



งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

ระหว่างวันที่ 27 - 29 มีนาคม 2568 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้จัดการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย รวม 5 เวที ในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช ประกอบด้วย ตำบลควนทอง และตำบลท้องเนียน อำเภอขนอม และในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ประกอบด้วย ตำบลดอนสัก อำเภอดอนสัก และตำบลลิ้นจี่ อำเภอเกาะสมุย โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 424 คน ครอบคลุมทั้งผู้ได้รับผลกระทบทางตรงและทางอ้อม ประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา นักวิชาการอิสระ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่ให้ความสนใจ

การประชุมฯ ในครั้งนี้ ได้นำเสนอแนวเส้นทางโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย ที่เชื่อมโยงระหว่างอำเภอดอนสัก อำเภอขนอม และเกาะสมุย โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 4142 บริเวณ กม.14+500 ในพื้นที่ตำบลดอนสัก อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 4142 บริเวณ กม.35+700 ในพื้นที่ตำบลควนทอง อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกผ่านพื้นที่ในทะเลเข้าสู่เชื่อมเกาะสมุยบริเวณเนินเขาแหลมสอ และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 4170 บริเวณ กม.9+000 ในพื้นที่ตำบลลิ้นจี่ อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี รวมระยะทาง 37.41 กิโลเมตร

รูปแบบทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย มี 2 รูปแบบ ประกอบด้วย ทางพิเศษระดับดิน ระยะทางประมาณ 15 กิโลเมตร และทางพิเศษแบบสะพานข้ามทะเล ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร มีตำแหน่งทางเข้า-ออกเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวง 3 แห่ง ประกอบด้วย ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4142 บริเวณ กม.14+500 (แยกดอนสัก) ทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4142 บริเวณ กม.35+700 (แยกขนอม) และทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4170 บริเวณ กม.9+000 (แยกสมุย) ที่พักริมทาง (Rest Area) ตั้งอยู่บริเวณ กม.5+400 ของแนวเส้นทางโครงการและด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ตั้งอยู่บริเวณ กม.8+500 ของแนวเส้นทางโครงการ ในพื้นที่ตำบลควนทอง อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช



สาระสำคัญของการประชุมฯ ได้แก่ การนำเสนองานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน หลักเกณฑ์และแนวทางการเวนคืนและชดเชยทรัพย์สิน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ มีหน่วยข้อมูลบริการตรวจสอบกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับผู้ได้รับผลกระทบจากแนวเส้นทางของโครงการในเบื้องต้น เพื่อให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลที่ชัดเจน ได้ร่วมซักถามข้อสงสัยและข้อห่วงกังวล ตลอดจนให้ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความต้องการที่มีต่อมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม โดย กทพ. และที่ปรึกษาจะนำไปประกอบการดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมฯ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อไป

สำหรับสรุปผลจากแบบสอบถามความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ พบว่า ผู้เข้าร่วมการประชุมฯ ในพื้นที่ตำบลควนทอง มีความเห็นด้วย ร้อยละ 92.6 พื้นที่ตำบลท้องเนียน มีความเห็นด้วย ร้อยละ 100 พื้นที่ตำบลดอนสัก มีความเห็นด้วย ร้อยละ 95.2 และพื้นที่ตำบลลิ้นจี่ มีความเห็นด้วย 96.5

สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	สถานที่	วันที่	จำนวน (คน)
นครศรีธรรมราช	ขนอม	ควนทอง	ศาลาประชุมบ้านบางคู หมู่ที่ 3	27 มีนาคม 2568	144
		ท้องเนียน	ห้องประชุมเทศบาลตำบลท้องเนียน	27 มีนาคม 2568	66
สุราษฎร์ธานี	ดอนสัก	ดอนสัก	ห้องประชุมเทศบาลเมืองดอนสัก	28 มีนาคม 2568	64
	เกาะสมุย	ตลิ่งงาม	วัดคีรีมาศ	29 มีนาคม 2568	110
			ณ ห้องประชุมละไม ชั้น 2 มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี (เกาะสมุย)	29 มีนาคม 2568	40
รวม					424

สำหรับผู้สนใจข้อมูลข่าวสารของ โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

สามารถติดตามได้ทาง :



@ www.samui-bridge.com

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

Samui bridge

ดำเนินการโดย :



ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

พื้นที่ตำบลควนทอง วันพฤหัสบดีที่ 27 มีนาคม 2568 เวลา 08.30 - 11.30 น.

