



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด

เมื่อวันที่ 1 - 2 เมษายน 2568 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม) งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ เช่น ความเป็นมา วัตถุประสงค์ของการศึกษา แผนการดำเนินงานของโครงการ รวมถึงผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ และรูปแบบเบื้องต้นของโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาและการพัฒนาโครงการต่อไป

การประชุมครั้งนี้ จัดขึ้นครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในอำเภอแหลมงอบ และอำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด แบ่งเป็น 2 เวที โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม ณ สถานที่จัดประชุม ทั้งหมด 478 คน ดังนี้

เวทีที่	วัน/เดือน/ปี	สถานที่จัดประชุม	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
เวทีที่ 1	วันอังคารที่ 1 เมษายน 2568	ห้องประชุมพาราไดซ์ ฮิลล์ 1 โรงแรมเกาะช้าง พาราไดซ์ ฮิลล์ ตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด	126
เวทีที่ 2	วันพุธที่ 2 เมษายน 2568	ห้องประชุมตราดซิตี้ออลล์ โรงแรมตราดซิตี้ออลล์ ตำบลวังกระแจะ อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด	352
รวมทั้งสิ้น			478



ภาพบรรยากาศการประชุมเวทีที่ 1

ภาพบรรยากาศการประชุมเวทีที่ 2



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1)

วันอังคารที่ 1 เมษายน 2568 เวลา 08.30–12.00 น. ณ ห้องประชุมพาราไดซ์ ฮิลล์ 1

โรงแรมเกาะช้าง พาราไดซ์ ฮิลล์ ตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ

คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

ด้านการพัฒนาโครงการ

1. สนับสนุนการสร้างทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง เนื่องจากการเดินทางโดยใช้รถยนต์ประหยัดเวลาจากการข้ามด้วยเรือ ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับคนบนเกาะช้าง ตัวเมืองตราด และแหลมงอบด้วย โดยการพัฒนาสถานที่ให้เป็นที่น่าสนใจและดึงดูดนักท่องเที่ยว
2. เห็นด้วยกับทุกเส้นทางไม่ว่าจะเลือกแนวเส้นทางใด เนื่องจากจังหวัดตราดมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจอีกมาก แต่นักท่องเที่ยวไม่ได้ไป เพราะมีเวลาไม่พอเนื่องจากใช้เวลาเรือไม่ต่ำกว่า 3 - 4 ชั่วโมง
3. สนับสนุนให้โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้างเกิดขึ้นจริง ไม่เป็นเพียงโครงการที่ศึกษาความเป็นไปได้เท่านั้น
4. เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง เพราะเป็นประโยชน์กับประชาชนและผู้ประกอบการบนเกาะช้าง ทั้งด้านการท่องเที่ยว การจ้างงาน ต้นทุนการผลิตที่ลดลง และเป็นประโยชน์ต่อประชาชนทั้งสินอุปโภคและบริโภค โดยเฉพาะกรณีฉุกเฉินที่ต้องการไปโรงพยาบาลโดยเร่งด่วน

1. เมื่อได้เส้นทางที่มีความเหมาะสมแล้ว และผ่านการอนุมัติให้ก่อสร้างโครงการในขั้นตอนต่อไป หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในจังหวัดตราด รวมทั้งภาคประชาชน ธุรกิจต่าง ๆ จะสามารถร่วมมือกันพัฒนาพื้นที่ เพื่อให้ได้ประโยชน์ต่อยอดจากการพัฒนาโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง
2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดตราด สามารถใช้โอกาสที่ได้จากการพัฒนาโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง มาเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนการท่องเที่ยวในจังหวัดตราดให้มากขึ้น
3. โครงการรับทราบและยินดีให้การสนับสนุนการพัฒนาโครงการ
4. โครงการรับทราบและยินดีให้การสนับสนุนการพัฒนาโครงการ

ด้านการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

1. ขอให้มีการนำประเด็นด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นปัจจัยในการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ ซึ่งอาจทำให้ผลการคัดเลือกเปลี่ยนจากแนวเส้นทางเลือกที่ 3 เป็นแนวเส้นทางเลือกที่ 1 หรือ 2 เนื่องจากประชาชนในพื้นที่มีความต้องการแนวเส้นทางเลือกดังกล่าว แม้จะมีการลงทุนที่มากกว่า
2. สนับสนุนแนวเส้นทางเลือกที่ 4 เนื่องจากมีระยะทางที่สั้นกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 3 และอยู่ใกล้กับแหล่งชุมชนและแหล่งท่องเที่ยวซึ่งส่วนใหญ่อยู่บริเวณพื้นที่เกาะช้างฝั่งขวา (ฝั่งตะวันตก) จึงมีความคุ้มค่าในการใช้ประโยชน์มากกว่า

