กระทรวงคมนาคม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

" องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทาง
และคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น "

เอกสารประกอบ
การประชุมรับฟังความคิดเห็น
ของประชาชน ครั้งที่ 1
(ปฐมนิเทศโครงการ)

สิงหาคม 2566

จัดทำโดย :

AEC EPSILON TESCO LTD.

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	2
3. พื้นที่ศึกษาของโครงการ	2
4. ระยะเวลาการศึกษา	2
5. ขอบเขตการดำเนินงาน	3
6. แนวสายทางเลือกเบื้องต้นของโครงการ	6
7. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน	11
8. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	14

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ 2
รูปที่ 2 ขอบเขตการศึกษาของโครงการ 3
รูปที่ 3 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) 5
รูปที่ 4 ทางเลือกตำแหน่งจุดเริ่มต้นโครงการ 6
รูปที่ 5 ทางเลือกตำแหน่งจุดสิ้นสุดโครงการ 7
รูปที่ 6 แนวสายทางเลือกเบื้องต้นของโครงการ 9
รูปที่ 7 แผนที่ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สำคัญและข้อจำกัดเชิงพื้นที่ 10

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)
งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

1. ความเป็นมาของโครงการ

เกาะสมุย เป็นเกาะที่ตั้งอยู่บริเวณอ่าวไทยมีชื่อเสียงโด่งดังไปทั่วโลก นักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและต่างชาติต่างขนานนามให้เกาะสมุยเป็น “สวรรค์กลางอ่าวไทย” โดยอยู่ห่างจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทาง 84 กิโลเมตร มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 2 ของประเทศไทย มีประชากรประมาณ 69,000 คน และมีจำนวนนักท่องเที่ยวประมาณ 2.6 ล้านคนต่อปี ซึ่งพื้นที่ 1 ใน 3 ของเกาะเป็นที่ราบรอบล้อมไปด้วยภูเขามีความอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มีความโดดเด่น สวยงาม มีเสน่ห์แตกต่างกันไป ไม่ว่าจะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงาม อาทิ น้ำทะเลใสบริสุทธิ์ หาดทรายขาวทอดขนานไปกับทิวต้นมะพร้าวริมชายหาด และนอกจากธรรมชาติชายทะเลแล้วยังมีน้ำตกที่น้ำใสเย็นเกือบตลอดทั้งปี มีแหล่งท่องเที่ยวที่แสดงถึงศิลปวัฒนธรรมของชาวท้องถิ่น เช่น วัดสำเร็จ วัดละไม วัดพระใหญ่ เจดีย์แหลมสอ ฯลฯ ช่วงเวลาที่เหมาะสมแก่การท่องเที่ยวมากที่สุด คือช่วงที่คลื่นลมสงบในเดือนมกราคมถึงเดือนพฤษภาคมของทุกปี

เกาะสมุยยังเป็นเมืองที่มีศักยภาพในการพัฒนาที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ “การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้” ตามแผนของยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญเกี่ยวข้องกับจังหวัดสุราษฎร์ธานีและจังหวัดนครศรีธรรมราช อย่างไรก็ตาม การเดินทางมายังเกาะสมุยในปัจจุบันมีเพียง 2 รูปแบบการเดินทาง คือ ทางอากาศและทางน้ำ ซึ่งมีข้อจำกัดด้านปริมาณและจำนวนเที่ยวในการให้บริการ จึงส่งผลกระทบต่อความสะดวกสบายในการเดินทาง และกระทบต่อภาคธุรกิจท่องเที่ยว ซึ่งเป็นธุรกิจหลักของเกาะสมุย

นอกจากนี้ หากเกิดเหตุฉุกเฉินที่มีความจำเป็นต้องเดินทางจากเกาะสมุยมายังจังหวัดสุราษฎร์ธานีหรือจังหวัดนครศรีธรรมราช จะไม่สามารถเดินทางได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงหน้ามรสุมที่ไม่สามารถเดินทางด้วยเรือ ซึ่งการมีทางเชื่อมข้ามเกาะจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางได้ เช่น การเจ็บป่วย ที่ต้องการไปโรงพยาบาล เป็นต้น

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มีนโยบายให้กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) บูรณาการการดำเนินงานร่วมกัน เพื่อให้การพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการทางหลวงชนบท และโครงการทางพิเศษในอนาคตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ในภาพรวมต่อประเทศ และประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก ปลอดภัย ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้มากยิ่งขึ้น เพื่อให้การบูรณาการการพัฒนานวัตกรรม การบริหารจัดการแบบ Single Command การเชื่อมโยงข้อมูล และการแก้ไขปัญหาการจราจรโครงข่ายทางถนนดังกล่าวเป็นไปด้วยความรอบคอบและมีประสิทธิภาพ นำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม จึงได้มีการจัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อการบูรณาการการพัฒนานวัตกรรมและโครงข่ายทางถนนร่วมกันระหว่าง ทล. ทช. และ กทพ. เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2565 โดยขอบเขตความร่วมมือตามบันทึกข้อตกลงฯ ได้ระบุไว้ว่า ข้อที่ 1.1 4) โครงข่ายทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุยของ ทช. ทั้งสองฝ่ายตกลงให้ กทพ. เป็นผู้ดำเนินโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

กทพ. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เพื่อดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย ประกอบด้วยบริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอพซิลอน จำกัด และ บริษัท เทสโก้ จำกัด

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย
2) เพื่อสำรวจและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย
3) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย โดยให้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
4) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
5) เพื่อจัดทำการทดสอบความสนใจของนักลงทุน (Market Sounding) ของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย
6) เพื่อจัดทำกรอบสาระสำคัญเอกสารข้อเสนอเชิญชนเอกชนเข้าร่วมลงทุน ร่างขอบเขตของโครงการและเงื่อนไขสำคัญและร่างสัญญาการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการ

3. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย ครอบคลุมพื้นที่ตามแนวสายทาง ซึ่งอยู่ในพื้นที่อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช อำเภอดอนสัก และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

4. ระยะเวลาการศึกษา

ระยะเวลาดำเนินการ 720 วัน (24 เดือน)

5. ขอบเขตการดำเนินงาน

รูปที่ 2 ขอบเขตการศึกษาของโครงการ

5.1 งานศึกษาด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยว

รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคม และการท่องเที่ยวของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน รวมทั้งวิเคราะห์คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวในอนาคตของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางและขนส่งในพื้นที่ศึกษา เพื่อใช้ในการคาดการณ์ด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง

5.2 งานศึกษาด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง

รวบรวมข้อมูลพื้นฐานและโครงการต่าง ๆ ทางด้านการคมนาคมขนส่ง นำมาวิเคราะห์สภาพการเดินทางและปริมาณจราจรในปัจจุบันและอนาคต ร่วมกับการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง ปริมาณจราจร และการสำรวจอื่นที่จำเป็น การวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณจราจรและสภาพจราจรในอนาคตด้วยแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง เพื่อคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตที่เข้ามาใช้บริการทางพิเศษ คาดการณ์ปริมาณจราจรและสภาพจราจร รวมทั้งวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการต่อสภาพการจราจร โดยเปรียบเทียบในกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการ

5.3 งานศึกษาด้านวิศวกรรม

งานด้านวิศวกรรมครอบคลุมงานจัดทำภาพถ่ายดาวเทียมหรือภาพถ่ายทางอากาศเพื่อทำแผนที่ฐาน (Base Map) สำหรับใช้ในงานศึกษาความเหมาะสม งานสำรวจสภาพภูมิประเทศและระบบสาธารณูปโภค สภาพทางกายภาพของโครงข่ายถนนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งอุปสรรค สิ่งกีดขวางต่าง ๆ ตลอดแนวสายทางโครงการ งานศึกษาวิเคราะห์และสำรวจทางด้านธรณีวิทยา งานสำรวจและศึกษาทางด้านสมุทรศาสตร์และชายฝั่ง และงานสำรวจข้อมูลทางด้านวิศวกรรมทางทะเลและชายฝั่งสำหรับประกอบในการศึกษา

5.4 งานศึกษาวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน

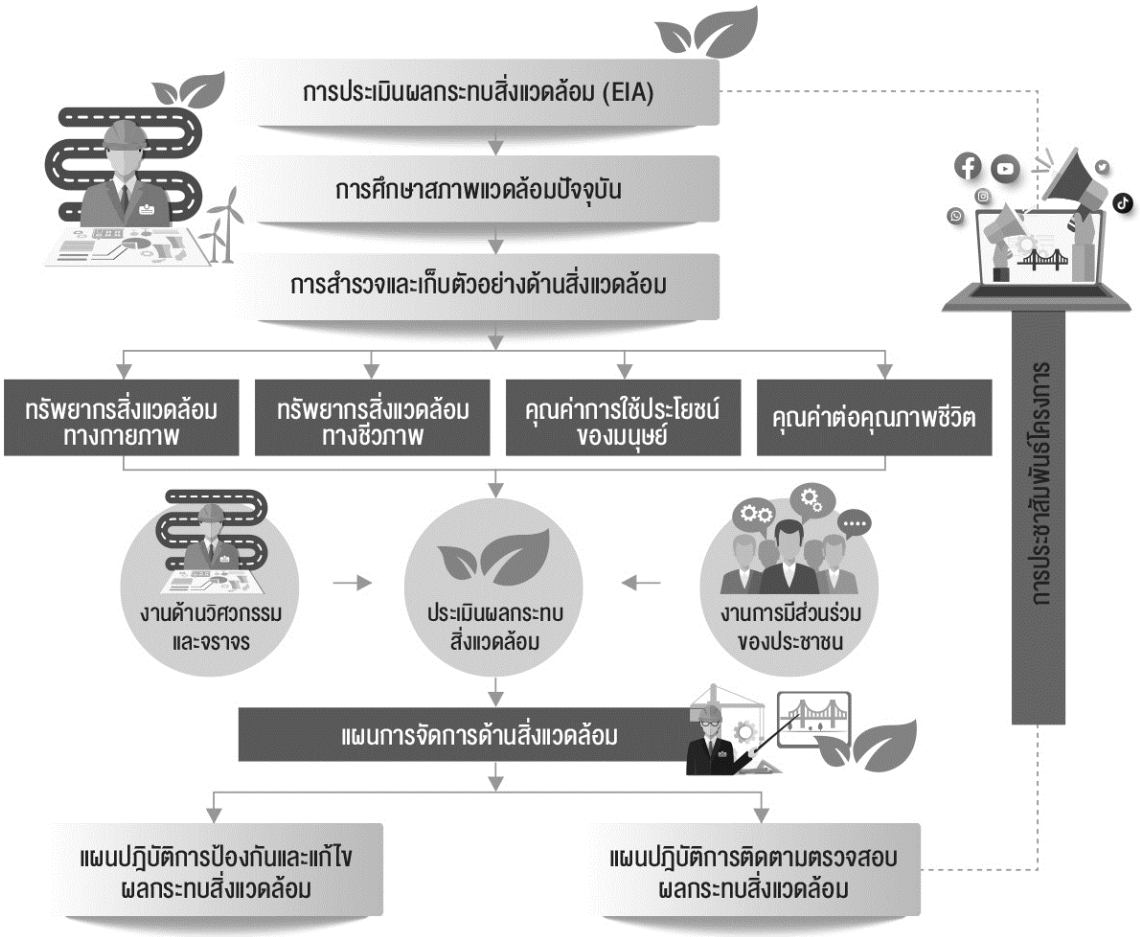
ศึกษาวิเคราะห์ผลประโยชน์และค่าใช้จ่ายด้านเศรษฐกิจของโครงการ ซึ่งประเมินเป็นมูลค่าที่เป็นตัวเงินทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งในรูปของมูลค่าทางการเงินและมูลค่าทางเศรษฐกิจ เช่น การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ (Vehicle Operating Cost Saving : VOC Saving) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving : VOT Saving) และการประหยัดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ (Accident Cost Saving : ACC Saving) เป็นต้น รวมทั้งวิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis) จัดทำประมาณการค่าใช้จ่ายในการลงทุน วิเคราะห์และคาดการณ์รายได้ ศึกษารูปแบบการลงทุน พร้อมจัดทำแผนการลงทุนและแผนการชำระหนี้ และประเมินตัวชี้วัด เช่น NPV, FIRR, B/C Ratio, Payback Period, Break-even Point ฯลฯ และจัดทำ Pro-forma Financial Statement ในกรณีต่าง ๆ รวมทั้งจะศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนและการบริหารโครงการที่เหมาะสม ทำการวิเคราะห์และเปรียบเทียบความคุ้มค่าและประสิทธิภาพระหว่างการลงทุน โดยรัฐและการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เพื่อให้การดำเนินกิจการของรัฐเป็นไปโดยคุ้มค่า มีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์ต่อประชาชนและผู้ใช้บริการ

5.5 งานสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด

สำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design) ในด้านสำรวจสภาพภูมิประเทศ (Topographic Survey) งานด้านวิศวกรรมงานทาง งานด้านวิศวกรรมโครงสร้าง งานด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตย์ งานด้านธรณีวิทยาและธรณีเทคนิค งานด้านสมุทรศาสตร์และชายฝั่ง งานด้านสาธารณูปโภค และงานระบบต่าง ๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับและเป็นไปตามมาตรฐานของทางพิเศษของ กทพ.

