึกษาระบบรถไฟฟ้าในครั้งนี้ โดยคำนึงถึงความต้องการที่แท้จริงของประชาชนในพื้นที่โครงการ

สรุปข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการประชุม ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน

- ในการศึกษาด้านเศรษฐศาสตร์ ให้พิจารณาการสูญเสียทางเศรษฐกิจของสถานประกอบการ 2 ข้างทางช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการที่แนวเส้นทางผ่าน
- การศึกษาร่วมลงทุน หากสัดส่วนอยู่ที่เอกชนมาก อาจจะส่งผลต่อค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้น ซึ่งโดยทั่วไปค่าครองชีพในการใช้ชีวิตเมืองพัทยาก็สูงอยู่แล้ว
- ควรนำเสนอกรอบระยะเวลาการศึกษาโครงการ กรอบเวลาที่จะใช้ในก่อสร้างอย่างชัดเจน รวมถึงแนวทางการจัดการเกี่ยวกับโอกาสของการสูญเสียรายได้ของผู้ประกอบการและผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการก่อสร้างโครงการ

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- หากระบบรถไฟฟ้าโมโนเรล (Monorail) ที่เป็นระบบที่เหมาะสมที่จะใช้ในโครงการนี้ ขนาดตัวรถไฟฟ้าและขนาดสถานีจะเท่ากับที่ใช้กับกรุงเทพฯ หรือไม่ ซึ่งอาจจะใหญ่ไปสำหรับแนวเส้นทางของเมืองพัทยา จะส่งผลกระทบต่อการเวนคืนพื้นที่และบดบังทัศนียภาพของเมืองพัทยา
- รูปแบบรถไฟฟ้ายกระดับอาจจะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ อาทิ ความปลอดภัย มลพิษฝุ่นละออง รวมไปถึงการที่รถใช้รถไฟฟ้าอยู่ในระดับสูงก็อาจมองเข้าไปเห็นคนที่อยู่บนตึกชั้นสูงได้ นอกจากนี้ ยังเป็นการบดบังทัศนียภาพตามแนวเส้นทางได้

สรุปข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการประชุม ครั้งที่ 1 (ต่อ)

ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

- ข้อมูลต่าง ๆ ในการนำเสนอ เอกสารประกอบการประชุม ควรเผยแพร่ในเว็บไซต์ของโครงการ
- ควรเพิ่มเติมช่องทางเผยแพร่ออนไลน์ อาทิ Facebook live เพื่อประชาสัมพันธ์ให้คนในพื้นที่รับทราบและเข้าใจทั่วกัน

การปิดประกาศสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ศาลากลางเมืองพัทยา

เทศบาลตำบลห้วยใหญ่

เทศบาลตำบลนาจอมเทียน

ชุมชนหนองพันแค

ที่ว่าการอำเภอบางละมุง

เทศบาลเมืองหนองปรือ

ชุมชนเขาตาโล

การปิดประกาศสรุปผลการประชุม ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศ)

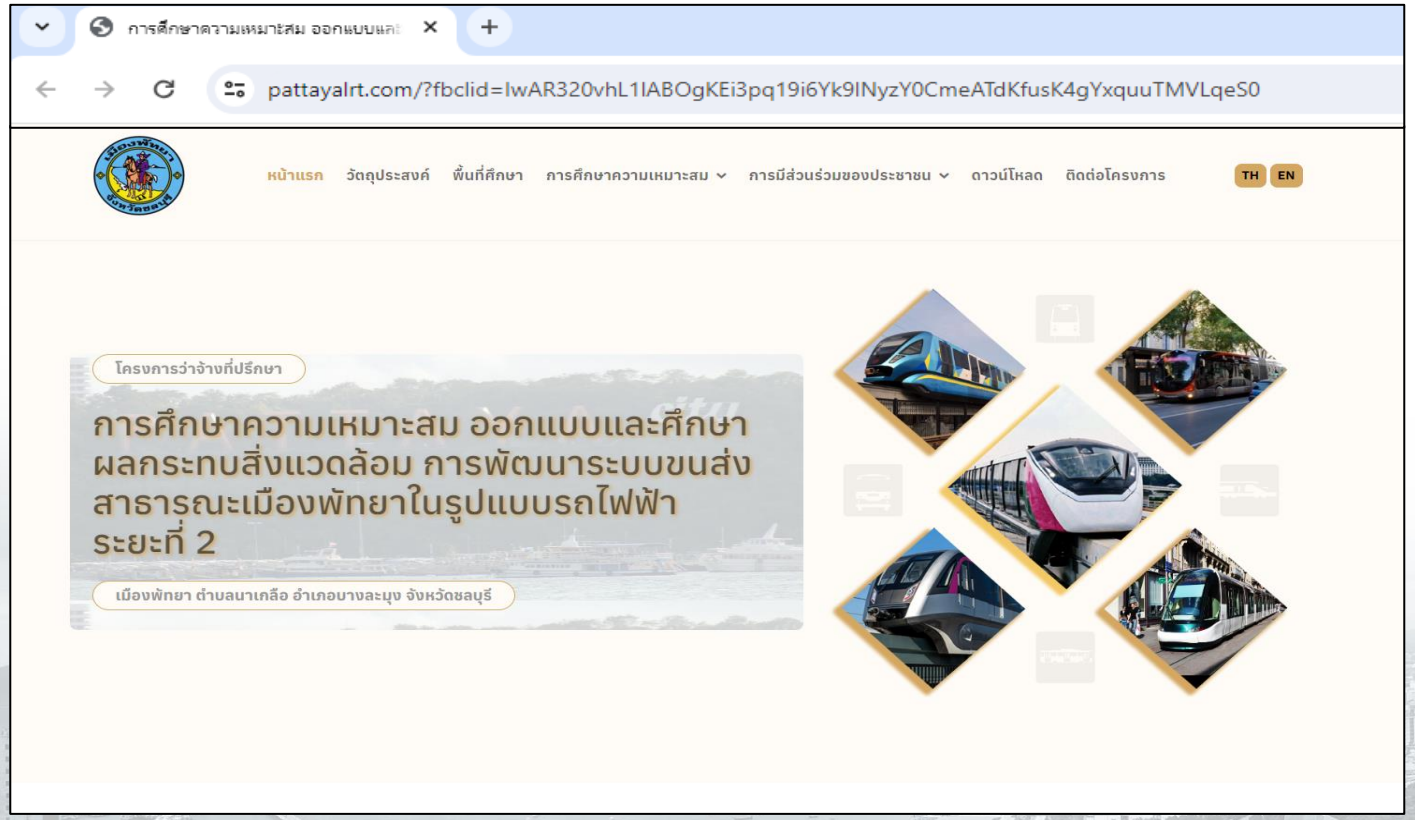
ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ

บริเวณ แยก ส.ทร.

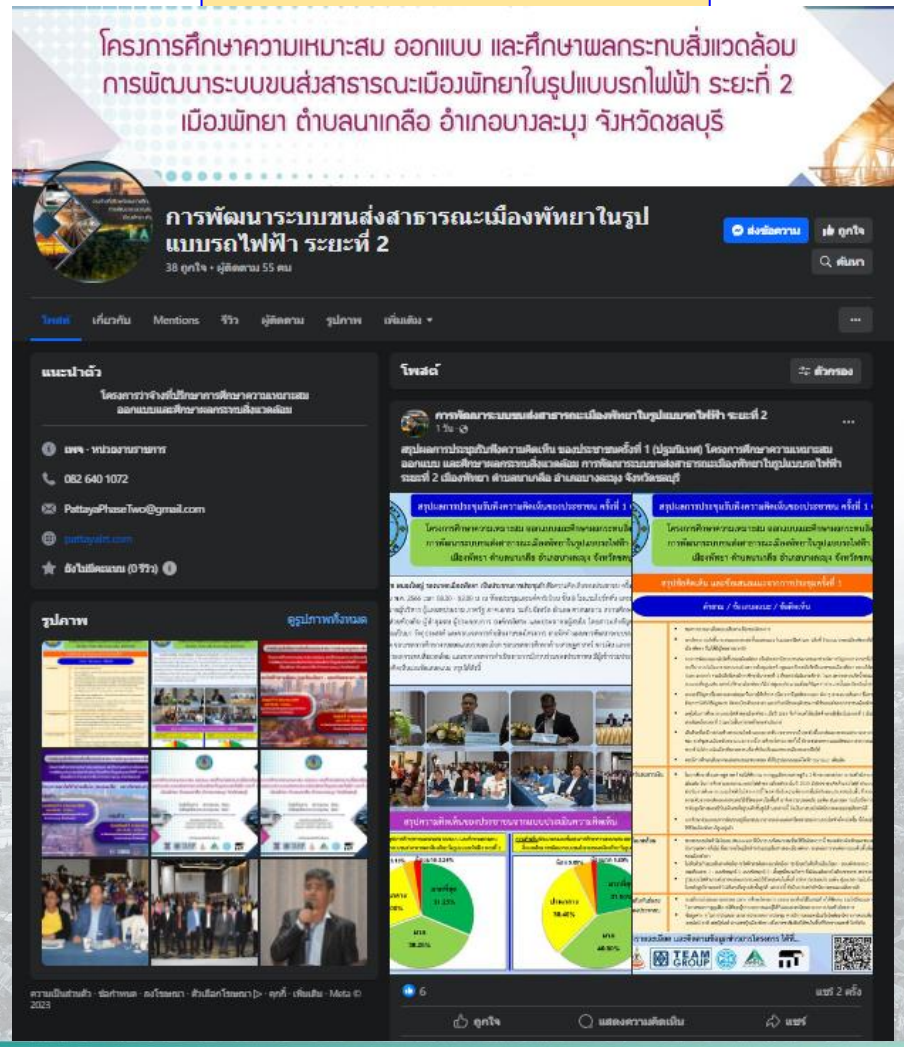
ประกาศประชาสัมพันธ์เชิญชวนเข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

การประชาสัมพันธ์ผ่าน Social Media

เว็บไซต์โครงการฯ



Facebook โครงการ



ช่องทางการติดต่อสื่อสาร

เอกสารประกอบการประชุม

เว็บไซต์โครงการ

เฟซบุ๊คโครงการ

จบการนำเสนอ