1. การศึกษาในครั้งนี้ โครงการได้ทำการรวบรวมประเด็นความคิดเห็นจากกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ผ่านมา ได้แก่ การพบปะหารือผู้แทนหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง การประชุมปฐมนิเทศโครงการ และการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 มาพิจารณาเป็นปัจจัยการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการแล้ว เช่น ควรให้ความสำคัญเรื่องการเดินทางไปสถานที่ทำงาน โรงเรียน หรือสถานพยาบาลของประชาชนบนเกาะช้าง ซึ่งโครงการได้นำมากำหนดเป็นปัจจัยย่อยของด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ได้แก่ ระยะการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์การท่องเที่ยว และระยะการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์อื่น ได้แก่ เดินทางไปทำงาน โรงเรียน และสถานพยาบาล เป็นต้น
2. การศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการจะพิจารณาแบบหลายปัจจัย โดยวิธีการจัดลำดับความสำคัญ (Analytic Hierarchy Process : AHP) ดังนั้นจะครอบคลุมทุกปัจจัยสำคัญของโครงการ และผลการศึกษาจะได้เส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดตามหลักวิชาการ ดังนั้นแนวเส้นทางเลือกที่ 4 ที่มีระยะทางสั้นกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 3 จะได้คะแนนในปัจจัยที่เกี่ยวข้องระยะทาง แต่ยังคงต้องพิจารณาในปัจจัยด้านอื่น ๆ ร่วมด้วยตามที่ได้นำเสนอทั้งปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร เศรษฐกิจและการลงทุน รวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ได้เส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด



กรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1)

วันอังคารที่ 1 เมษายน 2568 เวลา 08.30–12.00 น. ณ ห้องประชุมพาราไดซ์ ฮิลล์ 1

โรงแรมเกาะช้าง พาราไดซ์ ฮิลล์ ตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ

คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา



ด้านการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (ต่อ)

3. หลังจากการประชุมในครั้งนี้ จะมีการปรับแก้คะแนน หรือมีโอกาสในการเปลี่ยนแปลงผลการคัดเลือกแนวเส้นทางหรือไม่

4. เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการไม่ว่าจะเลือกเส้นทางใด โดยเข้าใจว่าโครงการเลือกแนวเส้นทางเลือกที่ 3 เนื่องจากมีระยะทางสั้นทำให้ใช้งบประมาณในการก่อสร้างน้อย ซึ่งต่างจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 หรือ 2 ที่มีระยะทางที่ยาวกว่าทำให้ใช้งบประมาณที่มากกว่า และจะส่งผลให้ค่าใช้บริการทางพิเศษเพิ่มขึ้นด้วย

3. การประชุมในวันนี้เป็นการนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมจากการศึกษาที่ผ่านมา โดยโครงการจะนำประเด็น ข้อคิดเห็นที่ได้รับจากการประชุมไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป ทั้งนี้หากมีการศึกษาประเด็นหรือปัจจัยใดเพิ่มเติม โครงการจะนำเสนอผลการศึกษาในการประชุมครั้งต่อไป โดยสามารถติดตามข้อมูลผ่านช่องทางที่ได้แจ้งไว้ในเอกสารประชาสัมพันธ์

4. โครงการรับทราบ และยินดีที่จะให้การสนับสนุนการพัฒนาโครงการ



ด้านวิศวกรรม

1. ไม่ควรให้มีการจอดรถบริเวณไหล่ทางเพื่อถ่ายรูปแบบสะพาน เพราะทำให้เกิดขวางการจราจร

2. โครงการจะมีจุดพักรถบนสะพานหรือไม่ เนื่องจากหากมีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดได้

3. หากประชาชนบนเกาะช้างไม่สามารถใช้จักรยาน/จักรยานยนต์ หรือเดินข้ามทางพิเศษได้ จะทำให้ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับคนบนเกาะช้างค่อนข้างน้อย จึงขอให้ช่วยปรับแก้ระเบียบการใช้ทางพิเศษที่ให้เพียงรถยนต์สัญจรบนทางพิเศษเท่านั้น

