

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน
และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด

เอกสารประกอบการประชุม
เพื่อประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูล



เสนอโดย

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED

บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

AEC

บริษัท เอซีเอ็ม เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

MHPM

บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด

TESCO LTD.

บริษัท เทสโก้ จำกัด

M

บริษัท เอ็ม เอช คอนซัลแตนท์ จำกัด

TEAM GROUP

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

กรกฎาคม 2567

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	2
3. แผนดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการ	2
4. สถานะภาพรวมโครงการ	4
5. แนวคิดการพัฒนาของโครงการ	4
5.1 ทบทวนการศึกษาที่ผ่านมา	4
5.2 แนวคิดในการกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ	5
5.3 แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ	8
6. การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	8
7. การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน	11
8. สถานที่ติดต่อโครงการ	12

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 3-1 ภาพรวมแผนการดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการ	3
รูปที่ 4-1 สถานะภาพรวมโครงการ	4
รูปที่ 5.1-1 แนวเส้นทางเลือกจากการประชุมคณะทำงานฯ เมื่อ 24 มกราคม 2566	5
รูปที่ 5.2-1 จุดเริ่มต้นโครงการ สภาพในพื้นที่บนแผ่นดินใหญ่ ต.แหลมงอบ อ.แหลมงอบ	6
รูปที่ 5.2-2 จุดเริ่มต้นโครงการ สภาพในพื้นที่บนแผ่นดินใหญ่ ต.คลองใหญ่ อ.แหลมงอบ	6
รูปที่ 5.2-3 จุดสิ้นสุดโครงการ สภาพในพื้นที่บนเกาะช้าง บ้านคลองตาเกิด ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง	7
รูปที่ 5.2-4 จุดสิ้นสุดโครงการ สภาพในพื้นที่บนเกาะช้าง บ้านสวนหลวง ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง	7
รูปที่ 6-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	9
รูปที่ 6-2 ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา	10
รูปที่ 7-1 แผนการดำเนินงานการประชาสัมพันธ์และการเผยแพร่ข้อมูลโครงการ	11
รูปที่ 7-2 ช่องทางประชาสัมพันธ์โครงการผ่าน Line OA และเฟซบุ๊กโครงการ	11

เอกสารประกอบการประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูล รวมทั้งสร้างความเข้าใจต่อการดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด

1. ความเป็นมาของโครงการ

เกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด เป็นเกาะที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 3 ของประเทศไทย รองจากจังหวัดภูเก็ต และเกาะสมุย เป็นเกาะที่มีชื่อเสียงโด่งดังของทะเลตะวันออก ด้วยความงามของธรรมชาติอันหลากหลาย บนเกาะจนกลายเป็นจุดหมายของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศทั่วโลก ปัจจุบันการเดินทางไปยังเกาะช้างมีอยู่วิธีเดียว คือ การใช้เรือเป็นหลักในการนำคนและรถยนต์ไปยังตัวเกาะ ซึ่งปัญหาหลักในขณะนี้ คือความไม่สะดวกด้านการคมนาคมของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ต้องรอลงเรือเฟอร์รี่นานถึง 2-3 ชั่วโมง ทั้งขาไปและขากลับ โดยเฉพาะช่วงวันหยุดยาวและเทศกาลสำคัญ ส่งผลกระทบอย่างมากต่อการเติบโตของธุรกิจด้านการท่องเที่ยวของเกาะ อีกทั้งการอาศัยบริการเรือเฟอร์รี่เพียงวิธีเดียวยังทำให้มีข้อจำกัดอีกหลายอย่างซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยอยู่บนเกาะ ทั้งทางด้านการสาธารณสุข อาทิ การส่งต่อผู้ป่วยฉุกเฉินโดยเฉพาะในเวลากลางคืน การเข้าถึงการศึกษาในตัวจังหวัดตราด และความลำบากในการขนส่งสินค้าส่งผลให้ราคาสินค้าอุปโภคบริโภคที่สูงกว่าพื้นที่อื่น

ในการประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนไทยไปด้วยกัน จังหวัดตราด ครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2563 จังหวัดตราดได้ขอความอนุเคราะห์กรมทางหลวงชนบทในการดำเนินการศึกษาและออกแบบสะพานข้ามเกาะช้าง และตามคำสั่งจังหวัดตราดที่ 1851/2564 ลงวันที่ 27 กันยายน 2564 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการและคณะดำเนินการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของภาคประชาชนการก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการก่อสร้างสะพาน และเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2566 ในคราวประชุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดตราด รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) ได้มอบหมายให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้างเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนด้านการคมนาคมของชาวเกาะช้างและนักท่องเที่ยว รวมถึงยังช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนอย่างมาก โดยเฉพาะการเข้ามารักษาพยาบาลในตัวเมืองตราดและการที่ลูกหลานสามารถเข้ามาเรียนหนังสือในตัวเมืองตราดได้สะดวกสบายมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว สร้างรายได้ให้กับจังหวัดตราดเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านพาณิชยกรรม และอุตสาหกรรมอีกด้วย

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

ดังนั้น กทพ. จึงว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด เพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก ปลอดภัย ในการเดินทางสู่เกาะช้างได้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคมและเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางไปยังเกาะช้าง และส่งเสริมการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

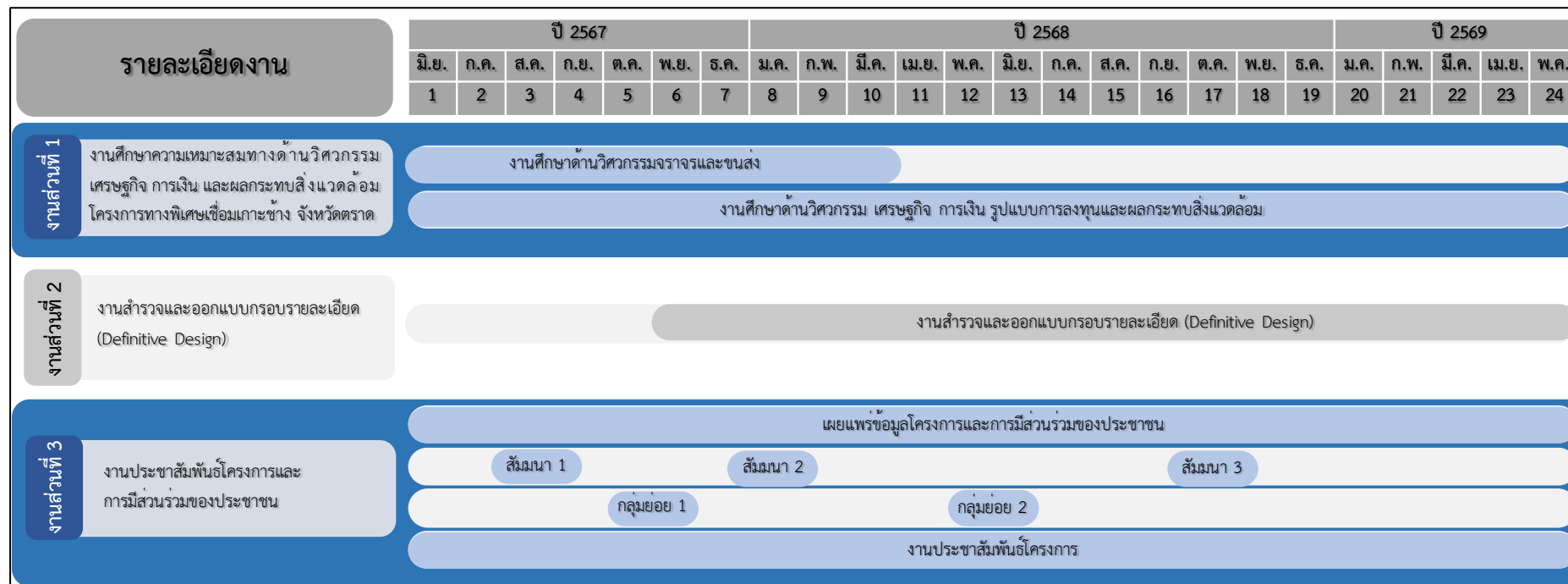
- 1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงิน ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด
- 2) เพื่อสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด
- 3) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด โดยให้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามรายละเอียดที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด

3. แผนดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการ

ในการดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด ได้แบ่งงานออก ดังนี้

