

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ.....	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ.....	2
3. วัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1.....	2
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ	3
5. ขอบเขตการดำเนินงาน.....	4
6. แผนการดำเนินงานของโครงการ	5
7. แนวคิดการพัฒนาของโครงการ	6
7.1 การทบทวนแนวคิดการพัฒนาสะพานข้ามเกาะช้าง	6
7.2 การกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ.....	8
7.3 การกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ	11
7.4 การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ	11
8. การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	15
9. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน	18
9.1 งานประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ	18
9.2 งานการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	18
10.ติดต่อบริษัทข้อมูลเพิ่มเติม.....	22
11.ติดตามโครงการและดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม.....	23

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	3
รูปที่ 6-1 แผนการศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการ	5
รูปที่ 6-2 แผนการดำเนินงานของโครงการ.....	6
รูปที่ 7.1-1 บริเวณที่มีศักยภาพสำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง จากการพิจารณาของคณะทำงานฯ เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2566	7
รูปที่ 7.2-1 สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการ จุดที่ 1 บ้านหนองปรือ ตำบลแหลมงอบ.....	9
รูปที่ 7.2-2 สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการ จุดที่ 2 และ 3 บ้านธรรมชาติล่าง ตำบลคลองใหญ่	9
รูปที่ 7.2-3 สภาพพื้นที่จุดสิ้นสุดโครงการ จุดที่ 1 และ 2 บ้านด่านใหม่ ตำบลเกาะช้าง	10
รูปที่ 7.2-4 สภาพพื้นที่จุดสิ้นสุดโครงการ จุดที่ 3 บ้านด่านใหม่ และ 4 บ้านคลองสน ตำบลเกาะช้าง	10
รูปที่ 7.3-1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ	10

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่ 8-1	ขั้นตอนการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	16
รูปที่ 8-2	ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา	17
รูปที่ 9.2-1	ภาพบรรยากาศการประชุมประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูล	19
รูปที่ 9.2-2	ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) วันจันทร์ที่ 2 กันยายน 2567 ณ ห้องประชุมทัตติมสยาม โรงแรมเอวาต้า.....	20
รูปที่ 9.2-3	ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) วันอังคารที่ 3 กันยายน 2567 ณ ห้องประชุมจอมทอง แกรนด์ ฮอลล์ โรงแรม อัยยะปุระ รีสอร์ท แอนด์ สปา.....	20

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด

1. ความเป็นมาของโครงการ

เกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด เป็นเกาะที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 3 ของประเทศไทย รองจากจังหวัดภูเก็ต และเกาะสมุย เป็นเกาะที่มีชื่อเสียงโด่งดังของทะเลตะวันออก ด้วยความงามของธรรมชาติอันหลากหลาย บนเกาะจนกลายเป็นจุดหมายของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศทั่วโลก ปัจจุบันการเดินทางไปยังเกาะช้างมีอยู่วิธีเดียว คือ การใช้เรือเป็นหลักในการนำคนและรถยนต์ไปยังตัวเกาะ ซึ่งปัญหาหลักในขณะนี้ คือความไม่สะดวกด้านการคมนาคมของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ต้องรอลงเรือเฟอร์รี่นาน ทั้งขาไปและขากลับ โดยเฉพาะช่วงวันหยุดยาวและเทศกาลสำคัญ ส่งผลกระทบอย่างมากต่อการเติบโตของธุรกิจด้านการท่องเที่ยวของเกาะ อีกทั้งการอาศัยบริการเรือเฟอร์รี่เพียงวิธีเดียวยังทำให้มีข้อจำกัดอีกหลายอย่างที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยอยู่บนเกาะ ทั้งทางด้านการสาธารณสุข 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 โดยเฉพาะการเข้ามารักษาพยาบาลในตัวเมืองตราดและการที่ลูกหลานสามารถเข้ามาเรียนหนังสือในตัวจังหวัดตราดได้สะดวกสบายมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว สร้างรายได้ให้กับจังหวัดตราดเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ สนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านพาณิชยกรรม และอุตสาหกรรมอีกด้วย