ณ ศาลาประชุมบ้านบางคู หมู่ที่ 3 ตำบลควนทอง อำเภอนบพิตำ จังหวัดนครศรีธรรมราช



สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
1. เสนอให้มีทางลอดหรือทางแยกต่างระดับเชื่อมถนนบริการที่ออกแบบไว้ ทั้ง 2 ฝั่ง เป็นระยะ เนื่องจากทางพิเศษมีรั้วกัน และรูปแบบที่กำหนดไว้ต้องขยับอ้อม ค่อนข้างไกล มีผลต่อเวลาและสิ้นเปลืองน้ำมัน	โครงการกำหนดให้มีทางบริการ 2 ช่องจราจรแบบสวนทางกันคู่ขนานไปกับทางพิเศษ โดยจะมีทางลอดหรือทางยกระดับสำหรับเชื่อม 2 ฝั่งเป็นระยะในตำแหน่งที่เหมาะสม และจะรับความคิดเห็นในประเด็นการเชื่อมโยงระหว่างแปลงที่ดินที่ถูกตัดผ่านนี้ นำไปพิจารณาและกำหนดรูปแบบที่เหมาะสมและลดผลกระทบในการเดินทางต่อไป อนึ่ง ทางบริการนี้เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรที่เพิ่มขึ้นในแต่ละฝั่งของทางพิเศษ ซึ่งจะเส้นทางสัญจรสำหรับประชาชนที่ถูกเวนคืนสามารถใช้ประโยชน์จากทางบริการนี้ โดยไม่มีการควบคุมการเข้า-ออก
2. เสนอให้มีการสร้างทางกลับรถเป็นทางต่างระดับและควรมีระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตร ตามแนวบริการคู่ขนานไปกับทางพิเศษ เพื่อเชื่อมการเดินทางระหว่าง 2 ฝั่ง เนื่องจากมีที่ดินบางแปลงถูกทางพิเศษตัดผ่านเป็น 2 ฝั่ง	การออกแบบโครงสร้างสะพานและฐานรากทั้งช่วงที่อยู่ในทะเลและบนฝั่งจะมีการวิเคราะห์และออกแบบที่คำนึงถึงการเกิดแผ่นดินไหวตามที่กฎหมายและมีการออกแบบให้สามารถคงทนต่อแรงลมในกรณีเกิดพายุที่มีความเร็วและความแรงเทียบเท่ากับพายุที่มีความรุนแรงที่สุดที่เคยเกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งโครงสร้างและฐานรากของสะพานที่คงทนต่อแรงลมในระดับดังกล่าว จะสามารถรับมือกับการเกิดแผ่นดินไหวที่รุนแรงได้ด้วยเช่นกัน
3. เสนอให้มีการออกแบบโครงสร้างที่มั่นคง และเนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญ และมีช่วงสะพานผ่านทะเล	โครงการมีทางเข้า-ออกที่เชื่อมกับทางพิเศษอยู่บริเวณทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4142 บริเวณ กม.35+700 (แยกขนอม) ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่อำเภอนบพิตำได้เช่นเดียวกัน
4. เสนอให้มีทางเข้า-ออกทางพิเศษในพื้นที่อำเภอนบพิตำ เพื่อให้มีโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ	โครงการจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบเพิ่มเติม โดยจะพิจารณาถึงผลกระทบกับพื้นที่ที่จะถูกเวนคืนใหม่ เนื่องจากการปรับแนวเส้นทางหรือปรับแนวโค้งจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานด้านวิศวกรรมและเพื่อความปลอดภัยตามมาตรฐานของทางพิเศษด้วย ซึ่งในขั้นตอนการออกแบบนี้ จะยังไม่มีข้อมูลด้านกรรมสิทธิ์มาประกอบ จึงไม่เป็นการเลือกปฏิบัติให้คุณหรือให้โทษกับแปลงที่ดินหรือเจ้าของกรรมสิทธิ์แต่อย่างใด
5. เสนอให้พิจารณาปรับแนวโค้งของทางพิเศษ เพื่อให้พื้นที่นั้นทำกิจกรรมอย่างอื่น หรือใช้ประโยชน์ได้มากยิ่งขึ้น เนื่องจากพื้นที่ดินที่ถูกเวนคืนจากการตัดผ่านของทางพิเศษถูกตัดออกเป็น 2 ส่วน ทั้งนี้ข้อสังเกตว่าการกำหนดแนวเส้นทางของผู้ถูกเวนคืนบางแปลงนั้นเป็นการเลือกปฏิบัติหรือไม่	โครงการได้คำนึงถึงอุปสรรคและข้อจำกัดด้านภูมิประเทศที่เป็นต้นน้ำลำธารและภูเขา โดยหลีกเลี่ยงผลกระทบในพื้นที่ป่าไม้ ชุมชน และพื้นที่สิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เช่น แนวปะการัง ทั้งนี้ จะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบเพิ่มเติม โดยจะพิจารณาถึงผลกระทบกับพื้นที่ที่จะถูกเวนคืนใหม่ เนื่องจากการปรับแนวเส้นทางหรือปรับแนวโค้งจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานด้านวิศวกรรมและเพื่อความปลอดภัยตามมาตรฐานของทางพิเศษด้วย
6. สอบถามว่าสามารถกำหนดแนวเส้นทางโครงการให้กระทบแค่บางพื้นที่เท่านั้นได้หรือไม่ เนื่องจากแนวเส้นทางมีการตัดผ่านกลางแปลงที่ดิน และกระทบถึงสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่	



สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
7. สอบถามว่าพื้นที่ที่อยู่ติดถนนใหญ่จะมีการขุดเซยอย่างไร เนื่องจากถ้ามีการก่อสร้างทางพิเศษแล้ว พื้นที่นี้จะกลายเป็นพื้นที่ที่ติดถนนสายรองแทน	การประเมินมูลค่าที่ดินเพื่อการเวนคืนและชดเชยทรัพย์สินจะเป็นไปตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดในมาตรา 20 การกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน ให้คำนึงถึงราคา สภาพ เหตุ และวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ประกอบกัน (1) ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของที่ดินในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา (2) ราคาประเมินที่ดินของทางราชการที่กำหนดขึ้น เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (3) ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ตามประมวลกฎหมายที่ดิน (4) สภาพและที่ตั้งของที่ดินนั้น และ (5) เหตุและวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน ทั้งนี้ การกำหนดราคาเบื้องต้นในมาตรา 19 ให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น และเงินค่าทดแทนประกอบด้วย ผู้แทนของเจ้าหน้าที่ ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอ และผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ค่าเวนคืนที่ดินจึงจะเป็นราคาซื้อขายในท้องตลาด ณ วันที่มีการดำเนินโครงการ และมีคณะกรรมการที่มีผู้แทนในพื้นที่ดูแล ทำให้ได้ราคาที่เป็นธรรมกับผู้ได้รับผลกระทบ ส่วนกรณีหลังจากถ้ามีการสร้างสะพานทางเชื่อมเสร็จพื้นที่นั้นหน้าพื้นที่จะเป็นถนนรอง พิจารณาตามมาตรา 5 ตามกฎกระทรวง กำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน พ.ศ. 2564 กำหนดให้คณะกรรมการพิจารณา สภาพและที่ตั้งของที่ดินที่เวนคืนโดยครอบคลุมการคำนึงถึงการเข้าออกสู่ทางสาธารณะ ข้อจำกัดการใช้ประโยชน์ในที่ดินโดยชอบตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร หรือกฎหมายอื่นใดที่จำกัดการใช้ประโยชน์ในที่ดิน
8. สอบถามว่าในกรณีที่มีการกำหนดแนวเส้นทางโครงการหรือแนวเขตทางเพื่อเวนคืนของการทางพิเศษฯ มีการปรับเพิ่มเป็น 70 เมตร ซึ่งมากกว่าในบางช่วงนั้น ถือเป็นการเลือกปฏิบัติหรือไม่	การกำหนดเขตทางของทางพิเศษจะมีเขตทางอย่างน้อยที่สุด 40 เมตร ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นในการก่อสร้างทางบริการเพื่อลดผลกระทบให้แปลงที่ดินที่ถูกตัดผ่านมีทางเข้า-ออกและทางสัญจร จะมีการเวนคืนเพิ่มอีกข้างละ 15 เมตร เพื่อสร้างทางบริการตามความจำเป็น บางช่วงอาจมีฝั่งเดียวที่จะเวนคืนเพิ่ม 15 เมตร (เขตทางรวมเป็น 55 เมตร) บางช่วงมีสองฝั่งที่จะเวนคืนเพิ่มเป็น 30 เมตร (เขตทางรวมเป็น 70 เมตร) ซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่และการเดินทางสัญจรปัจจุบัน อนึ่ง ทางบริการนี้เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรที่เพิ่มขึ้นในแต่ละฝั่งจะเป็นทางสัญจรที่ประชาชนที่ถูกเวนคืนจะสามารถใช้ประโยชน์จากทางบริการนี้ โดยสามารถเชื่อมต่อได้ โดยไม่มีการควบคุมการเข้า-ออก ทั้งนี้ การวางแผนเส้นทางและกำหนดเขตทางเป็นไปตามมาตรฐานทางพิเศษและเพื่อลดผลกระทบเป็นสำคัญ ในขั้นตอนการออกแบบนี้ยังไม่มีข้อมูลด้านกรรมสิทธิ์มาประกอบ จึงไม่เป็นการเลือกปฏิบัติให้คุณหรือให้โทษกับแปลงที่ดินหรือเจ้าของกรรมสิทธิ์แต่อย่างใด
9. สอบถามว่าเจ้าของที่ดินจะต้องย้ายออกจากพื้นที่ที่ถูกเวนคืน หลังจากที่ทำสัญญาการซื้อขายภายในระยะเวลากี่เดือน	กระบวนการเวนคืนจะเริ่มจากการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 โดยเมื่อมีการจ่ายค่าทดแทนตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว ที่ดินดังกล่าวก็จะเป็นกรรมสิทธิ์ในการดำเนินโครงการของรัฐ ดังนั้น ระยะเวลาในการย้ายออกจากพื้นที่จะนับจากวันที่มีการจ่ายค่าเวนคืนแต่เพื่อเป็นการลดผลกระทบและการเตรียมความพร้อมของผู้ได้รับผลกระทบก็ยังมีระยะเวลาในการโยกย้ายให้แล้วเสร็จก่อนการเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการตามแผนงานก่อสร้าง
10. สอบถามว่าความสูงของรั้วที่ติดตั้งตามแนวเส้นทางมีขนาดความสูงเท่าใด และพื้นที่ทางบริการสามารถทำทางเข้า-ออกได้หรือไม่	ความสูงของรั้วที่ติดตั้งตามแนวเส้นทางพิเศษจะมีความสูงประมาณ 2 เมตร ตลอดแนว โดยจะติดตั้งตามแนวเส้นทาง เพื่อป้องกันไม่ให้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือคนเข้ามาในทางพิเศษเพื่อความปลอดภัย ส่วนพื้นที่ตามแนวเส้นทางบริการที่จะก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบจากการตัดผ่านแปลงที่ดินจะอยู่นอกแนวรั้วกันดังกล่าวนี้ ทางบริการนี้เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรที่เพิ่มขึ้นในแต่ละฝั่งของทางพิเศษ จะเป็นทางสัญจรที่ประชาชนที่ถูกเวนคืนสามารถใช้ประโยชน์จากทางบริการนี้โดยสามารถเชื่อมต่อได้ โดยไม่มีการควบคุมการเข้า-ออก

