



กระทรวงคมนาคม



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

"การทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
ก้าวอย่างอย่างมั่นใจ นำเส้นทางใหม่สู่ภูมิภาค"

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม  
**โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด**

เอกสารประกอบ  
การประชุมรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 1  
(ประชุมนิเทศโครงการ)

กันยายน 2567

## สารบัญ

เรื่อง	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ.....	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ.....	2
3. วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ).....	2
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	3
5. ขอบเขตการดำเนินงาน.....	3
6. แผนการดำเนินงานของโครงการ.....	4
7. แนวคิดการพัฒนาของโครงการ.....	5
7.1 การทบทวนแนวคิดการพัฒนาสะพานข้ามเกาะช้าง.....	5
7.2 การกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ.....	7
7.3 การกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ.....	10
8. การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม.....	13
9. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	16
9.1 งานประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ.....	16
9.2 งานการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	16
10. ติดต่อบริษัทข้อมูลเพิ่มเติม.....	19

## สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	3
รูปที่ 6-1 แผนการศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการ.....	5
รูปที่ 6-2 แผนการดำเนินงานของโครงการ.....	5
รูปที่ 7.1-1 บริเวณที่มีศักยภาพสำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง จากการพิจารณาของคณะทำงานฯ เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2566.....	6
รูปที่ 7.2-1 สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการ จุดที่ 1 บ้านหนองปรือ ตำบลแหลมงอบ.....	8
รูปที่ 7.2-2 สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการ จุดที่ 2 และ 3 บ้านธรรมชาติล่าง ตำบลคลองใหญ่.....	8
รูปที่ 7.2-3 สภาพพื้นที่จุดสิ้นสุดโครงการ จุดที่ 1 และ 2 บ้านด่านใหม่ ตำบลเกาะช้าง.....	9
รูปที่ 7.2-4 สภาพพื้นที่จุดสิ้นสุดโครงการ จุดที่ 3 บ้านด่านใหม่ และ 4 บ้านคลองสน ตำบลเกาะช้าง.....	9
รูปที่ 8-1 ขั้นตอนการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม.....	14
รูปที่ 8-2 ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา.....	15
รูปที่ 9.2-1 ภาพบรรยากาศการประชุมประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูล.....	17

## เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด

### 1. ความเป็นมาของโครงการ

เกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด เป็นเกาะที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 3 ของประเทศไทย รองจากจังหวัดภูเก็ต และเกาะสมุย เป็นเกาะที่มีชื่อเสียงโด่งดังของทะเลตะวันออก ด้วยความงามของธรรมชาติอันหลากหลาย บนเกาะจนกลายเป็นจุดหมายของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศทั่วโลก ปัจจุบันการเดินทางไปยังเกาะช้างมีอยู่วิธีเดียว คือ การใช้เรือเป็นหลักในการนำคนและรถยนต์ไปยังตัวเกาะ ซึ่งปัญหาหลักในขณะนี้คือความไม่สะดวกด้านการคมนาคมของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ต้องรอลงเรือเฟอร์รี่นาน ทั้งขาไปและขากลับ โดยเฉพาะช่วงวันหยุดยาวและเทศกาลสำคัญ ส่งผลกระทบต่อการใช้รถใช้ถนนของธุรกิจด้านการท่องเที่ยวของเกาะ อีกทั้งการอาศัยบริการเรือเฟอร์รี่เพียงวิธีเดียวยังทำให้มีข้อจำกัดอีกหลายอย่างที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยอยู่บนเกาะ ทั้งทางด้านสาธารณสุข อาทิ การส่งต่อผู้ป่วยฉุกเฉิน โดยเฉพาะในเวลากลางคืน การเข้าถึงการศึกษาในตัวจังหวัดตราด และความลำบากในการขนส่งสินค้าส่งผลให้ราคาสินค้าอุปโภคบริโภคที่สูงกว่าพื้นที่อื่น

ในการประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนไทยไปด้วยกัน จังหวัดตราด ครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2563 จังหวัดตราดได้ขอความอนุเคราะห์กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ในการดำเนินการศึกษาและออกแบบสะพานข้ามเกาะช้าง และตามคำสั่งจังหวัดตราดที่ 1851/2564 ลงวันที่ 27 กันยายน 2564 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการและคณะดำเนินการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของภาคประชาชนการก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการก่อสร้างสะพาน และเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2566 ในคราวประชุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดตราด รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รทค.) ได้มอบหมายให้ ทช. ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้างเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนด้านการคมนาคมของชาวเกาะช้างและนักท่องเที่ยว รวมถึงยังช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนอย่างมาก โดยเฉพาะการเข้ามารักษาพยาบาลในตัวเมืองตราดและการที่ลูกหลานสามารถเข้ามาเรียนหนังสือในตัว จังหวัดตราดได้สะดวกสบายมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว สร้างรายได้ให้กับจังหวัดตราดเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ สนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านพาณิชย์กรรม และอุตสาหกรรมอีกด้วย

ต่อมา กระทรวงคมนาคม ได้มีข้อสั่งการที่ ว 1275/2566 ลงวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566 ท้ายบันทึกสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0208/กยพ 163 ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2566 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ของ กทพ. พิจารณาดำเนินการตามข้อสั่งการของ รทค. โดยให้ กทพ. ประสานการดำเนินงานร่วมกับ ทช. ในการดำเนินการสำรวจศึกษาและออกแบบสะพานข้ามเกาะช้าง เนื่องจากเป็นโครงการก่อสร้างที่มีความต่อเนื่องกัน ระหว่างการก่อสร้างสะพานของ กทพ. เชื่อมต่อกับถนนของ ทช. ทั้งนี้ให้ ทช. สนับสนุนข้อมูลและการดำเนินงานของ กทพ. ในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ดังนั้น กทพ. จึงว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด เพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกให้ประชาชนผู้ใช้งานได้รับความสะดวก ปลอดภัย ในการเดินทางสู่เกาะช้าง รวมทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคม และเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางไปยังเกาะช้าง และส่งเสริมการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

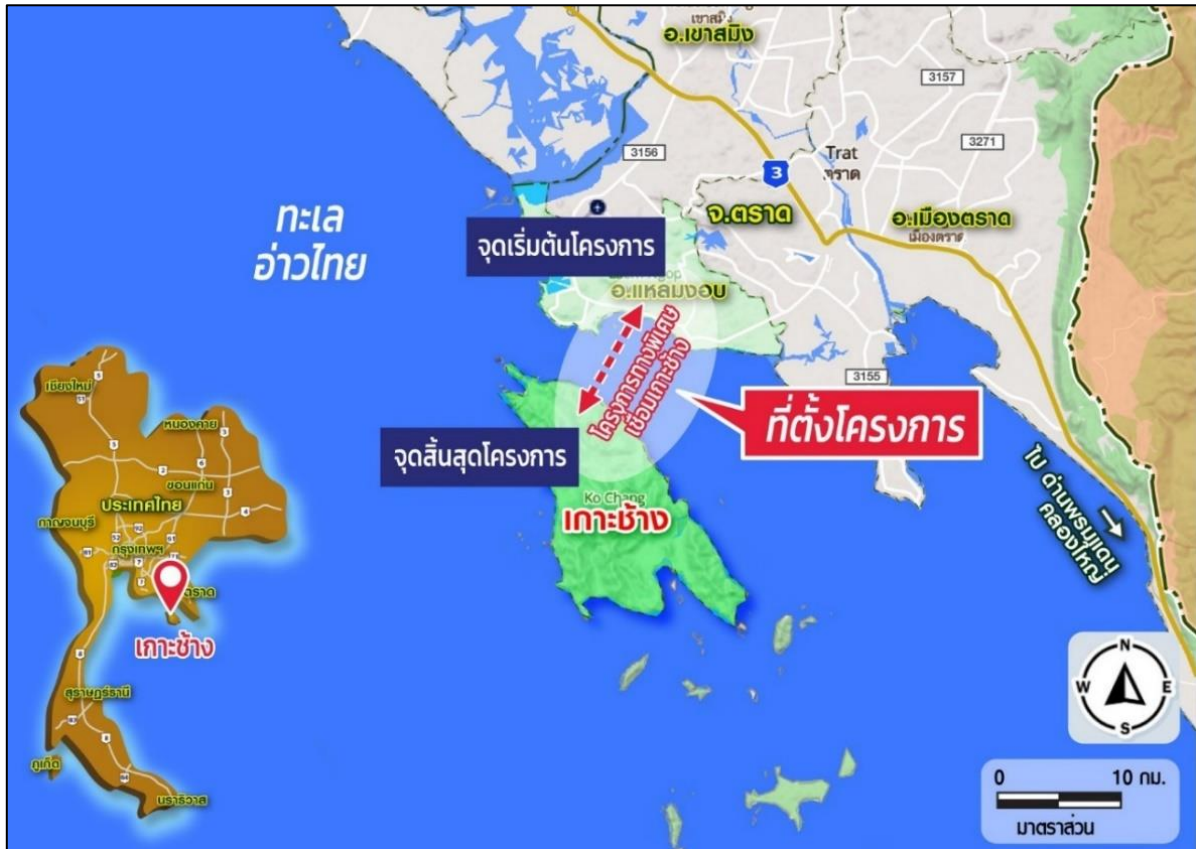
- 1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงิน ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด
- 2) เพื่อสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด
- 3) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด
- 4) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562
- 5) เพื่อจัดทำการศึกษาทดสอบความสนใจของนักลงทุน (Market Sounding) ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด
- 6) เพื่อจัดทำกรอบสาระสำคัญของเอกสารข้อเสนอเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน ร่างขอบเขตของโครงการ และเงื่อนไขสำคัญและร่างสัญญาการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการ

## 3. วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขั้นตอนการศึกษา และแผนการดำเนินโครงการให้แก่กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อการศึกษา และประเด็นข้อวิตกกังวลด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป

#### 4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด ครอบคลุมพื้นที่ตามแนวสายทาง ซึ่งอยู่ในอำเภอแหลมงอบและอำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด แสดงดังรูปที่ 4-1



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

#### 5. ขอบเขตการดำเนินงาน

ขอบเขตการดำเนินงานของโครงการ ประกอบด้วย 5 ส่วนงาน ดังนี้

**งานส่วนที่ 1 :** งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- 1) งานศึกษาความสอดคล้องของโครงการต่อแผนยุทธศาสตร์และนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- 2) งานศึกษาด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยว
- 3) งานศึกษาด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง
- 4) งานศึกษาด้านวิศวกรรม
- 5) งานศึกษาวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ
- 6) งานศึกษาวิเคราะห์ด้านการเงิน
- 7) งานศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนและการบริหารโครงการ
- 8) งานศึกษาด้านการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการ
- 9) งานศึกษาด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่อโครงการ
- 10) งานจัดทำหุ่นจำลองของโครงการ
- 11) งานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)

## งานส่วนที่ 2 : งานสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)

- 1) งานสำรวจสภาพภูมิประเทศ (Topographic Survey) และระบบสาธารณูปโภคตลอดสายทาง
- 2) งานสำรวจวิเคราะห์สภาพธรณีเทคนิค
- 3) งานสำรวจด้านสมุทรศาสตร์และชายฝั่ง
- 4) งานสำรวจและจัดทำข้อมูลการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- 5) งานออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)
  - 5.1) งานจัดทำแผนที่แสดงสภาพภูมิประเทศ (Topographic Maps)
  - 5.2) งานประสานงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการออกแบบ
  - 5.3) งานออกแบบกรอบรายละเอียดทางพิเศษ
  - 5.4) งานออกแบบกรอบรายละเอียดโครงสร้างอาคาร
  - 5.5) งานออกแบบกรอบรายละเอียดงานระบบของทางพิเศษ
  - 5.6) งานดำเนินการทางด้านสาธารณูปโภค
  - 5.7) งานประมาณการวงเงินลงทุนโครงการ
  - 5.8) งานประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operate & Maintenance : O&M)
  - 5.9) งานจัดทำแบบมาตรฐาน (Standard Drawings) และรายการประกอบแบบทั้งหมด
  - 5.10) งานจัดทำแบบรูป (Drawings)
  - 5.11) การจัดทำรายงานการออกแบบกรอบรายละเอียดและรายการคำนวณที่เกี่ยวข้อง
  - 5.12) การจัดทำเอกสารที่ใช้ในการประกอบข้อเสนอเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน

## งานส่วนที่ 3 : งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

- 1) งานเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน
- 2) งานประชาสัมพันธ์โครงการ

**งานส่วนที่ 4 :** งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 รวมถึงการประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding)

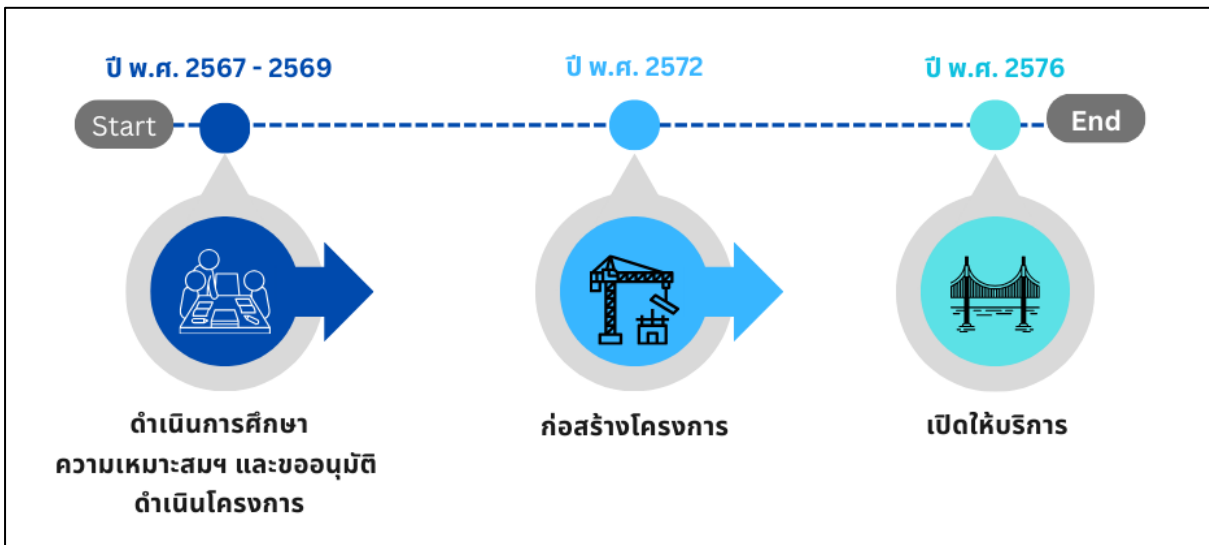
**งานส่วนที่ 5 :** งานจัดทำกรอบสาระสำคัญของเอกสารข้อเสนอเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนและร่างสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ

## 6. แผนการดำเนินงานของโครงการ

การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด มีระยะเวลาการศึกษา 720 วัน (24 เดือน) เริ่มตั้งแต่วันที่ 30 พฤษภาคม 2567 แสดงดังรูปที่ 6-1 จากนั้นจะเป็นขั้นตอนขออนุมัติรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและขออนุมัติโครงการต่อไป โดยคาดว่าจะสามารถเริ่มงานก่อสร้างได้ในปี พ.ศ. 2572 และเปิดให้บริการปี พ.ศ. 2576 แสดงดังรูปที่ 6-2

รายละเอียดงาน	ปี 2567							ปี 2568							ปี 2569									
	ม.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
<b>งานส่วนที่ 1</b> งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด	งานศึกษาด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง																							
	งานศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน รูปแบบการลงทุนและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม																							
<b>งานส่วนที่ 2</b> งานสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)	งานสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)																							
<b>งานส่วนที่ 3</b> งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน	เผยแพร่ข้อมูลโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน																							
	สัมนา 1							สัมนา 2							สัมนา 3									
	กลุ่มย่อย 1							กลุ่มย่อย 2							งานประชาสัมพันธ์โครงการ									
<b>งานส่วนที่ 4</b> งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการและการประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding)	ศึกษา/กำหนดแนวทางฯ																							
	ประเมินความคุ้มค่าทางการเงิน																							
	Market Sounding ราชานวัตกรรม PPP																							
<b>งานส่วนที่ 5</b> งานจัดทำกรอบสาระสำคัญของเอกสารข้อเสนอเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนและร่างสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ	ข้อเสนอเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน																							
	ร่างขอบเขตของโครงการและเงื่อนไขสำคัญ																							
	ร่างสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนฯ																							

รูปที่ 6-1 แผนการศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการ



รูปที่ 6-2 แผนการดำเนินงานของโครงการ

## 7. แนวคิดการพัฒนาของโครงการ

### 7.1 การทบทวนแนวคิดการพัฒนาสะพานข้ามเกาะช้าง

ในการประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนไทยไปด้วยกัน จังหวัดตราด ครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2563 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบการก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง และจังหวัดตราดมีคำสั่งที่ 1851/2564 ลงวันที่ 27 กันยายน 2564 แต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการและคณะทำงานดำเนินการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของภาคประชาชนการก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง โดยคณะทำงานฯ ได้ทำการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่อำเภอเกาะช้าง อำเภอแหลมงอบ และพื้นที่อื่น ระหว่างวันที่ 4 ถึง 17 ธันวาคม 2564 โดยมีผู้ตอบกลับแบบสำรวจรวม 1,622 คน แบ่งเป็นผู้เห็นด้วยกับการสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง 1,544 คน และไม่เห็นด้วย 78 คน

ต่อมา คณะทำงานฯ ได้มีการประชุม เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2566 โดยพิจารณากำหนดบริเวณจุดที่มีศักยภาพ 2 จุด (รูปที่ 7.1-1) ดังนี้

- จุดที่ 1 บริเวณบ้านด่านใหม่ ตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง ไปบริเวณบ้านยายม่อม ตำบลแหลมงอบ ถึงบ้านหนองเตียน ตำบลคลองใหญ่ อำเภอแหลมงอบ
- จุดที่ 2 บริเวณบ้านธรรมชาติล่าง ตำบลคลองใหญ่ อำเภอแหลมงอบ ไปบริเวณอ่าวสับประรด ตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง

และได้ดำเนินการเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นของภาคประชาชนที่อำเภอเกาะช้าง และอำเภอแหลมงอบ ในวันที่ 9 และ 10 กุมภาพันธ์ 2566 ตามลำดับ ซึ่งมีประชาชนและผู้แทนภาครัฐในพื้นที่เข้าร่วมประชุมรวม จำนวน 472 คน โดยที่ประชุมมีมติเสียงข้างมากให้ก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง ในจุดที่ 1 บริเวณบ้านด่านใหม่ ตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง ไปบริเวณบ้านยายม่อม ตำบลแหลมงอบ ถึงบ้านหนองเตียน ตำบลคลองใหญ่ อำเภอแหลมงอบ



รูปที่ 7.1-1 บริเวณที่มีศักยภาพสำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง  
จากการพิจารณาของคณะทำงานฯ เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2566



## 7.2 การกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ

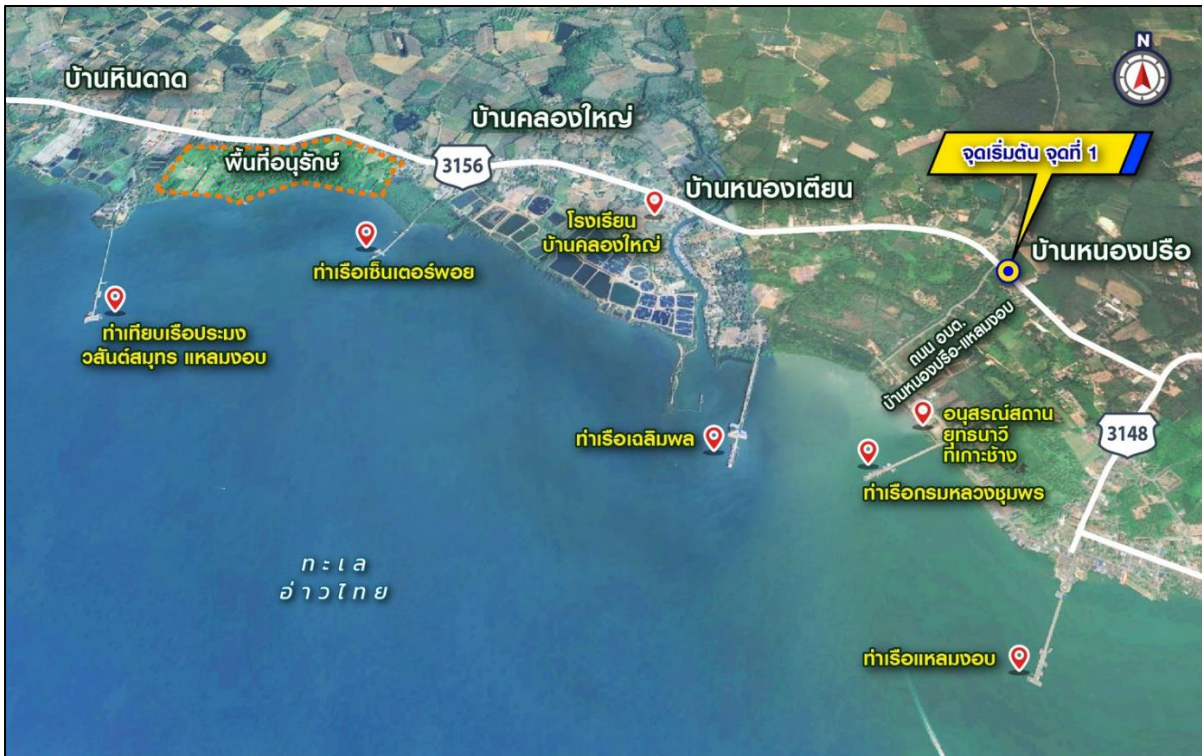
โครงการได้พิจารณากำหนดจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของโครงการที่มีความเหมาะสม เพื่อให้ได้จุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของโครงการสำหรับนำไปกำหนดแนวเส้นทางของโครงการที่มีความเหมาะสมต่อไป โดยพิจารณาจากการทบทวนผลการศึกษาก่อนหน้า ร่วมกับปัจจัยและข้อจำกัดด้านต่าง ๆ อย่างครบถ้วน ซึ่งสามารถสรุปพอสังเขป ดังนี้

- สามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายถนนสายหลักในปัจจุบัน
- พิจารณابริเวณพื้นที่โล่ง ว่างเปล่า และหลีกเลี่ยงที่อยู่อาศัยหนาแน่น เพื่อลดผลกระทบการรื้อย้ายบ้านเรือน
- หลีกเลี่ยงการเกิดผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ เช่น สถานศึกษา ศาสนสถาน สถานที่ราชการ

ชุมชน รวมถึงพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าอนุรักษ์ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 1 และ 2 เป็นต้น ยกเว้น เหตุสุดวิสัย มีความจำเป็นที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้

จากการศึกษาและพิจารณาข้อมูลต่าง ๆ บริเวณพื้นที่โครงการ พบว่า บนฝั่งแผ่นดินใหญ่อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด เป็นพื้นที่โล่ง พื้นที่เกษตรกรรม มีบ้านเรือนไม่หนาแน่น โดยกระจายตัวตามถนนและมีโครงข่ายทางหลวงที่สามารถรองรับการเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษให้มีความสะดวกต่อการเดินทางและการขนส่งได้ ส่วนบริเวณฝั่งตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด เป็นพื้นที่นันทนาการ พื้นที่อนุรักษ์ และมีบ้านเรือนที่อยู่อาศัยประปรายไม่หนาแน่น ทั้งนี้สามารถกำหนดจุดเริ่มต้นโครงการที่มีศักยภาพบนฝั่งแผ่นดินใหญ่อำเภอแหลมงอบ จำนวน 3 จุด และกำหนดจุดสิ้นสุดโครงการที่มีศักยภาพบนฝั่งเกาะช้าง จำนวน 4 จุด ดังนี้

- **จุดเริ่มต้นโครงการบนฝั่งแผ่นดินใหญ่อำเภอแหลมงอบ** จำนวน 3 จุด แสดงดังรูปที่ 7.2-1 และรูปที่ 7.2-2 รายละเอียด ดังนี้
  - จุดที่ 1 บนทางหลวงหมายเลข 3156 บริเวณ กม. 0+850 บ้านหนองปรือ ตำบลแหลมงอบ
  - จุดที่ 2 บนทางหลวงชนบทหมายเลข ตร.4006 บริเวณ กม. 2+840 บ้านธรรมชาติล่าง ตำบลคลองใหญ่
  - จุดที่ 3 บนทางหลวงชนบทหมายเลข ตร.4006 บริเวณ กม. 3+500 บ้านธรรมชาติล่าง ตำบลคลองใหญ่
- **จุดสิ้นสุดโครงการบนฝั่งเกาะช้างอำเภอเกาะช้าง** จำนวน 4 จุด แสดงดังรูปที่ 7.2-3 และรูปที่ 7.2-4 รายละเอียด ดังนี้
  - จุดที่ 1 บนถนน อบจ.ตร.10026 บริเวณ กม. 8+550 บ้านด่านใหม่ ตำบลเกาะช้าง
  - จุดที่ 2 บนถนน อบจ.ตร.10026 บริเวณ กม. 6+750 บ้านด่านใหม่ ตำบลเกาะช้าง
  - จุดที่ 3 บนถนน อบจ.ตร.10026 บริเวณ กม. 5+300 บ้านด่านใหม่ ตำบลเกาะช้าง
  - จุดที่ 4 บนถนน อบจ.ตร.10026 บริเวณ กม. 1+900 บ้านคลองสน ตำบลเกาะช้าง



รูปที่ 7.2-1 สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการ จุดที่ 1 บ้านหนองปรือ ตำบลแหลมงอบ



รูปที่ 7.2-2 สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการ จุดที่ 2 และ 3 บ้านธรรมชาตีส่าง ตำบลคลองใหญ่



รูปที่ 7.2-3 สภาพพื้นที่จุดสิ้นสุดโครงการ จุดที่ 1 และ 2 บ้านด่านใหม่ ตำบลเกาะช้าง



รูปที่ 7.2-4 สภาพพื้นที่จุดสิ้นสุดโครงการ จุดที่ 3 บ้านด่านใหม่ และ 4 บ้านคลองสน ตำบลเกาะช้าง

### 7.3 การกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

โครงการได้พิจารณากำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ โดยพิจารณาจากจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการที่มีความเหมาะสม จากนั้นจะนำแนวเส้นทางเลือกที่ได้ไปทำการเปรียบเทียบ เพื่อคัดเลือกหาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมต่อไป โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณากำหนดแนวเส้นทางเลือก ดังนี้

- แนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านพื้นที่ทะเล จะต้องตรวจสอบข้อมูลต่าง ๆ อย่างละเอียดและครบถ้วน เช่น ทิศทางของกระแสลม เส้นทางเดินเรือชนิดต่าง ๆ (เรือของกองทัพเรือ เรือสำราญ เรือประมง) ความลึกของท้องทะเล ทิศทางการไหลของกระแสน้ำทะเล และความเร็วของกระแสน้ำทะเล เป็นต้น
- หลีกเลี่ยงการเกิดผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ปะการัง ภูเขาทะเล และที่อยู่อาศัยของปลาโลมา เป็นต้น

จากการศึกษาทบทวนและรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งพิจารณาตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว จึงสามารถกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ จำนวน 4 แนวเส้นทางเลือก ดังแสดงในรูปที่ 7.3-1 ดังนี้

**แนวเส้นทางเลือกที่ 1** จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางอยู่บนทางหลวงหมายเลข 3156 บริเวณ กม. 0+850 บ้านหนองปรือ ต.แหลมงอบ อ.แหลมงอบ จ.ตราด โดยแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม และตัดผ่านขอบพื้นที่ศูนย์ภูภัยอุทยานแห่งชาติภาคตะวันออก ตัดผ่านถนนอนุสรณ์สถาน และเข้าสู่พื้นที่ทะเล จากบริเวณระหว่างท่าเรือกรมหลวงชุมพรและท่าเรือเฉลิมพล จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปที่เกาะช้าง ตัดผ่านเส้นทางเดินเรือ และไปเชื่อมเข้ากับถนน อบจ.ตร.10026 บริเวณ กม. 8+550 ในเขตพื้นที่บ้านด่านใหม่ ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง สำหรับจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บ้านหนองปรือจะตัดผ่านพื้นที่อยู่อาศัยบ้างเล็กน้อย ส่วนในทะเลจะตัดผ่านเส้นทางเดินเรือต่าง ๆ (อยู่ระหว่างการตรวจสอบข้อมูลอย่างละเอียด) ซึ่งแนวเส้นทางต้องยกสูงเพื่อให้เรือชนิดต่าง ๆ สามารถลอดผ่านได้ โดยจุดสิ้นสุดของแนวเส้นทางที่เกาะช้างจะตัดผ่านพื้นที่นันทนาการ และมีบ้านเรือนที่อยู่อาศัยประปรายไม่หนาแน่น ทั้งนี้แนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีระยะทางรวมทั้งสิ้น ประมาณ 9.82 กิโลเมตร

**แนวเส้นทางเลือกที่ 2** จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางจะเป็นตำแหน่งเดียวกันกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ซึ่งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 3156 บริเวณ กม. 0+850 โดยแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม และตัดผ่านขอบพื้นที่ศูนย์ภูภัยอุทยานแห่งชาติภาคตะวันออก ตัดผ่านถนนอนุสรณ์สถาน และเข้าสู่พื้นที่ทะเล จากบริเวณระหว่างท่าเรือกรมหลวงชุมพรและท่าเรือเฉลิมพล จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปที่เกาะช้าง ตัดผ่านเส้นทางเดินเรือ แล้วไปเชื่อมเข้ากับถนน อบจ.ตร.10026 บริเวณ กม. 6+750 ในเขตพื้นที่บ้านด่านใหม่ ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง สำหรับจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บ้านหนองปรือจะตัดผ่านพื้นที่อยู่อาศัยบ้างเล็กน้อย ส่วนในทะเลจะตัดผ่านเส้นทางเดินเรือต่าง ๆ (อยู่ระหว่างการตรวจสอบข้อมูลอย่างละเอียด) ซึ่งแนวเส้นทางต้องยกสูงเพื่อให้เรือชนิดต่าง ๆ สามารถลอดผ่านได้ ส่วนบริเวณก่อนถึงชายฝั่งของเกาะช้าง แนวเส้นทางจะต้องยกข้ามพื้นที่ปะการัง ซึ่งมีความกว้างประมาณ 100 เมตร โดยจุดสิ้นสุดของแนวเส้นทางที่เกาะช้างจะตัดผ่านพื้นที่นันทนาการ และมีบ้านเรือนที่อยู่อาศัยประปรายไม่หนาแน่น ทั้งนี้แนวเส้นทางเลือกที่ 2 มีระยะทางรวมทั้งสิ้น ประมาณ 9.95 กิโลเมตร

**แนวเส้นทางเลือกที่ 3** จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางอยู่บนทางหลวงชนบทหมายเลข ตร.4006 บริเวณ กม. 2+840 บ้านธรรมชาติล่าง ต.คลองใหญ่ อ.แหลมงอบ จ.ตราด โดยแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปทางทิศใต้ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม และเข้าสู่พื้นที่ทะเล จากบริเวณด้านทิศตะวันตกของท่าเทียบเรือประมงพื้นบ้านธรรมชาติล่าง จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปที่เกาะช้าง ตัดผ่านเส้นทางเดินเรือ แล้วไปเชื่อมเข้ากับถนน อบจ.ตร.10026 บริเวณ กม. 5+300 ในเขตพื้นที่บ้านด่านใหม่ ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง สำหรับบริเวณจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บ้านธรรมชาติล่างจะตัดผ่านพื้นที่ที่อยู่อาศัยบ้างเล็กน้อย ส่วนในทะเลจะตัดผ่านเส้นทางเดินเรือต่าง ๆ (อยู่ระหว่างการตรวจสอบข้อมูลอย่างละเอียด) ซึ่งแนวเส้นทางต้องยกสูงเพื่อให้เรือชนิดต่าง ๆ สามารถลอดผ่านได้ ส่วนบริเวณชายฝั่งของเกาะช้างแนวเส้นทางจะต้องยกข้ามพื้นที่ปะการัง ซึ่งมีความกว้างประมาณ 100-200 เมตร โดยจุดสิ้นสุดของแนวเส้นทางที่เกาะช้างจะตัดผ่านพื้นที่นันทนาการ และมีบ้านเรือนที่อยู่อาศัยประปรายไม่หนาแน่น ทั้งนี้แนวเส้นทางเลือกที่ 3 มีระยะทางรวมทั้งสิ้น ประมาณ 5.90 กิโลเมตร

**แนวเส้นทางเลือกที่ 4** จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางอยู่บนทางหลวงชนบทหมายเลข ตร.4006 บริเวณ กม. 3+500 บ้านธรรมชาติล่าง ต.คลองใหญ่ อ.แหลมงอบ จ.ตราด โดยแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปทางทิศใต้ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม และเข้าสู่พื้นที่ทะเล จากบริเวณด้านทิศตะวันตกของท่าเรือเกาะช้างอำเภอธรรมชาติ จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปที่เกาะช้าง ตัดผ่านเส้นทางเดินเรือ แล้วไปเชื่อมเข้ากับถนน อบจ.ตร. 10026 บริเวณ กม. 1+900 ในเขตพื้นที่บ้านคลองสน ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง สำหรับบริเวณจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บ้านธรรมชาติล่างจะตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนในทะเลจะตัดผ่านเส้นทางเดินเรือต่าง ๆ (อยู่ระหว่างการตรวจสอบข้อมูลอย่างละเอียด) ซึ่งแนวเส้นทางต้องยกสูงเพื่อให้เรือชนิดต่าง ๆ สามารถลอดผ่านได้ ส่วนบริเวณก่อนถึงชายฝั่งของเกาะช้างแนวเส้นทางจะต้องยกข้ามพื้นที่หญ้าทะเล ซึ่งมีความกว้างประมาณ 150-200 เมตร โดยจุดสิ้นสุดของแนวเส้นทางที่เกาะช้างจะตัดผ่านพื้นที่นันทนาการ และมีบ้านเรือนที่อยู่อาศัยประปรายไม่หนาแน่น ทั้งนี้แนวเส้นทางเลือกที่ 4 มีระยะทางรวมทั้งสิ้น ประมาณ 5.59 กิโลเมตร

ทั้งนี้ โครงการจะทำการศึกษาและเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือกแต่ละแนว โดยพิจารณาจากหลักเกณฑ์ด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการเงิน และด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุดของโครงการต่อไป



รูปที่ 7.3-1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

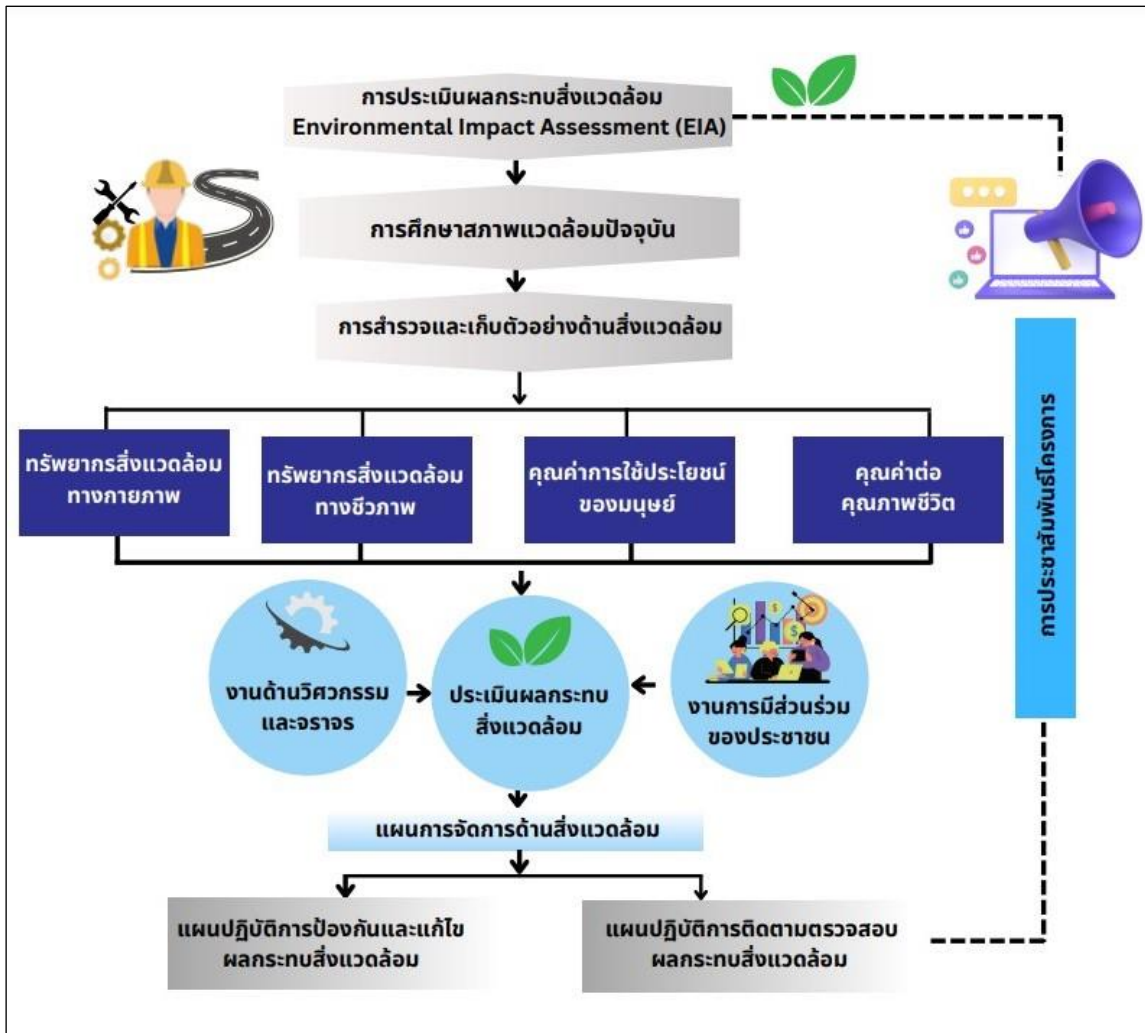
## 8. การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินงานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) จะดำเนินการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบกของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยสรุปขั้นตอนการศึกษา และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังรูปที่ 8-1

ทั้งนี้ ได้ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาโครงการกับข้อกำหนด ระเบียบการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พื้นที่ป่าไม้ พื้นที่ป่าชายเลน พื้นที่อุทยานแห่งชาติ วนอุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่การปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตร เป็นต้น เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงการตัดผ่านพื้นที่ดังกล่าว หรือให้ตัดผ่านพื้นที่เท่าที่จำเป็น รวมทั้งป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาคัดเลือกเส้นทางที่เหมาะสม และเป็นข้อมูลในการนำเสนอในกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งแสดงถึงการให้ความสำคัญในการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด ดังรูปที่ 8-2

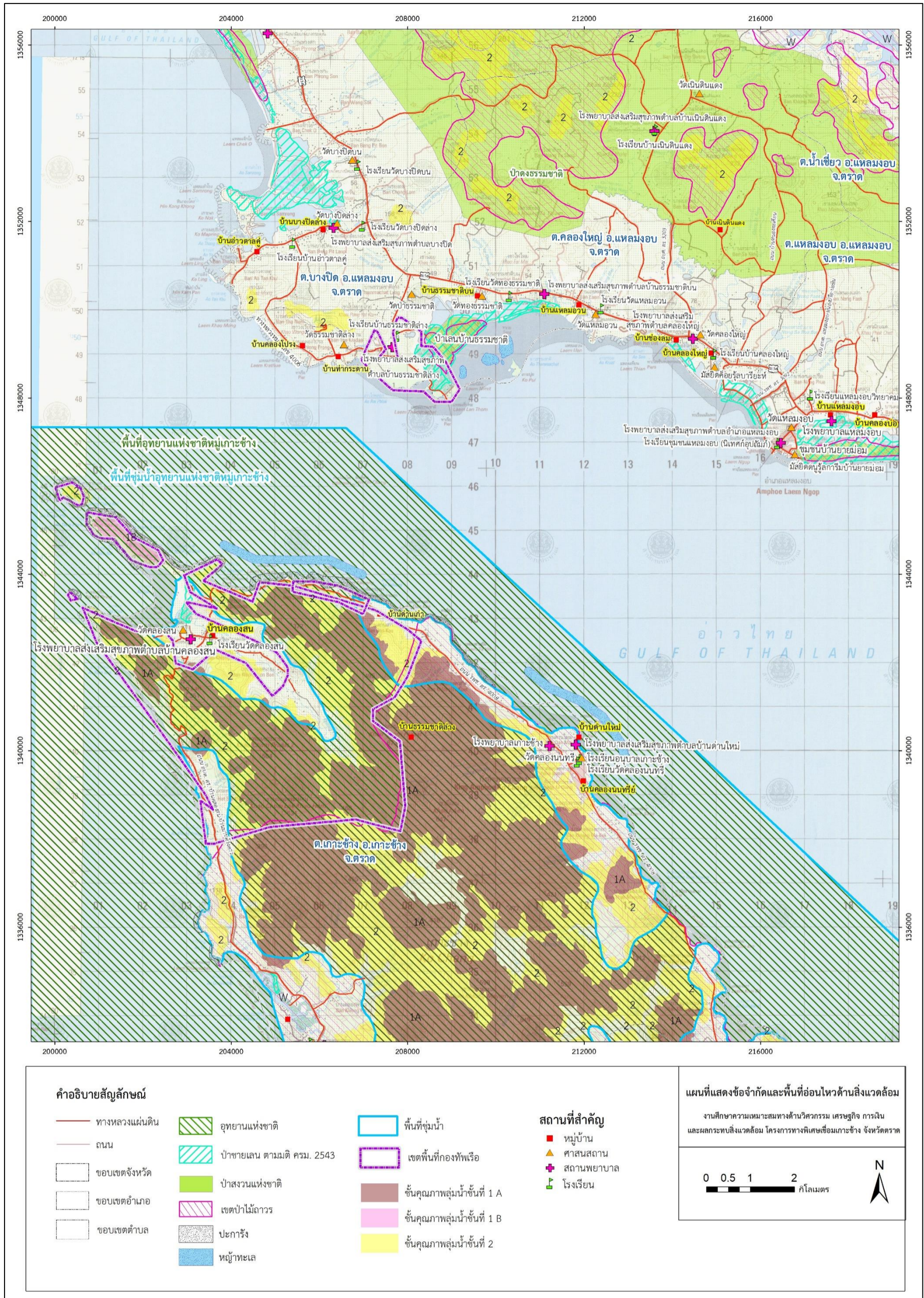
สำหรับขอบเขตและแนวทางดำเนินงานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีดังนี้

- 1) ศึกษารายละเอียดและสำรวจทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ครอบคลุมขอบเขตพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการทั้งสองข้าง ครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต สำหรับประเด็นการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี จะครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 1 กิโลเมตร และพื้นที่ที่มีแนวโน้มว่าการมีโครงการจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมไปถึง รวมทั้งการศึกษาสภาพปัญหาปัจจุบัน บริเวณพื้นที่ตั้งโครงการและบริเวณใกล้เคียงที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินการ ทั้งในระยะเตรียมการและระยะก่อสร้าง จนไปถึงระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยในการศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันจะใช้ข้อมูลทุติยภูมิเป็นฐาน และดำเนินการสำรวจเก็บตัวอย่าง และตรวจวัดเพิ่มเติมในปัจจุบันที่สำคัญ
- 2) ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และด้านสาธารณสุข และอาชีวอนามัยที่สำคัญที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ โดยทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบ ผลกระทบทางตรงและทางอ้อม ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
- 3) กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และสอดคล้องกับระดับของผลกระทบ
- 4) ดำเนินงานกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนควบคู่กับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 8-1 ขั้นตอนการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม





รูปที่ 8-2 ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา

## 9. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

### 9.1 งานประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ

โครงการจะดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านช่องทางต่างๆ ดังนี้

1) เว็บไซต์หลักของโครงการ : [www.kochangexpressway.com](http://www.kochangexpressway.com)

2) เว็บไซต์สำนักนายกรัฐมนตรี: [www.publicconsultation.opm.go.th](http://www.publicconsultation.opm.go.th)

3) เว็บไซต์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย : [www.exat.co.th](http://www.exat.co.th)

4) สื่อสิ่งพิมพ์ประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เช่น วิทยุทัศน์ บอร์ดนิทรรศการ แผ่นพับ และเอกสารประกอบการประชุม เป็นต้น

5) ป้ายประกาศประชาสัมพันธ์โครงการที่จังหวัดอำเภอ และในชุมชนท้องถิ่นและโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

6) การประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อออนไลน์ เช่น Facebook : โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง และ Line OA : [kochangexpressway](https://www.kochangexpressway.com)

### 9.2 งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

งานการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการให้ประชาชนทราบ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มแรกและในระหว่างการศึกษาเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่องในรูปแบบของการจัดประชุมใหญ่และการจัดประชุมกลุ่มย่อย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐและประชาชนในท้องถิ่น องค์กรเอกชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ ได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็น ดังนี้

1) การประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูล รวมทั้งสร้างความเข้าใจต่อการดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูล รวมทั้งสร้างความเข้าใจต่อการดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งได้ดำเนินการเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2567 ณ ห้องประชุมพลอยแดง ศาลากลางจังหวัดตราด โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 76 คน ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับภูมิภาค หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายในพื้นที่ศึกษา หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน นักวิชาการอิสระ สื่อมวลชน พร้อมด้วยผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา โดยภาพรวมของผู้เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับการดำเนินโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง เนื่องจากเป็นโครงการที่ประชาชนในพื้นที่มีความต้องการอันจะเป็นประโยชน์ทางด้านสังคม เศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวของจังหวัดตราด แสดงดังรูปที่ 9.2-1



รูปที่ 9.2-1 ภาพบรรยากาศการประชุมประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูล

2) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ ขอบเขตการดำเนินงาน แผนการดำเนินงานของโครงการ และแนวคิดการพัฒนาของพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อวิตกกังวลด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษา และการพัฒนาโครงการ โดยกำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 2 – 3 กันยายน 2567 ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ อำเภอแหลมงอบ และอำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด

3) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (เพื่อคัดเลือกแนวเส้นทาง) เพื่อนำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับแนวเส้นทางเลือกของโครงการ เสนอการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น และความก้าวหน้าของการศึกษาของโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อวิตกกังวลในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษา และการพัฒนาโครงการ

4) การสัมภาษณ์เชิงลึก ครั้งที่ 1 (ผู้มีบทบาทสำคัญต่อการกำหนดนโยบายการพัฒนาเมือง) เพื่อนำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับแนวเส้นทางเลือกโครงการ เสนอการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อวิตกกังวลจากผู้มีบทบาทสำคัญต่อการกำหนดนโยบายการพัฒนาเมืองในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษา และการพัฒนาโครงการ

5) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม) เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อวิตกกังวลในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษา และการพัฒนาโครงการ

6) การสัมภาษณ์เชิงลึก ครั้งที่ 2 (ผู้มีบทบาทสำคัญต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม) เพื่อนำเสนอรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อวิตกกังวลจากผู้แทนหน่วยงานในกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่มีต่อโครงการ เพื่อนำมาปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความสมบูรณ์ครบถ้วนมากยิ่งขึ้น

7) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (เพื่อหารือมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ) เพื่อชี้แจงผลการศึกษาโครงการ แนวเส้นทางที่เหมาะสม รูปแบบการพัฒนาโครงการ และเสนอแนะมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้งรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อวิตกกังวลเกี่ยวกับประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมสำคัญที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และแนวทาง/มาตรการในการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น

8) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (สรุปผลการศึกษา) เพื่อนำเสนอผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษา ซึ่งโครงการจะนำไปพิจารณาประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมให้ครบถ้วนสมบูรณ์

## 10. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

โทรศัพท์ 0 2558 9800 ต่อ 22764

บริษัทที่ปรึกษาหลัก



บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโซติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1 ถนนพัฒนาการ

แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์ : 0 2318 7235 ต่อ 393 โทรสาร : 0 2318 7236

บริษัทที่ปรึกษาด้านงานวิศวกรรมโยธา



บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 90/18 – 90/20 อาคารสาทรธานี1 ชั้น 9 ถนนสาทรเหนือ

แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

โทรศัพท์ : 0 2636 7510 โทรสาร : 0 2236 6086

บริษัทที่ปรึกษาด้านวิศวกรรมงานจราจรและขนส่ง



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230

โทรศัพท์ : 0 2509 9000 โทรสาร : 0 2509 9090

บริษัทที่ปรึกษาด้านงานระบบและประมาณราคา



บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด

เลขที่ 128/128 ชั้น 12 ห้อง D อาคารพญาไทพลาซ่า ถนนพญาไท

แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0 2129 3170 โทรสาร : 0 2129 3170

บริษัทที่ปรึกษาด้านระบบระบายน้ำ



บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น

แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800

โทรศัพท์ : 0 2975 9300 โทรสาร : 0 2975 9311

บริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน



บริษัท เทสโก้ จำกัด

เลขที่ 21/11-14 ซอยสุขุมวิท 18 ถนนสุขุมวิท

แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 06 3660 7526 โทรสาร : 0 2258 1313 (สิ่งแวดล้อม)

โทรศัพท์ : 09 1828 4068 (การมีส่วนร่วมของประชาชน)



เว็บไซต์โครงการ

[www.kochangexpressway.com](http://www.kochangexpressway.com)



เฟซบุ๊กโครงการ

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง



ไลน์โครงการ

[kochangexpressway](https://www.kochangexpressway.com)