

รายงานสรุปผลการประชุมปฐมนิเทศ
โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม
เส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง
วันที่ 13-14 กรกฎาคม 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 ในการพัฒนาและขยายโครงข่ายเส้นทางรถไฟสายใหม่ได้จากจังหวัดชุมพร – จังหวัดระนอง เพื่อพัฒนาแนวเส้นทางรถไฟสายใหม่ฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งทะเลอันดามันอีกเส้นทางหนึ่งสำหรับการคมนาคมขนส่งและส่งเสริมการท่องเที่ยวสองฝั่งทะเล รวมทั้งสามารถให้เชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลิกระนองเพื่อรองรับการเป็นประตูสู่ BIMSTEC ในอนาคต

โครงการดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในข้อ 6 ด้านการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน และสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ในส่วนของแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางราง โดยให้ศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าในระบบรถไฟ (Feeder Line) จากพื้นที่เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่างๆ เข้ากับโครงข่ายหลักของประเทศ ซึ่ง คค. ได้บรรจุโครงการดังกล่าวไว้ในแผนงานในภารกิจหลักของกระทรวงคมนาคม 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 ดำเนินโครงการงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม เส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลิกระนอง เพื่อพัฒนาแนวเส้นทางรถไฟสายใหม่เชื่อมฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน สนับสนุนส่งเสริมด้านคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยวของประเทศ

พร้อมกันนี้ได้กำหนดให้มีการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธโครงการตลอดช่วงการศึกษาและออกแบบ เพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้มีส่วนร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เสนอประเด็นห่วงกังวล และได้แสดงความคิดเห็นอย่างครอบคลุมทั่วถึง ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาโครงการเป็นไปด้วยความรอบคอบ โปร่งใส และได้รับการยอมรับจากทุกภาคส่วน ซึ่งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ทั้งนี้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้จัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทาง

รถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง พื้นที่จังหวัดชุมพร เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมพุดพิชญา โรงแรมนานาบุรี อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร และพื้นที่จังหวัดระนอง เมื่อวันศุกร์ที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08.30- 12.00 น. ณ ห้องประชุมเรื่องราษฎร์ โรงแรมทีนิตี แอท ระนอง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง

2. วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ ตลอดจนแนวทางและขั้นตอนการศึกษาที่สำคัญ
- 2) เพื่อระดมความคิดเห็นและรับฟังข้อข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม เกี่ยวกับการศึกษาและวางแผนพัฒนาโครงการ รวมทั้งประเด็นปัญหาสำคัญที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ และขอแนะนำ/ข้อเสนอแนะแนวทางในการจัดการกับปัญหาต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น
- 3) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการการศึกษาความเหมาะสมฯ ให้มีความสอดคล้องและเหมาะสม และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวม และใช้เป็นแนวทางในการออกแบบของโครงการต่อไป

3. กลุ่มเป้าหมาย

ในการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ นี้ต้องการให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการได้รับทราบข้อมูลรายละเอียดของโครงการอย่างถูกต้อง รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะ ข้อวิตกกังวล ข้อห่วงใยของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และต้องการให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้มีโอกาสในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นได้อย่างทั่วถึงและหลากหลายมุมมอง โดยพิจารณาตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม ในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2549) โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 7 กลุ่มหลัก ประกอบด้วย

- (1) กลุ่มผู้รับผลกระทบ ได้แก่ คริวเรือน สถานประกอบการ และองค์กร/หน่วยงาน ที่มีบ้านเรือน อาคาร สถานที่ อยู่ในแนวเขตทางโครงการหรืออยู่บริเวณใกล้เคียง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมจากการพัฒนาโครงการ
 - (2) หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
 - (3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สผ.)
 - (4) หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ จังหวัดชุมพร จังหวัดระนอง กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
 - (5) องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรอิสระด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ สถาบันการศึกษาในพื้นที่และในระดับอุดมศึกษา และนักวิชาการอิสระ
 - (6) สื่อมวลชน
 - (7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ
- สำหรับรายนามกลุ่มเป้าหมายที่เชิญเข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ทั้งหมด 221 คน

4. แผนการดำเนินการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

แผนการดำเนินการประชุมปฐมนิเทศโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง มีพื้นที่เป้าหมายในการดำเนินการจัดประชุมจะครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้ง 4 แนวเส้นทาง และพื้นที่ใกล้เคียงหรือพื้นที่ที่พิจารณาแล้วเห็นว่าผลกระทบอาจจะไปถึง โดยครอบคลุมพื้นที่เขตการปกครอง 2 จังหวัด คือ จังหวัดชุมพร 6 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองชุมพร อำเภอสวี อำเภอหลังสวน อำเภอท่าแซะ อำเภอทุ่งตะโก อำเภอพะโต๊ะ และจังหวัดระนอง 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองระนอง อำเภอละอุ่น และอำเภอกระบุรี โดยจัดการประชุม แบ่งเป็น 2 กลุ่มตามพื้นที่เขตการปกครองเพื่อความสะดวกในการเข้าประชุมของกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่

(1) พื้นที่จังหวัดชุมพร ในวันพฤหัสบดีที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมพุดพิชญา โรงแรมนานาบุรี อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร

(2) พื้นที่จังหวัดระนอง ในวันศุกร์ที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 เวลา 08.30- 12.00 น. ณ ห้องประชุมเรื่องราษฎร์ โรงแรมทีนดี แอท ระนอง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง ดังแสดงในตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 รายละเอียดของแผนการดำเนินการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

พื้นที่		กลุ่มเป้าหมายที่ เชิญเข้าร่วม ประชุม (คน)
จังหวัด	เขตปกครอง	
ชุมพร	อำเภอเมืองชุมพร อำเภอสวี อำเภอหลังสวน อำเภอท่าแซะ อำเภอทุ่งตะโก และอำเภอพะโต๊ะ	275
ระนอง	อำเภอเมืองระนอง อำเภอละอุ่น และอำเภอกระบุรี	200
รวม		475

5. สื่อที่ใช้ในการดำเนินงาน

สื่อที่ใช้ในการดำเนินงานในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ได้แก่

(1) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ

(2) บอร์ดนิทรรศการ จำนวน 5 บอร์ด เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ทราบเนื้อหาสาระรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้นก่อนเริ่มการประชุม โดยเนื้อหาประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษาของโครงการ ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม การพิจารณาความเหมาะสมของเส้นทางรถไฟ การศึกษาและออกแบบแนวเส้นทางเบื้องต้น การออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟและลานจอดรถ การออกแบบงานทางเพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน พร้อมมีเจ้าหน้าที่ประจำบอร์ดสำหรับให้ข้อมูลกับผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

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

6. ผู้เข้าร่วมประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วย หน่วยงานราชการ หน่วยงานท้องถิ่น องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ภาคธุรกิจเอกชน ผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานในพื้นที่โครงการ และประชาชนทั่วไป ที่สนใจในโครงการ รวมทั้งสิ้น 221 คน ดังแสดงในตารางที่ 6-1

ตารางที่ 6-1 ผู้เข้าร่วมประชุมปฐมนิเทศโครงการ

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

นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษาอีก 33 คน รวมเป็นผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 254 คน สำหรับรายนามผู้เข้าร่วมการประชุมปฐมนิเทศโครงการมีรายละเอียดดังแสดงในภาคผนวก จ ส่วนบรรยายภาพการประชุมฯ แสดงได้ดังภาพที่ 6-1 พื้นที่จังหวัดชุมพร และภาพที่ 6-2 พื้นที่จังหวัดระนอง



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
กล่าวรายงาน



นายณรงค์ พลละเอียด
ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร
กล่าวเปิดการประชุม



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น

ภาพที่ 6-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2560
เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมพุฒพิชญา โรงแรมนาหานบุรี อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



คณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม



ภาพที่ 6-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2560
เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมพุดพิชญา โรงแรมนานาชาติ อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร
(ต่อ)



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน-รับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการโครงการ



นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
กล่าวรายงาน



นายวิรัตน์ รัชพันธ์
รองผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง
กล่าวเปิดการประชุม



บริษัทที่ปรึกษาบรรยายรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น

ภาพที่ 6-2 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ เมื่อวันศุกร์ที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2560

เวลา 08.30- 12.00 น. ณ ห้องประชุมเรื่องราชฎ์ โรงแรมทีนิตี แอท ระนอง อำเภอเมืองระนอง
จังหวัดระนอง