ดำเนินการโดย :



ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

พื้นที่ตำบลท้องเนียน วันพฤหัสบดีที่ 27 มีนาคม 2568 เวลา 13.30 – 16.00 น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลท้องเนียน ตำบลท้องเนียน อำเภอนบพิตำ จังหวัดนครศรีธรรมราช



สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
1. สอบถามว่าจะมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านนิเวศทางน้ำ ในระยะดำเนินการ (ระยะยาว) อย่างไร เนื่องจากในพื้นที่มีสัตว์ทะเลหายาก คือ โลมาสีชมพู	หลังจากที่ได้แนวเส้นทางและรูปแบบโครงการที่ชัดเจนแล้ว โครงการจะมีการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นต่อสภาพพื้นที่ทรัพยากรและคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมถึงด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน และจะมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแต่ละด้านที่เพียงพอและเหมาะสม ซึ่งต้องผ่านความเห็นชอบโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ก่อนนำไปประกอบการดำเนินงานโครงการต่อไป
2. เสนอให้มีการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมของกระแสน้ำและการทรุดตัวของชายฝั่ง พร้อมทั้งกำหนดแนวทางการป้องกัน	
3. สอบถามว่าสะพานในแต่ละช่วงสูงกว่าระดับน้ำทะเลเท่าใดบ้าง และได้คำนึงถึงการเดินเรือประมงที่มีเป็นจำนวนมากหรือไม่	รูปแบบสะพานทั้งหมด 3 รูปแบบ ได้แก่ (1) สะพานหลักที่มีรูปแบบสะพานซึ่งมีความยาวช่วงสะพาน 250-300 เมตร และมีระดับความสูงจากระดับน้ำทะเลจนถึงท้องสะพาน 50 เมตร (2) สะพานรองที่มีรูปแบบสะพานคานซึ่งมีความยาวช่วงสะพานประมาณ 220-250 เมตร (3) สะพานทั่วไปเป็นสะพานคานคอนกรีตรูปกล่อง มีความยาวช่วงสะพานประมาณ 60 เมตร และมีระดับความสูงจากระดับน้ำทะเลจนถึงท้องสะพานประมาณ 15 เมตร
4. เสนอให้มีการออกแบบตอม่อที่สามารถเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ทะเลได้ โดยออกแบบให้คล้ายกับปะการังเทียมได้หรือไม่	โครงการจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาในการศึกษาและออกแบบต่อไป
5. เสนอให้ในระหว่างการก่อสร้าง ควรมีป้ายประกาศแจ้งเตือนในพื้นที่เป็นกรณีพิเศษ เช่น ทางต่างระดับ และควรมีรั้วกันเขตพื้นที่ก่อสร้างเพื่อความปลอดภัย	
6. เสนอให้พิจารณาออกแบบรูปแบบของสะพานเชื่อมเกาะสมุยให้มีจุดชมวิวสำหรับการท่องเที่ยว	
7. สอบถามว่ามีแผนรองรับการจัดการจราจรในช่วงเทศกาลสำคัญในอนาคตหรือไม่ อย่างไร	โครงการมีการศึกษาทบทวนปริมาณจราจรในแต่ละช่วงเวลา รวมถึงในกรณีเทศกาล เพื่อกำหนดจำนวนช่องจราจรและระดับการให้บริการที่เพียงพอสำหรับการเดินทางได้อย่างคล่องตัว รวมทั้งสามารถกำหนดการบริหารจัดการการจราจรให้เหมาะสมในกรณีที่มีความจำเป็นหรือมีปริมาณการจราจรจำนวนมาก

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

พื้นที่ตำบลดอนสัก วันศุกร์ที่ 28 มีนาคม 2568 เวลา 08.30 – 11.30 น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลเมืองดอนสัก ตำบลดอนสัก อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี



สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
1. สอบถามว่าคณะกรรมการกำหนดราคาส่งหากรรมสิทธิ์เบื้องต้นมีกี่ท่าน รวมทั้งใช้ระยะเวลาในการพิจารณาเท่าใด หลังจากที่พระราชกฤษฎีกาประกาศเรียบร้อยแล้ว	ตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดในมาตรา 19 ให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่งเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาส่งหากรรมสิทธิ์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทนประกอบด้วยผู้แทนของเจ้าหน้าที่ ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอ และผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ค่าเวนคืนที่ดินจึงจะเป็นราคาซื้อขายในท้องตลาด ณ วันที่มีการดำเนินโครงการ และมีคณะกรรมการที่มีผู้แทนในพื้นที่ดูแล ทำให้ได้ราคาที่เป็นธรรมกับผู้ได้รับผลกระทบ โดยกำหนดระยะเวลาการเริ่มต้นเข้าสำรวจตามมาตรา 8 (4) ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับ
2. สอบถามว่ามีหลักการในการประเมินราคาที่ดินย้อนหลังอย่างไร	ตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดในมาตรา 20 การกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืนให้คำนึงถึงราคา สภาพ เหตุ และวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ประกอบกัน (1) ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของที่ดินในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา (2) ราคาประเมินที่ดินของทางราชการที่กำหนดขึ้น เพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (3) ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ตามประมวลกฎหมายที่ดิน (4) สภาพและที่ตั้งของที่ดินนั้น และ (5) เหตุและวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน ทั้งนี้ ตามกฎกระทรวง กำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน พ.ศ. 2564 กำหนดให้คณะกรรมการ พิจารณาจากราคาซื้อขายที่ดินที่เวนคืนหรือที่ดินในบริเวณใกล้เคียงที่จดทะเบียนไว้กับสำนักงานที่ดิน ในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ในกรณีที่ไม่มีการซื้อขายที่ดินในวันดังกล่าว หรือมีแต่คณะกรรมการเห็นว่า ราคาซื้อขายที่ดินดังกล่าวมิใช่ราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของที่ดิน ให้ใช้ราคาซื้อขายที่ดินก่อนวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาได้ โดยย้อนหลังไม่เกินสองปี และที่ดินในบริเวณใกล้เคียง หมายถึง ที่ดินที่มีสภาพ ทำเล ที่ตั้งและการใช้ประโยชน์ในลักษณะเดียวกันหรือใกล้เคียงกับที่ดินที่เวนคืนที่อยู่ในรัศมีไม่เกินสองกิโลเมตรจากที่ดินที่เวนคืน



สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
3. สอบถามว่าในพื้นที่ที่ถูกเวนคืนมีการก่อสร้างหรือขุดบ่อน้ำ แต่ไม่มีหลักฐานหรือเอกสารที่แสดงถึงการดำเนินการก่อสร้างหรือขุดบ่อน้ำ โดยมีระยะเวลาผ่านไปหลายปีแล้ว ในกรณีนี้ผู้ถูกเวนคืนจะสามารถเรียกร้องค่าทดแทนได้หรือไม่	ตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดในมาตรา 20 การกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน ให้คำนึงถึงราคา สภาพ เหตุ และวัตถุประสงค์ที่ครอบคลุมสภาพและที่ตั้งของที่ดินนั้น ประกอบกับ มาตรา 37 กำหนดให้เงินค่าทดแทนสำหรับกรณีเวนคืนเฉพาะที่ดินให้ประกอบด้วยค่าที่ดิน ค่ารื้อถอน ค่าขนย้าย ค่าปลูกสร้างโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างใหม่และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน และ ค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากการที่เจ้าของต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน รวมทั้งตามมาตรา 5 ตามกฎกระทรวง กำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน พ.ศ. 2564 กำหนดให้คณะกรรมการ พิจารณาสภาพและที่ตั้งของที่ดินที่เวนคืน โดยครอบคลุมการให้คำนึงถึงความผิดปกติของสภาพที่ดินไม่ว่าจะเป็นการถม การขุด สระ หนองน้ำ หลุม หรือบ่อ หรือสภาพอื่นใด อันทำให้ที่ดินนั้นด้อยค่า
4. สอบถามว่าการทางพิเศษฯ สามารถเวนคืนพื้นที่ที่เหลือจากการเวนคืนทั้งหมดได้หรือไม่	ตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดในมาตรา 34 ในกรณีที่ต้องเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน ถ้าเนื้อที่ส่วนที่เหลืออยู่นั้น น้อยกว่ายี่สิบห้าตารางวา หรือ ที่ดินที่เหลืออยู่ด้านใดด้านหนึ่งมีความยาวน้อยกว่าห้าวา หรือ เหลืออยู่มากกว่ายี่สิบห้าตารางวาแต่ไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัยหรือใช้ประโยชน์ได้ ถ้าเจ้าของร้องขอให้เจ้าหน้าที่ซื้อที่ดินส่วนที่เหลือด้วย แต่ที่ดินส่วนที่เหลืออยู่นั้น ต้องไม่ติดต่อกันเป็นผืนเดียวกันกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน
5. สอบถามว่าพื้นที่ที่เป็น นส.3 แต่มีส่วนที่เป็นพื้นที่ของภูเขา และขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการด้านเอกสารอยู่ จะมีปัญหาในการเวนคืนหรือไม่	ตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดในมาตรา 19 ให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น และเงินค่าทดแทนประกอบด้วย ผู้แทนของเจ้าหน้าที่ ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอ และผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับมาตรา 63 กำหนดว่าในกรณีที่ที่ดินไม่มีหนังสือแสดงสิทธิในที่ดินให้เจ้าหน้าที่แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย นายอำเภอ ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน ผู้ใหญ่บ้านในท้องที่ที่ดินนั้นตั้งอยู่ และผู้แทนของเจ้าหน้าที่เพื่อดำเนินการสอบสวนให้ทราบถึงผู้มีสิทธิในที่ดินดังกล่าว หากผลการสอบสวนปรากฏว่า ที่ดินนั้นไม่ใช่ที่ดินของรัฐและทราบถึงผู้มีสิทธิในที่ดินนั้นให้ดำเนินการเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ตามที่กำหนดไว้ในหมวด 1 การได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์โดยการเวนคืนต่อไป

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2
งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย
พื้นที่ตำบลลิ้งงาม วันเสาร์ที่ 29 มีนาคม 2568 เวลา 08.30 – 11.30 น.
ณ วัดศรีมาศ ตำบลลิ้งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี



สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
1. สอบถามว่ากรณีที่เป็นผู้ประกอบการในพื้นที่ที่ถูกเวนคืน โดยในช่วงของการดำเนินการเวนคืนนั้น จะไม่สามารถทำการค้าขายได้อย่างปกติ และไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามปกติ จะมีการมาตรการหรือแนวทางในการดำเนินการอย่างไร	กระบวนการเวนคืนจะเริ่มจากการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนและตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 และจะมีระยะเวลาก่อนการเริ่มก่อสร้างในการเตรียมความพร้อมสำหรับกรณีย้ายที่ตั้งหรือวางแผนการประกอบกิจการ โดยเฉพาะกรณีการซื้อมาขายไปที่มีการจองล่วงหน้าและมีกำหนดส่ง นอกจากนี้ความเสียหายจากการย้ายออกจากที่ดินที่ถูกเวนคืนก็จะสามารถนำมาพิจารณาค่าทดแทนที่เกิดขึ้นจริงตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ได้
2. สอบถามว่าในกรณีที่ดินเวนคืนมีการขุดเจาะหรือเป็นบ่อน้ำ จะมีการลดผลกระทบหรือมีการชดเชยอย่างไร	ตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดในมาตรา 20 การกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน ให้คำนึงถึงราคา สภาพ เหตุ และวัตถุประสงค์ที่ครอบคลุมสภาพและที่ตั้งของที่ดินนั้น ประกอบกับ มาตรา 37 กำหนดให้เงินค่าทดแทนสำหรับกรณีเวนคืนเฉพาะที่ดินให้ประกอบด้วยค่าที่ดิน ค่ารื้อถอน ค่าขนย้าย ค่าปลูกสร้างโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างใหม่และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน และ ค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากการที่เจ้าของต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน รวมทั้งตามมาตรา 5 ตามกฎกระทรวง กำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน พ.ศ. 2564 กำหนดให้คณะกรรมการพิจารณาสภาพและที่ตั้งของที่ดินที่เวนคืน โดยครอบคลุมการให้คำนึงถึงความผิดปกติของสภาพที่ดินไม่ว่าจะเป็นการถม การขุด สระ หนองน้ำ หลุม หรือบ่อ หรือสภาพอื่นใด อันทำให้ที่ดินนั้นด้อยค่า ส่วนในกรณีที่เป็นการมาตรการในการลดผลกระทบ โดยถ้าเคยใช้แหล่งน้ำแล้ว เมื่อมีการสร้างถนนเพื่อมาเวนคืน อาจจำเป็นต้องกำหนดให้มีการหาพื้นที่แหล่งน้ำให้หรือรับรองให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ



สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
3. สอบถามว่าทางพิเศษจะมีช่องทางขึ้นสำหรับรถจักรยานยนต์และรถจักรยานหรือไม่	ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในทางพิเศษ พ.ศ. 2524 มีข้อห้ามไม่ให้ยานพาหนะ 12 ชนิดต่อไปนี้ ใช้ทางพิเศษ 1) รถจักรยาน 2) รถล้อเลื่อน 3) รถจักรยานยนต์ 4) รถยนต์สามล้อ 5) รถแทรกเตอร์และรถดถนน 6) รถฝึกหัดขับหรือทดลองเครื่อง 7) รถที่ใช้เฉพาะเพื่อการโฆษณา 8) รถที่มีความสูง/กว้างรวมสิ่งของเกินกำหนด 9) รถกระบะที่มีคนนั่งท้ายโดยไม่มีหลังคาปิด 10) รถบรรทุกสัตว์ สิ่งของ โดยไม่ผูกมัดให้มั่นคงแข็งแรง 11) รถบรรทุกวัตถุอันตราย และ 12) รถบรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักรวมเกิน 4,000 กิโลกรัม ทั้งนี้ ยกเว้นรถของเจ้าหน้าที่ทางพิเศษ แต่สำหรับโครงการทางพิเศษได้เสนอรูปแบบอื่น ๆ ในการขนส่งรถจักรยานยนต์และรถจักรยานผ่านทางพิเศษ แทนการขับขึ้นทางพิเศษ ซึ่งเป็นการคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่เป็นสำคัญ
4. สอบถามว่าจะมีกระบวนการการแก้ปัญหาเกี่ยวกับระบบสาธารณูปโภคอย่างไร	ในการศึกษาที่ผ่านมาโครงการมีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบสาธารณูปโภคหลายครั้ง และมีแนวทางในการประสานงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงาน ในการใช้ประโยชน์จากการมีทางพิเศษร่วมกัน ทั้งการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย การประปาส่วนภูมิภาค และบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) (NT) และอยู่ในระหว่างการจัดทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) เพื่อรองรับระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ไว้กับโครงสร้างของโครงการ สำหรับกรณีผลกระทบด้านระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ ตามมาตรการก่อสร้างจะต้องมีการดำเนินการรื้อย้ายและก่อสร้างทดแทนระบบสาธารณูปโภคให้ใช้ได้เหมือนปัจจุบันก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้างโครงการ เพื่อไม่ให้ชุมชนได้รับผลกระทบจากโครงการ
5. สอบถามว่าจะมีการทรุดตัวของโครงสร้างส่วนที่เป็นสะพานหรือไม่	โครงการมีการออกแบบโครงสร้างสะพานรวมถึงฐานราก ทั้งช่วงที่อยู่ในทะเลและบนฝั่ง มีการวิเคราะห์และออกแบบที่คำนึงถึงการเกิดแผ่นดินไหวตามที่กำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และยังมีกรอบแบบให้สามารถทนต่อแรงลมในกรณีเกิดพายุที่มีความเร็วและความแรงเทียบเท่ากับพายุขนาดใหญ่ที่มีความรุนแรงสูงสุดที่เคยเกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งโครงสร้างและฐานรากของสะพานที่ทนต่อแรงลมในระดับดังกล่าว จะสามารถรับมือกับการเกิดแผ่นดินไหวที่รุนแรงได้ด้วยเช่นกัน
6. สอบถามว่าจะมีการบริหารจัดการการแจ้งการเตือนภัยของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุยอย่างไร	ในการบริหารจัดการของทางพิเศษ จะมีอาคารศูนย์ควบคุม (CCB) ตั้งอยู่ที่แผ่นดินใหญ่ซึ่งจะมีระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) และระบบอัจฉริยะต่าง ๆ ที่จะสามารถคาดการณ์และเชื่อมต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเตือนภัยในด้านต่าง ๆ เพื่อรายงานและแจ้งให้ผู้ใช้เส้นทางทราบ ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ส่วนในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินจะมีทีมกู้ภัยสำหรับช่วยเหลือในพื้นที่ ตลอดจนกรณีที่มีความจำเป็นต้องแจ้งปิดการใช้ทางพิเศษเพื่อความปลอดภัย
7. สอบถามว่าในการดำเนินการก่อสร้างในช่วง 4-5 ปี จะมีการจ้างงานในพื้นที่หรือไม่	โครงการมีมาตรการให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการเปิดโอกาสให้มีการจ้างแรงงานในพื้นที่เพื่อมีส่วนร่วมในการก่อสร้าง รวมทั้งในการดำเนินงานบริการทางพิเศษ ก็จะมีการรับคนในพื้นที่เข้ามาเป็นพนักงานปฏิบัติงานในโครงการ
8. สอบถามว่าจะมีการชดเชยการประกันอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทางอย่างไร	ในระหว่างการก่อสร้างหรือเมื่อเปิดให้บริการแล้ว มีการทำประกันภัยโครงการอยู่ 2 ประเภท ดังนี้ (1) ประกันภัยความเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks Insurance) ในทรัพย์สินของโครงการ ซึ่งจะทำให้ความคุ้มครองกรณีมีความเสียหายเกิดขึ้นกับทรัพย์สินของโครงการ (เช่น เกิดเหตุแผ่นดินไหวทำให้โครงสร้างสะพานได้รับผลกระทบ เกิดพายุหนักทำให้โครงสร้างสะพานได้รับความเสียหาย) รวมถึงกรณีมีเหตุจลาจล การนัดหยุดงาน การประท้วง หรือการก่อความไม่สงบ (2) ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability) ซึ่งครอบคลุมความเสี่ยงภัยหรือความเสียหายทุกประเภทที่อาจเกิดขึ้นจากการเรียกร้อง การทวงถาม และความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สิน การบาดเจ็บต่อร่างกาย หรือการเสียชีวิต ซึ่งเป็นผลมาจากทรัพย์สินของโครงการหรือเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานภายในโครงการก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอก เช่น เสาไฟล้มทับรถยนต์ของผู้ใช้ทางพิเศษ เป็นต้น

