



กรมทางหลวงชนบท

โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนเฉลิมบูรพาชลิต ช่วงจันทบุรี - ตราด จ.จันทบุรี, ตราด

เดือนตุลาคม 2569

สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท ร่วมกับแขวงทางหลวงชนบทตราด และแขวงทางหลวงชนบทจันทบุรี ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนเฉลิมบูรพาชลิต ช่วงจันทบุรี - ตราด จ.จันทบุรี, ตราด เมื่อวันที่ 2 - 3 ตุลาคม 2569 จำนวน 4 เวที ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 จังหวัด ผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 398 คน (รวมกรมทางหลวงชนบท แขวงทางหลวงชนบท กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา และผ่านระบบ Zoom Meeting) ทั้งนี้ผู้เข้าร่วมประชุมทั้ง 4 เวที ประกอบด้วย หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานศึกษา ศาสนสถาน สถานบริการด้านสาธารณสุข องค์กรเอกชน สื่อมวลชน ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่โครงการ และประชาชนทั่วไป ที่สนใจโครงการ

โดยมีนายกษมน สมชัย วิศวกรโยธาชำนาญการ พร้อมด้วยผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการ แนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการ และรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)

เวทีที่ 1 เมื่อวันศุกร์ที่ 2 ตุลาคม 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ศาลาการเปรียญวัดบางกระดาน ตำบลบางปิด อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด





โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนเฉลิมบูรพาชลิต ช่วงจันทบุรี - ตราด จ.จันทบุรี, ตราด

กรมทางหลวงชนบท

เดือนตุลาคม 2569

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)

เวทีที่ 2 เมื่อวันศุกร์ที่ 2 ตุลาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ รัตนบุรี จันทบุรี โฮมสเตย์ ตำบลหนองขี้ม อำเภอสองพี่น้อง จังหวัดจันทบุรี



เวทีที่ 3 เมื่อวันเสาร์ที่ 3 ตุลาคม 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ รัตนบุรี จันทบุรี โฮมสเตย์ ตำบลหนองขี้ม อำเภอสองพี่น้อง จังหวัดจันทบุรี



เวทีที่ 4 เมื่อวันเสาร์ที่ 3 ตุลาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ ศาลาประชาคม หมู่ที่ 4 บ้านอ่างกระป่อง ตำบลท่าโสม อำเภอเขาสมิง จังหวัดตราด





สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) “เวทีที่ 1”

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/ด้านรายละเอียดโครงการ	
1. จากการพบปะหารือในช่วงที่ผ่านมา พบว่าในช่วงที่ก่อสร้างสะพานขึ้นฝั่ง จังหวัดตราดมี 2 แนวทางเลือกหลัก คือ แนวทางเลือกที่ 1 ขึ้นบริเวณของหาดทรายขาว หมู่ที่ 5 บ้านปากคลอง ตำบลบางปิด จะมีผลกระทบค่อนข้างมาก ส่วนแนวทางเลือกที่ 2 และ 3 บริเวณหมู่ที่ 4 บ้านอ่างกระป่อง ตำบลท่าโสม จะมีผลกระทบน้อยกว่า ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประชาชนในพื้นที่ เนื่องจากเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรง อาจจะได้ประโยชน์ในส่วนการท่องเที่ยว เช่น บังกะโล คาเฟ่ แหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
2. โครงการนี้เคยมีการศึกษา ตั้งแต่ปี 2549-2550 จุดเริ่มต้นตั้งแต่ตำบลเกาะเปริดเลียบทะเลมาจนข้ามปากแม่น้ำเวฬุและข้ามมาขึ้นยังบริเวณบ้านบางกระดาน ตำบลบางปิด แต่มีการคัดค้านแผนการดำเนินงานดังกล่าว ดังนั้นวันนี้ประชาชนสามารถเสนอความคิดเห็นในการเลือกแนวเส้นทางได้ ทั้งนี้แนวเส้นทางที่เห็นด้วยมากที่สุดคือ แนวเส้นทางเลือกที่ 2 เนื่องจากไม่ตัดผ่านชุมชนหนาแน่น และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและบ้านเรือนประชาชนน้อยที่สุด อีกทั้งไม่ต้องไปเวนคืนที่ดินชาวบ้าน ไม่ต้องออก พร.ฎ. เวนคืน ให้อย่างยาก และสามารถก่อสร้างได้อย่างรวดเร็ว	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
3. หากการกำหนดแนวเส้นทางโครงการเชื่อมต่อบริเวณหาดทรายขาว มีข้อจำกัด เสนอให้พิจารณาแนวเส้นทางเชื่อมต่อบริเวณหาดทรายแดงเป็นอีกทางเลือกหนึ่ง เนื่องจากมีช่องเขาที่อาจใช้เป็นแนวเส้นทางผ่านไปเชื่อมต่อกับถนนที่มุ่งสู่บ้านบางกระดานได้	สำหรับแนวเส้นทางดังกล่าวที่เสนออยู่ติดกับพื้นที่ที่มีคดีความหรือข้อพิพาทเกี่ยวข้องกับกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (ทช.) ซึ่งเป็นข้อจำกัดต่อการดำเนินการอุทิศที่ดินเพื่อใช้เป็นเขตทางโครงการ จึงยังไม่สามารถกำหนดแนวเส้นทางเชื่อมต่อบริเวณดังกล่าวได้
4. ขอทราบความสูงของสะพานข้ามแม่น้ำเวฬุ และขอให้พิจารณาระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดในการออกแบบ เนื่องจากมีเรือที่มีเสากระโดงสูงประมาณ 40 - 45 เมตร สัญจรผ่านบริเวณบ้านอ่างกระป่อง จึงกังวลว่าหากช่องลอดใต้สะพานมีความสูงไม่เพียงพอ อาจทำให้เรือไม่สามารถสัญจรผ่านได้	ที่ปรึกษาจะดำเนินการสำรวจ พร้อมทั้งประสานขอข้อมูลระดับน้ำสูงสุด ข้อกำหนดช่องลอด และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือจากกรมเจ้าท่า เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาออกแบบระดับสะพานและความสูงช่องลอดใต้สะพาน โดยพิจารณาระยะทางในแนวตั้งระหว่างระดับน้ำสูงสุดกับส่วนต่ำสุดของโครงสร้างสะพาน รวมกับความสูงของเรือและเสากระโดงที่สัญจรผ่านบริเวณโครงการ เพื่อให้เรือสามารถผ่านได้อย่างปลอดภัย ทั้งนี้ ที่ปรึกษาขอรับข้อมูลความสูงเรือไปพิจารณาประกอบการออกแบบโครงการต่อไป
5. เนื่องจากแม่น้ำสายนี้มีศักยภาพ หากสะพานมีความสูงไม่เพียงพอ ทำให้เรือประมงหรือเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ไม่สามารถลอดได้ ดังนั้นขอให้ออกแบบสะพานให้มีความสูงเพียงพอ เพื่อรองรับการสัญจรทางน้ำและการท่องเที่ยวทางเรือในอนาคต	แนวเส้นทางโครงการถือเป็นเส้นทางหลักที่จะเปิดพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ทั้งสองฝั่งแม่น้ำและเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม ส่งเสริมธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เช่น ร้านอาหาร จุดจำหน่ายสินค้าเกษตร สินค้าประมง และรีสอร์ทชุมชน เป็นต้น เมื่อเทียบกับเส้นทางในปัจจุบันที่ต้องอ้อมระยะทางกว่า 60 กิโลเมตร ซึ่งโครงการจะร่นระยะทางเหลือประมาณ 12-13 กิโลเมตร จะช่วยลดต้นทุนการเดินทางและเปิดโอกาสทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้โครงการจะศึกษาและออกแบบสะพานให้มีความสูงที่เหมาะสมเพียงพอต่อการสัญจรของเรือในลำน้ำต่อไป



สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) “**เวทีที่ 1**” (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/ด้านรายละเอียดโครงการ (ต่อ)	
6. ขอให้โครงการออกแบบระบบความปลอดภัยและเครื่องหมายจราจรที่ชัดเจน ไม่เกิดจุดตัดอันตราย เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุของคนในพื้นที่ รวมถึงป้ายบอกทางและป้ายนำทางท่องเที่ยว ควรติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์จุดท่องเที่ยวและชุมชน เช่น ทางไปวัด จุดชมวิวกาญจนาภิเษก เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้สะดวกและเป็นประโยชน์แก่ชุมชนได้ นอกจากนี้ ขอให้มีการออกแบบพื้นที่ใช้สอยให้ชุมชนได้นำผลผลิตทางการเกษตร ประมงพื้นบ้าน มาจำหน่ายได้ และในการประชุมครั้งถัดไปขอให้โครงการนำแบบจำลองหรือทัศนียภาพที่เสร็จสมบูรณ์มานำเสนอให้ประชาชนได้เห็นภาพที่ชัดเจนด้วย	โครงการรับทราบข้อเสนอแนะ สำหรับพื้นที่ได้สะพานสามารถพัฒนาเป็นลานกิจกรรมหรือจุดค้าขายได้ ทั้งนี้ต้องประสานงานร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ในการดูแลรักษาความสะอาดและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อไม่ให้กลายเป็นพื้นที่รกร้าง แต่ทั้งนี้ต้องได้รับความยินยอมจากหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ และสำหรับภาพจำลอง 3 มิติ เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะนำมาเสนอให้ประชาชนได้เห็นภาพที่ชัดเจนยิ่งขึ้นในการประชุมครั้งต่อไป
7. แนวเส้นทางโครงการข้ามบริเวณปากแม่น้ำเวฬุ คือแนวเส้นทางใด	เบื้องต้นคาดว่าเป็นแนวเลือกที่ 3 ทั้งนี้ การประชุมในครั้งนี้นี้ยังเป็นการนำเสนอแนวทางเลือกแนวเส้นทางโครงการ โดยผลการสรุปแนวเส้นทางโครงการจะมานำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (ปัจฉิมนิเทศโครงการ) ต่อไป
ด้านการอุทกศาสตร์	
8. เหตุใดโครงการใช้การอุทกศาสตร์ที่ไม่ใช้การเวนคืนพื้นที่ทั้งที่มีงบประมาณควรจะมีค่าตอบแทนที่จะต้องเสียพื้นที่ของเขาที่เขาครอบครองมานานจะเกิดความยุติธรรมกว่า	เนื่องจากโครงการถนนบูรพาชลทิศ ทั้ง 2 ระยะก่อนหน้านี้ที่ดำเนินการมาใช้ในการอุทกศาสตร์ทั้งหมด ระยะที่ 3 (ระยะของโครงการ) กรมทางหลวงชนบทใช้แนวทางเดียวกันเพื่อความเสมอภาค แต่อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาขอรับข้อคิดเห็นไปนำเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทให้ได้รับทราบต่อไป
9. หากใช้แนวทางการเวนคืนที่ดิน โครงการจะเลือกเส้นทางที่ดีที่สุดได้ โดยไม่จำเป็นต้องไปหลบไปหลบมา ประชาชนก็ไม่เดือดร้อน หากขอให้อุทกศาสตร์อย่างเดียวผลกระทบจะตกที่ชาวบ้าน อย่างเช่นสะพานข้ามเกาะช้างก็มีงบประมาณ แต่ทั้งนี้ก็มีค่าผ่านทาง สำหรับความสูงของสะพาน ผู้แสดงความคิดเห็นให้ข้อมูลว่า การศึกษาครั้งก่อนกำหนดความสูงไว้ที่ 44 เมตร และมีประชาชนในพื้นที่เสนอให้เพิ่มความสูงอีกประมาณ 5 เมตร โดยระดับความสูงที่ต้องการไว้ประมาณ 50 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง จึงขอให้นำข้อมูลดังกล่าวมาพิจารณาประกอบการออกแบบสะพานในครั้งนี้ด้วย	สำหรับสะพานทางด่วนหรือทางพิเศษทำเพื่อเก็บเงินค่าผ่านทาง แต่ถนนเฉลิมบูรพาชลทิศเป็นถนนสาธารณะ ประชาชนใช้ประโยชน์โดยไม่เสียค่าผ่านทาง การคิดงบประมาณจึงเป็นคนละรูปแบบส่วนเรื่องสะพาน ช่วงสะพานยาว ๆ ถ้าเป็นสะพานช่วงธรรมดาช่วงละ 25 - 30 เมตร ต่อม่อจะมีความถี่และใช้งบประมาณต่ำ แต่หากทำสะพานช่วงยาว เช่น สะพานชิง หรือสะพานคานยี่น เพื่อให้ช่องลอดกว้างและสูง 30 - 40 เมตร งบประมาณจะสูงขึ้น โครงการนี้มีระยะทางรวมประมาณ 22 กิโลเมตร โดยคาดว่าเป็นสะพานกว่า 11 กิโลเมตร ถ้าสะพานสูงตลอดแนว งบประมาณจะสูงมาก ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะนำข้อกำหนดเรื่องความสูงเรือประมง และข้อกังวลเรื่องการเวนคืนที่ดิน เสนอต่อกรมทางหลวงชนบทต่อไป

ที่มา : **เวทีที่ 1** วันศุกร์ที่ 2 ตุลาคม 2569 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ศาลาการเปรียญวัดบางกระดาน ตำบลบางปิด อำเภอลือเมฆ จังหวัดตราด



สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) “**เวทีที่ 2**”

