

รายงานสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2
ในขั้นตอนการประเมินและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal)
และสำรวจออกแบบท่าเรือขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน
วันพุธที่ 6 กรกฎาคม 2565 อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่

1. เหตุผลและความจำเป็นในการดำเนินงานโครงการ

ประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยต่อการเป็นเมืองท่าหลักทั้งในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ได้รับผลกระทบจากลมมรสุมในระดับน้อย และเนื่องจากประเทศไทยตั้งอยู่กึ่งกลางทวีปเอเชีย สามารถเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) กับเอเชียตะวันออก (East Asia) และเอเชียตะวันตก (West Asia) รวมทั้งเชื่อมโยงกับตลาดหลักของการท่องเที่ยวเรือสำราญในออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และแปซิฟิกได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลกกระจายอยู่ในทุกภูมิภาคของประเทศ โดยมีความหลากหลายในแง่ของรูปแบบการท่องเที่ยว ทั้งในเชิงวัฒนธรรม, การท่องเที่ยวธรรมชาติ, การท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ มีศักยภาพในการสนับสนุนและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทยกับ Pre & Post Cruise Tour ของเรือสำราญได้เป็นอย่างดี อีกทั้งประเทศไทยยังรายล้อมไปด้วยแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการบันทึกให้เป็นมรดกโลก อาทิ นครวัดและนครธม ในประเทศกัมพูชา ฮอยอันและฮาลองเบย์ในประเทศเวียดนาม อย่างกุ้งและมณฑลทะเลใน ประเทศเมียนมาร์ เวียงจันทน์และหลวงพระบางในประเทศลาว ซึ่งสามารถสนับสนุนการเชื่อมโยงและผสมผสานเส้นทางเดินเรือสำราญกับการท่องเที่ยวแบบ Overland Tour โดยเชื่อมโยงการเดินทางเข้าออกจากรุงเทพฯ ภูเก็ต เชียงใหม่ กับเมืองมรดกโลกรอบประเทศไทยเข้ากับเส้นทางเดินเรือสำราญ โดยเป็นที่ทราบกันทั่วโลกว่าประเทศไทยมีชื่อเสียงและเป็นที่ยอมรับในด้านความสวยงามของวัฒนธรรมประเพณี อาหารไทย ความอ่อนน้อมถ่อมตน การมีจิตบริการ ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ที่โดดเด่น สามารถสร้างความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยมีข้อจำกัดในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือสำราญต้นทาง (Home Port) และเมืองท่าเชื่อมโยงภายในประเทศที่มีอยู่ การพัฒนาเมืองท่าต้นทาง (Home Port) ในพื้นที่ฝั่งอันดามัน รวมถึงเมืองท่าเชื่อมโยงภายในประเทศ โดยมีระยะห่างระหว่างเมืองท่าที่เหมาะสมจะเป็นการเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของประเทศไทย และนำข้อได้เปรียบในด้านความสวยงามของแหล่งท่องเที่ยวภายในประเทศ มาเป็นกลไกสำคัญในการนำรายได้จากการท่องเที่ยวเรือสำราญเข้าสู่ประเทศไทย ประกอบกับท่าเทียบเรือสำราญที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่ได้ออกแบบมาเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก และทำเลที่ตั้งอยู่ห่างไกลจากสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยว ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย

กรมเจ้าท่า จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาให้ทำการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ภูเก็ต ตรัง และสตูล)

การจัดประชุมในครั้งนี้เป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่ต้องการให้เกิดการสื่อสารแบบ 2 ทาง เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับลักษณะโครงการ สภาพปัญหา ความคิดเห็น ทัศนคติ และความต้องการของประชาชน อันจะนำไปสู่ความเข้าใจ และความร่วมมือในการพัฒนาโครงการต่อไปในอนาคต

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

(1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ คัดเลือกพื้นที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ภูเก็ต ตรัง และสตูล) ที่มีความเหมาะสมจะพัฒนาเป็นท่าเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal)

(2) เพื่อวางแผนแม่บทการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ภูเก็ต ตรัง และสตูล) และทำการศึกษาความเหมาะสมทาง เศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และสังคม พร้อมทั้งประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณชายฝั่งอันดามัน อย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ตลอดจนใช้เป็นยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

(3) เพื่อสำรวจและออกแบบองค์ประกอบโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ภูเก็ต ตรัง และสตูล) เพื่อรองรับการให้บริการนักท่องเที่ยวอย่างครบวงจรสอดคล้องกับรูปแบบการท่องเที่ยวเดินเรือสำราญ โดยให้มีผลกระทบด้านลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ตลอดจนประมาณค่าก่อสร้าง แบบรายละเอียดเบื้องต้น รายการประกอบแบบข้อกำหนดและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการดำเนินงานในขั้นต่อไป

(4) เพื่อเสนอแนะและสำรวจออกแบบปรับปรุงท่าเทียบเรื่อน้ำลึกภูเก็ตให้เป็นที่สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ได้อย่างเหมาะสมตามศักยภาพ

(5) เพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (พื้นที่จังหวัดระนอง พังงา กระบี่ ภูเก็ต ตรัง และสตูล) ให้เป็นไปตามมาตรา 22 ถึงมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 และให้กรมเจ้าท่า สามารถเสนอโครงการตามที่กำหนดในมาตรา 28 และ 29 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

(1) เพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ การวางผังแม่บท และองค์ประกอบต่าง ๆ ของโครงการ ได้แก่ รูปแบบท่าเทียบเรือสำราญ อาคารพักคอยผู้โดยสาร โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่จำเป็นเพื่อรองรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ เป็นต้น

(2) เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นและข้อห่วงกังวลของกลุ่มเป้าหมายหลักอย่างรอบด้าน เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงรูปแบบการออกแบบองค์ประกอบต่าง ๆ ของโครงการ ตลอดจนขั้นตอนวิธีการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ให้น้อยที่สุด

3. สรุปการประชุม

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ในขั้นตอนการประเมินและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ โครงการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน ดำเนินการเมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2565 จัดขึ้น 2 เวที รายละเอียดดังนี้

3.1 สรุปการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (เวทีที่ 1)

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ในขั้นตอนการประเมินและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ เวทีที่ 1 ดำเนินการเมื่อวันพุธที่ 6 กรกฎาคม 2565 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมอ่าวลึก ชั้น 3 ศาลากลางจังหวัดกระบี่ และช่องทางการประชุมเสริมผ่านช่องทางระบบออนไลน์ Zoom Cloud Meeting โดยมีนายสมชาย หาญภักดีปฏิมา รองผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ เป็นประธานและกล่าวเปิดการประชุม และนางสาวสุนทรีย์ ภิรมย์ นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ เป็นผู้แทนกรมเจ้าท่า กล่าวรายงานการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย ตัวแทนหน่วยงานราชการส่วนกลางและพื้นที่ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้ประกอบการภาคเอกชน สื่อมวลชน ผู้นำชุมชน ตลอดจนประชาชนผู้สนใจ รวม 101 คน (เข้าร่วมประชุม ณ สถานที่จัดประชุม 63 คน เข้าร่วมประชุมออนไลน์ 38 คน) บรรยายการประชุมนำเสนอในรูปแบบที่ 3-1

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลรายละเอียดเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ การวางผังแม่บท และองค์ประกอบต่าง ๆ ของโครงการ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รับฟังประเด็นห่วงกังวล เสนอแนะและข้อคิดเห็นในขั้นตอนการประเมินและจัดทำรายงานฯ ซึ่งแจ้งตอบข้อซักถามและรับฟังข้อคิดเห็นในที่ประชุม โดยมีผู้เชี่ยวชาญจากกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้แก่ นายสายันต์ บุญพิทักษ์ ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม นายสมบูรณ์ พรหมเสน ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม นายสุพจน์ จารุลักขณา ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมชายฝั่ง นายวัชระ คุณพิทักษ์ สถาปนิก นายสุทัศน์ วรรณะเลิศ ผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารสายการบินเรือสำราญ และนายสหัทธ วิชาตวิทย์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการลงทุนภาครัฐและเอกชน เป็นผู้นำเสนอข้อมูลโครงการ และร่วมตอบข้อซักถามในที่ประชุม และมีนายนพดล กรุดนาค ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจสังคม/หัวหน้าคณะทำงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นผู้ดำเนินการประชุม

บรรยากาศโดยรวมของการประชุมเป็นไปในทางที่ดี ผู้เข้าร่วมประชุมให้ความสนใจในการนำเสนอของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาและมีส่วนร่วมกับโครงการโดยการแสดงความคิดเห็นถึงข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะต่อแนวทางการศึกษาของโครงการ ผู้แสดงความคิดเห็นในที่ประชุม ได้แก่

- | | |
|------------------------|--|
| 1. นายชัยวุฒิ บัวทอง | นายอำเภอเมืองกระบี่ |
| 2. นายอมร เสือดำ | ผู้ประกอบการ บริษัท ปกาไสทัวร์ กระบี่ |
| 3. นายสมศักดิ์ เดบบุตร | ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 บ้านเกาะกวาง ตำบลหนองทะเล |
| 4. นายรำภิกษา ปราบดิน | อุปนายกคนที่ 2 สมาคมชาวประมงจังหวัดกระบี่ |
| 5. นายรชตะ สาสะเน | ที่ปรึกษากฎหมาย บริษัทเจียรวานิชการขนส่ง จำกัด |
| 6. นายพลวัต ณ นคร | กรรมการหอการค้าจังหวัดกระบี่ |



นางสาวสุนทรีย์ ภิรมย์
นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ
เป็นผู้แทนกรมเจ้าท่า กล่าวรายงานในที่ประชุม



นายสมชาย หาญภักติปณิศา รองผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่
เป็นประธานและกล่าวเปิดการประชุม



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ การวางผังแม่บท และองค์ประกอบต่าง ๆ ของโครงการ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และตอบข้อซักถามในที่ประชุม



การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม



การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม



การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม

รูปที่ 3-1 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 เวทีที่ 1
วันพุธที่ 6 กรกฎาคม 2565 เวลา 09.00-12.00 น.
ณ ห้องประชุมอ่าวลึก ชั้น 3 ศาลากลางจังหวัดกระบี่



บรรยากาศการประชุม



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ 3-1 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 เวทีที่ 1 (ต่อ)
วันพุธที่ 6 กรกฎาคม 2565 เวลา 09.00-12.00 น.
ณ ห้องประชุมอ่าวลึก ชั้น 3 ศาลากลางจังหวัดกระบี่

หมายเหตุ : ภาพถ่ายในการประชุมฯ เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อประกอบการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการ

สรุปการประชุมดังแสดงในตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 เวทีที่ 1

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>ด้านการบริหารจัดการ วิศวกรรมและการออกแบบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กังวลเรื่องถนนบริเวณหน้าที่ตั้งโครงการคับแคบ หากจะต้องมีการขยายถนน ควรประสานงานกับแขวงทางหลวงชนบทด้วย - โครงการตั้งอยู่บนพื้นที่สาธารณะ หากโครงการเกิดขึ้นก็จะเป็นผลดีต่อพื้นที่ แต่ต้องดูเรื่องทางเข้าโครงการด้วยว่ามีพื้นที่เพียงพอหรือไม่ ต้องขยายถนนบริเวณนั้นหรือไม่ - ถนนที่เข้ามายังที่ตั้งโครงการ อาจเป็นข้อกีดของโครงการที่จะพัฒนาต่อ เพราะด้านขวาดัดกับโรงแรมหรูหลายแห่ง หากการศึกษาโครงการไม่ได้รวมมูลค่าการก่อสร้างขยายถนนเข้าไปด้วย คิดว่าโครงการน่าจะเป็นไปได้อย่างยากลำบาก เพราะถ้าโครงการเกิดขึ้นโดยที่ไม่ได้ขยายถนน การคมนาคมก็จะติดขัด สุดท้ายการเป็น Home Port ก็ไม่เกิดขึ้น เรื่องถนนจึงเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องนำมาพิจารณา 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษารับทราบและจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาต่อไป - การพัฒนาโครงการมีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน โดยเฉพาะสาธารณสุข โภค ไฟฟ้า ประปา ถนน ต้องบูรณาการร่วมกัน - โครงการตั้งอยู่บนที่ดินสาธารณะ และออกแบบตามโครงสร้างและสภาพแวดล้อมที่มีอยู่เดิม จากการประสานงานกับ อบต.หนองทะเล ได้ข้อสรุปว่า การพัฒนาพื้นที่เพื่อทำท่าเทียบเรือสำราญของโครงการจะใช้พื้นที่สาธารณะที่มีอยู่เท่านั้น และทำเป็นสะพานยื่นลงไปในทะเลเพื่อทำเป็นท่าเทียบเรือ - ในขั้นตอนการศึกษา แม้ว่าตำแหน่งที่ตั้งของท่าเทียบเรือ มีความเหมาะสมด้านความลึกร่องน้ำ แต่มีข้อจำกัดเรื่องถนนและอยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ธารา-หมู่เกาะพีพี ซึ่งต้องใช้เวลาในการขออนุญาตเข้าทำการศึกษาและสำรวจค่อนข้างมาก

ตารางที่ 3-1

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 เวทีที่ 1

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<ul style="list-style-type: none"> - ตอนนี้มีเรือสำราญ Costa Fortuna ซึ่งมีนักท่องเที่ยว 3,000-4,000 คน จากยุโรป เข้ามาที่ทำเรือแหลมฉบัง และยังมีเรือสำราญขนาดใหญ่จากยุโรปอีกมากที่ไม่สามารถเข้ามาจอดแวะในประเทศไทยได้ เนื่องจากไม่มีท่าเรือขนาดใหญ่ให้จอดเทียบ การสร้างท่าเรือสำราญให้เป็นที่ทาง (Home Port) จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศอย่างมาก ทั้งในเรื่องรายได้จากการท่องเที่ยว ค่าธรรมเนียมจอดเรือ เป็นต้น มีความเห็นว่าการสร้างท่าเทียบเรือสำราญของโครงการเพื่อจะรองรับนักท่องเที่ยวเพียง 2,000 คนนั้น น้อยเกินไป ควรสร้างท่าเทียบเรือให้สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ที่มีอยู่ในปัจจุบัน รองรับนักท่องเที่ยวได้ครั้งละ 5,000 คน - แต่ถ้าจะมีการพัฒนาโครงการให้เป็นท่าเรือแวะพัก (Port of Call) ก็จะเป็นการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นได้เป็นอย่างดี เพราะเมื่อเรือสำราญเข้าจอด บริษัททัวร์ก็จะมารับนักท่องเที่ยวไปเที่ยวต่อ จึงอยากให้กรมเจ้าท่าเร่งพัฒนาโครงการ เพื่อไม่ให้ประเทศไทยเสียโอกาสมากไปกว่านี้ - เสนอแนะให้คนในพื้นที่ได้รับประโยชน์จากโครงการ อาจมีการออกแบบท่าเทียบเรือให้เป็นมารีน่า จอดเรือนำเที่ยวเล็กๆ ของชาวบ้าน เพื่อเป็นการกระจายรายได้ - การออกแบบโครงสร้างเป็นเสาเข็มโปรง ไม่มีการถมทะเล ถือว่าเป็นสิ่งที่ดีมาก - การออกแบบโครงสร้างท่าเทียบเรือ ให้เป็นเสาเข็มโปรง เป็นข้อดีที่จะเป็นแหล่งหลบอาศัย และเพาะพันธุ์ของปลาในทะเล - ธุรกิจด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญ ต้องมีการแข่งขัน เรือสำราญมีสิทธิเลือกจอดที่ไหนก็ได้ เราต้องพัฒนาศักยภาพให้ดีขึ้นไป ไม่ควรใช้วิธีนำบันไดมาพาดเรือสำราญแล้วให้นักท่องเที่ยวไต่ลงเรือเล็ก นอกจากจะไม่สะดวกแล้ว ควรคำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยด้วย 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษารับทราบและจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> - โครงการพื้นที่หลังท่าหรือไม่มีที่จอดรถจำนวนเท่าใด มีการจัดระบบอย่างไร ปัจจุบัน กรมเจ้าท่าจะขุดลอกคลอง ยังดำเนินการได้ยาก แล้วการก่อสร้างลานจอดรถในทะเล จะเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด ฝ่ายบริษัทที่ปรึกษาพิจารณาเรื่องเหล่านี้ด้วย 	<ul style="list-style-type: none"> - องค์กรประกอบโครงการทุกอย่างจะอยู่ในทะเล รวมถึงพื้นที่จอดรถด้วย ขึ้นนี้อยู่ระหว่างการศึกษากำหนดขนาดพื้นที่ที่เหมาะสม

ตารางที่ 3-1

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 เวทีที่ 1

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<ul style="list-style-type: none"> - แนวคิดการออกแบบอาคารผู้โดยสารเป็นเรือหัวโทงที่นำเสนอเน้นดูดีมาก สัมกับเป็นอัตลักษณ์ภาคใต้ - เนื่องจากในพื้นที่มีประวัติและเอกลักษณ์ที่เกี่ยวกับพญานาคซึ่งเป็นที่เลื่อมใสของชาวพุทธประกอบกับโรงแรมระดับ 5 ดาวในพื้นที่ก็ใช้เป็นเอกลักษณ์ในการออกแบบโรงแรมด้วย เช่น เขาหงอนนาค สะตือนาค แหลมหางนาค จึงเสนอให้นำจุดเด่นนี้ใส่สานเข้าไปกับการออกแบบท่าเทียบเรือสำราญที่มีการออกแบบเป็นเรือหัวโทงด้วย 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษารับทราบและจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากเรือสำราญไม่ได้เข้ามาจอดเทียบท่าทุกวัน จึงจำเป็นต้องบริหารจัดการท่าเรือให้มีชีวิตชีวาอยู่เสมอ อาจจัดให้มีศูนย์บริการชุมชน ทำมารีน่า ให้เรือขนาดเล็กมาจอด เป็น complex ขนาดย่อม เพื่อดึงดูดให้มีคนมาใช้บริการทุกวัน - เรื่องน้ำประปา ชาวบ้านในพื้นที่ ใช้น้ำประปาหมู่บ้าน โดยมีแหล่งผลิตน้ำจากบ่อน้ำผุธรณชาติ (สะตือนาค) และบางส่วนใช้น้ำจากการประปาส่วนภูมิภาค ซึ่งแนวท่อของการประปาส่วนภูมิภาคให้บริการมาถึงโรงแรมโซฟิเทล กระบี่ แต่ไปไม่ถึงพื้นที่โครงการ จึงอาจเป็นข้อจำกัดต่อการพัฒนาโครงการในอนาคตได้ - ควรหาแนวทางที่จะทำให้พนักงาน และชาวบ้าน ได้ประโยชน์ร่วมกันจากโครงการนี้ - กังวลเรื่องการเดินเรือ ขอให้พิจารณาเรื่องการจราจรทางเรือเพื่อป้องกันเรือโดนกัน เพราะบริเวณใกล้เคียงกับที่ตั้งโครงการมีอีก 2 ท่าเรือ และยังมีเสาดมอู่สะพานท่าเทียบเรือเดิมอยู่ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการเดินเรือ - ขอให้พิจารณาเรื่องการบริหารจัดการรับส่งนักท่องเที่ยวจากเรือ โดยใช้เรือหางยาวของชาวบ้านที่มีในท้องถิ่นมารับนักท่องเที่ยวได้หรือไม่ เพื่อให้ชาวบ้านได้ผลประโยชน์จากโครงการด้วย 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษารับทราบและจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> - ขอให้ทบทวนข้อมูลตัวเลขคาดการณ์นักท่องเที่ยวหลังเกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด -19 ว่าเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร มีวิธีการท่องเที่ยวอย่างไร เพื่อที่จะได้ทราบว่าเมื่อมีท่าเรือสำราญแล้วจะมีธุรกิจที่เกี่ยวข้องเกิดขึ้นตามมาได้หรือไม่ เช่น ธุรกิจประกันภัย การให้บริการทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - ในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ มีการศึกษาคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในอดีตและศึกษาข้อมูลข่าวสารในปัจจุบัน เพื่อดูว่าการท่องเที่ยวเรือสำราญในอนาคตจะเป็นอย่างไร มีแนวโน้มในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเรือครูซแบบ Luxury มากขึ้น นักท่องเที่ยวหลักร้อยละ

ตารางที่ 3-1

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 เวทีที่ 1

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>การแพทย์ ควรมีแผนไว้เพื่อให้เห็นว่าท้องถิ่น ชาวบ้านจะได้รับประโยชน์ด้านใดบ้างจากโครงการ ซึ่งสามารถนำไปเป็นเหตุผลสนับสนุนให้มีการแก้ไขกฎหมายเพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาโครงการต่อไปได้</p> <p>-</p>	<p>มีกำลังจ่ายสูงมาก ซึ่งก็เป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายนโยบายการท่องเที่ยวของประเทศด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ส่วนกิจกรรมที่ท้องถิ่นจะมีบทบาทร่วมในลักษณะของการทำงานในท่าเรืออย่างไร ลักษณะแบบไหนจะมีการนำเสนอในการประชุมช่วงบ่าย - มีการศึกษาศึกษาทบทวนในเรื่องกฎหมาย แผนแม่บท และยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่ได้รับการผลักดันว่าต้องดำเนินการมีการพูดคุยเรื่องเรือสำราญมา 30 ปีแล้ว ซึ่งประเทศไทยเสียโอกาสไปมาก ในประเทศมาเลเซียเองก็ได้สร้างท่าเทียบเรือสำราญไปแล้ว แม้ว่าจะไม่ได้สร้างท่าเทียบเรือที่มีขนาดใหญ่ แต่สามารถเทียบเรือสำราญได้พร้อมกัน 4 ลำ รองรับนักท่องเที่ยวได้ถึง 12,000 คน เพราะใช้เทคนิคการบริหารจัดการร่วมกับสายการบินเรือ ดังนั้นลักษณะของการบริหารจัดการท่าเรือสำราญ ต้องมีทุกฝ่ายเข้ามาเกี่ยวข้องว่าจะสามารถสร้างประโยชน์ให้เกิดขึ้นจากการมีท่าเทียบเรือสำราญได้อย่างไร
<p>- เนื่องจากในเอกสารประกอบการประชุม ระบุวัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการเพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการฯ ให้เป็นไปตามมาตรา 22 ถึงมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 จึงสอบถามว่าโครงการได้พิจารณาแล้วหรือไม่ว่า น่าจะมีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในส่วนใดบ้าง</p>	<p>- การศึกษาของโครงการแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ณ ปัจจุบันอยู่ในช่วงแรก คือการคัดเลือกพื้นที่โครงการ ส่วนในช่วงที่สองจะเป็นการคัดเลือกผู้ลงทุน ขณะนี้ยังตอบไม่ได้แน่ชัดว่าจะให้เอกชนลงทุนในส่วนไหน จะต้องพิจารณารูปแบบของท่าเทียบเรือด้วย เพราะมีผลต่อมูลค่าการก่อสร้างโครงการ แต่ถ้าดูจากต้นแบบในต่างประเทศ เช่น สิงคโปร์ ฮองกง ส่วนใหญ่รัฐจะเข้ามาสนับสนุนค่าก่อสร้าง โดยแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ คือรัฐก่อสร้างให้ หรือรัฐให้เงินเพื่อก่อสร้าง</p>
<p>- กังวลเรื่องการกันอาณาเขตพื้นที่บริเวณท่าเทียบเรือสำราญ สามารถให้ชาวบ้านเข้าไปในพื้นที่ท่าเทียบเรือสำราญได้มากน้อยเพียงใด</p>	<p>- กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้รับทราบและจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาต่อไป</p>
<p>- การมีท่าเทียบเรือสำราญจะช่วยเพิ่มทางเลือกในการท่องเที่ยวอีกรูปแบบหนึ่ง แต่กังวลเรื่องการเลือก Home Port หรือ Port of call และกังวลเรื่องความคุ้มทุน เพราะปัจจุบันบริษัท ภูเก็ต ดีพ ซี พอร์ต ที่พัฒนาท่าเรื่อน้ำลึกภูเก็ตเพื่อรับเรือสำราญขนาดใหญ่ นั้น ได้ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแล้ว ประกอบกับรัฐบาลมุ่งพัฒนาท่าเรือสำราญที่ภูเก็ตและสมุย หากจะมีท่าเทียบเรือที่จังหวัด</p>	<p>- เรื่องการเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) หรือท่าเรือแวะพัก (Port of call) นั้น ภาพของ Home Port ที่เรามองอาจจะคนละภาพกัน ซึ่งท่าเรือในประเทศไทยที่ทำการศึกษาคือจะเป็นท่าเรือแบบผสม (Hybrid) คือมีทั้ง Home Port และ Port of call ในแง่ของการพัฒนา Home Port ที่จะแข่งขันกับสิงคโปร์นั้นยากมากเพราะที่นั่นมีชัยภูมิที่ดีกว่า แต่เรามีส่วนที่จะทำได้ เพราะปัจจุบันมีเรือครุซสตาร์คลิปเปอร์ ซึ่งหรูหรา แพงมาก มาใช้ภูเก็ตเป็น</p>

ตารางที่ 3-1

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 เวทีที่ 1

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>กระบี่อีก จะดีหรือไม่ เพราะจังหวัดกระบี่และภูเก็ตห่างกันไม่มาก</p>	<p>Home Port ดังนั้นเราต้องมองว่าเราจะบริหารจัดการอย่างไร ด้วยข้อจำกัดของภูเก็ต ในฤดูท่องเที่ยว เรือสำราญจะไปจอดที่หาดป่าตอง แต่หาดป่าตองไม่สามารถสร้างท่าเทียบเรือได้ เนื่องจากที่ตั้งไม่เหมาะสม ส่วนท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ติดเงื่อนไขเรื่องสัมปทาน และต้องขุดลอกร่องน้ำหากจะนำเรือขนาดใหญ่เข้ามาเทียบท่า</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการนี้จึงจะพัฒนา Home Port ขนาดย่อม เน้นการท่องเที่ยวมูลค่าสูง ขึ้นอยู่กับว่ามีการจัดการและรองรับเรื่องพื้นที่จอดเรืออย่างไร - วิธีการจัดการนักท่องเที่ยวที่มากับเรือสำราญ จังหวัดกระบี่มีความเข้มแข็งเรื่องการจัดการนักท่องเที่ยว ถ้ามีสิ่งอำนวยความสะดวกและการมีท่าเทียบเรือสำราญ ก็จะเป็นการเพิ่มโอกาสในการแข่งขัน แต่ต้องได้รับความร่วมมือ ช่วยกันว่าจะทำแบบไหนให้ประสบความสำเร็จ - สำหรับสายเรือมีความต้องการให้มีท่าเทียบเรือสำราญอยู่แล้ว เพราะการทอดสมอเรือแล้วนำเรือเล็กมาขนถ่ายนักท่องเที่ยวค่อนข้างยุ่งยาก หากมีท่าเทียบเรือให้ เขาก็อยากจะมาเทียบท่ามากกว่า หากกระยะการเดินทางที่สั้น เรือวิ่งช้าและแวะพักบ่อยๆ จะประหยัดค่าน้ำมัน ไม่มีการรับประทานอาหารบนเรือ ก็จะจัดการได้ง่ายขึ้นไปอีก สายเดินเรือจะชอบ Port of Call มากๆ ผู้โดยสารอาจเดินทางเที่ยวเดียว คือ เดินทางจากสิงคโปร์มาขึ้นที่กระบี่หรือภูเก็ต และรับจากกระบี่ไปสิงคโปร์ เป็นต้น หากจะพัฒนาเป็นศูนย์กลาง Home Port รับนักท่องเที่ยวปีละเป็นล้านคนต่อปี ด้วยศักยภาพที่มีอยู่ในปัจจุบันคงไม่สามารถทำได้ถึงขนาดนั้น - การทำท่าเรือสำราญที่มีระยะห่าง 30 ไมล์ทะเล (ประมาณ 55.56 กิโลเมตร) มีตัวอย่างให้เห็นในทะเลแคริบเบียน ซึ่งมีท่าเรือจำนวนมากและในเมืองเดียวกันยังมีท่าเรือขนาดใหญ่ถึง 2 ท่า ซึ่งในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการต้องมีการพิจารณาความคุ้มค่าในการลงทุนด้วย

ตารางที่ 3-1

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 เวทีที่ 1

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - กังวลเรื่องการกันอาณาเขตพื้นที่บริเวณท่าเทียบเรือสำราญ สามารถให้ชาวบ้านเข้าไปในพื้นที่ท่าเทียบเรือสำราญได้มากน้อยเพียงใด 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษารับทราบและจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> - บริเวณที่สกัดน้ำ กุ้ง หอย ปู ปลาต่างๆ จะอยู่เลยที่ตั้งท่าเรือของโครงการออกไป ชาวประมงควรวางอวนในบริเวณที่ไม่กีดขวางร่องน้ำที่เรือเข้าออก เพื่อความปลอดภัยของตนเองและป้องกันไม่ให้อวนหรืออุปกรณ์ที่ใช้จับสัตว์น้ำต่างๆ เสียหาย - ที่ผ่านมามีกุ้งแซบวัย ขึ้นมาบริเวณปลายสะพานท่าเทียบเรือ พบประมาณ 3 ปี/ครั้ง ชาวประมงสามารถตกแมงกะพรุนหรือวางอวนได้ในช่วงที่ไม่มีเรือใหญ่ผ่าน - ไม่กังวลเรื่องผลกระทบต่อประมงพาณิชย์ เพราะอยู่นอกชายฝั่ง แต่กังวลผลกระทบต่อชาวประมงพื้นบ้าน ที่มีอยู่ประมาณ 100-200 ลำ ไม่ใช่ชาวประมงที่อยู่ในหมู่ที่ 2 และหมู่ที่ 3 ของตำบลหนองทะเลเพียงเท่านั้นที่ทำมาหากินจับกุ้งแซบวัยอยู่บริเวณนี้ กังวลว่าการมีท่าเรือสำราญจะเป็นอุปสรรคกับเรือประมงพื้นบ้านที่เข้ามาจับสัตว์น้ำ และเรือประมงพื้นบ้านจะเป็นอุปสรรคต่อเรือสำราญหรือไม่ - ในช่วงแมงกะพรุนขึ้น จะมีเรือประมงพื้นบ้านเข้ามาตกแมงกะพรุนกันมาก หรือเข้ามาจับสัตว์น้ำตามฤดูกาลจับกันทั้งวัน ไม่มีเวลาที่ชัดเจน จึงมีความเห็นว่าอาจจะเป็นอุปสรรค หรือกีดขวางต่อเรือสำราญที่จะเข้ามา 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษารับทราบและจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาต่อไป - สำหรับประมงพื้นบ้านจะเข้าไปทำมาหากินในบริเวณนั้นขอชี้แจงว่า เรือสำราญไม่ได้เข้ามาจอดทุกวัน การเข้าจอดจะเป็นไปตามโปรแกรม เช่น เข้ามาตอนเช้า-ออกเย็น จากสถิติสูงสุดที่มีเรือเข้ามาในประเทศไทยจะไม่เกิน 3 วัน/ลำ และการเข้ามาจอดมีกำหนดการที่ชัดเจน สามารถประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นได้ เพื่อให้ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในท้องถิ่นมาให้บริการ ซึ่งคิดว่าเป็นขั้นตอนที่สามารถตกลงกันได้ - ในภารกิจของกรมเจ้าท่า มองว่าการพัฒนาโครงการจะต้องให้การท่องเที่ยวจะต้องอยู่กับชาวประมงอย่างที่เคยอยู่ร่วมกันมา - เนื่องจากเรือสำราญมีตารางการเดินเรือ มีพิภคที่ชัดเจนและเดินเรือในร่องน้ำลึกมากกว่า 11 เมตร เมื่อมีการก่อสร้างท่าเทียบเรือแล้วจะมีการประกาศเขตร่องน้ำ และประกาศตารางเรือเข้าออกให้ประชาชนรับทราบ โดยเฉพาะชาวประมง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเรื่องการท่องเที่ยวและการทำประมงจะต้องอยู่ร่วมกัน และจะต้องเพิ่มความร่วมมือระหว่างในช่วงที่มีเรือเข้า-ออก ซึ่งเป็นเรื่องที่สามารถบริหารจัดการได้
<ul style="list-style-type: none"> - เสนอแนะให้ให้มีการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายผังเมืองจังหวัดกระบี่ พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2562 ที่มีการนิยามความหมายของคำว่าโรงงานใหม่ มีการระบุแรงม้ามากกว่า 50 แรงม้า ขึ้นไป หรือมีคนงานเกิน 50 คน ขึ้นไป ต้องมีใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน (ร.ง.4) ด้วยหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> - ในการพัฒนาโครงการ ได้มีการศึกษาทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วยแล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงกฎหมายผังเมือง และพระราชบัญญัติโรงงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 ซึ่งได้กำหนดบทนิยามคำว่า “โรงงาน” หมายความว่า อาคาร สถานที่ หรือยานพาหนะที่ใช้เครื่องจักรมีกำลังรวมตั้งแต่ 50 แรงม้า หรือกำลังเทียบเท่าตั้งแต่ 50 แรงม้าขึ้นไป หรือใช้คนงานตั้งแต่ 50 คนขึ้นไป โดยใช้เครื่องจักรหรือไม่ก็ตามเพื่อประกอบกิจการโรงงาน ทั้งนี้ ตามประเภทหรือชนิดของโรงงานที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาประเภทกิจกรรมท่าเรือสำราญของโครงการแล้ว พบว่า ไม่เข้าข่าย

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 3. นายธนาดี บุญทิพย์ 4. นายสุมิตร รักโอ้ 5. นายสมศักดิ์ เตบบุตร 6. นายชัยวุฒิ บัวทอง 7. นายภิญโญ คำขาว 8. นายปรีชา บุตรเติบโต | <p>ประชาชนหมู่ที่ 3 บ้านเกาะกวาง
 กำนันตำบลหนองทะเล
 ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 บ้านเกาะกวาง ตำบลหนองทะเล
 นายอำเภอเมืองกระบี่
 ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 2 บ้านคลองม่วง ตำบลหนองทะเล
 รองประธานสภาองค์การบริหารส่วนตำบลหนองทะเล
 และคณะกรรมการการท่องเที่ยวตำบลหนองทะเล</p> |
|--|---|



รูปที่ 3-2 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 เวทีที่ 2
วันพุธที่ 6 กรกฎาคม 2565 เวลา 14.00-16.30 น.
ณ ศาลาอเนกประสงค์ หมู่ที่ 3 บ้านเกาะกวาง ตำบลหนองทะเล อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่



การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม



การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม



การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ 3-2 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 เวทีที่ 2 (ต่อ)
 วันพุธที่ 6 กรกฎาคม 2565 เวลา 14.00-16.30 น.
 ณ ศาลาอเนกประสงค์ หมู่ที่ 3 บ้านเกาะกวาง ตำบลหนองทะเล อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่

หมายเหตุ : ภาพถ่ายในการประชุมฯ เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อประกอบการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของโครงการ

สรุปการประชุมดังแสดงในตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 เวทีที่ 2

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>ด้านการบริหารจัดการ วิศวกรรมและการออกแบบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กังวลเรื่องถนนหน้าที่ตั้งโครงการ เพราะเป็นอำนาจหน้าที่ของแขวงทางหลวงชนบทกระบี่ ท้องถิ่นไม่สามารถดำเนินการได้ ฝากบริษัทที่ปรึกษาประสานไว้เป็นเบื้องต้นด้วย - อยากให้การท่องเที่ยวและประมงอยู่ร่วมกันได้ จึงฝากพิจารณาพื้นที่สำหรับจอดเรือประมงด้วย - สิ่งที่ถูกสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกของโครงการไม่มีคำอธิบายเรื่องผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับคนในท้องถิ่น 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษารับทราบและจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาต่อไป

ตารางที่ 3-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 วันที่ 2

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>เลย การมีความเจริญเข้ามาแล้วจะทำให้ผู้ประกอบการรายเล็กหายไปหมดอย่างนี้ไม่ได้ จำเป็นจะต้องจัดพื้นที่ไว้สำหรับจอดรถ เรือหางยาว เรือสปีดโบ๊ท ของผู้ประกอบการรายเล็กในพื้นที่ด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ขอให้ศึกษาผลกระทบกับการทำธุรกิจท่องเที่ยวในตำบลหนองทะเลด้วย เพราะคนในพื้นที่ 70 เปอร์เซ็นต์ทำธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว - ด้านการคมนาคม เคยมีโครงการที่กรมเจ้าท่า ร่วมกับทางหลวงชนบท ทำถนนและออกแบบให้มีจุดพักเพื่อชมวิว เมื่อถึงเวลาที่จะดำเนินการ มีการขอพื้นที่บางส่วนของโรงแรมเพื่อปรับปรุงถนน ยังไม่ได้รับความร่วมมือ จึงเป็นห่วงว่าหากมีการก่อสร้างท่าเทียบเรือของโครงการต้องใช้พื้นที่มาก ไม่แน่ใจว่าจะเวนคืนได้หรือไม่ สิ่งที่เกิดขึ้นหลังจากนี้ เป็นผลกระทบกับผู้ที่จะมาทำโครงการ และเป็นผลกระทบต่อชาวบ้าน ปัจจุบันเรามี ท่าเทียบเรืออยู่ 2 แห่ง เวลาที่เรื่อน้ำมันเข้าพร้อมกับเรือบรรทุกแร่ หากจะข้ามถนน ต้องรอถึง 10 นาที มีปัญหาการจราจรมาก หากจะมีท่าเทียบเรือสำราญนำนักท่องเที่ยวเข้ามาหลายพันคน จำเป็นต้องจัดเรื่องจอดรถให้เพียงพอ และจะต้องพัฒนาเรื่องถนนเป็นลำดับแรก 	
<ul style="list-style-type: none"> - กังวลเรื่องผลกระทบต่อชาวประมง จะมีการกีดกันเรือประมงไม่ให้จอดเรือใกล้กับท่าเทียบเรือหรือไม่ ขอให้ดูแลเรื่องจัดระเบียบพื้นที่จอดเรือประมงท่องเที่ยว ให้สามารถอยู่ร่วมกันได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาโครงการสามารถอยู่ร่วมกันกับวิถีชีวิตของคนในท้องถิ่นได้ เช่น การจับสัตว์น้ำมาขาย หรือการรวมกลุ่มเป็นชมรมเรื่อนำเที่ยวของท้องถิ่น ก็สามารถรับนักท่องเที่ยวจากเรือสำราญไปเที่ยวได้
<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากท่าเทียบเรืออยู่ใกล้มีสียด มีความกังวลเรื่องสถาปัตยกรรม การออกแบบท่าเทียบเรือ จึงขอให้ออกแบบท่าเทียบเรืออย่างเหมาะสมเข้ากับทัศนียภาพโดยรอบด้วย 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษารับทราบและจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาต่อไป
<p>ด้านสิ่งแวดล้อม</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - ขอให้พิจารณาเรื่องการจ้างงาน ให้ลูกหลานในชุมชนได้รับโอกาสเข้าทำงานหรือได้รับประโยชน์จากการมีท่าเรือสำราญ อยากให้มีการทำ MOU ระบุเปอร์เซ็นต์การรับเข้าเป็นพนักงาน และขอให้ชุมชนช่วยผลักดันให้เด็กๆ ได้เรียนในระดับที่สูงขึ้นเพื่อสร้างโอกาสให้เข้ามาทำงานด้านนี้ด้วย 	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นข้อเสนอที่ดี หากทางโครงการเปิดโอกาสและกำหนดเกณฑ์ความต้องการไว้ ทางชุมชนจะได้เตรียมความพร้อมไว้ เพราะการมีท่าเทียบเรือสำราญจะมีนักท่องเที่ยวที่โดยสารมากับเรือประมาณ 2,000 คนต่อลำ ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวมีกำลังจับจ่ายสูง และต้องใช้เวลาสร้างหลายปี หากชุมชนมี

ตารางที่ 3-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 เวทีที่ 2

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<ul style="list-style-type: none"> - ขอให้ศึกษาผลกระทบด้านการกัดเซาะชายฝั่ง เนื่องจากในพื้นที่มีปัญหาอยู่แล้ว หากมีโครงการแล้วมีเรือใหญ่เข้ามาจะมีผลกระทบเพิ่มขึ้นหรือไม่ จะมีแนวทางจัดการอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาทำเป็นกลุ่มก็จะช่วยให้ได้รับประโยชน์จากโครงการมากขึ้น - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษารับทราบและจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> - ชาวประมงส่วนใหญ่วางอวนกุ้ง อวนปลา จับสัตว์น้ำบริเวณหัวเกาะกวาง จอดเรือกระจายตามจุดต่างๆ กลุ่มประมงคลองม่วง จอดที่อ่าวทึง ส่วนกลุ่มประมงบ้านไทยใหม่ จอดที่คลองหน้ากลุ่มประมงบ้านไทยใหม่ กลุ่มประมงเกาะกวาง จอดอยู่ที่แหลมเกาะกวาง กลุ่มประมงแหลมป่อง จอดอยู่คลองแหลมป่อง ไม่มีกลุ่มประมงมาจอดเรืออยู่บริเวณระหว่างท่าเรือเข้าที่เทรินพอร์ทและท่าเรือเจียรวานิช ชาวประมงที่นั่งอยู่ในห้องประชุมก็ขอให้ช่วยกันให้ข้อมูลด้วย เพื่อจะได้ทราบข้อมูลจริงว่าปัจจุบันทำประมงอยู่บริเวณไหน - พื้นที่หมู่ที่ 2 และหมู่ที่ 3 อยู่ในพื้นที่อุทยานฯ ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพภาคบริการธุรกิจท่องเที่ยว เช่น ขับรถแท็กซี่ เรือหางยาวนำเที่ยว จึงควรช่วยกันผลักดันให้มีโครงการและผลักดันให้คนรุ่นใหม่มีความรู้ความสามารถที่พัฒนาขึ้นไป จะได้ไม่ต้องกังวลเรื่องการประกอบอาชีพ ซึ่งในอนาคตก็ต้องมีวิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไป ในเมื่อมีโอกาสเกิดท่าเรือขึ้นแล้วก็ควรมีการวางแผนให้ดี ให้ผลกระทบน้อยและได้ประโยชน์กับคนในพื้นที่ให้มากที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาไปข้อมูลไปประกอบการศึกษาของโครงการ อย่างไรก็ตาม ในขั้นตอนการศึกษาจะต้องดำเนินการสำรวจแบบสอบถามกลุ่มประมงและมีการประเมินผลกระทบในส่วนนี้ด้วย
<ul style="list-style-type: none"> - กังวลเรื่องปัญหาคลื่นกระทบชายฝั่ง เมื่อเรือสำราญเข้ามาจอด มีการศึกษาเรื่องนี้หรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> - เรือสำราญขนาดใหญ่มีระบบช่วยเดินเรือที่ทันสมัย มีใบพัดสองตัวหมุนได้ ช่วยในการเข้า-ออก เวลาเรือเข้าเทียบท่าจะมีการลดความเร็วจนเกิดคลื่นน้อยมาก - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปพิจารณา อย่างไรก็ตาม ในขั้นตอนการศึกษาของโครงการจะต้องดำเนินการศึกษาในเรื่องนี้ด้วย
<ul style="list-style-type: none"> - ผากเรื่องความปลอดภัยของเรือประมง เรือท้องถื่น ให้ระมัดระวังอุบัติเหตุจากการสัญจรทางเรือ เพราะมีเรือของชาวประมงสัญจรผ่านบริเวณนี้ เพื่อจับสัตว์น้ำและแมงกะพรุนในทะเล - การมีโครงการ ย่อมมีผลกระทบต่อชาวประมง ปัจจุบันในพื้นที่มีท่าเทียบเรือขนาดใหญ่อยู่แล้ว เมื่อ 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษารับทราบและจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาต่อไป

ตารางที่ 3-2

สรุปประเด็นความคิดเห็นต่อการศึกษาโครงการ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 เวทีที่ 2

สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง และการนำไปประกอบการพิจารณา
<p>เรือจะออกจากท่า ยังต้องมีการร้องขอให้เก็บอวน เครื่องมือดักจับสัตว์น้ำออกไปเสียก่อน เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหาย โครงการนี้ก็เช่นเดียวกัน ต้องมีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากผลการศึกษาสรุปได้ว่าไม่เหมาะสมที่จะก่อสร้าง ก็ดำเนินการต่อ แต่หากเหมาะสมที่จะสร้าง ก็ต้องพิจารณาผลประโยชน์ และผลกระทบว่ามีมากน้อยเพียงใด การพัฒนาโครงการให้เกิดขึ้นมีความเห็นว่ามีผลดี แต่ขอให้ไม่กระทบกับวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ ของประชาชนมากนัก ให้ดำรงไว้ซึ่งขนบธรรมเนียม ประเพณีและศาสนาของคนที่นี่ด้วย</p>	
<p>ด้านอื่นๆ</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากที่ตั้งโครงการใกล้กับมัสยิดบ้านแหลมป่อง จึงขอฝากเรื่องการดูแลมัสยิด พัฒนาให้สวยงาม หากมีโครงการ ก็จะเป็นที่สำหรับละหมาดสำหรับนักท่องเที่ยว ได้อีกทางหนึ่งด้วย 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มบริษัทที่ปรึกษารับทราบและจะนำข้อคิดเห็นไปประกอบการศึกษาต่อไป