

บทที่ 4

การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

บทที่ 4

การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

4.1 บทนำ

การมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นสิทธิของประชาชนในการได้รับข้อมูลคำชี้แจงและเหตุผลจากหน่วยงานราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจหรือราชการส่วนท้องถิ่น ก่อนการอนุญาตหรือการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมใดๆ ที่อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดที่เกี่ยวกับตนหรือชุมชนท้องถิ่น และมีสิทธิแสดงความคิดเห็นของตนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาในเรื่องดังกล่าว การวางแผนพัฒนาสังคม เศรษฐกิจ การเมืองและวัฒนธรรม การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ การวางผังเมือง การกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการออกกฎที่อาจมีผลกระทบต่อส่วนได้เสียสำคัญของประชาชนให้รัฐจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างทั่วถึงก่อนดำเนินการ

การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการในการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟของโครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลิกระนอง เป็นกิจกรรมที่จะดำเนินการโดยการเผยแพร่ข้อมูลที่ถูกต้องของโครงการให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับรู้รับทราบอย่างเหมาะสม ครบถ้วน และเพียงพอ และจัดให้มีการรับฟังข้อมูล ความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะของประชาชนผู้มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาโครงการ

ทั้งนี้ การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนจะดำเนินการตามกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และจะพิจารณากลุ่มเป้าหมายให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้งหมด เพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและความคิดเห็นตลอดระยะเวลาที่ทำการศึกษาอย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังเป็นการรวบรวม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ สรุปเป็นประเด็น พร้อมทั้งรายงานผลการพิจารณาในแต่ละประเด็นอย่างละเอียด ชัดเจน เพื่อใช้ประโยชน์ในการศึกษาต่อไป ซึ่งรวมถึงการนำข้อมูล ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะที่ได้ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาวิเคราะห์ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และจัดทำข้อเสนอมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงกำหนดรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสมที่สุดและมีผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดอีกด้วย

4.2 วัตถุประสงค์ของการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

- 1) เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนในท้องถิ่น องค์กรเอกชน ผู้มีส่วนได้เสีย เจ้าหน้าที่ของรัฐ และประชาชนที่สนใจได้รับทราบข้อมูล และได้แสดงความคิดเห็นต่อการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลิกระนอง
- 2) เพื่อรวบรวมประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาของโครงการ รวมทั้งประเด็นปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแนวทางหรือมาตรการ รวมทั้งวิธีการในการจัดการกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ อันจะเป็นประโยชน์ในการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบ เพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาโครงการ

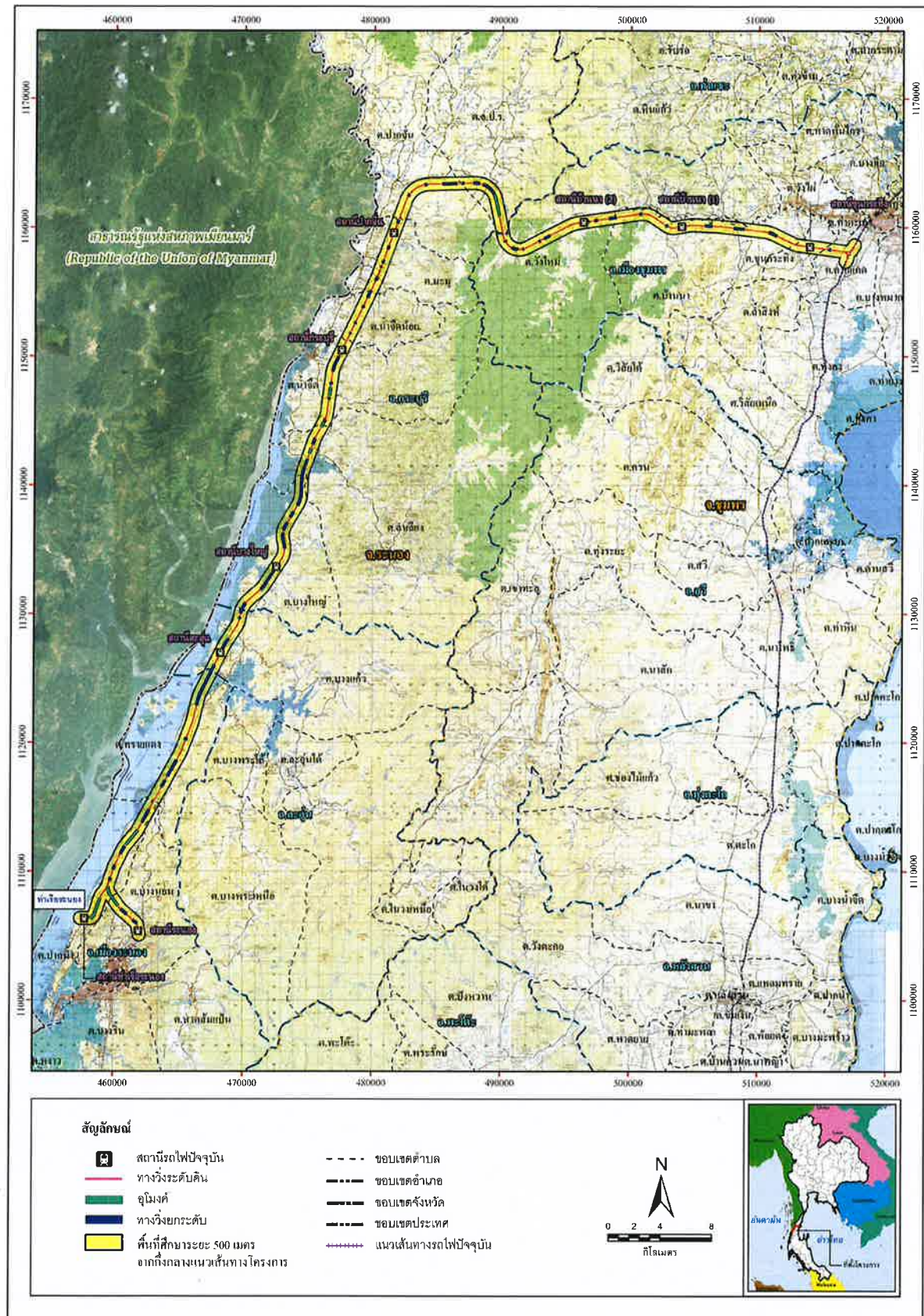
4.3 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

พื้นที่ศึกษาของโครงการฯ ครอบคลุมพื้นที่รัศมีข้างละ 500 เมตรจากกึ่งกลางเส้นทางรถไฟระยะทาง 109 กม. พาดผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด 4 อำเภอ 15 ตำบล ของจังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง ดังแสดงในตารางที่ 4.3-1

ตารางที่ 4.3-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
ชุมพร	เมืองชุมพร	ขุนกระโทก ตากแดด บ้านนา วังใหม่	เทศบาลตำบลขุนกระโทก องค์การบริหารส่วนตำบลตากแดด องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านนา เทศบาลตำบลวังใหม่
ระนอง	กระบุรี ละอุ่น เมืองระนอง	จ.ป.ร. น้ำจืด น้ำจืดน้อย บางใหญ่ ปากจั่น มะมุ ลำเลียง บางแก้ว ทรายแดง ปากน้ำ บางนอน	เทศบาลตำบล จ.ป.ร. เทศบาลตำบลน้ำจืด องค์การบริหารส่วนตำบลน้ำจืดน้อย องค์การบริหารส่วนตำบลบางใหญ่ องค์การบริหารส่วนตำบลปากจั่น องค์การบริหารส่วนตำบลมะมุ องค์การบริหารส่วนตำบลลำเลียง องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว องค์การบริหารส่วนตำบลทรายแดง เทศบาลตำบลปากน้ำ เทศบาลตำบลบางนอน
2 จังหวัด	4 อำเภอ	15 ตำบล	15 เขตการปกครอง

โดยมีจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่บริเวณที่โล่งระหว่างสถานีรถไฟชุมพรกับสถานีไฟแสงแดด ซึ่งแยกออกจากทางรถไฟสายใต้ปัจจุบัน มุ่งไปทางด้านทิศตะวันตก ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 2009 และทางหลวงหมายเลข 41 จากนั้นแนวเส้นทางรถไฟมุ่งต่อไปทางทิศตะวันตกและขนานกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) โดยมีระยะห่างไม่เกิน 1 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ในเขตตำบลขุนกระโทก ตำบลบ้านนา ตำบลวังใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร และผ่านตำบล จ.ป.ร. ตำบลปากจั่น อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง สภาพพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ราบสลับเนินเขา และมีแนวเขาสูงบริเวณรอยต่อของจังหวัดชุมพรกับจังหวัดระนอง โดยบริเวณที่เป็นที่ราบจะพบแหล่งชุมชนกระจายอยู่เป็นช่วงๆ จากนั้นแนวเส้นทางรถไฟจะมุ่งลงทางทิศใต้และขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ด้านฝั่งตะวันออก โดยมีระยะราว 1-2 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ตำบลมะมุ ตำบลน้ำจืดน้อย ตำบลน้ำจืดอำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง จากนั้นแนวเส้นทางรถไฟจะยกข้ามทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ใกล้กับรอยต่อระหว่างตำบลน้ำจืดกับตำบลลำเลียง โดยแนวรถไฟจะยังคงมุ่งลงใต้ขนานกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) แต่สลับมาอยู่ด้านตะวันตก ผ่านพื้นที่ตำบลลำเลียง ตำบลบางใหญ่ เขตอำเภอกระบุรี และตำบลบางแก้ว ตำบลบางพระใต้ เขตอำเภอละอุ่น ตำบลทรายแดง ตำบลปากน้ำ เขตอำเภอเมือง จังหวัดระนอง สภาพพื้นที่เป็นป่าชายเลน สลับกับเนินเขา ตัดผ่านลำน้ำธรรมชาติหลายสาย เช่น คลองลำเลียง คลองละอุ่น ฯลฯ สภาพชุมชนยังคงตั้งอยู่ตามแนวทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นส่วนใหญ่ และถนนสายรองในพื้นที่ จนกระทั่งไปสิ้นสุดที่ท่าเรือน้ำลิกระนอง ซึ่งแนวเส้นทางโครงการแสดงดังรูปที่ 4.3-1



รูปที่ 4.3-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

4.4 การกำหนดกลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน อยู่ในเขตพื้นที่ 2 จังหวัด 4 อำเภอ 14 ตำบลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือ น้ำลิกระนอง โดยได้ทำการวิเคราะห์และคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายจากหน่วยงาน องค์กรทั้งภาครัฐและเอกชน ผู้มีส่วนได้เสียหรือเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ รวมทั้งกลุ่มผู้ความคิดเห็นในพื้นที่ เพื่อทำหน้าที่เป็น “สื่อกลาง” ในการรับและถ่ายทอดข้อมูลข่าวสาร ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการไปยังประชาชนในพื้นที่ ขณะเดียวกันก็สามารถแสดงความคิดเห็นที่จะเป็นประโยชน์ ผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้การดำเนินโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อชุมชนโดยรวม โดยพิจารณาตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม ในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2549) ได้แบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 7 กลุ่มเป้าหมาย ซึ่งจะประกอบด้วย

- 1) กลุ่มผู้รับผลกระทบ ได้แก่ ครุฑเรือน สถานประกอบการ และองค์กร/หน่วยงาน ที่มีบ้านเรือน อาคาร สถานที่ อยู่ในแนวเขตทางโครงการหรืออยู่บริเวณใกล้เคียง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมจากการพัฒนาโครงการ
- 2) หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เจ้าของโครงการ (สำนักงานนโยบายและแผนงานขนส่งและจราจร) และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
- 3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม คือ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- 4) หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- 5) องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรอิสระด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ สถาบันการศึกษาในพื้นที่และในระดับอุดมศึกษา และนักวิชาการอิสระ
- 6) สื่อมวลชน
- 7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ

4.5 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ในการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลิกระนอง โดยพิจารณาให้สอดคล้องกับแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2549 และตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 รวมทั้งพิจารณาในเรื่องของยุทธวิธีที่จะทำให้เกิด

การสื่อสารระหว่างผู้รับผิดชอบโครงการกับประชาชนการมีส่วนร่วม และการบริหารจัดการโครงการ เพื่อให้ได้แนวทางและกลวิธีในการสร้างความเข้าใจ และการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เป็นไปในทางบวกต่อโครงการ โดยเน้นการดำเนินงานการประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลข่าวสาร เพื่อให้ความรู้และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ชัดเจน ควบคู่กันไปกับการดำเนินงานรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ร่วมแสดงความเห็น ร่วมตัดสินใจ ตั้งแต่เริ่มต้นจนสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยผ่านกระบวนการสื่อสารแบบสองทาง (Two-way Communication) เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในกระบวนการศึกษา ทั้งในรูปแบบของการรับและให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ และมีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ไปพิจารณาประกอบในโครงการฯ ให้มีครบถ้วนสมบูรณ์รอบด้าน และสอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย องค์กรภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชนทั่วไปที่สนใจ และเป็นที่ยอมรับของทุกส่วน

4.6 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ

4.6.1 การเข้าพบปะหารือเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการระดับจังหวัด

1) คลังจังหวัดระนอง คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบกับนางสาวภา ลิมศิลา คลังจังหวัดระนอง เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 – 09.00 น. ณ สำนักงานคลังจังหวัดระนอง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ดังแสดงในรูปที่ 4.6.1-1 ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ดังนี้

- จังหวัดระนองมีข้อจำกัดในด้านการเดินทางทั้ง 3 ด้าน กล่าวคือ การเดินทางด้วยรถยนต์ จะใช้เวลาเดินทางนานเนื่องจากสภาพทางเป็นทางขึ้นและลงภูเขาเป็นส่วนใหญ่ การเดินทางทางอากาศ ค่าใช้จ่ายจะสูงมากกว่าจังหวัดอื่นๆ และการเดินทางโดยรถไฟยังไม่มีระบบรางเข้ามายังจังหวัดระนอง
- พื้นที่ป่าชายเลนของจังหวัดระนองได้รับการรับรองจากองค์การยูเนสโก โดยการประกาศให้เป็นพื้นที่สงวนชีวมณฑลของโลก (Ranong Biosphere Reserve) เมื่อปี พ.ศ. 2540 ซึ่งมีความสำคัญในแง่มีความหลากหลายทางชีวภาพสูงและยังถือเป็นแหล่งผลิตอาหารที่สำคัญของท้องถิ่นด้วย ข้อมูลจากการแปลภาพถ่ายดาวเทียมกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช พ.ศ. 2547 พบว่าพื้นที่ป่าชายเลนจังหวัดระนอง 250.9 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 0.076 ของพื้นที่ทั้งหมดของจังหวัด (ที่มา : www.ranong.go.th) โดยพื้นที่สงวนชีวมณฑลจังหวัดระนอง ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองระนอง ทิศเหนือจรดคลองระนอง และปากน้ำระนอง ทิศใต้จรดทะเลอันดามันและคลองทรายขาว ทิศตะวันออกจรดอุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว ทิศตะวันตกจรดทะเลอันดามัน ครอบคลุมพื้นที่ตำบลหงาว และบางส่วนของตำบลปากน้ำ ตำบลบางรีน และตำบลราชกรูด จังหวัดระนอง (ที่มา : www.chm-thai.onep.go.th)



รูปที่ 4.6.1-1 บรรยากาศการเข้าพบคลังจังหวัดระนอง เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
ณ สำนักงานคลังจังหวัดระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

2) ผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบกับนายจุฑาพันธ์ ปิยัมปุตระ ผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 เวลา 09.30 - 10.30 น. ณ ศูนย์ราชการจังหวัดระนอง ชั้น 4 อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ดังแสดงในรูปที่ 4.6.1-2 ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้

- จังหวัดระนองได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระบบรางจากจังหวัดชุมพรไปยังท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนอง โดยมีเป้าหมายการขนส่งสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง หรือนิคมอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่ต้องการส่งสินค้าไปประเทศอินเดียหรือยุโรปที่ต้องการความรวดเร็ว ซึ่งปัจจุบันการจะส่งสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังไปประเทศอินเดียต้องใช้เวลาประมาณ 1 เดือน แต่ถ้าส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนองจะใช้เวลาเพียง 7 วัน โดยเส้นทางการเดินเรือที่สะดวกไม่ต้องไปถ่ายลำที่สิงคโปร์ อ้อมผ่านช่องแคบมะละกา ที่มีการจราจรบค้ำและมีความปลอดภัยจากโจรสลัด และสามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้กับผู้นำเข้าและส่งออก ซึ่งจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการค้าไทยสู่ตลาดโลก



รูปที่ 4.6.1-2 บรรยากาศการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
ณ ศูนย์ราชการจังหวัดระนอง ชั้น 4 อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

- ปัจจุบันจังหวัดระนองได้ประสานงานกับอธิบดีกรมเจ้าท่าในการขุดลอกร่องน้ำสำหรับทำเรื่อน้ำลึกจังหวัดระนองจาก 8 เมตร เป็น 12 เมตร เพื่อเพิ่มความลึกของร่องน้ำให้เรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่สามารถเข้าใช้บริการได้
- คาดหวังว่าโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ทำเรื่อน้ำลึกระนอง จะช่วยส่งเสริมและผลักดันงบประมาณในการพัฒนาระบบระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดระนอง และรวมไปถึงทำเรื่อน้ำลึกจังหวัดระนอง
- โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ทำเรื่อน้ำลึกระนอง ควรพิจารณาออกแบบขบวนรถไฟแบบพิเศษเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดชุมพรกับระนอง และเสนอให้มีสถานี บริเวณคลองละอุ่น อำเภอละอุ่น ซึ่งอุดมสมบูรณ์ด้วยป่าชายเลน และเป็นพื้นที่ชุมชนที่สำคัญของตำบลบางแก้ว (กม. 30)

3) ผู้จัดการท่าเรือระนอง คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบกับเรือโท สิริรัฐ เทพานวล ผู้จัดการท่าเรือระนอง เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 เวลา 11.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมท่าเรือระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง ดังแสดงในรูปที่ 4.6.1-3 โดยสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ดังนี้

- ท่าเรือระนองเป็นท่าเรือเอนกประสงค์ (ท่าเทียบเรือที่ 1) มีขนาดความกว้าง 26 เมตร ยาว 134 เมตร สามารถรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส จอดเทียบท่าได้พร้อมกัน 2 ลำ และมีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 10 เมตร ยาว 212 เมตร จำนวน 2 สะพาน ส่วนท่าเทียบเรือตู้สินค้า (ท่าเทียบเรือที่ 2) มีความกว้าง 30 เมตร ยาว 150 เมตร สามารถรองรับเรือสินค้า/

ตู้สินค้า ขนาดไม่เกิน 12,000 เดเดเวตัน จอดเทียบท่าได้ครั้งละ 1 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 7.5 เมตร ยาว 212 เมตร สะพานเชื่อมกับท่าเรืออเนกประสงค์ กว้าง 8.50 เมตร ยาว 40 เมตร

- บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) กำลังพัฒนาฐานสนับสนุนการพัฒนาปิโตรเลียมในพื้นที่จังหวัดระนองเอง โดยตั้งอยู่บนพื้นที่ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง ประกอบด้วย อาคารสำนักงาน ลานกองวัสดุ ลานดินบดอัด คลังสินค้า ซึ่งประกอบด้วยคลังสินค้าทั้งหมด 3 ประเภท คือ คลังสินค้าทั่วไป ห้องเก็บสารเคมี และห้องเย็น
- การพัฒนาท่าเรือระนองปัจจุบันยังมีปัญหาหลายด้าน อาทิ ขาดการเชื่อมต่อทางรางและขนส่งทางบก ขาดศูนย์กระจายสินค้าและผู้นำเข้า-ส่งออกในพื้นที่ ท่าเรือไม่อยู่ในเส้นทางเดินเรือหลักไกลจากแหล่งตู้สินค้าเปล่า การขนส่งใช้ต้นทุนสูง และระยะทางจากร่องน้ำลึกที่ใกล้ที่สุดบริเวณทิศตะวันตกของเกาะช้างจนถึงท่าเรือระนอง มีระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร โดยมีความลึกของร่องน้ำ 8 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อเรือส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่จะมาใช้บริการท่าเรือ
- โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลึกระนอง จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและบริการเป็นพื้นฐานสำคัญของจังหวัดระนอง และช่วยพัฒนาเศรษฐกิจ พัฒนาเมืองตลอดจนการเชื่อมโยงภูมิภาค และสร้างโอกาสให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก



รูปที่ 4.6.1-3 บรรยากาศการเข้าพบผู้จัดการท่าเรือระนอง เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 ณ ห้องประชุมท่าเรือระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

- 4) ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบกับนายณรงค์ พลละเอียด ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 เวลา 15.30 - 16.30 น. ณ ศูนย์ราชการจังหวัดชุมพร ชั้น 2 อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร ดังแสดงในรูปที่ 4.6.1-4 โดยสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้



รูปที่ 4.6.1-4 บรรยากาศการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 ณ ศูนย์ราชการจังหวัดชุมพร ชั้น 2 อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร

- แนวเส้นทางโครงการงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ที่มีความเป็นไปได้ควรพิจารณาในหลายทางเลือกและเสนอแนะเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นบริเวณตำบลเขาปิบ (แยกเขาปิบ) อำเภอทุ่งตะโก จังหวัดชุมพร และตัดแนวเส้นทางไปยังอำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง จากนั้นก็ต่อไปเชื่อมท่าเรือน้ำลิกระนอง ส่วนแนวเส้นทางเลือกที่เกาะไปกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 มีสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาและป่าไม้ ซึ่งน่าจะเป็นไปได้ยากสำหรับการก่อสร้างทางรถไฟ
- พื้นที่อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ส่วนใหญ่เป็นที่ในเขตอุทยานน้ำตกหงาว มีภูมิประเทศเป็นเทือกเขาสลับซับซ้อนทอดตัวยาวระหว่างสองจังหวัด และมีสันเขานมสาวเป็นเส้นแบ่งเขตจังหวัดระนองกับจังหวัดชุมพร จึงควรหลีกเลี่ยงการพัฒนาโครงการในพื้นที่ดังกล่าว
- พื้นที่อำเภอทุ่งตะโก จังหวัดชุมพร กำลังจะมีโครงการจะก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล ซึ่งลงทุนโดยภาคเอกชน ควรพิจารณาข้อมูลส่วนนี้ประกอบด้วย

- ในการศึกษาโครงการงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง น่าจะมีความเป็นไปได้เพราะเป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระบบรางมีต้นทุนต่ำ และยังอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว รวมทั้งเสริมสร้างศักยภาพของโครงข่ายทางรถไฟสายได้ในปัจจุบันอีกด้วย
 - บริเวณพื้นที่แหลมคอกวาง ตำบลนาทุ่ง อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร มีกระแสต่อต้านจากกลุ่ม NGO และกลุ่มอนุรักษ์ในพื้นที่ต่อโครงการท่าเรือชุมพรอยู่ ซึ่งโครงการฯ ควรจะพิจารณาประเด็นดังกล่าวในการศึกษาด้วย
- 5) นายท่าสถานีวิสัย คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบนายท่าสถานีวิสัย เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 ณ สถานีรถไฟวิสัย จังหวัดชุมพร ดังแสดงในรูปที่ 4.6.1-5 เพื่อสอบถาม และรวบรวมข้อมูลโครงการก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard; CY) ที่สถานีวิสัย โดยนายท่าสถานีวิสัยให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อสร้าง CY นี้ว่าเป็นการร่วมมือระหว่างหน่วยงาน 4 แห่ง คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ทำการสำรวจพื้นที่สร้าง CY จากการศึกษา พบว่าสถานีวิสัยมีความเหมาะสมในการทำ CY โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบจัดทำพร้อมทั้งประมาณการค่าก่อสร้างไว้เมื่อปี พ.ศ. 2549 นอกจากนี้ในการศึกษายังมีการสำรวจและออกแบบ เพื่อขยายทางหลวงชนบทหมายเลข ชพ.2005 บ้านวิสัยเหนือ-วังใหม่ และออกแบบถนนทางเข้า CY บริเวณสถานีรถไฟวิสัย ดำเนินการโดยกรมทางหลวงชนบท เพื่อให้เกิดการขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเรือน้ำลิกระนอง



รูปที่ 4.6.1-5 บรรยากาศการเข้าพบเข้าพบนายท่าสถานีวิสัย เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
ณ สถานีรถไฟวิสัย จังหวัดชุมพร

- 6) หัวหน้าอุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรี คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบนายอภิชาติ แสงประดับ หัวหน้าอุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรี เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 ณ สำนักงานอุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรี จังหวัดระนอง ดังแสดงในรูปที่ 4.6.1-6 เพื่อสอบถามข้อมูลพื้นที่อุทยานแห่งชาติในจังหวัดระนอง และได้ข้อมูลจากหัวหน้าอุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรีว่า พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ของโครงการอยู่ในพื้นที่ของอุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรี ครอบคลุมท้องที่อำเภอกระบุรี อำเภอละอุ่น และอำเภอเมือง จังหวัดระนอง พื้นที่ 160 ตารางกิโลเมตร มีพรมแดนติดกับประเทศเมียนมาด้านทิศตะวันตก โดยมีแม่น้ำกระบุรีกั้นเป็นพรมแดนระหว่างประเทศไทยและเมียนมา บริเวณริมแม่น้ำกระบุรี จะมีพื้นที่ป่าชายเลนขนาดใหญ่และพื้นที่ป่าสงวนที่มีความหลากหลายทางชีวภาพสูง



รูปที่ 4.6.1-6 บรรยากาศการเข้าพบเข้าพบหัวหน้าอุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรี เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
ณ สำนักงานอุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรี จังหวัดระนอง

4.6.2 การเข้าพบเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการระดับอำเภอ

- 1) นายอำเภอเมืองระนอง คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบกับนายชนิด กุลสุนทร นายอำเภอเมืองระนอง นายบันลือ แซ่ตัน นายกเทศมนตรีเทศบาลปากน้ำ ดาบตำรวจประนอม รอดแคล้ว นายกเทศมนตรีตำบลบางนอน นายนิศ น้อยราช รองนายกเทศมนตรีเมืองระนอง นายนิคม จุลเขต นายกเทศมนตรีตำบลปากน้ำท่าเรือ และนายวรรณะ โยแก้ว รองนายกเทศมนตรีตำบลราชภูต เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2560 เวลา 09.00 - 10.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอเมืองระนอง ชั้น 2 อำเภอเมือง จังหวัดระนอง ดังแสดงในรูปที่ 4.6.2-1 โดยสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้



รูปที่ 4.6.2-1 บรรยากาศการเข้าพบนายอำเภอเมืองระนอง เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2560

ณ ที่ว่าการอำเภอเมือง จังหวัดระนอง

- การศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ต้องให้ความสำคัญเรื่องการเข้าถึงการใช้บริการของประชาชน และการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง การเชื่อมต่อการเดินทาง การเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดระนองให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว เช่น บ่อน้ำร้อนสวนสาธารณะรักษะวาริน น้ำตกปุญญบาล ภูเขาหญ้า น้ำตกหงาว ศิลาสลักพระปรมาภิไธย และถ้ำพระขยงค์ เป็นต้น
- ปัจจุบันท่าอากาศยานระนอง กำลังดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายความยาวทางวิ่ง (Runway) เพิ่มอีก 1,000 เมตร เพื่อรองรับเครื่องบินขนาด 180 คน
- กรณีแนวเส้นทางรถไฟผ่านจุดตัดกับถนนทางหลวงชนบท ทางหลวงแผ่นดิน ให้ทางโครงการพิจารณาออกแบบเป็นทางข้ามทั้งหมด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในอนาคต
- โครงการงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ควรพิจารณาออกแบบขบวนรถไฟแบบพิเศษเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดชุมพรกับระนอง และเสนอให้มีสถานีบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่น เช่น บ้านหินดาด บ้าน กม. 30 ตำบลทรายแดง บ้านบางนอนตำบล บางนอนและพื้นที่ตำบลราชกรูด อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

