

## สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

ระหว่างวันที่ 26-29 สิงหาคม 2556

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง  
สายชลบุรี-หนองคาย ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359)

ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย

### ● หลักการและเหตุผล

การดำเนินงานพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีผลกระทบต่อประชาชน จำเป็นต้องชี้แจงรายละเอียดที่สำคัญ ตลอดจนผลกระทบที่จะเกิดกับประชาชนในพื้นที่ ให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นของการดำเนินงาน เพราะกลุ่มเป้าหมายระดับอำเภอ ท้องถิ่น และประชาชนในพื้นที่ จะเป็นผู้ที่ทราบข้อมูลสภาพพื้นที่ของชุมชนเป็นอย่างดี (การเดินทางในท้องถิ่น สังคมเศรษฐกิจ และข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม) ทำให้เกิดรูปแบบการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วมตั้งแต่ในขั้นตอนการตัดสินใจที่สำคัญของโครงการ

### ● วัตถุประสงค์

(1) เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารรายละเอียดโครงการ พื้นที่โครงการ ขอบเขตการศึกษา ด้านต่างๆ การกำหนดแนวทางการเลือก รวมถึงหลักเกณฑ์เบื้องต้นในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม สำหรับโครงการ

(2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวกับโครงการ จากผู้เข้าร่วมประชุม เพื่อนำไปใช้ประกอบการพิจารณาศึกษาความเหมาะสมของแนวเส้นทางและการคัดเลือกแนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายใหม่ที่มีความเหมาะสม เพื่อนำไปพิจารณาออกแบบเบื้องต้น

### ● ข้อมูล/ข่าวสารที่นำเสนอ

ข้อมูล/ข่าวสารที่นำเสนอ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ พื้นที่ศึกษาของโครงการ ขอบเขตการศึกษาของโครงการ แนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ สรุปแนวเส้นทางเลือกของโครงการ (แนวเส้นทาง 3 ช่วง ประกอบด้วย 4 แนวเส้นทางเลือก) หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป และสถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม โดยข้อมูลดังกล่าวได้ส่งให้กรมทางหลวงพิจารณานุมัติก่อนนำไปเผยแพร่สู่กลุ่มเป้าหมาย

### ● พื้นที่เป้าหมาย

การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือกของโครงการ ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในท้องที่ ผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน องค์กรเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรชุมชน สถาบันที่เกี่ยวข้อง อาทิ ศาสนสถาน สถาบันการศึกษา สถานพยาบาล ผู้ประกอบการ สื่อมวลชน และประชาชนในพื้นที่เป้าหมายของพื้นที่การศึกษาโครงการในจังหวัดปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา และจังหวัดชลบุรี รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1

**ตารางที่ 1 พื้นที่เป้าหมายในการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือกของโครงการ**

ลำดับ	จังหวัด	วัน/เวลา	สถานที่ประชุม	อำเภอ	พื้นที่เป้าหมาย
1	จ.ปราจีนบุรี	26-ส.ค.-56 13.30-16.00น.	ที่ว่าการ อ.ศรีมหาโพธิ์	อ.ศรีมหาโพธิ์ อ.กบินทร์บุรี	ค.หนองโพรง ค.ศรีมหาโพธิ์ ค.กรอกสมบูรณ์ ค.เขาไม้แก้ว
2	จ.ฉะเชิงเทรา	27-ส.ค.-56 8.30-11.00น.	เทศบาลตำบลสนามชัยเขต	อ.สนามชัยเขต อ.แปลงยาว อ.ท่าตะเกียบ อ.พนมสารคาม	ค.ทุ่งพระยา ค.ท่ากระดาน ค.ผู้ยายหมี ค.ลาดกระทิง ค.หนองไม้แก่น ค.ท่าตะเกียบ ค.คลองตะเกรา ค.เขาหินซ้อน
3	จ.ชลบุรี	27-ส.ค.-56 13.30-16.00น.	ที่ว่าการ อ.เกาะจันทร์	อ.เกาะจันทร์ อ.บ่อทอง	ค.ท่าบุญมี ค.เกาะจันทร์ ค.บ่อทอง ค.ธาตุทอง ค.วัดสุวรรณ
4		28-ส.ค.-56 8.30-11.00น.	ที่ว่าการ อ.บ้านบึง	อ.บ้านบึง	ค.หนองอิรุณ ค.หนองกิ้ว ค.หนองไผ่แก้ว
5		28-ส.ค.-56 13.30-16.00น.	ที่ว่าการ อ.หนองใหญ่	อ.หนองใหญ่	ค.ห้างสูง ค.หนองเสือช้าง ค.หนองใหญ่
6		29-ส.ค.-56 8.30-11.00น.	เทศบาลนครแหลมฉบัง	อ.ศรีราชา	ค.เขาคันทรง ค.บึง ค.บ่อวิน
7		29-ส.ค.-56 13.30-16.00น.	เทศบาลตำบลบางละมุง	อ.บางละมุง	ค.ตะเคียนเตี้ย ค.บางละมุง

● ผลการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือกของโครงการ โดยได้วางแผนเรื่องสถานที่จัดประชุมไว้ทั้งสิ้น 7 แห่ง ซึ่งครอบคลุมและอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ตลอดจนสามารถอำนวยความสะดวกแก่การเดินทางของผู้เข้าร่วมประชุมได้มากที่สุด ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้กำหนดการจัดประชุมตั้งแต่วันที่ 26-29 สิงหาคม พ.ศ.2556 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- (1) วันจันทร์ที่ 26 สิงหาคม พ.ศ.2556 เวลา 13.30-16.00 น. ณ ห้องประชุมชั้น 2 ที่ว่าการอำเภอศรีมหาโพธิ์ อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี
- (2) วันอังคารที่ 27 สิงหาคม พ.ศ.2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลสนามชัยเขต อำเภอสนามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา
- (3) วันอังคารที่ 27 สิงหาคม พ.ศ.2556 เวลา 13.30-16.00 น. ณ ศาลาประชาคมที่ว่าการอำเภอเกาะจันทร์ อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี
- (4) วันพุธที่ 28 สิงหาคม พ.ศ.2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ ห้องประชุมชั้น 3 ที่ว่าการอำเภอบ้านบึง อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี
- (5) วันพุธที่ 28 สิงหาคม พ.ศ.2556 เวลา 13.30-16.00 น. ณ ศาลาประชาคมที่ว่าการอำเภอหนองใหญ่ อำเภอหนองใหญ่ จังหวัดชลบุรี
- (6) วันพฤหัสบดีที่ 29 สิงหาคม พ.ศ.2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ ห้องประชุมชั้น 4 เทศบาลนครแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี
- (7) วันพฤหัสบดีที่ 29 สิงหาคม พ.ศ.2556 เวลา 13.30-16.00 น. ณ ห้องประชุมกาฬัญญา อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

ทั้งนี้ ในการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือกของโครงการ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลโครงการ ประกาศเชิญการประชุม และสรุปผลการประชุมสัมมนาผ่านทางเว็บไซต์

โครงการ [www.thaimotorway.com](http://www.thaimotorway.com) และตีประกาศตามบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการที่อยู่ในพื้นที่โครงการ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้ง 7 แห่ง จำนวน 661 คน โดยแสดงจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมตั้งรายละเอียดในตารางที่ 2 และภาพบรรยากาศการประชุมดังแสดงในรูปที่ 1 พร้อมทั้งสรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม  
 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-หนองคาย ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359)  
 ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย

## ตารางที่ 2 สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)												รวม	
		จ.ปราจีนบุรี		จ.ฉะเชิงเทรา					จ.ชลบุรี						
		26 ส.ค.56 / 13.30-16.00 น. ณ ห้องประชุมชั้น 2 ที่ว่าการ อำเภอศรีมหาโพธิ์	กบินทร์บุรี	สนามชัยเขต	ท่าตะเกียบ	แปลงยาว	พนมสารคาม	27 ส.ค.56 / 13.30-16.00 น. ณ ศาลาประชาคมที่ว่าการอำเภอ เกาะจันทร์	บ่อทอง	บ้านบึง	หนองใหญ่	ศรีราชา	28 ส.ค.56 / 13.30-16.00 น. ณ ศาลา ประชาคมที่ว่าการ อำเภอหนองใหญ่		29 ส.ค.56 / 8.30-11.0 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 4 เทศบาล นครแหลมฉบัง
1	หน่วยงานกรมทางหลวง (ส่วนกลาง)	2	-	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	6	
2	หน่วยงานกรมทางหลวง (ส่วนภูมิภาค)	2	-	2	-	-	-	4	-	3	2	-	3	16	
3	หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง	6	2	8	-	2	-	8	3	6	5	2	4	46	
4	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อบต. / เทศบาล)	21	2	87	7	11	2	39	15	30	7	9	14	244	
5	กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน ประชาชนผู้ อยู่ในพื้นที่โครงการที่ได้รับผลกระทบโดยตรง	18	7	38	25	-	-	21	14	22	9	16	5	175	
6	หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ	2	1	2	-	-	-	1	-	-	-	3	1	10	
7	ภาคเอกชน	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	4	
8	สถาบันการศึกษา	5	-	8	-	1	-	7	3	6	1	5	2	38	
9	ศาสนสถาน	2	-	1	-	-	-	3	1	6	1	-	-	14	
10	สถานพยาบาล	3	-	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	6	
11	สื่อมวลชน	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	3	
12	บริษัทที่ปรึกษา	9	-	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	99	
	<b>รวม</b>	<b>72</b>	<b>12</b>	<b>159</b>	<b>41</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>94</b>	<b>46</b>	<b>82</b>	<b>34</b>	<b>47</b>	<b>39</b>	<b>661</b>	
		<b>84</b>		<b>235</b>					<b>140</b>		<b>82</b>	<b>34</b>	<b>47</b>	<b>39</b>	

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม  
 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-หนองคาย ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359)  
 ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย



อ.ศรีมหาโพธิ

อ.สนามชัยเขต



อ.เกาะจันทร์



อ.บ้านบึง



อ.หนองใหญ่



อ.ศรีราชา



อ.บางละมุง

รูปที่ 1 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

**ตารางที่ 3 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือก  
 ของโครงการ และการนำไปพิจารณาใช้ประกอบการศึกษา**

ประเด็น	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและ การนำไปประกอบการพิจารณา
ด้านความคิดเห็นต่อโครงการ	- เห็นด้วยกับการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-หนองคาย ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทล.359) เพราะจะเป็นโครงข่ายสำคัญที่ช่วยเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วยบรรเทาปริมาณการจราจรบน ทล.304 ช่วยให้การขับขีมีความปลอดภัยสูงเนื่องจากไม่มีจุดตัด และช่วยลดอุบัติเหตุบนทางหลวงโดยแยกการจราจรของรถบรรทุก และรถยนต์ที่วิ่งระยะทางไกลและใช้ความเร็วสูงและรถยนต์นั่งส่วนบุคคลออกจากการเดินทางของประชาชนในท้องถิ่น	-
ด้านวิศวกรรม- การจราจร ● แนวเส้นทางเลือกของโครงการ	- สอบถามแนวคิดในการกำหนดโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทล.359)	- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทล.359)เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย ชลบุรี-หนองคาย ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยในส่วนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทล.359) นอกจากจะเป็นเส้นทางเชื่อมการเดินทางระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือแล้ว ยังรองรับการเดินทางต่างๆในพื้นที่ ทั้งรถยนต์ทั่วไป และรถสินค้าจากแหล่งนิคมต่างๆ และยังเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชลบุรีกับกับประเทศกัมพูชา (ผ่านทล.359)

ประเด็น	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>● แนวเส้นทางเลือกของโครงการ (ต่อ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เห็นด้วยกับจุดเริ่มต้นโครงการที่มีแนวคิดในการสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังโดยตรง ทำให้ไม่ต้องใช้เส้นทาง ทล.3 (ถ.สุขุมวิท) ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่น และมีความเสี่ยงจากปัญหาอุบัติเหตุในการเดินทางสูง เพราะมีรถบรรทุกใช้เส้นทางดังกล่าวจำนวนมาก</li> <li>- การกำหนดแนวเส้นทางเลือกช่วงที่ 1 (สายทางย่อย A และ B) จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนสูงมาก เพราะเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่น</li> <li>- เห็นด้วยกับเส้นทางเลือกในช่วงที่ 3 ทั้งสายทางย่อย D และ E ทั้งนี้ควรพิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน</li> <li>- เห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 (A+C+D) เนื่องจากมีระยะทางสั้นที่สุด และผ่านพื้นที่ อ. สนาบชัยเขต ซึ่งมีชุมชนไม่ค่อหนาแน่น ทั้งยังสามารถรองรับสวนอุตสาหกรรม 304 และสวนอุตสาหกรรมโรจนะ (ปราจีนบุรี) รวมถึงการขนส่งสินค้าและพืชผลทางการเกษตรได้อีกด้วย</li> <li>- เห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลือกที่ 2 (A+C+E) เนื่องจากเป็นการเปิดพื้นที่การพัฒนาแห่งใหม่ จึงมีความเหมาะสมมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ซึ่งมี ทล.331 ขนานอยู่ตลอดเส้นทาง ประกอบกับมีชุมชนเบาบางกว่า ผลกระทบต่อประชาชนจึงน้อยกว่า รวมถึงมีราคาที่ดินถูกกว่า จึงส่งผลกระทบต่อค่าลงทุนก่อสร้างที่ถูกลง</li> </ul>	<p style="text-align: center;">-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาได้พยายามกำหนดแนวเส้นทางให้ประชาชนได้รับผลกระทบน้อยที่สุด เช่น ทางเลือก A ได้เลือกการก่อสร้างบนเกาะกลางถนนของกรมทางหลวงชนบท โดยในการศึกษาและออกแบบเบื้องต้น ที่ปรึกษาจะพิจารณาหาแนวทาง มาตรการทางลดผลกระทบต่อประชาชนบริเวณดังกล่าว</li> <li>- ที่ปรึกษาได้กำหนดแนวเส้นทางทั้ง 2 ให้มีผลกระทบต่อประชาชนให้น้อย โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในการศึกษาและออกแบบเบื้องต้น ที่ปรึกษาจะพิจารณาหาแนวทาง มาตรการทางลดผลกระทบต่อประชาชนบริเวณดังกล่าว</li> </ul> <p style="text-align: center;">-</p>

ประเด็น	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>● แนวเส้นทาง เลือ ก ข อง โครงการ (ต่อ)</p>	<p>- เสนอให้ปรับแนวเส้นทางของโครงการ โดยกำหนดจุดเริ่มต้นที่บริเวณวัดบางละมุง ผ่านไปทาง ต.บึง (หนองแขวะ) ต.ตะเคียนเตี้ย แล้วเข้าสู่ อ.ปลวกแดง จากนั้นเบี่ยงแนวขึ้นไปทาง อ.หนองใหญ่ (คลองกิว) และตัดผ่านพื้นที่ภูเขาไปทาง อ.บ่อทอง แล้วบรรจบแนวเส้นทางกับ ทล.3341 เพื่อให้รถบรรทุกที่ออกมาจากนิคมฯ วิ่งเลี่ยงพื้นที่ชุมชน ทั้งยังช่วยลดความซ้ำซ้อนของโครงข่ายการจราจรในบริเวณเดิมซึ่งมีปริมาณคับคั่งอยู่แล้ว และเป็นการกระจายความเจริญไปยังพื้นที่ใหม่</p> <p>- จะมีการปรับเปลี่ยนแนวเส้นทาง หรือพื้นที่พาดผ่าน (จังหวัด/อำเภอ) จากที่ได้นำเสนอในครั้งนี้อีกหรือไม่</p> <p>- สอบถามข้อมูลพื้นที่พาดผ่านที่ชัดเจน (แนวเส้นทางเลือกแต่ละเส้นทางจะผ่านหมู่บ้าน/ตำบลใดบ้าง) เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนได้รับทราบข้อมูลที่เพียงพอต่อการแสดงความคิดเห็นได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งสามารถนำไปเผยแพร่ต่อประชาชนในท้องถิ่นได้รับทราบอย่างถูกต้อง หรือควรชี้แจงประกอบแผนที่ขนาดใหญ่เพื่อให้สามารถพิจารณาสภาพโดยรอบแนวเส้นทางเลือกได้ดียิ่งขึ้น</p> <p>- สอบถามข้อมูลพื้นที่ตามแนวเส้นทางช่วง 2 สายทางย่อย C ว่าตัดผ่านหมู่บ้าน/ชุมชนใดบ้าง เนื่องจากเป็นช่วงที่แนวเส้นทางมีความชัดเจนแล้ว</p>	<p>- ที่ปรึกษาเข้าไปพิจารณา</p> <p>- ในเบื้องต้น จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่พาดผ่านในระดับจังหวัดและอำเภอ</p> <p>- เนื่องจากในการประชุมครั้งนี้เป็นการนำเสนอแนวทางเลือกยังไม่ได้ลงรายละเอียดของแนวเส้นทาง แต่ภายหลังจากการคัดเลือกแนวแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาจะทำการออกแบบเบื้องต้น ซึ่งจะทำให้ทราบได้ว่า แนวเส้นทางผ่านบริเวณพื้นที่ตำบลใดบ้าง</p>
<p>● การจราจร</p>	<p>- จุดสิ้นสุดโครงการที่บรรจบกับ ทล.359 อาจส่งผลกระทบต่อด้านการจราจรกับพื้นที่สองฝั่งทางหลวงในบริเวณดังกล่าวเพิ่มมากขึ้น เช่น ต.เขาไม้แก้ว ซึ่งปัจจุบันประสบปัญหาการจราจรติดขัดอยู่แล้วในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ จึงขอให้พิจารณาศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวไว้ล่วงหน้า</p> <p>- จะมีการกำหนดโครงข่ายการจราจรสำหรับระบายรถในบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ (ทล.359) เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางไปในทิศทางต่างๆ ใดๆ โดยเฉพาะการรองรับปริมาณจราจรที่คับคั่งจาก ทล.304</p>	<p>- ที่ปรึกษาจะทำการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้น และจะเสนอแนวทางการแก้ไขปรับปรุง ทล.359 เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น โดยอาจเป็นการขยายทางหลวงให้มีจำนวนช่องจราจรที่เพียงพอสำหรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น</p>



ประเด็น	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>● จุดเข้า-ออก</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จะมีการกำหนดจุดเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไว้ในพื้นที่ อ.ศรีมหาโพธิ หรือไม่พร้อมทั้งเสนอให้กำหนดทางเข้า-ออกเชื่อมต่อกับ ทล.359 เพราะจะช่วยส่งเสริมการขนส่งสินค้าของนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่</li> <li>- สอบถามตำแหน่งจุดเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่กำหนดไว้ในพื้นที่ อ.เกาะจันทร์</li> <li>- สอบถามระยะห่างในการกำหนดจุดเข้า-ออกทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทั้งนี้ควรกำหนดจำนวนจุดเข้า-ออกฯ ให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณการจราจร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบเบื้องต้น</li> <li>- สำหรับจุดเข้า-ออก ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ที่ปรึกษาจะนำเสนอให้ประชาชนทราบอีกครั้งหนึ่งภายหลังจากการคัดเลือกแนวเส้นทางแล้วเสร็จ</li> </ul>
<p>● ทาง ล อ ด - ทางข้าม</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้ออกแบบทางลอด-ทางข้าม เชื่อมการเดินทางระหว่างชุมชนสองฝั่งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในทุกระยะ 2-5 กม. เพื่อช่วยให้การเดินทางไปมาหาสู่กันของประชาชนเป็นไปอย่างสะดวก ช่วยแก้ไขปัญหาด้านการแบ่งแยกชุมชน</li> <li>- เสนอให้ผู้ดำเนินการศึกษาโครงการพิจารณาถึงแนวทางการออกแบบทางหลวงพิเศษฯ ในช่วงที่ตัดผ่านชุมชน และถนน/ทางหลวงในพื้นที่ ซึ่งจะทำให้เกิดจุดตัด ทางร่วม ทางแยกในบริเวณต่างๆ รวมถึงการออกแบบทางลอด-ทางข้าม เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกและและความปลอดภัยในการเดินทาง โดยอาจหารือร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อให้ได้รูปแบบที่มีความเหมาะสม</li> <li>- เสนอให้กำหนดจุดกั้บรถอยู่ใกล้กับบริเวณชุมชนในพื้นที่ อ.เกาะจันทร์ โดยแต่ละจุดควรมีระยะไม่ห่างกันมาก</li> <li>- ควรออกแบบทางลอดให้มีระยะห่าง (Clearance) เพียงพอสำหรับการลอดผ่านของรถสิบล้อซึ่งใช้บรรทุกสินค้าทางการเกษตร เช่น อ้อย มันสำปะหลัง รวมถึงรถไถนา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบเบื้องต้น</li> <li>- ทางลอดเพื่อเชื่อมชุมชนทั้ง 2 ฝั่งของทางหลวงพิเศษจะออกแบบโดยเน้นให้รถยนต์ขนาดเล็กผ่านความสูง (Clearance) ประมาณ 2.5 -3.0 เมตร สำหรับรถยนต์ขนาดใหญ่กำหนดให้ใช้สะพาน (Flyover) ในการข้ามทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่จะก่อสร้างบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับทางหลวงต่างๆ</li> </ul>

ประเด็น	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและการนำไปประกอบการพิจารณา
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>ทางบริการ</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จะดำเนินการออกแบบให้มีทางบริการชุมชนไว้ในพื้นที่ อ.ศรีมหาโพธิ หรือไม่</li> <li>- เสนอให้ดำเนินการออกแบบทางบริการตลอดเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางบริการจะถูกกำหนดไว้บริเวณพื้นที่ชุมในปัจจุบัน</li> <li>- ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบเบื้องต้น</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>จุดพักรถ</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้กำหนดจุดพักรถในพื้นที่ อ.สนามชัยเขต และ อ.เกาะจันทร์ โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้าไปจำหน่ายสินค้า และคิดค่าเช่าที่ราคาไม่แพง ทั้งนี้กรมทางหลวงควรเป็นผู้จัดการบริหารพื้นที่ใช้ประโยชน์เอง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบเบื้องต้น</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>การระบายน้ำ</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่คุ่มครองทางสิ่งแวดล้อมและอ่างเก็บน้ำหลายจุดจึงมีความกังวลว่าการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง อาจทำให้เกิดปัญหาการระบายน้ำในพื้นที่ เพราะเส้นทางอาจกีดขวาง/ปิดกั้นทางระบายน้ำลงสู่อ่างเก็บน้ำ รวมถึงแหล่งน้ำตามธรรมชาติ</li> <li>- ควรออกแบบโครงสร้างการระบายน้ำของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฯ ให้สามารถรองรับการไหลของน้ำจากภูเขาให้ลงสู่แหล่งน้ำตามธรรมชาติ (คลองในพื้นที่ ต.คู้ยายหมี ต.ท่ากระดาน และ ต.ลาดกระทิง ใน อ.สนามชัยเขต) เช่น ออกแบบสะพานที่รับปริมาณน้ำป่าไหลหลากคราวละจำนวนมากได้</li> <li>- ควรออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการให้มีประสิทธิภาพ เช่น ท่อลอดต้องไม่กีดขวางทางน้ำไหล และไม่มีตะกอนดิน ทราย และสิ่งปฏิกูลอุดตัน</li> <li>- ควรศึกษาคำนวณปริมาณน้ำที่ไหลผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้สูงกว่าปริมาณน้ำโดยเฉลี่ยในปัจจุบัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบเบื้องต้น</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ด้านเศรษฐกิจ</li> <li>● <b>ความคุ้มค่าในการลงทุน</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรพิจารณาเรื่องความคุ้มค่าของการลงทุนก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-หนองคาย ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทล.359)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในการดำเนินงานจะมีการศึกษาถึงความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการว่ามีความเหมาะสมในการดำเนินโครงการหรือไม่</li> </ul>

ประเด็น	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>● ความคุ้มค่าในการลงทุน (ต่อ)</p>	<p>- เนื่องจากรถยนต์ส่วนใหญ่ที่วิ่งบนเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะใช้ความเร็วสูง ส่งผลให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุรุนแรง ซึ่งหากนำไปเปรียบเทียบกับความคุ้มค่าในการลดต้นทุนการเดินทางและขนส่งสินค้าแล้ว อาจส่งผลให้โครงการไม่มีความเหมาะสมในการนำไปพัฒนาก่อสร้าง</p>	<p>- ที่ปรึกษาจะนำประเด็นดังกล่าวไปใช้ประกอบการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการ</p>
<p>● การเก็บค่าผ่านทาง</p>	<p>- แสดงความเห็นว่ายัตราการเก็บค่าผ่านทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในปัจจุบันมีราคาแพงมากเกินไป เมื่อนำมาคิดรวมกับค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น อาจส่งผลให้มีผู้มาใช้บริการน้อย</p> <p>- เสนอให้ออกแบบช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติให้มีจำนวนมากขึ้น เพื่อลดปริมาณจราจรสะสมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง</p> <p>- ไม่ควรออกแบบด่านเก็บค่าผ่านทางให้อยู่ใกล้กันมากเกินไป</p> <p>- แสดงความเห็นว่ายัตรารายได้บางส่วนที่ได้รับจากการเก็บค่าผ่านทางมาจ่ายเป็นภาษีบำรุงท้องที่ เพื่อนำไปพัฒนาท้องถิ่นซึ่งได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ</p> <p>- แสดงความเห็นว่ายัตราการเก็บค่าผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านารเวนคืนที่ดินที่นำมาใช้ในการพัฒนาโครงการ</p>	<p>- ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบเบื้องต้น</p>
<p>ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม</p> <p>● คุณภาพอากาศ และเสียง</p>	<p>- จะมีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ (สารมลพิษต่างๆ เช่น ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) และเสียงที่จะเกิดจากการใช้งานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองอย่างไร เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้เคียง เช่น ศูนย์รับเลี้ยงเด็กเล็ก</p>	<p>- ที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนสภาพปัจจุบันของตัวถนนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมว่าเมื่อโครงการเปิดดำเนินการแล้วนั้นปริมาณรถที่ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฯ เป็นจำนวนเท่าไรในแต่ละปี และคาดการณ์ว่าจะมีมลพิษทางอากาศ และมลพิษทางเสียงมีค่าเท่าใด หากมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานฯ ในแต่ละตำแหน่งของพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม จึงกำหนดมาตรการป้องกัน กำจัด และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณดังกล่าว</p>

ประเด็น	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>● คุณภาพอากาศ และเสียง (ต่อ)</p>	<p>- ควรพิจารณาถึงผลกระทบด้านเสียงที่จะเกิดกับพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม เช่น วัด โรงเรียน และโรงพยาบาล ที่อยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทาง</p>	<p>- ที่ปรึกษาพิจารณาผลกระทบด้านเสียงที่จะเกิดกับพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยเมื่อคาดการณ์ระดับเสียงที่จะเกิดขึ้นเมื่อเปิดดำเนินการโครงการต่อพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในตำแหน่งต่างๆ หากมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานฯ จะกำหนดให้ติดตั้งกำแพงกันเสียง</p>
<p>● ผลกระทบทางสังคม - การประกอบอาชีพ</p>	<p>- ควรคำนึงถึงผลกระทบทางสังคม โดยเฉพาะด้านสุขภาพทางจิตของประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชน และผู้ประกอบการที่จะได้รับผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง</p> <p>- ขอให้พิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับการประกอบอาชีพของประชาชน การเดินทางขนส่งในชีวิตประจำวัน รวมถึงการวางแผนพัฒนาโครงการต่างๆ ในท้องถิ่น</p>	<p>- ที่ปรึกษาคำนึงถึงผลกระทบทางสังคมด้วย เพราะเป็นปัจจัยในด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งต้องประเมินผลกระทบทั้งด้านเศรษฐกิจ-สังคม การแบ่งแยกชุมชน และการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน ซึ่งดำเนินการในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)</p> <p>- ที่ปรึกษาต้องศึกษาผลกระทบดังกล่าวในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)</p>
<p>● ทรัพยากรธรรมชาติ และสัตว์ป่า</p>	<p>- ช้างป่าที่อยู่ในพื้นที่เขตอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน จะลงมาหาอาหารกินในช่วงเวลาประมาณ 18.00 น. รถจะไม่สามารถวิ่งผ่านเส้นทางที่อยู่ในบริเวณดังกล่าวได้</p> <p>- ขอให้พิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ป่าไม้ ภูเขา แหล่งน้ำ) พื้นที่อุทยานแห่งชาติ รวมถึงสัตว์ป่า</p>	<p>- ที่ปรึกษาต้องศึกษาของสภาพพื้นที่ปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการก่อนพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม เพื่อที่จะสามารถดำเนินการโครงการได้อย่างต่อเนื่องเมื่อเปิดดำเนินการ และหากบริเวณใดมีข้อจำกัดที่ปรึกษาต้องพิจารณาและแนวเส้นทางของโครงการนี้ ไม่ได้ผ่านพื้นที่เขตอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน</p> <p>- วางแนวทางในการกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านป่าไม้และสัตว์ป่า โดยการจำกัดการใช้พื้นที่ป่าไม้เฉพาะส่วนที่จำเป็น ตลอดจนทำทางลอดให้สัตว์ป่าเดินทางเชื่อมต่อระหว่างผืนป่า</p>
<p>● การแบ่งแยกชุมชน</p>	<p>- การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางดังกล่าว อาจส่งผลกระทบด้านการแบ่งแยกชุมชน ทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านเดียวกันไม่สามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้</p>	<p>- ที่ปรึกษาต้องพิจารณาเพื่อกำหนดมาตรการลดผลกระทบด้านการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ทั้ง 2 ฝั่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฯ สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันได้ อาทิเช่น การออกแบบทางเชื่อม ทางลอด สะพานลอย ในตำแหน่งที่เหมาะสม</p>

ประเด็น	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>● การเวนคืน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สอบถามหลักเกณฑ์ในการประเมินราคาที่ดินเพื่อชดเชยให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืน</li> <li>- ขอให้พิจารณาจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม</li> <li>- หากที่ดินถูกเวนคืนไปบางส่วนแล้วเหลือพื้นที่ขนาดเล็กไม่สามารถใช้ทำประโยชน์ใดได้อีกเจ้าของที่ดินจะขอให้พิจารณาเวนคืนที่ดินไปทั้งแปลงได้หรือไม่</li> <li>- ขอให้พิจารณาเรื่องผลกระทบด้านการเวนคืนที่จะเกิดกับประชาชนที่ถือครองที่ดิน ส.ป.ก. 4-01 ซึ่งใช้ทำประโยชน์สำหรับการประกอบอาชีพทางการเกษตรเท่านั้น</li> <li>- ขอให้พิจารณากำหนดค่าทดแทนทรัพย์สินให้กับประชาชนในราคาที่เป็นธรรมและเป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งที่ดินที่ถือเอกสารสิทธิแบบ ส.ป.ก. 4-01 และโฉนดที่ดินประเภทอื่นๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การประเมินราคาที่ดิน ใช้ราคากลางของกรมที่ดินในการประเมิน</li> <li>- ที่ปรึกษาต้องกำหนดมาตรการการชดเชยการโยกย้ายและเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมในมาตรการของรายงานการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA)</li> <li>- การเวนคืนที่ดิน ปฏิบัติตามขั้นตอนของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม</li> </ul>
<p>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้ลงพื้นที่จัดประชุมประชาคมหมู่บ้านที่ตั้งอยู่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลข่าวสารได้อย่างทั่วถึงและมีความชัดเจน</li> <li>- เสนอให้ลงพื้นที่จัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ (ตั้งแต่การกำหนดแนวเส้นทางจนถึงการออกแบบรูปแบบถนนของโครงการ) เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสอดคล้องกับการเดินทางในชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่</li> <li>- การให้ผู้เข้าร่วมประชุมลงชื่อในใบลงทะเบียนจะถูกนำไปแปรความหมายว่าประชาชนลงชื่อแสดงความเห็นด้วยการดำเนินโครงการหรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาได้วางแผนจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการไว้อย่างต่อเนื่องผ่านรูปแบบการสัมมนาใหญ่ระดับจังหวัด และการประชุมกลุ่มย่อยในระดับอำเภอ/ตำบล/ท้องถิ่น</li> <li>- เพื่อนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบเบื้องต้นโครงการให้มีประสิทธิภาพในการใช้งาน เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และไม่ส่งผลกระทบต่อรูปแบบการเดินทางของคนในท้องถิ่น</li> <li>- การให้ผู้เข้าร่วมประชุมลงชื่อในใบลงทะเบียนเป็นเพียงเอกสารที่ช่วยยืนยันถึงการปฏิบัติงานของที่ปรึกษาว่าได้มีการชี้แจงข้อมูลโครงการให้กับประชาชนและหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาของโครงการได้รับทราบอย่างครบถ้วนเพียงพอหรือไม่</li> </ul>

ประเด็น	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบและเกิดความเข้าใจอย่างต่อเนื่อง และเพิ่มช่องทางการติดต่อสื่อสารของโครงการ เช่น เพิ่มหมายเลขโทรศัพท์ เปิดกล่องรับฟังความคิดเห็นไว้ที่สำนักงานโครงการในช่วงดำเนินการก่อสร้าง</li> <li>- ควรดำเนินการสำรวจและสอบถามความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนซึ่งจะได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดิน ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในขั้นการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นนี้ ที่ปรึกษาได้เปิดช่องทางการติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้แก่ เบอร์โทรศัพท์ (ด้านวิศวกรรม : 02-532-3566 ด้านจราจรและขนส่ง : 02-509-9000 ต่อ 3220-1 ด้านสิ่งแวดล้อม : 02-509-9000 ต่อ 2309 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : 02-509-9070 ต่อ 113) และเว็บไซต์ <a href="http://www.thaimotorway.com">www.thaimotorway.com</a>                      ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะนำเสนอต่อกรมทางหลวงให้มีการเปิดช่องทางการรับฟังความคิดเห็นที่หลากหลายในขั้นตอนการศึกษาโครงการในลำดับต่อไป รวมถึงในช่วงการก่อสร้างโครงการ</li> <li>- ที่ปรึกษาจะดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อนำมาประเมินผลกระทบทั้งด้านเศรษฐกิจ-สังคม ซึ่งดำเนินการในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)</li> </ul>
<p>ด้านอื่นๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ลักษณะของโครงการและแนวทางในการพัฒนาโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการได้รับการบรรจุอยู่ในแผนพัฒนาประเทศไว้แล้วหรือไม่</li> <li>- สอบถามระยะเวลาที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างรวมถึงงบประมาณที่จะนำมาใช้ในการพัฒนาโครงการ</li> <li>- สอบถามแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-หนองคาย ตอนปราจีนบุรี-นครราชสีมา ซึ่งจะผ่านเข้าไปในพื้นที่อุทยานแห่งชาติ (เขาใหญ่ หรือทับลาน) รวมถึงแนวทางในการก่อสร้างว่าจะใช้วิธีการใด</li> <li>- เสนอให้พัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ เช่น อ่างเก็บน้ำคลองหลวง และโบราณสถานต่างๆ เพื่อช่วยสร้างรายได้ให้กับประชาชนในท้องถิ่น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เส้นทางโครงการเป็นส่วนหนึ่งของร่างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย</li> <li>- การดำเนินการในปัจจุบันอยู่ในขั้นการคัดเลือกแนวเส้นทาง ซึ่งยังไม่มีรายละเอียดเกี่ยวกับงบประมาณและแผนการดำเนินงาน โดยเมื่อการศึกษาในส่วนดังกล่าวแล้วเสร็จ จะมีการนำเสนอข้อมูลดังกล่าวในประชาชนทราบ</li> <li>- แนวเส้นทางช่วงดังกล่าวอยู่ในขั้นตอนงานแผนซึ่งยังไม่มีรายละเอียดดังกล่าว โดยในเบื้องต้นช่วงผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ อาจก่อสร้างด้วยโครงสร้างพิเศษ เช่น สะพาน หรืออุโมงค์</li> <li>- งานในส่วนดังกล่าวนอกเหนือจากความรับผิดชอบของกรมทางหลวง แต่ในการศึกษานี้จะนำเสนอข้อคิดเห็นดังกล่าวให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป</li> </ul>

ประเด็น	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>● ลักษณะของโครงการและแนวทางในการพัฒนาโครงการ (ต่อ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สอบถามความกว้างของเขตทางที่ต้องเวนคืนเพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของโครงการ</li> <li>- เสนอให้ปรับผิวทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้มีระดับความชันที่ไม่แตกต่างกันมาก เพราะส่งผลต่อการควบคุมความเร็วในการขับขี่รถยนต์</li> <li>- เสนอให้ดำเนินการออกแบบโครงสร้างทางสะพาน การระบายน้ำ รวมถึงองค์ประกอบอื่นๆที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมรวมถึงสอดคล้องกับสภาพพื้นที่จริง ไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชนในท้องถิ่น</li> <li>- เสนอให้ออกแบบโครงสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงที่เป็นเชิงลาดสะพานให้มีความแข็งแรง ไม่เกิดการทรุดตัวของพื้นผิวจราจร และให้ช่วงคอสะพานไม่ชันจนเกินไป เพื่อลดการสะดุด หรือกระแทกของรถยนต์ระหว่างการขับขี่</li> <li>- เสนอให้ออกแบบและติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และมีความสอดคล้องกับโครงข่ายทางหลวงชนบท</li> <li>- จะมีการกำหนดความเร็วในการขับขี่รถยนต์บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไว้ที่เท่าใด</li> <li>- ควรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยานพาหนะต่างๆ มีระเบียบวินัย และเคารพกฎหมายจราจร เพื่อลดการสูญเสียจากปัญหาอุบัติเหตุ การสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และช่วยประหยัดงบประมาณในการก่อสร้างเส้นทางสายใหม่</li> <li>- เสนอให้ตั้งหน่วยงานย่อยในสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนของตำรวจทางหลวง ไว้ในพื้นที่เทศบาลนครแหลมฉบัง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เขตทางโดยทั่วไปจะกว้างประมาณ 70 เมตร แต่สำหรับบริเวณที่ก่อสร้างทางเข้า-ออก และด่านฯ จะมีเขตทางที่กว้างกว่าโดยจะขึ้นกับสภาพพื้นที่แต่ละตำแหน่ง</li> <li>- ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบเบื้องต้น</li> <li>- การออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะออกแบบตามหลักวิศวกรรมและตามมาตรฐานประเทศและมาตรฐานสากล และตามสภาพพื้นที่ของเส้นทาง</li> <li>- ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบเบื้องต้น</li> <li>- ความเร็วสูงสุดบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจะกำหนดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535</li> <li>-</li> <li>- ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลดังกล่าวไปเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>

ประเด็น	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>● โครงการและการปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงที่เกี่ยวข้อง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สอบถามเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการว่าเคยมีการศึกษามาก่อนหน้านี้หรือไม่ เนื่องจากเมื่อ 7 ปีก่อน เคยได้รับข้อมูลว่าจะมีการกำหนดแนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองผ่านพื้นที่ อ.สนามชัยเขต และ อ.เกาะจันทร์</li> <li>- เสนอให้ขยาย ทล.359 ให้เป็นขนาด 8 ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เดินทางเชื่อมต่อมาจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของโครงการไปยัง จ.สระแก้ว จ.ปราจีนบุรี และด่านอรัญประเทศ ทั้งยังเป็นการช่วยป้องกันปัญหาการจราจรติดขัดให้กับชุมชนที่ตั้งอยู่บริเวณสองฝั่ง ทล.359</li> <li>- เสนอให้พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเดิมที่มีอยู่ เช่น ทล.331 และ ทล.304 ให้มีประสิทธิภาพเพื่อช่วยประหยัดงบประมาณในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเส้นทางใหม่</li> <li>- เสนอให้ดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายทางแยกต่างระดับหนองขาม-ทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง เพื่อเสริมประสิทธิภาพการเดินทางในบริเวณดังกล่าว</li> <li>- เสนอให้ดำเนินการปรับปรุงพื้นผิวจราจรของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายทางแยกต่างระดับหนองขาม-ทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง เพราะมีสภาพชำรุดเสียหายอย่างหนัก</li> <li>- เสนอให้แก้ไขปัญหาโครงสร้างสะพานกลับรถรูปเกือกม้ากีดขวางทางน้ำ อันส่งผลให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง และการจราจรติดขัดบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายทางแยกต่างระดับหนองขาม-ทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง</li> <li>- เสนอให้พิจารณาออกแบบทางข้ามบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายทางแยกต่างระดับหนองขาม-ทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง ในช่วงแยก ถ. บ่อหิน ไป ถ. แก้วกิโล และ ถ. เครื่องสพพัฒนา เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุและการจราจรติดขัดให้กับประชาชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโครงการ ได้เริ่มทำการศึกษาความเหมาะสมเมื่อปี พ.ศ. 2555 ข้อมูลที่ประชาชนได้รับในอดีต อาจเป็นข้อมูลเบื้องต้นตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเมื่อปี พ.ศ. 2540</li> <li>- ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลดังกล่าวไปเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> <li>- ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วงดังกล่าว</li> <li>- ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลดังกล่าวไปเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>



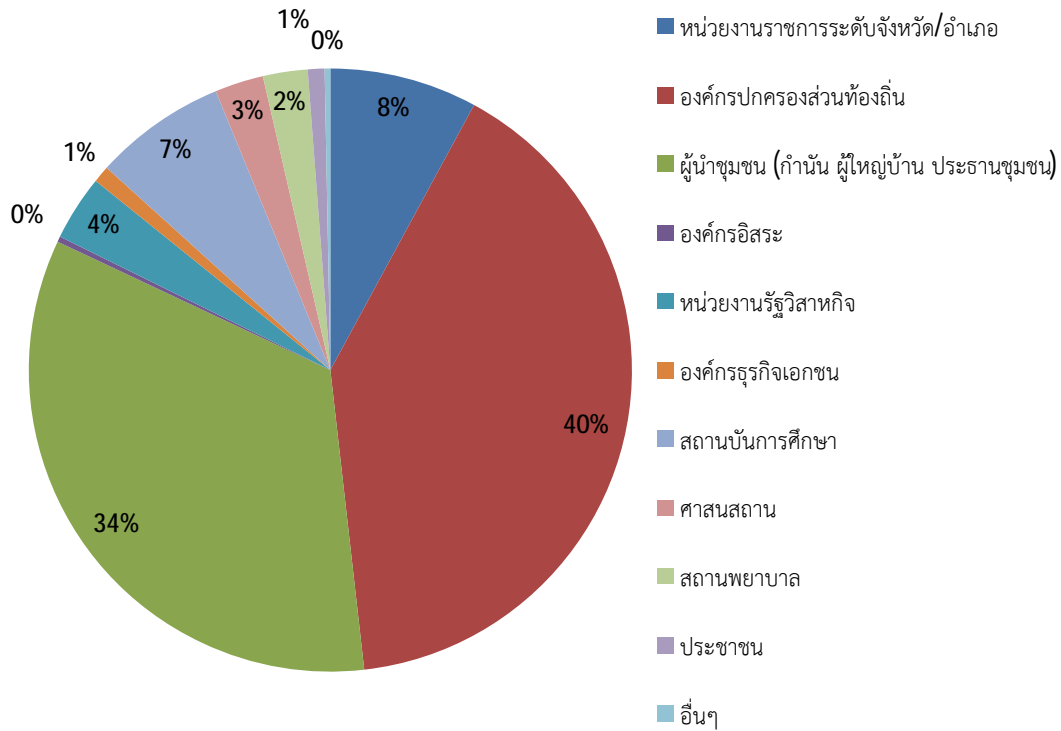
ประเด็น	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>● โครงการและการปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)</p>	<p>- เสนอให้พิจารณาออกแบบสะพานลอย (แบบมีช่องทางสำหรับรถมอเตอร์ไซค์ใช้ร่วมด้วย) บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายทางแยกต่างระดับหนองขาม-ทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง ที่บริเวณชุมชนหนองขาม และชุมชนศรีอัสสัมชัญ</p> <p>- เสนอให้ติดตั้งไฟส่องสว่างเพิ่มเติมบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายทางแยกต่างระดับหนองขาม-ทางแยกต่างระดับแหลมฉบัง และถ.สุขุมวิท โดยเฉพาะในบริเวณจุดตัดทางแยกต่างๆ</p>	

● ผลการประเมินแบบสอบถามจากประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี-หนองคาย ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ได้มีการทำแบบสำรวจเพื่อสอบถามความคิดเห็นต่อโครงการ อาทิ ความคิดเห็นต่อการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นทั้งในระยะการก่อสร้างและเมื่อเปิดดำเนินการ การรับทราบข้อมูลข่าวสาร เป็นต้น โดยทำการสอบถามผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือกของโครงการ ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 26-29 สิงหาคม พ.ศ.2556 มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 340 ราย ทำการวิเคราะห์ด้วยสถิติอย่างง่ายในรูปแบบร้อยละ รายละเอียดมีดังนี้

(1) ข้อมูลพื้นฐาน

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้แทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ร้อยละ 40.3 ผู้นำชุมชน (กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน) ร้อยละ 33.8 หน่วยงานราชการระดับจังหวัด/อำเภอ ร้อยละ 7.9 และสถาบันการศึกษา ร้อยละ 7.1 แสดงดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 แสดงสัดส่วนของผู้ตอบแบบสอบถาม

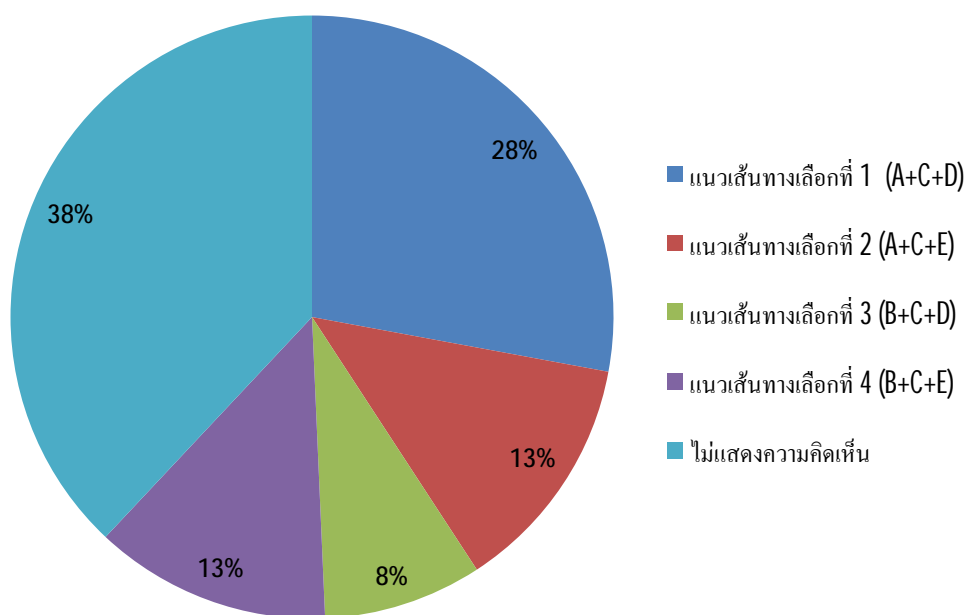
### (2) ลักษณะการเดินทางในปัจจุบัน

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ระบุว่ามีการเดินทางระหว่างจังหวัดส่วนใหญ่ เริ่มต้นเดินทางที่จังหวัดชลบุรี ร้อยละ 33.2 และมีจุดหมายปลายทางที่จังหวัดอื่นๆ นอกเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ (เดินทางไปจังหวัดในภูมิภาคอื่นๆ) ร้อยละ 36.4 มีวัตถุประสงค์เพื่อเดินทางเพื่อกิจธุระสำคัญ ร้อยละ 31.8 บ่อยครั้งในการเดินทางพบว่า ร้อยละ 32.1 การเดินทางนั้นมีจำนวนรถที่หลากหลาย ซึ่งมีจำนวนมากกว่าสามถึงสี่ครั้งต่อสัปดาห์ ขณะที่การเดินทางหนึ่งครั้งต่อสัปดาห์และการเดินทาง 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์มีร้อยละ 26.5 และ 20.6 ตามลำดับ โดยการเดินทางจะใช้พาหนะส่วนบุคคลมากที่สุดถึงร้อยละ 87.6 ใช้รถบรรทุกสินค้า ร้อยละ 4.4 สำหรับปัญหา-อุปสรรคที่พบระหว่างเดินทาง ร้อยละ 76.8 พบปัญหาสภาพผิวทางชำรุดเสียหาย ร้อยละ 57.6 พบปัญหาการจราจรติดขัด และร้อยละ 35.6 พบอุบัติเหตุบนเส้นทาง

### (3) ความคิดเห็นต่อการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 27.9 เห็นว่าการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตอนชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง)-ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ในแนวเส้นทางเลือกทั้ง 4 นั้นมีความเหมาะสมตามลำดับ ดังนี้

- ลำดับที่ 1 : สายทางย่อย A C และ D มีความเหมาะสม ร้อยละ 27.9
  - ลำดับที่ 2 : สายทางย่อย A C และ E มีความเหมาะสม ร้อยละ 12.9
  - ลำดับที่ 3 : สายทางย่อย B C และ E มีความเหมาะสม ร้อยละ 12.6
  - ลำดับที่ 4 : สายทางย่อย B C และ D มีความเหมาะสม ร้อยละ 8.5
- และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 37.4 แสดงดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 แสดงสัดส่วนของผลความคิดเห็นต่อการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

#### (4) ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดในระยะการก่อสร้างพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจความคิดเห็นส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ผลกระทบด้านเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างจะมีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 41.8 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง จะมีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 38.8 การฟุ้งกระจายฝุ่นละออง จะมีผลกระทบในระดับมาก ร้อยละ 35.59 การกีดขวางการเดินทาง จะมีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 40.3 การประกอบอาชีพของประชาชน จะมีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 43.5 ด้านเศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น จะมีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 43.5 ความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง จะมีผลกระทบในระดับปานกลาง ร้อยละ 40.88 การโยกย้ายและการเวนคืนที่ดินและที่อยู่อาศัยของประชาชน จะมีผลกระทบในระดับมาก ร้อยละ 40.9 แสดงผลตามตารางที่ 4

ส่วนผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดในระยะเปิดดำเนินการ พบว่าผู้ตอบแบบสำรวจความคิดเห็นส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ผลกระทบด้านเสียงรบกวน จะมีผลกระทบที่แย่ลง ร้อยละ 28.2 ความสั่นสะเทือน จะมีผลกระทบที่แย่ลง ร้อยละ 26.8 ฝุ่น คิว้น จะมีผลกระทบที่แย่ลง ร้อยละ 33.8 การขนส่ง/เดินทางภายในชุมชน จะมีผลกระทบที่ดีขึ้น ร้อยละ 42.1 การเดินทางระหว่างระหว่างชุมชนกับพื้นที่ภายนอก จะมีผลกระทบที่ดีขึ้น ร้อยละ 44.7 การประกอบอาชีพของประชาชน จะมีผลกระทบที่ดีขึ้น ร้อยละ 38.2 ด้านเศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น จะมีผลกระทบที่ดีขึ้น ร้อยละ 45.9 ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน/ท้องถิ่น จะมีผลกระทบที่ดีขึ้น ร้อยละ 35 และความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง จะมีผลกระทบที่ดีขึ้น ร้อยละ 53.8 แสดงผลตามตารางที่ 5

**ตารางที่ 4 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดระยะการก่อสร้างโครงการ (ร้อยละ)**

ผลกระทบระยะก่อสร้าง	ไม่ตอบ	ไม่มี	มีผลกระทบ		
			น้อย	ปานกลาง	มาก
1) เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง	9.4	9.7	25.3	41.8	13.8
2) ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	10	9.7	26.8	38.8	14.7
3) การฟุ้งกระจายฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	10.3	5.6	17.9	30.6	35.6
4) การกีดขวางการเดินทาง	10.6	7.1	21.2	40.3	20.9
5) การประกอบอาชีพของประชาชน	10	7.9	26.5	43.5	12.1
6) เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น	11.5	9.7	26.2	43.5	9.1
7) ความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง	12.1	7.4	16.8	40.9	22.9
8) การโยกย้ายและการเวนคืนที่ดินและที่อยู่อาศัยของประชาชน	10	4.7	16.8	27.6	40.9
9) อื่นๆ	98.5	0.6	0	0.3	0.6

**ตารางที่ 5 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดระยะเปิดดำเนินการโครงการ (ร้อยละ)**

ผลกระทบระยะเปิดดำเนินการ	ไม่ตอบ	ไม่มี	ดีขึ้น	แย่ลง	ไม่เปลี่ยนแปลง
1) เสียงรบกวน	19.4	22.1	16.8	28.2	13.5
2) ความสั่นสะเทือน	20.9	22.6	15.0	26.8	14.7
3) ฝุ่น คิว	20.6	18.2	17.4	33.8	10.0
4) การขนส่ง/เดินทางภายในชุมชน	22.4	9.1	42.1	16.2	10.3
5) การเดินทางระหว่างระหว่างชุมชนกับพื้นที่ภายนอก	21.5	8.8	44.7	14.4	10.6
6) การประกอบอาชีพของประชาชน	21.5	8.5	38.2	9.4	22.4
7) เศรษฐกิจ/การค้าขายของท้องถิ่น	20.6	8.8	45.9	7.1	17.6
8) ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน/ท้องถิ่น	20.6	7.4	35.0	16.8	20.3
9) ความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง	20.0	6.5	53.8	11.8	7.9
10) อื่นๆ	98.8	0.3	0.3	0.0	0.6

**(5) การรับทราบข้อมูลข่าวสาร**

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ทราบข่าวการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือกของโครงการจากหนังสือเชิญประชุมมากที่สุด ร้อยละ 80.9 จากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ผู้นำชุมชน ร้อยละ 23.8 จากประกาศแจ้งการประชุม ร้อยละ 4.1 จากเว็บไซต์โครงการ ร้อยละ 1.5 และอื่นๆ ร้อยละ 2.4

เมื่อสอบถามความสนใจและต้องการรับทราบข้อมูลความก้าวหน้าโครงการในเรื่องต่างๆ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ ต้องการทราบการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 61.8 ต้องการทราบรายละเอียดแนวเส้นทางและรูปแบบทางวิศวกรรม ร้อยละ 59.1 ต้องการทราบกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ ร้อยละ 46.5 ต้องการทราบแนวทางในการลงทุน ร้อยละ 18.2 และเรื่องอื่นๆ ร้อยละ 1.5

โดยช่องทางในการรับทราบข้อมูลข่าวสารโครงการ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ สนใจในการรับข้อมูลในรูปแบบแผ่นพับ ร้อยละ 53.5 สนใจรับทราบข้อมูลผ่านหนังสือพิมพ์ ร้อยละ 47.1 สนใจรับทราบผ่านเว็บไซต์ ร้อยละ 32.6 สนใจรับทราบผ่านวิทยุชุมชน ร้อยละ 20.6 สนใจรับทราบข้อมูลผ่านหอกระจายข่าว ร้อยละ 17.9 สนใจรับทราบข้อมูลผ่านเคเบิลทีวี ร้อยละ 15.9 รับทราบข้อมูลในรูปแบบอื่นๆ ร้อยละ 5

สำหรับการประเมินความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมการสัมมนา พบว่า ผู้เข้าร่วมประชุมมีความพึงพอใจในระดับปานกลางต่อการจัดการประชุมในด้านต่างๆ ทั้งนี้มีเรื่องความเหมาะสมของเอกสารประกอบการประชุม ด้วยระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 39.4 ดังแสดงตามตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวเส้นทางเลือกของโครงการ (ร้อยละ)

รายการประเมิน	ระดับความพึงพอใจ		
	มาก	ปานกลาง	น้อย
1. เนื้อหาการนำเสนอสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ	32.9	53.8	3.8
2. ความชัดเจนของข้อมูลโครงการที่นำเสนอในครั้งนี้	30.6	50.3	10
3. ความชัดเจนในการชี้แจงตอบข้อซักถามประเด็นข้อสงสัย	20.6	55.3	7.6
4. ความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่ได้รับทราบ	24.4	53.8	7.9
5. ความเหมาะสมของสื่อประกอบการประชุม ได้แก่			
5.1 เอกสารประกอบการประชุม	39.4	36.2	8.2
5.2 แผ่นพับประชาสัมพันธ์	31.5	35.6	7.1
6. ความเหมาะสมของสถานที่จัดประชุม	30.0	42.4	17.1
7. ความเหมาะสมของระยะเวลาในการจัดประชุม	24.4	51.8	13.2
8. อื่นๆ	0.3	3.5	0.9