



กระทรวงคมนาคม



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

“การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ก้าวอย่างมั่นใจ นำเส้นทางใหม่สู่ภูมิภาค”



งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด

เอกสารประกอบการประชุม

รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

(ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม)



รูปแบบเบื้องต้นของสะพาน

เมษายน 2568

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ.....	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ.....	2
3. วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม).....	2
4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	2
5. ขอบเขตการดำเนินงาน.....	4
6. แผนการดำเนินงานของโครงการ.....	6
7. การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการและรูปแบบเบื้องต้นของโครงการ.....	7
7.1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ.....	7
7.2 การคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ.....	10
7.3 สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ.....	13
7.4 รูปแบบเบื้องต้นของโครงการ.....	15
8. การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม.....	18
8.1 การดำเนินงานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม.....	19
9. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	23
9.1 งานประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ.....	23
9.2 งานการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	23
10. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม.....	29
11. ติดตามโครงการและดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม.....	30

สารบัญญรูป

	หน้า
รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	4
รูปที่ 5-1 ขอบเขตการดำเนินงานของโครงการ.....	5
รูปที่ 6-1 แผนการศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการ.....	6
รูปที่ 6-2 แผนการดำเนินงานของโครงการ.....	6
รูปที่ 7.1-1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ.....	9
รูปที่ 7.3-1 แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ.....	14
รูปที่ 7.4-1 รูปแบบถนนระดับดินของโครงการ.....	15
รูปที่ 7.4-2 รูปแบบโครงสร้างสะพานคานขึง (Extradosed Bridge).....	16
รูปที่ 7.4-3 รูปแบบโครงสร้างสะพานคานยื่นสมดุล (Balanced Cantilever Bridge).....	16
รูปที่ 7.4-4 รูปแบบโครงสร้างสะพานคานรูปกล่อง (Box Girder Bridge).....	17
รูปที่ 7.4-5 รูปแบบโครงสร้างสะพานคานยื่นสมดุล (Balanced Cantilever Bridge).....	17
รูปที่ 7.4-6 รูปตัดตามขวางของโครงสร้างสะพานช่วงความยาวทั่วไป.....	18
รูปที่ 8-1 ขั้นตอนการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม.....	20
รูปที่ 8-2 ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา.....	21
รูปที่ 8-3 พื้นที่ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะศึกษา 500 เมตร.....	22
รูปที่ 9.2-1 ภาพบรรยากาศการประชุมประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูล.....	24
รูปที่ 9.2-2 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) ในพื้นที่ฝั่งแผ่นดินใหญ่ วันที่ 2 กันยายน 2567.....	25
รูปที่ 9.2-3 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) ในพื้นที่ฝั่งเกาะช้าง วันที่ 3 กันยายน 2567.....	26
รูปที่ 9.2-4 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 2-4 ธันวาคม 2567.....	27

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4-1 ขอบเขตการปกครองของพื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	3
ตารางที่ 7.3-1 สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ.....	13

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด

1. ความเป็นมาของโครงการ

เกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด เป็นเกาะที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 3 ของประเทศไทย รองจากจังหวัดภูเก็ต และเกาะสมุย เป็นเกาะที่มีชื่อเสียงโด่งดังของทะเลตะวันออก ด้วยความงามของธรรมชาติอันหลากหลาย บนเกาะจนกลายเป็นจุดหมายของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศทั่วโลก ปัจจุบันการเดินทางไปยังเกาะช้างมีอยู่วิธีเดียว คือ การใช้เรือเป็นหลักในการนำคนและรถยนต์ไปยังตัวเกาะ ซึ่งปัญหาหลักในขณะนี้ คือ ความไม่สะดวกด้านการคมนาคมของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ต้องรอลงเรือเฟอร์รี่นาน ทั้งขาไปและขากลับ โดยเฉพาะช่วงวันหยุดยาวและเทศกาลสำคัญ ส่งผลกระทบอย่างมากต่อการเติบโตของธุรกิจด้านการท่องเที่ยวของเกาะ อีกทั้งการอาศัยบริการเรือเฟอร์รี่เพียงวิธีเดียวยังทำให้มีข้อจำกัดอีกหลายอย่างที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยอยู่บนเกาะ ทั้งด้านการสาธารณสุข อาทิ การส่งต่อผู้ป่วยฉุกเฉิน โดยเฉพาะในเวลากลางคืน การเข้าถึงการศึกษาในตัวจังหวัดตราด และความลำบากในการขนส่งสินค้าส่งผลให้ราคาสินค้าอุปโภคบริโภคสูงกว่าพื้นที่อื่น

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 (รค.) ได้มอบหมายให้ ทช. ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสะพานข้ามเกาะช้างเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนด้านการคมนาคมของชาวเกาะช้างและนักท่องเที่ยว รวมถึงยังช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนอย่างมาก โดยเฉพาะการเข้ามารักษาพยาบาลในตัวเมืองตราดและการที่ลูกหลานสามารถเข้ามาเรียนหนังสือในตัวจังหวัดตราดได้สะดวกสบายมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว สร้างรายได้ให้กับจังหวัดตราด เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ สนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านพาณิชย์กรรม และอุตสาหกรรมอีกด้วย

ต่อมา กระทรวงคมนาคม ได้มีข้อสั่งการที่ ว 1275/2566 ลงวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566 ท้ายบันทึกสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0208/กยพ 163 ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2566 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) พิจารณาดำเนินการตามข้อสั่งการของ รค. 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

- 1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงิน ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด
- 2) เพื่อสำรวจและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และออกแบบรายละเอียด (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) เพื่อจัดทำกรอบสาระสำคัญของเอกสารข้อเสนอเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน ร่างขอบเขตของโครงการ และเงื่อนไขสำคัญและร่างสัญญาการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการ

3. วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม)

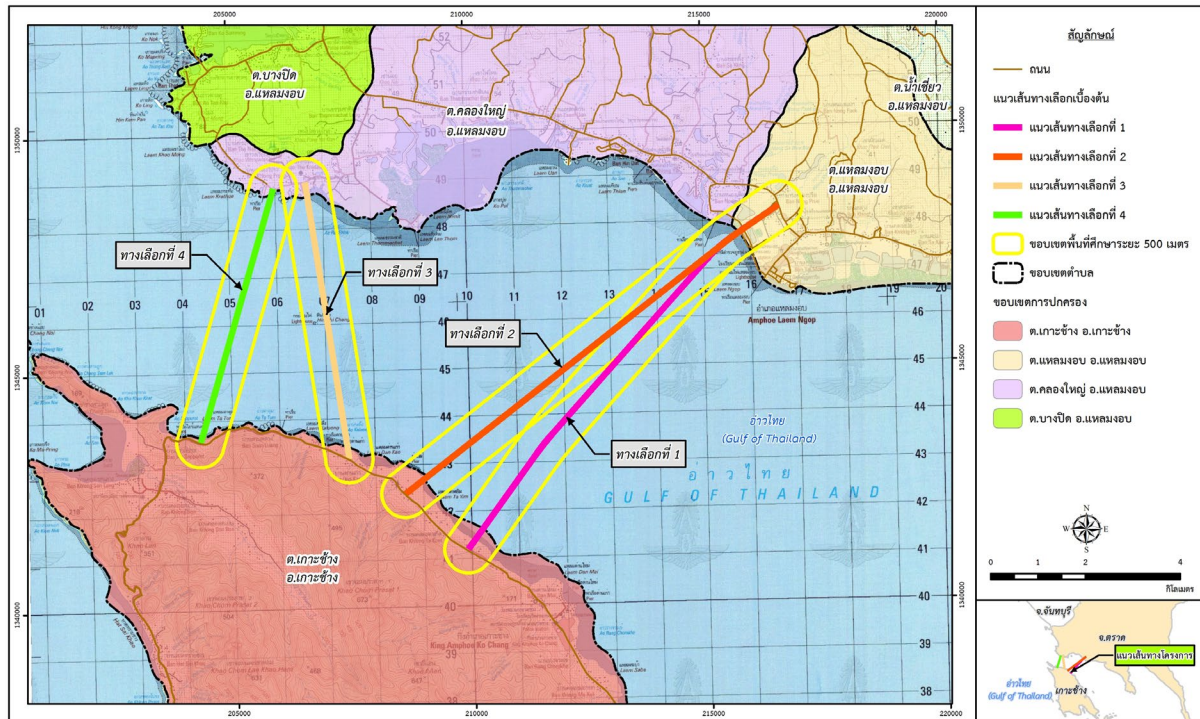
- 1) เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่มีความเหมาะสมและรูปแบบเบื้องต้นของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อผลการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการเบื้องต้น

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

การศึกษาคือความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการครอบคลุม 1 จังหวัด 2 อำเภอ 3 ตำบล แสดงดังตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 ขอบเขตการปกครองของพื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง	ชุมชน/หมู่บ้าน
ตราด	เกาะช้าง	เกาะช้าง	เทศบาลตำบลเกาะช้าง	หมู่ที่ 1 บ้านคลองนนทรี
				หมู่ที่ 2 บ้านด่านใหม่
				หมู่ที่ 3 บ้านคลองสน
				ชุมชนคลองนนทรี
				ชุมชนด่านใหม่
				ชุมชนด่านเก่า
				ชุมชนคลองสนบน
				ชุมชนคลองสนกลาง
				ชุมชนคลองสนล่าง
	แหลมงอบ	แหลมงอบ	เทศบาลตำบลแหลมงอบ	ชุมชนวัดแหลมงอบ
				ชุมชนหินกลาง
				ชุมชนหินส้าย
				ชุมชนยายม่อม
		อบต.แหลมงอบ		หมู่ที่ 1 บ้านแหลมงอบ
				หมู่ที่ 2 บ้านคลองปอ
				หมู่ที่ 6 บ้านกลาง
				หมู่ที่ 7 บ้านหนองปรือ
		คลองใหญ่	อบต.คลองใหญ่	หมู่ที่ 1 บ้านคลองใหญ่
				หมู่ที่ 2 บ้านหนองเตียน
				หมู่ที่ 4 บ้านแหลมอวน
				หมู่ที่ 5 บ้านธรรมชาตินบน
				หมู่ที่ 6 บ้านธรรมชาติดล่าง
				หมู่ที่ 8 บ้านหินดาษ
1 จังหวัด	2 อำเภอ	3 ตำบล	2 ทต./2 อบต.	10 ชุมชน 13 หมู่บ้าน