5.6 งานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

งานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ครอบคลุมการแจกแจงและอธิบายรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมปัจจุบันด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และด้านคุณค่าคุณภาพชีวิต รวมทั้งการตรวจสอบข้อมูลในพื้นที่โครงการกับกฎหมายและระเบียบการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของหน่วยงานต่าง ๆ การกำหนดจุดและทำการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อนำข้อมูลที่ได้มาพยากรณ์สภาพสิ่งแวดล้อมในอนาคต นำมาประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในช่วงก่อนการก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้าง และภายหลังเปิดดำเนินโครงการ ทั้งผลกระทบในทางบวกซึ่งจะส่งเสริมทรัพยากรและคุณค่าสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น และผลกระทบในทางลบซึ่งจะลดระดับทรัพยากรและคุณค่าสิ่งแวดล้อมลง ทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งผลกระทบระยะสั้นและระยะยาว โดยเฉพาะผลกระทบต่าง ๆ รวมทั้งระบุผลกระทบหลักและระดับความรุนแรงของผลกระทบนั้น ๆ ตลอดจนเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งในกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการ ในกรณีที่การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการที่เสนอในหัวข้อต่าง ๆ มีค่าเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด หรือมาตรฐานขั้นต่ำอื่น ๆ ที่ใช้ยึดถือเป็นเกณฑ์ จะเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 3 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)

5.7 งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ

ศึกษาและวิเคราะห์รายละเอียดความเหมาะสมของการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนของโครงการ รวมถึงการประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยศึกษาวิเคราะห์ และเสนอแนะรูปแบบทางเลือกต่าง ๆ ของการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่เหมาะสมเพื่อประกอบการตัดสินใจของ กทพ. และหน่วยงานระดับนโยบาย

6. แนวสายทางเลือกเบื้องต้นของโครงการ

6.1 ทางเลือกจุดเริ่มต้นโครงการ

บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ มีพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ 3 แห่ง ดังนี้

จุดเริ่มต้นโครงการแห่งที่ 1 อยู่บริเวณ กม.30+700 ของทางหลวงหมายเลข 4142 ในพื้นที่ ตำบลดอนสัก อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี ถัดจากทางเข้าท่าเรือราชาเฟอร์รี่ ประมาณ 3 กิโลเมตร

จุดเริ่มต้นโครงการแห่งที่ 2 อยู่บริเวณ กม.4+900 ของทางหลวงชนบทหมายเลข นศ.4044 ในพื้นที่ตำบลท้องเนียน อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช บริเวณแยกแหลมประทับ

จุดเริ่มต้นโครงการแห่งที่ 3 อยู่บริเวณ กม.9+400 ของทางหลวงชนบทหมายเลข นศ.4044 ในพื้นที่ตำบลท้องเนียน อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช

รูปที่ 4 ทางเลือกตำแหน่งจุดเริ่มต้นโครงการ

6.2 ทางเลือกจุดสิ้นสุดโครงการ

บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ มีพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ 3 แห่ง ดังนี้

จุดสิ้นสุดโครงการแห่งที่ 1 อยู่บริเวณ กม.5+650 ของทางหลวงหมายเลข 4170 ด้านเหนืออ่าวพังกา ในพื้นที่ตำบลตลิ่งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

จุดสิ้นสุดโครงการแห่งที่ 2 อยู่บริเวณ กม.6+100 ของทางหลวงหมายเลข 4170 (แยกพังกา) ซ้อนทับกับถนนท่าเรือไปเกาะแตน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของเทศบาลนครเกาะสมุย ในพื้นที่ตำบลตลิ่งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

จุดสิ้นสุดโครงการแห่งที่ 3 อยู่บริเวณ กม.9+000 ของทางหลวงหมายเลข 4170 ท้ายอ่าวหินลาด ซึ่งเป็นพื้นที่โล่งทำเกษตรกรรม ในพื้นที่ตำบลตลิ่งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

รูปที่ 5 ทางเลือกตำแหน่งจุดสิ้นสุดโครงการ

6.3 แนวสายทางเลือกเบื้องต้นของโครงการ

เมื่อพิจารณาข้อจำกัดด้านกายภาพและความเป็นไปได้ในการกำหนดแนวเส้นทางทั้งบริเวณฝั่งแผ่นดินอำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี และอำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช รวมถึงจุดต่อเชื่อมบนเกาะสมุยแล้ว สามารถกำหนดแนวทางเลือกที่เป็นไปได้ 7 แนวทางเลือก ดังนี้

<u>แนวทางเลือกที่ 1</u> แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณ กม.30+700 ของทางหลวงหมายเลข 4142 ในพื้นที่ตำบลดอนสัก อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี ถัดจากทางเข้าท่าเรือราชาเฟอร์รี่ประมาณ 3 กิโลเมตร แนวเส้นทางมุ่งหน้าทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และเบนไปทางด้านซ้ายตัดผ่านถนนท้องถิ่นสายบ้านนางกำ เพื่ออ้อมหลบพื้นที่ชุมชนบริเวณชายหาดบ้านนางกำ แล้วมุ่งตรงเข้าเชื่อมเกาะสมุยบริเวณทิศเหนือของอ่าวพังกา ตัดผ่านพื้นที่ภูเขาบางส่วนและมีจุดสิ้นสุดอยู่บริเวณ กม.5+650 ของทางหลวงหมายเลข 4170 ในพื้นที่ตำบลตลิ่งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ระยะทางรวม 28.62 กิโลเมตร

<u>แนวทางเลือกที่ 2</u> แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณ กม.30+700 ของทางหลวงหมายเลข 4142 ในพื้นที่ตำบลดอนสัก อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี ถัดจากทางเข้าท่าเรือราชาเฟอร์รี่ประมาณ 3 กิโลเมตร แนวเส้นทางมุ่งหน้าทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และเบนไปทางด้านซ้ายตัดผ่านถนนท้องถิ่นสายบ้านนางกำ เพื่ออ้อมหลบพื้นที่ชุมชนบริเวณชายหาดบ้านนางกำ แล้วมุ่งตรงเข้าเชื่อมเกาะสมุยบริเวณถนนท่าเรือไปเกาะแตน ซ้อนทับกับถนนท้องถิ่นในความดูแลของเทศบาลนครเกาะสมุย และมีจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บริเวณ กม.6+100 ของทางหลวงหมายเลข 4170 (แยกพังกา) ในพื้นที่ตำบลตลิ่งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ระยะทางรวม 29.03 กิโลเมตร