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น



คณะที่ปรึกษาตอบข้อซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม

ภาพที่ 6-2 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ เมื่อวันศุกร์ที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2560

เวลา 08.30- 12.00 น. ณ ห้องประชุมเรื่องราษฎร โรงแรมทีนิตี แอท ระนอง อำเภอเมืองระนอง
จังหวัดระนอง (ต่อ)

7. สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

ในการดำเนินการการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมซักถามและแสดงความคิดเห็นในห้วงประชุม และได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในแบบสอบถามภายหลังการประชุม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

7.1 การแสดงความคิดเห็นในที่ประชุม

ในการประชุมปฐมนิเทศโครงการ ภายหลังจากที่บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอรายละเอียดโครงการ และได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ซักถาม / แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 7-1 (พื้นที่จังหวัดชุมพร) และตารางที่ 7-2 (พื้นที่จังหวัดระนอง)

ตารางที่ 7-1 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม วันที่ 13 กรกฎาคม 2560
 (พื้นที่จังหวัดชุมพร)

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
ด้านวิศวกรรม	
1. ระยะเวลาในดำเนินโครงการตั้งแต่เริ่มต้นศึกษาจนเสร็จสิ้นโครงการหรือก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ จะใช้เวลานานเท่าใด	1. โครงการต่างๆของภาครัฐจะเร็วหรือช้า ขึ้นอยู่กับความคุ้มค่าของโครงการเป็นอันดับแรก รองลงมาคือเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยเฉพาะถ้าโครงการนั้นมีผลตอบแทนหรือประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจสูง โครงการนั้นก็มีความเป็นไปได้สูง ซึ่งอาจทำให้โครงการเกิดขึ้นได้เร็ว และที่สำคัญที่สุดขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาล
2. เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ และแนวเส้นทางเลือกของโครงการโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันตกที่มีทางรถไฟเดิมของประเทศญี่ปุ่นที่ติดกับชายแดนประเทศเพื่อนบ้าน และถ้าเป็นไปได้แนวเส้นทางโครงการควรจะเชื่อมกับหลาย ๆ จังหวัดในกลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน เช่น พังงา กระบี่	2. ในการศึกษาเลือกแนวเส้นทางของโครงการได้ดำเนินการศึกษาโดยทำการเปรียบเทียบระหว่างแนวเส้นทางเลือกต่างๆ เพื่อพิจารณาว่าแนวเส้นทางเลือกใดมีประโยชน์ทางด้านขนส่งมากที่สุดและใช้เงินลงทุนน้อยที่สุด โดยจะพิจารณาเลือกเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด
3. เสนอให้วัดฤดูบียงพารามาใช้เป็นวัสดุในการก่อสร้างของโครงการฯ เช่น หมอนรองรถไฟ หรือต่อม่อเสาคีม ใต้หรือไม้ เพื่อช่วยให้ประชาชนมีรายได้ และเป็นการพยุงราคายางพาราที่ตกต่ำในปัจจุบัน	3. เรื่องการใช้วัสดุในการก่อสร้างโครงการฯ จะใช้วัสดุในประเทศให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ถ้ามีผลงานวิจัยที่บอกรว่าสามารถนำส่วนใดส่วนหนึ่งจากยางพารามาใช้เป็นส่วนผสมในโครงสร้างต่างๆของโครงการได้และมีอายุการใช้งานที่คุ้มค่า ก็จะมีการพิจารณาในมาใช้ในการก่อสร้างโครงการฯ แต่ปัจจุบันยังไม่มีการวิจัยดังกล่าว

**ตารางที่ 7-1 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม วันที่ 13 กรกฎาคม 2560
 (พื้นที่จังหวัดชุมพร)**

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>4. คณะผู้ศึกษาได้พิจารณาข้อมูลโครงการศึกษาท่าเรือท่าลิ้นกระนองอำเภอสวีหรือไม่ เพราะโครงการดังกล่าวได้มีการเวนคืนที่ดินไว้แล้วตั้งแต่ พ.ศ. 2540 แต่ยังไม่มีการก่อสร้างใดๆ และมีการเวนคืนเขตทางตาม พรฎ. กว้าง 200 เมตร จากบ้านเขาปิปปิงไปถึงสถานีรถไฟเขาทะลุ จึงควรมีนำข้อมูลดังกล่าวมาพิจารณาในการศึกษาโครงการด้วย</p> <p>5. ในแต่ละแนวเส้นทางเลือกของโครงการคณะผู้ดำเนินการศึกษา มีแนวเส้นทางในใจไว้แล้วหรือไม่ และมีข้อมูลในการที่จะตอบคำถาม สนับสนุน การป้องกันปัญหา ในแต่ละแนวทางหรือไม่ อย่างไร เช่น การใช้งบประมาณ การดำเนินการ ผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เป็นต้น</p>	<p>4. โครงการได้พิจารณาข้อมูลองค์รวมทุกพื้นที่ทั้งหมดแล้ว ส่วนประเด็นโครงการศึกษาท่าเรือท่าลิ้นกระนองอำเภอสวีที่มีเขตทางตาม พรฎ. กว้าง 200 เมตร เป็นการกำหนดกรอบพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินการโครงการ แต่ความเป็นจริงจะใช้พื้นที่ตามรูปแบบเขตทางที่ออกแบบหรือเท่าที่จำเป็นในการก่อสร้างไว้ไม่ได้ใช้พื้นที่ทั้งหมดตามที่ประกาศใน พรฎ.</p> <p>5. แนวเส้นทางเลือกที่นำเสนอในวันนี้ เป็นแนวเส้นทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ แต่จะต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมอีก เพื่อหาแนวเส้นทางเลือกที่มีผลกระทบน้อยที่สุด และเปรียบเทียบหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด</p>
<p>ด้านเศรษฐกิจ</p> <p>1. สนับสนุน เห็นด้วยกับโครงการฯ แต่ยังคงกังวลในเรื่องของการศึกษาด้านเศรษฐกิจและความคุ้มค่าของโครงการ ถ้าพิจารณาเฉพาะเรื่องการลงทุนส่งสินค้าอาจจะไม่คุ้มค่า แต่ถ้าพิจารณาในอนาคต กรณีแนวเส้นทางเชื่อมต่อไปยังภูเก็ตก็อาจจะคุ้มค่า</p> <p>2. เห็นด้วยกับโครงการ แต่จากการพูดคุยกับตัวแทนทางการเดินเรือของภาคเอกชน มีโครงการที่จะนำเรือมาเข้าทางท่าเรือระนอง แต่ท่าเรือระนองไม่พร้อมให้เข้าเทียบท่า และมีปัญหาในการบริหารจัดการ เช่น จุดกองตู้ จุดล้างตู้ เคน ไม่มีความพร้อม เอกชนจึงอยากลงทุนเอง</p>	<p>1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบการศึกษาด้านเศรษฐกิจและการลงทุน โดยจะดำเนินการพิจารณาถึงผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อม</p> <p>2. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบการศึกษาด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และจะนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป</p>
<p>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</p> <p>1. ควรมีการประชาสัมพันธ์โครงการให้มากกว่านี้ และดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึง เพื่อให้เกิดการตื่นตัวของประชาชน</p>	<p>1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบการศึกษาด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน แต่ทั้งนี้ได้ขอให้สื่อท้องถิ่น และผู้นำชุมชน ช่วยประชาสัมพันธ์โครงการแก่ประชาชนด้วย และสามารถสอบถามข้อมูลได้ในเว็บไซต์โครงการ</p>

**ตารางที่ 7-2 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุมวันที่ 14 กรกฎาคม 2560
 (พื้นที่จังหวัดระนอง)**

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>ด้านวิศวกรรม</p> <ol style="list-style-type: none"> เห็นด้วยกับโครงการนี้ และแนวทางเลือกที่น่าจะเป็นไปได้คือ แนวเส้นทางเลือกที่ 1 เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางเดิมที่เคยมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากจังหวัดชุมพรมายังพื้นที่อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง และผ่านพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด เช่น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าชายเลน และพื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ แต่ควรจะศึกษาแนวเส้นทางให้เชื่อมต่อกับสนามบินระนองด้วย เพราะจะได้ประโยชน์ทั้งการขนส่งสินค้าและการเดินทาง ส่วนพื้นที่บริเวณท่าเรือระนองควรพิจารณาออกแบบให้มีพื้นที่สำหรับใช้กองสินค้าด้วย เพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้า เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ แต่ทุกแนวทางเลือกมีผลกระทบต่อทั้งหมด <ul style="list-style-type: none"> - แนวทางเลือกที่ 1 ส่งผลกระทบต่อชุมชน จะทำให้วิถีชีวิตของคนในชุมชนเปลี่ยนแปลงหรือไม่ หรือมีผลกระทบต่อพื้นที่ชุ่มน้ำเล็กน้อยเพียงใด และที่สำคัญประเด็นเรื่องความมั่นคงของประเทศเพราะเป็นแนวทางเลือกที่อยู่ใกล้พื้นที่ชายแดน -แนวทางเลือกที่ 2 น่าจะเป็นเส้นทางที่ดี ระยะทางสั้นส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย และมีการเชื่อมโยงไปจังหวัดอื่นๆ ก่อนข้างดี -แนวทางเลือกที่ 3 ไม่มีความเห็นใดๆ -แนวทางเลือกที่ 4 ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมค่อนข้างสูง และใช้งบประมาณในการก่อสร้างมาก 	<ol style="list-style-type: none"> โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมต่อไป โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และการออกแบบ โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม โดยในการพิจารณาแนวทางเลือกจะพยายามหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าชายเลน และพื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ รวมทั้งพื้นที่ชุมชน หรือในกรณีที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ก็จะดำเนินการออกแบบแก้ไขเพื่อลดผลกระทบ และจัดทำมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อไป

**ตารางที่ 7-2 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุมวันที่ 14 กรกฎาคม 2560
 (พื้นที่จังหวัดระนอง)**

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>4. การศึกษาแนวทางเลือกทั้ง 4 แนว มีคณะกรรมการหรือผู้เชี่ยวชาญท่านใดเป็นผู้กำหนดแนวทางเลือก</p>	<p>4. การศึกษาแนวทางเลือก จะพิจารณาจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ และพิจารณาตัวโครงข่ายถนนเดิมที่มีการคมนาคมในปัจจุบัน จากนั้นจึงแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 3 ส่วน และกำหนดแนวทางเลือกเบื้องต้นไว้ 4 แนว กล่าวคือ พื้นที่ตอนบนได้กำหนดแนวทางเลือกไว้ 1 แนว ซึ่งจะขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 4 ส่วนพื้นที่ตอนกลางได้ศึกษาแนวทางเลือกไว้ 2 แนว ทางเลือก โดยแนวเส้นทางจะขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 4139 และพื้นที่ตอนล่างได้กำหนดแนวทางเลือกไว้ 1 แนว ซึ่งจะขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 4006</p>
<p>5. แนวทางเลือกที่ 2 จากสถานีวิสัย จังหวัดชุมพรเป็นแนวเส้นทางที่มีความเป็นไปได้ แต่ช่วงที่แนวเส้นทางข้ามมายังฝั่งพื้นที่จังหวัดระนองควรพิจารณาปรับแนวเส้นทางให้มาเข้าทางตำบลลำเลียง หรือบ้านสองแพรก น่าจะเหมาะสมกว่า</p>	<p>5. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และการออกแบบ</p>
<p>6. การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง จะมีคณะกรรมการหรือหน่วยงานใดเป็นที่พิจารณาแนวทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ</p>	<p>6. การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเส้นทางรถไฟชุมพร – ท่าเรือน้ำลิกระนอง จะมีคณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดชุมพร ผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง และผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต ผู้แทนการทำเรือฯ ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องร่วมพิจารณาในการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามหลักวิชาการ</p>
<p>ด้านเศรษฐกิจ</p> <p>1. เห็นด้วยกับโครงการนี้ แต่เป็นห่วงในการศึกษาด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน เพราะการใช้ตัวเลขทางเศรษฐกิจเฉพาะจังหวัดระนอง ไม่ว่าจะเป็นตัวเลขด้านการคมนาคม การขนส่ง การท่องเที่ยวหรือการค้าขาย ผลออกมาจะไม่คุ้มค่าแก่การลงทุน จึงควรพิจารณานำตัวเลขของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา มาประกอบด้วย</p>	<p>1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบการศึกษาด้านเศรษฐกิจและการลงทุนต่อไป</p>

ตารางที่ 7-2 คำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในที่ประชุม วันที่ 14 กรกฎาคม 2560 (พื้นที่จังหวัดระนอง)

คำถาม / ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงของที่ปรึกษา
<p>โดยเฉพาะที่เกาะสองมีธุรกิจการค้า การบริการ การคมนาคม และการไปมาหาสู่กันจำนวนมาก รวมไปถึงประเทศอินเดียและประเทศทางยุโรป ที่จะได้ผลประโยชน์จากการพัฒนาโครงการนี้ด้วย</p> <p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p> <p>1. เห็นด้วยกับโครงการนี้ แต่ยังคงกังวลเรื่องผลกระทบทางระบบนิเวศ เช่น สัตว์ป่าที่มีความอุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะในพื้นที่ป่าละอู่น พื้นที่ป่าไม้ พื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ ที่มีความอุดมสมบูรณ์ รวมไปถึงวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชาวบ้าน</p> <p>2. สนับสนุนและเห็นด้วยกับโครงการ แต่กังวลเรื่องการก่อสร้างโครงการที่จะผ่านพื้นที่ของชุมชน ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการจราจร การแบ่งแยกชุมชน หรือวิถีชีวิตประชาชนในปัจจุบัน</p>	<p>1. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัจจัยด้านป่าไม้ สัตว์ป่าไม้ และเศรษฐกิจสังคม</p> <p>2. โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปพิจารณาประกอบในการศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัจจัยด้านการแบ่งแยกชุมชน และการคมนาคม</p>

7.2 การแสดงความคิดเห็นจากแบบสอบถาม

การประชุมปฐมนิเทศโครงการนี้ ได้มีการรวบรวมความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมโดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุม ซึ่งในการประชุมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 221 คน มีผู้ตอบแบบสอบถามและส่งกลับ 165 ฉบับ (จังหวัดชุมพร 80 ฉบับ และจังหวัดระนอง 85 ฉบับ) คิดเป็นร้อยละ 74.6 ของผู้ร่วมประชุมทั้งหมด ผลการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามสามารถสรุปผลได้ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

- ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 82.2 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 ที่เหลือเป็นกลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 14.5 มัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 2.4 และระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า ร้อยละ 1.2

- ผู้เข้าร่วมประชุมที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 76.4) มีอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ที่เหลือเป็นเกษตรกร พนักงานเอกชน และธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย โดยมีสัดส่วนเท่ากัน คือ ร้อยละ 7.3 และรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 1.8 แสดงดัง
- ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้แทนจากหน่วยงานราชการภาครัฐ/ภาครัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 61.8 ที่เหลือเป็นกลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/นักการเมือง ร้อยละ 15.8 ภาคธุรกิจ/องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ร้อยละ 11.5 ผู้นำชุมชน ร้อยละ 7.9 ประชาชน/ผู้ประกอบการที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงโครงการ ร้อยละ 1.8 และสื่อมวลชน ร้อยละ 1.2

ส่วนที่ 2 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 74.5) เคยรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการมาก่อนเข้าประชุม โดยแหล่งข้อมูลข่าวสารที่สำคัญได้แก่ 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 และข้อควรพิจารณาเพิ่มเติม ที่มีต่อแนวทางเลือกต่างๆ ของโครงการ ซึ่งมีทั้งหมด 4 แนว สามารถสรุปได้ดังนี้

แนวทางเลือก	ข้อดี	ข้อจำกัด/ข้อควรระวัง	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม
แนวทางเลือกที่ 1	ร้อยละ 50.3 เห็นว่ามีข้อดี : - สามารถรองรับประชาชนที่จะเดินทางประชาชนได้มาก - เป็นแนวเดิมที่มีอยู่แล้ว และมีความซับซ้อนของภูมิประเทศค่อนข้างน้อย - ใช้งบประมาณในการก่อสร้างไม่มาก - มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย	- เส้นทางตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรี อาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศ - ผลกระทบต่อที่ทำกิน ที่ประกอบธุรกิจ และที่อยู่อาศัย ซึ่งอาจจะถูกเวนคืน	- ควรหลีกเลี่ยงพื้นที่ป่าอนุรักษ์ให้มากที่สุด - ควรพิจารณาแนวเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวทั้งสองจังหวัดด้วย ควรหาพื้นที่ลานกองเก็บสินค้าเพื่อรองรับสินค้าในอนาคต
แนวทางเลือกที่ 2	ร้อยละ 49.7 เห็นว่ามีข้อดี : - ระยะทางสั้น - ใช้งบประมาณน้อย	- แนวเส้นทางผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งระยะ-นาสิก, อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาวต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ (ร้อยละ 64.3) - แนวเส้นทางลาดชัน/ทางคดเคี้ยว (ร้อยละ 23.8) - ด้านผลกระทบต่อที่ทำกินของประชาชน (ร้อยละ 4.8) - เรื่องความปลอดภัยในการก่อสร้าง	- ควรหลีกเลี่ยงพื้นที่ป่าอนุรักษ์ให้มากที่สุด - ควรพิจารณาแนวเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวทั้งสองจังหวัด

หมายเหตุ : จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 165 ราย

แนวทางเลือก	ข้อดี	ข้อจำกัด/ข้อควรระวัง	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม
แนวทางเลือกที่ 3	ร้อยละ 23.6 เห็นว่ามีข้อดี : - ระยะทางสั้น/ใช้ระยะเวลาเดินทางไม่นาน - ใช้งบประมาณในการก่อสร้างน้อย	- แนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว อุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรี) และมีความซับซ้อนของภูมิประเทศมากและมีความลาดชัน	- ควรหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าชุมชน พื้นที่อนุรักษ์ - ควรพิจารณาแนวเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวทั้งสองจังหวัด
แนวทางเลือกที่ 4	ร้อยละ 15.2 เห็นว่ามีข้อดี : - มีการเชื่อมต่อการเดินทางที่หลากหลาย. ในการเดินทางต่อ - เป็นเส้นทางที่สวยงาม เหมาะแก่การท่องเที่ยว - เวเนคืนที่ดินของชุมชนน้อยที่สุด	- มีความซับซ้อนของภูมิประเทศค่อนข้างมากและเส้นทางมีความลาดชัน - ใช้งบประมาณสูงและระยะเวลาในการก่อสร้าง - ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ - ผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชายเลน	- ควรหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าชุมชน พื้นที่อนุรักษ์ให้มากที่สุด - ควรพิจารณาแนวเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวทั้งสองจังหวัด

หมายเหตุ : จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 165 ราย

เมื่อให้จัดลำดับความเหมาะสมของแนวทางเลือก ปรากฏว่าผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 51.5 เห็นว่าแนวทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมมากที่สุด ที่เหลือร้อยละ 21.2 เห็นว่าแนวทางเลือกที่ 2 ร้อยละ 18.8 เป็นแนวทางเลือกที่ 3 อีกร้อยละ 8.5 เป็นแนวทางเลือกที่ 4

สำหรับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการศึกษานำแนวทางเลือกของโครงการนั้น มีเพียงร้อยละ 12.5 ที่แสดงความคิดเห็น โดยข้อเสนอแนะเพิ่มเติมมีดังนี้

- (1) ควรหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ป่าชุมชน พื้นที่อนุรักษ์ ให้มากที่สุด
- (2) เลือกแนวเส้นทางที่สั้นที่สุด
- (3) ควรศึกษาแนวเส้นทางเลือกอื่นๆเพิ่มเติมด้วย

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาเส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลิกระนอง

1) ประโยชน์โดยรวมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการไฟเส้นทางรถไฟ ชุมพร-ท่าเรือน้ำลิกระนอง ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 84.2) เห็นว่าโครงการจะช่วยให้เกิดประโยชน์ในระดับมาก โดยเฉพาะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง รองรับการเดินทางโลจิสติกส์เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นการส่งเสริมให้เศรษฐกิจดีขึ้น และประหยัดเวลาและเดินทางปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 12.7 เห็นว่าการพัฒนาโครงการจะก่อให้เกิดประโยชน์โดยรวมระดับปานกลาง โดยระบุว่าโครงการจะช่วยให้เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่ง และส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง และร้อยละ 2.4 เห็นว่าการพัฒนาโครงการจะก่อให้เกิดประโยชน์ในระดับต่ำ/น้อย เนื่องจากไม่คุ้มค่าในการลงทุน และใช้เวลาเดินทางนานกว่าวิธีอื่นๆ นอกจากนี้ยังมีอีกร้อยละ 0.6 เห็นว่าไม่เกิดประโยชน์เลย

2) ผลประโยชน์ที่จะเกิดจากการพัฒนาโครงการต่อชุมชนและประเทศชาติส่วนรวม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.8) เห็นว่าการพัฒนาโครงการนี้จะเกิดผลประโยชน์ต่อชุมชนและประเทศชาติส่วนรวม โดยระบุว่าช่วยให้การเดินทางขนส่งระหว่างจังหวัดชุมพร-จังหวัดระนอง สะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมและขนส่งสู่ภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามัน สนับสนุนโอกาสการผลิตและกระจายสินค้ากลุ่มโอท็อปและวิสาหกิจชุมชนอื่นๆในท้องถิ่น และสร้างงานสร้างรายได้มีการจ้างงานเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ผู้ที่ไม่เห็นว่ามีเพียงร้อยละ 1.2 เท่านั้น

3) ประเด็นที่โครงการควรให้ความสำคัญในการศึกษาโครงการฯ (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความเห็นเกี่ยวกับประเด็นที่สำคัญในการศึกษาแสดงดังตารางที่ 4 ภาคผนวก ข

ได้แก่

- (1) ผลกระทบจากการก่อสร้างในช่วงที่ผ่านพื้นที่หมู่บ้าน/ชุมชน เช่น การจราจรติดขัด เสียง ฝุ่น
- (2) ผลกระทบต่อที่ทำกิน ที่ประกอบธุรกิจ และที่อยู่อาศัย ซึ่งอาจจะถูกเวนคืน
- (3) ผลกระทบในช่วงที่ผ่านพื้นที่หมู่บ้าน/ชุมชนในช่วงเปิดให้บริการ เช่น เสียง ฝุ่น แร่สนัสะเทือน

อุบัติเหตุ

- (4) ทางรถไฟจะกีดขวางทางระบายน้ำ/ผลกระทบด้านน้ำท่วม
- (5) การแบ่งแยกชุมชน/แยกพื้นที่ทำกิน

4) ข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่(ร้อยละ 83.0) ไม่มีข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการ ส่วนอีกร้อยละ 17.0 แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

- (1) ควรเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการเพื่อให้ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาโครงการน้อยที่สุด
- (2) ควรดูแลในเรื่องผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม
- (3) ควรมีการประชาสัมพันธ์โครงการให้มากกว่านี้ และดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึง
- (4) การสร้างทางรถไฟต้องศึกษาด้านความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ

ส่วนที่ 5 การประเมินความเข้าใจภายหลังการประชุม

1) ความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่นำเสนอ

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

2) การประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 91.5 เห็นว่าการประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับดี-ดีมาก รองลงมา เห็นว่าการประชุมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประชุมในระดับพอใช้ ร้อยละ 8.5

3) ข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามใหญ่ส่วน ร้อยละ 84.2 เห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก รองลงมาเห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับพอใช้ ร้อยละ 15.8

4) การชี้แจงและตอบข้อซักถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามใหญ่ส่วน ร้อยละ 85.5 เห็นว่าการชี้แจงและตอบข้อซักถามมีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก รองลงมาเห็นว่าข้อมูลโครงการที่เสนอต่อที่ประชุมมีความชัดเจนในระดับพอใช้ ร้อยละ 14.5

5) สื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์

ผู้ตอบแบบสอบถามใหญ่ส่วน ร้อยละ 83.6 เห็นว่าสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์มีความชัดเจนในระดับดี-ดีมาก รองลงมาเห็นว่าสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์มีความชัดเจนในระดับพอใช้ ร้อยละ 15.2 ที่เหลืออีก ร้อยละ 1.2 ควรปรับปรุงสื่อสิ่งพิมพ์/เอกสารประชาสัมพันธ์ที่นำเสนอ

6) สถานที่จัดประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ร้อยละ 95.2 เห็นว่าสถานที่จัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับดี-ดีมาก รองลงมาเห็นว่าสถานที่จัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับพอใช้ ร้อยละ 4.8

7) ระยะเวลาในการจัดประชุม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ร้อยละ 88.0 เห็นว่าระยะเวลาในการจัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับดี-ดีมาก รองลงมาเห็นว่าระยะเวลาในการจัดประชุมมีความเหมาะสมในระดับพอใช้ ร้อยละ 9.7 ที่เหลืออีก ร้อยละ 1.8 ควรเพิ่มระยะเวลาในการจัดประชุม