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

5. ขอบเขตการดำเนินงาน

ขอบเขตการดำเนินงานของโครงการ ประกอบด้วย 5 ส่วนงาน แสดงดังรูปที่ 5-1

งานส่วนที่ 1 : งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

งานส่วนที่ 2 : งานสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)

งานส่วนที่ 3 : งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

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

งานส่วนที่ 5 : งานจัดทำกรอบสาระสำคัญของเอกสารข้อเสนอเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนและร่างสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ

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) งานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)



งานส่วนที่ 3

งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

- 1) งานเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน
- 2) งานประชาสัมพันธ์โครงการ



งานส่วนที่ 2

งานสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)

- 1) งานสำรวจสภาพภูมิประเทศ (Topographic Survey) และระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์

- 2) งานสำรวจวิเคราะห์สภาพธรณีเทคนิค

- 3) งานสำรวจด้านสมุทรศาสตร์และชายฝั่ง

- 4) งานสำรวจและจัดทำข้อมูลการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

- 5) งานออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)

- 5.1) งานจัดทำแผนที่แสดงสภาพภูมิประเทศ (Topographic Maps)

- 5.2) งานประสานงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการออกแบบ

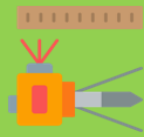
- 5.3) งานออกแบบกรอบรายละเอียดทางพิเศษ

- 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) การจัดทำรายงานการออกแบบกรอบรายละเอียดและรายการค่าความที่เกี่ยวข้อง

- 5.12) การจัดทำเอกสารที่ใช้ในการประกอบข้อเสนอเชิญชวนร่วมลงทุน

งานส่วนที่ 4

งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุน

โครงการตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่ง

พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

พ.ศ. 2562 รวมถึงการประเมินความสนใจของภาคเอกชน

(Market Sounding)

งานส่วนที่ 5

งานจัดทำกรอบสาระสำคัญของเอกสารข้อเสนอเชิญชวนเอกชน

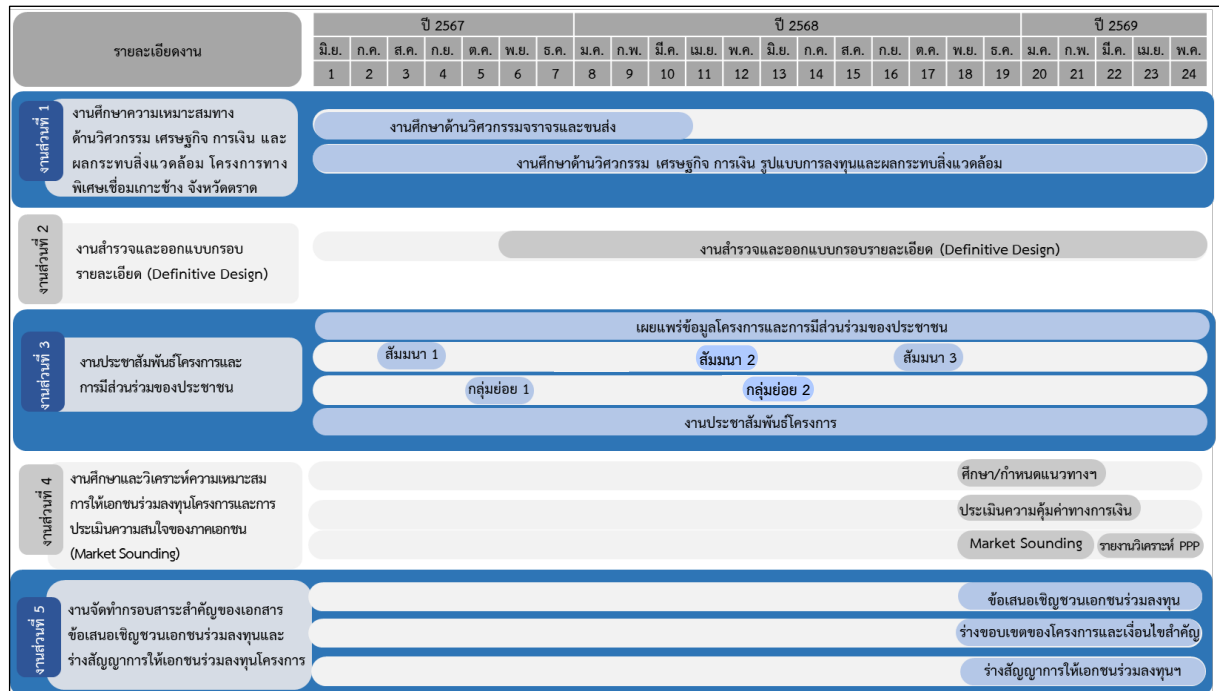
ร่วมลงทุนและร่างสัญญาการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ



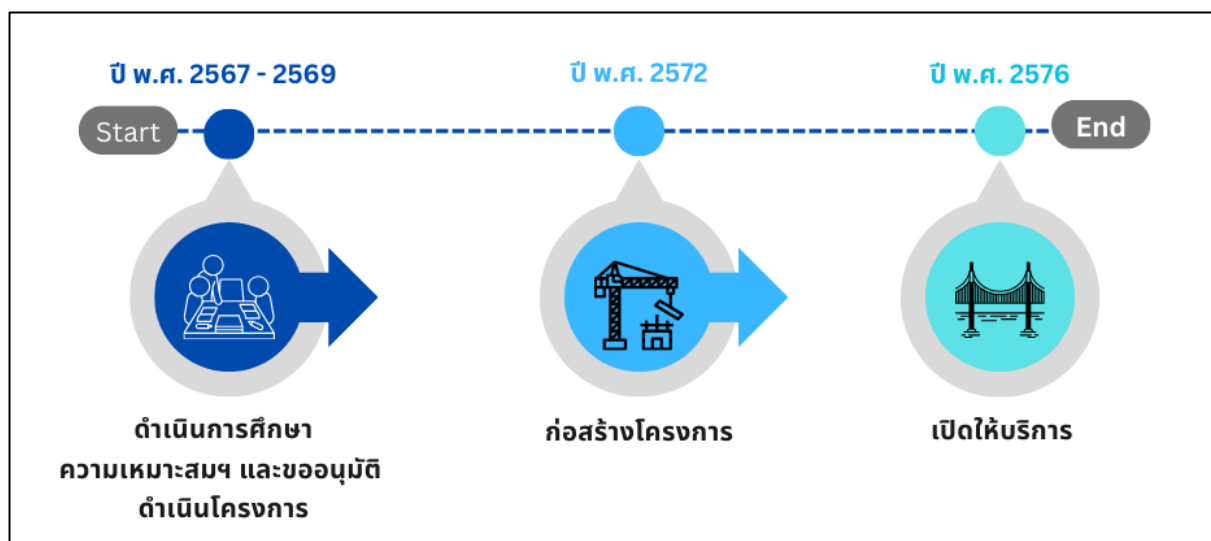
รูปที่ 5-1 ขอบเขตการดำเนินงานของโครงการ

6. แผนการดำเนินงานของโครงการ

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



รูปที่ 6-1 แผนการศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการ



รูปที่ 6-2 แผนการดำเนินงานของโครงการ

7. การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการและรูปแบบเบื้องต้นของโครงการ

7.1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

จากการศึกษาทบทวนและรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการพิจารณาตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- แนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านพื้นที่ทะเลจะต้องตรวจสอบข้อมูลต่าง ๆ อย่างละเอียดและครบถ้วน เช่น ทิศทางของกระแสนลม เส้นทางเดินเรือชนิดต่าง ๆ (เรือของกองทัพเรือ เรือสำราญ เรือประมง) ความลึกของท้องทะเล ทิศทางการไหลของกระแสน้ำทะเล และความเร็วของกระแสน้ำทะเล เป็นต้น
- หลีกเลี่ยงการเกิดผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ปะการัง หญ้าทะเล และที่อยู่อาศัยของปลาโลมา เป็นต้น

ซึ่งสามารถกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการได้จำนวน 4 แนวเส้นทาง แสดงดังรูปที่ 7.1-1 ดังนี้