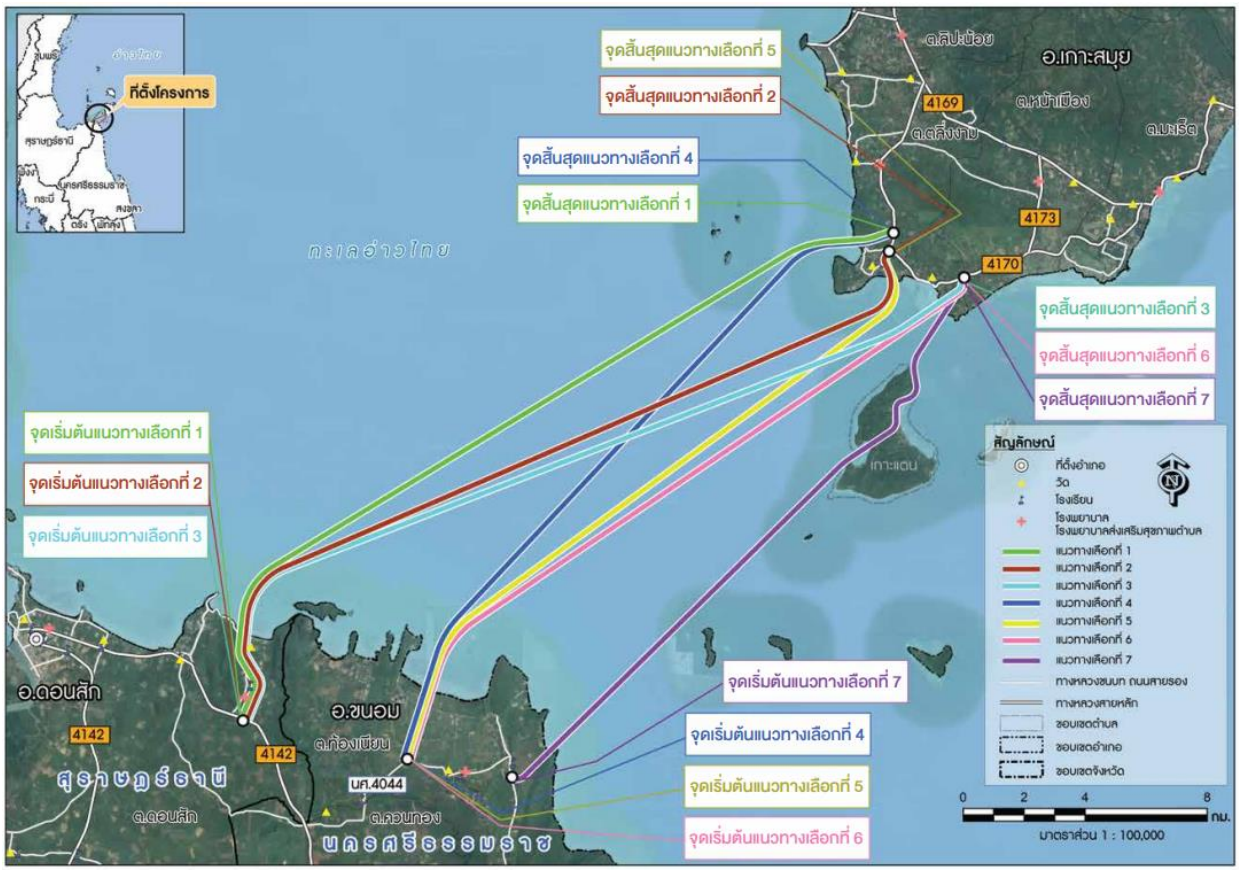
<u>แนวทางเลือกที่ 3</u> แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณ กม.30+700 ของทางหลวงหมายเลข 4142 ในพื้นที่ตำบลดอนสัก อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี ถัดจากทางเข้าท่าเรือราชาเฟอร์รี่ประมาณ 3 กิโลเมตร แนวเส้นทางมุ่งหน้าทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และเบนไปทางด้านซ้ายตัดผ่านถนนท้องถิ่นสายบ้านนางกำ เพื่ออ้อมหลบพื้นที่ชุมชนบริเวณชายหาดบ้านนางกำ แล้วมุ่งตรงเข้าเชื่อมเกาะสมุยบริเวณพื้นที่โล่งสวนมะพร้าวช่วงท้ายของอ่าวหินลาด และมีจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บริเวณ กม.9+000 ของทางหลวงหมายเลข 4170 ในพื้นที่ตำบลตลิ่งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ระยะทางรวม 29.92 กิโลเมตร

<u>แนวทางเลือกที่ 4</u> แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณ กม.4+900 ของทางหลวงชนบทหมายเลข นศ.4044 ในพื้นที่ตำบลท้องเนียน อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช บริเวณแยกแหลมประทับ แนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่สวนปาล์ม ผ่านอ่าวประทับ แล้วมุ่งตรงเข้าเชื่อมเกาะสมุยบริเวณทิศเหนือของอ่าวพังกา ตัดผ่านพื้นที่ภูเขาบางส่วนและมีจุดสิ้นสุดอยู่บริเวณ กม.5+650 ของทางหลวงหมายเลข 4170 ในพื้นที่ตำบลตลิ่งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ระยะทางรวม 24.38 กิโลเมตร

<u>แนวทางเลือกที่ 5</u> แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณ กม.4+900 ของทางหลวงชนบทหมายเลข นศ.4044 ในพื้นที่ตำบลท้องเนียน อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช บริเวณแยกแหลมประทับ แนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่สวนปาล์ม ผ่านอ่าวประทับ แล้วมุ่งตรงเข้าเชื่อมเกาะสมุยบริเวณถนนท่าเรือไปเกาะแตน ซ้อนทับกับถนนท้องถิ่นในความดูแลของเทศบาลนครเกาะสมุย และมีจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บริเวณ กม.6+100 ของทางหลวงหมายเลข 4170 (แยกพังกา) ในพื้นที่ตำบลตลิ่งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ระยะทางรวม 24.24 กิโลเมตร

<u>แนวทางเลือกที่ 6</u> แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณ กม.4+900 ของทางหลวงชนบทหมายเลข นศ.4044 ในพื้นที่ตำบลท้องเนียน อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช บริเวณแยกแหลมประทับ แนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่สวนปาล์ม ผ่านอ่าวประทับ แล้วมุ่งตรงเข้าเชื่อมเกาะสมุยบริเวณพื้นที่โล่งสวนมะพร้าวช่วงท้ายของอ่าวหินลาด และมีจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บริเวณ กม.9+000 ของทางหลวงหมายเลข 4170 ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลตลิ่งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ระยะทางรวม 24.76 กิโลเมตร