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/ด้านรายละเอียดโครงการ	
1. เห็นด้วยกับโครงการนี้ แต่เหตุใดจุดเริ่มต้นโครงการ เริ่มจากสี่แยกเขาช่องโกรน (ถนนเดิม) ทั้งนี้จุดเริ่มต้นควรเริ่มจากหมู่ที่ 6 บ้านปากคลอง ตำบลเกาะเปริด แล้วเลียบไปตามริมทะเลไปจนถึงสะพานคลองน้ำแดง เนื่องจากการตัดเส้นทางถนนใหม่ ระยะทาง 10 กว่ากิโลเมตรเท่ากัน แต่ผลประโยชน์ที่จะได้จากชาวบ้านที่อยู่ในพื้นที่เป็นพันไร่ อีกทั้งยังเป็นคันกันเขื่อน กันน้ำทะเลกรณีเกิดพายุใหญ่เข้ามาในพื้นที่ และไม่ต้องผ่านพื้นที่ใคร มีประโยชน์ต่อชาวบ้านได้มากกว่า ต่างจากถนนเก่าโครงการที่จะผ่านหมู่บ้าน ซึ่งเป็นชุมชนค่อนข้างจะหนาแน่น	แนวเส้นทางเลียบชายทะเล เป็นแนวเส้นทางที่หน่วยงานระดับจังหวัดเสนอมาเช่นกัน ทั้งนี้เมื่อพิจารณาแนวเส้นทางดังกล่าว พบว่ามี 2 เงื่อนไขที่กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (ทช.) ได้เสนอให้ควรเลี่ยงพื้นที่ดังกล่าว จึงไม่สามารถเลือกแนวเส้นทางดังกล่าวได้ ดังนี้ 1. บริเวณแยกเกาะเปริดมีบ้านเรือนอยู่หลายหลัง ซึ่งเป็นที่ดิน คทช. 2. มีพื้นที่สีแดง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีข้อพิพาทและมีการฟ้องร้องกันอยู่ และอยู่ในระหว่างการพิจารณาคดี ทั้งนี้ กรณีที่แนวเส้นทางโครงการเป็นแนวถนนเลียบชายทะเลจะไม่ใช้ถนนแต่จะเป็นรูปแบบสะพาน ซึ่งจะไม่สามารถเป็นถนนกันคลื่นได้ เนื่องจากต้องการให้น้ำขึ้นลงได้โดยสะดวกไม่กีดขวางทางไหลของน้ำ และทำให้การเข้าออกพื้นที่ของชาวบ้านเกิดความยากลำบากยิ่งขึ้น
2. เหตุใดจากอำเภอแหลมสิงห์มาตำบลเกาะเปริด จึงดำเนินการในรูปแบบถนนถมดินเลียบชายทะเลได้ ซึ่งมันไม่ได้ปิดกั้นทางน้ำ ปัจจุบันก็ยังทำนบกู้อยู่	ขอยกตัวอย่างสะพานข้ามปากน้ำประแส (สะพานประแสสิน) พอลงสะพานมาเดิมก็เป็นรูปแบบถนน ภายหลังโครงการต้องตัดรูปแบบถนนออก และทำเป็นโครงสร้างสะพาน เพื่อไม่ให้มีการปิดกั้นทางเดินของน้ำ
3. การที่ไม่ดำเนินการในพื้นที่สีแดงที่มีข้อพิพาท แต่ทำในพื้นที่ของชาวบ้านที่มีเอกสารสิทธิ์ โดยไม่ต้องเข้าไปในที่ดินของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (ทช.) ซึ่งได้ประโยชน์กับชาวบ้านมากกว่า อีกทั้งทำให้มูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้น	สำหรับมูลค่าการก่อสร้างในแนวเส้นทางเลียบชายทะเลตั้งแต่ กม. 0 ไปจนถึง กม. ที่สิ้นสุดโครงการ มูลค่าการก่อสร้างสูงมาก ทั้งนี้โครงการไม่ได้พิจารณาเรื่องการอุทกภัยดินเพียงอย่างเดียว แต่ต้องมีการวิเคราะห์ผลตอบแทนของโครงการร่วมด้วย หากโครงการมีค่าก่อสร้างที่สูงมากแล้วผลตอบแทนที่ไม่คุ้มค่า โครงการก็ไม่สามารถดำเนินการต่อได้ ดังนั้นหากมีถนนเดิมอยู่แล้วช่วงประมาณ 9 กิโลเมตรแรก และเทียบกับการเปิดพื้นที่ใหม่ แนวทางไหนจะคุ้มค่ากว่ากันในเรื่องของความคุ้มค่าในการลงทุน นอกจากนี้พื้นที่ที่เป็นริมทะเล ประชาชนจะเข้า-ออกพื้นที่บริเวณดังกล่าวยากลำบาก เนื่องจากไม่สามารถขึ้นลงสะพานได้ และหากเป็นถนนแบบถมดิน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีน้ำขึ้นน้ำลงในระยะ 50 เมตร จะเป็นการกีดขวางทางน้ำ ทั้งนี้การดำเนินการของโครงการต้องดำเนินการภายใต้ข้อกำหนดกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
4. ขอยืนยันข้อเสนอแนะให้โครงการใช้แนวเส้นทางเลียบชายทะเล และขอให้พิจารณาจุดเริ่มต้นบริเวณหมู่ที่ 6 บ้านปากคลอง และเลียบชายทะเลขอให้เป็นแนวคันดิน	ขอรับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และนำเสนอกรมทางหลวงชนบทต่อไป ทั้งนี้ ที่ปรึกษาฯ รับทราบข้อเสนอและความต้องการให้โครงการเกิดประโยชน์ต่อชุมชน อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการต้องเป็นไปตามแนวปฏิบัติของทางราชการ และข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ จึงต้องพิจารณาข้อจำกัดในการใช้พื้นที่และผลกระทบต่อระบบนิเวศอย่างรอบคอบ โดยเฉพาะการก่อสร้างคันดินหรือคันทางยกระดับ ซึ่งอาจกีดขวางทางไหลเวียนของน้ำและผลกระทบต่อความเชื่อมโยงของระบบนิเวศชายฝั่งและป่าชายเลน ทำให้การก่อสร้างถนนในรูปแบบคันดินมีข้อจำกัดและดำเนินการได้ยาก นอกจากนี้ พื้นที่ดังกล่าวมีน้ำท่วมถึงเป็นประจำทุกปี จึงมีความเสี่ยงต่อการกัดเซาะคันทางและการซารุดเสียหายต่อถนน ส่งผลให้การดูแลและบำรุงรักษาทำได้ยาก และอาจเพิ่มภาระงบประมาณในการบำรุงรักษาระยะยาว



สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) “**เวทีที่ 2**” (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/ด้านรายละเอียดโครงการ (ต่อ)	
5. ปัจจุบันพื้นที่ของชาวบ้านที่โดนกัดเซาะหายไป จึงเห็นด้วยกับแนวเส้นทางที่ผ่านไปแล้วเลยขยายทะเล ซึ่งถนนโครงการจะช่วยกันการกัดเซาะ จะรักษาพื้นที่ของชาวบ้านไว้ได้ เพราะฉะนั้นถนนถมดินไม่ไปกีดขวางทางน้ำ	ขอรับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และจะนำเสนอต่อกรมทางหลวงชนบท เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ เรื่องปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง อยู่ในความดูแลของหน่วยงานอื่น ซึ่งประชาชนสามารถแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอให้พิจารณาแนวทางแก้ไขได้
6. สำหรับแนวเส้นทางเลียบริมชายทะเลนั้น เมื่อพิจารณาความเหมาะสมและโอกาสจะเกิดเป็นไปได้อย่างไร ดังนั้น โครงการควรมีการริเริ่มแนวเส้นทางในพื้นที่ให้ได้แนวเส้นทางหลักก่อน ส่วนจะเชื่อมแนวเส้นทางอื่น ๆ อาจจะดำเนินการในช่วงถัดไป และหากเป็นแนวชายทะเลที่สัญจรจะวิ่งผ่านไปยังจังหวัดตราดโดยไม่แวะเข้าชุมชนจะไม่เกิดผลประโยชน์ใด ๆ ต่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ ทั้งนี้ การปรับปรุงขยายแนวถนนเดิมในชุมชน (ขยายเป็น 12 เมตร) ซึ่งเชื่อมต่อกับพื้นที่หมู่ที่ 6 บ้านสีลาเทียน ตำบลบางชัน ได้จริงและรวดเร็วกว่า อีกทั้งช่วยกระจายรายได้สู่ร้านค้าและธุรกิจโฮมสเตย์ในชุมชนโดยตรงด้วย	สำหรับเรื่องจุดพักรถ ขอให้ทางผู้นำท้องถิ่นประสานเรื่องการอุทิศพื้นที่สำหรับใช้เพื่อการก่อสร้าง ทั้งนี้ขอเข้าพบปะหารือเพื่อหาจุดที่เหมาะสมในลำดับต่อไป ส่วนอาคารจุดพักรถอาจจะไม่สามารถทำได้ เนื่องจากกรมทางหลวงชนบทไม่มีงบในการที่ดูแลเรื่องห้องน้ำสาธารณะ แต่สามารถทำเป็นจุดพักรถหรือศาลาที่รอรถประจำทางได้
7. แนวเส้นทางโครงการ คาดว่าจะเป็นแนวเส้นทางใด	การประชุมครั้งนี้ยังเป็นการนำเสนอแนวทางเลือกแนวเส้นทางโครงการ ทั้งนี้ผลการสรุปแนวเส้นทางโครงการจะขอกลับมานำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (ปัจฉิมนิเทศโครงการ) ต่อไป
8. เมื่อมีการขยายความกว้างของถนนโครงการ ได้ศึกษาผลกระทบเรื่องร่อนน้ำหรือท่อน้ำเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือไม่ เนื่องจากชาวบ้านใช้ประกอบอาชีพ โดยใช้ร่อนน้ำกับท่อน้ำที่เชื่อมระหว่างบ่อปู/บ่อปลา และท่อน้ำที่เชื่อมสองฝั่งถนน อาจเกิดผลกระทบได้	โครงการรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าว ทั้งนี้หากมีทางน้ำไหลจากซ้ายทางไปขวาทาง โครงการต้องออกแบบวางท่อระบายน้ำให้เพียงพอต่อการไหลของน้ำ กรณีมีท่อน้ำเดิมอยู่บริเวณ 2 ข้างทาง โครงการจะรื้อท่อเดิมเพื่อก่อสร้างโครงการ และเมื่อแล้วเสร็จก็ใส่ท่อกลับเช่นเดิม รวมถึงร่อนน้ำที่มีอยู่เดิม โครงการจะดำเนินการให้สามารถใช้งานได้เช่นเดิม ทั้งนี้จะกำหนดไว้ในมาตรการสิ่งแวดล้อม โดยร่อนน้ำจะสามารถใช้งานได้ทั้งในช่วงก่อสร้างและช่วงก่อสร้างแล้วเสร็จ นอกจากนี้ กรมทางหลวงชนบทจะดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดในขั้นตอนต่อไป โดยจะตรวจสอบรายละเอียดร่อนน้ำและท่อน้ำที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม และจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอีกครั้ง