แนวเส้นทางเลือกที่ 1 จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางอยู่บนทางหลวงหมายเลข 3156 บริเวณ กม. 0+850 บ้านหนองปรือ ต.แหลมงอบ อ.แหลมงอบ จ.ตราด โดยแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม และตัดผ่านขอบพื้นที่ศูนย์กัญชุกุทยานแห่งชาติภาคตะวันออก ตัดผ่านถนนอนุสรณ์สถาน และเข้าสู่พื้นที่ทะเล จากบริเวณระหว่างท่าเรือกรมหลวงชุมพร และท่าเรือเฉลิมพล จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปที่เกาะช้างตัดผ่านเส้นทางเดินเรือ และไปเชื่อมเข้ากับถนน อบจ.ตร. 10026 บริเวณ กม. 8+550 ในเขตพื้นที่บ้านด่านใหม่ ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง จ.ตราด สำหรับจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บ้านหนองปรือจะตัดผ่านพื้นที่อยู่อาศัยบ้างเล็กน้อย ส่วนในทะเลบริเวณที่ตัดผ่านเส้นทางเดินเรือต่าง ๆ แนวเส้นทางจะยกสูง เพื่อให้เรือชนิดต่าง ๆ สามารถลอดผ่านได้ โดยจุดสิ้นสุดของแนวเส้นทางที่เกาะช้างจะตัดผ่านพื้นที่นันทนาการ และมีบ้านเรือนที่อยู่อาศัยประปรายไม่หนาแน่น ทั้งนี้แนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีระยะทางรวมทั้งสิ้น ประมาณ 9.82 กิโลเมตร

แนวเส้นทางเลือกที่ 2 จุดเริ่มต้นแนวเส้นทางจะเป็นตำแหน่งเดียวกันกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ซึ่งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 3156 บริเวณ กม. 0+850 โดยแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม และตัดผ่านขอบพื้นที่ศูนย์กัญชุกุทยานแห่งชาติภาคตะวันออก ตัดผ่านถนนอนุสรณ์สถาน และเข้าสู่พื้นที่ทะเล จากบริเวณระหว่างท่าเรือกรมหลวงชุมพรและท่าเรือเฉลิมพล จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปที่เกาะช้าง ตัดผ่านเส้นทางเดินเรือ แล้วไปเชื่อมเข้ากับถนน อบจ.ตร.10026 บริเวณ กม. 6+750 ในเขตพื้นที่บ้านด่านใหม่ ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง จ.ตราด สำหรับจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บ้านหนองปรือจะตัดผ่านพื้นที่อยู่อาศัยบ้างเล็กน้อย ส่วนในทะเลบริเวณที่ตัดผ่านเส้นทางเดินเรือต่าง ๆ แนวเส้นทางจะยกสูง เพื่อให้เรือชนิดต่าง ๆ สามารถลอดผ่านได้ ส่วนบริเวณก่อนถึงชายฝั่งของเกาะช้าง แนวเส้นทางจะยกข้ามพื้นที่ปะการัง 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 จากบริเวณด้านทิศตะวันตกของท่าเทียบเรือประมงพื้นบ้าน ธรรมชาติล่าง จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปที่เกาะช้าง ตัดผ่านเส้นทางการเดินเรือ แล้วไปเชื่อมเข้ากับ ถนน อบจ.ตร.10026 บริเวณ กม. 5+300 ในเขตพื้นที่บ้านด่านใหม่ ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง จ.ตราด สำหรับบริเวณจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางที่บ้านธรรมชาติล่างจะตัดผ่านพื้นที่อยู่อาศัยบ้างเล็กน้อย ส่วนในทะเล บริเวณที่ตัดผ่านเส้นทางเดินเรือต่าง ๆ แนวเส้นทางจะยกสูงเพื่อให้เรือชนิดต่าง ๆ สามารถลอดผ่านได้ ส่วนบริเวณชายฝั่งของเกาะช้าง แนวเส้นทางจะยกข้ามพื้นที่ปะการัง ซึ่งมีความกว้างประมาณ 100-150 เมตร โดยจุดสิ้นสุดของแนวเส้นทางที่เกาะช้างจะตัดผ่านพื้นที่นันทนาการ และมีบ้านเรือนที่อยู่อาศัยประปราย ไม่หนาแน่น 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 สำหรับบริเวณจุดเริ่มต้นของ แนวเส้นทางที่บ้านธรรมชาติล่างจะตัดผ่านพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนในทะเลบริเวณที่ตัดผ่านเส้นทาง เดินเรือต่าง ๆ แนวเส้นทางจะยกสูงเพื่อให้เรือชนิดต่าง ๆ สามารถลอดผ่านได้ ส่วนบริเวณก่อนถึงชายฝั่งของ เกาะช้างแนวเส้นทางจะยกข้ามพื้นที่ปะการัง ซึ่งมีความกว้างประมาณ 100-150 เมตร โดยจุดสิ้นสุดของ แนวเส้นทางที่เกาะช้างจะตัดผ่านพื้นที่นันทนาการ และมีบ้านเรือนที่อยู่อาศัยประปรายไม่หนาแน่น ทั้งนี้ แนวเส้นทางเลือกที่ 4 มีระยะทางรวมทั้งสิ้น ประมาณ 5.59 กิโลเมตร



รูปที่ 7.1-1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

7.2 การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการจะพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยหลักที่ใช้ในการพิจารณาทั้งหมด 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีการกำหนดค่าตัวคูณ (Multiplier Factor, MF) ของแต่ละปัจจัยย่อย เพื่อใช้ในการเปรียบเทียบประเมิน ข้อดี - ข้อด้อยของแต่ละแนวเส้นทาง แล้วนำไปคำนวณหาคะแนนรวม ทั้ง 3 ปัจจัยหลัก ซึ่งแนวเส้นทางที่มี คะแนนรวมสูงสุดจะเป็นแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่จะนำไปออกแบบรายละเอียดต่อไป โดยน้ำหนักคะแนนของ ปัจจัยหลักแต่ละด้านดังกล่าวข้างต้นจะพิจารณาตามความสำคัญของปัจจัยเป็นหลัก ทั้งนี้เพื่อให้กระบวนการ วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลมีความสะดวก ทั้งการให้ค่าน้ำหนัก และการคำนวณค่าต่าง ๆ จึงได้กำหนดคะแนน รวมเต็ม 300 คะแนน โดยมีรายละเอียดแต่ละปัจจัย ดังนี้

7.2.1 ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร (90 คะแนน)

1) **ระยะทางของทางพิเศษ** พิจารณาเปรียบเทียบระยะทางของแนวเส้นทางเลือกแต่ละแนวเส้นทาง ซึ่งจะมีระยะทางไม่เท่ากัน โดยแนวเส้นทางที่มีระยะทางสั้นกว่าจะเหมาะสมกว่าแนวเส้นทางที่มีระยะทางยาวกว่า

2) **การเปลี่ยนแปลงโค้งแนวตั้งของทางพิเศษ** พิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือกแต่ละแนว เส้นทางที่มีจำนวนการเปลี่ยนแปลงโค้งแนวตั้งและความลาดชันของโค้งแนวตั้งที่แตกต่างกัน ซึ่งส่งผลต่อความ สะดวกสบายในการขับขี่รถยนต์ โดยแนวเส้นทางที่มีการเปลี่ยนแปลงโค้งแนวตั้งและความลาดชันน้อยกว่าจะ เหมาะสมกว่าแนวเส้นทางที่มีการเปลี่ยนแปลงโค้งแนวตั้งและความลาดชันที่มากกว่า

3) **การพัฒนาถนนแนวใหม่เพิ่มเติม** พิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อโครงข่าย ทางหลวงในปัจจุบัน และไม่มี ความจำเป็นต้องก่อสร้างต่อขยายทางหลวงเพิ่มเติม เพื่อให้สามารถไปเชื่อมกับ ทางหลวงสายหลักอื่นภายในพื้นที่ ซึ่งแนวเส้นทางที่มีคุณสมบัติดังกล่าวจะเหมาะสมสำหรับการนำมาพัฒนา โครงการต่อไป

4) **การพัฒนาขยายช่องจราจรในอนาคต** พิจารณาเปรียบเทียบการพัฒนาขยายจำนวนช่องจราจร ในอนาคตที่มีความเป็นไปได้และเหมาะสมของทางหลวงที่เชื่อมต่อกับแนวเส้นทางแต่ละแนวเส้นทาง โดย ทางหลวงที่สามารถขยายช่องจราจรในอนาคตได้จะเหมาะสมกว่าทางหลวงที่มีข้อจำกัดในการขยายช่องจราจร ในอนาคต

5) ผลกระทบคมนาคมทางน้ำ พิจารณาเปรียบเทียบเส้นทางการคมนาคมทางน้ำ ได้แก่ เส้นทางเดินเรือโดยสาร เส้นทางเรือประมง และเส้นทางเรือของราชการทหารเรือ โดยแนวเส้นทางที่มีการตัดผ่านเส้นทางการคมนาคมทางน้ำน้อยกว่าจะเหมาะสมกว่าแนวเส้นทางที่มีการตัดผ่านเส้นทางการคมนาคมทางน้ำมากกว่า

6) การตัดผ่านทางระดับพื้นดินและการจัดทำทางเข้า - ออก (Access Control) และจัดทำทางบริการ (Service Road) การพิจารณาเปรียบเทียบการควบคุมการเข้า-ออก (Access Control) กับทางสัญจรเดิม และการออกแบบทางบริการ (Service Road) เพื่อแก้ไขปัญหาการเข้าออกพื้นที่ในกรณีที่มีแนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ของประชาชน

7) ความยากง่ายในการก่อสร้างและองค์ประกอบของโครงการ พิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางที่มีความยากง่ายในการก่อสร้างแตกต่างกัน เช่น การออกแบบเป็นโครงสร้างให้มีช่วงความยาวหรือสูงมากกว่าปกติ เพื่อให้เรือขนาดใหญ่ลอดผ่านได้ หรือบริเวณท้องทะเลที่มีความลึกหรือมีสิ่งกีดขวางแตกต่างกัน เช่น มีจุดที่เป็นแนวหินในทะเล มีบริเวณที่เป็นแนวปะการัง เป็นต้น ดังนั้น แนวเส้นทางที่ผ่านบริเวณที่มีสิ่งกีดขวางหรือมีความยากง่ายในการก่อสร้างน้อยกว่าจะมีความเหมาะสมมากกว่า