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

ดังนั้น กทพ. จึงว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด เพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกให้ประชาชน ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก ปลอดภัย ในการเดินทางสู่เกาะช้าง รวมทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคม และเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางไปยังเกาะช้าง และส่งเสริมการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

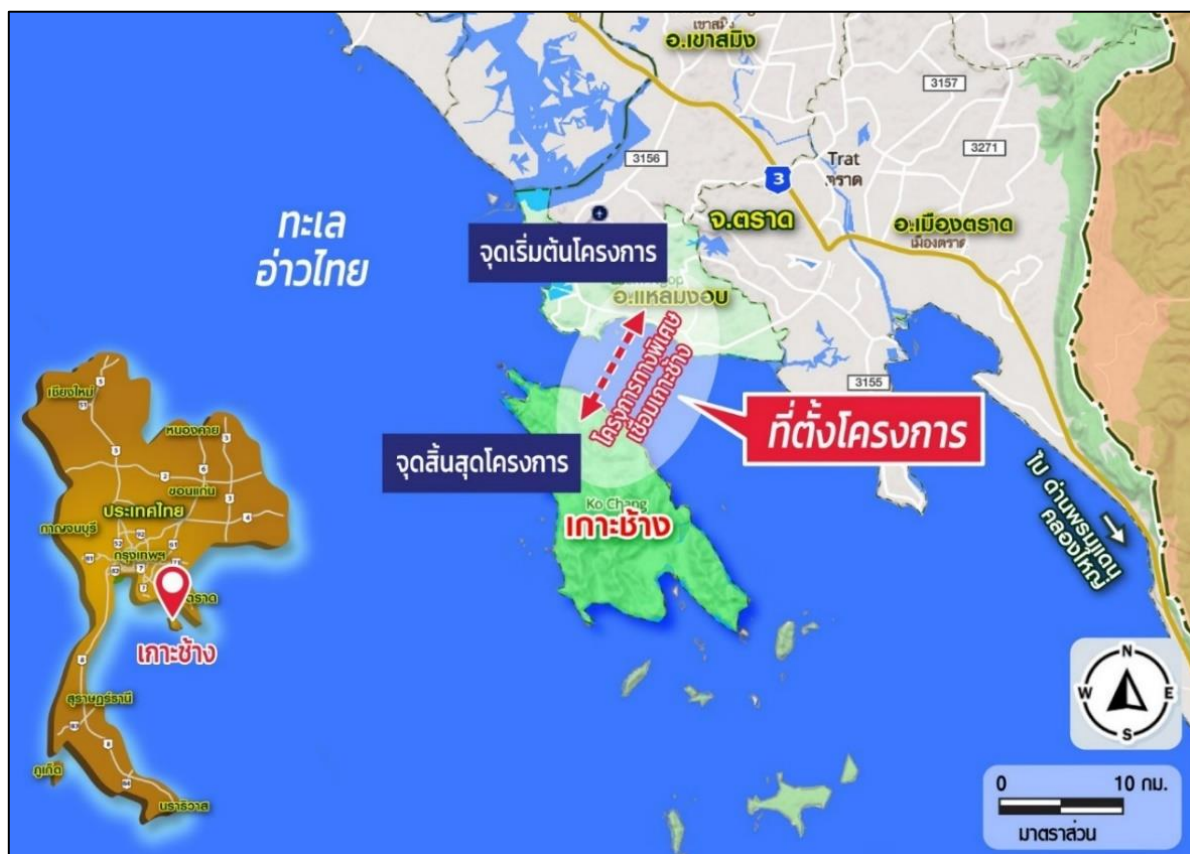
- 1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงิน ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด
- 2) เพื่อสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด
- 3) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment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

3. วัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ แนวทางการศึกษา แนวคิดเกี่ยวกับแนวเส้นทางเลือกโครงการ หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม การดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน และแผนการดำเนินงานขั้นต่อไปให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อเกณฑ์การคัดเลือกเส้นทางโครงการ รวมทั้งข้อห่วงกังวลต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการจากกลุ่มเป้าหมาย

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการ
ทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด ครอบคลุมพื้นที่ตามแนวสายทาง ซึ่งอยู่ในอำเภอแหลมงอบ และอำเภอเกาะช้าง
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) งานสำรวจและจัดทำข้อมูลการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- 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