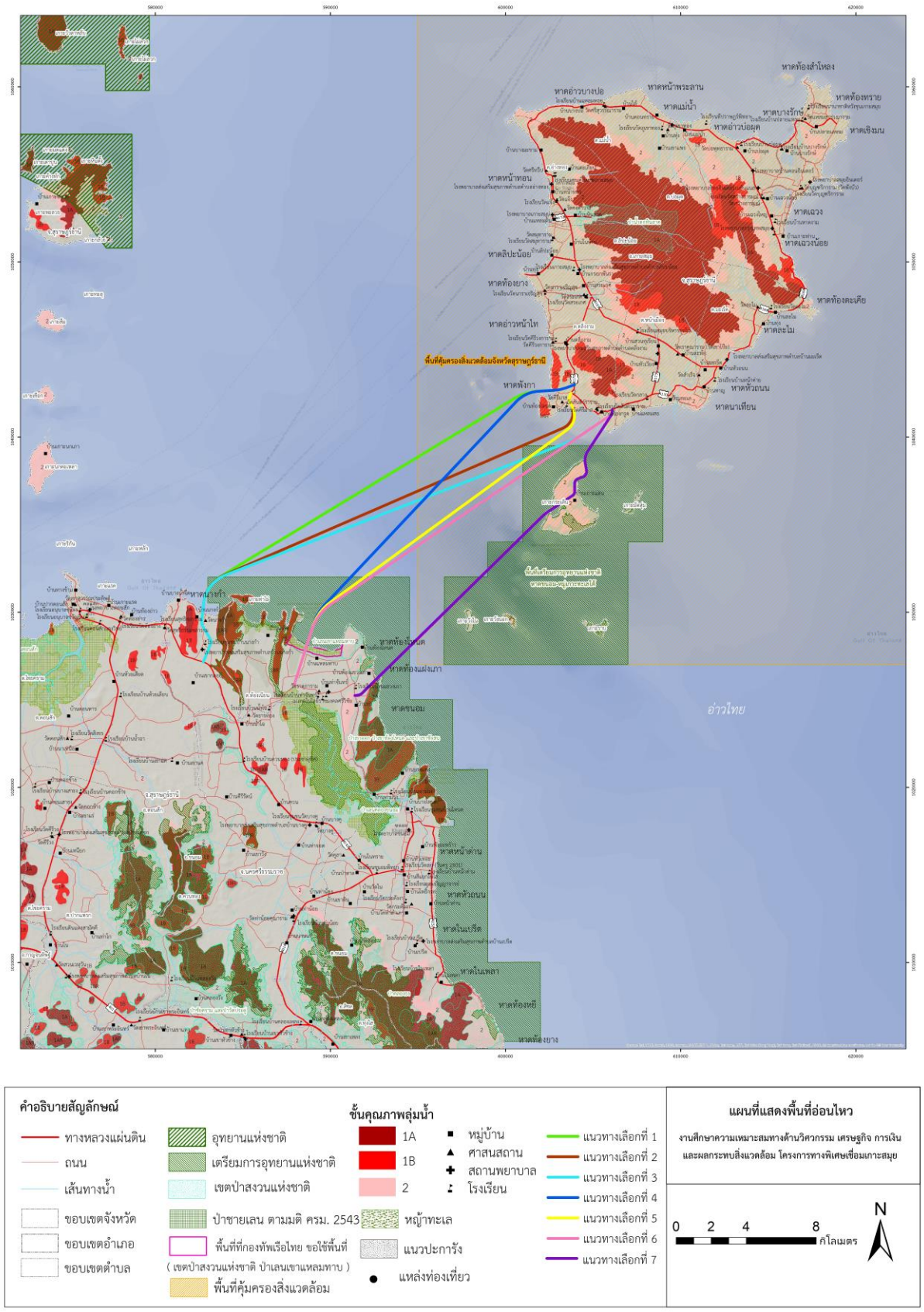
<u>แนวทางเลือกที่ 7</u> แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณ กม.9+400 ของทางหลวงชนบทหมายเลข นศ.4044 ในพื้นที่ตำบลท้องเนียน อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช มุ่งตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่หาดแขวงเภาแล้วมุ่งหน้าเชื่อมเกาะแตน ก่อนมุ่งตรงเข้าเชื่อมเกาะสมุยบริเวณพื้นที่โล่งสวนมะพร้าวช่วงท้ายของอ่าวหินลาด และมีจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บริเวณ กม.9+000 ของทางหลวงหมายเลข 4170 ในพื้นที่ตำบลตลิ่งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ระยะทางรวม 22.72 กิโลเมตร



รูปที่ 6 แนวสายทางเลือกเบื้องต้นของโครงการ

6.4 การตรวจสอบข้อจำกัดในพื้นที่โครงการกับกฎหมายและระเบียบการใช้ประโยชน์พื้นที่

การตรวจสอบข้อมูลในพื้นที่โครงการกับกฎหมายและระเบียบการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของหน่วยงานต่าง ๆ และพื้นที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม พื้นที่ป่าไม้ พื้นที่อุทยานแห่งชาติ พื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่การปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตร เป็นต้น โดยจะนำเสนอรายละเอียดความสอดคล้องของการใช้ประโยชน์พื้นที่โครงการกับกฎหมาย ระเบียบที่ต้องปฏิบัติเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในเบื้องต้น ประเด็นสำคัญในการกำหนดแนวสายทางเลือก รวมถึงโอกาสของการที่จะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ประกอบด้วยข้อจำกัดด้านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ซึ่งในพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่ต้องพิจารณาถึงความเป็นต้นน้ำลำธารที่สำคัญ นอกจากนี้ยังพบว่ามีพื้นที่บางส่วนอยู่ในพื้นที่เตรียมการอุทยานแห่งชาติหาดขนอม-หมู่เกาะทะเลใต้ และปัจจุบันยังเป็นพื้นที่ประกาศเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครอง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม จังหวัดสุราษฎร์ธานี พ.ศ. 2557 รวมทั้งพื้นที่ทางทะเลและชายฝั่งตรวจสอบพบข้อมูลเบื้องต้นที่มีพื้นที่ป่าชายเลน แนวปะการัง และหญ้าทะเล ดังแสดงข้อมูลแผนที่ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สำคัญและข้อจำกัดเชิงพื้นที่ ดังนี้



รูปที่ 7 แผนที่ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สำคัญและข้อจำกัดเชิงพื้นที่

7. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

7.1 งานประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ

การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังนี้

1) เว็บไซต์หลักของโครงการ : www.sumuibridge.com
2) เว็บไซต์สำนักนายกรัฐมนตรี : www.publicconsultation.opm.go.th
3) เว็บไซต์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย : www.exat.co.th
4) สื่อสิ่งพิมพ์ประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เช่น วีดิทัศน์ บอร์ดนิทรรศการ แผ่นพับ และเอกสารประกอบการประชุม เป็นต้น
5) ป้ายประกาศประชาสัมพันธ์โครงการที่จังหวัด อำเภอ และในชุมชนท้องถิ่น และโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ เป็นต้น
6) การประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อออนไลน์ เช่น Facebook : โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย และ Line : Samui bridge

7.2 งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

งานการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการให้ประชาชนทราบ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มแรกและในระหว่างการดำเนินการศึกษาเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่อง ในรูปแบบของการจัดประชุมใหญ่และการจัดประชุมกลุ่มย่อย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐและประชาชนในท้องถิ่น องค์กรเอกชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ ได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็น ดังนี้

- **การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานราชการต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ :** เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ศึกษา และรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ดำเนินการระหว่างวันที่ 20-23 มิถุนายน 2566

กทพ. เข้าพบ นายอภินันท์ เผือกผ่อง ผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช
21 มิถุนายน 2566
ณ ศาลากลางจังหวัดนครศรีธรรมราช

กทพ. เข้าพบ นายนันธวัช เจริญวรรณ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสุราษฎร์ธานี
22 มิถุนายน 2566
ณ ศาลากลางจังหวัดสุราษฎร์ธานี

สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 11 (สุราษฎร์ธานี) สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ ที่ 4 (สุราษฎร์ธานี) หอการค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี

สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดนครศรีธรรมราช

หอการค้าจังหวัดนครศรีธรรมราช

เทศบาลตำบลท้องเนียน อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช

นายอำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช

สมาคมประมงอำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช

- **แผนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)** เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็นของโครงการ รวมถึงแนวสายทางเลือก ขอบเขต และแนวทางการศึกษาของโครงการ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษา และการพัฒนาโครงการ โดยกำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 8-10 สิงหาคม 2566 ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดสุราษฎร์ธานี และอำเภอเกาะสมุย

- **แผนการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (เพื่อคัดเลือกแนวเส้นทาง)** เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ แนวทางการศึกษา การคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสม และเพื่อรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษา และการพัฒนาโครงการ

- **แผนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม)** เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ แนวทางการศึกษา การคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสม และเพื่อรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษา และการพัฒนาโครงการ