8) องค์ประกอบของโครงการด้านการอำนวยความสะดวก การควบคุม และการสั่งการ พิจารณาเปรียบเทียบองค์ประกอบของโครงการ โดยพิจารณาจากตำแหน่งของอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB) ด้านเก็บค่าผ่านทาง เพื่ออำนวยความสะดวกในการบริหาร ควบคุม สั่งการ และจัดการจราจร ซึ่งตำแหน่งของอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB) ที่อยู่ในระยะไม่ไกลจากอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง และไม่ไกลจากจุดบนเส้นทางที่จะอำนวยความสะดวก ควบคุม สั่งการ และการเข้าถึงพื้นที่เพื่อจัดการจราจรได้เร็วกว่า จะเหมาะสมกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับแต่ละแนวเส้นทาง

7.2.2 ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (105 คะแนน)

1) ค่าลงทุน (ค่าก่อสร้างและค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์) พิจารณาเปรียบเทียบมูลค่ายุทธศาสตร์ ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างทางพิเศษ และค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์ โดยแนวเส้นทางที่มีมูลค่ายุทธศาสตร์ต่ำกว่าจะเหมาะสมกว่าแนวเส้นทางที่มีมูลค่ายุทธศาสตร์สูงกว่า เนื่องจากมีโอกาสที่จะให้ผลตอบแทนในการลงทุนที่มากกว่า

2) ค่าใช้จ่ายในการให้บริการ พิจารณาเปรียบเทียบมูลค่าใช้จ่ายในการให้บริการ ประกอบด้วย ค่าบำรุงรักษาทางพิเศษ และค่าดำเนินการให้บริการ ภายในระยะเวลาโครงการ 30 ปี ซึ่งแนวเส้นทางที่มีมูลค่าใช้จ่ายในการให้บริการต่ำกว่าจะเหมาะสมกว่าแนวเส้นทางที่มีมูลค่าใช้จ่ายในการให้บริการสูงกว่า

3) ระยะการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ท่องเที่ยว พิจารณาเปรียบเทียบระยะการเดินทางท่องเที่ยวจากแผ่นดินข้ามไปเกาะช้าง ซึ่งแนวเส้นทางที่มีระยะการเดินทางที่สั้นกว่าจะเหมาะสมกว่าแนวเส้นทางที่มีระยะทางยาวกว่า

4) **ระยะการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์อื่น** พิจารณาเปรียบเทียบการเดินทางระหว่างแผ่นดินกับเกาะช้างด้วยวัตถุประสงค์อื่นที่ไม่ใช่การท่องเที่ยว เช่น การเดินทางเพื่อไปทำงาน ไปเรียนหนังสือ หรือไปโรงพยาบาล เป็นต้น ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบแต่ละแนวเส้นทางแล้ว แนวเส้นทางที่มีระยะการเดินทางที่สั้นกว่าจะเหมาะสมกว่าแนวเส้นทางที่รวมระยะทางแล้วยาวกว่า

5) **ระยะเวลาของการเดินทางรวมบนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด** พิจารณาเปรียบเทียบระยะเวลาการเดินทางรวมของโครงข่ายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งแนวเส้นทางที่เหมาะสมจะมีผลรวมระยะเวลาการเดินทางบนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษาลดลงมากกว่าแนวเส้นทางที่มีผลรวมระยะเวลาการเดินทางในพื้นที่ศึกษามากกว่า

6) **ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาของจังหวัดตราดในด้านการพัฒนาท่องเที่ยว** พิจารณาประโยชน์การดำเนินโครงการที่จะช่วยเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ และแหล่งท่องเที่ยวสำคัญต่าง ๆ ของจังหวัดตราด โดยเปรียบเทียบจำนวนแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดตราดในแต่ละแนวเส้นทาง ซึ่งแนวเส้นทางที่ผ่านจำนวนแหล่งท่องเที่ยวมากกว่าและเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่ายจะเหมาะสมกว่าแนวเส้นทางที่ผ่านจำนวนแหล่งท่องเที่ยวได้น้อยกว่า

7.2.3 ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (105 คะแนน)

1) **ผลกระทบต่อพื้นที่ป่าไม้ถาวร** พิจารณาเปรียบเทียบพื้นที่ที่ตัดผ่านพื้นที่ที่มีสถานภาพเป็นป่าไม้ถาวร ซึ่งมีความจำเป็นในการขออนุญาตใช้พื้นที่ ทั้งในขั้นตอนการศึกษา และขั้นตอนการขอใช้พื้นที่เพื่อก่อสร้างโครงการ โดยแนวเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่ป่าไม้ถาวرن้อยกว่าจะเหมาะสมกว่าแนวเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่ป่าไม้ถาวรที่มากกว่า

2) **ผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชายเลนตามมติ ครม.** พิจารณาเปรียบเทียบพื้นที่ที่ตัดผ่านพื้นที่ที่มีสถานภาพเป็นป่าชายเลนตามมติ ครม. ซึ่งมีความจำเป็นในการขออนุญาตใช้พื้นที่ ทั้งในขั้นตอนการศึกษา และขั้นตอนการขอใช้พื้นที่เพื่อก่อสร้างโครงการ โดยแนวเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนน้อยกว่าจะเหมาะสมกว่าแนวเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนที่มากกว่า

3) **ผลกระทบต่อพื้นที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง** พิจารณาเปรียบเทียบพื้นที่ที่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ซึ่งมีผลต่อความยากง่ายในการขออนุญาต ทั้งในขั้นตอนการศึกษา และขั้นตอนการขอใช้พื้นที่เพื่อก่อสร้างโครงการ โดยแนวเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติน้อยกว่าจะเหมาะสมกว่าแนวเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติที่มากกว่า

4) **ผลกระทบต่อทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง** พิจารณาเปรียบเทียบพื้นที่ที่ตัดผ่านแนวเขตปะการัง โดยแนวเส้นทางที่ตัดผ่านแนวเขตปะการังน้อยกว่าจะเหมาะสมกว่าแนวเส้นทางที่ตัดผ่านแนวเขตปะการังที่มากกว่า

5) จำนวนแปลงที่ดินเอกชนที่ต้องถูกเวนคืน พิจารณาเปรียบเทียบจำนวนแปลงที่ดินที่แนวเส้นทางตัดผ่านที่ดินเอกชนที่ต้องเวนคืน เนื่องจากแสดงถึงจำนวนแปลงที่ดินหรือจำนวนรายของเจ้าของที่ดินที่จะได้รับผลกระทบ โดยแนวเส้นทางที่ตัดผ่านจำนวนแปลงที่ดินเอกชนที่ต้องเวนคืนน้อยกว่าจะเหมาะสมกว่า แนวเส้นทางที่ตัดผ่านจำนวนแปลงที่ดินเอกชนที่ต้องเวนคืนมากกว่า

6) จำนวนแหล่งอ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม พิจารณาเปรียบเทียบจำนวนแหล่งอ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากแนววิ่งกลางเส้นทาง เนื่องจากเป็นระยะทางที่อาจได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางอากาศ เสียงรบกวน และความสั่นสะเทือน โดยพิจารณาจากแหล่งสาธารณะหรือสถานที่ที่มีผู้ใช้ประโยชน์จำนวนมาก เช่น ศาสนสถาน สถานบริการสาธารณสุข สถานศึกษา ท่าเรือ แหล่งท่องเที่ยว สถานีขนส่ง สถานที่ราชการที่บริการประชาชน เป็นต้น โดยแนวเส้นทางที่มีจำนวนแหล่งอ่อนไหวน้อยกว่าย่อมเหมาะสมกว่าแนวเส้นทางที่มีจำนวนแหล่งอ่อนไหวมากกว่า