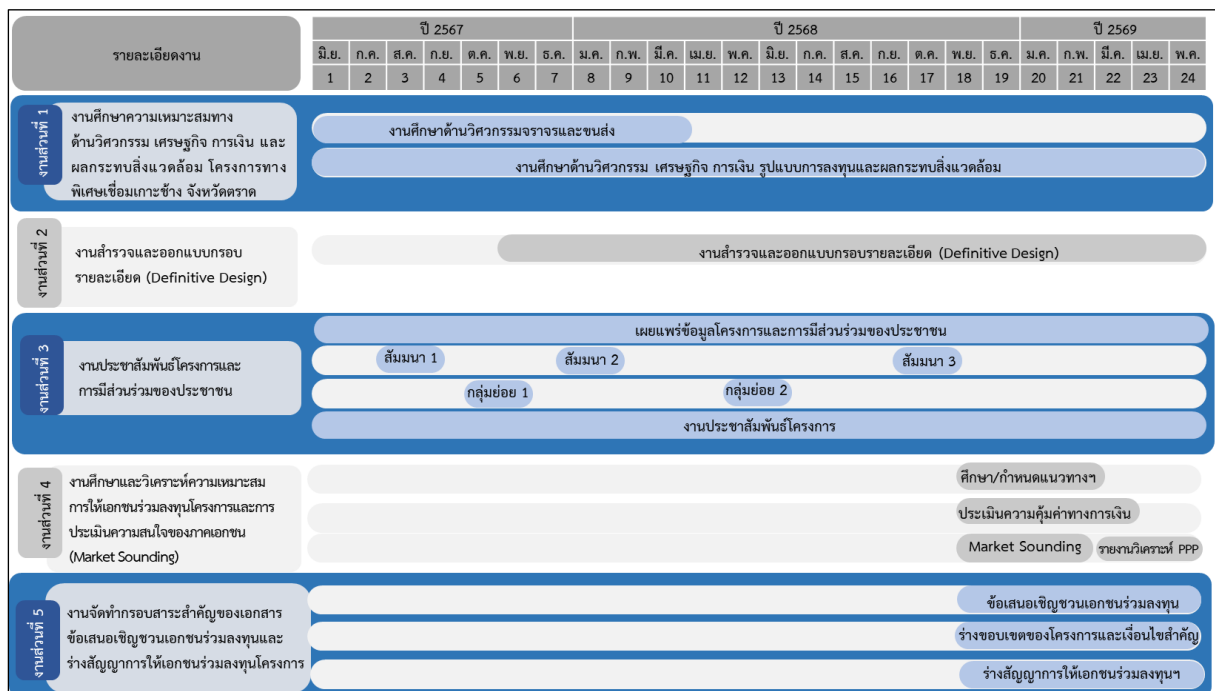
- 1) งานเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน
- 2) งานประชาสัมพันธ์โครงการ

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

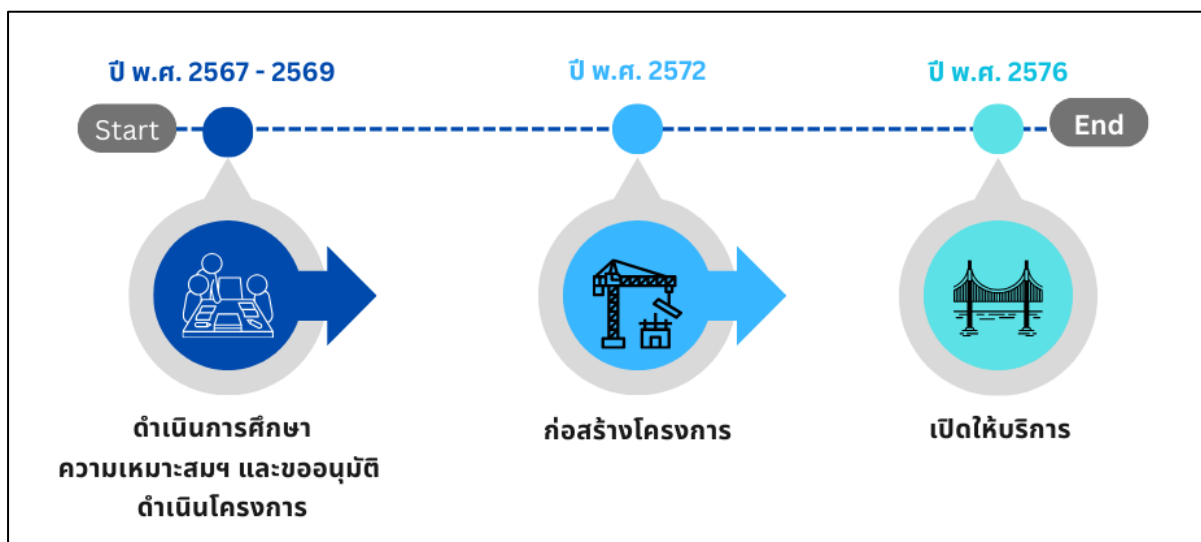
งานส่วนที่ 5 : งานจัดทำกรอบสาระสำคัญของเอกสารข้อเสนอเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนและร่างสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ

6. แผนการดำเนินงานของโครงการ

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



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 บริเวณบ้านยายม่อม ตำบลแหลมงอบ และบริเวณบ้านหนองเตียน ตำบลคลองใหญ่ อำเภอแหลมงอบ ไปบริเวณบ้านด่านใหม่ ตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง
- จุดที่ 2 บริเวณบ้านธรรมชาติล่าง ตำบลคลองใหญ่ อำเภอแหลมงอบ ไปบริเวณอ่าวสับประรด ตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง

และได้ดำเนินการเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นของภาคประชาชนที่อำเภอเกาะช้าง และอำเภอแหลมงอบ ในวันที่ 9 และ 10 กุมภาพันธ์ 2566 ตามลำดับ ซึ่งมีประชาชนและผู้แทนภาครัฐในพื้นที่เข้าร่วมประชุมรวม จำนวน 472 คน โดยที่ประชุมมีมติเสียงข้างมากให้ก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง ในจุดที่ 1 บริเวณบ้านยายม่อม ตำบลแหลมงอบ และบริเวณบ้านหนองเตียน ตำบลคลองใหญ่ อำเภอแหลมงอบ ไปบริเวณบ้านด่านใหม่ ตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง



รูปที่ 7.1-1 บริเวณที่มีศักยภาพสำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้าง
จากการพิจารณาของคณะทำงานฯ เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2566

7.2 การกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการ

โครงการได้พิจารณากำหนดจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของโครงการที่มีความเหมาะสม เพื่อให้ได้จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการสำหรับนำไปกำหนดแนวเส้นทางของโครงการที่มีความเหมาะสมต่อไป โดยพิจารณาจากการทบทวนผลการศึกษาเบื้องต้น ร่วมกับปัจจัยและข้อจำกัดด้านต่าง ๆ อย่างครบถ้วน ซึ่งสามารถสรุปพอสังเขป ดังนี้