ดำเนินการโดย :



ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

พื้นที่อำเภอเกาะสมุย วันเสาร์ที่ 29 มีนาคม 2568 เวลา 13.30 – 16.00 น.

ณ ห้องประชุมละไม ชั้น 2 วิทยาลัยสหวิทยาการ เกาะสมุย มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี



สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	คำชี้แจงในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาโครงการ
1. เสนอให้มีการออกแบบสะพานให้เป็นแลนด์มาร์คที่สำคัญของประเทศและของโลก เนื่องจากสะพานสามารถเพิ่มมูลค่าให้กับเกาะสมุย และยกระดับเศรษฐกิจของประเทศไทย จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและการพัฒนาที่สำคัญหลายด้าน	โครงการจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาในการศึกษาและออกแบบ รวมทั้งการนำไปกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการในการส่งเสริมคุณค่าและมูลค่าต่อการพัฒนาโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุยให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป
2. สนับสนุนการสร้างสะพานเชื่อมเกาะสมุย เนื่องจากจะช่วยให้การเดินทางไปสถานพยาบาลในช่วงเวลาฉุกเฉินมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น ถือว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า	
3. เสนอให้มีการพิจารณาถึงผลกระทบเรื่องการเลือกสถานที่พักแรมในพื้นที่เกาะสมุยที่จะเกิดขึ้น เนื่องจากการสร้างสะพานอาจมีผลต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวในการเลือกที่พักในเกาะสมุย โดยบางคนอาจเลือกที่พักในจังหวัดนครศรีธรรมราชหรือจังหวัดสุราษฎร์ธานีแทนที่พักในเกาะสมุย	
4. เสนอให้มีมาตรการและการบริหารจัดการจราจรภายในเกาะสมุย	
5. เสนอให้มีการปลูกต้นไม้ร่วมกับรั้วตามแนวเส้นทาง เพื่อเป็นการปรับทัศนียภาพและสร้างจุดชมวิวโดยเก็บค่าบริการในการเข้าชม	
6. สอบถามว่ารั้วที่ติดตั้งตามแนวเส้นทางมีรูปแบบและขนาดความสูงเท่าใด และพื้นที่ทางบริการสามารถทำทางเข้า-ออกได้หรือไม่	ความสูงของรั้วที่ติดตั้งตามแนวเส้นทางพิเศษจะมีความสูงประมาณ 2 เมตรตลอดแนว โดยจะติดตั้งตามแนวเส้นทาง เพื่อป้องกันไม่ให้รถยนต์จักรยานยนต์ หรือคนเข้ามาในทางพิเศษเพื่อความปลอดภัย ส่วนพื้นที่ตามแนวเส้นทางบริการที่จะก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบจากการตัดผ่านแปลงที่ดินจะอยู่นอกแนวรั้วกันดังกล่าวนี้ ทางบริการนี้เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรที่เพิ่มขึ้นในแต่ละฝั่งของทางพิเศษ จะเป็นทางสัญจรที่ประชาชนที่ถูกเวนคืนสามารถใช้ประโยชน์จากทางบริการนี้โดยสามารถเชื่อมต่อได้ โดยไม่มีการควบคุมการเข้า-ออก