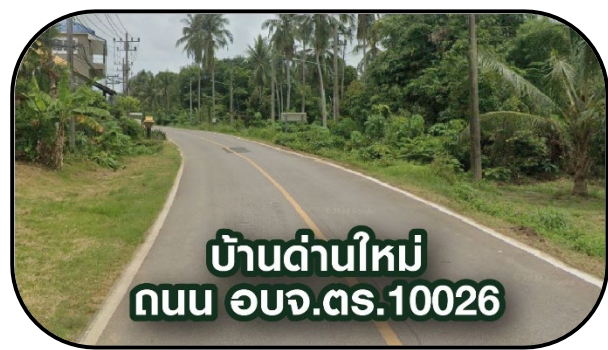
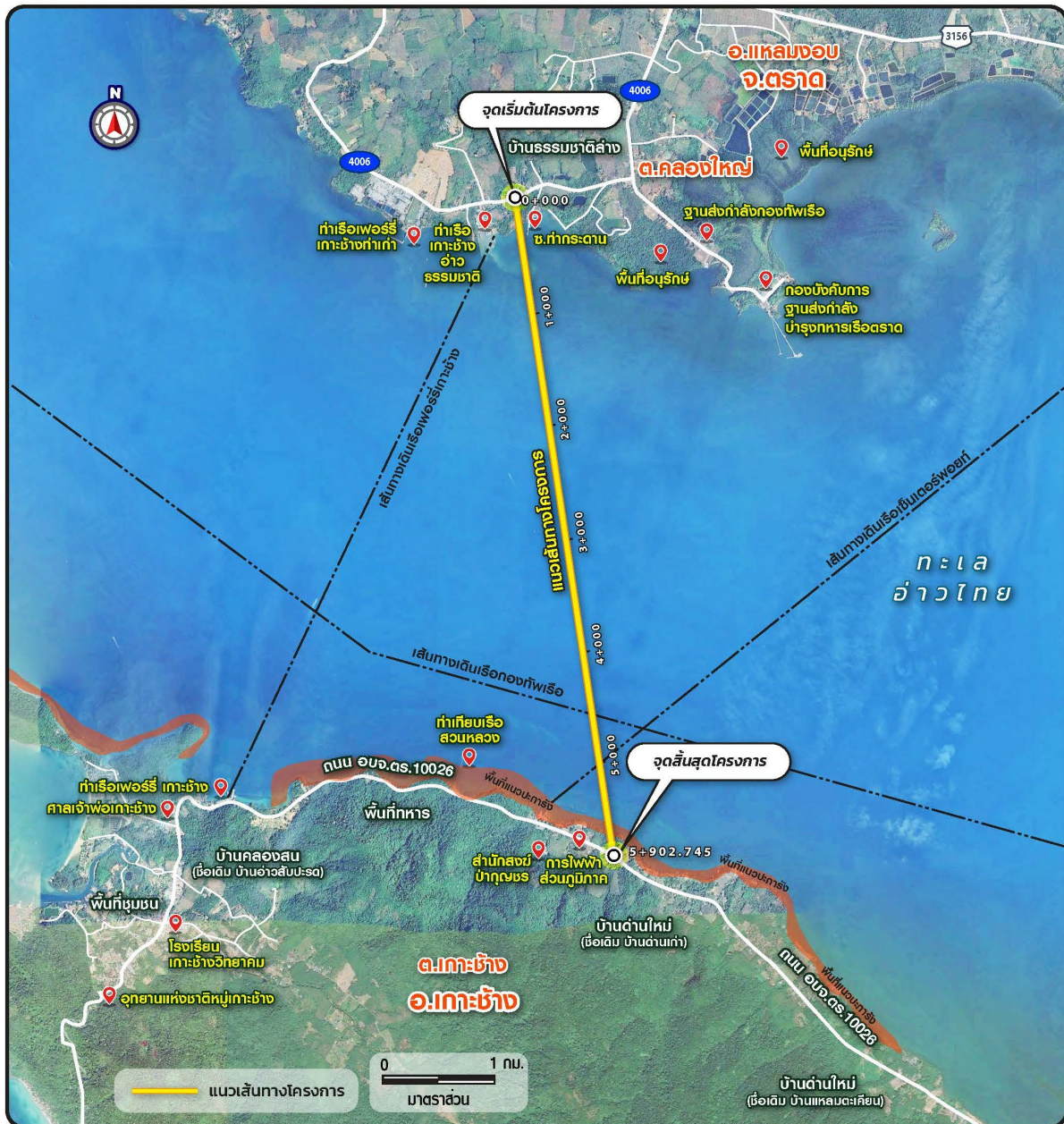
7.3 สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

จากการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ โดยการเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยแต่ละด้าน พบว่า แนวเส้นทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนรวมสูงที่สุด คือ 243.26 คะแนน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7.3-1

ตารางที่ 7.3-1 สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

ปัจจัยหลัก สำหรับการเปรียบเทียบ	คะแนน เต็ม	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3	ทางเลือกที่ 4
		คะแนน	คะแนน	คะแนน	คะแนน
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	90.00	78.85	72.80	69.38	67.06
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	105.00	85.71	84.92	96.87	95.79
3. ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	105.00	69.89	60.98	77.01	72.98
คะแนนทั้งหมด	300.00	234.45	218.70	243.26	235.83
อันดับ		3	4	1	2

ดังนั้น แนวเส้นทางเลือกที่ 3 จึงเป็นแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด โดยมีจุดเริ่มต้นของโครงการอยู่บนทางหลวงชนบทหมายเลข ตร.4066 บริเวณ กม. 2+840 บ้านธรรมชาติล่าง ต.คลองใหญ่ อ.แหลมงอบ จ.ตราด โดยแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปทางทิศใต้ผ่านพื้นที่เกษตรกรรม และเข้าสู่พื้นที่ทะเล จากบริเวณด้านทิศตะวันตกของท่าเทียบเรือประมงพื้นบ้านธรรมชาติล่าง จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งตรงไปที่เกาะช้าง ตัดผ่านเส้นทางการเดินเรือแล้วไปเชื่อมเข้ากับถนน อบจ.ตร.10026 บริเวณ กม.5+300 ในเขตพื้นที่บ้านด่านใหม่ ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง จ.ตราด โดยมีระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 5.90 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 7.3-1



จุดเริ่มต้นโครงการ

จุดสิ้นสุดโครงการ

รูปที่ 7.3-1 แนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

7.4 รูปแบบเบื้องต้นของโครงการ

1) รูปแบบถนนระดับดินของโครงการ ประกอบด้วย ถนนเส้นทางหลัก และถนนบริการ ดังแสดงในรูปที่ 7.4-1

- ถนนเส้นทางหลัก ออกแบบเป็นทางพิเศษ ขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) มีแบ่งทิศทางด้วยกำแพงกันชนคอนกรีต (Concrete Barrier) มีความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร มีไหล่ในกว้าง 1.00 เมตร มีไหล่นอกกว้าง 2.50 เมตร พร้อมรั้วกันแบ่งระหว่างถนนเส้นทางหลัก และถนนบริการ

- ถนนบริการ ออกแบบให้ช่องจราจรมีความกว้าง 3.50 เมตร มีไหล่ในกว้าง 1.00 เมตร และมีไหล่นอกกว้าง 1.0 เมตร

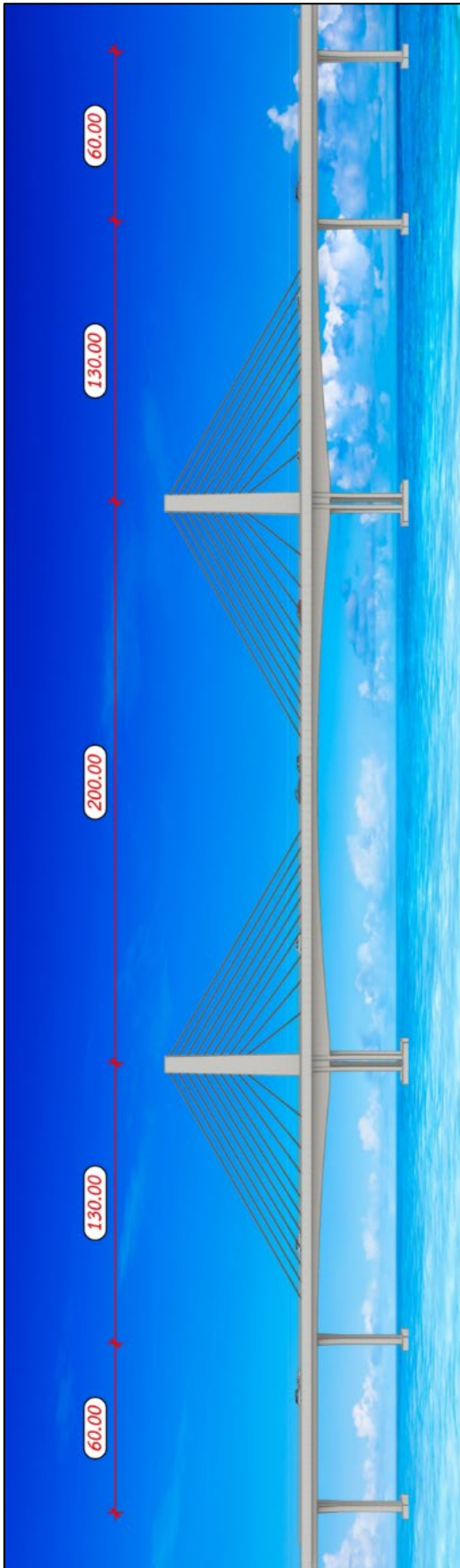


รูปที่ 7.4-1 รูปแบบถนนระดับดินของโครงการ

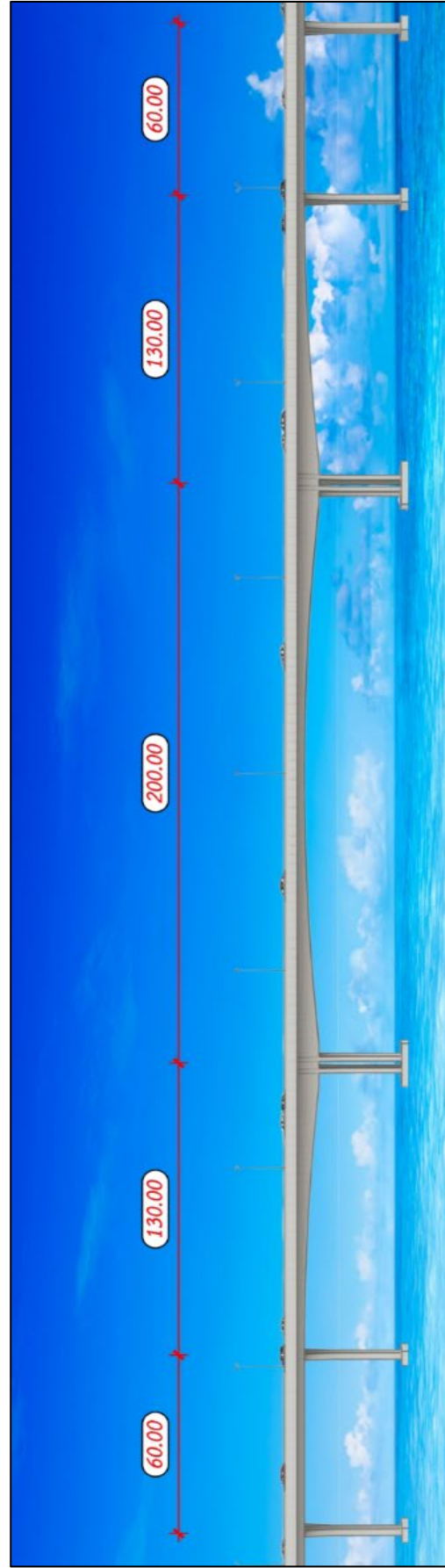
2) รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามทะเลที่เหมาะสม แบ่งออกเป็น 2 ช่วงความยาว ได้แก่ โครงสร้างสะพานช่วงความยาวพิเศษ และโครงสร้างสะพานช่วงความยาวทั่วไป

