



ที่ นร ๑๑๑๗/๑๙๙๓๓

สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๑๒๘ อาคารพญาไทพลาซ่า ถนนพญาไท กทม. ๑๐๔๐๐

๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เรียน นายกรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เกี่ยวกับ
โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร – แหลมผักเบี้ย – ชะอำ)

สืบเนื่องจากการเจริญเติบโต และขยายตัวทางเศรษฐกิจในปัจจุบันส่งผลให้ปริมาณการจราจร และความต้องการเส้นทางในการคมนาคมขนส่งเพิ่มมากขึ้น แต่เส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างภาคใต้กับกรุงเทพมหานคร มีสองเส้นทางหลักได้แก่ ทางหลวงหมายเลข ๔ (เพชรเกษม) และทางหลวงหมายเลข ๓๕ (พระราม ๒) โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข ๔ ช่วงวังมะนาว – เพชรบุรี เริ่มมีความไม่คล่องตัว ดังนั้นเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรดังกล่าว จึงเกิดโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และแผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร – แหลมผักเบี้ย - ชะอำ) ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้พิจารณาเห็นถึงความสำคัญของโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ฯ ในประเด็นเป็นโครงการขนาดใหญ่ เป็นถนนตัดลัดฝั่งทะเลอ่าวไทยด้านตะวันตก ซึ่งต้องสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในทะเล ต่อชาวประมงและสัตว์น้ำ รวมทั้งความคุ้มค่าในประโยชน์ใช้สอย จึงได้มอบหมายให้คณะทำงานศึกษาและอนุรักษ์แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำบางปะกง ดำเนินการศึกษา เพื่อจัดทำความเห็นและข้อเสนอแนะเบื้องต้นเกี่ยวกับโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ฯ ดังกล่าว

สภาที่ปรึกษาฯ ในคราวประชุม วันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๗ ได้พิจารณาผลการศึกษาของคณะทำงานฯ และมีมติให้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับ “โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร – แหลมผักเบี้ย – ชะอำ)” โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้ (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

๑. เห็นควรชะลอการก่อสร้างถนนทางด่วนยกระดับจากชายฝั่งทะเลบริเวณวัดกระช้ำชาวสู่แหลมผักเบี้ย จ.เพชรบุรี เนื่องจากมีเส้นทางหลายเส้นทางพร้อมใช้งาน เพียงแต่ต้องมีการพัฒนา และขยายเส้นทางให้เกิดความสมบูรณ์ และหากจะดำเนินการก่อสร้าง ควรศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบในทุกปัจจัยและให้ภาคประชาชนได้มีส่วนร่วมอย่างแท้จริง สำหรับการศึกษาประเมินผลกระทบทางทะเล ทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ควรดำเนินการอย่างละเอียดสมบูรณ์ ชัดเจน ครบถ้วนในประเด็นต่างๆ อาทิ

๑) ระยะเวลาการศึกษาต้องครอบคลุมการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของพื้นที่การศึกษาในฤดูกาลต่างๆ ของปีให้ครบถ้วน ซึ่งในผลการศึกษายังขาดข้อมูลในช่วงฤดูร้อนและฤดูฝน

๒) ผู้ร่วมจัดทำรายงานการศึกษาเกี่ยวกับโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ฯ ขาดผู้เชี่ยวชาญที่มีคุณวุฒิทางวิทยาศาสตร์ทางทะเลหรือสมุทรศาสตร์หรือวิศวกรรมทางทะเลที่จะต้องศึกษาในประเด็นสมุทรศาสตร์และการกัดเซาะของชายฝั่ง

๓) การศึกษาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์มีการตั้งข้อกำหนดไว้ ซึ่งไม่ครอบคลุมสภาพเป็นจริงในพื้นที่ในอ่าวไทยไม่มีการคำนวณอิทธิพลจากคลื่นในอ่าวไทย และไม่มีการคำนวณอิทธิพลจากฤดูกาลของลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือและมรสุมตะวันตกเฉียงใต้

๔) การศึกษาบทที่เกี่ยวกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะต้องประเมินใหม่ เมื่อได้ผลการคำนวณในข้อ 3 ที่ทำการสังเคราะห์ใหม่ เพื่อดูผลกระทบต่อสัตว์น้ำ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ พืชน้ำ สัตว์หน้าดิน และ Perifauna ฯลฯ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อเนื่องไปยังการประกอบอาชีพของชุมชนที่เกี่ยวข้อง

๒. ภาครัฐควรชะลอการใช้งบประมาณของกรมทางหลวงปี ๒๕๔๘ จำนวน ๖,๔๐๐ ล้านบาท สำหรับงานก่อสร้างสะพานในทะเล และงบประมาณผูกพันปี ๒๕๔๙ จำนวน ๖,๔๐๐ ล้านบาท รวมทั้งงบประมาณผูกพันปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๑ จำนวน ๑๙,๒๐๐ ล้านบาท จนกว่าโครงการจะได้รับอนุมัติเรื่องการประเมินผลสิ่งแวดล้อมและด้านอื่นๆ รวมทั้งความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๓. เห็นควรทบทวนการก่อสร้างถนนทางยกระดับแยกจากถนนบางใหญ่-บ้านโป่ง ไปสู่วัดกระซำขาว เพื่อมุ่งสู่อ่าวไทย เนื่องจากมีถนนหลายสายวิ่งจากส่วนเหนือของกรุงเทพฯ ฝั่งตะวันตกของเจ้าพระยาลงสู่ส่วนใต้ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล ผ่านทางหลวงหมายเลข 346 ถนนปิ่นเกล้า -นครชัยศรี ถนนเพชรเกษม และถนนพระราม ๒ รวมทั้งถนนวงแหวนรอบใน และรอบนอกเป็นเครือข่าย

๔. ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนเส้นทางบางใหญ่ - บ้านโป่ง และขยายระยะทางไปสู่จุดเชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษม เพื่อประโยชน์ใช้สอยสูงสุดต่อการคมนาคมขนส่งสู่ภาคใต้ (โครงการนี้ได้เริ่มมากกว่า 10 ปีแล้ว แต่ไม่มีการดำเนินการ เพิ่งจะมีการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน)

๕. ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนเพชรเกษมในช่วงตอนต่างๆ จากกรุงเทพฯ - ปากท่อ ให้เต็มแนวเขตทาง (Right of Way) รวมทั้งช่วงปากท่อผ่านเขาย้อย ผ่านเพชรบุรีไปสู่ชะอำ เพื่อรองรับการจราจรได้อย่างสมบูรณ์

๖. ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนที่มีความสำคัญ และได้สร้างผิวจราจรไว้ในระดับหนึ่งแล้ว เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการคมนาคม อาทิ ถนนจากยี่สาธ - แหลมผักเบี้ย ในพื้นที่ จ.สมุทรสงคราม และ จ.เพชรบุรี และหนองหญ้าปล้อง - หัวหิน ในพื้นที่ จ.เพชรบุรี

๗. ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนพระราม ๒ ให้เต็มแนวเขตทาง และเห็นควรให้ขยายเส้นทางจากจุดตัดถนนเพชรเกษมที่ปากท่อไปสู่เส้น by-pass เพชรเกษมที่บริเวณชะอำ ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรได้อย่างมาก