ที่มา : **เวทีที่ 2** วันศุกร์ที่ 2 ตุลาคม 2569 เวลา 14.00-17.00 น. ณ รัตนบุรี จันทบุรี โฮมสเตย์ ตำบลหนองขี้ม อำเภอสองแคว จังหวัดจันทบุรี



สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) “เวทีที่ 3”

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/ด้านรายละเอียดโครงการ	
1. ขอรบกวนความกว้าง ความยาว และระยะห่างระหว่างตอม่อสะพาน รวมถึงผลกระทบจากการก่อสร้างต่อทิศทางการไหลและความเร็วของกระแสน้ำเนื่องจากกังวลว่าการเปลี่ยนแปลงของกระแสน้ำอาจทำให้เกิดการกัดเซาะชายฝั่งและกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณชายฝั่ง หากไม่มีมาตรการป้องกันที่เหมาะสม อาจต้องใช้งบประมาณเพิ่มเติมในการก่อสร้างกำแพงกันคลื่นเพื่อแก้ไขปัญหาในภายหลัง	โครงการจะมีผู้เชี่ยวชาญด้านอุทกศาสตร์เป็นผู้ดำเนินการศึกษาทิศทางและความเร็วของกระแสน้ำบริเวณปากแม่น้ำเวฬุ โดยครอบคลุมสภาวะน้ำเกิดและน้ำตาย เพื่อนำผลการศึกษามาประกอบการพิจารณาการวางตอม่อของสะพาน รวมถึงประเมินผลกระทบต่อการไหลของน้ำและการกัดเซาะชายฝั่ง และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสม ทั้งนี้ รายละเอียดตอม่อสะพานจะพิจารณาจากผลการศึกษา ร่วมกับการออกแบบโครงสร้างต่อไป
2. ที่ผ่านมารถกลับรถ (U-turn) มักสร้างห่างไกลจากชุมชน ขอให้พิจารณากำหนดจุดให้เหมาะสมกับความต้องการของชุมชน และพิจารณาที่มันเกิดความปลอดภัยและเป็นผลดีต่อการส่งผู้ป่วยในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	ถนนของโครงการออกแบบให้มีขนาด 2 ช่องจราจร จึงจะไม่มีจุดกลับรถ (U-turn)
3. กังวลผลกระทบต่อความเป็นอยู่และการประกอบอาชีพของชาวบ้าน เนื่องจากพื้นที่ป่าสงวนมีมติ ครม. ได้เคยให้ชาวบ้านสามารถอยู่ในพื้นที่ป่าได้ แต่ห้ามประกอบอาชีพ แต่ความเป็นจริงชาวบ้านอยู่มาหลายสิบปีและประกอบอาชีพนาถั่ว หากโครงการผ่านพื้นที่นาถั่ว จึงกังวลในเรื่องของตอม่อที่ลงอยู่ในนาถั่ว ทั้งนี้ ขอรบกวนจำนวนและขนาดของเสาตอม่อแต่ละต้น และระยะเวลาในการก่อสร้าง เนื่องจากการก่อสร้างโครงการต้องขออนุญาตก่อสร้างขนาดใหญ่ เหล็ก หิน ปูน หวาย ซึ่งตอนนั้นชาวบ้านจะเสียผลประโยชน์จากการประกอบอาชีพไป กรณีเมื่อโครงการแล้วเสร็จ ชาวบ้านจะสามารถใช้เครื่องมือหนักเข้าไปในพื้นที่ใกล้เคียงสะพานได้หรือไม่	รูปแบบถนนเบื้องต้นคาดว่าเมื่อลงสะพานคลองน้ำแดงแล้ว โครงการจะเป็นถนนระดับดินไปตามแนวเส้นทางถนนเดิมก่อน หลังจากนั้นจะเป็นสะพาน หากเป็นช่วงสะพานบริเวณทางสาธารณะจะก่อสร้างเป็นทางลาด ที่สามารถขึ้น-ลงสะพานได้ ทั้งนี้หากพื้นที่หมู่บ้านแหลมหล้าต้องการทางลาด ขอให้เป็นการตกลงร่วมกันต่อไป และต้องได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวงชนบทด้วย สำหรับการก่อสร้างในพื้นที่นาถั่ว จะพิจารณาใช้โครงสร้างเหล็กเป็นพื้นที่ปฏิบัติงานชั่วคราว เพื่อลดการถมดินและผลกระทบต่อพื้นที่ ซึ่งรูปแบบดังกล่าวมีข้อดีอยู่ในเรื่องค่าก่อสร้างที่สูงขึ้น โดยเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ โครงการจะรื้อถอนสิ่งก่อสร้างชั่วคราวขนย้ายดินและวัสดุที่นำเข้ามาใช้ในการก่อสร้าง และคืนสภาพพื้นที่ให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ได้เช่นเดิม รวมทั้งพิจารณาจัดให้มีทางเข้า-ออกที่เหมาะสมสำหรับประชาชนและเครื่องจักรที่ใช้ประกอบอาชีพได้ดังเดิม
4. เมื่อแนวถนนจากสะพานคลองน้ำแดงหมู่ที่ 6 บ้านสีลำเทียน จะยกระดับสะพานเลยหรือไม่ หากยกระดับเป็นสะพานตั้งแต่เสาห้ทะเลจันทร์ โฮมสเตย์ไปเลย จะส่งผลกระทบและไม่มีประโยชน์กับคนในพื้นที่เลย	
5. โครงการได้แนวเส้นทางที่ชัดเจนแล้วหรือไม่	ปัจจุบันโครงการยังอยู่ระหว่างการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทาง โดยการประชุมครั้งนี้เป็นการนำเสนอแนวเส้นทางเลือกเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ทั้งนี้ จะนำผลการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการมานำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (ปัจฉิมนิเทศโครงการ) ต่อไป
6. ขอรบกวนว่าโครงสร้างตอม่อสะพานในแหล่งน้ำจะส่งผลให้กระแสน้ำเปลี่ยนแปลงหรือไม่ เนื่องจากกังวลต่อการประกอบอาชีพของประชาชนบ้านแหลมหล้าที่ใช้โพรงพวงหลักเคย และขอให้เปรียบเทียบว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 3 (สีเหลือง) กับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 (สีเขียว) แนวใดจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงกระแสน้ำมากกว่ากัน	ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการศึกษา โดยผู้เชี่ยวชาญด้านสมุทรศาสตร์จะสำรวจและศึกษาทิศทางและความเร็วของกระแสน้ำให้ครอบคลุมทั้งสองฤดูกาล รวมถึงสภาวะน้ำขึ้น-น้ำลงและน้ำเกิด-น้ำตาย เพื่อนำผลมาประเมินผลกระทบของแต่ละแนวเส้นทางต่อกระแสน้ำและการประกอบอาชีพของประชาชน ทั้งนี้ จะนำเสนอผลการศึกษาในการประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งถัดไป เบื้องต้น โครงการจะพิจารณาออกแบบตอม่อแบบเสาเดี่ยวที่มีหน้าตัดกลมหรือรูปทรงมนเพื่อให้มีน้ำไหลผ่านได้สะดวก ลดการกีดขวางกระแสน้ำและโอกาสสะสมของสวะบริเวณตอม่อ



สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) “**เวทีที่ 3**” (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
7. ขอให้รับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับผลกระทบอื่นๆ ที่นอกเหนือจากที่เข้าประชุมในวันนี้ ทั้งนี้ มีข้อห่วงกังวลในช่วงการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ ● ด้านการระบายน้ำ เนื่องจากจังหวัดตราดและจังหวัดจันทบุรีเป็นจังหวัดที่มีปริมาณน้ำมาก มักถูกเรียกขานว่าเป็นเมืองฝนแปดแดดสี่ เพราะฉะนั้นทางน้ำสำคัญที่สุด หากก่อสร้างเสร็จจะไปกีดขวางทางน้ำ ขอให้พิจารณาให้รอบครอบ	นอกจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นในเวทีการประชุม โครงการจะสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่เป็นรายครัวเรือนด้วยแบบสอบถาม โดยคาดว่าจะดำเนินการในเดือนพฤศจิกายนหรือเดือนธันวาคม 2569 และสำรวจทุกครัวเรือนที่อยู่ประชิดแนวเขตทาง เพื่อนำข้อมูลและข้อห่วงกังวลมาประกอบการศึกษาและกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบจากโครงการ สำหรับการระบายน้ำ การกีดขวางทางน้ำ โครงการจะออกแบบให้มีระบบระบายน้ำท่อดลอด สะพาน และท่อเหลี่ยมให้เพียงพอ โดยพื้นที่ฝั่งจังหวัดตราด ช่วงจากริมฝั่งแม่น้ำเวฬุเข้าไปประมาณ 500 เมตร ถนนเป็นพื้นที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดตราด ดังนั้น โครงการจะทบทวนและพิจารณาออกแบบปรับปรุงระบบระบายน้ำใหม่ทั้งหมด และมีการปรับปรุงระบบระบายน้ำใหม่ด้วย ส่วนในพื้นที่ตำบลบางชัน จังหวัดจันทบุรี ท่อระบายน้ำเดิมอาจมีขนาดเล็ก และมีสภาพชำรุด ซึ่งอาจไม่เพียงพอต่อการรองรับการไหลของน้ำขึ้น-น้ำลง โดยโครงการจะพิจารณาปรับปรุงหรือเพิ่มขนาดท่อในจุดที่ไม่เพียงพอ นอกจากนี้ เมื่อกระบวนการศึกษาและจัดทำรายงาน EIA ในครั้งนี้แล้วเสร็จ กรมทางหลวงชนบทจะดำเนินการตั้งงบประมาณสำหรับการออกแบบรายละเอียด โดยจะสำรวจช่องทางน้ำและทิศทางการไหลของน้ำตลอดแนวเส้นทางเพิ่มเติม เพื่อประกอบการออกแบบระบบระบายน้ำให้เหมาะสมต่อไป
● ด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงของพื้นที่ป่าชายเลน เช่น ห่วงโซ่อาหารและแหล่งเพาะพันธุ์สัตว์น้ำ ซึ่งอาจทำให้จำนวนสัตว์น้ำลดลง รวมถึงผลกระทบจากตะกอนดินที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง	สำหรับแนวเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ป่าชายเลน กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (ทช.) กำหนดให้ใช้รูปแบบสะพานบก เพื่อไม่ให้เกิดขวางทางน้ำ ส่วนการก่อสร้างตอม่อสะพานบริเวณปากแม่น้ำเวฬุ นั่งร้านชั่วคราวจะเป็นโครงสร้างเหล็ก โดยโครงการจะกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบต่อการไหลเวียนของน้ำ ระบบนิเวศป่าชายเลน และแหล่งเพาะพันธุ์สัตว์น้ำ อาทิ - หลีกเลี่ยงการถมดินหรือวางโครงสร้างชั่วคราวกีดขวางทางน้ำและการไหลของน้ำขึ้น-น้ำลง หากมีความจำเป็น จะจัดให้มีช่องเปิดทางน้ำอย่างเพียงพอ และรื้อถอนเมื่อหมดความจำเป็น - ควบคุมการพังกระจ่ายของตะกอนจากงานก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำและสัตว์น้ำในบริเวณใกล้เคียง - เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้รื้อถอนโครงสร้างชั่วคราวและเก็บกวาดเศษวัสดุ รวมทั้งจัดการตะกอนตกค้างจากการก่อสร้าง พร้อมตรวจสอบและคืนสภาพทางน้ำและระบบระบายน้ำให้ใช้งานได้ตามแบบก่อนส่งมอบงาน เป็นต้น
● ด้านคุณภาพชีวิต วิถีชีวิตดั้งเดิมของชุมชนอาจเปลี่ยนแปลงไป	เพื่อลดผลกระทบต่อวิถีชีวิตและการสัญจรของประชาชน โครงการได้นำความคิดเห็นของผู้นำชุมชนมาประกอบการพิจารณาออกแบบ โดยบริเวณสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลน จะจัดให้มีทางลาด (Ramp) เชื่อมต่อกับถนนในชุมชน เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางขึ้น-ลงสะพานและเข้าถึงพื้นที่ชุมชนได้สะดวก สำหรับสะพานข้ามลำน้ำบริเวณปากแม่น้ำเวฬุ จะออกแบบให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่า ส่วนบริเวณคลองน้ำแดง จากข้อมูลเบื้องต้นยังไม่มีข้อกำหนดความสูงจากกรมเจ้าท่า ซึ่งจะหารือกับผู้นำชุมชนเกี่ยวกับความสูงที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ลำน้ำ โดยพิจารณาให้สอดคล้องกับการเข้า-ออกของชุมชน เบื้องต้นจะพิจารณาแนวระดับสะพานให้โค้งลาดขึ้น-ลงอย่างเหมาะสม เพื่อจำกัดความสูงบริเวณคอสสะพาน และลดผลกระทบต่อการเชื่อมต่อทางเข้า-ออกของชุมชน



สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) “เวทีที่ 3” (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	
8. มีข้อห่วงกังวลต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ป่าชายเลน โดยขอให้การนำเสนอครั้งถัดไปเพิ่มเติมข้อมูลพื้นที่ป่าชายเลนที่ได้รับผลกระทบ ทั้งจำนวนต้นไม้ที่ต้องตัดและขนาดพื้นที่เป็นไร่ รวมถึงแนวทางฟื้นฟูป่าชายเลนและแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำที่อาจสูญเสียไป	สำหรับแนวเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ป่าชายเลน กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (ทช.) กำหนดให้ก่อสร้างเป็นสะพานยกโดยไม่ถมดิน เพื่อรักษาการไหลเวียนของน้ำขึ้น-น้ำลง และระบบนิเวศป่าชายเลน หากระหว่างการก่อสร้างมีการถมดินหรือจัดทำโครงสร้างชั่วคราว เมื่อดำเนินงานแล้วเสร็จต้องรื้อถอนและคืนสภาพพื้นที่เดิม นอกจากนี้ กรมทางหลวงชนบทจะต้องจัดสรรงบประมาณให้กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการปลูกและบำรุงป่าชายเลนทดแทนในพื้นที่ไม่น้อยกว่า 20 เท่าของพื้นที่ป่าชายเลนที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ประโยชน์ เช่น หากได้รับอนุญาตให้ใช้พื้นที่ 1 ไร่ ต้องจัดสรรงบประมาณสำหรับการปลูกและบำรุงป่าชายเลนทดแทนไม่น้อยกว่า 20 ไร่ หรือหากใช้พื้นที่ 100 ไร่ ต้องจัดสรรงบประมาณสำหรับพื้นที่ทดแทนไม่น้อยกว่า 2,000 ไร่ โดยคำนวณค่าใช้จ่ายตามอัตราราคาต่อหน่วยที่สำนักงานประมาณกำหนด ตามระเบียบกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งว่าด้วยการปลูกและบำรุงป่าชายเลนทดแทนเพื่อการอนุรักษ์หรือรักษาสภาพแวดล้อมฯ
9. มีข้อห่วงกังวลเรื่องผลกระทบต่อหลักเคย ซึ่งเป็นพื้นที่ประกอบอาชีพของชาวบ้าน จึงขอให้ลงพื้นที่สำรวจตำแหน่งก่อนกำหนดแนวเส้นทางโครงการ หากแนวเส้นทางพาดผ่านเครื่องมือประมงดังกล่าว ขอให้พิจารณาปรับตำแหน่งเพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของประชาชนในพื้นที่	เมื่อแนวเส้นทางเลือกมีความชัดเจน โครงการจะสำรวจพื้นที่ด้วยการบินโดรนตามแนวเส้นทาง พร้อมทั้งเชิญผู้ใหญ่บ้านร่วมตรวจสอบแนวเส้นทางและตำแหน่งหลักเคยระหว่างการลงพื้นที่สำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการพิจารณาปรับแนวเส้นทางหรือขยับตำแหน่งต่อม่อให้ช่วงสะพานครอบคลุมบริเวณเครื่องมือประมง เพื่อลดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของประชาชน
ด้านการอุทกศาสตร์	
10. การอุทกศาสตร์ในพื้นที่ป่าชายเลนและป่าสงวนแห่งชาติ ซึ่งประชาชนไม่มีโฉนดหรือเอกสารสิทธิ์ และระบุว่าเป็นพื้นที่ในความดูแลของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง จึงขอให้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุมครั้งถัดไป เพื่อชี้แจงแนวทางดำเนินการและผลกระทบต่อประชาชนที่ใช้พื้นที่ทำนาเกลือ อีกทั้งการใช้ประโยชน์จากถนนของโครงการ เช่น การค้าขายในจุดชมวิวที่โครงการพาดผ่านจะเกิดปัญหาอาจโดนกีดกันจากเจ้าของที่ดินถนนผ่านโดยตรง ขอให้มีการหารือและกำหนดแนวทางใช้ประโยชน์ร่วมกันเพื่อป้องกันข้อขัดแย้งระหว่างผู้ใช้ประโยชน์และผู้ครอบครองพื้นที่เดิมในอนาคต	สำหรับแนวเส้นทางที่จะผ่านหมู่บ้านแหลมหญ้า ถนนจะไม่ตัดผ่านเข้ากลางหมู่บ้านแต่เลียบไปข้างหมู่บ้านแทน ส่วนเรื่องจุดพักรถ/จุดชมวิว ขอรับข้อเสนอแนะเพื่อไปออกแบบให้สามารถเข้าไปใช้ประโยชน์ได้ อีกทั้งโครงการจะขอเข้าไปปรึกษาหารือในพื้นที่และนำเสนอต่อกรมทางหลวงชนบทเพื่อพิจารณาต่อไป



สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) “**เวทีที่ 3**” (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านการอุทิศที่ดิน (ต่อ)	
11. จากเอกสารประกอบโครงการ ระบุว่าในระยะเตรียมการก่อสร้างอาจต้องใช้ที่ดินของประชาชนบางส่วนโดยการขออุทิศที่ดิน ทั้งนี้ กองทุนฟื้นฟูและพัฒนาเกษตรกร (กฟก.) เป็นนิติบุคคลและมีฐานะเป็นหน่วยงานของรัฐตามพระราชบัญญัติกองทุนฟื้นฟูและพัฒนาเกษตรกร พ.ศ. 2542 หากผลการสำรวจพบว่าแนวเส้นทางโครงการผ่านที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของ กฟก. อาจมีข้อจำกัดในการอุทิศที่ดิน เนื่องจากกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับของ กฟก. ยังไม่ได้กำหนดแนวทางการอุทิศที่ดินเพื่อสาธารณประโยชน์หรือให้แก่ทางราชการไว้อย่างชัดเจน ขณะที่การเวนคืนที่ดินมีแนวทางดำเนินการแล้ว จึงขอให้กรมทางหลวงชนบทประสานงานกับ กฟก. เพื่อพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
12. เสนอให้เลือกแนวเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล เนื่องจากสามารถใช้เป็นแนวป้องกันคลื่นและการกัดเซาะชายฝั่งได้และไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่	แนวเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลที่เสนออยู่ในพื้นที่ที่มีข้อพิพาทซึ่งคดีความยังไม่สิ้นสุด จึงยังไม่สามารถใช้เป็นแนวเส้นทางโครงการได้ อีกทั้งหากใช้แนวเส้นทางดังกล่าวจะต้องก่อสร้างเป็นสะพานตลอดแนว โดยไม่มีถนนระดับดิน เพื่อให้ น้ำขึ้น-น้ำลงไหลเวียนได้ จึงไม่สามารถใช้เป็นแนวป้องกันคลื่นหรือแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งได้ สำหรับปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ขอให้แจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อหาหรือแนวทางแก้ไข
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	
13. การลงพื้นที่เพื่อสำรวจและพูดคุยกับชาวบ้าน ขอให้มีแผนที่ประกอบการบรรยายด้วย	รับทราบข้อคิดเห็น และรับไปดำเนินการในช่วงลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นต่อไป
ด้านอื่น ๆ	
14. สำหรับประโยชน์ของโครงการที่นำเสนอไว้ว่าเป็นการสนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม การบริการ และการท่องเที่ยว ขอทราบเพิ่มเติมว่าเป็นอุตสาหกรรมประเภทใด เนื่องจากจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราดเป็นภาคตะวันออกที่ยังเหลือความอุดมสมบูรณ์อยู่ ไม่มีเขตอุตสาหกรรม	คำว่า “อุตสาหกรรม” ในที่นี้หมายถึงอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ เช่น ร้านอาหาร ร้านกาแฟ และกิจการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว รวมถึงการค้าขายและวิสาหกิจชุมชน ซึ่งอาจได้รับประโยชน์จากการเดินทางที่สะดวกขึ้น สำหรับข้อห่วงกังวลด้านความเสื่อมโทรมของพื้นที่ การมีส่วนร่วมของชุมชนในการรักษาความสะอาด ดูแลทรัพยากรธรรมชาติ และพัฒนาสินค้าและบริการของวิสาหกิจชุมชนให้มีคุณภาพ จะช่วยสร้างมูลค่าและส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนควบคู่กับการรักษาสภาพแวดล้อม ทั้งนี้ การดูแลผลกระทบจากการพัฒนาที่อาจเกิดขึ้นต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างชุมชน ผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ที่มา : **เวทีที่ 3** วันเสาร์ที่ 3 ตุลาคม 2569 เวลา 08.30-12.00 น. ณ รัตนบุรี จันทบุรี โฮมสเตย์ ตำบลหนองขี้ม อำเภอลแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี



สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) “**เวทีที่ 4**”

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/ด้านรายละเอียดโครงการ	
1. ขอรบผลกระทบทางบกและทางลบกจากโครงการในแนวเส้นทางจากหมู่บ้านแหลมหญ้าข้ามมายังบ้านอ่างกระป๋อง	สำหรับประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ได้แก่ มูลค่าที่ดินในพื้นที่ที่อาจเพิ่มขึ้น การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยมีสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยว และโอกาสในการพัฒนากลุ่มวิสาหกิจชุมชนเพิ่มเติม นอกจากนี้ โครงการยังช่วยลดระยะทางในการเดินทางไปยังถนนสุขุมวิทได้ประมาณ 20 กิโลเมตร จึงสามารถใช้เป็นทางลัดและทางเลี่ยงเพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางได้ สำหรับผลกระทบเบื้องต้นคาดว่าผลกระทบจากโครงการจะอยู่ในระดับเล็กน้อย โดยผลกระทบโดยตรงที่ต้องพิจารณาให้มีความสำคัญ คือ การสูญเสียพื้นที่ใช้ประโยชน์ของเจ้าของที่ดินที่อุทิศให้โครงการ ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพประมงในระยะก่อสร้าง และผลกระทบด้านเสียงจากปริมาณรถที่สัญจรเพิ่มขึ้น ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนของการศึกษาโครงการ ซึ่งจะมีการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสำรวจความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสอบถาม เมื่อได้ข้อมูลสรุปแนวเส้นทางที่ชัดเจน จะสามารถประเมินผลกระทบและข้อกังวลของประชาชนได้ละเอียดขึ้น โดยองค์ประกอบและปัจจัยที่ศึกษาจะครอบคลุมทั้งในส่วนของผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า รวมถึงเรื่องของคุณภาพน้ำที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงไปในช่วงของการก่อสร้างและช่วงเปิดดำเนินการ ตลอดจนความสะดวสบายต่อการสัญจรทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยจะนำผลการศึกษาทั้งหมดในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ต่อไป
2. ถนนที่อยู่ในช่วงความรับผิดชอบของ อบจ. ปัจจุบันไม่มีไหล่ทาง หากมีการถ่ายโอนกลับมาอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ขอให้พิจารณาออกแบบให้มีไหล่ทางและความกว้างตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง	ถนนจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณสี่แยกเขาช่องโกรนอยู่ในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนจังหวัดจันทบุรี ส่วนถนนบริเวณหมู่ที่ 4 บ้านอ่างกระป๋อง อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนจังหวัดตราด ซึ่งจะประสานดำเนินการถ่ายโอนภารกิจกลับมาอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทต่อไป ทั้งนี้ โครงการออกแบบถนนเป็นขนาด 2 ช่องจราจร โดยเบื้องต้นประเมินความกว้างเขตทางรวม 15 เมตร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร และไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร โดยความกว้างไหล่ทางจะพิจารณาปรับให้เหมาะสมกับเขตทางและมาตรฐานการออกแบบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงพิจารณาความเหมาะสมและความปลอดภัยในการหยุดรถชั่วคราวเพื่อเข้าถึงร้านค้าริมทาง
3. ในช่วงฤดูฝนมักจะมีน้ำเอ่อล้นถนน ขอให้พิจารณาออกแบบท่อระบายน้ำให้เพียงพอและเหมาะสมกับพื้นที่ ทั้งนี้ให้ที่ปรึกษาขอข้อมูลกับทางผู้นำชุมชนเพื่อนำข้อมูลไปร่วมใช้พิจารณาออกแบบท่อระบายน้ำของโครงการต่อไป	ที่ปรึกษาได้รับข้อเสนอแนะและจะประสานผู้นำชุมชนเพื่อรวบรวมข้อมูลปัญหาน้ำเอ่อล้นถนนและสภาพการระบายน้ำในพื้นที่ นำมาประกอบการพิจารณาออกแบบท่อระบายน้ำร่วมกับหลักวิศวกรรมให้เหมาะสมต่อไป ภายหลังการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายการงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครั้งนี้แล้วเสร็จ กรมทางหลวงชนบทจะดำเนินการตั้งงบประมาณสำหรับการศึกษาและออกแบบรายละเอียด โดยจะมีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอีกครั้ง เพื่อให้ชุมชนเสนอข้อมูลและความคิดเห็นเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการต่อไป



สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) “**เวทีที่ 4**” (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านวิศวกรรม/ด้านรายละเอียดโครงการ (ต่อ)	
4. ขอรื้อบรายละเอียดรูปแบบถนนโครงการ ช่วงตั้งแต่สะพานคลองน้ำแดงมาจนถึงบ้านอ่างกระป่อง ถนนมีรูปแบบลักษณะใด	รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้นตั้งแต่ช่วงสี่แยกช่องโกรนถึงคลองน้ำแดง เป็นถนนระดับดินตามแนวนอนเดิม โดยบริเวณที่มีน้ำท่วมจะพิจารณากระดับถนนและเพิ่มท่อระบายน้ำ ส่วนบริเวณคลองน้ำแดง จะทำการรื้อสะพานไม้เดิมและก่อสร้างสะพานใหม่ และเมื่อพ้นสะพานจะเป็นถนนระดับดินตามแนวนอนหินคลุกเดิม ต่อมาช่วงพื้นที่ป่าชายเลนถึงบ้านแหลมหญ้าและต่อเนื่องถึงปากแม่น้ำเวฬุ จะเป็นสะพานบก โดยบริเวณที่ข้ามลำคลองจะยกระดับเป็นสะพานข้ามคลอง ก่อนเชื่อมต่อกับสะพานบกในช่วงถัดไป สำหรับช่วงข้ามปากแม่น้ำเวฬุถึงฝังหมูที่ 4 บ้านอ่างกระป่อง จังหวัดตราด จะเป็นสะพานสูงข้ามแม่น้ำ โดยเบื้องต้นมีความสูงประมาณ 30 เมตร เมื่อพ้นช่วงข้ามแม่น้ำจะปรับเป็นถนนระดับดินเพื่อเชื่อมต่อกับแนวนอนเดิม
5. สะพานโครงการมีระยะทางกี่กิโลเมตร	เบื้องต้นระยะสะพานโครงการประมาณ 11 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางโครงการทั้งหมดประมาณ 22 กิโลเมตร
6. โครงการจะก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อไหร่	เบื้องต้นคาดว่าโครงการจะเปิดใช้งานได้ประมาณปี พ.ศ. 2582 โดยมีแผนสิ้นสุดการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในช่วงกลางปี พ.ศ. 2570 จากนั้นเข้าสู่กระบวนการพิจารณารายงานฯ ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 2 ปี และเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาประมาณปี พ.ศ. 2573 ก่อนดำเนินการขอตั้งงบประมาณและออกแบบรายละเอียดในช่วงปี พ.ศ. 2575-2576 หากได้รับอนุมัติงบประมาณและดำเนินการด้านที่ดินเพื่อให้ได้มาซึ่งเขตทางแล้วเสร็จ คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ประมาณปี พ.ศ. 2577 โดยใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี จากนั้นเป็นการตรวจสอบความเรียบร้อยและขั้นตอนการเปิดใช้ทาง ทั้งนี้ กำหนดเวลาดังกล่าวเป็นเพียงการคาดการณ์ และขึ้นอยู่กับกระบวนการอนุมัติ ความพร้อมด้านที่ดิน และการจัดสรรงบประมาณ
7. เห็นว่าโครงการจะก่อให้เกิดประโยชน์ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม ขอให้คำนึงถึงความปลอดภัยและการป้องกันอาชญากรรม โดยเสนอให้พิจารณาติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) อย่างน้อยบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ	โครงการรับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ด้านสิ่งแวดล้อม	
8. ประชาชนในชุมชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพประมงพื้นบ้าน ขอรื้อบการก่อสร้างสะพานจะทำให้เกิดตะกอนสะสมและทับถมร่องน้ำเดินเรือของชาวประมงหรือไม่	โครงการจะให้ผู้เชี่ยวชาญด้านอุทกศาสตร์และสมุทรศาสตร์สำรวจภาคสนามเพื่อศึกษาปริมาณตะกอน ความลึกท้องน้ำ รวมถึงทิศทางและความเร็วของกระแสน้ำ ตั้งแต่บริเวณชายฝั่งถึงช่วงกลางน้ำ โดยพิจารณาความแตกต่างตามฤดูกาลและครอบคลุมสภาวะน้ำขึ้น-น้ำลงและน้ำเกิด-น้ำตาย ทั้งนี้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษา และจะนำเสนอผลในการประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งถัดไป
9. นอกจากการค้าขายหอยนางรม ประชาชนในพื้นที่ยังประกอบอาชีพเก็บหอยแครงขายในช่วงฤดูแล้ง จึงกังวลว่าโครงการจะทำให้ปริมาณหอยแครงและหอยนางรมลดลงหรือไม่ เนื่องจากปัจจุบันเก็บหอยได้น้อยกว่าในอดีต	ในขั้นตอนของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โครงการจะสำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทะเล และนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในสภาพปัจจุบันก่อสร้างโครงการและประกอบการประเมินผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ นอกจากนี้ โครงการจะกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเพื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลก่อนการก่อสร้างและตรวจสอบ



สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) “**เวทีที่ 4**” (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	
	การเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ ในช่วงการก่อสร้างโครงการจะกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม อาทิ - ติดตั้งตาข่ายป้องกันวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นลงสู่แหล่งน้ำ โดยใช้วัสดุที่แข็งแรง คงทน ยึดกับโครงสร้างที่มั่นคง และตรวจสอบให้พร้อมใช้งานตลอดระยะก่อสร้าง - ตรวจสอบการไหลของน้ำบริเวณก่อสร้าง หากพบการกีดขวางทางน้ำ การเปลี่ยนทิศทางกระแสน้ำ หรือการสะสมตะกอนผิดปกติจากการก่อสร้าง ให้เร่งตรวจสอบสาเหตุและแก้ไขปัญหา อย่างไรก็ตาม ในเรื่องของปริมาณของหอยแครงที่มีการเก็บผลผลิตได้น้อยลง อาจเกี่ยวข้องกับหลายปัจจัย เช่น การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ ความเค็ม การไหลเวียนของน้ำและการสะสมตะกอน ตลอดจนสภาพแหล่งอาศัยและความเข้มข้นของการเก็บหอย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเจริญเติบโต การอยู่รอด และการเพิ่มจำนวนของหอยแครง จึงไม่อาจสรุปได้ว่าเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งเพียงอย่างเดียว สำหรับการพัฒนาโครงการ การก่อสร้างในแหล่งน้ำอาจเพิ่มตะกอนแขวนลอยหรือทำให้การไหลเวียนของน้ำเปลี่ยนแปลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อแหล่งอาศัยของหอยแครงและหอยนางรม โดยโครงการจะนำข้อมูลการประกอบอาชีพและการเปลี่ยนแปลงปริมาณหอยที่ประชาชนให้ข้อมูล มากำหนดมาตรการควบคุมตะกอน รักษาการไหลเวียนของน้ำ และติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องต่อไป
10. มีข้อห่วงกังวลว่ากิจกรรมก่อสร้าง โดยเฉพาะการตอกเสาเข็ม อาจก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนและส่งผลกระทบต่อหอยนางรมในพื้นที่ ทั้งนี้ ในปัจจุบันไม่มีผลกระทบอื่น ๆ ในพื้นที่ เนื่องจากกลุ่มวิสาหกิจชุมชนเคยส่งตัวอย่างน้ำตรวจวิเคราะห์กับมหาวิทยาลัยบูรพาและสำนักงานประมงอำเภอแหลมงอบ โดยไม่พบสารปนเปื้อน จึงขอให้ศึกษาผลกระทบของแนวเส้นทางเลือกทั้ง 3 แนว พร้อมแจ้งผลการศึกษาและแนวทางการดูแลชาวประมงหากได้รับผลกระทบ	ที่ปรึกษาได้รับทราบข้อคิดเห็นและจะประสานขอข้อมูลตำแหน่งพื้นที่เพาะเลี้ยงหอยนางรม รายละเอียดการเก็บตัวอย่าง และผลตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำที่ผ่านมา เพื่อนำมาประกอบการประเมินผลกระทบของแนวเส้นทางเลือกทั้ง 3 แนว และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ รวมถึงการติดตามตรวจสอบผลกระทบ โดยจะนำเสนอผลการศึกษาและแนวทางดูแลที่ได้รับผลกระทบในการประชุมครั้งถัดไป สำหรับการก่อสร้างโครงสร้างสะพานข้ามปากน้ำเวฬุในเบื้องต้น จะใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก ซึ่งจะลดข้อกังวลเรื่องแรงสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม สำหรับขั้นตอนการเจาะเสาเข็ม จะมีการใช้สารละลายพูนผนังหลุมเจาะ ซึ่งปัจจุบันมีการใช้งานอยู่ 2 ชนิด คือ สารเบนโทไนท์ ซึ่งมีความเป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อม และสารละลายโพลิเมอร์ ซึ่งสามารถย่อยสลายได้ในสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ โครงการจะพิจารณาเลือกใช้สารละลายที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงความปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมกำหนดวิธีควบคุม รวบรวม และกำจัดอย่างถูกต้อง เพื่อป้องกันการรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำและลดผลกระทบต่อพื้นที่เพาะเลี้ยงหอยนางรม
ด้านการอุทกศาสตร์	
11. ขอทราบว่าการศึกษาที่ดินให้โครงการไม่มีคำตอบแทนใช่หรือไม่ หากเขามีที่ดินเพียง 1 แปลง การอุทกศาสตร์ที่ดินจะส่งผลกระทบต่ออยู่อาศัยและโอกาสในการประกอบอาชีพ	โครงการถนนเฉลิมบูรพาชลทิศทั้ง 2 ระยะที่ผ่านมา ใช้แนวทางการอุทกศาสตร์ที่ดินทั้งหมดสำหรับโครงการระยะที่ 3 บริเวณฝั่งจังหวัดตราด เบื้องต้นคาดว่าจะต้องขออุทกศาสตร์ที่ดินเป็นแถบกว้างประมาณ 1.50 เมตร ซึ่งคาดว่าจะไม่มีการย้ายถิ่นฐาน
12. หมู่ที่ 4 บ้านอ่างกระป๋อง โดนอุทกศาสตร์ที่ดินก็แปลง	เบื้องต้น แนวเส้นทางช่วงที่ต้องใช้พื้นที่ใหม่คาดว่าจะต้องขออุทกศาสตร์ที่ดินจำนวน 3 แปลง ส่วนช่วงที่เชื่อมต่อกับถนนในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนจังหวัดตราด กรมทางหลวงชนบทจะประสานขอรับโอนถนนช่วงดังกล่าวมาอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทเพื่อให้สามารถดำเนินการพัฒนาโครงข่ายถนนต่อไปได้



สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) “**เวทีที่ 4**” (ต่อ)

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านอื่น ๆ	
13. จังหวัดตราดเป็นจังหวัดที่มีเขตต่อแดนกับประเทศกัมพูชา หากมีถนนเส้นนี้จะสามารถเคลื่อนยุทธโธปกรณ์และกำลังพลเพื่อไปปกป้องรักษาอธิปไตยของไทยเราได้ อีกทั้งยังส่งเสริมเรื่องการท่องเที่ยว และการพัฒนาเศรษฐกิจอีกด้วย	จังหวัดตราดเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพ หากโครงการนี้เกิดขึ้นก็จะช่วยให้การคมนาคมขนส่งมีความสะดวก และช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในพื้นที่ต่อไป
14. ภายหลังที่ผู้แทนกรมทางหลวงชนบทและผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้เข้าพบปะหารือ นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดตราด ขอเรียนว่าในนามผู้แทนของ องค์การบริหารส่วนจังหวัดตราด ไม่ขัดข้องต่อการดำเนินโครงการและการถ่ายโอนถนนในความรับผิดชอบคืนให้กรมทางหลวงชนบท โดยเห็นว่าการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ทั้งถนนรอบเกาะช้าง สะพานข้ามเกาะช้าง และสะพานเชื่อมระหว่างจังหวัด จะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว ภาคเกษตรกรรม และการค้าขาย ตลอดจนสร้างรายได้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่	กรมทางหลวงชนบทและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาขอขอบคุณท่านเลขาธิการนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดตราด และนายวิเชียร ทรัพย์เจริญ นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดตราด ที่ให้ความร่วมมือและสนับสนุนการดำเนินโครงการเป็นอย่างดี

ที่มา : **เวทีที่ 4** วันเสาร์ที่ 3 ตุลาคม 2569 เวลา 14.00-17.00 น. ณ ศาลาประชาคมหมู่ที่ 4 บ้านอ่างกระป๋อง ตำบลท่าโสม อำเภอเขาสมิง จังหวัดตราด