2.1) โครงสร้างสะพานช่วงความยาวพิเศษ เป็นโครงสร้างสะพานที่ออกแบบให้มีความยาวช่วงเสาประมาณ 200 เมตร เพื่อรองรับการลอดผ่านสำหรับเรือขนาดใหญ่ โดยมีรูปแบบโครงสร้างสะพานที่มีความเหมาะสม 2 รูปแบบ ได้แก่ โครงสร้างสะพานคานซิง (Extradosed Bridge) และโครงสร้างสะพานคานยื่นสมดุล (Balanced Cantilever Bridge) ดังแสดงในรูปที่ 7.4-2 และรูปที่ 7.4-3 ตามลำดับ

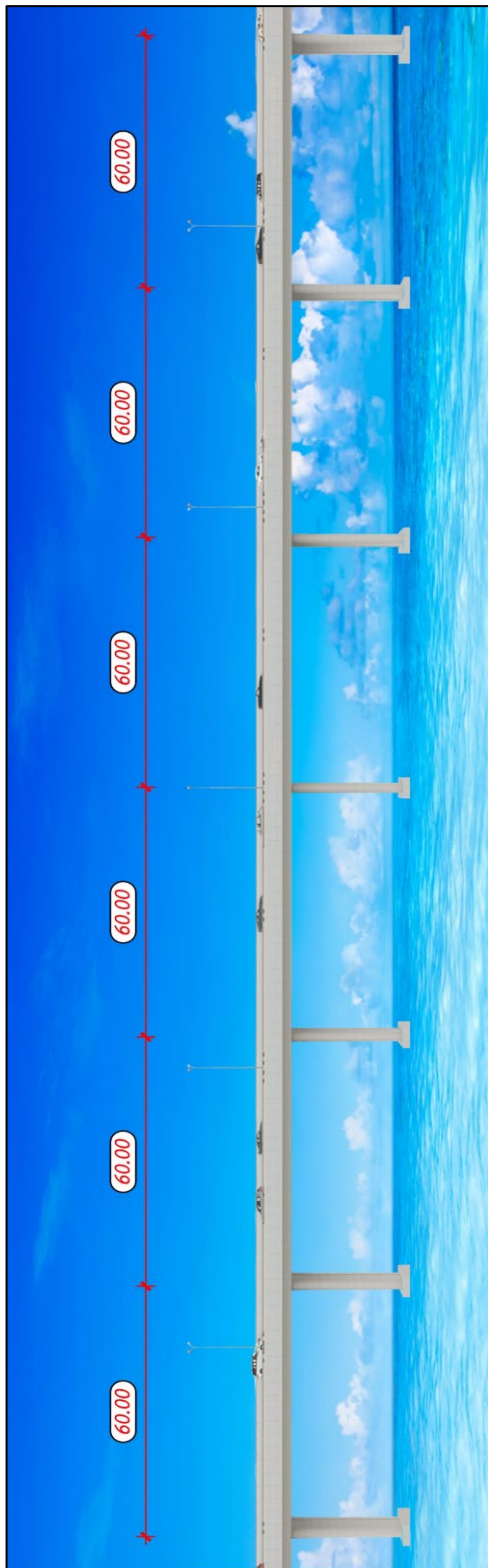
2.2) โครงสร้างสะพานช่วงความยาวทั่วไป เป็นโครงสร้างสะพานที่ออกแบบให้มีความยาวช่วงเสาประมาณ 50 - 60 เมตร โดยมีรูปแบบโครงสร้างสะพานที่มีความเหมาะสม 2 รูปแบบ ได้แก่ โครงสร้างสะพานคานรูปกล่อง (Box Girder Bridge) ดังแสดงในรูปที่ 7.4-4 และโครงสร้างสะพานคานยื่นสมดุล (Balanced Cantilever Bridge) ดังแสดงในรูปที่ 7.4-5 และรูปตัดตามขวางของโครงสร้างสะพาน ดังแสดงในรูปที่ 7.4-6



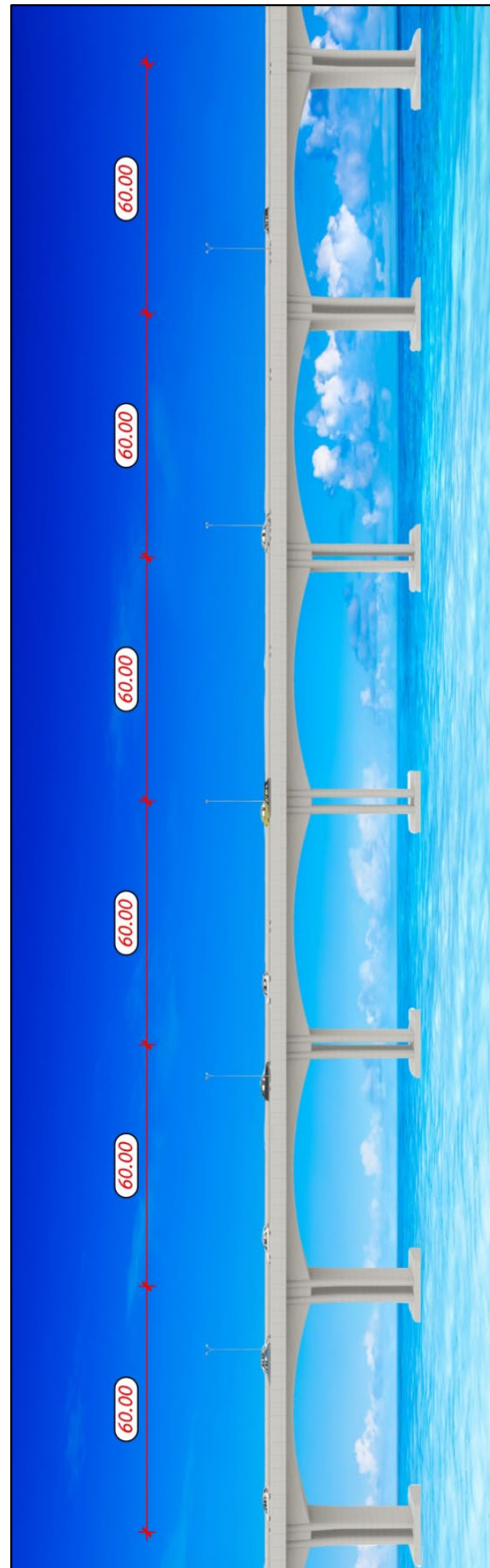
รูปที่ 7.4-2 รูปแบบโครงสร้างสะพานคานขึง (Extradosed Bridge)



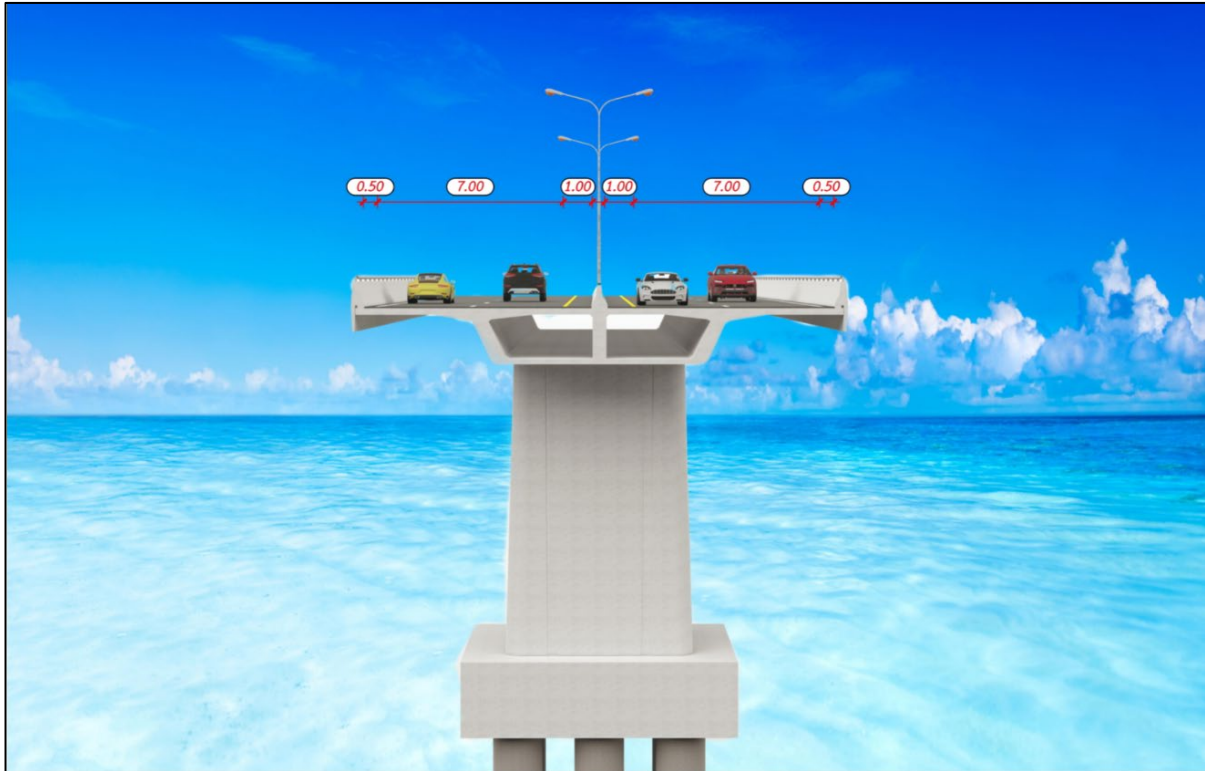
รูปที่ 7.4-3 รูปแบบโครงสร้างสะพานคานยื่นสมดุล (Balanced Cantilever Bridge)



