

ทางรถไฟ สาย แม่สอด - ตาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์

เอกสารประกอบ
การประชุม



การประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อแนวคิด
การพัฒนาเส้นทางและรูปแบบเบื้องต้นของโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

30 - 31 มีนาคม 2564

7 - 8 เมษายน 2564



LINE GROUP :
<http://line.me/ti/g/WG057Mq4OX>



โครงการก่อสร้างทางรถไฟสาย
แม่สอด ตาก กำแพงเพชร นครสวรรค์

ดำเนินการโดย



บริษัท เทสโก้ จำกัด จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บริษัท ดีไซน์ คอนเซ็ป จำกัด บริษัท ดอร์ช คอนซัลท์ เอเชีย จำกัด

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1
งานศึกษา สำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เพื่อเตรียมการก่อสร้างทางรถไฟ สาย แม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์

สารบัญ

	หน้า
ส่วนที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1
1.2 วัตถุประสงค์	1
1.3 ขอบเขตงาน	2
 ส่วนที่ 2 การทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสมและแนวคิดสำหรับโครงการ	
2.1 การทบทวนแนวเส้นทางรถไฟตามผลการศึกษาความเหมาะสม	3
2.2 แนวคิดในการเสนอปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางเพื่อความเหมาะสม	3
2.2.1 แนวทางเลือก	3
2.2.2 หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบแนวทางเลือก	5
2.2.3 สรุปการเปรียบเทียบแนวทางคัดเลือก	7
2.3 การกำหนดตำแหน่งสถานี ย่านสถานี และย่านขนส่งสินค้า	9
2.3.1 การกำหนดตำแหน่งสถานี	9
2.3.2 การออกแบบจัดวางสถานีรถไฟและย่านสถานี	9
2.3.3 การออกแบบสถานี	11
2.4 การศึกษาและออกแบบบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน	12
2.5 การศึกษาและออกแบบทางเดินเชื่อมโยงสองฝั่ง	15
2.6 การออกแบบระบบระบายน้ำ และระบบป้องกันน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง	16
2.7 การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง และโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมบริเวณทางเข้า-ออก	19
2.8 การออกแบบรั้วกันเพิ่มเติม (Safety Fence) ตลอดแนวสองข้างทางรถไฟ	19
 ส่วนที่ 3 การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน	
3.1 การทบทวนและตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการ	20
3.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาและจัดทำรายงาน	20
3.3 ขอบเขตการศึกษา	21
3.4 ขั้นตอนการศึกษา	25

ส่วนที่ 4	การดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562	
4.1	การตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน	27
4.2	การสำรวจเพื่อให้ทราบเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์	28
4.3	แนวทางการเข้าครอบครอง ดูแล และใช้ประโยชน์ที่ดินกรณีที่ดินที่ต้องเวนคืนเป็นที่ดินของรัฐ	28
4.4	หลักเกณฑ์และแนวทางการกำหนดราคา	29
4.4.1	คณะกรรมการกำหนดราคาสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น	29
4.4.2	การกำหนดราคาสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น	30
4.5	การเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมเพื่อนำไปชดเชยที่ดินเพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบกิจการมาหาเลี้ยงชีพได้	32
4.6	การเจรจาตกลงซื้อขาย	32
4.7	การตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์	33
4.8	ผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทน	33
ส่วนที่ 5	การดำเนินการงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	
5.1	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	35
5.2	สรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน	36
5.2.1	สรุปการดำเนินงานสัมมนาเชิงลึก	36
5.2.2	สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)	38

ช่องทางการติดต่อสื่อสาร

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
2.1-1 แผนที่เส้นทางรถไฟและสถานีในโครงการฯ จากการศึกษาความเหมาะสม พ.ศ.2558	4
2.2-1 แนวเส้นทางคัดเลือกช่วงที่ 1 (ช่วงสถานีคณทิ - สถานีเทพนคร)	6
2.2-2 แนวเส้นทางคัดเลือกช่วงที่ 2 (ช่วงสถานีวังหิน)	6
2.3-1 แสดงวางผังแปลน สถานีขนาดใหญ่ (สถานีระดับพื้นดิน)	11
2.3-2 แสดงวางผังแปลน สถานีขนาดกลาง (สถานีระดับพื้นดิน)	11
2.3-3 แสดงวางผังแปลน สถานีขนาดเล็ก (สถานีระดับพื้นดิน)	11
2.4-1 ก่อสร้างถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ	13
2.4-2 การก่อสร้างถนนลอดทางรถไฟ	13
2.4-3 การก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ	13
2.5-1 ทศนียภาพท่อเหลี่ยมสำหรับการเชื่อมโยงสองฝั่ง	15
2.6-1 รูปตัดตามขวางสะพานทางรถไฟข้ามคลอง	17
2.6-2 รูปตัดตามขวางท่อลอดสะพานรถไฟ (ท่อเหลี่ยม คสล.และท่อกลม คสล.)	18
3.4-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	26

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.2-1 สรุปผลการเปรียบเทียบ ช่วงที่ 1 (ช่วงสถานีคณทิ-สถานีเทพนคร)	7
2.2-2 ตารางที่ 2.2-2 สรุปผลการเปรียบเทียบ ช่วงที่ 2 (ช่วงสถานีวังหิน)	8
2.3-1 ชื่อสถานีตามรายงานงานบริการที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด พ.ศ.2558	10
2.4-1 รูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ (ผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ เบื้องต้น)	14
2.7-1 จำแนกรูปแบบของถนน	19
3.3-1 องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำมาพิจารณาในการศึกษาผลกระทบ	22
5.2-1 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์	39
5.2-2 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) ในพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร	43
5.2-3 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) ในพื้นที่จังหวัดตาก	47

ส่วนที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

ตามมติคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2555 ณ จังหวัดเชียงใหม่ รับทราบผลการประชุมร่วมภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2555 เห็นชอบตามข้อเสนอของคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) ประกอบด้วย สมาหุการการค้าแห่งประเทศไทย สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมธนาคารไทย ซึ่งได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาความเป็นไปได้ในการเร่งรัดแผนการพัฒนารถไฟทางคู่และทางสายใหม่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยคำนึงถึงข้อจำกัดด้านขีดความสามารถในการลงทุนของภาครัฐ และขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ต่อมาวันที่ 12 มิถุนายน 2561 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแนวทางและข้อสั่งการของรองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีในการปฏิบัติราชการของคณะรัฐมนตรีในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 และมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เร่งดำเนินการเรื่องการเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณฯ เพื่อดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ (Feasibility) และดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วง แม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ (Detailed Design) เพื่อให้แผนการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่เชื่อมตะวันตก-ตะวันออก (East-West Corridor Upper) จากแม่สอด-นครพนม มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ การรถไฟฯ จึงได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณลงทุนประจำปี 2563 เพื่อดำเนินการสำรวจออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเตรียมการก่อสร้างทางรถไฟ สาย แม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ (Detailed Design)

การศึกษาโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สาย นครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด จึงเป็นการพัฒนาการขนส่งทางรางที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร และเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศ ลดระยะเวลาการเดินทาง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ ลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ลดอุบัติเหตุทางถนน เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งสาธารณะ ทั้งพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศ และมุ่งให้ประชาชนหันมาใช้บริการทางรางให้มากยิ่งขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์

งานสำรวจออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเตรียมการก่อสร้างทางรถไฟ สาย แม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ ระยะทาง 256.40 กิโลเมตร ตามผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ มีวัตถุประสงค์หลัก 4 ประการดังต่อไปนี้

- 1) การวางแผนเส้นทาง กำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่น และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น รวมทั้งการออกแบบเพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้ผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด ที่ได้จัดทำไว้แล้วเมื่อเดือนกรกฎาคม 2558

- 2) ทบทวนผลการศึกษาผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ สังคม การเงิน และแนวทางการลงทุนที่เหมาะสมของโครงการฯ
- 3) สํารวจออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรม และสถาปัตยกรรม ประมาณราคาค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง และจัดทำเอกสารประกวดราคาเพื่อการก่อสร้าง
- 4) ศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และจัดทํารายงานการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ

1.3 ขอบเขตงาน

ส่วนที่ 1 ทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม

ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคมและการเงินของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด ที่ได้จัดทำแล้วเมื่อเดือนกรกฎาคม 2558

ส่วนที่ 2 การสํารวจออกแบบรายละเอียด และจัดทำเอกสารประกวดราคา

การจัดทำแบบรายละเอียด ประมาณราคาก่อสร้าง และเอกสารประกวดราคา โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ รวมทั้งการออกแบบเพื่อเชื่อมโยงระบบ และโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ พร้อมทั้งนำไปใช้ในการประกวดราคาจ้างก่อสร้าง

ส่วนที่ 3 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการสํารวจ ศึกษา และจัดทํารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ ให้เป็นไปตามมาตรฐานของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ปีล่าสุด และปรับปรุงแก้ไข และจัดทํารายงานฯ ตามรูปแบบและรายการที่เปลี่ยนแปลง และตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งดำเนินการให้สอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561

ส่วนที่ 2

การทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสมและแนวคิดสำหรับโครงการ

2.1 การทบทวนแนวเส้นทางรถไฟตามผลการศึกษาความเหมาะสม

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างทางรถไฟ สายนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด (กรกฎาคม 2558) จากการทบทวนผลการศึกษาเดิม พบว่า แนวเส้นทางรถไฟ สายนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด เริ่มต้น ณ สถานีบึงเสนาท ตำแหน่ง กม. 7+415.00 และสิ้นสุดที่ สถานีด่านแม่สอด ตำแหน่ง กม. 256+80.000 มีระยะทางประมาณ 256.80 กม. แบ่งออกเป็น 2 ตอนคือ ช่วงที่ 1 นครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก มีสถานีทั้งหมด 24 สถานี CY 3 แห่งระยะทาง 188 กม. และช่วงที่ 2 ตาก-แม่สอด มีสถานีทั้งหมด 5 สถานี CY 1 แห่ง ระยะทาง 68.8 กม. เป็นโครงสร้างอุโมงค์ 31.2 กม. โครงสร้างทางรถไฟระดับพื้น ระยะทาง 203.70 กม. โครงสร้างสะพาน ระยะทาง 21.90 กม. ยานขนส่งสินค้า CY 4 แห่ง แบ่งเป็น 2 ส่วนได้แก่ ช่วงที่ 1 มี 3 จุด ณ สถานีเจริญผล สถานีกำแพงเพชร และสถานีหนองบัวใต้ 1 ช่วงที่ 2 มี 1 จุด ณ สถานีด่านแม่สอด และมีศูนย์ซ่อมบำรุง 1 แห่ง จากการลงสำรวจตรวจสอบสภาพพื้นที่จริงของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด สภาพภูมิประเทศของโครงการส่วนใหญ่จะผ่านพื้นที่ที่มีสภาพเป็นที่โล่งมีการทำเกษตรกรรมมีสภาพเป็นที่ราบลุ่ม และบริเวณที่จะมีการก่อสร้างสถานีจะมีสภาพเป็นชุมชน โดยช่วงจังหวัดนครสวรรค์ถึงแม่น้ำปิง จะมีชุมชนประปรายสองข้างทาง ช่วงแม่น้ำปิงถึงจังหวัดตาก บริเวณช่วงข้ามแม่น้ำปิงเป็นพื้นที่ราบลุ่มมีบ้านเรือนเล็กน้อย และพื้นที่เลยแม่น้ำปิงไปจะมีสภาพเป็นที่โล่งเป็นส่วนใหญ่จนถึงจังหวัดตาก แต่พื้นที่ที่ทางโครงการศึกษาความเหมาะสมของ การก่อสร้างทางรถไฟสายนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด ได้ศึกษาไว้ทำสถานีนั้นจะเป็นชุมชน ส่วนช่วงจังหวัดตากถึงอำเภอแม่สอดนั้นสภาพพื้นที่ที่บริเวณสถานีตากเป็นที่ราบลุ่มมีน้ำท่วมขังเป็นพื้นที่ทำนาและแนวเส้นทางที่ตัดเข้าอำเภอแม่สอดพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาสลับกับหุบเขาและสภาพพื้นที่ที่อำเภอแม่สอดนั้น จะเป็นที่ราบลุ่มในหุบเขา ซึ่งสภาพภูมิพื้นที่จริงของโครงการฯ

2.2 แนวคิดในการเสนอปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางเพื่อความเหมาะสม

2.2.1 แนวทางเลือก

จากการศึกษาแนวเส้นทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางนี้ แนวเส้นทางของโครงการเดิมได้ออกแบบไว้เมื่อปี 2558 และจากการสำรวจในเบื้องต้นสภาพพื้นที่ปัจจุบัน มีบางช่วงจะต้องพิจารณาศึกษาความเหมาะสม เนื่องจากสภาพพื้นที่และการใช้ประโยชน์ที่ดินมีการเปลี่ยนแปลงไป จากการพิจารณาความเหมาะสมของแนวเส้นทางเบื้องต้น ทางกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้มีการปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางบางส่วนในบางพื้นที่โดยใช้ข้อมูลต่าง ๆ ในการปรับแนวเส้นทาง ส่วนแนวเส้นทางที่ไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนก็ยังคงใช้แนวเส้นทางการศึกษาเดิมที่ได้ทำการออกแบบไว้ ในการปรับแนวเส้นทางได้มีการพิจารณาอยู่ 2 ช่วง ดังนี้

แนวทางเลือกช่วงที่ 1 (ช่วงสถานีคณฑี-สถานีเทพนคร)

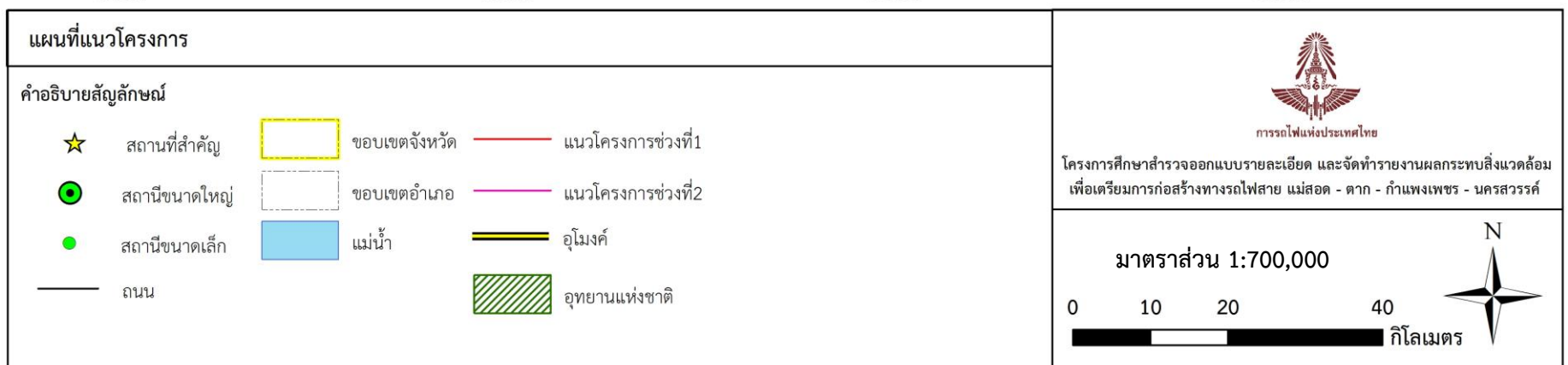
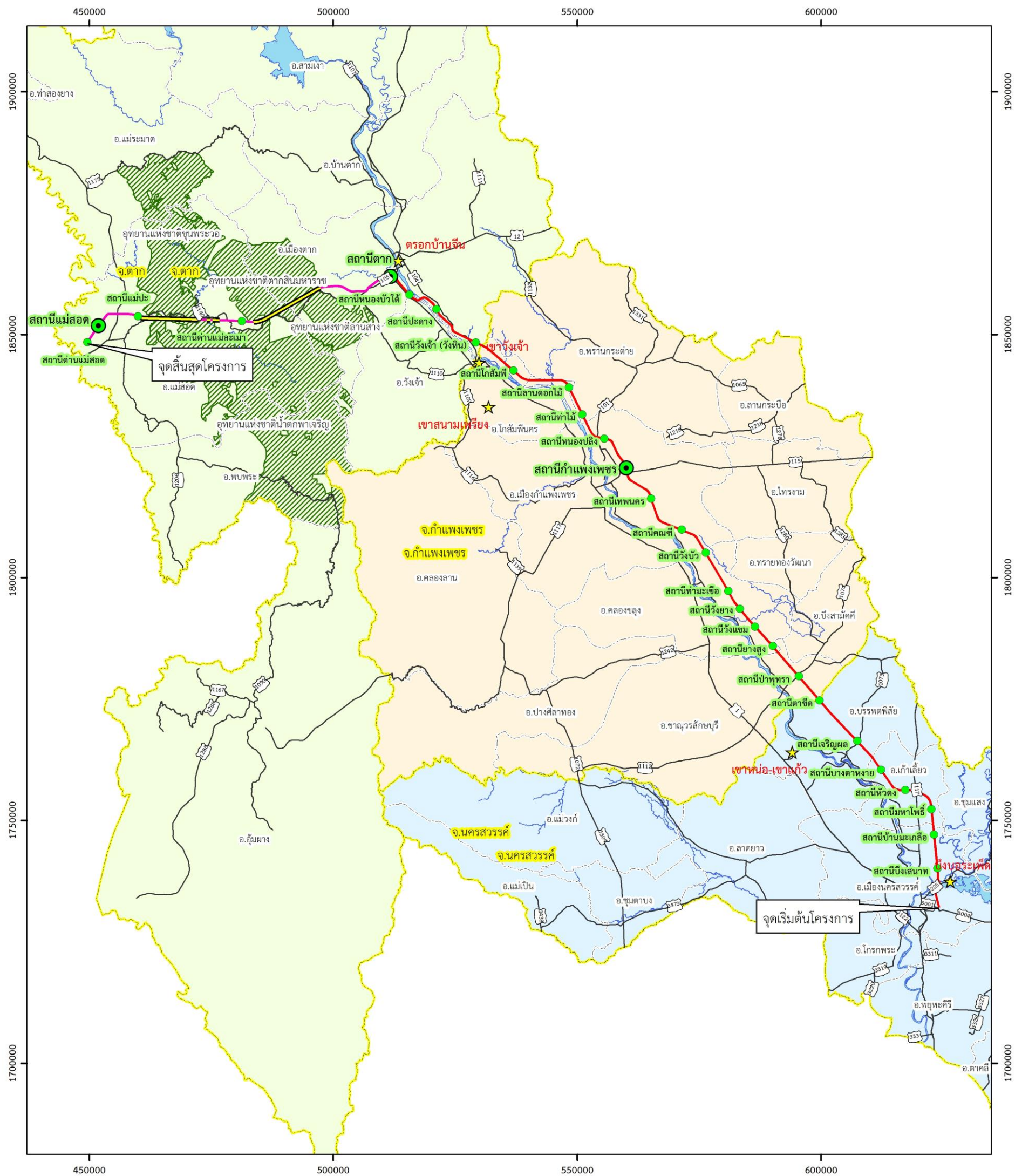
แนวทางเลือกช่วงที่ 1 เริ่มต้นที่ กม.95+000-กม.112+000 เดิมแนวเส้นทางที่ออกแบบไว้ (แนวทางเลือกที่ 2) ซึ่งผ่านเข้าไปในพื้นที่หมู่บ้านเกษตรกรรมกำแพงเพชร ซึ่งจะมีผลกระทบทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินของชุมชนเพื่อลดผลกระทบดังกล่าวที่ปรึกษาได้กำหนดแนวเส้นทางคัดเลือกไว้ 3 แนวทางเลือก ซึ่งประกอบด้วย

แนวทางเลือกที่ 1 เป็นแนวทางเลือกที่ได้กำหนดขึ้นมาใหม่ปรับแนวให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ปัจจุบัน

แนวทางเลือกที่ 2 เป็นแนวเส้นทางเดิมออกแบบไว้เมื่อปี 2558

แนวทางเลือกที่ 3 เป็นแนวทางเลือกที่ได้กำหนดขึ้นมาใหม่ปรับแนวให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ปัจจุบัน

แนวเส้นทางคัดเลือกช่วงที่ 1 ดังแสดงในรูปที่ 2.2-1



รูปที่ 2.1-1 แผนที่เส้นทางรถไฟและสถานีในโครงการฯ จากการศึกษาคความเหมาะสม พ.ศ.2558

แนวทางเลือกช่วงที่ 2 (ช่วงสถานีวังหิน)