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

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

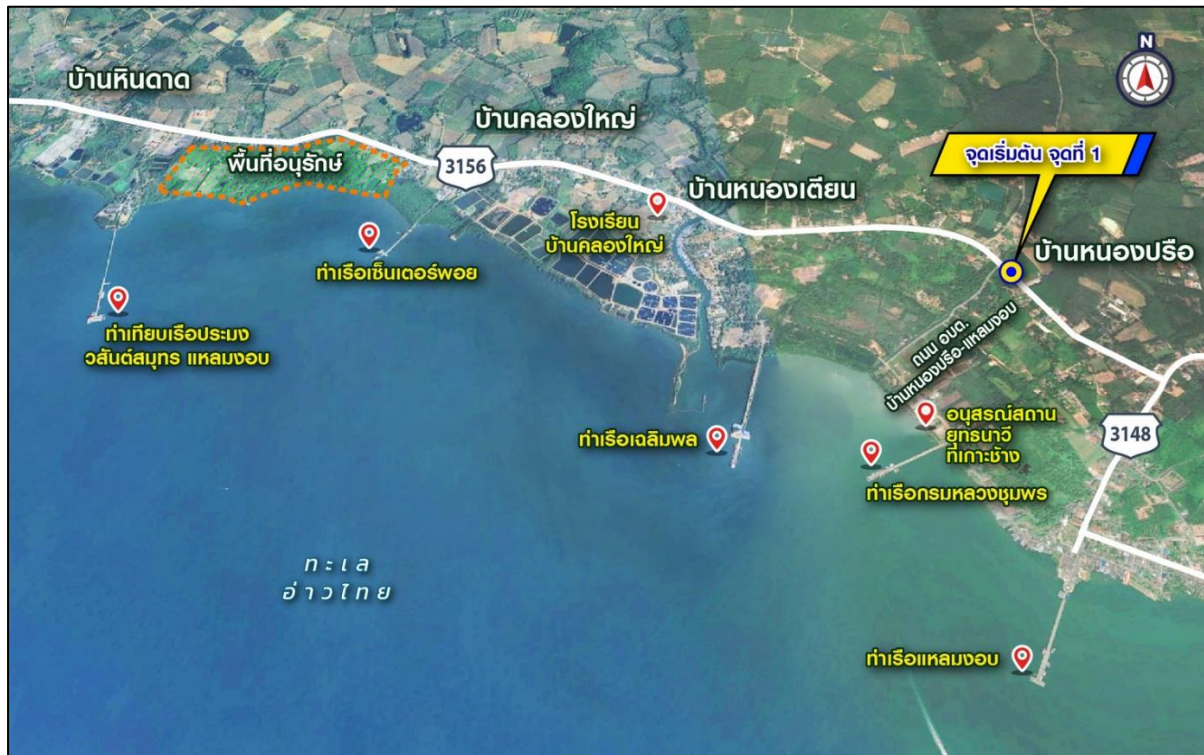
จากการศึกษาและพิจารณาข้อมูลต่าง ๆ บริเวณพื้นที่โครงการ พบว่า บนฝั่งแผ่นดินใหญ่อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด เป็นพื้นที่โล่ง พื้นที่เกษตรกรรม มีบ้านเรือนไม่หนาแน่น โดยกระจายตัวตามถนนและมีโครงข่ายทางหลวงที่สามารถรองรับการเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษให้มีความสะดวกต่อการเดินทางและการขนส่งได้ ส่วนบริเวณฝั่งตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด เป็นพื้นที่นันทนาการ พื้นที่อนุรักษ์ และมีบ้านเรือนที่อยู่อาศัยกระจายไม่หนาแน่น 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 บ้านหนองปรี ตำบลแหลมงอบ



รูปที่ 7.2-2 สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการ จุดที่ 2 และ 3 บ้านธรรมชาติล่าง 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 ทิศทางของกระแสน้ำ เส้นทางเดินเรือชนิดต่าง ๆ (เรือของกองทัพเรือ เรือสำราญ เรือประมง) ความลึกของท้องทะเล ทิศทางการไหลของกระแสน้ำทะเล และความเร็วของกระแสน้ำทะเล เป็นต้น

- หลีกเลี่ยงการเกิดผลกระทบต่อน้ำที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ปะการัง ภูเขาทะเล และที่อยู่อาศัยของโลมา 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 ตัดผ่านเส้นทางการเดินเรือ แล้วไปเชื่อมเข้ากับถนน อบจ.ตร.10026 บริเวณ กม. 5+300 ในเขตพื้นที่บ้านด่านใหม่ ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง สำหรับบริเวณจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บ้านธรรมชาติล่างจะตัดผ่านพื้นที่อยู่อาศัยบางเล็กน้อย 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 ตัดผ่านเส้นทางการเดินเรือ แล้วไปเชื่อมเข้ากับถนน อบจ.ตร. 10026 บริเวณ กม. 1+900 ในเขตพื้นที่บ้านคลองสน ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง สำหรับบริเวณจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บ้านธรรมชาติล่างจะตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนในทะเลจะตัดผ่านเส้นทางเดินเรือต่าง ๆ (อยู่ระหว่างการตรวจสอบข้อมูลอย่างละเอียด) ซึ่งแนวเส้นทางต้องยกสูงเพื่อให้เรือชนิดต่าง ๆ สามารถลอดผ่านได้ ส่วน บริเวณก่อนถึงชายฝั่งของเกาะช้างแนวเส้นทางจะต้องยกข้ามพื้นที่หญ้าทะเล ซึ่งมีความกว้างประมาณ 150-200 เมตร โดยจุดสิ้นสุดของแนวเส้นทางที่เกาะช้างจะตัดผ่านพื้นที่นันทนาการ และมีบ้านเรือนที่อยู่อาศัยประปรายไม่หนาแน่น ทั้งนี้แนวเส้นทางเลือกที่ 4 มีระยะทางรวมทั้งสิ้น ประมาณ 5.59 กิโลเมตร