- 1) งานส่วนที่ 1 : งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด
 - การศึกษาความสอดคล้องของโครงการต่อแผนยุทธศาสตร์และนโยบายที่เกี่ยวข้อง
 - งานศึกษาด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยว
 - งานศึกษาด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง
 - งานศึกษาด้านวิศวกรรม
 - งานจัดทำภาพถ่ายดาวเทียมหรือภาพถ่ายทางอากาศ
 - งานสำรวจภูมิประเทศ
 - งานสำรวจทางด้านธรณีวิทยา
 - งานศึกษาคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสม
 - ศึกษาคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างสะพานที่เหมาะสม
 - งานศึกษาวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ/การเงิน และศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน
 - การศึกษาการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการ
 - การศึกษาด้านด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 - งานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)
- 2) งานส่วนที่ 2 : งานสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)
 - การสำรวจภูมิประเทศ
 - การสำรวจวิเคราะห์ธรณีเทคนิค
 - การสำรวจด้านสมุทรศาสตร์และชายฝั่ง
 - การสำรวจและจัดทำข้อมูลการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
 - การออกแบบกรอบรายละเอียด
- 3) งานส่วนที่ 3 : งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน
 - การเผยแพร่และการประชาสัมพันธ์โครงการ
 - การจัดสัมมนา 3 ครั้ง
 - การจัดประชุมกลุ่มย่อย 2 ครั้ง

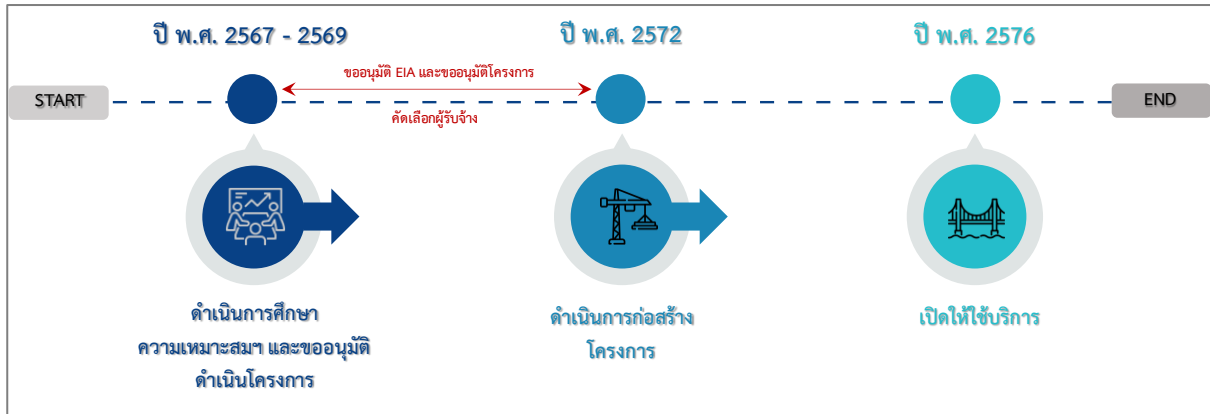
โดยรายละเอียดงานภาพรวมแผนการดำเนินงานโครงการ แสดงดังรูปที่ 3-1



รูปที่ 3-1 ภาพรวมแผนการดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการ

4. สถานะภาพรวมโครงการ

งานศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง เริ่มดำเนินการศึกษา เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2567 มีระยะเวลาดำเนินการศึกษา 720 วัน ก่อนขออนุมัติรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และขออนุมัติดำเนินก่อสร้างโครงการต่อไป ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเริ่มงานก่อสร้างได้ในปี 2572 และเปิดให้บริการปี 2576



รูปที่ 4-1 สถานะภาพรวมโครงการ

5. แนวคิดการพัฒนาของโครงการ

5.1 ทบทวนการศึกษาที่ผ่านมา

ในการประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนไทยไปด้วยกันจังหวัดตราด ครั้งที่ 2/2563 เมื่อ 3 ธันวาคม 2563 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบการก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง และจังหวัดตราดมีคำสั่งที่ 1851/2564 ลงวันที่ 27 กันยายน 2564 แต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการและคณะทำงานดำเนินการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของภาคประชาชนการก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง ได้ทำการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนโดยทำการกำหนดวิธีการรับฟังฯ เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 และเห็นชอบแบบสำรวจ 1,800 ชุด ดำเนินการสำรวจพื้นที่ อ.เกาะช้าง อ.แหลมงอบ และพื้นที่อื่นระหว่างวันที่ 4 ถึง 17 ธันวาคม 2564 และให้นำผลการสำรวจส่งจังหวัดตราด ภายใน 30 ธันวาคม 2564 โดยมีผู้ตอบกลับแบบสำรวจ 1,622 คน มีผู้เห็นด้วยกับการสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง 1,544 คน ไม่เห็นด้วย 78 คน

ต่อมา คณะทำงานฯ ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2566 โดยพิจารณากำหนดบริเวณจุดที่เหมาะสม 2 จุด แสดงดังรูปที่ 5.1-1 ดังนี้

- จุดที่ 1 บริเวณ บ.ด่านใหม่ อ.เกาะช้าง ไป บริเวณ บ.ยายม่อม ถึง บ.หนองเตียน อ.แหลมงอบ
- จุดที่ 2 บริเวณ บ.ธรรมชาติล่าง อ.แหลมงอบ ไป บริเวณ อ่าวสับปะรด อ.เกาะช้าง

คณะทำงานฯ ได้ดำเนินการเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นของภาคประชาชนที่ อ.เกาะช้าง และ อ.แหลมงอบ ในวันที่ 9 และ 10 กุมภาพันธ์ 2566 ตามลำดับ โดยแจ้งรายละเอียดของข้อมูลการดำเนินงานให้ประชาชนทราบ พร้อมรับฟังข้อเสนอแนะความเห็น ตอบข้อซักถามของประชาชน และได้ทำการลงมติเลือกบริเวณจุดที่เหมาะสม 2 จุด โดยมีประชาชนและผู้แทนภาครัฐในพื้นที่เข้าร่วมและลงมติ ณ เวที อ.เกาะช้าง จำนวน 249 คน และเวที อ.แหลมงอบ จำนวน 227 คน ซึ่งมีผลการลงมติเลือกบริเวณจุดที่ 1 เป็นจำนวน 472 คน และเลือกบริเวณจุดที่ 2 จำนวน 4 คน พบว่า “มีมติเสียงข้างมากให้ก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง ในจุดที่ 1 บริเวณ บ้านด่านใหม่ อ.เกาะช้าง ไป บริเวณ บ.ยายม่อม ถึง บ.หนองเตียน อ.แหลมงอบ”



รูปที่ 5.1-1 แนวเส้นทางเลือกจากการประชุมคณะทำงานฯ เมื่อ 24 มกราคม 2566

จากรูปที่ 5.1-1 แนวเส้นทางประชุมคณะทำงานฯ เมื่อ 24 มกราคม 2566 จะเห็นได้ว่า จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ ตามแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง 3 แห่ง ได้แก่ ตำแหน่งที่ 3 ตำแหน่งที่ 4 และตำแหน่งที่ 8 ทั้งนี้ ทางกรมทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จะดำเนินการทบทวนศึกษาความเหมาะสมดังกล่าวเพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด และจะพิจารณาเพิ่มเติมทั้งกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ และการกำหนดแนวเส้นทางเลือกเพิ่มเติม เพื่อคัดเลือกหาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมมากที่สุด

5.2 แนวคิดในการกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ

แนวคิดในการกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ เพื่อให้ได้จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดที่มีความเหมาะสมที่สุดสำหรับโครงการ ทั้งในด้านการใช้งาน ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ ตลอดจนมีมาตรการการป้องกันแก้ไขและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และสามารถดำเนินการในขั้นต่อไปได้ ประกอบด้วย

- สามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายถนนสายหลักในปัจจุบัน
- พิจารณาบริเวณพื้นที่โล่ง ว่างเปล่า ควรหลีกเลี่ยงที่อยู่อาศัยหนาแน่น เพื่อลดผลกระทบการรื้อย้ายบ้านเรือน
- หลีกเลี่ยงการเกิดผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น สถานศึกษา ศาสนสถาน สถานที่ราชการ ชุมชน รวมถึงป่าสงวนแห่งชาติ ป่าอนุรักษ์ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 1 และ 2 เป็นต้น (ยกเว้น เหตุสุวิสัยมีความจำเป็นที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้)