รูปที่ 7.4-4 รูปแบบโครงสร้างสะพานคานรูปกล่อง (Box Girder Bridge)



รูปที่ 7.4-5 รูปแบบโครงสร้างสะพานคานสมดุล (Balanced Cantilever Bridge)



รูปที่ 7.4-6 รูปตัดตามขวางของโครงสร้างสะพานช่วงความยาวทั่วไป

8. การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินงานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) จะดำเนินการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2567 รวมถึงแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยสรุปขั้นตอนการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังรูปที่ 8-1

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

สำหรับขอบเขตและแนวทางดำเนินงานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีดังนี้

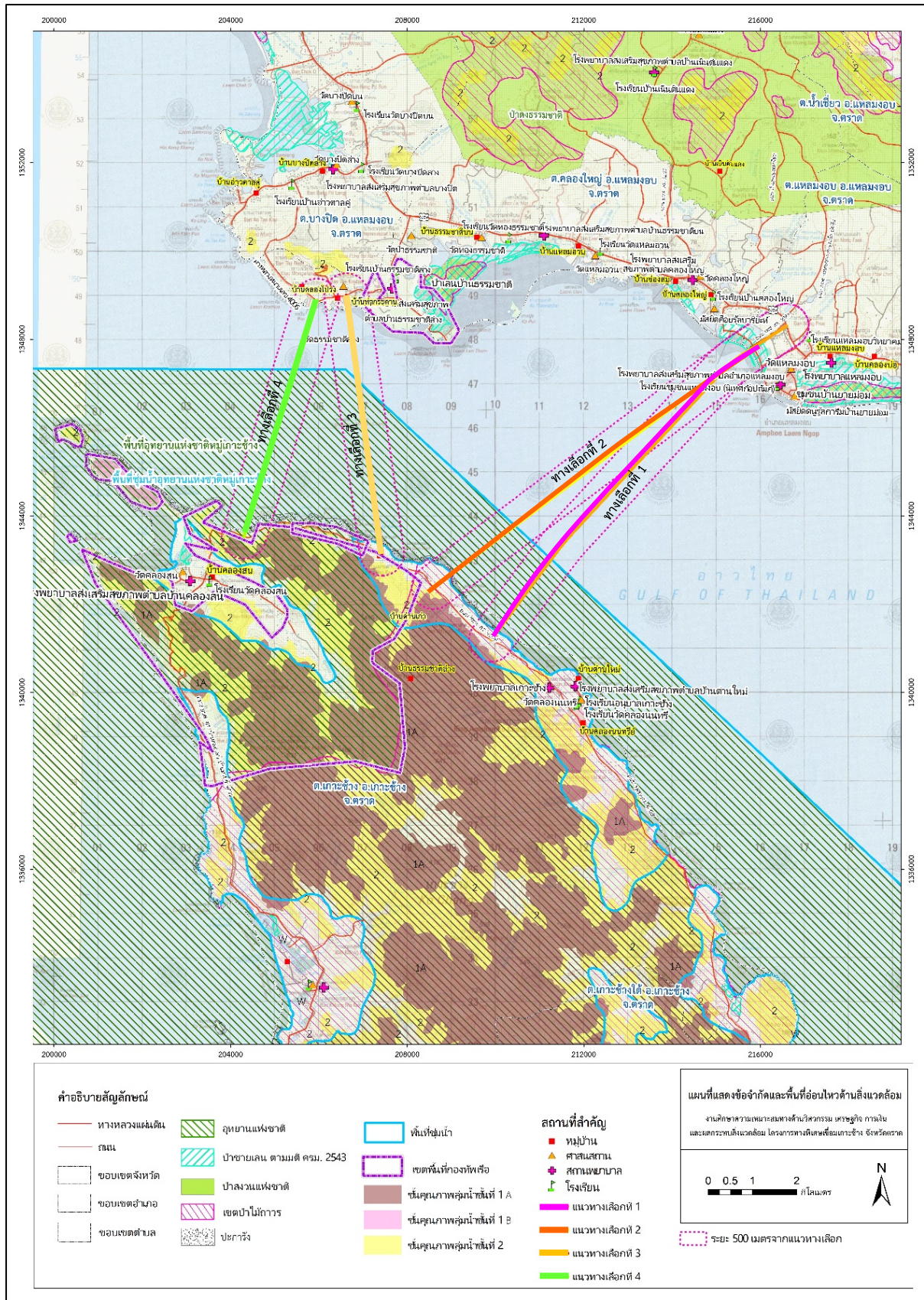
- 1) ศึกษารายละเอียดและสำรวจทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ครอบคลุมขอบเขตพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นโครงการทั้งสองข้าง ครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต สำหรับประเด็นการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี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

8.1 การดำเนินงานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

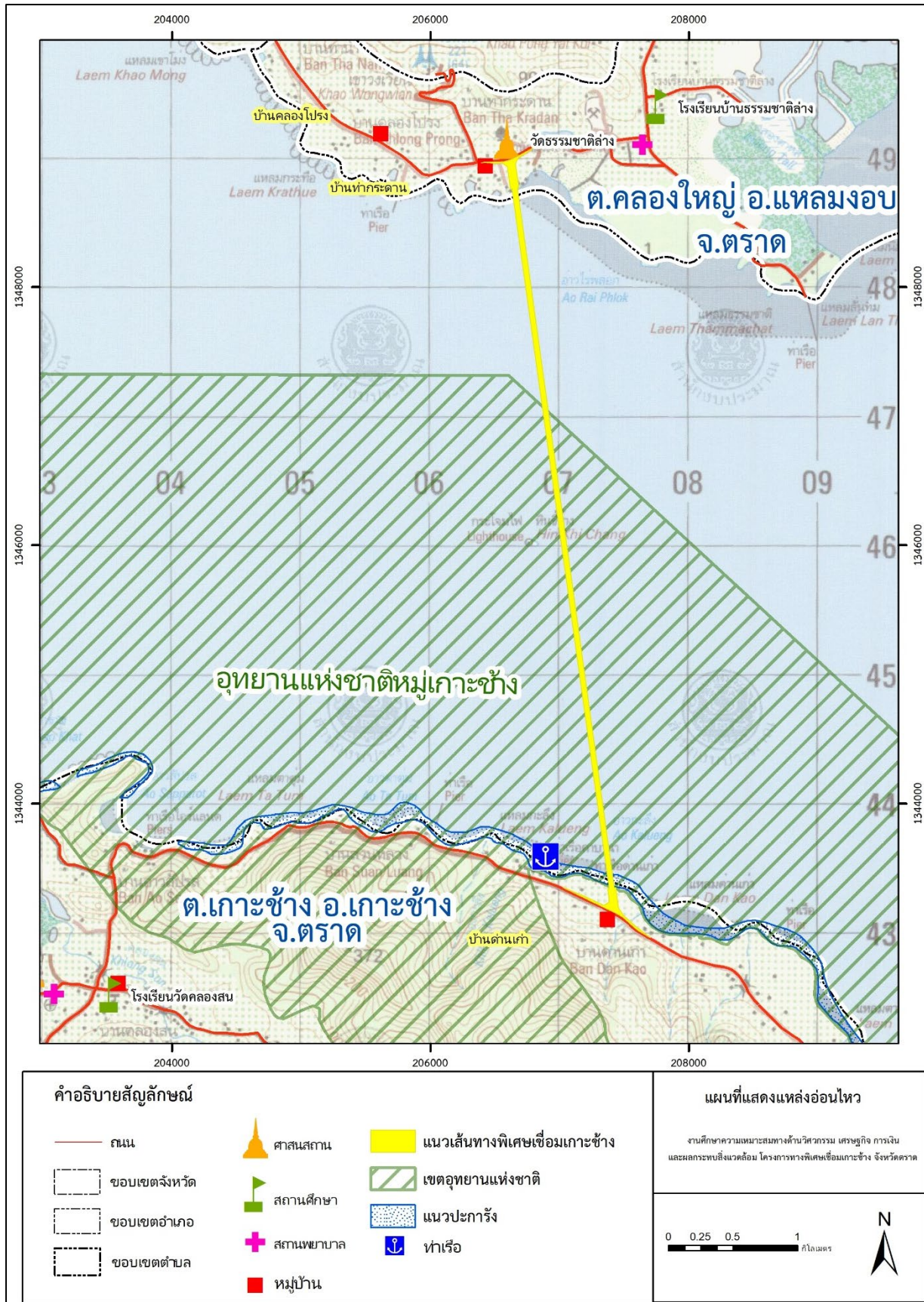
จากผลการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ คือ แนวเส้นทางเลือกที่ 3 โดยเมื่อตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น พบว่า ในแนวเส้นทางเลือกที่ 3 มีช่วงเส้นทางตัดผ่านอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง ประมาณ 3.42 กิโลเมตร พื้นที่ประมาณ 93.33 ไร่ แต่ไม่มีช่วงเส้นทางตัดผ่านป่าชายเลนตามมติ ครม. และป่าไม้ถาวร ในด้านทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง มีช่วงเส้นทางตัดผ่านแนวเขตปะการัง ประมาณ 87.5 เมตร พื้นที่ประมาณ 2.20 ไร่ มีแหล่งอ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมใกล้แนวเส้นทาง จำนวน 2 จุด คือ วัดธรรมชาติล่าง ระยะ 174.25 เมตร จากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง และท่าเรือเขื่อนเตอร้อยท์ ระยะ 460 เมตร จากจุดกึ่งกลางของแนวเส้นทาง แสดงดังรูปที่ 8-3 ในการดำเนินงานขั้นต่อไปจะเป็นการลงพื้นที่เพื่อสำรวจ เก็บตัวอย่าง ตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม การสำรวจความคิดเห็นของประชาชน และการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม รวมทั้ง ขออนุญาตเข้าทำการศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการจาก 3 หน่วยงาน ได้แก่ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 ชลบุรี กรมป่าไม้ และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เมื่อ กทพ. ได้รับขออนุญาตเข้าทำการศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการจะเป็นการลงพื้นที่เพื่อสำรวจ เก็บตัวอย่างนิเวศทางบก และทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในลำดับต่อไป



