

บทที่ 4

ผลการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน

4.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในเส้นทาง

4.1.1 ช่วงกรุงเทพ-หัวหิน

ผลการศึกษารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ช่วงกรุงเทพ-หัวหิน ระยะทางโครงการ 211 กิโลเมตร ส่วนใหญ่ก่อสร้างบนพื้นที่ของ รฟท. อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างจะเวนคืนที่ดินประชาชนจำนวน 897 แปลง คิดเป็นเนื้อที่สำหรับการเวนคืนประมาณ 900 ไร่ และอาคารสิ่งปลูกสร้างจำนวน 272 หลัง ซึ่งเป็นผลกระทบหลักจากการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้ พบพื้นที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านฝุ่น เสียง ความสั่นสะเทือน ได้แก่ วัดสนามใน จังหวัดนนทบุรี วัดสุวรรณ ปรังค์ โบราณในวัดพระงาม วัดโพรงมะเดื่อ โรงเรียนวัดโพรงมะเดื่อ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโพรงมะเดื่อ จังหวัดนครปฐม โรงเรียนชุมชนวัดเจ็ดเสมียน จังหวัดราชบุรี และระหว่างการก่อสร้างอาจเกิดความไม่สะดวกในการคมนาคมต่อผู้สัญจรไป-มา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณจุดตัดทางข้ามทางรถไฟ ตลอดจนการรบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์ในบริเวณใกล้เคียงโครงการ จึงควรปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น การจัดการมลพิษ ละครดเชยสิ่งปลูกสร้าง ต้องมีการทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ พร้อมทั้งมีการชดเชยราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้างอย่างเป็นธรรม ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบพื้นที่ก่อสร้างทั้งแนวเส้นทาง บริเวณก่อสร้างสถานีและศูนย์บำรุงทางเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนใกล้เคียง จัดให้มีแผนการจัดการจราจร เช่น เส้นทางเลี่ยง เส้นทางลัด ทางลอด และมีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวก เพื่อบรรเทาปัญหา ตลอดจนติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟเตือนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ประสานกรมศิลปากรในการพิจารณารูปแบบโครงการและวิธีการก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบต่อปรังค์โบราณในวัดพระงาม จังหวัดนครปฐม

ในการศึกษาพื้นที่ป่าอนุรักษ์ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการจากกรมป่าไม้และกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช พบว่า แนวเส้นทางไม่ได้ผ่านพื้นที่ป่า ทั้งที่เป็นอุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เขตห้ามล่าสัตว์ป่า หรือป่าสงวนแห่งชาติแต่อย่างใด รวมถึงไม่ได้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่สำคัญ ได้แก่ ชั้น 1A หรือ 1B อย่างไรก็ตาม พบวนอุทยาน 1 แห่ง อยู่ติดเขตทางรถไฟในท้องที่ตำบลชะอำ อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี โดยจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินป่าไม้เป็นป่าเพื่อเศรษฐกิจ (โซน E) ได้แก่ สวนอุทยานชะอำ ปัจจุบันอยู่ในความดูแลของกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช

นอกจากนี้ แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ตำบลเขาฮ้อย และตำบลหนองปลาไหล อำเภอเขาฮ้อย จังหวัดเพชรบุรี โดยอยู่ในเขตจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ป่าชายเลน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2530 ที่กำหนดให้เป็นป่าอนุรักษ์ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2543 และเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2543 และนอกเขตจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ป่าชายเลน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2530 ที่กำหนดให้เป็นป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2543 และเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2543 ทั้งนี้ สภาพการใช้ที่ดินใน

บริเวณนี้พบว่า ปัจจุบันได้ถูกบุกรุกจับจองพื้นที่และใช้ประโยชน์ที่ดินป่าชายเลนเป็นพื้นที่ทำกินแล้วแทบทั้งสิ้น โดยเปลี่ยนสภาพเป็นบ่อเลี้ยงปลา บ่อเลี้ยงกุ้ง ส่วนในพื้นที่ที่เป็นป่าชายเลนนั้นพบพื้นที่ทำกินเป็นแถบแคบ ๆ มีความกว้างประมาณ 20 เมตร จากรรมลาคลองที่น้ำทะเลท่วมถึง

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการก่อสร้างของโครงการจะอยู่ภายในพื้นที่เขตทางของ รฟท. เท่านั้น ส่วนภายหลังการเปิดดำเนินการนั้น ผลกระทบด้านลบโดยรวมอยู่ในระดับต่ำ และส่งผลกระทบในด้านบวกต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม อาทิ

- 1) เป็นการพัฒนาาระบบสาธารณูปโภคด้านการคมนาคมขนส่ง ช่วยให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วขึ้น และเพิ่มทางเลือกการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ
- 2) ลดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ เช่น ความสูญเสียอันเนื่องมาจากความล่าช้าในการสัญจร ความสูญเสียในด้านการสิ้นเปลืองพลังงาน การลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นการลดการใช้เชื้อเพลิง จึงมีส่วนช่วยในการลดการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ
- 3) มีผลทางด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ เช่น ตามแนวเส้นทางโครงการจะมีการพัฒนาเป็นย่านธุรกิจและห้างสรรพสินค้า ส่วนบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางจะมีการพัฒนาที่ดิน และเป็นเมืองใหม่ การลงทุนพัฒนาต่าง ๆ ส่งเสริมการพัฒนาด้านท่องเที่ยว สร้างงาน สร้างรายได้สู่ประชาชนในท้องถิ่น เป็นการกระตุ้นการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ
- 4) เป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน เช่น ได้รับความสะดวกสบาย รวดเร็ว ตรงต่อเวลา และปลอดภัยจากการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ลดปัญหาฝุ่น ควันพิษ
- 5) ช่วยบรรเทาปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ลดการเผาไหม้เชื้อเพลิงของยานยนต์ ช่วยลดก๊าซเรือนกระจก และมลสารที่เป็นสาเหตุปัญหาโลกร้อน

อย่างไรก็ดี เพื่อให้ประชาชนมีความมั่นใจยิ่งขึ้น จึงได้กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นเมื่อมีการดำเนินงานโครงการ ทั้งนี้ ได้กำหนดมาตรการลดผลกระทบสำหรับการออกแบบด้านวิศวกรรม สรุปได้ดังนี้

ประเด็น	มาตรการลดผลกระทบ
1. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	- ออกแบบโครงสร้างทางรถไฟและสถานี ให้สามารถต้านทานแรงจากแผ่นดินไหวได้ตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับมาตรฐานของกรมโยธาธิการและผังเมือง (มยผ 1302)
2. คุณภาพน้ำผิวดิน	- ออกแบบให้มีระบบรวบรวมและบำบัดของเสียจากสถานี ศูนย์บำรุงทาง (Maintenance Base) และของเสียจากพนักงานและผู้ใช้บริการอย่างถูกหลักสุขาภิบาลและมีปริมาณเพียงพอ
3. เสียง	- ออกแบบใช้วัสดุซับเสียงในองค์ประกอบต่าง ๆ ของระบบรถไฟบริเวณชานชาลาและขบวนรถไฟ เช่น บริเวณพื้นคันทาง ใช้ Floating Slab เพื่อลดเสียง ล้อเป็นวัสดุช่วยลดเสียง Skirt ของตัวรถไฟเป็นวัสดุซับเสียง ระบบเบรกเป็น Magnetic

ประเด็น	มาตรการลดผลกระทบ
	Break ติดตั้งวัสดุซับเสียงบริเวณชานชาลา - อาคารสถานีและอาคารศูนย์บำรุงทาง (Maintenance Base) ด้านที่มีอาณาเขตติดต่อกับชุมชนต้องปลูกต้นไม้เพื่อเป็นพื้นที่ฉนวน (Buffer Zone) ปลูกต้นไม้ที่ทรงสูง - ติดตั้งฉนวนกันเสียงที่หลังคาในอาคารศูนย์บำรุงทาง (Maintenance Base) - ติดตั้งกำแพงกันเสียงในพื้นที่มีระดับเสียงเกิน 70 เดซิเบล (เอ) หรือ พื้นที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านเสียงที่ตั้งประชิดแนวเส้นทางโครงการในระยะ 50 เมตร - เลือกอุปกรณ์ของขบวนรถไฟที่ออกแบบลดการเสียดทานอากาศกลศาสตร์
4. ความสั่นสะเทือน	- ออกแบบระบบทางวิ่งและเทคโนโลยีที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนต่ำ - ออกแบบติดตั้งวัสดุลดทอนพลังความสั่นสะเทือนในบริเวณช่วงผ่านพื้นที่อ่อนไหวที่สามารถรับรู้ถึงระดับความสั่นสะเทือนได้ ได้แก่ วัดสนามใน (จังหวัดนนทบุรี) วัดสุวรรณ วัดพระงาม วัดโพรงมะเดื่อ โรงเรียนวัดโพรงมะเดื่อ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโพรงมะเดื่อ (จังหวัดนครปฐม)
5. นิเวศวิทยาป่าไม้และสัตว์ป่า	- ออกแบบและกำหนดตำแหน่งต่อม่อโดยหลีกเลี่ยงการรื้อย้ายหรือตัดฟันต้นไม้ใหญ่ - ออกแบบโครงสร้างทางวิ่งเป็นสะพานบกกบริเวณผ่านพื้นที่ป่าชายเลน บริเวณอำเภอยะย้อย จังหวัดเพชรบุรี - ออกแบบทางข้ามสัตว์ โครงสร้างเชื่อมผืนป่า สำหรับสัตว์ได้ข้าม และออกแบบทางลอดสำหรับสัตว์เลื้อยคลาน สัตว์กระโดดบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ป่า - ออกแบบโครงสร้างป้องกันรั้วกันพิเศษในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ป่า และโครงสร้างป้องกันปิดกั้นด้านบนบริเวณเขาวัง
6. พื้นที่ชุ่มน้ำ การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม	- ออกแบบโครงสร้างทางวิ่งเป็นสะพานบกกหรือทางยกระดับ บริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำภาคกลางตอนล่างของพื้นที่กรุงเทพมหานคร นนทบุรี นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี บริเวณน้ำซังหรือพื้นที่รับน้ำ หากเป็นทางวิ่งระดับพื้นดิน ต้องออกแบบอาคารระบายน้ำอย่างเพียงพอ - ออกแบบให้มีบ่อหน่วงน้ำอย่างเพียงพอ บริเวณก่อสร้างสถานีและศูนย์บำรุงทาง (Maintenance Base) - ออกแบบฐานรากและต่อม่อไม่กีดขวางการระบายน้ำ โดยเฉพาะบริเวณลำน้ำท่าจีน แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี - ออกแบบระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างเพียงพอตลอดแนวเส้นทางโครงการ สถานีรถไฟ อาคารศูนย์บำรุงทาง (Maintenance Base) และบริเวณทางลอดต่างระดับ

ประเด็น	มาตรการลดผลกระทบ
7. การคมนาคมขนส่ง	- ออกแบบโครงสร้างทางวิ่งบนถนนเพชรเกษม โดยใช้ผิวจราจรให้น้อยที่สุด เพื่อคงพื้นที่ทางเท้าและผิวจราจรเพื่อลดผลกระทบต่อผู้ใช้ถนน - ออกแบบทางลอด ทางข้ามอย่างเพียงพอและสอดคล้องความต้องการประชาชนตามแนวเส้นทางเพื่อแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน - ออกแบบโครงสร้างเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทางเดินเท้าได้อย่างปลอดภัย เช่น ออกแบบความกว้างของทางเท้าเพียงพอต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเท้า ออกแบบทางเดิน Sky-Walk เชื่อมต่อเข้าถึงสถานีรถไฟความเร็วสูงและการใช้ระบบขนส่งมวลชนอื่น - ออกแบบเส้นทางเข้า-ออกสถานี อย่างเพียงพอ เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจรบนทางหลวงสายหลักบริเวณรอบสถานี
8. การใช้ที่ดิน	- ออกแบบจัดทำสวนหย่อม สวนสาธารณะในตำแหน่งที่เหมาะสม
9. การแบ่งแยกชุมชน	- ออกแบบปรับปรุงจุดตัดทางข้ามทางรถไฟและจัดให้มีทางลอดในระยะที่เหมาะสม สอดคล้องกับการใช้งานและความต้องการของประชาชน เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรแก่คนในชุมชน
10. ประวัติศาสตร์ โบราณคดีและทัศนียภาพ	- ออกแบบโครงสร้างต่อม่อสะพานให้โปร่งบาง กลมกลืนกับสภาพแวดล้อมและโบราณสถานโดยรอบเน้นความโปร่งตาและรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่เรียบง่าย เพื่อลดผลกระทบต่อการสูงชัน บดบังความสวยงาม บริเวณพระปฐมเจดีย์และอุทยานประวัติศาสตร์พระนครคีรี

การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน มีกิจกรรมทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและการใช้ประโยชน์ของประชาชน เพื่อให้การดำเนินโครงการส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนน้อยที่สุด จึงกำหนดแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมทั้งสิ้น 13 แผน ได้แก่

- แผนงานที่ 1 : แผนปฏิบัติการควบคุมและรักษาคุณภาพน้ำผิวดิน
- แผนงานที่ 2 : แผนปฏิบัติการควบคุมคุณภาพอากาศ
- แผนงานที่ 3 : แผนปฏิบัติการป้องกันระดับเสียง
- แผนงานที่ 4 : แผนปฏิบัติการป้องกันและลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน
- แผนงานที่ 5 : แผนบรรเทาผลกระทบต่อการทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า และปลูกป่าทดแทน
- แผนงานที่ 6 : แผนบรรเทาผลกระทบด้านการจราจร
- แผนงานที่ 7 : แผนการควบคุมการระบายน้ำและพื้นที่ชุ่มน้ำ
- แผนงานที่ 8 : แผนการจัดการด้านการสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

- แผนงานที่ 9 : แผนการปรับปรุงภูมิทัศน์
- แผนงานที่ 10 : แผนการบรรเทาผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม
- แผนงานที่ 11 : แผนชุดกู้แหล่งโบราณคดี
- แผนงานที่ 12 : แผนประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน
- แผนงานที่ 13 : แผนการจัดการที่พิกัดงานก่อสร้างในระยะก่อสร้าง

นอกจากนี้ กำหนดให้มีแผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งสิ้น 9 แผน ได้แก่

- แผนงานที่ 1 : แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบคุณภาพน้ำผิวดิน
- แผนงานที่ 2 : แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ
- แผนงานที่ 3 : แผนการติดตามตรวจสอบด้านเสียง
- แผนงานที่ 4 : แผนการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน
- แผนงานที่ 5 : แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบจากการคมนาคม
- แผนงานที่ 6 : แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน
- แผนงานที่ 7 : แผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม
- แผนงานที่ 8 : แผนการติดตามตรวจสอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- แผนงานที่ 9 : แผนการติดตามตรวจวัดและตรวจสอบการดำเนินโครงการด้านสิ่งแวดล้อม

กำหนดให้ในระยะก่อสร้าง รับผิดชอบการดำเนินงานโดยผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานจากกระทรวงคมนาคม และงบประมาณรวมอยู่ในค่าก่อสร้างโครงการ ส่วนระยะดำเนินการ รับผิดชอบการดำเนินงานโดยหน่วยงานจากกระทรวงคมนาคม หรือผู้เดินรถ โดยภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานจากกระทรวงคมนาคม และงบประมาณรวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของโครงการ

ตารางประมาณการต้นทุนค่าจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ช่วงกรุงเทพ-หัวหิน

มาตรการ		มูลค่าต้นทุน (บาท)
1.	ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เช่น กำแพงกันเสียง กำแพงกันฝุ่นชั่วคราว ประชาสัมพันธ์)	706.023
2.	ติดตามตรวจสอบผลกระทบ	
	– ระยะก่อสร้าง	42.205
	– ระยะดำเนินการ	275.800

ตารางมูลค่าเศรษฐศาสตร์อันเนื่องมาจากผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ช่วงกรุงเทพ-หัวหิน

มูลค่า		จำนวนเงิน (บาท)
1.	ประหยัดการกำจัดมลภาวะทางอากาศ	25,594.05
2.	ก๊าซเรือนกระจกที่ลดลง	1,394.77
3.	สูญเสียพื้นที่ป่า	995.10
4.	ผลประโยชน์จากการปลูกป่าทดแทน	1,544.69

4.1.2 ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี

ผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น แนวเส้นทางโครงการ ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี ระยะทางโครงการ 424 กิโลเมตร ก่อสร้างบนพื้นที่เขตทางของ รพท. อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างจะเวนคืนที่ดินประชาชน ซึ่งเป็นผลกระทบหลักจากการพัฒนาโครงการ และผลกระทบด้านอื่นจากการพัฒนาโครงการ สรุปผลกระทบที่สำคัญ ดังนี้

ผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศและการชะล้างพังทลายของดิน สภาพภูมิประเทศบริเวณโครงการช่วงประจวบคีรีขันธ์ถึงชุมพร สภาพภูมิพื้นฐานเป็นที่ลาดชันค่อนข้างสูง ด้านตะวันตกเป็นเขา ส่วนด้านตะวันออกเป็นพื้นที่ราบชายฝั่งทะเลมีความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 1-5 เมตร และผ่านที่ลาดเชิงเขาหลายแห่ง ส่วนจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีลักษณะเป็นที่ราบชายฝั่งทะเล ที่ลาดลอนต่ำ บางส่วนเป็นที่ลาดเชิงเขา เช่น เขาเสมีตุน อำเภอกาบัง ทั้งนี้ ลักษณะภูมิประเทศสูงลาดชันจึงมีผลต่อการออกแบบแนวเส้นทางและอาจมีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสภาพภูมิประเทศปัจจุบันได้

กิจกรรมก่อสร้าง อาจทำให้เกิดการรบกวนและการพังทลายของดิน โดยเฉพาะแนวเส้นทางที่พาดผ่านพื้นที่ที่เป็นดินอ่อน และมีพื้นที่อยู่ในเขตวิกฤติน้ำบาดาลและแผ่นดินทรุด และแนวเส้นทางโครงการที่อยู่ในแนวพื้นที่เสี่ยงภัยดินถล่มและน้ำป่าไหลหลาก คือ ช่วงจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสี่ยง ความสั่นสะเทือน พบพื้นที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านฝุ่น เสี่ยง ความสั่นสะเทือน เช่น โรงเรียนบ้านห้วยก่อ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (กม.317+000) มัสยิดไทย-ปากีสถานทับสะแก ประจวบคีรีขันธ์ (กม.-346+000) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทรายทอง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (กม.403+000) โรงเรียนบ้านหนองผาก จังหวัดชุมพร (กม.418+000) วัดธรรมถาวร จังหวัดชุมพร (กม.517+000)

1) ผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้-สัตว์ป่า บางช่วงแนวเส้นทางโครงการอยู่ประชิดพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าพุไค้ม อุทยานแห่งชาติเขาสามร้อยยอด ป่าสงวนแห่งชาติป่าเขาทุ่งมะเมี ป่าสงวนแห่งชาติป่าเขาหน้อยห้วยดามา อุทยานแห่งชาติหาด นวกร ป่ากุยบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ป่าสงวนแห่งชาติป่าเขาใหญ่บางจาก ป่าสงวนแห่งชาติป่าเขาช้างตาย ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนอ่าวทุ่งคา-ป่าสวี อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนคลองตะโก จังหวัดชุมพร ป่าสงวนแห่งชาติป่าชายเลนน้ำเค็มท่าฉาง จังหวัดสุราษฎร์ธานี นอกจากนี้ แนวเส้นทางอยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำปากพนัง ซึ่งหากมีกิจกรรมเพิ่มเติมในบริเวณดังกล่าว อาจมีผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาในพื้นที่ต้นน้ำได้

การพัฒนาโครงการดำเนินงานภายในเขตทางเป็นส่วนใหญ่ แต่หากมีกิจกรรมเพิ่มเติมในบริเวณดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ในระบอบนิเวศได้ ตลอดจนรบกวนการใช้ประโยชน์ของสัตว์ป่า อาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงจำนวนและชนิดพันธุ์พืช พันธุ์สัตว์ อาจเป็นแหล่งที่อยู่ของสัตว์/พืชพันธุ์หายาก ควรมีการศึกษาสำรวจพื้นที่ในรายละเอียดต่อไป

2) ผลกระทบต่อการคมนาคม ระหว่างการก่อสร้างอาจเกิดความไม่สะดวกในการคมนาคมต่อผู้สัญจรไป-มา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณจุดตัดทางข้ามทางรถไฟ

3) ผลกระทบต่อแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณสถาน รูปแบบโครงการและวิธีการก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบต่อโบราณสถานบ้านหาดเสด็จ (กม.296+000 ถึง 298+000) วัดชุมพรรังสรรค์ (กม.471+000) และประสาธน์ศิลปากรในการวางแผนขุดกู้เนินโบราณคดีบ้านวังด้วนเนิน 3 (บริเวณสถานีรถไฟวังด้วน) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (กม. 221+500)

มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่ควรนำมาปฏิบัติ ได้แก่ การจัดการมลพิษและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง จะมีการทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ พร้อมทั้งมีการชดเชยราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้างอย่างเป็นธรรม ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนใกล้เคียง จัดให้มีแผนการจัดการจราจร เช่น เส้นทางเลี่ยง เส้นทางลัด ทางลอด และมีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกเพื่อบรรเทาปัญหา

ส่วนภายหลังการเปิดดำเนินการนั้น ผลกระทบด้านลบโดยรวมอยู่ในระดับต่ำ ประเด็นที่ต้องให้ความสนใจ ได้แก่ การป้องกันผลกระทบต่อนิเวศป่าไม้-สัตว์ป่า การพังทลายของดิน และการกีดขวางทางน้ำ/พื้นที่ชุ่มน้ำ

ตารางประมาณการต้นทุนค่าจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี

มาตรการ		มูลค่าต้นทุน (บาท)
1.	ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	251.128
2.	ติดตามตรวจสอบผลกระทบ	
	– ระยะก่อสร้าง	47.319
	– ระยะดำเนินการ	266.800

ตารางมูลค่าเศรษฐศาสตร์อันเนื่องมาจากผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี

มูลค่า		จำนวนเงิน (บาท)
1.	ประหยัดการกำจัดมลภาวะทางอากาศ	51,188.10
2.	ก๊าซเรือนกระจกที่ลดลง	2,789.54
3.	สูญเสียพื้นที่ป่า	1,942.00
4.	ผลประโยชน์จากการปลูกป่าทดแทน	1,322.22

4.1.3 ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์

ผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น แนวเส้นทางโครงการ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ ระยะทางโครงการ 335 กิโลเมตร ก่อสร้างบนพื้นที่ของ รพท. อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างจะเวนคืนที่ดินประชาชน ซึ่งเป็นผลกระทบหลักจากการพัฒนาโครงการ และผลกระทบด้านอื่นจากการพัฒนาโครงการ สรุปผลกระทบที่สำคัญได้ดังนี้

1) **ผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศและการชะล้างพังทลายของดิน** สภาพภูมิประเทศบริเวณโครงการช่วงสุราษฎร์ธานี ค่อนข้างเป็นที่ลาดชันและผ่านลาดเชิงเขาหลายแห่ง ส่วนบริเวณจังหวัดสงขลา เป็นที่ราบลุ่มทะเลสาบสงขลา และช่วงปาดังเบซาร์มีสภาพเป็นที่ลาดเชิงเขา จึงมีผลต่อการออกแบบแนวเส้นทาง จึงอาจมีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสภาพภูมิประเทศปัจจุบันได้

กิจกรรมก่อสร้าง อาจทำให้เกิดการทรุดตัวและการพังทลายของดิน โดยเฉพาะแนวเส้นทางที่พาดผ่านพื้นที่ที่เป็นดินอ่อน และมีพื้นที่อยู่ในเขตวิกฤติน้ำบาดาลและแผ่นดินทรุด และแนวเส้นทางโครงการที่อยู่ในแนวพื้นที่เสี่ยงภัยดินถล่มและน้ำป่าไหลหลาก คือ ช่วงจังหวัดนครศรีธรรมราช

2) **ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ** เสี่ยง **ความสั่นสะเทือน** พบพื้นที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ เช่น สถานีอนามัยบ้านปากสระ จังหวัดพัทลุง (กม.839+000) วัดชายคลอง จังหวัดพัทลุง (กม.846+000) โรงเรียนบางกล่ำวิทยารัชมังคลาภิเษก จังหวัดสงขลา (กม.913+000) วัดทุ่งลุง (กม.943+000) จังหวัดสงขลา

3) **ผลกระทบด้านการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม** กิจกรรมของโครงการ อาจมีโครงสร้าง/ตอม่อลงในแหล่งน้ำ และกิจกรรมที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำ ตลอดจนแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่รับน้ำจากเชิงเขาตามตะวันตก เพื่อระบายลงชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก แนวเส้นทางโครงการจึงอาจส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำในช่วงน้ำหลาก

4) **ผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้-สัตว์ป่า** บางช่วงของแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าเขาพลู ป่าสงวนแห่งชาติป่าบ้านนา ป่าท่าเรือและป่าเคียนซา จังหวัดสุราษฎร์ธานี ป่าสงวนแห่งชาติป่าควนพอง ป่าสงวนแห่งชาติป่ายางงาม จังหวัดพัทลุง กิจกรรมเพิ่มเติมในบริเวณดังกล่าวอาจมีผลกระทบ ต่อระบบนิเวศวิทยาในพื้นที่ต้นน้ำได้

การพัฒนาโครงการดำเนินงานภายในเขตทางเป็นส่วนใหญ่ แต่หากมีกิจกรรมเพิ่มเติมในบริเวณดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ในระบบนิเวศได้ ตลอดจนรบกวนการใช้ประโยชน์ของสัตว์ป่า อาจส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงจำนวนและชนิดพันธุ์พืช พันธุ์สัตว์ อาจเป็นแหล่งที่อยู่ของสัตว์/พืชพันธุ์หายาก ควรมีการศึกษาสำรวจพื้นที่ในรายละเอียดต่อไป

5) **ผลกระทบต่อการคมนาคม** ระหว่างการก่อสร้างอาจเกิดความไม่สะดวกในการคมนาคมต่อผู้สัญจรไป-มา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณจุดตัดทางข้ามทางรถไฟ

6) **ผลกระทบต่อแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณสถาน** ในระยะ 100 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ พบสถานที่สำคัญต่อชุมชนหลายแห่งที่ได้รับการขึ้นทะเบียนจากกรมศิลปากร เช่น ชุมชนโบราณพุนพิน (ควนพุนพิน) (กม.635+500) จังหวัดสุราษฎร์ธานี พระบรมราชานุสาวรีย์พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จังหวัดนครศรีธรรมราช (กม.757+000) ถ้ำพระเขากลาง (ถ้ำเขากลาง) จังหวัดสงขลา

(กม.828+000) ทั้งนี้ ควรพิจารณารูปแบบโครงการและวิธีการก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบต่อโบราณสถานดังกล่าว

มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ควรนำมาปฏิบัติ ได้แก่ การจัดการมลพิษและขุดเซยสิ่งปลูกสร้าง จะมีการทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่พร้อมทั้งมีการชดเชยราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้างอย่างเป็นธรรม ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนใกล้เคียง จัดให้มีแผนการจัดการจราจร เช่น เส้นทางเลี่ยง เส้นทางลัด ทางลอด และมีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกเพื่อบรรเทาปัญหา

ส่วนภายหลังการเปิดดำเนินการนั้น ผลกระทบด้านลบโดยรวมอยู่ในระดับต่ำ ประเด็นที่ต้องให้ความระมัดระวัง ได้แก่ การป้องกันผลกระทบต่อนิเวศป่าไม้-สัตว์ป่า การระบายน้ำ และแหล่งโบราณสถาน

ตารางประมาณการต้นทุนค่าจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์

มาตรการ		มูลค่าต้นทุน (บาท)
1.	ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	226.778
2.	ติดตามตรวจสอบผลกระทบ	
	– ระยะก่อสร้าง	69.531
	– ระยะดำเนินการ	254.300

ตารางมูลค่าเศรษฐศาสตร์อันเนื่องมาจากผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์

มูลค่า		จำนวนเงิน (บาท)
1.	ประหยัดการกำจัดมลภาวะทางอากาศ	42,870.03
2.	ก๊าซเรือนกระจกที่ลดลง	2,336.24
3.	สูญเสียพื้นที่ป่า	529.02
4.	ผลประโยชน์จากการปลูกป่าทดแทน	295.64

4.2 การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

ในการดำเนินงานศึกษาและออกแบบ ได้ดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน และผู้มีส่วนได้เสียต่าง ๆ ได้รับทราบถึงความจำเป็นและประโยชน์ที่จะเกิดขึ้น รวมถึงมาตรการลดผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนข้อกังวลใจต่าง ๆ จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน สำหรับเป็นข้อมูลพิจารณาประกอบการปรับปรุงผลการศึกษาและออกแบบโครงการให้เกิดความเหมาะสมมากที่สุด โดยดำเนินการการมีส่วนร่วมของประชาชนให้สอดคล้องตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548

4.2.1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการในการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน แบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ คือ

1) พื้นที่ศึกษาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา 7 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี นครปฐม ราชบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ (ดำเนินการการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระบุในหัวข้อ 4.2.5)

2) พื้นที่ศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา 5 จังหวัด ได้แก่ ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา (ดำเนินการโดยส่งจดหมายข่าว)

4.2.2 กลุ่มเป้าหมาย

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ทำการพิจารณาครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียของโครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน แบ่งกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการออกเป็น 7 กลุ่ม ได้แก่

- 1) กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ
- 2) หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 4) หน่วยงานราชการระดับต่าง ๆ
- 5) องค์กรเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน และสถาบันการศึกษา นักวิชาการ ผู้แทนภาคประชาชน
- 6) สื่อมวลชน
- 7) ประชาชนทั่วไป

4.2.3 ผลการดำเนินงาน

ในช่วงที่ผ่านมาได้ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ ควบคู่กับการศึกษาด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อมุ่งหวังที่จะเผยแพร่ข้อมูลรายละเอียดโครงการแก่กลุ่มเป้าหมายได้รับรู้ และเกิดความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายได้แสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และซักถามประเด็นข้อสงสัยจากคณะผู้ศึกษาได้

โดยตรง โดยให้ความสำคัญกับผู้ที่ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ ซึ่งปัจจุบัน โครงการศึกษาได้เสร็จสิ้นลงแล้ว ผลการดำเนินงานดังกล่าว สรุปได้ดังนี้

1) กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน

1.1) การชี้แจงรายละเอียดโครงการต่อผู้บริหารหน่วยงานราชการในพื้นที่

เป็นการเข้าพบเพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดการดำเนินโครงการแก่ผู้บริหารหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบดูแลพื้นที่ที่จะพัฒนาโครงการให้ได้รับทราบ พร้อมกับปรึกษาหารือและรับฟังข้อมูล ความคิดเห็นต่าง ๆ สำหรับเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา/ปรับปรุงงานศึกษาโครงการให้เกิดความเหมาะสม

ผลการดำเนินงาน

ลำดับที่	กำหนดการ	กลุ่มเป้าหมาย
1.	วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2556 เวลา 09.00-10.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดนครปฐม	รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม
2.	วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2556 เวลา 15.00-16.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	รองผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
3.	วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2556 เวลา 09.00-10.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดเพชรบุรี	ผู้ว่าราชการจังหวัดเพชรบุรี
4.	วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2556 เวลา 14.00-15.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดราชบุรี	รองผู้ว่าราชการจังหวัดราชบุรี
5.	วันที่ 11 มิถุนายน 2556 เวลา 11.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดเพชรบุรี	ผู้ว่าราชการจังหวัดเพชรบุรี
6.	วันที่ 13 มิถุนายน 2556 เวลา 14.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดนครปฐม	รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม

1.2) การนำเสนอโครงการต่อที่ประชุมหน่วยงานราชการในพื้นที่

เป็นการเข้าไปมีส่วนร่วมประชุมที่หน่วยงานราชการในพื้นที่จัดขึ้นเป็นประจำ ทั้งการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วยตนเองและการประชุมระหว่างหน่วยงานราชการกับผู้นำชุมชนในพื้นที่ โดยลักษณะการดำเนินงานจะใช้การแทรกวาระการประชุมดังกล่าวเพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการต่อที่ประชุม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุม สำหรับเป็นแนวทางประกอบการศึกษาโครงการให้สอดคล้องกับความต้องการและลักษณะสภาพพื้นที่

ผลการดำเนินงาน

ลำดับ ที่	กำหนดการ	กลุ่มเป้าหมาย
1.	วันที่ 27 มีนาคม 2556 เวลา 09.00 น. ณ ห้องเกาะหลัก (ชั้น 5)	หัวหน้าส่วนราชการ นายอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงาน ภาคเอกชน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
2.	วันที่ 2 กันยายน 2556 เวลา 09.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองราชบุรี	หัวหน้าส่วนราชการ นายอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงาน ภาคเอกชนจังหวัดราชบุรี
3.	วันที่ 3 กันยายน 2556 เวลา 10.00 น. ณ ห้องประชุมบ้านโป่ง คอมเพล็กซ์ ชั้น 7	หัวหน้าส่วนราชการ นายอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงาน ภาคเอกชนจังหวัดราชบุรี
4.	วันที่ 21 มีนาคม 2557 ณ องค์การบริหารส่วนตำบลไร่ส้ม	หัวหน้าส่วน คณะผู้บริหารองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น สมาชิกสภา กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และประชาชนใน พื้นที่ ตำบลไร่ส้ม อำเภอเมือง เพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี

1.3) การประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง

เป็นการประชุมกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเชิญเน้นกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบตลอดแนวเส้นทางโครงการเข้าร่วมรับฟังการชี้แจงข้อมูลโครงการ พร้อมกับเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นและซักถามในประเด็นข้อสงสัย ข้อกังวลใจต่าง ๆ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการกำหนดแนวทางการป้องกันและลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

1.3.1) การประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 1

ดำเนินงานในช่วงเดือนเมษายน 2556 ซึ่งได้ทำการจัดประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 1 จำนวน 10 กลุ่มย่อย มีกำหนดรายละเอียดในการจัดประชุม แสดงดังตารางที่ 4.2.3-1

ตารางที่ 4.2.3-1 กำหนดการประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 1

ลำดับ ที่	กำหนดการ	กลุ่มเป้าหมาย
1.	วันที่ 22 เมษายน 2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ หอประชุมอำเภอเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี	อำเภอเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี
2.	วันที่ 22 เมษายน 2556 เวลา 13.30-16.00 น. ณ หอประชุมอำเภอเมืองเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี	อำเภอเมืองเพชรบุรี และอำเภอบ้าน ลาด จังหวัดเพชรบุรี
3.	วันที่ 23 เมษายน 2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ ห้องประชุมนครดาร์บี้ ชั้น 3 เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
4.	วันที่ 23 เมษายน 2556 เวลา 13.30-16.00 น. ณ หอประชุมอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี	อำเภอชะอำ และอำเภอกาบัง จังหวัดเพชรบุรี
5.	วันที่ 24 เมษายน 2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ ห้องประชุมอำเภอเมืองราชบุรี จังหวัดราชบุรี	อำเภอเมืองราชบุรี และอำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี
6.	วันที่ 24 เมษายน 2556 เวลา 13.30-16.00 น. ณ หอประชุมอาคารเฉลิมพระเกียรติ อำเภอดำเนินสะดวก จังหวัดราชบุรี	อำเภอดำเนินสะดวก อำเภอวัดเพลง และอำเภอบางแพ จังหวัดราชบุรี
7.	วันที่ 25 เมษายน 2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 4 เทศบาลเมืองบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี	อำเภอบ้านโป่ง และอำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี
8.	วันที่ 25 เมษายน 2556 เวลา 13.30-16.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 3 อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม	อำเภอเมืองนครปฐม อำเภอนครชัย ศรี อำเภอพุทธมณฑล และอำเภอสาม พราน จังหวัดนครปฐม
9.	วันที่ 26 เมษายน 2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 3 (ห้องใหญ่) อำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร	อำเภอเมืองสมุทรสาคร อำเภอกระทุ่ม แบน และอำเภอบ้านแพ้ว จังหวัดสมุทรสาคร
10.	วันที่ 26 เมษายน 2556 เวลา 13.30-16.00 น. ณ ห้องสมุทรสามัคคี องค์การบริหารส่วนจังหวัด สมุทรสงคราม จังหวัดสมุทรสงคราม	อำเภอบางคนที อำเภอเมือง สมุทรสงคราม และอำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม

1.3.2) การประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 2

ดำเนินงานในช่วงเดือนกันยายนถึงเดือนตุลาคม 2556 ซึ่งได้ทำการจัดประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 2 จำนวน 10 กลุ่มย่อย มีกำหนดรายละเอียดในการจัดประชุม แสดงดังตารางที่ 4.2.3-2 มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 992 คน

ตารางที่ 4.2.3-2 กำหนดการประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 2

ลำดับที่	กำหนดการ	กลุ่มเป้าหมาย
1.	วันที่ 18 กันยายน 2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี	อำเภอเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี
2.	วันที่ 18 กันยายน 2556 เวลา 13.30.-16.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองราชบุรี จังหวัดราชบุรี	อำเภอเมืองราชบุรี และอำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี
3.	วันที่ 19 กันยายน 2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ หอประชุม ชั้น 2 ที่ว่าการอำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม	อำเภอพุทธมณฑล อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม และประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร
4.	วันที่ 19 กันยายน 2556 เวลา 13.30.-16.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 3 ที่ว่าการอำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม	อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม
5.	วันที่ 20 กันยายน 2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 4 สำนักงานเทศบาลเมืองบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี	อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี
6.	วันที่ 20 กันยายน 2556 เวลา 13.30.-16.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี	อำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี
7.	วันที่ 10 ตุลาคม 2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี	อำเภอเมืองเพชรบุรี และอำเภอบ้านลาด จังหวัดเพชรบุรี
8.	วันที่ 10 ตุลาคม 2556 เวลา 13.30.-16.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี	อำเภอชะอำ และอำเภotáวายง จังหวัดเพชรบุรี
9.	วันที่ 11 ตุลาคม 2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ ห้องประชุมนเรศดาร์ห์ ชั้น 3 เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
10.	วันที่ 31 ตุลาคม 2556 เวลา 08.30-11.00 น. ณ หอประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลคูบัว จังหวัดราชบุรี	ตำบลคูบัว อำเภอเมืองราชบุรี จังหวัดราชบุรี

1.3.3) การประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 3

เนื่องจากในช่วงท้ายของการศึกษาโครงการ จะมีความชัดเจนเกี่ยวกับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินของประชาชนมากยิ่งขึ้น ทางที่ปรึกษาโดยการเห็นชอบของ สนช. จึงได้ดำเนินการลงพื้นที่จัดประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 3 โดยเชิญผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินเข้าร่วมประชุม เพื่อรับฟังการชี้แจงเกี่ยวกับการออกแบบโครงการและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น แนวทางและขั้นตอนในการเวนคืนที่ดิน และหลักการพิจารณาค่าชดเชย พร้อมทั้งให้เจ้าของอสังหาริมทรัพย์สามารถตรวจสอบลักษณะผลกระทบด้านการเวนคืนได้ล่วงหน้า (หากมีการก่อสร้างโครงการในอนาคต) จำนวน 8 กลุ่มย่อย มีกำหนดรายละเอียดในการจัดประชุม แสดงดังตารางที่ 4.2.3-3 มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 248 คน

ตารางที่ 4.2.3-3 กำหนดการประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 3

ลำดับที่	กำหนดการ	กลุ่มเป้าหมาย
1.	วันที่ 18 มีนาคม เวลา 08.30-11.00 น. ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองนครปฐม ชั้น 3 จังหวัดนครปฐม	อำเภอเมืองนครปฐม และอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม
2.	วันที่ 18 มีนาคม 2557 เวลา 13.30-16.00 น. ณ ห้องประชุมชั้น 4 สำนักงานเทศบาลเมืองบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี	อำเภอบ้านโป่ง อำเภอเมืองราชบุรี และ อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี
3.	วันที่ 19 มีนาคม 2557 เวลา 08.30-11.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี	อำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี
4.	วันที่ 19 มีนาคม 2557 เวลา 13.30-16.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองราชบุรี จังหวัดราชบุรี	อำเภอเมืองราชบุรี จังหวัดราชบุรี
5.	วันที่ 20 มีนาคม 2557 เวลา 08.30-11.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี	อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
6.	วันที่ 20 มีนาคม 2557 เวลา 13.30-16.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอบ้านลาด จังหวัดเพชรบุรี	อำเภอบ้านลาด จังหวัดเพชรบุรี
7.	วันที่ 21 มีนาคม 2557 เวลา 08.30-11.00 น. ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอเมืองเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี	อำเภอเมืองเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี
8.	วันที่ 21 มีนาคม 2557 เวลา 13.30-16.00 น. ณ ห้องประชุมที่ว่าการอำเภอเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี	อำเภอเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี

การประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 3
(ดำเนินการจัดประชุมเมื่อวันอังคารที่ 18-21 มีนาคม 2557)



การประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 3
(ดำเนินการจัดประชุมเมื่อวันอังคารที่ 18-21 มีนาคม 2557)



1.4) การสัมภาษณ์เชิงลึก

เป็นการสัมภาษณ์บุคคลในหน่วยงานหรือองค์กรสำคัญต่าง ๆ ในพื้นที่ รวมถึงบุคคลอันเป็นที่ยอมรับหรือมีอิทธิพลทางความคิดต่อประชาชนในพื้นที่ โดยก่อนการสัมภาษณ์จะมีการนำเสนอข้อมูลโครงการเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ จากนั้นจึงสัมภาษณ์ข้อมูล/สอบถามความคิดเห็น โดยเน้นประเด็นที่กลุ่มเป้าหมายนั้น ๆ ให้ความสำคัญหรือสนใจเป็นพิเศษ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาและออกแบบโครงการให้เกิดความเหมาะสมครอบคลุมในทุกประเด็นที่สำคัญ

ตารางกำหนดการประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง

ลำดับที่	กำหนดการ	กลุ่มเป้าหมาย
1	วันที่ 13 ธันวาคม 2555 ถึงวันที่ 17 มิถุนายน 2556	ปลัดอาวุโสอำเภออัมพวา, นายอำเภอเมืองสมุทรสงคราม, นายอำเภอวัดเพลง, ปลัดอำเภอฝ่ายปกครอง อำเภอบ้านโป่ง, รองนายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองบ้านโป่ง, นายอำเภอโพธาราม, ปลัดอำเภอฝ่ายความมั่นคง อำเภอโพธาราม, ปลัดอาวุโสอำเภอเมือง ราชบุรี, ปลัดอำเภอหัวหน้าฝ่ายความมั่นคง อำเภอปากท่อ, ปลัดอาวุโส อำเภอเขาย้อย, ปลัดอำเภออาวุโส อำเภอบ้านลาด, ปลัดอำเภออาวุโส อำเภอท่ายาง, นายกเทศมนตรีตำบลท่ายาง, ปลัดเทศบาลเมืองชะอำ, นายอำเภอหัวหิน, นายกเทศมนตรี เมืองหัวหิน, นายอำเภอเมืองเพชรบุรี, นายอำเภอนครชัยศรี, นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองเพชรบุรี และสมาชิกสภาเทศบาลเมือง เพชรบุรี, ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลท่าเสา, นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรสงคราม, ผู้อำนวยการ แขวงทางสมุทรสาคร, โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครปฐม, ประธานหอการค้าจังหวัดนครปฐม, กำนันตำบลสวนกล้วย, ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลหนองกบ
2	วันที่ 13 ธันวาคม 2555 ถึงวันที่ 17 มิถุนายน 2556	นายสถานีรถไฟราชบุรี, นายกองค์การบริหารส่วนตำบลธงชัย จังหวัด เพชรบุรี, กำนันตำบลธงชัย จังหวัดเพชรบุรี, หอการค้าจังหวัดราชบุรี, ผู้อำนวยการโรงเรียนธารพระวิทย์วิทยานุสรณ์ อำเภอโพธาราม, ผู้อำนวยการวิทยาลัยสารพัดช่างราชบุรี, ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรี, รักษาการโยธาธิการและผัง เมืองจังหวัดราชบุรี, ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดราชบุรี, ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านตากแดด ตำบลคูบัว, นายก อบต.คูบัว, นายอำเภอเขาย้อย, นายอำเภอเมืองราชบุรี, ปลัดอาวุโสอำเภอพุทธ มณฑล, ปลัดอำเภอเมืองนครปฐม, รองนายกเทศมนตรีเมืองบ้านโป่ง, นายอำเภอโพธาราม, ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองเพชรบุรี, นายกเทศมนตรีเมืองหัวหิน,

1.5) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

เป็นการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยเชิญกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมทุกภาคส่วนเข้าร่วมการประชุม เพื่อรับฟังการนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าผลการศึกษาโครงการ ซึ่งจะมีการเปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็น อันจะนำมาสู่ข้อสรุปและการยอมรับผลการศึกษา ร่วมกัน

ผลการดำเนินงาน

การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชน โครงการ ได้ดำเนินการ 3 ครั้ง โดยมีรายละเอียดของกำหนดการและกลุ่มเป้าหมาย ดังแสดงในตารางที่ 4.2.3-4

ตารางที่ 4.2.3-4 กำหนดการและพื้นที่เป้าหมายของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กิจกรรม	กำหนดการ/สถานที่	กลุ่ม/พื้นที่เป้าหมาย
ครั้งที่ 1	กลุ่มที่ 1 : วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2556 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องคอนเวนชั่น 1 อาคารศูนย์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม	กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดนครปฐม
	กลุ่มที่ 2 : วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2556 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องนพรัตน์ โรงแรมรอยัลไดมอนด์ จังหวัดเพชรบุรี	จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสงคราม จังหวัดเพชรบุรี
	กลุ่มที่ 3: วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2556 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องรามมา 5 ฮิลตันหัวหินรีสอร์ทแอนด์สปา จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
ครั้งที่ 2	กลุ่มที่ 1: วันที่ 19 มิถุนายน 2556 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องสวัสดิ์ โรงแรมริเวอร์นครปฐม จังหวัดนครปฐม	กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดนครปฐม จังหวัดราชบุรี จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสงคราม
	กลุ่มที่ 2 : วันที่ 20 มิถุนายน 2556 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องเพชรสยาม (ชั้น 2) โรงแรมแกรนด์ แปซิฟิก โซเวเรน รีสอร์ทแอนด์สปา ชะอำ จังหวัดเพชรบุรี	จังหวัดเพชรบุรี
	กลุ่มที่ 3: วันที่ 21 มิถุนายน 2556 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมรามมา 5 ฮิลตันหัวหินรีสอร์ทแอนด์สปา จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ตารางที่ 4.2.3-4 กำหนดการและพื้นที่เป้าหมายของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ต่อ)

กิจกรรม	กำหนดการ/สถานที่	กลุ่ม/พื้นที่เป้าหมาย
ครั้งที่ 3	กลุ่มที่ 1 : วันที่ 17 ธันวาคม 2556 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมอเนกประสงค์ สถาบันวิจัยภาษาและวัฒนธรรมเอเชีย มหาวิทยาลัยมหิดล จังหวัดนครปฐม	กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดนครปฐม จังหวัดราชบุรี (อำเภอบ้านโป่ง)
	กลุ่มที่ 2 : วันที่ 18 ธันวาคม 2556 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องกัลปพฤกษ์ โรงแรมเวสเทิร์นแกรนด์ จังหวัดราชบุรี	จังหวัดราชบุรี
	กลุ่มที่ 3 : วันที่ 19 ธันวาคม 2556 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องแกรนด์สเควจ โรงแรมเดอะรีเจนท์ ชะอำ บีช รีสอร์ท หัวหิน-ชะอำ จังหวัดเพชรบุรี	จังหวัดเพชรบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

การประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 3



ดำเนินการจัดประชุมเมื่อวันที่ 17-19 ธันวาคม 2556

2) การประชาสัมพันธ์โครงการ

การดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อเป็นการสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องระหว่างโครงการและประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงสาธารณชนได้รับทราบข้อมูลโครงการอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง ประกอบด้วย

- การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ประกอบการมีส่วนร่วมของประชาชน ประกอบด้วย เอกสารประชาสัมพันธ์ (แผ่นพับประชาสัมพันธ์) โบรชัวร์ประชาสัมพันธ์ สื่อนิทรรศการ วิดีทัศน์

จดหมายข่าว เว็บไซต์โครงการ (<http://thaihighspeedtrain.com/huahin>) เฟสบุ๊คโครงการ (Facebook) (โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน)

- กิจกรรมเชื่อมมวลชนสัมพันธ์ ประกอบด้วย การเชิญสื่อมวลชนร่วมทำข่าวสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน การจัดทำข่าวประชาสัมพันธ์ ข่าวแจกและภาพข่าว สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
- กิจกรรมประชาสัมพันธ์โครงการ ประกอบด้วย จัดนิทรรศการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน ในงานพระนครคีรี-เมืองเพชร (26 มี.ค.-6 เม.ย. 2556 ณ อุทยานประวัติศาสตร์พระนครคีรี) และการประกวดแนวคิดการออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน “Design Station Define Identity” (กรกฎาคม-ตุลาคม 2556)

4.2.4 สรุปประเด็นสำคัญ

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ในขั้นตอนการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน พร้อมทั้งนำประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญไปพัฒนาประกอบการออกแบบรายละเอียดให้มีความสมบูรณ์ที่สุด และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้กับประชาชนในพื้นที่ให้มากที่สุด โดยสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.2.4-1

ตารางที่ 4.2.4-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ และการนำไปพัฒนาประกอบการออกแบบ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
1. ด้านการยอมรับโครงการ	
1.1 สนับสนุนให้มีการพัฒนารถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน ขณะเดียวกันก็ให้ความสำคัญกับผู้ได้รับผลกระทบ และควรกำหนดมาตรการลดผลกระทบที่ชัดเจน	การเวนคืนที่ดินหรือสิ่งทําร้ายทรัพย์เป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530
1.2 เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน เพราะเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของพื้นที่ เปิดโอกาสในการสร้างรายได้ให้กับประชาชน และเป็นการเปิดพื้นที่ทางการค้าใหม่ และน่าจะได้รับการสนับสนุนจากประชาชน เนื่องจากเป็นโครงการที่มีประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่และประเทศชาติโดยรวม	นโยบายการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง จะช่วยส่งเสริมการพัฒนาเมือง สนับสนุนการค้า สร้างโอกาสใหม่ให้ธุรกิจชุมชน เช่น SMEs และ OTOP ได้มาจำหน่ายในสถานีรถไฟ เปิดเส้นทางท่องเที่ยวและเศรษฐกิจทั่วถึงกันทั้งประเทศ สร้างงาน สร้างรายได้สู่ประชาชนในท้องถิ่น

**ตารางที่ 4.2.4-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ และการนำไปพัฒนาประกอบการออก
และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน (ต่อ)**

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
1.3 เห็นด้วยกับโครงการและให้พิจารณาศึกษาแนวเส้นทางที่มีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด	การกำหนดแนวเส้นทางโครงการจะใช้เขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยมากที่สุด และจะเวนคืนเท่าที่จำเป็นเท่านั้น
1.4 เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง เพราะเป็นเทคโนโลยีการเดินทางที่จำเป็นสำหรับอนาคต และเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมเข้าสู่การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ทั้งยังช่วยเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายให้กับประชาชน	สนข. และที่ปรึกษาได้พิจารณาศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงให้มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย สามารถอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางให้กับประชาชนอย่างสะดวก รวดเร็ว พร้อมวางระบบและโครงข่ายให้เชื่อมต่อกันทั้ง 4 เส้นทาง รวมถึงเชื่อมโยงกับการคมนาคมรูปแบบอื่น ๆ
1.5 ไม่เห็นด้วยและไม่มี ความจำเป็นที่จะต้องมีการรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากมีการสัญจรทางอื่นที่สะดวกอยู่แล้ว เช่น รถยนต์ส่วนตัว รถตู้ หรือรถโดยสาร	รถไฟความเร็วสูง นอกจากจะเป็นการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางที่มีความทันสมัย ตอบสนองการเดินทางยุคใหม่แล้ว ยังช่วยขยายโอกาสทางเศรษฐกิจและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนได้อีกทางหนึ่งด้วย
2. ด้านวิศวกรรม	
2.1 เสนอให้ก่อสร้างทางลอดทางข้ามบริเวณจุดตัดถนน และแก้ไขปัญหามาจากการกันรั้ว เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนสองฝั่งให้สามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้สะดวก และลดผลกระทบต่อเกษตรกรให้รถทางการเกษตรสามารถผ่านได้สะดวก	บริเวณจุดตัดได้มีการแก้ปัญหาหลายรูปแบบด้วยกัน เช่น ทางยกระดับข้ามทางรถไฟ ทางลอดใต้ทางรถไฟ เป็นต้น ทั้งนี้แล้วแต่ความเหมาะสม
2.2 ในการศึกษาแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงควรคำนึงถึงเส้นทางระบายน้ำ และกำหนดมาตรการป้องกันให้ชัดเจน	ออกแบบให้มีระบบระบายน้ำ ท่อลอดอย่างเพียงพอ และพิจารณารูปแบบสะพานบกในบริเวณน้ำขัง/พื้นที่รับน้ำ
2.3 เสนอให้รูปแบบโครงสร้างทางรถไฟความเร็วสูงเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวที่ผ่านพื้นที่ตัวเมืองนครปฐม ตัวเมืองเพชรบุรี และตัวเมืองชะอำ เนื่องจากการทำทางรถไฟระดับพื้นดินซึ่งมีรั้วกันตลอดแนว จะส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่ไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทางข้ามทางรถไฟ อาจส่งผลต่อการต่อต้านโครงการในภายหลัง	เนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณ ทำให้การออกแบบเป็นโครงสร้างยกระดับจะทำได้เฉพาะที่จำเป็นเท่านั้น บางพื้นที่จึงต้องเป็นโครงสร้างระดับดิน และแก้ปัญหาจุดตัดตามความเหมาะสม
2. ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
2.4 ควรศึกษาความสูงของรถทางการเกษตรและรถบรรทุกขนาดใหญ่ ที่อาจมีความสูงถึงโครงสร้าง	ระดับความสูงตามมาตรฐานความปลอดภัย สะพานลอยอยู่ที่ 5.5 เมตร แต่ระดับความสูง

**ตารางที่ 4.2.4-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ และการนำไปพัฒนาประกอบการออก
และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน (ต่อ)**

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ยกระดับของรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน กรณีที่เกิดอุบัติเหตุตัวถังรถยกขึ้นหรือส่วนใด ส่วนหนึ่งของรถทางการเกษตรยกขึ้นเกี่ยวรางหรือ ชนรางขณะที่รถวิ่งผ่านโครงสร้างยกระดับ รถไฟความเร็วสูง	โครงสร้างทางยกระดับรถไฟความเร็วสูงอยู่สูงกว่านี้ มาก (ระดับประมาณ 14 เมตร) จึงมีความปลอดภัย เพียงพอ
2.5 เสนอให้ออกแบบโครงสร้างรถไฟความเร็วสูงในช่วง ที่ผ่านพื้นที่ตำบลห้วยโรงถึงตำบลหนองปลาไหล เป็น แบบยกระดับ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อระบบ นิเวศป่าชายเลน ปัญหาเรื่องการระบายน้ำ และการ แบ่งแยกชุมชน	ช่วงตำบลหนองปลาไหลได้ออกแบบเป็นโครงสร้าง ยกระดับเนื่องจากเป็นช่วงโค้งต้องมีการเวนคืน แต่ จากตำบลห้วยโรง ถึงตำบลเขาอ้อยจะเป็นโครงสร้าง ระดับดินพร้อมกับการออกแบบแก้ปัญหาจุดตัด
2.6 เสนอให้ศึกษาแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงไปถึง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งปัจจุบันมีราคาที่ดิน ไม่แพง และมีพื้นที่เพียงพอกว่าตัวเมืองหัวหิน และ คาดว่าจะมีความคุ้มค่ามากกว่าที่จะศึกษาถึงแค่หัว หิน	การศึกษาช่วงแรกอยู่ถึงแค่หัวหิน และช่วงหลังจะ ศึกษาจากหัวหินไปถึงปาดังเบซาร์
2.7 เสนอให้พัฒนารถไฟความเร็วสูงไปถึงจังหวัด สุราษฎร์ธานี	หากพิจารณากรณีต่อขยายเส้นทางไปยังสุราษฎร์ธานี ในระยะต่อไป จะช่วยให้โครงการมีผลตอบแทนทาง เศรษฐกิจมีค่ามากกว่าร้อยละ 12
2.8 เสนอให้ออกแบบโครงสร้างทางรถไฟความเร็วสูงใน บริเวณจุดตัดกับถนนเลียบเมืองไปคูบัว เป็นแบบ ยกระดับ	ช่วงที่ผ่านตำบลคูบัวจะเป็นโครงสร้างยกระดับ
2.9 ควรศึกษาแหล่งพลังงานไฟฟ้าที่จะใช้ในโครงการ รถไฟความเร็วสูง (จะใช้ไฟฟ้าจากแหล่งใด) และจะมี ผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าของประชาชนในพื้นที่ หรือไม่	ที่ปรึกษาได้หารือร่วมกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคแล้ว
3. ด้านการออกแบบสถานี	
3.1 เสนอให้มีพื้นที่จอดรถยนต์และจักรยานยนต์ สำหรับ ผู้มาใช้บริการรถไฟความเร็วสูง	จัดให้มีที่จอดรถยนต์และจักรยานยนต์ในพื้นที่ โครงการทั้งสองฝั่งสถานีรถไฟความเร็วสูงและมี ทางจักรยานในการเข้าถึงสถานี
3.2 เสนอให้มีพื้นที่ขายสินค้า OTOP ในสถานีรถไฟ	ได้เตรียมพื้นที่สำหรับพาณิชย์ในอาคารและพื้นที่ Mixed Use ซึ่งสามารถรองรับการขายสินค้า OTOP
3.3 เสนอให้ออกแบบระบบการจราจรภายในสถานีและ	มีการจัดเตรียมพื้นที่จอดรถอย่างเพียงพอ การสัญจร

ตารางที่ 4.2.4-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ และการนำไปพัฒนาประกอบการออก
และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน (ต่อ)

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
โดยรอบสถานีให้เหมาะสม เพื่อรองรับการเดินทางและการคมนาคมขนส่งมวลชนของผู้ใช้บริการรถไฟความเร็วสูง	สามารถเชื่อมโยงทั้งสองฝั่งสถานี มีการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนโดยรอบ มีทางเข้า-ออกหลักและรอง และปรับปรุงถนนทางเข้า
3.4 การกำหนดที่ตั้งสถานีเพชรบุรี ขอให้พิจารณาถึงสภาพการจราจรโดยรอบสถานี การรับ-ส่งผู้โดยสาร เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกในการเข้าถึงสถานี พร้อมทั้งพิจารณาแก้ไขปัญหาเรื่องการระบายน้ำ เนื่องจากที่ตั้งสถานีเพชรบุรีเป็นพื้นที่รับน้ำโดยธรรมชาติ	ได้พิจารณาโครงข่ายการจราจรโดยรอบสถานีเพชรบุรี เพื่อความสะดวกของผู้เข้าใช้บริการ และรูปแบบลักษณะระบายน้ำเดิมของพื้นที่ให้สามารถไหลระบายได้ในทิศทางเดิม เตรียมพื้นที่หนองน้ำโครงการไว้และเตรียมพื้นที่รับน้ำให้สอดคล้องกับโครงข่ายระบายน้ำเดิมของพื้นที่ไว้ด้วย
4. ด้านการลงทุน	
4.1 ควรกำหนดอัตราค่าใช้บริการให้ชัดเจน	ได้มีการวิเคราะห์อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมประกอบด้วย ค่าแรกเข้า 80 บาท บวกค่าโดยสารตามระยะทาง 1.8 บาทต่อกิโลเมตร ทั้งนี้ ในการให้บริการจริง จะมีการแบ่งอัตราค่าโดยสารตามชั้นผู้โดยสารอีกครั้งเพื่อความเหมาะสม โดยภาครัฐจะเป็นผู้ควบคุมอัตราค่าโดยสารให้มีความชัดเจน และยุติธรรมต่อผู้ใช้บริการต่อไป
4.2 แนวทางการลงทุนควรมีความชัดเจน จะเป็นการลงทุนโดยภาครัฐหรือเอกชน เนื่องจากมีผลกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารต่อประชาชนผู้ใช้บริการ	เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูง เป็นโครงการที่มีมูลค่าในการลงทุนที่ค่อนข้างสูง ดังนั้น ภาครัฐจึงควรเป็นผู้ลงทุนในส่วนของการก่อสร้างและค่าเวนคืนโครงการทั้งหมด ในส่วนของงานระบบและขบวนรถ ผู้ลงทุนอาจเป็นภาครัฐ หรือภาคเอกชนก็ได้ ขึ้นกับนโยบายของภาครัฐในขณะนั้นว่าต้องการให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการร่วมดำเนินงานโครงการหรือไม่ เพื่อนำความรู้และความสามารถของภาคเอกชนเข้ามามีส่วนช่วยในการบริหารจัดการโครงการ และแบ่งเบาภาระในการลงทุนของภาครัฐ
4. ด้านการลงทุน (ต่อ)	
4.3 ควรกำหนดหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าชดเชยให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดิน/สิ่งปลูกสร้างให้กับประชาชนที่อยู่ในเขตทางรถไฟ และการเยียวยาผลกระทบให้กับผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตทางรถไฟ	ที่ปรึกษาจะพิจารณาเฉพาะผู้ที่ถูกเวนคืนเท่านั้น แต่สำหรับผู้บุกรุกในเขตทางรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ
4.4 เสนอให้ดำเนินการประเมินผลกระทบทางด้านจิตใจของประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ	ที่ปรึกษาได้ใช้วิธีตามมาตรฐานในการบรรเทาผลกระทบกับผู้ถูกเวนคืน
5. ด้านสิ่งแวดล้อม	
5.1 เสนอให้กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลด	— รูปแบบฐานรากและตอม่อไม่กีดขวางการระบายน้ำ

ตารางที่ 4.2.4-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ และการนำไปพัฒนาประกอบการออก
และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน (ต่อ)

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ผลกระทบด้านการระบายน้ำให้ชัดเจนทุกจุดที่เป็นพื้นที่รองน้ำ และทางผ่านน้ำในฤดูน้ำหลาก ตลอดจนปัญหาขยะกีดขวางทางน้ำ	- ออกแบบให้มีระบบระบายน้ำ ท่อลอดอย่างเพียงพอ และพิจารณารูปแบบสะพานบดในบริเวณน้ำซัง/พื้นที่รับน้ำ - ติดตั้งระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมอย่างเพียงพอใน บริเวณทางลอดทางรถไฟ รวมทั้งติดตั้งตะแกรงดักขยะ
5.2 เสนอให้กำหนดมาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบระหว่างก่อสร้างให้มีความปลอดภัย สะดวก มีป้ายจราจรบอกทิศทางการก่อสร้าง และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบระยะเวลาการก่อสร้าง	- ประชาสัมพันธ์ทางเสียงในระหว่างการก่อสร้าง - กำหนดให้มีป้ายเตือน แผงกัน กรวย แสงสว่าง ไฟกะพริบ - จัดให้มีทางเบี่ยงชั่วคราวอย่างเหมาะสม หากการก่อสร้างกีดขวางเส้นทางสัญจรชุมชน - ออกแบบระบบจราจรบริเวณโดยรอบสถานีให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ
5.3 เสนอให้กำหนดมาตรการด้านการแบ่งแยกชุมชนในพื้นที่การเดินทางสัญจรเพื่อประกอบอาชีพของประชาชน จากการติดตั้งรั้วกันตลอดพื้นที่เขตทางรถไฟความเร็วสูงทั้งสองฝั่ง	ออกแบบแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟต่าง ๆ อาจเป็นโครงสร้างยกระดับ สะพานข้ามหรือลอดทางรถไฟ และสะพานลอยคนข้าม ตลอดจนออกแบบโครงสร้างรั้วกัน/ทางลอดของโครงการ เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
5.4 เสนอให้กำหนดมาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบด้านเสียงที่จะมีผลกระทบต่อชุมชน วัด โรงเรียน โรงพยาบาล ที่อยู่ริมทางรถไฟให้ชัดเจน	- เลี่ยงการก่อสร้างช่วงเวลากลางคืนในบริเวณชุมชน - ออกแบบติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณชุมชนและสถานที่สำคัญที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการ - ออกแบบติดตั้งวัสดุลดความสั่นสะเทือนบริเวณราง
5. ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	
5.5 เสนอให้จัดเตรียมพื้นที่รองรับสำหรับประชาชนที่อาศัยอยู่ในแนวเขตทางรถไฟ ซึ่งจะได้รับผลกระทบด้านการรื้อย้ายจากการดำเนินงานโครงการรถไฟความเร็วสูง	- ประชาสัมพันธ์แผนดำเนินงานโครงการ ให้ความช่วยเหลือด้านอพยพ/โยกย้าย - ประชาสัมพันธ์ขั้นตอนการเวนคืนที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเข้าใจและรับทราบสิทธิที่พึงได้รับ - ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรม
6. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
6.1 เสนอให้ลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบโครงการ และให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อโครงการ เพื่อลดผลกระทบที่มีต่อประชาชนให้มากที่สุด และลดการต่อต้านคัดค้านโครงการ	ดำเนินการลงพื้นที่จัดประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 1 (ช่วงศึกษาความเหมาะสมและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม) ระหว่างวันที่ 22-26 เมษายน 2556 ดำเนินการลงพื้นที่จัดประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนว

ตารางที่ 4.2.4-1 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ และการนำไปพัฒนาประกอบการออก
และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-หัวหิน (ต่อ)

ประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	เส้นทาง ครั้งที่ 2 (ช่วงออกแบบรายละเอียด) ระหว่างเดือนกันยายน-ตุลาคม 2556 และในช่วงท้ายของการศึกษาโครงการได้ดำเนินการลงพื้นที่จัดประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 18-21 มีนาคม 2557
6.2 เสนอให้จัดประชุมชี้แจงข้อมูลการศึกษาโครงการ โดยเฉพาะเรื่องผลกระทบด้านการเวนคืนที่อาจจะเกิดขึ้นให้ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงได้รับทราบโดยตรง	ในช่วงท้ายของการศึกษาโครงการ ซึ่งมีความชัดเจนเกี่ยวกับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินของประชาชน จึงได้ดำเนินการลงพื้นที่จัดประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง ครั้งที่ 3 โดยเชิญผู้ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินเข้าร่วมประชุมเพื่อรับฟังการชี้แจงเกี่ยวกับการออกแบบโครงการและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น แนวทางและขั้นตอนในการเวนคืนที่ดิน และหลักการพิจารณาค่าชดเชย พร้อมทั้งให้เจ้าของอสังหาริมทรัพย์สามารถตรวจสอบลักษณะผลกระทบด้านการเวนคืนได้ล่วงหน้า (หากมีการก่อสร้างโครงการในอนาคต)
6.3 เสนอให้มีการจัดประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบในครั้งต่อไป มีการจัดคณะผู้เชี่ยวชาญในด้านที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ร่วมลงพื้นที่ชี้แจง/ทำความเข้าใจกับประชาชนที่อยู่ในชุมชนต่าง ๆ ตลอดแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง	การลงพื้นที่จัดประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเส้นทาง มีผู้เชี่ยวชาญในด้านต่าง ๆ ร่วมลงพื้นที่ด้วยทุกครั้ง