ทั้งนี้ โครงการจะทำการศึกษาและเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือกแต่ละแนว โดยพิจารณาจากหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ได้แก่ ด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการเงิน และด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุดของโครงการต่อไป



รูปที่ 7.3-1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

7.4 การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ

หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีปัจจัยย่อยในแต่ละด้าน ดังนี้

1) ด้านวิศวกรรมและจราจร

- 1.1 ระยะทางของทางพิเศษ (ระยะทางของเส้นทางเลือกทางพิเศษ และการเปลี่ยนแปลงโค้ง)
- 1.2 ระยะทางตามวัตถุประสงค์การเดินทาง
- 1.3 ระยะเวลาของการเดินทางรวมบนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด (Vehicle-Hours of Travel, VHT)
- 1.4 การเชื่อมโยงทางพิเศษกับทางหลวงปัจจุบันและการพัฒนาในอนาคต
(การเชื่อมต่อกับทางหลวงสายหลัก)
- 1.5 ผลกระทบคมนาคมทางน้ำ (จำนวนจุดตัดการคมนาคมทางน้ำ)
- 1.6 การตัดผ่านทางระดับพื้นดินและการจัดทำทางเข้า-ออก (Access Control) และต้องทำ Service Road
- 1.7 ความยากง่ายในการก่อสร้างและองค์ประกอบของโครงการ
- 1.8 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาของจังหวัดตราดในด้านการพัฒนาท่องเที่ยว
(จำนวนแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ)

2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

- 2.1 ค่าก่อสร้าง
- 2.2 ค่าบำรุงรักษา
- 2.3 ค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์

3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- 3.1 ผลกระทบต่อพื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่ข้อจำกัดในการพัฒนาโครงการ
- 3.2 ผลกระทบต่อทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
- 3.3 ผลกระทบทางสังคมและคุณภาพชีวิต

8. การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินงานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) จะดำเนินการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบกของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยสรุปขั้นตอนการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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

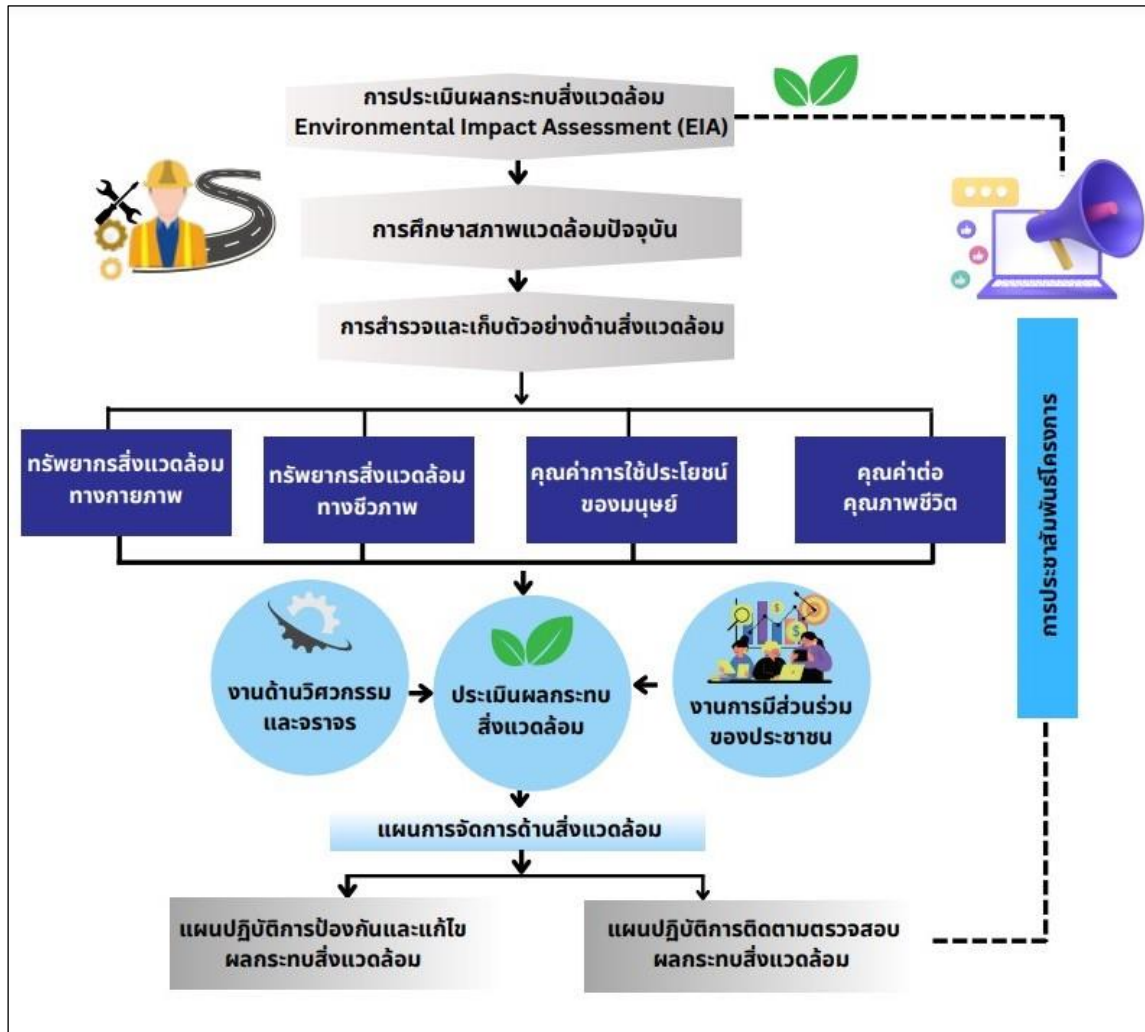
สำหรับขอบเขตและแนวทางดำเนินงานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีดังนี้

1) ศึกษารายละเอียดและสำรวจทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ครอบคลุมขอบเขตพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นโครงการทั้งสองข้าง ครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต สำหรับประเด็นการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี จะครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 1 กิโลเมตร และพื้นที่ที่มีแนวโน้มว่าการมีโครงการจะส่งผลกระทบไปถึง รวมทั้งการศึกษาสภาพปัญหาปัจจุบัน บริเวณพื้นที่ตั้งโครงการและบริเวณใกล้เคียงที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินการ ทั้งในระยะเตรียมการและระยะก่อสร้าง จนถึงระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยในการศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันจะใช้ข้อมูลทุติยภูมิเป็นฐาน และดำเนินการสำรวจเก็บตัวอย่าง และตรวจวัดเพิ่มเติมในปัจจุบันที่สำคัญ

2) ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และด้านสาธารณสุข และอาชีวอนามัยที่สำคัญที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ โดยทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบ ผลกระทบทางตรงและทางอ้อม ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

3) กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม และสอดคล้องกับระดับของผลกระทบ

4) ดำเนินงานกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนควบคู่กับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 8-1 ขั้นตอนการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

9. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

9.1 งานประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ

โครงการจะดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านช่องทางต่างๆ ดังนี้

- 1) เว็บไซต์หลักของโครงการ : www.kochangexpressway.com
- 2) เว็บไซต์สำนักนายกรัฐมนตรี: www.publicconsultation.opm.go.th
- 3) เว็บไซต์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย : 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

9.2 งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

งานการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการให้ประชาชนทราบ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มแรกและในระหว่างดำเนินการศึกษาเป็นระยะ 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 ซึ่งได้ดำเนินการจัดประชุม ใน 2 พื้นที่ ดังนี้