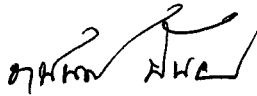
๘. ควรพิจารณาก่อสร้างทางยกระดับเหนือถนนเส้นพระราม ๒ เช่นเดียวกับที่ภาครัฐได้ดำเนินการมาแล้ว สำหรับถนนบางนา-ตราด ช่วงบางนา-ชลบุรี โดยขยายเส้นทางมุ่งสู่ by-pass ถนนเพชรเกษมที่ชะอำไปพร้อมกัน

๙. ควรเร่งดำเนินการและให้ความสำคัญกับทางหลวงหมายเลข ๓๔๖ (รังสิต-ปทุมธานี - บางเลน - กำแพงแสน - พนมทวน) ซึ่งเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ (รังสิต - นครนายก) ณ จุดถนนพหลโยธิน ซึ่งเป็นถนนวิ่งตะวันออกสู่ตะวันตกของประเทศเชื่อมโยงภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือสู่ภาคใต้ ตามถนนเพชรเกษม เพื่อรองรับการจราจรได้อย่างสมบูรณ์

๑๐. ถนนระดับราบจากแหลมผักเบี้ย ผ่านจังหวัดเพชรบุรีไปสู่ชะอำ ซึ่งขณะนี้หลายเส้นทาง ทั้งที่เป็นของกรมทางหลวง กรมโยธาธิการและผังเมือง และคั่นกันน้ำเค็มของกรมชลประทาน เห็นควรพิจารณาพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ควรสำรวจถนนคั่นป้องกันน้ำเค็มของกรมชลประทาน จากจังหวัดสมุทรสาคร ผ่านจังหวัดสมุทรสงคราม ผ่านจังหวัดเพชรบุรีไปสู่ถนนเพชรเกษม บริเวณจุด by - pass ชะอำ เพื่อพัฒนาให้เป็นถนนที่มีความสมบูรณ์และประหยัดงบประมาณในการเวนคืนที่ดิน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และหากผลการพิจารณาเป็นประการใด ขอให้โปรดแจ้งให้ทราบในโอกาสแรกด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอานันท์ ปันยารชุน)

ประธานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โทร. ๐ - ๒๖๑๒ - ๙๒๒๒ ต่อ ๒๑๐

โทรสาร ๐ - ๒๖๑๒ - ๙๑๕๒

**ความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับ
โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร – แหลมผักเป็ย – ชะอำ)**

๑. ความเป็นมาของโครงการ

การเจริญเติบโตและขยายตัวทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน ส่งผลให้ปริมาณการจราจร และความต้องการเส้นทางในการคมนาคมขนส่งเพิ่มมากขึ้น จึงเกิดความคิดในการศึกษาความเป็นไปได้ของเส้นทางเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร และพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งจากกรุงเทพมหานครลงสู่ภาคใต้ โดยการขยายโครงสร้างพื้นฐาน อันเป็นปัจจัยส่งเสริมความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

การจราจรและขนส่งระหว่างภาคใต้และภาคอื่นๆ ของประเทศไทยมี ๒ เส้นทางหลักในการเดินทาง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข ๔ (เพชรเกษม) และทางหลวงหมายเลข ๓๕ (พระรามที่ ๒) โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข ๔ ช่วง ก.ม. ๑๓๖+๕๐๐ วังมะนาว – เพชรบุรี เริ่มมีความไม่คล่องตัว ปัจจุบันมีปริมาณการจราจร ๓๕,๗๒๑ คันต่อวัน แต่จากการคาดการณ์ในอนาคต หากไม่มีโครงการก่อสร้างระบบขนส่งเพิ่มเติมแล้วปริมาณการจราจรปี ๒๕๕๐ จะมีปริมาณจราจร ๓๖,๔๖๗ คันต่อวัน และเพิ่มเป็น ๖๒,๓๓๘ คันต่อวันในปี ๒๕๖๐ และ สูงสุด ๑๐๑,๒๖๘ คันต่อวัน ในปี ๒๕๗๐

เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรระหว่างภาคใต้และภาคต่างๆ ของประเทศในอนาคต จึงเกิดโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และแผนพื้นที่ปูสิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร – แหลมผักเป็ย – ชะอำ) ภายใต้การดูแลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ ซึ่งเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ยกยกระดับเชื่อมต่อระหว่างเมืองสายบางใหญ่ – บ้านโป่ง ลงสู่ทางทิศใต้ โดยเชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษม (ทางหลวงหมายเลข ๔) ถนนพระรามที่ ๒ (ทางหลวงหมายเลข ๓๕) และตัดผ่านอ่าวไทยบริเวณจังหวัดสมุทรสาคร ขึ้นฝั่งบริเวณใกล้หาดแหลมผักเป็ย อำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี และไปเชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษม ที่บริเวณอำเภอชะอำ โดยคาดว่าจะ เป็นเส้นทางลัด ย่นระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางลงสู่ภาคใต้ เป็นการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อกับแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และเชื่อมกับโครงข่ายถนนในแผนแม่บทในภาพรวมทั้งประเทศได้

โครงการดังกล่าว สนข.ได้ดำเนินการศึกษาเกี่ยวกับความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม โดยได้รับความร่วมมือจากทบวงมหาวิทยาลัย และเป็นการทำงานร่วมกันของคณาจารย์ ๔ มหาวิทยาลัยหลัก ได้แก่ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ และ ๓ มหาวิทยาลัยสนับสนุน ได้แก่ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

๒. ลักษณะโครงการ

❖ แนวเส้นทางของโครงการ

โครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้เป็นโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ขนาด ๓ ช่องจราจร/ทิศทาง รวม ๖ ช่องจราจร ความกว้างประมาณ ๒๖ เมตร ก่อสร้างเป็นทางยกระดับตลอดเส้นทาง โดยแบ่งแนวเส้นทางเป็น ๓ ช่วง (รูปที่ 1)

ช่วงที่ ๑ เริ่มจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบางใหญ่-บ้านโป่ง บริเวณบ้านแหลมบัว แนวทางมุ่งสู่ทิศใต้ตัดกับถนนเพชรเกษม (ทางหลวงหมายเลข ๔ ก.ม. ๔๗+๐๐๐) ที่ประมาณ ก.ม. ๕ แล้วมีเส้นทางแยกเพื่อไปบรรจบกับถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี (ทางหลวงหมายเลข ๓๓๘) ที่ ก.ม. ๑๑ เพื่อรับรถยนต์จากถนนบรมราชชนนี จากนั้นแนวทางจะมุ่งสู่ทิศใต้ตัดถนนพระรามที่ ๒ (ทางหลวงหมายเลข ๓๕ ก.ม. ๓๕+๕๐๐) ประมาณ ก.ม. ๓๖ ลักษณะโครงสร้างของถนนจะเป็นทางยกระดับกว้างประมาณ ๒๖ เมตร สูงจากพื้นดินเดิมประมาณ ๑๐ เมตร ระยะห่างช่วงเสา ประมาณ ๒๕-๔๐ เมตร รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ ๓๖ ก.ม.

ช่วงที่ ๒ เริ่มจากถนนพระรามที่ ๒ มุ่งหน้าไปทางทิศใต้ เพื่อจะลงทะเลที่บริเวณวัดกระช้ำขาว จาก ก.ม. ๓๖ ถึง ก.ม. ๔๔ จะมีการเพิ่มความกว้างของถนนเป็น ๓๙ เมตร เพื่อให้มีทางขนานเชื่อมจากถนนพระรามที่ ๒ ไปสถานที่บริการทางหลวง (Service Area) เป็นจุดพักรถริมทะเลก่อนขึ้นสะพานซึ่งประชาชนในท้องถิ่นสามารถเข้าไปใช้บริการได้ โดยไม่ต้องเสียค่าผ่านทาง (ระยะทาง ๘ ก.ม.) ในช่วงอ่าวไทย โครงสร้างถนนเป็นรูปแบบของสะพานที่มีความกว้าง ๒๕ เมตร ระยะห่างช่วงเสา ๑๐๐ เมตร ผิวจราจรสูงจากระดับน้ำทะเลสูงสุด ๑๗ เมตร ระยะทางประมาณ ๔๗ ก.ม. ในระหว่างทางจะมีที่พักริมทางที่ ก.ม. ๖๘ เพื่อให้ประชาชนได้ใช้เป็นจุดพักรถ และเป็นจุดชมวิวที่ ก.ม. ๗๐ จะมีช่วงสะพานกว้าง ๑๒๕ เมตร และ ๑๕๐ เมตร ช่วงละ ๒ ช่อง และยกระดับสูงจากระดับน้ำสูงสุด ๔๐ เมตร เพื่อให้เรือสินค้าขนาดใหญ่เข้าสู่ปากแม่น้ำแม่กลอง สะพานจะไปขึ้นฝั่งทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของแหลมผักเบี้ยประมาณ ๓ ก.ม. ที่บริเวณบ้านดอนมะขามช้าง ซึ่งจะเป็นทางยกระดับแบบเดียวกับโครงการที่ ๑ เป็นระยะทาง ๗ ก.ม. จุดสิ้นสุดของช่วงนี้จะมีศูนย์บริการทางหลวงที่จะตัดกับถนนเพชรบุรี-หาดเจ้าสำราญ (ทางหลวงหมายเลข ๓๑๑๗ ก.ม. ๑๑+๔๕๐) รวมระยะทางในช่วงนี้ทั้งสิ้นประมาณ ๖๒ ก.ม.

ช่วงที่ ๓ เริ่มจากทางหลวงหมายเลข ๓๑๗๗ มุ่งหน้าสู่ทิศใต้ขนานกับถนนคันกั้นน้ำเดิมของกรมชลประทานห่างประมาณ ๑-๒ ก.ม. เส้นทางตัดกับทางหลวงหมายเลข ๓๑๘๗ และหมายเลข ๓๑๗๔ ไปเชื่อมกับถนนเพชรเกษม (เดิม) เพื่อเข้าอำเภอชะอำที่ ก.ม. ๑๒๔ และไปเชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษม (เลี้ยวเมือง)ที่จะสู่ภาคใต้ที่ ก.ม. ๑๒๘ ลักษณะโครงสร้างถนนจะเป็นทางยกระดับเช่นเดียวกับโครงการในช่วงที่ ๑ โดยมีระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ ๓๐ ก.ม.

๓. วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ในการพัฒนาโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร พัฒนา และเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมขนส่งจากกรุงเทพมหานครสู่ภาคใต้ โดยจัดทำเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อันเป็นปัจจัยส่งเสริมความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและเพื่อให้เป็นเส้นทางลัดทำให้การคมนาคมจากภาคกลางไปสู่ภาคใต้มีความสะดวกรวดเร็วขึ้น

๔. ขั้นตอนการดำเนินการ

โครงการนี้ ดำเนินการศึกษาโดยความร่วมมือของทบวงมหาวิทยาลัยที่ได้มีการระดมคลังสมองของประเทศ โดยได้รับการอนุมัติให้ดำเนินการศึกษาตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๔๕ และเริ่มโครงการ เมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๔๕ เป็นการทำงานร่วมกันของคณาจารย์ ๔ มหาวิทยาลัยหลัก และ ๓ มหาวิทยาลัยสนับสนุนดังกล่าวข้างต้น ดำเนินการศึกษาเพื่อคัดเลือกแนวทางที่เหมาะสมที่สุด เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด และสามารถแก้ปัญหาการจราจรสู่ภาคใต้ได้ในระยะยาว โดยมี สนข.เป็นผู้ประสานงานโครงการภาครัฐ ใช้เงินงบประมาณ ๔๕ ล้านบาท

วันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๔๖ นักวิชาการให้คำตอบว่าเส้นทางที่ดีที่สุดสำหรับการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ คือ เส้นทางที่เริ่มต้นจากทางหลวงพิเศษบางใหญ่-บ้านโป่ง ตัดลงใต้ผ่านบ้านคลองหลวง มุ่งลงทางทิศใต้ และตัดถนนพระราม ๒ บริเวณบ้านปากบ่อ ลงทะเลที่จังหวัดสมุทรสาครใกล้วัดกระเช้าขาว ตัดลงทะเลน้ำลึกมีลักษณะเกือบเป็นเส้นตรง ขึ้นฝั่งที่จังหวัดเพชรบุรี ที่บ้านมะขามข้างตัดลงใต้ผ่านบ้านดอนเตาอิฐ บ้านหนองตาพุด และบรรจบถนนเพชรเกษม ที่บริเวณใกล้อำเภอบางสะพาน จังหวัดเพชรบุรี

ปัจจุบันการดำเนินงานอยู่ในขั้นตอนที่กรมทางหลวงว่าจ้างจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยออกแบบรายละเอียด เพื่อเตรียมการก่อสร้าง และสำหรับในปีงบประมาณ ๒๕๔๘ กรมทางหลวงได้รับงบประมาณจำนวน ๖,๔๐๐ ล้านบาท เพื่อการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร - แหลมผักเป็ด - ชะอำ) ช่วงสะพานในทะเล

๕. ผลประโยชน์ของโครงการที่คาดว่าจะได้รับ

จากผลการศึกษาโครงการดังกล่าวของ ๔ มหาวิทยาลัยหลักดังกล่าวข้างต้น ได้นำเสนอให้เห็นว่าเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ จะช่วยให้การคมนาคมจากภาคกลางสู่ภาคใต้มีความสะดวกรวดเร็วขึ้น เป็นการเชื่อมต่อโครงข่ายการจราจรของประเทศสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจให้แก่ภาคใต้ ดังนี้

๕.๑ พัฒนาโครงข่ายการจราจรของประเทศ เนื่องจากโครงการฯ สามารถทำหน้าที่รับและกระจายปริมาณการจราจรที่จะเดินทางไปภาคใต้ และรองรับปริมาณการจราจรจากภาคใต้ที่จะเดินทางเข้ากรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๕.๒ จากการศึกษาของคณะทำงานด้านเศรษฐศาสตร์ พบว่าโครงการฯ จะมีประโยชน์ต่อภาพรวมทางด้านเศรษฐกิจ ทั้งในระดับภาคและระดับประเทศ โดยที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๕.๓ โครงการฯ จะช่วยให้เกิดการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้การติดต่อกันทำได้อย่างสะดวกรวดเร็วมากขึ้น

๕.๔ การพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ การคมนาคมขนส่งที่สะดวกจะเป็นปัจจัยหลักในการดึงดูด และจูงใจให้เกิดการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม

๕.๕ การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน โครงการฯ จะสามารถเชื่อมโยงนักท่องเที่ยวจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามายังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ในประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๖. การดำเนินงานของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ พิจารณาเห็นถึงความสำคัญเกี่ยวกับโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ในประเด็น เป็นโครงการขนาดใหญ่ เป็นถนนตัดลัดฝั่งทะเลอ่าวไทยด้านตะวันตก สร้างผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมในทะเล ผลกระทบต่อชาวประมง และสัตว์น้ำ ความคุ้มค่าในประโยชน์ใช้สอยสภาพของเส้นทางคมนาคมที่มีอยู่เดิม รวมทั้งรูปแบบของรัฐที่ดำเนินการเกี่ยวกับเส้นทางคมนาคมในภาคตะวันออก จึงได้มอบหมายให้คณะทำงานศึกษาและอนุรักษ์แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำบางปะกง ดำเนินการศึกษาในประเด็นดังกล่าว ซึ่งคณะทำงานฯ ได้ดำเนินการศึกษาโดย ๑) ศึกษาจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง ๒) จัดประชุมเสวนาร่วมกับนักวิชาการ และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และ ๓) ศึกษาดูงานในพื้นที่ และจัดทำเป็นความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการดังกล่าวนำเสนอสภาที่ปรึกษาฯ และคณะรัฐมนตรีต่อไป

๗. ประเด็นพิจารณา

๗.๑ ความเป็นไปได้ทางด้านวิศวกรรม

ช่วงที่ ๑

เริ่มต้นแนวเส้นทางจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-บ้านโป่ง ความเป็นไปได้ในเชิงวิศวกรรมคงไม่มีปัญหา เพราะว่าเป็นการก่อสร้างถนนบนบกหรือบนพื้นดิน แต่ควรพิจารณาถึงความคุ้มค่า เพราะว่ามีถนนสำคัญ ๒ สาย อยู่แล้ว คือ ถนนเพชรเกษม และถนนพระราม ๒ (ธนบุรี - ปากท่อ) และมีถนนสำคัญอีกสายหนึ่ง ซึ่งกำลังก่อสร้าง คือ สายบางใหญ่-บ้านโป่ง การเพิ่มประสิทธิภาพถนนที่มีอยู่แล้ว ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการน่าจะน้อยกว่าการก่อสร้างถนนใหม่

ช่วงที่ ๒

เริ่มต้นจากถนนพระราม ๒ (ธนบุรี – ปากท่อ) ใกล้บ้านปากบ่อถึงชายทะเลที่บ้านบางซุด ใกล้วัดกระเช้าขาว (เป็นช่วงถนนที่ก่อสร้างบนบกหรือบนพื้นดิน ทางด้านวิศวกรรมคงไม่มีปัญหา แต่ช่วงต่อบางซุดไปขึ้นฝั่งที่บริเวณบ้านมะขามช้าง ซึ่งเป็นระยะทางรวมทั้งสิ้น ๔๗ ก.ม. และมีการออกแบบเสาค้ำสะพานห่างกันช่วงละ ๑๐๐ เมตร แต่บริเวณปากแม่น้ำที่สะพานนี้ผ่าน เสาค้ำสะพานจะห่างกัน ๑๕๐ เมตร เพื่อให้เรือสัญจรผ่านได้สะดวก จากรายงานออกแบบวิศวกรรมก่อสร้าง สะพานยาว ๔๗ ก.ม. จะมีเสาค้ำยันสะพานเป็นแนวยาวในทะเลมากกว่า ๔๐๐ ตอม่อ การออกแบบเชิงวิศวกรรมดังกล่าวนี้ มีผลกระทบต่อการใช้ของน้ำทะเล ซึ่งมีการไหลสองแบบ คือ น้ำขึ้น (High Tide) น้ำลง (Low Tide) และการไหลของน้ำในมหาสมุทร (Ocean Current) ซึ่งจะไหลตามกระแสลมประจำ จะเห็นได้ว่าหนึ่งตอม่อมีเสาค้ำยัน จำนวน ๑๑ ต้น และเสาค้ำยันแต่ละต้น มีเส้นผ่าศูนย์กลาง ๑.๕ เมตร จึงมีพื้นที่หน้าตัดเท่ากับ ๒.๓๕๗ ตารางเมตร รวม ๑๑ ต้น จะมีพื้นที่ ๒๕.๙๓ ตารางเมตร เพราะฉะนั้นตอม่อต้นหนึ่งจะกีดกันการไหลของน้ำเป็นพื้นที่ ๒๕.๙๓ ตารางเมตรคูณด้วยความยาวของเสาค้ำจากกันทะเลถึงผิวน้ำ สะพานนี้มีความยาว ๔๗ ก.ม. (ใช้ตอม่อมากกว่า ๔๐๐ ต้น)

หากสะพานนี้ใช้ ๔๗๐ ตอม่อ จะต้องใช้เสาค้ำยันตอม่อทั้งหมด ๕,๑๗๐ ต้น (๔๗๐x๑๑) ปริมาตรของเสา ๕,๑๗๐ ต้น ฝังลงในทะเลเป็นระยะทาง ๔๗ ก.ม. จะมีผลกระทบต่อการใช้ของน้ำในทะเลอย่างแน่นอน และทำให้เกิดการกัดเซาะชายฝั่งและการตกตะกอน ดังจะเห็นได้จากปะการังเทียมบริเวณชายฝั่งทะเลจังหวัดสงขลา ได้ก่อให้เกิดการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณอำเภอหัวไทร ระหว่างสะพานติณสูลานนท์กับอำเภอหัวไทร การก่อสร้างทำเทียบเรือชายฝั่งทะเลบริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง ทำให้เกิดการกัดเซาะและทับถมบริเวณชายฝั่งด้านตะวันออก และตะวันตกของท่าเทียบเรือมาบตาพุด เป็นระยะทาง ๑๓.๕ ก.ม. และ ๔.๕ ก.ม. ตามลำดับ ขณะนี้อยู่ในระหว่างดำเนินการแก้ไข

ช่วงที่ ๓

เริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข ๓๑๗๗ บริเวณกิโลเมตรที่ ๑๑+๔๕๐ ไปบรรจบกับถนนเพชรเกษม (ทางหลวงหมายเลข ๔) บริเวณกิโลเมตรที่ ๑๒๔ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี รวมระยะทาง ๓๐ ก.ม. ความเป็นไปได้ในเชิงวิศวกรรมคงไม่มีปัญหาเพราะว่าเป็นการก่อสร้างถนนบนบกหรือบนพื้นดิน แต่ความคุ้มค่าอาจมีปัญหา เพราะว่ามีถนนเดิมอยู่แล้ว การเพิ่มประสิทธิภาพของถนนที่มีอยู่ค่าใช้จ่ายน่าจะต่ำกว่าการก่อสร้างถนนใหม่ รวมทั้งค่าเวนคืน และค่าที่ดิน

๗.๒ ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

การก่อสร้างโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ จากรายงานการศึกษาแสดงให้เห็นว่ามีความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ประหยัดพลังงาน และลดค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุ อีกทั้งสามารถรองรับปริมาณจราจรที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากประมาณ ๓๕,๐๐๐ คันต่อวัน

ในปัจจุบัน เป็นประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ คันต่อวัน ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า อย่างไรก็ตามก็ต้องคำนึงถึง การรักษาสิ่งแวดล้อม ความสำคัญของอ่าวไทย ซึ่งเป็นแหล่งผลิตสารอาหารตั้งต้นในกระบวนการ ห่วงโซ่อาหารของท้องทะเลไทย และสัตว์น้ำทั้งหมด ใช้เป็นแหล่งหลบหลุมมรสุม ควรนำต้นทุนด้านฐาน ทรัพยากรมาคำนวณความเสียหายของระบบนิเวศ รวมทั้งความสูญเสียในด้านการประกอบอาชีพ การให้มูลค่าเป็นตัวเงินเพียงอย่างเดียว จึงยังไม่น่าจะเพียงพอแก่การพิจารณาตัดสินใจเดินหน้าโครงการ

สำหรับประเด็นความจำเป็นที่จะก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ เมื่อพิจารณาถึงเส้นทาง คมนาคมเส้นต่างๆ ที่มีอยู่ทางฝั่งตะวันตก ได้แก่ ถนนธนบุรี - ปากท่อ เพชรเกษม ปั่นเกล้า - นครชัยศรี บางใหญ่ - บ้านโป่ง และทางหลวงเส้น ๓๕๖ (รังสิต - อ.กำแพงแสน) การดำเนินการก่อสร้างเส้นทาง จากบางใหญ่ - วัดกระเช้าขาวไม่น่าจะมีความจำเป็น ควรเร่งรัดพัฒนาถนนที่มีอยู่แล้ว เพื่อรองรับการ ใช้สอยน่าจะเป็นประโยชน์มากกว่า

สิ่งที่ต้องคำนึงถึง คือ ไม่ควรคิดเรื่องเงินลงทุนว่าจะมากหรือน้อย แต่ควรคำนึงถึงการสูญเสีย ทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งมีมูลค่ามหาศาลประมาณค่าไม่ได้ และการก่อสร้างโครงการนี้เป็นสิ่งก่อสร้างถาวร ใช้งาน ๒๐-๓๐ ปี ควรทำให้ดีที่สุด ศึกษาให้รอบคอบที่สุด เพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างแท้จริง

ประเด็นเพิ่มเติมที่ควรศึกษา คือ การฟื้นฟูระบบการขนส่งทางน้ำ และทางรถไฟสู่ภาคใต้ เป็นสิ่งที่ควรคำนึงถึง โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ ขนส่งได้ครั้งละปริมาณมาก ลดการใช้น้ำมัน มลพิษทางอากาศ อุบัติเหตุ ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาถนน ถ้ามีการพัฒนาจะเป็นการเพิ่ม ศักยภาพให้ด้านการค้า และการลงทุน

๗.๓ ผลกระทบทางด้านสังคม

การก่อสร้างสะพานในทะเลยาว ๔๗ ก.ม. มีการฝังเสาในทะเลประมาณ ๔,๕๐๐ ต้น มีผล ต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเล และเกิดการทับถมของตะกอน ซึ่งมีผลต่อการประมงชายฝั่ง และการฝังเสาต่อม่อ ๕๗๐ ต้น อาจเกิดอันตรายกับเรือประมงขนาดเล็ก เมื่อเกิดพายุไซนร้อน

การรับฟังความคิดเห็นของโครงการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการรับทราบความคิดเห็นของ ประชาชนที่มีต่อโครงการเป็นสิ่งจำเป็น รวมทั้งประเมินผลกระทบต่อการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของประชาชน ที่มีต่อโครงการ รวมทั้งประเมินผลกระทบต่อการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่อื่นเพิ่มเติม โดยเฉพาะพื้นที่จังหวัดเพชรบุรีตอนบนและจังหวัดสมุทรสงคราม ซึ่งจะกลายเป็นเมืองปิด การศึกษา ด้านเศรษฐกิจและสังคม ควรดำเนินการศึกษาให้ครอบคลุมพื้นที่ในโครงการ

การสอบถามการรับทราบของประชาชน รวมทั้งความคิดเห็นที่มีต่อโครงการเกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ วิถีชีวิต และผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน เป็นสิ่งจำเป็น ควรนำมาใช้ประกอบการจัดการแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้น เมื่อมีการก่อสร้างโครงการ มิใช่เป็นเพียงแต่ การสอบถามข้อมูลทั่วไปเท่านั้น

๗.๔ ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ

การก่อสร้างถนนมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศเพราะว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงสิ่งปกคลุมผิวดินจากสิ่งที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ เปลี่ยนเป็นสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น ซึ่งมีผลกระทบต่อระบบนิเวศ ทำให้ส่วนประกอบโครงสร้างของนิเวศเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เมื่อส่วนประกอบของโครงสร้างเปลี่ยนแปลงไปมีผลทำให้หน้าที่ของส่วนประกอบของโครงสร้างของนิเวศเปลี่ยนไป ได้แก่ วงจรของน้ำ (Water Cycle) ความสมดุลพลังงาน (Energy Balance) และวงจรธาตุอาหาร (Nutrient Cycle) ซึ่งการเปลี่ยนแปลงทั้ง ๓ นี้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการก่อสร้างถนนมีผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมดังต่อไปนี้

การก่อสร้างถนนบนพื้นดิน

มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังต่อไปนี้ ทำให้เกิดปริมาณและอัตราการไหลของน้ำท่ามากขึ้น (Runoff) ก่อให้เกิดน้ำท่วมฉับพลัน แผ่นดินถล่ม น้ำท่วมล้นฝั่ง เพราะเป็นส่วนประกอบของวงจรรน้ำถูกทำลาย เช่น การกักเก็บโดยร่มใบ การคายน้ำของพืช การซึมน้ำของดิน และการกักเก็บโดยที่ลุ่ม และเป็นผลทำให้อัตราการไหลสูงสุดเพิ่มขึ้น การเติมน้ำบาดาลลดลง (Groundwater Recharge) คุณภาพของน้ำลดลงเพราะว่ามีตะกอน (Sediment) มากขึ้น เนื่องจากเกิดการชะล้างพังทลายของดิน เพราะเป็นสิ่งปกคลุมดินตามธรรมชาติถูกทำลาย และมีการบุกรุกดิน (Soil Disturbance) อาจมีธาตุอาหารอินทรีย์วัตถุ และสารเคมีอื่นๆ ในน้ำ บนผิวดินบริเวณก่อสร้างถนนมีปริมาณมากขึ้น มีผลกระทบต่อสภาพดินฟ้าอากาศท้องถิ่น ทำให้กระแสลมพัดเร็วขึ้นหรือช้าลง ทำให้เกิดการวนเวียนของลม ทำให้อุณหภูมิของอากาศสูงขึ้นและเปลี่ยนแปลงได้ง่าย เพราะพลังงานของดวงอาทิตย์ส่วนใหญ่จะกลายเป็นความร้อน (Sensible Heat) และอากาศจะแห้งเพราะว่าพืชปกคลุมดินถูกทำลาย ผิวดินมีอุณหภูมิสูงขึ้น มีการระเหยน้ำมากขึ้น บริเวณที่มีพืชปกคลุมดินพลังงานของดวงอาทิตย์ส่วนใหญ่จะกลายเป็นความร้อนแฝง (Latent Heat) คือ ใช้ในการระเหยน้ำจากใบพืช ส่วนที่จะกลายเป็นความร้อน (Sensible Heat) มีจำนวนน้อยจึงทำให้อุณหภูมิของอากาศไม่สูงขึ้น การก่อสร้างถนนทำให้วงจรธาตุอาหารเปลี่ยนจากวงจรปิด เป็นวงจรเปิด นั่นคือปริมาณธาตุในดินบริเวณก่อสร้างถนนจะลดปริมาณลงทุกขณะ เพราะว่าธาตุอาหารถูกเคลื่อนย้ายไปที่อื่น