** กรณี ด้วยความจำเป็นไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ควรเลือกจุดที่มีผลกระทบน้อยที่สุดและเกิดประโยชน์มากที่สุด

โครงการฯ ได้ศึกษาและพิจารณาข้อมูลต่าง ๆ เบื้องต้นบริเวณพื้นที่โครงการ พบว่า ฝั่งแผ่นดินใหญ่และฝั่งเกาะช้าง มีลักษณะพื้นที่ ดังนี้

- บริเวณฝั่งแผ่นดินใหญ่ เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและประมง มีบ้านเรือนที่อยู่อาศัยไม่หนาแน่นทั้งบริเวณตำบลคลองใหญ่และตำบลแหลมงอบ อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด
 - บริเวณฝั่งเกาะช้างและชายฝั่ง เป็นพื้นที่นันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ป่าไม้ทั้งบริเวณตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด
- โดยตำแหน่งจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการเบื้องต้น แสดงดังรูปที่ 5.2-1 ถึง รูปที่ 5.2-4



รูปที่ 5.2-1 จุดเริ่มต้นโครงการ สภาพในพื้นที่บนแผ่นดินใหญ่ ต.แหลมงอบ อ.แหลมงอบ



รูปที่ 5.2-2 จุดเริ่มต้นโครงการ สภาพในพื้นที่บนแผ่นดินใหญ่ ต.คลองใหญ่ อ.แหลมงอบ



รูปที่ 5.2-3 จุดสิ้นสุดโครงการ สภาพในพื้นที่บนเกาะช้าง บ้านคลองตาเกิด ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง



รูปที่ 5.2-4 จุดสิ้นสุดโครงการ สภาพในพื้นที่บนเกาะช้าง บ้านสวนหลวง ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง

5.3 แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

ในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ เมื่อกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการแล้ว ก็จะกำหนดแนวเส้นทางเลือกเบื้องต้นของโครงการเพื่อทำการเปรียบเทียบและคัดเลือกหาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสม โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณาดำเนินการดังนี้

- แนวเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่ทะเล จะต้องตรวจสอบข้อมูลต่าง ๆ อย่างละเอียด เช่น ทิศทางของกระแสน้ำ เส้นทางเดินเรือชนิดต่าง ๆ เช่น เส้นทางเดินเรือของกองทัพเรือ เรือสำราญ เรือประมง และความลึกของท้องทะเล ทิศทางการไหลของกระแสน้ำทะเล ความเร็วของกระแสน้ำทะเล เป็นต้น
- หลีกเลี่ยงการเกิดผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ปะการัง ภูเขาทะเล ที่อยู่อาศัย ปลาโลมา เป็นต้น

ทั้งนี้ ทางโครงการฯ จะดำเนินการสำรวจสภาพพื้นที่ ปัจจุบันก่อนกำหนดแนวเส้นทางโครงการ ถึงจะดำเนินการคัดเลือกหาแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสม ส่วนการเปรียบเทียบและคัดเลือกลักษณะ แนวเส้นทางอย่างน้อย 3 แนวเส้นทาง เพื่อทำการคัดเลือกและเปรียบเทียบหาแนวเส้นทางที่เหมาะสม โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณา 3 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านวิศวกรรม 2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และ 3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

6. การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินงานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) จะดำเนินการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2566 แนวทางการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบกของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 รวมถึง (ร่าง) แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ และ (ร่าง) แนวทางการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับคณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านนิเวศวิทยาทางน้ำโดยมีขั้นตอนการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามแนวทางที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมประกาศกำหนด ดังรูปที่ 6-1

ทั้งนี้ ได้ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาโครงการกับข้อมูลรายละเอียดการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ชันคุณภาพลุ่มน้ำ พื้นที่ป่าไม้ พื้นที่ป่าชายเลน พื้นที่อุทยานแห่งชาติวนอุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่การปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตร เป็นต้น เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงการตัดผ่านพื้นที่ดังกล่าว หรือให้ตัดผ่านพื้นที่ที่เท่าที่จำเป็น รวมทั้งป้องกัน ลด และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาคัดเลือกเส้นทางที่เหมาะสม และเป็นข้อมูลในการนำเสนอในกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งแสดงถึงการให้ความสำคัญในการคัดเลือกระบบทางที่เหมาะสมที่สุดดังรูปที่ 6-2

สำหรับขอบเขตและแนวทางดำเนินงานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีดังนี้

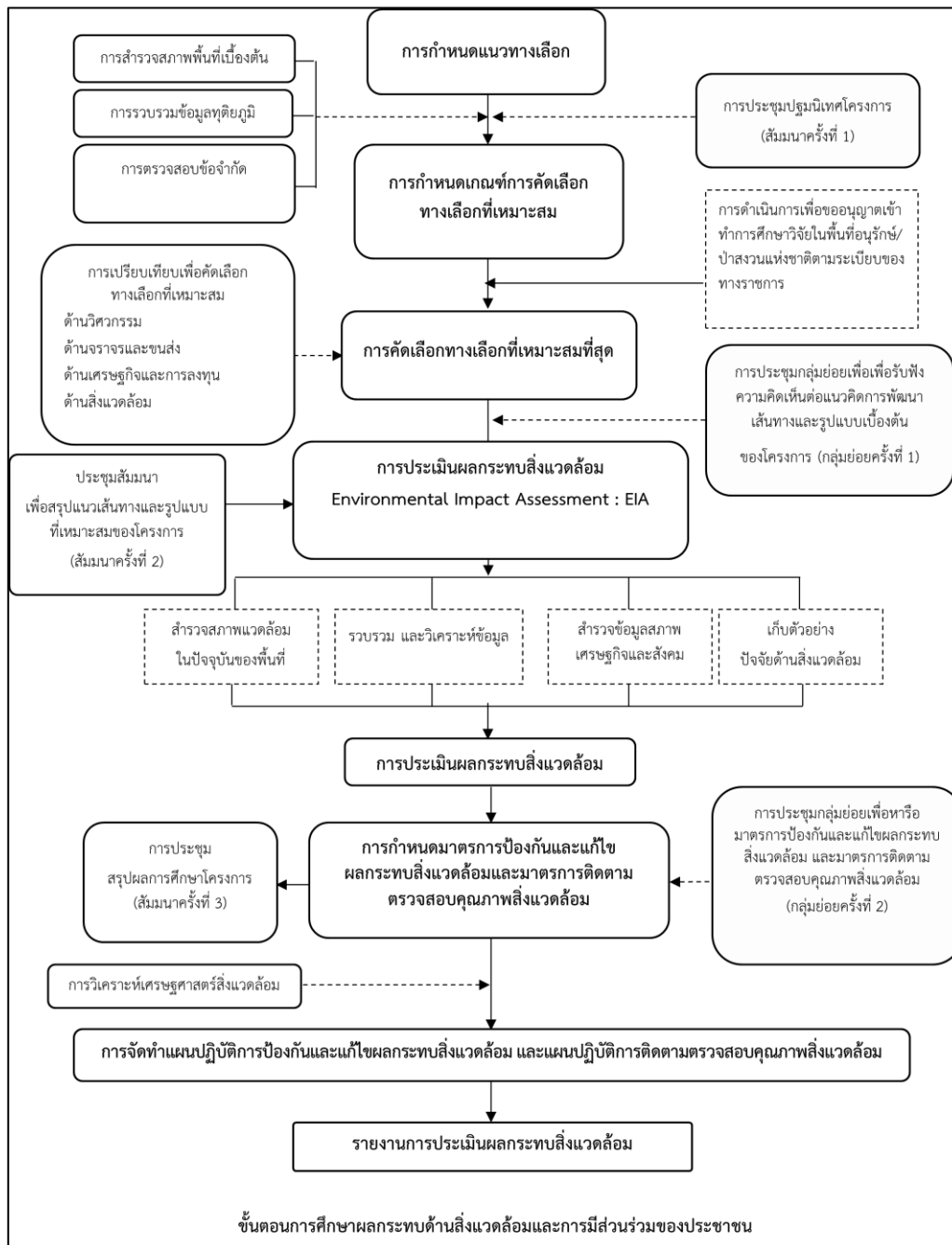
- 1) ศึกษารายละเอียดและสำรวจทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ครอบคลุมขอบเขตพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการทั้งสองข้าง สำหรับประเด็นการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดีจะครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 1 กิโลเมตร และพื้นที่ที่มีแนวโน้มว่ามีการมีโครงการจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสภาพปัญหาปัจจุบันบริเวณพื้นที่ตั้งโครงการ

และบริเวณใกล้เคียงที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินการ ทั้งในระยะเตรียมการและระยะก่อสร้าง จนถึงระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยในการศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันจะใช้ข้อมูลทุติยภูมิเป็นฐาน และดำเนินการสำรวจเก็บตัวอย่าง และตรวจวัดเพิ่มเติมในปัจจุบันที่สำคัญ

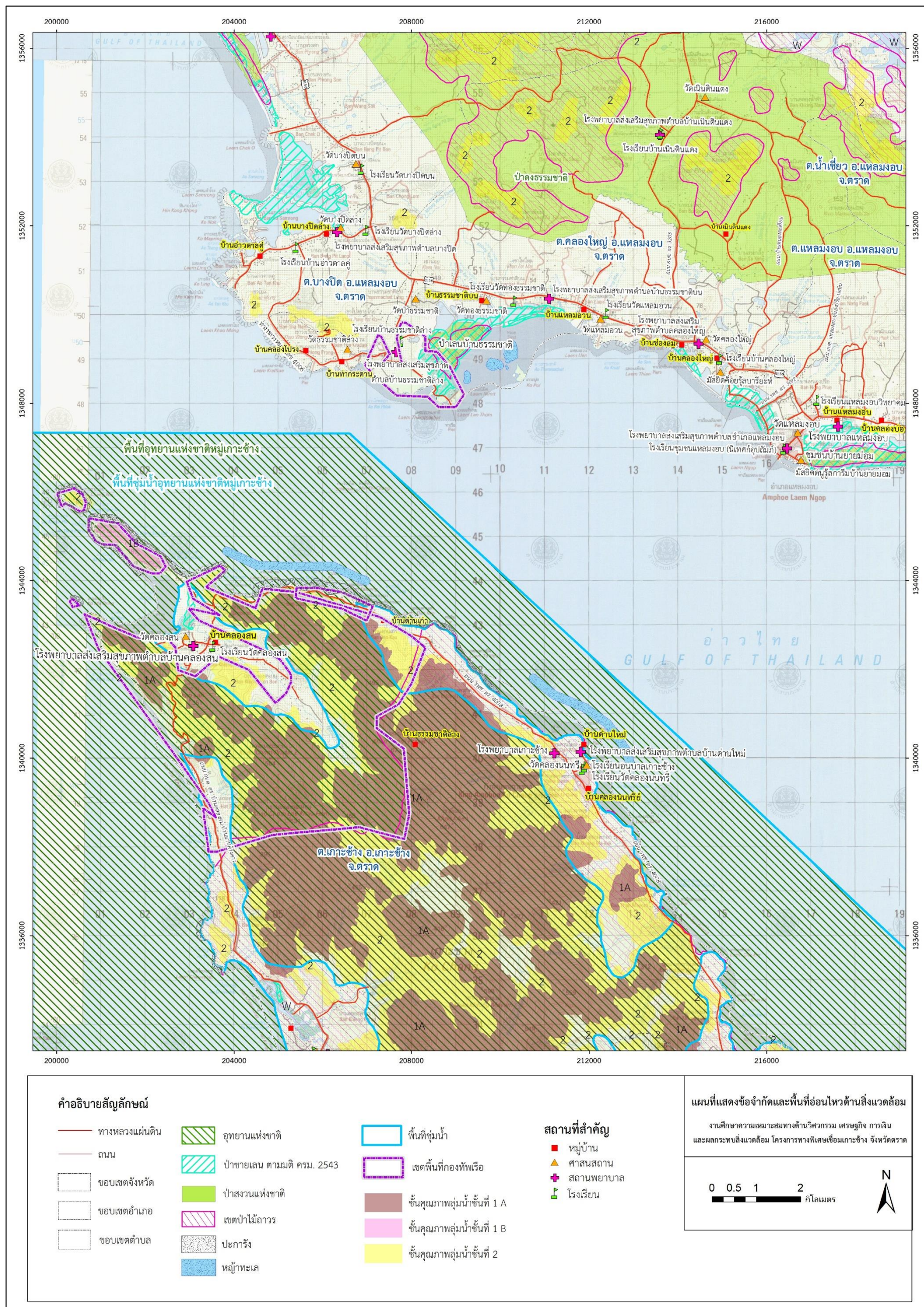
2) ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และด้านสาธารณสุข และอาชีวอนามัยที่สำคัญที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ โดยทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบ ผลกระทบทางตรงและทางอ้อม ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

3) กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และสอดคล้องกับระดับของผลกระทบ

4) ดำเนินงานกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนควบคู่กับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 6-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม



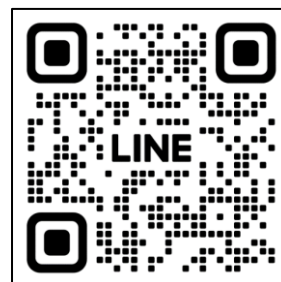
รูปที่ 6-2 ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา

7. การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

แผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ มีทั้งหมด 8 แผนงาน โดยจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ ควบคู่ไปกับการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดช่วงระยะเวลาดำเนินโครงการ แสดงดังรูปที่ 7-1 และมีช่องทางประชาสัมพันธ์โครงการผ่าน Line OA และเฟสบุ๊คโครงการ ดังรูปที่ 7-2



รูปที่ 7-1 แผนการดำเนินงานการประชาสัมพันธ์และการเผยแพร่ข้อมูลโครงการ



รูปที่ 7-2 ช่องทางประชาสัมพันธ์โครงการผ่าน Line OA และเฟสบุ๊คโครงการ

8. สถานที่ติดต่อโครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย



บริษัทที่ปรึกษาหลัก



บริษัทที่ปรึกษาด้านงานวิศวกรรมโยธา



บริษัทที่ปรึกษาด้านวิศวกรรมงานจราจรและขนส่ง



บริษัทที่ปรึกษาด้านงานระบบและประมาณราคา



บริษัทที่ปรึกษาด้านระบบระบายน้ำ



บริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม
111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง
กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ 0 2558 9800
โทรสาร 0 2558 9788-9

บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโซติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1 ถนนพัฒนาการ
แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250
ติดต่อ : คุณภาวิณี อร่ามศรี (ส่วนกลาง)
โทรศัพท์ : 0 2318 7235 ต่อ 393 โทรสาร : 0 2318 7236
E-Mail : chotichinda@chotichinda.co.th

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 90/18 - 90/20 อาคารสาทรธานี1 ชั้น 9 ถนนสาทรเหนือ
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500
ติดต่อ : คุณครรชิต วิสัยศิลป์ (ด้านงานวิศวกรรมโยธา)
โทรศัพท์ : 0 2636 7510 โทรสาร : 0 2236 6086
E-Mail : aec@aec-th.com / kunchit2012w@gmail.com

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม
กรุงเทพมหานคร 10230
ติดต่อ : คุณวสุ ชัยสุข (ด้านวิศวกรรมงานจราจรและขนส่ง)
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 โทรสาร : 0 2509 9090
E-Mail : teamgroup@team.co.th

บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด

เลขที่ 128/128 ชั้น12 ห้อง D อาคารพญาไทพลาซ่า ถนนพญาไท
แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
ติดต่อ : คุณอลงกต นานาบุร่ง (ด้านงานระบบและประมาณราคา)
โทรศัพท์ : 0 2129 3170/08 1815 1306 โทรสาร : 0 2129 3170
E-Mail : alongkot.mhpm@gmail.com

บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง
เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
ติดต่อ : คุณนนทพันธ์ ฤทธิชัยมัย (ด้านระบบระบายน้ำ)
โทรศัพท์ : 0 2975 9300 โทรสาร : 0 2975 9311
E-Mail : maa@maathai.com

บริษัท เทสโก้ จำกัด

เลขที่ 21/11-14 ซอยสุขุมวิท 18 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
ติดต่อ : คุณตติยา เลี่ยมแสง (ด้านงานสิ่งแวดล้อม)
โทรศัพท์ : 06 3660 7526 โทรสาร : 0 2258 1313
E-Mail : Tataiya.liamseng.26@gmail.com
ติดต่อ : คุณสฤณี โคตุละ (ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)
โทรศัพท์ : 0 4422 4451 โทรสาร : 0 4422 4220
E-Mail : sarid_K02@gmail.com