รูปที่ 8-1 ขั้นตอนการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 8-2 ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา



รูปที่ 8-3 พื้นที่ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมของเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือก

9. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

9.1 งานประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ

โครงการจะดำเนินการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านช่องทางต่าง ๆ 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](http://www.kochangexpressway)

9.2 งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการให้ประชาชนทราบ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มแรกและในระหว่างการศึกษาเป็นระยะๆอย่างต่อเนื่องในรูปแบบของการจัดประชุมใหญ่และการจัดประชุมกลุ่มย่อย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐและประชาชนในท้องถิ่น องค์กรเอกชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูลและร่วมแสดงความคิดเห็น 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

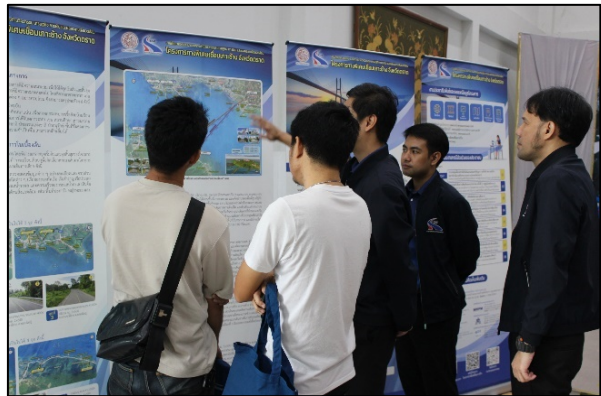
2) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษาโครงการ ขอบเขตการดำเนินงาน แผนการดำเนินงานของโครงการ และแนวคิดการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะ และข้อวิตกกังวลด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษาและการพัฒนาโครงการ โดยกำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 คือ ระหว่างวันที่ 2 – 3 กันยายน 2567 ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ อำเภอแหลมงอบ และอำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด โดยมีการจัดประชุมใน 2 พื้นที่ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่เป้าหมาย สามารถเดินทางเข้าร่วมประชุมได้สะดวก ได้แก่ วันจันทร์ที่ 2 กันยายน 2567 ณ ห้องประชุมทับทิมสยาม โรงแรมเอวาต้า สำหรับประชาชนในพื้นที่ฝั่งแผ่นดินใหญ่ และวันอังคารที่ 3 กันยายน 2567 ณ ห้องประชุมจอมทอง แกรนด์ ฮอลล์ โรงแรม อัยยะปุระ รีสอร์ท แอนด์ สปา สำหรับประชาชนในพื้นที่เกาะช้าง ซึ่งผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ทั้ง 2 พื้นที่ มีผู้เข้าร่วมประชุม รวม 486 คน พบว่า ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ เนื่องจากการพัฒนาโครงการฯ จะทำให้มีโครงข่ายระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาความเดือดร้อน โดยเฉพาะการเข้าถึงบริการทางสุขภาพ และการเดินทางมาเรียนหนังสือในตัวเมือง เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตให้ประชาชน นอกจากนี้ยังช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของท้องถิ่น ในด้านการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า ส่งผลในการสร้างรายได้ให้กับจังหวัดตราด และกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศให้ดียิ่งขึ้นอย่าง

ยั่งยืน ผู้เข้าร่วมประชุมได้ให้ความสนใจในการดำเนินโครงการเป็นอย่างยิ่ง ได้ร่วมให้ข้อมูล ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ โดยแนวเส้นทางเลือกที่เสนอเบื้องต้นได้รับความเห็นว่ามีความเป็นไปได้ ซึ่งทุกภาคส่วนพร้อมให้การสนับสนุนข้อมูลในการศึกษาเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือกที่มีความเหมาะสมที่สุด นอกจากนี้ยังได้รับข้อมูลเพื่อนำไปประกอบการศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น แหล่งปะการังและหญ้าทะเลบริเวณชายฝั่งเกาะช้าง ทั้งนี้โครงการจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม ทั้ง 2 พื้นที่ ไปประกอบการศึกษาต่อไป

แสดงดังรูปที่ 9.2-2 และรูปที่ 9.2-3



รูปที่ 9.2-2 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) ในพื้นที่ฝั่งแผ่นดินใหญ่ วันที่ 2 กันยายน 2567



รูปที่ 9.2-3 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)
ในพื้นที่ฝั่งเกาะช้าง วันที่ 3 กันยายน 2567

3) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (เพื่อคัดเลือกแนวเส้นทาง) เพื่อนำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับแนวเส้นทางเลือกของโครงการ เสนอการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น และความก้าวหน้าการศึกษาของโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อวิตกกังวลในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษาและการพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 2 - 4 ธันวาคม 2567 จำนวน 5 เวที มีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้ง 5 เวที รวมทั้งสิ้น 476 คน รายละเอียดดังนี้

- เวทีที่ 1 วันจันทร์ที่ 2 ธันวาคม 2567 เวลา 08.30 - 12.00 น.
ณ ศาลาวัดสลักเพชร ตำบลเกาะช้างใต้ อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด
- เวทีที่ 2 วันจันทร์ที่ 2 ธันวาคม 2567 เวลา 13.30 - 17.00 น.
ณ ศาลาวัดคลองสน (ศาลา 2 ชั้น) ตำบลเกาะช้าง อำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด
- เวทีที่ 3 วันอังคารที่ 3 ธันวาคม 2567 เวลา 08.30 - 12.00 น.
ณ หอประชุมอำเภอแหลมงอบ ตำบลแหลมงอบ อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด
- เวทีที่ 4 วันอังคารที่ 3 ธันวาคม 2567 เวลา 13.30 - 17.00 น.
ณ หอประชุมคลองใหญ่ องค์การบริหารส่วนตำบลคลองใหญ่ ตำบลแหลมงอบ อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด

- เวทีที่ 5 วันพุธที่ 4 ธันวาคม 2567 เวลา 08.30 - 12.00 น.

ณ ศาลาวัดบางปิดบน ตำบลบางปิด อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด

ซึ่งผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ทั้ง 5 เวที ให้ความเห็นว่าสนับสนุนการดำเนินโครงการทุกประการ ขอให้ทางโครงการพิจารณาให้เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป การออกแบบขอให้พิจารณารูปแบบด้านสถาปัตยกรรมให้เป็นจุดดึงดูดหรือจุดแลนด์มาร์ก เพื่อให้สะพานเป็นแหล่งท่องเที่ยวด้วย สนับสนุนแนวเส้นทางเลือกที่ 1 จะเอื้อประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่มากกว่า เช่น ใกล้โรงเรียน โรงพยาบาล ซึ่งจะมีความสะดวกมากกว่า ที่จะต้องย้อนจากตัวเมืองกลับไปท่าเรือ เป็นต้น แสดงดังรูปที่ 9.2-4 และรูปที่ 9.2-5



รูปที่ 9.2-4 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 2-4 ธันวาคม 2567

- 4) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม) เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อวิตกกังวลในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษา และการพัฒนาโครงการ
- 5) การสัมภาษณ์เชิงลึก ครั้งที่ 1 (ผู้มีบทบาทสำคัญต่อการกำหนดนโยบายการพัฒนาเมือง) เพื่อนำเสนอแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบเบื้องต้นของโครงการ เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ต่อแนวทางการพัฒนาต่อยอด การบูรณาการพัฒนาด้านต่างๆ รวมไปถึงโครงการทางพิเศษ การพัฒนาเมือง การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดตราดในอนาคตอย่างมีความยั่งยืนต่อไป
- 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 รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษา ซึ่งโครงการจะนำไปพิจารณาประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมให้ครบถ้วนสมบูรณ์

10. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

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 อาคารสารธานี 1 ชั้น 9 ถนนสารเหนือ

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 คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น

แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800

โทรศัพท์ : 0 2975 9300 โทรสาร : 0 2975 9311

บริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



บริษัท เทสโก้ จำกัด

เลขที่ 21/11-14 ซอยสุขุมวิท 18 ถนนสุขุมวิท

แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 06 3660 7526 โทรสาร : 0 2258 1313

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

คุณอภิญญา สร้อยพลอย โทรศัพท์ 08 9146 6651

คุณวัชรภรณ์ เครืออยู่ โทรศัพท์ 09 5704 0399

11. ติดตามโครงการและดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม

	1) เว็บไซต์โครงการ www.kochangexpressway.com
	2) เฟซบุ๊กโครงการ “โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง”
	3) ไลน์โครงการ “kochangexpressway”
	4) ช่องทางดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม