

บทที่ 8

งานการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์

8.1 งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นกระบวนการที่มีความสำคัญ ที่จะช่วยในการดำเนินการและการตัดสินใจ ในขั้นตอนต่างๆ โดยในการดำเนินการจะเน้นการประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อให้รับรู้ถึงการดำเนิน โครงการในอนาคต และการร่วมแสดงความคิดเห็นต่อโครงการ ดังนั้นในการดำเนินงานของโครงการนี้ จึงได้ให้ความสำคัญ โดยได้จัดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่เริ่มแรกของการ ดำเนินงานศึกษา และระหว่างดำเนินการศึกษาเป็นระยะๆ อย่างต่อเนื่องจนสิ้นสุดโครงการเพื่อให้ผู้มี ส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการได้มีโอกาสได้รับทราบข้อมูลและแสดงความคิดเห็น รวมถึงการนำ ข้อคิดเห็นต่างๆ มาใช้ประกอบการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนของการศึกษา ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการยอมรับ โครงการจากชุมชนในพื้นที่ และเกิดผลกระทบทางสังคมน้อยที่สุด โดยใช้หลักของแนวทางการสื่อสารแบบ 2 ช่องทาง (Two way Communication) ซึ่งเป็นการให้ข้อมูลข่าวสาร รายละเอียดโครงการ และความ จำเป็นของโครงการ เพื่อให้ได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้อง โปร่งใส และเที่ยงตรง ให้เกิดความเข้าใจที่ดี ต่อแนวทางการพัฒนาโครงการร่วมกันโดยใช้แผ่นพับสรุปข้อมูลโครงการ วิดีทัศน์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์รวมทั้ง เจ้าหน้าที่โครงการ ซึ่งเป็นสื่อบุคคล เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารอย่างทั่วถึงในการดำเนินงานทุกๆ ขั้นตอนตาม แนวทางและวิธีการดำเนินงาน

พร้อมกันนี้ได้กำหนดให้มีการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน และประชาสัมพันธ์โครงการตลอด ช่วงการศึกษาและออกแบบรายละเอียดก่อนการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย และ หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เสนอแนะประเด็นหวั งกังวล และได้แสดงความคิดเห็นอย่างครอบคลุมทั่วถึง ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาโครงการเป็นไปด้วยความ รอบคอบ โปร่งใส และได้รับการยอมรับจากทุกภาคส่วน ซึ่งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วย การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.2548 และแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

8.1.1 วัตถุประสงค์ของการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- (1) เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ ให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ องค์กรเอกชน ประชาชนในท้องถิ่นที่มีส่วนได้เสีย และประชาชนทั่วไปที่สนใจ โดยการเผยแพร่ข้อมูลของโครงการผ่านสื่อในรูปแบบต่างๆ
- (2) เพื่อให้องค์กรที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชนที่สนใจมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางหรือรูปแบบทางเลือก ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางหรือรูปแบบที่ได้รับการคัดเลือก และขั้นตอนการสำรวจออกแบบอันจะเป็นประโยชน์ต่อโครงการ การวางแผนพัฒนา และการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- (3) เพื่อจัดให้มีการติดต่อสื่อสารกับกลุ่มเป้าหมายแบบสองทาง ผ่านสื่อประเภทต่างๆ โดยเฉพาะสื่อบุคคลเพื่อให้สามารถส่งผ่านหรือกระจายข้อมูลข่าวสารโครงการ และรับฟังประเด็นที่เป็นข้อห่วงกังวล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่พัฒนาของโครงการ อันจะเป็นข้อมูลที่มีประโยชน์ในการประกอบ การพิจารณา รูปแบบโครงการที่เหมาะสม และเป็นประโยชน์ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม อันจะนำไปสู่การยอมรับร่วมกัน ลดความขัดแย้งในพื้นที่เมื่อมีการพัฒนาโครงการ

8.1.2 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

แนวทางการเผยแพร่ข้อมูลโครงการและดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.2548 และแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผนวกกับได้พิจารณาแนวทางและกลวิธีในการสร้างความเข้าใจต่อโครงการโดยเน้นการดำเนินงานประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ให้ความรู้และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ชัดเจน ควบคู่กันไปกับการดำเนินงานรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมรับทราบแลกเปลี่ยนข้อมูล ร่วมแสดงความคิดเห็น ร่วมตัดสินใจ ตั้งแต่ในระยะเริ่มต้นจนกระทั่งสิ้นสุดโครงการ โดยผ่านกระบวนการสื่อสารแบบสองทาง (Two-way Communication) ทั้งในรูปแบบของการรับและให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ

พร้อมทั้งร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาประกอบในการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ครอบคลุมรอบด้าน สอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและเป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน

8.1.3 การวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มเป้าหมาย

การวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานเผยแพร่ข้อมูลโครงการและดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน พิจารณาครอบคลุมทั้งพื้นที่ศึกษาของโครงการ และจะเน้นพื้นที่สองข้างทางตลอดแนวทางโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และรายละเอียดโครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข-และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้สามารถวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มเป้าหมาย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีบทบาทสำคัญ ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ของสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 8.1-1

ตารางที่ 8.1-1
แสดงการวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มเป้าหมาย

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	บทบาท	ความสำคัญ
1	ผู้ได้รับผลกระทบ 1.1 กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางตรง - ผู้ที่มีโอกาสถูกเวนคืนที่ดินหรือรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างในเขตทางรถไฟ และพื้นที่อื่นๆของโครงการ - ผู้ที่อาศัย หรือประกอบอาชีพบริเวณเขตทางของโครงการ เขตทางซึ่งได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ	- เป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบจากโครงการ อาทิ ได้รับประโยชน์ด้านการขนส่ง การค้า หรือได้รับความเดือดร้อนจากการสูญเสียที่ดิน พืชผล สิ่งก่อสร้าง หรือได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการ จัดเป็นกลุ่มที่มีบทบาทมาก ต่อการพัฒนาโครงการ	- เป็นกลุ่มที่มีความสำคัญสูงสุดต่อความสำเร็จของโครงการ ดังนั้นควรใส่ใจถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับกลุ่มเป้าหมายนี้ และปรึกษาหารือร่วมกันถึงแนวทางลดผลกระทบนั้น ด้วยความจริงใจและเป็นธรรม
	1.2 กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางอ้อม - ผู้ประกอบอาชีพบริเวณใกล้เคียงตามแนวเขตทางของโครงการซึ่งได้รับผลกระทบจากโครงการ ช่วงระยะก่อสร้าง-ระยะเปิดดำเนินการ		
	1.3. กลุ่มผู้ได้รับผลประโยชน์ - กลุ่มประชาชนและภาคเอกชนที่ใช้ประโยชน์ตามแนวเส้นทางของโครงการ ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้เส้นทางและอาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ, ผู้ประกอบการเดินรถ-ขนส่ง และผู้ประกอบการท่องเที่ยว เป็นต้น	- เป็นกลุ่มที่ได้รับความสะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้นจากการพัฒนาโครงการ	-กลุ่มผู้ได้รับประโยชน์มักไม่แสดงออกในการให้ความสนับสนุนโครงการ แม้ว่าจะเห็นด้วย อย่างไรก็ตาม การให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มผู้ได้รับประโยชน์จะช่วยให้การพัฒนาโครงการมีความเหมาะสม และรอบคอบยิ่งขึ้น และยังเป็นพลังที่จะช่วยผลักดันให้การพัฒนابرรลุวัตถุประสงค์และแผนงานที่กำหนดไว้

ตารางที่ 8.1-1 (ต่อ)
แสดงการวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มเป้าหมาย

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	บทบาท	ความสำคัญ
2	หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม - สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะเจ้าของโครงการ เป็นผู้มีบทบาทสูง ต่อการทำงานร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา โดยคำนึงถึงความคุ้มค่า ความปลอดภัย ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม โดยให้ความสำคัญต่อความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกกลุ่มเป้าหมายที่มีมุมมองหลากหลาย เพื่อนำมาประกอบการศึกษาให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยมีสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นคณะกรรมการกำกับดูแล อย่างใกล้ชิด	- สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รวมถึงหน่วยงานในพื้นที่ เป็นผู้ให้ข้อมูลสนับสนุนในการดำเนินการศึกษา และสามารถชี้แจงรายละเอียดและความก้าวหน้าของโครงการแก่หน่วยงานอื่นและประชาชน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องและชัดเจน จัดเป็นกลุ่มที่มีความสำคัญสูง - เป็นกลุ่มผู้ศึกษาโครงการตามหลักวิชาการ โดยคำนึงถึงความต้องการและความสอดคล้องในพื้นที่ร่วมด้วย - เป็นกลุ่มที่ต้องเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้เป็นที่เข้าใจ พร้อมทั้งรวบรวมประเด็นข้อคิดเห็นที่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณา และนำกลับไปแจ้งให้กลุ่มเป้าหมายทราบ - เป็นผู้ร่วมกันศึกษาจนได้ข้อสรุปว่าโครงการมีความเหมาะสมที่จะได้รับการพัฒนาอย่างไร
3	หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง กรุงเทพมหานคร เป็นต้น	- ทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในพื้นที่ ซึ่งจะมีบทบาทสูงในการถ่ายทอดหรือแนะนำแนวทางการพัฒนาต่อหน่วยงานต้นสังกัดเนื่องจากทราบสภาพปัญหา ประเด็นข้อจำกัด และปัจจัยสำคัญที่ส่งเสริมการพัฒนาโครงการในพื้นที่ และยังเป็นตัวแทนสื่อกลางระหว่างภาครัฐและประชาชน	- มีความสำคัญสูงในการประสานข้อมูล หรือ ประชาสัมพันธ์โครงการให้ประสบความสำเร็จอย่างราบรื่นเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการให้มีการวางแผนได้สอดคล้องกันทั้งในระยะสั้นและระยะยาว - หากแนวนโยบายของรัฐสนับสนุนกับแผนโครงการหรืออนุเคราะห์ในภารกิจที่เกี่ยวข้องจะมีส่วนสำคัญช่วยให้โครงการดำเนินการได้ถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม และสอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับที่กำหนดไว้

ตารางที่ 8.1-1 (ต่อ)
แสดงการวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มเป้าหมาย

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	บทบาท	ความสำคัญ
4	หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย การไฟฟ้านครหลวง การประปานครหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นต้น	- ทำหน้าที่ให้บริการและดูแลด้าน สาธารณูปโภค/สาธารณูปการใน พื้นที่	- เป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญใน การดำเนินกิจกรรมของโครงการ ซึ่งต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ ได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร โครงการ และมีการประสานงาน กันทั้งในระยะก่อสร้างและระยะ ดำเนินการ ทั้งนี้เพื่อให้การ เตรียมความพร้อมและจัดการ ให้บริการด้านสาธารณูปโภค และสาธารณูปการเป็นไปด้วย ความเรียบร้อย หรือส่งผล กระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
5	ภาคธุรกิจเอกชน ได้แก่ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) เป็นต้น	- เป็นองค์กรที่มีบทบาทความสำคัญ ทางด้านธุรกิจ การค้า การลงทุน	เป็นองค์กรที่มีความสำคัญใน การพัฒนาศักยภาพของธุรกิจ และมีเครือข่ายกว้างขวางหาก ให้การสนับสนุนโครงการจะช่วยให้ โครงการมีโอกาสประสบ ผลสำเร็จยิ่งขึ้น แต่หากคัดค้าน โครงการจะทำให้การดำเนิน โครงการเกิดปัญหาอุปสรรคได้ จึงจำเป็นต้องได้รับ ข้อมูล ข่าวสารโครงการอย่างครบถ้วน และรอบด้าน ซึ่งจะมีส่วนช่วย ประชาสัมพันธ์ต่อเครือข่ายได้ รับรู้รับทราบโดยทั่วกัน
6	หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม - สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)	- พิจารณาและอนุมัติรายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ โครงการ	- หากแนวนโยบายของ รัฐ สนับสนุนกับแผนโครงการหรือ อนุเคราะห์ในภารกิจที่เกี่ยวข้อง จะมีส่วนสำคัญช่วยให้โครงการ ดำเนินการ ได้ถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม และสอดคล้องกับระเบียบ ข้อบังคับที่กำหนดไว้
7	สำนักงานเขต กรุงเทพมหานคร ประธาน และคณะกรรมการชุมชน	- เป็นหน่วยงาน และบุคคล ที่เป็น ผู้แทนหรือได้รับการยอมรับจาก ชุมชนและประชาชน มีความใกล้ชิด กันในชีวิตประจำวัน มีความผูกพัน ทางจิตใจ และมีบทบาทในการ ปลูกฝังทัศนคติต่อโครงการจึงเป็นผู้ มีบทบาทสูง ที่ทำให้โครงการเข้าถึง ประชาชนและเป็นที่ยอมรับได้ง่าย ขึ้น	- มีความสำคัญสูง ถ้าโครงการ สามารถสร้างความมั่นใจว่าใน การพัฒนาโครงการจะเกิด ประโยชน์ ต่อ ชุมชน และ สิ่งแวดล้อมมากกว่าผลกระทบ ในด้านลบแล้ว สมาชิกในกลุ่มนี้ จะมีส่วนช่วยโน้มน้าวความคิด ของชุมชนได้เป็นอย่างดี ทั้งโดย ทางตรงและทางอ้อม

ตารางที่ 8.1-1 (ต่อ)
แสดงการวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มเป้าหมาย

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	บทบาท	ความสำคัญ
8	องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรอิสระด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพสถาบันการศึกษาภายในท้องถิ่นและในระดับอุดมศึกษาและนักวิชาการอิสระ	- เป็นหน่วยงาน องค์กร กลุ่ม และบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ ที่ได้รับการยอมรับจากชุมชน	- ภาพลักษณ์ของสถาบันการศึกษาและนักวิชาการอิสระ ได้รับการมองว่าอยู่ในฐานะเป็นกลาง ไม่มีผลประโยชน์ใดๆเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ดังนั้นจึงมีความสำคัญสูง ถ้าโครงการสามารถสร้างความมั่นใจในการพัฒนาโครงการจะเกิดประโยชน์ต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมมากกว่าผลกระทบในด้านลบแล้ว สมาชิกในกลุ่มนี้จะมีส่วนช่วยโน้มน้าวความคิดของชุมชนได้เป็นอย่างดีทั้งโดยทางตรงและทางอ้อมผ่านทางลูกหลาน
9	สื่อมวลชน ได้แก่ - วิทยุกระจายเสียง - หนังสือพิมพ์	เป็นสื่อกลางที่มีอิทธิพลในทางความคิดต่อสาธารณชนในวงกว้าง และสามารถสร้างกระแสในการสนับสนุนหรือคัดค้านโครงการได้อย่างรวดเร็วและแพร่หลาย มีบทบาทปานกลางต่อความสำเร็จของโครงการ	- ถ้าสื่อมวลชนมีความเข้าใจและมีทัศนคติที่ดีต่อโครงการจะช่วยสร้างความเข้าใจต่อสาธารณชนและเสริมภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการและกรมทางหลวง - หากได้รับข้อมูลไม่ถูกต้องครบถ้วนอาจก่อให้เกิดความคลาดเคลื่อนต่อการนำเสนอข้อมูลโครงการต่อสาธารณะ อันอาจส่งผลให้ความเข้าใจต่อโครงการผิดพลาดและเกิดกระแสในเชิงลบไปสู่สาธารณชนได้อย่างรวดเร็วและส่งผลกระทบต่อความดำเนินโครงการ จึงกล่าวได้ว่าเป็นกลุ่มที่มีความสำคัญสูงต่อโครงการ
10	ประชาชนทั่วไป	-เป็นผู้สนใจโครงการและสามารถให้ข้อมูลด้านต่างๆที่บุคคลนั้นให้ความสนใจเป็นการเพิ่มมุมมองให้กับโครงการ มีบทบาทน้อยต่อความสำเร็จของโครงการ	- หากสนับสนุนโครงการจะมีส่วนในการสร้างทัศนคติที่ดีแก่คนในชุมชนจากมุมมองของคนภายนอก ที่มองเห็นประโยชน์ของส่วนรวม - หากฝักใฝ่กับประสบการณ์ที่ไม่ดีเกี่ยวกับโครงการประเภทเดียวกัน อาจทำให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการรู้สึกคล้อยตามและเกิดความไม่มั่นใจ จึงเป็นผู้มีความสำคัญปานกลางต่อโครงการ

8.1.4 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการส่งเสริมให้เกิดการรับรู้ - เรียนรู้ และความเข้าใจ ที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ รวมทั้งเป็นการสร้างฉันทามติ และเกิดความชอบธรรมในการตัดสินใจใน โครงการพัฒนาต่างๆ กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนจึงควรดำเนินการตั้งแต่ระยะเริ่มต้นของการ พัฒนาโครงการ และดำเนินอย่างต่อเนื่องเป็นกระบวนการ โดยการเปิดเผยข้อมูลโครงการอย่างถูกต้อง ชัดเจน และโปร่งใส เน้นการสื่อสารสองทาง ทั้งช่องทางที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ ตลอดจนการ ดำเนินงานครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย/ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยพิจารณาเลือกเทคนิคหรือรูปแบบ การมีส่วนร่วมที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถเข้ามามีส่วนร่วม โดยคำนึงถึงลักษณะที่แตกต่างกันของ กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งความแตกต่างทางภูมิศาสตร์ ความพร้อม และข้อจำกัดของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องใน แต่ละกลุ่ม ดังนั้นวิธีการและแผนการมีส่วนร่วมอาจมีการปรับเปลี่ยนได้ตามสถานการณ์และความเหมาะสม โดยมีกิจกรรมการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้

- (1) **การพบปะหรือและรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงาน ผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่** เพื่อให้ข้อมูลข่าวสาร สร้างความเข้าใจให้กับหน่วยงานและผู้มีส่วนได้เสีย เน้นให้บุคคล ซึ่งมีบทบาทสำคัญในพื้นที่เกิดกระบวนการรับรู้ข้อมูลโครงการอย่างถูกต้องเป็น รายบุคคลโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้บริหาร และหัวหน้าส่วนราชการในพื้นที่ศึกษาของ โครงการ ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น การพบปะหรือและรับฟังความคิดเห็นในส่วน ของผู้บริหาร และผู้นำชุมชนในพื้นที่ดำเนินงานโครงการ จึงนับเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญและ เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการดำเนินงานในระยะต่างๆ ของโครงการ
- (2) **การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)** เพื่อแนะนำโครงการ ชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการ ขอบเขตและขั้นตอนการศึกษาของ โครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของโครงการ ขอบเขตและขั้นตอน การศึกษาโครงการเบื้องต้น ได้แก่ พื้นที่ศึกษาโครงการ แนวเส้นทางและแนวคิดการกำหนด แนวเส้นทาง ฯลฯ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ การวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานราชการ กลุ่มผู้นำด้านความคิด ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับโครงการ ตลอดจนตัวแทนภาคประชาชนและสื่อมวลชน เพื่อจะได้นำ ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับมาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป
- (3) **การประชุมกลุ่มย่อย** เพื่อนำเสนอข้อมูล ข่าวสารความก้าวหน้าของโครงการแลกเปลี่ยน ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากประชาชนในพื้นที่ ตลอดจนส่วนราชการ และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้รับรู้ข้อมูลการพัฒนาโครงการอย่างถูกต้อง สอดคล้องในทิศทาง เดียวกัน และนำความคิดเห็นที่ได้รับไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการให้ เหมาะสมมากยิ่งขึ้น

(4) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ปัจจัยนิเทศโครงการ)

เพื่อนำเสนอผลการศึกษาศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดโครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานราชการ กลุ่มผู้นำด้านความคิด ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับโครงการ ตลอดจนตัวแทนภาคประชาชนและสื่อมวลชน เพื่อจะได้นำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับมาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป

ทั้งนี้ ในการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการจะใช้เทคนิคการมีส่วนร่วมอย่างผสมผสาน ประกอบด้วย การรับฟังความคิดเห็นและการปรึกษาหารือ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสนใจ และผลกระทบที่กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียอาจได้รับจากโครงการ มีการวางแผนให้มีกิจกรรมตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ ซึ่งกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนมีรายละเอียดดังนี้

(1) การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงาน ผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการในพื้นที่

เพื่อให้ข้อมูลข่าวสาร สร้างความเข้าใจให้กับหน่วยงานและผู้มีส่วนได้เสีย เน้นให้บุคคลซึ่งมีบทบาทสำคัญในพื้นที่เกิดกระบวนการรับรู้ข้อมูลโครงการอย่างถูกต้องเป็นรายบุคคลโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้บริหาร และหัวหน้าส่วนราชการในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นในส่วนของผู้บริหาร และผู้นำชุมชนในพื้นที่ดำเนินงานโครงการ จึงนับเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญและเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการดำเนินงานในระยะต่างๆ ของโครงการ

1.1 วัตถุประสงค์

- เพื่อแจ้งให้ทราบถึงแผนการดำเนินงานของโครงการ กิจกรรมการดำเนินงาน และให้เข้าใจถึงรายละเอียดโครงการก่อนการจัดเวทีสาธารณะรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
- เพื่อแจ้งให้ทราบถึงแผนดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามหลักเกณฑ์และแนวทางในการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสังคม
- เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและรับฟังข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการพัฒนาและรูปแบบโครงการที่เหมาะสม
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนจากผู้มีส่วนได้เสียที่เข้าร่วมเวทีสาธารณะ

1.2 กลุ่มเป้าหมาย

ในการพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นผู้บริหารหน่วยงานหัวหน้าส่วนราชการ และเจ้าหน้าที่ในพื้นที่โครงการ แบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 3 กลุ่มหลัก (อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม) ประกอบด้วย

- ผู้บริหารหน่วยงานราชการในพื้นที่
- เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่โครงการ
- ประธานและคณะกรรมการชุมชน ผู้นำทางความคิด ประชาชน และผู้ประกอบการตลอดแนวเส้นทางโครงการ

1.3 สื่อที่ใช้ในการดำเนินงาน

- แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการ
- เอกสารสรุปข้อมูลโครงการ

1.4 ผลการดำเนินงาน

- สำนักงานเขตจตุจักร

วันจันทร์ที่ 7 มีนาคม 2559 เวลา 10.00 น.คณะที่ปรึกษาเข้าพบ นายเชาวฤทธิ์ ทรงนวรรตน์ผู้อำนวยการเขตจตุจักร นายไพบุลย์ อรุณมิตรรท.หน.ฝ่ายโยธา สำนักงานเขตจตุจักรและนายไพรัช สุทธิอาจนักพัฒนาสังคมชำนาญการ หน.ห้องปฏิบัติการราชการ เพื่อชี้แจงข้อมูลและแผนการดำเนินงานโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น โดยภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 8.1-1



รูปที่ 8.1-1 บรรยากาศการพบปะหารือวันจันทร์ที่ 7 มีนาคม 2559 เวลา 10.00 น.

■ สำนักงานเขตบางซื่อ

วันอังคารที่ 8 มีนาคม 2559 เวลา 10.00 น. คณะที่ปรึกษาเข้าพบ นายสมชาย ชุ่มเมืองเย็น นักพัฒนาสังคมชำนาญการ และนายสมาน งามหอม นายช่างสำรวจชำนาญงาน ณ ห้องประชุมฝ่ายพัฒนาชุมชน สำนักงานเขตบางซื่อ กรุงเทพฯ เพื่อชี้แจงข้อมูลและแผนการดำเนินงานโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น โดยมีภาพบรรยากาศการประชุมแสดง ดังรูปที่ 8.1-2



รูปที่ 8.1-2 บรรยากาศการประชุมหารือวันอังคารที่ 8 มีนาคม 2559 เวลา 10.00 น.

■ ประชุมคณะกรรมการชุมชนเขตจตุจักร

วันอังคารที่ 29 มีนาคม 2559 เวลา 13.30 –16.30 น. คณะที่ปรึกษาแทรกการประชุมนัดคณะกรรมการชุมชนเขตจตุจักร ประจำเดือน มีนาคม 2559 ณ ห้องประชุมวิภาวดีชั้น 9 สำนักงานเขตจตุจักร เพื่อประชาสัมพันธ์ชี้แจงข้อมูลและแผนการดำเนินงานโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากผู้นำชุมชน โดยมีภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดัง รูปที่ 8.1-3



รูปที่ 8.1-3 บรรยากาศการประชุมหารือคณะกรรมการชุมชนเขตจตุจักร
วันอังคารที่ 29 มีนาคม 2559 เวลา 13.30 –16.30 น.

ข้อเสนอแนะข้อคิดเห็น

- โครงสร้างในส่วนของการต่อม่อของโครงการนั้น จะเป็นการสร้างใหม่หรือไม่อย่างไร
- ด้วยรูปแบบของโครงการจะมีการเวียนคืนพื้นที่เพิ่มเติมหรือไม่
- กังวลในเรื่องการระบายน้ำ เพราะเมื่อฝนตกอาจจะก่อให้เกิดผลกระทบน้ำท่วมได้
- ขอให้ดูแลเรื่องปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างโครงการหรือดินที่ติดมากับล้อรถเข้าออกบริเวณโครงการ

การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ข้อมูล ข่าวสารของโครงการ

ทางทีมงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ข้อมูล ข่าวสารโครงการ รวมทั้งเชิญชวนประชาชนผู้สนใจเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ 11 ชุมชนของเขตจตุจักร และชุมชน 6 ชุมชนในเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้บริษัทที่ปรึกษาได้เน้นการประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางเลือก (ภาพบรรยากาศการลงพื้นที่แสดงดังรูปที่ 8.1-3) ดังนี้

- ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมีนาคม – เมษายน 2559 ลงพื้นที่ทั้งหมด 5 ครั้ง
- ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือน ตุลาคม – พฤศจิกายน 2559 ลงพื้นที่ทั้งหมด 3 ครั้ง

สื่อประชาสัมพันธ์

- โบว์ชัวร์ประชาสัมพันธ์โครงการ
- หนังสือเชิญเข้าร่วมการประชุม/สัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
- ประกาศการประชุม/สัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

(แสดงดังภาคผนวกที่ 8-1)

วิธีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร

1. จัดทำข้อมูล ข่าวประชาสัมพันธ์ สำหรับผลิตเป็นโบว์ชัวร์และเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ โดยเนื้อหาจะเป็นการเชิญชวนให้กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ รวมทั้งกลุ่มเป้าหมายที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ รวมทั้งหน่วยงานองค์กร และประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการได้รับทราบ
2. ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูล ข่าวสารของโครงการ ตามหน่วยงานองค์กร และชุมชนในพื้นที่โครงการ



รูปที่ 8.1-3 (1) บรรยากาศการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนมีนาคม – เมษายน 2559)



รูปที่ 8.1-3 (2) บรรยากาศการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ ครั้งที่ 2 (ระหว่างเดือน ตุลาคม – พฤศจิกายน 2559)

(3) การสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)**3.1 วัตถุประสงค์การประชุม**

- เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นวัตถุประสงค์ สาระสำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการศึกษา สถานที่ที่จะดำเนินการ ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการ ผลผลิตและผลลัพธ์ของโครงการ
- เพื่อให้ประชาชน/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบข้อมูลโครงการ ตลอดจนสร้างความเข้าใจและทัศนคติที่ดีต่อโครงการ อันจะส่งผลต่อการให้ความร่วมมือในการดำเนินงาน
- เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมสัมมนา เกี่ยวกับประเด็นปัญหาสำคัญที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และข้อเสนอแนะและประเด็นที่ควรระมัดระวังหรือให้ความสำคัญในการศึกษา และแนวทางในการจัดการกับปัญหาต่างๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

3.2 ผู้เข้าร่วมการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย หน่วยงานราชการ ผู้นำชุมชนในพื้นที่ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ภาคธุรกิจเอกชน สื่อมวลชน ผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานในพื้นที่โครงการ และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ(แสดงดัง**ภาคผนวกที่ 8-2**) รวมทั้งสิ้น 212 คน ได้แก่

กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วม การสัมมนา (คน)
1) หน่วยงานราชการ	18
2) ผู้นำชุมชนในพื้นที่	41
3) หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ/หน่วยงานเอกชน/องค์กรพัฒนาเอกชน (NGO)	35
4) สื่อมวลชน	10
5) ประชาชนผู้สนใจโครงการ	57
6) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	20
7) คณะกรรมการตรวจการจ้าง และคณะกรรมการกำกับ	10
8) บริษัทที่ปรึกษา	21
รวมทั้งสิ้น	212

ส่วนบรรยายภาควิชาการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 แสดง**รูปที่ 8.1-4**



นางพุดมนต์ รตจิ้น
หัวหน้ากลุ่มโครงข่ายและเชื่อมต่อการขนส่ง
กล่าวรายงาน



นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ รองปลัดกระทรวงคมนาคม รักษา
ราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการ
ขนส่งและจราจร
กล่าวเปิดการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน



นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ให้สัมภาษณ์สื่อมวลชน

รูปที่ 8.1-4 บรรยากาศการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1



ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ รับฟังรายละเอียดโครงการ



ที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมร่วมซักถามและให้ข้อคิดเห็น



ที่ปรึกษาตอบข้อซักถาม

รูปที่ 8.1-4 (ต่อ) บรรยากาศการจัดสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

3.3 สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ในการดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาได้ร่วมซักถามและแสดงความคิดเห็นในห้องประชุม และได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในแบบสอบถามด้วย ดังนี้

1) การแสดงความคิดเห็นในห้องประชุม

ในการประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถาม / แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดัง **ตารางที่ 8.1-2**

ตารางที่ 8.1-2

การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1) ด้านวิศวกรรม	1.1 การออกแบบแนวเส้นทางซึ่งมีการใช้พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยนั้น ควรจะต้องหารือกับการรถไฟอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการใช้พื้นที่บริเวณชุมทางบางซื่อ ซึ่งปัจจุบันมีการพัฒนาทางด้านต่างๆ เนื่องจากการดำเนินงานที่ผ่านมา การรถไฟจะพิจารณาค่าใช้จ่ายในส่วนต่างๆ เช่น คัดค่าใช้จ่ายจากต่อม่อทางยกระดับที่ไปลงในพื้นที่ของการรถไฟ และค่าการเสียโอกาสของทางการรถไฟในการพัฒนาพื้นที่ เป็นต้น	1.1 ที่ปรึกษาได้รับทราบและได้ดำเนินการแล้ว
	1.2 ขอให้โครงการพิจารณาเรื่องพื้นที่ใต้ทางยกระดับซึ่งมีแสงสว่างไม่เพียงพอ เพื่อคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชน รวมทั้งการใช้พื้นที่ใกล้ทางยกระดับให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนใกล้เคียงมากที่สุด ทั้งนี้จึงเสนอให้ออกแบบทางยกระดับให้เป็น motor road เป็นถนนเชื่อมเส้นทางหลักบริเวณใกล้เคียง โดยติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างให้เหมาะสม หรือบางช่วงที่มีความจำเป็นควรติดตั้งรั้วเพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น นอกจากนี้ต้องพิจารณาถึงประชาชนในชุมชนใกล้เคียงให้สามารถเดินทางไปทางยกระดับไปมาได้สะดวก	1.2 ที่ปรึกษาได้รับทราบและจะนำไปพิจารณาดำเนินการ
	1.3 แนวทางการดำเนินงานของโครงการด้านสาธารณูปโภคที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ จะมีแนวทางการจัดการอย่างไร	1.3 ที่ปรึกษายู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลสาธารณูปโภคต่างๆที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ทั้งนี้แนวทางการดำเนินงานของโครงการจะพยายามให้กระทบกับสาธารณูปโภคให้น้อยที่สุด

ตารางที่ 8.1-2 (ต่อ)
การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
	1.4 จะคิดค่าบริการหรือค่าผ่านทางอย่างไร	1.4 หลักการเบื้องต้นคือการเชื่อมต่อระหว่างโครงการทางยกระดับอุตสาหกรรมซึ่งเป็นสัมปทานของบริษัทดอนเมืองโทลเวย์ กับกรมทางหลวง และโครงการศรีรัชวงแหวนรอบนอกเป็นสัญญาสัมปทานของบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นคู่สัญญากับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย การพิจารณาค่าผ่านทางอยู่ระหว่างการศึกษาคงต้องทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชนและเป็นธรรม
	1.5 ควรมีการวางแผนการจัดการเส้นทางเชื่อมระหว่างเขตบางซื่อกับเขตจตุจักรโดยขอให้แต่ละหน่วยที่เกี่ยวข้องควรจัดให้มีความเหมาะสมเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด	1.5 บริษัทที่ปรึกษาขอรับไปพิจารณาในรายละเอียดต่อไป
	1.6 จะรับทราบผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ และรูปแบบการลงทุนได้เมื่อไหร่	1.6 ตามแผนการดำเนินงาน ที่ปรึกษาจะดำเนินการแล้วเสร็จประมาณเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2559 ซึ่งรวมระยะเวลาทั้งหมด 10 เดือน ผลการศึกษาความเหมาะสมและรูปแบบการลงทุนที่ปรึกษาจะนำเสนอในช่วงการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ปัจฉิมนิเทศ)
	1.7 แนวเส้นทางช่วงวิภาวดีควรจะมีทางลงหรือเป็นทางออก เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับประชาชน	1.7 บริษัทที่ปรึกษาขอรับไปพิจารณาในรายละเอียดต่อไป
	1.8 จุดที่เชื่อมต่อทางยกระดับอุตสาหกรรม กับทางด่วนพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกจะเชื่อมต่อกันอย่างไร	1.8 เชื่อมในลักษณะทางยกระดับ
	1.9 อยากทราบปริมาณจราจรปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ ทั้งนี้หากโครงการสร้างเสร็จแล้วจะแก้ปัญหาการจราจรบริเวณนี้ได้อย่างไร	1.9 ทางโครงการอยู่ระหว่างการเก็บข้อมูลปริมาณจราจร แต่ทั้งนี้การสร้างทางเชื่อมบริเวณนี้จะสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรระดับพื้นได้เป็นอย่างดี
2. ด้านสิ่งแวดล้อม	2.1 เสนอให้ออกแบบแนวเส้นทางให้มีการติดตั้งแผ่นกันเสียงและแสงไฟจากรถยนต์โดยเฉพาะทางพิเศษและทางยกระดับอื่นๆ รวมทั้งเพื่อลดการรบกวนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้แนวเส้นทาง	2.1 ในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมนั้น ที่ปรึกษามีการตรวจวัดเรื่องเสียงและคุณภาพอากาศไว้ทั้งหมด 6 จุด ตามแนวเส้นทางโครงการซึ่งมีระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร ดังนั้นเมื่อผลการศึกษาแล้วเสร็จก็จะสามารถกำหนดจุดติดตั้งกำแพงกันเสียงได้ถูกต้อง
	2.2 ในช่วงการก่อสร้างขอให้คำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ	2.2 ที่ปรึกษาจะรับไปดำเนินการ

ตารางที่ 8.1-2 (ต่อ)
การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
3. ด้านอื่นๆ	3.1 เห็นด้วยกับโครงการฯ แต่จะเกิดขึ้นเมื่อไหร่ และมีความเป็นไปได้อย่างไรที่โครงการนี้จะมีการพัฒนาต่อ เพราะจะเป็นประโยชน์มาก	3.1 รับทราบ
	3.2 บริเวณ กม.11 ทางโครงการสามารถทำทางขึ้นลงได้หรือไม่ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรหนาแน่นในปัจจุบันได้เป็นอย่างดี	3.2 ขึ้นกับแผนการใช้พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ขณะนี้อยู่ระหว่างการประสานงาน
	3.3 เสนอให้มีทางจักรยาน และทางสัญจรสำหรับประชาชนทั่วไปในพื้นที่บริเวณใต้แนวเส้นทางของโครงการ	3.3 ที่ปรึกษาจะพิจารณาให้สอดคล้องกับรูปแบบทางและพื้นที่ที่ได้รับ

2) การแสดงความคิดเห็นในแบบประเมินผลการประชุม

การสัมมนาในครั้งนี้ได้มีการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการสัมมนาฯ โดยใช้แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการจัดการสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็นของประชาชน และมีผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นจำนวน 128 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 79.5 (ไม่นับรวมผู้แทนจาก สนข. และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) จากผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งหมด 161 คน ซึ่งจากการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล สามารถสรุปผลการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมได้ดังนี้

□ ข้อมูลส่วนตัวของผู้แสดงความคิดเห็น

ข้อมูลทั่วไป

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 54 และเพศหญิงร้อยละ 46 ตามลำดับ โดยหน่วยงานและองค์กรต้นสังกัดที่เข้าร่วมสัมมนาฯ ในครั้งนี้พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นประชาชนผู้สนใจโครงการ ร้อยละ 35.9 รองลงมาเป็นหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 28.9 หน่วยงานเอกชน/องค์กรธุรกิจภาคเอกชน ร้อยละ 12.5 รองลงมาคือกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางอ้อม (มากกว่า 50-500) เมตร ผู้นำชุมชน (ประธานชุมชน/กรรมการชุมชน) ในสัดส่วนที่เท่ากันร้อยละ 4.7 ส่วนที่เหลือคือกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบในระยะ (0 – 50 เมตร) ร้อยละ 3.1 สถาบันการศึกษา ร้อยละ 2.3 และสื่อมวลชนร้อยละ 1.6 ตามลำดับ

ในด้านการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าส่วนใหญ่จบการศึกษา ระดับปริญญาตรีร้อยละ 54.7 รองลงมาเป็นผู้จบการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรีร้อยละ 22.7 และจบการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส. คิดเป็นร้อยละ 9.4 ส่วนที่เหลือจบชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4-ม.6)/ปวช. ร้อยละ 7 จบประถมศึกษา ร้อยละ 3.9 และจบชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 1.6 ตามลำดับ

การประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าส่วนใหญ่รับราชการ/ลูกจ้าง/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 35.2 รองลงมาประกอบกิจการ-ธุรกิจส่วนตัว/รับเหมา ร้อยละ 21.1 พนักงานบริษัท คิดเป็นร้อยละ 18 ส่วนที่เหลือประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 11.7 รับจ้างทั่วไป/รับจ้างภาคเกษตรและอาชีพอื่นๆ เช่น ข้าราชการบำนาญ เป็นต้น ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 6.3

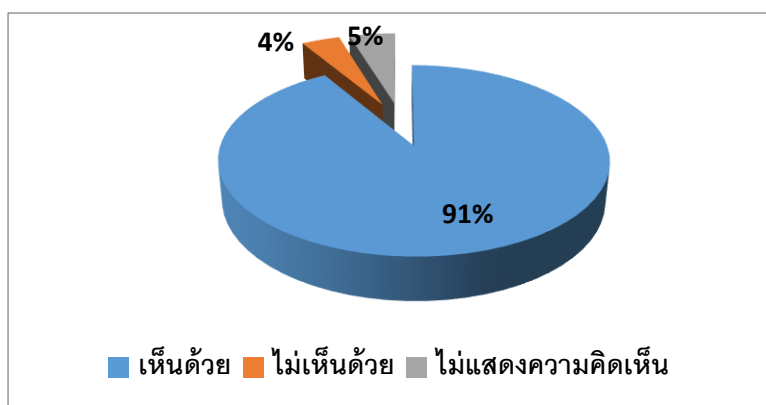
ระยะเวลาอยู่อาศัย/ทำงาน/ประกอบอาชีพ บริเวณพื้นที่โครงการ พบว่าส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการมานานมากกว่า 15 ปี ร้อยละ 36.7 รองลงมาอยู่ระหว่าง 5-10 ปี ร้อยละ 19.5 และอยู่ระหว่าง 0-5 ปี ร้อยละ 18.8 ส่วนที่เหลือ อยู่ระหว่าง 10-15 ปี ร้อยละ 15.6 และไม่แสดงความความคิดเห็นร้อยละ 9.4 ทั้งนี้ยังพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้สนใจโครงการ ร้อยละ 44.5 รองลงมาเป็นผู้ที่อยู่หรือมีที่ดิน ที่อยู่อาศัยใกล้แนวเส้นทางโครงการ ร้อยละ 27.3 ส่วนที่เหลือเป็นเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คิดเป็นร้อยละ 26.6 ตามลำดับ

□ ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการฯ คิดเป็นร้อยละ 91 รองลงมาไม่เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 4 ส่วนที่เหลือไม่แสดงความความคิดเห็น คิดเป็นร้อยละ 5 ตามลำดับ แสดงดังรูปที่ 8.1-5 ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามได้ให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

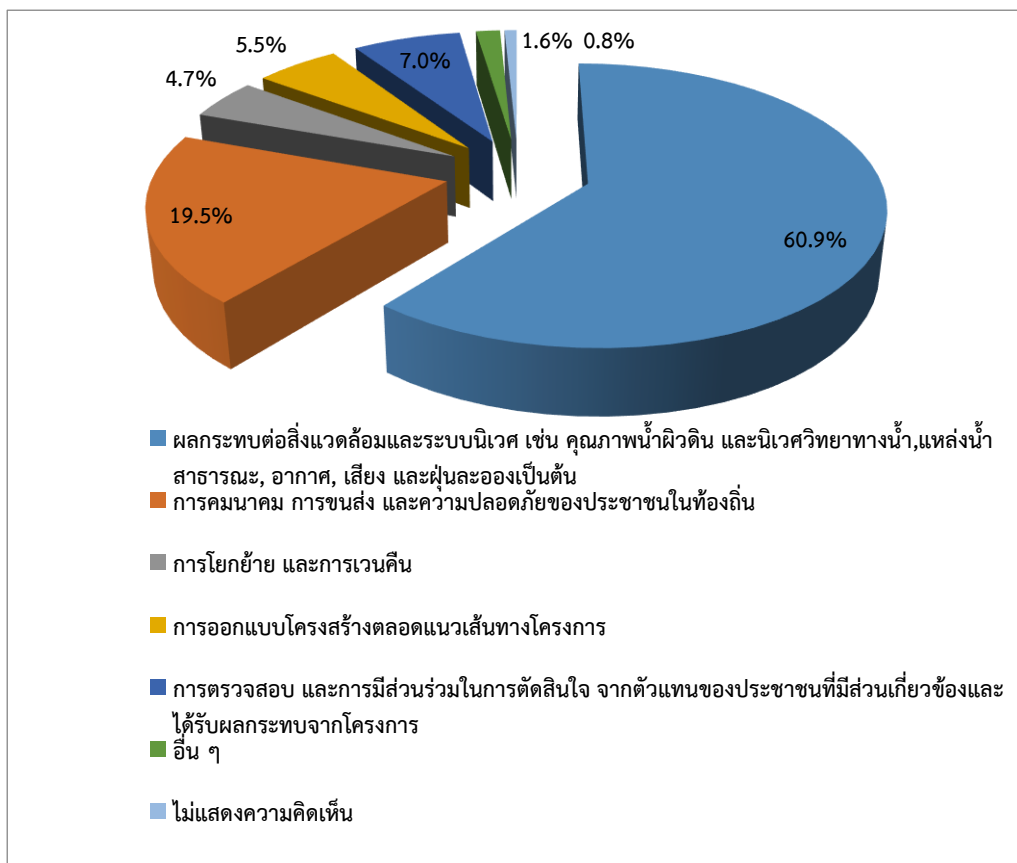
- เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ แต่หากสร้างถนนมาก จะส่งผลให้ปริมาณรถมากขึ้นด้วย ส่วนหนึ่งที่มีการสร้างถนน(ในพื้นที่ราบ) จะกลายเป็นที่จอดรถมากกว่า 50 % ดังนั้นควรดำเนินการแก้ไขในส่วนนี้ด้วย
- จำนวนผู้ใช้ทางยกระดับอุตราภิมุขอาจจะน้อยเกินไป เพราะโครงการมีระยะทางที่สั้น แต่พื้นที่จำกัด ดังนั้นเสนอให้ขยายคอขวด ช่วงถนนกำแพงเพชร 2 – ถนนพระรามที่ 6 มากกว่า
- ขอให้ดูแลเรื่องสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง การสัญจรไปมาของวิถีชีวิตผู้ใช้นถนน รวมทั้งช่องทางเดินทางเท้า ไม่ควรปล่อยให้ส่งผลกระทบมาก
- ต้องศึกษาผลกระทบกับผู้ที่อยู่ในโครงการและรอบนอกโครงการให้รอบคอบ แต่ผลกระทบระยะยาวในอนาคตด้วย
- เป็นโครงการที่ดี แนวคิด และเหตุผลเหมาะสม เพราะทางเชื่อมช่วยลดระยะการเดินทางตามแนวถนนกำแพงเพชร 2 จนถึงทางพิเศษศรีรัชวงแหวน
- ขอให้พิจารณาเรื่องมลภาวะทางเสียง และการจราจร (ปกติรถติดอยู่มากแล้ว)
- จะช่วยร่นระยะทาง,ลดความแออัดพื้นผิวจราจรในเมือง

- ศึกษาว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ หากไม่เหมาะสมจะมีการเชื่อมโยงอย่างไร



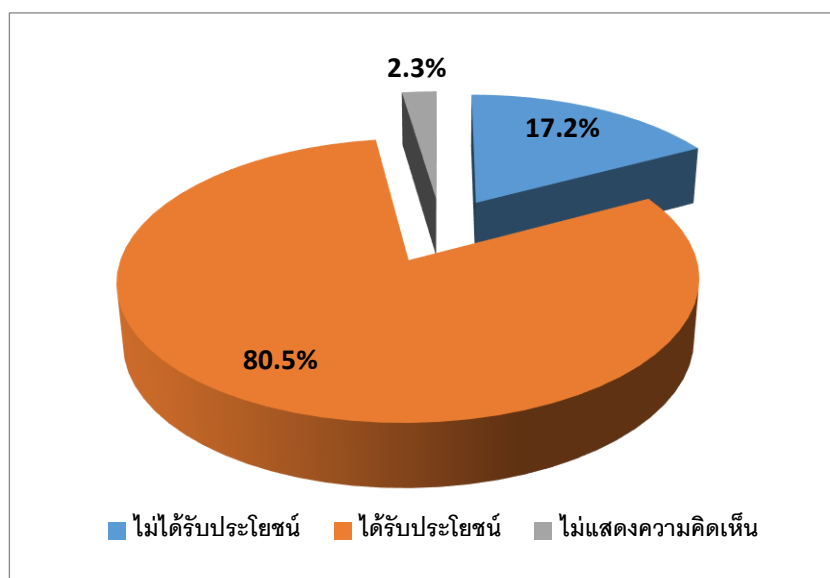
รูปที่ 8.1-5 ความคิดเห็นต่อโครงการฯ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าประเด็น-ปัจจัยที่ควรให้ความสำคัญหรือระมัดระวังเป็นพิเศษ ต่อการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดคือประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ เช่น คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ, แหล่งน้ำสาธารณะ, อากาศ, เสียง และฝุ่นละออง คิดเป็นร้อยละ 60.9 รองลงมาคือประเด็นผลกระทบการคมนาคม การขนส่ง และความปลอดภัยของประชาชนในท้องถิ่น คิดเป็นร้อยละ 19.5 และการตรวจสอบ และการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ จากตัวแทนของประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องและได้รับผลกระทบจากโครงการ คิดเป็นร้อยละ 7 แสดงดังรูปที่ 8.1-6



รูปที่ 8.1-6 ปัจจัยสำคัญใดที่ควรให้ความสำคัญหรือระมัดระวังเป็นพิเศษ

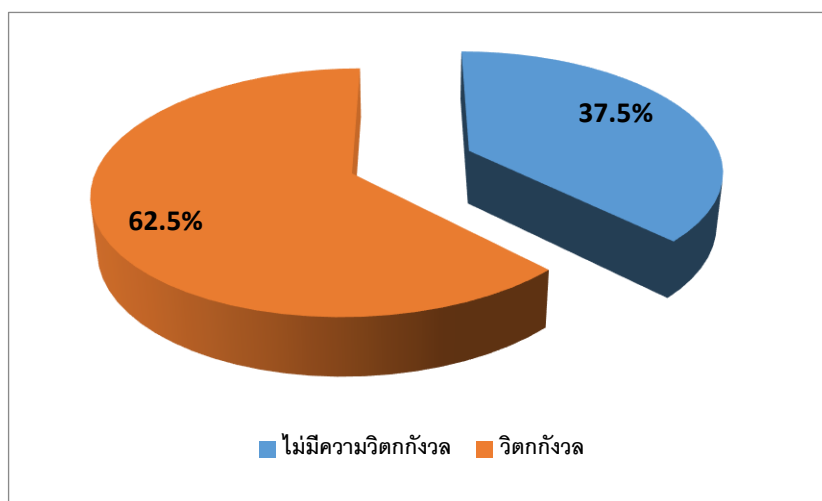
ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดเห็นว่าหากมีการพัฒนาโครงการในอนาคต จะก่อให้เกิดประโยชน์ เป็นร้อยละ 80.5 โดยในจำนวนนี้ส่วนใหญ่เห็นว่าจะเป็นทางเลือกและได้รับความสะดวกในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 58.6 รองลงมาคือจะช่วยลดเวลาในการเดินทางได้ คิดเป็นร้อยละ 55.5 ส่วนที่เหลือคิดว่าจะช่วยลดความแออัด และคับคั่งของปริมาณจราจรของพื้นที่เขตเมืองในกรุงเทพมหานครคิดเป็นร้อยละ 54.7 แสดงดังรูปที่ 8.1-7



รูปที่ 8.1-7 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการในอนาคต

ในกรณีที่มีการพัฒนาโครงการในอนาคต ส่วนใหญ่มีความวิตกกังวลต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม คิดเป็นร้อยละ 62.5 โดยในจำนวนนี้ส่วนใหญ่กังวลเรื่องฝุ่นละออง เสียงดัง และความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ 39.8 รองลงมาคือการจราจร และการคมนาคมขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 32.8 และการเวนคืน/รื้อย้าย คิดเป็นร้อยละ 29.7 ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามได้เสนอแนะประเด็นอื่นๆ เพิ่มเติมแสดงดังรูปที่ 8.1-8 ดังนี้

- การนำรถเข้าจุดศูนย์กลางจะทำให้การจราจรพื้นราบติดขัดมากขึ้น
- ความปลอดภัยจากการที่มี sit ก่อสร้าง
- รูปแบบการลงทุนที่ภาครัฐจะได้ประโยชน์มากที่สุด
- อาจส่งผลต่อระบบสาธารณสุข โรค ไข้หวัด เสียหาย และจะส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิต รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงระบบสาธารณสุข



รูปที่ 8.1-8 ความวิตกกังวลต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม

□ ข้อคิดเห็นต่อการจัดสัมมนา

ก่อนการประชุมผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยได้รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 50.8 โดยส่วนใหญ่ได้รับทราบข่าวสารจากหน่วยงานราชการ คิดเป็นร้อยละ 37.5 รองลงมาทราบข่าวจากเจ้าหน้าที่โครงการ คิดเป็นร้อยละ 31.2 ส่วนที่เหลือได้รับทราบจากเว็บไซต์โครงการ คิดเป็นร้อยละ 14.1 ทั้งนี้ก่อนเข้าร่วมการสัมมนา ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการในระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 54.7 รองลงมาเข้าใจในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 32 ส่วนที่เหลือไม่เข้าใจเลย คิดเป็นร้อยละ 8.6 ตามลำดับและหลังจากรับฟังข้อมูลโครงการ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเข้าใจมากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 49.2 รองลงมาเข้าใจระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 42.2 ส่วนที่เหลือไม่แสดงความคิดเห็นคิดเป็นร้อยละ 6.3 และเข้าใจน้อยคิดเป็นร้อยละ 2.3 ตามลำดับ

ส่วนสื่อที่สามารถทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามเข้าถึงได้ง่ายมากที่สุด คือ เว็บไซต์โครงการ คิดเป็นร้อยละ 26.6 รองลงมาคือ สื่อวิทยุ โทรทัศน์ สื่อสิ่งพิมพ์ (เช่น แผ่นพับ, โปสเตอร์, คัทเอ้าท์) ในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 25 และจากการประชาสัมพันธ์ผ่านผู้นำชุมชน คิดเป็นร้อยละ 10.2 ตามลำดับซึ่งหากมีการจัดสัมมนาครั้งต่อไป ส่วนใหญ่มีความยินดีเข้าร่วมการสัมมนา คิดเป็นร้อยละ 62.5 รองลงมาคือยังไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 25

ความคิดเห็นต่อการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ในประเด็นต่างๆ ดังรายละเอียดที่แสดงในตารางที่ 8.1-3

ตารางที่ 8.1-3

สรุปผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

รายการ	ระดับความคิดเห็น (คิดเป็นร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่แสดงความ ความเห็น
ความเข้าใจ วัตถุประสงค์ของการสัมมนา เพียงใด	32.03	43.75	18.75	5.5
วิทยากรสามารถอธิบายหรือชี้แจงตอบข้อ ซักถามในประเด็นที่มีความสงสัยได้อย่าง ชัดเจนเพียงพอหรือไม่	38.3	53.1	2.3	6.3
เนื้อหาการนำเสนอในภาพรวมสอดคล้องกับ วัตถุประสงค์ของการสัมมนาเพียงใด	46.9	46.9	0	6.3
ความเหมาะสมของเนื้อหาในสื่อประกอบการ สัมมนา	46.9	44.5	3.1	5.5
ความเหมาะสมของเวลาในการสัมมนา	54.7	36.7	2.3	6.3
ความเหมาะสมของสถานที่จัดสัมมนา และสิ่ง อำนวยความสะดวกต่าง ๆ	66.4	26.6	0	7
การอำนวยความสะดวก (การต้อนรับ การ ลงทะเบียน)	70.3	22.7	0	7

□ สรุปผลที่ได้จากใบบันทึกข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

- การจัดทำวิดีโอทัศน์ควรมีความกระชับมากกว่านี้ เสนอประเด็นที่จะนำเสนอในที่ประชุม
- การฉายภาพประกอบการนำเสนอของวิทยากรไม่ชัด ภาพที่ใช้มีสีอ่อนจาง, เนื้อหาในรายละเอียดมากเกินไป ไม่ตรงกับวัตถุประสงค์การปฐมนิเทศโครงการ
- การนำเสนอควรเน้นเรื่องการชี้เส้นทาง จุดขึ้น-ลง เพื่อนำผู้เข้าสัมมนาจินตนาการถึงเส้นทางที่จะเชื่อมต่อ
- ขอให้นัดทางหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีการลงทุนในบริเวณดังกล่าวได้ประชุม update alignment sheet เพื่อศึกษาแนวทางความเป็นไปในการก่อสร้าง
- ควรจัดครั้งต่อไป และควรจัดเป็นระยะ เพื่อประชาชนทั่วไปจะได้ทราบข่าวของความคืบหน้าโครงการและอยากให้มีการจัดในครั้งต่อ ๆ ไปอีก
- จัดทำรายละเอียดโครงการเพิ่มเติมให้ชุมชนเข้าใจมากกว่านี้

- ทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับและทางพิเศษให้มีผลกระทบกับประชาชนในพื้นที่ก่อสร้างให้น้อยที่สุด, ค่าผ่านทางไม่ควรกระทบกับผู้ใช้ทางมากนัก
- ประชาสัมพันธ์ว่าโครงการนี้ใช้เงินเท่าไร, ได้แหล่งเงินกู้หรือยัง, ใช้เวลาก่อสร้างนานแค่ไหน และมีความเป็นไปได้กี่เปอร์เซ็นต์
- ให้เตรียมงบประมาณและประสานงานกับหน่วยงานสาธารณสุขปทุมธานี (ไฟฟ้า, ประปา) และจัดสรรพื้นที่เตรียมเพื่อไว้สำหรับโครงการของหน่วยงานสาธารณสุขปทุมธานี และจัดให้มีการประชุมสาธารณสุขปทุมธานีร่วมกัน
- อัตราค่าบริการสูงเกินไป ระยะทางมีทางเชื่อมต่อ 3.6 กม. ส่วนมากมีผู้ใช้ทางจะเลือกใช้น้อย กรณีการจราจรไม่ติดขัด

(4) การประชุมกลุ่มย่อย

1) วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อชี้แจงข้อมูล ข่าวสาร การดำเนินงานของโครงการ ตลอดจนมาตรการในการป้องกัน แก้ไข และบรรเทาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งหารือถึงความเหมาะสมและพอเพียงของรูปแบบที่ได้ออกแบบไว้และมาตรการต่างๆ
- 2) เพื่อชี้แจงเหตุผลความจำเป็นของการออกแบบในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบ หรือไม่สามารถดำเนินการตามความคิดเห็นความต้องการของประชาชนได้ และแนวทางในการบรรเทาผลกระทบ
- 3) เพื่อรวบรวมประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประเด็นปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแนวทางหรือมาตรการ รวมทั้งวิธีการในการจัดการกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ และประสานข้อมูลดังกล่าวกับคณะผู้ศึกษาด้านอื่นๆ โดยเฉพาะด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมของการศึกษา

2) ผู้เข้าร่วมประชุม

ในการประชุมกลุ่มย่อย มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 123 ราย (แสดงดังภาคผนวกที่ 8-2) โดยมีรายละเอียดสรุปดังนี้

กลุ่มที่ 1 : ณ ห้องประชุมประชาชื่น ชั้น 7 สำนักงานเขตบางซื่อ เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 41 คน ประกอบด้วย

หน่วยงานราชการ	จำนวน	2	คน
ประชาชนชุมชนโชติวัฒน์	จำนวน	2	คน
ประชาชนชุมชนตึกแดงเขต 1	จำนวน	6	คน
ประชาชนชุมชนตึกแดงเขต 2	จำนวน	5	คน
ประชาชนชุมชนตึกแดงเขต 3	จำนวน	2	คน
ประชาชนชุมชน 99	จำนวน	8	คน
ประชาชนชุมชนบ้านพักรถไฟ	จำนวน	5	คน
ประชาชนผู้สนใจโครงการ	จำนวน	3	คน
รวม		33	คน

บริษัทที่ปรึกษา	จำนวน	8	คน
รวม	41	คน	

กลุ่มที่ 2 : ณ ห้องประชุมวิภาวดี ชั้น 9 สำนักงานเขตจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 40 คน ประกอบด้วย

หน่วยงานราชการ	จำนวน	4	คน
ประชาชนชุมชนสวนผัก	จำนวน	4	คน
ประชาชนชุมชนหนองจุก	จำนวน	3	คน
ประชาชนชุมชนพรณี 1	จำนวน	3	คน
ประชาชนชุมชนไทรคู่	จำนวน	3	คน
ประชาชนชุมชนภักดี	จำนวน	4	คน
ประชาชนชุมชนร่วมสุขพัฒนา	จำนวน	3	คน
ประชาชนผู้สนใจโครงการ	จำนวน	8	คน
รวม	31	คน	
บริษัทที่ปรึกษา	จำนวน	9	คน
รวม	40	คน	

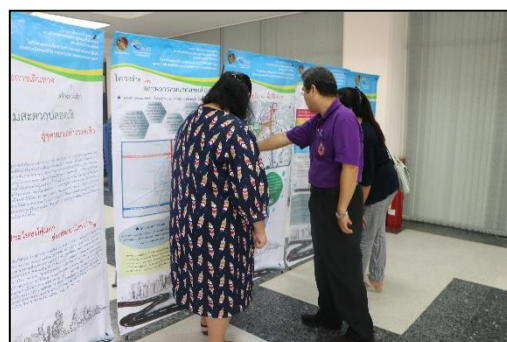
กลุ่มที่ 3 : ณ ห้องประชุมพหลโยธิน ชั้น 9 สำนักงานเขตจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 42 คน ประกอบด้วย

เจ้าของที่ดิน	จำนวน	11	คน
ประชาชนผู้สนใจโครงการ	จำนวน	20	คน
รวม	31	คน	
บริษัทที่ปรึกษา	จำนวน	11	คน
รวม	42	คน	

ส่วนบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย แสดงได้ดังรูปที่ 8.1-9 ถึงรูปที่ 8.1-11



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอ
รายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น
เกี่ยวกับโครงการ



คณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

รูปที่ 8.1-9 บรรยายการประชุมกลุ่มย่อย (กลุ่มที่ 1)เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2559
ณ ห้องประชุมประชาชน ชั้น 7 สำนักงานเขตบางซื่อ เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ

งานจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียด งานการมีส่วนร่วมของประชาชนโครงการ
ทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตสาหกรรม และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และการประชาสัมพันธ์



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอ
รายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น
เกี่ยวกับโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น
เกี่ยวกับโครงการ



คณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

รูปที่ 8.1-10 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (กลุ่มที่ 2) เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 14 กรกฎาคม 2559 ณ ห้องประชุมวิภาวดี ชั้น 9 สำนักงานเขตจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอ



รายละเอียดโครงการ



ผู้ดำเนินรายการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอ

รายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ



รูปที่ 8.1-11 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (กลุ่มที่ 3) เมื่อวันที่เสาร์ที่ 20 สิงหาคม 2559
ณ ห้องประชุมพหลโยธิน ชั้น 9 สำนักงานเขตจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ

3) สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย

ในการดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมซักถามและแสดงความคิดเห็นในห้องประชุม และได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในแบบสอบถามภายหลังการประชุม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

3.1) การแสดงความคิดเห็นในห้องประชุม

ในการประชุมกลุ่มย่อย ภายหลังจากที่บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอรายละเอียดโครงการและวิธีการศึกษาทั้งหมด ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถาม/แสดงความคิดเห็นให้และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 8.1-4

ตารางที่ 8.1-4

การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม

กลุ่มที่ 1 : ห้องประชุมประชาชน ชั้น 7 สำนักงานเขตบางซื่อ เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ		
ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1.ด้านวิศวกรรม	1.1. โครงการจะเลือกแนวเส้นทางเลือกที่ 1 หรือแนวเส้นทางเลือกที่ 2 และในกรณีที่เลือกแนวเส้นทางเลือกที่ 1 โครงสร้างเสาตอม่อของโครงการจะอยู่บริเวณใดในเขตพื้นที่ชุมชน	1.1. ทางโครงการได้พิจารณาเลือกแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ซึ่งมีความเหมาะสมและมีผลกระทบน้อยที่สุด ทั้งนี้ในส่วนของการก่อสร้างเสาตอม่อนั้น ทางโครงการอยู่ระหว่างกำหนดรูปแบบที่มีความเหมาะสมมากที่สุด
	1.2. ชุมชนในพื้นที่เขตบางซื่อ ช่วงที่อยู่ใกล้กับแนวเส้นทางของโครงการ เช่น ชุมชนโชติวัฒน์ และชุมชนหมู่บ้าน 99 เป็นต้นจะมีโอกาสโดนเวนคืนหรือไม่	1.2. พื้นที่โครงการส่วนใหญ่ในเขตบางซื่อจะไม่มีการเวนคืน
2.ด้านสิ่งแวดล้อม	2.1ทางโครงการมีวิธีการป้องกันฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างอย่างไร	2.1. ในช่วงของการก่อสร้างเบื้องต้น วิธีที่ใช้ลดปัญหาฝุ่นละอองโดยทั่วไป คือการพรมน้ำบริเวณจุดที่ก่อสร้างหรือบริเวณที่ก่อให้เกิดฝุ่นในส่วนของการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จะกำหนดให้รถบรรทุกมีผ้าใบคลุมในส่วนที่บรรทุก รวมทั้งล้อรถที่ขนส่งก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้างก็จะมี การล้างล้อ ในส่วนของการดำเนินการเรื่องเสียงจะมีผลกระทบมากกว่าทางโครงการจะเสนอให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงไว้แต่หลังจากที่ทางโครงการศึกษาแล้วว่าบริเวณไหนบ้างที่เสียงดังเกินมาตรฐาน ก็จะมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงซึ่งโดยมาตรฐานแล้วกำแพงกันเสียงจะสูงไม่เกิน 2 เมตร ซึ่งจะเป็นการป้องกันฝุ่นไปในตัวด้วย แต่ทั้งหมดที่กล่าวมาจะต้องได้ข้อสรุปจากการศึกษาเรียบร้อยแล้ว

ตารางที่ 8.1-4 (ต่อ)
การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม

กลุ่มที่ 1 : ห้องประชุมประชาชน ชั้น 7 สำนักงานเขตบางซื่อ เขตบางซื่อ กรุงเทพฯ		
ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
3. ด้านอื่นๆ	3.1. เสนอให้ดำเนินโครงการให้สำเร็จตามแผนที่กำหนดไว้ทุกขั้นตอน เพื่อความเจริญและความสะดวกรวดเร็วของการจราจร	3.1. ที่ปรึกษาได้รับทราบ และจะดำเนินการให้แล้วเสร็จตามกำหนด
กลุ่มที่ 2 : ห้องประชุมวิภาวดี ชั้น 9 สำนักงานเขตจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ		
ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1.ด้านวิศวกรรม	1.1 หลังจากมีการศึกษาความเหมาะสมของโครงการเสร็จแล้ว จะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง รวมทั้งระยะเวลาแล้วเสร็จเมื่อไร	1.1ในการศึกษาทางที่ปรึกษาจะส่งผลประมาณ ธันวาคม2559 ในส่วนของการเริ่มดำเนินการก่อสร้างนั้นจะขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลต่อไป
	1.2 บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 ที่มีการสร้างเสาตอม่อบริเวณนั้นจะต้องมีการขยายถนนออกมาหรือไม่ และจะเริ่มสร้างเดือนไหน และในกรณีที่สร้างเสาตอม่อบริเวณถนน พื้นที่ด้านข้าง เช่น ช่วง กม.11 จนถึง นครชัยแอร์ บ้านเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างที่อยู่บริเวณนั้นจะถูกเวนคืน หรือรื้อถอนหรือไม่	1.2 ในกรณีที่โครงการสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ อยู่ในเขตทางเดิม ก็จะไม่กระทบอะไรเลย แต่ถ้าหากบางจุดไม่สามารถดำเนินการในเขตทางเดิมได้โครงสร้างเสาตอม่อ อาจจะตั้งอยู่บนพื้นที่ทางเท้าซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทางด้านเวนคืน พื้นที่บ้านเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ติดกับเสาตอม่อบริเวณนั้นบางส่วน
	1.3. แนวเส้นทางเลือกที่ 2 อยู่ห่างจากชุมชนคลองเปรมประชากรประมาณกี่เมตรและจะมีผลกระทบด้านการเวนคืนพื้นที่หรือไม่	1.3. ทางโครงการพิจารณาเลือกแนวทางเลือกที่ 1 เนื่องจากมีผลกระทบกับประชาชนน้อยที่สุด ดังนั้นชุมชนที่ตั้งอยู่บริเวณแนวเส้นทางเลือกที่ 2 เช่น ชุมชนคลองเปรมประชากร ก็จะไม่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน
	1.4. รูปแบบโครงสร้างแนวเส้นทางโครงการช่วงบริเวณบริษัทนครชัยแอร์ มุ่งหน้าทางวิภาวดีรังสิต ทางโครงการกำหนดรูปแบบไว้อย่างไร	1.4. โครงสร้างแนวเส้นทางจะอยู่ระหว่างถนนรัชดาภิเษก ซึ่งจะไม่กระทบกับบ้านเรือนประชาชนบริเวณนั้น
2.ด้านสิ่งแวดล้อม	2.1. เสียงที่จะกระทบในช่วงของการก่อสร้างจะมีปริมาณความดังขนาดไหน และแนวทางการแก้ไขที่จะสร้างกำแพงกันเสียงนั้น ทางโครงการจะดำเนินการสร้างพร้อมกับการก่อสร้างเป็นแนวเส้นทางควบคู่กันไปเลยหรือต้องรอให้เกิดผลกระทบกับประชาชนบริเวณนั้นก่อนจึงจะดำเนินการสร้าง	2.1 ในส่วนของการกำแพงกันเสียงนั้นในการศึกษาจะทราบว่าต้องติดตั้งในตำแหน่งใดบ้างที่มีเสียงดังเกินมาตรฐาน ซึ่งทางโครงการจะเสนอติดตั้งตั้งแต่ช่วงที่เริ่มก่อสร้างเลยแต่อาจจะมีการพบว่ามีเสียงดังเกินมาตรฐานทางโครงการก็จะดำเนินการเสนอให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียง ในส่วนของความสูงของกำแพงกันเสียงจะสูงไม่ต่ำกว่า 2 เมตร

ตารางที่ 8.1-4 (ต่อ)
การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม

กลุ่มที่ 2 : ห้องประชุมวิภาวดี ชั้น 9 สำนักงานเขตจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ		
ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
3. ด้านอื่นๆ	3.1. การกำหนดแนวเส้นทางโครงการหากไม่กระทบกับชุมชน ทางชุมชนสนับสนุนให้มีการดำเนินโครงการ เพราะประชาชนอยากเห็นความเจริญในพื้นที่	3.1 ที่ปรึกษารับทราบ
กลุ่มที่ 3 : ห้องประชุมพหลโยธิน ชั้น 9 สำนักงานเขตจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ		
ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1.ด้านวิศวกรรม	1.1. ขอทราบพื้นที่แนวเส้นทางโครงการรวมทั้งอาคาร หรือชุมชนต่างๆ เช่น ■ ซอยพร้อมใจ 1 ■ ซอยวิภาวดี 19 (ช.อุ้นอนุสรณ์) ■ ช่วงป้อมบางจาก ติดกับถนนกำแพงเพชร 2 จะอยู่ในแนวเส้นทางหรือไม่	1.1.กลุ่มที่อาจจะมีโอกาสที่ได้รับผลกระทบคือกลุ่มที่มีที่พักอาศัยหรือที่ดินติดกับถนนกำแพงเพชร 2 เพียงช่วงสั้นๆ ทั้งนี้ทางโครงการ
	1.2 เพราะเหตุใดทางโครงการจึงไม่เลือกแนวเส้นทางที่ผ่านบริเวณเลียบริมคลองเปรมประชากร	1.2. ในการพิจารณาของการคัดเลือกแนวเส้นทางจะดู 3 ปัจจัยหลักคือ ■ ด้านวิศวกรรม ■ ราคาค่าก่อสร้าง ■ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนั้นเมื่อพิจารณาแล้วพบว่า แนวเส้นทางที่ 2 มีราคาค่าก่อสร้างที่สูงกว่า อีกทั้งริมคลองเปรมประชากรจะมีจำนวนที่อยู่อาศัยและประชาชนที่อยู่หนาแน่นกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ด้านวิศวกรรมเรื่องแนวเส้นทางพบว่ามีความโค้งไปมาค่อนข้างเยอะ จึงส่งผลให้แนวทางเลือกที่ 1 จึงมีความเหมาะสมมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 2

ตารางที่ 8.1-4 (ต่อ)
การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม

กลุ่มที่ 3 : ห้องประชุมพหลโยธิน ชั้น 9 สำนักงานเขตจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ		
ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
2.ด้านสิ่งแวดล้อม	2.1 ถ้าเปรียบเทียบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทั้ง 2 แนวเส้นทางเลือก แนวเส้นทางเลือกใดจะมีผลกระทบมากกว่า	2.1 แนวเส้นทางที่ 2 จะได้รับผลกระทบมากกว่า เนื่องจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้นพื้นที่บริเวณดังกล่าวจะไม่มีชุมชนอยู่ แต่ในส่วนที่มีชุมชนก็จะอยู่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 แต่ถ้าเป็นกรณีที่เป็นแนวเส้นทางเลือกที่ 2 แนวเส้นทางจะผ่านพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชน อาคารบ้านเรือนเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นคือการเวนคืนที่ดิน และอาคารบ้านเรือน รวมทั้งผลกระทบด้านอากาศ เสียงในระยะดำเนินการจะมากกว่าค่ามาตรฐาน ทั้งนี้คลองเปรมประชากรยังมีความสำคัญมากเนื่องจากเป็นคลองที่ขุดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 จึงเป็นคลองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์จึงต้องอนุรักษ์ไว้ เมื่อมีทางด่วนเกิดขึ้นอาจจะส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพได้
	2.2. ผลกระทบระหว่างก่อสร้างเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจุบันผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณโครงการจะได้รับผลกระทบมากน้อยแค่ไหน ทั้งนี้ทางโครงการพอจะมีค่าเฉลี่ยของค่ามาตรฐานด้านเสียง หรือฝุ่นละอองหรือไม่	2.2 ทางโครงการจะมีมาตรการลดผลกระทบในระหว่างก่อสร้าง เช่น ในพื้นที่ที่มีเสียงดังทางโครงการจะต้องมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบที่เกิดจากเสียง ทั้งนี้ยังสามารถลดผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นและก๊าซมลพิษจากฝุ่นหรือท่อไอเสียได้ เป็นต้น เมื่อก่อสร้างและเปิดให้บริการแล้วระดับของเสียงจะไม่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้
3. อื่นๆ	3.1 เมื่อมีทางด่วนเกิดขึ้นแล้วจะมีข้อจำกัดด้านกฎหมายกับประชาชนในพื้นที่ซึ่งอยู่ติดกับทางด่วนหรือไม่ เช่น ระยะห่างในการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้าง หรือไม่	3.1 ในส่วนของการทางพิเศษจะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับระยะถอยร่น แต่ของกรุงเทพมหานครจะมีในส่วนของ พรบ.ควบคุมอาคารซึ่งจะมีการควบคุมระยะร่นจะแนวเขตทางสาธารณะ

3.2) การแสดงความคิดเห็นจากแบบประเมินผลการประชุมกลุ่มย่อย

3.2.1 สรุปผลการแสดงความคิดเห็นจากแบบสอบถามการประชุมกลุ่ม

ย่อย กลุ่มที่ 1 : วันพฤหัสบดีที่ 14 กรกฎาคม 2559 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมประชาชื่น ชั้น 7 สำนักงานเขตบางซื่อ เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร รายละเอียดดังนี้

การประชุมกลุ่มย่อยในครั้งนี้ได้มีการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุม โดยใช้แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการประชุมกลุ่มย่อย และมีผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นจำนวน 31 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 93.93 (ไม่นับรวมกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) จากผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งหมด 33 คน ซึ่งจากการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล สามารถสรุปผลการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมได้ดังนี้

□ ข้อมูลส่วนตัวของผู้แสดงความคิดเห็น

ข้อมูลทั่วไป

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงร้อยละ 64.5 และเพศชายร้อยละ 35.5 ตามลำดับ โดยหน่วยงานและองค์กรต้นสังกัดที่เข้าร่วมประชุมในครั้งนี้พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้นำชุมชนร้อยละ 51.6 รองลงมาคือผู้ที่มิใช่อาชีพอยู่ใกล้เคียงโครงการร้อยละ 19.4 ส่วนที่เหลือคือประชาชนผู้สนใจโครงการร้อยละ 12.9 เจ้าของ/ผู้เช่าอาคารที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการและอื่นๆ ในอัตราส่วนที่เท่ากันร้อยละ 6.5 และผู้แทนจากหน่วยงานราชการร้อยละ 3.2 ตามลำดับ

ในด้านการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษาร้อยละ 38.7 รองลงมาเป็นผู้จบการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรีร้อยละ 19.4 และจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและมัธยมศึกษาตอนปลาย (ปวช.) ในอัตราส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 12.9 และอนุปริญญาตรี/ปวส. และปริญญาตรีในอัตราส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 6.5 ตามลำดับ การประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าส่วนใหญ่ประกอบอาชีพอื่นๆ เช่นข้าราชการบำนาญและแม่บ้าน เป็นต้น ร้อยละ 35.5 รองลงมาประกอบรับจ้างทั่วไป/รับจ้างภาคเกษตร ร้อยละ 19.4 ค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 16.1 ส่วนที่เหลือประกอบอาชีพรับราชการ/ลูกจ้าง/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 9.7 และพนักงานบริษัทและประกอบกิจการ-ธุรกิจส่วนตัว/รับเหมาใน

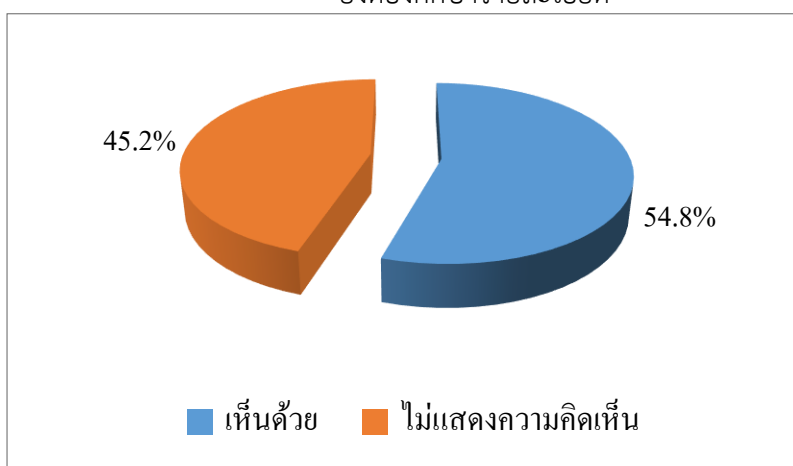
อัตราส่วนที่เท่ากันร้อยละ 6.5 และไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ 6.5 ตามลำดับ

ระยะเวลาอยู่อาศัย/ทำงาน/ประกอบอาชีพ บริเวณพื้นที่โครงการ พบว่าส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการมานานมากกว่า 15 ปี ร้อยละ 71.0 รองลงมาอยู่ระหว่าง 5-10 ปี ร้อยละ 12.9 และอยู่ระหว่าง 10-15 ปี ร้อยละ 9.7 และอยู่ระหว่าง 0-5 ปี และไม่แสดงความคิดเห็นในอัตราส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 3.2 ทั้งนี้ยังพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อยู่หรือมีที่ดิน ที่อยู่อาศัยใกล้แนวเส้นทางโครงการ ร้อยละ 58.1 และผู้ไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ 22.6 และที่เหลือคือผู้สนใจโครงการ ร้อยละ 6.5 ตามลำดับ

□ ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการฯ คิดเป็นร้อยละ 54.8 รองลงมาไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 45.2 ตามลำดับ แสดงดังรูปที่ 8.1-12 ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามได้ให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- การคมนาคมจะได้สะดวกมากขึ้น
- ค่าธรรมเนียมต้องไม่แพงเกินไป
- เดินทางสะดวก
- ปัญหาฝุ่นละอองแก้ไขอย่างไร
- เพื่อสะดวกในการเดินทาง เป็นทางเลือกของประชาชน และความเจริญของบ้านเมือง
- ยังต้องศึกษารายละเอียด



รูปที่ 8.1-12 ความคิดเห็นต่อโครงการฯ

□ ความคิดเห็นของรูปแบบโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามได้ให้ข้อคิดเห็นต่อรูปแบบโครงการ แสดงดัง **ตารางที่ 8.1-5** ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามยังให้ความคิดเห็นเพิ่มเติมดังนี้

- ขอให้ดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดไว้ทุกขั้นตอน

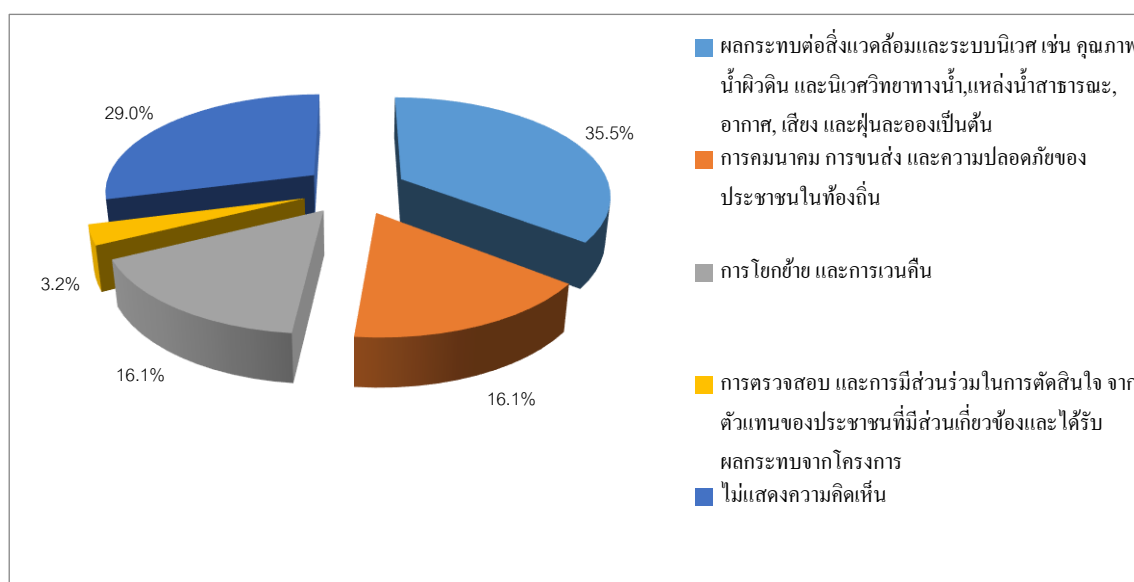
ตารางที่ 8.1-5

แสดงความคิดเห็นต่อรูปแบบโครงการ

รูปแบบโครงการ	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม
	เหมาะสม	ไม่เหมาะสม	ไม่แสดงความคิดเห็น	
ทางแยกต่างระดับ	35.5	0	64.5	ทางยกระดับอยากให้ทำให้มีประโยชน์โดยสามารถทำเป็นทางเลี่ยงได้อีกด้วย
แนวเส้นทางเลือก	32.3	0	67.7	-
โครงสร้างทางพิเศษ	35.5	0	64.5	-

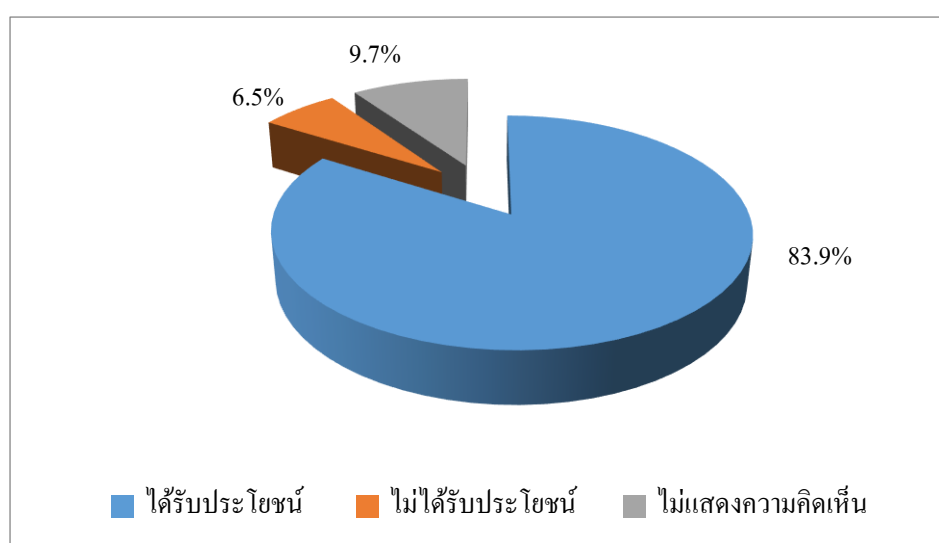
□ ปัจจัยที่ควรให้ความสำคัญ หรือระมัดระวังเป็นพิเศษ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าประเด็น-ปัจจัยที่ควรให้ความสำคัญ – ปัจจัยที่ควรให้ความสำคัญ หรือระมัดระวังเป็นพิเศษ ต่อการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดคือ ประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ เช่น คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ, แหล่งน้ำสาธารณะ, อากาศ, เสียง และฝุ่นละอองเป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 35.5 รองลงมาคือไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 29.0 ประเด็นต่อมาคือการคมนาคม การขนส่ง และความปลอดภัยของประชาชนในท้องถิ่นและการโยกย้าย และการเวนคืน ในอัตราส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 16.1 และการตรวจสอบ และการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ จากตัวแทนของประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องและได้รับผลกระทบจากโครงการ ร้อยละ 3.2 ตามลำดับ แสดงดังรูปที่ 8.1-13



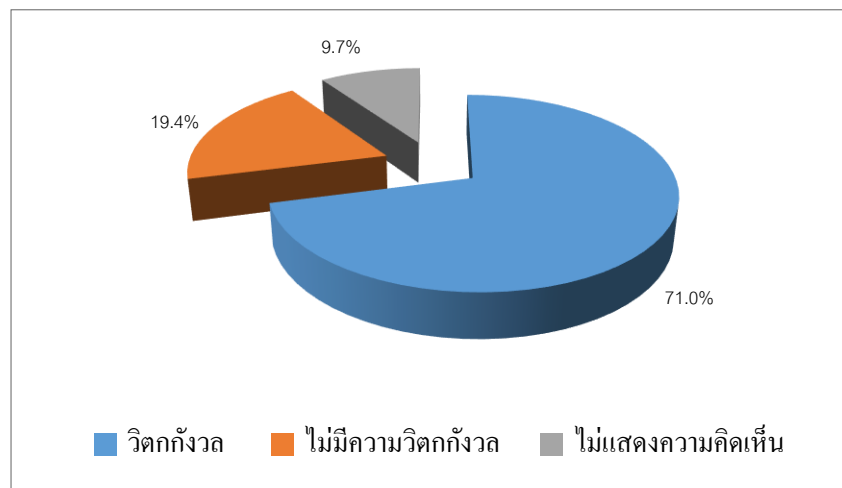
รูปที่ 8.1-13 ปัจจัยสำคัญใดที่ควรให้ความสำคัญหรือระมัดระวังเป็นพิเศษ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดเห็นว่าหากมีการพัฒนาโครงการในอนาคต จะก่อให้เกิดประโยชน์ เป็นร้อยละ 83.9 โดยในจำนวนนี้ส่วนใหญ่เห็นว่าจะเป็นทางเลือกและได้รับความสะดวกในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 61.3 รองลงมาคือจะช่วยลดเวลาในการเดินทางได้ คิดเป็นร้อยละ 41.9 ส่วนที่เหลือคิดว่าจะช่วยลดความแออัด และคับคั่งของปริมาณจราจรของพื้นที่เขตเมืองในกรุงเทพมหานครคิดเป็นร้อยละ 38.7 แสดงดังรูปที่ 8.1-14



รูปที่ 8.1-14 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการในอนาคต

ในกรณีที่มีการพัฒนาโครงการในอนาคต ส่วนใหญ่มีความวิตกกังวลต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม คิดเป็นร้อยละ 71.0 โดยในจำนวนนี้ส่วนใหญ่กังวลเรื่องการเวนคืน/รื้อย้าย ร้อยละ 41.9 ฝุ่นละออง เสียงดัง และความสั่นสะเทือน ร้อยละ 35.5 การสัญจร ร้อยละ 19.4 การประกอบอาชีพ ร้อยละ 16.1 การกีดขวางทางน้ำ ร้อยละ 9.7 และอื่นๆ ร้อยละ 3.2 ไม่วิตกกังวลร้อยละ 19.4 และไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ 9.7 แสดงดังรูปที่ 8.1-15 ดังนี้



รูปที่ 8.1-15 ความวิตกกังวลต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสังคม

□ ข้อคิดเห็นต่อการจัดประชุม

ก่อนการประชุมผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยได้รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 45.2 โดยส่วนใหญ่ไม่แสดงความคิดเห็นคิดเป็นร้อยละ 58.1 รับทราบข่าวสารจากผู้นำชุมชนคิดเป็นร้อยละ 16.1 รองลงมาทราบข่าวจากหน่วยงานราชการและเพื่อนบ้านในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 9.7 ส่วนที่เหลือรับทราบจากสื่อวิทยุโทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 6.5 ส่วนสื่อที่สามารถทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามเข้าถึงได้ง่ายมากที่สุดคือ สื่อวิทยุ โทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 38.7 รองลงมาคือจากการประชาสัมพันธ์ผ่านผู้นำชุมชน คิดเป็นร้อยละ 22.6 และบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการและมีผู้ไม่แสดงความคิดเห็นในสัดส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 12.9 จากเว็บไซต์โครงการ ร้อยละ 6.5 และที่เหลือคือจากสื่อสิ่งพิมพ์ (แผ่นพับ, โปสเตอร์และคัทเอ๊าท์) และอื่นๆในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 3.2 ตามลำดับ ซึ่งหากมีการจัดสัมมนาครั้งต่อไป ส่วนใหญ่มีความยินดีเข้าร่วมการ

สัมมนาคิดเป็นร้อยละ 87.1 รองลงมาคือยังไม่แสดงความคิดเห็น
คิดเป็นร้อยละ 9.7 และไม่แน่ใจ ร้อยละ 3.2 ตามลำดับ

ความคิดเห็นการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในระดับ
พื้นที่ (กลุ่มย่อย) ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการจัด
ประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในระดับพื้นที่ (กลุ่มย่อย)
ในประเด็นต่างๆ ดังรายละเอียดที่แสดงในตารางที่ 8.1-6

ตารางที่ 8.1-6

สรุปผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนระดับพื้นที่ (กลุ่มย่อย)

รายการ	ระดับความคิดเห็น (คิดเป็นร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่แสดงความคิดเห็น
ความเข้าใจ วัตถุประสงค์ของการประชุมเพียงใด	41.9	51.6	3.2	3.2
วิทยากรสามารถนำเสนอข้อมูลโดยรวมได้ชัดเจนเพียงพอหรือไม่	71.0	19.4	3.2	6.5
วิทยากรสามารถอธิบายหรือชี้แจงตอบข้อซักถามในประเด็นที่มี ความสงสัยได้อย่างชัดเจนเพียงพอหรือไม่	74.2	19.4	0	6.5
เนื้อหาการนำเสนอในภาพรวมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของ การประชุมเพียงใด	61.3	32.3	0	6.5
การเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้แสดงความคิดเห็น	71.0	18.4	4.1	6.5
ความเหมาะสมของเนื้อหาในสื่อประกอบการประชุม	71.0	22.6	0	6.5
ความเหมาะสมของเวลาในการประชุม	58.1	32.3	0	9.7
ความเหมาะสมของสถานที่จัดประชุม และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ	74.2	16.1	3.2	6.5
การอำนวยความสะดวก (การต้อนรับ การลงทะเบียน)	80.6	9.7	0	9.7

□ สรุปผลที่ได้จากไบบันทักข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

- ไฟล์นำเสนอตัวเล็กไม่ได้เปิดไฟทำให้อ่านยาก ตัวหนังสือเล็ก
ไปสำหรับผู้สูงอายุ
- ควรประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการให้ประชาชนรับทราบ
มากกว่านี้ เพื่อความเข้าใจของประชาชน

3.2.2 สรุปผลการแสดงความคิดเห็นจากแบบสอบถามการประชุมกลุ่ม ย่อย กลุ่มที่ 2 : วันพฤหัสบดีที่ 14 กรกฎาคม 2559 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมวิภาวดี ชั้น 9 สำนักงาน เขตจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร รายละเอียดดังนี้

การประชุมกลุ่มย่อยในครั้งนี้ได้มีการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุม โดยใช้แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการประชุมกลุ่มย่อย และมีผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นจำนวน 22 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70.96 (ไม่นับรวมกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) จากผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งหมด 31 คน ซึ่งจากการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล สามารถสรุปผลการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมได้ดังนี้

□ ข้อมูลส่วนตัวของผู้แสดงความคิดเห็น

ข้อมูลทั่วไป

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงร้อยละ 68.2 และเพศชายร้อยละ 31.8 ตามลำดับ โดยหน่วยงานและองค์กรต้นสังกัดที่เข้าร่วมการประชุมในครั้งนี้พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้นำชุมชน (ประธานชุมชน/กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน) ร้อยละ 36.4 รองลงมาเป็นผู้ที่มีอาคารอยู่ใกล้เคียงโครงการร้อยละ 22.7 ประชาชนผู้สนใจโครงการ ร้อยละ 13.6 และผู้แทนจากหน่วยงานราชการ, เจ้าของที่ดิน/ผู้เช่าอาคารที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาในโครงการและอื่นๆ ในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 9.1ตามลำดับ

ในด้านการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษาร้อยละ 27.3 รองลงมาคือ มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.1-ม.3),มัธยมศึกษาปลาย (ม.4-ม.6)/ปวช.และปริญญาตรีในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 18.2 และอนุปริญญาตรีร้อยละ 13.6 และสูงกว่าปริญญาตรีร้อยละ 4.5 ตามลำดับ

การประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าส่วนใหญ่ประกอบอาชีพอื่นๆเช่น แม่บ้าน ร้อยละ 27.3 รองลงมาคือรับจ้างทั่วไป/รับจ้างภาคเกษตร ร้อยละ 22.7 ประกอบกิจการ-ธุรกิจส่วนตัว/รับเหมา ร้อยละ 18.2 รับราชการ/ลูกจ้าง/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 13.6 ค้าขายร้อยละ 9.1 พนักงานบริษัทและไม่แสดงความคิดเห็นในสัดส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 4.5

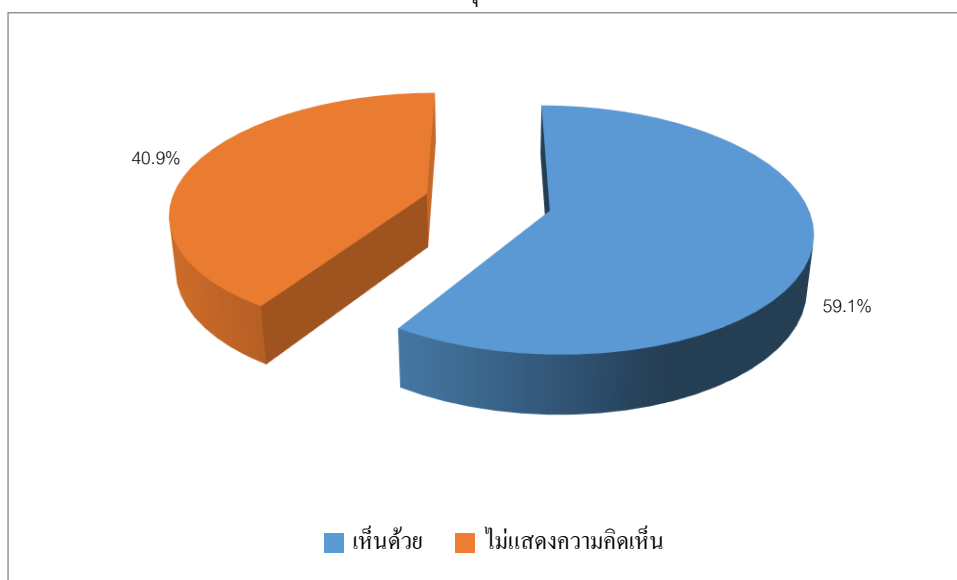
ระยะเวลาอยู่อาศัย/ทำงาน/ประกอบอาชีพ บริเวณพื้นที่โครงการพบว่าส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการมานานมากกว่า 15 ปี ร้อยละ 77.3 รองลงมาอยู่ระหว่าง 0-5 ปี ร้อยละ 9.1 และอยู่ระหว่าง 5-10 ปีและอยู่ระหว่าง 10-15 ปีและไม่แสดงความคิดเห็นในสัดส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 4.5

ตามลำดับ ทั้งนี้ยังพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อยู่หรือมีที่ดิน ที่อยู่อาศัยใกล้แนวเส้นทางโครงการ ร้อยละ 77.3 รองลงมาคือ ผู้สนใจโครงการ ร้อยละ 13.6 ที่เหลือคือ เจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ไม่แสดงความคิดเห็น ในสัดส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 4.5 ตามลำดับ

□ ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการฯ คิดเป็นร้อยละ 59.1 รองลงมาไม่แสดงความคิดเห็น คิดเป็นร้อยละ 40.9 ตามลำดับ แสดงดังรูปที่ 8.1-16 ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามได้ให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- ช่วยลดระยะเวลาการเดินทางและจำนวนรถที่เดินทางในถนนวิภาวดี-รังสิต
- ต้องไม่ทำให้ชุมชนเดือดร้อน



รูปที่ 8.1-16 ความคิดเห็นต่อโครงการฯ

□ ความคิดเห็นของรูปแบบโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามได้ให้ข้อคิดเห็นต่อรูปแบบโครงการ แสดงดัง
ตารางที่ 8.1-7

ตารางที่ 8.1-7
ผลการแสดงความคิดเห็นต่อรูปแบบโครงการ

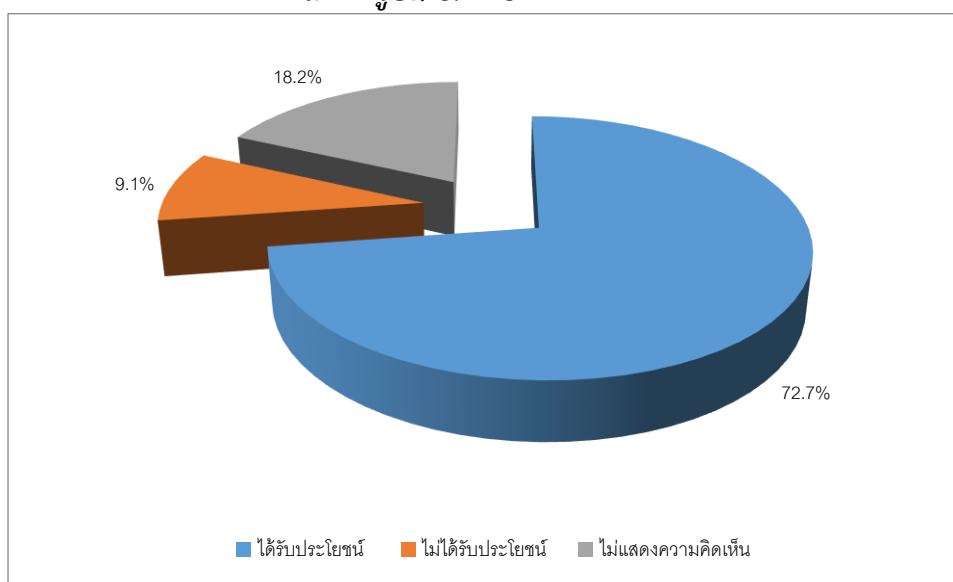
รูปแบบโครงการ	ระดับความคิดเห็น		
	เหมาะสม	ไม่เหมาะสม	ไม่แสดงความคิดเห็น
ทางแยกต่างระดับ	59.1	0	40.9
แนวเส้นทางเลือก	40.9	0	59.1
โครงสร้างทางพิเศษ	40.9	0	59.1

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าประเด็น-ปัจจัยที่ควรให้ความสำคัญ - ปัจจัยที่ควรให้ความสำคัญ หรือระมัดระวังเป็นพิเศษ ต่อการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดคือประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ เช่น คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ, แหล่งน้ำสาธารณะ, อากาศ, เสียง และฝุ่นละออง คิดเป็นร้อยละ 68.2 รองลงมาคือไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ 18.2 ประเด็นการโยกย้ายและการเวนคืน ร้อยละ 9.1 และการคมนาคม การขนส่งและความปลอดภัยของประชาชนในท้องถิ่นร้อยละ 4.5 ตามลำดับแสดงดังรูปที่ 8.1-17



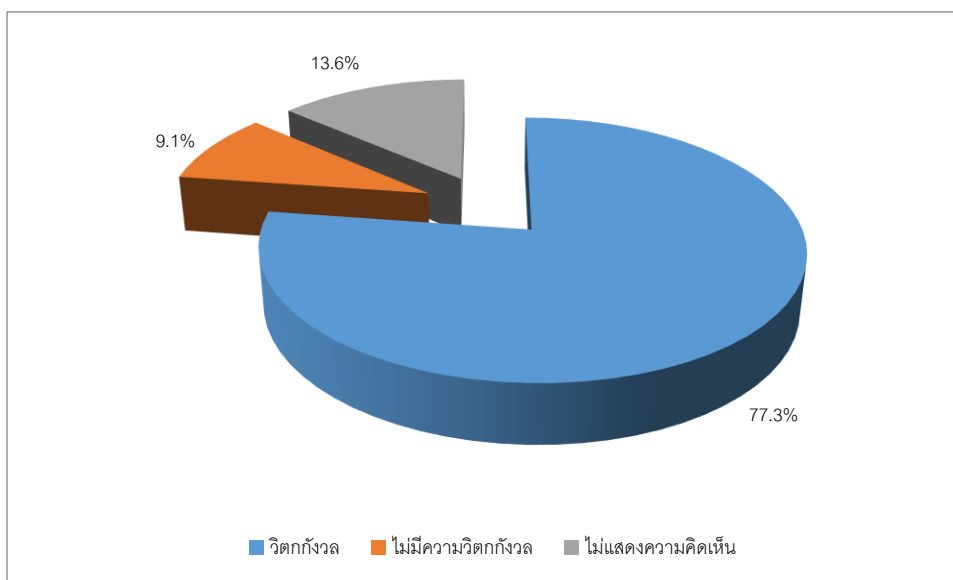
รูปที่ 8.1-17 ปัจจัยสำคัญใดที่ควรให้ความสำคัญหรือระมัดระวังเป็นพิเศษ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดเห็นว่าหากมีการพัฒนาโครงการในอนาคต จะก่อให้เกิดประโยชน์ เป็นร้อยละ 72.7 โดยในจำนวนนี้ส่วนใหญ่เห็นว่าช่วยลดความแออัด และคับคั่งของปริมาณจราจรของพื้นที่เขตเมืองในกรุงเทพมหานครคิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมาคือลดเวลาการเดินทาง เป็นทางเลือกและได้รับความสะดวกในการเดินทาง ในสัดส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 40.9 ไม่แสดงความความคิดเห็นร้อยละ 18.2 และไม่ได้รับประโยชน์ร้อยละ 9.1 แสดงดังรูปที่ 8.1-18



รูปที่ 8.1-18 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการในอนาคต

ในกรณีที่มีการพัฒนาโครงการในอนาคต ส่วนใหญ่มีความวิตกกังวลต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม คิดเป็นร้อยละ 77.3 โดยในจำนวนนี้ส่วนใหญ่กังวลเรื่องฝุ่นละออง เสียงดัง และความสิ้นเปลืองจากการก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ 63.6 รองลงมาคือการเวนคืน/รื้อย้าย ร้อยละ 50.0 และการกีดขวางทางน้ำและระบายน้ำ/น้ำท่วมของลำรางสาธารณะ คลอง และแม่น้ำ คิดเป็นร้อยละ 45.5 และการประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 40.9 และการสัญจรและการคมนาคมขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 27.3 และไม่แสดงความความคิดเห็นร้อยละ 13.6 และอื่นๆคิดเป็นร้อยละ 4.5 ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามได้เสนอแนะประเด็นอื่นๆเพิ่มเติมแสดงดังรูปที่ 8.1-19 ดังนี้



รูปที่ 8.1-19 ความวิตกกังวลต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสังคม

□ ข้อคิดเห็นต่อการจัดประชุม

ก่อนการประชุมผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยได้รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 50.0 โดยส่วนใหญ่รับทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ คิดเป็นร้อยละ 31.8 รองลงมาคือรับทราบข้อมูลข่าวสารจาก ผู้นำชุมชนและสื่อวิทยุโทรทัศน์ ในสัดส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 9.1 ส่วนที่เหลือรับทราบจากหน่วยงานราชการ คิดเป็นร้อยละ 4.5 ตามลำดับ

ส่วนสื่อที่สามารถทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามเข้าถึงได้ง่ายมากที่สุดคือ ผู้นำชุมชนคิดเป็นร้อยละ 27.3 รองลงมาคือ มีผู้ไม่แสดงความคิดเห็นคิดเป็นร้อยละ 22.7 และสื่อวิทยุ โทรทัศน์, สื่อสิ่งพิมพ์ (เช่น แผ่นพับ, โปสเตอร์, คัทเอ้าท์) และเว็บไซต์โครงการ ในสัดส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 13.6 และบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ และอื่นๆในสัดส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 4.5 ตามลำดับซึ่งหากมีการจัดสัมมนาครั้งต่อไป ส่วนใหญ่มีความยินดีเข้าร่วมการสัมมนาคิดเป็นร้อยละ 72.7 รองลงมาคือยังไม่แน่ใจคิดเป็นร้อยละ 22.7 และไม่แสดงความคิดเห็นคิดเป็นร้อยละ 4.5

ความคิดเห็นต่อการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนระดับพื้นที่ (กลุ่มย่อย) ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในระดับพื้นที่ (กลุ่มย่อย) ในประเด็นต่างๆ ดังรายละเอียดที่แสดงในตารางที่ 8.1-8

ตารางที่ 8.1-8

สรุปผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนระดับพื้นที่ (กลุ่มย่อย)

รายการ	ระดับความคิดเห็น (คิดเป็นร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่แสดงความคิดเห็น
ความเข้าใจ วัตถุประสงค์ของการประชุมเพียงใด	27.3	63.6	4.5	4.5
วิทยากรสามารถนำเสนอข้อมูลโดยรวมได้ชัดเจนเพียงพอหรือไม่	45.5	45.5	0	9.1
วิทยากรสามารถอธิบายหรือชี้แจงตอบข้อซักถามในประเด็นที่มีความสงสัยได้อย่างชัดเจนเพียงพอหรือไม่	31.8	59.1	0	9.1
เนื้อหาการนำเสนอในภาพรวมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการสัมมนาเพียงใด	40.9	54.5	0	4.5
ความเหมาะสมของเนื้อหาในสื่อประกอบการสัมมนา	54.5	36.4	4.5	4.5
ความเหมาะสมของเวลาในการสัมมนา	36.4	54.5	4.5	4.5
ความเหมาะสมของสถานที่จัดสัมมนา และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ	36.4	54.5	4.5	4.5
การอำนวยความสะดวก (การต้อนรับ การลงทะเบียน)	50.0	45.5	0	4.5

□ สรุปผลที่ได้จากไบบันทักข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

- การทำอะไรควรคำนึงถึงเรื่องการก่อสร้าง เรื่องฝุ่นละออง ถนนพัง น้ำท่วม เสียงดัง ทำงานดึก เพราะประชาชนที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

-

3.2.3 สรุปผลการแสดงความคิดเห็นจากแบบสอบถามการประชุมกลุ่มย่อย

กลุ่มที่ 3 : วันเสาร์ที่ 20 สิงหาคม 2559 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมพหลโยธิน ชั้น 9 สำนักงาน เขตจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร รายละเอียดดังนี้

การประชุมกลุ่มย่อยในครั้งนี้ได้มีการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการประชุม โดยใช้แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการประชุมกลุ่มย่อย และมีผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นจำนวน 26 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 83.87 (ไม่นับรวมกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) จากผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งหมด 31 คน ซึ่งจากการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล สามารถสรุปผลการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมได้ดังนี้

□ ข้อมูลส่วนตัวของผู้แสดงความคิดเห็น

ข้อมูลทั่วไป

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงร้อยละ 61.5 และเพศชายร้อยละ 38.5 ตามลำดับ โดยหน่วยงานและองค์กรต้นสังกัดที่เข้าร่วมประชุม ในครั้งนี้พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเจ้าของ/ผู้เช่าอาคารที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาในโครงการ ร้อยละ 38.5 รองลงมาเป็นผู้ที่มีอาคารอยู่ใกล้เคียงโครงการ ร้อยละ 30.8 ประชาชนผู้สนใจโครงการ ร้อยละ 26.92 ส่วนที่เหลือเป็นผู้แทนจากหน่วยงานราชการ ร้อยละ 1

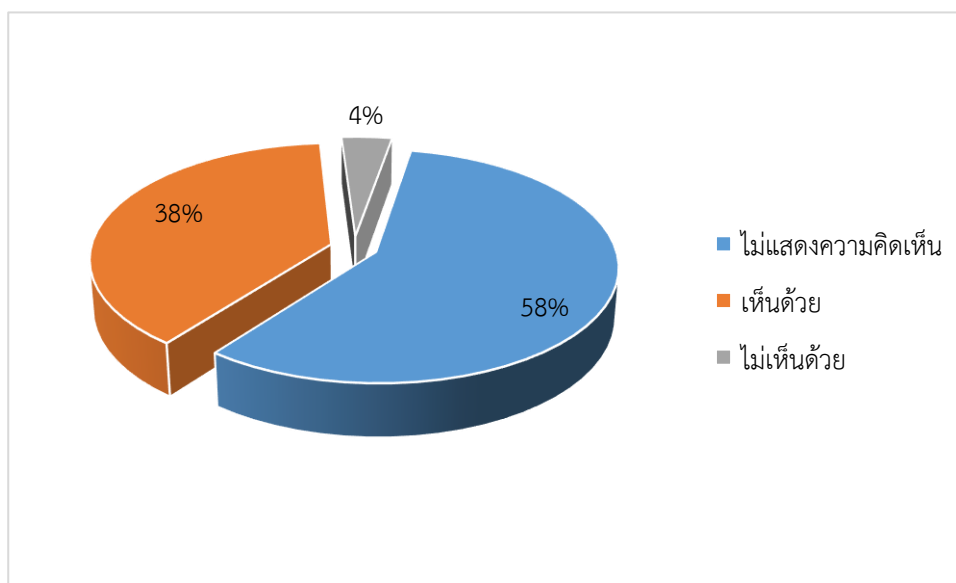
ในด้านการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 42.3 รองลงมาคือมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4-ม.6)/ปวช. คิดเป็นร้อยละ 19.2 ปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 15.4 อนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 11.5 และมัธยมศึกษาตอนต้น (ม.1-ม.3) คิดเป็นร้อยละ 7.7 ส่วนที่เหลือคือ สูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 3.8 ตามลำดับ

การประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป/รับจ้างภาคเกษตร ร้อยละ 34.61 รองลงมาประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 30.8 และประกอบกิจการ-ธุรกิจส่วนตัว/รับเหมา รับราชการ/ลูกจ้าง/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 7.7 ส่วนที่เหลือประกอบอาชีพพนักงานบริษัทและแม่บ้าน ในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 1 ตามลำดับ

ระยะเวลาอยู่อาศัย/ทำงาน/ประกอบอาชีพ บริเวณพื้นที่โครงการ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการมานานมากกว่า 15 ปี ร้อยละ 100 ทั้งนี้ยังพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อยู่หรือมีที่ดิน ที่อยู่อาศัยใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ร้อยละ 76.9 รองลงมาคือ ผู้ไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ 11.5 และผู้สนใจโครงการ ร้อยละ 7.7 ที่เหลือคือ เจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คิดเป็นร้อยละ 3.8 ตามลำดับ

□ ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่แสดงความคิดเห็นกับโครงการฯ คิดเป็นร้อยละ 57.7 รองลงมาเห็นด้วยกับโครงการ คิดเป็นร้อยละ 38.5 และไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 3.8 แสดงดังรูปที่ 8.1-20



รูปที่ 8.1-20 แสดงความคิดเห็นกับโครงการฯ

□ ความคิดเห็นของรูปแบบโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามได้ให้ข้อคิดเห็นต่อรูปแบบโครงการ แสดงดังตารางที่ 8.1-9

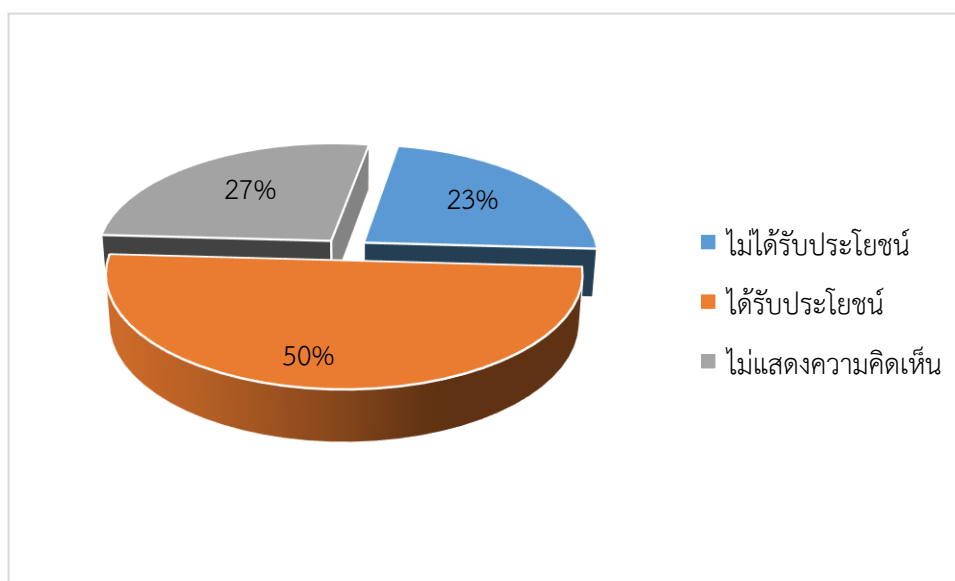
ตารางที่ 8.1-9

ผลการแสดงความความคิดเห็นต่อรูปแบบโครงการ

รูปแบบโครงการ	ระดับความคิดเห็น		
	เหมาะสม	ไม่เหมาะสม	ไม่แสดงความคิดเห็น
ทางแยกต่างระดับ	15.4	0	84.6
แนวเส้นทางเลือก	15.4	0	84.6
โครงสร้างทางพิเศษ	15.4	0	84.6

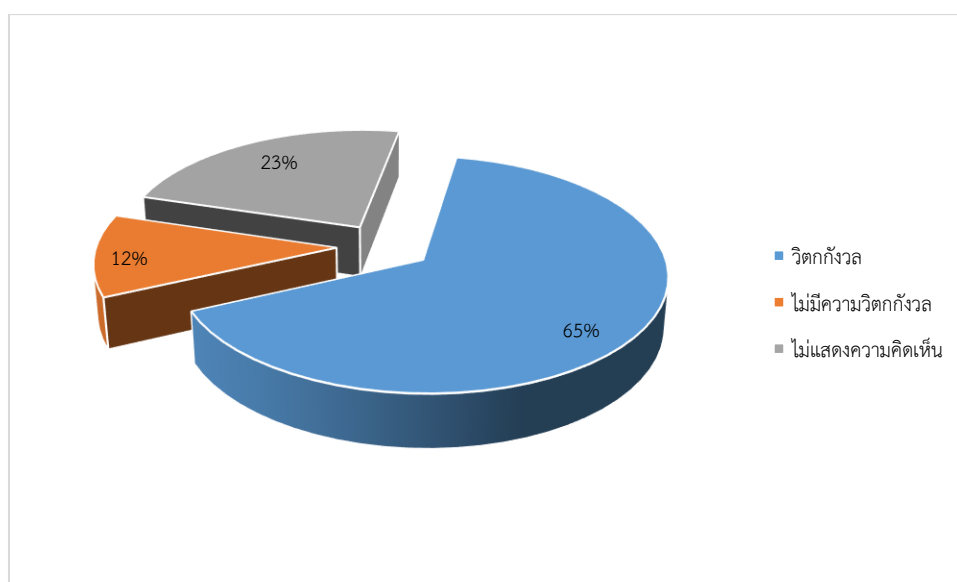
ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าประเด็น-ปัจจัยที่ควรให้ความสำคัญ - ปัจจัยที่ควรให้ความสำคัญ หรือระมัดระวังเป็นพิเศษ ต่อการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดคือประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ เช่น คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ, แหล่งน้ำสาธารณะ, อากาศ, เสียง และฝุ่นละออง รวมทั้งประเด็นเรื่องการโยกย้าย และการเวนคืน ในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 15.4 รองลงมาคือการคมนาคม การขนส่งและความปลอดภัยของประชาชนในท้องถิ่นร้อยละ คิดเป็นร้อยละ 11.5 ส่วนที่เหลือคือ การตรวจสอบ และการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจจากตัวแทนของประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องและได้รับผลกระทบจากโครงการ คิดเป็นร้อยละ 3.8 และไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ 53.8

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดเห็นว่าหากมีการพัฒนาโครงการในอนาคต จะก่อให้เกิดประโยชน์ คิดเป็นร้อยละ 50 โดยในจำนวนนี้ส่วนใหญ่เห็นว่าช่วยลดความแออัด และคับคั่งของปริมาณจราจรของพื้นที่เขตเมืองในกรุงเทพมหานครคิดเป็นร้อยละ 34.6 รองลงมาคือลดเวลาการเดินทาง ร้อยละ 26.9 ส่วนที่เหลือเป็นทางเลือกและได้รับความสะดวกในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 5 ไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ 26.9 และไม่ได้รับประโยชน์ร้อยละ 23.1 แสดงดังรูปที่ 8.1-21



รูปที่ 8.1-21 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการในอนาคต

ในกรณีที่มีการพัฒนาโครงการในอนาคต ส่วนใหญ่มีความวิตกกังวลต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม คิดเป็นร้อยละ 65.4 โดยในจำนวนนี้ส่วนใหญ่กังวลเรื่องฝุ่นละออง เสียงดัง และความสิ้นเปลืองจากการก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ 53.8 รองลงมาคือการเวนคืน/รื้อย้าย ร้อยละ 46.2 และการสัญจรและการคมนาคมขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 42.3 การประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 34.6 ส่วนที่เหลือวิตกกังวลเรื่องการกีดขวางทางน้ำและการระบายน้ำ/น้ำท่วม ของลำรางสาธารณะ คลองและแม่น้ำ คิดเป็นร้อยละ 15.4 ไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ 23.1 และไม่วิตกกังวล คิดเป็นร้อยละ 11.5 แสดงดังรูปที่ 8.1-22 ดังนี้



รูปที่ 8.1-22 ความวิตกกังวลต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสังคม

□ ข้อคิดเห็นต่อการจัดประชุม

ก่อนการประชุมผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 42.30 ส่วนที่เหลือเคยรับทราบข้อมูลข่าวสาร คิดเป็นร้อยละ 34.6 โดยส่วนใหญ่รับทราบจากผู้นำชุมชน คิดเป็นร้อยละ 11.5 รองลงมาคือรับทราบข้อมูลข่าวสารจากหน่วยงานราชการ คิดเป็นร้อยละ 7.7 ส่วนที่เหลือรับทราบข้อมูลจาก สื่อวิทยุ โทรทัศน์ เว็บไซต์โครงการ ในสัดส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 3.8 และไม่แสดงความคิดเห็น คิดเป็นร้อยละ 23.1 ตามลำดับ

ส่วนสื่อที่สามารถทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามเข้าถึงได้ง่ายมากที่สุด คือ ผู้นำชุมชนคิดเป็นร้อยละ 26.9 รองลงมาคือ สื่อวิทยุ โทรทัศน์ ร้อยละ 15.4 เว็บไซต์โครงการ ร้อยละ 11.5 และสื่อสิ่งพิมพ์(เช่น แผ่นพับ,โปสเตอร์, คัสเอาร์ท) และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 7.7 ตามลำดับ ส่วนที่เหลือคือบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ ซึ่งหากมีการจัดประชุมครั้งต่อไป ส่วนใหญ่มีความยินดีเข้าร่วมการประชุมคิดเป็นร้อยละ 53.8 รองลงมาคือไม่แสดงความคิดเห็นคิดเป็นร้อยละ 26.9 และยังไม่แน่ใจคิดเป็นร้อยละ 15.4 และมีเพียง 1 คนที่ไม่ยินเข้าร่วมการประชุม คิดเป็นร้อยละ 3.8 ความคิดเห็นต่อการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนระดับพื้นที่ (กลุ่มย่อย) ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในระดับพื้นที่ (กลุ่มย่อย) ในประเด็นต่างๆ ดังรายละเอียดที่แสดงในตารางที่ 8.1-10

ตารางที่ 8.1-10

สรุปผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการจัดประชุมกลุ่มย่อย กลุ่มที่ 3

รายการ	ระดับความคิดเห็น (คิดเป็นร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่แสดงความคิดเห็น
ความเข้าใจ วัตถุประสงค์ของการประชุมเพียงใด	34.6	23.1	0	42.3
วิทยากรสามารถนำเสนอข้อมูลโดยรวมได้ชัดเจนเพียงพอหรือไม่	38.5	19.2	0	42.3
วิทยากรสามารถอธิบายหรือชี้แจงตอบข้อซักถามในประเด็นที่มีความสงสัยได้อย่างชัดเจนเพียงพอหรือไม่	30.8	26.9	0	42.3
เนื้อหาการนำเสนอในภาพรวมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการสัมมนาเพียงใด	26.9	26.9	0	46.2
การเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้แสดงความคิดเห็น	38.5	15.4	0	46.2
ความเหมาะสมของเนื้อหาในสื่อประกอบการสัมมนา	26.9	26.9	0	46.2
ความเหมาะสมของเวลาในการสัมมนา	26.9	26.9	0	46.2
ความเหมาะสมของสถานที่จัดสัมมนา และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ	38.5	15.4	0	46.2
การอำนวยความสะดวก (การต้อนรับ การลงทะเบียน)	46.2	11.5	0	42.3

(5) การประชุมกลุ่มย่อย (เฉพาะผู้มีส่วนได้-เสีย)

1) วัตถุประสงค์ของการประชุม

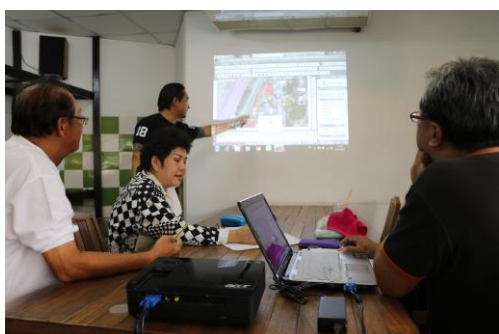
- 1) เพื่อชี้แจงข้อมูล ข่าวสาร การดำเนินงานของโครงการ พร้อมทั้งชี้แจงเหตุผลความจำเป็นของการออกแบบในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบได้
- 2) เพื่อรวบรวมประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ เพื่อประสานข้อมูลดังกล่าวกับคณะผู้ศึกษาด้านอื่นๆ โดยเฉพาะด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมของการศึกษา

2) ผู้เข้าร่วมประชุม

ในการประชุมกลุ่มย่อย (ผู้มีส่วนได้-เสีย) ณ ร้านช้างเซรามิค เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 13 คน (แสดงดังภาพผนวกที่ 8-2) โดยมีรายละเอียดสรุปดังนี้

ผู้มีส่วนได้-เสีย	จำนวน	8	คน
บริษัทที่ปรึกษา	จำนวน	5	คน
รวม		13	คน

ส่วนบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย แสดงได้ดังรูปที่ 8.1-23



รูปที่ 8.1-23 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (ผู้มีส่วนได้-เสีย)

3) สรุปประเด็นข้อคิดเห็น-ข้อเสนอแนะจากการประชุมกลุ่มย่อย (ผู้มีส่วนได้-เสีย)

- บริเวณปั้มน้ำมันบางจากติดกับร้านข้างเซรามิค จะโดนเวนคืนหรือไม่ เนื่องจากบ้าน(นายสมพร ปันโต) ตั้งอยู่หลังร้านเซรามิคซึ่งมีรายชื่ออยู่ในแนวพื้นที่เวนคืนของโครงการ แต่ทำไมแนวเส้นทางโครงการจึงไปไม่ถึงบริเวณปั้มน้ำมันบางจาก
- บริเวณร้านข้างเซรามิค (เจ้าของที่ดินของนางชมพู หวังเจริญ) จะมีพื้นที่โดนเวนคืนประมาณกี่เมตร
- ระหว่างการก่อสร้างจะมีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมอีกหรือไม่
- ที่ดินแปลงของนายเล็ก คำจั่น (3863) และแปลงที่ดินเลขที่ดินของนายสมชาย งามนิมิต ซึ่งตั้งอยู่หลังร้านข้างเซรามิค จะโดนเวนคืนหรือไม่
- เสาดม้อ จะตั้งอยู่บริเวณหน้าร้านเซรามิคหรือ อยู่ช่วงไหน
- แนวเส้นทางช่วงที่ผ่านพื้นที่ของการรถไฟ ซึ่งมีการเข้าพื้นที่ประกอบกิจการต่างจะมีการเวนคืนหรือไม่ เช่น
 - ร้านตรวจสภาพรถยนต์
 - ร้านฉลองรับส่งไก่ชน (อยู่บริเวณใต้ทางด่วน)
- แนวเส้นทางช่วงที่ผ่านบริเวณทางด่วนเดิม รูปแบบโครงสร้างจะเป็นลักษณะอย่างไร
- บริเวณปั้มน LPG จะมีพื้นที่โดนเวนคืนมากน้อยอย่างไร
- แนวเส้นทางโครงการเริ่มต้น และสิ้นสุดบริเวณใด
- ทางโครงการจะเริ่มดำเนินการเมื่อไหร่ และจะมีการชดเชยอย่างไร

(6) การสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ปัจฉิมนิเทศโครงการ)

6.1 วัตถุประสงค์การประชุม

- เพื่อนำเสนอผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และออกแบบรายละเอียดโครงการ
- เพื่อชี้แจงผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมสัมมนา ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการปรับปรุงเพิ่มเติมข้อเสนอแนะมาตรการในการจัดการกับผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อนที่จะนำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาต่อไป รวมทั้งการจัดทำข้อเสนอแนะในการดำเนินโครงการ

6.2 ผู้เข้าร่วมการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วยผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ,หน่วยงานเจ้าของโครงการ,หน่วยงานราชการ/หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ,หน่วยงานเอกชน/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น(เขต),ประชาชน

ผู้สนใจโครงการ และสื่อมวลชน รวม 210 คน (แสดงดังภาพผนวกที่ 8-2)
รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 8.1-11

ตารางที่ 8.1-11
แสดงจำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนา

กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนา (คน)
1) ผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ	
▪ ผู้มีส่วนได้-เสีย	9
▪ ผู้อยู่อาศัยในชุมชน	57
2) หน่วยงานเจ้าของโครงการ	
▪ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	28
▪ บริษัทที่ปรึกษา	16
3) หน่วยงานราชการ/หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ	29
4) หน่วยงานเอกชน/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เขต)	19
5) ประชาชนผู้สนใจโครงการ	39
6) สื่อมวลชน	13
รวมทั้งสิ้น	210

ส่วนบรรยายภาคการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 แสดงรูปที่ 8.1-24



ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ลงทะเบียน-รับเอกสาร



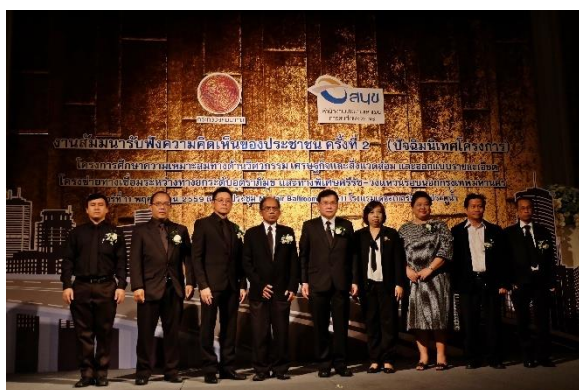
ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ชมบอร์ดนิทรรศการ



นายเร็กซ์ดี ทองสม
ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและการจราจร
กล่าวรายงาน



นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม
กล่าวเปิดการสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2



นายพีระพล ถาวรสุภเจริญรองปลัดกระทรวงคมนาคม
ให้สัมภาษณ์สื่อมวลชน

รูปที่ 8.1-24 บรรยากาศการจัดสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2



ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ รับฟังรายละเอียดโครงการ



ที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมร่วมซักถามและให้ข้อคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุมร่วมซักถามและให้ข้อคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุมร่วมซักถามและให้ข้อคิดเห็น



ที่ปรึกษาตอบข้อซักถาม

รูปที่ 8.1-24 (ต่อ) บรรยากาศการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

6.3 สรุปผลการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

ในการดำเนินการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาได้ร่วมซักถามและแสดงความคิดเห็นในห้องประชุม และได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในแบบสอบถามด้วย ดังนี้

1) การแสดงความคิดเห็นในห้องสัมมนา

ในการสัมมนา ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้ซักถาม / แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 8.1-12

ตารางที่ 8.1-12

การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1. ด้านวิศวกรรม	1.1. นางกนกพรณ อีระคำศรี กรุงเทพฯ มีข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาของโครงการ 2 ประเด็น ดังนี้ 1. เรื่องการระบายน้ำ หากมีการพัฒนาโครงการขอให้พิจารณาอย่างรอบคอบ อย่างไรก็ตามขอให้ทางโครงการศึกษาหรือประสานงานกับสำนักงานระบายน้ำของกรุงเทพมหานครด้วยเพื่อให้ทราบว่าจะมีโครงการนี้ 2. เรื่องการแก้ไขปัญหารถจร : ควรจะเน้นเรื่องการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เนื่องจากการพัฒนาของโครงการนี้อาจจะมีการนำยานพาหนะหรือรถยนต์เข้าสู่พื้นที่ขึ้นใน ดังนั้นหากมีการพัฒนาโครงการในอนาคตขอให้มีการเชื่อมต่อระบบต่างๆ เพื่อที่จะให้เกิดการสัญจรอย่างคล่องตัว	1.1. จะเห็นได้ว่าทุกระบบมีความสำคัญ โดยเฉพาะระบบการขนส่งมวลชนซึ่งมีความสำคัญอย่างมากในการขนส่งผู้คน อย่างไรก็ตามระบบทางด่วนในกรุงเทพมหานคร มีการกระจายค่อนข้างจะไม่ทั่วพื้นที่ โดยเฉพาะทางด่วนด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร เช่น จังหวัดปทุมธานี และนนทบุรี เป็นต้น ดังนั้นถ้าสามารถเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมที่ขาดหายไปหรือที่เรียกว่า Missing Link ระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข หรือดอนเมืองโทลเวย์ กับทางพิเศษศรีรัช ก็จะสามารถเชื่อมโยงการคมนาคม และสามารถรองรับระบบการขนส่งมวลชนใหญ่ในอนาคตได้เป็นอย่างดี ในส่วนของการระบายน้ำนั้น ที่ผ่านมาได้มีตัวแทนของกรุงเทพมหานครทั้งในส่วน ของสำนักงานการโยธาเข้ามาร่วมเป็นคณะกรรมการกำกับการศึกษา อย่างไรก็ตามบริษัทที่ปรึกษาจะขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาในรายละเอียดต่อไป
	1.2. นายประยุทธ์ เพชรพิมพ์พันธุ์ กรรมการบริหารชุมชน หมู่บ้านไพฑูรย์ นิเวศน์ เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ■ ในอนาคตจะมีการเปิดใช้ชุมทางรถไฟ 5 สายที่สถานีรถไฟบางซื่อ พร้อมทั้งจะย้ายหัวลำโพงมาบางซื่อ สนข.ได้จัดเตรียมแผนรองรับการจราจรในบริเวณนั้นอย่างไร ■ ควรจะมีการสร้างถนนเลียบริมทางรถไฟจากแยกประดิพัทธ์เชื่อมต่อถนนเลียบริมคลองเปรมประชากรที่ถนนรัชดาเพื่อช่วยระบายการจราจรอีกทาง	1.2. ในภาพรวมของการคมนาคมบริเวณพลโยธิน ทางสำนักงานโยธาและแผนการขนส่งและจราจรมีการศึกษาออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมพลโยธินและพัฒนาต้นแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคม ซึ่งจะมีเรื่องของการปรับปรุงระบบโครงข่ายการจราจรในย่านพลโยธินอยู่ด้วย ซึ่งเป็นการศึกษาภาพใหญ่ของระบบการคมนาคมในพื้นที่ย่านพลโยธินทั้งหมด เช่น ระบบ BRT, ระบบถนน เป็นต้น ทั้งนี้ก็จะสอดคล้องกับแผนการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในส่วนของการดำเนินงานโครงการนี้จึงเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาภาพใหญ่ อย่างไรก็ตามบริษัทที่ปรึกษาจะขอรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาในรายละเอียดต่อไป

ตารางที่ 8.1-12 (ต่อ)
การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1. ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	1.3. นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิต : นักวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การใช้พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) โครงการได้เข้าไปประชุมหารือแล้วหรือไม่ เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ใช้ประโยชน์ในโครงการรถไฟฟ้าสีแดง และรถไฟความเร็วสูงในอนาคต	1.3. การดำเนินงานที่ผ่านมาทางโครงการได้ประสานงานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยตลอด ทั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) ยังมีผู้แทนอยู่ในคณะกรรมการกำกับการศึกษานี้ด้วย ดังนั้นรายละเอียด และรูปแบบต่างๆในการใช้พื้นที่ ทางโครงการได้ทำการหารือและประสานเรื่องรูปแบบมาโดยตลอด ทั้งนี้ในเบื้องต้นได้ข้อสรุปว่าทุกโครงการสามารถดำเนินการให้สอดคล้องกับพื้นที่ที่มีอยู่จำกัดนี้ได้
2. ด้านการเวนคืน	2.1. ต้องการทราบว่าที่ดินจะถูกเวนคืนหรือไม่ และสามารถตรวจสอบข้อมูลได้อย่างไร - ที่ดินของ นายสง่า แซ่ลิ้ม : เจ้าของที่ดินบริเวณปั๊มน้ำมันบางจาก (ติดถนนกำแพงเพชร 2) - ที่ดินของ นางทุเรียน อิวาโมะโตะ : เจ้าของที่ดิน บริเวณอพาร์ทเมนต์ติดกับปั๊มน้ำมันบางจาก (ติดถนนกำแพงเพชร 2)	2.1. เมื่อวันอังคารที่ 8 พฤศจิกายน 2559 ทางโครงการได้มีการประชุมกับกลุ่มประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ทั้งในส่วนของเจ้าของที่ดิน และผู้เช่าเพื่อชี้แจงรายละเอียดการดำเนินการโครงการ รวมทั้งการรับฟังข้อคิดเห็น-ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ทั้งนี้ หลังจากการสัมมนาฯ ขอให้ท่านที่ยังได้ข้อมูลไม่ครบหรือท่านที่ยังสงสัยขอให้ลงชื่อและรายละเอียดต่างๆให้มากที่สุด เพื่อทางโครงการได้ตรวจสอบข้อมูล และติดต่อกลับต่อไป
3. ด้านสิ่งแวดล้อม	3.1. นายชาติรี วิชาลภูมิเวท (กม.11 ชุมชนไทรคู่) ในช่วงการดำเนินการก่อสร้างประชาชนอาจจะไม่ได้รับความสะดวกเรื่องการสัญจร เช่น - ช่วงฝนตกถนนจะชำรุด เป็นหลุม บางครั้งการเอาแผ่นเหล็กมาปิดทับหลุมก็อาจจะทำให้รถมอเตอร์ไซด์ล้มได้ - รถขยะไม่สามารถเข้ามาเก็บขยะในพื้นที่ชุมชนได้ ดังนั้นขอให้โครงการพิจารณามาตรการ,วิธีการแก้ไขปัญหที่อาจจะเกิดขึ้นจากการก่อสร้างต่อไปด้วย	3.1 แนวก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่อยู่ในแนวถนนกำแพงเพชร 2 และถนนวิภาวดีรังสิต จึงคาดว่าไม่เกิดขวางทางเข้า-ออกของรถเก็บขนขยะมูลฝอยที่จะเข้ามาทำการเก็บขนขยะมูลฝอยในแต่ละชุมชน และในการก่อสร้างจะมีการกันพื้นที่ก่อสร้างจากช่องทางจราจรที่ใช้กันอย่างชัดเจน ทำให้ผิวถนนของช่องจราจรที่ใช้จะไม่เกิดผลกระทบในด้านชำรุดหรือเป็นหลุม
	3.2. นายบัลลังก์ จันทรมรกต (ร้านข้างเขรามิค) ถนนกำแพงเพชร 2 จตุจักร ในกรณีเกิดผลกระทบจากการก่อสร้างในเรื่องการขาดประโยชน์ และไม่สะดวกในการค้า จะมีการพิจารณาค่าทดแทนอย่างไร ทั้งนี้ต้องการให้มีเจ้าหน้าที่มาติดต่อ โดยตรงเพื่อรับทราบรายละเอียด และค่าชี้แจงอย่างครบถ้วน	3.2. ในส่วนของผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง จะมีคู่มือในการแก้ไขและค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคมอยู่แล้ว ในเรื่องของการขาดผลประโยชน์ ก็เป็นเรื่องหนึ่งในการพิจารณาผลตอบแทนกับผู้ได้รับผลกระทบ ซึ่งตรงนั้นจะอยู่ในขั้นตอนหลังการศึกษานี้และหลังจากออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน (พรฎ.) จากนั้นก็จะมีเรื่องของการประเมินและสำรวจ

ตารางที่ 8.1-12 (ต่อ)
การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ประเด็น	ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
3. ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)		อสังหาริมทรัพย์ในเรื่องของที่ดินสิ่งปลูกสร้าง ไม่ยืนยัน หรือการใช้ประโยชน์ ต่างๆ เพื่อประเมินค่าทดแทนจาก หน่วยงานของรัฐจะต้องจัดให้ โดยมีคณะกรรมการจาก หลายหน่วยต่างๆ เช่น กรมที่ดิน สำนักงานเขต หรือ ผู้แทนท้องถิ่น เป็นต้น อย่างไรก็ตามหน่วยงานที่จะดำเนินโครงการจาก นี้อาจจะมีอีกหน่วยงานเข้ามาดำเนินงาน ซึ่งในส่วนนี้จะ ไม่ใช่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพราะ สนข. จะทำหน้าที่ศึกษาความเป็นไปได้ ของโครงการ และนำเสนอผลการศึกษาให้กับกระทรวง คมนาคม ซึ่งทางกระทรวงคมนาคมจะแจ้งให้หน่วย ปฏิบัติ เช่น การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมทาง หลวง เข้ามาดำเนินงานต่อไป ในกรณีที่ทางชุมชนหรือผู้ประกอบการได้รับ ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การกีดขวาง หน้าร้าน ความไม่สะดวกของลูกค้าในการเข้ามาซื้อ สินค้า เป็นต้น ผลกระทบในส่วนนี้จะไม่มีค่าทดแทน หรือชดเชย อย่างไรก็ตามทางโครงการจะกำหนด มาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม โดยจะจัดตั้งศูนย์รับ ข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์บริเวณสำนักงาน โครงการในพื้นที่ก่อสร้างที่ชุมชนสามารถเข้าถึงได้ สะดวก หากชุมชนหรือผู้ประกอบการได้รับผลกระทบ ด้านความไม่สะดวกดังกล่าวก็สามารถมาแจ้งเรื่องที่ศูนย์ รับข้อมูลข่าวสารฯ ดังกล่าวนี้อได้ เพื่อที่ทางโครงการจะ ได้จัดเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าไปร่วมแก้ไขปัญหาที่ เกิดขึ้นได้

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (จากใบแสดงความคิดเห็น)

1. ประชาชนผู้สนใจโครงการ
 - ถ้าให้พื้นที่ทางด่วนช่วงทางขึ้นหรือมาลงที่เป็นพื้นที่เปล่าระหว่างเสาตรงทางด่วน มาทำประโยชน์ได้ใหม่ เช่น ทำสวนสาธารณะคืนให้ประชาชนปลูกต้นไม้แบบเป็นพุ่มตรงกลางระหว่างกลางทางด่วน
 - ให้มีสีเขียวบ้างเพื่อความสวยงามได้ใหม่ หรือทำเป็นพื้นที่เก็บรถอุบัติเหตุชำรุด หรืออุปกรณ์ชำรุด บางหน่วยงานในแต่ละพื้นที่ได้ใหม่ เพื่อลดพื้นที่ในส่วนราชการได้มีพื้นที่มากขึ้น
2. นายการดา ภูศิริ ตำแหน่งนักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงาน สนช.
 - เพิ่มช่วยประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์แบบ Real time
3. นายชนพ สมบูรณ์ทรัพย์ ตำแหน่งวิศวกร ส่วนปฏิบัติการระบบท่อเขต 6 สำนักงาน บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)
 - มีความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะมีทางเชื่อมกับถนนรัชดา เพิ่มเติมในโครงการนี้ด้วย
 - ขอเสนอให้ สนช.พิจารณาทางเชื่อมทางพิเศษไปออกบางประอิน ซึ่งน่าจะสะดวกมากกว่าดอนเมืองโทลล์เวย์
4. นายสุเทพ คงสุวรรณ ตำแหน่งกรรมการชุมชนหนองจุฬา จตุจักร กรุงเทพฯ
 - ทำไมทำโครงการไม่เสร็จไปในคราวเดียวกันกับการก่อสร้าง เพราะว่าเมื่อโครงการเสร็จแล้วมาทำทีหลัง จะเป็นลักษณะเดียวกับเสาไฟฟ้าสีม่วง ซึ่งปัจจุบันนี้ต้องใช้บริการจากรถไฟ รถเมล์มาบริการร่วมเพราะไม่ถึงปลายทาง
 - ธรรมดาเมื่อก่อสร้างโครงการเสร็จแล้วจะได้บริการได้ครบวงจร
5. นายบัว พวงเงิน ตำแหน่ง รองประธานชุมชนหัวรถจักรตึกแดง 1 เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร
 - ขอให้ดำเนินการตามแผนงานที่ได้กำหนดไว้ทุกขั้นตอน ตามกำหนดเวลาที่ได้ออกแผนทุกขั้นตอน เพื่อความเจริญของบ้านเมือง และเป็นทางเลือกของประชาชนที่ใช้บริการในอนาคตต่อไป

2) การแสดงความคิดเห็นในแบบประเมินผลการสัมมนา

การสัมมนาในครั้งนี้มีการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการสัมมนา โดยใช้แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนา รับฟังความคิดเห็นของประชาชน และมีผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นจำนวน 139 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ (ไม่นับรวมผู้แทนจาก สนช.และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) จากผู้เข้าร่วมการสัมมนาทั้งหมด 158 คน ซึ่งจากการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลสามารถสรุปผลการแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมการสัมมนา ได้ดังนี้

■ ข้อมูลส่วนตัวของผู้แสดงความคิดเห็น

ข้อมูลทั่วไป

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงร้อยละ 56.10 และเป็นเพศชายร้อยละ 43.20 ตามลำดับ โดยหน่วยงานและองค์กรต้นสังกัดที่เข้าร่วมสัมมนา ในครั้งนี้พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นหน่วยงานราชการ ร้อยละ 33.10 รองลงมาเป็นผู้แทนประชาชนในพื้นที่โครงการ (ประธานชุมชน.กรรมการชุมชน) ร้อยละ 32.40 รองลงมาคือหน่วยงานรัฐวิสาหกิจและประชาชนผู้สนใจโครงการในสัดส่วนที่เท่ากันร้อยละ 8.60 ส่วนที่เหลือคือประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ/เจ้าของบ้าน/เจ้าของที่ดิน-สิ่งปลูกสร้าง ร้อยละ 5.00 หน่วยงานเอกชน/องค์กรธุรกิจเอกชน ร้อยละ 3.59 และสื่อมวลชน ร้อยละ 1.4 ตามลำดับ

ในด้านการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรีร้อยละ 29.50 รองลงมาเป็นผู้จบการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีร้อยละ 27.30 และจบการศึกษาระดับประถมศึกษาร้อยละ 18.00 ส่วนที่เหลือจบชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม4-ม6)/ปวช. ร้อยละ 9.40 จบมัธยมศึกษาตอนต้น (ม1-ม3) ร้อยละ 8.60 จบอนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 5.80 และไม่ระบุ ร้อยละ 1.40 ตามลำดับ

การประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าส่วนใหญ่รับราชการ ร้อยละ 37.00 รองลงมาเป็นข้าราชการบำนาญ/แม่บ้าน ร้อยละ 12.9 ส่วนที่เหลือประกอบอาชีพค้าขาย/รับจ้างทั่วไป ในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 10.8 ทำธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 10.1 พนักงานรัฐวิสาหกิจ 9.4 พนักงานบริษัท ร้อยละ 7.2 และไม่ระบุอาชีพ ร้อยละ 2.9 ตามลำดับ

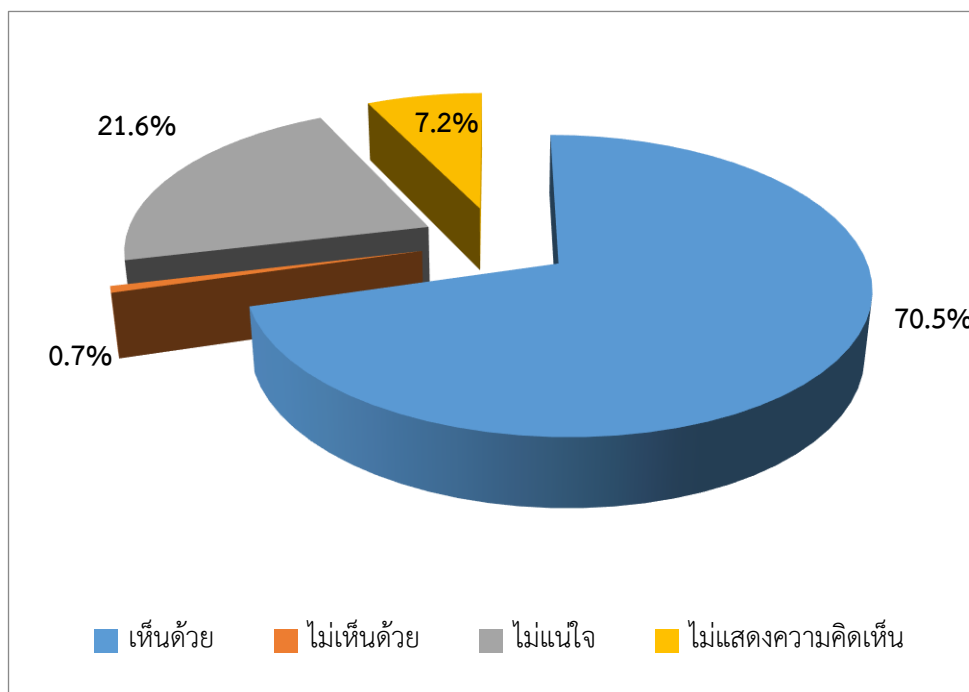
ระยะเวลาการอยู่อาศัย/ทำงาน/ประกอบอาชีพ บริเวณพื้นที่โครงการ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการมานานมากกว่า 15 ปี ร้อยละ 52.40 รองลงมาอยู่ระหว่าง 0-5 ปี ร้อยละ 20.1 ส่วนที่เหลืออยู่ระหว่าง 10-15 ปี ร้อยละ 12.2 ไม่ระบุปี ร้อยละ 10.1 และระหว่าง 5-10 ปี ร้อยละ 10.8 ตามลำดับ

ทั้งนี้ยังพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเจ้าของที่/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร้อยละ 41.00 รองลงมาเป็นผู้ที่อยู่หรือมีที่ดินอยู่ในแนวเส้นทางโครงการ ร้อยละ 33.8 ส่วนที่เหลือเป็นกลุ่มอื่นๆ เช่น เจ้าของที่ดินติดกับพื้นที่ของการรถไฟ สื่อมวลชน และประชาชนผู้สนใจโครงการ เป็นต้น ร้อยละ 15.10 ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 7.20 และเป็นผู้เช่าหรืออยู่ในพื้นที่เขตทางรถไฟ ร้อยละ 2.90 ตามลำดับ

■ ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการฯ คิดเป็นร้อยละ 70.5 รองลงมาไม่แน่ใจคิดเป็นร้อยละ 21.6 ส่วนที่เหลือไม่แสดงความคิดเห็น คิดเป็นร้อยละ 7.2 และ ไม่เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 0.7 ตามลำดับ (แสดงดังรูปที่ 8.1-25) ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามได้ให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- ช่วยเชื่อมต่อโครงข่ายฝั่งตะวันตกไปยังฝั่งเหนือได้
- ทางพิเศษอุตราภิมุขเองมีปริมาณการใช้ที่ไม่มากและค่าผ่านทางที่แพง อาจมีจำนวนผู้ใช้น้อยเกินไปไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน และพื้นที่มีจำกัด หากพิจารณาทางเชื่อมไปยังถนนรัชดาภิเษกน่าจะช่วยลดปัญหาการจราจรได้ดีกว่าคิดว่าโครงการจะต้องทำอย่างรอบคอบและดีทุกอย่าง
- ไม่แน่ใจว่าจะมีความคุ้มค่ากับการลงทุน และสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรได้จริง
- เห็นควรเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างให้สามารถเปิดให้บริการได้ทันกับการเปิดของสถานีบางซื่อ
- ผลประโยชน์ด้านจราจรในโครงข่ายทางด่วนกับทางยกระดับโทลเวย์ในการแก้ไขปัญหาจราจรแต่ต้องไม่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ทับซ้อนต่อสัมปทานของเอกชนกับรัฐ ซึ่งอาจทำให้ภาครัฐเสียประโยชน์จากการขยายอายุสัญญา รวมทั้งประชาชนที่ต้องแบกรับค่าใช้จ่ายที่มีทางเลือก
- การพัฒนาโครงการสิ่งที่พบคือผลกระทบสิ่งแวดล้อมต้องร้องขอให้จัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้เกี่ยวข้องในการดำเนินโครงการต้องทำควบคู่กับการพัฒนาโครงการอย่าให้กระทบกับชุมชนสังคม
- ควรพิจารณาทางด่วนในจุดต่างๆ มิให้ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร เช่น ไปตัดปากซอยชุมชนใหญ่
- ควรจะแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ราบใต้ทางเชื่อมด้วย
- ไม่ได้อยู่ในพื้นที่โครงการฯ แต่ไม่แน่ใจว่าโครงการนี้จะแก้ไขปัญหาจราจรหรือจะเพิ่มจำนวนยานพาหนะเข้าเมืองเพิ่มขึ้น
- เพิ่มการเดินทาง ระหว่างที่ๆหนึ่งไปอีกที่หนึ่งได้ เหมือนแก้ไขปัญหาารถติดได้
- ควรมีความชัดเจนในเรื่องรูปแบบการลงทุน การจัดสรรผลประโยชน์ระหว่างรัฐกับเอกชนผู้รับสัมปทานที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและรัฐไม่เสียผลประโยชน์
- ควรรับเสนอผลสรุปให้ภาครัฐดำเนินการโดยเร็วตามนโยบายภาครัฐ



รูปที่ 8.1-25 ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ

ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ทราบว่าภาครัฐมีแผนงานและการศึกษาเพื่อก่อสร้างโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 77.00 โดยส่วนมากทราบจากเจ้าหน้าที่โครงการ ร้อยละ 54.21 รองลงมาทราบจากผู้นำชุมชน/เจ้าหน้าที่ในท้องถิ่น ร้อยละ 27.10 ส่วนที่เหลือทราบจาก สื่อเอกสาร เช่น แผ่นพับ จดหมายข่าว ร้อยละ 22.43 เจ้าหน้าที่ภาครัฐ-ท้องถิ่น ร้อยละ 18.69 ทราบจากป้ายประชาสัมพันธ์ ร้อยละ 9.34 ทราบจากเพื่อนบ้าน/เพื่อนทำงาน ร้อยละ 6.54 ส่วนที่เหลือทราบจากวิทยุกระจายเสียง/วิทยุชุมชน และ อื่นๆ เช่นเว็บไซต์โครงการ หน่วยงานต้นสังกัด ในสัดส่วนที่เท่ากันร้อยละ 2.80 ตามลำดับ

ความวิตกกังวลต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมจากการพัฒนาโครงการในอนาคตพบว่า ในระยะก่อสร้างผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 72.70 มีความวิตกกังวล โดยส่วนมากวิตกกังวลเรื่อง ฝุ่นละออง เสียงดัง และความสิ้นเปลืองจากการก่อสร้าง ร้อยละ 79.21 รองลงมาวิตกกังวลเรื่อง การสัญจร และการคมนาคมขนส่ง ร้อยละ 62.38 วิตกกังวลเรื่องการเวนคืน ร้อยละ 51.48 วิตกกังวลเรื่องผลกระทบต่อกระบายน้ำ ร้อยละ 46.53 วิตกกังวลเรื่องผลกระทบต่อสุขภาพ ร้อยละ 42.57 วิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง ร้อยละ 41.58 ส่วนที่เหลือ วิตกกังวลเรื่องผลกระทบจากขยะจากบ้านพักคนงานและสำนักงานก่อสร้าง ร้อยละ 24.75 วิตกกังวล

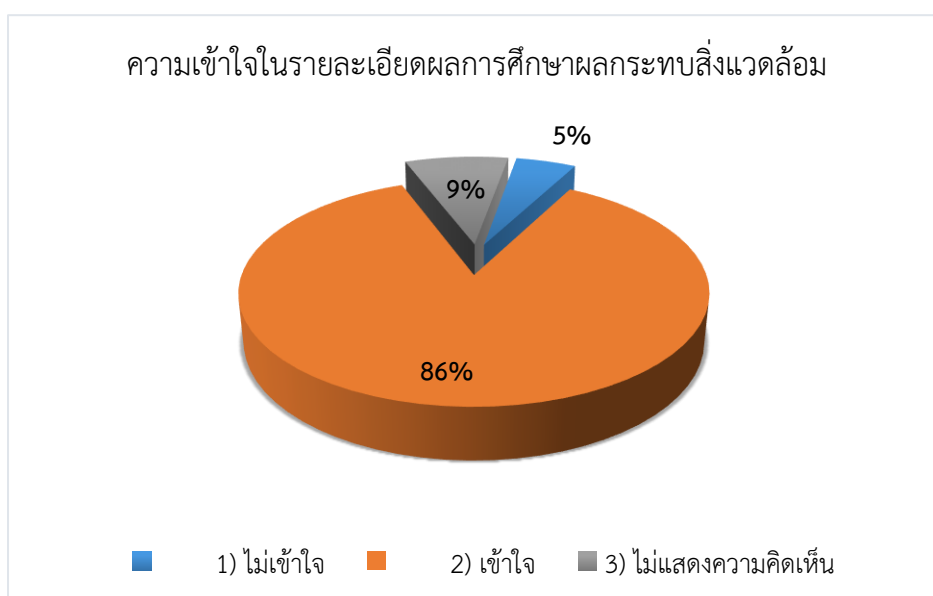
เรื่องผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ร้อยละ 23.76 วิตกกังวลเรื่องผลกระทบต่อการประกอบอาชีพและผลกระทบจากน้ำเสียจากบ้านพักคนงานและสำนักงานก่อสร้างในสัดส่วนที่เท่ากัน ร้อยละ 22.77 และวิตกกังวลเรื่อง อื่น ๆ เช่นการจราจรในอนาคตที่อาจจะเปลี่ยนแปลงความมีมาตรฐานของบริษัทก่อสร้าง ร้อยละ 1.98 ตามลำดับ

ส่วนในระยะเปิดทำการผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 64.00 โดยส่วนมากวิตกกังวลเรื่อง การสัญจร และการคมนาคมขนส่ง ร้อยละ 76.40 รองลงมาวิตกกังวลเรื่อง ฝุ่นละออง เสียงดัง และความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ร้อยละ 58.43 ส่วนที่เหลือ วิตกกังวลเรื่อง ระบบป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำ ร้อยละ 49.43 และวิตกกังวลเรื่องอื่นๆ เช่น ความปลอดภัยบนทางพิเศษที่เปิดให้บริการ และค่าผ่านทาง-อายุ-สัมปทาน ร้อยละ 3.37 ตามลำดับ

กรณีที่มีการพัฒนาโครงการส่วนใหญ่คิดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตการประกอบอาชีพ ร้อยละ 54.00 รองลงมาคิดว่ามีผลกระทบ เช่น ที่อยู่อาศัย, การเดินทางและการพักผ่อน, การรื้อย้ายท่อก๊าซ ปทท. ความปลอดภัยในชีวิต เป็นต้น ร้อยละ 34.50 โดยจะมีทั้งผลกระทบในระดับมาก ร้อยละ 43.75 ตามลำดับ

■ ความคิดเห็นต่อผลการศึกษาและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

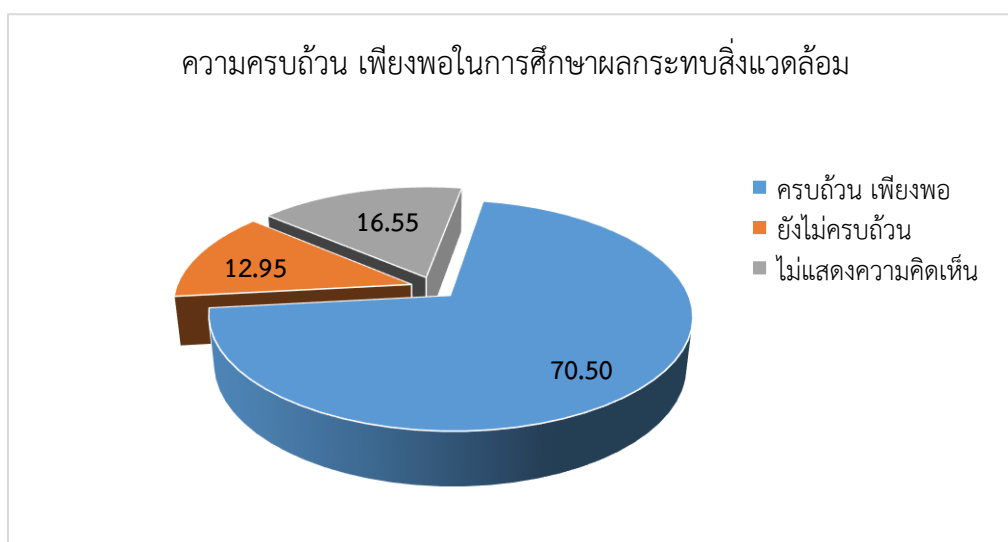
ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเข้าใจรายละเอียดโครงการและผลการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่นำเสนอ ร้อยละ 86.30 โดยเข้าใจในระดับปานกลาง ร้อยละ 66.66 (แสดงดังรูปที่ 8.1-26)



รูปที่ 8.1-26 ความเข้าใจรายละเอียดและผลการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่าการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วนเพียงพอ ร้อยละ 70.50 รองลงมาไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 16.55 ส่วนที่เหลือเห็นว่าไม่ครบถ้วน ร้อยละ 12.95 (แสดงดังรูปที่ 8.1-27) โดยผู้ตอบแบบสอบถามให้เหตุผลเพิ่มเติม ดังนี้

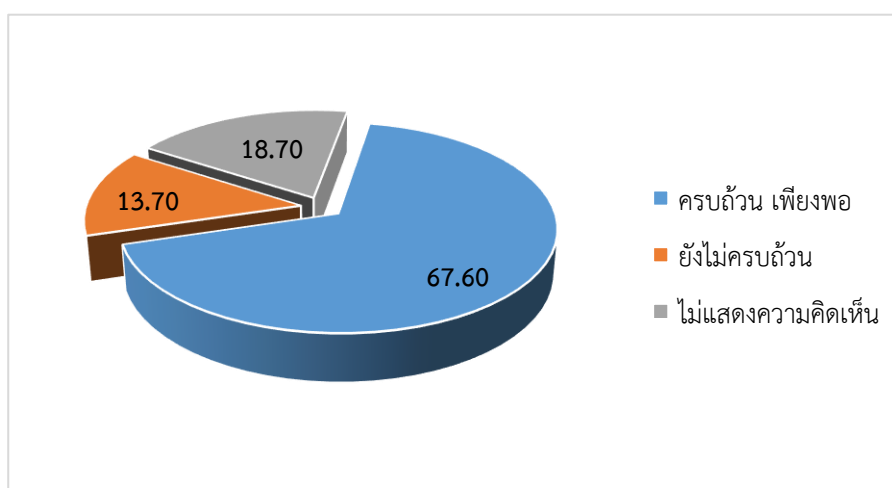
- ก่อสร้างเสร็จแล้ว รถเริ่มใช้ถนนแล้วมีมลภาวะแค่นั้นก่อน/หลังโครงการ
- การจัดการกับเศษวัสดุก่อสร้างและแนวการระบายน้ำ
- การศึกษาผลกระทบด้านจราจรช่วงระหว่างก่อสร้างเนื่องจากมีโครงการขนาดใหญ่หลายโครงการในบริเวณใกล้เคียงกัน
- ควรทบทวนหลังจากเปิดบริการ
- ควรวัดฝุ่นละออง,อากาศ
- ด้านเศรษฐกิจและสังคมในเขตชุมชนเมือง
- ประชาสัมพันธ์ให้ชัดเจนกว่านี้
- ฝุ่นละออง/เตรียมระบายน้ำเมื่อฝนตก/น้ำขัง/น้ำท่วม
- วิธีการแก้ปัญหาระบบระบายน้ำ/ทัศนียภาพ



รูปที่ 8.1-27 ความครบถ้วน เพียงพอในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในส่วนของการความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ส่วนใหญ่เห็นว่าครบถ้วน ร้อยละ 67.60 รองลงมาไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 18.7 ส่วนที่เหลือคิดว่ายังไม่ครบถ้วนร้อยละ 13.70 (แสดงดังรูปที่ 8.1-28) โดยผู้ตอบแบบสอบถามให้เหตุผลเพิ่มเติม ดังนี้

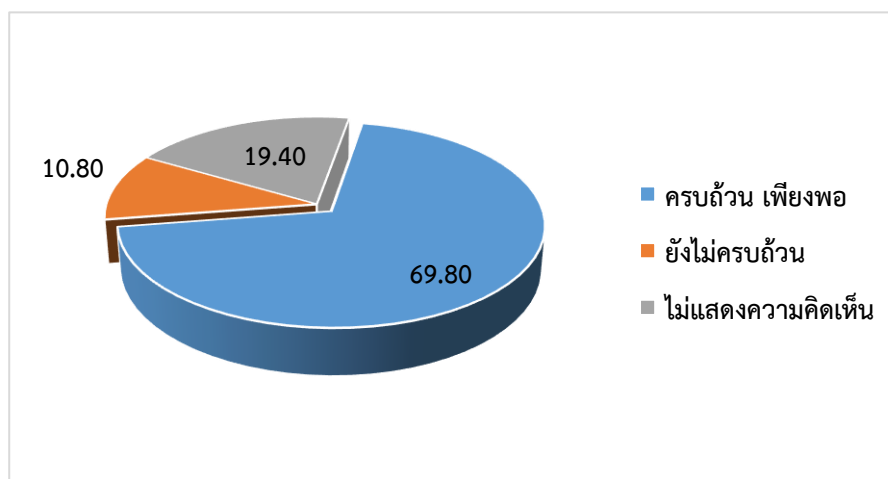
- การเก็บตัวอย่างน้ำควรทำในช่วงเวลาเดียวกัน
- ขาดรายละเอียดของศูนย์ประสานงาน, การตรวจวัดคุณภาพอากาศ
- ควรเน้นการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง
- ชุมชนได้รับผลกระทบของระบอบระบายน้ำ
- ด้านเศรษฐกิจและสังคมในเขตเมืองที่โดนเวนคืน
- ในบางเรื่องที่เราไม่มีข้อมูล
- ยังไม่แสดงให้เห็นมาตรการจัดการมลพิษทางอากาศ (Control air Pollution)
- ยังไม่เห็นการก่อสร้าง
- การระบายน้ำ



รูปที่ 8.1-28 ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ในส่วนของความคิดเห็นด้านมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อโครงการ ส่วนใหญ่เห็นว่าครบถ้วนแล้ว ร้อยละ 69.80 รองลงมาไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 19.40 ส่วนที่เหลือคิดว่ายังไม่ครบถ้วน เป็นร้อยละ 10.80 (แสดงดังรูปที่ 8.1-29) โดยผู้ตอบแบบสอบถามให้เหตุผลเพิ่มเติมดังนี้

- ก่อนออกจากเขตก่อสร้างควรมีการฉีดล้างล้อ
- คุณภาพอากาศ
- ควรติดตามต่อเนื่อง/มีแผนชัดเจน
- คิดว่าผู้รับผิดชอบโครงการมีความเชี่ยวชาญ
- ทางสัญจรและ(เป็นหลุม-เป็นบ่อ) ไม่ดูแลชาวบ้าน
- ประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาให้ประชาชนได้รับทราบทั่วถึง
- ไม่ระบุมาตรการการตรวจวัด ไม่มีค่าควบคุม
- ยังไม่แสดงให้เห็นมาตรการจัดการมลพิษทางอากาศ (Control air Pollution)
- ยังไม่มีความเห็นที่ชัดเจนเรื่องระบายน้ำ



รูปที่ 8.1-29 ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ในส่วนของการเข้ามามีส่วนร่วมหรือมีบทบาทในการติดตามและกำกับโครงการในช่วงก่อสร้างและดำเนินการนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ได้ให้ข้อคิดเห็นดังนี้

ช่วงก่อสร้าง

- การจัดการจราจร อุบัติเหตุ
- ขอรบกวนข้อมูลให้มากกว่านี้
- ขอให้หน่วยงานสอบถามประชาชนเป็นระยะในการก่อสร้าง
- คณะกรรมการชุมชนจัดประชุมร่วมกับที่ปรึกษางานก่อสร้าง/ผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นระยะๆ
- ควรให้ประชาชนมาร่วมรับทราบข้อมูลข่าวสารโครงการ
- ช่วงก่อสร้างขณะที่มีฝุ่นมากขอรถน้ำฉีดน้ำเป็นระยะ ช่วงขุดถนนหลังเลิกงานควรปรับถนนให้เป็นคลื่นน้อยที่สุด เพราะอาจเกิดอันตรายแก่ผู้ขับขี่ได้
- ดูระบบป้องกันของบริษัทก่อสร้างว่าทำตามกฎที่ระบุไว้หรือไม่
- ตรวจสอบความคืบหน้าโครงการและผลกระทบจากการก่อสร้างในด้านต่าง ๆ เป็นระยะ
- ติดตามข่าวสารการเปิดการจราจร และหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางคมนาคม/การอยู่อาศัยในช่วงก่อสร้าง
- ติดตามความก้าวหน้าของการก่อสร้าง/ตรงตามแผนงานที่ระบุไว้หรือไม่
- เปิดศูนย์รับรู้เรื่องร้องเรียนที่สามารถติดตามผลการร้องเรียนได้เพื่อให้ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นได้
- เปิดสายด่วนให้มีการร้องเรียนจากประชาชนอย่าง 2 แห่ง และจุดแจ้งเหตุ
- ผลกระทบในชีวิตประจำวัน

- ผู้คนละเอียงมาก, การสัญจรของคนในชุมชนลำบาก
- ร่วมติดตามตรวจสอบ
- ร่วมให้ข้อมูลผลกระทบต่อชุมชนผ่านการประชุมร่วมรายเดือน/สัปดาห์
- เสียและผู้ละเอียง
- หลังเปิดดำเนินการควรทบทวนและปรับเปลี่ยนมาตรการตามปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อปัจจัยบางอย่างอาจเปลี่ยนไป
- ให้เบอร์โทรประสานหัวหน้าผู้รับผิดชอบโครงการ ไม่ใช่ระดับลูกน้อง
- ให้ประชาชนเป็นหูเป็นตาและรับฟังผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างก่อสร้างจากประชาชนช่วงดำเนินการ

ช่วงดำเนินการ

- การกำหนดอัตราค่าเงินงาน,อายุสัมปทาน
- การป้องกันอันตรายระหว่างดำเนินการ
- คณะกรรมการชุมชนจัดประชุมกับผู้รับสัมปทานเป็นระยะๆ
- ช่วยดูแลทางสัญจร
- ดูผลกระทบเรื่องการจราจรความปลอดภัยของสมาชิกในชุมชน
- ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด/เตรียมค่าโดยสารให้พอดี รวมทั้งการใช้ Easy Pass /M-Pass ให้มากขึ้น เพื่อลดความแออัดบริเวณด่านชำระค่าผ่านทาง
- ร่วมปรึกษาหารือ และให้ความคิดเห็นข้อเสนอแนะร่วมวางแผน
- รับฟังข้อเสนอแนะต่างๆเพื่อนำไปปรับปรุงและแก้ไขเพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุดของการดำเนินการโครงการฯ
- อัตราค่าผ่านทางไม่ควรแพงเกินไป เนื่องจากปัจจุบันค่าผ่านทางของดอนเมืองโทลเวย์เก็บไปในอัตราที่สูงมากอยู่แล้ว (ตลอดสาย 100 เา เปรียบและบังคับให้ต้องใช้บริการ)

ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามได้ให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมต่อการศึกษาและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- การก่อสร้างควรปรับปรุงเส้นทางให้ใช้ได้ ไม่ทำให้ผู้บริโภคดีเดือดร้อนบริเวณที่ชำรุด ก็ควรปรับปรุงสภาพถนนไปด้วย
- ขอให้ดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดในทุกขั้นตอน
- ควรมีตัวแทนรับเรื่อง ร้องเรียนผู้ได้รับผลกระทบที่ติดต่อได้สะดวกต่อการก่อสร้าง

■ การรับรู้ข้อมูลข่าวสารต่อโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยรับทราบข้อมูลข่าวสารโครงการ ร้อยละ 63.30 โดยรับทราบจาก จดหมายเชิญประชุมมากที่สุด ร้อยละ 51.14 รองลงมาคือเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ ร้อยละ 39.77 ส่วนที่เหลือ

รับทราบจากแหล่งอื่นๆ เช่น ข่าวสารจากอินเทอร์เน็ต,งานสัมมนารับฟังความคิดเห็น ประธานชุมชน ร้อยละ 4.55 และเว็บไซต์โครงการ (www.dmt-sirat-missinglink.com) ร้อยละ 2.27 ตามลำดับ และในการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 นี้ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่รับทราบข้อมูลข่าวสารการประชุมจากหนังสือเชิญประชุม ร้อยละ 61.2 รองลงมาคือผู้นำชุมชน (ประธานชุมชน/กรรมการชุมชน) ร้อยละ 15.10 ส่วนที่เหลือผู้ตอบแบบสอบถามไม่ระบุไว้ ร้อยละ 14.40 รับทราบจากเจ้าหน้าที่รัฐ-ท้องถิ่น ร้อยละ 4.30 รับทราบจากเสียงตามสาย ชุมชน ร้อยละ 2.90 รับทราบจากแหล่งอื่นๆ เช่น เพื่อนบ้าน ร้อยละ 1.40 และจากเจ้าหน้าที่เข้าไปชี้แจงในพื้นที่ ร้อยละ 2.90 ตามลำดับ

โดยผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ไม่เคยเข้าร่วมประชุม ร้อยละ 48.20 และมีส่วนเคยเข้าร่วมประชุม ร้อยละ 36.00) โดยในจำนวนนี้เคยเข้าร่วมสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 มากที่สุด ร้อยละ 62.00 รองลงมาเคยเข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อย ร้อยละ 56.00 และเคยเข้าร่วมการประชุมอื่นๆ ร้อยละ 6.00

ส่วนใหญ่เห็นว่าช่องทางการสื่อสารข้อมูลข่าวสารของโครงการที่เหมาะสม คือ การเข้าร่วมประชุมที่จัดขึ้นในแต่ละครั้ง ร้อยละ 52.50 รองลงมาคือการแจ้งข้อมูลผ่านผู้นำชุมชน ร้อยละ 15.80 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 14.40 ส่วนที่เหลือคิดว่าช่องทางหรือวิธีการสื่อสารที่เหมาะสมคือการส่งข้อมูลทางไปรษณีย์ ร้อยละ 7.90 การติดเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการตามบอร์ดในสถานที่ราชการรวมทั้งการประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายในชุมชนในสัดส่วนเท่ากัน ร้อยละ 2.90 ช่องทางอื่นๆ เช่น internet, social media, TV และการประชาสัมพันธ์ในสื่อสังคมออนไลน์ ร้อยละ 3.60 ตามลำดับ ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามยังให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

- แจ้งเขตจัดจักรและให้เขตแจ้งพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ
- แจ้งในส่วนชุมชนพื้นที่และหน่วยงานที่จะได้รับผลกระทบ เช่น บ้านที่ต้องโดน เส้นทางเหล่านี้ตัดผ่าน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่นั้นๆ

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ดังนี้

ประเด็นพิจารณา	ความพึงพอใจ(คิดเป็นร้อยละ)			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่แสดงความ คิดเห็น
1. ท่านมีความเข้าใจ วัตถุประสงค์ของการสัมมนาเพียงใด	41.00	51.10	1.40	6.50
2. วิทยากรสามารถนำเสนอข้อมูลโดยรวมได้ชัดเจนเพียงพอ	44.60	47.50	0.70	7.20
3. วิทยากรสามารถอธิบาย หรือชี้แจงตอบข้อซักถามในประเด็นที่มีความสงสัยได้อย่างชัดเจนเพียงพอหรือไม่	42.40	48.20	1.40	7.90
4. เนื้อหาการนำเสนอในภาพรวมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการสัมมนาเพียงใด	53.20	38.80	1.40	6.50
5. การเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมการสัมมนา ได้แสดงความ	51.80	41.00	0.70	6.50
6. ความเหมาะสมของเนื้อหาในสื่อประกอบการสัมมนา	50.40	41.70	0.70	7.20
7. ความเหมาะสมของเวลาในการจัดสัมมนา	47.50	41.70	2.20	8.60
8. ความเหมาะสมของสถานที่จัดสัมมนา และสิ่งอำนวยความสะดวก	65.50	26.60	0.70	7.20
9. การอำนวยความสะดวก (การต้อนรับ การลงทะเบียน)	65.50	26.60	0.00	7.90
10. อื่นๆ (ค่อนข้างไกล)	-	-	-	-

ดังนั้นผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จึงมีความพึงพอใจและได้รับประโยชน์จากการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ปัจฉิมนิเทศโครงการ) ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 53.2 ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามยังให้ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติม ดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ควรอธิบายกับเจ้าของที่ดินและผู้อาศัยด้วยความจริงใจ ผู้ที่อาศัยไม่แน่ใจในบางครั้ง
2. ได้รู้ถึงการพัฒนาโครงการเป็นระยะจนกว่าจะสิ้นสุดโครงการของ ผู้รับผิดชอบ ความคาดหวังต่อโครงการที่จะเกิดประโยชน์กับชุมชน สังคม
3. นำเสนอผลการศึกษา,ผลการพิจารณารายงาน EIA ลงใน Social media, Website ของโครงการให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องรับทราบต่อไป
4. ในพื้นที่ที่ทำโครงการควรมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ชี้แจงรายละเอียดแก่ประชาชนโดยตลอด ตั้งแต่เริ่มศึกษาจนเสร็จโครงการ
5. อยากให้ใช้พื้นที่ได้ทางด่วนให้มีประโยชน์มากที่สุด เพราะทางด่วนมันมีประโยชน์อยู่แล้ว จะเชื่อมต่อหรือไม่มันก็มีประโยชน์ต่อผู้ใช้ถนน
6. มาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำให้ต้องพบผู้นำชุมชนทำไม ไม่ใช่สื่อที่เข้าถึงประชาชน
7. เมื่อก่อสร้างเสร็จแล้ว หน่วยงานใดจะเป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบดูแลโครงข่ายทางเชื่อมดังกล่าว (การทางพิเศษหรือโทลเวย์)

เพราะมีความเห็นว่าหากให้เอกชนดูแล การชำระค่าผ่านทางต้องชำระถึง 3 ระบบ (กทพ. ทางเชื่อม และโทลเวย์)

8. หากพิจารณาทางเชื่อม ขึ้น-ลง ถนนรัชดาได้ด้วยจะดีมาก ทางพิเศษจากวงแหวนตะวันตกมาไม่สามารถเชื่อมต่อไปยังฝั่งแจ้งวัฒนะบางประเด็นได้ อยากให้พิจารณาเพิ่มช่องทางเชื่อมดังกล่าวด้วย

8.1.5 การวิเคราะห์ และการประเมินผลการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัทที่ปรึกษาได้ให้ความสำคัญต่อการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนทุกครั้งที่มีการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยการจดบันทึกการประชุม บันทึกภาพเคลื่อนไหว บันทึกภาพนิ่ง บันทึกเสียงการประชุม/การสนทนา/การสัมภาษณ์ ตลอดจน สอบถาม/สัมภาษณ์ผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งในลักษณะที่เป็นทางการโดยใช้แบบสอบถามและไม่เป็นทางการ ผลที่ได้รับจากการติดตามตรวจสอบแต่ละกิจกรรมจะนำไปวิเคราะห์พิจารณาประเมิน ในประเด็นสำคัญ ดังนี้

- ❑ การรับรู้ข้อมูล ความเข้าใจ และการยอมรับในวัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการ
- ❑ ลักษณะการเข้ามามีบทบาทและมีส่วนร่วมในระดับต่างๆ ของกลุ่มเป้าหมายในโครงการ
- ❑ ประเด็นความสนใจของผู้นำชุมชนและบุคคลสำคัญในพื้นที่เป็นพิเศษในเรื่องต่างๆที่เกี่ยวข้อง
- ❑ ข้อสงสัย ข้อห่วงกังวล และประเด็นปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ
- ❑ ประโยชน์จากการดำเนินโครงการต่อชุมชนและประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง
- ❑ ระดับความสำคัญของประเด็นปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ที่สำคัญ ความเชื่อมโยงกับทรัพยากรท้องถิ่น การประกอบอาชีพ วิถีชีวิตและความเป็นอยู่ของชุมชน
- ❑ ข้อเสนอแนะและความต้องการของชุมชนในแนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ชุมชน และสภาพสังคมที่เหมาะสมและเกิดการยอมรับ

ผลการวิเคราะห์และข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้จากการดำเนินงาน จะนำมาทบทวนวิเคราะห์และหารือกับผู้เชี่ยวชาญ คณะทำงานเป็นระยะเพื่อรายงานผลและแนวทางการปรับเปลี่ยนลักษณะการดำเนินงานให้เหมาะสมสอดคล้องตรงตามความต้องการของชุมชนและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้มีส่วนได้เสียและสังคมโดยรวมให้มากที่สุด เพื่อประโยชน์ในการจัดทำข้อเสนอแนะมาตรการด้านสังคม เศรษฐกิจและการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อไป รายละเอียดโดยสรุปดังนี้

(1) จำนวนกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน แสดง
รายละเอียดดังตารางที่ 8.1-13

ตารางที่ 8.1-13
แสดงจำนวนกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมการประชุมฯ

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม					
		การ สัมมนา ครั้งที่ 1	การ ประชุม กลุ่มย่อย	การประชุม กลุ่มย่อย (ผู้มีส่วนได้-เสีย)	การ สัมมนา ครั้งที่ 2	รวม	ร้อยละ (%)
1	ผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ						
	▪ ผู้มีส่วนได้-เสีย	0	31	8	9	48	8.59
	▪ ผู้อยู่อาศัยในชุมชน	41	12	0	57	110	19.68
2	หน่วยงานเจ้าของโครงการ						
	▪ สำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	20	0	0	25	40	7.16
	▪ คณะกรรมการตรวจการจ้าง และคณะกรรมการกำกับ	10	0	0	3	18	3.22
	▪ บริษัทที่ปรึกษา	21	28	5	16	70	12.52
3	หน่วยงานราชการ/หน่วยงาน รัฐวิสาหกิจ	48	6	0	29	83	14.85
4.	หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม						
	▪ สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม (สผ.) (เป็นผู้แทนคณะกรรมการตรวจ การจ้าง และคณะกรรมการ กำกับ)	0	0	0	0	0	0.00
5	หน่วยงานเอกชน/องค์กรพัฒนา เอกชน (NGO)	5	0	0	19	24	4.29
6	สื่อมวลชน	10	0	0	13	23	4.11
7	ประชาชนผู้สนใจโครงการ	57	47	0	39	143	25.58
รวม		212	124	13	210	559	100

(2) ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียด โครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งนำประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญไปพัฒนาประกอบการออกแบบรายละเอียดให้มีความสมบูรณ์ที่สุด และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้กับประชาชนในพื้นที่ให้มากที่สุด โดยสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ ดังแสดงรายละเอียดดัง **ตารางที่ 8.1-14**

ตารางที่ 8.1-14
สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ

ประเด็น	ประเด็นข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
1. ด้านวิศวกรรม	1.1. ขอให้โครงการพิจารณาเรื่องพื้นที่ใต้ทางยกระดับซึ่งมีแสงสว่างไม่เพียงพอ เพื่อคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนรวมทั้งการใช้พื้นที่ใกล้ทางยกระดับให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนใกล้เคียงมากที่สุด ทั้งนี้จึงเสนอให้ออกแบบทางยกระดับให้เป็น motor road เป็นถนนเชื่อมเส้นทางหลักบริเวณใกล้เคียง โดยติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างให้เหมาะสม หรือบางช่วงที่มีความจำเป็นควรติดตั้งรั้วเพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น นอกจากนี้ต้องพิจารณาถึงประชาชนในชุมชนใกล้เคียงให้สามารถเดินทางไปทางยกระดับไป-มาได้อย่างสะดวก	1.1 ที่ปรึกษารับทราบและจะนำไปพิจารณาดำเนินการ
	1.2. โครงการจะแนวทางการจัดการด้านสาธารณูปโภคที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ อย่างไร	1.2 ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลสาธารณูปโภคต่างๆที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ทั้งนี้แนวทางการดำเนินงานของโครงการจะพยายามให้กระทบกับสาธารณูปโภคให้น้อยที่สุด
2. ด้านสิ่งแวดล้อม	2.1. เสนอให้ออกแบบแนวเส้นทางให้มีการติดตั้งแผ่นกันเสียงและแสงไฟจากรถยนต์ โดยเฉพาะทางพิเศษและทางยกระดับอื่นๆ รวมทั้งเพื่อลดการรบกวนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้แนวเส้นทาง	2.1 ในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมนั้นที่ปรึกษามีการตรวจวัดเรื่องเสียงและคุณภาพอากาศไว้ทั้งหมด 6 จุด ตามแนวเส้นทางโครงการซึ่งมีระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตรดังนั้นเมื่อผลการศึกษาแล้วเสร็จก็จะสามารถกำหนดจุดติดตั้งกำแพงกันเสียงได้ถูกต้อง

ตารางที่ 8.1-14 (ต่อ)
สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ

ประเด็น	ประเด็นข้อเสนอนแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
2. ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	2.2 ในกรณีเกิดผลกระทบจากการก่อสร้าง ในเรื่องการขาดประโยชน์และไม่สะดวกในการค้า จะมีการพิจารณาค่าทดแทนอย่างไร	2.2 ในส่วนของผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง จะมีคู่มือในการแก้ไขและค่าทดแทนของกระทรวงคมนาคมอยู่แล้ว ในเรื่องของการขาดผลประโยชน์ ก็เป็นเรื่องหนึ่งในการพิจารณาผลตอบแทนกับผู้ได้รับผลกระทบ ซึ่งตรงนั้นจะอยู่ในขั้นตอนหลังการศึกษา และหลังจากออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน (พรมฎ) จากนั้นก็จะมีเรื่องของการประเมินและสำรวจอสังหาริมทรัพย์ในเรื่องของที่ดินสิ่งปลูกสร้างไม่ยืนต้น หรือการใช้ประโยชน์ ต่างๆ เพื่อประเมินค่าทดแทนจากหน่วยงานของรัฐจะต้องจัดให้ โดยมีคณะกรรมการจากหลายหน่วยต่างๆ เช่น กรมที่ดิน สำนักงานเขต หรือผู้แทนท้องถิ่น เป็นต้น อย่างไรก็ตามหน่วยงานที่จะดำเนินโครงการจากนี้อาจจะมีอีกหน่วยงานเข้ามาดำเนินงาน ซึ่งในส่วนนี้จะไม่ใช้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพราะ สนข.จะทำหน้าที่ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ และนำเสนอผลการศึกษาให้กับกระทรวงคมนาคม ซึ่งทางกระทรวงคมนาคมจะแจ้งให้หน่วยปฏิบัติ เช่น การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง เข้ามาดำเนินงานต่อไป ในกรณีที่ทางชุมชนหรือผู้ประกอบการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การกีดขวางหน้าร้าน ความไม่สะดวกของลูกค้าในการเข้ามาซื้อสินค้า เป็นต้น ผลกระทบในส่วนนี้จะไม่มีการค่าทดแทนหรือชดเชย อย่างไรก็ตามทางโครงการจะกำหนดมาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคม โดยจะจัดตั้งศูนย์รับข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์บริเวณสำนักงานโครงการในพื้นที่ก่อสร้างที่ชุมชนสามารถเข้าถึงได้สะดวก หากชุมชนหรือผู้ประกอบการได้รับผลกระทบด้านความไม่สะดวกดังกล่าวก็สามารถมาแจ้งเรื่องที่ศูนย์รับข้อมูลข่าวสารฯ ดังกล่าวนี้นี้ได้ เพื่อที่ทางโครงการจะได้จัดเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าไปร่วมแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้
3. ด้านอื่นๆ	3.1 เสนอให้ดำเนินโครงการให้สำเร็จตามแผนที่กำหนดไว้ทุกขั้นตอน เพื่อความเจริญและความสะดวกรวดเร็วของการจราจร	3.1. ที่ปรึกษารับทราบ และจะดำเนินการให้แล้วเสร็จตามกำหนด

8.2 งานประชาสัมพันธ์โครงการ

การประชาสัมพันธ์ (Public Relations) เป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญในกระบวนการสร้างความเข้าใจแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและความต้องการ เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์อันเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมร่วมกันของหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ชุมชน และประชาชน เฉพาะอย่างยิ่งการหาแนวทางป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากการพัฒนาโครงการต่อชุมชน

การดำเนินงานประชาสัมพันธ์ ภายใต้งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดโครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญเพื่อเผยแพร่ข้อมูลโครงการ และให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมตั้งแต่ในขั้นตอนการศึกษาของโครงการ ซึ่งการประชาสัมพันธ์ในที่นี้หมายถึง การดำเนินงานหรือการกระทำที่มุ่งหวังให้ประชาชนที่เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจ และมีส่วนร่วมในการศึกษาและพัฒนาโครงการ โดยจัดเป็นกิจกรรมหรือการดำเนินงานที่ต้องสอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับกระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) ซึ่งในปัจจุบันถือว่าเป็นกระบวนการที่มีความสำคัญและจำเป็นอย่างมากในการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมต่างๆ ของทั้งภาครัฐและเอกชน โดยเฉพาะโครงการหรือกิจกรรมที่อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือคุณภาพชีวิตของคน/ชุมชนท้องถิ่น โดยมีผลการดำเนินงานประชาสัมพันธ์โครงการ ดังนี้

(1) การจัดทำสื่อสิ่งพิมพ์

เป็นสื่อที่นำเสนอเพื่อสร้างความเข้าใจในรูปแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษร และกลุ่มเป้าหมายสามารถนำมาใช้ประกอบการให้ข้อคิดเห็นและใช้เป็นเอกสารอ้างอิงทางวิชาการได้ซึ่งจะจัดทำ 3 ประเภท (แสดงดังภาคผนวก 8-3) คือ

(ก) เอกสารข้อเท็จจริง (Fact Sheet) เป็นเอกสารที่นำเสนอข้อเท็จจริง เพื่อใช้ในการสมมนาการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างเป็นทางการ

วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อเป็นสื่อสิ่งพิมพ์ใช้ประกอบการประชาสัมพันธ์โครงการเบื้องต้น
- 2) เพื่อให้เกิดกระบวนการรับรู้ข้อมูลโครงการอย่างถูกต้องชัดเจน สามารถศึกษาได้อย่างสะดวก และเข้าใจง่าย ก่อนการดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

สาระสำคัญ มีเนื้อหาสาระสำคัญของเอกสารข้อเท็จจริง (Fact Sheet) ประกอบด้วย

- ความสำคัญและความจำเป็นของโครงการ
- วัตถุประสงค์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน
- ประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจและสังคมที่จะเกิดจากการพัฒนาโครงการ
- ขั้นตอนการดำเนินงานโครงการ
- ระยะเวลา/แผนการดำเนินงาน

- แผนที่แนวเส้นทางโครงการและรูปแบบของโครงการที่ได้มีการศึกษาไว้
- ผลผลิตและผลลัพธ์ของโครงการ

ผลการดำเนินงาน

- จัดทำเอกสารข้อเท็จจริง (Fact Sheet) ของโครงการ โดยผลิตเอกสารขนาด A4 พิมพ์ 4 สีและขาวดำ จำนวน 30 หน้า รวมจำนวนที่ผลิตทั้งหมด 250 ฉบับ เพื่อใช้ในการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน

(ข) แผ่นพับประชาสัมพันธ์

วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อเป็นสื่อสิ่งพิมพ์ให้ข้อมูลข่าวสารโครงการในรูปแบบที่สวยงาม มีเนื้อหาและภาพประกอบแผนที่อธิบายรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับโครงการ
- 2) เพื่อเผยแพร่แก่กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ศึกษา และในการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็น

สาระสำคัญ

ชุดที่ 1 ประกอบด้วยเนื้อหา ดังนี้

- ความสำคัญและความจำเป็นของโครงการ
- วัตถุประสงค์ของการพัฒนาโครงการ
- ประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจและสังคมที่จะเกิดจากการพัฒนาโครงการ
- ขั้นตอนการดำเนินงานโครงการ
- ระยะเวลา/แผนการดำเนินงาน
- แผนที่แนวเส้นทางโครงการและรูปแบบของโครงการที่ได้มีการศึกษาไว้
- ช่องทางการติดต่อสื่อสารกับโครงการ

ชุดที่ 2 ประกอบด้วยเนื้อหา ดังนี้

- สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ รูปแบบการลงทุน
- ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม
- สรุปผลการออกแบบรายละเอียดของโครงการ และข้อดีข้อเสียที่สำคัญ
- สรุปผลการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน และช่องทางการติดต่อสื่อสารกับโครงการ

ผลการดำเนินงาน

จัดทำแผ่นพับ โครงการโดยผลิตเอกสารขนาด A 4 พิมพ์ 4 สี แปะหน้ารวมจำนวน 1,000 ฉบับ เพื่อใช้ในการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน การประชุมกลุ่มย่อย

(ค) การจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์การประชุมของโครงการ วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อเป็นสื่อสิ่งพิมพ์ใช้ในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการจัดประชุมของโครงการ รวมทั้งเชิญชวนให้กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่โครงการ และประชาชนผู้สนใจโครงการก่อนการจัดประชุม

- สาระสำคัญ มีเนื้อหาสาระสำคัญประกอบด้วย
- ชื่อโครงการ หน่วยงานเจ้าของโครงการ
 - กำหนดการ วัน/เวลา/สถานที่จัดประชุม
 - ช่องทางการติดต่อสื่อสาร

ผลการดำเนินงาน

1) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์

เพื่อประชาสัมพันธ์เชิญชวนกลุ่มเป้าหมาย ให้เข้าร่วมสัมมนาในวันเวลา
สถานที่ ที่โครงการกำหนดไว้ โดยจัดทำ จำนวน 200 ชุด แสดงดังรูปที่
8.2-1



รูปที่ 8.2-1 โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์

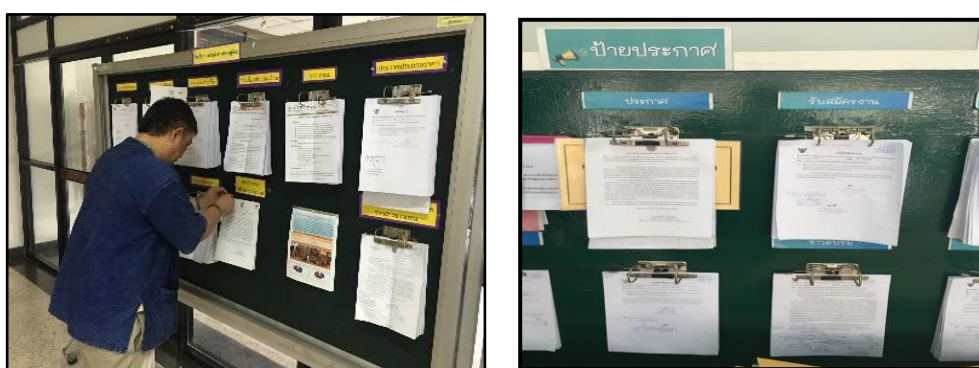
2) ป้ายไว้นิล

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ บอกกล่าวและย้าเตือนกลุ่มเป้าหมายให้เข้าร่วมสัมมนาในวันเวลา สถานที่ ที่โครงการกำหนดไว้ สามารถดึงดูดความสนใจของประชาชนได้ง่าย โดยจัดทำ จำนวน 20 ชุด แสดงดังรูปที่ 8.2-2



รูปที่ 8.2-2 ป้ายไว้นิลประชาสัมพันธ์โครงการ

3) การติดประกาศ สนข. เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ตามหน่วยงานราชการ และที่ทำการชุมชนในพื้นที่โครงการ เช่น ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร, สำนักงานเขตบางซื่อ,สำนักงานเขตจตุจักร และที่ทำการชุมชนในพื้นที่ 11 ชุมชนของเขตจตุจักร และชุมชน 6 ชุมชนในเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร แสดงดังรูปที่ 8.2-3



รูปที่ 8.2-3 การติดประกาศ สนข.

(2) การจัดทำบอร์ดนิทรรศการ

วัตถุประสงค์ เพื่อใช้เป็นสื่อสำหรับนำเสนอเนื้อหาในแต่ละประเด็น สำหรับกิจกรรมการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

สาระสำคัญ มีเนื้อหาสาระสำคัญประกอบด้วย

- ชื่อโครงการ หน่วยงานเจ้าของโครงการ
- วัตถุประสงค์ของการพัฒนาโครงการ
- ประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจและสังคมที่จะเกิดจากการพัฒนาโครงการ
- ขั้นตอนการดำเนินงานโครงการ
- ระยะเวลา/แผนการดำเนินงาน
- แผนที่แนวเส้นทางโครงการและรูปแบบของโครงการที่ได้มีการศึกษาไว้
- สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ รูปแบบการลงทุน
- ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม
- สรุปผลการออกแบบรายละเอียดของโครงการ และข้อดีข้อเสียที่สำคัญ
- สรุปผลการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน
- ช่องทางการติดต่อสื่อสารกับโครงการ

ผลการดำเนินงาน

จัดทำบอร์ดนิทรรศการ ขนาด 3x3 เมตร และขนาด 80x160 ซม. ทั้งหมด 2 ชุด เพื่อใช้ในการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (แสดงดัง *ภาคผนวก 8-3*)

(3) การจัดทำสื่อโสตทัศน์ และ Power Point Presentation นำเสนอรายละเอียดโครงการ

วัตถุประสงค์ เพื่อนำเสนอข้อมูล รายละเอียดโครงการในภาพรวมประกอบการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมเข้าใจภาพรวมโครงการเบื้องต้นก่อนนำเสนอในรายละเอียดโดยวิทยากร

ผลการดำเนินงาน

- 1) จัดทำสคริปต์เนื้อหาวิดีโอทัศน์ เป็นรูปแบบ DVD มีความยาวไม่เกิน 8 นาที จำนวน 3 ชุด เพื่อใช้ในการสัมมนาใหญ่การมีส่วนร่วมของประชาชนในแต่ละครั้ง โดย DVD เป็นสื่อที่สามารถถ่ายทอดข้อมูลโครงการในรูปแบบที่เข้าใจง่ายด้วยการใช้ภาพเคลื่อนไหว กราฟิก Animation และภาพนิ่งประกอบเสียงบรรยายและเสียงประกอบต่างๆ เพื่อใช้สำหรับเผยแพร่ประชาสัมพันธ์งาน
- 2) จัดทำ Power Point นำเสนอรายละเอียดโครงการ (แสดงดัง *ภาคผนวก 8-4*)

(4) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการผ่านเว็บไซต์

วัตถุประสงค์ เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสาร เป็นการประชาสัมพันธ์โครงการไปสู่สาธารณชนในวงกว้าง นำเสนอความเป็นมาของโครงการ ความก้าวหน้าของการดำเนินงาน ข้อมูลจากการสัมมนา ข่าวประชาสัมพันธ์ในสื่อต่างๆ

สาระสำคัญ มีเนื้อหาสาระสำคัญประกอบด้วย

- (1) ชื่อโครงการ-หน่วยงานเจ้าของโครงการ
- (2) ความเป็นมา รายละเอียดโครงการ
- (3) แผนที่-แนวเส้นทางโครงการ
- (4) การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
- (5) ช่องทางการติดต่อสื่อสาร

ผลการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการประชุม และผลการประชุมในแต่ละครั้งผ่านทางสื่อสาธารณะ และช่องทางต่างๆ (แสดงไว้ดังรูปที่ 8.2-4) ดังนี้

- 1) การเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านเว็บไซต์ สำนักงานรัฐมนตรี www.publicconsultation.opm.go.th
 - 2) การเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านเว็บไซต์โครงการชื่อ www.dmt-sirat-missinglink.com
- ปัจจุบันมีผู้สนใจเข้าชมเว็บไซต์ของโครงการอย่างต่อเนื่อง จำนวน 3,373 คน นับจากเริ่มดำเนินการเปิดเว็บไซต์เมื่อเดือนมีนาคม 2559 และยังไม่มีผู้เข้ามาร้องเรียนแต่อย่างใด (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559)



รูปที่ 8.2-4 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการผ่านเว็บไซต์

(5) การบริหารจัดการสื่อมวลชน

วัตถุประสงค์ เพื่อให้มีการเผยแพร่ข่าวงานการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
เนื่องจากสื่อมวลชนเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักสำคัญ ที่จะนำข้อมูลที่ถูกต้อง
ของโครงการเผยแพร่ผ่านสื่อต่างๆ ไปสู่ประชาชนกลุ่มเป้าหมายและ
สาธารณชนอย่างรวดเร็วและทั่วถึง นอกจากนั้นแล้ว เพื่อให้สื่อมวลชนเกิด
การรับรู้ และเห็นภาพของการดำเนินโครงการ เพื่อนำมาสื่อสารได้อย่าง
ชัดเจน

ผลการดำเนินงาน

ในยุคนปัจจุบัน สื่อมวลชนมีความสำคัญและมีบทบาทในการช่วยเผยแพร่ข้อมูลด้าน
ประชาสัมพันธ์ของการดำเนินงานโครงการต่างๆ ของภาครัฐเป็นอย่างมาก การ
ดำเนินงานบริหารจัดการสื่อมวลชนจึงเป็นเรื่องที่บริษัทที่ปรึกษาได้ให้ความสนใจ เพื่อ
เป็นการสนับสนุนเผยแพร่ข่าวสารและกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ เพื่อช่วยขับเคลื่อน
ผลงานที่ได้ผ่านการพัฒนาให้เป็นที่ยอมรับแก่สาธารณชนและเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้
เข้าใจและรับทราบไปในทิศทางเดียวกัน โดยผ่านสื่อมวลชนแขนงต่างๆ ได้แก่
หนังสือพิมพ์ วิทยุกระจายเสียง โทรทัศน์ เป็นต้น ตัวอย่างการบริหารจัดการสื่อแสดงไว้
ดังรูปที่ 8.2-5



รูปที่ 8.2-5 การบริหารจัดการสื่อมวลชน