- 2) นายอำเภอละอุ่น คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบกับนายเฉลิมพล ครุอำโพธิ์ นายอำเภอละอุ่น นายเจริญ ฐชาติ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว และนางสาวเตือนใจ กวนการ ปลัดเทศบาลตำบลละอุ่น เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2560 เวลา 11.00 - 12.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอละอุ่น ชั้น 2 อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง ดังแสดงในรูปที่ 4.6.2-2 โดยสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้



รูปที่ 4.6.2-2 บรรยากาศการเข้าพบนายอำเภอละอุ่น เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2560

ณ ที่ว่าการอำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง

- อำเภอละอุ่น พื้นที่ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นป่าเขาสูงชัน การคมนาคมไม่สะดวก ระยะทางไกล การเดินทางค่อนข้างลำบาก ถ้ามีโครงการรถไฟเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ผ่านมาในพื้นที่อำเภอละอุ่น ก็จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและบริการเป็นพื้นฐานสำคัญของจังหวัดระนอง และช่วยพัฒนาเศรษฐกิจในท้องที่อำเภอละอุ่น
 - กรณีถ้าแนวเส้นทางโครงการฯ ผ่านในพื้นที่อำเภอละอุ่น เสนอให้ทางโครงการฯ พิจารณาการเชื่อมต่อการเดินทาง และเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวของอำเภอละอุ่นด้วย เช่น พิพิธภัณฑ์เชิงประวัติศาสตร์บ้านบางแก้ว บ่อน้ำพุร้อนตำบลบางพระเหนือ ทะเลหมอก บ้านในวงเหนือ รวมทั้งเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งกับแหล่งรับซื้อผลไม้ (ลิ้ง) ในท้องถิ่นด้วย
- 3) ท้องถิ่นอำเภอกะบุรี คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบกับนายวิศรุต อ้อยทอง ท้องถิ่นอำเภอกะบุรี นายวิรัช คชสิงห์ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลปากจั่น นายจำนงค์ บุญฤทธิ์ รองนายกเทศมนตรีตำบล จ.ป.ร. นายตะวัน แจ่มฟ้า รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางใหญ่ นายธนภัทร ไพโรจน์ นายช่างโยธาชำนาญงาน องค์การบริหารส่วนตำบลน้ำจืด นายสาโรจน์ ชนบัตร กำนันตำบลน้ำจืดน้อย นายสุเทพ เสียงดัง กำนันตำบลบางใหญ่ นายมานะ เต็มภานุ

กำนันตำบลปากจั่น และนายสุเทพ อ่อนเทศ กำนันตำบล จ.ป.ร. เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2560 เวลา 14.30 - 15.30 น. ณ ที่ว่าการอำเภอกระบุรี ชั้น 2 อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง ดังแสดงในรูปที่ 4.6.2-3 โดยสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้



รูปที่ 4.6.2-3 บรรยากาศการเข้าพบท้องถิ่นอำเภอกระบุรี หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้นำชุมชน เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2560 ณ ที่ว่าการอำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง

- อำเภอกระบุรี พื้นที่ส่วนใหญ่มีสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นป่าและภูเขาสลับที่ราบ ดังนั้น ในการออกแบบโครงการรถไฟเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในการคมนาคมเป็นหลัก โดยเฉพาะในพื้นที่ตำบลปากจั่น อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง เกิดอุบัติเหตุรถชนค่อนข้างบ่อย จนถูกขนานนามว่าโค้งร้อยศพ (โค้งพุทธรักษา)
- แนวเส้นทางโครงการเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ที่มีความเป็นไปได้น่าจะเป็นแนวเส้นทางเลือกที่ 1 เพราะลักษณะของภูมิประเทศไม่ซับซ้อนและเสนอให้มีสถานีเชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยวและบริเวณสถานศึกษาในพื้นที่ ได้แก่ ศิลาสถักพระปรมาภิไธย พระพุทธสุวรรณเจติย์ วัดสุวรรณคีรี ล่องแพบ้านปากจั่นแลวดีไทย-พม่า และโรงเรียนปากจั่นวิทยา
- นักเรียนส่วนใหญ่ของอำเภอกระบุรีจะเดินทางไปเรียนในตัวเมืองจังหวัดชุมพร โครงการเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและบริการเป็นพื้นฐานสำคัญของจังหวัดระนอง และอำนวยความสะดวกให้กับนักเรียนในการเดินทาง รวมทั้งช่วยลดอุบัติเหตุทางรถยนต์อีกทางหนึ่ง

- 4) ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองชุมพร คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบกับนายพิศิษฐ์ ฤทธิพิชัยสงคราม ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองชุมพร นายสมปอง ถึงชาติรี รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลวังไผ่ นายวฤทธิ์ พสุโร หัวหน้าสำนักงานปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งคา นางสาวกฤติยา เทพเมศร หัวหน้าฝ่ายบริการสาธารณสุขเทศบาลเมืองชุมพร และนายบุญช่วย จันทาโก หัวหน้าฝ่ายแบบแผนและก่อสร้างเทศบาลตำบลวังไผ่ เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2560 เวลา 15.30 - 16.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอเมืองชุมพร ชั้น 2 อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร ดังแสดงในรูปที่ 4.6.2-4 โดยสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้



รูปที่ 4.6.2-4 บรรยากาศการเข้าพบปลัดอาวุโสอำเภอเมืองชุมพร เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2560 ณ ที่ว่าการอำเภอเมือง จังหวัดชุมพร

- เห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 แต่ต้องการให้เปลี่ยนจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางเลือกที่ 1 จากสถานีแสงแดดเป็นสถานีชุมพร เนื่องจากจุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางเลือกที่ 1 บริเวณสถานีแสงแดด ซึ่งตั้งอยู่ห่างลงไปทางด้านทิศใต้ของตัวเมืองชุมพร ทำให้ไม่สะดวกต่อการเดินทางโดยรถไฟมายังจังหวัดชุมพร โดยปัจจุบันผู้ใช้บริการรถไฟส่วนใหญ่จะลงที่สถานีชุมพร ขณะที่นักท่องเที่ยวก็จะลงที่สถานีชุมพร ก่อนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่ใกล้เคียง เช่น หาดทุ่งวัวแล่น เกาะพิทักษ์ และเกาะเต่า เป็นต้น
- จังหวัดชุมพร เป็นแหล่งรับซื้อผลไม้ในพื้นที่ภาคใต้ โดยเฉพาะทุเรียนและมังคุด จึงเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม หากต้องการส่งเสริมการใช้ระบบรางเพื่อขนส่งผลผลิตทางการเกษตรไปยังท่าเรือน้ำลิกระนอง และสร้างโอกาสในการค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้านและกลุ่มการค้าระหว่างประเทศอื่นๆ
- ขอให้พิจารณาจุดตัดทางรถไฟระดับดินกับเส้นทางรถยนต์ เพื่อความปลอดภัยในการให้บริการและลดผลกระทบด้านการใช้เส้นทางสัญจรของประชาชนสองข้างทางรถไฟ

- 5) **นายอำเภอเสวี** คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบกับนายชาญ เสมอสวัสดิ์ นายอำเภอเสวี เมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2560 เวลา 09.30 - 10.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอเสวี ชั้น 2 อำเภอเสวี จังหวัดชุมพร ดังแสดงในรูปที่ 4.6.2-5 โดยสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้



รูปที่ 4.6.2-5 บรรยากาศการเข้าพบนายอำเภอเสวี เมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2560
ณ ที่ว่าการอำเภอเสวี จังหวัดชุมพร

- แนวเส้นทางโครงการเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ที่มีความเป็นไปได้น่าจะเป็นแนวเส้นทางเลือกที่ 3 เพราะเป็นแนวเส้นทางที่สั้นที่สุด และกระทบต่อพื้นที่ทำกินของประชาชนน้อย อย่างไรก็ตามทางโครงการต้องดูแลและเยียวยาความเสียหายให้กับบุคคลผู้ถูกเวนคืนอย่างเป็นธรรม
 - เสนอให้มีสถานีเชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ ได้แก่ วัดพระธาตุสวี (วัดสวี) ซึ่งได้รับการประกาศขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานของชาติ และถือเป็นโบราณสถานสำคัญของจังหวัดชุมพร ถ้ำธารน้ำลอดใหญ่ ตำบลนาสัก น้ำตกโพธิ์สาลี ตำบลวิสัยใต้ และจุดชมวิวยะลาตูละลุตำบลเขาทะลุ
 - ในท้องที่ตำบลเขาค่าย อำเภอเสวี เคยมีการสำรวจและพบช้างป่าในป่าพะโต๊ะ ดังนั้น จึงควรพิจารณาข้อมูลส่วนนี้ประกอบในการศึกษาโครงการฯ ด้วย
- 6) **นายอำเภอทุ่งตะโก** คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบกับนายวิโรจน์ เทพพิทักษ์ นายอำเภอทุ่งตะโก นายบุญส่ง ขาวศิริ นายกเทศมนตรีตำบลทุ่งตะไคร่ นายสัมฤทธิ์ รุ่งช่วง นายกองค์การบริหารส่วนตำบลตะโก และนายวีระศักดิ์ สวัสดิ์วงศ์ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลช่องไม้แก้ว เมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2560 เวลา 11.00 - 12.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอทุ่งตะโก ชั้น 2 อำเภอทุ่งตะโก จังหวัดชุมพร ดังแสดงในรูปที่ 4.6.2-6 โดยสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้



รูปที่ 4.6.2-6 บรรยายการเข้าพบนายอำเภอทุ่งตะโก เมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2560

ณ ที่ว่าการอำเภอทุ่งตะโก จังหวัดชุมพร

- พื้นที่อำเภอทุ่งตะโกเป็นแหล่งรับซื้อทุเรียน (ล้ง) เป็นอันดับ 2 ของประเทศ และเสนอให้มีสถานีเชื่อมต่อ (ล้ง) เพื่อเป็นการส่งเสริมการขนส่งสินค้าในอนาคตด้วย
 - จุดเริ่มต้นของแนวเส้นทางโครงการเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ที่มีความเป็นไปได้ น่าจะมีจุดเริ่มต้นที่สถานีรถไฟเขาสวนทุเรียน เพราะบริเวณดังกล่าวมีพื้นที่ว่างที่สามารถพัฒนา และก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อรองรับโครงการฯ ได้
 - การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ ควรพิจารณาหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีชุมชนหนาแน่น เพื่อลดผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินของประชาชน โดยเฉพาะชุมชนเขาปิปที่มีประชากรหนาแน่นมาก
- 7) นายอำเภอหลังสวน คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบกับว่าที่ร้อยตรี กิตติภพ รอดดอน นายอำเภอหลังสวน และนายประเสริฐ ช่วยละมั่ง เลขานายกองค์การบริหารส่วนตำบลหาดยาย เมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2560 เวลา 13.30 - 14.30 น. ณ ที่ว่าการอำเภอหลังสวน ชั้น 2 อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ดังแสดงในรูปที่ 4.6.2-7 โดยสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้
- พื้นที่ส่วนใหญ่ของอำเภอหลังสวนจะติดกับเขตอุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว ซึ่งมีสภาพพื้นที่เป็นที่ราบ ที่ดินส่วนใหญ่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ และพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ยางพารา และปาล์มน้ำมัน
 - แนวเส้นทางโครงการเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ที่มีความเป็นไปได้และมีความเหมาะสม น่าจะเป็นแนวเส้นทางเลือกที่ 1 เพราะเป็นแนวเส้นทางที่ไม่น่าจะปัญหาในงานก่อสร้างและกระทบต่อพื้นที่ทำกินของประชาชนน้อย อย่างไรก็ตามทางโครงการต้องดูแลและเยียวยาความเสียหายให้กับคนผู้ถูกเวนคืนอย่างเป็นธรรม
 - พื้นที่บ้านควนหินมุย ตำบลนาขา อำเภอหลังสวน มีปัญหาน้ำท่วมบ่อยครั้ง และในอดีตเคยเป็นชุมเมืองตึก ดังนั้น จึงควรพิจารณาข้อมูลส่วนนี้ประกอบในการศึกษาโครงการฯ ด้วย



รูปที่ 4.6.2-7 บรรยายการเข้าพบนายอำเภอหลังสวน เมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2560
ณ ที่ว่าการอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร

- 8) ปลัดอาวุโสอำเภอพะโต๊ะ คณะที่ปรึกษาของโครงการได้เข้าพบกับนางสาวสุกัญญา เปรมิภาพงค์ ปลัดอาวุโสอำเภอพะโต๊ะ และนางสาวปัญชลิกา เวชจันทร์ ปลัดอำเภอพะโต๊ะ เมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2560 เวลา 15.30 - 16.00 น. ณ ที่ว่าการอำเภอพะโต๊ะ ชั้น 2 อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร ดังแสดงในรูปที่ 4.6.2-8 โดยสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้
 - เห็นด้วยกับโครงการเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง น่าจะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระบบราง และเป็นประโยชน์ต่อการคมนาคมในพื้นที่อำเภอพะโต๊ะเป็นอย่างมาก
 - อำเภอพะโต๊ะ มีสภาพภูมิประเทศที่เกิดดินถล่มได้ง่าย มีพื้นที่ที่มีความลาดชันสูง และมีทางน้ำคดเคี้ยว การที่จะออกแบบโครงการเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง จะต้องให้ความสำคัญในประเด็นดังกล่าวด้วย
 - การกำหนดแนวเส้นทางของโครงการฯ ควรหลีกเลี่ยงพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ ให้มากที่สุด เพื่อลดการทำลายทรัพยากรป่าไม้ที่จะส่งผลกระทบต่อทรัพยากรอื่นๆ อีกหลายด้าน เนื่องจากป่าไม้มีความสัมพันธ์กับทรัพยากรน้ำ ทรัพยากรดิน ทรัพยากรอากาศ ทรัพยากรสัตว์ป่า และรวมถึงมนุษย์ด้วย
 - กรณีแนวเส้นทางรถไฟผ่านจุดตัดกับถนนทางหลวงชนบท ทางหลวงแผ่นดิน ทางร่วม ทางแยกต่างๆ ให้ทางโครงการฯ พิจารณาออกแบบเป็นทางข้ามทั้งหมด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในอนาคต



รูปที่ 4.6.2-8 บรรยากาศการเข้าพบเข้าปลัดอาวุโสอำเภอพะโต๊ะ เมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2560 ณ ที่ว่าการอำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร

4.7 ผลการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

4.7.1 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ

การประชุมปฐมนิเทศโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ได้ดำเนินการในพื้นที่ 2 จังหวัด ดังนี้

- (1) จังหวัดชุมพร ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการฯ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมพุดพิชญา โรงแรมนานาบุรี อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร โดยนายณรงค์ พลละเอียด ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร เป็นประธานในพิธี
- (2) จังหวัดระนอง ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการฯ เมื่อวันที่ศุกร์ที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08.30- 12.00 น. ณ ห้องประชุมเรื่องราษฎร์ โรงแรมทินดี แอท ระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง โดยนายวิรัตน์ รักษ์พันธ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง เป็นประธานในพิธี

1) วัตถุประสงค์ของการประชุม

- (1) เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ ตลอดจนแนวทางและขั้นตอนการศึกษาที่สำคัญ
- (2) เพื่อระดมความคิดเห็นและรับฟังข้อข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม เกี่ยวกับการศึกษาและวางแผนพัฒนาโครงการ รวมทั้งประเด็นปัญหาสำคัญที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ และข้อแนะนำ/ข้อเสนอแนะแนวทางในการจัดการกับปัญหาต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น
- (3) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาความเหมาะสม ให้มีความสอดคล้องและเหมาะสม และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวม และใช้เป็นแนวทางในการออกแบบของโครงการต่อไป

2) กลุ่มเป้าหมาย

ในการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการนี้ต้องการให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการได้รับทราบข้อมูลรายละเอียดของโครงการอย่างถูกต้อง รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะข้อวิตกกังวล ข้อห่วงใยของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และต้องการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้มีโอกาสในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นได้อย่างทั่วถึงและหลากหลายมุมมอง โดยพิจารณาตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม ในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2549) โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 7 กลุ่มหลัก ประกอบด้วย

- (1) กลุ่มผู้รับผลกระทบ ได้แก่ คริวเรือน สถานประกอบการ และองค์กร/หน่วยงานที่มีบ้านเรือนอาคาร สถานที่ อยู่ในแนวเขตทางโครงการหรืออยู่บริเวณใกล้เคียง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมจากการพัฒนาโครงการ
- (2) หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
- (3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณาจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- (4) หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- (5) องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรอิสระด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ สถาบันการศึกษาในพื้นที่และในระดับอุดมศึกษา และนักวิชาการอิสระ
- (6) สื่อมวลชน
- (7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ

การประชุมปฐมนิเทศโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ได้กำหนดหมายเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมประชุมในพื้นที่ 2 จังหวัด ทั้งสิ้น 475 คน ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.7.1-1

3) แผนการดำเนินการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

แผนการดำเนินการประชุมปฐมนิเทศโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง มีพื้นที่เป้าหมายในการดำเนินการจัดประชุมจะครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้ง 4 แนวเส้นทาง และพื้นที่ใกล้เคียงหรือพื้นที่ที่พิจารณาแล้วเห็นว่าผลกระทบอาจจะไปถึง โดยครอบคลุมพื้นที่เขตการปกครอง 2 จังหวัดคือ จังหวัดชุมพร 6 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอสวี อำเภอหลังสวน อำเภอท่าแซะ อำเภอทุ่งตะโก อำเภอพะโต๊ะ และจังหวัดระนอง 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอละอุ่น และอำเภอกระบุรี โดยจัดการประชุมฯ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ตามพื้นที่เขตการปกครองเพื่อความสะดวกในการเดินทางเข้าประชุมของกลุ่มเป้าหมาย (ตารางที่ 4.7.1-1) ได้แก่

- (1) พื้นที่จังหวัดชุมพร ในวันพฤหัสบดีที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 – 12.00 น.
ณ ห้องประชุมพุดพิชญา โรงแรมนานาบุรี อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร
- (2) พื้นที่จังหวัดระนอง ในวันศุกร์ที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 - 12.00 น.
ณ ห้องประชุมเรือราษฎร์ โรงแรมทินิดี แอท ระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

ตารางที่ 4.7.1-1 จำนวนกลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุมปฐมนิเทศโครงการ

พื้นที่		กลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุม (คน)
จังหวัด	เขตปกครอง	
ชุมพร	อำเภอเมือง อำเภอสวี อำเภอหลังสวน อำเภอท่าแซะ อำเภอทุ่งตะโก และอำเภอพะโต๊ะ	275
ระนอง	อำเภอเมือง อำเภอละอุ่น และอำเภอกระบุรี	200
รวม		475

4) สื่อที่ใช้ในการดำเนินงาน

สื่อที่ใช้ในการดำเนินงานในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ได้แก่

(1) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ

(2) บอร์ดนิทรรศการ จำนวน 5 บอร์ด เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ทราบเนื้อหารายละเอียดของโครงการในเบื้องต้นก่อนเริ่มการประชุม โดยเนื้อหาประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษาของโครงการ ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม การพิจารณาความเหมาะสมของเส้นทางรถไฟ การศึกษาและออกแบบแนวเส้นทางเบื้องต้น การออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟและลานจอดรถ การออกแบบงานทางเพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนพร้อมมีเจ้าหน้าที่ประจำบอร์ดสำหรับให้ข้อมูลกับผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

(3) PowerPoint ประกอบการนำเสนอ ซึ่งมีหัวข้อในการนำเสนอ ได้แก่ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษาของโครงการ ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ การออกแบบเบื้องต้นของโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน และการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

6) ผู้เข้าร่วมประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย ผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานในพื้นที่โครงการ หน่วยงานราชการ หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ภาคธุรกิจเอกชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ รวมทั้งสิ้น 221 คน ดังแสดงในตารางที่ 4.7.1-2

ตารางที่ 4.7.1-2 ผู้เข้าร่วมประชุมปฐมนิเทศโครงการ

กลุ่มเป้าหมาย	จังหวัดชุมพร	จังหวัดระนอง	รวมผู้เข้าร่วมประชุม
1. กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ			
สถาบันการศึกษา	10	8	18
สถานพยาบาล	-	1	1
ผู้รับผลกระทบจากโครงการ (ประชาชนที่อยู่ ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ)	4	13	17
2. หน่วยงานภาครัฐ : หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ	45	62	107
3. นักการเมือง (ผู้บริหาร และสมาชิกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)	17	19	36
4. ผู้ชุมชน ผู้นำทางศาสนา			
- ผู้ชุมชน	4	5	9
- ผู้นำทางศาสนา	8	1	9
5. เจ้าหน้าที่องค์กรพัฒนาภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม	-	-	-
6. องค์กรภาคธุรกิจเอกชน หอการค้า สมาอุตสาหกรรม	4	8	12
7. สื่อมวลชน	8	4	12
รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม	100	121	221

นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษาอีก 33 คน รวมเป็นผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 254 คน ส่วนบรรยากาศการประชุมฯ แสดงดังภาพที่ 4.7.1-1 และภาพที่ 4.7.1-2

5) สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

ในการดำเนินการการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมซักถามและแสดงความคิดเห็นในห้องประชุม และได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในแบบสอบถามภายหลังการประชุม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- (1) การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุมในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ภายหลังจากที่บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอรายละเอียดโครงการ และได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถาม / แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 4.7.1-3 และตารางที่ 4.7.1-4



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง
และจราจร กล่าวรายงาน



นายณรงค์ พลละเอียด
ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร
กล่าวเปิดการประชุม



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น

ภาพที่ 4.7.1-1 บรรยายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2560
เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมพุดพิชญา โรงแรมนานาบุรี อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ขณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม



ขณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

ภาพที่ 4.7.1-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมพุดพิชญา โรงแรมนานาบุรี อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร (ต่อ)



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



นางวิไลรัตน์ ศรีโสภณศิลป์
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง
และจราจร กล่าวรายงาน



นายวิรัตน์ รักษ์พันธ์
รองผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง
กล่าวเปิดการประชุม



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น

ภาพที่ 4.7.1-2 บรรยายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ เมื่อวันศุกร์ที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2560
เวลา 08.30- 12.00 น. ณ ห้องประชุมเรื่องรา โรงแรมทินดี แอท ระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ขณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม



ขณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

ภาพที่ 4.7.1-2 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2560
เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเรื่องราชภัฏ โรงแรมทินิดี แอท ระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง (ต่อ)

ตารางที่ 4.7.1-3 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม วันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2560
พื้นที่จังหวัดชุมพร

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ด้านวิศวกรรม</p> <p>1. ระยะเวลาในดำเนินโครงการตั้งแต่เริ่มต้นศึกษาจนเสร็จสิ้นโครงการหรือก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ จะใช้เวลานานเท่าใด</p>	<p>1. โครงการต่างๆ ของภาครัฐจะเร็วหรือช้า ขึ้นอยู่กับความคุ้มค่าของโครงการเป็นอันดับแรก รองลงมาคือเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยเฉพาะถ้าโครงการนั้นมีผลตอบแทนหรือประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจสูง โครงการนั้นก็มีความเป็นไปได้สูง ซึ่งอาจทำให้โครงการเกิดขึ้นได้เร็วและที่สำคัญที่สุดขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาล</p>
<p>2. เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ และแนวเส้นทางเลือกของโครงการโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันตกที่มีทางรถไฟเดิมของประเทศญี่ปุ่นที่ติดกับชายแดนประเทศเพื่อนบ้าน และถ้าเป็นไปได้แนวเส้นทางโครงการควรจะเชื่อมกับหลายๆ จังหวัดในกลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน เช่น พังงา กระบี่</p>	<p>2. ในการศึกษาเลือกแนวเส้นทางของโครงการได้ดำเนินการศึกษาโดยทำการเปรียบเทียบระหว่างแนวเส้นทางเลือกต่างๆ เพื่อพิจารณาว่าแนวเส้นทางเลือกใดมีประโยชน์ทางการขนส่งมากที่สุดและใช้เงินลงทุนน้อยที่สุด โดยจะพิจารณาเลือกเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด</p>
<p>3. เสนอให้วัดอุทกวิทยาวารามาใช้เป็นวัสดุในการก่อสร้างของโครงการฯ เช่น หมอนรองรถไฟ หรือตอม่อเสาเข็ม ได้หรือไม่ เพื่อช่วยให้ประชาชนมีรายได้ และเป็นการพยุงราคายาวพาราที่ตกต่ำในปัจจุบัน</p>	<p>3. เรื่องการใช้วัสดุในการก่อสร้างโครงการฯ จะใช้วัสดุในประเทศให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ถ้ามีผลงานวิจัยที่บอกว่าสามารถนำส่วนใดส่วนหนึ่งจากยางพารามาใช้เป็นส่วนผสมในโครงสร้างต่างๆ ของโครงการได้และมีอายุการใช้งานที่คุ้มค่า ก็จะมีการพิจารณาในมาใช้ในการก่อสร้างโครงการฯ</p>
<p>4. คณะผู้ศึกษาได้พิจารณาข้อมูลโครงการศึกษาทำเรื่อน้ำลึกของอำเภอสวีหรือไม่ เพราะโครงการดังกล่าวได้มีการเวนคืนที่ดินไว้แล้วตั้งแต่ พ.ศ. 2540 แต่ยังไม่มีการก่อสร้างใดๆ และมีการเวนคืนเขตทางตาม พ.ร.ฎ. กว้าง 200 เมตร จากบ้านเขาปิไปถึงสถานีรถไฟเขาทะลุ จึงควรนำข้อมูลดังกล่าวมาพิจารณาในการศึกษาโครงการด้วย</p>	<p>4. โครงการได้พิจารณาข้อมูลลงคร่อมทุกพื้นที่ทั้งหมดแล้ว ส่วนประเด็นโครงการศึกษาทำเรื่อน้ำลึกของอำเภอสวีที่มีเขตทางตาม พ.ร.ฎ. กว้าง 200 เมตรเป็นการกำหนดกรอบพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินการโครงการ แต่ความเป็นจริงจะใช้พื้นที่ตามรูปแบบเขตทางที่ออกแบบหรือเท่าที่จำเป็นในการก่อสร้างไว้ไม่ได้ใช้พื้นที่ทั้งหมดตามที่ประกาศใน พ.ร.ฎ.</p>
<p>5. ในแต่ละแนวเส้นทางเลือกของโครงการ คณะผู้ดำเนินการศึกษามีแนวเส้นทางในใจไว้แล้วหรือไม่ มีข้อมูลสนับสนุนในการที่จะตอบคำถาม สนับสนุนการป้องกันปัญหา ในแต่ละแนวทางหรือไม่ อย่างไร เช่น การใช้งบประมาณ การดำเนินการ ผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เป็นต้น</p>	<p>5. แนวเส้นทางเลือกที่นำเสนอในวันนี้ เป็นแนวเส้นทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ แต่จะต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมอีกเพื่อหาแนวเส้นทางเลือกที่มีผลกระทบน้อยที่สุด และเปรียบเทียบหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด</p>

ตารางที่ 4.7.1-3 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม วันที่ 13 กรกฎาคม 2560
พื้นที่จังหวัดชุมพร (ต่อ)

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ด้านเศรษฐกิจ</p> <p>1. สนับสนุน เห็นด้วยกับโครงการฯ แต่ยังคงกังวลในเรื่องของการศึกษาด้านเศรษฐกิจและความคุ้มค่าของโครงการ ถ้าพิจารณาเฉพาะเรื่องการขนส่งสินค้าอาจจะไม่คุ้มทุนนัก แต่ถ้าพิจารณาในอนาคต กรณีแนวเส้นทางเชื่อมต่อไปยังภูเก็ตก็อาจจะคุ้มทุนได้</p> <p>2. เห็นด้วยกับโครงการ แต่จากการพูดคุยกับตัวแทนทางการเดินเรือของภาคเอกชน มีโครงการที่จะนำเรือมาเข้าทางท่าเรือระนอง แต่ท่าเรือระนองไม่พร้อมให้เข้าเทียบท่า และมีปัญหาในการบริหารจัดการ เช่น จุดกองตู้ จุดล้างตู้ เกรน ไม่มีความพร้อม ทำให้ภาคเอกชนอยากลงทุนเอง</p>	<p>1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาด้านเศรษฐกิจและการลงทุนโดยจะดำเนินการพิจารณาถึงผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อม</p> <p>2. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาด้านเศรษฐกิจและการลงทุนและจะนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป</p>

ตารางที่ 4.7.1-4 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม วันที่ 14 กรกฎาคม 2560
พื้นที่จังหวัดระนอง

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</p> <p>1. ควรมีการประชาสัมพันธ์โครงการให้มากกว่านี้ และดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึงเพื่อให้เกิดการตื่นตัวของประชาชน</p>	<p>1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน แต่ทั้งนี้ได้ขอให้สื่อท้องถิ่น และผู้นำชุมชน ช่วยประชาสัมพันธ์โครงการแก่ประชาชนด้วย และสามารถสอบถามข้อมูลได้ในเว็บไซต์โครงการ</p>
<p>ด้านวิศวกรรม</p> <p>1. เห็นด้วยกับโครงการนี้ และแนวทางเลือกที่น่าจะเป็นไปได้คือ แนวเส้นทางเลือกที่ 1 เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางเดิมที่เคยมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากจังหวัดชุมพรมายังพื้นที่อำเภอละอุ่น จังหวัดระนองและผ่านพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด เช่น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าชายเลน และพื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ</p>	<p>1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมต่อไป</p>

ตารางที่ 4.7.1-4 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม วันที่ 14 กรกฎาคม 2560
พื้นที่จังหวัดระนอง (ต่อ)

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ชี้แจงของที่ปรึกษา
2. เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ แต่ควรจะศึกษาแนวเส้นทางให้เชื่อมต่อกับสนามบินระนองด้วย เนื่องจากจะได้ประโยชน์ทั้งการขนส่งสินค้าและการเดินทาง ส่วนพื้นที่บริเวณท่าเรือระนองควรพิจารณาออกแบบให้มีพื้นที่สำหรับใช้กองสินค้าด้วย เพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้า	2. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และการออกแบบ
3. เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ แต่ทุกแนวทางเลือกมีผลกระทบทั้งหมด - แนวทางเลือกที่ 1 ส่งผลกระทบต่อชุมชน จะทำให้วิถีชีวิตของคนในชุมชนเปลี่ยนแปลงหรือไม่หรือมีผลกระทบต่อพื้นที่ชุ่มน้ำมากน้อยเพียงใดและที่สำคัญประเด็นเรื่องความมั่นคงของประเทศเพราะเป็นแนวทางเลือกที่อยู่ใกล้พื้นที่ชายแดน - แนวทางเลือกที่ 2 น่าจะเป็นเส้นทางที่ดี ระยะทางสั้นส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยและมีการเชื่อมโยงไปจังหวัดอื่นๆ ก่อนข้างดี - แนวทางเลือกที่ 3 ไม่มีความเห็นใดๆ - แนวทางเลือกที่ 4 ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมค่อนข้างสูง และใช้งบประมาณในการก่อสร้างมาก	3. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม โดยในการพิจารณาแนวทางเลือกจะพยายามหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าชายเลน และพื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ รวมทั้งพื้นที่ชุมชน หรือในกรณีที่เกิดความเสี่ยงไม่ได้ก็จะดำเนินการออกแบบแก้ไขเพื่อลดผลกระทบ และจัดทำมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อไป
4. การศึกษาแนวทางเลือกทั้ง 4 แนว มีคณะกรรมการหรือผู้เชี่ยวชาญท่านใดเป็นผู้กำหนดแนวทางเลือก	4. การศึกษาแนวทางเลือกจะพิจารณาจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ และพิจารณาตัวโครงข่ายถนนเดิมที่มีการคมนาคมในปัจจุบัน จากนั้นจึงแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 3 ส่วน และกำหนดแนวทางเลือกเบื้องต้นไว้ 4 แนว กล่าวคือ พื้นที่ตอนบนได้กำหนดแนวทางเลือกไว้ 1 แนว ซึ่งจะขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 4 ส่วนพื้นที่ตอนกลางได้ศึกษาแนวทางเลือกไว้ 2 แนว โดยแนวเส้นทางจะขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 4139 และพื้นที่ตอนล่างได้กำหนดแนวทางเลือกไว้ 1 แนว ซึ่งจะขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 4006
5. แนวทางเลือกที่ 2 จากสถานีวิทยุ จังหวัดชุมพรเป็นแนวเส้นทางที่มีความเป็นไปได้ แต่ช่วงที่แนวเส้นทางข้ามมายังฝั่งพื้นที่จังหวัดระนองควรพิจารณาปรับแนวเส้นทางให้มาเข้าทางตำบลลำเลียง หรือบ้านสองแพรก น่าจะเหมาะสมกว่า	5. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และการออกแบบ

ตารางที่ 4.7.1-4 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม วันที่ 14 กรกฎาคม 2560
พื้นที่จังหวัดระนอง (ต่อ)

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ด้านเศรษฐกิจ</p> <p>1. การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง จะมีคณะกรรมการหรือหน่วยงานใดเป็นที่พิจารณาแนวทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ</p>	<p>1. การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง จะมีคณะกรรมการกำกับการศึกษา ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร ผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง และผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต ผู้แทนการท่าเรือฯ ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องร่วมพิจารณาในการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามหลักวิชาการ</p>
<p>2. เห็นด้วยกับโครงการนี้ แต่เป็นห่วงในการศึกษาด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน เพราะการใช้ตัวเลขทางเศรษฐกิจเฉพาะจังหวัดระนอง ไม่ว่าจะเป็นตัวเลขด้านการคมนาคม การขนส่ง การท่องเที่ยวหรือการค้าขาย ผลออกมาก็จะไม่คุ้มค่าแก่การลงทุน จึงควรนำตัวเลขของประเทศเมียนมาพิจารณาด้วย โดยเฉพาะที่เกาะสองมีธุรกิจการค้า การบริการ การคมนาคม และการเดินทางไปมาหากันอย่างตึกตัก รวมไปถึงประเทศอินเดียและประเทศทางยุโรป ที่จะได้ผลประโยชน์จากการพัฒนาโครงการนี้ด้วย</p>	<p>2. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาด้านเศรษฐกิจและการลงทุนต่อไป</p>
<p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p> <p>1. เห็นด้วยกับโครงการนี้ แต่กังวลเรื่องผลกระทบทางระบบนิเวศ เช่น สัตว์ป่าที่มีความอุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะในพื้นที่อำเภอละอุ่น พื้นที่ป่าไม้ พื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ ที่มีความอุดมสมบูรณ์ รวมไปถึงวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชาวบ้าน</p>	<p>1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัจจัยด้านป่าไม้ สัตว์ป่า และเศรษฐกิจสังคม</p>
<p>2. สนับสนุนและเห็นด้วยกับโครงการ แต่กังวลเรื่องการก่อสร้างโครงการที่จะผ่านพื้นที่ของชุมชน ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการจราจร การแบ่งแยกชุมชน หรือวิถีชีวิตประชาชนในปัจจุบัน</p>	<p>2. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัจจัยด้านการแบ่งแยกชุมชนและการคมนาคม</p>

(2) การแสดงความคิดเห็นจากแบบสอบถาม โดยการประชุมปฐมนิเทศโครงการนี้ ได้มีการรวบรวมความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งในการประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 221 คน มีผู้ตอบแบบสอบถามและส่งกลับ 165 ฉบับ (จังหวัดชุมพร 80 ฉบับ และจังหวัดระนอง 85 ฉบับ) คิดเป็นร้อยละ 74.6 ของผู้ร่วมประชุมทั้งหมด โดยผลการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามสามารถสรุปได้ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

- ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 81.2 และเป็นหญิงร้อยละ 18.8 ประกอบด้วยกลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 51-60 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37.0 รองลงมาเป็นกลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 29.7 อายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 15.8 และอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 9.1 ส่วนกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มีสัดส่วนน้อยที่สุด ที่ร้อยละ 8.5
- ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนมากสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 43.6 รองลงมาเป็นกลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับอนุปริญญาหรือเทียบเท่า ร้อยละ 20.0 และสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 18.2 ที่เหลือเป็นกลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นร้อยละ 14.5 มัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 2.4 และระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า ร้อยละ 1.2

ส่วนที่ 2 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 74.5) เคยรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมาก่อนเข้าประชุม โดยแหล่งข้อมูลข่าวสารที่สำคัญ ได้แก่ เอกสารที่ส่งให้พร้อมหนังสือเชิญประชุม (ร้อยละ 58.5) นอกจากนี้ก็ทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ส่วนราชการ (ร้อยละ 25.5) หนังสือพิมพ์ (ร้อยละ 18.7) เว็บไซต์โครงการ www.chumphon-ranongrailway.com (ร้อยละ 13.8) เจ้าหน้าที่โครงการ (ร้อยละ 13.0) ประกาศบอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ร้อยละ 8.1) กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน (ร้อยละ 7.3) วิทยุชุมชน/การประกาศเสียงตามสายในหมู่บ้าน/ชุมชน (ร้อยละ 4.9) และเพื่อนบ้าน (ร้อยละ 0.8)

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อแนวทางเลือกของโครงการ

จากการสอบถามความคิดเห็นในประเด็นเกี่ยวกับ ข้อดี ข้อจำกัด/ข้อควรระวัง และข้อควรพิจารณาเพิ่มเติมที่มีต่อแนวทางเลือกต่างๆ ของโครงการ ซึ่งมีทั้งหมด 4 แนว โดยสรุปได้ดังนี้

แนวทางเลือก	ข้อดี	ข้อจำกัด/ข้อควรระวัง	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม
แนวทางเลือกที่ 1	ร้อยละ 50.3 เห็นว่ามีข้อดี : - สามารถรองรับประชาชนที่จะเดินทางประชาชนได้มาก - เป็นแนวเดิมที่มีอยู่แล้ว และมีความซับซ้อนของภูมิประเทศค่อนข้างน้อย - ใช้งบประมาณในการก่อสร้างไม่มาก - มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย	- เส้นทางตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรีอาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศ - ผลกระทบต่อที่ทำกิน ที่ประกอบธุรกิจ และที่อยู่อาศัย ซึ่งอาจจะถูกเวนคืน	- ควรหลีกเลี่ยงพื้นที่ป่าอนุรักษ์ให้มากที่สุด - ควรพิจารณาแนวเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวทั้งสองจังหวัดด้วยควรหาพื้นที่ลานกองเก็บสินค้า เพื่อรองรับสินค้าในอนาคต

หมายเหตุ : จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 165 ราย

แนวทางเลือก	ข้อดี	ข้อจำกัด/ข้อควรระวัง	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม
แนวทางเลือกที่ 2	ร้อยละ 49.7 เห็นว่ามีข้อดี : - ระยะทางสั้น - ใช้งบประมาณน้อย	- แนวเส้นทางผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งระยนาสั, อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาวต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ (ร้อยละ 64.3) - แนวเส้นทางลาดชันทางคดเคี้ยว (ร้อยละ 23.8) - ด้านผลกระทบต่อน้ำกินของประชาชน(ร้อยละ 4.8) - เรื่องความปลอดภัยในการก่อสร้าง	- ควรหลีกเลี่ยงพื้นที่ป่าอนุรักษ์ให้มากที่สุด - ควรพิจารณาแนวเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวทั้งสองจังหวัด
แนวทางเลือกที่ 3	ร้อยละ 23.6 เห็นว่ามีข้อดี : - ระยะทางสั้น/ใช้ระยะเวลาดำเนินทางไม่นาน - ใช้งบประมาณก่อสร้างน้อย	- แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว อุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรี และมีความซับซ้อนของภูมิประเทศมากและมีความลาดชัน	- ควรหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าชายเลน พื้นที่อนุรักษ์ให้มากที่สุด - ควรพิจารณาแนวเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวทั้งสองจังหวัด
แนวทางเลือกที่ 4	ร้อยละ 15.2 เห็นว่ามีข้อดี : - มีการเชื่อมต่อการเดินทางที่หลากหลาย - เป็นเส้นทางที่สวยงาม เหมาะแก่การท่องเที่ยว - เว้นคืนที่ดินน้อยที่สุด	- มีความซับซ้อนของสภาพภูมิประเทศค่อนข้างมาก และเส้นทางมีความลาดชัน - ใช้งบประมาณสูงและระยะเวลาในการก่อสร้าง - มีผลกระทบต่อนสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ - มีผลกระทบต่อนพื้นที่ป่าชายเลน	- ควรหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าชายเลน พื้นที่อนุรักษ์ให้มากที่สุด - ควรพิจารณาแนวเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวทั้งสองจังหวัด

หมายเหตุ : จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 165 ราย

เมื่อให้จัดลำดับความเหมาะสมของแนวทางเลือก ปรากฏว่าผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 51.5 เห็นว่าแนวทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด รองลงมาเห็นว่าแนวทางเลือกที่ 2 และ 3 มีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 21.2 และร้อยละ 18.8 ส่วนอีกร้อยละ 8.5 เห็นว่าแนวทางเลือกที่ 4 มีความเหมาะสม

สำหรับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการศึกษาแนวทางเลือกของโครงการนั้น มีเพียงร้อยละ 12.5 ที่แสดงความคิดเห็นโดยข้อเสนอแนะเพิ่มเติมมีดังนี้

- (1) ควรหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าชายเลน พื้นที่อนุรักษ์ ให้มากที่สุด
- (2) เลือกแนวเส้นทางที่สั้นที่สุด
- (3) ควรศึกษาแนวเส้นทางเลือกอื่นๆ เพิ่มเติมด้วย

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาเส้นทางรถไฟชุมพร - ท่าเรือน้ำลิกระนอง

- ประโยชน์โดยรวมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการไฟเส้นทางรถไฟชุมพร - ท่าเรือน้ำลิกระนอง

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 84.2) เห็นว่าโครงการจะช่วยให้เกิดประโยชน์ในระดับมาก โดยเฉพาะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดชุมพรและจังหวัดระนองรองรับการเจริญเติบโตทางด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นการส่งเสริมให้เศรษฐกิจดีขึ้นและประหยัดเวลาและเดินทางปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 12.7 เห็นว่าการพัฒนาโครงการจะก่อให้เกิดประโยชน์โดยรวมระดับปานกลาง โดยระบุว่าโครงการจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่ง และส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดชุมพรและจังหวัดระนองและร้อยละ 2.4 เห็นว่าการพัฒนาโครงการจะก่อให้เกิดประโยชน์ในระดับต่ำ/น้อย เนื่องจากไม่คุ้มค่าในการลงทุนและใช้เวลาเดินทางนานกว่าวิธีอื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีอีกร้อยละ 0.6 เห็นว่าไม่เกิดประโยชน์

- ผลประโยชน์ที่จะเกิดจากการพัฒนาโครงการต่อชุมชนและประเทศชาติส่วนรวม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.8) เห็นว่าการพัฒนาโครงการนี้จะเกิดผลประโยชน์ต่อชุมชนและประเทศชาติส่วนรวม โดยระบุว่าช่วยให้การเดินทางขนส่งระหว่างจังหวัดชุมพร-จังหวัดระนอง สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมและขนส่งสู่ภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามัน สนับสนุนโอกาสการผลิตและกระจายสินค้ากลุ่มโอท็อปและวิสาหกิจชุมชนอื่นๆ ในท้องถิ่น และสร้างงานสร้างรายได้มีการจ้างงานเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ผู้ที่เห็นว่าจะไม่เกิดประโยชน์มีเพียงร้อยละ 1.2 เท่านั้น

- ประเด็นที่โครงการควรให้ความสำคัญในการศึกษาโครงการฯ (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความเห็นเกี่ยวกับประเด็นที่สำคัญในการศึกษา ได้แก่

- ผลกระทบจากการก่อสร้างในช่วงที่ผ่านพื้นที่หมู่บ้าน/ชุมชน เช่น การจราจรติดขัด เสียง ฝุ่น
- ผลกระทบต่อที่ทำกิน ที่ประกอบธุรกิจ และที่อยู่อาศัย ซึ่งอาจจะถูกเวนคืน
- ผลกระทบในช่วงที่ผ่านพื้นที่หมู่บ้าน/ชุมชนในช่วงเปิดให้บริการ เช่น เสียง ฝุ่นละออง แรงสั่นสะเทือน อุบัติเหตุ
- ทางรถไฟจะกีดขวางทางระบายน้ำ/ผลกระทบด้านน้ำท่วม
- การแบ่งแยกชุมชน/แยกพื้นที่ทำกิน

- ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 83.0) ไม่มีข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ ส่วนอีกร้อยละ 17.0 แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- ควรเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการ เพื่อให้ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาโครงการน้อยที่สุด
- ควรดูแลในเรื่องผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม
- ควรมีการประชาสัมพันธ์โครงการให้มากกว่านี้ และดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึง
- การสร้างทางรถไฟต้องศึกษาด้านความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ

ส่วนที่ 5 การประเมินความเข้าใจภายหลังการประชุม

- ความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 84.3 มีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอในระดับดี-ดีมาก รองลงมา มีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอในระดับพอใช้ ร้อยละ 13.9 ที่เหลืออีกร้อยละ 1.8 ควรปรับปรุงการนำเสนอข้อมูลโครงการที่นำเสนอ

- ประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 91.5 เห็นว่าการประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับดี-ดีมาก รองลงมา เห็นว่าการประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับพอใช้ ร้อยละ 8.5

- ข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 84.2 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก รองลงมา เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับพอใช้ ร้อยละ 15.8

- การชี้แจงและตอบข้อซักถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 85.5 เห็นว่าการชี้แจงและตอบข้อซักถามมีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก รองลงมา เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับพอใช้ ร้อยละ 14.5

- สื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 83.6 เห็นว่าสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์มีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก รองลงมา เห็นว่าสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์มีความชัดเจนในระดับพอใช้ ร้อยละ 15.2 ที่เหลืออีกร้อยละ 1.2 ควรปรับปรุงสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์ที่นำเสนอ

- สถานที่จัดประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 95.2 เห็นว่าสถานที่จัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับดี-ดีมาก รองลงมา เห็นว่าสถานที่จัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับพอใช้ ร้อยละ 4.8

- ระยะเวลาในการจัดประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 88.0 เห็นว่าระยะเวลาในการจัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับดี-ดีมาก รองลงมาเห็นวาระระยะเวลาในการจัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับพอใช้ ร้อยละ 9.7 ที่เหลืออีกร้อยละ 1.8 ควรเพิ่มระยะเวลาในการจัดประชุม

4.7.2 การประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น

การประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ได้ดำเนินการในพื้นที่ 2 จังหวัด ดังนี้

- จังหวัดชุมพร ดำเนินการจัดประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น โครงการฯ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมพุดพิชญา โรงแรมนานาบุรี อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร โดยนายชัยสิทธิ์ พานิชพงศ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร เป็นประธานในพิธี
- จังหวัดระนอง ดำเนินการจัดประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น โครงการฯ เมื่อวันที่ศุกร์ที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเรื่องราษฎร์ โรงแรมทีนิตี แอท ระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง โดยนายพรเทพ ผ่องศรี รองผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร เป็นประธานในพิธี

1) วัตถุประสงค์ของการประชุม

- (1) เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ ตลอดจนแนวทางและขั้นตอนการศึกษาที่สำคัญ
- (2) เพื่อระดมความคิดเห็นและรับฟังข้อข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม เกี่ยวกับการศึกษาและวางแผนพัฒนาโครงการ รวมทั้งประเด็นปัญหาสำคัญที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ และข้อแนะนำ/ข้อเสนอแนะแนวทางในการจัดการกับปัญหาต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น
- (3) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาความเหมาะสมฯ ให้มีความสอดคล้องและเหมาะสม และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวม และใช้เป็นแนวทางในการออกแบบของโครงการต่อไป

2) กลุ่มเป้าหมาย

ในการจัดประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็นนี้ ต้องการให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการได้รับทราบข้อมูลรายละเอียดของโครงการอย่างถูกต้อง รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะ ข้อวิตกกังวล ข้อห่วงใยของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และต้องการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้มีโอกาสในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นได้อย่างทั่วถึงและหลากหลายมุมมอง โดยพิจารณาตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม ในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2549) โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 7 กลุ่มหลัก ประกอบด้วย

- (1) กลุ่มผู้รับผลกระทบ ได้แก่ คริวเรือน สถานประกอบการ และองค์กร/หน่วยงานที่มีบ้านเรือนอาคาร สถานที่ อยู่ในแนวเขตทางโครงการหรืออยู่บริเวณใกล้เคียง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมจากการพัฒนาโครงการ
- (2) หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
- (3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- (4) หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- (5) องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรอิสระด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ สถาบันการศึกษาในพื้นที่และในระดับอุดมศึกษา และนักวิชาการอิสระ
- (6) สื่อมวลชน
- (7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ

การประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ได้ทำจดหมายเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมประชุมในพื้นที่ 2 จังหวัด ทั้งสิ้น 475 คน ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.7.2-1

3) แผนการดำเนินการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น

แผนการดำเนินการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟชุมพร - ท่าเรือน้ำลิกระนอง มีพื้นที่เป้าหมายในการดำเนินการจัดประชุมจะครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้ง 4 แนวเส้นทาง และพื้นที่ใกล้เคียงหรือพื้นที่ที่พิจารณาแล้วเห็นว่าผลกระทบอาจจะไปถึงโดยครอบคลุมพื้นที่เขตการปกครอง 2 จังหวัด คือ จังหวัดชุมพร 6 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอสวี อำเภอหลังสวน อำเภอท่าแซะ อำเภอทุ่งตะโก อำเภอพะโต๊ะ และจังหวัดระนอง 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอละอุ่น และอำเภอกระบุรี โดยจัดการประชุมฯ แบ่งเป็น 2 กลุ่มตามพื้นที่เขตการปกครองเพื่อความสะดวกในการเดินทางเข้าประชุมของกลุ่มเป้าหมาย (ตารางที่ 4.7.2-1) ได้แก่

- (1) พื้นที่จังหวัดชุมพร ในวันพฤหัสบดีที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมพุดพิชญา โรงแรมนานาบุรี อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร
- (2) พื้นที่จังหวัดระนอง ในวันศุกร์ที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเรื่องราษฎร์ โรงแรมทีนิตี แอท ระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

ตารางที่ 4.7.2-1 จำนวนกลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น

พื้นที่		กลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุม (คน)
จังหวัด	เขตปกครอง	
ชุมพร	อำเภอเมือง อำเภอสวี อำเภอหลังสวน	275
	อำเภอท่าแซะ อำเภอทุ่งตะโก อำเภอพะโต๊ะ	
ระนอง	อำเภอเมือง อำเภอละอุ่น อำเภอกระบุรี	200
รวม		475

4) สื่อที่ใช้ในการดำเนินงาน

สื่อที่ใช้ในการดำเนินงานในการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น ได้แก่

(1) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ

(2) บอร์ดนิทรรศการ จำนวน 5 บอร์ด เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ทราบเนื้อหารายละเอียดของโครงการในเบื้องต้นก่อนเริ่มการประชุม โดยเนื้อหาประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษาของโครงการ ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม การพิจารณาความเหมาะสมของเส้นทางรถไฟ การศึกษาและออกแบบแนวเส้นทางเบื้องต้น การออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟและลานจอดรถ การออกแบบงานทางเพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนพร้อมมีเจ้าหน้าที่ประจำบอร์ดสำหรับให้ข้อมูลกับผู้เข้าร่วมการประชุม เพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น

(3) PowerPoint ประกอบการนำเสนอ ซึ่งมีหัวข้อในการนำเสนอ ได้แก่ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษาของโครงการ ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ การออกแบบเบื้องต้นของโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชนและการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

5) ผู้เข้าร่วมประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย ผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานในพื้นที่โครงการ หน่วยงานราชการ หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ภาคธุรกิจเอกชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ รวมทั้งสิ้น 210 คน ดังแสดงในตารางที่ 4.7.2-2

นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษาอีก 36 คน รวมเป็นผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 246 คน ส่วนบรรยากาศการประชุมฯ แสดงดังรูปที่ 4.7.2-1 และรูปที่ 4.7.2-2

6) สรุปผลการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น

การดำเนินการการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมซักถามและแสดงความคิดเห็นในห้องประชุม และได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในแบบสอบถามภายหลังการประชุม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- (1) การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุมในการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น
 ภายหลังจากที่บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอรายละเอียดโครงการ และได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถาม / แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 4.7.2-3 และตารางที่ 4.7.2-4

ตารางที่ 4.7.2-2 ผู้เข้าร่วมประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น

กลุ่มเป้าหมาย	จังหวัดชุมพร	จังหวัดระนอง	รวมผู้เข้าร่วมประชุม
1. กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ			
สถาบันการศึกษา	3	8	11
สถานพยาบาล	4	2	6
ผู้รับผลกระทบจากโครงการ (ประชาชนที่อยู่ ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ)	14	7	21
2. หน่วยงานภาครัฐ : หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ	48	47	95
3. นักการเมือง (ผู้บริหาร และสมาชิกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)	13	17	30
4. ผู้ชุมชน ผู้นำทางศาสนา			
• ผู้ชุมชน	12	4	16
• ผู้นำทางศาสนา	3	3	6
5. เจ้าหน้าที่องค์กรพัฒนาภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม	-	-	-
6. องค์กรภาคธุรกิจเอกชน หอการค้า สมา อุตสาหกรรม	3	13	16
7. สื่อมวลชน	4	5	9
รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม	104	106	210



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



นายวิจิตต์ นิमितวานิช

นักวิชาการขนส่งทางคุณวุฒิ สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร กล่าวรายงาน



นายชัยสิทธิ์ พานิชพงศ์

รองผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร
กล่าวเปิดการประชุม



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น

รูปที่ 4.7.2-1 บรรยากาศการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมพุดพิชญา โรงแรมนานาบุรี อำเภอเมือง
จังหวัดชุมพร



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



คณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

รูปที่ 4.7.2-1 บรรยากาศการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมพุตพิชญา โรงแรมนานาบุรี อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร (ต่อ)



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



นายวิจิตร นิมิตวานิช

นักวิชาการขนส่งทางถนน สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร กล่าวรายงาน



นายพรเทพ ผ่องศรี

รองผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง
กล่าวเปิดการประชุม



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น

รูปที่ 4.7.2-2 บรรยากาศการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 08.30- 12.00 น. ณ ห้องประชุมเรือนราชภัฏ โรงแรมทินิดี แอท ระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



คณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

รูปที่ 4.7.2-2 บรรยากาศการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น เมื่อวันศุกร์ที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 08.30- 12.00 น. ณ ห้องประชุมเรื่องราวราษฎร์ โรงแรมทินดี แอท ระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง (ต่อ)

**ตารางที่ 4.7.2-3 คำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 พื้นที่จังหวัดชุมพร**

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ด้านวิศวกรรม</p> <p>1. การออกแบบสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟของโครงการฯ ควรพิจารณาออกแบบให้เป็นจุดเด่นและน่าสนใจเพื่อให้เป็น Landmark ใหม่ในพื้นที่ และนำสถาปัตยกรรมท้องถิ่นเข้ามาผนวกในการออกแบบด้วย เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาใช้บริการ</p>	<p>1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาและออกแบบด้านสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟ และจะนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป</p>
<p>2. การกำหนดผังบริเวณสถานีรถไฟ ให้โครงการพิจารณาพื้นที่จอดรถ การเข้าออกสถานี การจัดระบบการจราจรโดยรอบสถานี และให้เป็นตามหลักมาตรฐานสากล (Universal Design) รวมถึงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นการเพิ่มมูลค่าด้านเศรษฐกิจของโครงการด้วย</p>	<p>2. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาและออกแบบด้านสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟ และการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน และรูปแบบการลงทุน</p>
<p>3. การออกแบบแนวเส้นทางของโครงการฯ ให้พิจารณาการวางแผนเส้นทาง และการออกแบบไม่ให้แนวเส้นทางขวางทางน้ำไหลหรือพื้นที่ระบายน้ำตามธรรมชาติ เนื่องจากพื้นที่จังหวัดทางภาคใต้มีปริมาณฝนมาก ซึ่งเป็นอิทธิพลจากมรสุมลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้</p>	<p>3. การออกแบบระบบระบายน้ำ โครงการจะพิจารณาจากพื้นที่รับน้ำฝน (Catchment Area) ที่อยู่ด้านเหนือน้ำซึ่งมีทิศทางการไหลตัดผ่านแนวเส้นทางที่เป็นลำน้ำธรรมชาติ เช่น ลำห้วย ลำคลอง แม่น้ำ หรือ น้ำหลากผ่าน (Flood plain) ซึ่งจะต้องออกแบบอาคารระบายน้ำให้มีขนาดพื้นที่ช่องเปิดที่เพียงพอต่อการระบายน้ำที่มีอัตราการไหลสูงสุดในรอบปีที่ใช้ในการออกแบบ โดยในออกแบบของโครงการฯ จะใช้อัตราการไหลสูงสุดในรอบ 100 ปี ซึ่งพอเพียงพอต่อการระบายน้ำและไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่</p>
<p>4. เสนอให้โครงการฯ ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขอข้อมูลการดำเนินโครงการต่างๆ ในพื้นที่ใกล้เคียง เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้เพื่อให้เป็นการบูรณาการข้อมูลจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน</p>	<p>4. การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลิกระนอง มีคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร ผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง และผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต ผู้แทนการท่าเรือฯ ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องร่วมพิจารณา</p>

**ตารางที่ 4.7.2-3 คำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 พื้นที่จังหวัดชุมพร (ต่อ)**

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
5. เห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางที่หลบหลีกภูมิประเทศที่มีความสลับซับซ้อนของจังหวัดชุมพรและจังหวัดระนองได้ดีและมีความเหมาะสมในการก่อสร้างมากที่สุด	5. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และการออกแบบเบื้องต้นของโครงการต่อไป
6. ระยะเวลาดำเนินโครงการฯ ตั้งแต่เริ่มต้นศึกษาจนเสร็จสิ้นโครงการหรือก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ จะใช้เวลานานเท่าใด	6. การศึกษาของโครงการฯ เป็นการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Study) ทั้งในด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อการพิจารณาตัดสินใจในการลงทุนสำหรับโครงการ โดยการศึกษา สืบหา และวิเคราะห์ทางด้านวิศวกรรมจราจร เพื่อคาดการณ์สภาพและปริมาณผู้โดยสารและสินค้าในอนาคตตลอดอายุโครงการ การสำรวจออกแบบเบื้องต้นของงานด้านวิศวกรรมต่างๆ สำหรับการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางในโครงการด้วยรูปแบบที่เหมาะสม และการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจสำหรับการลงทุนในการดำเนินโครงการ ด้วยการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างมูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ รวมถึงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ด้วยการสำรวจสภาพปัจจุบันและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากการดำเนินโครงการ ซึ่งจะต้องดำเนินการศึกษาฯ ให้แล้วเสร็จก่อน โดยหลังจากการดำเนินการศึกษาดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ผลการศึกษาจะแสดงให้เห็นว่าโครงการดังกล่าวมีความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม หรือไม่ ถ้าเหมาะสมก็จะมีแผนงานหรือขั้นตอนการดำเนินการต่อไปตามแผนงานที่วางไว้ต่อไป แต่ทั้งนี้โครงการต่างๆของภาครัฐจะเร็วหรือช้า ขึ้นอยู่กับความคืบหน้าของโครงการเป็นอันดับแรก รองลงมาคือเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยเฉพาะถ้าโครงการนั้นมีผลตอบแทนหรือประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์สูง โครงการนั้นก็มีความเป็นไปได้สูง ซึ่งอาจทำให้โครงการเกิดขึ้นได้เร็ว แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาล

**ตารางที่ 4.7.2-3 คำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม
เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 พื้นที่จังหวัดชุมพร (ต่อ)**

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
7. เห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดระนองและจังหวัดชุมพรได้เป็นอย่างดี โดยแนวเส้นทางดังกล่าวยังสามารถชมวิวนิวเขตแดนระหว่างประเทศเมียนมากับประเทศไทย	7. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
1. เสนอให้โครงการฯ ดำเนินการปฏิบัติการข่าวสาร (Information Operation) โดยนำมาประยุกต์ใช้กับการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการฯ ด้วย เพื่อให้เกิดการตอบสนองการสื่อสารระหว่างผู้ได้รับผลกระทบกับคณะที่ปรึกษา	1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน แต่ทั้งนี้ขอให้สื่อท้องถิ่น และผู้นำชุมชน ช่วยประชาสัมพันธ์โครงการแก่ประชาชนด้วย และสามารถสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ในเว็บไซต์โครงการ
2. ในขั้นตอนประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร ในพื้นที่ตำบลวังใหม่ ให้ทางโครงการเตรียมข้อมูลจุดตัดทางรถไฟกับถนน บริเวณหมู่ที่ 5 และหมู่ที่ 7 ตำบลวังใหม่ และรูปแบบการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดดังกล่าวไปนำเสนอในพื้นที่ด้วย	2. โครงการรับไปดำเนินการ และจะนำข้อมูลดังกล่าวเสนอในการประชุมครั้งถัดไป

**ตารางที่ 4.7.2-4 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม
เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ.2560 พื้นที่จังหวัดระนอง**

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ชี้แจงของที่ปรึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1. การออกแบบแนวเส้นทางของโครงการฯ ให้พิจารณาการวางแนวเส้นทาง และการออกแบบไม่ให้แนวเส้นทางขวางทางน้ำไหลหรือพื้นที่ระบายน้ำตามธรรมชาติ เนื่องจากพื้นที่จังหวัดระนอง เป็นพื้นที่ลาดเชิงเขา และมีฝนตกประมาณ 9-10 เดือนต่อปี	1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมต่อไป
2. การกำหนดตำแหน่งสถานีของโครงการฯ ควรพิจารณาให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและสภาพภูมิประเทศ และเสนอตำแหน่งตั้งสถานีแรกของจังหวัดระนองที่สถานีรถไฟหลักปรมาภิไธย และสถานีต่อไปที่คอคอดกระ อำเภอกะบุรี	2. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และการออกแบบ

**ตารางที่ 4.7.2-4 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม
เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ.2560 พื้นที่จังหวัดระนอง (ต่อ)**

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ชี้แจงของที่ปรึกษา
ด้านวิศวกรรม 3. การออกแบบแนวเส้นทางของโครงการฯ ควรพิจารณาหลีกเลี่ยงแนวเส้นทางที่ทับซ้อนกับทางรถไฟในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 กองทัพญี่ปุ่นก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากอำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร – อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง เพื่อเป็นการอนุรักษ์ซากโบราณสถาน ซึ่งมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ หรือถ้าเป็นไปได้ควรส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์เชิงอนุรักษ์ในพื้นที่	3. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมและการออกแบบ
4. การออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟในโครงการฯ ควรพิจารณารูปแบบหรือสถาปัตยกรรมในพื้นที่ที่แนวเส้นทางรถไฟพาดผ่านหรือสถาปัตยกรรมในภาคได้มาประยุกต์ในการออกแบบ	4. การออกแบบแนวคิดสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟของโครงการฯ ได้นำเอารูปแบบทางสถาปัตยกรรมของท้องถิ่นของจังหวัดระนองและจังหวัดชุมพรมาผสมผสานให้กลมกลืนกัน เพื่อสร้างเอกลักษณ์ร่วมของทั้งสองจังหวัดให้เป็นเอกลักษณ์หนึ่งเดียวของโครงการ
5. การออกแบบรูปแบบทางรถไฟของโครงการฯ ช่วงที่ผ่านพื้นที่อำเภอกระบุรีและอำเภอละอุ่น ควรพิจารณาออกแบบแนวเส้นทางให้เป็นจุดชมวิวแนวเขตแดนระหว่างประเทศเมียนมากับประเทศไทย และจุดชมวิูป่าชายเลน	5. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาและออกแบบด้านสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟ และจะนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
6. การศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม ควรออกแบบระบบให้รองรับการใช้รถไฟในอนาคด้วย	6. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และการออกแบบ
ด้านเศรษฐกิจ 1. จากการนำเสนอข้อมูลด้านเศรษฐกิจ และการลงทุนของโครงการฯ นั้น ปริมาณสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า ที่ผ่านทางท่าเรือระนอง มีปริมาณสินค้าค่อนข้างน้อย จึงมีความกังวลในด้านการศึกษาด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน ว่าโครงการฯ จะให้ผลตอบแทนที่ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน	1. การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ และการลงทุนของโครงการฯ อาจจะติดปัญหาในด้านผลตอบแทนที่ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน อย่างไรก็ตามทางโครงการฯ ต้องศึกษาศักยภาพด้านการท่องเที่ยว, การพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดระนองและจังหวัดชุมพรเพื่อมาพิจารณาถึงผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อม ซึ่งก็อาจทำให้โครงการฯ มีความเหมาะสมและมีผลตอบแทนที่คุ้มค่าต่อการลงทุน

**ตารางที่ 4.7.2-4 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม
เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ.2560 พื้นที่จังหวัดระนอง (ต่อ)**

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ด้านเศรษฐกิจ</p> <p>2. ที่มาของงบประมาณในการก่อสร้างโครงการเป็นของหน่วยงานใด และรูปแบบการลงทุนของโครงการจะเป็นอย่างไร</p>	<p>2. รูปแบบการลงทุนที่มีความเป็นไปได้ อาจจะมีหลายรูปแบบ เช่น การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน สัมปทานบริษัทเอกชน หรือภาครัฐลงทุนเองทั้งหมด</p>
<p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p> <p>1. เห็นด้วยกับโครงการฯ แต่ยังคงกังวลเรื่องผลกระทบทางระบบนิเวศ เช่น สัตว์ป่าที่มีความอุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะในพื้นที่อำเภอละอุ่น พื้นที่ป่าไม้ พื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ ที่มีความอุดมสมบูรณ์ รวมไปถึงวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชาวบ้าน</p>	<p>1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปไปพิจารณาประกอบในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัจจัยด้านป่าไม้ สัตว์ป่าไม้ และเศรษฐกิจสังคม</p>
<p>2. พื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดระนอง จะเป็นพื้นที่ที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ เสนอให้ทางโครงการฯ พิจารณาประเด็นผลกระทบต่อพื้นที่ทำกินของประชาชน และเยียวยาความเสียหายให้กับบุคคลผู้ถูกเวนคืนอย่างเป็นธรรม</p>	<p>2. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัจจัยด้านการโยกย้ายและการเวนคืน และกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นต่อไป</p>
<p>3. เห็นด้วยกับก่อสร้างโครงการฯ แต่ยังคงกังวลเรื่องผลกระทบด้านเสียง และมลพิษ ที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ โดยเฉพาะผลกระทบต่อแหล่งชุมชน วัด และโรงเรียน ที่แนวเส้นทางพาดผ่าน และให้ทางโครงการฯ ชี้แจงข้อมูลดังกล่าวด้วย</p>	<p>3. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจะนำข้อมูลและรายละเอียดดังกล่าว นำเสนอในการประชุมสัมมนา รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ต่อไป</p>

**ตารางที่ 4.7.2-4 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม
เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ.2560 พื้นที่จังหวัดระนอง (ต่อ)**

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</p> <p>1. การประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) หรือการประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่จังหวัดระนอง โครงการควรจัดประชุมแยกไปแต่ละตำบลเพื่อให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินการได้มีโอกาสเข้าร่วมประชุม</p>	<p>1. การประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ในพื้นที่จังหวัดระนองได้กำหนดการประชุมฯ แบ่งเป็น 3 เวที ได้แก่</p> <p>กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบล จ.ป.ร. ตำบลปากจั่น ตำบลมะมู ตำบลน้ำจืดน้อย ตำบลน้ำจืด ตำบลลำเลียง และตำบลบางใหญ่ อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง ในวันพฤหัสบดีที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องโสตทัศนศึกษาวิทยาลัยการอาชีพกระบุรี อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง</p> <p>กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลบางแก้ว และตำบลละอุ่น อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง ในวันพฤหัสบดีที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 14.00 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง</p> <p>กลุ่มที่ 3 พื้นที่ตำบลทรายแดง ตำบลปากน้ำ และตำบลบางนอน อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ในวันศุกร์ที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2560 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลเมืองระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง เพื่อให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินการได้มีโอกาสเข้าร่วมประชุม อย่างไรก็ตามขอความร่วมมือให้สื่อท้องถิ่น และผู้นำชุมชน ช่วยประชาสัมพันธ์โครงการแก่ประชาชนในพื้นที่ด้วย และสามารถสอบถามข้อมูลได้ในเว็บไซต์โครงการ (www.chumphon-ranongrailway.com)</p>

- (2) การแสดงความคิดเห็นจากแบบสอบถาม โดยการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็นนี้ ได้มีการรวบรวมความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งในการประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 210 คน มีผู้ตอบแบบสอบถามและส่งกลับ 147 ฉบับ (จังหวัดชุมพร 71 ฉบับ และจังหวัดระนอง 76 ฉบับ) คิดเป็นร้อยละ 70.0 ของผู้ร่วมประชุมทั้งหมด โดยผลการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามสามารถสรุปได้ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

- ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 73.5 และเป็นหญิงร้อยละ 26.5 ประกอบด้วยกลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 51–60 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.1 รองลงมาเป็นกลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 41–50 ปี ร้อยละ 28.6 อายุระหว่าง 31–40 ปี ร้อยละ 19.0 และอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 10.2 ส่วนกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มีสัดส่วนน้อยที่สุดที่ร้อยละ 6.1
- ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนมากสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 46.9 รองลงมาเป็นกลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 27.2 ที่เหลือเป็นกลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 8.8 มัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 6.1 อนุปริญญาหรือเทียบเท่า ร้อยละ 5.4 และระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า ร้อยละ 5.4
- ผู้เข้าร่วมประชุมที่ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 69.1 มีอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ที่เหลือเป็นพนักงานเอกชน ร้อยละ 12.2 ธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 10.2 รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 8.8 และเกษตรกร ร้อยละ 6.8
- ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้แทนจากหน่วยงานราชการภาครัฐ/ภาครัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 53.1 ที่เหลือเป็นกลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/นักการเมือง ร้อยละ 19.0 ภาคธุรกิจ/องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ร้อยละ 12.9 ผู้นำชุมชน ร้อยละ 10.9 ประชาชน/ผู้ประกอบการที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงโครงการ ร้อยละ 3.4 และสื่อมวลชน ร้อยละ 0.7

ส่วนที่ 2 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 70.7 เคยรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมาก่อนเข้าประชุม โดยแหล่งข้อมูลข่าวสารที่สำคัญได้แก่ เอกสารที่ส่งให้พร้อมหนังสือเชิญประชุม (ร้อยละ 62.5) นอกจากนี้ก็ทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ส่วนราชการ (ร้อยละ 22.1) เว็บไซต์โครงการ www.chumphon-ranongrailway.com (ร้อยละ 21.2) หนังสือพิมพ์ (ร้อยละ 20.2) ประกาศบอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ร้อยละ 10.6) เจ้าหน้าที่โครงการ (ร้อยละ 9.6) วิทยุชุมชน/การประกาศเสียงตามสายในหมู่บ้าน/ชุมชน (ร้อยละ 3.8) กำนันผู้ใหญ่บ้าน (ร้อยละ 2.9) และเพื่อนบ้าน (ร้อยละ 1.0)

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อการศึกษาและคัดเลือกแนวทางเลือกของโครงการ

1) แนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือก

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.6) เห็นว่าแนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือกมีความเหมาะสม โดยระบุว่าประชาชนเข้าใช้บริการได้สะดวก และส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในท้องถิ่น และมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าเส้นทางเลือกอื่น

มีเพียงอีกร้อยละ 1.4 ระบุว่าไม่เหมาะสม พร้อมทั้งให้เหตุผล/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่าควรสอบถามความคิดเห็นเพิ่มเติมจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย

2) การเสนอแนะตำแหน่งและรูปแบบสถานี

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.6) เห็นว่าการเสนอแนะตำแหน่งและรูปแบบสถานีมีความเหมาะสม โดยให้เหตุผลว่ารูปแบบสถานีมีความเหมาะสมสามารถพัฒนาพื้นที่ในเชิงเชิงพาณิชย์และการท่องเที่ยวได้ และตำแหน่งสถานีอยู่ในพื้นที่ที่ประชาชนเข้าถึงบริการได้สะดวกมีเพียงอีกร้อยละ 1.4 ระบุว่าไม่เหมาะสม โดยบางรายให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่าควรออกแบบสถานีเพื่อรองรับการใช้งานอย่างอื่นในอนาคตด้วยเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในแต่ละพื้นที่

3) ประเด็นที่โครงการควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

ประเด็นที่โครงการควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ ได้แก่

- (1) การป้องกันและแก้ปัญหาหน้าท่วม และการระบายน้ำทั้งในระยะการก่อสร้างและและในระยะดำเนินการ
- (2) ค่าชดเชยผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดิน และทรัพย์สินตามแนวโครงการฯ
- (3) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อสถานที่ที่สำคัญของชุมชน เช่น วัด มัสยิด โรงเรียน เป็นต้น

4) ประโยชน์/ผลกระทบทางบวกที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากมีการดำเนินโครงการฯ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 89.8) คาดการณ์ว่าการดำเนินโครงการฯ จะช่วยให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบทางบวก โดยเฉพาะการเดินทาง การขนส่งสินค้า และการคมนาคม มีความสะดวกสบายขึ้นช่วยส่งเสริมธุรกิจการค้า เศรษฐกิจ การลงทุน และการท่องเที่ยวของภาคใต้ฝั่งอันดามันและอ่าวไทย และลดปัญหาการจราจรติดขัดลดอุบัติเหตุ และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 10.2 ระบุว่าไม่เกิดประโยชน์

5) ผลกระทบทางลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากมีการดำเนินโครงการฯ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 80.3) คาดการณ์ว่าการดำเนินโครงการฯ จะส่งผลกระทบต่อด้านลบ โดยเฉพาะผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การสูญเสียทรัพยากรป่าไม้ ป่าชายเลน เป็นต้น ผลกระทบในการเวนคืนที่ดินของประชาชน และการแบ่งแยกชุมชนเนื่องจากแนวทางรถไฟ และผลกระทบด้านการระบายน้ำ การกีดขวางการไหลของน้ำ บริเวณเส้นทางรถไฟตัดผ่าน ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 19.7 ระบุว่าไม่เกิดผลกระทบ

6) ประโยชน์/ผลกระทบทางบวก เมื่อเปรียบเทียบกับผลกระทบทางลบ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 88.4) ระบุว่าการพัฒนาโครงการจะมีผลกระทบด้านบวกมากกว่าด้านลบ และผู้ที่เห็นว่าผลกระทบด้านบวกและด้านลบพอ ๆ กันมีสัดส่วนร้อยละ 6.8 ที่เหลืออีกร้อยละ 4.8 ระบุว่าไม่แน่ใจ

7) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 99.3) เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ โดยให้เหตุผลว่าเป็นทางเลือกในการเดินทางขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว และส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาคใต้ฝั่งม่นดามัน มีเพียงร้อยละ 0.7 ที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการ

8) ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 65.3 ไม่มีข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ ส่วนอีกร้อยละ 34.7 แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- (1) ควรหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าชายเลน พื้นที่อนุรักษ์ ให้มากที่สุด
- (2) ควรเน้นงานด้านการประชาสัมพันธ์ให้มาก เพื่อให้ประชาชนรับรู้ข่าวสารข้อมูลอย่างทั่วถึง และก่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในรายละเอียดของโครงการ
- (3) ควรพิจารณาส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศประวัติศาสตร์และตามแนวเส้นทางโครงการ ด้วย

ส่วนที่ 4 การประเมินความเข้าใจภายหลังการประชุม

1) ความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 81.0 มีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอในระดับดี-ดีมาก รองลงมา มีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอในระดับพอใช้ ร้อยละ 19.0

2) การประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 95.2 เห็นว่าการประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับดี-ดีมาก อีกร้อยละ 4.8 เห็นว่าการประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับพอใช้

3) ข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 91.8 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุม มีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก และร้อยละ 8.2 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับพอใช้

4) การชี้แจงและตอบข้อซักถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 92.5 เห็นว่าการชี้แจงและตอบข้อซักถาม มีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 7.5 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุม มีความชัดเจนในระดับพอใช้

5) สื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 89.1 เห็นว่าสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์ มีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 10.9 เห็นว่าสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์ มีความชัดเจนในระดับพอใช้

6) สถานที่จัดประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 95.2 เห็นว่าสถานที่จัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 4.1 เห็นว่าสถานที่จัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับพอใช้ที่เหลืออีกร้อยละ 0.7 ควรปรับปรุงสถานที่จัดประชุม

7) ระยะเวลาในการจัดประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 88.4 เห็นว่าระยะเวลาในการจัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 9.5 เห็นว่าระยะเวลาในการจัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับพอใช้ที่เหลืออีกร้อยละ 2.0 ควรเพิ่มระยะเวลาในการจัดประชุม

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพิ่มเติม

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 47.6 ไม่มีข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพิ่มเติม ส่วนอีกร้อยละ 52.4 แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- (1) ควรออกแบบสถานีให้มีเอกลักษณ์เฉพาะตามท้องถิ่น เพื่อประโยชน์ในการท่องเที่ยวในอนาคต
- (2) ควรให้ประชาชนในแต่ละพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นมากกว่านี้
- (3) แนวเส้นทางควรหลีกเลี่ยงสถานที่สำคัญให้มากที่สุด

4.7.3 การประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร

การประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลึกกระนอง ซึ่งจะครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางของโครงการฯ และบริเวณใกล้เคียงของจังหวัดชุมพร ซึ่งเป็นพื้นที่ในเขตปกครองของตำบลตากแดด ตำบลขุนกระโทก ตำบลบ้านนา และตำบลวังใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร และพื้นที่ใกล้เคียงหรือพื้นที่ที่พิจารณาแล้วเห็นว่าผลกระทบอาจจะไปถึง โดยจัดการประชุมฯ แบ่งเป็น 2 กลุ่มตามพื้นที่เขตการปกครองเพื่อความสะดวกในการเข้าประชุมของกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่

- กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลตากแดด และตำบลขุนกระโทก อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร ในวันพุธที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลตากแดด อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร
- กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลบ้านนา และตำบลวังใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร ในวันพุธที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 14.00 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร

1) วัตถุประสงค์ของการประชุม

- (1) เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์โครงการ แนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ ผลการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือก/รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม ตลอดจนแนวทางและขั้นตอนการศึกษาที่สำคัญ
- (2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และรับฟังข้อข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม เกี่ยวกับผลการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือก/รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม รวมทั้งแนวทางเบื้องต้นในการจัดการกับปัญหาต่างๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

2) กลุ่มเป้าหมาย

ในการจัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพรนี้ ต้องการให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการได้รับทราบข้อมูลรายละเอียดของโครงการอย่างถูกต้อง รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะ ข้อวิตกกังวล ข้อห่วงใยของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และต้องการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้มีโอกาสในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นได้อย่างทั่วถึงและหลากหลายมุมมอง โดยพิจารณาตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม ในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2549) โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 7 กลุ่มหลัก ประกอบด้วย

- (1) กลุ่มผู้รับผลกระทบ ได้แก่ คริวเรือน สถานประกอบการ และองค์กร/หน่วยงานที่มีบ้านเรือนอาคาร สถานที่ อยู่ในแนวเขตทางโครงการหรืออยู่บริเวณใกล้เคียง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมจากการพัฒนาโครงการ
- (2) หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
- (3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- (4) หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- (5) องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรอิสระด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ สถาบันการศึกษาในพื้นที่และในระดับอุดมศึกษา และนักวิชาการอิสระ
- (6) สื่อมวลชน
- (7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ

การประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ได้กำหนดหมายเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมประชุมในพื้นที่ 2 จังหวัด ทั้งสิ้น 187 คน

3) แผนการดำเนินการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร

แผนการดำเนินการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง มีพื้นที่เป้าหมายในการดำเนินการจัดประชุมจะครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มในพื้นที่ตามแนวเส้นทางของโครงการฯ ได้แก่ ตำบลตากแดด ตำบลขุนกระโทก ตำบลบ้านนา และตำบลวังใหม่ อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร รวมทั้งพื้นที่ใกล้เคียง โดยจัดการประชุมฯ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ตามพื้นที่เขตการปกครองเพื่อความสะดวกในการเดินทางเข้าประชุมของกลุ่มเป้าหมาย (ตารางที่ 4.7.3-1) ได้แก่

- (1) กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลตากแดด และตำบลขุนกระโทก อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร ในวันพุธที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลตากแดด อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร

- (2) กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลบ้านนา และตำบลวังใหม่ อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร ในวันพุธที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 14.00 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังใหม่ อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร

ตารางที่ 4.7.3-1 จำนวนกลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น

กลุ่ม	เขตการปกครอง	จำนวนที่เชิญเข้าร่วมประชุม (คน)
1.	ตำบลตากแดด และตำบลขุนกระโทก อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร	98
2.	ตำบลบ้านนา และตำบลวังใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร	89
	รวมทั้งหมด	187

- 4) สื่อที่ใช้ในการดำเนินงาน
สื่อที่ใช้ในการดำเนินงานในการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร ได้แก่

(1) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ

- (2) บอร์ดนิทรรศการ จำนวน 5 บอร์ด เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ทราบเนื้อหารายละเอียดของโครงการในเบื้องต้นก่อนเริ่มการประชุม โดยเนื้อหาประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษาของโครงการ ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม การพิจารณาความเหมาะสมของเส้นทางรถไฟ การศึกษาและออกแบบแนวเส้นทางเบื้องต้น การออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟและลานจอดรถ การออกแบบงานทางเพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนพร้อมมีเจ้าหน้าที่ประจำบอร์ดสำหรับให้ข้อมูลกับผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร

- (3) PowerPoint ประกอบการนำเสนอ ซึ่งมีหัวข้อในการนำเสนอ ได้แก่ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษาของโครงการ ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ การออกแบบเบื้องต้นของโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

5) ผู้เข้าร่วมประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย ผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานในพื้นที่โครงการ หน่วยงานราชการ หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ภาคธุรกิจเอกชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ รวมทั้งสิ้น 212 คน ดังแสดงในตารางที่ 4.7.3-2

ตารางที่ 4.7.3-2 ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร

กลุ่มเป้าหมาย	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	รวมผู้เข้าร่วมประชุม
1. กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ			
สถาบันการศึกษา	-	1	1
สถานพยาบาล	1	-	1
ผู้รับผลกระทบจากโครงการ (ประชาชนที่อยู่ ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ)	15	111	126
2. หน่วยงานภาครัฐ : หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ	6	6	12
3. นักการเมือง (ผู้บริหาร และสมาชิกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)	24	23	47
4. ผู้ชุมชน ผู้นำทางศาสนา			
• ผู้ชุมชน	6	15	21
• ผู้นำทางศาสนา	-	-	-
5. เจ้าหน้าที่องค์กรพัฒนาภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม	-	-	-
6. องค์กรภาคธุรกิจเอกชน หอการค้า สมาอุตสาหกรรม	2	2	4
7. สื่อมวลชน	-	-	-
รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม	54	158	212

นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษาอีก 43 คน รวมเป็นผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 255 คน ส่วนบรรยากาศการประชุมฯ แสดงดังรูปที่ 4.7.3-1 และรูปที่ 4.7.3-2

6) สรุปผลการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร

การดำเนินการการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมซักถามและแสดงความคิดเห็นในห้องประชุม และได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในแบบสอบถามภายหลังการประชุม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- (1) การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุมในการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร ภายหลังจากที่บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอรายละเอียดโครงการ และได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถาม/แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 4.7.3-3 และตารางที่ 4.7.3-4



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



นางสาวพินดา เขียวงามดี
กรรมการและเลขานุการโครงการฯ (สนข.)
กล่าวต้อนรับ



นายนักรบ ณ ถลาง
นายอำเภอเมืองชุมพร
ให้เกียรติเข้าร่วมประชุมและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ขณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

รูปที่ 4.7.3-1 บรรยากาศการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร (กลุ่มที่ 1) เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลตากแดด อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ขณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

รูปที่ 4.7.3-1 บรรยายการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร (กลุ่มที่ 2) เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 14.00 – 16.30 น. ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร

ตารางที่ 4.7.3-3 คำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม (กลุ่มที่ 1)
เมื่อวันพุธที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 พื้นที่จังหวัดชุมพร

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของทีปรึกษา
<p>ด้านวิศวกรรม</p> <p>1. แนวเส้นทางของโครงการตัดผ่านบ้านเรือนของชุมชนตรงไหนบ้าง และจะตัดผ่านถนนช่วงต่างๆ ในชุมชนบริเวณใด และจะส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของคนในชุมชนหรือไม่</p> <p>2. พื้นที่ส่วนใหญ่ของตำบลตากแดดและตำบลขุนกระโทกเป็นที่ราบลุ่ม มีน้ำท่วมขังมากกว่า 2 ครั้งต่อปี ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังโดยขุดลอกคลองนาคราช จึงเกรงว่าหากแนวเส้นทางรถไฟขนานเลียบกับถนนเพชรเกษมจะกลายเป็นคันกั้นน้ำไหล ทำให้เกิดน้ำท่วมเพิ่มขึ้น</p> <p>3. การศึกษาโครงการ ควรศึกษาให้ครอบคลุมทุกมิติ เช่น ทางน้ำไหล การแบ่งแยกชุมชน ผลกระทบต่อวิถีชีวิต เป็นต้น</p> <p>4. การออกแบบทางสะพานข้ามที่ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 41 ตอนนี้มีสะพานเล็กๆ อยู่แล้ว จึงอยากให้ออกแบบร่วมกันตรงนี้ เพราะหากมี 2 สะพานจะทำให้วุ่นวายและอยากให้เปลี่ยนทางลอดทางรถไฟเป็นทางยกระดับ</p> <p>5. การออกแบบควรใช้เสาตอม่อยกระดับวิ่งข้ามชุมชนในพื้นที่ตำบลตากแดดและตำบลขุนกระโทก เพื่อไม่กระทบต่อการระบายน้ำที่ไหลมาจากที่ราบสูง</p>	<p>1. แนวเส้นทางนี้เป็นแนวเส้นทางโครงการในเบื้องต้น โดยเป็นเพียงแนวเส้นทางที่คัดเลือกมาศึกษาเท่านั้น หากมีการพัฒนาโครงการจะสามารถขยับแนวทางซ้ายหรือทางขวาได้อีก</p> <p>2. โครงการมีวิศวกรด้านชลศาสตร์และการระบายน้ำ โดยจะพิจารณาจากพื้นที่รับน้ำฝน (Catchment Area) ที่อยู่ด้านเหนือน้ำ ทิศทางการไหลของลำน้ำที่แนวเส้นทางตัดผ่าน และสภาพภูมิประเทศ ซึ่งจะต้องออกแบบอาคารระบายน้ำให้มีขนาดพื้นที่ช่องเปิดที่เพียงพอต่อการระบายน้ำที่มีอัตราการไหลสูงสุดในรอบปีที่ใช้ในการออกแบบ โดยในออกแบบของโครงการจะใช้อัตราการไหลสูงสุดในรอบ 100 ปี ซึ่งพอเพียงพอต่อการระบายน้ำและไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่</p> <p>3. ในการออกแบบแนวเส้นทางโครงการนั้น จะออกแบบทางข้ามทางรถไฟควบคู่ไปด้วย โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีชุมชนอาศัยอยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการ ซึ่งหากมีระยะทางที่ไกลจากจุดข้าม 3-5 กิโลเมตร ก็จะสร้างทางข้ามหรือทางลอดให้ประชาชนใช้ เพื่อลดผลกระทบ</p> <p>4. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และการออกแบบเบื้องต้นของโครงการต่อไป</p> <p>5. การออกแบบโดยใช้ทางยกระดับต้องใช้งบประมาณสูง อาจไม่คุ้มทุนและโครงการอาจหยุดชะงัก อย่างไรก็ตามทางโครงการจะรับนำไปพิจารณาในการออกแบบต่อไป</p>

ตารางที่ 4.7.3-3 คำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม (กลุ่มที่ 1)
เมื่อวันพุธที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 พื้นที่จังหวัดชุมพร (ต่อ)

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของทีปรีกษา
<p>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ควรเชิญประชาชนที่ได้รับผลกระทบทางที่ดินมาฟังข้อมูลโครงการ โดยเฉพาะเรื่องค่าเวนคืนที่ดินเพื่อความเข้าใจที่ตรงกัน 2. ในการดูแลบำรุงรักษาสองข้างทางของทางรถไฟ เช่น การฉีดยาฆ่าหญ้า ตัดหญ้า ควรแจ้งประชาชนที่อาศัยอยู่ติดกับเขตทางรถไฟ เพราะบางที่ประชาชนก็เลี้ยงปลา เลี้ยงสัตว์ การพ่นยาฆ่าหญ้าเข้ามา ทำให้เกิดความเสียหาย 3. การดำเนินการสำรวจต่าง ๆ ควรแจ้งให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบก่อน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ด้านการเวนคืนที่ดินนั้นยังไม่สามารถระบุได้ว่าที่ดินตรงไหนจะถูกเวนคืนเนื่องจากการประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่โครงการ เพื่อนำข้อเสนอแนะไปประกอบรายงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการเท่านั้น ยังมีขั้นตอนการศึกษาออกแบบ (Detail design) ในอนาคตอีก หากโครงการมีความคุ้มค่า ซึ่งจะสำรวจและให้ข้อมูลกับประชาชนเจ้าของที่ดินทุกแปลง 2. โครงการขอรับเรื่องไปแจ้งหน่วยงานการรถไฟแห่งประเทศไทยในพื้นที่ดังกล่าว 3. โครงการขอรับไปปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป
<p>ด้านเศรษฐกิจและสังคม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. หากมีการเวนคืนที่ดินหรือที่อยู่อาศัยในพื้นที่ตำบลตากแดดและขุนกระโทก ทางโครงการมีวิธีการจ่ายค่าชดเชยอย่างไร 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การดำเนินการจ่ายค่าเวนคืนจะจ่ายได้เมื่อมีการออก พ.ร.ฎ.เวนคืนแล้วเท่านั้น โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น อย่างน้อยจำนวน 5 ท่าน โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานการพิจารณา กรรมการส่วนใหญ่จะเป็นหน่วยงานในพื้นที่ โดยมีตัวแทนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จำนวน 1 ท่าน เท่านั้น และ ยังมีคณะกรรมการที่แต่งตั้งจากผู้แทนของหน่วยงานในพื้นที่และผู้นำชุมชนจากท้องถิ่นนั้นๆ เข้าร่วมพิจารณาด้วย ซึ่งราคาจะเป็นธรรมแน่นอน

ตารางที่ 4.7.3-4 คำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม (กลุ่มที่ 2)
เมื่อวันพุธที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 พื้นที่จังหวัดชุมพร

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ด้านวิศวกรรม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การกำหนดสถานีรถไฟช่วงตำบลวังใหม่ ขอให้สถานีอยู่ตรงข้ามกับสำนักงานเทศบาลวังใหม่ได้หรือไม่ (อยู่ฝั่งตำบลบ้านนา) 2. อยากทราบแนวเส้นทางโครงการที่ชัดเจนว่าตัดตรงไหน ตัดที่ดินของใครบ้าง 3. โครงการจะใช้แนวเส้นทางที่กำหนดมานี้แน่นอนใช่หรือไม่ อย่างไร 	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมต่อไป 2. โครงการมีเพียงแนวเส้นทางคร่าวๆ เนื่องจากเป็นเพียงขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมเท่านั้น (แสดงแนวเส้นทางช่วงตำบลบ้านนาและตำบลวังใหม่ด้วยภาพถ่ายทางอากาศในโปรแกรม google map ประกอบ) 3. แนวเส้นทางที่กำหนดนี้ เป็นแนวเบื้องต้นโดยโครงการจะเทียบเคียงจากถนนเพชรเกษม โดยอยู่ห่างออกไปประมาณ 0.5 - 2 กิโลเมตร ซึ่งแนวเส้นทางโครงการจะอยู่ตรงไหนก็ได้ แต่ว่าเขตทางที่โครงการจะใช้คือ 50 เมตรเท่านั้น หากแนวเส้นทางโครงการไปผ่านที่ดิน สวน หรือบ้านเรือนของใคร โครงการยังไม่สามารถบอกรายละเอียด เพราะการศึกษาครั้งนี้เป็นเพียงการศึกษาความเหมาะสมของโครงการในขั้นตอนแรกเท่านั้น
<p>ด้านเศรษฐกิจและสังคม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. หากที่ดินเป็นพื้นที่ที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ ทางโครงการจะดำเนินการอย่างไร เพื่อเยียวยาความเสียหายให้บุคคลผู้ถูกเวนคืนอย่างเป็นธรรม 2. ราคาเวนคืนมากเท่าไร ก็ไม่สามารถสร้างบ้านใหม่ได้ จึงอยากเสนอให้ทางรัฐหาที่ดินให้ เพราะที่ดินหายาก 	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัจจัยด้านการโยกย้ายและการเวนคืน และกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นต่อไป 2. การศึกษาครั้งนี้เป็นเพียงการศึกษาความเหมาะสมเท่านั้น แนวเส้นทางสามารถปรับได้ แต่ที่ปรึกษาจะรับข้อเสนอไว้พิจารณาในการกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อไป

- (2) การแสดงความคิดเห็นจากแบบสอบถาม โดยการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพรนี้ ได้มีการรวบรวมความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งในการประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 212 คน มีผู้ตอบแบบสอบถามและส่งกลับ 86 ฉบับ (จังหวัดชุมพร 36 ฉบับ และจังหวัดระนอง 50 ฉบับ) คิดเป็นร้อยละ 40.6 ของผู้ร่วมประชุมทั้งหมด โดยผลการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามสามารถสรุปได้ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

- ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 55.8 และเป็นหญิงร้อยละ 44.2
- ผู้ตอบแบบสอบถามประกอบด้วย กลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 51-60 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37.2 รองลงมาเป็นกลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 26.7 อายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.9 และอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 14.0 ส่วนกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มีสัดส่วนน้อยที่สุดที่ร้อยละ 1.2
- ด้านการศึกษา พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29.1 รองลงมาเป็นกลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษา 25.6 ที่เหลือจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 20.9 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 12.8 สำเร็จการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 7.0 ที่เหลือเป็นกลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับอนุปริญญาและต่ำกว่าระดับประถมศึกษา ร้อยละ 2.3 เท่ากัน
- ด้านการประกอบอาชีพ พบว่าผู้เข้าร่วมประชุมที่ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 51.2 ประกอบอาชีพเกษตรกร รองลงมาประกอบอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 36.0 ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 10.5 ที่เหลืออีกร้อยละ 2.3 ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป
- ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นประชาชน/ผู้ประกอบการที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงโครงการมากที่สุด ร้อยละ 47.7 รองลงมาเป็นกลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/นักการเมือง ร้อยละ 25.6 เป็นกลุ่มผู้นำชุมชน ร้อยละ 15.1 และเป็นกลุ่มผู้แทนจากหน่วยงานราชการภาครัฐ/ภาครัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 11.6

ส่วนที่ 2 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมาก่อนเข้าประชุม (ร้อยละ 64.0) โดยแหล่งข้อมูลข่าวสารที่สำคัญ ได้แก่ เอกสารที่ส่งให้พร้อมหนังสือเชิญประชุม (ร้อยละ 65.5) กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน (ร้อยละ 32.7) เจ้าหน้าที่โครงการ (ร้อยละ 29.1) ประกาศบอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ร้อยละ 16.4) วิทยุชุมชน/การประกาศเสียงตามสายในหมู่บ้าน/ชุมชน (ร้อยละ 16.4) เจ้าหน้าที่ส่วนราชการ (ร้อยละ 14.5) เว็บไซต์โครงการ www.chumphon-ranongrailway.com (ร้อยละ 14.5) หนังสือพิมพ์ (ร้อยละ 7.3) และเพื่อนบ้าน (ร้อยละ 1.8)

สำหรับช่องทางการรับข้อมูลข่าวสารโครงการ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 61.6) ต้องการให้จัดส่งเอกสารโดยตรง รองลงมาต้องการข่าวสารจากกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้นำ

ชุมชน (ร้อยละ 39.5) จัดประชุมชี้แจงต่อประชาชน (ร้อยละ 37.2) ต้องการข่าวสารทางเว็บไซต์โครงการ (ร้อยละ 14.0) ต้องการให้ติดประกาศข่าวสารในสถานที่ราชการ (ร้อยละ 11.6) ส่งข้อมูลข่าวสารทางอีเมลล์ (ร้อยละ 9.3) และต้องการข่าวสารจากเสียงตามสายในหมู่บ้านหรือชุมชน (ร้อยละ 3.5)

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อการศึกษาและคัดเลือกแนวทางเลือกของโครงการ

1) แนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือก

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 80.2) เห็นว่าแนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือกมีความเหมาะสม โดยระบุว่าประชาชนมีความสะดวกในการใช้บริการคมนาคมขนส่งมากขึ้น ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในท้องถิ่น และศึกษาประเด็นต่าง ๆ ได้ครอบคลุม อีกร้อยละ 19.8 ระบุว่าไม่เหมาะสม พร้อมทั้งให้เหตุผล/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ได้แก่

- ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตและการประกอบอาชีพของคนในชุมชน
- แนวเส้นทางนี้จะทำให้น้ำท่วมบ้านเรือนของประชาชนมากขึ้น

2) การเสนอแนะตำแหน่งและรูปแบบสถานี

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 81.4) เห็นว่าการเสนอแนะตำแหน่งและรูปแบบสถานีมีความเหมาะสม โดยให้เหตุผลว่าตำแหน่งสถานีอยู่ในพื้นที่ที่ประชาชนเข้าถึงบริการได้สะดวก และรูปแบบสถานีมีความเหมาะสมสามารถพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์และการท่องเที่ยวได้ อีกร้อยละ 18.6 ระบุว่าไม่เหมาะสม โดยบางรายให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่าน้ำท่วมบ่อย เป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้างและมีผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และควรเปลี่ยนที่ตั้งหรือพิจารณาที่ตั้งสถานีใหม่ เพราะไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน

3) ประเด็นที่โครงการควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

ประเด็นที่โครงการควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ ได้แก่

- (1) ควรดูแลสถานที่สำคัญต่าง ๆ เพราะพื้นที่นี้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ
- (2) ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (เช่น การไหลของดิน สัตว์ป่า)
- (3) การป้องกันและแก้ปัญหาหน้าท่วม และการระบายน้ำ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ
- (4) ค่าชดเชยผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินตามแนวโครงการฯ

4) ประโยชน์/ผลกระทบทางบวกที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากมีการดำเนินโครงการฯ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 68.6) คาดการณ์ว่าการดำเนินโครงการฯ จะช่วยให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบทางบวก โดยเฉพาะการเดินทาง การขนส่งสินค้า และการคมนาคมมีความสะดวกสบายขึ้น ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุ และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และช่วยส่งเสริมธุรกิจการค้า เศรษฐกิจ การลงทุน และการท่องเที่ยวของภาคใต้ฝั่งอันดามันและอำเภอไทย และส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 31.4 ระบุว่าไม่เกิดประโยชน์

5) ผลกระทบทางลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากมีการดำเนินโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 62.8) คาดการณ์ว่าการดำเนินโครงการฯ จะส่งผลกระทบต่อด้านลบโดยเฉพาะในการเวนคืนที่ดินของประชาชน และการแบ่งแยกชุมชนเนื่องจากแนวทางการรถไฟ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การสูญเสียทรัพยากรป่าไม้ ป่าชายเลน เป็นต้น และผลกระทบด้านการระบายน้ำ การกีดขวางการไหลของน้ำ บริเวณเส้นทางรถไฟตัดผ่าน ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 37.2 ระบุว่าไม่เกิดผลกระทบ

6) ประโยชน์/ผลกระทบทางบวก เมื่อเปรียบเทียบกับผลกระทบทางลบ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 50.0) ระบุว่าการพัฒนาโครงการจะมีผลกระทบด้านบวกมากกว่าด้านลบ รองลงมาเห็นว่าผลกระทบด้านบวกและด้านลบพอๆกันมีสัดส่วนร้อยละ 19.8 ที่เหลืออีกร้อยละ 18.6 ระบุว่าผลกระทบด้านลบมากกว่าด้านบวก และระบุว่าไม่แน่ใจ ร้อยละ 11.6

7) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 83.7) เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ โดยให้เหตุผลว่าเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของชุมชน และเป็นทางเลือกในการเดินทาง ขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว ที่เหลืออีกร้อยละ 16.3 ระบุว่าไม่เห็นด้วยกับโครงการ โดยให้เหตุผลประกอบว่าสภาพพื้นที่แนวเส้นทางโครงการไม่เหมาะสม ทำให้เกิดน้ำท่วมได้ง่าย ไม่คุ้มทุน เนื่องจากเป็นแนวโครงการที่สร้างคู่ขนานกับถนนเพชรเกษม และบ้านเรือนและที่ดินถูกเวนคืน

8) โครงการที่จะพัฒนา/แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในบริเวณแนวเขตทางหรือพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 16.3 ระบุว่ามีการพัฒนาที่กำลังพัฒนาในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ ได้แก่

- โครงการป้องกันน้ำท่วม เช่น ขุดลอกคลอง เป็นต้น
- โครงการสร้างรายได้ให้คนในชุมชน
- โครงการรถไฟทางคู่ชุมพร-สุราษฎร์ธานี

9) ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 79.2 ไม่มีข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ ส่วนอีกร้อยละ 20.8 มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมดังนี้

- (1) ควรเร่งการพัฒนาเพื่อเศรษฐกิจการขนส่งที่ดีขึ้น
- (2) ควรพิจารณาเส้นทางอื่นที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
- (3) ควรรีบดำเนินการ เนื่องจากส่งผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด
- (4) ควรแจ้งชาวบ้านทุกครั้ง เพื่อให้ชาวบ้านเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจทุกครั้ง
- (5) ควรดูเรื่องความคุ้มค่าในการลงทุนด้วย

ส่วนที่ 4 การประเมินความเข้าใจภายหลังการประชุม

1) ความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 73.3 มีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอในระดับดี-ดีมาก รองลงมา มีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอในระดับพอใช้ ร้อยละ 25.6 ที่เหลืออีกร้อยละ 1.2 ควรเพิ่มข้อมูลโครงการที่นำเสนอให้เข้าใจง่าย

2) การประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 77.9 เห็นว่าการประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 19.8 เห็นว่าการประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับพอใช้ และอีกร้อยละ 2.3 ระบุว่าควรปรับปรุงการประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุม

3) ข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 74.4 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 24.4 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับพอใช้ อีกร้อยละ 1.2 ระบุว่าควรปรับปรุงข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุม

4) การชี้แจงและตอบข้อซักถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 74.4 เห็นว่าการชี้แจงและตอบข้อซักถามมีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 23.3 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับพอใช้ อีกร้อยละ 2.3 ระบุว่าควรปรับปรุงการชี้แจงและตอบข้อซักถาม

5) สื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 72.1 เห็นว่าสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์มีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 23.4 เห็นว่าสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์มีความชัดเจนในระดับพอใช้ อีกร้อยละ 4.5 ระบุว่าควรปรับปรุงสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์

6) สถานที่จัดประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 67.4 เห็นว่าสถานที่จัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 30.2 เห็นว่าสถานที่จัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับพอใช้ อีกร้อยละ 2.3 ระบุว่าควรปรับปรุงสถานที่จัดประชุม

7) ระยะเวลาในการจัดประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 66.3 เห็นว่าระยะเวลาในการจัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 31.4 เห็นว่าระยะเวลาในการจัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับพอใช้ ที่เหลืออีกร้อยละ 2.3 ระบุว่าควรเพิ่มระยะเวลาในการจัดประชุม

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 82.6 ไม่มีข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติม ส่วนอีกร้อยละ 17.4 แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- (1) ควรมีการประชาสัมพันธ์มากกว่านี้ เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบได้เข้าร่วมประชุมทุกคน
- (2) ควรจ่ายค่าเวรคืนในราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรมสำหรับผู้ที่ไม่ใช่เอกสารสิทธิ์
- (3) ควรพิจารณาที่ตั้งสถานีใหม่เพื่อความสะดวกของโครงการ
- (4) ควรออกแบบโครงการให้มีผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด
- (5) ควรแจ้งเจ้าของพื้นที่และผู้นำชุมชนก่อนลงสำรวจทุกครั้ง

4.7.4 การประชุมสัมมนาสำหรับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง

การประชุมสัมมนาสำหรับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ซึ่งจะครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางของโครงการฯ และบริเวณใกล้เคียงของจังหวัดชุมพร ซึ่งเป็นพื้นที่ในเขตปกครองของตำบล จ.ป.ร. ตำบลปากจั่น ตำบลมะมู ตำบลน้ำจืดน้อย ตำบลน้ำจืด ตำบลลำเลียง และตำบลบางใหญ่ อำเภอกระบุรี, ตำบลบางแก้ว ตำบลละอุ่นใต้ ตำบลบางพระใต้ อำเภอละอุ่น และตำบลทรายแดง ตำบลปากน้ำ ตำบลบางนอน อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง และพื้นที่ใกล้เคียงหรือพื้นที่ที่พิจารณาแล้วเห็นว่าผลกระทบอาจจะไปถึง โดยจัดการประชุมฯ แบ่งเป็น 3 กลุ่มตามพื้นที่เขตการปกครองเพื่อความสะดวกในการเข้าประชุมของกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่

- กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบล จ.ป.ร. ตำบลปากจั่น ตำบลมะมู ตำบลน้ำจืดน้อย ตำบลน้ำจืด ตำบลลำเลียง และตำบลบางใหญ่ อำเภอกระบุรี อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง ในวันพฤหัสบดีที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องโสตทัศนศึกษาวิทยาลัยการอาชีพกระบุรี อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง
- กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลบางแก้ว และตำบลละอุ่น อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง ในวันพฤหัสบดีที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 14.00 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง
- กลุ่มที่ 3 พื้นที่ตำบลทรายแดง ตำบลปากน้ำ และตำบลบางนอน อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ในวันศุกร์ที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2560 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลเมืองระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

1) วัตถุประสงค์ของการประชุม

- (1) เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์โครงการ แนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ ผลการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือก/รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม ตลอดจนแนวทางและขั้นตอนการศึกษาที่สำคัญ
- (2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และรับฟังข้อข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมเกี่ยวกับผลการศึกษา คัดเลือกแนวเส้นทางเลือก/รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม รวมทั้งแนวทางเบื้องต้นในการจัดการกับปัญหาต่างๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

2) กลุ่มเป้าหมาย

ในการจัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนองนี้ ต้องการให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการได้รับทราบข้อมูลรายละเอียดของโครงการอย่างถูกต้อง รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะ ข้อวิตกกังวล ข้อห่วงใยของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และต้องการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้มีโอกาสในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นได้อย่างทั่วถึงและหลากหลายมุมมอง โดยพิจารณาตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม ในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2549) โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 7 กลุ่มหลัก ประกอบด้วย

- (1) กลุ่มผู้รับผลกระทบ ได้แก่ คริวเรือน สถานประกอบการ และองค์กร/หน่วยงานที่มีบ้านเรือนอาคาร สถานที่ อยู่ในแนวเขตทางโครงการหรืออยู่บริเวณใกล้เคียง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมจากการพัฒนาโครงการ
- (2) หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
- (3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- (4) หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- (5) องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรอิสระด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ สถาบันการศึกษาในพื้นที่และในระดับอุดมศึกษา และนักวิชาการอิสระ
- (6) สื่อมวลชน
- (7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ

การประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ได้ทำจดหมายเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมประชุมในพื้นที่ 3 กลุ่ม จำนวนทั้งสิ้น 364 คน

3) แผนการดำเนินการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง

แผนการดำเนินการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง มีพื้นที่เป้าหมายในการดำเนินการจัดประชุมจะครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มในพื้นที่ตามแนวเส้นทางของโครงการฯ ได้แก่ ตำบล จ.ป.ร. ตำบลปากจั่น ตำบลมะมุ ตำบลน้ำจืดน้อย ตำบลน้ำจืด ตำบลลำเลียง และตำบลบางใหญ่ อำเภอกระบุรี, ตำบลบางแก้ว ตำบลละอุ่นใต้ ตำบลบางพระใต้ อำเภอละอุ่น และตำบลทรายแดง ตำบลปากน้ำ ตำบลบางนอน อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง รวมทั้งพื้นที่ใกล้เคียง โดยจัดการประชุมฯ แบ่งเป็น 3 กลุ่มตามพื้นที่เขตการปกครองเพื่อความสะดวกในการเดินทางเข้าประชุมของกลุ่มเป้าหมาย (ตารางที่ 4.7.4-1) ได้แก่

- (1) กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลจ.ป.ร. ตำบลปากจั่น ตำบลมะมู ตำบลน้ำจืดน้อย ตำบลน้ำจืด ตำบลลำเลียง และตำบลบางใหญ่ อำเภอกระบุรี อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง ในวันพฤหัสบดีที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องโสตทัศนศึกษาวิทยาลัยการอาชีพกระบุรี อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง
- (2) กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลบางแก้ว และตำบลละอุ่น อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง ในวันพฤหัสบดีที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 14.00 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง
- (3) กลุ่มที่ 3 พื้นที่ตำบลทรายแดง ตำบลปากน้ำ และตำบลบางนอน อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ในวันศุกร์ที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2560 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลเมืองระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

ตารางที่ 4.7.4-1 จำนวนกลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุมสัมมนา รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง

กลุ่ม	เขตการปกครอง	จำนวนที่เชิญเข้าร่วมประชุม (คน)
1.	ตำบลจ.ป.ร. ตำบลปากจั่น ตำบลมะมู ตำบลน้ำจืดน้อย ตำบลน้ำจืด ตำบลลำเลียง และตำบลบางใหญ่ อำเภอกระบุรี อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง	143
2.	ตำบลบางแก้ว และตำบลละอุ่น อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง	97
3.	ตำบลทรายแดง ตำบลปากน้ำ และตำบลบางนอน อำเภอเมือง จังหวัดระนอง	124
รวมทั้งหมด		364

4) สื่อที่ใช้ในการดำเนินงาน

สื่อที่ใช้ในการดำเนินงานในการประชุมสัมมนา รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง ได้แก่

(1) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ

(2) บอร์ดนิทรรศการ จำนวน 5 บอร์ด เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ทราบเนื้อหาสาระสำคัญของโครงการในเบื้องต้นก่อนเริ่มการประชุม โดยเนื้อหาประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษาของโครงการ ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม การพิจารณาความเหมาะสมของเส้นทางรถไฟ การศึกษาและออกแบบแนวเส้นทางเบื้องต้น การออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟและลานจอดรถ การออกแบบงานทางเพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนพร้อมมีเจ้าหน้าที่ประจำบอร์ดสำหรับให้ข้อมูลกับผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนา รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง

(3) PowerPoint ประกอบการนำเสนอ ซึ่งมีหัวข้อในการนำเสนอ ได้แก่ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษาของโครงการ ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ การออกแบบเบื้องต้นของโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน และการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

5) ผู้เข้าร่วมประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย ผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานในพื้นที่โครงการ หน่วยงานราชการ หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ภาคธุรกิจเอกชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ รวมทั้งสิ้น 198 คน ดังแสดงในตารางที่ 4.7.4-2

ตารางที่ 4.7.4-2 ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง

กลุ่มเป้าหมาย	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3	ผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
1. กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ				
สถาบันการศึกษา	4	2	1	7
สถานพยาบาล	-	-	-	-
ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ (ประชาชนที่อยู่ ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ)	34	10	32	76
2. หน่วยงานภาครัฐ : หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ	15	15	10	40
3. นักการเมือง (ผู้บริหาร และสมาชิกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)	12	8	12	32
4. ผู้ชุมชน ผู้นำทางศาสนา				
• ผู้ชุมชน	11	7	10	28
• ผู้นำทางศาสนา	3	-	1	4
5. เจ้าหน้าที่องค์กรพัฒนาภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม	-	-	-	-
6. องค์กรภาคธุรกิจเอกชน หอการค้า สมาอุตสาหกรรม	3	1	6	10
7. สื่อมวลชน	-	-	1	1
รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม	82	43	73	198

นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษาอีก 61 คน รวมมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 259 คน ส่วนบรรยากาศการประชุมฯ แสดงดังรูปที่ 4.7.4-1 รูปที่ 4.7.4-2 และ รูปที่ 4.7.4-3

6) สรุปผลการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง

การดำเนินการการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมซักถามและแสดงความคิดเห็นในห้องประชุม และได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในแบบสอบถามภายหลังการประชุม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- (1) การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุมในการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง ภายหลังจากที่บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอรายละเอียดโครงการ และได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถาม / แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 4.7.4-3 ตารางที่ 4.7.4-4 และ ตารางที่ 4.7.4-5



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ขณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

รูปที่ 4.7.4-1 บรรยายการประชุมสัมมนาสำหรับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง (กลุ่มที่ 1)
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องโสตทัศนศึกษา
วิทยาลัยการอาชีพกระบี่ อำเภอกะบุรี จังหวัดระนอง



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมฟังบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น

รูปที่ 4.7.4-2 บรรยายการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง
(กลุ่มที่ 2) เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 14.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุม
องค์การบริหารส่วนตำบลบางแก้ว อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น

รูปที่ 4.7.4-3 บรรยายการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนอง (กลุ่มที่ 3) เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2560 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลเมืองระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

ตารางที่ 4.7.4-3 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม กลุ่มที่ 1

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ด้านวิศวกรรม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการควรออกแบบรถไฟยกระดับในพื้นที่ป่าชายเลน ซึ่งจะกลายเป็นจุดน่าสนใจของนักท่องเที่ยว 2. อยากให้ทางโครงการเพิ่มสถานีที่ตำบลลำเลียง จะเป็นไปได้หรือไม่ อย่างไร 3. อยากให้ออกแบบทางรถไฟเป็นทางยกระดับ เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สามารถเป็นได้หรือไม่ อย่างไร 4. อยากทราบแนวเส้นทางรถไฟที่ชัดเจน 5. โครงการควรชี้แจงผลประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับจากการพัฒนาโครงการให้ชัดเจน เนื่องจากทางรถไฟไม่สามารถ U-TURN ได้เหมือนทางรถยนต์ หากทำการขนส่งและการท่องเที่ยว อยากให้พิจารณาเส้นทางที่เหมาะสมกว่านี้ 6. ปัจจุบันการเดินทางรถตู้ขนส่งของกระบี่ไปเมืองระนองวิ่ง 200 กิโลเมตรต่อวัน โครงการนี้จะช่วยลดการเดินทางหรือขนส่งทางรถยนต์ได้ นอกจากนี้โครงการนี้ยังสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อีกด้วย 	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และการออกแบบเบื้องต้นของโครงการต่อไป 2. โครงการใช้หลักเกณฑ์การกำหนดสถานีคือ ต้องอยู่ในพื้นที่ชุมชน หากตั้งในป่าก็ไม่มีใครใช้ หากอยู่ในป่าลึกเกินไปก็ไม่มีใครใช้เช่นเดียวกัน จึงต้องพิจารณาด้วยหลักเกณฑ์ต่างๆประกอบด้วย 3. การออกแบบเป็นทางยกระดับต้องใช้งบประมาณมาก ซึ่งหากทางรัฐบาลประเมินโครงการแล้วเห็นว่าไม่คุ้มทุน โครงการนี้ก็ถูกระงับไว้หรือชะลอออกไป เพื่อไปศึกษาความเหมาะสมใหม่ในอนาคต 4. การประชุมครั้งนี้เป็นเพียงการมีรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ เพื่อนำไปประกอบการจัดทำรายงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ไม่ได้มาแจ้งว่าแนวเส้นทางจะตัดผ่านบ้านเรือนของประชาชน 5. โครงการนี้ศึกษาเพื่อประโยชน์ของประชาชนในพื้นที่โครงการ ทั้งการเดินทางหรือการขนส่งสินค้า ไม่ได้มุ่งหมายไปที่สิ่งใดสิ่งหนึ่งเท่านั้น 6. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และการออกแบบเบื้องต้นของโครงการต่อไป

ตารางที่ 4.7.4-3 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม กลุ่มที่ 1 (ต่อ)

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของทีปรึกษา
<p>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</p> <p>1. ควรมีการประชาสัมพันธ์รายละเอียดแนวเส้นทางโครงการให้มากกว่านี้</p>	<p>1. ในช่วงที่ผ่านมาโครงการได้ประชาสัมพันธ์ผ่านหน่วยงานในพื้นที่ รวมถึงผู้นำชุมชน ฯลฯ ในการเข้าร่วมประชุมและเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ แต่อย่างไรก็ตามโครงการรับข้อเสนอจะปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป</p>
<p>ด้านเศรษฐกิจและสังคม</p> <p>1. หากมีการเวนคืนที่ดินหรือที่อยู่อาศัยในพื้นที่ตำบลลำเลียง ทางโครงการมีวิธีการจ่ายค่าชดเชยอย่างไร หากประชาชนต้องการค่าเยียวยาทรัพย์สินหรือต้องการทั้งค่าเยียวยาทรัพย์สินรวมทั้งค่าที่ดินจะมีการจัดการอย่างไร</p>	<p>1. การดำเนินการจ่ายค่าเวนคืนจะจ่ายได้เมื่อมีการออก พ.ร.ฎ.เวนคืนแล้วเท่านั้น โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น อย่างน้อยจำนวน 5 ท่าน โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานการพิจารณา กรรมการส่วนใหญ่จะเป็นหน่วยงานในพื้นที่ โดยมีตัวแทนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จำนวน 1 ท่าน เท่านั้น และ ยังมีคณะกรรมการที่ตั้งจากผู้แทนของหน่วยงานในพื้นที่และผู้นำชุมชนจากท้องถิ่นๆ เข้าร่วมพิจารณาด้วย ซึ่งราคาจะเป็นธรรมแน่นอน</p>

ตารางที่ 4.7.4-4 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม กลุ่มที่ 2

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ด้านวิศวกรรม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการควรออกแบบที่เน้นประโยชน์ด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากอำเภอละอุ่นมีสถานที่ท่องเที่ยวหลากหลาย เช่น การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ เป็นต้น 2. โครงการนี้เป็นโครงการที่ดี สามารถสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจเป็นอย่างดี หากมีการขนส่งทางรางหรือทางน้ำ ก็จะทำให้ประเทศลดการใช้น้ำมันจากประเทศเพื่อนบ้าน ลดจำนวนรถยนต์ ลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนน 3. ควรศึกษาและออกแบบโครงการเป็นรางคู่จะดีกว่า เพราะรถไฟรางเดียวมันเสียเวลาในการเดินทาง 4. ขอแนวเส้นทางโครงการฝากไว้กับ อบต.เผือไคร้อยากได้จะได้มาขอไปศึกษาเส้นทางโครงการ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมต่อไป 2. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมต่อไป 3. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมต่อไป 4. แนวเส้นทางโครงการนี้ยังไม่มีคำแนะนำ อย่างไรก็ตามจะนำข้อมูลลงเว็บไซต์โครงการไว้ เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นของโครงการ
<p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการจะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชาวประมงพื้นบ้านอย่างไรบ้าง 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ในภาพรวมของการพัฒนาโครงการฯ เป็นการก่อสร้างโครงข่ายทางรถไฟเส้นใหม่เชื่อมต่อจากทางรถไฟสายใต้ในปัจจุบัน จากจังหวัดชุมพรไปยังท่าเรือน้ำลิกระนอง รวมระยะทางทั้งสิ้น 102.5 กิโลเมตร สำหรับช่วงที่ตัดผ่านบริเวณป่าชายเลน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติและความหลากหลายของสัตว์น้ำเพื่อการประมงพื้นบ้าน จึงได้พิจารณารูปแบบโครงสร้างทางรถไฟเป็นทางยกระดับ เพื่อไม่ให้กีดขวางการขึ้น-ลงตามธรรมชาติของน้ำทะเลในบริเวณพื้นที่ป่าชายเลน ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อสภาพระบบนิเวศบริเวณพื้นที่ป่าชายเลน เพื่อให้ชาวบ้านยังสามารถประกอบอาชีพประมงพื้นบ้านได้ต่อไป

ตารางที่ 4.7.4-4 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม กลุ่มที่ 2

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>2. การออกแบบแนวเส้นทางรถไฟจะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติหรือไม่ อย่างไร</p> <p>3. ขอให้พิจารณาข้อมูลน้ำฝนในปัจจุบันในการออกแบบอาคารระบายน้ำของทางรถไฟโครงการเพื่อป้องกันผลกระทบด้านการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วมเนื่องจากพื้นที่จังหวัดระนองมีฝนตกชุก</p>	<p>2. เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเป็นการก่อสร้างทางรถไฟใหม่จากจังหวัดชุมพรไปยังท่าเรือน้ำลิกระนอง ระยะทางรวม 109 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางรถไฟจะตัดผ่านสภาพภูมิประเทศและสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน อาทิ ภูเขาสูงชัน ป่าบก ป่าชายเลน และแหล่งชุมชนที่พื้กออาศัย อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ซึ่งทางโครงการฯ ต้องกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน ทั้งเพื่อการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร และการท่องเที่ยว รวมถึงการควบคุมความรุนแรงของผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ต่อไป</p> <p>3. ในการออกแบบอาคารระบายน้ำของโครงการ เช่น สะพาน ท่อลอด และทางระบายน้ำ ฯลฯ จะพิจารณาให้มีความสามารถในการระบายน้ำ ฯลฯ ให้เพียงพอต่อปริมาณน้ำและไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โครงการ ซึ่งจะใช้ข้อมูลปริมาณน้ำสูงสุดที่คาบความถี่การเกิดไม่น้อยกว่า 100 ปี ส่วนทางระบายน้ำทั้งสองฝั่งที่วางตัวขนานไปกับทางรถไฟกำหนดให้ออกแบบปริมาณน้ำสูงสุดที่คาบความถี่การเกิดไม่น้อยกว่า 20 ปี ซึ่งจะมีความเหมาะสมสำหรับพื้นที่โครงการ นอกจากนี้ทางโครงการจะได้มีการสอบถามและรวบรวมข้อมูลจากผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาออกแบบด้วย</p>

ตารางที่ 4.7.4-4 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม กลุ่มที่ 2

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
4. กรณีแนวเส้นทางรถไฟผ่านพื้นที่ป่าชายเลนซึ่งเป็นพื้นที่อนุรักษ์ในความรับผิดชอบดูแลของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ทางโครงการฯ มีแนวทางการดำเนินโครงการอย่างไร	4. ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งว่าด้วยการปลูกและบำรุงป่าชายเลนทดแทนเพื่อการอนุรักษ์หรือรักษาสภาพแวดล้อม กรณีการดำเนินโครงการใดๆ ของหน่วยงานของรัฐที่มีความจำเป็นต้องเข้าใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลน พ.ศ. 2556 โดยต้องจัดงบประมาณให้ ทช. เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการปลูกและบำรุงรักษาป่าชายเลนทดแทนไม่น้อยกว่า 20 เท่าของพื้นที่ป่าชายเลนที่ใช้ประโยชน์ และไม่ขัดขวางการขึ้น-ลงตามธรรมชาติของน้ำทะเล ในเบื้องต้นแนวเส้นทางโครงการบางช่วงจะตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลน โดยโครงสร้างทางรถไฟช่วงที่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลน จะออกแบบให้เป็นทางยกระดับเพื่อลดผลกระทบต่อระบบนิเวศป่าชายเลนให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด และทางโครงการฯ จะประสานงานในขั้นตอนการศึกษาและสำรวจตามระเบียบกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งว่าด้วยการอนุญาตให้เข้าไปศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการในพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2560 และหน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าชายเลน ส่วนผลกระทบจากการดำเนินโครงการกรณีต้องใช้พื้นที่ป่าชายเลนเพื่อก่อสร้างทางรถไฟ ทางโครงการต้องขออนุญาตใช้พื้นที่ป่าชายเลนดังกล่าวกับตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด
ด้านเศรษฐกิจและสังคม โครงการควรจ่ายค่าเวนคืนแก่ผู้ได้รับผลกระทบทั้งหมด ทั้งครัวเรือนที่มีเอกสารสิทธิ์และไม่มีเอกสารสิทธิ์ เพราะโครงการอาจทำให้วิถีการดำรงชีวิตของประชาชนเปลี่ยนไป	โครงการจะมีการจ่ายค่าเวนคืนได้ต้องมีการออก พ.ร.ฎ.เวนคืนแล้วเท่านั้น ซึ่งขณะนี้ยังเป็นขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของเส้นทางโครงการ เพื่อประกอบการพิจารณารายงานการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง

ตารางที่ 4.7.4-5 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม กลุ่มที่ 3

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ด้านวิศวกรรม</p> <p>1. ใช้งบประมาณในการลงทุนเท่าไร และใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างกี่ปี</p>	<p>1. การศึกษาของโครงการ ฯ เป็นการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Study) ทั้งในด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อการพิจารณาตัดสินใจในการลงทุนสำหรับโครงการ โดยการศึกษาสำรวจ และวิเคราะห์ทางด้านวิศวกรรมจราจร เพื่อคาดการณ์สภาพและปริมาณผู้โดยสารและสินค้าในอนาคตตลอดอายุโครงการ การสำรวจออกแบบเบื้องต้นของงานด้านวิศวกรรมต่าง ๆ สำหรับการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางในโครงการด้วยรูปแบบที่เหมาะสม และการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ สำหรับการลงทุนในการดำเนินโครงการ ด้วยการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างมูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ รวมถึงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ด้วยการตรวจสอบสภาพปัจจุบันและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากการดำเนินโครงการ ซึ่งจะต้องดำเนินการศึกษาฯ ให้แล้วเสร็จก่อน โดยหลังจากการดำเนินการศึกษาดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ผลการศึกษาจะแสดงให้เห็นว่าโครงการดังกล่าวมีความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม หรือไม่ ถ้าเหมาะสมก็จะมีแผนงานหรือขั้นตอนการดำเนินการต่อไปตามแผนงานที่วางไว้ต่อไป แต่ทั้งนี้โครงการต่างๆ ของภาครัฐจะเร็วหรือช้า ขึ้นอยู่กับความคั่งค้างของโครงการเป็นอันดับแรก รองลงมาคือเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยเฉพาะถ้าโครงการนั้นมีผลตอบแทนหรือประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์สูง โครงการนั้นก็มีความเป็นไปได้สูง ซึ่งอาจทำให้โครงการเกิดขึ้นได้เร็ว ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาล</p>

ตารางที่ 4.7.4-5 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม กลุ่มที่ 3

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>2. โครงการควรหลีกเลี่ยงบ้านเรือนของประชาชนให้มีผลกระทบน้อยที่สุด</p> <p>3. ในอนาคตหากเอกชนเข้ามาร่วมลงทุน จะส่งผลกระทบต่อราคาค่าโดยสารที่แพงขึ้นหรือไม่ อย่างไร</p> <p>4. ควรออกแบบสถานีให้มีเอกลักษณ์ของท้องถิ่นนั้นๆ เพื่อเป็นที่น่าภูมิใจของประชาชนในท้องถิ่น และเป็นที่น่าสนใจของประชาชนที่เข้ามาท่องเที่ยว</p> <p>5. ควรออกแบบแนวเส้นทางโครงการเลี่ยงแม่น้ำกระบุรี เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวรถไฟอันดามัน</p>	<p>2. การศึกษาโครงการมีหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกแนวเส้นทาง ทั้งในด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการลงทุนและสิ่งแวดล้อม ต้องส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด</p> <p>3. โครงการนี้เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน หากมีบริษัทเอกชนมาร่วมทุนก็ไม่สามารถขึ้นราคาค่าโดยสารได้</p> <p>4. การออกแบบอาคารสถานีรถไฟของโครงการฯ ได้นำเอารูปแบบทางสถาปัตยกรรมของท้องถิ่นนั้นๆ มาผสมผสานให้กลมกลืนกัน เพื่อสร้างเอกลักษณ์ของโครงการ</p> <p>5. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และการออกแบบเบื้องต้นของโครงการต่อไป</p>
<p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p> <p>1. ด้านสิ่งแวดล้อมมีผลกระทบแน่นอน แต่หากทุกคนช่วยกันแก้ปัญหาผลกระทบก็จะลดลง</p>	<p>1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นของประชาชนไปปรับเปลี่ยนเพิ่มเติมในรายละเอียดโครงการ เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p>
<p>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</p> <p>1. การประชุมครั้งนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำรายงานฯ ด้วยหรือไม่ อย่างไร</p>	<p>1. การประชุมครั้งนี้เป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง</p>
<p>ด้านเศรษฐกิจและสังคม</p> <p>1. พื้นที่ที่โครงการตัดผ่าน ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ จะมีวิธีการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบอย่างไร</p>	<p>1. พื้นที่ที่โครงการตัดผ่านจะได้รับค่าเวนคืนหรือค่าชดเชยทรัพย์สิน ถึงแม้จะเป็นที่ดินไม่มีเอกสารสิทธิ์ ก็จะได้ค่าชดเชยทรัพย์สิน เช่น ค่าต้นไม้ ค่าสิ่งปลูกสร้าง เป็นต้น</p>

- (2) การแสดงความคิดเห็นจากแบบสอบถาม โดยการประชุมสัมมนาจับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 จังหวัดระนองนี้ ได้มีการรวบรวมความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งในการประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 198 คน มีผู้ตอบแบบสอบถามและส่งกลับ 128 ฉบับ (กลุ่มที่ 1 จำนวน 50 ฉบับ กลุ่มที่ 2

จำนวน 23 ฉบับ และกลุ่มที่ 3 จำนวน 55 ฉบับ) คิดเป็นร้อยละ 64.6 ของผู้ร่วมประชุมทั้งหมด โดยผลการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามสามารถสรุปได้ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

- ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 71.1 และเป็นหญิงร้อยละ 28.9
- ผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย กลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 51-60 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.7 รองลงมาเป็นกลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 35.9 อายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 12.5 และอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 10.2 ส่วนกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มีสัดส่วนน้อยที่สุด ที่ร้อยละ 4.7
- ด้านการศึกษา พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.3 รองลงมาเป็นกลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 20.3 สำเร็จการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 14.4 สำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษา 13.3 สำเร็จการศึกษาระดับอนุปริญญา ร้อยละ 10.9 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 8.6 ที่เหลืออีกร้อยละ 1.6 สำเร็จการศึกษาต่ำกว่าระดับประถมศึกษา
- ด้านการประกอบอาชีพ พบว่าผู้เข้าร่วมประชุมที่ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 45.3 ประกอบอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ รองลงมาประกอบอาชีพเกษตรกร ร้อยละ 32.8 เป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 13.8 ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 5.5 ที่เหลืออีกร้อยละ 2.6 ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย
- ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้แทนจากภาคธุรกิจเอกชนมากที่สุด ร้อยละ 28.1 รองลงมาเป็นประชาชน/ผู้ประกอบการที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงโครงการ ร้อยละ 25.6 เป็นกลุ่มผู้แทนจากหน่วยงานราชการภาครัฐ/ภาครัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 18.4 เป็นกลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/นักการเมือง ร้อยละ 17.6 เป็นกลุ่มผู้นำศาสนา ร้อยละ 6.7 และเป็นกลุ่มสื่อมวลชน ร้อยละ 3.6

ส่วนที่ 2 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมาก่อนเข้าประชุม (ร้อยละ 69.5) โดยแหล่งข้อมูลข่าวสารที่สำคัญ ได้แก่ เอกสารที่ส่งให้พร้อมหนังสือเชิญประชุม (ร้อยละ 71.9) เจ้าหน้าที่โครงการ (ร้อยละ 28.1) เว็บไซต์โครงการ www.chumphon-ranongrailway.com (ร้อยละ 24.7) วิทยุชุมชน/การประกาศเสียงตามสายในหมู่บ้าน/ชุมชน (ร้อยละ 22.5) เจ้าหน้าที่ส่วนราชการ (ร้อยละ 21.33) กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน (ร้อยละ 16.9) ประกาศบอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ร้อยละ 15.7) เพื่อนบ้าน (ร้อยละ 11.2) และหนังสือพิมพ์ (ร้อยละ 7.9)

สำหรับช่องทางการรับข้อมูลข่าวสารโครงการ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 67.2) ต้องการให้จัดส่งเอกสารโดยตรง รองลงมาต้องการข่าวสารทางเว็บไซต์โครงการ (ร้อยละ 31.3) ต้องการข่าวสารจากกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้นำชุมชน (ร้อยละ 27.3) จัดประชุมชี้แจงต่อ

ประชาชน (ร้อยละ 23.4) ต้องการข่าวสารจากเสียงตามสายในหมู่บ้านหรือชุมชน (ร้อยละ 11.7) ต้องการให้ติดประกาศข่าวสารในสถานที่ราชการ (ร้อยละ 9.4) และส่งข้อมูลข่าวสารทางอีเมล (ร้อยละ 7.8)

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อการศึกษาและคัดเลือกแนวทางเลือกของโครงการ

1) แนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือก

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 89.8) เห็นว่าแนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือกช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในท้องถิ่น มีความสะดวกในการใช้บริการคมนาคมขนส่งมากขึ้น และศึกษาประเด็นต่างๆ ได้ครอบคลุม อีกร้อยละ 10.2 ระบุว่าไม่เหมาะสม พร้อมทั้งให้เหตุผล/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ได้แก่

- ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตและการประกอบอาชีพของคนในชุมชน
- ไม่คุ้มค่ากับการลงทุน
- แนวเส้นทางนี้จะทำให้น้ำท่วมบ้านเรือนของประชาชนมากขึ้น

2) การเสนอแนะตำแหน่งและรูปแบบสถานี

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 89.1) เห็นว่าการเสนอแนะตำแหน่งและรูปแบบสถานีมีความเหมาะสม โดยให้เหตุผลว่าตำแหน่งสถานีอยู่ในพื้นที่ที่ประชาชนเข้าถึงบริการได้สะดวก และรูปแบบสถานีมีความเหมาะสมสามารถพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์และการท่องเที่ยวได้ อีกร้อยละ 10.9 ระบุว่าไม่เหมาะสม โดยบางรายให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่าควรเปลี่ยนที่ตั้งหรือพิจารณาที่ตั้งสถานีใหม่ เพราะไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน และเป็นพื้นที่น้ำท่วมบ่อย เป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้างและมีผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม

3) ประเด็นที่โครงการควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

ประเด็นที่โครงการควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ ได้แก่

- (1) ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (เช่น การไหลของดิน สัตว์ป่า)
- (2) ควรดูแลสถานที่สำคัญต่างๆ เพราะพื้นที่เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ
- (3) ค่าชดเชยผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดิน และทรัพย์สินตามแนวโครงการ
- (4) การป้องกันและแก้ปัญหา น้ำท่วม และการระบายน้ำทั้งในระยะการก่อสร้างและในระยะดำเนินการ

4) ประโยชน์/ผลกระทบทางบวกที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากมีการดำเนินโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 80.5) คาดการณ์ว่าการดำเนินโครงการ จะช่วยส่งเสริมธุรกิจการค้า เศรษฐกิจ การลงทุน และการท่องเที่ยวของภาคใต้ฝั่งอันดามันและอำเภอไทย ช่วยให้การเดินทาง การขนส่งสินค้า และการคมนาคมมีความสะดวกสบายขึ้น และช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุ และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 19.5 ระบุว่าไม่เกิดประโยชน์

5) ผลกระทบทางลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากมีการดำเนินโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 76.6) คาดการณ์ว่าการดำเนินโครงการ จะส่งผลกระทบด้านลบโดยเฉพาะในการเวนคืนที่ดินของประชาชน และการแบ่งแยกชุมชนเนื่องจากแนวทางรถไฟ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การสูญเสียทรัพยากรป่าไม้ ป่าชายเลน เป็นต้น และผลกระทบด้านการระบายน้ำ การกีดขวางการไหลของน้ำ บริเวณเส้นทางรถไฟตัดผ่าน ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 23.4 ระบุว่าไม่เกิดผลกระทบ

6) ประโยชน์/ผลกระทบทางบวก เมื่อเปรียบเทียบกับผลกระทบทางลบ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 72.7) ระบุว่าการพัฒนาโครงการจะมีผลกระทบด้านบวกมากกว่าด้านลบ รองลงมาเห็นว่าผลกระทบด้านบวกและด้านลบพอ ๆ กัน มีสัดส่วนร้อยละ 14.1 ที่เหลืออีกร้อยละ 8.6 ระบุว่าไม่แน่ใจ และระบุว่าผลกระทบด้านลบมากกว่าด้านบวก ร้อยละ 4.7

7) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 89.8) เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ โดยให้เหตุผลว่าเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของชุมชน และเป็นทางเลือกในการเดินทาง ขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว ที่เหลืออีกร้อยละ 10.2 ระบุว่าไม่เห็นด้วยกับโครงการ โดยให้เหตุผลประกอบว่าบ้านเรือนและที่ดินถูกเวนคืน ไม่คุ้มทุนเนื่องจากเป็นแนวโครงการที่สร้างคู่ขนานกับถนนเพชรเกษม และสภาพพื้นที่แนวเส้นทางโครงการไม่เหมาะสม ทำให้เกิดน้ำท่วมได้ง่าย

8) โครงการที่จะพัฒนา/แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในบริเวณแนวเขตทางหรือพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 21.1 ระบุว่ามีการพัฒนาในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ ได้แก่

- โครงการท่องเที่ยวตามแหล่งประวัติศาสตร์
- โครงการอนุรักษ์ป่า
- โครงการป้องกันน้ำท่วม เช่น ขุดลอกคลอง เป็นต้น
- โครงการส่งเสริมการเกษตร

9) ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 71.1 ไม่มีข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ ส่วนอีกร้อยละ 26.6 มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

- (1) ควรเร่งการพัฒนาเพื่อเศรษฐกิจการขนส่งที่ดีขึ้น
- (2) ควรพิจารณาเส้นทางอื่นที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
- (3) ควรแจ้งชาวบ้านทุกครั้ง เพื่อให้ชาวบ้านเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจทุกครั้ง

(4) ควรดำเนินการ เนื่องจากส่งผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

(5) ควรดูเรื่องความคุ้มค่าในการลงทุนด้วย

ส่วนที่ 4 การประเมินความเข้าใจภายหลังการประชุม

1) ความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 75.8 มีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอในระดับดี-ดีมาก รองลงมา มีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอในระดับพอใช้ ร้อยละ 22.7 ที่เหลืออีกร้อยละ 1.5 ควรเพิ่มข้อมูลโครงการที่นำเสนอให้เข้าใจง่าย

2) การประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 78.1 เห็นว่าการประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 21.9 เห็นว่าการประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับพอใช้

3) ข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 74.2 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 22.7 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับพอใช้ อีกร้อยละ 3.1 ระบุว่าควรปรับปรุงข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุม

4) การชี้แจงและตอบข้อซักถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 76.6 เห็นว่าการชี้แจงและตอบข้อซักถามมีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 21.9 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับพอใช้ อีกร้อยละ 1.5 ระบุว่าควรปรับปรุงการชี้แจงและตอบข้อซักถาม

5) สื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 78.9 เห็นว่าสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์มีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 19.6 เห็นว่าสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์มีความชัดเจนในระดับพอใช้ อีกร้อยละ 1.5 ระบุว่าควรปรับปรุงสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์

6) สถานที่จัดประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 73.4 เห็นว่าสถานที่จัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 23.5 เห็นว่าสถานที่จัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับพอใช้ อีกร้อยละ 3.1 ระบุว่าควรปรับปรุงสถานที่จัดประชุม

7) ระยะเวลาในการจัดประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 77.6 เห็นว่าระยะเวลาในการจัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 21.1 เห็นว่าระยะเวลาในการจัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับพอใช้ ที่เหลืออีกร้อยละ 2.3 ระบุว่าควรเพิ่มระยะเวลาในการจัดประชุม

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 84.4 ไม่มีข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติม ส่วนอีกร้อยละ 15.6 แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- (1) ควรมีการประชาสัมพันธ์มากกว่านี้ เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบได้เข้าร่วมประชุมทุกคน
- (2) ควรจ่ายค่าเวรคืนในราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรมสำหรับผู้ที่ไม่ใช่เอกสารสิทธิ์
- (3) ควรออกแบบโครงการให้มีผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด
- (4) ควรพิจารณาที่ตั้งสถานีใหม่เพื่อความปลอดภัยของโครงการ

4.7.5 การประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง

การประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ได้ดำเนินการในพื้นที่ 2 จังหวัด ดังนี้

- พื้นที่จังหวัดชุมพร ในวันพฤหัสบดีที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุม พุดพิชญา โรงแรมนานาบุรี อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร
- พื้นที่จังหวัดระนอง ในวันศุกร์ที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุม เรืองราษฎร์ โรงแรมทินิตี แอท ระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

1) วัตถุประสงค์ของการประชุม

- (1) เพื่อชี้แจงผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม การออกแบบเบื้องต้นตามแนวเส้นทางของโครงการ และการออกแบบเบื้องต้นโครงสร้างพื้นฐาน และองค์ประกอบที่สำคัญของโครงการ
- (2) เพื่อชี้แจงผลการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมทั้งมาตรการในการจัดการกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
- (3) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมต่อผลการศึกษา และรวบรวมประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุมไปพิจารณาประกอบในการปรับปรุงร่างรายงานฉบับสุดท้ายให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

2) กลุ่มเป้าหมาย

ในการจัดประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็นนี้ ต้องการให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการได้รับทราบข้อมูลรายละเอียดของโครงการอย่างถูกต้อง รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะ ข้อวิตกกังวล ข้อห่วงใยของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และต้องการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้มีโอกาสในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นได้อย่างทั่วถึงและหลากหลายมุมมอง โดยพิจารณาตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม ในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2549) โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 7 กลุ่มหลัก

- (1) กลุ่มผู้รับผลกระทบ ได้แก่ คริวเรือน สถานประกอบการ และองค์กร/หน่วยงานที่มีบ้านเรือนอาคาร สถานที่ อยู่ในแนวเขตทางโครงการหรืออยู่บริเวณใกล้เคียง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมจากการพัฒนาโครงการ
- (2) หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
- (3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- (4) หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- (5) องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรอิสระด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ สถาบันการศึกษาในพื้นที่และในระดับอุดมศึกษา และนักวิชาการอิสระ
- (6) สื่อมวลชน
- (7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ

โดยจัดส่งจดหมายเชิญกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมประชุมในพื้นที่ 2 จังหวัด ทั้งสิ้น 495 คน ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.7.5-1

ตารางที่ 4.7.5-1 จำนวนกลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย

พื้นที่		กลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุม (คน)
จังหวัด	เขตปกครอง	
ชุมพร	อำเภอเมืองชุมพร อำเภอสวี อำเภอหลังสวน อำเภอท่าแซะ	279
	อำเภอทุ่งตะโก อำเภอพะโต๊ะ	
ระนอง	อำเภอเมืองระนอง อำเภอละอุ่น อำเภอกระบุรี	216
รวม		495

3) ผู้เข้าร่วมประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย ผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานในพื้นที่โครงการ หน่วยงานราชการ หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ภาคธุรกิจเอกชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ รวมทั้งสิ้น 202 คน ดังแสดงในตารางที่ 4.7.5-2

นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษาอีก 34 คน รวมเป็นผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 236 คน ส่วนบรรยายภาคการประชุมฯ แสดงดังรูปที่ 4.7.5-1 และรูปที่ 4.7.5-2

ตารางที่ 4.7.5-2 ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย

กลุ่มเป้าหมาย	จังหวัดชุมพร	จังหวัดระนอง	รวมผู้เข้าร่วมประชุม
1. หน่วยงานภาครัฐ : หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ	34	41	75
2. กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ			
สถาบันการศึกษา	6	10	16
สถานพยาบาล	-	2	2
ผู้รับผลกระทบจากโครงการ	-	-	-
3. นักการเมือง (ผู้บริหารและสมาชิกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)	16	16	32
4. ผู้ชุมชน ผู้นำทางศาสนา ผู้นำทางวิชาการ			
ผู้ชุมชน ผู้นำทางวิชาการ	6	8	14
ผู้นำทางศาสนา	1	2	3
5. เจ้าหน้าที่องค์กรพัฒนาภาคเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม	2	10	12
6. สื่อมวลชน	4	6	10
7. ประชาชนผู้สนใจอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	20	18	38
รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม	89	113	202



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
รองผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กล่าวรายงาน



นายชัยสิทธิ์ พานิชพงษ์
รองผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร
กล่าวเปิดการประชุม



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น

รูปที่ 4.7.5-1 บรรยากาศการประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมพุตพิชญ์ โรงแรมนาบuri
อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



คณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

รูปที่ 4.7.5-1 บรรยากาศการประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย
เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมพุทธรักษา โรงแรมนานาบุรี
อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร (ต่อ)



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
รองผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กล่าวรายงาน



นายพรเทพ ผ่องศรี
รองผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง
กล่าวเปิดการประชุม



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น

รูปที่ 4.7.5-2 บรรยายการประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย
เมื่อวันศุกร์ที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเรื่องราษฎร์
โรงแรมทินดี แอท ระนอง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ขณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

รูปที่ 4.7.5-2 บรรยากาศการประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย
เมื่อวันศุกร์ที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเรื่องราษฎร์
โรงแรมทินิตี แอท ระนอง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง (ต่อ)

4) สรุปผลการประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย

การดำเนินการประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมซักถามและแสดงความคิดเห็นในห้องประชุม และได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในแบบสอบถามภายหลังการประชุม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- (1) การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุมในการประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย ภายหลังจากที่บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอรายละเอียดโครงการ และได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถาม / แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 4.7.5-3 และตารางที่ 4.7.5-4

**ตารางที่ 4.7.5-3 คำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 พื้นที่จังหวัดชุมพร**

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของทีปรีक्षा
ด้านเศรษฐกิจและสังคม	
1. กรณีที่มีการเวนคืนที่ดิน หากเป็นพื้นที่ที่ชาวบ้านอาศัยอยู่มานาน ก่อนที่ป่าไม้จะประกาศ พรบ.จะมีมาตรการเยียวยาอย่างไร	1. ในการเวนคืนต่าง ๆ จะมีระเบียบและกฎหมายกำหนดอยู่แล้ว แต่โดยปกติทั่วไปจะมีคณะกรรมการระดับจังหวัด ซึ่งคณะกรรมการชุดนี้จะมีผู้ว่าราชการจังหวัดในแต่ละพื้นที่เป็นประธานและร่วมกำหนดราคาซื้อขาย ค่าต้นไม้ ค่ารื้อถอน ซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่เป็นผู้เข้าไปประเมินราคา ส่วนที่ดินหากเป็นพื้นที่ที่ไม่มีเอกสารสิทธิ จะมีค่าทดแทนอื่นให้ เช่น ค่าชดเชยเยียวยาตามมนุษยธรรม โดยจะมีรายละเอียดที่ชัดเจนในขั้นตอนการศึกษาในรายละเอียด (Detail design) ของโครงการต่อไป
2. ในพื้นที่บ้านนา หมู่ 10 ได้รับผลกระทบประมาณ 7 กิโลเมตร ซึ่งในการทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อยากให้เข้าไปชี้แจงและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในตำบลบ้านนา โดยเฉพาะพื้นที่ที่เป็นพื้นที่ที่ไม่มีเอกสารสิทธิ	2. ในขั้นตอนการทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะมีขั้นตอนรายละเอียดมากกว่านี้ ซึ่งจะได้นำไปชี้แจงและนำเสนอในพื้นที่ต่อไป
ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน	
1. โครงการมูลค่ากว่าสามหมื่นล้าน อยากทราบว่ามีความคุ้มค่า คุ้มค่าในการลงทุนหรือไม่	1. ในการก่อสร้างโครงการ หากมองในแง่การพัฒนาประเทศที่มีการพัฒนาไปเรื่อย ๆ ก็จะทำให้เกิดความคุ้มค่า มีประโยชน์ทางตรงกับประชาชน แต่ถ้ามองในแง่ของระบบสาธารณูปโภคของรัฐ เรื่องการขนส่ง ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัด ไม่ได้มองผลตอบแทนเป็นหลัก โครงการรถไฟฯ จึงเป็นโครงการที่ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนด้านการขนส่งในระยะยาว
2. จังหวัดชุมพรควรมีท่าเรือน้ำลึกชุมพรเกิดขึ้น เพราะในการขนส่งสินค้าไปต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น จีน เกาหลี มีระยะทางที่ใกล้กว่า ลดภาระค่าขนส่งได้ ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังอาจจะรับไม่ไหวทางด้านการขนส่ง เพราะประเทศมีการพัฒนามากขึ้นเรื่อย ๆ	2. จังหวัดชุมพรอาจจะมีการวางแผนงานและผลักดันให้มีการศึกษาและพัฒนาขึ้นได้ในอนาคต
3. ปัจจุบันกลุ่มอันดามันรับนักท่องเที่ยวเยอะมากจากระนองไปสตูล และมีแนวโน้มที่จะเข้ามาพึ่งงา ระนอง และชุมพรมากขึ้น โครงการเส้นทางรถไฟ	3. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม สำหรับการออกแบบเบื้องต้นของโครงการต่อไป

ตารางที่ 4.7.5-3 คำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 พื้นที่จังหวัดชุมพร (ต่อ)

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ชุมพร-ท่าเรือน้ำลิกระนอง จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวได้ดี หากมีการจัดการที่มีศักยภาพ</p> <p>ด้านวิศวกรรม</p> <p>1. แนวเส้นทางรถไฟจะลัดเลาะแนวเส้นทางรถไฟในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ประมาณเท่าไร</p> <p>2. การคำนวณค่าขนส่ง B/C ratio มีค่าต่ำไปหรือไม่ เนื่องจากท่าเรือขนส่งสินค้าของจังหวัดระนองรับส่งสินค้าจากอินเดียก็มีความลำบากอยู่แล้ว เพราะเป็นท่าเรือขนาดเล็ก ไม่เพียงพอต่อการให้บริการขนส่ง จึงอยากให้พัฒนาท่าเรือระนองด้วย</p>	<p>1. โครงการเส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลิกระนอง จะอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางรถไฟในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งปัจจุบันได้ปรับเป็นพื้นที่ทางหลวงหมายเลข 4 แล้วบางส่วน โดยแนวเส้นทางโครงการคาดว่าจะอยู่ใกล้เคียงในรัศมี 500 เมตร ถึง 1 กิโลเมตร โดยการวางแนวเส้นทาง ในขั้นตอนนี้เป็นเพียงแนวเส้นทางเบื้องต้น ยังสามารถปรับเปลี่ยนได้ในรัศมีที่ได้ศึกษาไว้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมในด้านต่าง ๆ ระหว่างที่ทำการศึกษารายละเอียดของโครงการ (Detail design)</p> <p>2. การพัฒนาท่าเรือนั้นต้องมีอย่างแน่นอน ซึ่งอาจจะต้องเวนคืนที่ดินรอบ ๆ ท่าเรือ เนื่องจากท่าเรือปัจจุบันเล็กเกินไป เข้าได้แค่เรือขนาดเล็ก การทำให้ท่าเรือมีขนาดใหญ่ขึ้น อาจต้องขุดลอกร่องน้ำ รักษาร่องน้ำด้วย โดยจะมีการศึกษาและพัฒนาต่อไปในอนาคต</p>

**ตารางที่ 4.7.5-4 คำถาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม
เมื่อวันศุกร์ที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 พื้นที่จังหวัดระนอง**

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ชี้แจงของที่ปรึกษา
<p><u>ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> งบประมาณในการลงทุนโครงการนี้ เป็นเงินทุนของประเทศไทย หรือเป็นเงินทุนจากต่างชาติ อยากให้รัฐบาลเข้ามาดูแลและส่งเสริมการท่องเที่ยวตามแนวชายฝั่งจังหวัดระนอง เพราะเป็นเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 	<ol style="list-style-type: none"> โครงการนี้ใช้เงินลงทุนของรัฐบาลประเทศไทย เนื่องจากเป็นโครงสร้างพื้นฐาน แต่อาจมีเอกชนบางส่วนเข้ามามีส่วนร่วมด้วยในการพัฒนาศักยภาพ แนวเส้นทางรถไฟจะผ่านป่าชายเลนของจังหวัดระนอง ซึ่งเป็นแนวเส้นทางที่เน้นส่งเสริมการท่องเที่ยวอยู่แล้ว
<p><u>ด้านสิ่งแวดล้อม</u></p> <ol style="list-style-type: none"> โครงการฯ มีมาตรการในการช่วยเหลือบ้านเรือนหรือพื้นที่ใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เช่น อาคารบ้านเรือนสูง 2-3 ชั้นที่อาจจะได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือนจากการขุด-เจาะของโครงการอย่างไร การศึกษาโครงการฯ มีการตรวจวัดมลพิษ อย่างไร 	<ol style="list-style-type: none"> โครงการฯ มีมาตรการป้องกัน แก้ไข ลดผลกระทบด้านต่างๆ ซึ่งหากบ้านเรือนที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณที่ก่อสร้าง ได้รับผลกระทบสามารถร้องเรียนไปยังผู้รับเหมาหรือเจ้าของโครงการได้ พร้อมทั้งถ่ายรูปก่อน-หลัง ของความเสียหายไว้ เพื่อเป็นหลักฐาน ในการขอรับเงินประกันฯ เพื่อชดเชยความเสียหายจากการก่อสร้างโครงการ โครงการได้ทำการศึกษาและตรวจวัดมลพิษทางอากาศ ทางน้ำ ทางเสียง ในพื้นที่ศึกษารัศมีข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการที่ได้ลากไว้ในเบื้องต้น
<p><u>ด้านเศรษฐกิจและสังคม</u></p> <ol style="list-style-type: none"> โครงการควรมีที่ตั้งศูนย์รองรับเรียนบริเวณพื้นที่โครงการ ตลอดเวลาในการดำเนินการต่างๆ ในกรณีที่ประชาชนได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ (ผู้รับเหมา) ควรระบุผู้รับผิดชอบให้ชัดเจน เพื่อสะดวกแก่ผู้ได้รับผลกระทบ มิใช่ผู้รับเหมาได้รับเงินไปแล้ว ก็ไม่รับผิดชอบกับการกระทำที่ส่งผลกระทบใดๆ ต่อประชาชนใกล้เคียง 	<ol style="list-style-type: none"> โครงการได้กำหนดจุดรองรับไว้ในมาตรการป้องกัน แก้ไขลดผลกระทบฯ เรียบร้อยแล้ว ในการก่อสร้างฯ ผู้รับเหมาจะต้องมีใบอนุญาตในการทำงาน หากการทำงานของผู้รับเหมาส่งผลกระทบต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียงหรือได้รับความเสียหาย ผู้ได้รับผลกระทบสามารถเข้ามาร้องเรียนร่วมกับผู้นำชุมชนได้ ซึ่งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการจะมีเบอร์โทรของผู้คุมงานก่อสร้างและเจ้าของโครงการระบุไว้ชัดเจนหากมีการดำเนินโครงการจะมีการปักหมุดเส้นทาง แนวเส้นทางยังสามารถปรับเปลี่ยนได้เล็กน้อย ทั้งนี้ก่อนการดำเนินการจะมีเจ้าหน้าที่มาสำรวจอย่างละเอียด ชาวบ้านจะรู้ว่าได้รับผลกระทบอะไรบ้าง และควรเตรียมตัวอย่างไร

ตารางที่ 4.7.5-4 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม
เมื่อวันศุกร์ที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 พื้นที่จังหวัดระนอง (ต่อ)

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ชี้แจงของที่ปรึกษา
3. ตรวจสอบรายละเอียดเกี่ยวกับบ้านเลขที่เจ้าของที่ดินที่ได้รับผลกระทบ และระบุว่าได้รับผลกระทบอย่างไร มูลค่าที่บาท แล้วส่งข้อมูลให้ทาง E-mail ด้วย	3. ในขั้นตอนการศึกษาออกแบบครั้งนี้ ยังไม่ทราบชัดเจนว่าพื้นที่หรืออาคารบ้านเรือนใดจะได้รับผลกระทบอย่างไร ต้องรอให้โครงการได้ขออนุมัติแล้วผ่าน กรม. ออก พ.ร.ฎ.เวนคืนก่อน ซึ่งในขั้นตอนนี้มีรายละเอียดเบื้องต้นลงในเว็บไซต์ของโครงการ (http://chumphon-ranongrailway.com/)
4. การเวนคืนบ้านเรือนและที่ดินทั้งกลุ่มผู้ที่มีเอกสารสิทธิ และไม่มีเอกสารสิทธินั้น ค่าชดเชยจะได้ไม่เท่ากัน จึงอยากให้คนในพื้นที่ที่ถูกเวนคืนได้มีโอกาสเข้าไปทำงาน หรือจัดหางานไว้ให้สำหรับประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการรถไฟ เพื่อเป็นการส่งเสริมด้านรายได้ที่ขาดหายไป	4. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมต่อไป

- (2) การแสดงความคิดเห็นจากแบบสอบถาม โดยการประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้ายนี้ ได้มีการรวบรวมความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งในการประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 202 คน มีผู้ตอบแบบสอบถามและส่งกลับ 137 ฉบับ (จังหวัดชุมพร 62 ฉบับ และจังหวัดระนอง 75 ฉบับ) คิดเป็นร้อยละ 67.8 ของผู้ร่วมประชุมทั้งหมด โดยผลการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามสามารถสรุปได้ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

- ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 65.0 และเป็นหญิงร้อยละ 35.0 ประกอบด้วยกลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 51-60 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.5 รองลงมา เป็นกลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 33.6 อายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 16.0 และอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 11.0 ส่วนกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มีสัดส่วนน้อยที่สุดที่ร้อยละ 2.9
- ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 43.0 รองลงมา เป็นกลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 28.5 ที่เหลือเป็นกลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับ ปวส./อนุปริญญา ร้อยละ 8.8 มัธยมศึกษาตอนปลายและระดับประถมศึกษา ร้อยละ 7.3 ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 5.1 และไม่มีผู้ที่ระดับการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษาหรือต่ำกว่า

- ผู้เข้าร่วมประชุมที่ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 62.8 มีอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ที่เหลือเป็นธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 12.4 เกษตรกร ร้อยละ 10.2 พนักงานเอกชน ร้อยละ 8.8 และรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 5.8
- ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้แทนจากหน่วยงานราชการภาครัฐ/ภาครัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 54.7 ที่เหลือเป็นกลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/นักการเมือง ร้อยละ 12.4 ภาครัฐกิจ/องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ร้อยละ 10.9 ผู้นำชุมชน ร้อยละ 9.5 ประชาชน/ผู้ประกอบการที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงโครงการ ร้อยละ 8.8 ศาสนสถาน 2.9 และสื่อมวลชน ร้อยละ 0.7

ส่วนที่ 2 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 76.7 เคยรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมาก่อน เข้าประชุม โดยแหล่งข้อมูลข่าวสารที่สำคัญ ได้แก่ เอกสารที่ส่งให้พร้อมหนังสือเชิญประชุม (ร้อยละ 60.6) นอกจากนี้ก็ทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ส่วนราชการ (ร้อยละ 8.8) เว็บไซต์โครงการ www.chumphon-ranongrailway.com (ร้อยละ 7.3) เจ้าหน้าที่โครงการ/คณะที่ปรึกษาและกำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน (ร้อยละ 6.6) ประกาศบอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานราชการ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ร้อยละ 2.9) วิทยุชุมชน/การประกาศเสียงตามสายในหมู่บ้าน/ชุมชน (ร้อยละ 2.2) และเพื่อนบ้าน/การประชุมครั้งก่อน (ร้อยละ 1.5)

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อผลการศึกษาของโครงการ

1) ความคิดเห็นต่อการออกแบบแนวเส้นทางรถไฟและรูปแบบสถานีผู้โดยสาร

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 89.8) เห็นว่ารูปแบบโครงการที่ได้รับการคัดเลือกมีความเหมาะสม โดยระบุว่ามีความจำเป็นและเหมาะสมทั้งรูปแบบและเส้นทาง เป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและเป็นเส้นทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน มีเพียงอีกร้อยละ 10.2 ระบุว่าไม่เหมาะสม พร้อมทั้งให้เหตุผล/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่าไม่ทราบรายละเอียดมาก่อนและยังไม่เห็นด้วยกับรูปแบบ รายละเอียดเส้นทางโครงการ

2) ประเด็นที่โครงการควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

ประเด็นที่โครงการควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ ได้แก่

- (1) ถนนและเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะในช่วงก่อสร้าง
- (2) ความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน
- (3) การระบายน้ำ คูคลองน้ำท่วม
- (4) ด้านสิ่งแวดล้อม
- (5) เอกสารสิทธิและการเวนคืนที่ดิน
- (6) การผสมผสานอัตลักษณ์ชุมชนต่างๆ กับรูปแบบและเส้นทางรถไฟ
- (7) ความคุ้นเคยด้านเศรษฐศาสตร์
- (8) พื้นที่อ่อนไหว (โบราณสถาน)

3) ประโยชน์/ผลกระทบทางบวกที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากมีการดำเนินโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 83.2) คาดการณ์ว่าการดำเนินโครงการ จะช่วยให้เกิดผลประโยชน์/ผลกระทบทางบวก โดยเฉพาะการเดินทาง การขนส่งสินค้า และการคมนาคมมีความสะดวกสบายขึ้นช่วยส่งเสริมธุรกิจการค้า เศรษฐกิจ การลงทุน และการท่องเที่ยวของภาคใต้ฝั่งอันดามันและอ่าวไทย และลดปัญหาการจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุ และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 16.8 ระบุว่าไม่เกิดประโยชน์

4) ผลกระทบทางลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากมีการดำเนินโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 74.5) คาดการณ์ว่าการดำเนินโครงการ จะส่งผลกระทบต่อด้านลบ โดยเฉพาะผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การสูญเสียทรัพยากรป่าไม้ ป่าชายเลน เป็นต้น ผลกระทบในการเวนคืนที่ดินของประชาชน และการแบ่งแยกชุมชนเนื่องจากแนวทางรถไฟ และผลกระทบด้านการระบายน้ำ การกีดขวางการไหลของน้ำ บริเวณเส้นทางรถไฟตัดผ่าน ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 25.5 ระบุว่าไม่เกิดผลกระทบ

5) ประโยชน์/ผลกระทบทางบวก เมื่อเปรียบเทียบกับผลกระทบทางลบ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 71.6) ระบุว่าการพัฒนาโครงการจะมีผลกระทบด้านบวกมากกว่าด้านลบ เห็นว่าผลกระทบด้านบวกและด้านลบพอๆกันมีสัดส่วนร้อยละ 7.5 ผลกระทบด้านลบมากกว่าด้านบวกร้อยละ 3.0 ที่เหลืออีกร้อยละ 17.9 ระบุว่าไม่แน่ใจ

6) ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 94.2) เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ โดยให้เหตุผลว่าช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน ด้านการท่องเที่ยว และด้านการคมนาคมขนส่ง ส่วนผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ (ร้อยละ 5.8) โดยระบุเหตุผลประกอบว่า เป็นผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน และโครงการส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

7) ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 58.4 ไม่มีข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ ส่วนอีกร้อยละ 41.6 แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- (1) ควรส่งเสริมให้เกิดธุรกิจท่องเที่ยวในชุมชน
- (2) ควรเน้นความสำคัญด้านเศรษฐกิจ การจ้างงาน และการสร้างรายได้ให้กับท้องถิ่น/ชุมชน
- (3) ควรให้ความสำคัญกับมิติของสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศ และสัตว์ป่า
- (4) ควรเน้นงานด้านการประชาสัมพันธ์ให้มาก เพื่อให้ประชาชนรับรู้ข่าวสารข้อมูลอย่างทั่วถึง
- (5) ควรให้ความสำคัญกับประเด็นความโปร่งใสในการบริหารจัดการ ทั้งในระยะดำเนินการและก่อสร้าง

(6) ควรให้ความสำคัญกับผู้ได้รับผลกระทบทางตรง โดยเฉพาะประเด็นการโยกย้ายเวนคืนที่ดิน ตลอดจนเอกสารสิทธิในการครอบครองที่ดินทุกรูปแบบ

(7) ควรให้ความสำคัญกับแนวทาง/วิธีการในการซ่อมแซมบำรุงรักษาส่งก่อสร้างหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ

(8) ควรให้ความสำคัญกับวิถีชีวิต อัตลักษณ์ชุมชน ตลอดจนการนำรูปแบบสถาปัตยกรรมท้องถิ่นไปประยุกต์เป็นส่วนหนึ่งของรูปแบบการก่อสร้าง

ส่วนที่ 4 การประเมินความเข้าใจภายหลังการประชุม

1) การประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 96.3 เห็นว่าการประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับดี-ดีมาก อีกร้อยละ 3.7 เห็นว่าการประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับพอใช้

2) ข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 92.7 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก และร้อยละ 6.6 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับพอใช้ และ ร้อยละ 0.7 เห็นว่าควรปรับปรุงข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุม

3) การชี้แจงและตอบข้อซักถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 88.3 เห็นว่าการชี้แจงและตอบข้อซักถามมีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 11.0 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับพอใช้ และ ร้อยละ 0.7 ควรปรับปรุงการชี้แจงและตอบข้อซักถาม

4) ความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 83.2 มีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอในระดับดี-ดีมาก รองลงมา มีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอในระดับพอใช้ ร้อยละ 16.8

5) สื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 91.3 เห็นว่าสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์มีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 8.7 เห็นว่าสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์มีความชัดเจนในระดับพอใช้

6) สถานที่จัดประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 95.2 เห็นว่าสถานที่จัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 4.4 เห็นว่าสถานที่จัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับพอใช้

7) ระยะเวลาในการจัดประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 92.0 เห็นว่าระยะเวลาในการจัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับดี-ดีมาก ร้อยละ 8.0 เห็นว่าระยะเวลาในการจัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับพอใช้

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติม

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 93.4 ไม่มีข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติม ส่วนอีกร้อยละ 6.6 แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- (1) ควรจัดประชุมเฉพาะกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง
- (2) ควรเร่งดำเนินการก่อสร้าง
- (3) ควรกระชับเนื้อหาในการนำเสนอและเพิ่มเวลาในการแสดงความคิดเห็น

4.8 ผลการดำเนินการประชาสัมพันธ์

การประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง จะช่วยให้ประชาชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสาธารณชนโดยทั่วไปมีความรู้ ความเข้าใจในโครงการ และมีความพร้อมในการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการในลำดับต่อไป ทั้งนี้ในช่วงที่ผ่านมาที่ปรึกษาได้ดำเนินการการจัดเตรียมสื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน ดังแสดงในรูปที่ 4.8-1 โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

4.8.1 สื่อสิ่งพิมพ์

- 1) เอกสารข้อเท็จจริง (Fact Sheet) ฉบับที่ 1 เพื่อใช้ในการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ประกอบด้วยเนื้อหา ได้แก่ เหตุผลความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ ประโยชน์ของโครงการ ขั้นตอนการศึกษาโครงการ ระยะเวลา/แผนการศึกษาโครงการ และแผนที่แนวเส้นทางโครงการโดยสังเขปและแนวทางเลือกเบื้องต้น ในการศึกษาจำนวน 500 ฉบับ โดยดำเนินการเผยแพร่ในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ และการเข้าพบเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการระดับอำเภอ
- 2) แผ่นพับ หรือ โบรชัวร์ ฉบับที่ 1 เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารโครงการในรูปแบบที่สวยงาม ใช้เผยแพร่แจกกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ และในการดำเนินกิจกรรมการประชุมปฐมนิเทศโครงการการเข้าพบเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการระดับอำเภอ และติดประกาศประชาสัมพันธ์โครงการในพื้นที่ศึกษา จำนวน 2,500 ฉบับ โดยเป็นแผ่นพับสี่ ประกอบด้วยเนื้อหา ได้แก่ เหตุผลความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจและสังคมที่จะเกิดจากการพัฒนาโครงการขั้นตอนการศึกษาโครงการระยะเวลา/แผนการศึกษาโครงการ และแผนที่แนวเส้นทางโครงการโดยสรุป
- 3) แผ่นพับ หรือ โบรชัวร์ ฉบับที่ 2 เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารโครงการในรูปแบบที่สวยงาม ใช้เผยแพร่แจกกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ และในการดำเนินกิจกรรมการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 และ ครั้งที่ 2 และติดประกาศประชาสัมพันธ์โครงการในพื้นที่ศึกษา จำนวน 2,500 ฉบับ โดยเป็นแผ่นพับสี่ ประกอบด้วยเนื้อหา ได้แก่ เหตุผลความจำเป็น

ของโครงการวัตถุประสงค์ของโครงการประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจและสังคมที่จะเกิดจากการพัฒนาโครงการ แนวทางเลือกของโครงการ รวมทั้งสรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ ตำแหน่งและที่ตั้งสถานีของโครงการโดยสรุป

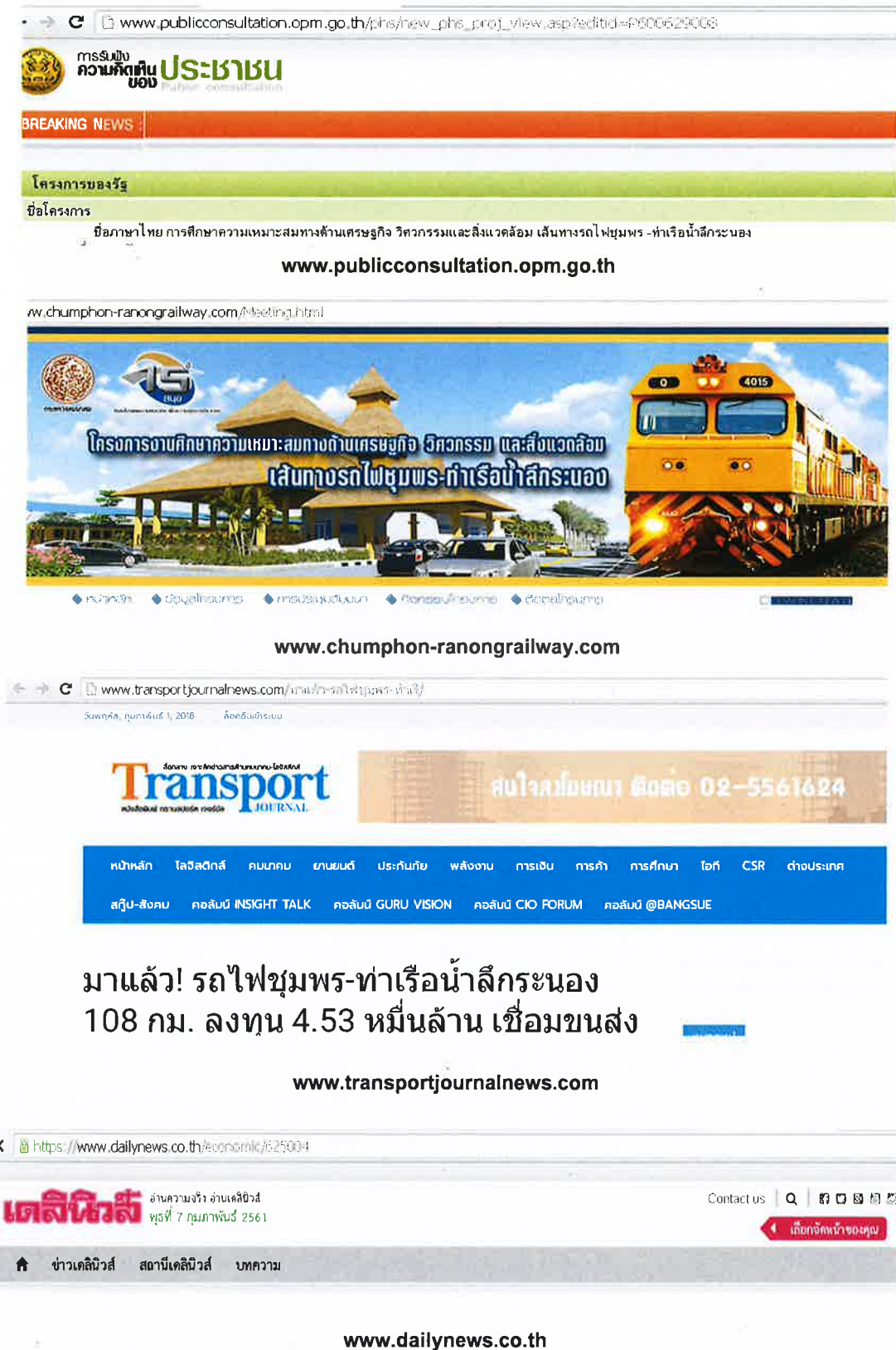
- 4) **แผ่นพับ หรือ โบรชัวร์ ฉบับที่ 3** เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารโครงการในรูปแบบที่สวยงาม ใช้เผยแพร่แจกกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ และในการดำเนินกิจกรรมการประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย และติดประกาศประชาสัมพันธ์โครงการในพื้นที่ศึกษา จำนวน 2,500 ฉบับ โดยเป็นแผ่นพับสี่ ประกอบด้วยเนื้อหา ได้แก่ เหตุผลความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ การออกแบบแก้ไขจุดตัดทางรถไฟ ความคุ้มค่าและเหมาะสมของโครงการ และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมโดยสรุป

4.8.2 สื่อนิทรรศการ

- 1) **สื่อนิทรรศการชุดที่ 1** เพื่อใช้ในการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และจัดแสดงประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ประกอบด้วยเนื้อหา ได้แก่ เหตุผลความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ ประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจและสังคมที่จะเกิดจากการพัฒนาโครงการ ขั้นตอนการศึกษาโครงการ ระยะเวลา/แผนการศึกษาโครงการ และแผนที่แนวเส้นทางโครงการโดยสังเขป
- 2) **สื่อนิทรรศการชุดที่ 2** เพื่อใช้ในการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และจัดแสดงประกอบการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น ประกอบด้วยเนื้อหา ได้แก่ เหตุผลความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ แนวเส้นทางเลือกของโครงการ ผลการสรุปผลการคัดเลือกของโครงการ รูปแบบและแนวคิดเบื้องต้นของโครงการโดยสังเขป
- 3) **สื่อนิทรรศการชุดที่ 3** เพื่อใช้ในการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และจัดแสดงประกอบการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร และการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 2 ประกอบด้วยเนื้อหา ได้แก่ เหตุผลความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ แนวเส้นทางเลือกของโครงการ ผลการสรุปผลการคัดเลือกของโครงการ รูปแบบและแนวคิดเบื้องต้นของโครงการ พร้อมทั้งจุดตัดทางรถไฟโดยสังเขป
- 4) **สื่อนิทรรศการชุดที่ 4** เพื่อใช้ในการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และจัดแสดงประกอบการประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย ประกอบด้วยเนื้อหา ได้แก่ เหตุผลความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ ความคุ้มค่าและการลงทุน การออกแบบเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมโดยสังเขป

4.8.3 สื่ออิเล็กทรอนิกส์

เว็บไซต์โครงการ : เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสาร เป็นการประชาสัมพันธ์โครงการไปสู่สาธารณชนในวงกว้าง ประกอบด้วยข้อมูลที่นำเสนอ ได้แก่ ความเป็นมาของโครงการ ข้อมูลทั่วไปของโครงการ เพื่อให้ข้อมูลภาพรวมของโครงการ ความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าในด้านต่างๆ ของโครงการ ข่าวประชาสัมพันธ์ เพื่อแจ้งข่าวสาร ข้อมูลการดำเนินโครงการและการจัดประชุมต่างๆ การตั้งคำถาม เพื่อเสนอคำตอบของประเด็นคำถามที่เป็นที่สนใจ ข้อร้องเรียน-ข้อเสนอแนะ เพื่อเป็นช่องทางในการติดต่อสื่อสาร รับฟังความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมาย และสาธารณชนทั่วไปเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ เว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง เชื่อมโยงเว็บไซต์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา สถานที่ติดต่อและเบอร์โทรศัพท์ (www.chumphon-ranongrailway.com) ซึ่งในการประชุมแต่ละครั้งจะมีสื่อมวลชนนำข้อมูลของโครงการไปลงหนังสือพิมพ์ และเว็บไซต์ ดังแสดงในรูปที่ 4.8.3-1



รูปที่ 4.8.3-1 การประชาสัมพันธ์โดยสื่อต่าง ๆ

www.transportjournalnews.com/มาแล้ว! รถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลึกกระนอง

หน้าหลัก โลจิสติกส์ คมนาคม ยานยนต์ ประกันภัย พลังงาน การเงิน การค้า การศึกษา ไอที CSR

ต่างประเทศ สกู๊ป-สังคม คอลัมน์ INSIGHT TALK คอลัมน์ GURU VISION คอลัมน์ CIO FORUM คอลัมน์ @BANGSUE

มาแล้ว! รถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลึกกระนอง 108 กม. ลงทุน 4.53 หมื่นล้าน เชื่อมขนส่งอ่าวไทย-อันดามัน

ฉบับที่ 1, 2018

17 0



สนข.หยุดเสียงชาวชุมพร เส้นทางรถไฟชุมพร-ทะเลน้ำลึกกระนอง ระยะทาง 108 กม. วงเงินลงทุน 45,300 ล้านบาท เร่งสรุปผลภายใน ก.พ.นี้ ก่อนส่งเรื่องให้คมนาคม เพื่อส่งไม้ต่อ รฟท. เข้าสู่กระบวนการต่อไป คาดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจอยู่ที่ 12.2% ด้าน "พ่อเมืองชุมพร" คาดจุดไว้นักท่องเที่ยว-ดันรายได้ทางเศรษฐกิจโต

นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. เปิดเผยว่า สนข. ได้จัดประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย โครงการการศึกษาความเหมาะสมทางด้านการเศรษฐกิจวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลึกกระนอง โดยที่ปรึกษาโครงการฯ ได้นำเสนอผลการศึกษาออกแบบเบื้องต้นตามแนวเส้นทางของโครงการ และโครงสร้างพื้นฐาน โดยโครงการรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลึกกระนอง ซึ่งเป็นรถไฟทางเดี่ยว มีระยะทาง 108 กม. เส้นทางหลัก 103 กม. และเส้นทางแยกเข้าสู่ตัวเมืองระนอง 5 กม. เบื้องต้นมี 9 สถานี ได้แก่ สถานีชุมพร สถานีบ้านนา สถานีวังใหม่ สถานีปากจั่น สถานีกระบุรี สถานีบางใหญ่ สถานีละอุ่น สถานีท่าเรือน้ำลึกกระนอง และสถานีระนอง

นางวิไลรัตน์ กล่าวอีกว่า โดยใช้เงินลงทุนเบื้องต้น 45,300 ล้านบาท แบ่งเป็น 3 ช่วง คือ 1 ช่วงก่อนก่อสร้าง ค่าสำรวจและออกแบบ วงเงิน 300 ล้านบาท 2 ช่วงระหว่างก่อสร้าง ค่าเวนคืนที่ดิน งานโยธา และงานระบบราง วงเงิน 31,000 ล้านบาท และ 3 ช่วงเปิดให้บริการเดินรถ 30 ปี ค่าจัดหาขบวนรถไฟ และค่าบำรุงรักษา วงเงิน 14,000 ล้านบาท ส่วนด้านผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) จะอยู่ที่ 12.20% สำหรับปริมาณคาดการณ์ผู้โดยสารในปีแรกที่เปิดให้บริการจะอยู่ที่ราว 5,724 คนต่อปี และจะเพิ่มเป็นจำนวน 11,710 คนต่อปีภายในระยะเวลา 30 ปีหลังจากเปิดให้บริการ คิดเป็นปริมาณการเติบโตราว 100% หรือคิดเป็น 28% ต่อระยะเวลา 10 ปี

ทั้งนี้ ในส่วนด้านปริมาณการขนส่งสินค้าในปีแรกที่เปิดบริการจะมีปริมาณสินค้าเข้า-ส่งออกราว 33,116 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี และจะเพิ่มเป็น 85,502 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี คิดเป็นปริมาณการเติบโตราว

หมวดหมู่

- Lifestyle
- Society Update
- The Library
- ข่าว CSR
- ข่าวกระแสสายวัน
- ข่าวการค้า
- ข่าวการศึกษา
- ข่าวการเงิน
- ข่าวคมนาคม
- ข่าวต่างประเทศ
- ข่าวนวัตกรรม
- ข่าวประกันภัย
- ข่าวพลังงาน
- ข่าวพาหุผิว
- ข่าวยานยนต์
- ข่าวโลจิสติกส์

คอลัมน์ @Bangsue

คอลัมน์ CIO Forum

คอลัมน์ Guru Vision

คอลัมน์ Insight Talk

บทความพิเศษ

สกู๊ป-สังคม

ไม่มีหมวดหมู่

เรื่องล่าสุด

มาแล้ว! รถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลึกกระนอง 108 กม. ลงทุน 4.53 หมื่นล้าน เชื่อมขนส่งอ่าวไทย-อันดามัน

กษ.สนองนโยบายรัฐ หนุนใช้ "ยางพารา" สกัดถนน 1,340 โครงการ 20,262 คันในปี

บวกพร้อมรับมือตรุษจีน 61 คาดเที่ยวบินไทยเกิดอุบัติเหตุ 37 เที่ยวบิน/วัน

'เกร็บ' ตอบรับผลศึกษา TDRI พร้อมเข้าร่วมขับเคลื่อนระบบขนส่งของประเทศ

'สนข.' ศึกษาลงทุน 32 พันล้าน ยกระดับเชื่อมเมียนมา-ไทย-สปป.ลาว

รายละเอียดข้อมูลโครงการที่ลงเว็บไซต์ (www.transportjournalnews.com)

รูปที่ 4.8-3-1 การประชาสัมพันธ์โดยสื่อต่าง ๆ

ทั้งนี้ ในส่วนด้านปริมาณการขนส่งสินค้าในปีแรกที่เปิดบริการจะมีปริมาณสินค้าเข้า-ส่งออกราว 33,116 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี และจะเพิ่มเป็น 85,502 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี คิดเป็นปริมาณการเติบโตราว 158% หรือคิดเป็น 53% ต่อระยะเวลา 10 ปี แบ่งเป็นสินค้าเข้าทั่วไป อาทิ เหล็ก สินค้าเกษตร สินค้าบริโภค สินค้ากลุ่มก่อสร้างและสินค้าอุตสาหกรรม โดยหลังจากนี้ที่ปรึกษาจะรายงานฉบับสมบูรณ์ให้ สบข. ภายในปลายเดือน ก.พ. 2561 ก่อนที่ สบข. นำเสนอให้กระทรวงคมนาคมทราบ เพื่อบอกให้การ รถไฟแห่งประเทศไทย หรือ รฟท. ไปศึกษารายละเอียดออกแบบโครงการ จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA กำหนดพื้นที่เวนคืนและดำเนินการก่อสร้างต่อไป



ด้านนายชัยสิทธิ์ พานิชพงศ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร กล่าวว่า การขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ทางรถไฟเป็นการขนส่งที่ปลอดภัยและคุ้มค่าสูงสุดรองจากการขนส่งทางเรือ ประกอบกับนโยบายของ ภาครัฐส่งเสริมพัฒนาภาคนี้มาตั้งแต่ต้น การขนส่งสินค้าทางรถไฟทางคู่ ช่วง ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร และพัฒนาโครงข่ายคมนาคมหลากหลาย เพื่อให้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการดังกล่าว ทำให้ชุมพรเป็นจังหวัดศูนย์กลางของการคมนาคม ทั้ง เรือ บก อากาศ และการรถไฟใต้ดินอนาคต รองจากสุราษฎร์ธานี เนื่องจากชุมพรมีการแปรรูปสินค้า เกษตรและสถานที่ท่องเที่ยวหลากหลาย ที่ทำให้ประชาชนและเส้นทางรถไฟดังกล่าวเป็นจุดดึงดูดให้นัก ท่องเที่ยว นักเดินทาง การค้าขาย ขยายธุรกิจและนับเป็นบริการภาครัฐ

ทั้งนี้ เป็นอีกเส้นทางหนึ่งเชื่อมต่อกับอันดามัน และอำเภอไทย รวมทั้งน่าจะเป็นเส้นทางเพิ่มการขนส่ง สินค้าในคาบสมุทรมอญ นอกจากนี้เป็นเส้นทางจุดสนใจของนักท่องเที่ยวกลุ่ม เพราะแนวเส้นทางผ่าน ธรรมชาติที่สวยงามมาก ทั้งภูเขา และริมทะเล ตลอดจนเพิ่มรายได้ทางด้านเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม ชาว ชุมพรมีความคาดหวังและต้องการโครงการดังกล่าว เพื่อความสะดวก และเพิ่มคุณค่าของจังหวัด ชุมพรได้ในอนาคต

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า สำหรับจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณพื้นที่ทางใต้ของสถานีรถไฟชุมพร 3 กม. และ อยู่ด้านเหนือของสถานีรถไฟแสงแดด 1 กม. จากนั้นแนวเส้นทางรถไฟจะโค้งออกจากรailwayได้เดิม มุ่งไปทางด้านทิศตะวันตกตัดผ่านทางหลวงหมายเลข ๓๖3009 และทางหลวงหมายเลข 41 มุ่งต่อไป ทางทิศตะวันตกและขนานกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ผ่านพื้นที่เขต ต.ขุนกระทิง ต.บ้านนา ต.วังใหม่ อ.เมือง จ.ชุมพร และผ่าน ต. อ.ป.ร. ต.ปากอัน อ.กระบุรี จ.ระนอง ซึ่งสภาพพื้นที่ บริเวณนี้เป็นพื้นที่ราบลุ่มเนินเขาบางส่วน โดยเฉพาะรอยต่อระหว่าง จ.ชุมพรกับ จ.ระนองซึ่งเป็นเทือก เขาสูง และมีชุมชนเกาะอยู่ตามแนวถนนเพชรเกษม

ต่อจากนั้นแนวเส้นทางมุ่งลงทางทิศใต้และขนานไปกับถนนเพชรเกษม ด้านฝั่งตะวันออกผ่านพื้นที่ ต.มะรุ ต.น้ำจืด อ.กระบุรี จ.ระนอง แนวเส้นทางยังมุ่งลงทางทิศใต้ขนานกับถนนเพชรเกษม แต่ สลับมาอยู่ด้านตะวันตก ผ่านพื้นที่ ต.ลำเลียง ต.บางใหญ่ อ.กระบุรี และ ต.บางแก้ว ต.บางพระใต้ อ.ละอุ่น ต.ทรายแดง ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง มีสภาพพื้นที่เป็นป่าชายเลน สลับกับเนินเขาและตัดผ่าน คลองสำคัญ เช่น คลองลำเลียง คลองละอุ่น มีชุมชนอยู่ตามถนนเพชรเกษมและถนนสายรองในพื้นที่ ไปสิ้นสุดโครงการบริเวณท่าเรือน้ำลึกกระนอง รวมระยะทาง 103 กม.

มาแล้ว! รถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลึกกระนอง 101 ลงทุน 4.53 หมื่นล้าน เชื่อมขนส่งอ่าวไทย-อันดามัน

ทช. สนองนโยบายรัฐ หนุนใช้ "ยางพารา" สกัดถนน 1,340 โครงการ 20,262 ต้นในปี

บวกพร้อมรับมือตรุษจีน 61 คาดเที่ยวบินใดถูกตัดออก 1 เที่ยวบินเพิ่ม 37 เที่ยวบิน

'แกร็บ' ตอบรับผลศึกษา TDR! พร้อมเข้าร่วมขับเคลื่อนระบบขนส่งของประเทศ

'สบข.' ผุดแผนลงทุน 3.2 พันล้าน ยกกระดับเชื่อมเมียนมา-ไทย-สปป.ลาว

จัดตั้งศูนย์บ่มเพาะฯ Start Up complex เชียงใหม่ ยกกระดับสินค้าสู่ตลาดไฮเอนด์

ปีโอไอหรือ "หอการค้าต่างประเทศไทย" "สมาธิกรรมา" จู่โจมธุรกิจจีน

เปิดฉาก "BMF 2018" กระเทียม! กลางกรุง 1 ใหญ่ลง 1 กวรวรร

บางจากฯ เปิดตัว FURIO น้ำมันหล่อลื่นเกรดพรีเมียม สุดอดทนแรงจลจลจลจล ปกป้องที่สุด

ไฟเขียว! ขึ้นค่าโดยสาร MRT 1 บาท 3 สถานีมาแล้ว! รถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลึกกระนอง 101 ลงทุน 4.53 หมื่นล้าน เชื่อมขนส่งอ่าวไทย-อันดามัน

ทช. สนองนโยบายรัฐ หนุนใช้ "ยางพารา" สกัดถนน 1,340 โครงการ 20,262 ต้นในปี

บวกพร้อมรับมือตรุษจีน 61 คาดเที่ยวบินใดถูกตัดออก 1 เที่ยวบินเพิ่ม 37 เที่ยวบิน

'แกร็บ' ตอบรับผลศึกษา TDR! พร้อมเข้าร่วมขับเคลื่อนระบบขนส่งของประเทศ

'สบข.' ผุดแผนลงทุน 3.2 พันล้าน ยกกระดับเชื่อมเมียนมา-ไทย-สปป.ลาว

จัดตั้งศูนย์บ่มเพาะฯ Start Up complex เชียงใหม่ ยกกระดับสินค้าสู่ตลาดไฮเอนด์

ปีโอไอหรือ "หอการค้าต่างประเทศไทย" "สมาธิกรรมา" จู่โจมธุรกิจจีน

เปิดฉาก "BMF 2018" กระเทียม! กลางกรุง 1 ใหญ่ลง 1 กวรวรร

บางจากฯ เปิดตัว FURIO น้ำมันหล่อลื่นเกรดพรีเมียม สุดอดทนแรงจลจลจลจล ปกป้องที่สุด

ทช. สนองนโยบายรัฐ หนุนใช้ "ยางพารา" สกัดถนน 1,340 โครงการ 20,262 ต้นในปี

บวกพร้อมรับมือตรุษจีน 61 คาดเที่ยวบินใดถูกตัดออก 1 เที่ยวบินเพิ่ม 37 เที่ยวบิน

รายละเอียดข้อมูลโครงการที่ลงเว็บไซต์ (www.transportjournalnews.com) (ต่อ)

รูปที่ 4.8.3-1 การประชาสัมพันธ์โดยสื่อต่าง ๆ (ต่อ)

https://www.dailynews.co.th/economic/625004

เดลินิวส์

อ่านความจริง อ่านเคล็ดลับ
พุธที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561

Contact us | 🔍 📞 📧 📺 📱

เลือกฉบับเช้าของคุณ

ข่าวเดลินิวส์ สถานีเดลินิวส์ บทความ

ขบวนรถไฟขบวนใหม่ ขุมพร-ท่าเรือน้ำลึก

โครงการรถไฟขุมพร-ท่าเรือน้ำลึกของฉก. ขว.ระนอง-ชุมพรเดิมที่ ข.ท่าให้ขบวนมีความเจริญ มีงานทำ แอบรินไม่
คุ้มทุน ฟังสิ่งแวดล้อม ยื่นขอคืนที่ดิน ข.ความขัดแย้งกัน จะได้เริ่มควหาที่อยู่ใหม่

ศุกร์ที่ 2 กุมภาพันธ์ 2561 เวลา 13.30 น.



ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เมื่อวันที่ 2 ก.พ. ที่โรงแรมดิอีโคโนมิค อำเภอระนอง อ.เมือง จ.ระนอง นายพรเทพ ผ่องศรี รองผู้ว่าราชการ
จังหวัดระนอง พร้อมนางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
ร่วมเป็นประธานเปิดการประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษา และรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้ายโครงการศึกษา
ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟขุมพร-ท่าเรือน้ำลึกระนอง โดยผู้แทนจาก
หน่วยงานภาครัฐ เอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนร่วมสัมมนา



นางวิไลรัตน์ เปิดเผยว่า การสัมมนาครั้งนี้เพื่อศึกษาได้แก่แผนออกแบบโครงการรถไฟขุมพร-ท่าเรือน้ำลึก
ระนอง ซึ่งเป็นรถไฟรางเดี่ยว มีระยะทาง 108 กม. เบื้องต้นมี 9 สถานี ได้แก่ สถานีชุมพรระนอง สถานีบ้านนา สถานีวังใหม่
สถานีปากน้ำ สถานีกระบุรี สถานีบางใหญ่ สถานีละอุ่น สถานีท่าเรือน้ำลึกระนอง และสถานีระนอง โดยจุดเริ่มต้นเป็นแนว
เส้นทางบริเวณพื้นที่ทางใต้ของสถานีรถไฟชุมพร จากนั้นมุ่งไปทางด้านทิศตะวันตกตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 3009
มุ่งต่อไปทางทิศตะวันตกและขนานกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ผ่านพื้นที่เขต ต.ชุมพรระนอง ต.บ้านนา ต.วัง
ใหม่ อ.เมือง จ.ชุมพร และผ่าน ต.จ.ป. ต.ปากน้ำ อ.กระบุรี จ.ระนอง จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งลงทางทิศใต้และขนานไปกับ
ถนนเพชรเกษม ด้านฝั่งตะวันออกผ่านพื้นที่ ต.มณี ต.น้ำจืด ต.น้ำจืด อ.กระบุรี จ.ระนอง แนวเส้นทางยังมุ่งลงทางทิศ
ใต้ขนานกับถนนเพชรเกษม แต่เปลี่ยนมาอยู่ด้านตะวันตก ผ่านพื้นที่ ต.ลำเลียง ต.บางใหญ่ อ.กระบุรี และ ต.บางแก้ว ต.บาง
พระใต้ อ.ละอุ่น ต.ทรายแดง ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง มีสถานีที่เป็นป้ายขายเลน สลับกับเป็นเขาและตัดผ่านคลอง
สำคัญ เช่น คลองลำเลียง คลองละอุ่นและสิ้นสุดโครงการบริเวณท่าเรือน้ำลึกระนอง รวมระยะทาง 103 กม.

รายละเอียดข้อมูลโครงการที่ลงเว็บไซต์ (www.dailynews.co.th) (ต่อ)

รูปที่ 4.8.3-1 การประชาสัมพันธ์โดยสื่อต่าง ๆ (ต่อ)

คำสำคัญ

ระนอง ประชาชน รับฟังความคิดเห็น ขุมพร-
ท่าเรือน้ำลึก สนข. นวัตกรรมขนส่ง เดลินิวส์

บล็อก : 101

f 99 t 1 g+

ข่าวเด่นในภาคเศรษฐกิจ

ตรวจหาหวัด 1
กุมภาพันธ์ 2561

ได้ใช้แล้วทางเชื่อมพื้นป่า
แห่งแรก

แก้ปัญหาวอลแรงงานเข้า
ชายเกินราคาทุก 1 -

"นกสกล" เล็งเปิดบินไปนา
ระนอง ย.นี้

ทุนคิดเฉลี่ยไทยลงต่ำสุด
ในรอบ 3 ปี 8 เดือน

ดูทั้งหมด

LAZADA คลังเกม

-29%	📱 iPhone	-39%	🎮 Game Console
-49%	📱 Smartphone	-35%	🎮 Game Console

กีฬา เดลินิวส์

ดิลิ

วาทะการ ถัดมาคือบทกวีบทหนึ่ง เป็นประพันธ์โดย

បណ្ឌិត្យុត សិរីវិល្លា