

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

งานสำรวจ ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างกลุ่มผู้ให้บริการ ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด และบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ให้บริการงานสำรวจ ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี ได้ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนซึ่งสอดคล้องตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยได้จัดการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1 เพื่อเผยแพร่ข้อมูลรายละเอียดโครงการ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชนให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ รวมทั้งเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น โดยมีผู้แทนหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ผู้แทนหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรภาคเอกชน ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ สถาบันการศึกษา สถานพยาบาล สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ เข้าร่วมการประชุม รวมทั้งสิ้น 691 ราย (ไม่นับรวมกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการและเจ้าของโครงการ) จำนวน 7 เวที ประกอบด้วย

- **เวทีที่ 1 :** วันอังคารที่ 7 กรกฎาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอบางปลาม้า ตำบลโคกคราม อำเภอบางปลาม้า จังหวัดสุพรรณบุรี โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 62 คน (ไม่นับรวมกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการและเจ้าของโครงการ)
- **เวทีที่ 2 :** วันพุธที่ 8 กรกฎาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองสุพรรณบุรี ตำบลท่าพี่เลี้ยง อำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 162 คน (ไม่นับรวมกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการและเจ้าของโครงการ)
- **เวทีที่ 3 :** วันพุธที่ 8 กรกฎาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอผักไห่ ตำบลผักไห่ อำเภอผักไห่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 78 คน (ไม่นับรวมกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการและเจ้าของโครงการ)
- **เวทีที่ 4 :** วันพฤหัสบดีที่ 9 กรกฎาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอบางบาล ตำบลมหาพราหมณ์ อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 109 คน (ไม่นับรวมกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการและเจ้าของโครงการ)
- **เวทีที่ 5 :** วันพฤหัสบดีที่ 9 กรกฎาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอบางปะหัน ตำบลบางปะหัน อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 88 คน (ไม่นับรวมกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการและเจ้าของโครงการ)
- **เวทีที่ 6 :** วันศุกร์ที่ 10 กรกฎาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอนครหลวง ตำบลนครหลวง อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 118 คน (ไม่นับรวมกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการและเจ้าของโครงการ)
- **เวทีที่ 7 :** วันศุกร์ที่ 10 กรกฎาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอภาชี ตำบลภาชี อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 74 คน (ไม่นับรวมกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการและเจ้าของโครงการ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมได้ดังนี้



เวทีที่ 1 : หอประชุมที่ว่าการอำเภอบางปลาม้า



เวทีที่ 2 : หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองสุพรรณบุรี



เวทีที่ 3 : หอประชุมที่ว่าการอำเภอผักไห่



เวทีที่ 4 : หอประชุมที่ว่าการอำเภอบางบาล



เวทีที่ 5 : หอประชุมที่ว่าการอำเภอบางปะหัน



เวทีที่ 6 : หอประชุมที่ว่าการอำเภอนครหลวง



เวทีที่ 7 : ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอภาชี



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ



ผู้เข้าร่วมประชุมชมแผนที่แนวเส้นทางโครงการ

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
เวทีที่ 1: วันอังคารที่ 7 กรกฎาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอบางปลาม้า ตำบลโคกคราม อำเภอบางปลาม้า จังหวัดสุพรรณบุรี	
1. ภาพรวมโครงการ	
- ระหว่างดำเนินการโครงการก่อสร้างทางรถไฟ จะมีการจัดสร้างถนนชั่วคราวตามแนวเส้นทางเพื่อการขนส่งวัสดุและวัสดุอุปกรณ์หรือไม่ รวมถึงมีการติดตั้งระบบไฟฟ้าชั่วคราวตลอดแนวเส้นทางดังกล่าวด้วยหรือไม่ - แนวเขตพื้นที่โครงการพัฒนาทางรถไฟมีการตัดผ่านหรือคาบเกี่ยวเข้าสู่เขตพื้นที่ของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตสุพรรณบุรี หรือไม่ รวมทั้งในอนาคตมีแผนการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับมหาวิทยาลัยฯ หรือไม่อย่างไร	คำชี้แจงในที่ประชุม พื้นที่ก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ จะมีการจัดสร้างเส้นทางสัญจรชั่วคราวเพื่อรองรับการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ และการเดินทางของยานพาหนะตลอดช่วงระยะเวลาการก่อสร้างเท่านั้น โดยจะไม่มีการจัดทำแนวระบบไฟฟ้าชั่วคราวตามแนวเส้นทางดังกล่าว คำชี้แจงในที่ประชุม บริเวณมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตสุพรรณบุรี แนวเส้นทางโครงการผ่านด้านหลังพื้นที่มหาวิทยาลัย บริเวณใกล้อาคารหอพัก และได้พาดผ่านพื้นที่ใช้งานหลักของมหาวิทยาลัย - ในส่วนของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ตามแผนงานของกระทรวงคมนาคมในอนาคตมีแผนจะก่อสร้างแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการพิจารณา ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตสุพรรณบุรี ไปทางด้านทิศตะวันออกประมาณ 4 กิโลเมตร
2. รายละเอียดโครงการ	
การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมไปยังบริเวณสถานีสุพรรณบุรี (แห่งใหม่) มีลำน้ำและคลองชลประทานขวางกั้น โครงการมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างทางบริการหรือสะพานข้ามคลองชลประทาน เพื่อรองรับการเข้าถึงพื้นที่สถานีหรือไม่	คำชี้แจงในที่ประชุม จากผลการศึกษารายละเอียดโครงการ ควบคู่กับการนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนมาประกอบการพิจารณา โครงการจึงได้กำหนดแนวทางการออกแบบเส้นทางเข้า-ออก สถานีสุพรรณบุรี (แห่งใหม่) ไว้เพียงเส้นทางเดียว ทั้งนี้ เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนจากการเวนคืนให้น้อยที่สุด โดยโครงการจะดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามคลองชลประทานเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางเข้าสู่ตัวสถานีได้อย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสม - สำหรับแนวเส้นทางโครงการรถไฟบริเวณทางหลวงหมายเลข 340 ซึ่งมีคลองชลประทานขนานอยู่ทางด้านตะวันออก หากมีการพัฒนาสถานีรถไฟในบริเวณดังกล่าว จำเป็นต้องจัดสร้างทางเชื่อมต่อเข้าสู่สถานี ส่งผลให้ต้องกำหนดระยะเขตทาง (Right-of-Way) ในพื้นที่ดังกล่าวให้มีความกว้างมากกว่าช่วงปกติ โดยมีระยะความกว้างของพื้นที่พัฒนาประมาณ 1 กิโลเมตร อย่างไรก็ตาม การปรับลดขนาดเขตทางให้มีความแคบลง สามารถพิจารณาดำเนินการได้ ทั้งนี้ จำเป็นต้องศึกษาความเหมาะสมร่วมกับข้อกำหนดด้านวิศวกรรม ความปลอดภัย และองค์ประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างรอบคอบ
เสนอแนะให้โครงการพิจารณาออกแบบและก่อสร้างอาคารทางลอดระบายน้ำในบางพื้นที่เพิ่มเติม เนื่องจากพบปัญหาน้ำท่วมขังสะสมในช่วงฤดูกลน้ำหลาก	คำชี้แจงเพิ่มเติม สำหรับพื้นที่ที่เป็นพื้นที่รองรับน้ำหรือทุ่งรับน้ำ ผู้ให้บริการได้กำหนดรูปแบบโครงสร้างเป็นทางรถไฟยกระดับตลอดแนวเส้นทาง พร้อมทั้งออกแบบระยะช่องลอด ให้มีความกว้างและความสูงที่ปลอดภัยเหมาะสมกับสภาพกายภาพของพื้นที่ เพื่อป้องกันการกีดขวางทางน้ำไหล และไม่ส่งผลกระทบต่อระบบบริหารจัดการน้ำรวมถึงการป้องกันอุทกภัยในภาพรวม ในส่วนของโครงสร้างทางรถไฟระดับดิน ซึ่งไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ทุ่งรับน้ำ การออกแบบวิศวกรรมได้กำหนดให้มีการปรับปรุงคุณภาพดินฐานรากและใช้โครงสร้างเพื่อลดการทรุดตัวของคันทาง พร้อมทั้งก่อสร้างระดับคันทางให้สูงกว่าระดับน้ำท่วมสูงสุด นอกจากนี้ โครงการยังได้ออกแบบระบบระบายน้ำขนานตามแนวคันทางทั้งสองฝั่ง เพื่อรวบรวมและระบายน้ำลงสู่ลำน้ำธรรมชาติในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. ด้านการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
มีความห่วงกังวลเรื่องผลกระทบด้านฝุ่นละออง ขอให้มีการมาตรการป้องกันอย่างเคร่งครัด	คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการรับทราบข้อห่วงกังวลดังกล่าว โดยโครงการจะพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านฝุ่นละอองจากการก่อสร้างที่เหมาะสมกับกิจกรรมของโครงการและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น การฉีดพ่นน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทางขนส่งอย่างสม่ำเสมอ การติดตั้งฉากกันฝุ่น (Dust Barrier) รอบพื้นที่ปฏิบัติงานที่อยู่ใกล้ชุมชน การปิดคลุมวัสดุก่อสร้างที่ฟุ้งกระจายได้ระหว่างการขนส่งตลอดจนการตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพเครื่องจักรและยานพาหนะให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน นอกจากนี้ โครงการจะกำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษาอย่างต่อเนื่อง เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ทั้งนี้ โครงการจะนำร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมมาเปิดเผยให้ร่วมกันตรวจสอบและเสนอความคิดเห็นในเวทีถัดไปช่วงเดือนตุลาคม 2569
4. ด้านการเวนคืนที่ดิน	
สอบถามว่าแนวเส้นสีชมพูที่แสดงในรายละเอียดของสถานีสุพรรณบุรี (ใหม่) ตามสไลด์นำเสนอในการประชุม ลำดับที่ 48 ใช้นำเขตพื้นที่ที่จะถูกเวนคืนหรือไม่ และโครงการมีระยะการเวนคืนเป็นระยะทางเท่าใด	คำชี้แจงในที่ประชุม แนวเส้นสีชมพูที่ปรากฏในสไลด์นำเสนอ เป็นแนวขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและการดำเนินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งกำหนดขอบเขตครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (แสดงด้วยเส้นสีน้ำเงิน) เพื่อใช้เป็นกรอบในการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน อย่างไรก็ตาม พื้นที่ภายในแนวเส้นสีชมพูมิได้หมายความว่า จะเป็นพื้นที่เวนคืนทั้งหมด โดยพื้นที่ที่คาดว่าจะมีความจำเป็นต้องเวนคืนจะอยู่ภายในขอบเขตดังกล่าว และขอบเขตการเวนคืนที่แท้จริงจะขึ้นอยู่กับผลการออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมของโครงการ โดยในแนวเส้นทางรถไฟจะมีการเวนคืน 50 เมตร สำหรับบริเวณที่มีถนนบริการ หรือสถานีจะมีการเวนคืนเพิ่มเติม ซึ่งจะมีการกำหนดแนวเขตที่ชัดเจนในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดต่อไป - สำหรับสถานีสุพรรณบุรี (แห่งใหม่) ได้กำหนดรูปแบบเป็นสถานียกระดับขนาดกลาง พร้อมจัดให้มีทางเข้า-ออก เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 340 ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักที่เชื่อมต่อกรุงเทพมหานคร จังหวัดสุพรรณบุรี และจังหวัดชัยนาท โดยแนวถนนส่วนใหญ่เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางหรือคูน้ำแบ่งทิศทางการจราจร และในบางช่วงมีการขยายเป็น 6 ช่องจราจรหรือมากกว่า เพื่อรองรับปริมาณการจราจรในพื้นที่ สำหรับพื้นที่ที่ต้องเวนคืนในบริเวณดังกล่าวจะแจ้งให้ทราบอีกครั้งในการประชุมครั้งถัดไป

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
โครงการจะสามารถระบุได้เมื่อใดว่าพื้นที่ใดบ้างที่จะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน	คำชี้แจงในที่ประชุม การกำหนดพื้นที่เวนคืนจะมีความชัดเจนภายหลังการจัดทำแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมของโครงการแล้วเสร็จ โดยการรถไฟฯ จะเป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการแจ้งข้อมูลแก่เจ้าของที่ดินและผู้ได้รับผลกระทบอย่างเป็นทางการ ซึ่งจะระบุรายละเอียดที่สำคัญ ได้แก่ ลักษณะและขอบเขตของงานก่อสร้าง พื้นที่ที่จำเป็นต้องใช้เป็นเขตทาง ขนาดพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ รวมถึงหลักเกณฑ์และอัตราค่าทดแทนหรือค่าชดเชยตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ คาดว่ารายละเอียดของแนวเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจะมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นในช่วงการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 2 ซึ่งกำหนดจัดขึ้นประมาณเดือนตุลาคม พ.ศ. 2569 - สำหรับกระบวนการเวนคืนที่ดิน จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนดหลายขั้นตอน โดยเฉพาะการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ซึ่งเป็นเงื่อนไขสำคัญก่อนการดำเนินการเวนคืน ทั้งนี้ ตามแผนการดำเนินงานของโครงการ คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2572 และการเวนคืนที่ดินจะดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2571-2572 ภายหลังพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินมีผลบังคับใช้ โดยก่อนการดำเนินการเวนคืนที่ดิน โครงการจะจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นและชี้แจงข้อมูลแก่ผู้ได้รับผลกระทบ เพื่อให้ทราบรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง อาทิ แนวเขตพื้นที่เวนคืน หลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าทรัพย์สิน อัตราค่าทดแทน และขั้นตอนการดำเนินงาน ตลอดจนเปิดโอกาสให้ผู้ได้รับผลกระทบสามารถสอบถามและแสดงความคิดเห็นก่อนเข้าสู่กระบวนการเวนคืนตามกฎหมาย
ขอทราบว่าพื้นที่บริเวณใดบ้างที่อยู่ภายในแนวเขตเวนคืนที่ดินของโครงการ เนื่องจากหากที่ดินที่ครอบครองอยู่ในปัจจุบันอยู่ในแนวเขตเวนคืน จะสามารถเตรียมความพร้อมและวางแผนรองรับผลกระทบได้ล่วงหน้า	คำชี้แจงในที่ประชุม โครงการอยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดและออกแบบโครงการ (Detailed Design) ควบคู่กับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการพิจารณา รูปแบบและองค์ประกอบของโครงการ เช่น ขนาดสถานี ตำแหน่งทางเข้า-ออก ถนนบริการ และองค์ประกอบทางวิศวกรรมอื่น ๆ เมื่อการออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จและได้ขอบเขตการใช้พื้นที่ที่ชัดเจน ผู้ให้บริการจะนำข้อมูลดังกล่าวมาซ้อนทับกับข้อมูลแปลงที่ดินและข้อมูลทะเบียนที่ดิน เพื่อกำหนดตำแหน่ง พิกัด เลขที่โฉนด และจำนวนแปลงที่ดินที่อาจได้รับผลกระทบหรืออยู่ในแนวเวนคืนได้อย่างถูกต้องและชัดเจน ทั้งนี้ ประชาชนสามารถติดตามและตรวจสอบข้อมูลแนวเขตโครงการและแนวเขตการเวนคืนได้ผ่าน 3 ช่องทาง ได้แก่ - ช่องทางประชาสัมพันธ์และสื่อสังคมออนไลน์ของโครงการ - การติดต่อสอบถามโดยตรงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือหน่วยงาน/ผู้ให้บริการที่ได้รับมอบหมาย - การตรวจสอบข้อมูลกับทีมวิศวกรแผนที่ ณ จุดให้คำปรึกษา (Land Clinic) ภายในงานประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ - สำหรับการตรวจสอบข้อมูลกรรมสิทธิ์รายแปลง โครงการคาดว่าจะเปิดให้ประชาชนสามารถตรวจสอบข้อมูลได้อย่างเป็นทางการภายหลังการจัดทำรายละเอียดการออกแบบแล้วเสร็จ ซึ่งปัจจุบันกำหนดไว้ประมาณ เดือนตุลาคม พ.ศ. 2569 ทั้งนี้ กำหนดการดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการโดยการรถไฟฯ จะจัดส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมเป็นรายบุคคลแก่ผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินโดยตรง เพื่อเข้าร่วมรับฟังข้อมูลและตรวจสอบเอกสารสิทธิ์ อย่างไรก็ตาม ผู้ที่ไม่ได้รับหนังสือเชิญแต่มีข้อสงสัยว่าที่ดินของตนอาจได้รับผลกระทบ สามารถเข้าร่วมการประชุมและขอรับการตรวจสอบข้อมูลกรรมสิทธิ์ที่ดินได้เช่นเดียวกัน

5. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
จากการศึกษาข้อมูลที่เผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ของโครงการ ทำให้ได้รับข้อมูลที่มีความชัดเจนและเข้าใจรายละเอียดของโครงการมากยิ่งขึ้น รวมทั้งทราบว่าพื้นที่ของตนอยู่ในแนวเส้นทางยกระดับของโครงการและอาจเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อการเตรียมความพร้อมและการติดตามความคืบหน้าของโครงการในระยะต่อไป	คำชี้แจงเพิ่มเติม การรถไฟฯ มีความมุ่งมั่นในการเผยแพร่ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นปัจจุบันผ่านช่องทางต่าง ๆ ทั้ง Facebook Page เว็บไซต์ของโครงการ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลและติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง ในขั้นตอนต่อไป การรถไฟฯ จะจัดส่งหนังสือแจ้งรายละเอียดข้อมูลผลกระทบเฉพาะรายบุคคล พร้อมทั้งเรียนเชิญเข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 2 เพื่อให้ท่านนำเอกสารสิทธิในที่ดินมาตรวจสอบตำแหน่ง พิกัด และขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงสร้างทางรถไฟยกระดับอย่างละเอียดร่วมกับเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญต่อไป ทั้งนี้ หากมีข้อสงสัยเพิ่มเติมสามารถสอบถามข้อมูลจากโครงการผ่านช่องทางการติดต่อที่กำหนดไว้ได้ตลอดระยะเวลาศึกษาของโครงการ
เสนอแนะให้โครงการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยและการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารในระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างอย่างเข้มงวด	คำชี้แจงเพิ่มเติม การรถไฟฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการดูแลความปลอดภัยและการสื่อสารข้อมูลแก่ประชาชนในช่วงระยะก่อสร้าง โดยจะกำหนดให้ผู้รับจ้างดำเนินการติดตั้งป้ายเตือน ป้ายแนะนำเส้นทาง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งจัดให้มีมาตรการบริหารจัดการด้านการจราจรและความปลอดภัยเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้เส้นทาง นอกจากนี้ โครงการจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับแผนการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินงาน การปิดหรือเบี่ยงเส้นทางจราจร รวมถึงข้อมูลที่จำเป็นอื่น ๆ ผ่านช่องทางการสื่อสารที่เหมาะสมและต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลล่วงหน้า สามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างเหมาะสม และลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงานก่อสร้างให้เหลือน้อยที่สุด

เวทีที่ 2: วันพุธที่ 8 กรกฎาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองสุพรรณบุรี ตำบลท่าพี่เลี้ยง อำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี	
1. ภาพรวมโครงการ	
หากเกิดปัญหาขึ้นในอนาคต จะสามารถติดต่อสอบถามหมายเลขโทรศัพท์ใด และชื่อผู้ประสานงานคือผู้ใด	คำชี้แจงในที่ประชุม ในช่วงของการศึกษารอบนี้ หากมีข้อสงสัยหรือต้องการสอบถามข้อมูลรายละเอียดโครงการเพิ่มเติม สามารถติดต่อสอบถาม ได้ที่ - การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์ 0 2621 8701 - บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800 โทรศัพท์ 0 2975 9300

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	▪ บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลตัง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230 โทรศัพท์ 0 2509 9000 ▪ บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด เลขที่ 128/212 อาคารพญาไทพลาซ่า ชั้น 19 ถนนพญาไท แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ 0 2129 3170 ▪ บริษัท ยูไนเต็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 81 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์ 0 2763 2828 ▪ Facebook Page: รถไฟสุพรรณบ้านภาชี ▪ LINE Official: รถไฟสุพรรณบ้านภาชี • สำหรับในช่วงระยะการก่อสร้างจะมีสำนักงานก่อสร้างโครงการที่เป็นจุดรับเรื่องร้องเรียนต่าง ๆ หรือสามารถแจ้งผ่านทางผู้นำชุมชน หน่วยงานท้องถิ่น เพื่อตรวจสอบผลกระทบที่ท่านอาจได้รับระหว่างดำเนินการ
• จากการประชุมในวันนี้จึงทราบว่ามีการก่อสร้างทางหลวงเพิ่มเติม ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR1 และ MR10) ซึ่งยังอยู่ระหว่างการศึกษาและหารือ จึงมีข้อกังวลว่าการเวนคืนที่ดินของโครงการรถไฟและโครงการทางหลวงอาจไม่ได้ดำเนินการในช่วงเวลาเดียวกัน ส่งผลให้ประชาชนได้รับผลกระทบซ้ำซ้อน	• คำชี้แจงเพิ่มเติม ปัจจุบันโครงการรถไฟและโครงการทางหลวงเป็นโครงการของคนละหน่วยงาน ซึ่งมีกรอบการศึกษา ขั้นตอนการอนุมัติ และกระบวนการเวนคืนที่ดินเป็นไปตามกฎหมายและแผนการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงาน จึงอาจมีกรอบระยะเวลาดำเนินงานที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ จะประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐเป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกัน และจะนำข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบจากการเวนคืนที่อาจเกิดขึ้นซ้ำซ้อน เสนอต่อหน่วยงานต้นสังกัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาและกำหนดแนวทางลดผลกระทบต่อประชาชนให้มากที่สุด ทั้งนี้ ข้อคิดเห็นดังกล่าวจะนำไปประกอบการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการต่อไป
• การรถไฟแห่งประเทศไทยมีสภาพคล่องทางการเงินเพียงพอที่จะดำเนินโครงการนี้แล้วหรือไม่	• คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบรางของกรมการขนส่งทางราง และปัจจุบันการรถไฟฯ อยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ภายหลังรายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบโครงการจะเสนอผ่านกระทรวงคมนาคมเพื่อขออนุมัติโครงการและขอรับการจัดสรรงบประมาณจากคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนของภาครัฐ ดังนั้น แหล่งเงินทุนของโครงการจะเป็นไปตามการอนุมัติและการจัดสรรงบประมาณของรัฐบาล มิได้ขึ้นอยู่กับสภาพคล่องทางการเงินของการรถไฟฯ เพียงหน่วยงานเดียว ทั้งนี้ การดำเนินโครงการจะเริ่มได้เมื่อได้รับการอนุมัติโครงการและจัดสรรงบประมาณครบถ้วนตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนดโดยปัจจุบัน การรถไฟฯ ได้กำหนดให้โครงการนี้เป็นเส้นทางสายใหม่ลำดับแรกที่จะดำเนินการต่อจากโครงการรถไฟทางคู่ และคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2572 เป็นต้นไป โดยขึ้นอยู่กับการศึกษาอนุมัติและการจัดสรรงบประมาณของภาครัฐเป็นสำคัญ
• คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้อนุมัติงบประมาณสำหรับการก่อสร้างโครงการแล้วใช้หรือไม่	• คำชี้แจงเพิ่มเติม ปัจจุบันโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี ยังอยู่ในขั้นตอนการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการยังไม่ได้รับการอนุมัติงบประมาณก่อสร้างจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) ภายหลังรายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบโครงการจะเสนอผ่านกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการและจัดสรรงบประมาณตามขั้นตอนของภาครัฐต่อไป ดังนั้น ในปัจจุบันโครงการยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษาและยังไม่เข้าสู่ระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ กรอบระยะเวลาการดำเนินโครงการจะขึ้นอยู่กับผลการพิจารณาอนุมัติและการจัดสรรงบประมาณของภาครัฐเป็นสำคัญ
• หากโครงการยังไม่ได้รับอนุมัติงบประมาณ หรือมีการชะลอหรือระงับโครงการ ขั้นตอนการศึกษาและการดำเนินงานที่ได้ดำเนินการไว้แล้วจะมีอายุการใช้งานกี่ปี และประชาชนที่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการควรดำเนินการอย่างไร เช่น จำเป็นต้องย้ายที่อยู่อาศัยหรือไม่	• คำชี้แจงเพิ่มเติม ปัจจุบันโครงการยังอยู่ในขั้นตอนการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยยังไม่ได้รับการอนุมัติโครงการและงบประมาณก่อสร้างจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) หากการอนุมัติโครงการหรือการจัดสรรงบประมาณมีความล่าช้าหรือมีการชะลอโครงการ การดำเนินงานในขั้นต่อไปจะเป็นไปตามนโยบายและการพิจารณาของภาครัฐ ทั้งนี้ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะมีอายุการใช้บังคับตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด และหากพ้นระยะเวลาที่กำหนด อาจต้องดำเนินการทบทวนหรือปรับปรุงข้อมูลตามระเบียบที่เกี่ยวข้องก่อนดำเนินโครงการต่อไป ในระหว่างที่ยังไม่มีการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนและยังไม่มีกรเริ่มดำเนินการเวนคืน ประชาชน ยังสามารถอยู่อาศัย ใช้ประโยชน์ และประกอบกิจกรรมในที่ดินได้ตามปกติ โดยไม่จำเป็นต้องย้ายที่อยู่อาศัยหรือดำเนินการใด ๆ ล่วงหน้า ทั้งนี้ เมื่อโครงการมีความชัดเจนและเข้าสู่ขั้นตอนตามกฎหมาย การรถไฟฯ จะประชาสัมพันธ์ข้อมูล กำหนดการ และสิทธิของผู้ได้รับผลกระทบให้ประชาชนทราบล่วงหน้า เพื่อให้สามารถเตรียมความพร้อมได้อย่างเหมาะสม
2. รายละเอียดโครงการ	
• ถนนลาดยางที่โครงการจะก่อสร้างคู่ขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟ จะมีสถานะเป็นถนนสาธารณะหรือไม่ เนื่องจากมีความกังวลว่าที่ดินแปลงที่อยู่ถัดจากแนวเวนคืนอาจกลายเป็นที่ดินตาบอด	• คำชี้แจงในที่ประชุม ถนนบริการที่โครงการก่อสร้างขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟ ได้รับการออกแบบให้เป็นทางสาธารณประโยชน์ เพื่อใช้เป็นเส้นทางสัญจรและรองรับการเข้าถึงพื้นที่ของประชาชน โดยจะเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนเดิมตามความเหมาะสมของพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ ทั้งนี้ การออกแบบถนนบริการจะคำนึงถึงการรักษาสีผิวในการเข้าถึงที่ดินของประชาชน และลดความเสี่ยงที่ที่ดินข้างเคียงจะกลายเป็นที่ดินตาบอดให้มากที่สุด ตามหลักวิศวกรรมและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง โดยรายละเอียดจะพิจารณาในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดของโครงการต่อไป
• ถนนลาดยางที่โครงการจะก่อสร้างคู่ขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟ จะก่อสร้างเพียงฝั่งเดียวหรือทั้ง 2 ฝั่ง	• คำชี้แจงเพิ่มเติม รูปแบบการก่อสร้างถนนบริการจะพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความจำเป็นในการใช้งานในแต่ละช่วงของแนวเส้นทาง ซึ่งออกแบบไว้มีเพียง 1 ฝั่ง ทั้งนี้ ก็สามารถทำทางเชื่อมรอดใต้ทางรถไฟไปยังถนนสาธารณะอีกฝั่งหนึ่งได้ โดยจะพิจารณาออกแบบถนนบริการให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนเดิมได้อย่างเหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรและการเข้าถึงพื้นที่ของประชาชน รวมทั้งลดผลกระทบ

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	จากการแบ่งแยกชุมชนและการเข้าถึงพื้นที่เกษตรกรรมให้มากที่สุด สำหรับรายละเอียดของรูปแบบถนนบริการในแต่ละช่วงจะมีความชัดเจนในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดของโครงการซึ่งจะแจ้งให้ทราบอีกครั้งในการประชุมครั้งถัดไป
เสนอให้โครงการพิจารณาก่อสร้างถนนลาดยางเชื่อมต่อเข้าไปยังบริเวณหน้าวัดมะนาวไปจนถึงริมแม่น้ำ เนื่องจากเส้นทางรถไฟจะตัดผ่านทางเข้า-ออกเดิมของประชาชน	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการจะนำประเด็นดังกล่าวเสนอต่อการรถไฟฯ เพื่อประกอบการพิจารณาทบทวนรายละเอียดการออกแบบถนนบริการและระบบทางเข้า-ออกในบริเวณดังกล่าว ทั้งนี้ จะพิจารณาความเหมาะสมของการจัดให้มีถนนบริการหรือเส้นทางเชื่อมต่อ โดยคำนึงถึงความจำเป็นในการสัญจรของประชาชน การเข้าถึงที่อยู่อาศัยและพื้นที่ทำกิน ความปลอดภัยในการใช้ทาง ตลอดจนข้อจำกัดด้านวิศวกรรมและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างต่อเนื่องและได้รับผลกระทบจากโครงการน้อยที่สุดโดยข้อเสนอแนะดังกล่าวจะนำไปประกอบการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และใช้ในการพิจารณาปรับปรุงรายละเอียดของโครงการตามความเหมาะสมต่อไป
ถนนลาดยางที่โครงการจะก่อสร้างคู่ขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟ จะจดทะเบียนเป็นทางสาธารณประโยชน์จริงหรือไม่ และโครงการได้มีการหารือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) แล้วหรือไม่	คำชี้แจงเพิ่มเติม ถนนบริการ (Service Road) ที่โครงการก่อสร้างคู่ขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการสัญจรของประชาชนและการเข้าถึงพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟ โดยโครงการมีแนวทางให้ถนนดังกล่าวเป็น ทางสาธารณประโยชน์ และเปิดให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ ทั้งนี้ สถานะและการส่งมอบถนนจะต้องเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และขั้นตอนของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง - ในส่วนของการประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการได้มีการหารือและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ขั้นตอนการศึกษาและออกแบบโครงการ รวมถึงการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อรวบรวมข้อเสนอแนะและนำไปประกอบการออกแบบรายละเอียดให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และความต้องการของท้องถิ่น ทั้งนี้ การประสานงานกับ อปท. จะดำเนินการอย่างต่อเนื่องในทุกขั้นตอนของโครงการจนถึงระยะดำเนินการก่อสร้าง
ทางรถไฟของโครงการเป็นทางเดี่ยวหรือทางคู่ และรองรับเฉพาะการขนส่งสินค้า (โลจิสติกส์) หรือสามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารได้ด้วย	คำชี้แจงในที่ประชุม โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาษี ได้รับการวางแผนและออกแบบเป็นทางรถไฟทางคู่ ตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบรางของกรมการขนส่งทางราง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ รองรับปริมาณการเดินรถในอนาคต และเสริมศักยภาพของโครงข่ายระบบรางของประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟระหว่างสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายสุพรรณบุรี - หนองปลาตุก เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าและเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศ โดยลดความจำเป็นในการเดินรถผ่านกรุงเทพมหานคร อย่างไรก็ตาม แนวเส้นทางดังกล่าวได้รับการออกแบบให้สามารถรองรับการเดินรถได้ทั้งขบวนรถสินค้าและขบวนรถโดยสาร โดยรูปแบบและความถี่ของการให้บริการจะเป็นไปตามแผนการเดินรถและนโยบายของการรถไฟฯ ในระยะดำเนินการ
- ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งข้อมูลให้ชัดเจนว่าผู้ได้รับผลกระทบจากแนวเส้นทางโครงการมีผู้ใดบ้าง เพื่อให้เจ้าของที่ดินได้รับทราบข้อมูลและสามารถเตรียมความพร้อมได้ - ขอให้โครงการแสดงแนวเส้นทางโครงการที่มีความชัดเจน สามารถระบุตำแหน่งบ้านเรือนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบและรับทราบข้อมูลได้อย่างถูกต้อง	คำชี้แจงในที่ประชุม โครงการอยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดและออกแบบโครงการ (Detailed Design) ควบคู่กับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการพิจารณา รูปแบบและองค์ประกอบของโครงการ เช่น ขนาดสถานี ตำแหน่งทางเข้า-ออก ถนนบริการ และองค์ประกอบทางวิศวกรรมอื่น ๆ เมื่อการออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จและได้ขอบเขตการใช้พื้นที่ที่ชัดเจน โครงการจะนำข้อมูลดังกล่าวมาซ้อนทับกับข้อมูลแปลงที่ดินและข้อมูลทะเบียนที่ดิน เพื่อกำหนดตำแหน่ง พิกัด เลขที่โฉนด และจำนวนแปลงที่ดินที่อาจได้รับผลกระทบหรืออยู่ในแนวเวนคืนได้อย่างถูกต้องและชัดเจน ทั้งนี้ ประชาชนสามารถติดตามและตรวจสอบข้อมูลแนวเขตโครงการและแนวเขตการเวนคืนได้ผ่าน 3 ช่องทาง ได้แก่ - ช่องทางประชาสัมพันธ์และสื่อสังคมออนไลน์ของโครงการ - การติดต่อสอบถามโดยตรงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือหน่วยงาน/ผู้ให้บริการที่ได้รับมอบหมาย - การตรวจสอบข้อมูลกับทีมวิศวกรแผนที่ ณ จุดให้คำปรึกษา (Land Clinic) ภายในงานประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ - สำหรับการตรวจสอบข้อมูลกรรมสิทธิ์รายแปลง ผู้ให้บริการคาดว่าจะเปิดให้ประชาชนสามารถตรวจสอบข้อมูลได้อย่างเป็นทางการภายหลังการจัดทำรายละเอียดการออกแบบแล้วเสร็จ ซึ่งปัจจุบันกำหนดไว้ประมาณเดือนตุลาคม พ.ศ. 2569 ทั้งนี้ กำหนดการดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการโดยการรถไฟฯ จะจัดส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมเป็นรายบุคคลแก่ผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินโดยตรงตามข้อมูลโครงการล่าสุดที่ได้รับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเชิญเข้าร่วมการรับฟังข้อมูลและตรวจสอบเอกสารสิทธิ์และเอกสารดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ผู้ที่ยังไม่ได้รับหนังสือเชิญหรือข้อมูลรายชื่อไม่ถูกต้องแต่มีข้อสงสัยว่าที่ดินของตนอาจได้รับผลกระทบ สามารถเข้าร่วมการประชุมและขอรับการตรวจสอบข้อมูลกรรมสิทธิ์ที่ดินได้เช่นเดียวกัน
บริเวณช่วง กม. 3+000 ซึ่งมีแนวถนนบริการจากสถานีสะแกยางหมู่ถึงองค์การบริหารส่วนตำบลทับตีเหล็ก ในพื้นที่ตำบลทับตีเหล็ก ตำบลรั้วใหญ่ และตำบลดอนก่ายาน ไม่มีการกำหนดจุดข้ามทางรถไฟ จึงมีความกังวลว่าหากเจ้าของที่ดินมีพื้นที่เกษตรอยู่คนละฝั่งของแนวเส้นทาง จะไม่สามารถเดินทางข้ามไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้ จึงสอบถามว่าโครงการจะมีการก่อสร้างสะพานข้ามหรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการสัญจรในบริเวณดังกล่าวหรือไม่	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการจะนำประเด็นนี้ไปพิจารณาทบทวนความเหมาะสมของการจัดให้มีจุดเชื่อมต่อหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการสัญจร เช่น สะพานข้าม ทางลอด หรือจุดข้ามที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ความจำเป็นในการใช้งาน และหลักเกณฑ์ด้านวิศวกรรมเป็นสำคัญ ทั้งนี้ โครงการมีหลักการออกแบบเพื่อรักษาความต่อเนื่องของโครงข่ายคมนาคมและการเข้าถึงพื้นที่ของประชาชน รวมถึงการลดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่เกษตรกรรมให้มากที่สุด ข้อคิดเห็นที่ได้รับจะนำไปประกอบการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รวมทั้งใช้ประกอบการปรับปรุงรายละเอียดการออกแบบโครงการให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ต่อไป
กังวลเกี่ยวกับปริมาณการเดินรถในช่วงสถานีสะแกยางหมู่-หนองปลาตุก เนื่องจากปัจจุบันเป็นทางรถไฟทางเดี่ยว จึงเกรงว่าจะเกิดปัญหาความแออัดและส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการเดินรถของโครงการ	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการได้พิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินรถของโครงข่ายระบบรางในภาพรวมประกอบการศึกษาและออกแบบโครงการ เพื่อให้สามารถรองรับทั้งการเดินรถสินค้าและรถโดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับช่วงทางรถไฟเดิมระหว่างสะแกยางหมู่-หนองปลาตุก ซึ่งปัจจุบันเป็นทางรถไฟ

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	ทางเดียวนั้นมีแผนพัฒนาและปรับปรุงเป็นทางรถไฟทางคู่ ตามแผนการพัฒนาโครงข่ายระบบรางของภาครัฐ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินรถ ลดข้อจำกัดด้านการหลีกขบวน และเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถในภาพรวมของโครงข่าย ทั้งนี้ การดำเนินการจะเป็นไปตามแผนงานและการจัดสรรงบประมาณของภาครัฐในระยะต่อไป
3. ด้านการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
เสนอให้มีการประเมินผลกระทบในด้านต่าง ๆ เช่น ฝุ่นละออง การจราจร การตัดผ่านทางสาธารณะ ระบบสาธารณสุข	คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการได้กำหนดให้มีการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคมในประเด็นที่เกี่ยวข้องอย่างครอบคลุมตามแนวทางและหลักเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) สำหรับโครงการประเภทคมนาคมทางบก โดยการศึกษาจะครอบคลุมประเด็นสำคัญ เช่น ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศโดยเฉพาะฝุ่นละอองจากกิจกรรมก่อสร้าง ผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างและจากการเดินขบวนรถไฟ ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งและจราจร ทั้งเรื่องการตัดผ่านเส้นทางคมนาคมปัจจุบันและการสัญจรของประชาชนในท้องถิ่น ตลอดจนผลกระทบต่อระบบสาธารณสุขและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา โดยจะมีการสำรวจข้อมูลสภาพปัจจุบัน ประเมินผลกระทบ และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสม
4. ด้านการเวนคืนที่ดิน	
ห่วงกังวลเกี่ยวกับกระบวนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (เวนคืน) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยขอทราบข้อกำหนด กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ขอบเขตพื้นที่ และหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนทรัพย์สิน รวมถึงกรอบระยะเวลาในการดำเนินงานแต่ละขั้นตอน ตลอดจนสิทธิของประชาชนในกรณีที่ไม่เห็นด้วยกับจำนวนเงินค่าทดแทนที่ได้รับ และแนวทางการบรรเทาผลกระทบเพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องแก่ผู้มีส่วนได้เสีย	คำชี้แจงในที่ประชุม ข้อกำหนด กฎหมาย ขั้นตอนการดำเนินงาน และสิทธิตามกฎหมายของประชาชนเกี่ยวกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ดังนี้ กฎหมายและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง: การดำเนินงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการนี้ อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 โดยขั้นตอนจะเริ่มต้นเมื่อมีการตรา พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ. เวนคืนที่ดิน) เพื่อให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการเข้าสู่พื้นที่เพื่อทำการสำรวจ ปักหมุดแสดงแนวเขตทาง (หลักเขตสีขาว-แดง) และอัปเดตข้อมูลแปลงที่ดินให้เป็นปัจจุบัน (เช่น กรณีที่มีการแบ่งแยกหรือรวมโฉนด) ร่วมกับสำนักงานที่ดินในพื้นที่ หลักเกณฑ์การประเมินและกำหนดค่าทดแทน: การกำหนดราคาค่าทดแทนไม่ได้พิจารณาโดยการรถไฟฯ เพียงฝ่ายเดียว แต่จะดำเนินการโดย คณะกรรมการกำหนดราคาค่าทดแทน ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจาก การรถไฟฯ กรมที่ดิน นายอำเภอหรือผู้อำนวยการเขต และผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ โดยมีการประเมินทรัพย์สิน 3 ส่วนหลัก ได้แก่: - ที่ดิน: คณะกรรมการฯ จะนำราคาประเมินทุนทรัพย์ของทางราชการมาเป็นฐานข้อมูลขั้นต้น และดำเนินการกระบวนการสืบราคาซื้อขายจริงในท้องตลาดในรัศมี 2 กิโลเมตร ณ ช่วงเวลานั้น (หรือย้อนหลังไม่เกิน 2 ปี) เพื่อกำหนดค่าทดแทนที่เป็นธรรมและสะท้อนมูลค่าที่แท้จริง ซึ่งที่ผ่านมาในโครงการอื่น เช่น รถไฟฟ้าสายขอนแก่น-นครพนม หรือสายเด่นชัย คณะกรรมการฯ ได้กำหนดราคาชดเชยที่สูงกว่าราคาประเมินราชการหลายเท่าตามสภาพข้อเท็จจริง - สิ่งปลูกสร้าง: ดำเนินการสำรวจและถอดแบบสถาปัตยกรรม/วิศวกรรมอย่างละเอียด (โครงสร้าง ฐานราก ผนัง หลังคา ระบบไฟฟ้า ประปา ฯลฯ) โดยคิดมูลค่าวัสดุและค่าแรงตามราคาปัจจุบัน รวมถึงค่าออกแบบ ค่าดำเนินการ และค่าขนย้าย โดยไม่มีการหักค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้งาน - พืชผล/ต้นไม้: ประเมินชนิดและอายุของไม้ยืนต้น พืชไร่ พืชสวน โดยอ้างอิงบัญชีราคามาตรฐานของกระทรวงพลังงาน (กรณีสายส่งไฟฟ้า) หรือข้อมูลจากสำนักงานเกษตรจังหวัด เพื่อจ่ายค่าทดแทนการเสียประโยชน์ตามจริง สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมและการร้องขอให้เวนคืนที่ดินส่วนที่เหลือ (Residual Land): ตามกฎกระทรวง พ.ศ. 2564 ประชาชนจะได้รับค่าชดเชยอื่น ๆ เช่น ค่าเสียโอกาสในการประกอบอาชีพ หรือค่าใช้จ่ายในการเช่าที่อยู่อาศัยชั่วคราว นอกจากนี้ หากการเวนคืนส่งผลให้ที่ดินส่วนที่เหลือมีขนาดน้อยกว่า 25 ตารางวา หรือมีรูปแปลงที่ดินแคบยาวจนไม่สามารถใช้ประโยชน์หรือปลูกสร้างที่อยู่อาศัยได้ เจ้าของที่ดินมีสิทธิยื่นคำร้องขอให้การรถไฟฯ พิจารณารับซื้อหรือเวนคืนที่ดินส่วนที่เหลือดังกล่าวทั้งหมดเต็มแปลงได้ กรอบระยะเวลาการดำเนินงาน (Timeline): เนื่องจากโครงการต้องผ่านกระบวนการเสนอขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) ก่อน กรอบเวลาในขั้นตอนนี้จึงเป็นการคาดการณ์เบื้องต้น โดยคาดว่ากระบวนการตราพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินจะเริ่มมีผลบังคับใช้ประมาณ ปลายปี พ.ศ. 2571 ถึงต้นปี พ.ศ. 2572 จากนั้นเจ้าหน้าที่จึงจะลงพื้นที่ประกาศเขตเวนคืน ปักหลักแนวเขต และเริ่มเข้าสำรวจรายละเอียดทรัพย์สินรายละเอียด สิทธิการอุทธรณ์กรณีไม่เห็นด้วยกับราคาค่าทดแทน: ในกรณีที่ประชาชนได้รับหนังสือแจ้งราคาค่าทดแทนแล้ว เห็นว่าราคาดังกล่าวไม่เหมาะสม ท่านสามารถลงนามรับเงินค่าทดแทนไปก่อนได้โดยขอสงวนสิทธิการอุทธรณ์ จากนั้นให้ยื่นคำขออุทธรณ์ต่อกระทรวงคมนาคมภายใน 90 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือ เพื่อให้พิจารณาทบทวนราคา หากผลการพิจารณาอุทธรณ์ยังไม่เป็นที่พอใจ ประชาชนยังคงมีสิทธิยื่นฟ้องต่อศาลปกครองภายใน 1 ปี เพื่อให้ศาลพิจารณากำหนดราคาค่าทดแทนที่เหมาะสมต่อไป การสร้างความเข้าใจ: การรถไฟแห่งประเทศไทยจะประชาสัมพันธ์ข้อมูล ขั้นตอน และสิทธิของผู้ได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเปิดโอกาสให้ประชาชนสอบถามข้อมูลและรับทราบรายละเอียดในทุกขั้นตอน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความโปร่งใส เป็นธรรม และเป็นไปตามกฎหมาย
รูปแบบการเวนคืนเป็นอย่างไร และโครงการมีการจัดหาพื้นที่หรือที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ให้แก่ผู้ที่ถูกเวนคืนหรือไม่ อย่างไร	คำชี้แจงเพิ่มเติม การเวนคืนที่ดินของโครงการจะดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยการรถไฟฯ จะจ่ายค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูก

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	สร้าง ต้นไม้ และทรัพย์สิน รวมถึงค่าชดเชยและค่าใช้จ่ายอื่นที่กฎหมายกำหนด ให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทนตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด สำหรับการจัดหาพื้นที่หรือที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ปัจจุบันไม่มีนโยบายจัดสรรที่ดินหรือจัดสร้างที่อยู่อาศัยทดแทนให้แก่ผู้ถูกเวนคืน โดยผู้ได้รับผลกระทบสามารถนำค่าทดแทนที่ได้รับไปจัดหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ตามความเหมาะสม อย่างไรก็ตาม หากมีมาตรการช่วยเหลือหรือแนวทางเพิ่มเติมตามนโยบายของภาครัฐในอนาคต การรถไฟฯ จะแจ้งให้ผู้ได้รับผลกระทบทราบและดำเนินการตามระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป
พื้นที่ที่จะเวนคืนในแนวเขตประมาณ 50 เมตร และกรณีมีถนนบริการเพิ่มเติมประมาณ 15 เมตร จะมีการใช้พื้นที่ดังกล่าวทั้งหมดหรือไม่ พร้อมทั้งเสนอให้โครงการพิจารณาจัดสรรเป็นที่พักอาศัยสำหรับผู้ได้รับผลกระทบในลักษณะบ้านเช่าหรือที่อยู่อาศัย หรือพื้นที่ทำกิน เพื่อช่วยบรรเทาภาระและสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพ	คำชี้แจงเพิ่มเติม ขอบเขตพื้นที่ที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการจะเป็นไปตามผลการสำรวจ ออกแบบรายละเอียดและหลักเกณฑ์ด้านวิศวกรรม โดยพื้นที่เขตทางประมาณ 50 เมตร และพื้นที่เพิ่มเติมสำหรับถนนบริการประมาณ 15 เมตร (ในบริเวณที่มีความจำเป็น) เป็นเพียงกรอบพื้นที่สำหรับการศึกษาและการออกแบบเบื้องต้น ทั้งนี้ การเวนคืนจริงจะดำเนินการเฉพาะพื้นที่ที่มีความจำเป็นต่อการก่อสร้าง การเดินรถ และการบำรุงรักษาโครงการเท่านั้น ไม่ได้หมายความว่า จะมีการใช้พื้นที่เต็มขอบเขตดังกล่าวทุกช่วงของแนวเส้นทาง สำหรับข้อเสนอแนะให้โครงการจัดสรรที่พักอาศัย บ้านเช่า หรือพื้นที่ทำกิน เพื่อช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบ การรถไฟฯ รับทราบและขอขอบคุณสำหรับข้อเสนอแนะดังกล่าว โดยจะนำประเด็นนี้เสนอต่อหน่วยงานต้นสังกัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณากำหนดแนวทางช่วยเหลือและมาตรการบรรเทาผลกระทบทางสังคมที่เหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ การช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนจะดำเนินการตามกฎหมายและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง โดยการรถไฟฯ จะให้ความสำคัญกับการลดผลกระทบต่อวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ และการประกอบอาชีพของประชาชน พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถเสนอความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปประกอบการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้มีความครบถ้วนเหมาะสมต่อไป
กรณีผู้ได้รับผลกระทบมีทั้งเจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินและผู้เช่าสิทธิ์ ซึ่งผู้เช่าสิทธิ์มีความกังวลว่าจะไม่ได้รับค่าทดแทน	คำชี้แจงเพิ่มเติม การเวนคืนที่ดินและการจ่ายค่าทดแทนจะดำเนินการตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทนจะพิจารณาตามสิทธิในทรัพย์สินและหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด สำหรับกรณีผู้เช่าสิทธิ์หรือผู้ครอบครองใช้ประโยชน์ในพื้นที่ หากมีสิทธิหรือมีความเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่ได้รับผลกระทบ และเข้าหลักเกณฑ์ตามกฎหมาย อาจมีสิทธิได้รับค่าทดแทนหรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ จะต้องมีการตรวจสอบข้อเท็จจริงและเอกสารหลักฐานเป็นรายกรณี เช่น หลักฐานการเช่า สิทธิการครอบครอง หรือหลักฐานการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ ทั้งนี้ เมื่อเข้าสู่ขั้นตอนการเวนคืนตามกฎหมาย การรถไฟฯ จะดำเนินการสำรวจ ตรวจสอบผู้มีสิทธิ และประเมินค่าทดแทนอย่างเป็นธรรม โดยจะมีการประชาสัมพันธ์และชี้แจงรายละเอียดเกี่ยวกับสิทธิ ขั้นตอน และแนวทางการได้รับค่าทดแทนให้ผู้ได้รับผลกระทบได้รับทราบ เพื่อให้สามารถเตรียมความพร้อมและใช้สิทธิได้อย่างถูกต้องต่อไป
กังวลเกี่ยวกับการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ภายหลังได้รับผลกระทบจากการเวนคืน เนื่องจากอาจไม่สามารถหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ได้ จึงเสนอให้โครงการพิจารณาดำเนินการช่วยเหลือด้านการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ ในกรณีที่ประชาชนไม่สามารถจัดหาได้ด้วยตนเอง	คำชี้แจงเพิ่มเติม การรถไฟฯ ให้ความสำคัญกับผลกระทบด้านสังคมและความเป็นอยู่ของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ทั้งนี้ การดำเนินการเกี่ยวกับการเวนคืนและการจ่ายค่าทดแทนจะเป็นไปตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง สำหรับกรณีการจัดหาที่อยู่อาศัยทดแทน ปัจจุบันโครงการยังไม่มีแผนการจัดสร้างหรือจัดสรรที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ให้แก่ผู้ถูกเวนคืนโดยตรง อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ จะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาแนวทางช่วยเหลือหรือมาตรการบรรเทาผลกระทบที่เหมาะสม โดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบที่อาจมีข้อจำกัดในการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ ทั้งนี้ ในขั้นตอนการดำเนินโครงการ การรถไฟฯ จะมีการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมของผู้ได้รับผลกระทบ เพื่อรับทราบสภาพความเป็นอยู่ ความต้องการ และข้อจำกัดของประชาชนแต่ละราย และนำข้อมูลดังกล่าวไปประกอบการกำหนดมาตรการช่วยเหลือและลดผลกระทบทางสังคมให้เหมาะสมต่อไป
ผู้ที่ไม่ได้อยู่ในแนวเขตเวนคืนที่ดิน จะได้รับเงินเยียวยาด้านจิตใจหรือไม่	คำชี้แจงเพิ่มเติม การจ่ายค่าทดแทนหรือเงินชดเชยของโครงการจะดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจะพิจารณาเฉพาะผู้ที่ได้รับผลกระทบและมีสิทธิได้รับค่าทดแทนตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เช่น เจ้าของกรรมสิทธิ์ ผู้มีสิทธิในอสังหาริมทรัพย์ หรือผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทนตามกฎหมาย สำหรับประชาชนที่ไม่ได้อยู่ในแนวเขตเวนคืนที่ดิน จะไม่มีสิทธิได้รับค่าทดแทนหรือเงินเยียวยาด้านจิตใจตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืน อย่างไรก็ตาม หากประชาชนได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างหรือการดำเนินโครงการในด้านอื่น เช่น เสียง ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง หรือการสัญจร โครงการจะดำเนินการมาตรการป้องกัน แก้ไข และบรรเทาผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รวมทั้งเปิดช่องทางรับข้อร้องเรียนและเร่งดำเนินการแก้ไขเมื่อพบผลกระทบที่เกิดขึ้น เพื่อให้ลดผลกระทบต่อประชาชนอยู่ในระดับน้อยที่สุด
5. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
เสนอให้โครงการจัดให้มีผู้แทนหรือผู้ปฏิบัติงานลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านที่อยู่อาศัยจากการก่อสร้างทางรถไฟ และประสานงานร่วมกับผู้นำชุมชน โดยเฉพาะกรณีครัวเรือนที่มีผู้สูงอายุ ผู้ป่วยติดเตียง หรือกลุ่มเปราะบาง	คำชี้แจงในที่ประชุม ผู้ให้บริการได้กำหนดให้มีการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการ ผ่านการลงพื้นที่สัมภาษณ์และจัดเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ซึ่งจะดำเนินการกับผู้คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยตรง ผู้ประกอบการ สถานศึกษา ผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว และกลุ่มตัวอย่างประชาชนภายในขอบเขตพื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ การสำรวจดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพความเป็นอยู่ ข้อกังวล ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และข้อเสนอแนะของประชาชน เพื่อนำไปประกอบการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รวมทั้งใช้ในการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และการลดผลกระทบให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ทั้งนี้ ผู้ให้บริการจะประสานงานแจ้งความก้าวหน้าการศึกษา ร่วมกับผู้นำชุมชนและหน่วยงาน

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	ในพื้นที่ และขอความร่วมมือจากประชาชนในการให้ข้อมูลตามข้อเท็จจริงที่ถูกต้องและครบถ้วนเพื่อให้ผลการศึกษาสะท้อนสภาพข้อเท็จจริงและสามารถนำไปใช้ประกอบการพัฒนาโครงการได้อย่างเหมาะสมต่อไป
เวทีที่ 3: วันพุธที่ 8 กรกฎาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอผักไห่ ตำบลผักไห่ อำเภอผักไห่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
1. ภาพรวมโครงการ	
เสนอแนะให้คณะผู้ศึกษาโครงการพัฒนาทางรถไฟและโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เป็นผู้ให้บริการกลุ่มเดียวกัน หรือกำหนดให้มีการหารือร่วมระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในคราวเดียวกัน เพื่อบูรณาการข้อมูลการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ	คำชี้แจงในที่ประชุม การรถไฟฯ ได้ดำเนินการประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับคณะผู้ศึกษาและหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ของกรมทางหลวงอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การศึกษา การออกแบบ และการกำหนดแนวเส้นทางของทั้งสองโครงการมีความสอดคล้องกัน รวมทั้งสามารถบูรณาการข้อมูลด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม และผลกระทบต่อประชาชนได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1 ได้มีผู้แทนจากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เข้าร่วมสังเกตการณ์และร่วมรับฟังข้อคิดเห็นของประชาชน เพื่อสนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน และสามารถให้ข้อมูลหรือชี้แจงประเด็นที่เกี่ยวข้องได้เมื่อมีข้อซักถาม ทั้งนี้ โครงการจะยังคงประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องตลอดกระบวนการศึกษาและพัฒนาโครงการ เพื่อให้เกิดการบูรณาการข้อมูลและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการในอนาคต
เสนอแนะให้โครงการชี้แจงและประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้มีความชัดเจนเกี่ยวกับประโยชน์และผลลัพธ์เชิงบวกที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชนและชุมชนในพื้นที่จากการพัฒนาโครงการ	คำชี้แจงในที่ประชุม การประเมินประโยชน์ด้านการเดินทางและการขนส่ง ปัจจุบันคณะผู้เชี่ยวชาญด้านการศึกษารวบรวมและคาดการณ์ปริมาณจราจร ได้ดำเนินการวิเคราะห์และพบว่า โครงการจะมีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 8,000 คนต่อวัน โดยผลสรุปจากการวิเคราะห์ดังกล่าวจะถูกนำไปใช้เป็นข้อมูลฐานร่วมกับผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการเดินทาง เพื่อกำหนดความถี่ ตารางเวลา และรูปแบบการให้บริการที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ความสะดวก และความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป
มีความห่วงกังวลเกี่ยวกับการใช้งบประมาณของโครงการ โดยเห็นว่าหากมีการดำเนินโครงการ ควรดำเนินการภายใต้กระบวนการบริหารจัดการที่มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อให้การใช้จ่ายงบประมาณของภาครัฐเกิดประสิทธิภาพและสร้างความเชื่อมั่นแก่ประชาชน	คำชี้แจงเพิ่มเติม การดำเนินโครงการจะเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานภาครัฐ โดยทุกขั้นตอนตั้งแต่การศึกษา การออกแบบ การจัดซื้อจัดจ้าง การก่อสร้าง และการกำกับติดตามผล จะอยู่ภายใต้กระบวนการตรวจสอบของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และคุ้มค่าต่อการใช้งบประมาณของภาครัฐ นอกจากนี้ โครงการจะดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลและเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและติดตามความก้าวหน้าของโครงการตามกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อส่งเสริมความโปร่งใส ทัวถึงและสร้างความเชื่อมั่นต่อการดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่องตลอดช่วงการศึกษาของโครงการ
ควรให้ความสำคัญกับการยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการให้บริการของระบบขนส่งทางรางที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งในด้านคุณภาพการให้บริการ ความตรงต่อเวลา ความปลอดภัย และการบำรุงรักษาระบบ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชนในการใช้บริการ และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้จ่ายจากงบประมาณภาครัฐให้เกิดความคุ้มค่าสูงสุด ก่อนหรือควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบรางเพิ่มเติม	คำชี้แจงเพิ่มเติม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบรางของโครงการมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายคมนาคม รองรับความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าในอนาคต รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงระบบขนส่งของประเทศ ในส่วนของการบริหารจัดการและการให้บริการระบบรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีการดำเนินงานเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงระบบการเดินรถ การเพิ่มมาตรฐานด้านความปลอดภัย การบำรุงรักษาทรัพย์สิน และการพัฒนาคุณภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสาร เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการใช้บริการของประชาชน - ผู้ให้บริการจะนำข้อคิดเห็นดังกล่าวเสนอต่อการรถไฟฯ เพื่อประกอบการพิจารณาและใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาและบริหารจัดการระบบขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพ ควบคู่กับการดำเนินโครงการใหม่ เพื่อให้การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเกิดความคุ้มค่าและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและประเทศในระยะยาว
2. รายละเอียดโครงการ	
โครงการใช้งบประมาณเท่าไรในการก่อสร้างโครงการ	คำชี้แจงในที่ประชุม กรอบวงเงินงบประมาณในการดำเนินโครงการเบื้องต้นประเมินไว้ที่ประมาณ 39,000 ล้านบาท ทั้งนี้ เนื่องจากปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) จึงอาจมีความจำเป็นต้องดำเนินการทบทวนและประมาณราคาใหม่ (Cost Estimation) ให้สอดคล้องกับขอบเขตงานจริงที่เพิ่มขึ้น อาทิ งานก่อสร้างทางบริการ (Service Road) และสะพานเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่สถานีรถไฟ
มีความห่วงกังวลว่าการก่อสร้างทางบริการขนานทั้งสองฝั่ง เพื่อใช้ในการบำรุงรักษาทางรถไฟ โดยมีความสูงคันทางประมาณ 0.50 - 1.00 เมตร จะส่งผลกระทบในลักษณะเป็นโครงสร้างกีดขวางทางน้ำไหล และชะลออัตราการระบายน้ำให้ล่าช้าลงกว่าเดิมหรือไม่ เนื่องด้วยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและทุ่งรองรับน้ำโดยในช่วงฤดูน้ำหลากมักประสบปัญหาการระบายน้ำล่าช้าอยู่แล้ว	คำชี้แจงในที่ประชุม ผู้ให้บริการได้คำนึงถึงประเด็นด้านอุทกวิทยาและการระบายน้ำในการออกแบบองค์ประกอบของโครงการ โดยโครงสร้างสะพานรถไฟซึ่งเป็นโครงสร้างยกระดับได้รับการออกแบบให้มีช่วงเปิดที่เพียงพอต่อการไหลของน้ำ จึงคาดว่าจะไม่เป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำตามธรรมชาติ สำหรับถนนที่ใช้ในการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างสะพานของการรถไฟฯ ได้ออกแบบให้เป็นถนนขนาดเล็ก ความกว้างประมาณ 4 เมตร โดยมีการถมดินในระดับที่จำเป็นต่อการสัญจรและการปฏิบัติงานเท่านั้น ซึ่งโดยทั่วไปมีความสูงประมาณ 0.50 เมตร และไม่สูงกว่าระดับคันนาในพื้นที่ จึงคาดว่าจะไม่เป็นสิ่งกีดขวางการไหลของน้ำอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ ผู้ให้บริการได้ประสานและหารือร่วมกับกรมชลประทานอย่างต่อเนื่องในการพิจารณารูปแบบการออกแบบด้านการระบายน้ำ เนื่องจากหน่วยงานดังกล่าวให้ความสำคัญกับการรักษาประสิทธิภาพของระบบชลประทานและการระบายน้ำในพื้นที่เช่นเดียวกัน ทั้งนี้ บริเวณที่ถนนตัดผ่านคลองส่งน้ำ คลองระบายน้ำ หรือทางน้ำขนาดเล็ก จะออกแบบให้มีการติดตั้งท่อลอด หรือโครงสร้างระบายน้ำที่เหมาะสม เพื่อคงความต่อเนื่องของระบบไหลเวียนน้ำและการใช้งานคลองเดิม ตลอดจนลดผลกระทบต่อการระบายน้ำและการบริหารจัดการน้ำในพื้นที่ให้น้อยที่สุด
พื้นที่ตามแนวเส้นทางก่อสร้างรถไฟบางส่วนเป็นพื้นที่บ่อทราย จึงขอทราบว่ามีลักษณะพื้นที่ดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อการก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟ	คำชี้แจงเพิ่มเติม ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม จะมีการสำรวจและตรวจสอบสภาพธรณีวิทยาและปฐพีกลศาสตร์ตลอดแนวเส้นทางอย่างละเอียด เพื่อประเมินความเหมาะสมของสภาพชั้นดิน รวมถึงพื้นที่ที่เป็นบ่อทรายหรือพื้นที่ที่เคยมีการขุดลอกมาก่อน หากผลการสำรวจพบว่าพื้นที่ดังกล่าวมีข้อจำกัด

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
เช่น ฐานรากและตอม่อสะพาน หรือไม้ และโครงการมีมาตรการป้องกันและลดผลกระทบจากสภาพพื้นที่ดังกล่าวอย่างไร	ด้านความมั่นคงของชั้นดิน หรือมีความเสี่ยงต่อการรับน้ำหนักของโครงสร้าง ผู้ให้บริการจะดำเนินการออกแบบฐานรากและโครงสร้างให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยอาจเลือกใช้ฐานรากเสาเข็มที่มีความยาวและขนาดเหมาะสม หรือกำหนดมาตรการปรับปรุงคุณภาพดินและเทคนิคทางวิศวกรรมอื่น ๆ ตามมาตรฐานการออกแบบเพื่อให้โครงสร้างมีความมั่นคง แข็งแรง และปลอดภัยตลอดอายุการใช้งาน นอกจากนี้ ในระหว่างการก่อสร้างจะมีการควบคุมคุณภาพงานก่อสร้างและตรวจสอบความมั่นคงของฐานรากและโครงสร้างอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นไปตามมาตรฐานวิศวกรรมและข้อกำหนดของการรถไฟฯ เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากสภาพพื้นที่ และให้การก่อสร้างสามารถดำเนินการได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ
ห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบต่อระบบไฟฟ้าและระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ฐาน ในบริเวณจุดตัดระหว่างแนวเส้นทางโครงการรถไฟและโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) จึงเสนอแนะให้มีการศึกษาผลกระทบอย่างครอบคลุม และบูรณาการข้อมูลร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยเฉพาะในเขตพื้นที่อำเภอผักไห่ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความเปราะบางด้านเสถียรภาพของระบบไฟฟ้าจึงขอให้โครงการพิจารณาผลกระทบดังกล่าวอย่างรอบคอบ และกำหนดมาตรการป้องกันหรือแนวทางแก้ไขร่วมกับหน่วยงานที่รับผิดชอบระบบไฟฟ้า	คำชี้แจงเพิ่มเติม ในการศึกษาและออกแบบโครงการ ได้กำหนดให้มีการสำรวจและประเมินผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ รวมถึงระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร และโครงสร้างพื้นฐานอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การออกแบบ การย้าย หรือการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคเป็นไปอย่างเหมาะสม และไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้บริการแก่ประชาชน สำหรับประเด็นความมั่นคงของระบบไฟฟ้าในพื้นที่อำเภอผักไห่ผู้ให้บริการจะนำข้อกังวลดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาร่วมกับการไฟฟ้าที่รับผิดชอบพื้นที่ เพื่อประเมินผลกระทบต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้าและกำหนดมาตรการป้องกันที่เหมาะสม โดยมีเป้าหมายเพื่อรักษาความต่อเนื่องและเสถียรภาพของการจ่ายกระแสไฟฟ้าตลอดระยะเวลาก่อสร้างและภายหลังการดำเนินโครงการ ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องย้ายหรือปรับปรุงระบบไฟฟ้า จะดำเนินการตามมาตรฐานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานแผนการดำเนินงานร่วมกันเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด
- เสนอให้พิจารณาเพิ่มตำแหน่งสถานี 1-2 แห่ง ระหว่างสถานีสุพรรณบุรี (ใหม่) - สถานีบ้านกุ่ม - ถนนคู่ขนานทางรถไฟที่มีความสูง 50 เซนติเมตร บริเวณทุ่งรับน้ำ อาจทำให้มีอุปสรรคกับการระบายน้ำออกจากพื้นที่นา จึงเสนอให้ฝังท่อระบายน้ำใต้ถนนในตำแหน่งที่มีทางร่องน้ำหรือทางระบายน้ำเดิม	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการได้พิจารณาเพิ่มสถานีรถไฟระหว่างสถานีสุพรรณบุรี (ใหม่) - สถานีบ้านกุ่ม จำนวน 1 แห่ง คือ สถานีผักไห่ คำชี้แจงเพิ่มเติม ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด ผู้ให้บริการจะมีการสำรวจและศึกษาระบบระบายน้ำเดิมของพื้นที่ รวมถึงแนวร่องน้ำ คูคลอง และเส้นทางการไหลของน้ำ เพื่อใช้ประกอบการออกแบบโครงสร้างถนน บริการและระบบระบายน้ำให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ กรณีถนนคู่ขนานทางรถไฟมีระดับสูงกว่าพื้นที่โดยรอบ อาจมีการพิจารณาจัดให้มีช่องทางระบายน้ำ เช่น ท่อระบายน้ำใต้ถนน อาคารระบายน้ำ หรือโครงสร้างอื่นที่เหมาะสม ในตำแหน่งที่จำเป็น โดยเฉพาะบริเวณที่มีแนวทางน้ำเดิม เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้อย่างต่อเนื่อง ไม่กีดขวางทิศทางการไหลของน้ำ และลดผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมและชุมชนโดยรอบ ทั้งนี้ ข้อเสนอแนะของประชาชนจะถูกนำไปประกอบการพิจารณาในการออกแบบรายละเอียดขั้นต่อไป โดยจะให้ความสำคัญกับการรักษาระบบระบายน้ำเดิมของพื้นที่ และกำหนดมาตรการป้องกันผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางน้ำให้มีความเหมาะสมก่อนดำเนินการก่อสร้าง
ห่วงกังวลเกี่ยวกับคุณสมบัติชั้นดินอ่อนในพื้นที่โครงการ จะมีเสถียรภาพเพียงพอที่จะรองรับน้ำหนักของโครงสร้างฐานรากสะพานรถไฟได้หรือไม่	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการให้ความสำคัญกับการศึกษาคุณสมบัติทางวิศวกรรมของชั้นดินในพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะบริเวณที่มีชั้นดินอ่อน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของโครงสร้างทางรถไฟและฐานรากสะพาน ทั้งนี้ ก่อนการออกแบบรายละเอียด จะมีการสำรวจและทดสอบสภาพชั้น เพื่อประเมินคุณสมบัติทางปฐพีกลศาสตร์ เช่น กำลังรับน้ำหนักของดิน การทรุดตัวของดิน ค่าความแข็งแรงของชั้นดิน และเสถียรภาพของพื้นที่ ผลการสำรวจดังกล่าวจะถูกนำไปใช้ในการออกแบบระบบฐานรากและโครงสร้างสะพานรถไฟให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยพิจารณาร่วมกับน้ำหนักบรรทุกทุกของโครงสร้าง น้ำหนักจากขบวนรถไฟ รวมถึงแรงกระทำแบบพลวัตที่เกิดขึ้นจากการเดินรถ เพื่อให้โครงสร้างมีความมั่นคง แข็งแรง และสามารถรองรับการใช้งานได้อย่างปลอดภัย ตามมาตรฐานด้านวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง ในกรณีพื้นที่ที่มีชั้นดินอ่อน ผู้ให้บริการจะพิจารณาเลือกใช้แนวทางการปรับปรุงคุณภาพดินหรือระบบฐานรากที่เหมาะสม เช่น การใช้เสาเข็มลึก การปรับปรุงชั้นดิน หรือวิธีการทางวิศวกรรมอื่นตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อควบคุมการทรุดตัวและเพิ่มเสถียรภาพของโครงสร้าง ทั้งนี้ จะดำเนินการออกแบบ ตรวจสอบ และควบคุมงานก่อสร้างโดยวิศวกรผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้โครงสร้างสะพานรถไฟมีความปลอดภัย สามารถรองรับการใช้งานในระยะยาว และเป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานทางวิศวกรรมที่กำหนด
3. ด้านการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
บ้านตั้งอยู่ด้านทิศเหนือของแนวทางของโครงการรถไฟ ห่างประมาณ 80 เมตร อาจอยู่ในแนวโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) จะยังสามารถอยู่อาศัยได้หรือไม่ กังวลเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อม	คำชี้แจงในที่ประชุม ที่พักอาศัยที่ตั้งอยู่นอกแนวเขตทางและอยู่ห่างจากแนวเส้นทางรถไฟประมาณ 80 เมตร จะต้องพิจารณารายละเอียดจากผลการออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมและการกำหนดแนวเขตพื้นที่เวนคืนของโครงการอีกครั้ง จึงจะสามารถยืนยันได้ว่าที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวจะได้รับผลกระทบโดยตรงหรือไม่ ทั้งนี้ หากที่พักอาศัยอยู่นอกแนวเขตเวนคืน ยังคงสามารถอยู่อาศัยได้ โดยโครงการจะศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมครอบคลุมทุกปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ เช่น ผลกระทบด้านเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ พร้อมกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสม
โครงการได้ดำเนินการศึกษาหรือมีแผนรองรับผลกระทบที่อาจเกิดจากการเผาฟางข้าวในพื้นที่ตามแนวเส้นทางก่อสร้างรถไฟ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศและการดำเนินงานของโครงการแล้วหรือไม่	คำชี้แจงในที่ประชุม โครงการรับทราบข้อคิดเห็นและข้อกังวลดังกล่าว และจะนำไปประกอบการศึกษาโครงการต่อไป
โครงการมีมาตรการในการควบคุมระดับเสียงในระยะก่อสร้าง ระยะดำเนินการอย่างไร รวมไปถึงมาตรการด้านความสั่นสะเทือน การระบายน้ำน้ำเสียจากพนักงาน ฝุ่นละออง และความปลอดภัย ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการอย่างไร	คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการจะศึกษาและประเมินผลกระทบครอบคลุมทุกปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ อย่างละเอียด ตัวอย่างเช่น ผลกระทบด้านเสียงโดยทั่วไปจะอยู่ในระยะไม่เกินประมาณ 100 เมตร จากโครงการ ซึ่งผู้ที่ได้รับผลกระทบหลักคือ ผู้ที่อยู่ในระดับความสูงเดียวกันหรือสูงกว่าทางรถไฟ ส่วนผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจะขึ้นกับสภาพอากาศ ความเร็วลม ทิศทางลม ซึ่งต้องประเมินโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยโครงการจะนำเสนอผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบให้รับทราบในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ต่อไป

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	นอกจากนี้ ในกรณีที่มีโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ในพื้นที่เดียวกัน โครงการจะพิจารณาความเหมาะสมในการนำผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการดังกล่าวมาประกอบการประเมินผลกระทบสะสม หากผลการศึกษาของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแล้วเสร็จก่อนหรือสามารถนำมาใช้ประกอบการวิเคราะห์ได้ทันตามกรอบระยะเวลาการศึกษาของโครงการ อย่างไรก็ตาม หากผลการศึกษาดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ โครงการจะประเมินเฉพาะผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากโครงการรถไฟตามข้อมูลและเงื่อนไขที่มีอยู่ในขณะนั้น ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามหลักวิชาการและหลักเกณฑ์ที่หน่วยงานกำกับดูแลกำหนด
4. ด้านการเวนคืนที่ดิน	
หลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าทดแทนการเวนคืนที่ดิน ว่าจะประเมินมูลค่าที่ดินอย่างไร ใช้เกณฑ์ใดในการพิจารณา และผู้ได้รับผลกระทบจะได้รับค่าทดแทนในอัตราเท่าใด	คำชี้แจงในที่ประชุม การกำหนดค่าทดแทนการเวนคืนที่ดินจะดำเนินการได้เมื่อโครงการแล้วเสร็จในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด และสามารถกำหนดแนวเขตพื้นที่ที่ต้องใช้ในการก่อสร้างได้อย่างชัดเจน จากนั้น การรถไฟฯ จะดำเนินการตรวจสอบผู้ได้รับผลกระทบและดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนที่ดินต่อไป ทั้งนี้ การกำหนดค่าทดแทนจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยค่าทดแทนจะครอบคลุมทรัพย์สินและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเวนคืน ได้แก่ ■ ค่าที่ดิน ■ ค่าสิ่งปลูกสร้าง ■ ค่าต้นไม้และพืชผล ■ ค่าทดแทนความเสียหายอื่นตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ค่าเสียโอกาสในการประกอบอาชีพ ค่าขนย้ายหรือค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการต้องย้ายที่อยู่อาศัยหรือสถานประกอบการ เป็นต้น - สำหรับการประเมินค่าที่ดิน จะใช้ราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์เป็นข้อมูลอ้างอิงเบื้องต้นประกอบการพิจารณา อย่างไรก็ตาม การกำหนดค่าทดแทนจะคำนึงถึงราคาซื้อขายที่ดินตามสภาพตลาดในขณะดำเนินการเวนคืน รวมถึงปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ของกฎหมาย จึงมิได้ใช้ราคาประเมินของกรมธนารักษ์เป็นเกณฑ์เพียงอย่างเดียว - ในส่วนของสิ่งปลูกสร้าง จะมีการสำรวจและประเมินมูลค่าทรัพย์สินตามสภาพจริง โดยอ้างอิงต้นทุนการก่อสร้างหรือมูลค่าทดแทนในปัจจุบัน รวมถึงทรัพย์สินประกอบอื่น ๆ ที่อยู่ภายในพื้นที่เวนคืน เช่น บ่อบาดาล พื้นที่ถมดิน โรงจอดรถ ศาลพระภูมิ ระบบประปา ระบบไฟฟ้า มิเตอร์น้ำ มิเตอร์ไฟฟ้า และสิ่งปลูกสร้างหรือสิ่งติดตั้งอื่นที่เป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าของทรัพย์สิน ทั้งนี้ การประเมินจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบได้รับค่าทดแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม - สำหรับต้นไม้และพืชผล จะมีการสำรวจจำนวน ชนิด ขนาด และสภาพของต้นไม้ก่อนการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน โดยมูลค่าจะประเมินตามหลักเกณฑ์ที่หน่วยงานราชการกำหนด ทั้งนี้ สิ่งปลูกสร้างหรือพืชผลที่ก่อสร้างหรือปลูกเพิ่มเติมภายหลังการประกาศพระราชกฤษฎีกาฯ จะไม่สามารถนำมาคำนวณเป็นค่าทดแทนได้ - การกำหนดอัตราค่าทดแทนจะดำเนินการโดยคณะกรรมการกำหนดราคาค่าทดแทน ซึ่งแต่งตั้งตามกฎหมายประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมธนารักษ์ กรมที่ดิน ฝ่ายปกครอง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อร่วมกันพิจารณาให้การกำหนดค่าทดแทนเป็นไปอย่างโปร่งใสเป็นธรรม และสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และราคาตลาดในช่วงเวลาที่ดำเนินการเวนคืน - ทั้งนี้ อัตราค่าทดแทนไม่สามารถกำหนดเป็นจำนวนเงินหรือจำนวนเท่าของราคาที่ดินได้ล่วงหน้า เนื่องจากต้องขึ้นอยู่กับผลการสำรวจรายละเอียดของทรัพย์สิน ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพตลาด และผลการพิจารณาของคณะกรรมการกำหนดราคาค่าทดแทนตามที่กฎหมายกำหนดในแต่ละพื้นที่
กรณีมีการเวนคืนที่ดินซึ่งใช้ประกอบกิจการเพาะเลี้ยงกุ้ง ผู้ได้รับผลกระทบจะได้รับค่าทดแทนเฉพาะค่าที่ดิน หรือจะได้รับค่าทดแทนความเสียหายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชีพด้วย และการจ่ายค่าทดแทนดังกล่าวเป็นการจ่ายครั้งเดียวตามมูลค่าตลาดใช้หรือไม่	คำชี้แจงในที่ประชุม การกำหนดค่าทดแทนการเวนคืนจะดำเนินการตามหลักเกณฑ์ของ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 และกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง โดยค่าทดแทนจะครอบคลุมองค์ประกอบหลัก ได้แก่ (1) ค่าที่ดิน (2) ค่าสิ่งปลูกสร้าง (3) ค่าต้นไม้หรือพืชผล และ (4) ค่าทดแทนความเสียหายอื่นตามที่กฎหมายกำหนด สำหรับกรณีที่ดินที่ใช้ประกอบกิจการเพาะเลี้ยงกุ้ง ซึ่งเป็นแหล่งประกอบอาชีพของผู้ได้รับผลกระทบ นอกจากค่าทดแทนค่าที่ดินและทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องแล้ว จะมีการพิจารณาค่าทดแทนความเสียหายจากการขาดรายได้ในช่วงเปลี่ยนผ่าน ตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อบรรเทาผลกระทบในระหว่างการย้ายสถานประกอบการหรือจัดหาพื้นที่ประกอบอาชีพแห่งใหม่ โดยเบื้องต้นอาจพิจารณาระยะเวลาประมาณ 6-8 เดือน ทั้งนี้ ระยะเวลาและอัตราค่าทดแทนจะเป็นไปตามผลการพิจารณาของคณะกรรมการที่แต่งตั้งตามกฎหมายและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง - การกำหนดค่าทดแทนค่าที่ดินจะอ้างอิงทั้งราคาประเมินของกรมธนารักษ์และข้อมูลราคาซื้อขายที่ดินตามสภาพตลาดในพื้นที่ เพื่อให้การกำหนดค่าทดแทนมีความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ได้รับผลกระทบ ทั้งนี้ ค่าทดแทนการเวนคืนจะเป็นการจ่ายครั้งเดียวตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด มิใช่การชดเชยรายได้อย่างต่อเนื่องในระยะยาว และภายหลังการเวนคืน ผู้ประกอบอาชีพจะต้องดำเนินการจัดหาพื้นที่ประกอบอาชีพแห่งใหม่ด้วยตนเอง
การเวนคืนใช้ปัจจัยใดเป็นตัวตั้งในการประเมินราคา	คำชี้แจงเพิ่มเติม การประเมินค่าทดแทนในการเวนคืน จะพิจารณาจากปัจจัยหลายด้านตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด โดยไม่ได้พิจารณาจากราคาประเมินเพียงปัจจัยเดียว ทั้งนี้ จะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดค่าทดแทน เพื่อพิจารณาข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน ปัจจัยที่นำมาประกอบการประเมิน ได้แก่ ราคาซื้อขายที่ดินในบริเวณใกล้เคียง ณ ปัจจุบัน ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินของหน่วยงาน

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	ราชการ ลักษณะและทำเลที่ตั้งของแปลงที่ดิน การใช้ประโยชน์ของที่ดิน รวมถึงสภาพแวดล้อมและปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ค่าทดแทนสะท้อนมูลค่าที่เหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ได้รับผลกระทบ นอกจากค่าทดแทนที่ดินแล้ว การเวนคืนยังพิจารณาค่าทดแทนส่วนอื่น ๆ ที่ได้รับผลกระทบ ได้แก่ สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้หรือพืชผลทางการเกษตร ค่าเสียหายจากการรื้อถอนและขนย้าย รวมถึงความเสียหายอื่นที่เกิดขึ้นจากการต้องย้ายออกจากพื้นที่หรือการสูญเสียประโยชน์จากที่ดิน ทั้งนี้ การพิจารณาจะดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน
ต้องการทราบข้อมูลเกี่ยวกับราคาที่ดินที่ถูกเวนคืนประมาณกี่เท่าของราคาประเมิน	คำชี้แจงเพิ่มเติม การกำหนดค่าทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืน ไม่มีการกำหนดเป็นอัตราตายตัวว่าต้องเพิ่มขึ้นกี่เท่าจากราคาประเมินทุนทรัพย์ แต่จะพิจารณาจากข้อมูลหลายปัจจัยร่วมกัน เพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่เหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน โดยคณะกรรมการกำหนดค่าทดแทนจะพิจารณาข้อมูล เช่น ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินของทางราชการ ราคาซื้อขายจริงในพื้นที่ใกล้เคียง สภาพทำเล การใช้ประโยชน์ของที่ดิน และปัจจัยด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ ทั้งนี้ ราคาซื้อขายจริงอาจสูงกว่าราคาประเมินทุนทรัพย์ได้หลายเท่า ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะถูกนำมาประกอบการพิจารณากำหนดค่าทดแทน - ดังนั้น ค่าทดแทนที่ดินที่ได้รับอาจมากกว่าราคาประเมินทุนทรัพย์ในบางพื้นที่ แต่จำนวนหรือสัดส่วนที่แน่นอนจะต้องรอการพิจารณาของคณะกรรมการกำหนดค่าทดแทนภายหลังจากมีการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน และมีการสำรวจรายละเอียดของพื้นที่และทรัพย์สินที่ได้รับผลกระทบแล้ว ทั้งนี้ การดำเนินการจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของกฎหมาย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ
5. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
นอกจากการจ่ายค่าทดแทนการเวนคืนที่ดินและการช่วยเหลือด้านการย้ายถิ่นฐานแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแนวทางในการพัฒนาหรือคืนประโยชน์ให้แก่ชุมชนในพื้นที่อย่างไรบ้าง โดยเฉพาะในส่วนของชุมชนที่ตั้งอยู่ติดกับพื้นที่ที่โครงการมีแผนออกแบบเป็นสะพานซิง	คำชี้แจงในที่ประชุม บริเวณที่มีการก่อสร้างสะพานซิงซึ่งเป็นโครงสร้างขนาดใหญ่และมีพื้นที่ใต้โครงสร้างสะพาน โครงการจะนำประเด็นดังกล่าวไปหารือร่วมกับการรถไฟฯ เพื่อพิจารณาแนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณเชิงลาดและพื้นที่ใต้ทางขึ้น-ลงของสะพานในส่วนของโครงการรถไฟ ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ ความต้องการของชุมชน และข้อจำกัดด้านความปลอดภัยในการเดินทาง - ในกรณีที่มีการพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ควบคู่กับโครงการรถไฟ พื้นที่ใต้โครงสร้างร่วมจะมีขนาดเพิ่มขึ้น ซึ่งการพัฒนาและการใช้ประโยชน์พื้นที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการทางหลวงจะอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง โดยโครงการจะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมกันอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนและสอดคล้องกับแผนการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต
เวทีที่ 4: วันพฤหัสบดีที่ 9 กรกฎาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอบางบาล ตำบลมหาพราหมณ์ อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
1. ภาพรวมโครงการ	
ขอทราบเหตุผลในการกำหนดแนวเส้นทางโครงการว่ามีหลักเกณฑ์หรือเหตุผลใดที่เลือกแนวเส้นทางผ่านบริเวณดังกล่าว เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีชุมชนอาศัยอยู่ค่อนข้างหนาแน่น และอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่	คำชี้แจงในที่ประชุม การกำหนดแนวเส้นทางโครงการได้พิจารณาจากหลักเกณฑ์ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยแนวเส้นทางรถไฟมีข้อจำกัดด้านรูปแบบทาง เนื่องจากการออกแบบทางรถไฟโดยทั่วไปจำเป็นต้องพิจารณาแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมและมีลักษณะเป็นแนวตรงมากที่สุด เพื่อให้สามารถรองรับความเร็วในการเดินทาง ลดข้อจำกัดด้านวิศวกรรม และเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการภายหลังจากการพิจารณาปัจจัยด้านวิศวกรรมแล้ว โครงการได้ศึกษาบริบทพื้นที่โดยรอบแนวเส้นทาง เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน พื้นที่ชุมชน พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ วัด โรงเรียน สถานพยาบาล โบราณสถาน รวมถึงข้อจำกัดทางกายภาพในพื้นที่ เช่น บ่อทรายขนาดใหญ่ที่อยู่บริเวณด้านเหนือและด้านใต้ของแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องนำมาประกอบการพิจารณาในการกำหนดแนวเส้นทาง ทั้งนี้ โครงการได้มีการศึกษาความเหมาะสมของแนวเส้นทางมาแล้วในช่วงปี พ.ศ. 2567-2568 โดยมีการเปรียบเทียบทางเลือกของแนวเส้นทาง และพิจารณาแนวทางที่มีความเหมาะสมทั้งในด้านการก่อสร้าง การเดินทาง และมีผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ซึ่งผลการศึกษาพบว่าแนวเส้นทางที่นำเสนอในปัจจุบันเป็นแนวทางที่มีความเหมาะสมในภาพรวม อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ ตระหนักถึงข้อกังวลของประชาชนในพื้นที่ โดยจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากประชาชนไปประกอบการศึกษา ออกแบบรายละเอียด และกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่เหมาะสม เพื่อให้การดำเนินโครงการส่งผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด
กำหนดการเริ่มต้นโครงการเมื่อใด และความชัดเจนของขั้นตอนการดำเนินงาน	คำชี้แจงเพิ่มเติม ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนงานสำรวจ ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงาน EIA โดยมีแผนจะนำผลการศึกษาที่ปรับปรุงแล้วกลับมาชี้แจงประชาชนในเดือนพฤศจิกายน 2569 จากนั้นคาดว่าจะเสนออนุมัติโครงการและรายงาน EIA ต่อ ครม. ได้ในปี 2570 ก่อนจะเข้าสู่กระบวนการเวนคืนที่ดินและประกวดราคาในปี 2571-2572 และคาดว่าจะสามารถเริ่มงานก่อสร้างโยธนาในพื้นที่ได้ภายในปี 2572 โดยโครงการจะมีการประกาศแจ้งให้ประชาชนทราบล่วงหน้าในทุกขั้นตอนอย่างโปร่งใส
2. รายละเอียดโครงการ	
ชุมชนได้รับผลกระทบโดยตรงประมาณ 4-5 หลังคาเรือน จึงต้องการทราบความชัดเจนของแนวเขตการเวนคืน เพื่อให้ชาวบ้านเตรียมเอกสารสิทธิ์ผู้/รองรับการย้ายที่อยู่อาศัย	คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการอยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดและออกแบบโครงการ (Detailed Design) ควบคู่กับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการพิจารณา รูปแบบและองค์ประกอบของโครงการ เช่น ขนาดสถานี ตำแหน่งทางเข้า-ออก ถนนบริการ และองค์ประกอบทางวิศวกรรมอื่น ๆ เมื่อการออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จและได้ขอบเขตการใช้พื้นที่ที่ชัดเจน โครงการจะนำข้อมูลดังกล่าวมาซ้อนทับกับข้อมูลแปลงที่ดินและข้อมูลทะเบียนที่ดิน เพื่อกำหนดตำแหน่ง พิกัด เลขที่โฉนด

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	และจำนวนแปลงที่ดินที่อาจได้รับผลกระทบหรืออยู่ในแนวเวนคืนได้อย่างถูกต้องและชัดเจน ทั้งนี้ ประชาชนสามารถติดตามและตรวจสอบข้อมูลแนวเขตโครงการและแนวเขตการเวนคืนได้ผ่าน 3 ช่องทาง ได้แก่ ■ ช่องทางประชาสัมพันธ์และสื่อสังคมออนไลน์ของโครงการ ■ การติดต่อสอบถามโดยตรงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือหน่วยงาน/ผู้ให้บริการที่ได้รับมอบหมาย ■ การตรวจสอบข้อมูลกับทีมวิศวกรแผนที่ ณ จุดให้คำปรึกษา (Land Clinic) ภายในงานประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ - สำหรับการตรวจสอบข้อมูลกรรมสิทธิ์รายแปลง โครงการคาดว่าจะเปิดให้ประชาชนสามารถตรวจสอบข้อมูลได้อย่างเป็นทางการภายหลังการจัดทำรายละเอียดการออกแบบแล้วเสร็จ ซึ่งปัจจุบันกำหนดไว้ประมาณเดือนตุลาคม พ.ศ. 2569 ทั้งนี้ กำหนดการดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการ โดยการรถไฟฯ จะจัดส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมเป็นรายบุคคลแก่ผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินโดยตรงตามข้อมูลโครงการล่าสุดที่ได้รับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเชิญเข้าร่วมการรับฟังข้อมูลและตรวจสอบเอกสารสิทธิ์และเอกสารดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ผู้ที่ยังไม่ได้รับหนังสือเชิญหรือข้อมูลรายชื่อไม่ถูกต้องแต่มีข้อสงสัยว่าที่ดินของตนอาจได้รับผลกระทบ สามารถเข้าร่วมการประชุมและขอรับการตรวจสอบข้อมูลกรรมสิทธิ์ที่ดินได้เช่นเดียวกัน
ชุมชนตั้งอยู่ในพื้นที่ลุ่มต้ำน้ำท่วมถึงทุกปี การสร้างตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะส่งผลกระทบต่อการไหลของน้ำหรือขวางทางน้ำจนกระทบต่อบ้านเรือนรอบข้างนอกเขตเวนคืนหรือไม่	- คำชี้แจงเพิ่มเติม ในการออกแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับหรือสะพานทางรถไฟ โครงการได้คำนึงถึงสภาพพื้นที่และลักษณะทางน้ำเดิม โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดน้ำท่วมหรือน้ำหลาก ทั้งนี้ ตำแหน่งและระยะห่างของตอม่อสะพานจะได้รับการออกแบบให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และไม่เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ ในกรณีที่เกิดน้ำท่วมหรือน้ำหลาก ตอม่อสะพานจะมีขนาดและระยะห่างระหว่างช่วงสะพานที่เหมาะสม โดยมีระยะช่วงสะพานประมาณ 30-40 เมตร ทำให้มีช่องเปิดเพียงพอสำหรับการระบายน้ำ และลดการกีดขวางทางน้ำ จึงไม่ทำให้เกิดการสะสมของน้ำหรือการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำอย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงลดโอกาสการเกิดแรงกระแทกหรือคลื่นน้ำที่อาจส่งผลกระทบต่อบ้านเรือนและชุมชนโดยรอบ - ทั้งนี้ โครงการจะมีการศึกษาด้านอุทกวิทยาและการระบายน้ำอย่างละเอียด เพื่อนำมาใช้ประกอบการออกแบบโครงสร้างและกำหนดมาตรการป้องกันผลกระทบ โดยคำนึงถึงความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้าง ความปลอดภัยในการเดินรถ และการไม่เพิ่มความเสี่ยงต่อพื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรมโดยรอบ
ประโยชน์ที่ประชาชนในพื้นที่จะได้รับจากการสูญเสียพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการ และเสนอให้โครงการพิจารณาปรับปรุงพื้นที่ว่างเปล่าบริเวณใต้โครงสร้างสะพานยกระดับให้เป็นพื้นที่สาธารณะประโยชน์ เช่น สวนสาธารณะ ลานออกกำลังกาย หรือสนามกีฬาชุมชน และในพื้นที่เขตทางและถนนบริการขนานลำน้ำ (ระยะประมาณ 500 เมตร) ให้เป็นเส้นทางสัญจรเพื่อสุขภาพ พร้อมออกแบบสถาปัตยกรรมสะพานข้ามแม่น้ำให้มีความสวยงาม เพื่อส่งเสริมให้เป็นจุดเช็คอินและแลนด์มาร์กแห่งใหม่ของอำเภอ	- คำชี้แจงในที่ประชุม ผู้ให้บริการจะนำข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการออกแบบรายละเอียดที่เหมาะสม โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณใต้โครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ซึ่งจะต้องคำนึงถึงข้อกำหนดด้านความปลอดภัยการบำรุงรักษาโครงสร้าง และข้อจำกัดทางวิศวกรรมก่อนการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่สำหรับแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ใต้โครงสร้างสะพานให้เป็นพื้นที่สาธารณะประโยชน์ เช่น สวนสาธารณะ ลานออกกำลังกาย หรือพื้นที่กิจกรรมของชุมชน รวมถึงการใช้เขตทางและถนนบริการขนานลำน้ำเป็นเส้นทางสัญจรเพื่อสุขภาพนั้น ผู้ให้บริการจะประสานหารือร่วมกับการรถไฟฯ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์พื้นที่ให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่และความต้องการของประชาชน - ทั้งนี้ จะพิจารณาแนวทางการออกแบบโครงสร้างสะพานและองค์ประกอบโดยรอบให้มีความเหมาะสมทั้งด้านวิศวกรรม ความปลอดภัย และสุนทรียภาพ เพื่อให้โครงการสามารถอยู่ร่วมกับชุมชนได้อย่างเหมาะสม และสร้างประโยชน์แก่ประชาชนในพื้นที่ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศต่อไป
ชมเชยที่รับฟังความคิดเห็นในการเลือกใช้ชื่อกำหนดให้มีความเหมาะสมกับสถานที่ตั้ง	คำชี้แจงเพิ่มเติม รับทราบข้อคิดเห็น
รูปแบบทางเข้า-ออกสถานี จุดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 347 (หรือ 340/39) รวมถึงการรองรับปริมาณจราจรและการเชื่อมต่อกับโครงการมอเตอร์เวย์ในอนาคตว่าใช้ทางร่วมกันหรือไม่	คำชี้แจงในที่ประชุม ตัวสถานีและทางรถไฟเป็นโครงสร้างยกระดับ (เพื่อพ้นระดับน้ำท่วม) โดยมีอาคารห้องตัวอยู่ระดับพื้นดิน การเดินทางเข้าสถานีจะมี ถนนบริการ (Service Road) ระดับดินเชื่อมต่อจากทางหลวงหลักเข้ามายังสถานี สำหรับการเชื่อมต่อกับมอเตอร์เวย์ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณารูปแบบจุดเชื่อมต่อ (Interchange) โดยมอเตอร์เวย์จะมีรั้วกันแยกเอกเทศและมีถนนบริการนอกรั้ว ซึ่งในบางจุดจะสามารถวิ่งมาเชื่อมต่อและใช้ทางเข้า-ออกร่วมกับสถานีรถไฟได้
สอบถามจำนวนเที่ยววิ่งต่อวัน และความเร็วของขบวนรถ	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการอยู่ระหว่างทบทวนข้อมูลปริมาณสินค้าและผู้โดยสารของโครงการ โดยจะนำตัวเลขจำนวนเที่ยววิ่งกลับมาชี้แจงให้ชุมชนรับทราบต่อไป
สอบถามเกี่ยวกับการพิจารณาปรับเบี่ยงแนวเส้นทางโครงการ เพื่อลดผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยของประชาชน	- คำชี้แจงเพิ่มเติม การกำหนดแนวเส้นทางโครงการจะพิจารณาจากปัจจัยหลายด้าน ได้แก่ หลักเกณฑ์ทางวิศวกรรม ความเหมาะสมในการเดินรถ ความปลอดภัย ผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชน พื้นที่อ่อนไหว และข้อจำกัดด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยไม่สามารถปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางได้โดยพิจารณาจากพื้นที่ว่างเพียงอย่างเดียว อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพิจารณาปรับแนวเส้นทางเพื่อลดผลกระทบต่อบ้านเรือนประชาชน จะถูกรวบรวมและนำไปประกอบการพิจารณาในการออกแบบรายละเอียดโครงการ หากสามารถดำเนินการปรับเปลี่ยนได้โดยไม่ส่งผลกระทบต่อความเหมาะสมด้านวิศวกรรมและภาพรวมของโครงการ โครงการจะพิจารณาทางเลือกที่เหมาะสมต่อไป - สำหรับกรณีที่ไม่สามารถปรับแนวเส้นทางได้ และมีความจำเป็นต้องได้รับผลกระทบด้านที่อยู่อาศัย การรถไฟฯ จะดำเนินการตามขั้นตอนการเวนคืนและการชดเชยตามกฎหมาย โดยจะมีการสำรวจทรัพย์สิน ประเมินค่าทดแทน และพิจารณามาตรการช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบ เพื่อให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรมและสามารถดำเนินการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ การรถไฟฯ จะรับฟังข้อคิดเห็นและประสานงานกับผู้ได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องตลอดกระบวนการดำเนินงาน

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
เสนอแนะการกำหนดระยะลอดพื้นช่องลอดใต้สะพาน ณ จุดตัดทางหลวง โดยเสนอให้เพิ่มระดับความสูงสุทธิเป็นไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร เพื่อรองรับการยกระดับผิวจราจรจากการปรับปรุงในอนาคต	คำชี้แจงเพิ่มเติม ข้อกังวลเรื่องการเพิ่มระดับผิวจราจรในอนาคตจากการปรับปรุงหรือซ่อมบำรุงถนน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อระยะลอดใต้สะพานและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง โดยการกำหนดระดับความสูงใต้สะพานจะพิจารณาตามมาตรฐานและข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคำนึงถึงประเภทถนน ปริมาณและประเภทของยานพาหนะที่ใช้เส้นทาง รวมถึงการเผื่อระยะปลอดภัยสำหรับการบำรุงรักษาและการเปลี่ยนแปลงระดับผิวจราจรในอนาคต ทั้งนี้ ผู้ให้บริการจะนำข้อเสนอเรื่องการเพิ่มความสูงจาก 4.00 เมตร เป็น 5.50 เมตร ไปประกอบการพิจารณาด้านวิศวกรรมและความเหมาะสมของรูปแบบโครงสร้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถชนโครงสร้างสะพานในอนาคต
3. ด้านการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
มีค่าชดเชยเยียวยาจากผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมหรือไม่	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการจะมีการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อระบุผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ เช่น ผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียง ความสั่นสะเทือน การจราจร การสัญจร ผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสม - สำหรับกรณีที่ประชาชนได้รับความเสียหายหรือได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ จะมีการพิจารณาดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง โดยจะพิจารณาจากข้อเท็จจริง ความเสียหายที่เกิดขึ้น และความเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของโครงการเป็นรายกรณี ทั้งนี้ ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA และเงื่อนไขสัญญาจ้างอย่างเคร่งครัด - นอกจากนี้ จะมีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ หากพบว่ามีผลกระทบเกินกว่าค่ามาตรฐานหรือส่งผลกระทบต่อประชาชน โครงการจะดำเนินการแก้ไขและบรรเทาผลกระทบตามความเหมาะสม เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด
ประชาชนมีความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากที่พักอาศัยตั้งอยู่ห่างจากแนวเส้นทางรถไฟประมาณ 80 เมตร จึงสอบถามว่าพื้นที่ดังกล่าวยังสามารถอยู่อาศัยได้ตามปกติหรือไม่ และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น เช่น เสียง การสั่นสะเทือน หรือผลกระทบอื่น ๆ จะมีระดับความรุนแรงมากน้อยเพียงใด ทั้งนี้ หากโครงการมีมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ ขอให้ชี้แจงรายละเอียดเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าใจถึงระดับผลกระทบและแนวทางการจัดการได้อย่างชัดเจน	คำชี้แจงเพิ่มเติม กรณีที่พักอาศัยอยู่ห่างจากแนวเส้นทางรถไฟประมาณ 80 เมตร จะต้องพิจารณาผลการออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมและการกำหนดแนวเขตพื้นที่เวนคืนของโครงการอีกครั้ง จึงจะสามารถยืนยันได้ว่าที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวจะได้รับผลกระทบโดยตรงหรือไม่ ทั้งนี้ หากที่พักอาศัยอยู่นอกแนวเขตเวนคืน ยังคงสามารถอยู่อาศัยได้ตามปกติ โดยโครงการจะศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการครอบคลุมทุกปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ เช่น เสียง ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง ความปลอดภัย พร้อมกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสม - สำหรับผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน โดยทั่วไปผลกระทบจะเกิดขึ้นในระยะไม่เกินประมาณ 100 เมตร จากโครงการ เมื่อมีระยะห่างจากแนวเส้นทางประมาณ 80 เมตร ระดับผลกระทบจะลดลงตามระยะทาง ทั้งนี้ โครงการจะกำหนดมาตรการควบคุมและลดผลกระทบ เช่น การควบคุมกิจกรรมก่อสร้างให้เป็นไปตามช่วงเวลาที่เหมาะสม การตรวจวัดระดับเสียงและแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการติดตามตรวจสอบบริเวณพื้นที่อ่อนไหวและชุมชนใกล้เคียง เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนด - ทั้งนี้ โครงการจะดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อนำเสนอสรุปผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมมานำเสนออีกครั้ง ในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2569
กังวลเรื่องระดับเสียงและความสั่นสะเทือนจากขบวนรถไฟขนส่งสินค้าและรถไฟโดยสาร โดยเฉพาะบ้านเรือนที่อยู่อาศัยใกล้แนวเส้นทาง (ระยะ 50-100 เมตร) ซึ่งอาจกระทบต่อผู้สูงอายุ	คำชี้แจงในที่ประชุม รับทราบข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากการเดินรถไฟทั้งขบวนรถไฟขนส่งสินค้าและรถไฟโดยสาร โดยเฉพาะที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการในระยะประมาณ 50-100 เมตร ทั้งนี้ โครงการจะศึกษาและประเมินผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน โดยประเมินผลกระทบด้านเสียงจะพิจารณาจากจำนวนเที่ยวการเดินรถประเภทของรถไฟ ความเร็วของรถไฟ และตำแหน่งของพื้นที่อ่อนไหว เช่น บ้านพักอาศัย โรงเรียน สถานพยาบาล สำหรับพื้นที่ที่มีความเสี่ยงได้รับผลกระทบ โครงการจะกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียง - ทั้งนี้ โครงการจะกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบภายหลังเปิดดำเนินการ โดยให้มีการตรวจวัดระดับเสียงและความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษา หากพบว่าค่าที่ตรวจวัดเกินค่ามาตรฐานหรือส่งผลกระทบต่อประชาชน โครงการจะต้องพิจารณาปรับปรุงแก้ไขหรือกำหนดมาตรการเพิ่มเติม
ผลกระทบทางเสียง ฝุ่นละออง แรงสั่นสะเทือนระหว่างก่อสร้างใครเป็นผู้รับผิดชอบ/รับเรื่องร้องเรียน	คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการจะกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง โดยผู้รับจ้างก่อสร้างจะเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว รวมถึงจัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง - ประชาชนที่ได้รับผลกระทบสามารถแจ้งข้อร้องเรียนหรือข้อห่วงกังวลผ่านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้ควบคุมงานก่อสร้าง หรือศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ ซึ่งจะมีการตรวจสอบข้อเท็จจริง ประเมินผลกระทบ และดำเนินการแก้ไขตามความเหมาะสม ทั้งนี้ โครงการจะมีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง คุณภาพอากาศ และความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาก่อสร้าง เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนและชุมชนโดยรอบน้อยที่สุด
ผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ พื้นที่ป่าชุมชนบางชนิดนี้เป็นพื้นที่ป่าริมแม่น้ำเจ้าพระยาผืนสุดท้าย จะมีแนวทางอนุรักษ์อย่างไร เพราะพื้นที่นี้เป็นที่อยู่อาศัยของนกแก้วมัว เขียวขาว	คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการให้ความสำคัญกับผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและพื้นที่ที่มีความสำคัญทางระบบนิเวศ โดยในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะมีการสำรวจพืชและสัตว์ป่า และประเมินความสำคัญของพื้นที่ป่า และประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการ และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสม เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบน้อยที่สุด - โดยในระหว่างการก่อสร้าง จะเน้นการควบคุมพื้นที่ก่อสร้างไม่ให้รุกร้าพื้นที่ป่าโดยไม่จำเป็น จำกัดการตัดหรือรื้อถอนต้นไม้ และจะกำหนดมาตรการฟื้นฟูพื้นที่ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ เช่น การปลูกทดแทน การรักษา

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	พื้นที่สีเขียว เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติสามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ข้อเสนอและข้อห่วงกังวลของชุมชนจะถูกนำไปประกอบการพิจารณากำหนดมาตรการของโครงการต่อไป
4. ด้านการเวนคืนที่ดิน	
การเวนคืนที่ดินใช้กฎหมายฉบับใด และในส่วนพื้นที่ที่เป็นทางยกระดับจะใช้พระราชบัญญัติฉบับเดียวกันหรือไม่	คำชี้แจงในที่ประชุม การดำเนินการเวนคืนที่ดินของโครงการจะเป็นไปตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 และกฎหมาย ระเบียบ หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง โดยการเวนคืนจะดำเนินการภายหลังจากโครงการได้รับอนุมัติและมีการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ซึ่งจะเป็นการกำหนดขอบเขตพื้นที่ที่มีความจำเป็นต้องใช้สำหรับการดำเนินโครงการอย่างชัดเจน สำหรับพื้นที่ที่มีการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับหรือโครงสร้างทางวิ่งบนสะพาน จะยังคงใช้หลักเกณฑ์และกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนฉบับเดียวกัน โดยพิจารณาเฉพาะพื้นที่ที่มีความจำเป็นต่อการก่อสร้าง การติดตั้งโครงสร้างประกอบ การบำรุงรักษา และการใช้งานของระบบรถไฟ ทั้งนี้ ขอบเขตพื้นที่ที่ต้องใช้จริงจะขึ้นอยู่กับผลการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และข้อกำหนดทางวิศวกรรมของโครงการ - อย่างไรก็ตาม การเวนคืนไม่ได้หมายความว่าต้องใช้พื้นที่ทั้งหมดตามกรอบเขตทางที่ศึกษาไว้ แต่จะดำเนินการเฉพาะบริเวณที่จำเป็นตามแบบก่อสร้างและข้อกำหนดของโครงการ โดยการรถไฟฯ จะดำเนินการสำรวจทรัพย์สิน ประเมินค่าทดแทน และแจ้งรายละเอียดแก่ผู้มีสิทธิได้รับผลกระทบตามขั้นตอนของกฎหมาย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบต่อไป
มีการชดเชยค่ารื้อถอน ค่าจ้างช่าง หรือไม่ และในกรณีที่ดินเหลือเศษ (เวนคืนบางส่วนแล้วเหลือพื้นที่น้อย) จะมีการเยียวยาหรือรับซื้อทั้งหมดหรือไม่	คำชี้แจงในที่ประชุม กรณีมีสิ่งปลูกสร้างอยู่ภายในเขตที่ดินที่ถูกเวนคืน โครงการจะดำเนินการสำรวจและประเมินรายละเอียดของสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว เช่น บ้านพักอาศัย อาคาร รั้ว หรือสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ โดยจะพิจารณาค่าทดแทนตามหลักเกณฑ์และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งครอบคลุมถึงค่ารื้อถอน ค่าขนย้าย และค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการจัดสร้างหรือปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรือสิ่งปลูกสร้างใหม่ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ การประเมินจะพิจารณาจากสภาพจริงของทรัพย์สิน วัสดุ และต้นทุนในช่วงเวลาที่มีการประเมิน สำหรับกรณีที่มีการเวนคืนที่ดินเพียงบางส่วนและทำให้พื้นที่ส่วนที่เหลือไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ตามปกติ หรือมีขนาดและรูปร่างไม่เหมาะสมต่อการใช้ประโยชน์ เช่น มีพื้นที่เหลือน้อยเกินไป เหลือน้อยกว่า 25 ตารางวา หรือไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ ที่ดินหน้ากว้างเหลือน้อยกว่า 5 วา (10 เมตร) โครงการจะดำเนินการพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายเวนคืน โดยอาจมีการรับซื้อพื้นที่ส่วนที่เหลือตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ จะต้องมีการตรวจสอบข้อเท็จจริงและประเมินผลกระทบของแต่ละแปลงเป็นรายกรณี ทั้งนี้ โครงการจะมีการชี้แจงรายละเอียดขั้นตอน สิทธิของผู้ได้รับผลกระทบ และแนวทางการขอรับค่าทดแทนให้ประชาชนทราบอย่างชัดเจน เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบสามารถเตรียมเอกสารและดำเนินการตามขั้นตอนได้อย่างถูกต้องและเป็นธรรมต่อไป
- เสนอให้โครงการอธิบายและสร้างความเข้าใจแก่ประชาชนเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมด้านเอกสารสิทธิ์ของเจ้าของที่ดิน ผู้เช่าที่ดิน และพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) รวมถึงเอกสารที่ต้องจัดเตรียมและขั้นตอนการดำเนินการเกี่ยวกับการเวนคืน - การชดเชยจะเริ่มเมื่อไหร่ แจกแจงข้อกังวล เช่น สิ่ง ปลูกสร้าง ที่ดิน และการเคลื่อนย้าย จะเคลื่อนไหวต่ออย่างไร	คำชี้แจงในที่ประชุม การรถไฟฯ ให้ความสำคัญกับการประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจแก่ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ เพื่อให้สามารถเตรียมความพร้อมด้านเอกสารและดำเนินการตามขั้นตอนการเวนคืนได้อย่างถูกต้อง เมื่อโครงการเข้าสู่ขั้นตอนการดำเนินการตามกฎหมาย และมีการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนแล้ว การรถไฟฯ จะดำเนินการสำรวจ ตรวจสอบ และจัดทำบัญชีรายชื่อผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทน โดยผู้มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินควรเตรียมเอกสารสำคัญ เช่น บัตรประจำตัวประชาชน ทะเบียนบ้าน เอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ในที่ดิน (เช่น โฉนดที่ดิน หรือเอกสารสิทธิ์ประเภทอื่น) รวมถึงเอกสารเกี่ยวกับสิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ หรือทรัพย์สินอื่น ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ เพื่อประกอบการตรวจสอบและประเมินค่าทดแทน - สำหรับผู้เช่าที่ดินหรือผู้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ หากมีสิทธิหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่ได้รับผลกระทบ ควรจัดเตรียมเอกสารที่แสดงถึงสิทธิในการเช่า การครอบครอง หรือการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ เช่น สัญญาเช่า หลักฐานการชำระค่าเช่า หรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบข้อเท็จจริงและพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายได้อย่างถูกต้อง - ส่วนพื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานของรัฐ จะดำเนินการตามระเบียบและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินของหน่วยงานนั้น ๆ โดยจะมีการประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่เพื่อดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมาย - ทั้งนี้ การรถไฟฯ จะมีการประชาสัมพันธ์ ชี้แจงขั้นตอน และให้คำแนะนำเกี่ยวกับเอกสารที่จำเป็นแก่ประชาชนในแต่ละขั้นตอน เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบสามารถเตรียมความพร้อมได้อย่างเหมาะสม และให้กระบวนการเวนคืนเป็นไปด้วยความโปร่งใส เป็นธรรม และสอดคล้องตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์พ.ศ. 2562
- กังวลเรื่องแนวเขตเวนคืนที่ผ่ากลางอาคารหรือโรงเรือนของโรงอิฐ ซึ่งอาจกระทบต่อการประกอบอาชีพหลัก แม้อาคารจะไม่ใช้โครงสร้างขนาดใหญ่แต่เป็นแหล่งรายได้สำคัญ - โรงอิฐมูลค่าการสร้างอาชีพตรงนั้นหายไป การชดเชยจะต้องรื้อถอนก่อสร้างใหม่จะได้รับค่าชดเชยอย่างไร	คำชี้แจงในที่ประชุม รับทราบข้อกังวลของผู้ประกอบการโรงอิฐ กรณีแนวเขตเวนคืนอาจส่งผลกระทบต่ออาคารหรือโรงเรือนที่ใช้ประกอบกิจการ ซึ่งโครงการจะดำเนินการสำรวจและประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจริง โดยพิจารณาทั้งส่วนของที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักร อุปกรณ์ หรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการภายในเขตเวนคืน รวมถึงผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจตามหลักเกณฑ์และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยทางเลือกในการเวนคืนอาคาร/สิ่งปลูกสร้าง หากแนวเวนคืนตัดผ่านเพียงบางส่วนของอาคาร ประชาชน/ผู้ประกอบการ มี 2 ทางเลือก ได้แก่ 1) ให้การรถไฟฯ เวนคืนและซื้ออาคารทั้งหลัง และ 2) ให้เวนคืน เฉพาะส่วนที่โดนแนวโครงการแล้วนำเงินชดเชยไปปรับปรุงส่วนที่เหลือ - นอกจากนี้ หากการเวนคืนส่งผลให้ไม่สามารถประกอบกิจการได้ตามปกติ หรือทำให้เกิดความเสียหายต่อรายได้จากการดำเนินกิจการ โครงการจะพิจารณามาตรการเยียวยาและค่าทดแทนตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	โดยผู้ได้รับผลกระทบสามารถนำหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น เอกสารแสดงการประกอบกิจการ รายได้ หรือข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มาใช้ประกอบการพิจารณา เพื่อให้การชดเชยเป็นไปอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมต่อไป
สอบถามกรอบระยะเวลาและกระบวนการจ่ายค่าทดแทน โดยขอให้แจกแจงรายละเอียดและมาตรการเยียวยาตามหมวดหมู่ทรัพย์สิน อาทิ ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ตลอดจนแนวทางการบริหารจัดการย้ายที่อยู่อาศัยและการฟื้นฟูสภาพความเป็นอยู่อย่างเป็นรูปธรรม	คำชี้แจงเพิ่มเติม การจ่ายค่าชดเชยหรือค่าทดแทนจะดำเนินการภายหลังจากที่โครงการเข้าสู่ขั้นตอนการเวนคืนตามกฎหมาย โดยเริ่มจากการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน จากนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการสำรวจและตรวจสอบรายละเอียดทรัพย์สินที่ได้รับผลกระทบ ได้แก่ ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ และทรัพย์สินอื่น ๆ เพื่อนำข้อมูลไปประกอบการพิจารณากำหนดค่าทดแทนตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด สำหรับการพิจารณาค่าชดเชย จะครอบคลุมในหลายส่วน ได้แก่ ค่าที่ดิน ซึ่งพิจารณาจากหลักเกณฑ์และราคาที่เหมาะสมตามสภาพพื้นที่ ค่าสิ่งปลูกสร้าง โดยประเมินจากค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างใหม่ตามสภาพและวัสดุที่มีอยู่ รวมถึง ค่าใช้จ่ายในการรื้อถอน ขนย้าย และค่าเสียหายอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น กรณีต้องย้ายที่อยู่อาศัยหรือได้รับผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ เมื่อมีการกำหนดค่าทดแทนและแจ้งให้ผู้ได้รับผลกระทบทราบแล้ว ประชาชนสามารถดำเนินการตามขั้นตอนกำหนด เช่น การยื่นเอกสารสิทธิ การตรวจสอบรายละเอียดค่าทดแทน และดำเนินการรับค่าชดเชยตามกระบวนการ ทั้งนี้ ประชาชนยังไม่ควรดำเนินการรื้อถอน เคลื่อนย้าย หรือเปลี่ยนแปลงทรัพย์สินในพื้นที่จนกว่าจะได้รับการแจ้งอย่างเป็นทางการจากโครงการ เพื่อป้องกันผลกระทบต่อสิทธิในการรับค่าทดแทน - โครงการจะมีการประชาสัมพันธ์และประสานงานกับผู้ได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทราบลำดับขั้นตอนระยะเวลา และแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนก่อนเข้าสู่ช่วงการเคลื่อนย้ายหรือดำเนินการก่อสร้าง
5. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
ที่ผ่านมาเคยมีการประชุมเมื่อวันที่ 7 พ.ค. 2568 และชาวบ้านจัดประชุมกันเองเมื่อ 14 ธ.ค. 2568 แต่ยังไม่เคยเห็นเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ลงพื้นที่ประชาคมชี้แจงในชุมชนโดยตรง	คำชี้แจงเพิ่มเติม การรถไฟฯ ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากแนวเส้นทางโครงการ ทั้งนี้ โครงการอยู่ระหว่างการดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำข้อมูลไปประกอบการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) สำหรับการลงพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็นและสำรวจข้อมูลจากผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงผู้ให้บริการจะดำเนินการภายหลังจากมีข้อมูลรายละเอียดแนวเส้นทางและรายชื่อกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบที่มีความชัดเจนมากขึ้น โดยจะมีการประสานงานกับผู้นำชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเข้าพบและเก็บข้อมูลจากประชาชนในพื้นที่ตามขั้นตอน - รูปแบบการดำเนินงานจะประกอบด้วย การสำรวจข้อมูลภาคสนาม การสัมภาษณ์หรือสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพความเป็นอยู่ ความกังวล ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และข้อเสนอแนะของประชาชน เพื่อนำไปใช้ประกอบการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ - ทั้งนี้ การรถไฟฯ จะประชาสัมพันธ์กำหนดการลงพื้นที่ให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบล่วงหน้า เพื่อให้สามารถเข้าร่วมให้ข้อมูลและแสดงความคิดเห็นได้อย่างทั่วถึงและโปร่งใส รวมทั้ง จะจัดส่งหนังสือแจ้งรายละเอียดข้อมูลผลกระทบเฉพาะรายบุคคล พร้อมทั้งเรียนเชิญเข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 2 เพื่อให้ท่านนำเอกสารสิทธิในที่ดินมาตรวจสอบตำแหน่ง พิกัด และขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงสร้างทางรถไฟยกระดับอย่างละเอียดร่วมกับเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญต่อไป ทั้งนี้ หากมีข้อสงสัยเพิ่มเติมสามารถสอบถามข้อมูลจากโครงการผ่านช่องทางการติดต่อที่กำหนดไว้ได้ตลอดระยะเวลาศึกษาของโครงการ
เวทีที่ 5: วันพฤหัสบดีที่ 9 กรกฎาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ หอประชุมที่ว่ากล่าวบางปะหัน ตำบลบางปะหัน อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
1. ภาพรวมโครงการ	
ขอสอบถามเพื่อยืนยันความชัดเจนและความมั่นคงของแนวเส้นทางพัฒนาโครงการตามที่นำเสนอในปัจจุบัน ว่าจะไม่มีการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางอีกในอนาคต	คำชี้แจงในที่ประชุม ปัจจุบันการรถไฟฯ อยู่ระหว่างการดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟของกรมการขนส่งทางราง ในขั้นตอนการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่มีลำดับความสำคัญเร่งด่วนสูง สำหรับขั้นตอนต่อไปภายหลังรายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) แล้ว โครงการจะเข้าสู่กระบวนการนำเสนอต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการ ก่อนเสนอเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อพิจารณาอนุมัติกรอบวงเงินงบประมาณการลงทุนตามขั้นตอนของกฎหมาย ซึ่งในปัจจุบันยังไม่สามารถยืนยันกรอบระยะเวลาที่แน่นอนได้ เนื่องจากต้องเป็นไปตามขั้นตอนการพิจารณาจัดสรรงบประมาณและแผนการลงทุนภาครัฐ อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ ได้จัดลำดับให้โครงการพัฒนาเส้นทางสายใหม่นี้เป็นโครงการนำร่องลำดับ ที่ จะดำเนินการขับเคลื่อนต่อจากโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ในปัจจุบัน โดยคาดการณ์เบื้องต้นว่าจะสามารถเริ่มดำเนินกระบวนการในขั้นต่อไปได้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2572 เป็นต้นไป
2. รายละเอียดโครงการ	
การก่อสร้างทางบริการขนานแนวเส้นทางรถไฟ (Service Road) จะส่งผลกระทบในลักษณะกีดขวางหรือปิดกั้นเส้นทางคมนาคมเดิมของประชาชนในพื้นที่หรือไม่ และทางโครงการมีนโยบายเปิดให้ประชาชนในพื้นที่สามารถใช้ประโยชน์เชิงสาธารณะร่วมด้วยได้หรือไม่ อย่างไร	คำชี้แจงในที่ประชุม รูปแบบการออกแบบทางบริการระดับดิน บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟ จะเป็นลักษณะโครงสร้างเปิดที่ไม่มีการติดตั้งรั้วกั้นเขตทาง โดยได้รับการออกแบบเชิงวิศวกรรมให้สามารถเชื่อมโยงและบูรณาการเข้ากับโครงข่ายถนนท้องถิ่นเดิมในพื้นที่ได้อย่างสมบูรณ์ เพื่อรักษาความต่อเนื่องในการสัญจรของประชาชนตามปกติ ทั้งนี้ ประชาชนในพื้นที่และพื้นที่ข้างเคียงสามารถใช้ประโยชน์ทางบริการดังกล่าวในการเดินทางและขนส่งร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนและยกระดับประสิทธิภาพการคมนาคมในท้องถิ่นร่วมกัน
ขอทราบความชัดเจนและความแน่นอนเกี่ยวกับแนวเขตทางของโครงการ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถนำข้อมูลไปใช้ประกอบการวางแผนและ	คำชี้แจงเพิ่มเติม การรถไฟฯ มีหลักเกณฑ์ในการปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย โดยจะดำเนินการสำรวจรายละเอียดต่อสังหาริมทรัพย์และประเมินมูลค่าค่าทดแทนโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง รวมถึงทรัพย์สินเกี่ยวเนื่อง

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
ตัดสินใจลงทุนปรับปรุงซ่อมแซมที่อยู่อาศัยเดิม หรือพิจารณาจัดหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ตลอดจนเป็นการป้องกันความเสี่ยงด้านภาระค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นจากการปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางโครงการในอนาคต	ทั้งหมดตามสภาพความเป็นจริง ณ วันที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนมีผลบังคับใช้ และจะพิจารณาจ่ายค่าทดแทนให้ครบถ้วนสมบูรณ์ตามเกณฑ์ประเมินในวันสำรวจดังกล่าว ทั้งนี้ ในช่วงเวลาปัจจุบันที่ยังไม่มีการตราและประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ประชาชนในแนวเส้นทางศึกษายังคงมีสิทธิในการพักอาศัยและใช้ประโยชน์ในที่ดินของตนได้ตามปกติ โดยไม่มีความจำเป็นต้องระงับการใช้ประโยชน์ พัฒนา หรือเร่งรัดการย้ายถิ่นฐานล่วงหน้า จนกว่ากระบวนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการจะมีความชัดเจนด้านกรอบระยะเวลาและการดำเนินงานอย่างเป็นทางการ
3. ด้านการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
ระดับเสียงจากการเดินรถไฟในระยะดำเนินการจะส่งผลกระทบต่อการอยู่อาศัยของประชาชนโดยรอบหรือไม่ และโครงการมีมาตรการในการป้องกันและลดผลกระทบด้านเสียงอย่างไร	คำชี้แจงในที่ประชุม โครงการได้กำหนดขอบเขตการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครอบคลุมพื้นที่ในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ โดยปกติผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระยะไม่เกิน 100 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้าง เช่น การตอกเสาเข็ม การใช้เครื่องจักรกลหนัก และในระยะดำเนินการ เช่น เสียงจากการเสียดสีระหว่างล้อรถไฟกับราง หากผลการประเมินระดับเสียงพบว่าบริเวณพื้นที่อ่อนไหวใดมีค่าเกินมาตรฐานกำหนด (70 เดซิเบลเอ) โครงการจะกำหนดมาตรการที่เหมาะสม เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในระยะก่อสร้าง การติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณทางยกระดับในระยะดำเนินการ การติดตามตรวจสอบระดับเสียงในพื้นที่เสี่ยง ซึ่งมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมดจะถูกกำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และผนวกเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างก่อสร้างที่ผู้รับจ้างต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ยังมีนโยบายปรับเปลี่ยนการใช้หัวรถจักรที่ใช้พลังงานสะอาดมากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบจากการเดินรถไฟได้ในอนาคต
4. ด้านการเวนคืนที่ดิน	
ขอทราบความชัดเจนและความแน่นอนเกี่ยวกับแนวเขตทางของโครงการ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถนำข้อมูลไปใช้ประกอบการวางแผนและตัดสินใจลงทุนปรับปรุงซ่อมแซมที่อยู่อาศัยเดิม หรือพิจารณาจัดหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ตลอดจนเป็นการป้องกันความเสี่ยงด้านภาระค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นจากการปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางโครงการในอนาคต	คำชี้แจงในที่ประชุม การรถไฟฯ มีหลักเกณฑ์ในการปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย โดยจะดำเนินการสำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์และประเมินมูลค่าค่าทดแทนโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง รวมถึงทรัพย์สินเกี่ยวเนื่องทั้งหมดตามสภาพความเป็นจริง ณ วันที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนมีผลบังคับใช้ และจะพิจารณาจ่ายค่าทดแทนให้ครบถ้วนสมบูรณ์ตามเกณฑ์ประเมินในวันสำรวจดังกล่าว ทั้งนี้ ในช่วงเวลาปัจจุบันที่ยังไม่มีการตราและประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ประชาชนในแนวเส้นทางศึกษายังคงมีสิทธิในการพักอาศัยและใช้ประโยชน์ในที่ดินของตนได้ตามปกติ โดยไม่มีความจำเป็นต้องระงับการใช้ประโยชน์ พัฒนา หรือเร่งรัดการย้ายถิ่นฐานล่วงหน้า จนกว่ากระบวนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการจะมีความชัดเจนด้านกรอบระยะเวลาและการดำเนินงานอย่างเป็นทางการทั้งนี้ โครงการจะแจ้งเขตทางของโครงการที่ชัดเจนในเวทีถัดไปช่วงเดือนตุลาคม 2569
เวทีที่ 6: วันศุกร์ที่ 10 กรกฎาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอนครหลวง ตำบลนครหลวง อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
1. ภาพรวมโครงการ	
ประชาชนที่แสดงความคิดเห็นคัดค้านโครงการ ต้องการทราบว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการพิจารณาผลจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โดยเฉพาะประเด็นข้อห่วงกังวลและข้อเสนอให้ปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางไปยังพื้นที่อื่นอย่างไร รวมถึงมีแนวทางในการดำเนินการต่อข้อคิดเห็นดังกล่าวอย่างไร	- คำชี้แจงในที่ประชุม การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการโครงการให้ความสำคัญกับความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลของประชาชนที่ได้รับจากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 โดยได้นำประเด็นต่าง ๆ มารวบรวม วิเคราะห์ และพิจารณาร่วมกับข้อมูลด้านวิศวกรรม สภาพพื้นที่ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และด้านสังคม เพื่อประกอบการออกแบบรายละเอียดของโครงการให้มีความเหมาะสมมากที่สุด - ปัจจุบันโครงการยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษา รวบรวมข้อมูล และจัดทำรายละเอียดด้านวิศวกรรมและมาตรการที่เกี่ยวข้อง โดยกระบวนการศึกษายังไม่แล้วเสร็จ จึงยังมีการพิจารณาข้อมูลและข้อคิดเห็นจากทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ การดำเนินงานของโครงการอยู่ภายใต้การกำกับติดตามของคณะกรรมการกำกับการดำเนินงานโครงการ รวมถึงกระทรวงคมนาคม ซึ่งจะร่วมพิจารณาผลการศึกษาและแนวทางดำเนินงานในขั้นตอนถัดไป เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความเหมาะสม สอดคล้องกับข้อจำกัดของพื้นที่ และลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชนและชุมชนโดยรอบให้มากที่สุด
กรณีแนวเส้นทางที่ต้องผ่านเขตชุมชนเมืองแต่ไม่สามารถผ่านได้ จะมีแนวทางดำเนินการอย่างไร	- คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการได้ดำเนินการศึกษาทางเลือกของแนวเส้นทางและประเมินความเหมาะสมในหลายด้าน ทั้งด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบราง เพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมและก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด - ในกรณีที่แนวเส้นทางจำเป็นต้องผ่านเขตชุมชนเมืองและพบข้อจำกัดในการดำเนินโครงการ โครงการจะพิจารณาปรับรูปแบบการออกแบบหรือองค์ประกอบของโครงการตามความเหมาะสม ภายใต้ข้อจำกัดด้านวิศวกรรมความปลอดภัย และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบต่อประชาชนให้มากที่สุด ทั้งนี้ หากมีข้อจำกัดที่ส่งผลกระทบต่อความเป็นไปได้ของโครงการอย่างมีนัยสำคัญ โครงการจะรวบรวมข้อมูล ข้อคิดเห็นของประชาชน และผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอการรถไฟฯ พิจารณาประกอบการตัดสินใจในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดและการดำเนินโครงการต่อไป
- ชุมชนยืนยันว่าไม่ได้ต้องการสร้างความขัดแย้ง แต่อยากเห็นการพัฒนาที่ยั่งยืนและขอให้กลุ่มบริษัทผู้ให้บริการและการรถไฟฯ ร่วมกันหาทางออกที่เกิดประโยชน์สูงสุดต่อทุกฝ่าย - ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์กับประชาชนในระดับตำบลปากจั่น - ประชาชนในท้องถิ่นหรือชุมชนได้รับประโยชน์อย่างไร	- คำชี้แจงเพิ่มเติม การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการโครงการให้ความสำคัญกับความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลของประชาชน โดยตระหนักว่าการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่จำเป็นต้องดำเนินการควบคู่กับการดูแลคุณภาพชีวิตของประชาชนและการรักษาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ ทั้งนี้ การรถไฟฯ จะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากภาคประชาชนมาประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดของโครงการโดยพิจารณาร่วมกับข้อมูลด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสม ลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และสร้างประโยชน์ร่วมกันระหว่างโครงการกับชุมชน - โครงการจะดำเนินการภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่อง โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนหน่วยงานท้องถิ่น และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถเสนอความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อใช้เป็นข้อมูล

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	ประกอบการพิจารณาในขั้นตอนต่าง ๆ ของโครงการ การรถไฟฯ มุ่งหวังให้โครงการสามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบรางควบคู่ไปกับการอยู่ร่วมกับชุมชนอย่างเหมาะสม โดยให้ความสำคัญกับการลดผลกระทบ การสร้างความเข้าใจร่วมกัน และการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่เกิดประโยชน์ต่อทุกภาคส่วน
เสนอให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย, กรมทางหลวง) บูรณาการและหารือร่วมกันภายในกระทรวงให้จบก่อนลงพื้นที่จัดประชุมรับฟังความคิดเห็น เนื่องจากที่ผ่านมาการจัดประชุมแยกตามหน่วยงาน (เช่น ทางหลวงรอบ 3 และทางรถไฟ) ทำให้ประชาชนต้องเสียเวลามาประชุมหลายครั้ง และเกิดความสับสนเรื่องแนวเขตโครงการ รวมถึงบูรณาการข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงพลังงาน (การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย สำหรับแนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูง) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กรมชลประทาน) และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อกำหนดโครงสร้างพื้นฐานร่วมกันในแนวพื้นที่เดียวกัน	คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการรับทราบข้อเสนอแนะของประชาชน และเห็นความสำคัญของการบูรณาการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ข้อมูลที่นำเสนอแก่ประชาชนมีความชัดเจน สอดคล้อง และลดความซ้ำซ้อนของกระบวนการรับฟังความคิดเห็น ทั้งนี้ โครงการจะประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม เพื่อให้การออกแบบและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมีความเชื่อมโยงและสอดคล้องกัน รวมถึงลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการหลายโครงการในพื้นที่เดียวกัน - อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแต่ละโครงการมีวัตถุประสงค์ หน่วยงานเจ้าของโครงการ งบประมาณ และกรอบระยะเวลาดำเนินงานที่แตกต่างกัน จึงจำเป็นต้องดำเนินการศึกษารายละเอียดและกระบวนการรับฟังความคิดเห็นตามกฎหมายและระเบียบของแต่ละโครงการ โครงการจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวต่อการรถไฟฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาในการเพิ่มประสิทธิภาพการบูรณาการข้อมูลและการสื่อสารกับประชาชนในพื้นที่ ให้ประชาชนได้รับข้อมูลที่ครบถ้วน ชัดเจน และลดความสับสนในการรับทราบรายละเอียดของโครงการต่าง ๆ ในอนาคต
- หากโครงการถนนวงแหวนรอบที่ 3 ตัดผ่านอำเภอนครหลวง จะก่อให้เกิดประโยชน์กับพื้นที่มากกว่าหรือไม่ และหากมีการปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางทั้งโครงการวงแหวนรอบที่ 3 และโครงการทางรถไฟ ไปยังพื้นที่จังหวัดอ่างทอง จะก่อให้เกิดประโยชน์มากกว่าหรือไม่ - ให้ข้อมูลว่าผู้ว่าราชการจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเห็นว่าการที่โครงการเข้าพื้นที่จังหวัดอยุธยาจะทำให้พื้นที่จังหวัดเกิดความหนาแน่นเพิ่มขึ้น ในขณะที่ผู้ว่าราชการจังหวัดอ่างทองมีความสนใจต่อโครงการก่อสร้างทางรถไฟ จึงเสนอว่าควรย้ายเส้นทางรถไฟเพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อำเภอนครหลวง - ผู้เข้าร่วมประชุมได้อ้างถึงข่าวที่มีข้อเสนอจากประธานสภาอุตสาหกรรม 6 จังหวัดในภาคกลาง ที่เห็นว่าแนวทางหลวงและแนวเส้นทางรถไฟควรพิจารณาย้ายไปยังจังหวัดอ่างทอง เพื่อช่วยกระจายการพัฒนาและความเจริญไปยังพื้นที่จังหวัดอื่น ลดความหนาแน่นของการพัฒนาในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา - เสนอให้พิจารณาเบี่ยงแนวเส้นทางโครงการ (ทางหลวงพิเศษ/ทางรถไฟ) ไปทางจังหวัดอ่างทอง (เช่น เขตนิคมอุตสาหกรรม เอส อ่างทอง (S Angthong Industrial Estate)) เนื่องจากพื้นที่อยุธยาเริ่มมีความแออัด มีข้อจำกัดด้านผังเมือง และมีผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยของประชาชนสูง - การตัดแนวเส้นทางผ่านจังหวัดอ่างทอง จะช่วยกระจายการพัฒนา สร้างแหล่งงานใหม่ ลดระยะเวลาการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ ไม่ต้องเดินทางเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ หรืออยุธยาตอนเช้า อีกทั้งยังสามารถรองรับนักลงทุนต่างชาติ (เช่น กลุ่มทุนจีน/นิคมอุตสาหกรรม) ได้ดีกว่า	คำชี้แจงเพิ่มเติม การรถไฟฯ รับทราบข้อเสนอแนะของประชาชนเกี่ยวกับการพิจารณาทางเลือกของแนวเส้นทางและการกระจายการพัฒนาไปยังพื้นที่จังหวัดใกล้เคียง โดยการกำหนดแนวเส้นทางของโครงการได้ผ่านการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น ซึ่งพิจารณาจากหลายปัจจัยประกอบกัน ได้แก่ ความเหมาะสมด้านวิศวกรรม การเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรางและโครงสร้างพื้นฐานเดิม การใช้ประโยชน์ที่ดิน ผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและการลงทุน - การปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางไปยังพื้นที่อื่น เช่น จังหวัดอ่างทอง จำเป็นต้องมีการศึกษาความเหมาะสมในทุกมิติ เนื่องจากอาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของโครงข่ายระบบราง การเชื่อมโยงกับเส้นทางเดิม งบประมาณการลงทุน รวมถึงอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ใหม่ที่แนวเส้นทางพาดผ่าน จึงต้องพิจารณาอย่างรอบคอบภายใต้หลักวิชาการและข้อมูลเชิงประจักษ์ - สำหรับข้อเสนอเกี่ยวกับการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและการพัฒนาไปยังจังหวัดใกล้เคียง โครงการเห็นว่า เป็นประเด็นที่มีความสำคัญในระดับนโยบายและการวางแผนโครงข่ายคมนาคมของประเทศ ซึ่งอยู่ในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดทิศทางการพัฒนาในภาพรวม - ทั้งนี้ โครงการจะนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนเสนอต่อการรถไฟฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาในการศึกษารายละเอียดของโครงการและการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ ควบคู่กับการลดผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด
การเข้าร่วมการประชุมในวันนี้เพื่อแสดงเจตนาไม่ต้องการให้มีโครงการเกิดขึ้นในเขตอำเภอนครหลวง หรือให้ปรับแนวเส้นทางไปทางบริเวณพื้นที่อื่น	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการรับทราบข้อคิดเห็นและเจตนาของประชาชนที่ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการในพื้นที่อำเภอนครหลวง รวมทั้งข้อเสนอให้พิจารณาปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางไปยังพื้นที่อื่น โดยจะรวบรวมข้อคิดเห็นดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และนำเสนอต่อการรถไฟฯ เพื่อประกอบการพิจารณาร่วมกับผลการศึกษาด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม สังคม เศรษฐกิจ และข้อจำกัด ด้านการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบราง - ทั้งนี้ การกำหนดแนวเส้นทางของโครงการจะต้องพิจารณาจากข้อมูลทางวิชาการและปัจจัยที่เกี่ยวข้องในทุกมิติ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและลดผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด โดยข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประชุมครั้งนี้จะได้รับการบันทึกและนำไปใช้ประกอบการศึกษารายละเอียดและการตัดสินใจของหน่วยงานเจ้าของโครงการในลำดับต่อไป
2. รายละเอียดโครงการ	
ประชาชนในพื้นที่ห่วงกังวลเรื่องการระบุพิกัด เลขที่โฉนด และตำแหน่งที่ได้รับผลกระทบอย่างชัดเจน รวมถึงขอบเขตการเวนคืน/ผลกระทบเชิงพื้นที่ เพื่อให้เจ้าของสิทธิสามารถตรวจสอบและเตรียมความพร้อมได้	คำชี้แจงในที่ประชุม โครงการอยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดและออกแบบโครงการ (Detailed Design) ควบคู่กับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการพิจารณา รูปแบบและองค์ประกอบของโครงการ เช่น ขนาดสถานี ตำแหน่งทางเข้า-ออก ถนนบริการ และองค์ประกอบทางวิศวกรรมอื่น ๆ เมื่อการออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จและได้ขอบเขตการใช้พื้นที่ที่ชัดเจน โครงการจะนำข้อมูลดังกล่าวมาซ้อนทับกับข้อมูลแปลงที่ดินและข้อมูลทะเบียนที่ดิน เพื่อกำหนดตำแหน่ง พิกัด เลขที่โฉนด และจำนวนแปลงที่ดินที่อาจได้รับผลกระทบหรืออยู่ในแนวเวนคืนได้อย่างถูกต้องและชัดเจน ทั้งนี้ ประชาชนสามารถติดตามและตรวจสอบข้อมูลแนวเขตโครงการและแนวเขตการเวนคืนได้ผ่าน 3 ช่องทาง ได้แก่ - ช่องทางประชาสัมพันธ์และสื่อสารสังคมออนไลน์ของโครงการ - การติดต่อสอบถามโดยตรงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือหน่วยงาน/ผู้ให้บริการที่ได้รับมอบหมาย

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	■ การตรวจสอบข้อมูลกับทีมวิศวกรแผนที่ ณ จุดให้คำปรึกษา (Land Clinic) ภายในงานประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ ● สำหรับการตรวจสอบข้อมูลกรรมสิทธิ์รายแปลง โครงการคาดว่าจะเปิดให้ประชาชนสามารถตรวจสอบข้อมูลได้อย่างเป็นทางการภายหลังการจัดทำรายละเอียดการออกแบบแล้วเสร็จ ซึ่งปัจจุบันกำหนดไว้ประมาณ เดือน ตุลาคม พ.ศ. 2569 ทั้งนี้ กำหนดการดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการ โดยโครงการจะจัดส่งหนังสือเชิญเข้าร่วมประชุมเป็นรายบุคคลแก่ผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินโดยตรง เพื่อเข้าร่วมรับฟังข้อมูลและตรวจสอบเอกสารสิทธิ์ อย่างไรก็ตาม ผู้ที่ไม่ได้รับหนังสือเชิญ แต่มีข้อสงสัยว่าที่ดินของตนอาจได้รับผลกระทบ สามารถเข้าร่วมการประชุมและขอรับการตรวจสอบข้อมูลกรรมสิทธิ์ที่ดินได้เช่นเดียวกัน
● จุดตัดและการเชื่อมต่อระหว่างทางรถไฟกับโครงข่ายถนน ต้องพิจารณาความปลอดภัยและสภาพการจราจรโดยรวม	● คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการให้ความสำคัญกับการออกแบบจุดตัดและการเชื่อมต่อระหว่างทางรถไฟกับโครงข่ายถนนทุกระดับ โดยจะพิจารณาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม ความปลอดภัยในการสัญจร และผลกระทบต่อการจราจรโดยรอบเป็นสำคัญ ทั้งนี้ การออกแบบจะอ้างอิงตามมาตรฐานด้านวิศวกรรมและข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับบริเวณที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลักหรือโครงข่ายคมนาคมสำคัญ จะมีการศึกษาปริมาณการจราจรในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต เพื่อกำหนดรูปแบบจุดตัดหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม เช่น สะพานข้าม อุโมงค์ลอด ทางกลับรถ หรือระบบจัดการจราจรอื่น ๆ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้การสัญจรของประชาชนเป็นไปอย่างปลอดภัยและต่อเนื่อง ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และลดผลกระทบต่อการจราจรให้น้อยที่สุด ทั้งนี้ โครงการจะประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของถนนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้การออกแบบจุดเชื่อมต่อนี้มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ และนำข้อคิดเห็นของประชาชนมาประกอบการพิจารณาในการออกแบบรายละเอียดต่อไป
● เสนอให้กลุ่มบริษัทผู้ให้บริการจัดเก็บข้อมูลที่เป็นจริง ไม่ปรุงแต่งตัวเลข และสะท้อนภาพรวมความเป็นอยู่ของชาวบ้านในพื้นที่อย่างแท้จริง ควรมีการแสดงผลว่าโครงการจะสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจ เพิ่มรายได้ หรือสร้างความยั่งยืนให้กับคนในพื้นที่อย่างไร นอกเหนือจากการเป็นเพียงทางผ่านของการขนส่งสินค้า	● คำชี้แจงเพิ่มเติม การรถไฟฯ รับทราบข้อเสนอแนะของประชาชน และให้ความสำคัญกับการดำเนินการศึกษาที่ตั้งอยู่บนหลักวิชาการ ความถูกต้องของข้อมูล และความโปร่งใส โดยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาและจัดทำรายงานจะมาจากการสำรวจภาคสนาม การรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้สะท้อนสภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่เป็นข้อเท็จจริงมากที่สุด ในด้านผลประโยชน์ของโครงการจะมีการประเมินทั้งประโยชน์ในระดับประเทศและระดับพื้นที่ โดยครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ เช่น การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ การลดต้นทุนการขนส่ง การเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมการส่งเสริมการลงทุน การกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ตลอดจนโอกาสในการสร้างงานและรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ นอกจากนี้ โครงการจะนำข้อเสนอแนะของประชาชนไปประกอบการศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อให้การวิเคราะห์ครอบคลุมทั้งผลประโยชน์และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน รวมถึงพิจารณาแนวทางในการเพิ่มประโยชน์ให้กับพื้นที่และลดผลกระทบต่อประชาชนอย่างเหมาะสม ภายใต้หลักการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่คำนึงถึงการพัฒนาอย่างสมดุลและยั่งยืน
● จังหวัดพระนครศรีอยุธยามีการปรับปรุงผังเมืองรวม จึงขอให้โครงการนำข้อมูลผังเมืองรวมฉบับปรับปรุงมาประกอบการพิจารณาและทบทวนแนวเส้นทาง เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาพื้นที่	● คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการจะนำข้อมูลผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยาฉบับที่มีผลบังคับใช้ รวมถึงข้อมูลการปรับปรุงผังเมืองที่เกี่ยวข้อง มาประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดของโครงการ เพื่อให้แนวเส้นทางมีความสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทิศทางการพัฒนาเมือง และแผนพัฒนาพื้นที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การกำหนดแนวเส้นทางจะพิจารณาร่วมกับปัจจัยด้านวิศวกรรม การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ตลอดจนข้อจำกัดของพื้นที่ เพื่อให้สามารถลดผลกระทบต่อชุมชนและสอดคล้องกับการพัฒนาเมืองในระยะยาว โดยโครงการจะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและนำข้อมูลที่เป็นปัจจุบันมาประกอบการพิจารณาอย่างรอบคอบก่อนสรุปรายละเอียดการออกแบบโครงการ
● สอบถามความชัดเจนเกี่ยวกับรูปแบบโครงสร้างในเขตพื้นที่อำเภอนครหลวง เป็นทางยกระดับใช่หรือไม่ จะกระทบการเดินทางเข้า-ออก หรือปิดกั้นการใช้ประโยชน์ที่ดินใต้โครงสร้างหรือไม่ รวมไปถึงการทำถนนบริการจะเป็นคันกันน้ำหรือไม่ อย่างไร	● คำชี้แจงในที่ประชุม รูปแบบโครงสร้างยกระดับจะใช้พื้นที่ปึกเสatomyเป็นจุด ๆ ในเขตทาง (ประมาณ 50 เมตร) โดยพื้นที่ใต้โครงสร้างยังคงรักษาระดับเพื่อให้สามารถใช้เป็นทางซ่อมบำรุง ทางสัญจรท้องถิ่น หรือเชื่อมต่อกับถนนเดิมได้ และจะมีการฝังท่อระบายน้ำตามร่องน้ำหรือทางน้ำเดิม โดยมีการคำนวณปริมาณน้ำฝนและทิศทางการไหลของน้ำ (รอบการเกิดซ้ำ 100 ปี) พร้อมออกแบบช่องทางระบายน้ำ/คลองระบายน้ำขนานแนวเส้นทาง เพื่อไม่ให้โครงสร้างสร้างปัญหาน้ำท่วมขังแก่พื้นที่เกษตรกรรมและชุมชนรอบข้าง
● บริเวณใกล้สถานศึกษาและศาสนสถาน จะมีการเว้นระยะห่างจากแนวเส้นทางให้หรือไม่	● คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการให้ความสำคัญกับการคุ้มครองพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม เช่น สถานศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล และชุมชน โดยในการออกแบบแนวเส้นทางจะพิจารณาหลีกเลี่ยงหรือเว้นระยะห่างจากพื้นที่ดังกล่าวเท่าที่สามารถดำเนินการได้ ภายใต้ข้อจำกัดด้านวิศวกรรม ความปลอดภัย และความเหมาะสมของแนวเส้นทาง ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวได้ โครงการจะดำเนินการศึกษาผลกระทบอย่างละเอียด และกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่เหมาะสม เช่น มาตรการควบคุมระดับเสียงและความสั่นสะเทือน การจัดการฝุ่นละออง การจัดแนวกำแพงป้องกันเสียง การบริหารจัดการการก่อสร้าง รวมถึงการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ทั้งนี้ โครงการจะนำข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่จริงและข้อคิดเห็นของประชาชนมาประกอบการพิจารณา เพื่อให้การออกแบบมีความเหมาะสมและลดผลกระทบต่อสถานศึกษา ศาสนสถาน และชุมชนโดยรอบให้มากที่สุด
● โครงการสร้างทางรถไฟเพื่อขนส่งสินค้าใช่หรือไม่ จะมีระบบขนส่งมวลชนรองรับด้วยหรือไม่	● คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการรถไฟสายสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาษี มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงข่ายระบบรางให้รองรับทั้ง การขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร โดยมุ่งเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟสายเหนือสายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายสุพรรณบุรี - หนองปลาตุก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศ ลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางของประชาชน

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	ทั้งนี้ ในส่วนของการให้บริการเดินรถและรูปแบบการให้บริการผู้โดยสารหรือการขนส่งสินค้า จะเป็นไปตามแผนการดำเนินงานและนโยบายของการรถไฟฯ ภายหลังโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยจะพิจารณาให้สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ ปริมาณผู้โดยสาร และปริมาณการขนส่งสินค้าในอนาคต
3. ด้านการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
ข้อมูลที่น่าเสนอวัดโคกลอย/การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ในขณะที่วัดละมุด วัดบันได ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และโรงเรียน ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางโครงการ	คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าว โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างไว้อย่างเคร่งครัด อาทิ การฉีดพ่นสเปรย์น้ำลดฝุ่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทางขนส่งอย่างสม่ำเสมอ การติดตั้งฉากกันฝุ่น (Dust Barrier) รอบพื้นที่ปฏิบัติงานที่ใกล้เคียงชุมชน การปกคลุมวัสดุก่อสร้างและพัสตู่กระจายระหว่างการขนส่ง ตลอดจนการตรวจสอบและบำรุงรักษาสภาพเครื่องจักรและยานพาหนะให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ทั้งนี้ โครงการจัดให้มีระบบติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ (Air Quality Monitoring) ในพื้นที่อ่อนไหวอย่างต่อเนื่อง เพื่อควบคุมระดับฝุ่นละอองให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้จะนำร่างเล่มแผนการจัดการสิ่งแวดล้อม มาเปิดเผยให้ตรวจสอบร่วมกันอีกครั้งในเวทีถัดไปช่วงเดือนตุลาคม 2569
- ในพื้นที่อำเภอนครหลวงประสบปัญหามลพิษหลายด้าน ทั้งฝุ่นละออง มลพิษทางน้ำ การจราจรทางน้ำและทางบก ปัจจุบันประชาชนในพื้นที่ได้รวมตัวฟ้องศาลปกครองสูงสุด (เมื่อ 24 มกราคม พ.ศ. 2564) เกี่ยวกับปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่แล้ว ซึ่งยังไม่ได้รับการแก้ไข จึงมองว่าการดำเนินโครงการจะเป็นการเพิ่มผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอีก - พื้นที่อำเภอนครหลวงที่มีปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอยู่แล้ว หากมีการก่อสร้างผ่านพื้นที่นี้จะการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างไร - ในพื้นที่มีสถานประกอบการและโรงงานอุตสาหกรรม (ใบอนุญาต/EIA) อยู่เป็นจำนวนมาก จึงขอให้พิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสะสมร่วมด้วย	คำชี้แจงในที่ประชุม ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ศึกษาผลกระทบครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อม 27 ปัจจัย ทั้งด้านกายภาพ ชนิตสังคมชีวิต การใช้ประโยชน์ที่ดิน และสุขภาพประชาชน (มีการเก็บข้อมูลสถิติอุณหภูมิและคุณภาพอากาศย้อนหลัง 5 ปี เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลเปรียบเทียบ) เพื่อนำข้อมูลมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะพิจารณาจากลักษณะของกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ การใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ในการคำนวณประเมินผลกระทบเชิงปริมาณ (เช่น ระดับเสียง คุณภาพอากาศ) ตามระยะห่างจากแนวเส้นทาง/จุดกิจกรรมก่อสร้าง โดยศึกษาจุดตัวแทนสิ่งแวดล้อมและชุมชนในพื้นที่ศึกษารวม 103 แห่ง เมื่อพิจารณาผลกระทบแล้วจะนำมากำหนดมาตรการ เช่น บริเวณพื้นที่อ่อนไหว เช่น ชุมชน โรงเรียน โรงพยาบาล หากประเมินแล้วพบว่าระดับเสียงเกินค่ามาตรฐาน โครงการจะออกแบบและคำนวณความสูง/ความยาวของกำแพงกันเสียงเพื่อลดทอนเสียงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน หรือควบคุมเทคโนโลยีและเครื่องจักรในการก่อสร้าง ไม่ดำเนินกิจกรรมที่เกิดเสียงดังในช่วงเวลาพักผ่อนของชุมชน สำหรับการติดตั้งกำแพงกันเสียง จะมีกระบวนการลงพื้นที่สอบถามและขอความยินยอมจากประชาชนก่อนการติดตั้ง เนื่องจากกำแพงกันเสียงอาจบดบังทัศนียภาพหรือกระทบทางเข้า-ออกของบางแปลงที่ดิน คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการรับทราบข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่เดิมในพื้นที่อำเภอนครหลวง และให้ความสำคัญกับการดำเนินงานที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบซ้ำเติมต่อชุมชน โดยการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะมีการสำรวจและจัดทำข้อมูลสภาพแวดล้อมพื้นฐานของพื้นที่ ทั้งด้านคุณภาพอากาศ คุณภาพน้ำ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน การระบายน้ำ ระบบนิเวศ และคุณภาพชีวิตของประชาชน เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบของโครงการ โดยโครงการจะพิจารณาผลกระทบสะสมที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการร่วมกับสภาพปัญหาที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ด้วย เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสม ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ เช่น การควบคุมฝุ่นละออง เสียงและความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง การจัดการน้ำเสียและของเสีย การจัดการด้านการระบายน้ำ การบริหารจัดการการจราจร ฯลฯ - นอกจากนี้ โครงการจะกำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบและประเมินประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนด และหากพบว่าโครงการก่อให้เกิดผลกระทบเกินกว่ามาตรฐานหรือแตกต่างจากที่ประเมินไว้ จะมีการกำหนดมาตรการเพิ่มเติมและเร่งดำเนินการแก้ไขโดยทันที ทั้งนี้ ข้อคิดเห็นและข้อห่วงกังวลของประชาชนจะถูกนำไปประกอบการพิจารณาในการออกแบบรายละเอียดและกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาโครงการเป็นไปอย่างเหมาะสม ควบคู่กับการคุ้มครองคุณภาพสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่อย่างยั่งยืน
เสนอให้มีการศึกษาการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA) เพื่อดูภาพรวมของการพัฒนา การบริหารจัดการโลจิสติกส์ และผลกระทบเชิงระบบก่อนลงรายละเอียดในระดับโครงการ	คำชี้แจงในที่ประชุม โครงการรับทราบข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ใช้ประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจในระดับนโยบาย แผน หรือแผนงาน เพื่อให้การพัฒนาในภาพรวมมีความสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน สำหรับโครงการนี้ การดำเนินงานอยู่ภายใต้กรอบการพัฒนาโครงข่ายระบบรางและนโยบายด้านคมนาคมของภาครัฐ ซึ่งได้ผ่านกระบวนการกำหนดนโยบายและการวางแผนในระดับประเทศมาแล้ว ขณะที่การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษารายละเอียดในระดับโครงการ จึงต้องดำเนินการตามกระบวนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมุ่งเน้นการประเมินผลกระทบและกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และติดตามตรวจสอบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการโดยตรง - อย่างไรก็ตาม โครงการจะนำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษา SEA เสนอต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาในระดับนโยบายและการวางแผนโครงข่ายระบบคมนาคมในอนาคต รวมทั้งจะนำข้อมูลด้านการพัฒนาในภาพรวมและข้อคิดเห็นของประชาชนมาประกอบการศึกษารายละเอียดของโครงการ เพื่อให้การพัฒนามีความเหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่มากที่สุด
หากโครงการยังคงดำเนินการตามแนวเส้นทางปัจจุบัน ขอให้พิจารณาศึกษาและประเมินผลกระทบให้ครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมทุกแห่ง โดยเฉพาะสถานศึกษา ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และสถานที่ที่มีประชาชนกลุ่มเปราะบางอยู่ในแนวเส้นทาง เพื่อให้มีมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่เหมาะสม	คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการรับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าว และจะนำไปประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยให้ความสำคัญกับการสำรวจและระบุพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการอย่างครอบคลุม ไม่ว่าจะเป็นสถานศึกษา ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก วัด สถานพยาบาล ชุมชน และสถานที่ที่มีกลุ่มเปราะบางอาศัยอยู่ ในการศึกษาจะมีการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ทั้งด้านเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ ความปลอดภัย และผลกระทบด้านการสัญจร พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสมกับลักษณะของแต่ละพื้นที่ เช่น การควบคุมกิจกรรมก่อสร้าง การติดตั้งกำแพงกันเสียง

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	การบริหารจัดการการจราจร และการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ โครงการจะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและรับฟังข้อคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้การประเมินผลกระทบ และการกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมมีความครบถ้วน สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ และสามารถคุ้มครองคุณภาพชีวิตของประชาชนได้อย่างเหมาะสม
4. ด้านการเวนคืนที่ดิน	
สอบถามและขอความชัดเจนว่าตำแหน่งบ้าน/ที่ดินของตนเองและเพื่อนบ้าน จะโดนแนวเขตโครงการหรือไม่ เนื่องจากที่ผ่านมาได้รับข้อมูลไม่ชัดเจนและเกิดความวิตกกังวล	คำชี้แจงในที่ประชุม โครงการอยู่ระหว่างสำรวจแนวเส้นทางอย่างละเอียด โดยจะสามารถตรวจสอบข้อมูลแนวเขตการเวนคืนได้ผ่าน 3 ช่องทางหลัก คือ 1) ช่องทางสื่อสารสังคมออนไลน์ของโครงการ 2) โทรศัพท์สอบถามโดยตรงที่ฝ่ายก่อสร้าง การรถไฟฯ หรือผู้ให้บริการ และ 3) ตรวจสอบกับที่วิศวกรแผนที่ ณ ใต้คลินิกที่ดินในวันประชุมโครงการ ทั้งนี้ การตรวจสอบกรรมสิทธิ์รายละเอียดจะพร้อมเปิดให้ประชาชนเข้าตรวจสอบได้อย่างเป็นทางการในช่วงเดือนกันยายน 2569
ขอให้นำเสนอ ทุกๆกรณี ถ้าต้องทำจริง ๆ ในการเวนคืนพื้น ราคาประเมินต้องชัดเจน ต่อผู้มีผลกระทบ	คำชี้แจงในที่ประชุม การเวนคืนที่ดิน การปักหลักเขตและวัดแปลงจะมีเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ และที่ดินจะลงพื้นที่ฉีดพ่นสี/ปักหลักเขตทางรถไฟ (เช่น ความกว้างเขตทาง 50-54 เมตร) เพื่อตรวจสอบกับแผนที่รูปแปลง โฉนดว่าทับซ้อนที่ดินของประชาชนกี่ตารางวา/กี่ไร่ กรณีมีสิ่งปลูกสร้างอยู่ภายในเขตที่ดินที่ถูกเวนคืน โครงการจะดำเนินการสำรวจและประเมินรายละเอียดของสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว เช่น บ้านพักอาศัย อาคาร รั้ว หรือสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ โดยจะพิจารณาค่าทดแทนตามหลักเกณฑ์และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งครอบคลุมถึงค่ารั้วถอน ค่าขนย้าย และค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการจัดสร้างหรือปรับปรุงที่อยู่อาศัยหรือสิ่งปลูกสร้างใหม่ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ การประเมินจะพิจารณาจากสภาพจริงของทรัพย์สิน วัสดุ และต้นทุนในช่วงเวลาที่มีการประเมิน - สำหรับกรณีที่มีการเวนคืนที่ดินเพียงบางส่วนและทำให้พื้นที่ส่วนที่เหลือไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ตามปกติ หรือมีขนาดและรูปร่างไม่เหมาะสมต่อการใช้ประโยชน์ เช่น มีพื้นที่เหลือน้อยเกินไป เหลือน้อยกว่า 25 ตารางวา หรือไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ ที่ดินหน้ากว้างเหลือน้อยกว่า 5 วา (10 เมตร) โครงการจะดำเนินการพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายเวนคืน โดยอาจมีการรับซื้อพื้นที่ส่วนที่เหลือตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ จะต้องมีการตรวจสอบข้อเท็จจริงและประเมินผลกระทบของแต่ละแปลงเป็นรายกรณี ทั้งนี้ โครงการจะมีการชี้แจงรายละเอียดขั้นตอน สิทธิของผู้ได้รับผลกระทบ และแนวทางการขอรับค่าทดแทนให้ประชาชนทราบอย่างชัดเจน เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบสามารถเตรียมเอกสารและดำเนินการตามขั้นตอนได้อย่างถูกต้องและเป็นธรรมต่อไป
5. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
ข้อสังเกตเกี่ยวกับกระบวนการจัดเก็บและสำรวจข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุ (อายุ 60 ปีขึ้นไป) โดยที่กลุ่มตัวอย่างดังกล่าวยังขาดการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการอย่างครบถ้วน ส่งผลให้ข้อมูลความเห็นที่จัดเก็บได้อาจยังไม่อาจสะท้อนข้อเท็จจริงและพฤติกรรมที่แท้จริงของผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ได้อย่างครอบคลุม	คำชี้แจงเพิ่มเติม ปัจจุบันโครงการยังไม่มีกิจกรรมการลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบ คาดว่าการดำเนินการดังกล่าวจะไม่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการนี้แต่อย่างใด โดยโครงการนี้มีแผนการจัดเก็บแบบสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมที่ครอบคลุมและชัดเจน โดยแบ่งออกเป็น 5 กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ - กลุ่มที่ 1 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว ครอบคลุมศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล - กลุ่มที่ 2: กลุ่มผู้นำชุมชน - กลุ่มที่ 3: กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบเรื่องการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน - กลุ่มที่ 4: กลุ่มสถานประกอบในพื้นที่ศึกษา - กลุ่มที่ 5: กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา (แบ่งสัดส่วนระยะใกล้-ไกลตามหลักสถิติ) - โครงการกำหนดจะลงพื้นที่จัดเก็บข้อมูลภาคสนามในช่วง เดือนกันยายน - เดือนตุลาคม พ.ศ. 2569 โดยจะมีการประสานงานแจ้งผู้นำชุมชนแต่ละพื้นที่ และในการสำรวจความคิดเห็นโครงการจะกำชับให้เจ้าหน้าที่ภาคสนามทุกคน ต้องทำหน้าที่อธิบายสรุปข้อมูลโครงการ รูปแนวเส้นทาง และผลกระทบเบื้องต้นให้ผู้ตอบแบบสอบถามเข้าใจอย่างชัดเจนก่อน จึงจะเริ่มทำแบบสำรวจ เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ตอบแบบสอบถามตอบบนพื้นฐานความเข้าใจที่ถูกต้อง ไม่ใช่การคาดเดาหรือขาดข้อมูลสำคัญประกอบการตัดสินใจและแสดงความคิดเห็น โดยกระบวนการนี้จะครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการ
การให้ข้อมูลข่าวสารกับชุมชนมีช่องทางในการติดต่อสื่อสารอย่างไรบ้าง	คำชี้แจงในที่ประชุม ในช่วงของการศึกษาครั้งนี้ หากมีข้อสงสัยหรือต้องการสอบถามข้อมูลรายละเอียดโครงการเพิ่มเติม สามารถติดต่อสอบถาม ได้ที่ - การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์ 0 2621 8701 - บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800 โทรศัพท์ 0 2975 9300 - บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230 โทรศัพท์ 0 2509 9000 - บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด เลขที่ 128/212 อาคารพญาไทพลาซ่า ชั้น 19 ถนนพญาไท แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ 0 2129 3170 - บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 81 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์ 0 2763 2828 - Facebook Page: รถไฟสุพรรณบ้านภาษี - LINE Official: รถไฟสุพรรณบ้านภาษี - สำหรับในช่วงระยะการก่อสร้างจะมีสำนักงานก่อสร้างโครงการที่เป็นจุดรับเรื่องร้องเรียนต่าง ๆ หรือสามารถแจ้งผ่านทางผู้นำชุมชน หน่วยงานท้องถิ่น เพื่อตรวจสอบผลกระทบที่ท่านอาจได้รับระหว่างดำเนินการ

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
การส่งหนังสือแจ้งการเวนคืน/การประชุมไปยังที่อยู่ตามทะเบียนบ้านเดิม แต่ในความเป็นจริงเจ้าของที่ดิน (มรดก) ย้ายไปอยู่อาศัยที่อื่น ทำให้ไม่ได้รับทราบข้อมูลข่าวสารล่วงหน้า และเสียสิทธิ์ในการรับรู้ข้อมูลโครงการ จึงเสนอให้หน่วยงานประสานข้อมูลกับ กรมการปกครอง หรือ สำนักงานที่ดิน เพื่ออัปเดตข้อมูลที่อยู่ปัจจุบันของเจ้าของสิทธิรายแปลง ให้หนังสือแจ้งส่งถึงตัวผู้รับผลกระทบจริง	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการขอรับข้อเสนอแนะ และจะนำรายชื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ได้จากสำนักงานที่ดินไปประสานงานร่วมกับสำนักทะเบียนท้องถิ่น/กรมการปกครอง เพื่อทำการตรวจสอบกับฐานข้อมูลทะเบียนราษฎรปัจจุบัน เพื่อระบุที่อยู่ส่งจดหมายที่ถูกต้องล่าสุด ในกรณีที่เจ้าของที่ดินย้ายไปอยู่ที่อื่น หรือเสียชีวิตและอยู่ในขั้นตอนมรดก โครงการจะใช้แนวทางแจ้งรู้ด้วยการส่งบัญชีรายชื่อที่ดินพาดผ่านให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ ช่วยตรวจสอบยืนยันตัวตนของผู้อยู่อาศัยหรือทายาทในปัจจุบันอีกทางหนึ่ง เพื่อปิดช่องว่างข้อมูลที่ตกหล่นให้สมบูรณ์ที่สุด
เสนอให้โครงการจัดเตรียมเอกสารประกอบการนำเสนอและแจกจ่ายให้แก่ผู้เข้าร่วมประชุม เพื่อให้สามารถติดตามรายละเอียดของโครงการ ทำความเข้าใจข้อมูล และนำกลับไปทบทวนหรือเผยแพร่ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ได้อย่างถูกต้อง	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการรับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าว และเห็นว่าการจัดเตรียมเอกสารประกอบการประชุมจะช่วยให้ประชาชนสามารถทำความเข้าใจรายละเอียดของโครงการได้อย่างครบถ้วนและถูกต้อง รวมทั้งสามารถนำข้อมูลไปทบทวนหรือสื่อสารต่อให้กับผู้ที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมได้ ทั้งนี้ จะนำข้อเสนอแนะไปพิจารณาปรับปรุงรูปแบบการประชาสัมพันธ์และการจัดประชุมในครั้งต่อไป โดยจะพิจารณาจัดเตรียมเอกสารนำเสนอข้อมูลโครงการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เข้าร่วมประชุม และส่งเสริมให้ประชาชนได้รับข้อมูลที่ครบถ้วน โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ - ทั้งนี้ ผู้ให้บริการได้จัดเตรียมเอกสารประกอบการประชุมในรูปแบบไฟล์ดิจิทัล เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมและผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถดาวน์โหลดข้อมูลได้ผ่าน QR Code ที่ปรากฏในชุดเอกสารประกอบการประชุม หรือจาก QR Code ที่ติดประกาศภายในบริเวณห้องประชุม เพื่อเป็นอีกช่องทางหนึ่งในการเข้าถึงข้อมูลของโครงการได้อย่างสะดวกและครบถ้วน อย่างไรก็ตาม ขอขอบคุณในการเสนอแนะเรื่องเอกสารประกอบการประชุม โครงการจะพิจารณาแนวทางที่เหมาะสมต่อไป
เสนอให้โครงการมีการประชาสัมพันธ์และอัปเดตข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เป็นปัจจุบันถูกต้อง และตรวจสอบได้	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการรับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าว และเห็นความสำคัญของการสื่อสารข้อมูลกับประชาชนอย่างต่อเนื่องและโปร่งใส โดยจะนำข้อเสนอแนะไปพิจารณาปรับปรุงการประชาสัมพันธ์ให้มีความครอบคลุมและเป็นปัจจุบันมากยิ่งขึ้น ผ่านช่องทางต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น เว็บไซต์หรือสื่อสังคมออนไลน์ของโครงการการประชาสัมพันธ์ผ่านองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น และช่องทางการติดต่อสอบถามของโครงการ ทั้งนี้ โครงการจะพยายามเผยแพร่ข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ กำหนดการดำเนินงาน ผลการศึกษา และข้อมูลสำคัญอื่น ๆ ที่สามารถเปิดเผยได้ ให้ประชาชนได้รับทราบอย่างสม่ำเสมอ เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนและสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการ
เวทีที่ 7: วันศุกร์ที่ 10 กรกฎาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอกาฬสินธุ์ ตำบลกาฬสินธุ์ อำเภอกาฬสินธุ์ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	
1. ภาพรวมโครงการ	
โครงการมีการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการพิจารณากำหนดแนวเส้นทางของโครงการหรือไม่	คำชี้แจงเพิ่มเติม การกำหนดแนวเส้นทางโครงการดำเนินการตามขั้นตอนการศึกษาและออกแบบที่เป็นไปตามหลักวิชาการ และสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาโครงข่ายระบบรางของกรมการขนส่งทางราง ซึ่งได้มีการประสานงานและหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เพื่อรวบรวมข้อมูลด้านผังเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบคมนาคม ระบบสาธารณูปโภค ระบบชลประทาน และข้อจำกัดของพื้นที่ ก่อนนำมาประกอบการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม นอกจากนี้ โครงการยังดำเนินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะมาประกอบการศึกษา ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้แนวเส้นทางมีความเหมาะสม ลดผลกระทบต่อประชาชน ชุมชน และสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด
ไม่เห็นด้วยให้มีการก่อสร้างทางรถไฟตามแนวเส้นทางของโครงการ เนื่องจากพื้นที่อำเภอกาฬสินธุ์จะได้รับประโยชน์	คำชี้แจงในที่ประชุม โครงการขอนำความคิดเห็นที่ได้รับจากทุกภาคส่วนจะถูกนำไปประกอบการพิจารณาในการศึกษา ออกแบบ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้การดำเนินโครงการมีความเหมาะสม รอบคอบ และคำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชนและชุมชนในทุกมิติอย่างสูงสุด
ขอทราบเหตุผลหรือหลักเกณฑ์ในการพิจารณาเลือกแนวเส้นทางของโครงการ	คำชี้แจงเพิ่มเติม การกำหนดแนวเส้นทางโครงการเป็นไปตามนโยบายและแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งทางรางของกรมการขนส่งทางราง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงข่ายระบบรางของประเทศให้มีความเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มศักยภาพด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าในระดับประเทศ สำหรับโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านกาฬสินธุ์ ได้รับการวางแผนให้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือกับเส้นทางรถไฟสายสุพรรณบุรี-หนองปลาตุกเพื่อรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างภาคใต้ ภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยไม่ต้องผ่านพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายระบบราง ลดระยะเวลาการเดินทาง ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ - ทั้งนี้ การคัดเลือกแนวเส้นทางได้ดำเนินการตามหลักวิชาการ โดยพิจารณาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม การใช้ประโยชน์ที่ดิน สิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ และการลดผลกระทบต่อประชาชนและชุมชนให้มากที่สุด ภายใต้กรอบนโยบายและมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด
จากการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงของโครงการอื่นที่ผ่านมา พบว่ามีผลกระทบต่อทางระบายน้ำในพื้นที่เกษตรกรรม จึงขอเสนอให้โครงการพิจารณาออกแบบและก่อสร้างด้วยความรอบคอบ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อระบบระบายน้ำในพื้นที่ทำการเกษตร	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการจะนำประเด็นที่ได้รับแจ้งเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบและดำเนินการแก้ไข สำหรับโครงการจะนำประเด็นดังกล่าวไปพิจารณาในการออกแบบรายละเอียด และกำหนดมาตรการด้านวิศวกรรมที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงการรักษาประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำและระบบชลประทานเดิม รวมทั้งลดผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมและชุมชนให้มากที่สุด ทั้งนี้ ผลการพิจารณาจะนำไปประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงรายละเอียดของโครงการตามความเหมาะสมต่อไป

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
ระหว่างการก่อสร้างทางรถไฟ ประชาชนในพื้นที่จะสามารถดำเนินชีวิตและสัญจรได้อย่างไร	คำชี้แจงเพิ่มเติม การรถไฟฯ ได้ให้ความสำคัญกับการลดผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตและการสัญจรของประชาชนในช่วงระยะก่อสร้าง โดยได้นำบทเรียนจากโครงการที่ผ่านมา ซึ่งพบปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอดที่ใช้วิธีลดระดับผิวจราจร มาประกอบการออกแบบโครงการ สำหรับจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนน จึงเลือกใช้รูปแบบ การยกระดับทางรถไฟเป็นสะพานช่วงสั้น ที่มีความสูงประมาณ 3.50 เมตร แทนการลดระดับถนนลงเป็นทางลอด เพื่อให้ประชาชนยังสามารถใช้เส้นทางสัญจรเดิมได้อย่างต่อเนื่อง ลดผลกระทบต่อการเดินทาง และหลีกเลี่ยงปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณจุดตัด นอกจากนี้ ในระหว่างการก่อสร้างโครงการจะกำหนดมาตรการบริหารจัดการจราจรและจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลการก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งรักษาการเข้าถึงที่อยู่อาศัย สถานประกอบการ และพื้นที่สาธารณะให้สามารถใช้งานได้ตามความเหมาะสม เพื่อลดผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนให้น้อยที่สุด ทั้งนี้ การก่อสร้างในแต่ละบริเวณจะดำเนินการเป็นลำดับตามแผนงานของโครงการ และใช้ระยะเวลาหลายปี จึงจะมีการวางแผนบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้างอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาดำเนินงาน
2. รายละเอียดโครงการ	
กังวลเกี่ยวกับศักยภาพของพื้นที่ลานกองเก็บสินค้า (Container Yard: CY) บางปะหัน จึงขอให้การรถไฟฯ พิจารณาศึกษาข้อมูลปริมาณสินค้าและจำนวนช่องรองรับตู้สินค้า (Slot) ให้ครอบคลุมทุกภาคส่วน	คำชี้แจงเพิ่มเติม การรถไฟฯ จะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการศึกษาและพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการวางแผนและออกแบบพื้นที่ลานกองเก็บสินค้า (Container Yard: CY) จะอ้างอิงข้อมูลความต้องการด้านการขนส่งสินค้าในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต รวมถึงข้อมูลปริมาณสินค้า ศักยภาพการให้บริการ จำนวนช่องรองรับตู้สินค้า (Slot) และความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน เพื่อให้การออกแบบและกำหนดขนาดพื้นที่ที่มีความเหมาะสม สอดคล้องกับบทบาทของโครงการ และสามารถรองรับการให้บริการด้านโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพในระยะยาว ทั้งนี้ ผลการศึกษาจะได้รับการพิจารณาประกอบการออกแบบรายละเอียดของโครงการตามหลักวิชาการ และให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาโครงข่ายระบบรางของกรมการขนส่งทางรางและแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
เสนอให้โครงการพิจารณาศึกษาและออกแบบแนวเส้นทางให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่กำลังมีการปรับปรุงในปัจจุบัน	คำชี้แจงเพิ่มเติม การรถไฟฯ จะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดของโครงการ โดยกำหนดแนวเส้นทางจะพิจารณาให้สอดคล้องกับผังเมืองรวม กฎหมาย ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องซึ่งมีผลใช้บังคับขณะดำเนินการศึกษาและออกแบบ ทั้งนี้ หากมีการประกาศใช้ผังเมืองรวมหรือมีการปรับปรุงข้อกำหนดด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในระหว่างดำเนินการดำเนินโครงการ การรถไฟฯ จะนำข้อมูลดังกล่าวมาประกอบการทบทวนและพิจารณาความเหมาะสมของแนวเส้นทางและองค์ประกอบโครงการตามหลักวิชาการ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ การวางผังเมือง และการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต รวมทั้งลดผลกระทบต่อชุมชนและการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มากที่สุด
- กังวลว่าหากพื้นที่ตำบลพระแก้วต้องถูกเวนคืนเป็นจำนวนมาก จะส่งผลกระทบต่อระบบระบายน้ำของตำบลภาษี (ทางระบายน้ำเข้านาและทางระบายน้ำทิ้งจากเขตชุมชน) หรือไม่ - มีความกังวลเกี่ยวกับการระบายน้ำของตำบลภาษีเป็นอย่างมาก และขอให้การก่อสร้างโครงการไม่กีดขวางทางระบายน้ำของตำบลภาษี	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการจะนำประเด็นที่ได้รับแจ้งเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจะนำไปประกอบการศึกษาและออกแบบรายละเอียดของโครงการ รวมทั้งการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ทั้งนี้ โครงการจะให้ความสำคัญกับการศึกษาและออกแบบระบบระบายน้ำ โดยคำนึงถึงการคงประสิทธิภาพของทางระบายน้ำเดิม ระบบคลองชลประทาน และโครงข่ายการระบายน้ำของพื้นที่ เพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวางทางน้ำและลดผลกระทบต่อการระบายน้ำของตำบลภาษีให้มากที่สุด ตามหลักวิศวกรรมและหลักเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง โดยมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสมจะกำหนดไว้ในรายงาน EIA และนำไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินโครงการต่อไป
หากมีการลดระดับผิวจราจรแล้วเกิดน้ำท่วมขังบริเวณทางลอดหรือสะพาน โครงการได้เตรียมมาตรการรองรับและแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวไว้อย่างไร	คำชี้แจงในที่ประชุม ผู้ให้บริการได้นำบทเรียนจากปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางลอดในโครงการระบบรางที่ผ่านมา มาประกอบการออกแบบโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาษี โดยสำหรับจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนน ได้เลือกใช้รูปแบบ การยกระดับทางรถไฟเป็นสะพานช่วงสั้น ที่มีความสูงประมาณ 3.50 เมตร แทนการลดระดับผิวจราจรลงเป็นทางลอด แนวทางดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณจุดตัด ลดผลกระทบต่อระบบระบายน้ำเดิมของพื้นที่ และเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรของประชาชน อีกทั้งยังช่วยคงการเชื่อมต่อของโครงข่ายถนนเดิม ทำให้ประชาชนสามารถใช้เส้นทางสัญจรได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่เกิดการปิดกั้นเส้นทางหรืออุปสรรคต่อการเดินทาง ทั้งนี้ การออกแบบรายละเอียดของโครงสร้างและระบบระบายน้ำจะดำเนินการตามหลักวิศวกรรม และผ่านการประเมินผลกระทบด้านอุทกวิทยาและระบบระบายน้ำในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้มั่นใจว่าโครงการจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำและสามารถรองรับสภาพน้ำหลากในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม
3. ด้านการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
ขอทราบเหตุผลหรือหลักเกณฑ์ในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ	คำชี้แจงในที่ประชุม ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (แสดงด้วยเส้นสีชมพูวงในแผนที่) กำหนดขึ้นโดยอ้างอิงจากแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) สำหรับโครงการคมนาคมทางบกของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันสำรวจพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ พื้นที่ศึกษาครอบคลุมองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อมและการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สำคัญ เช่น ชุมชน สถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน โบราณสถาน เพื่อนำข้อมูลไปวิเคราะห์และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ และเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสม ในบางปัจจัยที่ประเมินผลกระทบเชิงปริมาณด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เช่น คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน เป็นต้น จะใช้พื้นที่อ่อนไหวและชุมชนในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ เป็นตัวแทนของผู้ได้รับผลกระทบใน

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
	ระยะต่าง ๆ เทียบกับค่ามาตรฐาน เช่น ปัจจัยด้านเสียง หากผลประเมินเสียงพบว่าบริเวณใดได้รับเสียงเกินกว่ามาตรฐานกำหนด (มาตรฐานระดับเสียงทั่วไปเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ) จะเสนอมาตรการฯ ให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณดังกล่าวเพื่อลดทอนเสียงให้ไม่เกินมาตรฐาน ทั้งนี้ ต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของหรือผู้ถือครองสิทธิในพื้นที่ก่อนติดตั้งกำแพงกันเสียง นอกจากนี้ โครงการได้ดำเนินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนภายในขอบเขตพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร ผ่านการประชุมรับฟังความคิดเห็น การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ และการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นของประชาชน เพื่อนำข้อมูลและข้อเสนอแนะมาประกอบการจัดทำรายงาน EIA ให้มีความครบถ้วนและเหมาะสม ทั้งนี้ ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร มิใช่ขอบเขตการเวนคืนที่ดิน โดยพื้นที่ที่คาดว่าจะใช้สำหรับการก่อสร้างทางรถไฟของโครงการและการเวนคืนที่ดินเพื่อกำหนดเป็นเขตทางรถไฟมีความกว้างประมาณ 50 เมตร จากแนวเส้นทาง และในกรณีที่มีการก่อสร้างถนนบริการ อาจมีความกว้างเพิ่มเติมประมาณ 15 เมตร ขึ้นอยู่กับรูปแบบโครงสร้างทางวิศวกรรมในแต่ละบริเวณ
- การดำเนินโครงการจะส่งผลให้แนวทางน้ำเดิมในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ และขอให้โครงการศึกษาผลกระทบให้ครอบคลุมแนวทางน้ำที่สำคัญในพื้นที่อย่างละเอียด - มีความกังวลว่าการดำเนินโครงการอาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมและระบบคลองชลประทาน และเส้นทางการระบายน้ำเข้าสู่พื้นที่ทำนาและการระบายน้ำทั้งจากเขตชุมชน	คำชี้แจงเพิ่มเติม โครงการรับทราบข้อเสนอแนะและข้อห่วงกังวลดังกล่าว โดยได้กำหนดให้การศึกษาด้านทรัพยากรน้ำ และการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วมเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยครอบคลุมการสำรวจและวิเคราะห์ลักษณะทางอุทกวิทยา ระบบระบายน้ำเดิม คลอง ลำน้ำ และแนวทางน้ำสำคัญตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อการระบายน้ำและการไหลของน้ำในพื้นที่ การออกแบบโครงการจะคำนึงถึงการรักษาประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำเดิม โดยกำหนดโครงสร้างระบายน้ำ เช่น ท่อลอด รางระบายน้ำ สะพานหรือช่องทางน้ำ ให้มีขนาดและรูปแบบที่เหมาะสมตามหลักวิศวกรรม เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำและลดความเสี่ยงต่อการเกิดปัญหาน้ำท่วมหรือน้ำหลากในพื้นที่ ทั้งนี้ โครงการจะประสานและพิจารณาข้อมูลร่วมกับหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านทรัพยากรน้ำและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึงนำข้อคิดเห็นของประชาชนมาประกอบการศึกษา เพื่อให้การออกแบบมีความสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และลดผลกระทบต่อระบบทางน้ำและชุมชนให้มากที่สุด โดยมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจะกำหนดไว้ในรายงาน EIA และเป็นเงื่อนไขในการดำเนินงานของโครงการต่อไป
โครงการสามารถรับรองได้หรือไม่ว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการจะอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านมลพิษทางเสียงต่อประชาชน	คำชี้แจงเพิ่มเติม การรถไฟฯ ได้กำหนดให้มีการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านเสียงตามหลักเกณฑ์ของการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยมีการตรวจวัดภาคสนามเพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับประเมินผลกระทบด้วยสูตรทางคณิตศาสตร์โดยผู้เชี่ยวชาญ ประเมินระดับเสียงที่อาจเกิดขึ้นทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ พร้อมกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียงให้เป็นไปตามมาตรฐานกำหนด - ทั้งนี้ ระดับเสียงที่เกิดขึ้น ณ บริเวณใด ๆ นอกเหนือจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงก่อสร้าง และการเดินรถในระยะเปิดดำเนินการ อาจได้รับอิทธิพลจากปัจจัยแวดล้อมหลายประการ เช่น ลักษณะภูมิประเทศ สภาพอากาศ ความหนาแน่นของการจราจร และกิจกรรมในพื้นที่โดยรอบ หากผลการติดตามตรวจสอบพบว่าระดับเสียงมีแนวโน้มเกินค่ามาตรฐานหรืออาจส่งผลกระทบต่อประชาชน โครงการจะดำเนินการมาตรการเพิ่มเติมตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA เช่น การติดตั้งกำแพงกันเสียง การปรับปรุงมาตรการด้านวิศวกรรม (ควบคุมกิจกรรมการก่อสร้าง ไม่ดำเนินการก่อสร้างกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังพร้อม ๆ กัน) และการติดตามตรวจสอบคุณภาพเสียงอย่างต่อเนื่อง เพื่อควบคุมและลดผลกระทบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ไม่เกินมาตรฐานกำหนด
เสนอให้โครงการพิจารณาผลกระทบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่และการคมนาคมของประชาชนในพื้นที่ในช่วงระยะการก่อสร้างทางรถไฟ	คำชี้แจงเพิ่มเติม ในการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จะกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในช่วงระยะก่อสร้างให้มีความเหมาะสม ทั้งนี้ ผู้ให้บริการได้กำหนดให้มีการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคม รวมถึงผลกระทบต่อการสัญจร การเข้าถึงพื้นที่ และการดำรงชีวิตของประชาชน โดยได้กำหนดมาตรการบริหารจัดการงานก่อสร้าง การจัดการจราจร การรักษาการเข้าถึงที่อยู่อาศัย สถานประกอบการ และพื้นที่เกษตรกรรม ตลอดจนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลการก่อสร้างแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่อง เพื่อบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวจะกำหนดไว้ในรายงาน EIA และเป็นเงื่อนไขให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด
มีความกังวลว่าการก่อสร้างทางรถไฟอาจก่อให้เกิดการแบ่งแยกชุมชนตามแนวเส้นทาง ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ส่งผลให้ความสะดวกในการเดินทางลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อเนื้อที่ต่อจำนวนนักเรียนของโรงเรียนในพื้นที่ รวมถึงก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น จึงขอทราบว่าการมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบดังกล่าวอย่างไร	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการได้ให้ความสำคัญกับการลดผลกระทบต่อชุมชนและการคมนาคมของประชาชน โดยได้กำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงผลกระทบต่อการเข้าถึงชุมชน สถานศึกษา สถานพยาบาล และพื้นที่สาธารณะต่าง ๆ เป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในการออกแบบโครงการ จะคำนึงถึงการรักษาความต่อเนื่องของโครงข่ายคมนาคมเดิม โดยจัดให้มีจุดข้ามทางรถไฟที่เหมาะสม เช่น สะพานข้าม ทางลอด ถนนบริการ และถนนเชื่อมต่อเข้าสู่ชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรมตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางและเข้าถึงสถานที่สำคัญได้อย่างสะดวกและปลอดภัย รวมทั้งลดผลกระทบจากการแบ่งแยกชุมชนให้น้อยที่สุด - สำหรับในระยะก่อสร้าง ผู้ให้บริการจะกำหนดมาตรการบริหารจัดการจราจรและจัดให้มีเส้นทางเบี่ยงหรือเส้นทางชั่วคราวตามความจำเป็น พร้อมประชาสัมพันธ์ข้อมูลการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้า เพื่อลดผลกระทบต่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน ทั้งนี้ โครงการขออน้อมรับข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบต่อสถานศึกษา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน โดยจะนำประเด็นดังกล่าวเสนอต่อเจ้าของโครงการและผู้ออกแบบเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาศึกษาและกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบให้เหมาะสม โดยรายละเอียดของมาตรการจะกำหนดไว้ในรายงาน EIA และเป็นเงื่อนไขในการดำเนินโครงการต่อไป

สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการประชุมกลุ่มย่อยระดับตำบล ครั้งที่ 1

ข้อคิดเห็น/ข้อห่วงกังวล/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงในที่ประชุม/คำชี้แจงเพิ่มเติม
เสนอให้โครงการนี้มีการควบคุม กำกับดูแล และปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อย่างเคร่งครัด เนื่องจากการดำเนินโครงการก่อสร้างต่าง ๆ ในตำบลภาษีที่ผ่านมา พบว่ามีกรณีที่ได้รับจ้างหรือผู้ดำเนินโครงการไม่ปฏิบัติตามมาตรการหรือข้อตกลงที่ได้นำเสนอไว้ในเวทีรับฟังความคิดเห็น	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการจะนำประเด็นดังกล่าวมาประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข และติดตามตรวจสอบผลกระทบให้มีความเหมาะสม และรัดกุมยิ่งขึ้น ทั้งนี้ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA เมื่อได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว จะถือเป็นเงื่อนไขที่ผู้รับจ้างและ - ผู้ดำเนินโครงการต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด โดยจะมีการกำกับติดตามและตรวจสอบการดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวตลอดระยะเวลาก่อสร้างและระยะดำเนินการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการเป็นไปตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมและลดผลกระทบต่อประชาชนและชุมชนให้มากที่สุด
การเดินทางมาเรียนของนักเรียนในปัจจุบันอาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ อีกทั้งนักเรียนจำนวนมากไม่มีความสามารถในการย้ายไปศึกษาในสถานศึกษาแห่งอื่นเนื่องจากข้อจำกัดด้านค่าใช้จ่าย โครงการมีแนวทางป้องกันและแก้ไขผลกระทบดังกล่าวอย่างไร	คำชี้แจงเพิ่มเติม ผู้ให้บริการจะให้ความสำคัญกับการลดผลกระทบต่อการเข้าถึงสถานศึกษาและการสัญจรของประชาชน โดยในการออกแบบจะพิจารณารักษาความต่อเนื่องของโครงข่ายถนนและเส้นทางสัญจรเดิม รวมทั้งกำหนดมาตรการบริหารจัดการการจราจรในช่วงก่อสร้าง เพื่อให้ประชาชนและนักเรียนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัยมากที่สุด นอกจากนี้ ข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบต่อการศึกษาและภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของนักเรียน จะถูกนำไปประกอบการพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม โดยรายละเอียดของมาตรการจะกำหนดไว้ในรายงาน EIA และใช้เป็นแนวทางในการดำเนินโครงการต่อไป

ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามภายหลังการประชุม โดยมีผู้ตอบแบบสอบถามฯ ทั้งหมด จำนวน 416 คน จากผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด จำนวน 691 คน (ไม่นับรวมกลุ่มบริษัทผู้ให้บริการและเจ้าของโครงการ) คิดเป็นร้อยละ 60.2 ของผู้เข้าร่วมประชุมฯ ทั้งนี้ สามารถสรุปผลความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการประชุมได้ดังต่อไปนี้

ภาพรวมของงานสำรวจ ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาษี

ไม่เห็นด้วยกับแนวทางการศึกษาโครงการ

จำนวน 74 ราย (ร้อยละ 17.8)

เห็นด้วยกับแนวทางการศึกษาโครงการ

จำนวน 220 ราย (ร้อยละ 52.9)

ไม่แสดงความคิดเห็น

จำนวน 122 ราย (ร้อยละ 29.3)

เห็นด้วยกับแนวทางการศึกษา เนื่องจากเห็นว่าโครงการจะช่วยทำให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง พัฒนาระบบคมนาคมให้สะดวกมากขึ้น เชื่อมโยงระบบขนส่ง ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า นำความเจริญสู่ท้องถิ่น เป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

ไม่เห็นด้วยกับแนวทางการศึกษา เนื่องจากประชาชนกังวลมากที่สุด โดยเฉพาะด้านการเวนคืนที่ดินและบ้านพักอาศัย การต้องย้ายถิ่นฐานจากพื้นที่ที่อยู่อาศัยเดิมมานาน ความยากลำบากในการหาที่อยู่อาศัยใหม่ การสูญเสียพื้นที่ทำกิน และรายได้จากอาชีพเดิม โดยหลายความคิดเห็นสะท้อนว่าประชาชนได้รับผลกระทบโดยตรง และมองว่าความเจริญที่เกิดขึ้นไม่คุ้มกับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ นอกจากนี้ยังมีความกังวลเกี่ยวกับมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ฝุ่นละออง เสียง การสัญจรที่หนาแน่น และผลกระทบจากการก่อสร้าง

ไม่แสดงความคิดเห็น เนื่องจากยังไม่ได้รับข้อมูลรายละเอียดที่ชัดเจน ไม่ทราบขอบเขตพื้นที่เวนคืนที่ดินชัดเจน ไม่ทราบผลกระทบต่อพื้นที่กระทบประชาชนว่ามีผลดีหรือผลเสียมากกว่ากัน และการวางแผนพัฒนาโครงการดี แต่ไม่มีการพัฒนาใดที่จะไม่ได้มีผลกระทบ

ความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาษี

ไม่มีความจำเป็น

จำนวน 69 ราย (ร้อยละ 16.6)

มีความจำเป็น

จำนวน 265 ราย (ร้อยละ 63.7)

ไม่แสดงความคิดเห็น

จำนวน 82 ราย (ร้อยละ 19.7)

เหตุผลความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาโครงการ

อื่นๆ

8 คำตอบ (ร้อยละ 1.2)

เพิ่มความเชื่อมโยงโครงข่ายระบบราง เพื่อการค้าและการเดินทาง

144 คำตอบ (ร้อยละ 22.3)

ส่งเสริมการบูรณาการและการพัฒนาเศรษฐกิจระดับภูมิภาค

133 คำตอบ (ร้อยละ 20.6)

รองรับขบวนรถไฟบรรทุกสินค้า

90 คำตอบ (ร้อยละ 13.9)

รองรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณขบวนรถไฟในอนาคต

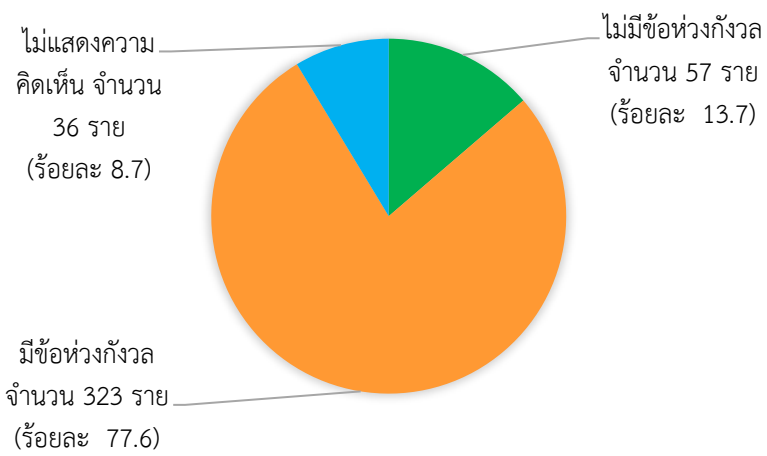
92 คำตอบ (ร้อยละ 14.3)

มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น

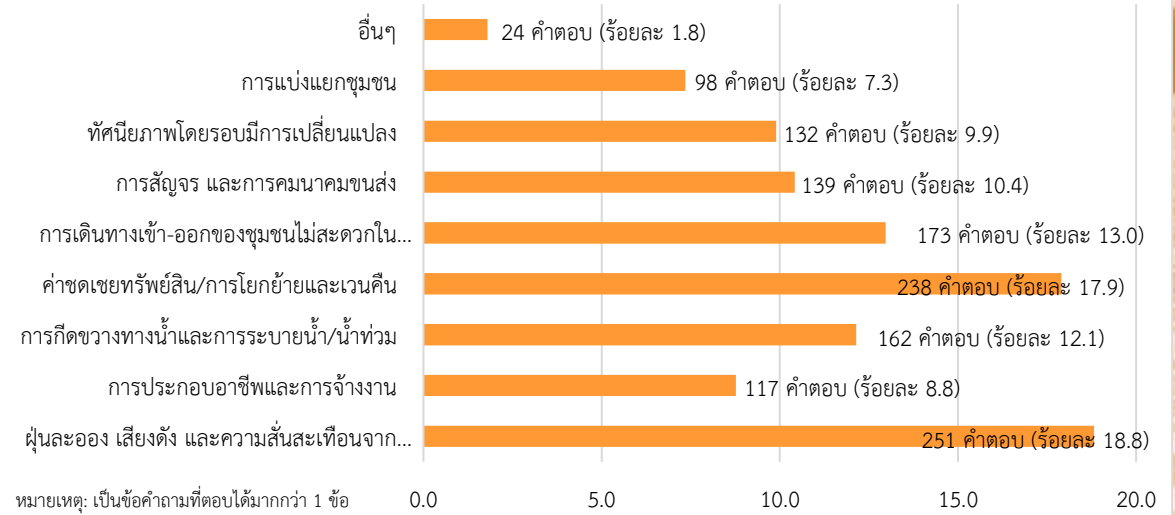
179 คำตอบ (ร้อยละ 27.7)

หมายเหตุ: เป็นข้อความที่ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ข้อห่วงกังวลด้านสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาโครงการ



ข้อห่วงกังวลด้านสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาโครงการ



สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



การรถไฟแห่งประเทศไทย
 เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330
 โทรศัพท์ 0 2621 8701



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 เลขที่ 221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ
 กรุงเทพมหานคร 10800 โทรศัพท์ 0 2975 9300



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
 เลขที่ 151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230
 โทรศัพท์ 0 2509 9000



บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด
 เลขที่ 128/128 อาคารพญาไทพลาซ่า ถนนพญาไท แขวงสามเสนใน เขตพญาไท
 กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ 0 2129 3170



บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
 เลขที่ 81 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร 10260
 โทรศัพท์ 0 27632 828 ต่อ 4085



ช่องทางการประชาสัมพันธ์โครงการ

เว็บไซต์โครงการ:

www.ทางรถไฟช่วงสุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี.com



Line Official:

ภายใต้ชื่อ รถไฟสุพรรณบ้านภาชี



Facebook Page:

ภายใต้ชื่อ รถไฟสุพรรณบ้านภาชี

