



เอกสารประกอบ

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการความร่วมมือ
ระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่ง
สาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง
เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย
(ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)



สารบัญ

	หน้า
1 ความเป็นมาของโครงการ	1
2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	2
3 พื้นที่โครงการ	2
4 ขอบเขตของงาน	3
5 งานออกแบบรายละเอียดโครงการ	3
5.1 ระบบรถไฟ	3
5.2 รูปแบบโครงสร้างทางรถไฟ	3
5.3 สถานีรถไฟ	5
5.4 การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ	7
5.5 งานศึกษาโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายในการให้บริการของระบบรางกับถนน	8
6 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	9
6.1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	9
6.2 ขอบเขตและขั้นตอนการศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	12
7 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธุ์	16
7.1 หลักการและเหตุผลด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	16
7.2 วัตถุประสงค์ของการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธุ์	16
7.3 แนวทางและวิธีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	17
8 ระยะเวลาการศึกษาของโครงการ	19

เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค

ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)

ในระหว่างวันที่ 13 – 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2563

1 ความเป็นมาของโครงการ

สืบเนื่องจากเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2557 รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างทั้งสองรัฐบาล ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2569 เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร เส้นทางกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา - หนองคาย และเส้นทางแก่งคอย - ท่าเรือมาบตาพุด ระยะทางรวมประมาณ 867 กิโลเมตร และฝ่ายรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยได้ตกลงให้รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ขั้นตอนเตรียมโครงการ ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการ และดำเนินการก่อสร้างงานโยธา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายรถไฟสอดคล้องกับแนวทางการแก้ไขปัญหาตามนโยบายของรัฐบาลไทยที่ส่งเสริมการลงทุนในโครงการสำคัญของประเทศ ทั้งโครงการต่อเนื่องและโครงการที่มีความพร้อม ดังนั้น การดำเนินโครงการระบบรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร จึงเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งและเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศ

ต่อมาเมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2559 นายกรัฐมนตรีของราชอาณาจักรไทยได้หารือทวิภาคีกับนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาชนจีน ณ เมืองไหหนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งที่ประชุมได้สรุปการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร โดยฝ่ายไทยจะเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมดและกำหนดนโยบายเริ่มก่อสร้างเส้นทางกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา และส่วนต่อขยายเมื่อมีความพร้อม ซึ่งได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ที่ออกแบบและก่อสร้างตามมาตรฐานรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาชนจีน

โครงการระบบรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย จะต้องออกแบบและก่อสร้างตามมาตรฐานระบบรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาชนจีนให้สอดคล้องกับระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟไทย - จีน ครั้งที่ 23 เมื่อวันที่ 7-9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 โดยฝ่ายไทยได้รับทราบรายงานความเห็นต่อผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ระยะที่ 2 (ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) ที่ฝ่ายจีนนำเสนอให้ฝ่ายไทยแล้ว เมื่อวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2561 และฝ่ายจีนอยู่ระหว่างจัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมช่วงหนองคาย - เวียงจันทน์ ทั้งนี้ โครงการในเส้นทางดังกล่าวเกี่ยวข้องกับ ไทย - ลาว - จีน เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ซึ่งฝ่ายไทยจะใช้ข้อมูลดังกล่าวข้างต้นประกอบการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้รับทราบต่อไป

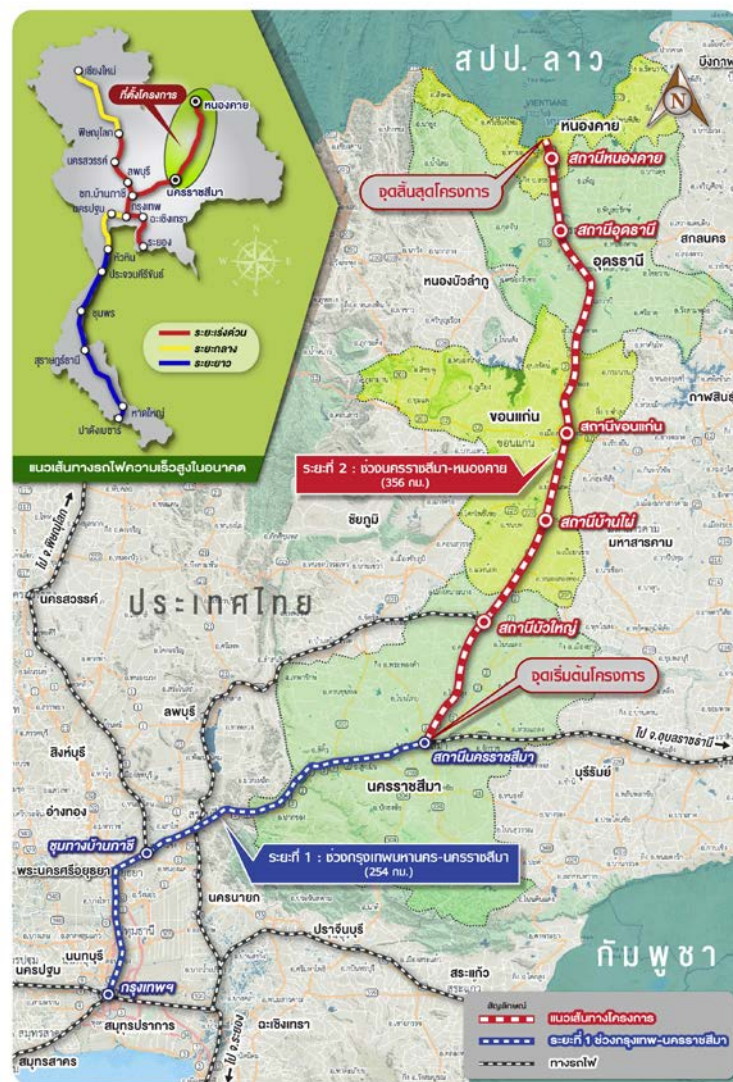
2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อออกแบบรายละเอียดงานโยธาให้สอดคล้องกับมาตรฐานระบบรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาชนจีน
- 2) เพื่อประมาณราคาก่อสร้าง จัดทำเอกสารประกวดราคางานโยธา จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม สำรวจและจัดทำร่าง พ.ร.ฎ.เวนคืนที่ดิน

3 พื้นที่โครงการ

โครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณหลังจากสถานีรถไฟนครราชสีมา และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณริมแม่น้ำโขงฝั่งไทย ผ่านพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย ระยะทางประมาณ 356 กิโลเมตร

ดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 ที่ตั้งโครงการ

4 ขอบเขตของงาน

ขอบเขตของงานโครงการ ประกอบด้วย งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา งานจัดทำข้อกำหนดของผู้ว่าจ้าง (Client Requirements) งานระบบราง งานระบบไฟฟ้าเครื่องกลและงานจัดหาขบวนรถ จะมีรายละเอียดครอบคลุมครบถ้วน สมบูรณ์ เพื่อใช้ในการสนับสนุนการเจรจาข้อกำหนดขอบเขตของงานระบบรถไฟและเครื่องกลฯ ประกวดราคา เวนคืนที่ดินและก่อสร้างต่อไป โดยแบ่งช่วงการศึกษา ดังนี้

- ช่วงที่ 1 : งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา ช่วงนครราชสีมา – บ้านไผ่
- ช่วงที่ 2 : งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา ช่วงบ้านไผ่ – หนองคาย
- ช่วงที่ 3 : งานสนับสนุนการเจรจาข้อกำหนดขอบเขตของงานระบบรถไฟและเครื่องกลฯ
- ช่วงที่ 4 : งานจัดการประกวดราคา ช่วงนครราชสีมา – บ้านไผ่
- ช่วงที่ 5 : งานจัดการประกวดราคา ช่วงบ้านไผ่ – หนองคาย
- ช่วงที่ 6 : งานสำรวจรายละเอียดก่อสร้างหิรัญทรัพย์ หลังการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน

5 งานออกแบบรายละเอียดโครงการ

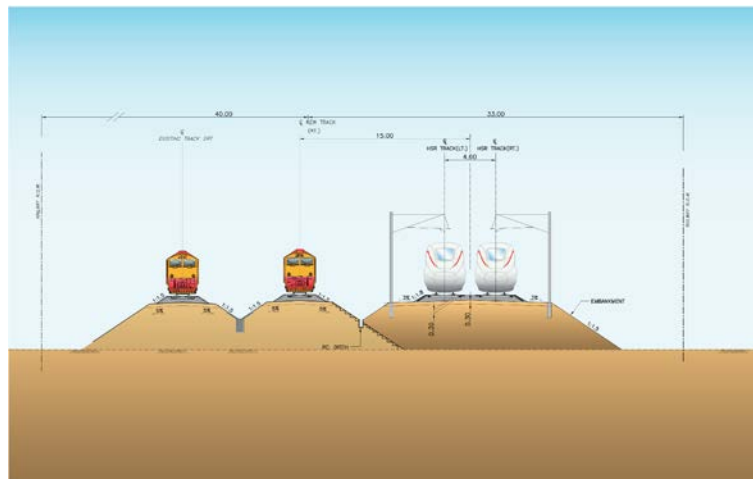
5.1 ระบบรถไฟ

ปรับปรุงแบบการให้บริการจากเดิมคือ ระบบรถไฟโดยสารความเร็วปานกลางที่เดินรถร่วมกับรถสินค้า เป็นระบบรถไฟความเร็วสูงให้บริการเฉพาะการขนส่งผู้โดยสาร โดยมีการเดินทางร่วมกับรถสินค้าจากจีน/ลาวเฉพาะช่วงสะพานข้ามแม่น้ำโขง – นาทา โดยความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ คือ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อให้สอดคล้องโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา

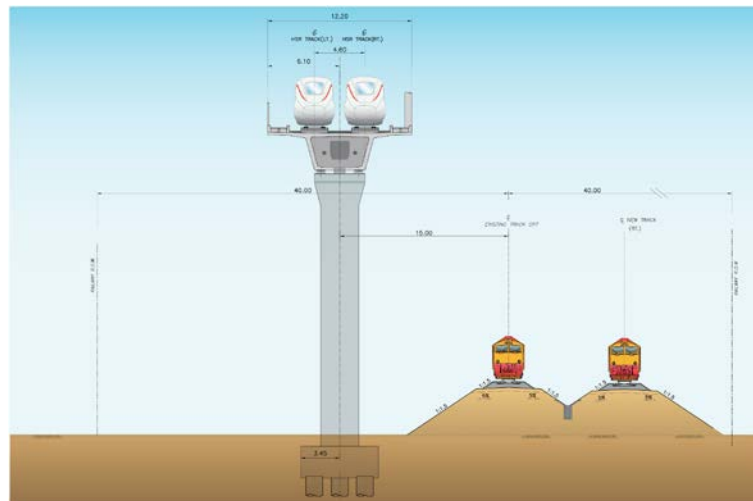
5.2 รูปแบบโครงสร้างทางรถไฟ

การออกแบบโครงสร้างทางวิ่งจะพิจารณาให้เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของแนวเส้นทาง โดยรูปแบบทางรถไฟทั่วไปจะเป็นทางวิ่งระดับดิน ส่วนในพื้นที่ที่มีข้อจำกัดด้านกายภาพ เช่น เป็นพื้นที่น้ำหลาก หรือเป็นพื้นที่ในเขตเมืองหรือชุมชนหนาแน่น หรือมีแนวเส้นทางตัดกับทางหลวงสายหลัก จะพิจารณารูปแบบทางรถไฟเป็นทางวิ่งยกระดับ

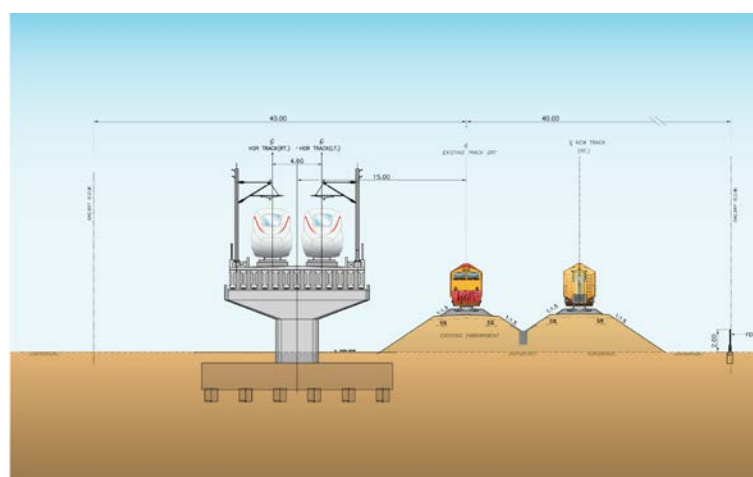
ดังรูปที่ 2



ทางวิ่งระดับพื้น (At grade)



โครงสร้างทางวิ่งยกระดับ



โครงสร้างสะพานช่วงสั้น

รูปที่ 2 รูปแบบโครงสร้างทางวิ่งของโครงการ

5.3 สถานีรถไฟ

กำหนดตำแหน่งไว้ 5 สถานี ได้แก่ สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย (ดังรูปที่ 3 ถึง รูปที่ 7) โดยจะออกแบบเป็นสถานียกระดับ และได้พิจารณาลักษณะสถาปัตยกรรมและศิลปกรรมท้องถิ่น มาประยุกต์ในการออกแบบสถานีให้เป็นสถาปัตยกรรมไทยร่วมสมัย มีลักษณะอาคารที่เรียบง่ายแต่มีความเป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น



รูปที่ 3 แนวความคิดการออกแบบสถานีบัวใหญ่



รูปที่ 4 แนวความคิดการออกแบบสถานีบ้านไผ่



รูปที่ 5 แนวความคิดการออกแบบสถานีขอนแก่น



รูปที่ 6 แนวความคิดการออกแบบสถานีอุดรธานี



รูปที่ 7 แนวความคิดการออกแบบสถานีหนองคาย

5.4 การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ

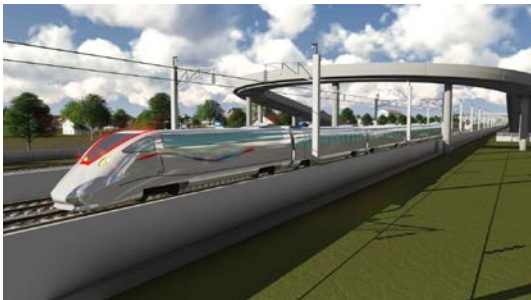
ตลอดแนวเส้นทางโครงการมีจุดตัดทางรถไฟกับถนนรวมทั้งสิ้น 241 แห่ง โดยที่ปรึกษาได้ทบทวนการแก้ปัญหาจุดตัดที่เข้าซ้อนกับโครงการรถไฟทางคู่แล้ว โดยแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟมีทั้งหมด 5 รูปแบบ (ดังรูปที่ 8)



สะพานรถไฟ (Railway Bridge)



สะพานรถยนต์ (Overpass)



สะพานกลับรูปตัวยู (U-turn Bridge)



ทางลอดทางรถไฟ (Underpass)

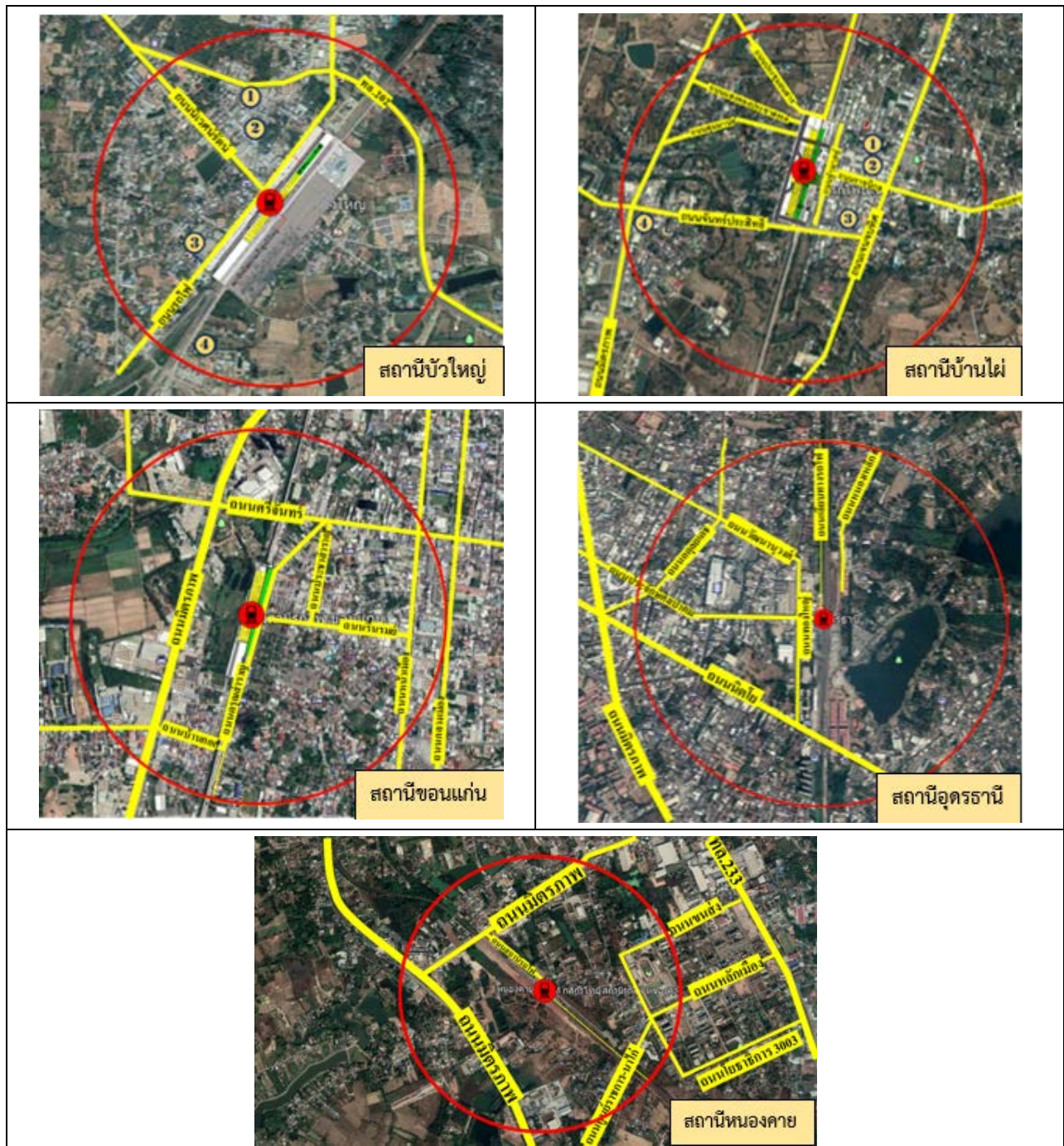


ทางบริการ (Service Road)

รูปที่ 8 รูปแบบการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน

5.5 งานศึกษาโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายในการให้บริการของระบบรางกับถนน

ในการออกแบบเส้นทางการเข้าถึงและโครงข่ายที่เชื่อมโยงกับสถานีรถไฟความเร็วสูงทั้ง 5 สถานี ผู้ออกแบบได้พิจารณาออกแบบให้มีเส้นทางเชื่อมโยงเข้า – ออกจากสถานี โดยมีจำนวนช่องจราจรมากพอและกว้างพอที่จะรองรับปริมาณจราจรที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีโครงการได้ ดังแสดงในรูปที่ 9 ซึ่งแสดงถนนโครงข่ายเชื่อมโยงเข้ากับสถานีรถไฟความเร็วสูงในระยะรัศมี 1 กิโลเมตรโดยรอบสถานี



รูปที่ 9 ถนนโครงข่ายเชื่อมโยงเข้ากับสถานีรถไฟความเร็วสูงในระยะรัศมี 1 กิโลเมตร

6 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การออกแบบรายละเอียดโครงการระบบรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ตามมาตรฐานระบบรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาชนจีนให้สอดคล้องกับโครงการระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา นั้น อาจทำให้รายละเอียดของโครงการระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย เปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย) ที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำไว้

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการทบทวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสม รวมทั้งจัดให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการและดำเนินกิจกรรมในกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ สนข. ได้จัดทำไว้ หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย) เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณา และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ตามขั้นตอนต่อไป

การศึกษาและการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ จะอ้างอิงแนวทางตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2562 และแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการคมนาคมทางบก โดยกลุ่มคมนาคม สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สผ. พ.ศ. 2549 เป็นหลัก รวมทั้งจะพิจารณาให้ครบถ้วนตามข้อกำหนดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

6.1 พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางของโครงการ โดยเฉพาะบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลง และพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการออกไปทั้งสองข้าง รวมทั้งพื้นที่โดยรอบสถานีที่มีการเปลี่ยนแปลงในรัศมี 500 เมตร ซึ่งมีแนวโน้มจะได้รับผลกระทบ ซึ่งอยู่ในพื้นที่ปกรณอง 79 ตำบล ใน 19 อำเภอ ของ 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
นครราชสีมา	เมืองนครราชสีมา	ในเมือง
		หนองไข่น้ำ
		จอหอ
		บ้านโพธิ์
		ตลาด
		บ้านเกาะ
		หัวทะเล
		หนองไผ่ล้อม
	คง	ดอนใหญ่
		เมืองคง
	บัวใหญ่	โนนทองกลาง
		บัวใหญ่
		หนองแจ้งใหญ่
	บัวลาย	บัวลาย
		โนนจาน
	โนนสูง	พลสงคราม
		ด่านคล้า
		มะค่า
		หลุมข้าว
		โนนสูง
ขอนแก่น	โนนศิลา	โนนแดง
		โนนศิลา
	บ้านไผ่	หัวหนอง
		ในเมือง
		บ้านไผ่
		หนองน้ำใส
		โคกสำราญ
	บ้านแฮด	โนนสมบูรณ์
		บ้านแฮด
		หนองแซง
		หนองแวงนางบัว
	พล	หนองแวงนางบัว

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
		โจดหนองแก
		เพ็กใหญ่
		เก่าจั่ว
		เมืองพล
		ลอมคอม
		โนนข่า
		หนองมะเขือ
		หนองแขวโสภพระ
	เขาสวนกวาง	เขาสวนกวาง
		คำม่วง
	น้ำพอง	น้ำพอง
		ม่วงหวาน
		วังชัย
		หนองกุง
	เมืองขอนแก่น	ท่าพระ
		โนนทอน
		ในเมือง
		เมืองเก่า
		ศิลา
		สำราญ
อุดรธานี	กุมภวาปี	ตูมใต้
		ปะโค
		ผาสุก
		หนองหว้า
		พันดอน
		ห้วยเกิ้ง
	โนนสะอาด	โคกกกลาง
		ทมนางาม
		โนนสะอาด
	ประจักษ์ศิลปาคม	ห้วยสามพาด
	เพ็ญ	นาพุ

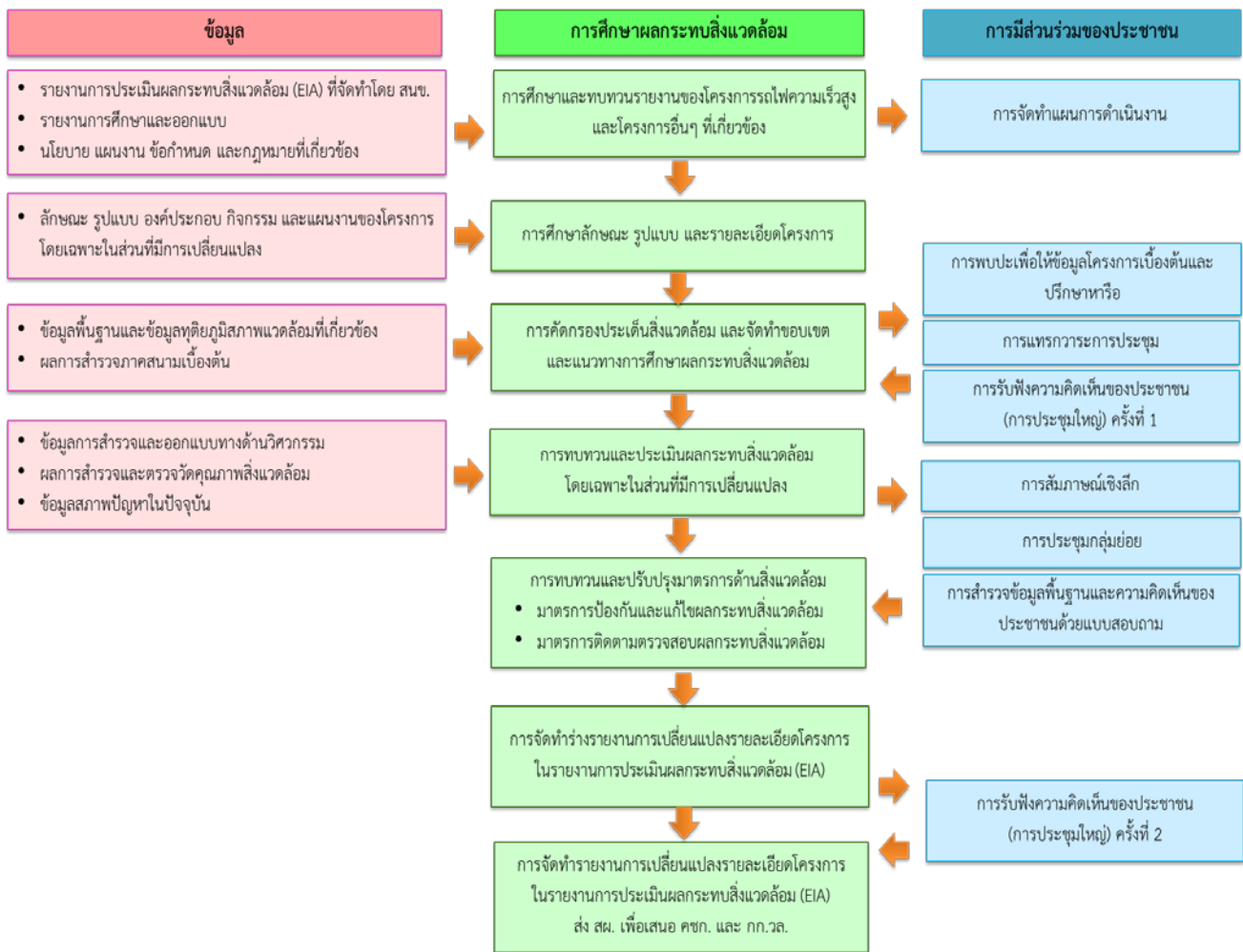
ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
	เมืองอุดรธานี	กุดสระ
		นาแกว้าง
		โนนสูง
		บ้านขาว
		บ้านจั่น
		หนองขอนกว้าง
		หนองบัว
		หนองไผ่
		หมากแข้ง
		หมู่น
หนองคาย	เมืองหนองคาย	ค่ายบกหวาน
		มีชัย
		หนองกอมเกาะ
		โพธิ์ชัย
	สระใคร	คอกช้าง
		สระใคร
รวม 4 จังหวัด	19 อำเภอ	79 ตำบล

หมายเหตุ : ขอบเขตพื้นที่ศึกษาอาจมีการเปลี่ยนแปลง โดยที่ปรึกษาจะพิจารณาปรับให้สอดคล้องกับผลกระทบคาดว่าจะเกิดขึ้นในแต่ละประเด็น

6.2 ขอบเขตและขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ขั้นตอนการศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ดังแสดงในรูปที่ 10 โดยมีขั้นตอนการศึกษาดังนี้



รูปที่ 10 ขั้นตอนการศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ

- 1) การศึกษาและทบทวนรายงานของโครงการรถไฟความเร็วสูงและโครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 2) การศึกษาลักษณะ รูปแบบและรายละเอียดโครงการ โดยเฉพาะในส่วนที่เปลี่ยนแปลง เช่น การปรับปรุงแบบ การให้บริการ การปรับแนวเส้นทาง การปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟ การทบทวนรูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ เป็นต้น
- 3) การคัดกรองประเด็นสิ่งแวดล้อม และจัดทำขอบเขตและแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่ามีประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ จำนวน 21 ประเด็น ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะศึกษาในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ

ลำดับ	ประเด็นสิ่งแวดล้อม	ประเด็นศึกษา
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ		
1	ทรัพยากรดิน	- การสูญเสียทรัพยากรดิน - การชะล้างพังทลายของดินในบริเวณที่มีความลาดชันค่อนข้างสูง บริเวณคันทาง และบริเวณต่อม่อสะพานรถไฟที่อยู่ริมตลิ่ง
2	อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน	- การเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน - การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน
3	คุณภาพอากาศ	- การฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - การเพิ่มขึ้นของมลสารทางอากาศ
4	เสียง	- การเพิ่มขึ้นของระดับเสียง
5	ความสั่นสะเทือน	- ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ		
6	นิเวศวิทยาทางบก	- การสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ - การรบกวนการดำรงชีวิต การหากิน และการแพร่พันธุ์ของสัตว์ป่า
คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์		
7	น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	- ผลกระทบต่อปริมาณและคุณภาพน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
8	การคมนาคมขนส่ง	- การกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการเดินทาง - การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกับพื้นที่
9	สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	- การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค
10	การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	- การกีดขวางการไหลของน้ำหรือเปลี่ยนแปลงสภาพการระบายน้ำ
11	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	- การเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน - ความสอดคล้องกับข้อกำหนดผังเมือง
12	การท่องเที่ยว	- ความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่
คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต		
13	เศรษฐกิจ-สังคม	- ผลกระทบต่อวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชน - ผลกระทบต่อโครงสร้างและความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน - ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของชุมชน
14	การโยกย้ายและการเวนคืน	- การสูญเสียที่ดิน ทรัพย์สิน และไม้ยืนต้น - การโยกย้ายออกจากที่อยู่อาศัย - ความวิตกกังวลจากการเวนคืน
15	สุขภาพและการสาธารณสุข	- ปัญหาด้านสาธารณสุขระดับชุมชน - ความเพียงพอในการให้บริการสาธารณสุข

ตารางที่ 2 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จะศึกษาในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ

ลำดับ	ประเด็นสิ่งแวดล้อม	ประเด็นศึกษา
16	อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- โรคและอุบัติเหตุจากการทำงาน
17	การแบ่งแยก	- ความสะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างชุมชนและการเข้าถึงพื้นที่
18	ความปลอดภัยในสังคม	- ผลกระทบต่อความปลอดภัยในสังคม
19	สุขภาพ	- ผลกระทบด้านการจัดการขยะและน้ำเสียของชุมชน
20	ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	- การทำลายหลักฐานทางโบราณคดี - การรบกวนหรือทำความเสียหายต่อแหล่งประวัติศาสตร์ โบราณคดี และศาสนสถาน
21	สุนทรียภาพ/ทัศนียภาพ	- การเปลี่ยนแปลงคุณค่าความงามของสถานที่สำคัญทางธรรมชาติ แหล่งธรรมชาติที่ควรอนุรักษ์ - การรบกวนหรือบดบังมุมมองทางสายตา

ที่มา: ดัดแปลงจาก รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย) ของ สนข.

4) การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา โดยรวบรวมข้อมูลทุกมิติของแต่ละประเด็นสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมเพื่อปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันมากที่สุด พร้อมทั้งดำเนินการสำรวจและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในภาคสนาม เพื่อให้ได้ข้อมูลครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทุกประเภทที่ศึกษาและครบถ้วนเพียงพอต่อการนำไปใช้ในการประเมินผลกระทบ

5) การทบทวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะในส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลง โดยจะประเมินผลกระทบในประเด็นที่เกี่ยวข้องอย่างมีนัยสำคัญกับลักษณะ รูปแบบของโครงการที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างละเอียด ทั้งผลกระทบทางบวก (ผลประโยชน์) และผลกระทบทางลบ (ผลเสีย)

6) การทบทวนและปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

7) จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณา และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ก.ว.ล.) ตามขั้นตอน

7 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์

โครงการ ตระหนักถึงความสำคัญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ และรับฟังความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมาย จึงได้จัดให้มีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ

7.1 หลักการและเหตุผลด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หมายถึง กระบวนการที่จัดให้มีขึ้นในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชน องค์กรพัฒนาเอกชน ตลอดจนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือได้รับผลกระทบจากโครงการ สามารถเข้าร่วมแสดงความคิดเห็น นำเสนอข้อมูล ข้อโต้แย้ง หรือข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการนั้น อันเป็นการสื่อสารสองทางทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจึงควรเข้าร่วมในกระบวนการนี้ตั้งแต่เริ่มแรก เพื่อให้เกิดความเข้าใจ การรับรู้ การเรียนรู้ การปรับเปลี่ยนโครงการร่วมกัน ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับทุกฝ่าย

การดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครั้งนี้ โครงการจะดำเนินการอ้างอิงตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562 ความสามารถและความพร้อม รวมทั้งข้อจำกัด

7.2 วัตถุประสงค์ของการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์

1) เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาโครงการ ตลอดจนสาธารณชนที่สนใจ โดยการเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านสื่อในรูปแบบต่างๆ และกิจกรรมการมีส่วนร่วมของโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาโครงการ ตลอดจนสาธารณชนที่สนใจได้รับรู้ข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผลของการพัฒนาโครงการ การพิจารณาทางเลือกโครงการอย่างถูกต้อง ชัดเจน รวมทั้งเข้าใจขั้นตอนการศึกษาและลำดับความสำคัญของการมีส่วนร่วมในโครงการ

2) เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาโครงการ ตลอดจนสาธารณชนที่สนใจได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ โดยเฉพาะในขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่การวางแผนพัฒนาผลการศึกษาในภาพรวมของโครงการ การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3) เพื่อจัดให้มีการติดต่อสื่อสารแบบสองทางผ่านสื่อประเภทต่างๆ โดยเฉพาะสื่อบุคคลเพื่อให้สามารถส่งผ่านหรือกระจายข้อมูลข่าวสารโครงการ ซึ่งจะเป็นข้อมูลที่มีประโยชน์ในการประกอบการพิจารณาการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมที่สุด ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เพื่อเป็นประโยชน์ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

7.2.1 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้เสียมีโอกาสแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะสำหรับนำไปใช้ประกอบการพิจารณาศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม และการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 2) เกิดกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันระหว่างภาคส่วนต่างๆ ของสังคมในการพัฒนาโครงการของภาครัฐผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์
- 3) สร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย เนื่องจากการแสดงความมุ่งมั่นตั้งใจที่จะดำเนินการพัฒนาโครงการ โดยพยายามให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมน้อยที่สุด และแสดงถึงความตั้งใจในการส่งเสริมให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นอันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ

7.2.2 การกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

การกำหนดผู้มีส่วนได้เสียยึดหลักการรวมผู้ที่เกี่ยวข้องไว้ให้มากที่สุด (Inclusiveness) โดยจากกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและบทบาทของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละขั้นตอน สามารถ แบ่งผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมออกเป็น 7 กลุ่ม ประกอบด้วย

- 1) ผู้ได้รับผลกระทบ ได้แก่ กลุ่มผู้เสียประโยชน์ และกลุ่มผู้ได้รับผลประโยชน์ จากโครงการในด้านลบทั้งทางตรงและทางอ้อม
- 2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 3) ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 4) หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ ทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น ที่เกี่ยวข้อง
- 5) องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ
- 6) สื่อมวลชน ทั้งในระดับท้องถิ่นและส่วนกลาง ซึ่งมีบทบาทในการนำเสนอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับ โครงการผลกระทบของโครงการและความก้าวหน้าในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 7) ประชาชนทั่วไปที่สนใจและมีความต้องการเข้ามามีส่วนร่วม

7.3 แนวทางและวิธีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

7.3.1 การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

- กิจกรรมการพบปะเพื่อให้ข้อมูลโครงการเบื้องต้นและปรึกษาหารือ (Consultation Meeting) โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้บริหารระดับจังหวัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 4 จังหวัด ดำเนินการเมื่อวันที่ 3-6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563 ดังรูปที่ 11



จังหวัดนครราชสีมา



จังหวัดขอนแก่น



จังหวัดอุดรธานี



จังหวัดหนองคาย

รูปที่ 11 บรรยายภาพการเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ

- กิจกรรมการแพร่กระจายการประชุม (Public Information) โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้บริหารหน่วยงานราชการระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในพื้นที่จำนวน 30 ครั้ง ดำเนินการในช่วงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ – 8 มิถุนายน พ.ศ. 2563 ดังรูปที่ 12



จังหวัดนครราชสีมา



จังหวัดขอนแก่น



จังหวัดอุดรธานี



จังหวัดหนองคาย

รูปที่ 12 บรรยายภาพการแพร่กระจายการประชุม (รูปบางส่วน)

7.3.2 การดำเนินการตามกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 1 (Public Meeting 1) โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ 7 กลุ่ม ตามแนวทางของ สผ. พ.ศ. 2562 ดำเนินการในระดับจังหวัด รวม 4 เวที ในช่วงวันที่ 13 – 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นกิจกรรมที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้
- กิจกรรมการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการองค์กรที่มีผลกระทบโดยตรงในพื้นที่ ผู้นำชุมชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการ ซึ่งจะดำเนินการในช่วงเดือนสิงหาคม - ตุลาคม พ.ศ. 2563
- กิจกรรมการประชุมกลุ่มย่อย โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ กลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กลุ่มชุมชน/หมู่บ้าน และองค์กรที่มีผลกระทบโดยตรงในพื้นที่ ซึ่งจะดำเนินการในช่วงเดือนสิงหาคม - ตุลาคม พ.ศ. 2563
- กิจกรรมการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืน กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว กลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟ และกลุ่มผู้ให้บริการรถไฟ ซึ่งจะดำเนินการในช่วงเดือนสิงหาคม - ตุลาคม พ.ศ. 2563
- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 2 โดยมีกลุ่มเป้าหมาย คือ 7 กลุ่ม ตามแนวทางของ สผ. พ.ศ. 2562 ดำเนินการในระดับจังหวัด รวม 4 เวที ซึ่งจะดำเนินการในช่วงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563

8 ระยะเวลาการศึกษาของโครงการ

ระยะเวลาปฏิบัติงาน (เดือน)																							
2562	2563												2564										
ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	
	NTP1 (10 เดือน)										Extension		NTP4 (7 เดือน)										
	NTP2 (12 เดือน)										Extension		NTP5 (7 เดือน)										
											NTP3 (6 เดือน)					NTP6 (6 เดือน)							

ช่วงที่ 1 : งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา ช่วงนครราชสีมา – บ้านไผ่

ช่วงที่ 2 : งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา ช่วงบ้านไผ่ – หนองคาย

ช่วงที่ 3 : งานสนับสนุนการเจรจาข้อกำหนดขอบเขตของงานระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกลฯ

ช่วงที่ 4 : งานจัดการประกวดราคา ช่วงนครราชสีมา – บ้านไผ่

ช่วงที่ 5 : งานจัดการประกวดราคา ช่วงบ้านไผ่ – หนองคาย

ช่วงที่ 6 : งานสำรวจรายละเอียดก่อสร้างหิรัญทรัพย์ หลังการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน

รูปที่ 13 ระยะเวลาดำเนินโครงการ



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์ 0 2220 4764 โทรสาร 0 2221 5763

www.railway.co.th



website :

www.hsrkorat-nongkhai.com



Facebook :

โครงการรถไฟความเร็วสูง

ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

AEC

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด



บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแต้นท์ จำกัด

WE
CONSULTANTS

บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

วสป

บริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด

MHPM

บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

ด้านวิศวกรรม

นางชนิกานต์ จันทร์อินทร์

โทรศัพท์ : 0 2636 7510 ต่อ 330

โทรสาร : 0 2636 7357

อีเมล : chanikarn.hsrne2@gmail.com

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

นางสาวอุไรรักษ์ แป้นโก้

โทรศัพท์ : 0 2763 2828 ต่อ 4087

โทรสาร : 0 2763 2830

อีเมล : hsrne2@gmail.com

ด้านสิ่งแวดล้อม

นางสาวธัญพรรณพร พัฒนเจริญ

โทรศัพท์ : 0 2763 2828 ต่อ 4092

โทรสาร : 0 2763 2829

อีเมล : hsrne2@gmail.com