4. ต้องการทราบว่าก่อนที่โครงการจะได้เริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ.2572 มีขั้นตอนการดำเนินโครงการอย่างไร เนื่องจากอยากให้มีการพัฒนาโครงการได้โดยไม่ติดปัญหาให้เกิดความล่าช้า

1. โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป

2. โครงการใช้งบประมาณการลงทุนสูง และมีระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร ดังนั้นการพัฒนาให้มีจุดท่องเที่ยวบนสะพานจึงมีโอกาสค่อนข้างน้อย แต่อาจมีแผนพัฒนาด้านอื่น ๆ มารองรับการพัฒนาสะพาน เช่น การออกแบบบริเวณหัวสะพานให้มีจุดชมวิว ติดไฟที่สะพาน เป็นต้น อย่างไรก็ตามหน่วยงานในพื้นที่สามารถจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวได้ เช่น การล่องเรือมาชมวิวดูพระอาทิตย์ตก การจัดกิจกรรมวิ่งมาราธอน เปิดเทศกาลท่องเที่ยวของเกาะช้าง เป็นต้น

3. เนื่องจากทางพิเศษมีกฎหมายควบคุมเฉพาะ ต่างจากถนนทางหลวง หรือทางหลวงชนบท ดังนั้น รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ และรถสามล้อ จึงไม่สามารถใช้เส้นทางพิเศษได้ ตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย ทั้งนี้อาจพิจารณาทำเส้นทางแยกออกจากทางพิเศษ แต่จะมีผลให้โครงการมีค่าก่อสร้างที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม กทพ.จะนำประเด็นดังกล่าวมาประกอบการศึกษาต่อไป

4. เมื่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (EIA) ได้รับความเห็นชอบแล้ว กทพ.จะยื่นเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อขออนุมัติโครงการ และเมื่อได้รับความเห็นชอบแล้ว กทพ.จึงดำเนินการตามขั้นตอนของการลงทุน และการก่อสร้างโครงการได้ต่อไป



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1)

วันอังคารที่ 1 เมษายน 2568 เวลา 08.30–12.00 น. ณ ห้องประชุมพาราไดซ์ ฮิลล์ 1

โรงแรมเกาะช้าง พาราไดซ์ ฮิลล์ ตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ

คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา



ด้านเศรษฐกิจ และการเงิน

1. ปัญหาของการดำเนินธุรกิจบนเกาะช้าง คือ การเดินทางข้ามเกาะ โดยเฉพาะกรณีเร่งด่วนฉุกเฉิน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับเกาะอื่นที่ใช้เวลาเดินทางข้ามเกาะน้อยกว่าทำให้เสียเปรียบในด้านความสะดวกสบายในการเดินทาง ดังนั้นจึงขอสนับสนุนการมีสะพานข้ามเกาะช้าง ซึ่งจะส่งผลให้มีการเดินทางเข้าสู่พื้นที่เกาะช้างมากขึ้น และการยกระดับการท่องเที่ยวและความปลอดภัยของเกาะช้าง ซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการคัดกรองนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพเข้าสู่เกาะช้าง
2. โครงการมีการเก็บค่าผ่านทางหรือไม่ และคนบนเกาะช้างจะได้รับส่วนลดพิเศษหรือไม่
3. หากมีการพัฒนาโครงการ ประชาชนสามารถซื้อหุ้นของโครงการได้หรือไม่
4. โครงการมีแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณหัวสะพาน ทั้งบนฝั่งและบนเกาะหรือไม่ และมีการประเมินความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจและการลงทุนในประเด็นดังกล่าวหรือไม่

1. โครงการรับทราบ และยินดีที่ให้การสนับสนุนการพัฒนาโครงการ
2. โครงการมีการเก็บค่าผ่านทาง เนื่องจากเป็นโครงการของรัฐวิสาหกิจ ซึ่งถือเป็นทางเลือกการเดินทางของประชาชน สำหรับส่วนลดของคนบนเกาะช้าง ทางโครงการจะต้องทำการศึกษาและพิจารณาความเป็นไปได้ในขั้นตอนต่อไป
3. ต้องพิจารณาตามกฎหมายและรูปแบบการลงทุนจากผลการศึกษาทั้งหมด อย่างไรก็ตาม โครงการจะนำประเด็นความต้องการมาพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
4. การศึกษาความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ จะพิจารณาจากผลประโยชน์ทางตรง คือ การใช้ทรัพยากรที่ประหยัดลง ลดการใช้เชื้อเพลิงและพลังงาน เวลาการเดินทาง และอุบัติเหตุ ส่วนผลประโยชน์ทางอ้อม ได้แก่ นักท่องเที่ยวมีการใช้จ่ายใช้สอยในพื้นที่มากขึ้น หรือมีผู้ใช้บริการ เช่น โรงแรม และร้านอาหาร เพิ่มขึ้น หรือมีการเข้ามาลงทุนในพื้นที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นตามปกติจะไม่นำประเด็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณหัวสะพานมาประกอบในการประเมินด้านความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความซับซ้อนในการวิเคราะห์ รวมทั้งสมมติฐานมีโอกาสคลาดเคลื่อนจากความจริงในอนาคตทำให้ผลการวิเคราะห์มีโอกาสผิดพลาด



ด้านสิ่งแวดล้อม

1. การก่อสร้างโครงการไม่ว่าจะดำเนินการแนวเส้นทางใด ย่อมเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทุกเส้นทาง และพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง จึงขอให้โครงการศึกษาในประเด็นการวางต่อม่อ และการป้องกันผลกระทบด้านคุณภาพอากาศเพิ่มเติม
2. เสนอแนะให้มีการตั้งคณะทำงานหรือหน่วยงาน เพื่อช่วยกันทำงานให้การดำเนินงานของโครงการประสบความสำเร็จ
3. โครงการจะผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือไม่ เนื่องจากโครงการมีผ่านป่าชายเลน และพื้นที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง

1. โครงการมีการศึกษาและประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อประเมินผลกระทบและจะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้งในด้านวิศวกรรมจะมีการออกแบบโครงสร้างในพื้นที่ทะเลให้มีระยะต่อม่อที่ห่าง เพื่อลดจำนวนต่อม่อในทะเล และสร้างคร่อมแนวพื้นที่ปะการัง เพื่อให้เกิดเปลี่ยนแปลงและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด
2. โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
3. แม้ว่าโครงการจะมีโครงสร้างผ่านพื้นที่ทางทะเลของอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง แต่ในด้านวิศวกรรมโครงการได้มีการออกแบบให้โครงสร้างมีระยะต่อม่อที่ห่าง เพื่อลดจำนวนต่อม่อในทะเล และสร้างคร่อมแนวพื้นที่ปะการัง เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ดังนั้นแนวเส้นทางนี้ถือเป็นโครงการที่มีศักยภาพที่พัฒนาต่อไปได้ แต่ทั้งนี้ต้องพิจารณาด้านความคุ้มค่าและปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย



กรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านการวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 2)

วันพุธที่ 2 เมษายน 2568 เวลา 08.30–12.00 น. ณ ห้องประชุมตราดซิตีฮอลล์ โรงแรมตราดซิตี
ตำบลวังกระแจะ อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ

คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา

ด้านการพัฒนาโครงการ

1. เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ โดยสิ่งที่จะพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดตราด คือ การสร้างแลนด์มาร์ค สร้างไฮไลต์ และจุดเด่นที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่
2. ยินดีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะดำเนินการโครงการนี้ ซึ่งทางจังหวัดตราดเห็นด้วยกับโครงการนี้
3. ขอให้การศึกษาของโครงการผ่านโดยเร็วที่สุด เพราะไม่อยากให้แค่การศึกษาความเหมาะสม แต่โครงการจะต้องผ่านการพิจารณาของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่ออนุมัติงบประมาณ
4. อยากให้การดำเนินงานของโครงการเป็นไปตามแผนที่วางไว้ ไม่ให้เกิดความล่าช้า
5. เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ แต่อยากให้มีความยั่งยืนสูงสุด โดยพิจารณาพร้อมกับการใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เช่น ไฟฟ้า ประปา เป็นต้น

1. หากมีโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้างจะสามารถเดินทางได้เร็วขึ้น โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจังหวัดตราด สามารถใช้โอกาสที่ได้จากการพัฒนาโครงการมาเป็นส่วนหนึ่งในการจัดทำแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดตราดให้มีความน่าสนใจ และสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวใช้เวลาไปเที่ยวในจังหวัดตราด จึงจะช่วยให้เกิดประโยชน์กับจังหวัดตราดเพิ่มมากขึ้น
2. โครงการรับทราบ และยินดีที่ให้การสนับสนุนการพัฒนาโครงการ
3. โครงการรับทราบ และยินดีที่ให้การสนับสนุนการพัฒนาโครงการ
4. โครงการรับทราบ และยินดีที่ให้การสนับสนุนการพัฒนาโครงการ
5. โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป

ด้านการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

1. ต้องการให้จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่ตำบลแหลมงอบ แม้จะมีค่าก่อสร้างมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 3 เนื่องจากจะมีนักท่องเที่ยวสามารถได้เข้าสู่จังหวัดตราดมากขึ้น
2. ควรมีการพิจารณาการให้ค่าน้ำหนักกับความสำเร็จของแต่ละด้าน ทั้งด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
3. การนำเสนอประเด็นความคิดเห็นของประชาชนในวันนี้ จะสามารถเปลี่ยนแปลงผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมได้หรือไม่ โดยเฉพาะในด้านเศรษฐกิจและการลงทุน
4. โครงการควรนำแผนพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดตราด มาเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาปัจจัยด้านเศรษฐกิจ เพื่อให้จังหวัดตราดได้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการมากที่สุด ซึ่งผลการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่ 3 จังหวัดจันทบุรีจะได้ประโยชน์มากกว่าจังหวัดตราด

1. การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการจะพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางแบบหลายปัจจัย โดยวิธีการจัดลำดับความสำคัญ (Analytic Hierarchy Process :AHP) ดังนั้นการศึกษาจะครอบคลุมทุกปัจจัยสำคัญของโครงการ และผลการศึกษาก็จะได้เส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดตามหลักวิชาการ อย่างไรก็ตามโครงการจะนำประเด็นดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
2. ในขั้นตอนการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ มีขั้นตอนการให้ค่าน้ำหนัก ซึ่งมีการจัดลำดับความสำคัญในแต่ละด้านแล้ว ทั้งด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและการลงทุน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
3. ประเด็นที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ที่มีเหตุผลเชิงวิชาการสามารถนำมาอธิบายเพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงค่าคะแนนของแต่ละปัจจัยได้
4. การศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการจะพิจารณาแบบหลายปัจจัย โดยวิธีการจัดลำดับความสำคัญ (Analytic Hierarchy Process :AHP) ดังนั้นจะครอบคลุมทุกปัจจัยสำคัญของโครงการ และผลการศึกษาก็จะได้เส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดตามหลักวิชาการ อย่างไรก็ตามโครงการจะนำประเด็นดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป



กรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 2)

วันพุธที่ 2 เมษายน 2568 เวลา 08.30–12.00 น. ณ ห้องประชุมตราดซิตีฮอลล์ โรงแรมตราดซิตี
ตำบลวังกระแจะ อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ

คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา



ด้านการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (ต่อ)

5. อัตราผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ (EIRR) ไม่ได้คำนวณจากต้นทุนเพียงอย่างเดียว แต่คำนวณจากผลกระทบทางเศรษฐกิจด้วย เพราะฉะนั้นจะต้องคำนวณผลกระทบด้านเศรษฐกิจที่มาจากการเติบโตขึ้นของอำเภอเมือง อำเภอแหลมงอบ และอำเภอเขาสมิง ดังนั้นค่า EIRR จึงต้องประเมินมากกว่าค่าการลงทุน ซึ่งโครงการไม่ได้ประเมินเศรษฐกิจในเมือง จึงขอเสนอให้โครงการประเมินการใช้ประโยชน์ของประชาชนด้วย

6. ต้องการให้โครงการตั้งอยู่ที่ตำบลแหลมงอบ เพื่อจะได้เป็นการบังคับให้นักท่องเที่ยวผ่านเมือง และเพิ่มโอกาสให้แวะเที่ยวพื้นที่ในเมือง เช่น หาดทรายดำ ซึ่งคนในเมืองจะได้ประโยชน์ในส่วนนี้

7. เห็นด้วยที่จะมีโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง แต่อยากให้โครงการมีประโยชน์สูงสุด จึงขอสนับสนุนให้เพิ่มทางเลือกในการพิจารณา เพราะจังหวัดมีการผลักดันโครงการใหญ่หลายโครงการ แม้ค่าก่อสร้างจะมากขึ้น แต่ก็มีวิธีคิดทางธุรกิจที่สามารถนำมาหักล้างได้ หากสามารถเปลี่ยนเส้นทางเลือกโดยมีข้อมูลสนับสนุนที่เป็นวิชาการเพิ่มเติมอาจจะเป็นไปได้

8. ควรมีการพิจารณาเพิ่มเติมความต้องการของคนในพื้นที่เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของการคัดเลือกแนวเส้นทางที่ความเหมาะสมของโครงการด้วย เนื่องจากโครงการนี้ทำเพื่อคนจังหวัดตราด

9. อยากให้สร้างสะพานในเขตพื้นที่ ตำบลแหลมงอบ เนื่องจากจังหวัดตราดมีสวนทุเรียนและสวนสับปะรดจำนวนมาก หากไม่มีนักท่องเที่ยวผ่าน ชาวสวนจะขาดรายได้ เพราะนักท่องเที่ยวผ่านไปซื้อผลไม้ที่จันทบุรี

5. การศึกษาความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ จะพิจารณาจากผลประโยชน์ทางตรง คือ การใช้ทรัพยากรที่ประหยัดลง ลดการใช้เชื้อเพลิงและพลังงาน เวลาการเดินทาง และอุบัติเหตุ ส่วนการประเมินการเติบโตของเศรษฐกิจในอำเภอเมือง อำเภอแหลมงอบ และอำเภอเขาสมิง เป็นผลประโยชน์ทางอ้อม ดังนั้นตามปกติจะไม่นำประเด็นดังกล่าวมาประกอบในเรื่องการประเมินด้านความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความซับซ้อนในการวิเคราะห์ รวมทั้งสมมติฐานมีโอกาสคลาดเคลื่อนจากความจริงในอนาคต ทำให้ผลการวิเคราะห์มีโอกาสผิดพลาด อย่างไรก็ตาม โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป

6. โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป อย่างไรก็ตาม เมื่อมีโครงการจะช่วยเพิ่มโอกาสให้นักท่องเที่ยวจากเกาะช้างมาที่ตัวเมืองได้ สะดวกรวดเร็วมากขึ้น

7. หากมีข้อมูลสนับสนุนเชิงวิชาการในเรื่อง เกณฑ์การพิจารณาให้คะแนนก็มีความเป็นไปได้ที่จะเพิ่มเติมปัจจัยดังกล่าวเข้าร่วมพิจารณา แต่ทั้งนี้สุดท้ายโครงการต้องเอื้อต่อการพิจารณาของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เนื่องจากต้องเป็นไปตามเกณฑ์ที่ สศช. กำหนด เพื่อให้โครงการสามารถเกิดขึ้นได้จริง อย่างไรก็ตาม โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป

8. การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการจะพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางแบบหลายปัจจัย โดยวิธีการจัดลำดับความสำคัญ (Analytic Hierarchy Process :AHP) ดังนั้นการศึกษาจะครอบคลุมทุกปัจจัยสำคัญของโครงการ และผลการศึกษาจะได้เส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดตามหลักวิชาการ ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้ โครงการได้ทำการรวบรวมประเด็นความคิดเห็นจากกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ผ่านมา ได้แก่ การพบปะหารือ ผู้แทน หน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง การประชุมปฐมนิเทศโครงการ และการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 มาพิจารณาเป็นปัจจัยการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการแล้ว เช่น ควรให้ความสำคัญเรื่องการเดินทางไปสถานที่ทำงาน โรงเรียน หรือสถานพยาบาลของประชาชนบนเกาะช้าง ซึ่งโครงการได้นำมากำหนดเป็นปัจจัยย่อยของด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ได้แก่ ระยะการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์การท่องเที่ยว และ ระยะการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์อื่น ได้แก่ เดินทางไปทำงาน โรงเรียน และสถานพยาบาล เป็นต้น อย่างไรก็ตาม โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป

9. โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป อย่างไรก็ตาม หน่วยงานของจังหวัดตราด สามารถใช้โอกาสที่ได้จากการพัฒนาโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้างที่จะช่วยลดระยะเวลาการเดินทางข้ามเกาะช้างลง มาสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวใช้เวลาไปเที่ยวในสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดตราด จะช่วยให้เกิดประโยชน์กับจังหวัดตราดเพิ่มมากขึ้นได้



กระทรวงคมนาคม



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านการวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 2)

วันพุธที่ 2 เมษายน 2568 เวลา 08.30–12.00 น. ณ ห้องประชุมตราดซิตีฮอลล์ โรงแรมตราดซิตี
ตำบลวังกระแจะ อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ

คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา



ด้านการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ (ต่อ)

10. ภายหลังจากรับฟังความคิดเห็นในวันนี้ จะทราบข้อสรุปได้อย่างไร ว่า กทพ.ได้นำความคิดเห็นไปพิจารณาเพิ่มเติม และมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง

10. การประชุมในวันนี้เป็นการนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมจากการศึกษาที่ผ่านมา โดยโครงการจะนำเสนอประเด็น ข้อคิดเห็นที่ได้รับจากการประชุมไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป ทั้งนี้หากมีการศึกษาประเด็นหรือปัจจัยใดเพิ่มเติม โครงการจะนำเสนอผลการศึกษาในการประชุมครั้งต่อไป โดยสามารถติดตามข้อมูลผ่านช่องทางที่ได้แจ้งไว้ในเอกสารประชาสัมพันธ์



ด้านวิศวกรรม

1. อยากให้สะพานเชื่อมเกาะช้างเป็นสะพานที่สามารถใช้งานได้หลายรูปแบบ เช่น สามารถเดินข้ามได้ แต่ก็อาจทำให้มีธุรกิจที่รับรถจักรยานยนต์ขึ้นรถยนต์เพิ่มขึ้น

2. ระหว่างการข้ามเกาะช้างโดยใช้ทางพิเศษกับการใช้เรือเฟอร์รี่ มีราคาเท่ากันหรือมีราคาน้อยกว่า และคนจังหวัดตราดจะได้ราคาถูกกว่าคนต่างจังหวัดหรือไม่

3. ขอเสนอให้เพิ่มทางคู่ขนานหรือไหล่ทางพิเศษ สำหรับรถจักรยานยนต์ และการออกแบบเป็น 4 ช่องจราจรนั้นใหญ่เกินความจำเป็น เนื่องจากถนนของเกาะช้างมีขนาด 2 ช่องจราจร และไม่มีไหล่ทาง โอกาสการขยายถนนจึงเป็นไปได้ยาก และเป็นพื้นที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง ดังนั้นการออกแบบเพียง 2 ช่องจราจรน่าจะเพียงพอ และโครงการควรจะมีจุดพักรถบนสะพาน ซึ่งอาจทำเป็นสะพาน 2 ชั้น มีร้านค้า มีจุดถ่ายรูป ซึ่งจะทำให้ชุมชนมีรายได้ และเป็นแลนด์มาร์ค ของจังหวัดตราด เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ

4. โครงการควรสร้างอยู่ใกล้ชุมชน ซึ่งอาจจะมีค่าก่อสร้างที่มากขึ้น แต่ผลประโยชน์ที่ตามมาจะมากกว่า เพราะทุกวันนี้เกิดประโยชน์แค่กับบางส่วนเท่านั้น

5. ขอเสนอให้มีการบริหารจัดการที่มีความยืดหยุ่น เช่น กรณีช่วงเทศกาลท่องเที่ยวให้ใช้ได้ทุกช่องทางจราจร และหากไม่ใช่เทศกาลท่องเที่ยวก็สามารถจัดช่องทางจราจรให้สอดคล้องกับพาหนะที่ประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่เลือกใช้ เช่น รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

1. เนื่องจากทางพิเศษมีกฎหมายควบคุมเฉพาะ ต่างจากถนนทางหลวง หรือทางหลวงชนบท ดังนั้นรถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ และคนเดิน จึงไม่สามารถใช้เส้นทางพิเศษได้ ตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย ทั้งนี้อาจพิจารณาทำเส้นทางแยกออกจากทางพิเศษ แต่จะมีผลให้โครงการมีค่าก่อสร้างที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม กทพ.จะนำประเด็นดังกล่าวมาประกอบการศึกษาต่อไป

2. โครงการทางพิเศษมีการเก็บค่าบริการ โดยราคาจะขึ้นอยู่กับต้นทุนและการคืนทุน สำหรับส่วนลดของคนจังหวัดตราด ทางโครงการจะต้องทำการศึกษาและพิจารณาความเป็นไปได้ในขั้นตอนต่อไป

3. การออกแบบถนนโครงการนั้น ต้องทำการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรล่วงหน้า 30 ปี และดำเนินการวางแผนการศึกษาของโครงการ เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ทั้ง กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์การบริหารส่วนจังหวัดตราดให้ทราบ เพื่อจะได้เตรียมแผนการพัฒนาร่วมกัน ซึ่งหากจัดให้มีเพียง 2 ช่องจราจร เมื่อผ่านไปประมาณ 20 ปี อาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดได้ อีกทั้งหากจะก่อสร้างเพิ่มเติมภายหลังจากนั้นทำได้ยากเนื่องจากโครงสร้างอยู่ในทะเล นอกจากนี้ในการออกแบบต้องพิจารณาถึงความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งหากมีเพียง 2 ช่องจราจร เมื่อเกิดอุบัติเหตุอาจส่งผลกระทบต่อจราจรทั้ง 2 ช่องจราจร และอาจไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยได้ อีกทั้ง ค่าก่อสร้างจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ค่าใช้จ่ายจะเพิ่มขึ้นประมาณ 30-40 เปอร์เซ็นต์ โครงการจึงพิจารณาเป็นการก่อสร้างแบบ 4 ช่องจราจร

4. โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวมาประกอบการศึกษาต่อไป

5. โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวมาประกอบการศึกษาต่อไป



กระทรวงคมนาคม



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านการวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 2)

วันพุธที่ 2 เมษายน 2568 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมตราดซิตีฮอลล์ โรงแรมตราดซิตี
ตำบลวังกระแจะ อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ

คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา



ด้านวิศวกรรม (ต่อ)

6. ถนนรอบเกาะช้างมีขนาด 2 ช่องจราจร หากโครงการจะทำสะพานขนาด 4 ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณจราจรในอีก 20 ปีข้างหน้า การมีสะพานเพียง 2 ช่องจราจร น่าจะเพียงพอ ส่วนเงินทุนที่เหลือให้เลือกสร้างสะพานที่มีความยาวมากขึ้น และตอบโจทย์เศรษฐกิจของอำเภอแหลมงอบ และอำเภอเมืองตราดจะมีประโยชน์มากกว่า

7. สนับสนุนการสร้างสะพานขนาด 4 ช่องจราจร แต่เสนอให้เพิ่มช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์และคนเดิน

8. โครงการจะมีผลกระทบต่อการเดินทางในการกิจของกองทัพเรือหรือไม่

6. การก่อสร้างสะพาน ขนาด 2 ช่องจราจร หรือ 4 ช่องจราจร จะมีค่าใช้จ่ายไม่ต่างกันมากนัก ซึ่งการออกแบบเป็น 4 ช่องจราจร จะช่วยเรื่องการจัดการด้านการจราจรและกู้ภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุบนสะพานได้ดีกว่า โดยรูปแบบสะพานขนาด 4 ช่องจราจรนั้น โครงการได้กำหนดรูปแบบหน้าตัดทางพิเศษให้มีความกว้างเท่าที่จำเป็นเพื่อลดต้นทุนทางด้านการก่อสร้าง

7. เนื่องจากทางพิเศษมีกฎหมายควบคุมเฉพาะ ต่างจากถนนทางหลวง หรือทางหลวงชนบท ดังนั้นรถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ และคนเดิน จึงไม่สามารถใช้เส้นทางพิเศษได้ ตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย ทั้งนี้อาจพิจารณาทำเส้นทางแยกออกจากทางพิเศษ แต่จะมีผลให้โครงการมีค่าก่อสร้างที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม กทพ.จะนำประเด็นดังกล่าวมาประกอบการศึกษาต่อไป

8. ด้านวิศวกรรมได้มีการออกแบบโครงสร้างในพื้นที่ทะเลให้มีความยาวช่วงเสาประมาณ 200 เมตร เพื่อรองรับการลอดผ่านสำหรับเรือขนาดใหญ่



ด้านสิ่งแวดล้อม

1. เกาะช้างยังมีความอุดมสมบูรณ์จึงมีความอ่อนไหวของทรัพยากรไม่ว่าจะเป็นห้วยทะเล ปะการัง โลมา และการอพยพถิ่นฐานของปลา ที่จะมีการอพยพไปอาวไทยในช่วงเดือนตุลาคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ ดังนั้นในช่วงก่อสร้างจึงอยากให้มีการเพิ่มเติมข้อมูลในส่วนนี้ด้วย

2. โครงการจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยเพียงใด

1. โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการศึกษา อย่างไรก็ตามโครงการจะมีการสำรวจเชิงนิเวศ โดยจะเพิ่มเติมการศึกษาการอพยพของปลาที่เข้าไปด้วย ทั้งนี้ในส่วนของห้วยทะเลจากการศึกษาเบื้องต้นไม่พบว่ามีอยู่ในพื้นที่แล้ว

2. โครงการจะมีการศึกษาและประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะนำผลการศึกษาแนะนำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป



www.kochangexpressway.com



โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง



Kochangexpressway

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

คุณอภิญา สร้อยพลอย
โทรศัพท์ 08 9146 6651

คุณวัชรภรณ์ เครือภู
โทรศัพท์ 09 5704 0399

บริษัทที่ปรึกษา

CHOTICHINDA
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED

AEC

TEAM GROUP

MHPM
Engineering Consultant Corporation

TESCO LTD.