ผลกระทบต่อสิ่งที่มีชีวิต การสร้างถนนเป็นการเปลี่ยนแปลงส่วนประกอบของโครงสร้างระบบนิเวศ ซึ่งมีผลต่อหน้าที่ของระบบนิเวศและทำให้บริการทางนิเวศ (Ecological Services) เปลี่ยนไป ซึ่งมีผลกระทบต่ออาหาร ที่อยู่อาศัย สภาพแวดล้อม (อุณหภูมิ ความชื้น ความเร็วของลม แสงสว่าง ความเป็นกรดเป็นด่าง) จากการรายงานจากสหรัฐอเมริกา ยุโรป และออสเตรเลีย การก่อสร้างถนน ทำให้ความหลากหลายทางชีวภาพลดลง สิ่งที่มีชีวิตลดลงทั้งชนิดและปริมาณ ซึ่งจะเกิดขึ้นในขณะที่ก่อสร้างถนนและสร้างถนนเสร็จแล้วและเปิดใช้ ซึ่งเสียงและมลพิษทางอากาศจะทำให้สิ่งที่มีชีวิตลดลงทั้งชนิดและปริมาณ

ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศจะเกิดขึ้นน้อยที่สุด เมื่อการก่อสร้างถนน มีการออกแบบ การวางแบบ การก่อสร้าง การดูแลรักษาอย่างถูกต้องและเหมาะสม ซึ่งในประเทศไทย การปฏิบัติดังกล่าวที่ผ่านมามีอยู่น้อยที่สุด จนกล่าวได้ว่าการก่อสร้างถนนในประเทศไทยก่อให้เกิด ปัญหาสิ่งแวดล้อมมากที่สุด เช่นที่หาดใหญ่ ตัวจังหวัดอุดรธานี และอำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี การเกิด น้ำท่วมใหญ่ๆ ในพื้นที่ดังกล่าวนี้ เกิดจากการก่อสร้างถนน

การก่อสร้างถนนในทะเล

การก่อสร้างถนนในทะเล มีผลกระทบต่อการใช้ของน้ำทะเล ทั้งน้ำขึ้น น้ำลง และการไหลวนเวียนของน้ำทะเล การทำให้เกิดอุปสรรคต่อการไหลของน้ำทะเล มีผลต่อการเคลื่อนย้ายของตะกอน การตกตะกอน อุณหภูมิของน้ำทะเล ความเค็ม การกัดเซาะชายฝั่ง (Coastal Erosion) ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวจะเกิดที่ไหน มากน้อยเพียงไร เกิดขึ้นเมื่อไหร่ เกิดรุนแรงมากน้อยเท่าใด ไม่มีผู้ใดคาดคะเน ได้ล่วงหน้า และเหตุการณ์ดังกล่าวได้เกิดขึ้นแล้ว ทั้งด้านอ่าวไทยฝั่งตะวันออก (จังหวัดระยอง ตราด) และอ่าวไทยฝั่งตะวันตก (จังหวัดเพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์)

๗.๕ ผลกระทบด้านวัฏจักรของสัตว์น้ำ

การสร้างสะพานในทะเลมีความยาว ๔๗ กิโลเมตร และมีตอม่อ ๔๗๐ ต้น วางตามแนวความยาวของสะพาน ซึ่งเสาเหล่านี้จะเป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำทะเล ทั้งน้ำขึ้น น้ำลง และการไหลของกระแสน้ำไปตามชายฝั่ง มีผลกระทบต่อ การเคลื่อนย้ายตะกอนต่างๆ การตกตะกอนต่างๆ ความเค็ม การเกิดร่มเงาของตัวสะพานบดบังแสงอาทิตย์สู่นิวน้ำ การกัดเซาะชายฝั่งทะเล ซึ่งมีผลต่อการเกิดอาหารเกิดการเคลื่อนย้ายแหล่งอาหาร ที่อยู่อาศัย ที่วางไข่ และพักตัวอ่อนของสัตว์น้ำ จากรายงานทั่วไปกล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงของการไหลของน้ำทะเลไปจากธรรมชาติทะเล ทำให้ปริมาณและชนิดของสัตว์น้ำลดลง เพราะว่าการเกิดอาหาร แหล่งของอาหาร ที่อยู่อาศัย ที่วางไข่ และพักตัวอ่อนของสัตว์น้ำต่างๆ เช่น ปลา หอย กุ้ง ปู ถูกทำลายบางส่วนหรือถูกทำลายหมดไป ในต่างประเทศการก่อสร้างทางคมนาคม เพื่อให้ยานพาหนะเคลื่อนที่ผ่านไปมักจะเป็นอุโมงค์ หรือสะพานที่มีจำนวนเสาค้ำยันพื้นทะเลน้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อการใช้ของน้ำทะเลให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อการใช้ของน้ำทะเลให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด

๗.๖ ผลกระทบที่มีต่อการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำของชาติ

การเปลี่ยนแปลงการใช้ของน้ำทะเล อาจมีผลต่อการเคลื่อนย้าย และการตกตะกอนตามบริเวณปากแม่น้ำ ท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำเพชรบุรี อาจทำให้เกิดสันดอนบริเวณปากแม่น้ำเหล่านี้อย่างรวดเร็ว ซึ่งจะมีผลทำให้การใช้ของน้ำในแม่น้ำเหล่านี้ออกสู่ทะเลไหลช้าลง และทำให้เกิดน้ำล้นฝั่งของแม่น้ำเหล่านี้ ก่อให้เกิดอุทกภัย หรือการเปลี่ยนแปลงการใช้ของน้ำทะเล ก่อให้เกิดการกัดเซาะชายฝั่งเป็นผลทำให้คุณภาพของน้ำทะเลเลวลง หรือการขึ้นลงของน้ำทะเลอาจเปลี่ยนไปจากเดิม

เพราะว่าการตกตะกอนทับถมบริเวณปากแม่น้ำ การเปลี่ยนแปลงน้ำขึ้นน้ำลงนี้ อาจเป็นการเปลี่ยนแปลงทางด้านระดับความลึกของน้ำ และการเปลี่ยนแปลงทางด้านเวลาท่วม อาจต้องมีการลอกสันดอนบริเวณปากแม่น้ำบ่อยขึ้น เช่น คลองระบายน้ำออกจากพุมที่จังหวัดนราธิวาส ซึ่งคลองนี้ขุดโดยกรมชลประทาน คลื่นพัดพาทรายมาทับถมปิดปากคลองทุกปี กรมชลประทานต้องขุดลอกปากคลองทุกปี แต่ในปัจจุบัน กรมชลประทานไม่ได้รับงบประมาณสำหรับการดำเนินงานดังกล่าว

๘. ข้อเสนอแนะ

จากข้อสังเกตในหัวข้อประเด็นพิจารณา จะเห็นได้ว่าโครงการดังกล่าว ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศ วัฏจักรของสัตว์น้ำ วิถีชีวิต และการทำมาหากินของประชาชนในพื้นที่บริเวณแม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง และเชื่อมโยงไปถึงแม่น้ำเพชรบุรีด้วย สามารถกำหนดเป็นข้อเสนอแนะในเบื้องต้นได้ดังนี้

๘.๑ เห็นควรชะลอการก่อสร้างถนนทางด่วนยกระดับจากชายฝั่งทะเลบริเวณวัดกระเช้าชาวสุแหลมผักเบี้ย จ. เพชรบุรี เนื่องจากอาจจะสร้างปัญหากับอ่าวไทย แม่น้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี จะเห็นได้ว่ามีเส้นทางหลายเส้นทางพร้อมใช้งาน เพียงแต่ต้องมีการพัฒนาและขยายเส้นทางให้เกิดความสมบูรณ์

๘.๒ ภาครัฐควรชะลอการใช้งบประมาณของกรมทางหลวงปี ๒๕๕๔ จำนวน ๖,๕๐๐ ล้านบาท สำหรับงานก่อสร้างทางหลวงพิเศษสายสมุทรสาคร - แหลมผักเบี้ย - อ.ชะอำ (สะพานในทะเล) และงบประมาณผูกพันปี ๒๕๕๙ จำนวน ๖,๕๐๐ ล้านบาท รวมทั้งงบประมาณผูกพันปี ๒๕๕๐-๒๕๕๑ จำนวน ๑๙,๒๐๐ ล้านบาท จนกว่าจะได้รับอนุมัติการประเมินผลสิ่งแวดล้อม

๘.๓ เห็นควรทบทวนการก่อสร้างถนนทางยกระดับแยกจากถนนบางใหญ่ - บ้านโป่ง ไปสู่วัดกระเช้าชาว โดยผ่านถนนปิ่นเกล้า - นครชัยศรี ถนนเพชรเกษม และถนนธนบุรี - ปากท่อ (พระราม๒) เพื่อมุ่งสู่อ่าวไทย เนื่องจากมีถนนหลายสายวิ่งจากสวนเหนือของกรุงเทพฯ ฝั่งตะวันตกของเจ้าพระยาลงสู่สวนใต้ของกรุงเทพฯ ผ่านทางหลวงหมายเลข ๓๕๖ (รังสิต-ปทุมธานี-บางเลน - กำแพงแสน-พนมทวน) ถนนปิ่นเกล้า - นครชัยศรี ถนนเพชรเกษม และถนนธนบุรี - ปากท่อ รวมทั้งถนนวงแหวนรอบใน และรอบนอกเป็นเครือข่าย

๘.๔ การศึกษาความเป็นไปได้และผลกระทบในทุกปัจจัย ควรให้ภาคประชาชนได้มีส่วนร่วมอย่างแท้จริง สำหรับการศึกษาระเมินผลกระทบทางทะเล ทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมควรดำเนินการอย่างละเอียดสมบูรณ์ ชัดเจน ครบถ้วนในประเด็นต่างๆ อาทิ

๑) ระยะเวลาการศึกษาต้องครอบคลุมการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของพื้นที่การศึกษาในฤดูกาลต่างๆ ของปีให้ครบถ้วน ซึ่งในผลการศึกษายังขาดข้อมูลในช่วงฤดูร้อนและฤดูฝน

๒) ผู้ร่วมจัดทำรายงาน "โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และแผนฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมพื้นที่โดยรอบโครงการฯ" ขาดผู้เชี่ยวชาญที่มีคุณวุฒิทางวิทยาศาสตร์ทางทะเลหรือสมุทรศาสตร์ หรือวิศวกรรมทางทะเลที่จะต้องศึกษาในประเด็นสมุทรศาสตร์ และการกัดเซาะของชายฝั่ง

๓) การศึกษาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์มีการตั้งข้อกำหนดได้ ๕ ข้อ ซึ่งไม่ครอบคลุมสภาพเป็นจริงในพื้นที่ในอ่าวไทย โดยเฉพาะไม่มีการคำนวณอิทธิพลจากคลื่นในอ่าวไทย และไม่มีการคำนวณอิทธิพลจากฤดูกาลของลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือและมรสุมตะวันตกเฉียงใต้

๔) การศึกษาบทที่เกี่ยวกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ควรจะต้องประเมินใหม่เมื่อได้ผลการคำนวณในข้อ ๓ ที่ทำการสังเคราะห์ใหม่ เพื่อดูผลกระทบต่อสัตว์น้ำ แพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอน-สัตว์ พืชน้ำ สัตว์หน้าดิน และPerifauna ฯลฯ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อเนื่องไปยังการประกอบอาชีพของชุมชนที่เกี่ยวข้อง

๘.๕ หากจะมีการสร้างสะพานในทะเล ให้คำนึงถึงความปลอดภัยการเดินทางเรือเล็ก ๆ ชายฝั่งเมื่อเกิดพายุโซนร้อน ซึ่งไม่มีอุปกรณ์สื่อสารประจำเรือ

๘.๖ ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนเส้นทางบางใหญ่ – บ้านโป่ง และขยายระยะทางไปสู่จุดเชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษม เพื่อประโยชน์ใช้สอยสูงสุดต่อการคมนาคมขนส่งสู่ภาคใต้ (โครงการนี้ได้เริ่มมากกว่า ๑๐ ปีแล้ว แต่ไม่มีการดำเนินการ เพิ่งจะมีการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน)

๘.๗ ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนเพชรเกษมในช่วงตอนต่างๆ จากกรุงเทพฯ – ปากท่อ ให้เต็มแนวเขตทาง (Right of Way) รวมทั้งช่วงปากท่อผ่านเขาย้อย ผ่านเพชรบุรี ไปสู่ชะอำ เพื่อรองรับการจราจรได้อย่างสมบูรณ์

๘.๘ ถนนที่มีความสำคัญและได้สร้างผิวจราจรไว้ในระดับหนึ่งแล้ว แต่ยังขาดความสมบูรณ์ ควรเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จ เพื่อให้เกิดประโยชน์ใช้สอย เช่น ถนนจากยี่สาน – แหลมผักเบี้ย ในพื้นที่ จ.สมุทรสงคราม และเพชรบุรี และหนองหญ้าปล้อง – หัวหิน ในพื้นที่ จ. เพชรบุรี

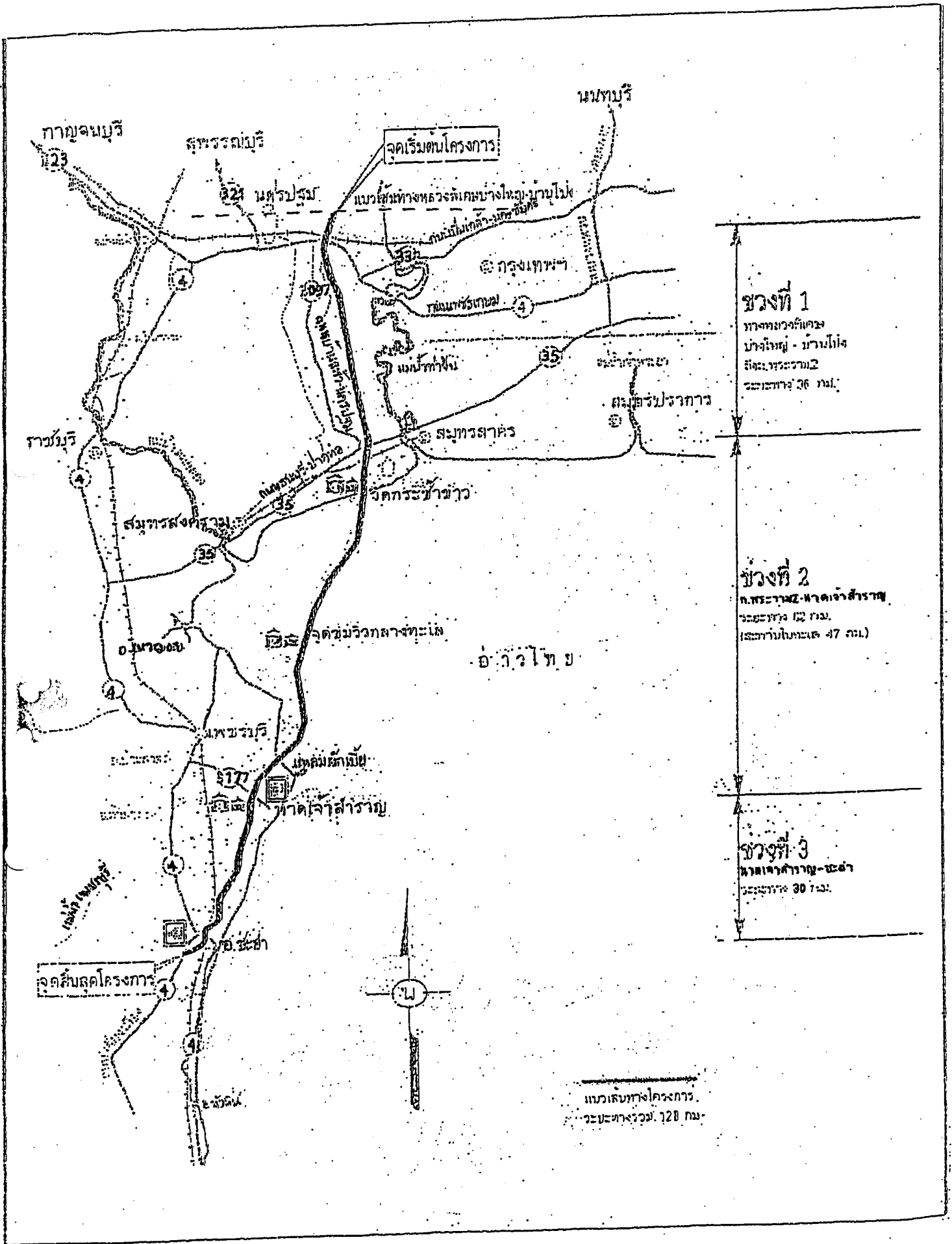
๘.๙ ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างถนนที่มีความสำคัญและได้สร้างผิวจราจรไว้ในระดับหนึ่งแล้ว เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการคมนาคม อาทิ ถนนยี่สาน – แหลมผักเบี้ย ในพื้นที่ จ. สมุทรสงคราม และเพชรบุรี และหนองหญ้าปล้อง – หัวหิน ในพื้นที่ จ. เพชรบุรี

๘.๑๐ ควรเร่งดำเนินการก่อสร้าง ถนนพระราม ๒ (ธนบุรี - ปากท่อ) ให้เต็มแนวเขตทาง (Right of Way) และเห็นควรให้ขยายเส้นทางจากจุดตัดถนนเพชรเกษมที่ปากท่อไปสู่เส้น by – pass เพชรเกษมที่บริเวณชะอำ ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรได้อย่างมาก

๘.๑๑ ควรพิจารณาก่อสร้างทางยกระดับเหนือถนนเส้นพระราม ๒ (ธนบุรี-ปากท่อ) เช่นเดียวกับที่ภาครัฐได้ดำเนินการมาแล้ว สำหรับถนนบางนา-ตราด ช่วงบางนา-ชลบุรี โดยขยายเส้นทางมุ่งสู่ by – pass ถนนเพชรเกษมที่ชะอำไปพร้อมกัน

๘.๑๒ ควรเร่งดำเนินการ และให้ความสำคัญกับทางหลวงหมายเลข ๓๔๖ (รังสิต -ปทุมธานี - บางเลน - กำแพงแสน - พนมทวน) ซึ่งเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ (รังสิต - นครนายก) ณ จุดถนนพหลโยธิน ซึ่งเป็นถนนวิงตะวันออกสุดตะวันตกของประเทศเชื่อมโยงภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือสู่ภาคใต้ ตามถนนเพชรเกษม เพื่อรองรับการจราจรได้อย่างสมบูรณ์

๘.๑๒ ถนนระดับราบจากแหลมผักเบี้ย ผ่านจังหวัดเพชรบุรี ไปสู่ชะอำ ซึ่งขณะนี้หลายเส้นทาง ทั้งที่เป็นของกรมทางหลวง กรมโยธาธิการและผังเมือง และคั่นกันน้ำเค็มของกรมชลประทาน เห็นควรพิจารณาพัฒนาให้เกิดประโยชน์ใช้สอยสูงสุดในด้านการคมนาคม ทั้งนี้ควรสำรวจถนนคั่นป้องกันน้ำเค็มของ กรมชลประทาน จากจังหวัดสมุทรสาคร ผ่านจังหวัดสมุทรสงคราม ผ่านจังหวัดเพชรบุรีไปสู่ถนนเพชรเกษม บริเวณจุด by - pass ชะอำ เพื่อพัฒนาให้เป็นถนนที่มีความสมบูรณ์ในประโยชน์ใช้สอย และประหยัดงบประมาณในการเวนคืนที่ดิน



ช่วงที่ 1
 ทางหลวงพิเศษ
 บางใหญ่ - บ้านไผ่
 ระยะทางรวม 2
 ระยะทาง 36 กม.

ช่วงที่ 2
 ก.พ.ระยอง-หาดเจ้าสำราญ
 ระยะทาง 47 กม.
 (ระยะทางในทะเล 47 กม.)

ช่วงที่ 3
 หาดเจ้าสำราญ-ชะอำ
 ระยะทาง 30 กม.

แนวเส้นทางโครงการ
 ระยะทางรวม 120 กม.

รูปที่ 1: แผนที่แสดงโครงการเส้นทางศึกษาภาคใต้ (สมุทรสาคร - แหลมผักเบี้ย-ชะอำ)