

**ผลการจัดประชุมชี้แจงโครงการและรับฟังความคิดเห็น (ปฐมนิเทศโครงการ)
โครงการศึกษาสำรวจออกแบบเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเดินเรือแม่น้ำเจ้าพระยา
ช่วงบริเวณคลองโผงเผง ถึงวัดพญูเชิงวรวิหาร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา**

1. หลักการและเหตุผล

แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีการเดินเรือตั้งแต่ปากแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดสมุทรปราการ ถึงอำเภอบางบาล จังหวัดอ่างทอง ระยะทางประมาณ 189 กิโลเมตร มีปริมาณการเดินเรือนานแน่นมาก โดยมีการขนส่งสินค้าทางน้ำหลายประเภททั้งสินค้าภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม ปริมาณการขนส่งทางน้ำมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต แต่ปัจจุบันพบปัญหาในการเดินเรือของแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเกิดจากข้อจำกัดทางกายภาพของแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณจังหวัดพระนครศรีอยุธยาช่วงตั้งแต่วัดพญูเชิงวรวิหารจนถึงคลองโผงเผงระยะทางยาวประมาณ 22 กิโลเมตร มีความกว้างของแม่น้ำเพียงประมาณ 60-80 เมตร ดังนั้นการเดินเรือผ่านช่วงวัดพญูเชิงวรวิหารไปยังอำเภอบางบาล จะต้องเดินเรือช่องทางเดียวเนื่องจากแม่น้ำแคบเป็นอุปสรรคทำให้เรือสินค้าที่สัญจรในบริเวณนี้จะต้องใช้วิธีติดต่อสื่อสารกันทางวิทยุเพื่อหาจุดที่เหมาะสมในการหลีกเลี่ยงและสวนกัน และจากลักษณะของการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน สินค้าที่ขนส่งระหว่างอำเภอบางบาลไปยังทะเลอ่าวไทยส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าชาล่อง ดังนั้นเมื่อเรือแล่นผ่านบริเวณดังกล่าว เรือชาล่องซึ่งเป็นเรือหนักต้องสวนกันกับเรือขาขึ้นซึ่งเป็นเรือเบา โดยเรือเบาจะเป็นฝ่ายหลบให้เรือหนักชาล่องผ่านไปก่อน เนื่องจากเรือเบาจะมีระยะกินน้ำลึกน้อยกว่าจึงสามารถหลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวางที่มีความลึกระดับน้ำต่ำได้ อย่างไรก็ตาม กรณีในอนาคตเมื่อปริมาณสินค้าที่จะมาใช้เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มมากขึ้น ปริมาณการจราจรของเรือขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้น และจำนวนเรือหนักขาขึ้นก็จะมีปริมาณสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันตามไปด้วย การเดินเรือผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณช่วงวัดพญูเชิงวรวิหารจนถึงคลองโผงเผง ซึ่งปัจจุบันมีอุปสรรคในการเดินเรือตามข้างต้นอยู่แล้วก็จะไม่สามารถรองรับการเดินเรือขนส่งสินค้าได้อย่างปลอดภัย

ในการขนส่งสินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยา ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังนิยมใช้เรือลำเลียงในการบรรทุกสินค้าอยู่เป็นจำนวนมาก เพื่อให้ได้ปริมาณการขนส่งสินค้าได้ครั้งละมากๆ ประมาณ 8,000 ตันต่อพวง โดยใช้เรือลากจูงซึ่งมีกำลังแรงม้าประมาณ 200 ถึง 500 แรงม้า ลากจูงตามน้ำในช่วงน้ำลงเพื่อลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงเนื่องจากแม่น้ำเจ้าพระยาได้รับอิทธิพลการขึ้น-ลงของน้ำทะเล และจะไม่แล่นเรือสวนกระแสน้ำประกอบกับตามลำน้ำเจ้าพระยามีข้อจำกัดด้านความสูงของช่องลอดสะพาน ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำจะเลือกเวลาน้ำขึ้น-น้ำลง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีจุดผูกเรือเพื่อรอเวลา ซึ่งบริเวณที่เรือจอดรอเวลาน้ำขึ้น-น้ำลงในปัจจุบัน คือ บริเวณพระประแดง บริเวณจังหวัดนนทบุรี และบริเวณก่อนถึงวัดพญูเชิงวรวิหาร ปัจจุบันใช้วิธีทิ้งสมอหรือผูกกับต้นไม้ริมตลิ่งเพื่อจอดเรือรอซึ่งไม่สะดวก ดังนั้นเพื่อแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในการเดินเรือผ่านช่วงวัดพญูเชิงวรวิหารจนถึงคลองโผงเผง ควรต้องศึกษาเพื่อออกแบบจุดหลบเรือ จุดผูกเรือ เครื่องหมายการเดินเรือ ให้เรือสามารถเดินเรือสวนกันได้ รวมถึงการขุดลอกร่องน้ำและการก่อสร้างระบบป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มศักยภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือ

กรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ มีหน้าที่และรับผิดชอบในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ อันได้แก่ การก่อสร้างท่าเทียบเรือ การขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ เชื้อเพลิงป้องกันตลิ่งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำเพื่อให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้การขนส่งทางน้ำ จึงมีความประสงค์ที่จะว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการสำรวจออกแบบโครงสร้างประกอบเพื่อเพิ่มศักยภาพการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาดังแต่คลองโผงเผงถึงวัดพญูเชิงวรวิหาร ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร โดยต้องออกแบบโครงสร้างเพื่อเพิ่มศักยภาพการเดินเรือ ไม่ว่าจะเป็น จุดหลบเรือ หลักผูกเรือ เครื่องหมายช่วยการเดินเรือ การขุดลอกขยายร่องน้ำ ตลอดจนการก่อสร้างระบบป้องกันตลิ่งพัง และโครงสร้างองค์ประกอบอื่นๆ ที่จำเป็น เป็นต้น

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อศึกษาปริมาณการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งแนวโน้มรูปแบบ/ปริมาณการขนส่งในอนาคต พร้อมสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นกับการขนส่งและเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงพื้นที่โครงการ

2) เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุ และแนวทางในการแก้ไขปัญหาและแนวทางในการพัฒนาเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ช่วงพื้นที่โครงการให้สามารถรองรับการเดินเรือได้โดยสะดวกและปลอดภัย

3) เพื่อศึกษาความเหมาะสมและรูปแบบการพัฒนา พร้อมสำรวจออกแบบรายละเอียด โครงสร้างที่จำเป็นตามรูปแบบการพัฒนา ได้แก่ จุดหลบเรือ หลักผูกเรือ เครื่องหมายช่วยการเดินเรือ การขุดลอกขยายร่องน้ำ ระบบป้องกันตลิ่งพัง เป็นต้น พร้อมทั้งมาตรการลดผลกระทบในช่วงระหว่างการก่อสร้าง

4) เพื่อศึกษาและเสนอแนะการออกกฎระเบียบเพื่อบริหารจัดการจราจรที่เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพ และรูปแบบโครงการตามแผนพัฒนาเรื่องการเดินเรือและโครงสร้างพื้นฐานตามแผนพัฒนา

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) แนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ แนวทางในการศึกษา เหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม เกี่ยวกับแนวทางการศึกษาและการวางแผนพัฒนาโครงการ รวมทั้งกำหนดแนวทางเลือก

3. สรุปผลการประชุม

การประชุมชี้แจงโครงการและรับฟังความคิดเห็น (ปฐมนิเทศโครงการ) ดำเนินการเมื่อวันพุธที่ 27 กันยายน 2560 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องเอนกประสงค์ ชั้น 1 อาคารสวนหลวง มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา โดยมีนายเรวัต ประสงค์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นประธานและกล่าวเปิดการประชุม นายวรรณชัย บุตรทองดี ผู้อำนวยการกองวิศวกรรม (ผู้แทนกรมเจ้าท่า) เป็นประธานและกล่าวรายงานการประชุม ผู้เข้าร่วมการประชุมประกอบด้วย ผู้อำนวยการเจ้าท่าภูมิภาคที่ 2 ผู้อำนวยการเจ้าท่าภูมิภาคอยุธยา ผู้แทนสำนักงานประมงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สำนักงานจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โครงการชลประทานจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โรงพยาบาลพระนครศรีอยุธยา ศูนย์พัฒนาและบำรุงทางน้ำที่ 1 องค์การบริหารส่วนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สำนักงานจังหวัดอ่างทอง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอ่างทอง โครงการชลประทานจังหวัดอ่างทอง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอ่างทอง สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด สถานีตำรวจภูธรจังหวัดอ่างทอง สถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา หอการค้าจังหวัดพระนครศรีอยุธยา หน่วยงานระดับอำเภอ องค์การบริหารส่วนตำบล โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ผู้นำชุมชน (กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/ประธานชุมชน) ภายในพื้นที่ศึกษา องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษาภายในท้องถิ่นและในระดับอุดมศึกษา ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางเรือ ผู้ประกอบการท่องเที่ยว สื่อมวลชนและประชาชนผู้สนใจ รวมทั้งสิ้น 104 คน

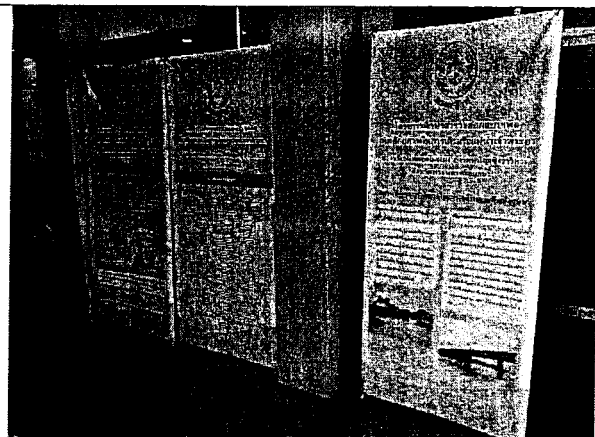
ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษาชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ แนวทางในการศึกษา เหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ และตอบข้อซักถามในที่ประชุม ได้แก่ นายวรรณชัย บุตรทองดี ผู้อำนวยการกองวิศวกรรม (ผู้แทนกรมเจ้าท่า) นายสุพจน์ จารุภักขณา ผู้จัดการโครงการ นายสมบุญ ปรหมเสน นักวิชาการด้านสิ่งแวดล้อม ชี้แจงและตอบข้อซักถามในที่ประชุม ผู้แสดงความคิดเห็นในที่ประชุม ได้แก่

- | | |
|-----------------------------|--|
| 1. นายธานี พรหมณ์จรรย์ | กำนันตำบลบ้านใหม่ |
| 2. นายวิทยา คมคาย | นายก อบต.บางเสด็จ |
| 3. นายอิทธิฐ์ พุ่มเข็ม | รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา |
| 4. นายบัณฑิต โชติพวง | ประมงจังหวัดอ่างทอง |
| 5. นายวิวัฒน์ วัชรพรต | ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 6 ตำบลบางชะนี |
| 6. นายอัมศักดิ์ วัชรพรต | กรรมการผังเมือง ตำบลบ้านกลุ่ม อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา /
ผู้แทนมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา |
| 7. นายประจวบ โชคชัยเจริญสิน | ไวยาวัจกร วัดจุฬามณี |
| 8. นายประจวบ อิมมา | อุตสาหกรรมจังหวัดอ่างทอง |
| 9. นายธีรศักดิ์ ธรรมโชติ | วิศวกรโยธา อบต.ปากกราน |

10. นายดิเรก มากผาสุข รองนายก อบต.บ้านใหม่
11. นายสุเมธ โลหิตหาญ หัวหน้าฝ่ายวิศวกรรมโครงการฯ โครงการชลประทานจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
12. นายเชียวชาญ พุกศิริวงษ์ ผู้จัดการ (คลังสินค้า) บริษัท ไทยชูการ์ มิลเลอร์ จำกัด
13. นายวรเทพ ธรรมกิต ผู้ได้รับผลกระทบตำบลบ้านป้อม/ผู้แทนวัดพระงาม



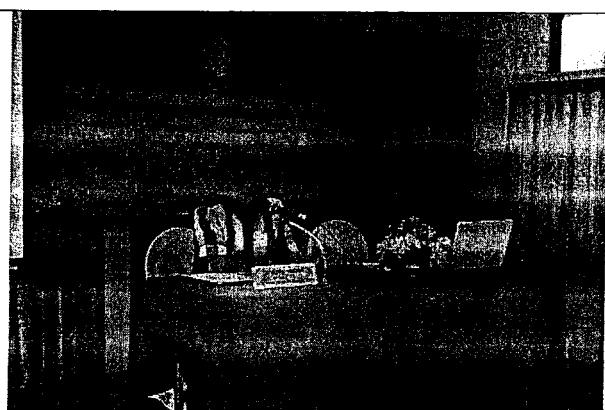
ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน



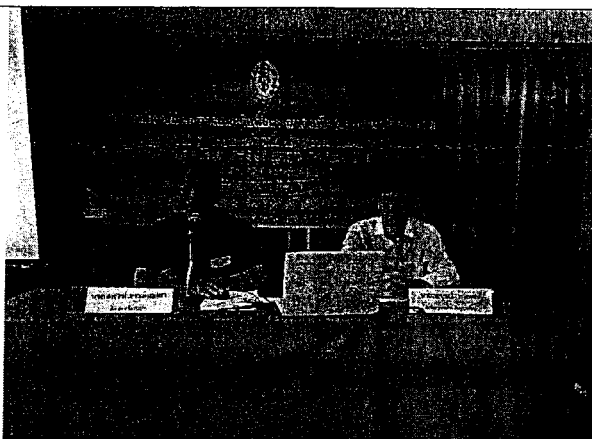
บอร์ดนิทรรศการ



นายวรรณชัย บุตรทองดี
ผู้อำนวยการกองวิศวกรรม (กรมเจ้าท่า)
กล่าวรายงานการประชุม



นายเรวัต ประสงค์
รองผู้ว่าราชการจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
กล่าวเปิดการประชุม



ผู้แทนจากบริษัทที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดโครงการ
แนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและตอบข้อซักถาม



ผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงความคิดเห็น

สรุปประเด็นสำคัญจากการประชุม

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	ข้อชี้แจง/มาตรการ
ด้านการศึกษาลำรวจออกแบบของโครงการ - โครงการที่ศึกษา ซึ่งมีระยะทาง 22 กม.นั้น จะปรับปรุงให้มีศักยภาพอย่างไรบ้าง - ตลอดระยะทาง 22 กม.ที่โครงการศึกษานั้น (คลองโผงเผงถึงวัดพนัญเชิง) ปัจจุบัน มีเพียงผู้ประกอบการร้านค้า ร้านอาหาร เรือท่องเที่ยว ส่วนการใช้เส้นทางเดินเรือเป็นเรือทราย น้ำตาล ข้าวสาร ซึ่งจะเป็นสินค้าขายล่อง ไม่มีสินค้าขายขึ้น - การเพิ่มศักยภาพแม่น้ำ ด้วยการสร้างเขื่อนริมตลิ่ง - ควรศึกษาสถิติอุบัติเหตุในพื้นที่ช่วงที่ศึกษาคลองโผงเผง ถึงวัดพนัญเชิงประกอบการศึกษาโครงการ ควรมีแผนรองรับการเกิดอุบัติเหตุ - ควรพิจารณาเรื่องการท่องเที่ยว โดยเฉพาะช่วงวัดท่าการ้องถึงวัดพนัญเชิง วรรณิหารประกอบการศึกษาด้วย - ควรพิจารณาเรื่องการจอดเรือ การเดินเรือท่องเที่ยวในปัจจุบัน ไม่มีท่าเทียบเรือ จึงควรมีท่าเทียบเรือขึ้น-ลงที่ถาวร เพื่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว - ขอให้พิจารณาศักยภาพของแม่น้ำ ว่าโครงการจะสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำหรือเรือท่องเที่ยว	- ในการศึกษาของโครงการ ได้ศึกษารวบรวมสภาพปัญหาและข้อจำกัดต่างๆ ในพื้นที่ และการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการในครั้งนี้เพื่อรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติม เพื่อให้ที่ปรึกษานำไปวิเคราะห์ หาแนวทางแก้ปัญหา ดำเนินการศึกษา และจะนำข้อมูลมาเสนอในการประชุมครั้งถัดไป - โครงการศึกษาลำรวจออกแบบเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเดินเรือแม่น้ำเจ้าพระยาฯ จะทำการศึกษาทั้งระบบ เช่น โครงสร้างต่างๆ สิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในลำน้ำหรือ กีดขวางทางน้ำ การขยายร่องน้ำ การเพิ่มสัญลักษณ์ เครื่องหมายเดินเรือ ระบบการกู้ภัยต่างๆ รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง - ให้ที่ปรึกษาจะประสานข้อมูลการศึกษาร่วมกับกรมชลประทาน ในการศึกษาของโครงการชุดคลองระบายน้ำหลาก (คลองบายพาส) บางบาล-บางไทร ซึ่งขณะนี้อยู่ในระยะเวลาศึกษา ในขณะเดียวกัน ซึ่งต้องศึกษา

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	ข้อชี้แจง/มาตรการ
- ควรศึกษาสภาพพื้นที่ จุดที่มีเรือข้ามฟาก ปัจจุบันบริเวณบ้านป้อม มีเรือข้ามฟากประมาณ 2-3 จุด - ให้คณะผู้ศึกษา สรุปเรื่องศักยภาพ เพื่อให้ที่ประชุมมีความเข้าใจในการประชุมครั้งถัดไป - การทำกำแพงริมตลิ่ง มีความสูงเพียงใด ควรสร้างเป็นขั้นบันไดกันตลิ่งพังมากกว่าการทำเป็นกำแพงป้องกันน้ำ เพราะไม่ต้องการให้กระทบกับวิถีชีวิตและสิ่งแวดล้อม - แนวความคิดที่จะสร้างเขื่อน ที่หมู่ 3 ต.ไทรน้อย (ออกแบบป้องกันน้ำท่วมและตลิ่งพัง) เสียงบประมาณมาก เขื่อนสูงเกินไป บริหารจัดการยาก เสนอให้สร้างเขื่อนกันตลิ่งพัง ควรสูงประมาณ 1-1.5 เมตร เพื่อไม่ให้กระทบกับวิถีชีวิต และระบบนิเวศ - การสร้างกำแพงริมตลิ่ง 2 ฝั่ง ตั้งแต่คลองโผงเผง ถึงวัดพนัญเชิงวรวิหาร จะทำให้ทิศทางน้ำไหลแรงมากขึ้น ถูกบังคับให้เดินเรืออันตรายมากขึ้นกว่าเดิม และการสร้างเขื่อนกันตลิ่งพังทำให้ชาวบ้านไม่มีบันได เพื่อใช้ขึ้นลงเรือ ไม่สามารถหาปลาในหน้าแล้งได้เลย - โครงการที่ศึกษาแล้วมาจากปัญหาอุปสรรคที่ได้พบ ดังนั้นโครงการนี้ได้ศึกษาสภาพปัญหาหรือไม่ เช่น ปัญหาที่ชุมชนริมน้ำได้รับผลกระทบ ปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขวางทางน้ำ ตอม่อสะพาน ความลึกของน้ำ เพื่อให้เป็นที่มาของการเพิ่มศักยภาพ - โครงการยังไม่มีรายละเอียดว่าจะดำเนินการแบบไหน อย่างไร เช่น บริเวณปากคลองโผงเผงจะขุดแหลมออกหรือไม่ จะขยายเพื่อไม่ให้ตะกอนไหลมารวมกันหรือไม่ หรือบริเวณวัดกษัตราธิราชวรวิหารมีร่องน้ำที่ตื้น จะมีการขุดลงไปอีกหรือไม่ หรือจะดำเนินการอย่างไร ยังไม่มีข้อมูลเพียงพอที่จะคาดคะเนผลกระทบที่จะเกิดขึ้นได้ - ขอให้พิจารณาข้อจำกัดในการเดินเรือของผู้ประกอบการ คือ ผู้ประกอบการจะใช้คลองเส้นใหม่(โครงการขุดคลองระบายน้ำหลาก (คลองบายพาส) บางบาล-บางไทร) เป็นเส้นทางเดินเรือได้หรือไม่ เนื่องจากเส้นทางที่ใช้เดินเรือสินค้าในปัจจุบันต้องผ่านสะพาน 11 แห่ง ประตูน้ำ 7 แห่ง - จะมีการแก้ไขส่วนที่เป็นจุดโค้งบริเวณโรงเรียนปทุมวิทยาคาร อย่างไร จะขุดลอกจุดที่ตื้นเขินหรือคับแคบอย่างไร ประชาชนในตำบลบ้านใหม่จะได้รับผลกระทบอย่างไร - หากโครงการนี้เสนอเรื่องการตอม่อสะพานออก ช่องลอดสะพานแคบ ทำให้เกิดอุบัติเหตุ หากต้องการจะเพิ่มศักยภาพในการเดินเรือ จะต้องไม่ทำให้มีอุปสรรคในการเดินเรือ	การปิด-เปิดประตูน้ำ รวมทั้งการผลักดันน้ำเค็ม และน้ำล้นตลิ่งด้วย
ด้านการบริหารจัดการ - ในพื้นที่ที่ประสบปัญหาดลิ่งพัง อบต.ในพื้นที่สามารถยื่นเรื่องเพื่อขอสร้างเขื่อนริมแม่น้ำและกรมเจ้าท่าจะมีงบประมาณสนับสนุนหรือไม่	- กรมเจ้าท่ามีงบประมาณเพื่อก่อสร้างเขื่อนริมตลิ่งให้ แต่ต้องพิจารณาตามลำดับความสำคัญ พื้นที่ใดที่ได้รับเดือดร้อน ให้เสนอเรื่องไปที่กรมเพื่อบรรจุเข้า

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	ข้อชี้แจง/มาตรการ
- หากต้องการสร้างเขื่อนริมตลิ่งในตำบลบางเสด็จ สามารถยื่นเรื่องของบประมาณไปยังหน่วยงานอื่นๆ เช่น สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โครงการชลประทานจังหวัดพระนครศรีอยุธยา หรือกรมเจ้าท่าได้หรือไม่	แผน ตั้งงบประมาณสนับสนุน กรมได้รับงบประมาณแต่ละปีค่อนข้างจำกัด อาจต้องของบประมาณจากหลายหน่วยงาน
ผลกระทบที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน - ในอดีตจนถึงปัจจุบัน การขนส่งทางน้ำทำให้เกิดผลกระทบกับประชาชนที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำ เช่น เสียงดัง เป็นต้น - วัดพระงาม ศาสนสถาน มัสยิด สิ่งปลูกสร้างริมน้ำพังเสียหายอันเนื่องมาจากตลิ่งพัง	
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม และการประกอบอาชีพ - โครงการเป็นประโยชน์ทางตรงแก่ผู้ประกอบการแต่ประชาชนจะได้รับผลประโยชน์ทางอ้อม ควรศึกษาเรื่องผลกระทบต่อประชาชนด้วย - กังวลเรื่องอุบัติเหตุจากการเดินเรือ และการป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบกับประชาชน พร้อมทั้งผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมด้วยและผู้เลี้ยงปลาในกระชังด้วย - การเพิ่มศักยภาพในแม่น้ำเพื่อเดินเรือ เกี่ยวข้องกับ 3 กลุ่ม 1. ประกอบการสินค้า (พ่อทราย) 2. ผู้ประกอบการเดินเรือ 3. ประชาชนเสียประโยชน์ - ขอให้ที่ปรึกษาควรทำความเข้าใจกับผู้เสียประโยชน์ (ประชาชน) ให้มากที่สุด หรือให้ประชาชนได้รับประโยชน์จากโครงการ เช่น ความเสียหายของที่อยู่อาศัย สภาพจิตใจ การเสียโอกาสในการดำเนินชีวิต เป็นต้น - ขอให้มีการเชิญผู้ประกอบการเดินเรือเข้าร่วมประชุมด้วย	
เรื่องอื่นๆ 1) คณะผู้ศึกษาโครงการศึกษาสำรวจออกแบบเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเดินเรือแม่น้ำเจ้าพระยา ช่วงบริเวณคลองโผงเผงถึงวัดพญูเชิงวรวิหาร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ของกรมเจ้าท่าควรประสานงานข้อมูลและร่วมหาแนวทางแก้ไขปัญหาในการที่จะมีโครงการขุดคลองระบายน้ำหลาก (คลองบายพาส) บางบาล-บางไทร ของกรมชลประทาน เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องกันหลายประเด็น ได้แก่ - นโยบายของกรมชลประทานที่ต้องการระบายน้ำ 1,200 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที ในช่วงฤดูน้ำ ฝากกรมเจ้าท่า พิจารณา 3 เรื่องคือ 1) กรณีน้ำมาก น้ำเหนือเขื่อนจะยกระดับสูงขึ้นไป 10 เมตร โอกาสที่น้ำจะท่วมพื้นที่เหนือคลองโผงเผงหรือไม่ 2) จุดศูนย์รวมมวลน้ำจะอยู่ที่บางไทร ซึ่งจะเป็นศูนย์รวมน้ำจากแม่น้ำน้อย แม่น้ำเจ้าพระยา และคลองขุดคลองใหม่ เมื่อมวลน้ำมารวมกัน จะทำให้กระแสน้ำแรง กังวลต่อการเกิดอุบัติเหตุในการเดินเรือ 3) กรณีช่วงน้ำน้อย 8 เดือนที่ทำการเดินเรือ กม.ที่ 143 (วัดพญูเชิงวรวิหาร) หากมีเขื่อนเจ้าพระยา 2 ที่ ตำบลบ้านใหม่จะเกิดน้ำทะเลหนุน	- ที่ปรึกษาจะประสานกับกรมชลประทาน เรื่อง แนวทางการศึกษา การแก้ไขปัญหาให้มีความสอดคล้อง และไม่เกิดความซ้ำซ้อน และศึกษาว่าโครงการขุดคลองระบายน้ำหลาก (คลองบายพาส) บางบาล-บางไทร ของกรมชลประทานกระทบกับการศึกษาของโครงการอะไรบ้าง - โครงการชลประทานพระนครศรีอยุธยา ชี้แจงเรื่องโครงการขุดคลองระบายน้ำหลาก (คลองบายพาส) บางบาล-บางไทร ไม่ได้กระทบกับแม่น้ำเจ้าพระยาจากใต้เขื่อนเจ้าพระยาถึงจังหวัดอ่างทองนั้น มีศักยภาพในการระบายน้ำ ประมาณ 2,800 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที แต่ช่วงของแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณเกาะพะหนูนั้น สามารถระบายน้ำได้ 800 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที ดังนั้น การมีประตูละบายน้ำบางบาล

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	ข้อชี้แจง/มาตรการ
เกิดน้ำกร่อยบริเวณท้ายเขื่อน ในจังหวัดปทุมธานี นนทบุรี และอ่างกระทบ มาถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา - ข้อจำกัดต่างๆ และผลกระทบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมาจากการสร้างเขื่อน อาจเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในอนาคต - การมีประตูน้ำ 2 แห่ง คือ กันน้ำไม่ให้เข้าทุ่งบางบาล - การสร้างเขื่อนเจ้าพระยา 2 ทำให้ต้องมีประตูน้ำบางบาล บางไทร เพราะการสร้างเขื่อนทำให้น้ำสูงขึ้น - ขอให้เร่งการประสานงานเนื่องจากโครงการชุดคลองระบายน้ำหลาก (คลองบายพาส) บางบาล-บางไทร อยู่ในขั้นการสำรวจเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินแล้ว - หากมีโครงการชุดคลองระบายน้ำหลาก (คลองบายพาส) บางบาล-บางไทร จะเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ การเดินเรือสินค้าคงเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอื่น การขนส่งจะออกไปเส้นทางบายพาสทั้งทางรถและเรือ - เมื่อศึกษา 2 กรม งานเข้าซ้อน จะทำอะไร ควรมีแผนรองรับโครงการชุดคลองระบายน้ำหลาก (คลองบายพาส) บางบาล-บางไทร จะมีแนวทางรองรับแผนอย่างไร กรมเจ้าท่าจะทำสันเขื่อน คลองบางบาลก็จะทำสันเขื่อน - ความเชื่อมั่นของชาวบ้านที่มีต่อกรมชลประทาน เนื่องจากประตูระบายน้ำแตก และแก้ไขไม่ทัน กระทบต่อความเชื่อมั่นของประชาชนในพื้นที่ - ในการประชุมครั้งหน้า ควรมีคำตอบในเรื่องการจัดการ เปิด-ปิด ประตูระบายน้ำในสถานการณ์ต่างๆ เพื่อคลายกังวลของประชาชน - การศึกษาโครงการเขื่อนยกระดับฯ มีแนวคิดในการยกระดับน้ำให้เรือลอดในอนาคตจะทำให้พื้นที่บ้านใหม่กลายเป็นที่จอดเรือ ฝากรมเจ้าท่าพิจารณาเรื่องการเดินเรือ เพราะผู้ประกอบการมีอุปสรรคมาก เช่น เขื่อนยกระดับน้ำ ประตูระบายน้ำ สะพาน เป็นต้น	บางไทร จะช่วยเพิ่มการระบายน้ำได้อีก 400 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที การทำประตูระบายน้ำ อยู่ในช่วงที่กำลังศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม หน่วยงานราชการประสานงานกันตลอด จุดระบายน้ำลงได้บางไทรสามารถระบายลงทะเลไปตามปกติ - ส่วนเรื่องประตูระบายน้ำนั้นพัง เป็นพื้นที่ด้านข้างประตูระบายน้ำนั้นพัง
2) ด้านกฎหมาย - ควรควบคุมบังคับใช้กฎหมาย พรบ.เดินเรือ อย่างเคร่งครัด - วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการที่เสนอการออกกฎระเบียบเพื่อบริหารจัดการจราจรที่เหมาะสม จะมีการแก้ไขกฎหมายอีกหรือไม่ ซึ่งกฎหมายจะต้องปรับให้เข้ากับปัจจุบัน โดยเฉพาะเรื่องอุบัติเหตุ ควรลดการบรรทุกสินค้าของเรือ ให้สัมพันธ์กับกระแสน้ำ - ควรพิจารณากฎหมาย หากเกิดผลกระทบควรปล่อยสัตว์น้ำเพิ่มเติม โครงการเกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติการประมง 2558 บทบัญญัติ “ที่จับสัตว์น้ำ” หมายความว่า ที่ที่มีน้ำขังหรือไหลและหาดทั้งปวงที่เป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน รวมทั้งป่าไม้และพื้นดินที่มีน้ำท่วมตามธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินหรือที่ดินของเอกชนและภายในเขตน่านน้ำไทยหรือน่านน้ำอื่นใด ซึ่งประเทศไทยใช้อยู่หรือมีสิทธิจะใช้ในการทำการประมงโดยที่น่านน้ำเหล่านั้นปรากฏโดยทั่วไปว่ามีขอบเขตตาม	

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล	ข้อชี้แจง/มาตรการ
กฎหมายท้องถิ่น หรือธรรมเนียมประเพณีหรือกฎหมายระหว่างประเทศ หรือสนธิสัญญา หรือด้วยประการอื่นใด - “เครื่องมือทำการประมง” หมายความว่า เครื่องกลไก เครื่องใช้เครื่องอุปกรณ์ ส่วนประกอบอาวุธ เสา หลัก หรือเรือที่ใช้ทำการประมง - มาตรา 26 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการดังต่อไปนี้ เว้นแต่เป็นการทดลองเพื่อประโยชน์ ทางวิชาการและได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย (1) ปล่อย เท ทิ้ง ระบาย หรือทำให้วัตถุอันตรายตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดลงสู่ที่จับสัตว์น้ำ (2) กระทำการใด ๆ อันทำให้สัตว์น้ำในที่จับสัตว์น้ำมีนเมา (3) ปล่อย เท ทิ้ง ระบาย หรือทำให้สิ่งใดลงสู่ที่จับสัตว์น้ำในลักษณะที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำ (4) ทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษในลักษณะที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำ - มาตรา 31 ห้ามมิให้ผู้ใดทำการแก้ไขเปลี่ยนแปลงที่จับสัตว์น้ำซึ่งมิใช่ของเอกชน ให้ผิดไป จากสภาพที่เป็นอยู่ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่	