- **แผนการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (เพื่อหารือมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ)** เพื่อชี้แจงผลการศึกษาโครงการ แนวสายทางที่เหมาะสม และเสนอแนะมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และเพื่อรับฟังข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมสำคัญที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และแนวทาง/มาตรการในการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น

- **แผนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (สรุปผลการศึกษา)** เพื่อนำเสนอผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม และเพื่อรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษา ซึ่งโครงการจะนำไปพิจารณาประกอบการจัดทำรายงาน และปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมให้ครบถ้วนสมบูรณ์

8. ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

<u>บริษัทที่ปรึกษาด้านวิศวกรรมและประมาณราคา</u>

บริษัท เอเซี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
90/18-90/20 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500
โทรศัพท์ : 0 2636 7510

<u>บริษัทที่ปรึกษาด้านวิศวกรรมงานทาง</u>

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37 แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
โทรศัพท์ : 0 2975 9300

<u>บริษัทที่ปรึกษาด้านวิศวกรรมโครงสร้างสะพาน งานสถาปัตยกรรม และงานสำรวจและจัดกรรมสิทธิ์</u>

บริษัท เอพซิลอน จำกัด
335 หมู่ 3 อาคาร เอพซิลอน ถนนบางกรวยไทรน้อย ตำบลบางรักพัฒนา
อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110
โทรศัพท์ : 0 2920 9930

<u>บริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน</u>

บริษัท เทสโก้ จำกัด
21/11-14 ถนนสุขุมวิท ซอยสุขุมวิท 18 แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110
โทรศัพท์ : 0 2258 1320 ต่อ 501

<u>หน่วยงานเจ้าของโครงการ</u>

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม
อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง
กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ : 0 2558 9800 ต่อ 24162, 26413

<u>ช่องทางการติดต่อรับข้อมูลของโครงการตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ ผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังนี้</u>

เว็บไซต์โครงการ
www.samuibridge.com

เฟซบุ๊กโครงการ
โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

ไลน์โครงการ
Samui bridge

สถานะโครงการและแผนการดำเนินงานโครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ลงนามจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2566 ระยะเวลาดำเนินการศึกษา 720 วัน (24 เดือน) ก่อนขออนุมัติรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และขออนุมัติดำเนินโครงการต่อไป ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเริ่มงานก่อสร้างได้ในปี พ.ศ. 2571 และเปิดให้บริการปลายปี พ.ศ. 2575

START

ปี พ.ศ. 2566 – 2568
ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม และขออนุมัติดำเนินโครงการ

ปี พ.ศ. 2571
ดำเนินการก่อสร้าง โครงการ

ปี พ.ศ. 2575
เปิดใช้บริการ

END

แผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

START

1. การประชุม ครั้งที่ 1 **8 – 10 ส.ค. 66**
   การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)
   เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขต การศึกษา พื้นที่ศึกษา
2. ประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 **ก.ย. – พ.ย. 66**
   การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (เพื่อคัดเลือกแนวเส้นทาง)
   นำเสนอแนวเส้นทางเลือกและเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ และเปิดให้เสนอความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
3. การประชุม ครั้งที่ 2 **ธ.ค. 66 – ม.ค. 67**
   การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม)
   นำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ และผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
4. ประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 **มี.ค. – พ.ค. 67**
   การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (เพื่อหามาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ)
   รับฟังความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเปิดให้เสนอความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
5. การประชุม ครั้งที่ 3 **ก.ย. – ต.ค. 67**
   การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (สรุปผลการศึกษา)
   นำเสนอผลการศึกษาทั้งหมด ทั้งรายละเอียดโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

END

- กระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จะเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดโครงการ
- โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างชัดเจนและมีความโปร่งใส
- ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของโครงการครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน

หน่วยงานเจ้าของโครงการ :

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ
เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ : 0 2558 9800 ต่อ 24162, 26413

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาในการดำเนินงาน

ด้านวิศวกรรมและประมาณราคา

บริษัท เอเซี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด
90/18-90/20 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม
เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500
โทรศัพท์ : 0 2636 7510

ด้านวิศวกรรมงานทาง

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37 แขวงวงศ์สว่าง
เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
โทรศัพท์ : 0 2975 9300

ด้านวิศวกรรมโครงสร้างสะพาน งานสถาปัตยกรรม และงานสำรวจและจัดกรรมสิทธิ์

บริษัท เอพซิลอน จำกัด
335 หมู่ 3 อาคาร เอพซิลอน
ถนนบางกรวยไทรน้อย ตำบลบางรักพัฒนา
อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี 11110
โทรศัพท์ : 0 2920 9930

ด้านสิ่งแวดล้อม ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท เทสโก้ จำกัด
21/11-14 ถ.สุขุมวิท ซอยสุขุมวิท 18
แขวงคลองเตย เขตคลองเตย
กรุงเทพมหานคร 10110
โทรศัพท์ : 0 2258 1320 ต่อ 501

www.samuibridge.com
โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย
Samui bridge

กระทรวงคมนาคม
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

องค์กรนวัตกรรมเพื่อการเดินทาง
และคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

จัดทำโดย :

สิงหาคม 2566

EXAT
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

เกาะสมุย เป็นเกาะที่มีชื่อเสียงโด่งดังไปทั่วโลก ซึ่งนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติต่างขนานนามให้เกาะสมุยว่าเป็น**"สวรรค์กลางอ่าวไทย"** เนื่องจากเกาะสมุยมีความอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มีความโดดเด่น สวยงาม มีเสน่ห์แตกต่างกันไป ไม่ว่าจะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงาม อาทิเช่น น้ำทะเลใสบริสุทธิ์ หาดทรายขาวทอดยาวไปกับทิวต้นมะพร้าวริมชายหาด และนอกจากธรรมชาติชายทะเลแล้ว ยังมีน้ำตกที่น้ำใสเย็นเกือบตลอดทั้งปี มีแหล่งท่องเที่ยวที่แสดงถึงศิลปวัฒนธรรมของชาวท้องถิ่น

เกาะสมุยเป็นเมืองที่มีศักยภาพในการพัฒนาและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ **"การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้"** ตามแผนยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญเกี่ยวข้องกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดนครศรีธรรมราช แต่ในปัจจุบันสามารถเดินทางได้เพียง 2 เส้นทาง คือ ทางอากาศและทางน้ำ ซึ่งมีข้อจำกัดด้านปริมาณและจำนวนเที่ยวในการให้บริการ ส่งผลกระทบต่อความสะดวกสบายในการเดินทาง และกระทบต่อภาคธุรกิจท่องเที่ยว ซึ่งเป็นธุรกิจหลักของเกาะสมุย นอกจากนี้ หากมีกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินที่ต้องเดินทางมายังจังหวัดสุราษฎร์ธานีหรือจังหวัดนครศรีธรรมราชในกรณีที่จำเป็นเร่งด่วน ก็ไม่สามารถเดินทางได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงหน้ามรสุมที่ไม่สามารถเดินทางด้วยเรือ ซึ่งการมีสะพานเชื่อมข้ามเกาะจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางได้

วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อศึกษาความเหมาะสม ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม	01
เพื่อสำรวจและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) **และออกแบบกรอบรายละเอียด** (Definitive Design)	02
เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการ**ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม** (Environmental Impact Assessment : EIA)	03
เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้ **เอกชนร่วมลงทุนโครงการ** ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562	04
เพื่อจัดทำการทดสอบ **ความสนใจของนักลงทุน** (Market Sounding)	05
เพื่อจัดทำกรอบสาระสำคัญ**เอกสารข้อเสนอเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน** และร่างสัญญาการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการ	06

โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย จะเป็นทางเลือกให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก ปลอดภัย ในการเดินทางสู่เกาะสมุยได้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคมและเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางไปยังเกาะสมุย และส่งเสริมการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

ขอบเขตการดำเนินงาน

งานส่วนที่ 1
งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. งานศึกษาความสอดคล้องของโครงการต่อนโยบายและยุทธศาสตร์ระดับนโยบาย
2. งานศึกษาด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยว
3. งานศึกษาด้านวิศวกรรมจราจรและแหล่ง
4. งานศึกษาด้านวิศวกรรม
5. งานศึกษาวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ การเงิน รูปแบบการลงทุน และการบริการโครงการ
6. งานศึกษาด้านการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ต่อโครงการ
7. งานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)

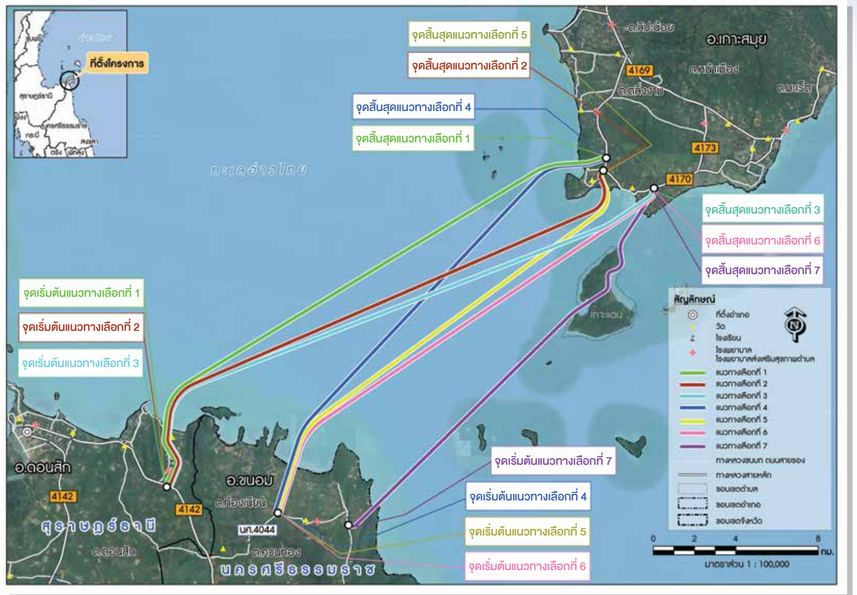
งานส่วนที่ 2
งานสำรวจและออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)
1. งานสำรวจสถาพภูมิประเทศ (Topographic Survey) และระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์
2. งานสำรวจวิศวกรด้านสารพรอบัติหลัก
3. งานสำรวจด้านธรณีวิทยาและวิศวกรรมปฐพี
4. งานสำรวจและจัดทำข้อมูลการจัดกระบวนสิทธิ์ที่ดิน
5. งานออกแบบกรอบรายละเอียด (Definitive Design)
   - งานจัดทำแผนที่แสดงสถาพภูมิประเทศ
   - งานประสานงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
   - งานออกแบบกรอบรายละเอียดทางพิเศษ
   - งานออกแบบกรอบรายละเอียดโครงสร้างอาคาร
   - งานออกแบบกรอบรายละเอียดระบบงานทางพิเศษ
   - งานด้านมิสการงานด้านสาธารณูปโภค
   - งานประมาณการก่อสร้างและบำรุงรักษา
   - งานประมาณการด้านมูลค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและบำรุงรักษา
   - งานจัดทำแบบมาตรฐาน และรายการประกอบแบบ
   - งานจัดทำแบบสรุป (Drawings)

งานส่วนที่ 3
งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน
1. **งานแผนแม่บทข้อมูลของโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน**
   - แผนประชาสัมพันธ์ต่างๆ
   - จัดการประชุมใหญ่ 3 ครั้ง
   - จัดประชุมกลุ่มย่อย
   เพื่อให้เข้าหน้าที่ของรัฐ ประชาชนในท้องถิ่น ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็น
2. **งานประชาสัมพันธ์โครงการ**
   - สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ
   - แผ่นประชาสัมพันธ์ลูกเดิม
   - สร้างความสัมพันธ์กับเรื่องมวลชน
   - เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ข้อมูล
   - วีดีทัศน์นิทรรศการศึกษา

งานส่วนที่ 4
งานศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสม**การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการ** รวมถึงการประเมิน**ความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding)**

งานส่วนที่ 5
งานจัดทำกรอบสาระสำคัญของเอกสาร**จัดเสนอเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนและร่างสัญญาการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการ**

แนวสายทางเลือกของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย



แนวสายทางเลือกของโครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

เมื่อพิจารณาข้อจำกัดด้านกายภาพและความเป็นไปได้ในการกำหนดแนวเส้นทางทั้งบริเวณฝั่งแผ่นดิน ตำบลดอนสัก อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี และตำบลท้องเนียน อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช รวมถึงจุดต่อเชื่อมบนเกาะสมุย บริเวณพื้นที่ตำบลคลังงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานีแล้ว กำหนดแนวทางเลือกที่เป็นไปได้ 7 แนวทางเลือก ดังนี้

แนวเส้นทางเลือกที่ 1
จุดเริ่มต้น อยู่บริเวณ กม.30+700 ของทางหลวงหมายเลข 4142
ในพื้นที่ตำบลดอนสัก ถัดจากทางเข้าท่าเรือราชาเฟอร์รี่ประมาณ 3 กิโลเมตร แนวเส้นทางมุ่งหน้าทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และไปตัดผ่านถนนท้องถิ่นสายบ้านนางำ เพื่ออ้อมหลบพื้นที่ชุมชนบริเวณชายหาดบ้านนางำ แล้วมุ่งตรงเข้าเชื่อมเกาะสมุยบริเวณทิศเหนือของอ่าวพังกา ตัดผ่านพื้นที่ภูเขาบางส่วน
จุดสิ้นสุด อยู่บริเวณ กม.5+650 ของทางหลวงหมายเลข 4170
ในพื้นที่ตำบลคลังงาม อำเภอเกาะสมุย ระยะทางรวม 28.62 กิโลเมตร
แนวเส้นทางนี้มีผลกระทบต่อชุมชนน้อย

