



ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง สรุปผลการประชุมใหญ่ระดับจังหวัด เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามแนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือก
งานบริการที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางคู่ สายชุมทางศรีราชา-ระยอง
และมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด-คลองใหญ่

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอเซียเน็ท เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ทิม คอนซัลตติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด บริษัทดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด และบริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการบริการที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางคู่สายชุมทางศรีราชา-ระยอง และมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด-คลองใหญ่ นั้น

เพื่อให้ประชาชนเกิดความเข้าใจที่ถูกต้องในการดำเนินงานโครงการนี้ การรถไฟฯ จึงเห็นควรให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ตลอดจนร่วมแสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปประกอบการศึกษาโครงการ ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ โดยจัดให้มีการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ

ทั้งนี้ กลุ่มที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมใหญ่ระดับจังหวัดเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามแนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อชี้แจงและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่อผลการศึกษาของโครงการ แนวเส้นทางที่เหมาะสม รูปแบบเบื้องต้น และการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ระหว่างวันที่ ๒๓-๒๖ กรกฎาคม ๒๕๖๒ โดยที่ปรึกษาจะนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะประเด็นต่างๆ ที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการประชุม นำไปประกอบการสรุปผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการให้มีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์ยิ่งขึ้นต่อไป

การรถไฟฯ จึงขอนำประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุมฯ ประชาสัมพันธ์ให้ได้รับทราบเพื่อการพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

ประกาศ ณ วันที่ ๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

(นายสุชีพ สุขสว่าง)

วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
ประธานกรรมการบริหารโครงการ

สรุปผลการประชุมใหญ่ระดับจังหวัด

เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามแนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือก

งานบริการที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางศรีราชา-ระยอง
และ มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด-คลองใหญ่

1. ความเป็นมาของโครงการ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2561 รับทราบภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภาคตะวันออกของกระทรวงคมนาคม โดยให้กระทรวงคมนาคมคำนึงถึงการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่ต่างๆ ให้เหมาะสม รองรับการขยายตัวของเมือง ความเชื่อมโยงกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว และตามบันทึกสั่งการกระทรวงคมนาคม วันที่ 7 มีนาคม 2561 ท้ายหนังสือที่ ว 1874/2561 ลงวันที่ 8 มีนาคม 2561 แจ้งให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการตามนโยบายและข้อสั่งการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในคราวเดินทางไปตรวจโครงการขยายนาคมนาคมในพื้นที่จังหวัดภาคตะวันออก ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย วางแผนการพัฒนาทางรถไฟสายรองเพื่อเชื่อมโยงไปยังนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออก เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรางซึ่งเป็นการลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ

ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายทางรางสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งทางราง รองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) การจัดตั้งระเบียงผลไม้ภาคตะวันออก (Eastern Fruit Corridor) ส่งเสริมการท่องเที่ยว เชื่อมโยงนิคมอุตสาหกรรม และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของการรถไฟฯ จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอเชียนเอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลตติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด บริษัท ดาวฤกษ์คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด และบริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางศรีราชา-ระยอง และ มาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด-คลองใหญ่ ดังกล่าว โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 180 วัน

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อสภาพวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนบางส่วนในพื้นที่ตามแนวสายทาง ด้วยเหตุนี้ การเปิดโอกาสให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย จากการพัฒนาโครงการได้เข้ามามีส่วนร่วมรับทราบและแสดงความคิดเห็นต่อโครงการในทุกระยะการศึกษาย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความเข้าใจ รับรู้และเรียนรู้ อันจะเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง จึงเป็นกระบวนการที่ส่งผลโดยตรงต่อความสำเร็จของโครงการ อีกทั้งยังเป็นการดำเนินงานที่สอดคล้องตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.2548

2. วัตถุประสงค์ของการประชุม

(1) เพื่อนำเสนอ (ร่าง) ผลการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น แนวคิดการออกแบบรายละเอียด ตลอดจนมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นให้ทุกกลุ่มเป้าหมายได้รับรู้และเกิดความเข้าใจสอดคล้องในทิศทางเดียวกัน

(2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และเป็นการปรึกษาหารือร่วมกันเพื่อให้ได้ข้อสรุปผลการศึกษา ตลอดจนพัฒนาสู่แนวคิดการออกแบบให้เกิดความเหมาะสมและเป็นที่ยอมรับร่วมกัน

3. ผลการประชุม

กลุ่มที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมใหญ่ระดับจังหวัดเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามแนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อชี้แจงและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่อผลการศึกษาของโครงการ แนวเส้นทางที่เหมาะสม รูปแบบเบื้องต้น และการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โดยที่ปรึกษาจะนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะประเด็นต่างๆ ที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการประชุม นำไปประกอบการสรุปผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการให้มีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์ต่อประชาชนยิ่งขึ้นต่อไป โดยจัดประชุมระหว่างวันที่ 23-26 กรกฎาคม 2562 ผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานราชการระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล ผู้นำชุมชน (กำนัน ประธานชุมชน ผู้ใหญ่บ้าน) ภาคเอกชน (ผู้ประกอบการ) ตัวแทนศาสนสถาน ตัวแทนสถานพยาบาล ตัวแทนสถาบันการศึกษา/นักวิชาการอิสระ องค์กรพัฒนาเอกชน รัฐวิสาหกิจ สื่อมวลชน และประชาชนที่อยู่ในแนวเส้นทางของโครงการ รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 1,461 คน ครอบคลุมพื้นที่ 4 จังหวัด ได้แก่จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด โดยมีรายละเอียดดังนี้

จังหวัด	วัน-เวลา-สถานที่	จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุม (คน)
ชลบุรี	วันอังคารที่ 23 กรกฎาคม 2562 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมศรีชลวิน ชั้น 2 โรงแรมพานหิน รีเจนท์ ศรีราชา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี	202 คน
ตราด	วันพุธที่ 24 กรกฎาคม 2562 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องโพลินและบุษราคัม โรงแรมเอวาต้า อำเภอเมือง จังหวัดตราด	297 คน
จันทบุรี	วันพฤหัสบดีที่ 25 กรกฎาคม 2562 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องจุลฉิม 1 โรงแรมเคพี แกรนด์ อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี	510 คน
ระยอง	วันศุกร์ที่ 26 กรกฎาคม 2562 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องสร้อยเพชร 1 โรงแรมโกลเด้นซิตี ระยอง อำเภอเมือง จังหวัดระยอง	452 คน
รวมทั้งสิ้น		1,461 คน



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมเยี่ยมชมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมเยี่ยมชมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้แทนการรถไฟฯ กล่าวรายงานการประชุมฯ



รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรีกล่าวเปิดการประชุมฯ



ผู้แทนการรถไฟฯ กล่าวรายงานการประชุมฯ



รองผู้ว่าราชการจังหวัดตราดกล่าวเปิดการประชุมฯ



บรรยากาศการประชุม วันอังคารที่ 23 กรกฎาคม 2562 เวลา 08.30-12.00 น.
ณ ห้องศรีชลวิน ชั้น 2 โรงแรมพานหิน รีเจนท์ ศรีราชา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

บรรยากาศการประชุม วันพุธที่ 24 กรกฎาคม 2562 เวลา 08.30-12.00 น.
ณ ห้องไพลินและบุษราคัม โรงแรมเอวาต้า อำเภอเมือง จังหวัดตราด



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมเยี่ยมชมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนและรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมเยี่ยมชมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้แทนการรถไฟฯ กล่าวรายงานการประชุมฯ



ปลัดจังหวัดจันทบุรีกล่าวเปิดการประชุมฯ



ผู้แทนการรถไฟฯ กล่าวรายงานการประชุมฯ



รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยองกล่าวเปิดการประชุมฯ



บรรยากาศการประชุม วันพฤหัสบดีที่ 25 กรกฎาคม 2562 เวลา 08.30-12.00 น.
ณ ห้องจุลฉนิ 1 โรงแรมเคพี แกรนด์ อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี

บรรยากาศการประชุม วันศุกร์ที่ 26 กรกฎาคม 2562 เวลา 08.30-12.00 น.
ณ ห้องสร้อยเพชร 1 โรงแรมโกลเด้นซิตี ระยอง อำเภอเมือง จังหวัดระยอง

4. สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม

ผู้เข้าร่วมการประชุมได้ร่วมกันแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยและที่ปรึกษาได้รวบรวมและนำมาใช้ในการพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ สามารถสรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมฯ รายละเอียดดังแสดงดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
◆ กลุ่มที่ 1:วันอังคารที่ 23 กรกฎาคม 2562 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องศรีชลวิน ชั้น 2 โรงแรมพานทิน รีเจนท์ ศรีราชา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี	
ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ	-
ความคิดเห็นต่อการศึกษาด้านวิศวกรรม	
แนวเส้นทางเลือก AB4 บริเวณจากช่วงสถานีรถไฟศรีราชา-สถานีรถไฟบางละมุง จะมีการขยายเขตทางรถไฟเดิมหรือไม่ และหากจะมีการขยายเขตทางรถไฟเดิม จะขยายเพิ่มกี่เมตร	การดำเนินงานในช่วงเริ่มต้นของโครงการจากช่วงศรีราชา-บางละมุง จะไม่มีการเวนคืนเพิ่มเติม เนื่องจากเขตทางรถไฟเดิมมีความกว้างเพียงพอในการรองรับการพัฒนาโครงการทางคู่ของโครงการอยู่แล้ว
ขอทราบรายละเอียดของแนวเส้นทางจะผ่านพื้นที่ใดบ้าง และตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 311 บริเวณใดบ้าง เพื่อจะได้วางแผนพัฒนาต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกับการดำเนินงานของโครงการ	แนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 311 บริเวณร้านขายไม้พาเลท ด้านข้างหมู่บ้านชาญสมร โดยบริเวณจุดตัดดังกล่าวจะออกแบบให้รถไฟข้ามทางหลวงหมายเลข 311
หากมีการดำเนินงานโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินในอนาคต จะส่งผลกระทบให้จำนวนผู้โดยสารของโครงการรถไฟทางคู่มีจำนวนลดลงหรือไม่	เมื่อมีโครงการรถไฟความเร็วสูงเกิดขึ้นจริง จะไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารของโครงการรถไฟทางคู่ฯ เนื่องจากรถไฟความเร็วสูงจะรองรับได้เฉพาะสถานีใหญ่ประจำจังหวัดเท่านั้น แต่โครงการรถไฟทางคู่จะเข้าถึงพื้นที่ได้ครอบคลุมมากกว่า
ปัจจุบันช่วงบางพระและแหลมฉบังได้รับผลกระทบจากปัญหาน้ำท่วมขัง จึงอยากให้การออกแบบโครงการได้คำนึงถึงการระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ	เมื่อมีการออกแบบระบบรถไฟทางคู่ จะมีการออกแบบพิจารณาระบบระบายน้ำใหม่ทั้งหมด โดยจะมีการติดตั้งท่อ Box Culvert เป็นระยะๆ แต่ทั้งนี้ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดจะมีการปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อร่วมกันศึกษาออกแบบระบบระบายน้ำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
เสนอให้โครงการพิจารณากำหนดจุดกองเก็บสินค้าเพิ่มเติมอีกหนึ่งแห่งในพื้นที่จังหวัดระยอง เนื่องจากการกำหนดจุดกองเก็บสินค้าไว้ในพื้นที่ชลบุรี อาจไม่เพียงพอ อาจทำให้เอกชนสร้าง CY กระจายตามแนวเส้นทาง และจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่	รับไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติมในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ
ตำแหน่งสถานีรถไฟของโครงการอยู่บริเวณใด ตั้งอยู่ตำแหน่งเดียวกับตำแหน่งของ CY หรือไม่	ตำแหน่งสถานีตั้งอยู่ใกล้กับหมู่บ้านลิโอเรสซิเดน แต่ไม่ได้เป็นตำแหน่งเดียวกันกับ CY
แนวเส้นทางโครงการตัดกับทางหลวงพิเศษ หมายเลข7 ในบริเวณใด	แนวเส้นทางโครงการจะตัดกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 บริเวณทิศใต้ของนิคมอุตสาหกรรมโรจนะ แหลมฉบัง โดยจะออกแบบรถไฟยกระดับข้ามถนนทางหลวงพิเศษ
จุดตัดบริเวณหลังโรงเรียนอัสสัมชัญศรีราชา และบริเวณถนน 9 กิโลเมตร มีการออกแบบแก้ไขปัญหายังไร	บริเวณจุดตัดทางผ่านต่างๆ จะมีการออกแบบโดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก ขอรับไปพิจารณาและตรวจสอบสภาพพื้นที่จริงอีกครั้ง และจะต้องทำการปรึกษาหารือกับประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อหาข้อสรุปในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้มีความเหมาะสมต่อไป
การออกแบบโครงการควรคำนึงถึงประเพณีท้องถิ่นด้วย เช่น ประเพณีขบวนแห่พญายมในพื้นที่ตำบลบางพระ เป็นต้น	รับไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติมในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ
บริเวณสถานีรถไฟของโครงการจะเวนคืนพื้นที่ขนาดเท่าใด	ขนาดของย่านสถานีแบ่งเป็น 4 ขนาดคือ • ย่านที่หยุดรถไฟ กว้าง 80 เมตร ยาว 400 เมตร • ย่านสถานีขนาดเล็ก กว้าง 120 เมตร ยาว 400 เมตร • ย่านสถานีขนาดกลาง กว้าง 140 เมตร ยาว 600 เมตร • ย่านสถานีขนาดใหญ่ กว้าง 200 เมตร ยาว 800 เมตร
เสนอให้มีการบริหารจัดการการจราจรบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนโดยรอบ	รับไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติมในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ
การดำเนินงานของโครงการรถไฟทางคู่ฯ ได้มีการพิจารณาผังเมืองชลบุรีที่กำลังจะประกาศใช้หรือไม่	ในการศึกษาโครงการบริษัทที่ปรึกษาได้นำร่างผังเมืองชลบุรีที่กำลังจะประกาศใช้มาประกอบการศึกษาแล้ว

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
กลุ่มที่ 1 (ต่อ)	
ความคิดเห็นต่อการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	
แนวเส้นทางของโครงการมีผลกระทบกับโรงเรียนกี่แห่ง และมีผลกระทบอย่างไรบ้าง	ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 100 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง พบว่าตลอดแนวเส้นทางโครงการ พบโรงเรียนจำนวน 2 แห่ง ประกอบด้วย โรงเรียนบ้านนาเกลือ จังหวัดจันทบุรี และโรงเรียนคลองมะนาว จังหวัดตราด ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนเสียงดัง แต่ไม่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินแต่อย่างใด ทั้งนี้ ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดของโครงการนั้น ต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ซึ่งจะมีการศึกษาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น กิจกรรมต่างๆ ของโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป
การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมนอกจากการประเมินผลกระทบเรื่องฝุ่นละอองและความสั่นสะเทือนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างแล้ว ขอให้พิจารณาถึงผลกระทบของเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้าง และแหล่งหินที่จะนำมาใช้ในโครงการด้วย	ในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) นั้นได้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นพิจารณาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อการจราจรบนถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ โดยมีการพิจารณาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างร่วมด้วย แลเพื่อกำหนดเป็นมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป
การดำเนินงานโครงการขอให้มีการพิจารณาถึงผลกระทบต่อป่าชุมชนที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานโครงการ	ในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) นั้นมีการสำรวจ และจัดบันทึกจำนวน และชนิดของพันธุ์ไม้และสัตว์ป่า ตลอดแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้งมีการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป
เสนอให้ออกแบบระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในบริเวณที่มีปัญหาน้ำท่วมซ้ำซาก	ในขั้นตอนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) นั้น มีการศึกษาผลกระทบด้านการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ ซึ่งมีการพิจารณาข้อมูลการระบายน้ำของพื้นที่ในปัจจุบัน ตลอดจนปัญหาน้ำท่วมซ้ำซากในพื้นที่โครงการ เพื่อนำไปออกแบบระบบระบายน้ำ และกำหนดเป็นมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป
ควรควบคุมผู้รับเหมาให้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดตามที่กฎหมายความปลอดภัยและกฎหมายอาชีวอนามัยกำหนด	ในการดำเนินงานโครงการนั้นมีการกำหนดเป็นมาตรการให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตาม พรบ. ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 อย่างเคร่งครัด
การจ่ายค่าเวนคืนใช้ราคาใดระหว่างราคาประเมินของกรมที่ดิน ราคาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ และภายหลังการเจรจา 120 วัน เจ้าของที่ดินต้องออกจากพื้นที่ภายในกี่วัน	การพิจารณาราคาค่าเวนคืนของโครงการนั้น ต้องปฏิบัติตามพรบ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 โดยจะมีคณะกรรมการกำหนดราคาค่าเวนคืนทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น และเงินค่าทดแทนที่เหมาะสมต่อไป สำหรับภายหลังจากการเจรจาจ่ายค่าชดเชยเรียบร้อยแล้ว ตามพรบ.ว่าด้วยการเวนคืนฯ เจ้าของที่ดินต้องออกจากพื้นที่ภายใน 120 วัน แต่ทั้งนี้ในทางปฏิบัติงานจริง รพท.มีการพิจารณาตามความเหมาะสมอีกครั้งหนึ่ง
การจ่ายค่าเวนคืนมักมีข่าวลือจะจ่ายราคาค่าชดเชยที่ไม่ตรงกัน ทำให้ชาวบ้านเกิดความกังวล	กำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่จะได้รับเพื่อลดความกังวลดังกล่าว
คณะกรรมการเวนคืนประกอบด้วยใครบ้าง ควรจ่ายให้เป็นธรรม และควรนำผลกระทบที่อาจจะได้รับ เช่น ผลกระทบด้านจิตใจ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมมาประกอบในการจ่ายค่าเวนคืนเพิ่มเติมด้วย	ตามพรบ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 กำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาค่าเวนคืน ประกอบด้วย ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอและผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง และผู้แทนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น และเงินค่าทดแทน
ความคิดเห็นต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
เสนอให้เผยแพร่ภาพถ่ายดาวเทียมของโครงการผ่านเว็บไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อให้ประชาชนในแนวเส้นทางโครงการสามารถสืบค้นข้อมูลได้ง่ายยิ่งขึ้น	ในขั้นตอนนี้ยังไม่สามารถเผยแพร่แนวเส้นทางของโครงการได้ เนื่องจากแนวเส้นทางนี้ยังต้องมีการปรับปรุงรายละเอียดอีกครั้ง หากเผยแพร่ไปในขั้นตอนนี้จะทำให้การควบคุมข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องนั้นเป็นเรื่องยาก ประชาชนอาจเกิดความสับสน และจะเกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานโครงการได้

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
กลุ่มที่ 1 (ต่อ)	
ประชาชนที่อยู่อาศัยตลอดแนวเส้นทาง AB4 ที่เป็นเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือก ได้มีโอกาสเข้าร่วมประชุมทั้งหมดหรือไม่	ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดจะมีการลงพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่อยู่ในแนวเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือกอีกครั้ง
เสนอให้ลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบอย่างทั่วถึง	รับไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติมในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ
เสนอให้ประชาสัมพันธ์ข้อมูลรายละเอียดโครงการและความก้าวหน้าให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง	
◆ กลุ่มที่ 2:วันที่ 24 กรกฎาคม 2562 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมไพลินและบุษราคัม โรงแรมเอวาต้า อำเภอเมือง จังหวัดตราด	
ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ	
เสนอให้เร่งรัดดำเนินงานโครงการภายใน 3-5 ปี เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง เพราะปัจจุบันจังหวัดตราดมีการพึ่งพาการเดินทางโดยรถยนต์เป็นหลัก ซึ่งประสบปัญหาเรื่องการจราจรติดขัด และมีทางเลือกในการเดินทางค่อนข้างน้อย	รับไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม
หากมองหาความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ (EIRR) ของโครงการนี้ต่ำกว่า 12% อาจทำให้โครงการนี้ไม่ผ่านการพิจารณาก่อสร้าง ขอให้พิจารณาว่าหากดำเนินการแล้วประชาชนในพื้นที่จะได้รับประโยชน์อย่างไรบ้างจะมีความเหมาะสมมากกว่า	การศึกษาความคุ้มค่าของโครงการนั้นเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานของสภาพัฒน์ฯ แต่ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่มีความสำคัญกับการเดินทางและการขนส่งในพื้นที่ และเป็นที่ต้องการของประชาชนในพื้นที่ก็จำเป็นที่จะต้องดำเนินงาน แม้จะเป็นการดำเนินงานที่ไม่มีความคุ้มค่า
ความคิดเห็นต่อการศึกษาด้านวิศวกรรม	
ขอทราบหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ เพราะเหตุใดแนวเส้นทาง DE2 จึงเป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมเพราะอยู่ห่างเมืองตราดไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง	ในการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมนั้นจะมีการพิจารณาจากปัจจัยด้านวิศวกรรมและการเดินทาง ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม แล้วนำมารวมกับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสม อย่างไรก็ตามในการออกแบบรายละเอียดโครงการจะพิจารณาปรับแนวให้เข้าใกล้พื้นที่เมืองตราด เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ให้เข้าถึงสถานีรถไฟของโครงการได้เหมาะสมมากยิ่งขึ้น
วัตถุประสงค์ของโครงการเน้นการขนส่งคนหรือสินค้า เพราะแนวเส้นทางอยู่ห่างจากพื้นที่เมืองอาจทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกในการเข้าไปใช้บริการสถานีรถไฟของโครงการ	เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการนั้นผ่านจังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดตราด โดยแนวเส้นทางโครงการผ่านพื้นที่อุตสาหกรรมหลักของประเทศผ่านแหล่งผลิตผลไม้ที่สำคัญ และมีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมากอยู่ในแนวเส้นทาง โดยการดำเนินงานโครงการรถไฟทางคู่ของโครงการนั้น เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายโลจิสติกส์ ตลอดจนจนเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ด้วย
ขอให้มีการนำผังเมืองและโครงการก่อสร้างทางเลียบเมืองขององค์การบริหารส่วนจังหวัดตราดมาประกอบการพิจารณาออกแบบรถไฟของโครงการด้วย	การดำเนินงานโครงการจะพิจารณาผังเมืองจังหวัด รวมทั้งจะต้องประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ด้วย
สถานีรถไฟจังหวัดตราดอยู่บริเวณใด	สถานีรถไฟตราดอยู่บริเวณตำบลเนินทราย บริเวณถนน 3157 ใกล้ๆกับร้านต่อล้อโต้ชาวด์ ก่อนถึงแยกโรงเรียนโพรงตะเข้ ประมาณ 800 เมตร มีขนาดพื้นที่ 200x800 เมตร ซึ่งเป็นสถานีระดับจังหวัด
ในอนาคตหากมีการเปลี่ยนรัฐมนตรีจะมีผลกระทบต่อการพัฒนาโครงการหรือไม่	เนื่องจากการพัฒนารถไฟทางคู่เป็นระบบที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ดังนั้นไม่ว่าจะมีการเปลี่ยนคณะรัฐบาล การพัฒนาโครงการจะต้องดำเนินการต่อไป
เสนอให้เจาะอุโมงค์รถไฟบริเวณเขาสะพาน ผ่านอำเภอมะขาม ผ่านชลุง เพื่อลดระยะทางและงบประมาณในการก่อสร้างโครงการ	เนื่องจากเขาสะพานเป็นพื้นที่อุทยานแห่งชาติ และมีแนวโน้มที่โครงการจะไม่ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ในขั้นตอนของการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะทำให้โครงการไม่สามารถดำเนินการได้
การดำเนินงานโครงการรถไฟฯ ควรออกแบบให้สามารถเชื่อมต่อกับเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณตำบลไม้รูด และสามารถเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชาได้หรือไม่ เพราะในอนาคตเมืองสีหนุวิลล์จะมีการพัฒนาเป็นอย่างมาก	การดำเนินงานโครงการนั้น ได้มีการพิจารณาถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษ และท่าเรือคลองใหญ่ ตลอดจนการเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชาไว้แล้ว แต่ทั้งนี้ด้วยข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่จากจังหวัดตราด-อำเภอคลองใหญ่ มีลักษณะเป็นแหลมค่อนข้างแคบแคบ และตามกฎหมายแล้วรถไฟต้องหยุดบริเวณด้านการค้าชายแดนจึงไม่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชาได้โดยตรง แต่อย่างไรก็ตามการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านจะต้องมีการหารือในรายละเอียดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกครั้ง

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
กลุ่มที่ 2 (ต่อ)	
สถานีรถไฟหากอยู่บริเวณท่ากุ่มอาจง่ายต่อการลงทุนและการก่อสร้าง แต่มีระยะไกลจากตัวเมืองตราด ประชาชนบริเวณแหลมงอบ อ่าวใหญ่ ทำให้ไม่สะดวกในการเดินทางเข้าไปใช้บริการรถไฟของโครงการ และไม่รองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยว เพราะไกลจากเมืองตราด	สถานีรถไฟจังหวัดตราดอยู่ห่างจากตัวเมืองประมาณ 15 กม. เนื่องจากต้องออกแบบให้รองรับแนวเส้นทางที่จะต้องให้ต่อเชื่อมกับอำเภอคลองใหญ่ และไม่สามารถปรับให้ขยับไปมาได้แต่อย่างไรก็ตามในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดจะพิจารณาความเหมาะสมของตำแหน่งสถานีรถไฟเมืองตราดอีกครั้ง
ระบบรางขนาดความกว้าง 1 เมตร สามารถใช้ได้หรือไม่ และจะรองรับกับประเทศเพื่อนบ้านได้หรือไม่	ระบบรางรถไฟของประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านนั้นใช้ระบบรางขนาดความกว้าง 1 เมตร ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงการที่มีความสอดคล้องกับระบบรถไฟเดิม และสามารถต่อเชื่อมเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้
หากเป็นที่ดิน สปก.จะได้ค่าชดเชยต่อตัวบ้านหรือต้นไม้ในที่ดินที่ถูกเวนคืนหรือไม่	การเวนคืนบนที่ สปก. นั้นจะมีการจ่ายค่าชดเชยให้กับตัวอาคาร และต้นไม้ ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ
ถ้าหากแนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ออกเป็นสองส่วนระหว่างบ้านกับพื้นที่ทำกินจะมีการแก้ไขปัญหาอย่างไร และหากเวนคืนแล้วเหลือพื้นที่บางส่วนที่ไม่สามารถใช้งานได้ การรถไฟจะเวนคืนพื้นที่ทั้งหมดหรือไม่	การออกแบบโครงการจะเน้นความปลอดภัยของประชาชนเป็นหลัก โดยการเดินทางเชื่อมต่อชุมชน และพื้นที่การเกษตรอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงไปบ้าง เนื่องจากในอนาคตหากมีโครงการรถไฟรางคู่ จะมีการกันรั้วตลอดแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตามในขั้นตอนการออกแบบโครงการนั้นจะมีการลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อกำหนดรูปแบบและตำแหน่งของการเดินทางให้สามารถรองรับการใช้ชีวิตประจำวัน และการเข้า-ออกพื้นที่ให้มีความเหมาะสมต่อไป
เสนอให้มีการสร้างถนนเลียบริมทางรถไฟ (local Road) เพราะทั้งสองฝั่งถูกกันด้วยรั้ว เดินทางไม่สะดวก	ต่อไปจังหวัดตราดจะเป็นสังคมผู้สูงอายุ และขับรถไม่ได้แล้ว สถานีเมืองตราดอยู่ห่างจากเมืองอาจทำให้ไม่ได้รับความสะดวกในการเข้า-ออกสถานี ของโครงการ
◆ กลุ่มที่ 3:วันพฤหัสบดีที่ 25 กรกฎาคม 2562 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องจุมณี 1 โรงแรมเคพี แกรนด์ อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี	
ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ	
ปัจจุบันการรถไฟประสบปัญหาการขาดทุนอยู่ แล้วการก่อสร้างโครงการรางคู่นี้จะมีความคุ้มค่ามากน้อยแค่ไหน	ในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะการพัฒนาระบบรางนั้นส่วนใหญ่ประสบปัญหาการขาดทุน แต่เป็นการดำเนินงานที่มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินงานเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ต่างๆ ได้รับความสะดวกสบาย และมีความปลอดภัยในการเดินทาง โดยความคุ้มค่าของโครงการนั้นจะตอบแทนมาในลักษณะของการพัฒนาเมือง การพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น
เห็นด้วยที่จะดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี ถึงแม้จะไม่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ แต่เป็นระบบการขนส่งที่มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการเพื่อให้บริการประชาชน	
การดำเนินงานโครงการมีความคุ้มค่าหรือไม่	
เห็นด้วยที่มีการดำเนินงานรถไฟทางคู่ในพื้นที่ แต่ไม่ยินดีที่จะต้องรอเป็น 10 ปี เพราะตามแผนที่โครงการนำมาเสนอว่าจะเปิดใช้ในปี พ.ศ.2574 นั้นมีความล่าช้ามากเกินไป ขอให้เร่งรัดดำเนินงานโครงการให้รวดเร็วขึ้น	
สนับสนุนให้มีการดำเนินงานโครงการ เพราะจะทำให้บ้านเมืองเจริญก้าวหน้า	
ควรออกแบบสถานีรถไฟจังหวัดจันทบุรี โดยคำนึงถึงความสำคัญทางประวัติศาสตร์เกี่ยวกับสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช	รับไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติมในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ
ขอให้ที่ปรึกษาปรับปรุงการออกแบบสถานีรถไฟจังหวัดจันทบุรีใหม่ โดยจะต้องคำนึงถึงความแตกต่างทางเชื้อชาติ และศาสนาของประชาชนในพื้นที่ด้วย โดยอาจนำศาลากลางจังหวัดจันทบุรีหลังเก่ามาเป็นต้นแบบในการออกแบบสถานี เพื่อความเป็นเอกลักษณ์ของเมือง	รับไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติมในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ
ความคิดเห็นต่อการศึกษาด้านวิศวกรรม	
ขอทราบหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมของโครงการ เพราะเหตุใดในจังหวัดจันทบุรีถึงเลือกแนวเส้นทาง DE2 แต่ละแนวผ่านพื้นที่ใดบ้างของจังหวัดจันทบุรี	การคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมของโครงการนั้นจะมีการพิจารณาด้วยเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมได้แก่ เกณฑ์ด้านวิศวกรรมและการเดินทาง เกณฑ์ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และเกณฑ์ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม แล้วนำมารวมกับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อสรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมในทุกมิติและเป็นที่ยอมรับร่วมกันของชุมชน
การคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมใช้เกณฑ์การคัดเลือกอย่างไร	

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
กลุ่มที่ 3 (ต่อ)	
ความคิดเห็นต่อการศึกษาด้านวิศวกรรม	
ขอทราบรายละเอียดของการออกแบบแก้ไขปัญหาคัดตัดในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี มีจำนวนกี่แห่ง และแต่ละแห่งจะออกแบบอย่างไร	ในขั้นตอนนี้ยังไม่สามารถบอกได้ว่าบริเวณจุดตัดจะมีการออกแบบที่แน่ชัดอย่างไร ซึ่งในวันนี้รูปแบบการแก้ไขปัญหาคัดตัดจะมีการนำเสนอรูปแบบมาตรฐานให้ประชาชนได้รับทราบ ทั้งนี้ หากโครงการมีความเหมาะสมจะต้องมีการออกแบบรายละเอียดโครงการอีกครั้งเพื่อกำหนดรูปแบบการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดต่างๆให้ชัดเจน
รูปแบบสถานีรถไฟขอให้ออกแบบให้เหมือนกันทั้งโครงการ เพื่อให้ง่ายต่อการใช้งาน	รับไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม
เสนอให้พิจารณาออกแบบให้ย่นระยะเวลาในการเดินทางให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาในอนาคตด้วย เพราะการออกแบบจาก อ.บ้านฉาง จ.ระยอง-อ.คลองใหญ่ จ.ตราด ใช้ระยะเวลาในการเดินทางโดยรถไฟของโครงการประมาณ 3 ชั่วโมง นั่นถือว่าล่าช้าและอาจไม่ได้รับความนิยมจากผู้ใช้งานได้	ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจาก อ.บ้านฉาง จ.ระยอง-อ.คลองใหญ่ จ.ตราด ใช้เวลา 3 ชั่วโมงนั้น คำนวณมาจากเวลาที่ขบวนรถไฟจอดทุกสถานี ทั้งนี้ในช่วงการเปิดให้บริการอาจจะมีการขบวนรถด่วนไว้รองรับให้ผู้โดยสารระยะไกล ซึ่งจะทำให้ความเร็วได้ไวกว่ารถโดยสารปกติ
เพราะเหตุแนวเส้นทางโครงการจึงตัดจากอำเภอมะขามถึงปรับแนวให้อ้อมเข้าเมืองจันทบุรี ทำไมไม่ออกแบบให้วิ่งตรงจากอำเภอมะขาม ผ่านอำเภอขลุงและเลียบเขาสระบาป (น้ำตกพลั่ว)	เนื่องจากเขาสระบาปเป็นพื้นที่อุทยานแห่งชาติ และมีแนวโน้มที่โครงการจะไม่ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม ในขั้นตอนของการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะทำให้โครงการไม่สามารถดำเนินการได้
การดำเนินงานโครงการรถไฟทางคู่ของโครงการจะทำให้ค่าเดินทางของประชาชนถูกลงได้จริงหรือไม่	จริงเพราะเมื่อเปรียบเทียบ ค่าเดินทางสำหรับรถไฟธรรมดาไม่มีค่าธรรมเนียม จะอยู่ที่ 5.4 กิโลเมตรต่อ 1 บาท ส่วนค่าเดินทางรถยนต์ส่วนบุคคลจะอยู่ที่ 1 กิโลเมตรต่อ 3 บาท ส่วนค่าโดยสารรถทัวร์ราคาจะอยู่ที่ 1.1 กิโลเมตร ต่อ 1 บาท
รถไฟทางคู่เป็นระบบที่รองรับการขนส่งสินค้าได้จริงหรือไม่ สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางรถยนต์ได้หรือไม่	สามารถรับส่งสินค้าได้จริงและมีราคาต่ำกว่าเนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าในปริมาณที่มากกว่า
ความคิดเห็นต่อการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	
หากประชาชนที่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการไม่มีการยินยอมให้มีการเวนคืนเพื่อก่อสร้างโครงการ จะดำเนินการอย่างไร	ตาม พรบ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 มีความเป็นธรรมให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบมากยิ่งขึ้น ซึ่งมีการจ่ายค่าเวนคืนเพิ่มเติมให้กับผู้ที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี นอกจากนี้ตาม พรบ. ว่าด้วยการเวนคืนฯ ยังกำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเวนคืน ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอและผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น และเงินค่าทดแทน เพื่อลดความกังวลของประชาชนที่มีต่อการเวนคืน
พื้นที่อ่อนไหวของจังหวัดจันทบุรีมีกี่แห่งบริเวณใดบ้าง มีความอ่อนไหวอย่างไรบ้าง	ในการกำหนดแนวเส้นทางของโครงการนั้น มีการพิจารณาหลีกเลี่ยงแนวเส้นทางที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ ได้แก่ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ชั้น 1 และ 2 พื้นที่อุทยานแห่งชาติ พื้นที่ป่าชายเลน ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล และพื้นที่ชุมชนหนาแน่นเพื่อหลีกเลี่ยงต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมและชุมชนให้มากที่สุด
การดำเนินงานโครงการจะมีการตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการหรือไม่	ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดต้องดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งมีการประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง และกิจกรรมในช่วงเปิดให้บริการ และมีการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยในการกำหนดมาตรการฯ ดังกล่าว ต้องกำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบสิ่งแวดล้อม เพื่อดูติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบของโครงการมีความเหมาะสมหรือไม่
การดำเนินงานโครงการจะมีการตรวจวัดคุณภาพของแหล่งน้ำในช่วงก่อนการก่อสร้าง และระหว่างการก่อสร้างหรือไม่	ในขั้นตอนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) นั้น ในช่วงของการศึกษามีการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง และกิจกรรมในช่วงเปิดให้บริการ จากนั้นมีการกำหนดเป็นมาตรการฯ ที่เหมาะสม นอกจากนี้ยังมีการกำหนดแผนติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ซึ่งมีการกำหนดให้ตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เพื่อให้มีการควบคุมและบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการให้มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำภายนอก เพื่อลดผลกระทบกับแหล่งน้ำธรรมชาติเสื่อมโทรม

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
กลุ่มที่ 3 (ต่อ)	
จังหวัดจันทบุรีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นดินทราย เมื่อมีฝนตกหรือน้ำหลากอาจเกิดการชะล้างหน้าดินช่วงฤดูฝนได้	ที่ปรึกษาฯรับไปพิจารณาดำเนินการศึกษาเพิ่มเติมในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด
ด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์โครงการ	
อยากให้ที่ปรึกษานำเน้นการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่อย่างเต็มที่	ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดจะมีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และจัดให้มีการระดมความคิดเห็นของประชาชนตามกฎหมายไว้แล้ว
ควรประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานทราบว่าเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือกนั้นมีความเหมาะสมอย่างไร	
เสนอให้มีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการให้เข้าถึงประชาชนให้มากขึ้น และเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะให้มากขึ้น	
จำนวนประชาชนที่เข้ามาร่วมประชุมถือได้ว่าเป็นส่วนน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนประชากรทั้งหมดดังนั้น เสนอให้ที่ปรึกษาลงพื้นที่เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนให้มากขึ้น	รับไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม ทั้งนี้ ในช่วงการออกแบบรายละเอียดโครงการจะมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่อีกครั้ง
◆ กลุ่มที่ 4:วันศุกร์ที่ 26 กรกฎาคม 2562 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องสร้อยเพชร 1 โรงแรมโกลเด้นซิตี ระยอง อำเภอเมือง จังหวัดระยอง	
ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ	
ปัจจุบันจังหวัดระยองมีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และมีแนวโน้มในการเดินทางที่ใช้ระยะเวลาที่นานมากขึ้น ดังนั้น จึงเสนอให้มีการเร่งรัดการดำเนินงานโครงการ ให้รวดเร็วขึ้นก่อนปี พ.ศ. 2574 เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกในการเดินทาง	รับไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม
การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยมีการขาดทุนจำนวนมากแล้วจะเอาเงินจากที่ไหนมาพัฒนาโครงการ ทำแล้วการรถไฟจะเป็นหนี้เพิ่มอีกเท่าไร จะมีผลกระทบกับประชาชนหรือไม่ และการพัฒนาโครงการแล้วขาดทุนจะดำเนินการไปเพื่ออะไร	ในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะการพัฒนาระบบรางนั้นส่วนใหญ่จะประสบปัญหาการขาดทุน แต่เป็นการดำเนินงานที่มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ต่างๆ ได้รับความสะดวก สบาย และมีความปลอดภัยในการเดินทาง โดยความคุ้มทุนของโครงการนั้นจะตอบแทนมาในลักษณะของการพัฒนาเมือง การพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น
ความคิดเห็นต่อการศึกษาด้านวิศวกรรม	
เสนอให้ใช้เกาะกลางถนนสุขุมวิทเป็นพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โดยออกแบบให้เป็นโครงสร้างแบบยกระดับและออกแบบให้เป็นระบบเดียวกับ BTS ในกรุงเทพ เพื่อลดปัญหาการเวนคืนพื้นที่ของประชาชน	ไม่สามารถออกแบบให้รถไฟอยู่บนเกาะกลางถนนสุขุมวิทได้ เนื่องจากรัศมีโค้งระหว่างรถยนต์กับรถไฟแตกต่างกัน
แนวเส้นทางโครงการจากจังหวัดระยอง-จังหวัดตราด นั้น หากออกแบบให้เป็นรถไฟระดับพื้น แนวรถไฟจะมีจุดติดกับถนนจำนวนมากโครงการจะออกแบบแก้ไขปัญหาคัดต่ออย่างไร และจะส่งผลให้มีการเวนคืนเพิ่มขึ้นหรือไม่	การออกแบบระบบรถไฟของโครงการนั้นจะคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนเป็นหลัก โดยจะกำหนดให้ออกแบบไม่ให้มีการตัดกันระหว่างถนนกับทางรถไฟของโครงการ ซึ่งในเบื้องต้นจะมีรูปแบบการแก้ไขปัญหาคัดต่อของโครงการโดยจะออกแบบให้เป็นทางรถไฟยกระดับ ทางลอด สะพานกลับรถ ถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ ถนนเชื่อมจุดตัดใกล้เคียง ตามความเหมาะสมของกายภาพของพื้นที่ โดยในช่วงการออกแบบรายละเอียดจะมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอีกครั้ง
การเลือกใช้ระบบรางขนาดความกว้าง 1 เมตร และเครื่องยนต์ดีเซล โดยจะมีการเปิดใช้ในปีโครงการในปี พ.ศ. 2574 และใช้ระยะเวลาในการเดินทางจาก อ.บ้านฉาง จ.ระยอง-อ.คลองใหญ่ จ.ตราด มีระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมง จะแข่งขันกับรถยนต์ได้หรือไม่ และมีความสอดคล้องกับยุคสมัยหรือไม่	ระบบรางรถไฟของประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านนั้นใช้ระบบรางขนาดความกว้าง 1 เมตร ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงการที่มีความสอดคล้องกับระบบรถไฟเดิม และสามารถต่อเชื่อมเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้ ทั้งนี้ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางจาก อ.บ้านฉาง จ.ระยอง-อ.คลองใหญ่ จ.ตราด ใช้เวลา 3 ชั่วโมงนั้นคำนวณมาจากเวลาที่จอดทุกสถานี โดยในขั้นตอนดำเนินการอาจจะมีขบวนรถด่วนไว้รองรับให้ผู้โดยสารระยะไกล ซึ่งจะทำให้ความเร็วได้ไวกว่ารถโดยสารปกติ
เสนอให้ใช้ระบบรางขนาด 1.435 เมตร เพื่อให้รองรับการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในอนาคต ซึ่งจะทำให้รองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าได้รวดเร็ว	ขนาดความกว้างของรางที่จะใช้กับรถไฟความเร็วสูงในอนาคตจะไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบรถไฟที่มีอยู่เดิม เนื่องจากการออกแบบระหว่างรถไฟความเร็วสูงและรถไฟธรรมดา มีความแตกต่างกัน การใช้ความกว้างราง 1.00 เมตรจึงเป็นความกว้างที่เหมาะสม เพราะระบบทั้งประเทศก็ใช้รางขนาดความกว้าง 1.00 เช่นกัน

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
กลุ่มที่ 4 (ต่อ)	
ความคิดเห็นต่อการศึกษาด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
การออกแบบรถไฟของโครงการให้เป็นระบบดีเซลนั้นจะสามารถทำความเร็วแข่งกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลได้หรือไม่ หากแข่งขันกับการใช้ระบบรถยนต์ไม่ได้ อาจไม่ดึงดูดให้ประชาชนมาใช้บริการของรถไฟ	สามารถทำความเร็วได้เพราะเทคโนโลยีปัจจุบันของหัวรถจักรเครื่องยนต์ดีเซลพัฒนาไปมาก
การออกแบบสถานีขอให้เน้นความร่วมสมัยมากกว่านี้ เพื่อรองรับกลุ่มคนยุคใหม่	รับไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม
ปัจจุบันในพื้นที่ของภาคตะวันออกมีระบบโครงข่ายรถไฟทางเดียวอยู่แล้วถึงพื้นที่มาตาพุด เพราะเหตุใดจึงไม่พัฒนาระบบรถไฟทางเดียวเดิมให้เป็นระบบทางคู่เข้าสู่ตัวเมืองระยอง-จันทบุรี-ตราด เพื่อลดผลกระทบต่อการเวนคืน และหากต้องการให้รองรับกับนิคมอุตสาหกรรมควรออกแบบให้เป็นทางสายรองจะเหมาะสมกว่า	ปัจจุบันโครงข่ายสิ้นสุดที่มาตาพุดเท่านั้น ไม่มีโครงข่ายเดิมในช่วง ระยอง จันทบุรี และตราด จึงจำเป็นต้องมีการเวนคืน
งบดำเนินงานโครงการประมาณ 90,000 ล้านบาท ครอบคลุมระบบอาณัติสัญญาณ และระบบล้อเลื่อนแล้วหรือไม่	งบดำเนินงานโครงการประมาณ 90,000 ล้านบาท ครอบคลุมระบบอาณัติสัญญาณ แต่ยังไม่รวมระบบล้อเลื่อน
ตามแผนการดำเนินงานโครงการที่จะมีการเปิดใช้ในปี พ.ศ. 2574 นั้น ควรออกแบบรถไฟโครงการให้เป็นระบบไฟฟ้า และระบบรางขนาดความกว้าง 1 เมตร เพียงพอต่อการใช้งาน และสามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้ เพราะส่วนใหญ่เป็นระบบรางขนาดความกว้าง 1 เมตร ทั้งสิ้น	การรถไฟแห่งประเทศไทยมีนโยบายยกเลิกการใช้น้ำมัน และอยู่ระหว่างการทดสอบการใช้หัวจักรรถไฟระบบไฟฟ้า โดยปัจจุบันระบบรางรถไฟของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านนั้นใช้ระบบรางขนาดความกว้าง 1 เมตร ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงการที่มีความสอดคล้องกับระบบรถไฟเดิม และสามารถต่อเชื่อมเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้
การออกแบบทางลอด ทางข้ามของโครงการ ควรนำบทเรียนจากการพัฒนารถไฟรางคู่ จิระ-ขอนแก่น มาปรับใช้ในการดำเนินงานโครงการ เพราะการออกแบบทางข้ามทางลอดของโครงการดังกล่าว เครื่องจักรทางการเกษตรไม่สามารถใช้งานได้จริง	ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการนั้น ที่ปรึกษาจะต้องมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบทางข้าม ทางลอด ให้รองรับการใช้งานจริงและเป็นที่ยอมรับของประชาชนในพื้นที่
รูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดที่โครงการนำมาเสนอนั้น เป็นการแก้ไขปัญหาจุดตัดในบริเวณพื้นที่ราบ แต่ในพื้นที่ภาคตะวันออกนั้นมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบลูกฟูก ดังนั้น ขอให้พิจารณารูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ด้วย	รับไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติมในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดโครงการ
รูปแบบสถานีรถไฟจังหวัดระยองเหมือนป้ายรถเมล์มีหลังคาไม่สวยงาม ขอให้ดำเนินการปรับปรุงโดยอาจจะนำรูปแบบตึกนายสิงห์ บริเวณถนนยมจินดา หรือศาลเจ้าแม่ทับทิมมาเป็นแรงบันดาลใจในการออกแบบให้เป็นสถาปัตยกรรมร่วมสมัยและเอกลักษณ์ของจังหวัดระยองด้วย	ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดนั้นโครงการจะนำรูปแบบสถานีของจังหวัด มาร่วมหารือกับผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่อีกครั้งเพื่อออกแบบให้เป็นสถาปัตยกรรมที่มีความทันสมัยสะท้อนความเป็นเอกลักษณ์ของเมือง และตอบสนองต่อการใช้งานของประชาชน
ความคิดเห็นต่อการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	
รถไฟทางคู่ของโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบทางเสียงหรือไม่ ควรออกแบบรถไฟโครงการให้เป็นระบบรถไฟไฟฟ้า เพื่อลดผลกระทบทางเสียงต่อชุมชน	ในขั้นตอนของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) มีประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และเสียง บริเวณพื้นที่อ่อนไหวผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษา 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการทั้งสองฝั่ง ซึ่งประกอบด้วย ศาสนสถาน สถานศึกษา โรงพยาบาล รวมทั้งชุมชน ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ หากพบว่าผลการประเมินผลกระทบมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ต้องมีการกำหนดมาตรการเพื่อลดผลกระทบต่อไป
การกันรั้วของรถไฟทางคู่อาจทำให้เกิดผลกระทบต่อการแบ่งแยกชุมชน และทำให้การเดินทางไม่สะดวก จึงอยากให้ก่อสร้างสะพานกลับรถรูปเกือกม้า เพื่อลดระยะทางในการเดินทาง	การออกแบบโครงการจะเน้นความปลอดภัยของประชาชนเป็นหลัก โดยการเดินทางเชื่อมต่อชุมชน และพื้นที่การเกษตรอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงไปบ้าง เนื่องจากในอนาคตหากมีโครงการรถไฟทางคู่ จะมีการกันรั้วตลอดแนวเส้นทางโครงการ อย่างไรก็ตามในขั้นตอนการออกแบบโครงการนั้นจะมีการลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อกำหนดรูปแบบและตำแหน่งของการเดินทางให้สามารถรองรับการใช้ชีวิตประจำวันและการเข้า-ออกพื้นที่
หากแนวเส้นทางตัดผ่านพื้นที่ทำกินที่พิภกอาศัย อาจทำให้เกิดผลกระทบต่อวิถีชีวิตจึงอยากทราบว่าโครงการจะแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างไร	
ไม่อยากให้เวนคืนพื้นที่สวน เนื่องจากผลไม้ใช้ระยะเวลาในการปลูกค่อนข้างนานกว่าจะให้ผลผลิตได้ ไม่เหมือนพื้นที่อุตสาหกรรมที่มีระยะเวลาการคืนทุนค่อนข้างรวดเร็ว หากมีความจำเป็นจะต้องมีการเวนคืนขอให้มีการเวนคืนจำนวนน้อย	

ตารางที่ 1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุม (ต่อ)

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การนำไปประกอบการพิจารณา
ความคิดเห็นต่อการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	
เส้นทางรถไฟอาจเป็นเขื่อนกั้นน้ำในช่วงฤดูน้ำหลาก ดังนั้น โครงการควรออกแบบระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดผลกระทบน้ำขังในพื้นที่ที่มีความเสี่ยง เช่น สวนทุเรียน จังหวัดชลบุรี เป็นต้น	การออกแบบระบบรถไฟจะมีการพิจารณาระบบระบายน้ำให้มีความเหมาะสมและสามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ
ความคิดเห็นต่อการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์	
การดำเนินงานโครงการส่วนใหญ่ ผู้ศึกษาโครงการจะหยิบยกแต่ประเด็นที่ดีมานำเสนอให้ประชาชนได้รับทราบ แต่ทั้งนี้ เมื่อดำเนินงานโครงการไปแล้วประชาชนในพื้นที่ได้รับผลกระทบจะสามารถร้องเรียนไปยังหน่วยงานใดได้บ้าง แล้วใครจะเป็นผู้รับผิดชอบ และจะมีการแก้ไขผลกระทบให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบภายในกี่วัน	หากเกิดผลกระทบกับประชาชนสามารถร้องเรียนไปที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ในช่วงการก่อสร้างจะมีการประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ และมีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ ซึ่งจะดำเนินงานแก้ไขปัญหาให้แล้วเสร็จภายใน 15 วัน
หากการดำเนินงานโครงการมีความชัดเจนที่มากขึ้นแล้วขอให้แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบ เพราะที่ผ่านมามีข่าวว่าจะมีโครงการรถไฟความเร็วสูงในพื้นที่จังหวัดระยองทำให้หน่วยงานต่างๆ มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าไปรองรับ แต่ไม่มีการพัฒนาโครงการเกิดขึ้นจริงทำให้เกิดการสูญเสียงบประมาณไปจำนวนมาก	รับไปพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติม
แนวเส้นทางช่วงที่จะผ่านนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดจะดำเนินการอย่างไร เพราะในนิคมเป็นพื้นที่ที่ต้องการความปลอดภัยค่อนข้างสูง เพราะมีท่อส่งก๊าซ ท่อน้ำมัน และระบบสาธารณูปโภคต่างๆ จำนวนมาก ดังนั้นหากจะมีการพัฒนาโครงการในช่วงดังกล่าวขอให้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของกลุ่มผู้ประกอบการอีกครั้ง	หากจะต้องมีการพัฒนาโครงการในช่วงดังกล่าว โครงการจะต้องมีการหารือกับหน่วยงานด้านสาธารณูปโภค และผู้ประกอบการในพื้นที่อีกครั้ง

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

ที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม

บริษัท เอ็ม เอ อี คอนซัลแตนท์ จำกัด โทร 02 975 9300
บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด โทร 02636 7510
บริษัท ทิม คอนซัลตัง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
โทร 02 509 9000

ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนส์ จำกัด โทร 02 129 3170

ที่ปรึกษาด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด โทร 02 375 5422

ติดตามความก้าวหน้าโครงการได้ที่ www.doubletracktotrat.com