2.1) วันจันทร์ที่ 2 กันยายน 2567 ณ ห้องประชุมทับทิมสยาม โรงแรมเอเวอต้า สำหรับประชาชนในพื้นที่ฝั่งแผ่นดินใหญ่ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมฯ ทั้งในห้องประชุมและผ่านช่องทางออนไลน์ รวมทั้งหมดจำนวน 270 คน

2.2) วันอังคารที่ 3 กันยายน 2567 ณ ห้องประชุมจอมทอง แกรนด์ ฮอลล์ โรงแรม อัยยะปุระ รีสอร์ท แอนด์ สปา สำหรับประชาชนในพื้นที่เกาะช้าง โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมฯ ทั้งในห้องประชุมและผ่านช่องทางออนไลน์ รวมทั้งหมดจำนวน 216 คน

โดยภาพรวมของผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ เนื่องจากการพัฒนาโครงการฯ จะทำให้ มีโครงข่ายระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาความเดือดร้อน โดยเฉพาะการเข้าถึงบริการทางสุขภาพ และการเดินทางมาเรียนหนังสือ ในตัวเมือง เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตให้ประชาชน นอกจากนี้ยังช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของท้องถิ่น ในด้านการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า ส่งผลในการสร้างรายได้ให้กับจังหวัดตราด และกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศให้ดีขึ้น อย่างยั่งยืน แสดงดังรูปที่ 9.2-2 และรูปที่ 9.2-3



รูปที่ 9.2-2 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)
วันจันทร์ที่ 2 กันยายน 2567 ณ ห้องประชุมทับทิมสยาม โรงแรมเอวาต้า



รูปที่ 9.2-3 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)
วันอังคารที่ 3 กันยายน 2567 ณ ห้องประชุมจอมทอง แกรนด์ ฮอลล์ โรงแรม อัยยะปุระ รีสอร์ท แอนด์ สปา

3) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เพื่อนำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับแนวเส้นทางเลือกของโครงการ เสนอการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น และความก้าวหน้าของการศึกษาของโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อวิตกกังวลในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษา และการพัฒนาโครงการ ระหว่างวันที่ 2-4 ธันวาคม 2567 โดยมีผู้แทนกลุ่มเป้าหมายที่ครอบคลุมในระดับชุมชนหมู่บ้านที่อยู่ในรัศมี 500 เมตรจากแนวทางเลือก และหน่วยงานราชการในระดับพื้นที่ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และประชาชนผู้สนใจโครงการ โดยแบ่งออกเป็น 5 เวที 6 พื้นที่ ได้แก่

- 1) พื้นที่ ตำบลแหลมงอบ อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด
- 2) พื้นที่ ตำบลคลองใหญ่ อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด
- 3) พื้นที่ ตำบลบางปิต อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด
- 4) พื้นที่ ตำบลน้ำเชี่ยว อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด
- 5) พื้นที่ ตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด
- 6) พื้นที่ ตำบลเกาะช้างใต้ อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด

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

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

6) การสัมภาษณ์เชิงลึก ครั้งที่ 2 (ผู้มีบทบาทสำคัญต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม) เพื่อนำเสนอรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสม และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อวิตกกังวลจากผู้แทนหน่วยงานในกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่มีต่อโครงการ เพื่อนำมากำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความสมบูรณ์ครบถ้วนมากยิ่งขึ้น

7) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (เพื่อหาหรือมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ) 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

อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง
กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ 0 2558 9800 ต่อ 22764

บริษัทที่ปรึกษาหลัก



บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโชติจินดา 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 อาคารสาธธาณี1 ชั้น 9 ถนนสาธเหนือ
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500
โทรศัพท์ : 0 2636 7510 โทรสาร : 0 2236 6086

บริษัทที่ปรึกษาด้านวิศวกรรมงานจราจรและขนส่ง



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง 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

ด้านสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ : 06 3660 7526 โทรสาร : 0 2258 1313

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

โทรศัพท์ : 08 9054 4411 หรือ 08 9779 9397

11. ติดตามโครงการและดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม



1) เว็บไซต์โครงการ

www.kochangexpressway.com



2) เฟซบุ๊กโครงการ

“โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง”



3) ไลน์โครงการ

“kochangexpressway”



4) ช่องทางดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม