

รายงานสรุปผลการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร
โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม
เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง
วันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

1. บทนำ

การพัฒนาและขยายโครงข่ายเส้นทางรถไฟสายใหม่จากจังหวัดชุมพร-จังหวัดระนอง เชื่อมโยงอ่าวไทยกับฝั่งทะเลอันดามัน ระยะทางประมาณ 125 กิโลเมตร เป็นโครงการที่คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ ส่วนกลางและกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ได้เสนอต่อนายกรัฐมนตรี ในวาระที่ได้ประชุมร่วมกัน เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2559 ซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2559 ได้รับทราบผลการประชุมร่วมดังกล่าว และได้มอบให้กระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณาดำเนินการตามข้อเสนอของคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนฯ ในการพัฒนาและขยายโครงข่ายเส้นทางรถไฟสายได้จากจังหวัดชุมพร – จังหวัดระนอง เพื่อพัฒนาแนวเส้นทางรถไฟสายใหม่ฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งทะเลอันดามันอีกเส้นทางหนึ่งสำหรับการคมนาคมขนส่งและส่งเสริมการท่องเที่ยวสองฝั่งทะเล รวมทั้งสามารถให้เชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนองเพื่อรองรับการเป็นประตูสู่ BIMSTEC ในอนาคต

โครงการดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในข้อ 6 ด้านการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน และสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ในส่วนของการพัฒนาโครงข่ายทางราง โดยให้ศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าในระบบรถไฟ (Feeder Line) จากพื้นที่เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่างๆ เข้ากับโครงข่ายหลักของประเทศ ซึ่ง คค. ได้บรรจุโครงการดังกล่าวไว้ในแผนงานในการกิจหลักของกระทรวงคมนาคม ภายใต้ (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการวางแผนและบูรณาการการจัดทำแผนด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ จึง ได้มอบหมายให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท อินฟรา พลัส คอนซัลติ้ง จำกัด และบริษัท เอ็นริช คอนซัลแต้นท์ จำกัด ดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลิกระนอง เพื่อพัฒนาแนวเส้นทางรถไฟสายใหม่เชื่อมฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน สนับสนุนส่งเสริมด้านคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยวของประเทศ

ทั้งนี้ในระหว่างการศึกษาคงโครงการ ได้กำหนดให้มีการสร้างกระบวนการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยพิจารณาให้สอดคล้องตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 เพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและความคิดเห็นตลอดระยะเวลาที่ทำการศึกษาอย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง และรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ สรุปเป็นประเด็น เพื่อใช้ประโยชน์ในการศึกษาต่อไป ซึ่งรวมถึงการนำข้อมูลข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะที่ได้ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาวิเคราะห์ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และจัดทำ

ข้อเสนอมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงกำหนดรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสมที่สุดและมีผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดด้วย

ในการสร้างกระบวนการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชนตามแนวทางดังกล่าว กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้จัดให้มีการประชุมสัมมนาไปแล้ว 2 ครั้ง ได้แก่ การประชุมปฐมฤกษ์โครงการ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 13-14 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 และครั้งที่ 2 เป็นการประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น เมื่อวันที่ 9-10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 สำหรับการประชุมในครั้งนี้ เป็นการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม ในประเด็นเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ และผลการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือก/รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม ในวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 โดยได้จัดการประชุมตามพื้นที่แนวเส้นทางโครงการใน 2 ช่วงเวลา ได้แก่ ช่วงเวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลตากแดด อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร และช่วงเวลา 14.00 - 16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังใหม่ อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร

2. วัตถุประสงค์ของการประชุม

การประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญดังนี้

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

3. กลุ่มเป้าหมาย

ในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายของการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพรในครั้งนี้ ได้พิจารณาให้ครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มในพื้นที่ตามแนวเส้นทางของโครงการฯ ได้แก่ ตำบลตากแดด ตำบลขุนกระโทก ตำบลบ้านนา และตำบลวังใหม่ อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร รวมทั้งพื้นที่ใกล้เคียง ตัวแทนหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการภาคเอกชน องค์กรวิชาชีพ ศาสนสถานและสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งองค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการเข้าร่วมประชุม จำนวนรวมทั้งหมด 187 คน (รายนามกลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมประชุม มีรายละเอียดดังแสดงในภาคผนวก ก)

4. พื้นที่ดำเนินการ

พื้นที่เป้าหมายในการดำเนินการจัดประชุมจะครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางของโครงการฯ และบริเวณใกล้เคียงของจังหวัดชุมพร ซึ่งเป็นพื้นที่ในเขตปกครองของตำบลตากแดด ตำบลขุนกระโทก ตำบลบ้านนา และตำบลวังใหม่ อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร และพื้นที่ใกล้เคียงหรือพื้นที่ที่พิจารณาแล้วเห็นว่าผลกระทบอาจจะไปถึง โดยจัดการประชุมฯ แบ่งเป็น 2 กลุ่มตามพื้นที่เขตการปกครองเพื่อความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่

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

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

5. สื่อที่ใช้ในการดำเนินงาน

สื่อที่ใช้ในการดำเนินงานในการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร ได้แก่

(1) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ

(2) บอร์ดนิทรรศการ จำนวน 5 บอร์ด เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ทราบเนื้อหารายละเอียดของโครงการในเบื้องต้นก่อนเริ่มการประชุม โดยเนื้อหาประกอบด้วย ข้อมูลความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์โครงการ ขอบเขตการศึกษา ผลการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือก/รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ ลักษณะองค์ประกอบของโครงการ การศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน และรูปแบบการลงทุน และการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมมีเจ้าหน้าที่ประจำบอร์ดสำหรับให้ข้อมูลกับผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร

(3) PowerPoint ประกอบการนำเสนอ ซึ่งมีหัวข้อในการนำเสนอ ได้แก่ ข้อมูลความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์โครงการ ขอบเขตการศึกษา ผลการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือก/รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ ลักษณะองค์ประกอบของโครงการ การศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน และรูปแบบการลงทุน และการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

6. ผู้เข้าร่วมประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการในพื้นที่จังหวัดชุมพร ประกอบด้วย หน่วยงานราชการ หน่วยงานท้องถิ่น ผู้นำชุมชน องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ภาคธุรกิจเอกชน ผู้ได้รับผลกระทบที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ และประชาชนทั่วไปที่สนใจรวมทั้งสิ้น 212 คน ดังแสดงในตารางที่ 6-1

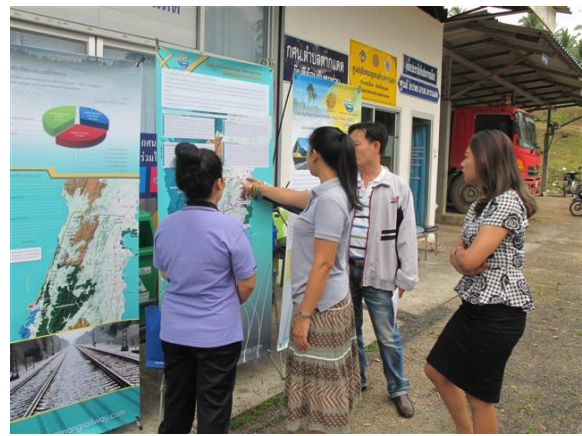
นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษาอีก 43 คน รวมเป็นผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 255 คน สำหรับรายงานผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร มีรายละเอียดดังแสดงในภาคผนวก จ ส่วนบรรยากาศการประชุมฯ กลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 แสดงได้ดังรูปที่ 6-1 และรูปที่ 6-2 ตามลำดับ

ตารางที่ 6-1 ผู้เข้าร่วมการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร
 โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟ
 ชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง

กลุ่มเป้าหมาย	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม
1. หน่วยงานภาครัฐ : หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ	6	6	12
2. กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ			
สถาบันการศึกษา	-	1	1
สถานพยาบาล	1	-	1
ผู้รับผลกระทบจากโครงการ (ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ)	15	111	126
3. หนัการเมือง (ผู้บริหารและสมาชิกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	24	23	47
4. ผู้ชุมชน ผู้นำทางศาสนา ผู้นำทางวิชาการ			
ผู้ชุมชน ผู้นำทางวิชาการ	6	15	21
ผู้นำทางศาสนา	-	-	-
5. เจ้าหน้าที่องค์กรพัฒนาภาคเอกชนด้าน สิ่งแวดล้อม	-	-	-
6. องค์กรภาคธุรกิจเอกชน หอการค้า สภาอุตสาหกรรม	2	2	4
7. สื่อมวลชน	-	-	-
รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม	54	158	212



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



นางสาวพนิดา เขียวงามดี
กรรมการและเลขานุการโครงการฯ (สนข.)
กล่าวต้อนรับ



นายภัทร ณ ถลาง
นายอำเภอเมืองชุมพร
ให้เกียรติเข้าร่วมประชุมและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ

รูปที่ 6-1 บรรยายภาคการประชุมนำรับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร (กลุ่มที่ 1)
เมื่อวันพุธที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 09.00 - 12.00 น.
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลตากแดด อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



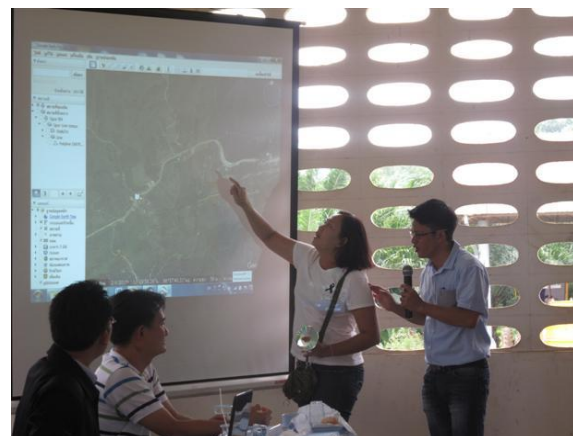
บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



คณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

รูปที่ 6-2 บรรยากาศการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร (กลุ่มที่ 2)
เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เวลา 14.00 - 16.30 น.
ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลวังใหม่ อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร

7. สรุปผลการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร

ในการดำเนินการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร ในกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟ ชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง ที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 มีผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมซักถามและแสดงความคิดเห็นในห้องประชุม และได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในแบบสอบถามภายหลังการประชุม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

7.1 การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม

ในการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพร ภายหลังจากที่บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอรายละเอียดโครงการ และได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถาม/แสดงความคิดเห็น รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 7-1 (กลุ่มที่ 1) และตารางที่ 7-2 (กลุ่มที่ 2)

ตารางที่ 7-1 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม กลุ่มที่ 1

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1. แนวเส้นทางของโครงการตัดผ่านบ้านเรือนของชุมชนตรงไหนบ้าง และจะตัดผ่านถนนช่วงต่างๆ ในชุมชนบริเวณใด และจะส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพของคนในชุมชนหรือไม่	1. แนวเส้นทางนี้เป็นแนวเส้นทางโครงการในเบื้องต้น โดยเป็นเพียงแนวเส้นทางที่คัดเลือกมาศึกษาเท่านั้น หากมีการพัฒนาโครงการจะสามารถขยับแนวทางซ้ายหรือทางขวาได้อีก
2. พื้นที่ส่วนใหญ่ของตำบลตากแดดและตำบลขุนกระโทกเป็นที่ราบลุ่ม มีน้ำท่วมขังมากกว่า 2 ครั้งต่อปี ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังโดยขุดลอกคลองนาคราช จึงเกรงว่าหากแนวเส้นทางรถไฟขนานเลียบกับถนนเพชรเกษมจะกลายเป็นคันกันน้ำไหล ทำให้เกิดน้ำท่วมเพิ่มขึ้น	2. โครงการมีวิศวกรด้านชลศาสตร์และการระบายน้ำ โดยจะพิจารณาจากพื้นที่รับน้ำฝน (Catchment Area) ที่อยู่ด้านเหนือน้ำ ซึ่งมีทิศทางการไหลตัดผ่านแนวเส้นทางที่เป็นลำน้ำธรรมชาติ เช่น ลำห้วย ลำคลอง แม่น้ำ หรือ น้ำหลากผ่าน (Flood plain) ซึ่งจะต้องออกแบบอาคารระบายน้ำให้มีขนาดพื้นที่ช่องเปิดที่เพียงพอต่อการระบายน้ำที่มีอัตราการไหลสูงสุดในรอบปีที่ใช้ในการออกแบบ โดยในออกแบบของโครงการฯ จะใช้อัตราการไหลสูงสุดในรอบ 100 ปี ซึ่งพอเพียงพอต่อการระบายน้ำและไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่
3. การศึกษาโครงการ ควรศึกษาให้ครอบคลุมทุกมิติ เช่น ทางน้ำไหล การแบ่งแยกชุมชน ผลกระทบต่อวิถีชีวิต เป็นต้น	3. ในการออกแบบแนวเส้นทางโครงการนั้น จะออกแบบทางข้ามทางรถไฟควบคู่ไปด้วย โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีชุมชนอาศัยอยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการ ซึ่งหากมีระยะทางที่ไกลจากจุดข้าม 3-5 กิโลเมตร ก็จะสร้างทางข้ามหรือทางลอดให้ประชาชนใช้ เพื่อลดผลกระทบ
4. การออกแบบทางสะพานข้ามที่ตัดกับถนนเส้น 41 ตอนนี้มีสะพานเล็กๆ อยู่แล้ว จึงอยากให้ออกแบบร่วมกันตรงนี้ เพราะหากมี 2 สะพาน จะทำให้วุ่นวาย และอยากให้เปลี่ยนทางลอดทางรถไฟเป็นทางยกระดับ	4. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม และการออกแบบเบื้องต้นของโครงการต่อไป

ตารางที่ 7-1 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม กลุ่มที่ 1 (ต่อ)

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>5. การออกแบบควรใช้เสาตอม่อยกระดับวิ่งข้ามชุมชนในพื้นที่ตำบลตากแดดและตำบลขุนกระโทก เพื่อไม่กระทบต่อการระบายน้ำที่ไหลมาจากที่ราบสูง</p>	<p>5. การออกแบบโดยใช้ทางยกระดับต้องใช้งบประมาณสูง อาจไม่คุ้มทุนและโครงการอาจหยุดชะงัก แต่อย่างไรก็ตามทางโครงการจะรับนำไปพิจารณาในการออกแบบต่อไป</p>
<p>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</p> <p>1. ควรเชิญประชาชนที่ได้รับผลกระทบทางที่ดินมาฟังข้อมูลโครงการ โดยเฉพาะเรื่องค่าเวนคืนที่ดิน เพื่อความเข้าใจที่ตรงกัน</p> <p>2. ในการดูแลบำรุงรักษาสองข้างทางของรางรถไฟ เช่น การฉีดยาฆ่าหญ้า ตัดหญ้า ควรแจ้งประชาชนที่อาศัยอยู่ติดกับเขตทางรถไฟ เพราะบางที่ประชาชนก็เลี้ยงปลา เลี้ยงสัตว์ การพ่นยาฆ่าหญ้าเข้ามา ทำให้เกิดความเสียหาย</p> <p>3. การดำเนินการสำรวจต่างๆ ควรแจ้งให้กับประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบก่อน</p>	<p>1. ด้านการเวนคืนที่ดินนั้นยังไม่สามารถระบุได้ว่าที่ดินตรงไหนจะถูกเวนคืน เนื่องจากการประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่โครงการ เพื่อนำข้อเสนอแนะไปประกอบรายงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการเท่านั้น ยังมีขั้นตอนการศึกษาออกแบบ (Detail design) ในอนาคตอีก หากโครงการมีความคุ้มค่า ซึ่งจะสำรวจและให้ข้อมูลกับประชาชนเจ้าของที่ดินทุกแปลง</p> <p>2. โครงการขอรับเรื่องไปแจ้งหน่วยงานการรถไฟแห่งประเทศไทยในพื้นที่ดังกล่าว</p> <p>3. โครงการขอรับไปปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป</p>
<p>ด้านเศรษฐกิจและสังคม</p> <p>1. หากมีการเวนคืนที่ดินหรือที่อยู่อาศัยในพื้นที่ตำบลตากแดดและขุนกระโทก ทางโครงการมีวิธีการจ่ายค่าชดเชยอย่างไร</p>	<p>1. การดำเนินการจ่ายค่าเวนคืนจะจ่ายได้เมื่อมีการออกพรฎ.เวนคืนแล้วเท่านั้น โดยจะจัดตั้งคณะกรรมการพิจารณาที่ดิน อย่างน้อยจำนวน 5 ท่าน โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานการพิจารณา กรรมการส่วนใหญ่จะเป็นหน่วยงานในพื้นที่ โดยมีตัวแทนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จำนวน 1 ท่านเท่านั้น และ ยังมีคณะอนุกรรมการมาจากหน่วยงานในพื้นที่ รวมถึงผู้นำชุมชนจากท้องถิ่นนั้นๆ เข้าร่วมพิจารณาด้วย ซึ่งราคาจะเป็นธรรมแน่นอน</p>

ตารางที่ 7-2 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม กลุ่มที่ 2

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. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมต่อไป 2. โครงการมีเพียงแนวเส้นทางคร่าวๆ เนื่องจากเป็นเพียงขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมเท่านั้น (แสดงแนวเส้นทางช่วงตำบลบ้านนาและตำบลวังใหม่ด้วยภาพถ่ายทางอากาศในโปรแกรม google map ประกอบ) 3. แนวเส้นทางที่กำหนดนี้ เป็นแนวเบื้องต้น โดยโครงการจะเทียบเคียงจากถนนเพชรเกษม โดยอยู่ห่างออกไปประมาณ 0.5 - 2 กิโลเมตร ซึ่งแนวเส้นทางโครงการจะอยู่ตรงไหนก็ได้ แต่ว่าเขตทางที่โครงการจะใช้คือ 50 เมตรเท่านั้น หากแนวเส้นทางโครงการไปผ่านที่ดิน สวน หรือบ้านเรือนของใคร โครงการยังไม่สามารถบอกรายละเอียดได้ เพราะการศึกษาครั้งนี้เป็นเพียงการศึกษาความเหมาะสมของโครงการในขั้นตอนแรกเท่านั้น
<p>ด้านเศรษฐกิจและสังคม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. หากที่ดินเป็นพื้นที่ที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ ทางโครงการจะดำเนินการอย่างไร เพื่อเยียวยาความเสียหายให้บุคคลผู้ถูกเวนคืนอย่างเป็นธรรม 2. ราคาค่าเวนคืนมากเท่าไร ก็ไม่สามารถสร้างบ้านใหม่ได้ จึงอยากเสนอให้ทางรัฐหาที่ดินให้ เพราะที่ดินหายาก 	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัจจัยด้านการโยกย้ายและการเวนคืน และกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นต่อไป 2. การศึกษาครั้งนี้เป็นเพียงการศึกษาความเหมาะสมเท่านั้น แนวเส้นทางสามารถปรับได้ แต่ที่ปรึกษาจะรับข้อเสนอไว้พิจารณาในการกำหนดมาตรการลดผลกระทบต่อไป

7.2 การแสดงความคิดเห็นจากแบบสอบถาม

การประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น (Focus Group) ครั้งที่ 1 จังหวัดชุมพรนี้ ได้มีการรวบรวมความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมโดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็น ดังแสดงรายละเอียดในภาคผนวก จ ซึ่งในการประชุมครั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามและส่งกลับ 86 ฉบับ (กลุ่มที่ 1 จำนวน 36 ฉบับ และกลุ่มที่ 2 จำนวน 50 ฉบับ) จากผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 212 คน คิดเป็นร้อยละ 40.6 ของผู้ร่วมประชุมทั้งหมด โดยผลการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามสามารถสรุปผลได้ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

- ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 55.8 และเป็นหญิงร้อยละ 44.2
- ผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วยกลุ่มผู้ที่มีอายุระหว่าง 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 มีสัดส่วนน้อยที่สุด ที่ร้อยละ 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/นักรการเมือง 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) กำหนด/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 รองลงมาต้องการข่าวสารจากกำหนด ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้นำชุมชน (ร้อยละ 39.5) จัดประชุมชี้แจงต่อประชาชน (ร้อยละ 37.2) ต้องการข่าวสารทางเว็บไซต์โครงการ (ร้อยละ 14.0) ต้องการให้ติดประกาศข่าวสารในสถานที่ราชการ (ร้อยละ 11.6) ส่งข้อมูลข่าวสารทางอีเมล (ร้อยละ 9.3) และต้องการข่าวสารจากเสียงตามสายในหมู่บ้านหรือชุมชน (ร้อยละ 3.5)

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อการศึกษาและคัดเลือกแนวทางเลือกของโครงการ

1) แนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือก

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 80.2) เห็นว่าแนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือกมีความเหมาะสม โดยระบุว่าประชาชนมีความสะดวกในการใช้บริการคมนาคมขนส่งมากขึ้น ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในท้องถิ่น และศึกษาประเด็นต่างๆ 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) ควบคุมดูแลสถานที่สำคัญต่างๆ เพราะพื้นที่นี้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ
- (2) ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (เช่น การไหลของดิน สัตว์ป่า)
- (3) การป้องกันและแก้ปัญหา น้ำท่วม และการระบายน้ำ ทั้งในระหว่างการก่อสร้างและระยะดำเนินการ
- (4) ค่าชดเชยผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินตามแนวโครงการฯ

4) ประโยชน์/ผลกระทบทางบวกที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากมีการดำเนินโครงการฯ

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

5) ผลกระทบทางลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากมีการดำเนินโครงการฯ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 62.8) คาดการณ์ว่าการดำเนินโครงการฯ จะส่งผลกระทบด้านลบ โดยเฉพาะในการเวนคืนที่ดินของประชาชน และการแบ่งแยกชุมชน เนื่องจากแนวทางรถไฟ 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 ระบุว่ามีการพัฒนาในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ ได้แก่

- โครงการป้องกันน้ำท่วม เช่น ขุดลอกคลอง เป็นต้น
- โครงการสร้างรายได้ให้คนในชุมชน

- โครงการรถไฟทางคู่ชุมพร-สุราษฎร์ธานี

9) ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 79.1 ไม่มีข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ ส่วนอีกร้อยละ 19.8 มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

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

ส่วนที่ 4 การประเมินความเข้าใจภายหลังการประชุม

1) ความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 73.3 มีความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอในระดับดี-ดีมาก รองลงมาคือความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอในระดับพอใช้ 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 23.3 เห็นว่าสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์มีความชัดเจนในระดับพอใช้ อีกร้อยละ 3.5 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) ควรจ่ายค่าเวรคืนในราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรมสำหรับผู้ที่ไม่ได้มีเอกสารสิทธิ์
- (3) ควรพิจารณาที่ตั้งสถานีใหม่เพื่อความคุ้มทุนของโครงการ
- (4) ควรออกแบบโครงการให้มีผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด
- (5) ควรแจ้งเจ้าของพื้นที่และผู้นำชุมชนก่อนลงสำรวจทุกครั้ง