แนวทางเลือกช่วงที่ 2 เริ่มต้นที่ กม.159+440-กม.169+000 เดิมแนวเส้นทางที่ออกแบบไว้ (แนวทางเลือกที่ 1) เป็นแนวเส้นทางโค้งและอ้อมเข้าไปด้านหลังของแนวเขาและเบี่ยงแนวเส้นทางกลับออกมาเพื่อไม่ให้แนวเส้นทางตัดผ่านแนวเขา ทำให้มีระยะทางที่มากขึ้น หากทำการปรับแนวให้ตรงก็จะทำให้แนวเส้นทางมีความเหมาะสมมากกว่า ในช่วงบริเวณดังกล่าวที่ปรึกษาได้กำหนดแนวเส้นทางคัดเลือกไว้ 3 แนวทางเลือก ซึ่งประกอบด้วย

แนวทางเลือกที่ 1 เป็นแนวเส้นทางเดิมออกแบบไว้เมื่อปี 2558

แนวทางเลือกที่ 2 เป็นแนวทางเลือกที่ได้กำหนดขึ้นมาใหม่ปรับแนวให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ปัจจุบัน

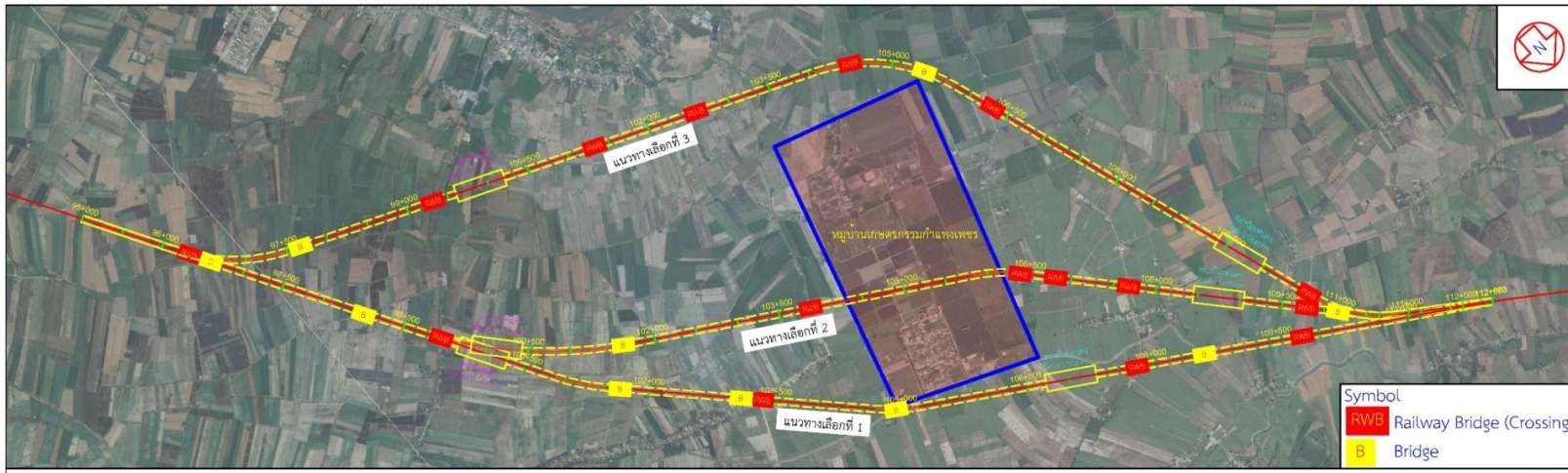
แนวทางเลือกที่ 3 เป็นแนวทางเลือกที่ได้กำหนดขึ้นมาใหม่ปรับแนวให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ปัจจุบัน

แนวเส้นทางคัดเลือกช่วงที่ 2 ดังแสดงในรูปที่ 2.2-2

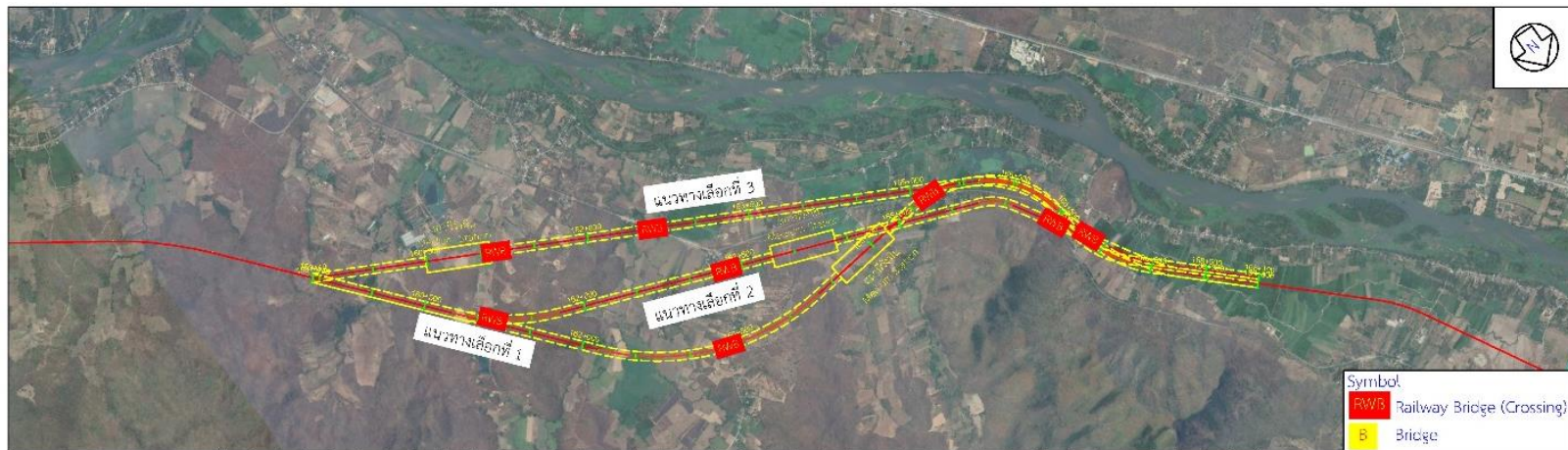
2.2.2 หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบแนวทางเลือก

แนวทางในการเปรียบเทียบแนวทางเลือกดำเนินการโดยวิเคราะห์และเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียที่อาจเกิดขึ้นในแต่ละแนวทางเลือกโดยกำหนดน้ำหนักของปัจจัยแต่ละด้านอันได้แก่ด้านวิศวกรรมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมตามความเหมาะสมตามลักษณะของโครงการ ดังนั้น ด้านวิศวกรรม 25-35 คะแนน ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 20-30 คะแนน ด้านสิ่งแวดล้อม 30-40 คะแนน รวมคะแนน 100 คะแนน

ในการเปรียบเทียบปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่ปรึกษาจะเปรียบเทียบเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยการเปรียบเทียบเชิงคุณภาพจะกำหนดค่าตัวคูณตามความหนักเบา/มากน้อย/ตามข้อกำหนดจากเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบของผลกระทบด้านวิศวกรรมและเศรษฐกิจและการลงทุน



รูปที่ 2.2-1 แนวเส้นทางคัดเลือกช่วงที่ 1 (ช่วงสถานีคนที - สถานีเทพนคร)



รูปที่ 2.2-2 แนวเส้นทางคัดเลือกช่วงที่ 2 (ช่วงสถานีวังหิน)

2.2.3 สรุปการเปรียบเทียบแนวทางคัดเลือก

จากการเปรียบเทียบแนวเส้นทางในการคัดเลือกสามารถสรุปคะแนนการคัดเลือกดังนี้

ตารางที่ 2.2-1 สรุปผลการเปรียบเทียบ ช่วงที่ 1 (ช่วงสถานีคณที-สถานีเทพนคร)

ลำดับที่	หัวข้อการเปรียบเทียบแนวเส้นทาง	คะแนน	แนวทางเลือกที่ 1		แนวทางเลือกที่ 2		แนวทางเลือกที่ 3	
			ตัวคูณ	คะแนน	ตัวคูณ	คะแนน	ตัวคูณ	คะแนน
1	ด้านวิศวกรรม							
1.1	ความยาวแนวเส้นทาง	9	1.00	9.00	1.00	9.00	0.95	8.55
1.2	การเปลี่ยนแปลงแนวทางราบ	9	1.00	9.00	1.00	9.00	0.99	8.91
1.3	การเปลี่ยนแปลงแนวทางตั้ง	9	1.00	9.00	1.00	9.00	1.00	9.00
1.4	ความยากง่ายในการก่อสร้าง	8	1.00	8.00	0.99	7.92	0.99	7.92
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรม	35		35.00		34.92		34.38
2	การพิจารณาด้านเศรษฐกิจและการลงทุน							
2.1	ค่าก่อสร้าง	20	1.00	20.00	0.97	19.40	0.93	18.60
2.2	ค่าเวนคืน	10	1.00	10.00	1.00	10.00	0.95	9.50
	รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30		30.00		29.40		28.10
3	การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อม							
3.1	พื้นที่ที่ดินที่ถูกเวนคืน, ไร่	6	0.60	3.60	0.60	3.60	0.20	1.20
3.2	จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อย้าย (หลัง)	5	0.20	1.00	1.00	5.00	0.80	4.00
3.3	พื้นที่อ่อนไหวในระยะ 500 เมตร	9					0.00	
	- ศาสนสถาน (แห่ง)	3	0.80	2.40	0.80	2.40	1.00	3.00
	- สถานศึกษา (แห่ง)	3	0.80	2.40	0.80	2.40	1.00	3.00
	- ชุมชน (ชุมชน)	3	0.60	1.80	0.80	2.40	0.80	2.40
3.4	ระยะทางในพื้นที่อนุรักษ์ที่ตัดผ่าน (กม.)	5					0.00	
	- ป่าสงวนแห่งชาติ	5	0.60	3.00	0.40	2.00	1.00	5.00
3.5	พื้นที่สูญเสียป่าไม้ (ไร่)	5	0.60	3.00	0.40	2.00	1.00	5.00
3.6	จำนวนจุดตัดถนน (จุด)	3	0.60	1.80	0.20	0.60	0.40	1.20
3.7	จำนวนจุดตัดทางน้ำ (จุด)	2	0.80	1.60	0.60	1.20	0.80	1.60
	รวมคะแนนด้านสิ่งแวดล้อม	35		20.60		21.60		26.40
	รวมคะแนนทั้งสิ้น	100		85.60		85.92		88.88
	ผลการจัดลำดับจากคะแนนรวม			3		2		1

ตารางที่ 2.2-2 สรุปผลการเปรียบเทียบ ช่วงที่ 2 (ช่วงสถานีวังหิน)

ลำดับที่	หัวข้อการเปรียบเทียบแนวเส้นทาง	คะแนน	แนวทางเลือกที่ 1		แนวทางเลือกที่ 2		แนวทางเลือกที่ 3	
			ตัวคูณ	คะแนน	ตัวคูณ	คะแนน	ตัวคูณ	คะแนน
1	ด้านวิศวกรรม							
1.1	ความยาวแนวเส้นทาง	9	0.94	8.46	1.00	9.00	1.00	9.00
1.2	การเปลี่ยนแปลงแนวทางราบ	9	1.00	9.00	1.00	9.00	0.99	8.91
1.3	การเปลี่ยนแปลงแนวทางตั้ง	9	0.97	8.73	0.91	8.19	1.00	9.00
1.4	ความยากง่ายในการก่อสร้าง	8	0.97	7.76	0.98	7.84	0.98	7.84
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรม	35		33.95		34.03		34.75
2	การพิจารณาด้านเศรษฐกิจและการลงทุน							
2.1	ค่าก่อสร้าง	20	0.89	17.80	0.97	19.40	1.00	20.00
2.2	ค่าเวนคืน	10	0.94	9.40	1.00	10.00	1.00	10.00
	รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30		27.20		29.40		30.00
3	การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อม							
3.1	พื้นที่ที่ดินที่ถูกเวนคืน, ไร่	6	0.20	1.20	0.60	3.60	0.40	2.40
3.2	จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อย้าย (หลัง)	5	0.80	4.00	0.60	3.00	0.40	2.00
3.3	พื้นที่อ่อนไหวในระยะ 500 เมตร	9						
	- ศาสนสถาน (แห่ง)	3	1.00	3.00	1.00	3.00	1.00	3.00
	- สถานศึกษา (แห่ง)	3	1.00	3.00	1.00	3.00	1.00	3.00
	- ชุมชน (ชุมชน)	3	0.60	1.80	0.60	1.80	0.40	1.20
3.4	ระยะทางในพื้นที่อนุรักษ์ที่ตัดผ่าน (กม.)	5						
	- ป่าสงวนแห่งชาติ	5	0.60	3.00	0.60	3.00	0.80	4.00
3.5	พื้นที่สูญเสียป่าไม้ (ไร่)	5	0.60	3.00	0.40	2.00	0.80	4.00
3.6	จำนวนจุดตัดถนน (จุด)	3	0.60	1.80	0.60	1.80	0.60	1.80
3.7	จำนวนจุดตัดทางน้ำ (จุด)	2	0.40	0.80	0.60	1.20	0.80	1.60
	รวมคะแนนด้านสิ่งแวดล้อม	35		21.60		22.40		23.00
	รวมคะแนนทั้งสิ้น	100		82.75		85.83		87.75
	ผลการจัดลำดับจากคะแนนรวม			3		2		1

2.3 การกำหนดตำแหน่งสถานี ย่านสถานี และย่านขนส่งสินค้า

2.3.1 การกำหนดตำแหน่งสถานี

จากรายงานการศึกษาเดิมระบุให้เกณฑ์ในการกำหนดตำแหน่งสถานี คือ ความสะดวกในการเข้าถึง ความสอดคล้องกับระบบเดินรถซึ่งรวมถึงจำนวนและลักษณะของขบวนขบวนรถ สอดคล้องกับลักษณะของชุมชนในปัจจุบันและอนาคต และข้อสุดท้ายคือตำแหน่งสถานีที่กำหนดจะช่วยลดผลกระทบที่ทำให้เกิดข้อขัดข้องของชุมชนนั้น ๆ ช่วยลดมลภาวะ และช่วยสร้างโครงข่ายการเดินทาง เป็นต้น ดังนั้น ที่ปรึกษาฯ ได้นำข้อมูลดังกล่าวมาทบทวนและศึกษาข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน แผนงานอนาคตที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบตามเกณฑ์ขั้นต้นร่วมกับปริมาณผู้ใช้บริการและความเหมาะสมทางภูมิศาสตร์ จำนวนราง (Track) และตำแหน่งขบวนรถ (Platform) ของสถานีแต่ละแห่งตามรูปแบบการเดินรถ (Train Operation) รวมถึงอาจมีการปรับแนวเส้นทางรถไฟก่อนเข้าสู่สถานี ดังนั้นตำแหน่งอาคารสถานีและย่านสถานี ทั้ง 29 แห่ง จะต้องออกแบบให้สะดวกต่อการใช้งานของผู้เดินทางเป็นสำคัญ ดังตารางที่ 2.3-1

2.3.2 การออกแบบจัดวางสถานีรถไฟและย่านสถานี

ในการออกแบบจัดวางสถานีรถไฟและย่านสถานี ประกอบด้วย

- 1) อาคารสถานี เป็นอาคารหรือกลุ่มอาคาร ภายในมีห้องปฏิบัติงานของนายสถานี ห้องผู้ช่วยสถานี ห้องควบคุมอาณัติสัญญาณ ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสาร ห้องเก็บเอกสาร ห้องควบคุมระบบไฟฟ้า ห้องรับส่งสินค้าด่วน และขบวนรถมีหลังคาคลุม
- 2) ย่านสถานีและการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ ห่างจากจุดศูนย์กลางสถานีออกไปประมาณ 1-2 กม. ตามความเหมาะสมเพื่อที่จะพัฒนาระบบเครือข่ายถนน และการขนส่งอื่นๆ เข้าสู่สถานี ในด้านการเดินรถย่านสถานี จะจัดวางให้สอดคล้องกับระบบปฏิบัติการเดินรถ สำหรับการสับหลักการเดินรถรางสำหรับการขนส่งสินค้า และ/หรือ สำหรับการซ่อมบำรุง รวมถึงพื้นที่สำหรับเจ้าหน้าที่รถไฟและพื้นที่สำหรับชุมชน เช่น บ้านพัก ห้องแถว สวนหย่อม หรือพื้นที่สีเขียว
- 3) เขตสถานี เป็นพื้นที่สำหรับการเดินรถ มีระบบอาณัติสัญญาณไฟสีที่ทันสมัย ให้การเดินขบวนรถไฟเป็นไปอย่างปลอดภัย รวมถึงมีประแจเปลี่ยนทิศทางของขบวนรถ
- 4) การออกแบบขนาดของอาคารสถานีและย่านสถานีจะขึ้นอยู่กับปริมาณผู้ใช้บริการและความเหมาะสมทางภูมิศาสตร์ สำหรับการออกแบบระบบรถไฟรางคู่ จำนวนราง (Track) และตำแหน่งขบวนรถ (Platform) ของสถานีแต่ละแห่งจะแตกต่างกันไปตามรูปแบบการเดินรถ (Train Operation) รวมถึงอาจมีการปรับแนวเส้นทางรถไฟก่อนเข้าสู่สถานี ซึ่งโดยทั่วไปมีแนวทางการวางตำแหน่งสถานียังมีดังนี้คือ
- 5) แนวเส้นทางก่อนเข้าสู่สถานีพยายามใช้แนวศูนย์กลางของทางรถไฟเป็นศูนย์กลางแนวควบคุม (Control Line) ของระบบทางรถไฟรางคู่หรืออาจจะเป็นศูนย์กลางทางขึ้นหรือศูนย์กลางทางลงของระบบทางคู่ที่สถานีนั้นๆ เพื่อให้ตำแหน่งสถานีอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมที่สุด
- 6) ตำแหน่งอาคารสถานีจัดให้อยู่ใกล้กึ่งกลางของขบวนรถเพื่อความสะดวกในการสัญจรของผู้โดยสาร โดยคำนึงถึงการขยายตัวในอนาคต
- 7) หลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดินหรือการทำให้เกิดผลกระทบต่อชุมชน รวมถึงการรื้อย้ายสาธารณูปโภค

ตารางที่ 2.3-1 ชื่อสถานีตามรายงานงานบริการที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ
สายนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอด พ.ศ.2558

ลำดับ	สถานี	ขนาด	ขนาด		
	ชื่อภาษาไทย		เล็ก	กลาง	ใหญ่
1	สถานีบึงเสนาท	กลาง		•	
2	สถานีบ้านมะเกลือ	เล็ก	•		
3	สถานีมหาโพธิ์	เล็ก	•		
4	สถานีหัวดง	กลาง		•	
5	สถานีบางตาหงาย	เล็ก	•		
6	สถานีเจริญผล	กลาง		•	
7	สถานีตาซัด	เล็ก	•		
8	สถานีป่าพุทรา	กลาง		•	
9	สถานียางสูง	เล็ก	•		
10	สถานีวังแฉม	เล็ก	•		
11	สถานีวังยาง	เล็ก	•		
12	สถานีท่ามะเขือ	กลาง		•	
13	สถานีวังบัว	เล็ก	•		
14	สถานีคณฑี	กลาง		•	
15	สถานีเทพนคร	เล็ก	•		
16	สถานีกำแพงเพชร	ใหญ่			•
17	สถานีหนองปลิง	เล็ก	•		
18	สถานีท่าไม้	เล็ก	•		
19	สถานีลานดอกไม้	เล็ก	•		
20	สถานีโกสัมพี	เล็ก	•		
21	สถานีวังหิน	กลาง		•	
22	สถานีประดาง	เล็ก	•		
23	สถานีหนองบัวใต้ 1	กลาง		•	
24	สถานีตาก	ใหญ่			•
25	สถานีหนองบัวใต้ 2	กลาง		•	
26	สถานีด่านแม่ละเมา	เล็ก	•		
27	สถานีแม่ปะ	เล็ก	•		
28	สถานีแม่สอด	ใหญ่			•
29	สถานีด่านแม่สอด	กลาง		•	

2.3.3 การออกแบบสถานี

1) รูปลักษณ์อาคารสถานี

โดยภาพรวมของสถาปัตยกรรมพื้นฐานของทั้ง 3 จังหวัด นครสวรรค์ กำแพงเพชร และตากจะมีความคล้ายคลึงกันที่ปรึกษา จึงนำอัตลักษณ์ของพื้นที่มาเป็นหลักในการออกแบบรูปลักษณ์อาคารสถานี เช่น

(1.1) จังหวัดกำแพงเพชรเป็นเมืองมรดกโลก มีโบราณสถานที่เป็นงานสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์เฉพาะ ใช้ “อิฐสีลาแสง” เป็นวัสดุก่อสร้าง ซึ่งโบราณสถานดังกล่าวตั้งอยู่บนพื้นที่ “อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร” จังหวัดกำแพงเพชร

(1.2) จังหวัดตากเป็นเมืองที่มีชาวมอญอาศัยอยู่มาก่อน ทำให้มีความหลากหลายในเชิงวัฒนธรรม “การทอผ้า” ที่เป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดตากจึงมีลักษณะเฉพาะตัว มีการทอผ้าไหมและผ้าฝ้ายลวดลายต่างๆ เช่น ลายดอกปิกคางควา ลายดอกพิกุล ลายราชวัตร และลายดอกแก้ว

(1.3) อำเภอแม่สอดเป็นอำเภอหนึ่งทางตอนกลางของจังหวัดตาก เป็นพื้นที่ที่ได้รับการสนับสนุนให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเป็นศูนย์กลางการค้าที่ติดต่อกับเมืองเมียวดีในสาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า และเป็นหนึ่งในย่านการค้าอัญมณีที่สำคัญของไทย โดยมีการกำหนดวิสัยทัศน์ของเมืองไว้ว่า “นครแม่สอด เมืองอัญมณีแห่งเอเชีย ศูนย์หยกโลก”

แบบสถานี และองค์ประกอบหลักอื่นที่จำเป็นสำหรับผู้โดยสารและผู้ให้บริการ

สถานีขนาดใหญ่ พื้นที่อาคารและย่านประมาณ 33,600 ตร.ม. จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีกำแพงเพชร สถานีตาก และสถานีแม่สอด



รูปที่ 2.3-1 แสดงวางผังแปลน สถานีขนาดใหญ่ (สถานีระดับพื้นดิน)

สถานีขนาดกลาง พื้นที่อาคารและย่านประมาณ 20,500 ตร.ม. จำนวน 10 สถานี ได้แก่ สถานี บึงเสนาท สถานีหัวดง สถานีเจริญผล สถานีป่าพุทรา สถานีท่ามะเขือ สถานีคนที สถานีวังหิน สถานีหนองบัวใต้ 1 สถานีหนองบัวใต้ 2 และสถานีด่านแม่สอด



รูปที่ 2.3-2 แสดงวางผังแปลน สถานีขนาดกลาง (สถานีระดับพื้นดิน)

สถานีขนาดเล็ก พื้นที่อาคารและย่านประมาณ 8,500 ตร.ม. จำนวน 16 สถานี ได้แก่ สถานีบ้านมะเกลือ สถานีมหาโพธิ์ สถานีบางตาหงาย สถานีตาซัด สถานียางสูง สถานีวังแหม สถานีวังยาง สถานีวังบัว สถานีเทพนคร สถานีหนองปลิง สถานีท่าไม้เล็ก สถานีลานดอกไม้ สถานีโกสัมพี สถานีปะคาง สถานีด่าน แม่ละเมา และสถานีแม่ปะ



รูปที่ 2.3-3 แสดงวางผังแปลน สถานีขนาดเล็ก (สถานีระดับพื้นดิน)

2) ที่ตั้งอาคารสถานี

ที่ตั้งอาคารสถานีวิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์ที่ครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยหลักด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งแบ่งช่วงสถานีออกเป็น 2 ช่วง โดยแบ่งเป็นช่วงที่ 1 จำนวน 24 สถานี และช่วงที่ 2 จำนวน 5 สถานี

2.4 การศึกษาและออกแบบบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

การสำรวจ ตรวจสอบ บริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ศึกษาและออกแบบถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ (Overpass) หรือถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) เพื่อแก้ไขปัญหาทางผ่านเสมอระดับ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาด้านการจราจร ซึ่งรวมทั้งความจำเป็นในการก่อสร้างรั้วกันตลอดแนวสองข้างทางรถไฟ ตามความจำเป็นเหมาะสม เพื่อความปลอดภัย (Safety Fence) รวมทั้งวิเคราะห์และประเมินผลกระทบทางสังคมที่มีต่อชุมชนบริเวณสองข้างทางรถไฟ เพื่อหามาตรการลดผลกระทบให้เหมาะสม ทั้งนี้ การออกแบบแก้ไขปัญหาด้านจุดตัดทางรถไฟ จะดำเนินการตามมาตรฐานการออกแบบของ รฟท. หรือตามความเหมาะสม ทั้งนี้ในการออกแบบแก้ไขปัญหาด้านจุดตัดทางรถไฟนั้น ที่ปรึกษาจะเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายในพื้นที่ย่อยระดับหมู่บ้านอย่างมีระบบ ถนนชุมชน วิถีชีวิต ความปลอดภัย และความสะดวก การกำหนดรูปแบบรั้ว Local Road การพัฒนาเชิงพาณิชย์และการลดแรงกดดันจากการเวนคืน จากข้อมูลต่าง ๆ ที่สำรวจและรวบรวมได้ ที่ปรึกษาจะนำมากำหนดแนวทางเลือกการแก้ไขปัญหาด้านบริเวณจุดตัดทางรถไฟ กับถนน 3 ลักษณะด้วยกัน ดังแสดงในรูปที่ 2.4-1 การก่อสร้างถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ รูปที่ 2.4-2 การก่อสร้างถนนลอดทางรถไฟ และรูปที่ 2.4-3

การก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ในการเลือกแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านที่เหมาะสมที่สุด จากรูปแบบทางเลือกการแก้ไขปัญหาด้านจุดตัดทางรถไฟกับถนนที่เป็นไปได้ทั้งหมด ที่ปรึกษาจะทำการเปรียบเทียบรูปแบบดังกล่าว ทั้งทางด้านราคา ความยากง่ายในการก่อสร้างการเดินรถของ รฟท. ปัญหาและอุปสรรคในการก่อสร้าง ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมที่สุด

การดำเนินงานแก้ไขปัญหาด้านจุดตัดทางรถไฟกับถนนจะต้องเป็นการบูรณาการการแก้ปัญหาาร่วมกันระหว่างหน่วยงานของภาครัฐที่ดูแลถนน ซึ่งได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ ร่วมกับประชาชน เพื่อให้ได้รูปแบบการดำเนินงานแก้ไขที่เหมาะสม ทั้งด้านวิศวกรรมและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง จากผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯเดิม ได้ดำเนินการกำหนดรูปแบบและจำนวนจุดตัดไว้ทั้งสิ้น 37 แห่ง โดยแบ่งเป็น ช่วงที่ 1 นครสวรรค์ - ตาก จำนวน 33 แห่ง และช่วงที่ 2 ตาก - อ.แม่สอด จำนวน 4 แห่ง ดังตารางที่ 2.4-1



รูปที่ 2.4-1 ก่อสร้างถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ



รูปที่ 2.4-2 การก่อสร้างถนนลอดทางรถไฟ



รูปที่ 2.4-3 การก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ

ตารางที่ 2.4-1 รูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ (ผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ เบื้องต้น)

รูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ช่วงที่ 1						
ลำดับ	กม.	อำเภอ	จังหวัด	ชื่อถนน	ถนนยกระดับ ข้ามทางรถไฟ (Overpass)	ถนนลอดใต้ สะพานรถไฟ (Short Span Bridge)
1	4+052.82	เมืองนครสวรรค์	นครสวรรค์	ทางหลวงแผ่นดิน	X	
2	7+477.99	เมืองนครสวรรค์	นครสวรรค์	ถนนท้องถิ่น		X
3	17+373.19	เมืองนครสวรรค์	นครสวรรค์	ถนนท้องถิ่น		X
4	20+730.56	เก้าเลี้ยว	นครสวรรค์	ถนนท้องถิ่น		X
5	25+180.11	เก้าเลี้ยว	นครสวรรค์	ถนนท้องถิ่น		X
6	26+601.41	เก้าเลี้ยว	นครสวรรค์	ทางหลวงแผ่นดิน	X	
7	31+828.92	เก้าเลี้ยว	นครสวรรค์	ถนนท้องถิ่น		X
8	36+182.17	เก้าเลี้ยว	นครสวรรค์	ถนนท้องถิ่น		X
9	43+164.79	บรรพตพิสัย	นครสวรรค์	ทางหลวงชนบท	X	
10	46+567.11	บรรพตพิสัย	นครสวรรค์	ถนนท้องถิ่น		X
11	51+153.84	บรรพตพิสัย	นครสวรรค์	ถนนท้องถิ่น		X
12	55+428.30	บรรพตพิสัย	นครสวรรค์	ถนนท้องถิ่น		X
13	61+946.76	ชาณุวรลักษบุรี	กำแพงเพชร	ทางหลวงชนบท	X	
14	62+998.63	ชาณุวรลักษบุรี	กำแพงเพชร	ถนนท้องถิ่น		X
15	67+356.01	ชาณุวรลักษบุรี	กำแพงเพชร	ถนนท้องถิ่น		X
16	69+362.58	ชาณุวรลักษบุรี	กำแพงเพชร	ถนนท้องถิ่น		X
17	72+016.27	คลองขลุง	กำแพงเพชร	ถนนท้องถิ่น		X
18	83+786.87	คลองขลุง	กำแพงเพชร	ทางหลวงชนบท	X	
19	87+994.24	คลองขลุง	กำแพงเพชร	ถนนท้องถิ่น		X
20	90+382.79	คลองขลุง	กำแพงเพชร	ถนนท้องถิ่น		X
21	100+064.92	เมืองกำแพงเพชร	กำแพงเพชร	ถนนท้องถิ่น		X
22	117+078.43	เมืองกำแพงเพชร	กำแพงเพชร	ทางหลวงแผ่นดิน	X	
23	121+025.94	เมืองกำแพงเพชร	กำแพงเพชร	ถนนท้องถิ่น		X
24	124+371.25	เมืองกำแพงเพชร	กำแพงเพชร	ถนนท้องถิ่น		X
25	127+389.34	เมืองกำแพงเพชร	กำแพงเพชร	ทางหลวงแผ่นดิน	X	
26	139+786.81	เมืองกำแพงเพชร	กำแพงเพชร	ถนนท้องถิ่น		X
27	142+562.05	พรานกระต่าย	กำแพงเพชร	ถนนท้องถิ่น		X
28	155+484.36	โกสัมพีนคร	กำแพงเพชร	ถนนท้องถิ่น		X
29	163+067.62	เมืองตาก	ตาก	ทางหลวงแผ่นดิน	X	
30	163+419.83	เมืองตาก	ตาก	ทางหลวงแผ่นดิน	X	
31	172+968.78	เมืองตาก	ตาก	ถนนท้องถิ่น		X
32	180+990.44	เมืองตาก	ตาก	ทางหลวงแผ่นดิน	X	
33	186+563.76	เมืองตาก	ตาก	ทางหลวงแผ่นดิน	X	

ตารางที่ 2.4-1 รูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ (ผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ เบื้องต้น) (ต่อ)

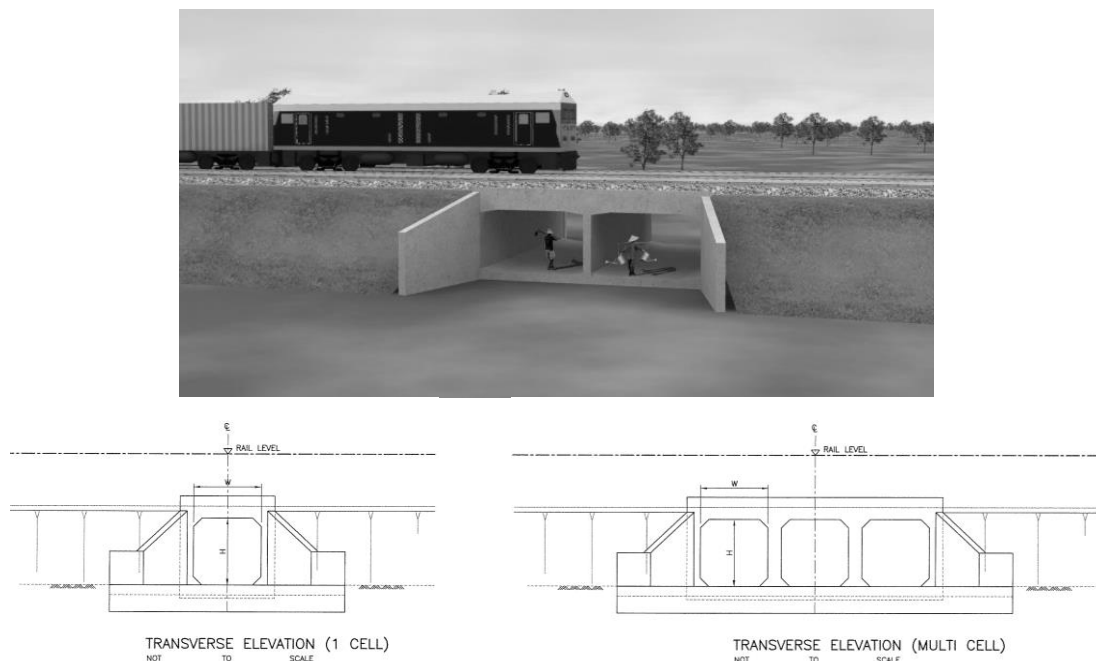
รูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ช่วงที่ 2						
ลำดับ	กม.	อำเภอ	จังหวัด	ชื่อถนน	ถนนยกระดับ ข้ามทางรถไฟ (Overpass)	ถนนลอดใต้ สะพานรถไฟ (Short Span Bridge)
1	53+314.53	แม่สอด	ตาก	ทางหลวงแผ่นดิน	X	
2	59+212.71	แม่สอด	ตาก	ทางหลวงแผ่นดิน	X	
3	63+357.54	แม่สอด	ตาก	ทางหลวงชนบท	X	
4	67+044.73	แม่สอด	ตาก	ถนนท้องถิ่น		X

2.5 การศึกษาและออกแบบทางเดินเชื่อมโยงสองฝั่ง

พิจารณาออกแบบทางเชื่อมสองฝั่ง ให้มีตลอดแนวทางรถไฟ ทั้งนี้ เพื่อลดผลกระทบการตัดขาดระหว่างพื้นที่ที่อยู่ทั้งสองข้างทาง โดยมีรูปแบบ 2 ลักษณะ

1) บริเวณพื้นที่ชุมชนหนาแน่น ที่ปรึกษาจะพิจารณาออกแบบสะพานลอยเดินข้ามให้มีระยะห่างที่สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพชุมชน เพื่อแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยและผลกระทบทางสังคมที่มีต่อชุมชนบริเวณสองข้างทางรถไฟ

2) บริเวณพื้นที่ชุมชนไม่หนาแน่น ที่ปรึกษาจะพิจารณาออกแบบเป็นท่อเหลี่ยม และให้มีระยะห่างประมาณ 500 เมตร เพื่อลดผลกระทบในการแบ่งแยกพื้นที่ ดังแสดงในรูปที่ 2.5-1



รูปที่ 2.5-1 ทศนียภาพท่อเหลี่ยมสำหรับการเชื่อมโยงสองฝั่ง

2.6 การออกแบบระบบระบายน้ำ และระบบป้องกันน้ำท่วมตลอดแนวเส้นทาง

มาตรฐานที่ใช้ในการออกแบบงานระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วมที่ปรึกษาจะดำเนินการออกแบบโดยยึดถือตามมาตรฐานการออกแบบ ดังนี้

- มาตรฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- American Railway Engineering and Maintenance of Way Association (AREMA)
- มาตรฐานงานออกแบบของกรมทางหลวง
- มาตรฐานงานออกแบบของกรมทางหลวงชนบท
- มาตรฐานงานออกแบบระบบระบายน้ำของกรมชลประทาน

เกณฑ์การออกแบบทางด้านอุทกวิทยา

1) วิธีการประเมินปริมาณน้ำนองสูงสุด การวิเคราะห์ปริมาณน้ำนองสูงสุดจะกำหนดใช้ 2 วิธีคือ

- สำหรับพื้นที่รับน้ำที่มีขนาดเล็กกว่า 25 ตารางกิโลเมตร จะวิเคราะห์ด้วยวิธี Rational Method
- สำหรับพื้นที่รับน้ำที่มีขนาดใหญ่กว่า 25 ตารางกิโลเมตร จะใช้วิธีการวิเคราะห์แจกแจงความถี่ปริมาณน้ำหลากสูงสุดแบบลุ่มน้ำรวม (Regional Flood Frequency Analysis)

2) รอบปีของฝนออกแบบ

การประเมินหาปริมาณน้ำนองเพื่อนำมาออกแบบอาคารระบายน้ำจะพิจารณาจากข้อมูลปริมาณน้ำนองสูงสุดที่คำนวณได้ ซึ่งจะอยู่ในรูปของปริมาณน้ำนองที่คาบความถี่การเกิดต่างๆ การกำหนดรอบปีของฝนออกแบบ จะพิจารณาตามประเภทของอาคารที่ต้องการออกแบบ และความเสี่ยงที่ยอมรับได้ของอาคารที่ต้องการออกแบบนั้นๆ ได้กำหนดตามมาตรฐานการออกแบบไว้ ดังนี้

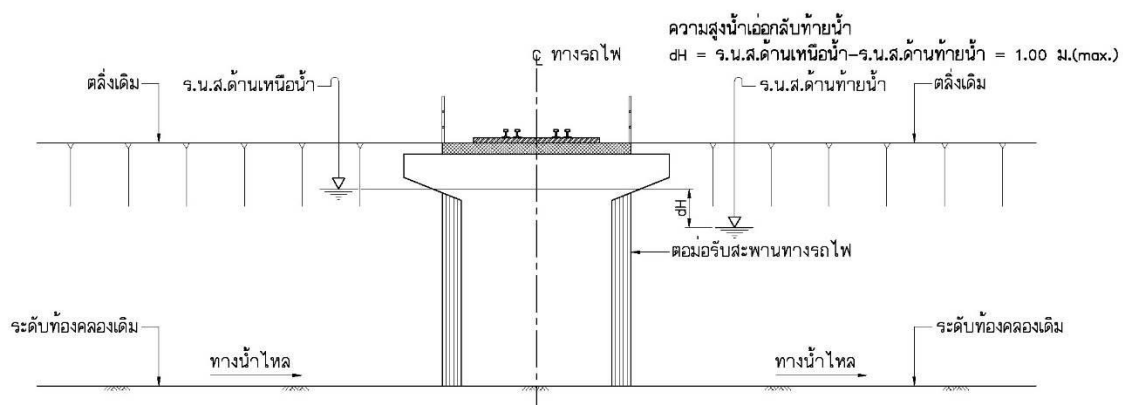
- การออกแบบสะพาน กำหนดให้ออกแบบปริมาณน้ำสูงสุดที่คาบความถี่การเกิดไม่น้อยกว่า 100 ปี
 - การออกแบบท่อลอด กำหนดให้ออกแบบปริมาณน้ำสูงสุดที่คาบความถี่การเกิดไม่น้อยกว่า 25 ปี
 - การออกแบบรางระบายน้ำด้านข้างทางรถไฟ กำหนดให้ออกแบบปริมาณน้ำนองสูงสุดที่คาบความถี่การเกิดไม่น้อยกว่า 20 ปี
 - การออกแบบรางระบายน้ำตรงกลางระหว่างรถไฟทางคู่ กำหนดให้ออกแบบปริมาณน้ำนองสูงสุดที่คาบความถี่การเกิดไม่น้อยกว่า 10 ปี
- 3) กรณีที่พื้นที่รับน้ำฝน ณ จุดพิจารณา มีขนาดมากกว่า 25 ตร.กม. และลุ่มน้ำที่พิจารณามีสถานีวัดน้ำท่าที่สามารถอ้างอิงได้ การวิเคราะห์ปริมาณน้ำหลากสูงสุดที่คาบการเกิดซ้ำต่างๆ ณ จุดพิจารณาจะใช้วิธีการวิเคราะห์แจกแจงความถี่ปริมาณน้ำหลากสูงสุดโดยวิธีลุ่มน้ำรวม (Regional Flood Frequency Analysis)

เกณฑ์การออกแบบทางด้านชลศาสตร์

1) การกำหนดชนิดของอาคารระบายน้ำ สำหรับอาคารระบายน้ำชนิดที่ทางน้ำตัดผ่านแนวทางรถไฟประกอบด้วย

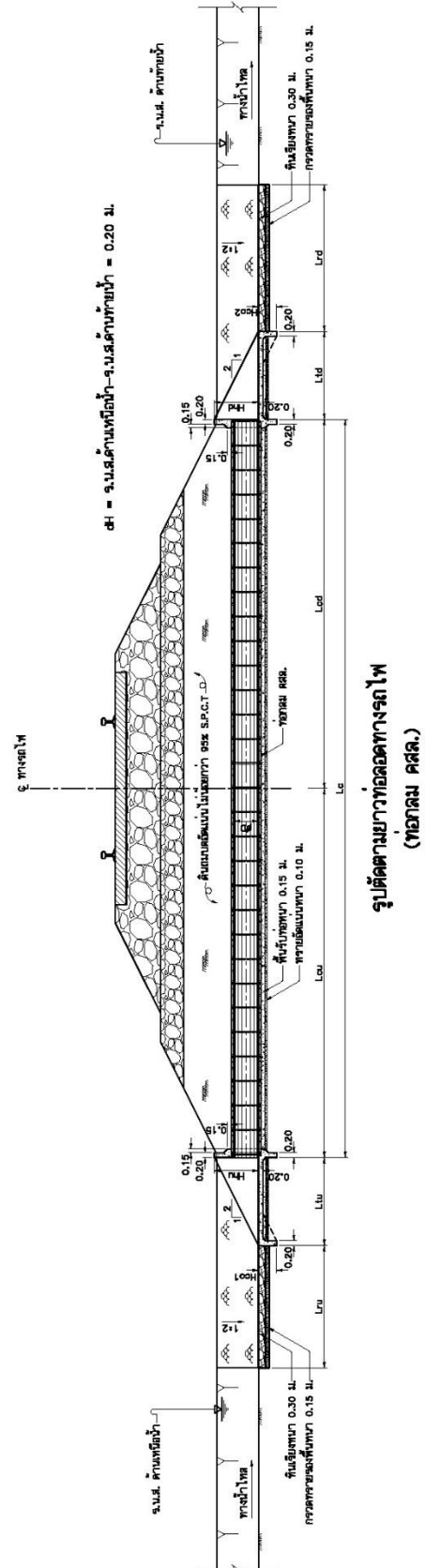
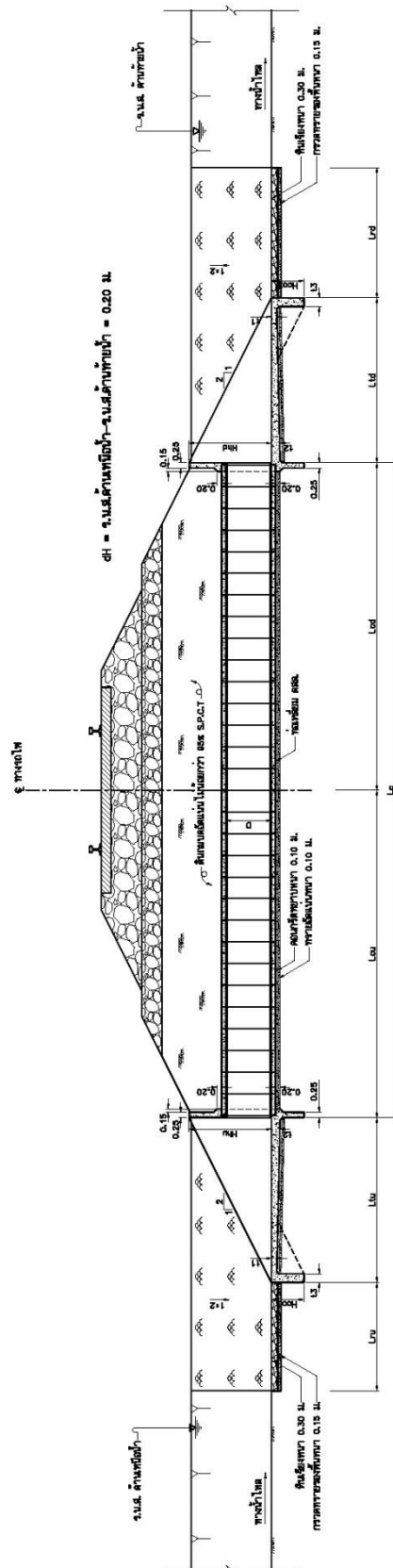
- สะพาน จะใช้สำหรับช่องน้ำขนาดใหญ่มีความกว้างของลำน้ำมากกว่า 10.00 ม. และหรือความสูงของระดับน้ำมากกว่า 3.50 เมตร หรือเป็นช่องน้ำที่มีการสัญจรทางน้ำหรือมีท่อนซุงลอยมาตามน้ำ

- ท่อเหลี่ยม จะใช้สำหรับช่องน้ำหรือความกว้างของลำน้ำไม่มากกว่า 10.00 ม. และหรือความสูงของระดับน้ำอยู่ระหว่าง 1.50-3.50 เมตร ไม่มีการสัญจรทางน้ำและไม่มีท่อนซุงลอยมาตามน้ำ
 - ท่อกลม จะใช้สำหรับช่องน้ำขนาดเล็กกว่าไม่มากกว่า 5.00 ม.โดยประมาณ และความสูงของระดับน้ำไม่มากกว่า 1.50 เมตร ไม่มีการสัญจรทางน้ำและไม่มีสิ่งแขวนลอยมาตามน้ำ
- โดยมีรูปแบบของชนิดอาคารระบายน้ำ ดังแสดงในรูปที่ 2.6-1 ถึง รูปที่ 2.6-2



รูปตัดตามขวางสะพานทางรถไฟข้ามคลอง

รูปที่ 2.6-1 รูปตัดตามขวางสะพานทางรถไฟข้ามคลอง



รูปที่ 2.6-2 รูปตัดตามขวางท่อลอดสะพานรถไฟ (ท่อเหลี่ยม คสล.และท่อกลม คสล.)

2.7 การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง และโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมบริเวณทางเข้า-ออก

ในการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องและโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมบริเวณเข้า-ออกสถานีนั้นจะดำเนินการออกแบบโดยนำผลการศึกษาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงโครงข่ายในการให้บริการของระบบรางกับถนนสำหรับรองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเข้าสู่สถานี มาเป็นข้อกำหนดการออกแบบ ว่ารูปแบบของถนนจะเป็นอย่างไรเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องไม่ขัดแย้งกับรูปแบบของโครงข่ายเดิมที่มีอยู่และออกแบบทางเชื่อม รวมถึงที่จอดรถที่อยู่บริเวณภายในสถานี ซึ่งจะออกแบบเป็นลานคอนกรีตเสริมเหล็ก โดยจากผลการสำรวจถนนโครงข่ายเชื่อมเข้าสู่บริเวณสถานีนั้นพบว่าเส้นทางที่เชื่อมโยงสู่สถานีระดับจังหวัดนั้นได้รับการพัฒนาให้มีความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่บริเวณสถานีได้โดยสะดวกอยู่แล้ว ส่วนสถานีขนาดเล็กนั้นจำเป็นต้องออกแบบแนวเส้นทางใหม่ให้ได้ตามมาตรฐาน เนื่องจากตำแหน่งของสถานีจะอยู่ห่างจากแนวถนนโครงข่ายหลัก ซึ่งได้จำแนกรูปแบบของถนนที่จะดำเนินการออกแบบ โดยจะแบ่งตามความรับผิดชอบของหน่วยงานที่ดูแลถนนนั้นๆ แบ่งออกได้ 3 รูปแบบ ดังนี้

ตารางที่ 2.7-1 จำแนกรูปแบบของถนน

หน่วยงาน	จำนวน ช่องจราจร	ความกว้าง ผิวจราจร (เมตร)	ความกว้างไหล่ ทาง (เมตร)	ประเภทผิวจราจร
ถนนกรมทางหลวง	2	3.5	1.5 – 2.0	แอสฟัลต์ติกคอนกรีต
ถนนกรมทางหลวงชนบท	2	3.0	1.5	แอสฟัลต์ติกคอนกรีต
ถนนส่วนท้องถิ่น	2	3.0	1.0	แอสฟัลต์ติกคอนกรีต

2.8 การออกแบบรั้วกันเพิ่มเติม (Safety Fence) ตลอดแนวสองข้างทางรถไฟ

ตลอดแนวทางรถไฟจะมีการก่อสร้างรั้วกัน Safety Fence จึงทำให้เกิดการแบ่งแยกพื้นที่ของชุมชน ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบการตัดขาดระหว่างพื้นที่ที่อยู่ทั้งสองข้างทาง ในการออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้กำหนดรูปแบบ 2 รูปแบบ คือทางข้ามหรือทางลอด ซึ่งจะขึ้นอยู่กับลักษณะความสูงของคันทางรถไฟที่ออกแบบไว้ว่าสูงหรือต่ำ หากคันทางรถไฟสูงจะออกแบบให้เป็นสะพานรถไฟ (Railway Bridge) เพื่อใช้ในการลอดผ่านแนวรถไฟของทั้งคนและสัตว์เลี้ยง และมีรั้วกันตลอดแนวทางลอดใต้สะพานรถไฟเพื่อความปลอดภัย และในส่วนพื้นที่ที่ไม่สามารถที่จะทำเป็นทางลอดได้เนื่องด้วยคันทางรถไฟไม่สูงพอ ก็จะกำหนดรูปแบบเป็นสะพานลอยคนเดินข้ามและทางลาดที่รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ สามารถใช้ได้

เนื่องจากการออกแบบเบื้องต้นของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ การออกแบบแนวเส้นทางจะไม่มีจุดตัดเสมอระดับ (Level Crossing) เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาอุบัติเหตุในเส้นทาง ตลอดจนเพิ่มระดับความเร็วในการขนส่งให้ได้รวดเร็วและปลอดภัย จึงมีการออกแบบรั้วกันเขตแนวเส้นทาง ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาการก่อสร้างรั้วกันตลอดแนวสองข้างทางรถไฟ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัย (Safety Fence) แต่จะไม่เป็นรั้วเพื่อแสดงแนวเขตที่ดิน (Boundary Fence) ที่ปรึกษาดำเนินการออกแบบรั้ว 3 ลักษณะ คือ

- 1) ในบริเวณที่ไม่มีถนน จะออกแบบให้รั้วอยู่ในบริเวณเขตทางรถไฟทั้งสองข้าง
- 2) ในบริเวณที่มีถนนให้ผู้มีที่ดินติดเขตทางรถไฟใช้เป็นทางเข้าออกได้ จะออกแบบให้มีถนนแล้วก่อสร้างรั้วถัดจากถนนเข้ามา
- 3) ออกแบบเป็นแนวคูคลองแทนรั้วกัน เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และช่วยป้องกันน้ำท่วม

ส่วนที่ 3

การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ การมีส่วนร่วมของประชาชน

3.1 การทบทวนและตรวจสอบข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการ

จากการทบทวนและตรวจสอบข้อกำหนด/กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่โครงการและแนวเส้นทางรถไฟสายแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ ในเบื้องต้น พบว่า

1) ตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำสำคัญ (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, ธันวาคม 2563) โดยตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A เป็นระยะทางประมาณ 36.59 กิโลเมตร ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1B เป็นระยะทางประมาณ 1.45 กิโลเมตร และตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2 เป็นระยะทางประมาณ 13.26 กิโลเมตร

2) ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ ในระยะเขตทาง 500 เมตร โดยตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติตากสินมหาราช ประมาณ 11.44 ตารางกิโลเมตร หรือ 7,151.85 ไร่ ระยะทางประมาณ 12.22 กิโลเมตร พื้นที่อุทยานแห่งชาติน้ำตกพาเจริญ ประมาณ 8.65 ตารางกิโลเมตร หรือ 5,405.87 ไร่ ระยะทางประมาณ 9.19 กิโลเมตร และพื้นที่อุทยานแห่งชาติขุนพะวอ ประมาณ 0.09 ตารางกิโลเมตร หรือ 54.14 ไร่

3) ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ในระยะเขตทาง 500 เมตร โดยแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (ป่าโซน C) ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าแม่ท้อ ป่าห้วยตากฝั่งขวา ประมาณ 7.28 ตารางกิโลเมตร หรือ 4,548.03 ไร่ เป็นระยะทางประมาณ 16.09 กิโลเมตร พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติแม่ละเมา ประมาณ 7.51 ตารางกิโลเมตร หรือ 4,695.33 ไร่ เป็นระยะทางประมาณ 13.14 กิโลเมตร พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าประจักษ์ ประมาณ 0.33 ตารางกิโลเมตร หรือ 206.43 ไร่ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าแม่สอด ประมาณ 8.74 ตารางกิโลเมตร หรือ 5,464.61 ไร่ เป็นระยะทางประมาณ 15.85 กิโลเมตร และพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าแม่ระกา ประมาณ 0.04 ตารางกิโลเมตร หรือ 27.35 ไร่ เป็นระยะทางประมาณ 0.12 กิโลเมตร

4) ไม่มีแหล่งโบราณสถานที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ในระยะ 1 กิโลเมตร โดยมีสถานที่สำคัญเฉพาะชุมชนใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ วัดปากน้ำโพใต้ ต.ปากน้ำโพ อ.เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ วัดเนินโพธิ์ ต.หนองเต่า อ.เก้าเลี้ยว จ.นครสวรรค์ วัดเทพประสิทธิ์พรโสภณ ต.หนองปลิง อ.เมืองกำแพงเพชร จ.กำแพงเพชร วัดหนองปรือ และศาลเจ้าพ่อพะวอ ต.หนองบัวใต้ อ.เมืองตาก จ.ตาก

5) พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร พบว่า มีจำนวน 49 แห่ง ได้แก่ ชุมชน 26 แห่ง สถานพยาบาล 5 แห่ง ศาสนสถาน 5 แห่ง สถานศึกษา 11 แห่ง และหน่วยงานอื่นๆ 2 แห่ง

ทั้งนี้ จากการศึกษาแนวเส้นทางโครงการในเบื้องต้นพบว่า แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ 3 จังหวัด คือ จังหวัดตาก จังหวัดกำแพงเพชร และจังหวัดนครสวรรค์

3.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาและจัดทำรายงาน

วัตถุประสงค์ของการศึกษาและจัดทำรายงาน ประกอบด้วย

- 1) เพื่อจำแนกและอธิบายในเชิงคุณค่าด้านต่าง ๆ ของทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน
- 2) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบในด้านต่าง ๆ จากการดำเนินโครงการที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อม รวมถึงคุณค่าในแต่ละด้าน

3) เพื่อวิเคราะห์ คาดการณ์และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อันอาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ลักษณะเตรียมการในระหว่างการก่อสร้างและในระยะดำเนินการ พร้อมทั้งนำเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อมผู้มาประยุกต์ใช้ประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยระบุถึงชนิดของผลกระทบที่ประเมินเป็นตัวเงินได้และไม่ได้พร้อมเหตุผลประกอบ

4) เพื่อจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชนพื้นที่การศึกษา โดยมีสอดคล้องกับการดำเนินงานในทุกขั้นตอนของการศึกษา พร้อมทั้งเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ และดำเนินการตามกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548

5) เพื่อเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการที่ได้ทำการประเมินแล้วว่าอาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีผลกระทบน้อยที่สุด

6) เพื่อเสนอแนะมาตรการและแผนปฏิบัติการในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่เริ่มก่อสร้างโครงการ จนถึงโครงการได้เปิดดำเนินการแล้ว เพื่อให้แน่ใจว่ามาตรการเพื่อการป้องกัน แก้ไขผลกระทบที่ได้เสนอไว้นั้น มีความเพียงพอและมีประสิทธิภาพ

7) เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยผลการศึกษาทั้งหมดจะถูกรวบรวมจัดทำเป็นรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) และนำเสนอขอรับความเห็นชอบตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561

3.3 ขอบเขตการศึกษา

1) ขอบเขตการศึกษาเชิงพื้นที่

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ แนวเส้นทางโครงการจะพาดผ่านพื้นที่รวม 3 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดตาก กำแพงเพชร และนครสวรรค์ ได้กำหนดขอบเขตการศึกษาเชิงพื้นที่ ครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงจากแนวกึ่งกลางสายทาง (Centre Line) ข้างละ 500 เมตรหรือมากกว่าในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าผลกระทบอาจไปถึงส่วนบริเวณโดยรอบพื้นที่ที่เป็นสถานีรถไฟที่มีการพัฒนา กำหนดพื้นที่ศึกษาในรัศมีไม่น้อยกว่า 500 เมตรจากที่ตั้งสถานี

2) ขอบเขตการศึกษาเชิงวิชาการ

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ ครอบคลุมองค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ 4 ด้าน คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยในแต่ละด้านประกอบด้วยปัจจัยสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ดังตารางที่ 3.3-1 และมีการดำเนินงานด้านการรับฟังความคิดเห็น/การมีส่วนร่วมของประชาชน ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประกาศ ณ วันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2562 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนพิเศษ 36 ง วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.2548 ประกาศ ณ วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ.2548 ในประกาศราชกิจจานุเบกษา หน้า 25-29 เล่มที่ 122 ตอนพิเศษ 55 ง วันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ.2548

ตารางที่ 3.3-1 องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำมาพิจารณาในการศึกษาผลกระทบ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	
1.1 ลักษณะภูมิประเทศ	- รูปร่างลักษณะของภูมิประเทศ - ระดับความสูง - ลักษณะทางกายภาพที่โดดเด่นโดยเฉพาะ (Unique) เช่น เกาะ หน้าผา แอ่งหิน เป็นต้น
1.2 ทรัพยากรดิน	- ชนิด/ประเภท สัดส่วนองค์ประกอบดิน - คุณสมบัติทางกายภาพและชีวเคมี - ความสมบูรณ์ของดิน - ประสิทธิภาพและศักยภาพการใช้ประโยชน์ของดิน - กษัยการของดิน (Erosion) - เสถียรภาพต่อการทรุดตัวและการพังทลายของดิน - พื้นที่เสี่ยงภัยดินถล่ม
1.3 ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	- ลักษณะทางธรณีวิทยา เช่น ชนิดและการเกิด ตำแหน่ง ขอบเขต - รอยเลื่อน (Fault) และการเกิดแผ่นดินไหว
1.4 ทรัพยากรแร่ธาตุ	- ตำแหน่งของแหล่งแร่ - ชนิดและปริมาณ - การใช้ประโยชน์
1.5 อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน	- ตำแหน่ง ขนาดของแหล่งน้ำ ทิศทางการไหลของน้ำ - ลักษณะทางกายภาพ - คุณภาพน้ำผิวดิน
1.6 น้ำใต้ดิน	- สภาพอุทกธรณีวิทยา - ระดับ ปริมาณ และคุณภาพน้ำใต้ดิน
1.7 อุทุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ	- สภาพภูมิอากาศ เช่น อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ ความดันบรรยากาศ ปริมาณฝน ทิศทางและความเร็วลม - คุณภาพอากาศ - พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ
1.7 ระดับเสียง	ระดับเสียง
1.9 ความสั่นสะเทือน	ระดับความสั่นสะเทือน

ตารางที่ 3.3-1 องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำมาพิจารณาในการศึกษาผลกระทบ (ต่อ-1)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	
2.1 ทรัพยากรป่าไม้	- สำรวจพื้นที่ป่าไม้ ลักษณะนิเวศวิทยาป่าไม้ ปริมาณคาร์บอน มวลชีวภาพ ชนิดพันธุ์ไม้สำคัญ ปริมาตรไม้ ความหนาแน่น ความหลากหลายชนิด การแบ่งชั้น ความสูงตามแนวตั้ง การสืบพันธุ์ตามธรรมชาติ และการใช้ประโยชน์ของ ทรัพยากรป่าไม้ สังคมพืช ความสำคัญของชนิดไม้ พื้นที่อนุรักษ์ตาม ธรรมชาติต่าง ๆ สภาพการบุกรุกพื้นที่ป่าของชาวบ้านและกิจกรรมของ โครงการที่อาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนิเวศวิทยาป่าไม้ - การประเมินมูลค่าไม้และวิเคราะห์หาข้อมูลทางเศรษฐกิจของป่าไม้ เปรียบเทียบกับกรณีที่ไม่มีการพัฒนาโครงการ
2.2 ทรัพยากรสัตว์ป่า	- สำรวจและศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับสัตว์ป่า ได้แก่ ความหลากหลายชนิด ความชุกชุม และสถานภาพของสัตว์ป่า - สำรวจและศึกษาลักษณะทางนิเวศวิทยา ได้แก่ การเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย ที่หากิน ที่หลบภัย และผสมพันธุ์ เป็นต้น
2.3 นิเวศวิทยาทางน้ำ	สภาพทางนิเวศวิทยาทางน้ำ เช่น ชนิดของสิ่งมีชีวิตทางน้ำ ปริมาณ ความอุดมสมบูรณ์ ความหลากหลายทางชีวภาพ (Biodiversity)
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	
3.1 น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	คุณภาพ ปริมาณ และความเพียงพอ
3.2 การคมนาคมขนส่ง	- โครงข่ายเส้นทางคมนาคมทุกประเภท - จุดตัดและจุดเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางโครงการ
3.3 สาธารณูปโภค	- ประเภทของสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ - ตำแหน่ง จำนวนการให้บริการ ความเพียงพอ
3.4 พลังงาน	ตำแหน่ง ชนิด ปริมาณ และความเพียงพอ
3.5 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	- ตำแหน่งพื้นที่และความถี่ในการเกิดน้ำท่วม - สถิติน้ำท่วมและความเสียหาย - ระบบการควบคุมและการจัดการ
3.6 การเกษตรกรรม	- ลักษณะและชนิดของการทำเกษตรกรรม เช่น นา ไร่ สวน ปศุสัตว์ การประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เป็นต้น - ตำแหน่งและพื้นที่เกษตรกรรม - ปริมาณผลผลิต
3.7 การอุตสาหกรรม	- ตำแหน่งและจำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรม - ลักษณะและชนิดของการทำอุตสาหกรรม
3.8 เหมืองแร่	- ลักษณะและชนิดของการทำเหมืองแร่ - ตำแหน่งและพื้นที่ - ปริมาณผลผลิต/ปริมาณสำรองมูลค่า

ตารางที่ 3.3-1 องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำมาพิจารณาในการศึกษาผลกระทบ (ต่อ-2)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.9 สันทนาการ	- ตำแหน่งและประเภทของแหล่งท่องเที่ยว/สันทนาการ - รูปแบบและลักษณะการใช้พื้นที่สันทนาการ
3.10 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	- ผังเมืองและข้อกำหนดของผังเมือง - ประเภทและลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต	
4.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- ประชากรศาสตร์ เช่น จำนวน เพศ วัย อาชีพ รายได้ ภาษา การนับถือศาสนา เป็นต้น - การตั้งถิ่นฐานและความหนาแน่น - ลักษณะโครงสร้างและความสัมพันธ์ทางสังคม
4.2 การโยกย้ายและเวนคืน	จำนวนสิ่งปลูกสร้างและที่ดินที่ต้องเวนคืน
4.3 การศึกษา	- สถานศึกษา เช่น จำนวนสถานศึกษา ที่ตั้ง ระดับการเรียนการสอน จำนวนครูและนักเรียน เป็นต้น - โอกาสในการเข้ารับการศึกษา
4.4 สาธารณสุข	- การบริการสาธารณสุข เช่น สถานที่ตั้ง จำนวน ความสามารถในการรองรับผู้ป่วย บุคลากรทางสาธารณสุข - ชนิดของโรค อัตราการเจ็บป่วยและอัตราการตาย - โรคระบาดและโรคประจำถิ่น
4.5 อาชีวอนามัย	- โรคและอุบัติเหตุจากการทำงานก่อสร้างถนน - โรคที่เกิดจากการทำงาน - การควบคุมจัดการ - อาชีวอนามัยบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง
4.6 การแบ่งแยก	- ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชน/หมู่บ้าน - ความสะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชน - ลักษณะการเข้าถึงพื้นที่ที่ต้องการ
4.7 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	- สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง เช่น ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนและมูลค่าความเสียหาย เป็นต้น - จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
4.8 ความปลอดภัยในสังคม	- จุดบริการด้านความปลอดภัย สถิติการเกิดคดีต่าง ๆ - ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน
4.9 สุขาภิบาล	การจัดการขยะและน้ำเสีย
4.10 สารอันตราย	- ชนิดของสารอันตราย - แหล่งกำเนิด ปริมาณ - การควบคุมจัดการ และเส้นทางการขนส่ง

ตารางที่ 3.3-1 องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำมาพิจารณาในการศึกษาผลกระทบ (ต่อ-3)

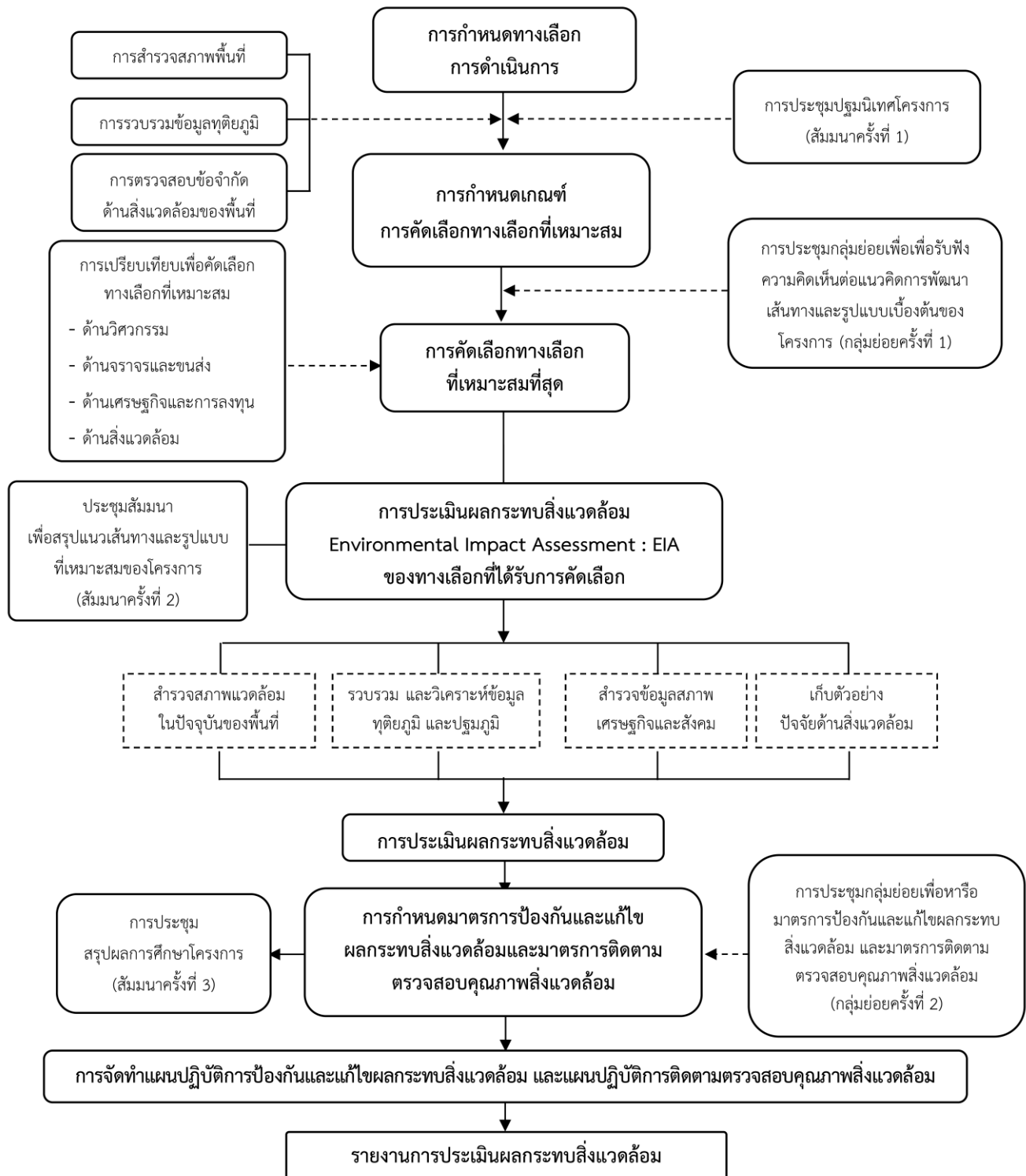
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ข้อมูลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.11 ความสำคัญเฉพาะต่อชุมชน	- สิ่งปลูกสร้าง เช่น ศาสนสถาน ศาลเจ้า ศาลาประชาคม ห้างสมุดชุมชน อนุสาวรีย์ เป็นต้น - พื้นที่เฉพาะ เช่น ลานจัดงานประเพณี สุสาน เป็นต้น
4.12 ผู้ใช้ทาง	- สถิติปริมาณการจราจร - ความเร็ว/เวลาในการเดินทาง
4.13 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	- ตำแหน่งและความสำคัญของโบราณสถานและโบราณวัตถุ - ขนบธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรมดั้งเดิม
4.14 สุนทรียภาพ	- ความงดงามของทิวทัศน์ทางธรรมชาติ - แหล่งธรรมชาติที่ควรอนุรักษ์ - การจัดการด้านภูมิทัศน์ของโครงการ - ทัศนียภาพของโครงการต่อการมองเห็น

ที่มา : ปรับปรุงจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2563). ระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย. พฤษภาคม 2563.

ทั้งนี้ การศึกษาจะครอบคลุมทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยในการศึกษาจะมีการคัดกรองประเด็นปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีความสอดคล้อง สัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับโครงการเป็นสำคัญ นอกจากนี้จะนำประเด็นที่ได้รับจากกิจกรรมการประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชนมาประกอบในการศึกษาด้วย

3.4 ขั้นตอนการศึกษา

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยภาพรวมมีแนวทางและขั้นตอนการศึกษาดังรูปที่ 3.4-1 ซึ่งเป็นกระบวนการศึกษาที่ดำเนินการไปพร้อมกับงานทางด้านวิศวกรรมและงานการมีส่วนร่วมของประชาชน การคัดเลือกทางเลือก พร้อมทั้งทำการศึกษาวเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด ซึ่งมีแนวทางและขั้นตอน สรุปได้ดังนี้



รูปที่ 3.4-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ส่วนที่ 4

การดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและ การได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562

4.1 การตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน

การดำเนินการด้านการสำรวจเพื่อการเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ในโครงการ ดำเนินการโดยตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ที่ออกมาโดยเหตุผลและความจำเป็นในการให้รัฐได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภค การป้องกันประเทศ การได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น รวมตลอดทั้งเพื่อนำอสังหาริมทรัพย์ที่เวนคืนไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของที่ถูกเวนคืน และให้เจ้าหน้าที่เข้าไปในอสังหาริมทรัพย์เพื่อประโยชน์ในการสำรวจและรังวัดได้ ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย โดยสรุปสาระสำคัญในแนวทางดำเนินการสำหรับ “การเวนคืนเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินโดยความจำเป็นแห่งรัฐ” ดังระบุใน

มาตรา 7 เมื่อรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งที่ดินเพื่อการอันจำเป็นในกิจการสาธารณูปโภค การป้องกันประเทศ การได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น หรือเพื่อนำไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืน ทั้งนี้ ประโยชน์สาธารณะตามพระราชบัญญัติ หมายความว่ารวมถึง การผังเมือง การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การพัฒนาการเกษตร การปฏิรูปที่ดิน การจัดรูปที่ดิน การอนุรักษ์โบราณสถาน และแหล่งทางประวัติศาสตร์ การอุตสาหกรรม และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

เมื่อมีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินตามมาตรา 7 และจำเป็นต้องสำรวจเพื่อให้ทราบถึงที่ดินที่ต้องได้มาโดยแน่ชัด ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ได้กำหนดใน **มาตรา 8** เมื่อมีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินตามมาตรา 7 และจำเป็นต้องสำรวจ เพื่อให้ทราบถึงที่ดินที่ต้องได้มาโดยแน่ชัด ให้**ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน** โดยในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวอย่างน้อยต้องกำหนดรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- (1) วัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน
- (2) ระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา
- (3) แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนเท่าที่จำเป็น
- (4) ระยะเวลาการเริ่มต้นเข้าสำรวจ
- (5) เจ้าหน้าที่เวนคืน
- (6) แผนที่หรือแผนผังแสดงแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ยังได้บัญญัติถึงการเผยแพร่พระราชกฤษฎีกาให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป ซึ่งใน **มาตรา 11** เจ้าหน้าที่ต้องเผยแพร่พระราชกฤษฎีกาตาม **มาตรา 8** ให้ประชาชนทราบเป็นการทั่วไป โดยให้ปิดประกาศไว้โดยเปิดเผย ณ สถานที่ ดังต่อไปนี้ด้วย

- (1) ที่ทำการของเจ้าหน้าที่
- (2) ศาลว่าการกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอหรือ กิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน และที่ทำการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้งนี้ เฉพาะในท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่
- (3) สำนักงานที่ดินจังหวัดและสำนักงานที่ดินอำเภอในท้องที่ที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่

4.2 การสำรวจเพื่อให้ทราบเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์

ในการดำเนินงานสำรวจเพื่อให้ทราบเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 กำหนดแนวทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตาม **มาตรา 12** ภายในกำหนดระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีสิทธิ เข้าไปในที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน และกระทำการเท่าที่จำเป็น เพื่อ**ทำการสำรวจให้ทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของทราบถึง กิจกรรมที่จะกระทำล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบห้าวันก่อนวันเข้าทำการสำรวจ และต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของ** ในกรณีที่เกิดความเสียหาย เจ้าของขอชดเชยจะได้รับเงินค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมที่กระทำนั้น โดย**กำหนดระยะเวลาการเริ่มต้นเข้าสำรวจไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับตามที่บัญญัติใน มาตรา 13** นอกจากนี้ ยังได้กำหนดใน **มาตรา 14** ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เข้าทำการสำรวจตามมาตรา 12 **ชี้แจง เผยแพร่ข้อมูล และสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนให้ประชาชนทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ของประชาชนเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาด้วย** ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่เจ้าหน้าที่ประกาศกำหนด

4.3 แนวทางการเข้าครอบครอง ดูแล และใช้ประโยชน์ที่ดินกรณีที่ดินที่ต้องเวนคืนเป็นที่ดินของรัฐ

มาตรา 17 เว้นแต่มีกฎหมายเฉพาะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น เมื่อพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับแล้ว ถ้าในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนนั้น

(1) มีที่ดินแปลงใดหรือส่วนใดที่จำเป็นต้องใช้ตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน แต่พลเมืองเล็กใช้ประโยชน์ในที่ดินนั้น หรือได้เปลี่ยนสภาพจากการเป็นที่ดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน เมื่อกระทรวงมหาดไทยได้ให้ความยินยอมแล้ว หรือพลเมือง ยังใช้ประโยชน์ในที่ดินนั้นอยู่หรือไม่เปลี่ยนสภาพจากการเป็นที่ดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน เมื่อกระทรวงมหาดไทยได้ให้ความยินยอมตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงมหาดไทยกำหนด โดยรับฟังความคิดเห็นของประชาชนด้วย และเจ้าหน้าที่ได้จัดที่ดินแปลงอื่นให้พลเมืองใช้ร่วมกัน แทนตามที่กระทรวงมหาดไทยกำหนดแล้ว ให้พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 มีผลเป็นการถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับที่ดินเฉพาะแปลงหรือส่วนที่จำเป็นต้องใช้ตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนดังกล่าว โดยมีต้องดำเนินการถอนสภาพหรือโอนตามประมวลกฎหมายที่ดิน และให้เจ้าหน้าที่ มีอำนาจเข้าครอบครอง ดูแล และใช้ประโยชน์ในที่ดินนั้นได้

(2) มีที่ดินแปลงใดหรือส่วนใดที่จำเป็นต้องใช้ตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะ หรือที่ดินที่ได้สงวนหวงห้ามไว้ตามความต้องการของทางราชการ เมื่อกระทรวงการคลังให้ความยินยอมหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการหวงห้าม ให้ความยินยอม และได้รับความยินยอมจากหน่วยงานของรัฐที่ครอบครองหรือใช้ประโยชน์ในที่ดินนั้น อยู่ในวันที่พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับ ให้พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนนั้นมีผลเป็นการถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินหรือถอนการหวงห้ามสำหรับที่ดินเฉพาะแปลง หรือส่วนที่จำเป็นต้องใช้ตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนดังกล่าว โดยมีต้องดำเนินการถอนสภาพ หรือถอนการหวงห้ามตามกฎหมายว่าด้วยที่ราชพัสดุ หรือตามประมวลกฎหมายที่ดิน แล้วแต่กรณี และให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจครอบครอง ดูแล และใช้ประโยชน์ที่ดินนั้นได้

(3) มีที่ดินแปลงใดหรือส่วนใดที่จำเป็นต้องใช้ตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนเป็นที่ดิน รกร้างว่างเปล่า หรือที่ดินซึ่งมีผู้เวนคืนหรือทอดทิ้งหรือกลับมาเป็นของแผ่นดินโดยประการอื่น ตามประมวลกฎหมายที่ดิน และที่ดินนั้นอยู่นอกเขตป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อได้แจ้งให้กระทรวงมหาดไทยทราบแล้ว ให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจเข้าครอบครอง ดูแล และใช้ประโยชน์ที่ดินนั้นได้

(4) มีที่ดินแปลงใดหรือส่วนใดที่จำเป็นต้องใช้ตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนเป็นป่าสงวนแห่งชาติ ให้เจ้าหน้าที่ขอความเห็นชอบการใช้พื้นที่นั้นจากอธิบดีกรมป่าไม้ และเมื่ออธิบดีกรมป่าไม้ เห็นชอบแล้ว ให้พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 มีผลเป็นการเพิกถอนป่าสงวนแห่งชาติ เฉพาะแปลงหรือส่วนที่จำเป็นต้องใช้ตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนดังกล่าว ตั้งแต่วันที่อธิบดีกรมป่าไม้ เห็นชอบ โดยมีต้องดำเนินการเพิกถอนสภาพตามกฎหมายว่าด้วยป่าสงวนแห่งชาติ และให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจเข้าครอบครอง ดูแล และใช้ประโยชน์ที่ดินนั้นได้

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ถ้าเจ้าหน้าที่ได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่กระทรวงการคลัง ตามอัตราหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีแล้ว ให้กรรมสิทธิ์ในที่ดินนั้นตกเป็นของเจ้าหน้าที่

มาตรา 18 ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐประสงค์จะเข้าใช้หรือสงวนหรือที่หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ทั้งนี้ เฉพาะอสังหาริมทรัพย์ที่รัฐหรือหน่วยงานของรัฐได้มาโดยการเวนคืน และการเข้าใช้อสังหาริมทรัพย์นั้น ไม่ทำให้วัตถุประสงค์ของการเวนคืนเดิมต้องเสียไปโดยสิ้นเชิง และวัตถุประสงค์ในการใช้นั้นเป็นวัตถุประสงค์ที่ใช้เป็นเหตุในการเวนคืนได้ ให้หน่วยงานของรัฐมีอำนาจเข้าใช้ อสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวได้ โดยทำความตกลงกับหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือที่มีสิทธิใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์นั้น ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

4.4 หลักเกณฑ์และแนวทางการกำหนดราคา

4.4.1 คณะกรรมการกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น

มาตรา 19 เมื่อพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ใช้บังคับแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น และเงินค่าทดแทน ประกอบด้วย

- ผู้แทนของเจ้าหน้าที่
- ผู้แทนกรมธนารักษ์
- ผู้แทนกรมที่ดิน
- นายอำเภอหรือผู้อำนวยการเขต และ
- ผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง

ในกรณีที่มีความจำเป็น เจ้าหน้าที่อาจพิจารณาแต่งตั้งผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐเข้าร่วมเป็น กรรมการด้วย

ผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องตามวรรคหนึ่ง หมายถึง ผู้บริหารท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีอสังหาริมทรัพย์อยู่ในเขตพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ถ้าแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน ครอบคลุมพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมากกว่าหนึ่งแห่ง เมื่อจะพิจารณากำหนดเงินค่าทดแทน หรือปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ในเขตขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใด ให้ผู้บริหารท้องถิ่นตามวรรคหนึ่ง หมายถึงเฉพาะผู้บริหารท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น

ให้นำความในวรรคสามมาใช้บังคับกับกรณีที่แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนครอบคลุมท้องถิ่นมากกว่าหนึ่งอำเภอด้วยโดยอนุโลม

4.4.2 การกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น

มาตรา 20 การกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน ให้คำนึงถึงราคา สภาพ เหตุ และวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ ประกอบกัน

- (1) ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของที่ดินในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 8
- (2) ราคาประเมินที่ดินของทางราชการที่กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
- (3) ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม ตามประมวลกฎหมายที่ดิน

(4) สภาพและที่ตั้งของที่ดินนั้น และ

(5) เหตุและวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน

การกำหนดราคาเบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 22 ถ้าการดำเนินการตามวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนได้กระทำให้ที่ดินที่เหลืออยู่ในแปลงเดียวกันนั้นมีราคาสูงขึ้น ให้เอาราคาที่สูงขึ้นนั้นหักออกจากเงินค่าทดแทน แต่ไม่ว่ากรณีจะเป็นประการใดจะหักเกินร้อยละห้าสิบของเงินค่าทดแทนมิได้ (มิให้ใช้บังคับ ในกรณีที่เจ้าของมีหน้าที่ต้องเสียภาษีที่เรียกเก็บสำหรับที่ดิน แปลงนั้นจากการได้รับประโยชน์จากการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของรัฐ ตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น)

ในกรณี ถ้าทำให้ที่ดินในแปลงเดียวกันที่เหลืออยู่มีราคาลดลง ให้กำหนดเงินค่าทดแทนให้สำหรับที่ดินส่วนที่เหลืออันมีราคาลดลงนั้น

ในกรณีที่ ที่ดินแปลงใดที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองได้กระทำอย่างใดให้ที่ดินเปลี่ยนสภาพไป ในลักษณะที่จะทำให้เกิดความเสียหายหรือไม่เหมาะสมที่จะใช้ประโยชน์จากที่ดินนั้น ให้เจ้าของดำเนินการแก้ไขปรับปรุงที่ดินให้อยู่ในสภาพเดิม หากเจ้าของไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้ ให้เจ้าหน้าที่หักค่าใช้จ่ายในการดำเนินการออกจากค่าที่ดิน แต่ต้องไม่เกินราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน (ตามมาตรา 20 ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายในการแก้ไขหรือปรับปรุงที่ดินนั้น ประกอบด้วย การดำเนินการตามวรรคหนึ่ง วรรคสาม และวรรคสี่ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง)

มาตรา 23 ในกรณีที่ราคาที่ดินที่เวนคืนมาสูงขึ้นเพราะทรัพย์สิน โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้าง ที่ได้สร้างหรือต่อเติมขึ้น การเพาะปลูก การทำให้ที่ดินเจริญขึ้น หรือการเช่า ที่ได้ทำขึ้นก่อนวันที่ พระราชกฤษฎีกาใช้บังคับ โดยอุบายฉ้อฉล เพื่อประสงค์ที่จะได้รับเงินค่าทดแทน หรือทำขึ้นภายหลัง วันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 โดยมีได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ ห้ามมิให้กำหนดราคา อสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นหรือเงินค่าทดแทนสำหรับราคาที่ดินที่สูงขึ้นเพราะทรัพย์สิน โรงเรือน หรือ สิ่งปลูกสร้างดังกล่าว

มาตรา 24 ในกรณีที่เจ้าของได้ที่ดินใดมาโดยมิได้ซื้ออยู่อาศัยหรือใช้ประกอบการทำมาหาเลี้ยงชีพ หรือทำประโยชน์ในที่ดินนั้นอย่างแท้จริง ถ้าหากมีการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 ภายในห้าปีนับแต่วันที่เจ้าของได้ที่ดินนั้นมา คณะกรรมการตามมาตรา 19 จะกำหนดราคาต่ำกว่า ที่กำหนดไว้ตามมาตรา 20 ก็ได้ แต่ต้องไม่ต่ำกว่าราคาที่ดินในขณะที่ยังเจ้าของได้ที่ดินนั้นมา ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับกับที่ดินที่ได้มาโดยการยกให้หรือทางมรดก

>>>> กรณีที่ “โรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรืออสังหาริมทรัพย์อื่น” ไม่อาจแบ่งแยกได้

มาตรา 33 ถ้าโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งหามิทรัพย์อื่นที่ถูกเวนคืนนั้นมีบางส่วนอยู่บน ที่ดินที่มีได้เวนคืน และเป็นโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งหามิทรัพย์อื่นเดียวกันโดยไม่อาจแบ่งแยกได้ เจ้าของจะขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืน โรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งหามิทรัพย์อื่นส่วนที่เหลือดังกล่าวด้วยก็ได้

- ถ้าเจ้าของที่ดินที่มีได้ถูกเวนคืน แต่ผลแห่งการเวนคืนตามวรรคหนึ่ง ทำให้โรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรือ สิ่งหามิทรัพย์อย่างอื่นของตนไม่อาจใช้ประโยชน์ได้ หรือไม่อาจใช้ประโยชน์ได้ตามวัตถุประสงค์ที่ใช้อยู่ เดิม หรืออาจเกิดอันตรายในการอยู่อาศัยหรือใช้ประโยชน์ ถ้าเจ้าของร้องขอ ให้เจ้าหน้าที่ ซื้อโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งหามิทรัพย์อื่นนั้น ให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจซื้อโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรือ สิ่งหามิทรัพย์ดังกล่าวได้ ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือร้องขอ ทั้งนี้ การพิจารณาคำร้อง ขอให้คำนึงถึงสภาพความเป็นอยู่ของผู้อยู่อาศัย วัตถุประสงค์เดิมของการใช้สอยโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง โครงสร้างอาคาร และความปลอดภัยของผู้ใช้อาคาร เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของด้วยโดยให้ นำ ความในมาตรา 38 วรรคสอง และมาตรา 60 มาใช้บังคับกับราคาซื้อขายดังกล่าวด้วยโดยอนุโลม

>>>> กรณีที่ “เมื่อที่ดินที่เหลืออยู่” ไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัยหรือใช้ประโยชน์ได้

มาตรา 34 ในกรณีที่ต้องเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน ถ้าเนื้อที่ส่วนที่เหลืออยู่นั้น

- น้อยกว่าสี่สิบห้าตารางวา หรือ
- ที่ดินที่เหลืออยู่ด้านใดด้านหนึ่งมีความยาวน้อยกว่าห้าวา
- เหลืออยู่มากกว่าสี่สิบห้าตารางวาแต่ไม่สามารถอยู่อาศัยได้อย่างปลอดภัยหรือใช้ประโยชน์ได้ ถ้า เจ้าของร้องขอให้เจ้าหน้าที่ซื้อที่ดินส่วนที่เหลือด้วย

แต่ที่ดินส่วนที่เหลืออยู่นั้น ต้องไม่ติดต่อกับที่ดินแปลงอื่นกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน และเมื่อรวม กับที่ดินแปลงอื่นดังกล่าวแล้วทำให้ไม่มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดตามวรรคหนึ่ง

ในการซื้อที่ดินตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าหน้าที่ซื้อโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น รวมทั้งต้นไม้ยืนต้นที่มีอยู่ก่อนวัน ใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 หรือพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ไปในคราวเดียวกัน เว้นแต่เจ้าของจะ แสดงเจตนาเป็นหนังสือต่อเจ้าหน้าที่ว่าไม่ประสงค์จะขาย ในกรณีเช่นนี้ เจ้าของมีหน้าที่ต้องรื้อถอนโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรือต้นไม้ยืนต้นนั้นออกไปภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ เจ้าของได้รับชำระราคา

>>>> เงินค่าทดแทน

มาตรา 37 เงินค่าทดแทนสำหรับกรณีเวนคืนเฉพาะที่ดินให้ประกอบด้วยค่าที่ดิน ค่ารื้อถอน ค่าขนย้าย ค่าปลูก สร้างโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างใหม่และอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน และค่าเสียหายอื่นอันเกิดจากการที่เจ้าของ ต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน

เงินค่าทดแทนสำหรับกรณีเวนคืนที่ดินและโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง และอสังหาริมทรัพย์อื่น อันติดอยู่กับที่ดิน ให้ ประกอบด้วยค่าที่ดิน ค่าโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างและอสังหาริมทรัพย์อื่นอันติดอยู่กับที่ดิน และค่าเสียหายอื่นอันเกิดจาก การที่เจ้าของต้องออกจากที่ดินที่เวนคืน

ในการเวนคืนที่ดิน ถ้าเจ้าของประสงค์จะให้เวนคืนโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง และอสังหาริมทรัพย์อื่น อันติดอยู่กับ ที่ดินด้วย ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการตามความประสงค์ของเจ้าของ

4.5 การเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมเพื่อนำไปชดเชยที่ดินเพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบการทำมาหาเลี้ยงชีพได้

มาตรา 35 ในการเวนคืนที่ดิน หากปรากฏว่าเจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนไม่มีที่ดินเหลืออยู่ หรือมีเหลืออยู่ไม่เพียงพอที่จะใช้เป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบการทำมาหาเลี้ยงชีพได้ เจ้าหน้าที่จะดำเนินการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมเพื่อนำไปชดเชยที่ดินของเจ้าของผู้นั้นทั้งหมดหรือบางส่วนแทนการจ่ายเงินค่าทดแทน ก็ได้ แต่ต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของที่จะได้รับการชดเชยที่ดินดังกล่าว

- ที่ดินที่จะดำเนินการให้ได้มาเพื่อการชดเชยตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นที่ดินที่เจ้าของคนเดียวหรือ หลายคนมีกรรมสิทธิ์ คนละไม่น้อยกว่าสี่สิบห้าไร่สำหรับที่ดินที่ใช้เพื่อเกษตรกรรม และไม่น้อยกว่าห้าไร่สำหรับที่ดินที่ใช้เพื่อการอื่น และจะเวนคืนเพื่อการนี้เกินร้อยละสิบของที่ดินที่ผู้นั้นมีอยู่ในแปลงนั้นไม่ได้ เว้นแต่เจ้าของจะยินยอมให้เวนคืนมากกว่านั้น
- ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ถ้าที่ดินที่อยู่ติดต่อกันเป็นของเจ้าของคนเดียวกัน ให้พิจารณาเสมือนหนึ่งว่าที่ดินนั้นเป็นที่ดินแปลงเดียวกัน
- ในการเข้าสำรวจตามมาตรา 12 ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบข้อเท็จจริงตามวรรคหนึ่งและ สอบถามความยินยอมของเจ้าของและทำรายงานเสนอความเห็นต่อเจ้าหน้าที่เพื่อพิจารณาด้วย
- การดำเนินการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมตามวรรคหนึ่ง ให้กระทำเท่าที่จำเป็นและเพียงพอให้เจ้าของ สามารถอยู่อาศัย ประกอบการทำมาหาเลี้ยงชีพ หรือทำประโยชน์ในที่ดิน ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบเจ้าของที่ดินแปลงอื่นที่ถูกเวนคืนเพื่อการนี้ จนเกิดความเดือดร้อนเกินสมควร ไม่สามารถทำมาหาเลี้ยงชีพได้ หรือทำให้ที่ดินที่เหลืออยู่ด้อยค่าจนเกินสมควร

4.6 การเจรจาตกลงซื้อขาย

มาตรา 25 เมื่อประกาศกำหนดราคาส่งหาริมทรัพย์เบื้องต้นแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการเจรจาตกลงซื้อขายและกำหนดเงินค่าทดแทนได้ในราคาที่ไม่เกินราคาส่งหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการ ดังกล่าวกำหนด **หากเจ้าของตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์** ให้พนักงานเจ้าหน้าที่จัดทำสัญญาซื้อขายกับเจ้าของ โดยเร็วตามแบบที่เจ้าหน้าที่กำหนด และให้พนักงานเจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันทำสัญญาซื้อขาย ทั้งนี้ ให้ถือว่าได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว นับแต่วันชำระเงิน

มาตรา 26 ในกรณีที่เจ้าของตกลงซื้อขายตามมาตรา 25 ให้เพิ่มเงินค่าทดแทนอีกร้อยละสองของราคาส่งหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการตามมาตรา 19 กำหนด การจ่ายเงินค่าทดแทนสำหรับที่ดิน โรงเรือน สิ่งปลูกสร้างหรืออสังหาริมทรัพย์อื่นไม่ตัดสิทธิในการอุทธรณ์ตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 27 การซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา 25 และการโอนที่ดินที่ได้มาจากการเวนคืน ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดิน และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับบุคคลธรรมดา ภาษีธุรกิจเฉพาะ และค่าอากรแสตมป์ โดยให้ดำเนินการตามที่กำหนดในประมวลรัษฎากร

4.7 การตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

มาตรา 28 ในกรณีที่เจ้าของรายใด “ไม่ตกลงซื้อขาย” อสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา 25 ให้ดำเนินการตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ต่อไปโดยเร็ว

- ในระหว่างที่ยังมิได้ตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตามวรรคหนึ่ง และพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 8 ยังมีผลใช้บังคับ ถ้ามีเหตุจำเป็นเร่งด่วนที่ถ้าปล่อยเนิ่นช้าไป จะเป็นอุปสรรคแก่การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมหรือประโยชน์ของรัฐอันสำคัญอย่างอื่น เจ้าหน้าที่โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีจะประกาศการเข้าครอบครองและใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นก่อนการเวนคืนก็ได้ แต่เจ้าหน้าที่จะเข้าครอบครองหรือใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์นั้นได้ เมื่อได้จ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่เจ้าของหรือวางเงินตามมาตรา 46 แล้ว
- การประกาศตามวรรคสองไม่เป็นการตัดสิทธิของเจ้าของและอำนาจของเจ้าหน้าที่ที่จะทำสัญญา ซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา 25 แม้พระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 จะสิ้นอายุแล้วก็ตาม แต่ต้องกระทำก่อนที่จะมีการเสนอร่างพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดินนั้นต่อสภาผู้แทนราษฎร และให้ถือว่าการทำสัญญาซื้อขายดังกล่าวเป็นการซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา 25

มาตรา 29 ในการตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์อย่างน้อยต้องกำหนดรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- (1) วัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน
- (2) ระยะเวลาการเข้าใช้ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์
- (3) เจ้าหน้าที่เวนคืน
- (4) รายละเอียดเกี่ยวกับที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืน
- (5) รายชื่อเจ้าของที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์
- (6) แผนที่แสดงแนวเขตที่ดินที่เวนคืนอย่างชัดเจน

มาตรา 31 เมื่อมีการตราพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์สำหรับอสังหาริมทรัพย์ใดแล้ว ให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์นั้นตกเป็นของเจ้าหน้าที่นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวใช้บังคับ แต่เจ้าหน้าที่จะเข้าครอบครองหรือใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นได้ ก็ต่อเมื่อได้จ่ายหรือวางเงินค่าทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้แล้ว

4.8 ผู้มีสิทธิได้รับค่าทดแทน

มาตรา 40 เงินค่าทดแทนนั้น ให้กำหนดแก่บุคคล ดังต่อไปนี้

- (1) เจ้าของที่ดินที่ต้องเวนคืน
- (2) เจ้าของโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรืออสังหาริมทรัพย์อื่น ซึ่งมีอยู่ในที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้น ในวันใช้บังคับพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์หรือพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8 หรือได้ปลูกสร้างขึ้นภายหลังโดยได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่
- (3) เจ้าของต้นไม้ยืนต้นที่ขึ้นอยู่ในที่ดินในวันที่ใช้บังคับพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ หรือพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 8
- (4) ผู้เช่าหรือผู้เช่าช่วงที่ดิน โรงเรือน หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นในที่ดินที่ต้องเวนคืน
- (5) บุคคลผู้เสียสิทธิในการใช้ทาง วางท่อน้ำ ท่อระบายน้ำ สายไฟฟ้า หรือสิ่งอื่นซึ่งคล้ายกัน ผ่านที่ดินที่ต้องเวนคืนนั้นตามมาตรา 1349 หรือมาตรา 1352 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
- (6) เจ้าของหรือบุคคลใดซึ่งอยู่อาศัยหรือประกอบการค้าขายหรือการงานอันชอบด้วยกฎหมาย ในอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืนนั้น และได้รับความเสียหายเนื่องจากการที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์นั้น

มาตรา 41 ในกรณีที่มีการเช่าที่ดินหรือสิ่งหาริมทรัพย์ที่ตั้งอยู่บนที่ดินที่เวนคืน

- มีหลักฐานเป็นหนังสือ หรือแม้ไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือ แต่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าเป็นผู้เช่าที่ดินหรือสิ่งหาริมทรัพย์ ดังกล่าวจริง ให้เจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนให้แก่ผู้เช่าหรือผู้เช่าช่วงแต่ละราย เป็นค่าขนย้าย และค่าเสียหายอื่นที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์
- ผู้เช่าหรือผู้เช่าช่วงที่ไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือ ให้จ่ายให้เฉพาะค่าขนย้าย
- การเช่าที่ดินและผู้เช่าหรือผู้เช่าช่วงเป็นผู้ลงทุนหรือก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์หรือมีข้อตกลงอื่นใดในลักษณะเดียวกัน หรือได้มีการชำระค่าเช่าหรือค่าตอบแทนล่วงหน้า ให้เจ้าหน้าที่จ่ายเงินค่าทดแทนเป็นค่าเสียหายจากการเช่าจากการที่สัญญาเช่าต้องระงับก่อนกำหนด โดยคิดตามส่วนของ ระยะเวลาเช่าที่เหลืออยู่ นับแต่วันที่ตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา 25 จนถึงวันที่สัญญาเช่าสิ้นสุดลง ทั้งนี้ ให้หักเงินค่าทดแทนที่จ่ายตามวรรคนี้ออกจากเงินค่าทดแทนที่จ่ายให้แก่เจ้าของด้วย
- ในกรณีที่เจ้าของโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรืออสังหาริมทรัพย์ที่ตั้งอยู่บนที่ดิน มีสัญญากำหนดให้กรรมสิทธิ์ในโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรืออสังหาริมทรัพย์ที่ตั้งอยู่บนที่ดินนั้นตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ เจ้าของที่ดินเมื่อครบระยะเวลาเช่าที่ดิน ให้เจ้าของที่ดินมีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนสำหรับโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรืออสังหาริมทรัพย์ที่ตั้งอยู่บนที่ดิน โดยผู้เช่าหรือผู้เช่าช่วงมีสิทธิได้รับค่าเสียหายในการใช้ที่ดินและโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรืออสังหาริมทรัพย์ที่ตั้งอยู่บนที่ดินนั้น โดยคำนวณตามส่วนของ ระยะเวลาเช่าที่เหลืออยู่ ค่าขนย้าย และค่าเสียหายอื่น สำหรับค่าเสียหายในการใช้ที่ดินให้หักออกจากเงินค่าทดแทนที่เจ้าของได้รับ

ส่วนที่ 5

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 แนวทางการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

กิจกรรมการดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนสำหรับโครงการนี้ กำหนดให้มีความเชื่อมโยง สัมพันธ์ และดำเนินงานควบคู่ไปกับการศึกษาของโครงการ โดยเน้นการประชาสัมพันธ์ทั้งเชิงรุกและเชิงรับ เพื่อบูรณาการข่าวสารโครงการแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างถูกต้อง ชัดเจน และเพื่อชี้แจงทำความเข้าใจประเด็นปัญหาหรือข้อสงสัยต่าง ๆ รวมทั้งมุ่งให้กลุ่มเป้าหมายได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการต่อมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้การติดต่อสื่อสารแบบสองทางผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ มีขั้นตอนหลักของการดำเนินงาน ดังนี้

1) **การประสานงานกับหน่วยงาน/องค์กร** เพื่อชี้แจงรายละเอียดของโครงการศึกษาโครงการเบื้องต้นต่อหัวหน้าส่วนราชการ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการกำหนดแนวทางการดำเนินงานศึกษาโครงการ ตลอดจนขอความร่วมมือในการประชาสัมพันธ์โครงการ การให้ข้อมูล ข่าวสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และการรับฟังความคิดเห็นของหัวหน้าหน่วยงาน/องค์กรต่าง ๆ ที่มีต่อโครงการ หน่วยงานองค์กรที่ติดต่อประสานงาน โดยการใช้วิธีการสัมภาษณ์รายบุคคลที่คาดหวังว่าจะสามารถเผยแพร่ข้อมูลโครงการลงสู่ประชาชนได้ ได้แก่ หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น เพื่อให้ข้อมูลโครงการและรับฟังความคิดเห็นเบื้องต้น ที่มีต่อโครงการฯ และเพื่อเน้นความเข้าใจโครงการที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ที่ปรึกษาสามารถวางแผนการดำเนินงานประชาสัมพันธ์ได้ตรงตามสถานการณ์ได้มากขึ้น

2) **ทบทวน/รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง** ได้แก่ การรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม จากบรรยายสรุปอำเภอ ตำบล เช่น ข้อมูลระดับพื้นฐานของหมู่บ้าน ตำบล อำเภอ ขอบเขตการปกครอง จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา รายละเอียดเกี่ยวกับการประกอบอาชีพ รายได้ และโครงสร้างทางสังคม ศาสนา ประเพณีและวัฒนธรรม เป็นต้น

3) **การสำรวจข้อมูลพื้นฐานของชุมชนในพื้นที่โครงการ** เป็นการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น เพื่อให้ทราบสภาพพื้นที่ศึกษา เกี่ยวกับสภาพสังคม ความเป็นอยู่ วิถีชีวิต สภาพสิ่งปลูกสร้างทั้งสองฝั่งทางรถไฟโครงการ ตลอดจนเพื่อให้ทราบถึงพื้นที่อ่อนไหว/สถานที่สำคัญ ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อการศึกษา พัฒนาโครงการ เป็นต้น

4) **แผนการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน** เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วม เกิดความร่วมมือจากทุกภาคส่วน และสามารถสื่อสารกับกลุ่มเป้าหมายได้ง่ายขึ้น ที่ปรึกษานำผลที่ได้จากการดำเนินกิจกรรมในข้อ 1) ถึง ข้อ 4) มาจัดทำแผนงานที่มีความเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ศึกษา และกลุ่มเป้าหมาย ด้วยการเข้าพบ ปรึกษาหารือ จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นเป็นระยะ ๆ เป็นวิธีการสื่อสารที่ได้ผลดียิ่งเหมาะสมกับทุกกลุ่มเป้าหมาย เนื่องจากนำเสนอข้อมูลข่าวสารได้อย่างไม่จำกัด เป็นการเสริมสร้างบรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นและสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน มีกิจกรรมที่ดำเนินงานดังนี้

- **แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ** เป็นการให้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ อาทิ ความเป็นมา วัตถุประสงค์การดำเนินงาน รวมถึงประโยชน์ของโครงการและผลกระทบให้กลุ่มเป้าหมายทราบอย่างต่อเนื่องตลอดทุกขั้นตอนของการศึกษาและรับฟังข้อเสนอแนะ ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการในวงกว้าง ด้วยการเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ เช่น เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ บอร์ดนิทรรศการ และเว็บไซต์ เป็นต้น

- **แผนการสัมภาษณ์เชิงลึก** เป็นการสัมภาษณ์ในรูปแบบที่ไม่เป็นทางการโดยเข้าพบหน่วยงานราชการระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่นเพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดเบื้องต้นให้แก่กลุ่มหัวหน้าส่วนราชการและหัวหน้าหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น และผู้นำประชาชนในพื้นที่ (กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน) ในพื้นที่ เพื่อสำรวจสภาพพื้นที่เพื่อกำหนดพื้นที่ศึกษา รวบรวม ตรวจสอบ และวิเคราะห์ข้อมูล ข้อจำกัดของการใช้พื้นที่ โดยจะดำเนินการในช่วงเริ่มต้นโครงการก่อนที่จะมีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ
- **แผนการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)** เพื่อให้ข้อมูล เหตุผล ความจำเป็น และวัตถุประสงค์ของโครงการ รายละเอียดของวิธีการดำเนินการศึกษาโครงการในด้านต่าง ๆ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกเบื้องต้น และรูปแบบเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม
- **แผนการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อแนวคิดการพัฒนาเส้นทางและรูปแบบเบื้องต้นของโครงการ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)** เป็นการชี้แจงแนวคิดในการดำเนินงานศึกษา แนวเส้นทาง รูปแบบและองค์ประกอบเบื้องต้นของเส้นทาง ข้อมูลเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากท้องถิ่น
- **แผนการประชุมสัมมนาเพื่อสรุปแนวเส้นทางและรูปแบบของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2)** เป็นการสรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม และรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือก (ถ้ามี) พร้อมทั้งสรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น
- **แผนการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อหาหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อยครั้งที่ 2)** เป็นการชี้แจงการสำรวจและออกแบบรายละเอียด การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม
- **แผนการประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3)** เป็นการสรุปผลการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการ และสรุปมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และเพื่อรับฟังข้อเสนอแนะและความเห็นเพิ่มเติมเพื่อนำไปปรับปรุงรายงานและแบบก่อสร้างให้สมบูรณ์ก่อนนำเสนอรายงานขั้นสุดท้ายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย

5.2 สรุปผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.2.1 สรุปการดำเนินงานสัมภาษณ์เชิงลึก

การจัดกิจกรรมสัมภาษณ์เชิงลึกและหารือผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ช่วงวันที่ 21-24 ธันวาคม 2563 ที่ได้ขอเข้าพบเพื่อสัมภาษณ์เชิงลึกและหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง 3 จังหวัด จำนวน 41 หน่วยงาน และมีผู้ร่วมให้ข้อมูลตลอดแนวเส้นทางจำนวน 255 คน โดยสรุปกำหนดการและจำนวนผู้เข้าร่วม ดังนี้

- 1) ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ ดำเนินการในช่วงวันที่ 21-23 ธันวาคม พ.ศ. 2563 โดยเข้าพบนายสิริรัฐ ชุมอุปการ ผู้ว่าราชการจังหวัดนครสวรรค์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 15 หน่วยงาน รวมทั้งสิ้น 88 คน
- 2) ในพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชรดำเนินการในช่วงวันที่ 21-24 ธันวาคม พ.ศ. 2563 โดยเข้าพบ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 12 หน่วยงาน รวมทั้งสิ้น 78 คน ทั้งนี้ ผู้ว่ากำแพงเพชรได้ทำการนัดหมายเข้าพบใหม่ ในวันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2564 อย่างไรก็ตาม ได้มีการเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์การระบาดเชื้อไวรัส Covid-19 จึงได้มีการเลื่อนกำหนดการออกไป
- 3) ในพื้นที่จังหวัดตากดำเนินการในช่วงวันที่ 22-24 ธันวาคม พ.ศ. 2563 โดยเข้าพบ นายสมชัย กิจรุ่งเรืองโรจน์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดตาก และหน่วยงานในระดับจังหวัด ประกอบด้วย สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดตาก สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดตาก ผู้แทนสำนักงานจังหวัดตาก ผู้อำนวยการส่วนแผนงานสำนักงานทางหลวงที่ 4 จังหวัดตาก สำนักงานทางหลวงที่ 4 จังหวัดตาก และ ได้เข้าพบผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรวม 19 หน่วยงาน รวมจำนวนผู้เข้าพบทั้งสิ้น 89 คน



บรรยากาศการเข้าพบสัมภาษณ์เชิงลึกและหารือผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่

5.2.2 สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) งานสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สาย แม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ กลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจสถานศึกษา/ศาสนา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน/ผู้แทนประชาชนในพื้นที่ ประชาชนทั่วไป หน่วยงานภาคเอกชน สื่อมวลชน เจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ในการประชุมทั้ง 3 จังหวัด มีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 665 คน บรรยายการดำเนินการในแต่ละพื้นที่ดังนี้



แนะนำเอกสารโครงการ
โดย นางสาวอรนุช ศิลป์นิพนธ์



กล่าวเปิดการประชุม
โดยนายสิริรัฐ ชุมอุปการ
ผู้ว่าราชการจังหวัดนครสวรรค์



กล่าวรายงานการประชุม
โดย นายไชยา วงศ์สิทธิพรรุ่ง
ผู้แทนการไฟฟ้แห่งประเทศไทย



บรรยายการประชุมสัมมนา การนำเสนอข้อมูลโครงการ และการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) พื้นที่จังหวัดนครสวรรค์



กล่าวรายงานการประชุม
โดย นายไชยา วงศ์สิทธิพรรุ่ง
ผู้แทนการไฟฟ้แห่งประเทศไทย



กล่าวเปิดการประชุม
โดยสุวิทย์ สันตติวงศ์ไชย
ปลัดจังหวัดกำแพงเพชร



ถ่ายภาพที่ระลึกร่วมกัน

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) พื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร

เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 งานศึกษา สํารวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเตรียมการก่อสร้างทางรถไฟ สาย แม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์



บรรยากาศการประชุมสัมมนา การนำเสนอข้อมูลโครงการ และการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) พื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร (ต่อ)



กล่าวรายงานการประชุม
โดย นายสุชัย เลื่อนนักรบ
ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย



กล่าวเปิดการประชุม
โดยนายสมชัย กิจเจริญรุ่งโรจน์
รองผู้ว่าราชการจังหวัดตาก



ถ่ายภาพที่ระลึกร่วมกัน



บรรยากาศการประชุมสัมมนา การนำเสนอข้อมูลโครงการ และการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) พื้นที่จังหวัดตาก

ผลการรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) สรุปได้ดังตารางที่ 5.2-1 ถึง ตารางที่ 5.2-2

ตารางที่ 5.2-1 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
ด้านวิศวกรรม :	
ควรมีการศึกษาผลกระทบที่แนวเส้นทางอาจมีต่อพื้นที่ประบางอย่างบึงบอระเพ็ด ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำนานาชาติ) หากขอบเขตของการศึกษา 1 กิโลเมตร อาจจะมีส่วนซ้อนทับ	แนวเส้นทางเริ่มหลังจากสถานีรถไฟปากน้ำโพไป ทำให้แนวเส้นทางไม่ผ่านพื้นที่บึงบอระเพ็ด แต่ในการศึกษา เนื่องจากบึงบอระเพ็ดเป็นแหล่งที่สำคัญ จึงจะเป็นส่วนสำคัญที่จะนำมาศึกษาเป็นข้อมูลพื้นฐานด้วย

ตารางที่ 5.2-1 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ (ต่อ-1)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
ให้โครงการพิจารณาแนวเส้นทางกับพื้นที่ชุ่มน้ำของอำเภอเมืองนครสวรรค์ ได้แก่ บึงปู่ที่เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำท้องถิ่น และบึงเสนาทที่เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่ยังไม่ได้รับการขึ้นทะเบียน	กลุ่มที่ปรึกษาจะตรวจสอบพื้นที่ชุ่มน้ำในทุกระดับความสำคัญที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากเส้นทางรถไฟ รวมถึงแหล่งที่อาจได้รับผลกระทบประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ให้พิจารณาการวางแนวเส้นทางรถไฟเลียบถนนหมายเลข 117 ที่ยกระดับจากพื้นดินประมาณ 2 เมตร เมื่อยกเส้นทางรถไฟข้าม อาจจะทำให้เกิดขวางทางไหลของน้ำ และแนวเส้นทางที่เลียบตามแม่น้ำปิงขึ้นไป ต้องการให้พิจารณาถึงทางน้ำไหลและการระบายน้ำของพื้นที่บริเวณดังกล่าว	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ จะมีการวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยา และการเกิดน้ำท่วมในพื้นที่ โดยประเมินในระบบลุ่มน้ำ และใช้คาบการเก็บข้อมูลย้อนหลัง และกำหนดหลักการออกแบบช่องเปิดการระบายน้ำให้มีอัตราการไหลและรองรับการไหลได้ไม่น้อยกว่าในสภาพปัจจุบัน
เสนอให้โครงการหารือเพิ่มเติมกับประชาชนในพื้นที่ในประเด็นการสร้างสะพานลอย ว่าต้องการสะพานรูปแบบไหนที่จะทำให้ประชาชนในพื้นที่ใช้ประโยชน์ได้สูงสุด หรือควรทำเป็นทางข้ามที่รถจักรยานยนต์สามารถสัญจรได้	กลุ่มที่ปรึกษาจะสำรวจประเด็นสภาพการใช้ประโยชน์ และความต้องการของท้องถิ่นและนำมาประกอบการออกแบบ โดยกระบวนการมีส่วนร่วมให้ข้อมูล และสำรวจความต้องการ และความคิดเห็นในแต่ละพื้นที่ ในกิจกรรมการประชุมกลุ่มย่อย ซึ่งจะจัดขึ้นในทุกองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
ควรพิจารณาการวางแนวเส้นทางรถไฟช่วงที่มีความโค้งค่อนข้างมาก เพราะอาจมีผลในด้านความปลอดภัยในการเดินทาง	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ แนวเส้นทางรถไฟได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสำรวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
มีความห่วงกังวลเรื่องการระบายน้ำและการวางเส้นทางรถไฟที่กีดขวางทางน้ำ และกีดขวางระบบสาธารณูปโภคที่จะส่งน้ำประปาไปยังหมู่บ้านต่าง ๆ (ประปาท้องถิ่น)	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ จะมีการวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยา และการเกิดน้ำท่วมในพื้นที่ โดยประเมินในระบบลุ่มน้ำ และใช้คาบการเก็บข้อมูลย้อนหลัง และกำหนดหลักการออกแบบช่องเปิดการระบายน้ำให้มีอัตราการไหลและรองรับการไหลได้ไม่น้อยกว่าในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งในด้านสาธารณูปโภคต่าง ๆ จะมีการสำรวจและออกแบบให้มีการใช้ประโยชน์ไม่ด้อยไปกว่าเดิม
ขอให้โครงการคำนึงถึงการวางเส้นทางรถไฟที่ผ่านพื้นที่ของชุมชน โดยคำนึงถึงการขยายตัวของชุมชน	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ แนวเส้นทางรถไฟได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสำรวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
หลังจากก่อสร้างทางรถไฟแล้วเสร็จ ต้องการให้คง Service Road ไว้ และต้องการให้อยู่นอกรั้วกันของทางรถไฟ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ให้ประโยชน์ต่อเนื่อง	ในการใช้ Service Road ในกิจกรรมการขนส่งและการก่อสร้าง ในกรณีที่การก่อสร้างหรือการมีโครงการทำให้เกิดการปิดกั้นพื้นที่ จะมีการออกแบบทางขนานตามความจำเป็น โดยการคงเส้นทาง Service Road ไว้ หรือการสร้างทางขนาน จะต้องพิจารณาถึงข้อกำหนดและระเบียบในแต่ละบริเวณ แต่ละกรณีประกอบด้วย

ตารางที่ 5.2-1 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ (ต่อ-2)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
ช่วงฤดูน้ำหลาก จะเป็นพื้นที่รับน้ำ จากแม่น้ำน่าน ปัจจุบันมีบ้าน มีทางรถไฟ ขวางทางน้ำ พอช่วงน้ำยุบ น้ำระบายไม่ได้เหมือนเดิม ชาวบ้านปลูกผักได้รับผลกระทบ	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ จะมีการวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยาและการเกิดน้ำท่วมในพื้นที่ โดยประเมินในระบบลุ่มน้ำ และใช้คาบการเก็บข้อมูลย้อนหลัง และกำหนดหลักการออกแบบช่องเปิดการระบายน้ำให้มีอัตราการไหลและรองรับการไหลได้ไม่น้อยกว่าในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
ขอให้ทางโครงการนำแผนที่ของสายส่งแรงสูง มาเทียบจุดตัดกับแนวรถไฟเพิ่มเติม และนำเสนอในแผนที่ด้วย และสํารวจแนวเส้นของระบบสื่อสารโทรคมนาคม	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ จะมีการรวบรวม สํารวจ และจัดทำข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งมีกระบวนการในการประสานงานในการจัดการด้านสาธารณูปโภคด้วย
ไม่ควรตั้งสถานี CY ด้านหลังของโรงเรียน	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบจะมีการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปพร้อมกัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
ต้องการให้สํารวจการวางจุดกลับรถ หรือทางข้ามว่าคนในพื้นที่สามารถใช้งานได้จริงหรือไม่ และต้องไม่ขัดกับวิถีชีวิตของชุมชนในพื้นที่ เช่น ความสูงของรถที่ใช้ในการเกษตร รถไถ และรถผูกเงิน และประชาชนที่สัญจรโดยการเดินเท้าด้วย	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสํารวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
ต้องการให้มีทางคู่ขนานกับทางรถไฟ	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ จะมีการออกแบบและก่อสร้างทางขนานตามความจำเป็น เช่น การก่อสร้างหรือเมื่อมีโครงการทำให้เกิดการปิดกั้นพื้นที่ หรือทำให้เส้นทางสัญจรเดิมเกิดผลกระทบ โดยจะต้องพิจารณาถึงข้อกฎหมายและระเบียบในแต่ละบริเวณ แต่ละกรณีประกอบด้วย
ด้านสถาปัตยกรรม :	
การออกแบบทางลอด ขอให้สถาปนิกคำนึงถึงอัตลักษณ์ของพื้นที่เพื่อนำมาใช้ในการออกแบบและต้องการให้ออกแบบโดยคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัยและเรื่องไฟส่องสว่าง	ในการออกแบบสถานี และอาคารประกอบต่าง ๆ ในงานนี้ จะมีความสอดคล้องกับมาตรฐานในการออกแบบตามกฎหมายและมาตรฐานสากล รวมทั้งการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล มีแนวคิดในการนำอัตลักษณ์ วัฒนธรรม และเรื่องราวในแต่ละท้องถิ่น มาศึกษาและพิจารณาประกอบในการออกแบบทางด้านสถาปัตยกรรม ตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้วยแล้ว
เสนอให้โครงการพิจารณาพื้นที่จอดรถยนต์ของสถานีปึงเสนาทซึ่งเป็นสถานีขนาดกลางให้มีเพียงพอต่อการใช้บริการ และควรจัดที่จอดรถสาธารณะด้วย	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสํารวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด

ตารางที่ 5.2-1 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ (ต่อ-3)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
- ควรออกแบบที่จอดรถเพื่อจอดรถบรรทุกหรือรถพ่วงเพื่อมาจอดขนถ่ายสินค้าที่สถานี CY - ขอให้ออกแบบอาคารของสถานีแบบประหยัดพลังงาน	- ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ จะนำข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด รวมทั้งในกรณีประเด็นตามข้อเสนอแนะด้วย - ในการออกแบบสถานี และอาคารประกอบต่าง ๆ ในงานนี้ จะมีความสอดคล้องกับมาตรฐานในการออกแบบตามกฎหมายและมาตรฐานสากล รวมทั้งการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล และการประหยัดพลังงานมาศึกษาและพิจารณาประกอบในการออกแบบทางด้านสถาปัตยกรรม ตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้วยแล้ว
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :	
ห่วงกังวลจุดตัดกับเส้นทางคมนาคมที่เป็นเส้นทางย่อยซึ่งเป็นเส้นทางที่ประชาชนในพื้นที่ใช้บ่อย ต้องการให้สํารวจและหารือร่วมกับประชาชนในพื้นที่ เกี่ยวกับสะพานทางข้าม และทางลอด	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสํารวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
ประเด็นอื่นๆ :	
ขอข้อมูลเกี่ยวกับการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบ	ในงานศึกษา สํารวจ เพื่อเป็นข้อมูลการเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ ใช้แนวทางตามพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งโดยหลักการด้านที่ดินจะใช้ราคาตลาด ประกอบกับราคาประเมินที่ดินของธนาคาร และราคาประเมินของทางราชการ ประกอบกัน ส่วนด้านสิ่งปลูกสร้าง ใช้การประเมินราคาค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้างเป็นราคา ณ ปัจจุบัน ตามราคาตลาด ในด้านของพืชผลและรายได้ ใช้แนวทางและอัตราตามที่ราชการกำหนดในช่วงที่มีการสํารวจ และมีการตั้งคณะกรรมการร่วมกันพิจารณา
พื้นที่ส่วนใหญ่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ ชาวบ้านอาศัยอยู่ จะได้รับความช่วยเหลืออย่างไร	พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 ในที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์ที่ดิน จะมีการสํารวจสิทธิการครอบครองตามกฎหมาย และมีการพิจารณาในการกำหนดค่าทดแทนตามแนวทางที่กฎหมายกำหนด ทั้งในกรณีที่ในพื้นที่เวนคืนดำเนินการกระบวนการให้เป็นเอกสารสิทธิ์เพื่อกำหนดราคาได้ หรือการประเมินในรูปแบบค่าทดแทนการพัฒนาที่ดิน ซึ่งต้องขึ้นกับแต่ละกรณีไป ทั้งนี้ จะมีการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมเพื่อสํารวจและพิจารณาาร่วมกัน
งานการบริหารการเดินรถไฟและการบริการ ต้องการให้เอกชนมาบริหาร เพื่อความคล่องตัว และการบริการที่ดีขึ้น และเพื่อเป็นการเปลี่ยนภาพลักษณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	เป็นขอบเขตในการศึกษาด้านการบริหารโครงการ และการลงทุนด้วยแล้ว โดยรูปแบบจะมีการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการดำเนินการตามผลการศึกษา

ตารางที่ 5.2-1 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์ (ต่อ-4)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
ต้องการให้นำเสนอผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับภาพรวมของจังหวัดและพื้นที่ชุมชนทั้งในทางบวกและทางลบ	กลุ่มที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำมาประกอบการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ
มีข้อห่วงกังวลเรื่องรถไฟที่ตัดผ่านที่ดินตาบอด การตัดขาดการไปมาหาสู่	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ จะมีการออกแบบและก่อสร้างทางขนานตามความจำเป็น เช่น การก่อสร้างหรือเมื่อมีโครงการทำให้เกิดการปิดกั้นพื้นที่ หรือทำให้เส้นทางสัญจรเดิมเกิดผลกระทบ โดยจะต้องพิจารณาถึงข้อกฎหมายและระเบียบในแต่ละบริเวณ แต่ละกรณีประกอบด้วย
เสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานงานกับกรมทางหลวงเรื่องการวางเส้นทางคมนาคมเพื่อความสะดวกในการเข้าถึงเพื่อใช้บริการของประชาชน	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะมาประกอบการศึกษา โดยในการดำเนินงานมีแผนในการประสานแผนการจัดการกับหน่วยงานรับผิดชอบ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วยแล้ว
เสนอให้มีการจัดการเดินรถไฟให้สามารถสนับสนุนให้เปิดการท่องเที่ยวจังหวัดนครสวรรค์แบบ One-day Trip ได้	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะมาประกอบการศึกษา ในการกำหนดด้านการเดินรถไฟ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในขอบเขตการดำเนินงานในโครงการแล้ว

ตารางที่ 5.2-2 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
ในพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
ด้านวิศวกรรม :	
สถานี CY และถนนโดยรอบทางเข้า-ออกที่จะผ่านสายเลี้ยวเมืองต้องการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยหารือกับแขวงทางหลวงให้เป็นทางข้าม ไม่ควรทำเป็นสี่แยก (สายกำแพงเพชร-พิจิตร)	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสำรวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
มีข้อห่วงกังวลเรื่องน้ำท่วม การกีดขวางทางน้ำ ทั้งทางฝั่งตะวันตกและตะวันออก ขอให้ศึกษาเส้นทางน้ำเพิ่มเติม	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ จะมีการวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยา และการเกิดน้ำท่วมในพื้นที่ โดยประเมินในระบบลุ่มน้ำ และใช้คาบการเก็บข้อมูลย้อนหลัง และกำหนดหลักการออกแบบช่องเปิดการระบายน้ำให้มีอัตราการไหลและรองรับการไหลได้ไม่น้อยกว่าในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด

ตารางที่ 5.2-2 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
ในพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร (ต่อ-1)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
● ความเร็วการวิ่งของรถไฟมีความเร็วเท่าไร	● การออกแบบของเส้นทางรถไฟนี้ เป็นระบบทางคู่มีความเร็วสูงสุดในการออกแบบประมาณ 160 กม./ชม. โดยในการเดินรถจริง ความเร็วเฉลี่ยจะอยู่ในช่วง 90-120 กม./ชม. ขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศ ความโค้งของเส้นทาง และความถี่ของสถานี
● ในพื้นที่อำเภอคลองขลุง สถานีรถไฟมีความถี่มากเกินไปหรือไม่	● ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสำรวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
● แนวเส้นทางรถไฟที่ผ่านขนานไปชนกับคลองวังบัว ไปพื้นที่ทางการเกษตร หากว่าแนวทางการรถไฟผ่านทางนี้ เกษตรกรที่จะใช้น้ำจากคลองจะมีผลกระทบหรือไม่ ทางรถไฟยกสูงหรือทางลอด อยากให้หารือกับประชาชนในพื้นที่	● ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ จะมีการวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยาและการเกิดน้ำท่วมในพื้นที่ รวมทั้งระบบน้ำชลประทาน และกำหนดหลักการออกแบบช่องเปิดการระบายน้ำให้มีอัตราการไหลและรองรับการไหลได้ไม่น้อยกว่าในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
● ต้องการให้สถานีที่ตำบลท่าไม้แดงและตำบล ลานดอกไม้ รวมเป็นสถานีกลาง 1 สถานี	● ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสำรวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
● เสนอให้สถานีรถไฟอยู่ใกล้ตลาดที่สุด เพื่อลดต้นทุนด้านการขนส่งสินค้าจะลดลง	● ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสำรวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
ด้านสถาปัตยกรรม :	
● ต้องการให้ออกแบบสถานีให้มีความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ และควรอ้างอิงประวัติศาสตร์ของพื้นที่ด้วย	● ในการออกแบบสถานี และอาคารประกอบต่าง ๆ ในงานนี้ มีความสอดคล้องกับมาตรฐานในการออกแบบตามกฎหมายและมาตรฐานสากล รวมทั้งออกแบบเพื่อคนทั้งมวล มีแนวคิดในการนำอัตลักษณ์ วัฒนธรรม และเรื่องราวในแต่ละท้องถิ่น มาศึกษาและพิจารณาประกอบในการออกแบบทางด้านสถาปัตยกรรม ตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้วยแล้ว
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม :	
● ต้องการให้โครงการนำเสนอว่า พื้นที่มรดกโลก และพื้นที่พิเศษได้รับผลกระทบจากการเกิดโครงการหรือไม่	● แนวเส้นทางรถไฟที่กำหนดนี้ เป็นแนวเส้นทางใหม่ ซึ่งมีการศึกษาและสำรวจแนวให้หลีกเลี่ยงผลกระทบจากแหล่งที่เป็นมรดกโลก แหล่งโบราณสถาน และแหล่งที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์แล้ว

ตารางที่ 5.2-2 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
ในพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร (ต่อ-2)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
● ต้องการให้เพิ่มเติมการให้ข้อมูล และข้อปฏิบัติ มาตรการด้านความปลอดภัยริมทางรถไฟให้สามารถเข้าใจง่าย	● กลุ่มที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำมาประกอบการกำหนดมาตรการในการจัดการด้านความปลอดภัย
● มีข้อห่วงกังวลเรื่องผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากรถไฟ	● แนวเส้นทางรถไฟที่กำหนดนี้ เป็นแนวเส้นทางใหม่ ซึ่งมีการศึกษาและสำรวจแนวให้หลีกเลี่ยงผลกระทบต่อย่านชุมชนด้วยแล้ว และจะมีการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปพร้อมกัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสม ป้องกันและลดผลกระทบให้มากที่สุด
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :	
● ขอให้ประชาสัมพันธ์ทางเฟซบุ๊ก ไลน์กลุ่ม เนื่องจากภาคประชาชน จะรับทราบข้อมูลได้มากขึ้น	● กลุ่มที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำมาประกอบการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ
● ต้องการให้เชิญทุกหมู่บ้านในตำบลที่ผ่านในการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน	● กลุ่มที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำมาประกอบการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ
ประเด็นอื่นๆ :	
● ต้องการให้ทางโครงการประสานเพิ่มเติมกับจังหวัดเพื่อเพิ่มเติมระบบขนส่งสาธารณะ	● กลุ่มที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำมาประกอบการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ
● ประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างทางรถไฟ อาจจะไม่ได้รับประโยชน์เท่าที่ควร ต้องการให้ทางโครงการพิจารณาเพิ่มเติมถึงประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ	● กลุ่มที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำมาประกอบการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ
● อยากให้การออกแบบ และการให้บริการมีความทันสมัย และมีความเร็วที่เหมาะสมกับยุคสมัย	● กลุ่มที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำมาประกอบการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ
● การเวนคืนให้กับประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณโครงการจะมีการประเมินค่าชดเชยอย่างไร	● ในงานศึกษา สํารวจ เพื่อเป็นข้อมูลการเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ ใช้แนวทางตามพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562ซึ่งโดยหลักการด้านที่ดินจะใช้ราคาตลาด ประกอบกับราคาประเมินที่ดินของธนาคาร และราคาประเมินของทางราชการ ประกอบกัน ส่วนด้านสิ่งปลูกสร้าง ใช้การประเมินราคาค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้างเป็นราคา ณ ปัจจุบัน ตามราคาตลาด ในด้านของพืชผลและรายได้ ใช้แนวทางและอัตราตามที่ราชการกำหนดในช่วงที่มีการสำรวจ และมีการตั้งคณะกรรมการร่วมกันพิจารณา

ตารางที่ 5.2-2 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
ในพื้นที่จังหวัดกำแพงเพชร (ต่อ-3)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
ในการขนส่งสินค้า ทางทางรถไฟแห่งประเทศไทย จะมีการจัดการอย่างไร ให้ความเร็วเท่าไร เพื่อยังคงคุณภาพของสินค้าเกษตรไว้ได้	การออกแบบของเส้นทางรถไฟนี้ เป็นระบบทางคูมีความเร็ว สูงสุดในการออกแบบประมาณ 160 กม./ชม. โดยในการเดิน รถจริง ความเร็วเฉลี่ยจะอยู่ในช่วง 90-120 กม./ชม. ขึ้นอยู่กับ สภาพภูมิประเทศ ความโค้งของเส้นทาง และความถี่ของสถานี
ต้องการให้นำเสนอผลกระทบทั้งบวกและลบ ทั้งใน ภาพรวม ไปจนถึงระดับพื้นที่	กลุ่มที่ปรึกษาได้รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะนำมาประกอบ การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการ
ในสถานที่ห่างไกลชุมชนออกไปได้มีการเตรียม หารหรือในการให้ประชาชนที่อยู่ห่างจากสถานีมาใช้ บริการได้อย่างไร	ในการออกแบบก่อสร้างสถานีรถไฟ จะมีงานในส่วนการออกแบบ โครงข่ายเชื่อมโยงอยู่ในขอบเขตงานแล้ว ส่วนในการดำเนินงานก็จะมี การประสานแผนกับหน่วยงานที่รับผิดชอบหรือเกี่ยวข้องต่อไป
ต้องการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยให้ความสำคัญ ในการเี่ยวกับกับผู้ที่ได้รับผลกระทบ	รฟท. ให้ความสำคัญกับการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบใน ประเด็นต่าง ๆ อย่างรอบด้านให้มากที่สุด ตั้งแต่เนิ่นๆ การกำหนดแนว เส้นทาง และการออกแบบโครงสร้างและองค์ประกอบของ โครงการ และหากยังมีผลกระทบที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ก็จะทำให้ ให้ความสำคัญกับการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบอย่างเป็น ธรรม โปร่งใส และสอดคล้องกับกฎหมายและระเบียบปฏิบัติ
ต้องการทราบว่าหมุดสำรวจที่อยู่ในพื้นที่หมู่บ้านจะ เป็นแนวรถไฟใช่หรือไม่	หมุดสำรวจที่พบในพื้นที่ต่าง ๆ ตามแนวการศึกษา ณ ปัจจุบัน เป็น หมุดที่ใช้อ้างอิงการสำรวจและจัดทำข้อมูลด้านภูมิประเทศ และสิ่ง ปลูกสร้างต่าง ๆ ที่มีแนวการสำรวจราว 500 เมตร ตามแนวเส้นทาง รถไฟ โดยเป็นหมุดอ้างอิง ที่ยังไม่ได้เป็นหมุดที่หมายถึงแนว การเวนคืนของทางรถไฟแต่อย่างใด โดยแนวรถไฟที่กำหนดจะ มีเขตทาง 50 เมตร แต่ในแนวสำรวจจะมีระยะประมาณ 500 เมตร และการติดตั้งหมุดอ้างอิงอาจมีระยะห่างจากเส้นทาง มากกว่า 1 กม. จากแนวทางรถไฟได้ และจากการที่แนวเส้นทาง นี้ เป็นเส้นทางแนวใหม่ การสำรวจและวางแนวจะหลีกเลี่ยงย่าน ชุมชนตลอดแนว ตำแหน่งหมุดที่อยู่ในย่านชุมชนที่เป็นหมู่บ้าน ควรจะเป็นหมุดอ้างอิงการสำรวจ ที่อยู่นอกแนวเขตทางรถไฟ ซึ่งสามารถตรวจสอบได้ในกิจกรรมการประชุมกลุ่มย่อยที่จะจัด ขึ้นในแต่ละพื้นที่
การก่อสร้างใช้เวลากี่ปี จะดำเนินการแล้วเสร็จ เมื่อไร	โดยทั่วไป การดำเนินงานหลังจากการศึกษา สำรวจ ออกแบบ แล้วเสร็จ จะมีขั้นตอนในการเสนอพิจารณาให้ความเห็นชอบ รายงาน EIA อีก 1-2 ปี จากนั้นจึงเข้าสู่กระบวนการขอ งบประมาณเพื่อเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ 1-2 ปี และขอ งบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างประมาณ 3-4 ปี

ตารางที่ 5.2-3 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
ในพื้นที่จังหวัดตาก

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
ด้านวิศวกรรม :	
ต้องการทราบถึงเหตุผลของการกำหนดสถานี CY ที่สถานีหนองบัวใต้ แนวคิดของคนในพื้นที่ คิดว่าพื้นที่ที่กำหนดควรเป็นสถานีตาก ที่สามารถขอใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ ประมาณ 120 ไร่ จังหวัดตาก เป็นจุดตัดสำคัญของ East-West Corridor และตรงบริเวณสามแยกแม่สอด หากกำหนดเป็น CY เพิ่มเติม จะทำให้การใช้พื้นที่เกิดประโยชน์ได้มากที่สุด ถึงจะต้องเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม แต่จะทำให้การนำเข้า-ส่งออกได้ดีกว่าการกำหนดสถานี CY ที่หนองบัวใต้	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสำรวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
ต้องการให้แนวการวางเส้นทางรถไฟมาอยู่ที่ตำบลพระธาตุผาแดง	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสำรวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
ขนาดความกว้างของรางรถไฟแคบไป อยากให้ออกแบบกว้างขนาด 1.435 เมตรเหมือนกับต่างประเทศ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล	ระบบรางรถไฟของประเทศไทยส่วนใหญ่ที่ใช้อยู่ มีขนาดความกว้างของรางรถไฟ 1.00 เมตร ทั่วทั้งประเทศ และใช้ในการพัฒนาระบบทางคู่ที่เป็นโครงข่ายทั้งหมด การปรับเปลี่ยนขนาดรางจะมีผลในการลงทุนของระบบเดิมและระบบขบวนรถไฟทั้งหมด เป็นงบประมาณมหาศาล และการออกแบบความกว้างรางที่ 1.00 เมตร ก็ใช้มาตรฐานความปลอดภัยในมาตรฐานสากลเดียวกัน
เสนอให้มีการวางแนวเส้นทางรถไฟเลื้อนออกห่างจากสามแยกแม่สอดมาสัก 3 กิโลเมตร โดยเจาะอุโมงค์จากสถานีหนองบัวใต้ไปถึงแม่สอดเลย ซึ่งเป็นการวางแนวรถไฟจากทางราบ	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสำรวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
เสนอให้เชื่อมต่อเส้นทางรถไฟจากตากไปยังสุโขทัย-แพร่	ที่ปรึกษาจะนำเสนอเป็นข้อคิดเห็นจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมเสนอไว้ในรายงานการศึกษา
เส้นทางรถไฟที่วางแนวด้านขวาของหนองบัวใต้จะขยับมาด้านซ้ายมาฝั่งแม่ท้อได้หรือไม่ เนื่องจากผ่านชุมชนค่อนข้างเยอะ	ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสำรวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด

ตารางที่ 5.2-3 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
ในพื้นที่จังหวัดตาก (ต่อ-1)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
● เสนอให้สถานีรถไฟอยู่ห่างจากตัวเมือง เพื่อขยายความเจริญ	● ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสำรวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
● ต้องการให้โครงการคำนึงถึงการเดินทางของประชาชนมาใช้บริการที่สถานีรถไฟ โดยให้เพิ่มเติมความสะดวกของขนส่งสาธารณะเพื่อมาใช้บริการกับการรถไฟ	● ที่ปรึกษาจะนำเสนอเป็นข้อคิดเห็นจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมเสนอไว้ในรายงานการศึกษา
● เสนอให้สถานีที่แม่สอดเป็น HUB กระจายสินค้าที่ขายแดน และต้องการให้สถานี CY มีห้อง LAB เพื่อตรวจพืช และสัตว์ตรงชายแดน เพื่อการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจและสังคม ให้ขับเคลื่อนไปด้วยกันทำให้เกิดการจัดการอย่างดียิ่ง และการจัดการของภาครัฐอยากให้บริหารจัดการในทุกมิติ ● ต้องการให้แหล่งพักสินค้าที่อำเภอเมืองตาก	● ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสำรวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
● มีข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับสถานีขนส่งสินค้ากับสถานีขนส่งผู้โดยสารจะอยู่รวมกัน และต้องการให้ประชาชนสามารถเข้ามาค้าขายในสถานีได้เมื่อเปิดดำเนินการแล้ว	● ในการศึกษา สํารวจ ออกแบบ ได้นำผลจากการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558 มาทำการทบทวนและสำรวจความเหมาะสมในสภาพปัจจุบัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
ด้านสถาปัตยกรรม :	
● ควรออกแบบด้านสถาปัตยกรรมโดยให้ความสำคัญ ที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมของท้องถิ่น ● เสนอให้การออกแบบด้านสถาปัตยกรรมที่มีพระเจ้าตากสินมหาราชเป็นองค์ประกอบ	● ในการออกแบบสถานี และอาคารประกอบต่าง ๆ ในงานนี้ จะมีความสอดคล้องกับมาตรฐานในการออกแบบตามกฎหมายและมาตรฐานสากล รวมทั้งการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล มีแนวคิดในการนำอัตลักษณ์ วัฒนธรรม และเรื่องราวในแต่ละท้องถิ่น มาศึกษาและพิจารณาประกอบในการออกแบบทางด้านสถาปัตยกรรม ตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้วยแล้ว
ประเด็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม :	
● การเจาะอุโมงค์ ขอให้มีการกำหนดการจัดการผลกระทบที่จะเกิดขึ้น	● แนวเส้นทางรถไฟที่กำหนดนี้ เป็นแนวเส้นทางใหม่ ซึ่งมีการศึกษาและสำรวจแนวให้หลีกเลี่ยงผลกระทบต่อชุมชนด้วยแล้ว และจะมีการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปพร้อมกัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสม ป้องกันและลดผลกระทบให้มากที่สุด

ตารางที่ 5.2-3 สรุปประเด็นการอภิปรายการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
ในพื้นที่จังหวัดตาก (ต่อ-2)

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ
● สอบถามเรื่องอาชีวอนามัยและความปลอดภัยทางโครงการนำเสนอแค่ในมุมของผลกระทบภายในโครงการ ขอให้มีการศึกษาให้ครอบคลุมว่าเกิดผลกระทบด้านโลจิสติกส์อย่างไร และมีกระทบกับประชาชนภายนอกอย่างไร	● แนวเส้นทางรถไฟที่กำหนดนี้ เป็นแนวเส้นทางใหม่ ซึ่งมีการศึกษาและสำรวจแนวให้หลีกเลี่ยงผลกระทบต่อย่านชุมชนด้วยแล้ว และจะมีการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปพร้อมกัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมป้องกันและลดผลกระทบให้มากที่สุด
● ต้องการทราบถึงมาตรการเรื่องผลกระทบของเสียงในช่วงดำเนินการ เนื่องจากเส้นทางรถไฟผ่านด้านหลังชุมชน	● แนวเส้นทางรถไฟที่กำหนดนี้ เป็นแนวเส้นทางใหม่ ซึ่งมีการศึกษาและสำรวจแนวให้หลีกเลี่ยงผลกระทบต่อย่านชุมชนด้วยแล้ว และจะมีการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปพร้อมกัน และประกอบข้อมูลจากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เพื่อออกแบบให้มีความเหมาะสมป้องกันและลดผลกระทบให้มากที่สุด
ประเด็นอื่นๆ :	
● เสนอให้มีการให้สัมปทานในการจัดการเดินรถหรือการให้บริการกับเอกชน แล้วเก็บค่าสัมปทานในการบริหาร	● เป็นขอบเขตในการศึกษาด้านการบริหารโครงการ และการลงทุนด้วยแล้ว โดยรูปแบบจะมีการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการดำเนินการตามผลการศึกษา
● ต้องการสร้างหลักเกณฑ์อะไรเป็นการเวนคืนชุมชนจะได้ประโยชน์อะไรบ้างจากการเวนคืน	● ในงานศึกษา สํารวจ เพื่อเป็นข้อมูลการเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ใช้แนวทางตามพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562ซึ่งโดยหลักการด้านที่ดินจะใช้ราคาตลาด ประกอบกับราคาประเมินที่ดินของธนาคาร และราคาประเมินของทางราชการประกอบกัน ส่วนด้านสิ่งปลูกสร้าง ใช้การประเมินราคาค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้างเป็นราคา ณ ปัจจุบัน ตามราคาตลาด ในด้านของพืชผลและรายได้ ใช้แนวทางและอัตราตามที่ราชการกำหนดในช่วงที่มีการสำรวจ และมีการตั้งคณะกรรมการร่วมกันพิจารณา
● มีข้อห่วงกังวลปัญหาเรื่องที่ดิน สปก. เรื่องของการเวนคืน ของประชาชนที่ยังไม่มีเอกสารสิทธิ์	● ในงานศึกษา สํารวจ เพื่อเป็นข้อมูลการเวนคืนและจัดกรรมสิทธิ์ใช้แนวทางตามพระราชบัญญัติพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งในกรณีของที่ดิน สปก. จะมีการพิจารณาในรูปแบบของค่าทดแทนการพัฒนาที่ดิน และมีการตั้งคณะกรรมการร่วมกันพิจารณา

ช่องทางการติดต่อสื่อสาร

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ศูนย์วางแผนและพัฒนาโครงการ ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

ที่อยู่ : เลขที่ 1 ถ.รองเมือง แขวงรองเมือง ปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330

โทร : 0 2220 4769 โทรสาร : 0 2221 5763

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :

บริษัท เทลโก้ จำกัด

ที่อยู่ : 21/11-14 ถ.สุขุมวิท ซอยสุขุมวิท 18 แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110

โทรศัพท์ : 0 2258 1320 โทรสาร : 0 2261 4511 หรือ 0 2258 1313

ด้านวิศวกรรม : คุณชัยศักดิ์ ไชยเจริญ (ต่อ 602)

ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วม : ดร.พิเศษ เสนาวงษ์ (ต่อ 501)

ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่อยู่ : 254 ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330

โทรศัพท์ : 0 2215 3555

บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด

ที่อยู่ : 88/29 ซอยทิมแลนด์ ตำบลบางเขน อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี 11000

โทรศัพท์ : 0 2951 7584-6 โทรสาร : 0 2951 7587

บริษัท ดอร์ช คอนซัลท์ เอเชีย จำกัด

ที่อยู่ : 1168/45 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 18 ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร
กรุงเทพมหานคร 10120

โทรศัพท์ : 0 2679 8900 โทรสาร : 0 2679 8995

www.tescoconsult.com/th/railwaymaq.nsn

E-mail : railwaymaq.nsn@gmail.com

Line ID : railwaymaq.nsn

Facebook : โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายแม่สอด ตาก กำแพงเพชร นครสวรรค์ railwaymaq.nsn

