

โดยบริษัทที่ปรึกษาจะต้องทำรายละเอียดการป้องกันมาเสนอ คชก. เช่น การสร้างกำแพงป้องกันเสียงบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงผ่านชุมชน

“การพิจารณาอีไอเอจะเสร็จเร็วแค่ไหน ขึ้นกับการส่งข้อมูลของ ร.ฟ.ท. และถ้า คชก. พิจารณาเรียบร้อยแล้วจะเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ทันทีเพราะ พล.อ. ประวิตร พร้อมที่จะเรียกประชุม” นางรวิวรรณ กล่าว

เร่งอีไอเอ-แผนมอที่ดิน

นายวรวิมล ภาณุรักษ์ การุณการ ร.ฟ.ท. กล่าวว่า เบื้องต้น ร.ฟ.ท. ยังมีกำหนดลงนามสัญญาภายในวันที่ 15 มิ.ย. นี้ หรือไม่เกินเดือน มิ.ย. นี้ ซึ่งปัจจุบันยังเหลือกระบวนการสำคัญที่ ร.ฟ.ท. ต้องเร่งรัด 2 ส่วน คือ 1.การจัดทำแผนส่งมอบพื้นที่ให้กลุ่มซีพี เพื่อเป็นเอกสารแนบท้ายสัญญา 2.การจัดทำรายงานอีไอเอ

แหล่งข่าวจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ระบุว่า สกพอ. ได้ติดตามความคืบหน้าของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินอย่างต่อเนื่อง ซึ่งหลังจากมีการลงนามกับกลุ่มซีพีแล้ว สกพอ. จะมีบทบาทในการกำกับดูแลโครงการนี้ร่วมกับ ร.ฟ.ท.

ห่วงเซ็นไม่ทันกำหนด 15 มิ.ย.

ทั้งนี้ ร.ฟ.ท. ส่งร่างอีไอเอให้ สผ. พิจารณาตั้งแต่วันที่ 24 ก.ค. 2561 โดยการพิจารณามีความล่าช้าที่มีเหตุผลส่วนหนึ่งจากกระบวนการของ ร.ฟ.ท. ด้วย เพราะยังชี้แจง คชก. ไม่ผ่าน และขณะนี้อยู่ระหว่างส่งมอบข้อมูลให้พิจารณาเพิ่มเติม

“ขณะนี้ยังมีกำหนดเป้าหมายลงนามสัญญาไว้ตามเดิม แต่จะทันหรือไม่ทันก็ไม่สามารถตอบได้ เพราะเรื่องของอีไอเอถือเป็นประเด็นใหญ่หากไม่ผ่านการพิจารณา ร.ฟ.ท. จะลงนามสัญญากับเอกชนไม่ได้ และ ร.ฟ.ท. ก็ไม่มีอำนาจในการกำหนดให้ คชก. พิจารณาโดยเร็ว ดังนั้นอาจจะต้องรอให้เป็นไปตามขั้นตอน ซึ่งตอนนี้ไม่ใช่ประเด็นที่ต้องกังวลแล้ว ส่วนการลงนามจะช้าหรือเร็วกว่ากรอบกำหนดก็ต้องได้ลงนามสัญญาเพราะผ่านขั้นตอน ครม. แล้ว”

ค่าเสียงเกินมาตรฐาน

นอกจากนี้ ร.ฟ.ท. ส่งอีไอเอโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ให้กับ สผ. เมื่อวันที่ 24 ก.ค. 2561 โดยมีบริษัทเอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำ ซึ่งการทำอีไอเอ ได้วิเคราะห์ผลกระทบและแผนการรับมือครอบคลุม 19 ด้าน คือ 1.สภาพภูมิประเทศ 2.ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน 3.ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว 4.อุทกวิทยา น้ำผิวดิน 5.คุณภาพน้ำผิวดิน 6.อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ 7.เสียง 8.ความสั่นสะเทือน

9.นิเวศวิทยาทางบกด้านทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรสัตว์ป่า 10.นิเวศวิทยาทางน้ำ 11.การใช้ประโยชน์ที่ดิน 12.การคมนาคมขนส่ง และอุบัติเหตุและความปลอดภัย 13.การควบคุมน้ำท่วมและระบายน้ำ 14.เศรษฐกิจและสังคม 15.การโยกย้ายและการเวนคืน 16.อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 17.สุขภาพ 18.ประวัติศาสตร์และโบราณคดี 19.สุนทรียภาพ

ทั้งนี้ ในประเด็นที่ คชก. ให้ ร.ฟ.ท. ส่งข้อมูลเพิ่มเกี่ยวกับการป้องกันผลกระทบจากการสั่นสะเทือนและเสียง โดยในรายงานอีไอเอระบุว่า มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งการป้องกันผลกระทบทางเสียงในช่วงก่อสร้างจะติดตั้งกำแพงเสียงชั่วคราว ลักษณะที่บในบริเวณที่มีปัญหา เช่น สถานีตำรวจนครบาลลาดกระบัง ส่วนในช่วงการเดินรถพบจุดที่อ่อนไหวต่อค่าเสียงเกินมาตรฐาน 48 แห่ง แบ่งเป็นช่วงตั้งแต่ปี 2566 รวม 30 แห่ง และช่วงตั้งแต่ปี 2586 รวม 18 แห่ง

เล็งขุดอุโมงค์เขาชีจรรย์

นอกจากนี้ การประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจะใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการคาดการณ์หรือประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการรวมทั้งศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

สำหรับพื้นที่ศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมครอบคลุมพื้นที่ 5 จังหวัด คือ

กรุงเทพฯ สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง มีสถานีรถไฟความเร็วสูง 9 สถานี คือ ดอนเมือง บางซื่อ มักกะสัน สุวรรณภูมิ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา และอุตะนา รูปแบบของรถไฟความเร็วสูงเป็นโครงสร้างยกระดับและอุโมงค์เดี่ยวทางคู่ 220 กิโลเมตร

ระบบขนส่งทางรางที่เกี่ยวข้องในเส้นทางโครงการมี 3 ส่วน คือ 1.โครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง 2.โครงการรถไฟเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง 3.โครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ช่วงพญาไท-ดอนเมือง

สำหรับเส้นทางส่วนใหญ่เรียงทางรถไฟสายตะวันออก แต่จะมีการเบี่ยงช่วงเลี้ยวเมืองจะเชิงเทรา เพราะเส้นทางรถไฟปัจจุบันมีทางโค้งรัศมีแคบจึงต้องปรับรัศมีโค้งเพื่อรองรับความเร็วสูง รวมทั้งมีทางเบี่ยงช่วงเขาชีจรรย์ เพราะแนวทางรถไฟปัจจุบันเป็นโค้งรัศมีแคบรอบเนินเขา อาจไม่เหมาะกับรถไฟความเร็วสูง จึงต้องสร้างอุโมงค์แบบเปิดหน้าดินแล้วถมกลับความยาว 300 เมตร ซึ่งพื้นที่แนวเส้นทางใหม่ อาจต้องมีการเวนคืนที่ดิน