แนวเส้นทางเลือกที่ 2
จุดเริ่มต้น อยู่บริเวณ กม.30+700 ของทางหลวงหมายเลข 4142
ในพื้นที่ตำบลดอนสัก ถัดจากทางเข้าท่าเรือราชาเฟอร์รี่ประมาณ 3 กิโลเมตร แนวเส้นทางมุ่งหน้าทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และไปตัดผ่านถนนท้องถิ่นสายบ้านนางำ เพื่ออ้อมหลบพื้นที่ชุมชนบริเวณชายหาดบ้านนางำ แล้วมุ่งตรงเข้าเชื่อมเกาะสมุยบริเวณถนนท่าเรือไปเกาะแตน
จุดสิ้นสุด อยู่บริเวณ กม.6+100 ของทางหลวงหมายเลข 4170 (แยกพังกา)
ในพื้นที่ตำบลคลังงาม ระยะทางรวม 29.03 กิโลเมตร และเนื่องจากถนนท้องถิ่นที่มีเขตทางแคบ แนวเส้นทางนี้จึงมีผลกระทบด้านการเวนคืนต่อชุมชนตลอดแนวถนนท้องถิ่น

แนวเส้นทางเลือกที่ 3
จุดเริ่มต้น อยู่บริเวณ กม.30+700 ของทางหลวงหมายเลข 4142
ในพื้นที่ตำบลดอนสัก ถัดจากทางเข้าท่าเรือราชาเฟอร์รี่ประมาณ 3 กิโลเมตร แนวเส้นทางมุ่งหน้าทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และไปตัดผ่านถนนท้องถิ่นสายบ้านนางำ เพื่ออ้อมหลบพื้นที่ชุมชนบริเวณชายหาดบ้านนางำ แล้วมุ่งตรงเข้าเชื่อมเกาะสมุยบริเวณพื้นที่ไล่งสวนมะพร้าวช่วงท้ายของอ่าวหินลาด
จุดสิ้นสุด อยู่บริเวณ กม.9+000 ของทางหลวงหมายเลข 4170
ในพื้นที่ตำบลคลังงาม ระยะทางรวม 29.92 กิโลเมตร แนวเส้นทางนี้มีผลกระทบต่อชุมชนน้อย

แนวเส้นทางเลือกที่ 4
จุดเริ่มต้น อยู่บริเวณ กม.4+900 ของทางหลวงชนบทหมายเลข บศ.4044
ในพื้นที่ตำบลท้องเนียน บริเวณแยกแหลมประทับ แนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่สวนปาล์ม ผ่านอ่าวประทับ แล้วมุ่งตรงเข้าเชื่อมเกาะสมุยบริเวณถนนท่าเรือไปเกาะแตน
จุดสิ้นสุด อยู่บริเวณ กม.5+650 ของทางหลวงหมายเลข 4170
ในพื้นที่ตำบลคลังงาม ระยะทางรวม 24.38 กิโลเมตร
แนวเส้นทางนี้มีผลกระทบต่อชุมชนน้อย

แนวเส้นทางเลือกที่ 5
จุดเริ่มต้น อยู่บริเวณ กม.4+900 ของทางหลวงชนบทหมายเลข บศ.4044
ในพื้นที่ตำบลท้องเนียน บริเวณแยกแหลมประทับ แนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่สวนปาล์ม ผ่านอ่าวประทับ แล้วมุ่งตรงเข้าเชื่อมเกาะสมุยบริเวณถนนท่าเรือไปเกาะแตน
จุดสิ้นสุด อยู่บริเวณ กม.6+100 ของทางหลวงหมายเลข 4170 (แยกพังกา)
ในพื้นที่ตำบลคลังงาม ระยะทางรวม 24.24 กิโลเมตร และเนื่องจากถนนท้องถิ่นที่มีเขตทางแคบ แนวเส้นทางนี้จึงมีผลกระทบด้านการเวนคืนต่อชุมชนตลอดแนวถนนท้องถิ่น

แนวเส้นทางเลือกที่ 6
จุดเริ่มต้น อยู่บริเวณ กม.4+900 ของทางหลวงชนบทหมายเลข บศ.4044
ในพื้นที่ตำบลท้องเนียน บริเวณแยกแหลมประทับ แนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่สวนปาล์ม ผ่านอ่าวประทับ แล้วมุ่งตรงเข้าเชื่อมเกาะสมุยบริเวณพื้นที่ไล่งสวนมะพร้าวช่วงท้ายของอ่าวหินลาด
จุดสิ้นสุด อยู่บริเวณ กม.9+000 ของทางหลวงหมายเลข 4170
ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลคลังงาม ระยะทางรวม 24.76 กิโลเมตร แนวเส้นทางนี้มีผลกระทบต่อชุมชนน้อย

แนวเส้นทางเลือกที่ 7
จุดเริ่มต้น อยู่บริเวณ กม.9+900 ของทางหลวงชนบทหมายเลข บศ.4044
ในพื้นที่ตำบลท้องเนียน มุ่งตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่หาดแหวงเกา แล้วมุ่งหน้าเชื่อมเกาะสมุย บริเวณพื้นที่ไล่งสวนมะพร้าวช่วงท้ายของอ่าวหินลาด
จุดสิ้นสุด อยู่บริเวณ กม.9+000 ของทางหลวงหมายเลข 4170
ในพื้นที่ตำบลคลังงาม ระยะทางรวม 22.72 กิโลเมตร แนวเส้นทางมีผลกระทบต่อเกาะแตนและมีระยะทางสั้นที่สุด

ทางเลือกจุดเริ่มต้นโครงการ

บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ มีพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ 3 แห่ง ดังนี้

จุดเริ่มต้นโครงการแห่งที่ 1
อยู่บริเวณ กม.30+700 ของทางหลวงหมายเลข 4142
ในพื้นที่ ต.ดอนสัก อ.ดอนสัก จ.สุราษฎร์ธานี ถัดจากทางเข้าท่าเรือราชาเฟอร์รี่ ประมาณ 3 กิโลเมตร

จุดเริ่มต้นโครงการแห่งที่ 2
อยู่บริเวณ กม.4+900 ของทางหลวงชนบทหมายเลข บศ.4044
ในพื้นที่ ต.ท้องเนียน อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช
บริเวณแยกแหลมประทับ

จุดเริ่มต้นโครงการแห่งที่ 3
อยู่บริเวณ กม.9+400 ของทางหลวงชนบทหมายเลข บศ.4044
ในพื้นที่ ต.ท้องเนียน อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช

ทางเลือกจุดสิ้นสุดโครงการ

บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ มีพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ 3 แห่ง ดังนี้

จุดสิ้นสุดโครงการแห่งที่ 1
อยู่บริเวณ กม.5+650 ของทางหลวงหมายเลข 4170
ด้านเหนือด่านพังกา ในพื้นที่ ต.คลังงาม อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี

จุดสิ้นสุดโครงการแห่งที่ 2
อยู่บริเวณ กม.6+100 ของทางหลวงหมายเลข 4170 (แยกพังกา)
ช้อนทับกับถนนท่าเรือไปเกาะแตน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของเทศบาลนครเกาะสมุย ในพื้นที่ ต.คลังงาม อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี

จุดสิ้นสุดโครงการแห่งที่ 3
อยู่บริเวณ กม.9+000 ของทางหลวงหมายเลข 4170
ก่อนทางแยกต่างระดับหินลาด ซึ่งเป็นพื้นที่ไล่งทำเกษตรกรรม ในพื้นที่ ต.คลังงาม อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี