

สารบัญ

	หน้า
1 พื้นที่โครงการ	2
2 สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2	4
2.1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2	9
2.2 ความคิดเห็นจากแบบประเมินผลหลังการประชุมฯ	46
2.3 การรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อเนื่องเพิ่มเติมภายหลังการจัดประชุมฯ	48
3 แผนการดำเนินโครงการ	49

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค
ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)
ในระหว่างวันที่ 22 – 25 ธันวาคม พ.ศ. 2563

การจัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอผลการศึกษาของโครงการ ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษาของโครงการ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นในครั้งนี้ จะนำมาผนวกไว้เป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาประกอบการพัฒนาโครงการและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียมีความมั่นใจในรายงานและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1 พื้นที่โครงการ

แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมาต่อเนื่องกับสถานีรถไฟนครราชสีมา และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณริมแม่น้ำโขงฝั่งไทย ผ่านพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย ระยะทางประมาณ 356 กิโลเมตร ดังรูปที่ 1

งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)



2 สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (Public Meeting 2) ดำเนินการในระดับจังหวัด รวม 4 เวที ในช่วงวันที่ 22 – 25 ธันวาคม พ.ศ. 2563 โดยมีผู้เข้าร่วมการประชุมทั้งสิ้น 1,747 ราย จำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย 7 กลุ่มตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562 ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

ลำดับ	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (ราย)			
		จังหวัดนครราชสีมา	จังหวัดขอนแก่น	จังหวัดอุดรธานี	จังหวัดหนองคาย
1	ผู้ได้รับผลกระทบ (เป็นประชาชน ผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว (ศาสนสถาน, สถานศึกษา, สถานพยาบาล) สถานประกอบการ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และประชาชนในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ)	208	591	186	211
2	ผู้ได้รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	37	35	35	31
3	ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม*	0	0	0	0
4	หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	75	66	87	54
5	องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และ นักวิชาการอิสระ	26	47	7	9
6	สื่อมวลชน	14	15	8	2
7	ประชาชนทั่วไปที่สนใจ (เป็นประชาชนที่อยู่นอกพื้นที่ศึกษาของโครงการตามแนวเส้นทางโครงการและโดยรอบสถานีไกลกว่าระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ)	2	0	1	0
รวม		362	754	324	307
รวมทั้งสิ้น		1,747			

หมายเหตุ: * ผู้แทนจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ เนื่องจากติดภารกิจในช่วงเวลาดังกล่าว

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)



การปฏิบัติตามมาตรการโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19)



การลงทะเบียน



กล่าวรายงานการประชุม โดย นายสุวัฒน์ กันภูมิ
ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย



กล่าวเปิดการประชุม โดย นายวิเชียร จันทรโณทัย
ผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา



การชมบอร์ดนิทรรศการของโครงการ



นำเสนอผลการศึกษาโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมร่วมให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ
และซักถามวิทยากร



บรรยากาศในการประชุม

รูปที่ 2 บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

วันอังคารที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องสุรนารี บอลรูม โรงแรม ดิ อิมพีเรียล โฮเทล แอนด์ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ โคราช
ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)



การปฏิบัติตามมาตรการโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19)



การลงทะเบียน



กล่าวรายงานการประชุม โดย นายสุวัฒน์ กันภูมิ
ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย



กล่าวเปิดการประชุม โดย นายสุเทพ ณ์มิโชติ
รองผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น



การชมบอร์ดนิทรรศการของโครงการ



นำเสนอผลการศึกษาโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมร่วมให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ
และซักถามวิทยากร



บรรยากาศในการประชุม

รูปที่ 3 บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

วันพุธที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ฮอลล์ 1 ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ ขอนแก่น (KICE) ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)



การปฏิบัติตามมาตรการโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19)



การลงทะเบียน



กล่าวรายงานการประชุม โดย นายสุวัฒน์ กันภูมิ
ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย



กล่าวเปิดการประชุม โดย นายจำรัส กันน้อย
รองผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี



การชมบอร์ดนิทรรศการของโครงการ



นำเสนอผลการศึกษาโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมร่วมให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ
และซักถามวิทยากร



บรรยากาศในการประชุม

รูปที่ 4 บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

วันพฤหัสบดีที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้องธนากร 1 ชั้น 3 มลชาทิพย์ ฮอลล์ ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)



การปฏิบัติตามมาตรการโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19)



การลงทะเบียน



กล่าวรายงานการประชุม โดย นายจรัสพิชญ์ เหลืองโสภณพรณ
ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย



กล่าวเปิดการประชุม โดย นายเอกพร จุ้ยสำราญ
รองผู้ว่าราชการจังหวัดหนองคาย



การชมบอร์ดนิทรรศการของโครงการ



นำเสนอผลการศึกษาโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมร่วมให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ
และซักถามวิทยากร



บรรยากาศในการประชุม

รูปที่ 5 บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

วันศุกร์ที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30-12.00 น.

ณ ห้อง Convention โรงแรมรอยัลนาคราและคอนเวนชันเซ็นเตอร์ หนองคาย

ตำบลมีชัย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย

2.1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

ภายหลังจากการนำเสนอผลการศึกษาของโครงการ ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผู้เข้าร่วมประชุมได้มีข้อซักถาม และได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยสามารถสรุปประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวล และคำชี้แจง ดังตารางที่ 2 ถึง ตารางที่ 5

- เวทีที่ 1 : วันอังคารที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องสุรนารี บอลรูม โรงแรม ดิ อิมพีเรียล ไฮเทล แอนด์ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ โคราช ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

ตารางที่ 2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดนครราชสีมา

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
1. รายละเอียดโครงการ	
ในช่วงแรกของการเปิดให้บริการจะมีรถไฟวิ่งกี่เที่ยว	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - ในปีแรกที่เปิดให้บริการจะมีรถไฟให้บริการ 18 เที่ยว/วัน/ทิศทาง (Headway 60 นาที) - ในปีที่ 30 มีรถไฟให้บริการ 40 เที่ยว/วัน/ทิศทาง (ความถี่ในการเดินรถ 27 นาที) - เปิดให้บริการเวลา 06.00 – 00.00 น. รวม 18 ชั่วโมง
- มีอัตราค่าโดยสารเท่าไร - ค่าโดยสารของรถไฟความเร็วสูงค่อนข้างแพง ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นคนชั้นกลาง-สูง ซึ่งใช้รถยนต์ส่วนบุคคล จะมีวิธีการดึงดูดผู้โดยสารอย่างไร - โครงการจะมีความคุ้มค่าหรือไม่ - โครงการเป็นระบบสาธารณะเพื่อบริการประชาชน ไม่ควรคำนึงเรื่องกำไร ขาดทุน - จำนวนผู้โดยสารต่อขบวนจะมีจุดคุ้มทุนในปีที่เท่าไร	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - ค่าโดยสาร กรุงเทพฯ - หนองคาย เที่ยวเดียว 1,185 บาท ซึ่งเป็นราคา ณ ปี พ.ศ. 2563 - ความคุ้มทุนที่จะเกิดขึ้นนั้น จะเป็นประโยชน์ในภาพรวม และเป็นความคุ้มทุนทั้งในด้านการเงินและเศรษฐศาสตร์ เนื่องจากจะมีรายได้จากการขนส่งสินค้า การท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการลงทุน และเป็นการเพิ่มรายได้ให้ประชาชนท้องถิ่น เป็นต้น
กรณีที่นั่งเต็มตั้งแต่ต้นทาง ผู้โดยสารระหว่างทางจะขึ้นได้หรือไม่ มีการออกแบบระบบการจอดตัวที่นั้นอย่างไร	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> โครงการรถไฟความเร็วสูงจะมีระบบการจอดตัวล่วงหน้า ซึ่งรถไฟจะเป็นรูปแบบตัวนั่งอย่างเดียว
ควรเร่งก่อสร้างและดำเนินโครงการ	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - รับทราบข้อคิดเห็น <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ตามแผนจะเริ่มก่อสร้างประมาณปี พ.ศ. 2566 และจะเปิดเดินรถในปี พ.ศ. 2572

ตารางที่ 2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดนครราชสีมา

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
2. การออกแบบด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม	
การออกแบบทั้งทางลอดและทางข้าม รวมถึงการเวนคืนที่ไม่เหมาะสม จะต้องสามารถปรับแก้ไขแบบได้ เพื่อให้มีความเหมาะสมมากขึ้น	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> โครงการได้มีการจัดประชุมกลุ่มย่อยในตำบลต่างๆ ที่แนวเส้นทางโครงการผ่าน เพื่อแจ้งความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการ และนำเสนอผลการออกแบบต่างๆ รวมทั้งการออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบ เพื่อนำข้อเสนอแนะต่างๆ มาปรับปรุงการออกแบบให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น และสอดคล้องกับการใช้งานของประชาชนในพื้นที่แล้ว
มีปัญหา น้ำท่วมขังทางลอดทางรถไฟ สามารถออกแบบไม่ให้เกิดปัญหาได้หรือไม่ และกรณีของทางลอดและทางข้ามของ รฟท. ที่จะโอนให้ท้องถิ่นดูแล ควรมีงบประมาณให้ด้วย	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - ปัญหาน้ำท่วมทางลอดที่เกิดขึ้นเนื่องจากการบริหารจัดการทั้งเรื่องปั๊มน้ำและระบบไฟฟ้า ดังนั้น รฟท. จะต้องหารือในรายละเอียดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและหน่วยงานท้องถิ่น เพื่อหาแนวทางการแก้ไขต่อไป - โดยการออกแบบจุดตัดทางรถไฟของโครงการนั้นได้นำประเด็นผลกระทบที่เคยเกิดขึ้นจากโครงการรถไฟทางคู่ที่ผ่านมามาถอดบทเรียนและพิจารณา โดยเฉพาะช่วงขอนแก่น-หนองคายที่โครงการทางคู่ยังไม่ได้ก่อสร้างที่ปรึกษาได้หลีกเลี่ยงการออกแบบจุดตัดเป็นรูปแบบทางลอดที่ต้องก่ระดับถนนลง เพื่อแก้ไขปัญหา น้ำท่วม
ควรออกแบบทางเข้า-ออกสถานีบัวใหญ่ ให้สามารถเข้า-ออกได้อย่างสะดวก	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - โครงการได้มีการออกแบบทางเข้า-ออกสถานีไว้แล้ว <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - โครงการออกแบบทางเข้า-ออกสถานีบัวใหญ่ให้สามารถเข้าถึงได้สะดวก โดยมีทางเข้า-ออกที่เชื่อมกับถนนรถไฟ 1
จากที่บริษัทที่ปรึกษาได้เคยลงพื้นที่ไปจัดประชุมกลุ่มย่อย โดยได้แจ้งพื้นที่ที่ชาวอำเภอบัวใหญ่จะได้รับผลกระทบไปแล้วนั้น ชุมชนมีความเห็นว่าการออกแบบสถานีบัวใหญ่ขยายขอบเขตทางรถไฟเกินความจำเป็น ทำให้ชุมชนบัวใหญ่บริเวณถนนรถไฟ 2 และ 3 รวมถึงบริเวณหอณาฬิกาได้รับผลกระทบเรื่องการทำการค้าจากการรื้อย้ายอาคารพาณิชย์ ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาก็ได้รับข้อเสนอแนะและพิจารณาปรับปรุงแบบเพื่อหลีกเลี่ยงอาคารพาณิชย์บางส่วนเพื่อลดผลกระทบให้น้อยที่สุดแล้วนั้น แต่จากการนำเสนอผลการออกแบบในวันนี้ก็ยังมีผู้ที่ได้รับผลกระทบอยู่จำนวนหนึ่ง	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - รับทราบข้อเสนอแนะ - การออกแบบโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ให้คร่อมกันจะมีผลกระทบต่อทางวิ่งในช่วงการเดินรถ และการจราจรในช่วงการก่อสร้างเนื่องจากสถานีรถไฟความเร็วสูง ใช้พื้นที่มากกว่าสถานีรถไฟทางคู่มาก หากปรับตำแหน่งของสถานีรถไฟความเร็วสูงเปลี่ยนไปจากตำแหน่งที่ออกแบบไว้จะทำให้ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม ในการออกแบบจึงมีการพิจารณาใช้ประโยชน์ภายในที่ดินของ รฟท. ให้มากที่สุด แต่ก็ยังมีความจำเป็นในการขอพื้นที่ของ รฟท. คืน หากเลื่อนไปทางทิศเหนือเพื่อคร่อมสถานีบัวใหญ่เดิม ตามข้อกำหนดของจีนนั้นจะต้องมีการเวนคืนทางทิศเหนือเพิ่มเนื่องจากระยะสุทธิที่ต้องการสำหรับสถานีตามมาตรฐานจีน (Effective Length) เพื่อใช้สำหรับงานปฏิบัติการเดินรถต่างๆ เท่ากับ 650 เมตร ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงพิจารณาให้มีการเวนคืนน้อยที่สุด ใช้ประโยชน์

**ตารางที่ 2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดนครราชสีมา**

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
- เสนอให้โครงการปรับแก้ไขแบบรายละเอียดการออกแบบของสถานีบัวใหญ่ ดังนี้ - อาคารสถานีปัจจุบันไม่จำเป็นต้องอนุรักษ์ เนื่องจากไม่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เสนอให้รื้อออกและสร้างสถานีใหม่เลย - ปรับถนนทางเข้าจากบัวขาวให้เป็นถนนทางตรง (ถนนรถไฟ 3) โดยไม่ต้องเลี้ยวขึ้นไปทางทิศตะวันตก ซึ่งจะกระทบอาคารพาณิชย์ทั้งหมด - อาคารพาณิชย์ด้านหน้าสถานีทั้ง 2 ด้าน มีจำนวน 24 คูหา เสนอให้คงไว้ ไม่ต้องการให้รื้อ เนื่องจากอาคารพาณิชย์ทั้ง 2 ด้านมีความกว้าง 42 เมตร - ถ้าทำข้อ 1-3 ไม่ได้ เสนอให้ย้ายสถานีรถไฟความเร็วสูงไปสร้างคร่อมหรือออกแบบรวมกับสถานีรถไฟทางคู่ ซึ่งไม่ต้องเวนคืนที่ดินด้านทิศเหนือ เนื่องจากเป็นที่ดินของ รฟท. ทั้งหมด เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น - เสนอให้สร้างสถานีโดยใช้พื้นที่ฝั่งตะวันออกแทนการออกแบบเดิมที่อยู่ฝั่งตะวันตก - เสนอให้วิศวกรออกแบบสถานีใหม่เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อการอยู่อาศัยและการทำมาหากินของคนในชุมชน เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นอาคาร - เสนอให้ลดรูปแบบอาคารสถานีบัวใหญ่ เพื่อไม่ให้กระทบต่อชุมชน	จากพื้นที่ของ รฟท. มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบของประชาชนเจ้าของพื้นที่ - กรณีของผู้ที่เช่าพื้นที่ของ รฟท. นั้น ปัจจุบัน รฟท. ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยชุมชนที่อยู่ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้ามาดูแลและพิจารณาหาแนวทางการแก้ไขต่อไป <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ที่ปรึกษาได้ออกแบบขนาดของสถานีตามมาตรฐานเดียวกับโครงการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 1 (กรุงเทพฯ-นครราชสีมา) โดยได้ออกแบบสถานีให้มีขนาดเล็กที่สุดตามมาตรฐานในการออกแบบแล้ว ส่วนทางเข้า-ออก ของสถานี ที่ปรึกษาได้ปรับลดขนาดตามข้อเสนอแนะของชุมชนให้ได้มากที่สุดแล้ว แต่สำหรับพื้นที่บริเวณวงเวียนด้านหน้าของสถานี ที่ปรึกษามีความจำเป็นต้องใช้ในการออกแบบทางเข้าหลักของสถานี ไม่สามารถปรับลดไปกว่านี้ได้
เสนอให้พิจารณาถึงความสะดวกและความปลอดภัยบริเวณสถานีด้วย	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> โครงการได้มีการกำหนดมาตรฐานการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (International Standard) ตามหลักวิศวกรรมและงานช่าง รวมถึงความปลอดภัยในการดำเนินงานแล้ว
3. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	
ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง เช่น ฝุ่นละออง ถนนชำรุดเสียหาย ทำให้ชาวบ้านได้รับความเดือดร้อน เสนอให้ รฟท. ดำเนินการติดตามตรวจสอบอย่างเคร่งครัด	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการแล้ว ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว จะถูกระบุแนบท้ายในสัญญาจ้างของผู้รับจ้าง ซึ่งถือเป็นข้อกำหนดที่ รฟท. หรือผู้ได้รับมอบหมายจะต้องปฏิบัติตาม โดย รฟท.

ตารางที่ 2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดนครราชสีมา

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการจะมีหน้าที่ในการควบคุมการดำเนินงานของผู้รับจ้างด้วย นอกจากนี้ โครงการยังได้กำหนดมาตรการ “แต่งตั้งคณะกรรมการที่มีตัวแทนจากภาคส่วนต่างๆ โดยมีตัวแทนของประชาชนในพื้นที่ เพื่อคอยตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด โดยต้องดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการในช่วงระยะก่อสร้างของโครงการภายใน 6 เดือน ภายหลังลงนามในสัญญาก่อสร้างของโครงการ” ซึ่งถือเป็นอีกช่องทางหนึ่งในการติดตามตรวจสอบการดำเนินการของโครงการ นอกจากนี้ ในมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมยังกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้ดำเนินการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และต้องจัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ทุก 6 เดือน
ผลกระทบทางเสียงจากโครงการอยู่ในระดับใด จะกระทบต่อโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลสงครามหรือไม่	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - จากการประเมินผลกระทบ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลสงครามไม่ได้รับผลกระทบด้านเสียง - ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้กำหนดให้มีมาตรการหรือช่องทางรับเรื่องร้องเรียน หากชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวรู้สึกว่าได้รับผลกระทบด้านเสียง สามารถแจ้งผ่านช่องทางตามที่แจ้งให้ทราบแล้วได้ - นอกจากนี้ ได้กำหนดมาตรการให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการที่มีตัวแทนจากภาคส่วนต่างๆ ซึ่งมีภาคประชาชนด้วย เพื่อคอยตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด และมีบทลงโทษที่ชัดเจนหากไม่ปฏิบัติตามมาตรการ พร้อมทั้งคอยตรวจสอบเรื่องร้องเรียน หากพบว่ามีความเสียหายเกิดขึ้น จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว โดยต้องดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการในช่วงระยะก่อสร้างของโครงการภายใน 6 เดือน ภายหลังลงนามในสัญญาก่อสร้างของโครงการ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ในช่วงระยะก่อสร้าง เสียงที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวจะได้รับอยู่ในระยะ 50 เมตรจากทางรถไฟ อาจได้รับระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง จากกิจกรรมการปรับพื้นที่/ก่อสร้างคันทาง ก่อสร้างโครงสร้าง/สถานี เกินค่ามาตรฐานฯ (70 เดซิเบลเอ) - ในช่วงระยะดำเนินการ ได้ประเมินระดับเสียงทั้งเสียงจากโครงการรถไฟความเร็วสูง รวมกับเสียงจากโครงการรถไฟทางคู่ และเสียงในปัจจุบันพบว่า ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ สถานีศึกษา สถานีพยาบาล และ

**ตารางที่ 2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดนครราชสีมา**

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	ศาสนสถาน ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่จะได้รับระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกินค่ามาตรฐานฯ (70 เดซิเบลเอ) โดยจะได้รับระดับเสียง ดังนี้ - เสียงจากโครงการรถไฟความเร็วสูง อยู่ในช่วง 55.3-74.2 เดซิเบลเอ - เสียงจากโครงการรถไฟความเร็วสูง รวมกับโครงการรถไฟทางคู่ อยู่ในช่วง 57.2-77.5 เดซิเบลเอ - เสียงจากโครงการรถไฟความเร็วสูง และโครงการรถไฟทางคู่ รวมกับเสียงปัจจุบัน อยู่ในช่วง 59.6-77.5 เดซิเบลเอ ซึ่งมีเพียง 60 แห่ง ที่ได้รับระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานฯ ซึ่งโครงการได้กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบถาวรในบริเวณดังกล่าว เพื่อลดผลกระทบแล้ว • โครงการได้กำหนดมาตรการด้านการรับเรื่องร้องเรียน ดังนี้ - ในระยะก่อสร้าง : จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการ หรือสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว และอาจจัดให้มีช่องทางอื่นให้ชุมชนร้องเรียนในกรณีได้รับความเดือดร้อน โดยติดตั้งป้ายประกาศแจ้งชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ที่สามารถติดต่อโครงการได้โดยตรง รวมถึงการจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่บริเวณหน้าพื้นที่ก่อสร้าง หรือสถานที่สำคัญต่างๆ เช่น สำนักงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานที่ทำการของชุมชน ศูนย์การค้า เป็นต้น ทั้งนี้ อาจจัดทำเว็บไซต์ หรือ สายด่วน เพื่อรับเรื่องร้องเรียน และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงช่องทางทางร้องเรียนดังกล่าว - ในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา : จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน/คำแนะนำไว้บริเวณจุดประชาสัมพันธ์ของสถานีรถไฟ เพื่อรับทราบปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อนำมาพิจารณาปรับปรุงและแก้ไขการดำเนินงานให้เหมาะสม
• EIA โครงการรถไฟทางคู่กับโครงการรถไฟความเร็วสูง เป็นฉบับเดียวกันหรือไม่	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • รายงานการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการรถไฟทางคู่กับโครงการรถไฟความเร็วสูงเป็นคนละฉบับกัน
• กังวลเรื่องผลกระทบภายหลังจากการก่อสร้าง ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ได้รับการดูแลแก้ไข	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • โครงการได้มีการศึกษาทั้งผลกระทบในระยะก่อสร้าง และผลกระทบในระยะเปิดดำเนินการ พร้อมทั้งได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อบรรเทาผลกระทบดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นแล้ว ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตาม

ตารางที่ 2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดนครราชสีมา

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว จะถูกระบุแนบท้ายในสัญญาจ้างของผู้รับจ้าง ซึ่งถือเป็นข้อกำหนดที่ รฟท. หรือผู้ได้รับมอบหมายจะต้องปฏิบัติตาม โดย รฟท. ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการจะมีหน้าที่ในการควบคุมการดำเนินงานของผู้รับจ้างด้วย
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลสงคราม ตำบลโนนสูง ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนาโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - บริเวณสถานีรถไฟพลสงคราม ที่ปรึกษาได้ออกแบบทางรถไฟความเร็วสูงเป็นทางยกระดับ ซึ่งจะไม่มีความกระทบต่อจุดตัดทางรถไฟกับถนน และปัญหาน้ำท่วม <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ในช่วงก่อสร้าง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลสงครามจะได้รับระดับเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟและกิจกรรมวางหมอนคอนกรีตและรางรถไฟเกินค่ามาตรฐานฯ (70 เดซิเบลเอ) ซึ่งโครงการได้กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณที่ได้รับระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานฯ แล้ว นอกจากนี้ผู้ที่อยู่ในบริเวณดังกล่าวอาจรู้สึกได้ถึงกลิ่นคาวเหม็นที่กลิ่นที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง ส่วนในระยะเปิดดำเนินการและบำรุงรักษาจะได้รับระดับเสียงจากการเดินรถไฟของโครงการรถไฟความเร็วสูง และเสียงจากโครงการรถไฟทางคู่ รวมกับเสียงปัจจุบันไม่เกินค่ามาตรฐานฯ
การประเมินราคาค่าเวนคืนที่ดิน กรณีที่ประชาชนไม่พึงพอใจสามารถประท้วงได้หรือไม่	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - หากไม่พอใจเงินค่าทดแทน สามารถยื่นอุทธรณ์ได้ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ในการดำเนินการด้านการเวนคืนที่ดินของโครงการจะดำเนินการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 เป็นหลัก โดยจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทน และจะมีจะมีผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องเป็นหนึ่งในคณะกรรมการฯ นี้ด้วย - ขั้นตอนการเวนคืน - ตรวจสอบแปลงที่ดินที่ถูกต้อง - จัดทำบัญชีรายชื่อและรายละเอียดต่างๆ พร้อมทั้งประเมินราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง - จัดทำร่าง พรฎ เว้นคืน - ประกาศ พรฎ เว้นคืน พร้อมทั้งนัดเจ้าของที่ดินเพื่อรื้อวัด - ขั้นตอนการขอคืนพื้นที่ - ปิดประกาศรายละเอียดโครงการภายในพื้นที่ชุมชนที่ใช้พื้นที่ของการรถไฟ

**ตารางที่ 2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดนครราชสีมา**

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	- จัดทำบัญชีรายชื่อ ผู้ได้รับผลกระทบ - ประเมินราคาค่าชดเชยให้ผู้ได้รับผลกระทบ - แจ้งผู้ถูกผลกระทบพร้อมหมายนัดรับค่าชดเชย • ราคาค่าเวนคืนที่ดินสิ่งปลูกสร้าง และอื่นๆ จะเป็นราคาที่กำหนดโดยคณะกรรมการกำหนดราคาที่จัดตั้งโดยหน่วยงานภาครัฐและเมืองปกครองท้องถิ่นเข้ามาร่วมพิจารณาด้วย ดังนั้น ราคาค่าเวนคืนในพื้นที่ต่างๆ จะมีมูลค่าไม่เท่ากันในแต่ละพื้นที่ ซึ่งขึ้นกับปัจจัยต่างๆ เช่น ราคาซื้อขายในพื้นที่ การยื่นชำระเสียภาษีท้องที่ เป็นต้น ซึ่งจะพิจารณาจ่ายค่าเวนคืนตามความเหมาะสม โดยจะไม่ใช้ราคาประเมินตามราคากลางที่กำหนดไว้เพียงอย่างเดียว • การกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน จะพิจารณาดังนี้ 1. ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของที่ดินในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา 2. ราคาประเมินที่ดินของทางราชการที่กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง 3. ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดิน 4. สภาพและที่ตั้งของที่ดินนั้น และ 5. เหตุและวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน • หากไม่พอใจเงินค่าทดแทนที่กำหนดไว้มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีได้ภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ได้รับเงินจากเจ้าหน้าที่หรือรับเงินที่วางไว้
4. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
• เสนอให้ปรับปรุงระบบการประชาสัมพันธ์ของ รฟท. เช่น เว็บไซต์ รฟท. เป็นต้น เนื่องจากการประสานงานสอบถามข้อมูลต่างๆ มีความยากลำบาก ประชาชนไม่มีความสะดวกในการติดตามข้อมูลข่าวสาร และเสนอให้ รฟท. ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของ รฟท. ให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางรถไฟได้รับทราบ แบบเชิงรุก	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • รฟท. รับทราบข้อคิดเห็น เพื่อนำไปสู่การแก้ไขผลกระทบต่อไป
5. ด้านการบริหารจัดการและอื่นๆ	
• เสนอให้ รฟท. กำกับดูแลการออกแบบและดำเนินงานของบริษัทที่ปรึกษาให้เหมาะสมด้วย	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • รับทราบข้อคิดเห็น ทั้งนี้ ในการออกแบบและดำเนินการของโครงการจะอยู่ภายใต้การกำกับและดูแลของ รฟท. • โดยในช่วงของการก่อสร้างโครงการนั้น ได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบ

ตารางที่ 2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดนครราชสีมา

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะถูกระบุแนบท้ายในสัญญาจ้างของผู้รับจ้าง ซึ่งถือเป็นข้อกำหนดที่ รฟท. หรือผู้ได้รับมอบหมายจะต้องปฏิบัติตาม โดย รฟท. ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการจะมีหน้าที่ในการควบคุมการดำเนินงานของผู้รับจ้างด้วย นอกจากนี้ ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะมีการกำหนดมาตรการ ดังนี้ “แต่งตั้งคณะกรรมการที่มีตัวแทนจากภาคส่วนต่างๆ โดยมีตัวแทนของประชาชนในพื้นที่ เพื่อคอยตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด โดยต้องดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการในช่วงระยะก่อสร้างของโครงการภายใน 6 เดือน ภายหลังลงนามในสัญญาก่อสร้างของโครงการ” ซึ่งถือเป็นอีกช่องทางหนึ่งในการติดตามตรวจสอบการดำเนินการของโครงการ
- ชุมชนท้าวสุระ 2 ได้รับผลกระทบ เนื่องจากเคยทำเรื่องขอเช่าที่ รฟท. มาหลายปีแล้ว แต่ รฟท. ไม่ออกสัญญาเช่าให้ จนอาศัยอยู่เรื่อยมาตั้งเป็นชุมชน - ปัจจุบันมีผู้บริจาคเงินสนับสนุนในการสร้างอาคารอสม. และสวนสุขภาพ สำหรับประชาชนในพื้นที่ริมทางรถไฟสถานีชุมทางถนนจิระ ต้องการทราบว่า รฟท. จะมีนโยบายช่วยเหลือเยียวยาหรือไม่ อย่างไร	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - รับทราบข้อคิดเห็น - กรณีอยู่ในเขตทางแต่ไม่มีสัญญาเช่า ผู้อยู่อาศัยจะต้องรื้อถอนเมื่อได้รับแจ้งจาก รฟท. โดยไม่ได้รับค่าทดแทนตามกฎหมาย แต่ รฟท. จะพิจารณาค่ารื้อถอนและค่าขนย้าย ตามแนวปฏิบัติที่ผ่านมา - ทั้งนี้ รฟท. อาจดำเนินการแก้ปัญหาพร้อมกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานท้องถิ่น หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งปัจจุบัน รฟท. ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยชุมชนที่อยู่ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ซึ่งจะต้องมีการหารือกับ รฟท. ต่อไป
หากโครงการรถไฟความเร็วสูงสร้างเสร็จแล้ว เสนอให้ชาวบ้านเข้าไปจำหน่ายสินค้าในสถานีได้หรือไม่	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> รับทราบข้อคิดเห็น
ทางลอดในเขตเทศบาลตำบลโนนสูง ในช่วงที่มีฝนตกหนักจะมีน้ำท่วมขัง ไม่สามารถใช้งานได้ ซึ่งได้แจ้ง รฟท. แล้ว แต่ยังไม่ได้รับการแก้ไข	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> รฟท. รับทราบข้อคิดเห็น เพื่อนำไปสู่การแก้ไขผลกระทบต่อไป
- ปัจจุบันตำบลพลสงครามและโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลสงครามได้รับผลกระทบ ดังนี้ - ปัญหาน้ำท่วมขังจากการถมคันดิน ซึ่งมีลักษณะเป็นเขื่อนกั้นทางน้ำ - ระบบระบายน้ำที่ออกแบบไว้ ไม่สามารถใช้งานได้ เนื่องจากดินแข็ง น้ำไม่สามารถไหลได้ และไม่มีทางระบายน้ำเพื่อระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ - อุปสรรคทางการแพทย์ได้รับความเสียหายจากปัญหาน้ำท่วม	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> รฟท. รับทราบข้อคิดเห็น เพื่อนำไปสู่การแก้ไขผลกระทบต่อไป

ตารางที่ 2 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดนครราชสีมา

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
ในรายงาน EIA โครงการรถไฟทางคู่ที่ปากช่องระบุว่า การออกแบบทางข้ามบริเวณชุมชนอำเภอปากช่อง จะต้องออกแบบเป็น Interchange แต่กลับก่อสร้างเป็นทางลอด ทำให้ประชาชนการใช้งานไม่สะดวก ซึ่งเคยเสนอให้พิจารณาและมีการประสานงานกับกรมทางหลวงด้วยเพื่อให้การออกแบบมีความเหมาะสมที่สุด	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> รับทราบข้อคิดเห็น

- เวทีที่ 2 : วันพุธที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ฮอลล์ 1 ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ ขอนแก่น (KICE) ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
1. รายละเอียดโครงการ	
เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ไทยและจีนมีรูปแบบการลงทุนอย่างไร	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการศึกษารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม โดยคาดว่าจะความร่วมมือจะเป็นในลักษณะการถ่ายทอดเทคโนโลยี - โดยการลงทุนด้านงานโยธาจะเป็นประเทศไทยลงทุนทั้งหมด ซึ่งเป็นเงินกู้ภายในประเทศ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - คาดว่าจะใช้แหล่งเงินทุนเดียวกับของโครงการระยะที่ 1 คือ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง กู้ยืมงบประมาณเพื่อดำเนินโครงการ
2. การออกแบบด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม	
รูปแบบอาคารสถานีใหญ่เกินความจำเป็นหรือไม่ ควรออกแบบให้มีขนาดที่เหมาะสม ประหยัดงบประมาณ ปลอดภัย คงทน ใช้วัสดุทนไฟ ใช้พลังงานทดแทนสามารถบำรุงรักษาได้ง่าย และเป็นรูปแบบที่มั่นคงแข็งแรง	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - การออกแบบสถานีบ้านไผ่นั้นได้ออกแบบให้วัสดุเสมือนไม้ไผ่ ไม่ได้ใช้ไม้ไผ่จริง โดยการออกแบบได้คำนึงถึงความคงทนของวัสดุ และมีการใช้แสงจากธรรมชาติ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - รูปแบบอาคารสถานีมีขนาดที่เหมาะสมตามมาตรฐาน และมีความ
ต้องการทราบว่ารูปแบบอาคารสถานีสรุปหรือยัง ซึ่งการ	รูปแบบอาคารสถานีมีขนาดที่เหมาะสมตามมาตรฐาน และมีความ

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
ออกแบบได้ใช้วัสดุจากท้องถิ่นมารวมในการออกแบบ และเห็นด้วยว่าการออกแบบสถานีควรมีความมั่นคง แข็งแรง และประหยัดงบประมาณ	ปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน โดยจะใช้วัสดุที่ดูแลรักษาง่าย ซึ่งการออกแบบอาคารสถานีที่แสดงอัตลักษณ์ของไม้ไผ่ จะใช้วัสดุที่คล้ายไม้ไผ่ เพื่อความคงทนและคุ้มค่าในการใช้งาน
การออกแบบสถานีควรออกแบบให้สามารถป้องกันนกพิราบเข้าไปอยู่อาศัยด้วย	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> ได้คำนึงถึงการป้องกันนกพิราบแล้ว โดยการออกแบบหลังคาอาคารสถานีได้ออกแบบโครงหลังคาเป็นโครงเหล็กแบบเอียง ไม่ให้นกสามารถเกาะได้ และบริเวณโถงจำหน่ายตั๋วชั้น 1 ได้มีการออกแบบฝ้าเพดาน ไม่ให้นกสามารถเข้ามาได้เช่นกัน
บริเวณสถานีขอนแก่นอาจจะมีพื้นที่ไม่เพียงพอในการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูง	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> บริเวณสถานีขอนแก่นมีพื้นที่เพียงพอในการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงภายในพื้นที่ของ รฟท. ทั้งหมด มีเพียงทางเข้า-ออก บริเวณถนนมิตรภาพ ที่ต้องมีการเวนคืนเพิ่มเติม
มีการเตรียมความพร้อมและออกแบบที่จอดรถบริเวณสถานีขอนแก่นหรือไม่	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - มีการออกแบบพื้นที่ลานจอดรถไว้แล้วบริเวณด้านล่างของสถานีรถไฟขอนแก่น ซึ่งสามารถรองรับรถยนต์ได้ 267 คัน และรถมอเตอร์ไซด์ 49 คัน นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่จอดรถบัสด้วย โดยการออกแบบได้คำนึงถึงการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะแล้ว <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - มีการออกแบบที่จอดรถไว้ในอาคารสถานี และมีจุดจอดรถสำหรับรถสาธารณะ
ควรออกแบบสถานีให้มีหลังคาสำหรับกันแดด	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> ได้มีการออกแบบอาคารสถานีให้สามารถกันแดดและกันฝนได้ โดยหลังคาขนาบข้างออกแบบเป็นหลังคาจั่ว มีช่องแสงตรงกลางสามารถกันแดด กันฝน และระบายอากาศได้ดี
หมู่ 6 และ หมู่ 9 ตำบลโนนสมบูรณ์ โครงการรถไฟทางคู่ได้มีการกันรั้วปิดถนนในพื้นที่ของรถไฟ ทำให้ชาวบ้านไม่มีทางเข้า-ออก เคยทำเรื่องขอใช้ถนนไปยัง รฟท. แต่ได้รับการตอบกลับว่าให้เข้าจึงจะสามารถเปิดให้ใช้ได้ ดังนั้น เสนอให้โครงการมีการก่อสร้างถนนเลียบทางรถไฟ เพื่อเป็นทางเข้า-ออกให้กับหมู่บ้าน และให้ชาวบ้านสัญจรไป-มาได้สะดวก	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - รับทราบข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสมต่อไป <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - หลักการการออกแบบถนนเลียบทางรถไฟ คือ หากมีถนนเลียบทางรถไฟอยู่แล้ว จะคงถนนเลียบทางรถไฟนั้นไว้ และจะออกแบบให้มีถนนเลียบทางรถไฟในกรณีที่โครงการกีดขวางทางเข้าออกชุมชน หรือมีความจำเป็นปิดจุดตัดบางจุดและให้ไปใช้ทางข้ามในจุดที่กำหนดไว้
เสนอให้มีการออกแบบถนนเลียบทางรถไฟเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน	โดยกรณีที่ชาวบ้านต้องการใช้ถนนเลียบทางรถไฟ จะต้องหารือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และดำเนินการเข้าที่ของ รฟท. ต่อไป

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
แนวเส้นทางรถไฟของโครงการในจังหวัดขอนแก่น เหตุใดจึงสลับไปมา ทำไมไม่ออกแบบให้เป็นทางตรง	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - การออกแบบได้พิจารณาตามมาตรฐานประเทศจีน <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ที่ปรึกษาได้พิจารณาออกแบบแนวเส้นทางโดยมีแนวคิดที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พื้นที่สถานีรถไฟทางคู่และเขตทางรถไฟให้มากที่สุด เพื่อลดการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม และลดผลกระทบกับชุมชน จึงมีการออกแบบแนวเส้นทางตามที่ได้นำเสนอไป - จากหลักการดังกล่าว ได้มีการออกแบบแนวเส้นทางช่วงสถานีรถไฟสำราญและห้วยไทรอยู่ด้านขวาทางรถไฟเดิม เพราะแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงต้องการลดการเวนคืน โดยการใช้รัศมีโค้งที่เล็กที่สุดที่สอดคล้องกับความเร็วในการออกแบบ - ส่วนแนวเส้นทางช่วงสถานีรถไฟบ้านวังชัยและน้ำพองอยู่ด้านซ้ายทางรถไฟเดิม เพราะแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงต้องใช้พื้นที่ด้านซ้ายทางของสถานีรถไฟทางคู่ เพื่อลดผลกระทบจากแนวทางหลักของรถไฟทางคู่
ทางลอด 84 แห่ง ของโครงการได้มีการถอดบทเรียนจากโครงการรถไฟทางคู่หรือไม่ เนื่องจากทางลอดของโครงการรถไฟทางคู่มีปัญหาน้ำท่วม ทำให้ไม่สามารถเดินทางสัญจรไป-มาได้ โครงการได้มีการวางแผนและออกแบบเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวหรือไม่	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - โครงการได้มีการทบทวนผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการรถไฟทางคู่เพื่อนำมาปรับปรุงการออกแบบของโครงการให้มีความเหมาะสมมากที่สุด เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนให้น้อยที่สุด โดยจุดตัดทางรถไฟกับถนนที่ได้ดำเนินการก่อสร้างไปแล้วในโครงการรถไฟทางคู่นั้น ยังคงรูปแบบเดิม ยกเว้นแนวเส้นทางโครงการไปกระทบกับจุดตัดนั้น จึงจะดำเนินการแก้ไขให้ สำหรับแนวเส้นทางช่วงขอนแก่น-หนองคาย โครงการรถไฟทางคู่ยังไม่ได้ก่อสร้าง จากการออกแบบพบว่า มีทางลอดจำนวน 16 จุด ซึ่งโครงการได้ออกแบบให้คงระดับถนนไว้ และยกสันรางขึ้น เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วม - สำหรับปัญหาเรื่องการบริหารจัดการที่เกิดขึ้นนั้น ต้องขอให้ รฟท. และหน่วยงานท้องถิ่นหารือกันต่อไป เพื่อหาแนวทางแก้ไขร่วมกัน
- รูปแบบการแก้ไขปัญหาคู่ตัดทางรถไฟ ในตำบลท่าพระมี 9 แห่ง โดยออกแบบเป็นทางลอด 7 แห่ง และออกแบบเป็นสะพานรอนต์ข้ามทางรถไฟ 2 แห่ง นั้น - ลำดับที่ 121- 129 ต้องอยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนตำบลท่าพระ - ลำดับที่ 124, 125 เป็นการเพิ่มจุดตัดใหม่ - ในพื้นที่ตำบลท่าพระมีการทำเกษตรกรรมและเลี้ยงสัตว์ ซึ่งการออกแบบจุดตัดนั้นทำให้รถขนาดใหญ่และสัตว์เลี้ยงไม่สามารถข้ามได้ และหากมีเหตุฉุกเฉิน	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อดำเนินการแก้ไขเอกสารให้ถูกต้องต่อไป <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ในตำบลท่าพระโครงการได้ออกแบบ เป็นทางลอด 7 แห่ง ซึ่งรอนต์ขนาดเล็กและสัตว์เลี้ยงสามารถใช้งานได้ทุกแห่ง ส่วนสะพานรอนต์ข้ามทางรถไฟ 2 แห่ง นั้น อยู่ห่างกันประมาณ 4 กิโลเมตร ซึ่งรถขนาดใหญ่สามารถใช้งานได้

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
เกิดขึ้น จะไม่สามารถระงับเหตุได้ทัน โครงการมีเกณฑ์การออกแบบทางรถไฟยกระดับอย่างไร	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - โครงการพิจารณาออกแบบทางรถไฟยกระดับ เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน ด้วยปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้ - เพื่อหลีกเลี่ยงจุดตัดกับรถไฟทางคู่ ที่เกิดขึ้นจากเบี่ยงแนวเส้นทางข้ามแนวรถไฟทางคู่และต้องการใช้พื้นที่เขตทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพสูงสุด - เพื่อลดผลกระทบต่อโครงสร้างของหน่วยงานอื่นที่ก่อสร้างแล้ว เช่น กรมทางหลวง - เพื่อลดผลกระทบต่อสถานีรถไฟทางคู่ ทั้งที่ก่อสร้างแล้วและยังไม่ได้ก่อสร้าง โดยจะพิจารณายกระดับบริเวณสถานีรถไฟทางคู่ ที่มีแนวทางเส้นทางอยู่ระหว่างอาคารสถานีรถไฟทางคู่และทางหลักของรถไฟทางคู่ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงรถไฟทางคู่ได้สะดวก
บริเวณสถานีบ้านไผ่จะมีการเวนคืนบริเวณใดบ้าง ขอความชัดเจน	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการศึกษา ซึ่งพื้นที่เวนคืนไม่สามารถแจ้งได้อย่างชัดเจนว่าจะต้องเวนคืนพื้นที่ขนาดเท่าไร ซึ่งจะทราบชัดเจนที่สุดในขั้นตอนการสำรวจรังวัดทรัพย์สินที่จะมีการลงพื้นที่ทำรังวัดอย่างชัดเจน ทั้งนี้ โครงการได้เคยแจ้งชุมชนไปเบื้องต้นแล้วว่าพื้นที่บริเวณใดบ้างที่จะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนของโครงการ - ตามมาตรฐานการออกแบบ จำเป็นต้องออกแบบความยาวสถานี 650 เมตร ทำให้ต้องมีการเวนคืนเพิ่มเติม ซึ่งที่ปรึกษาได้พิจารณาให้มีการเวนคืนน้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบของประชาชนเจ้าของพื้นที่ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - โครงการจะมีการเวนคืนเพิ่มเติมบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่นด้านทิศเหนือและทิศใต้ของสถานี ดังรูปด้านล่าง 
ชุมชนในเขตทางรถไฟเมืองสีลามีทั้งหมด 12 ชุมชน โดยมี 1 ชุมชน อยู่ในเครือข่ายสลัมสี่ภาค ส่วนอีก 11 ชุมชน จำนวน 896 ครัวเรือน ซึ่ง รฟท. แจ้งว่าจะขอพื้นที่คืน	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> ปัจจุบัน รฟท. ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยชุมชนที่อยู่ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ซึ่งจะได้นำ

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
ควรชี้แจงให้ชัดเจนว่าการขอพื้นที่ดินนั้น ขอคืนทั้งหมดหรือเฉพาะบางส่วนที่ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ชาวบ้านริมทางรถไฟเมืองสีลามีความยากจน ไม่มีสัญญาเช่า ซึ่งจะไม่ได้รับค่าเวนคืน แต่ขอเสนอให้พิจารณาค่าเยียวยาให้เหมาะสม ทั้งค่ารถถอนและค่าขนย้าย	การประชุมหรือเพื่อหาแนวทางในการลดผลกระทบต่อชุมชนต่อไป <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - โครงการได้กำหนดมาตรการด้านการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในเขตทางดังนี้ - ดำเนินงานตามแนวทางของคณะทำงานพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาคืออยู่อาศัยชุมชนที่อยู่ในที่ดินของ รฟท. - ประชาสัมพันธ์ให้ผู้เช่าพื้นที่ในเขตรถไฟทราบแผนงานและขั้นตอนการเวนคืนและการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง - แจ้งกำหนดเวลาที่จะต้องย้ายออกจากพื้นที่ที่ชัดเจนให้ผู้เช่าพื้นที่ในเขตรถไฟทราบก่อนก่อสร้างอย่างน้อย 1 ปี - พิจารณาให้สิทธิการเช่าพื้นที่แก่ผู้เช่ารายเดิม และขยายพื้นที่การเช่าให้แก่ผู้เช่ารายใหม่ไปพร้อมกัน เพื่อป้องกันการผูกขาด
การก่อสร้างควรใช้เทคโนโลยีที่ไม่ให้ชุมชนได้รับผลกระทบ	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> ในการออกแบบ ที่ปรึกษาพิจารณาดำเนินการตามความเหมาะสมด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐศาสตร์ และด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งได้ออกแบบตามมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และจะเลือกใช้เทคโนโลยีในการก่อสร้างให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด
ผลกระทบที่ชุมชนในเขตทางรถไฟได้รับเกิดจากการออกแบบ สามารถปรับแก้การออกแบบได้หรือไม่	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - รับทราบข้อเสนอแนะ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ในการออกแบบ ที่ปรึกษาพิจารณาดำเนินการตามความเหมาะสมด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐศาสตร์ และด้านสิ่งแวดล้อม อีกทั้งได้มีการพิจารณาให้มีผลกระทบต่อประชาชนในภาพรวมให้มากที่สุด ดังนั้นแบบที่ได้ประชาสัมพันธ์ออกไป เป็นแบบที่มีความเหมาะสมที่สุดเมื่อพิจารณาปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้น อย่างไรก็ตาม ผู้ได้รับผลกระทบจะได้รับการเยียวยาตามกฎหมายดังรายละเอียดตามที่ได้แจ้งในที่ประชุม
ควรคำนึงถึงความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการเดินทาง โดยเฉพาะจุดตัดทางรถไฟกับถนน	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - โครงการได้ออกแบบตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ในการออกแบบได้พิจารณาถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ และประชาชนในพื้นที่เป็นสำคัญ โดยที่ปรึกษาได้ออกแบบทุกส่วนในโครงการให้สอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยเรียบร้อยแล้ว

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
3. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	
กังวลเรื่องผลกระทบด้านอากาศ ฝุ่นละออง และเสียง ในช่วงก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เนื่องจากโรงเรียนแก่นนครวิทยาลัยอยู่ติดเขตทางรถไฟ	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - จากการประเมินผลกระทบเสียงจากการก่อสร้าง พบว่า โรงเรียนแก่นนครวิทยาลัยได้รับระดับเสียงไม่เกินค่ามาตรฐานฯ สำหรับการก่อสร้างใช้วิธีการตอกเสาเข็มเสียงจะค่อนข้างดัง แต่ยังไม่เกินค่ามาตรฐานฯ เช่นกัน - จากการประเมินระดับเสียงในช่วงการเปิดดำเนินการ พบว่า โรงเรียนแก่นนครวิทยาลัยจะได้รับเสียงจากการเดินรถไฟ ทั้งโครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟทางคู่ และจากสภาพแวดล้อมปัจจุบัน ไม่เกินค่ามาตรฐานฯ - กรณีที่โรงเรียนรู้สึกได้รับผลกระทบด้านเสียง กระทั่งต่อการเรียนการสอน สามารถร้องเรียนไปยังโครงการได้ ซึ่งโครงการจะส่งเจ้าหน้าที่ลงไปตรวจวัดระดับเสียงและหาแนวทางแก้ไขต่อไป
เห็นด้วยกับการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว และกำแพงกันเสียงแบบถาวร	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> โครงการได้กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบชั่วคราวบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบและชุมชนที่ได้รับระดับเสียงจากการก่อสร้างเกินค่ามาตรฐานฯ ที่กฎหมายกำหนดไว้ (70 เดซิเบลเอ) และได้กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบถาวรบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบและชุมชนที่ได้รับระดับเสียงจากการเดินรถไฟของโครงการเกินค่ามาตรฐานฯ ที่กฎหมายกำหนดไว้ (70 เดซิเบลเอ) แล้วเช่นกัน
การตรวจวัดเสียงในสภาพแวดล้อมเพียง 5 วัน อาจไม่เพียงพอ เสนอให้มีการเฝ้าระวังสุขภาพด้านสมรรถภาพการได้ยินของประชาชนที่จะได้รับผลกระทบในระยะดำเนินการ	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - การตรวจวัดเสียงในสภาพแวดล้อมปัจจุบันนั้นเป็นไปตามหลักวิชาการ โดยทำการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง และนำค่าที่ได้มาเฉลี่ย และนำไปสู่การประเมิน ซึ่งทำการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน เพื่อเป็นตัวแทนของพื้นที่ตามทิศทางลม <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - จากการประเมินระดับเสียง ทั้งเสียงจากโครงการรถไฟความเร็วสูง รวมกับเสียงจากโครงการรถไฟทางคู่ และเสียงในปัจจุบัน พบว่า ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ สถานศึกษา สถานพยาบาล และศาสนสถาน ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่จะได้รับระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกินค่ามาตรฐานฯ (70 เดซิเบลเอ) โดยจะได้รับระดับเสียง ดังนี้ - เสียงจากโครงการรถไฟความเร็วสูง อยู่ในช่วง 55.3-74.2 เดซิเบลเอ - เสียงจากโครงการรถไฟความเร็วสูง รวมกับโครงการรถไฟทางคู่

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	อยู่ในช่วง 57.2-77.5 เดซิเบลเอ - เสียงจากโครงการรถไฟความเร็วสูง และโครงการรถไฟทางคู่ รวมกับเสียงปัจจุบัน อยู่ในช่วง 59.6-77.5 เดซิเบลเอ ซึ่งมีเพียง 60 แห่ง ที่ได้รับระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานฯ ซึ่งโครงการได้กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบถาวรในบริเวณดังกล่าวเพื่อลดผลกระทบแล้ว • สำหรับบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบและชุมชนที่ได้รับระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานฯ ที่กฎหมายกำหนดไว้ ได้กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบถาวร เพื่อลดผลกระทบดังกล่าวแล้ว รวมทั้งได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยให้มีการตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่อ่อนไหวที่เป็นตัวแทนในพื้นที่ศึกษา เพื่อติดตามตรวจสอบระดับเสียงจากการเดินรถไฟในอนาคตด้วย
• หากมีพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง เสนอให้ติดตั้งกำแพงกันเสียง	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • รับทราบข้อเสนอแนะ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • โครงการได้กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบถาวรบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบและชุมชนที่ได้รับระดับเสียงจากการเดินรถไฟของโครงการเกินที่กฎหมายกำหนดไว้ จำนวน 60 แห่ง แล้ว
• สถานศึกษาที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงมีจำนวนกี่แห่ง ควรจะมีหนังสือแจ้งสถานศึกษาที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ เพื่อให้มีความเข้าใจในโครงการมากขึ้น	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • สถานศึกษาในจังหวัดขอนแก่น ที่ได้รับระดับเสียงจากการเดินรถไฟเกินค่ามาตรฐานฯ ที่กำหนดไว้ (70 เดซิเบลเอ) มี 4 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ ขอนแก่น โรงเรียนวัดท่าพระหงส์เทศ-ประดิษฐ์ โรงเรียนบ้านวังชัย และโรงเรียนบ้านโนนทองห้วยบาก ซึ่งโครงการได้กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบถาวรแล้ว นอกจากนี้ โครงการยังได้สำรวจความคิดเห็นของพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ รวมทั้งสถานศึกษาที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ เพื่อชี้แจงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวด้วย
• เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ แต่ควรคำนึงถึงวิถีชีวิต และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • รับทราบข้อเสนอแนะ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้ศึกษาครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยในการศึกษาผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย ด้านเศรษฐกิจ-สังคม การโยกย้ายและการเวนคืน

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
ควรศึกษาทิศทางการไหลของน้ำและการออกแบบการระบายน้ำให้เหมาะสม เพื่อไม่ให้กระทบกับประชาชน	สุขภาพและการสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย การแบ่งแยก สุขภาพจิต รวมทั้งด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี และสุนทรียภาพ/ทัศนียภาพด้วย <u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - รับทราบข้อเสนอแนะ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ในการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ได้มีการตรวจสอบพื้นที่รับน้ำ ระดับน้ำสูงสุด (ประวัติน้ำท่วม และวิเคราะห์ระดับน้ำสูงสุดที่ตัดผ่านแนวเส้นทาง) รวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุ-อุทกวิทยา (30 ปี) โดยคำนวณปริมาณน้ำหลาก เพื่อออกแบบพื้นที่ช่องเปิดสำหรับระบายน้ำให้เพียงพอ ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ได้มีการประเมินผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในพื้นที่ด้วย พร้อมทั้งได้กำหนดมาตรการเพื่อป้องกันและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ดังนี้ - หากมีเศษดิน เศษวัสดุก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำจนกีดขวางการไหลของน้ำหรือทำให้แหล่งน้ำตื้นเขิน ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้รับจ้างจะต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการขุดลอกบริเวณดังกล่าวให้คืนสู่สภาพเดิมและสามารถระบายน้ำได้อย่างดี - หากมีการปรับพื้นที่ซึ่งทำให้สภาพการระบายน้ำเดิมเปลี่ยนแปลงไป ให้สร้างระบบระบายน้ำใหม่ทดแทน เพื่อให้สภาพการระบายน้ำของพื้นที่ไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม - หากพบว่าพื้นที่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างเกิดปัญหาน้ำท่วมขังเนื่องจากการก่อสร้างโครงการ ผู้รับจ้างต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำเพื่อสูบน้ำออกจากพื้นที่ดังกล่าวโดยเร็ว และพิจารณาจ่ายค่าชดเชยแก่ประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนเสียหายจากปัญหาน้ำท่วมขังดังกล่าว
เสนอให้โครงการส่งเสริมการปลูกต้นไม้ทดแทน ซึ่งทางสมาคมรักษ์สิ่งแวดล้อมลุ่มน้ำพองมีพื้นที่รองรับ	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - รับทราบข้อเสนอแนะ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ในกรณีที่โครงการจำเป็นต้องใช้พื้นที่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ได้กำหนดให้ต้องมีการปลูกป่าทดแทนเป็น 3 เท่าของพื้นที่ป่าไม้ที่สูญเสีย โดย รพท. อาจดำเนินการเอง หรือจัดสรรงบประมาณให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
ที่ผ่านมามีโครงการรถไฟทางคู่ที่ผ่านมาส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก เนื่องจากถนนท้องถิ่นบางเส้นไม่สามารถรองรับน้ำหนักจากรถบรรทุกได้ทำให้เกิดการชำรุดเสียหาย และไม่ได้รับการซ่อมแซมให้กลับมาอยู่ในสภาพเดิม ดังนั้น ถนนที่ใช้ในการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างชำรุดเสียหาย เสนอให้มีมาตรการซ่อมแซมด้วย	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - รับทราบข้อเสนอแนะ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ในการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ได้มีการกำหนดมาตรการดังนี้ “ในกรณีที่ผิวถนนชำรุดเสียหายเนื่องจากการขนส่งและการก่อสร้างโครงการ ผู้รับจ้างต้องประสานหน่วยงานรับผิดชอบเพื่อซ่อมแซมผิวถนนที่เสียหายเนื่องจากการขนส่งและการก่อสร้างโครงการ” ซึ่งมาตรการดังกล่าวจะถูกระบุไว้ในสัญญาจ้างผู้รับจ้าง และถือเป็นกฎหมายที่ รฟท. หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจาก รฟท. ต้องปฏิบัติตาม หากผู้รับจ้างไม่ปฏิบัติตามโดยประชาชนในพื้นที่สามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนไปยัง รฟท. ได้โดยตรง หรือแจ้งไปยังสำนักงานควบคุมการก่อสร้างของโครงการได้
- ชุมชนมิตรภาพอยู่ฝั่งซ้าย ได้รับผลกระทบโดยตรง โครงการจะมีแนวทางในการช่วยเหลือเยียวยาอย่างไร เสนอให้พิจารณาที่อยู่อาศัยให้กับผู้ได้รับผลกระทบด้วย - เสนอให้มีตัวแทนชุมชนเป็นหนึ่งในคณะกรรมการในการทำงาน เพื่อจะได้รับรู้ความเคลื่อนไหวของโครงการ และเพื่อให้ชุมชนได้รับรู้ทุกขั้นตอน ตั้งแต่การสำรวจ การประเมินราคา และช่วงเวลาการรื้อย้าย	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - ปัจจุบัน รฟท. ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหที่อยู่อาศัยชุมชนที่อยู่ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ซึ่งจะมีการประชุมหารือเพื่อหาแนวทางในการลดผลกระทบต่อชุมชนต่อไป ทั้งนี้ คณะทำงานพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหที่อยู่อาศัยชุมชนที่อยู่ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย อาจมีการแต่งตั้งคณะทำงานย่อยเพื่อช่วยในการดำเนินงานตามความจำเป็นและความเหมาะสมได้ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - โครงการได้กำหนดมาตรการด้านการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในเขตทางดังนี้ - ดำเนินงานตามแนวทางของคณะทำงานพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหที่อยู่อาศัยชุมชนที่อยู่ในที่ดินของ รฟท. - ประชาสัมพันธ์ให้ผู้เช่าพื้นที่ในเขตรถไฟทราบแผนงานและขั้นตอนการเวนคืนและการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง - แจ้งกำหนดเวลาที่จะต้องย้ายออกจากพื้นที่ที่ชัดเจนให้ผู้เช่าพื้นที่ในเขตรถไฟทราบก่อนก่อสร้างอย่างน้อย 1 ปี - พิจารณาให้สิทธิการเช่าพื้นที่แก่ผู้เช่ารายเดิม และขยายพื้นที่การเช่าให้แก่ผู้เช่ารายใหม่ไปพร้อมกัน เพื่อป้องกันการผูกขาด
มีความพึงพอใจกับการทำงานของคณะทำงานพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหที่อยู่อาศัยชุมชนที่อยู่ในที่ดินของ รฟท. และนอกจากคณะทำงานฯ ดังกล่าวแล้ว ยังมีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหาดินที่เกี่ยวข้อง	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> รับทราบข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสมต่อไป

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
กับกระทรวงคมนาคม ซึ่งที่ปรึกษาและ รพท. ควรนำมติของคณะกรรมการดังกล่าวมาพิจารณาดำเนินการด้วย	
ตามมาตรการใน EIA ได้กำหนดมาตรการช่วยเหลือให้กับผู้ที่มีสัญญาเช่าและผู้ที่ไม่ได้สัญญาเช่าไว้แล้วนั้น กรณีของผู้ที่ถูกยกเลิกสัญญาเช่าไปก่อนหน้านี้ จะถือว่าเป็นผู้มีสัญญาเช่าหรือไม่สัญญาเช่า	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ยังไม่ได้มีหนังสือแจ้งไปยังฝ่ายบริหารทรัพย์สิน ฝ่ายเดินรถ และฝ่ายโยธา ซึ่งเป็นคู่สัญญาของผู้เช่าที่การรถไฟฯ ว่าให้ยกเลิกสัญญาหรือไม่ต่อสัญญากับผู้เช่า แต่คิดว่าเป็นการบริหารภายในของฝ่ายบริหารทรัพย์สิน โดยมีหลักการ คือ หลังจากที่มีการออกแบบแล้วเสร็จแล้วนั้น รพท. จะดำเนินการประกวดราคา และจะแจ้งไปยังฝ่ายบริหารทรัพย์สิน ฝ่ายเดินรถ และฝ่ายโยธา ซึ่งเป็นคู่สัญญา ว่าสัญญาใดๆ ก็ตามที่ใช้ประโยชน์อยู่ในพื้นที่ของ รพท. หากจะต่อสัญญาจะต้องแจ้งมายังโครงการเพื่อตรวจสอบแนวเส้นทางก่อน ถ้าตรวจสอบแล้ว พบว่า ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางจะให้ต่อสัญญาได้ แต่ถ้าอยู่ในแนวเส้นทางจะให้ชะลอหรือยกเลิกสัญญาต่อไป
บ้านคำมิด ตำบลน้ำพอง บ้านนาเรียง ตำบลหนองกุง ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดิน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่ดินเกษตรกรรม มีความกังวลว่าที่ดินทำกินจะถูกแบ่งออกเป็น 2 แปลง เกิดการแบ่งแยกที่ดิน และกังวลว่าจะไม่สามารถเข้า-ออกพื้นที่เกษตรกรรมได้	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - หากพื้นที่ใดได้รับผลกระทบจากโครงการ ไม่สามารถเข้า-ออกพื้นที่ได้ โครงการจะต้องจัดให้มีทางเข้า-ออก เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้งานได้เช่นเดิม <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - โครงการได้ออกแบบทางลอด/ทางข้ามให้เหมาะสมและสอดคล้องกับการใช้งานของประชาชนในพื้นที่แล้ว พร้อมทั้งได้จัดประชุมกลุ่มย่อยในตำบลที่แนวเส้นทางโครงการผ่านเพื่อนำเสนอการออกแบบดังกล่าวให้ประชาชนในพื้นที่ทราบ พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะมาปรับปรุงการออกแบบแล้ว นอกจากนี้ ยังได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง ดังนี้ - จัดให้มีสะพานลอยคนเดินข้ามในจุดที่เหมาะสม - จัดให้มีสะพานลอยคนเดินข้ามรวมถึงรถจักรยานยนต์บริเวณสถานีรถไฟและบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่นตามแนวเส้นทางโครงการ โดยจัดทำเป็นสะพานลอยและมีทางลาดขนานกันไปเพื่อให้รถจักรยานยนต์สามารถข้ามไปด้วยได้
มีเกณฑ์การประเมินราคาค่าเวนคืนอย่างไร ขอให้ชี้แจงให้ชัดเจน	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> การดำเนินการด้านการเวนคืนที่ดินของโครงการจะดำเนินการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 เป็นหลัก ซึ่งในขั้นตอนการเวนคืนจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำ

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	หน้าที่กำหนดราคาส่งหาริมทรัพย์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทน และจะมีผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องเป็นหนึ่งในคณะกรรมการฯ นี้ด้วย โดยค่าเวนคืนจะประกอบด้วย ค่าที่ดิน ค่าสิ่งปลูกสร้าง และค่าไม้ยืนต้น <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • ขั้นตอนการเวนคืน มีดังนี้ - ตรวจสอบแปลงที่ดินที่ถูกเขตทาง - จัดทำบัญชีรายชื่อและรายละเอียดต่างๆ พร้อมทั้งประเมินราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง - จัดทำร่าง พรฎ เวนคืน - ประกาศ พรฎ เวนคืน พร้อมทั้งนัดเจ้าของที่ดินเพื่อรังวัด • ขั้นตอนการขอคืนพื้นที่ มีดังนี้ - ปิดประกาศรายละเอียดโครงการภายในพื้นที่ชุมชนที่ใช้พื้นที่ของการรถไฟ - จัดทำบัญชีรายชื่อ ผู้ได้รับผลกระทบ - ประเมินราคาค่าชดเชยให้ผู้ได้รับผลกระทบ - แจ้งผู้ถูกผลกระทบพร้อมหมายนัดรับค่าชดเชย • ราคาค่าเวนคืนที่ดินสิ่งปลูกสร้าง และอื่นๆ จะเป็นราคาที่กำหนดโดยคณะกรรมการกำหนดราคาที่ตั้งโดยหน่วยงานภาครัฐและเมืองปกครองท้องถิ่นเข้าร่วมพิจารณาด้วย ดังนั้น ราคาค่าเวนคืนในพื้นที่ต่างๆ จะมีมูลค่าไม่เท่ากันในแต่ละพื้นที่ ซึ่งขึ้นกับปัจจัยต่างๆ เช่น ราคาซื้อขายในพื้นที่ การยื่นชำระเสียภาษีท้องที่ เป็นต้น ซึ่งจะพิจารณาจ่ายค่าเวนคืนตามความเหมาะสม โดยจะไม่ใช้ราคาประเมินตามราคากลางที่กำหนดไว้เพียงอย่างเดียว • การกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน จะพิจารณาดังนี้ 1. ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของที่ดินในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา 2. ราคาประเมินที่ดินของทางราชการที่กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง 3. ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดิน 4. สภาพและที่ตั้งของที่ดินนั้น และ 5. เหตุและวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน • หากไม่พอใจเงินค่าทดแทนที่กำหนดไว้มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีได้ภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ได้รับเงินจากเจ้าหน้าที่หรือรับเงินที่วางไว้

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
เสนอให้มีตัวแทนของชุมชนเข้าไปมีส่วนร่วมในการทำ ความเข้าใจทั้ง 2 ฝ่าย	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> ในขั้นตอนการสำรวจองค์การที่เกี่ยวเนื่องกัน จะต้องมีการ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนคนที่ถูกเวนคืนทราบและเข้าใจขั้นตอน รวมถึงสิทธิที่ผู้ถูกเวนคืนจะได้รับอีกครั้งหนึ่ง
4. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
- มีการสำรวจชุมชนในเขตทาง รพท. ที่ไม่ได้รับผลกระทบ จากโครงการ ทำให้ชุมชนเกิดความสับสน ควรชี้แจงว่า บริษัทใดเป็นผู้ดำเนินการสำรวจ ซึ่งวิธีการสำรวจ ความคิดเห็นไม่ครอบคลุมผู้ได้รับผลกระทบ - การลงพื้นที่สำรวจของเจ้าหน้าที่ไม่ได้มีการแจ้งให้ ตัวแทนชุมชนทราบ	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - การลงพื้นที่ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้เคยมีการแจ้งไว้ตั้งแต่ การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 แล้วว่า กรณีที่โครงการ จะลงพื้นที่ในการรับฟังความคิดเห็น ทั้งการประชุมกลุ่มย่อยและการ สำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม จะมีการแจ้งให้ประธานชุมชน รับทราบก่อน ซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามที่แจ้งไว้แล้วโดยการส่ง หนังสืออย่างเป็นทางการให้ประธานชุมชนได้รับทราบก่อนที่จะลงพื้นที่ - การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถามได้ทำการสำรวจในพื้นที่ ศึกษา ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยการ สำรวจเป็นไปตามหลักวิชาการ ซึ่งได้มีการแบ่งกลุ่มที่ทำการสำรวจ ออกเป็น 1) กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืน 2) กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา 3) กลุ่มผู้นำชุมชน 4) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว
การลงพื้นที่ในแต่ละครั้งควรแสดงตัวให้ชัดเจน ว่ามา จากบริษัทที่ปรึกษา หรือ รพท.	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - เจ้าหน้าที่ที่ลงสำรวจจะมีบัตรแสดงตัวตนอย่างชัดเจนว่า “เจ้าหน้าที่ สำรวจภาคสนาม โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา- หนองคาย” และเจ้าหน้าที่ที่ลงสำรวจได้ผ่านการอบรมให้ความรู้ก่อนลง สำรวจแล้ว <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - บัตรแสดงตัวของเจ้าหน้าที่สำรวจภาคสนามการสำรวจความคิดเห็น ของประชาชนด้วยแบบสอบถาม



ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
รฟท. และบริษัทที่ปรึกษา ควรเปิดเผยที่ดินที่ยังเหลืออยู่ในเขตทาง รฟท. เพื่อใช้ประกอบในการแก้ไขปัญหาชุมชนที่ได้รับผลกระทบ	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการศึกษา ซึ่งพื้นที่เวนคืนไม่สามารถแจ้งได้อย่างชัดเจนว่าจะต้องเวนคืนพื้นที่ขนาดเท่าไร ซึ่งจะทราบชัดเจนที่สุดในขั้นตอนการสำรวจสิ่งขังหรือทรัพย์สินที่จะมีการลงพื้นที่ทำราววัดอย่างชัดเจน ทั้งนี้ โครงการได้เคยแจ้งชุมชนไปเบื้องต้นแล้วว่าพื้นที่บริเวณใดบ้างที่จะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนของโครงการ
เสนอให้ส่งรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 ให้ประชาชนได้รับทราบก่อนส่งเข้าคณะกรรมการของรฟท.	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> ในการรับฟังความคิดเห็นจะมีการจัดบันทึกข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลที่ได้รับ พร้อมทั้งคำชี้แจง และจะมีการจัดทำรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 เพื่อเผยแพร่ให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบ เช่น การปิดประกาศในหน่วยงานราชการในพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ และเฟซบุ๊กของโครงการ ก่อนจะนำไปผนวกไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่จะต้องส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)
เสนอให้มีการจัดประชุมที่เมืองศิลา เพื่อชี้แจงความชัดเจนถึงผลกระทบและค่าเยียวยาต่างๆ ให้ประชาชนได้รับทราบ	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> ปัจจุบัน รฟท. ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยชุมชนที่อยู่ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ซึ่งจะได้มีการประชุมหารือเพื่อหาแนวทางในการลดผลกระทบต่อชุมชนต่อไป สำหรับผู้ที่ไม่ได้สัญญาเช่า รฟท. อาจจะดำเนินการแก้ไขปัญหาพร้อมกับหลายๆ ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานท้องถิ่น หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องได้ โดยปัจจุบันได้กำหนดมาตรการหรือแนวทางเพื่อจะลดผลกระทบ นอกจากนี้โครงการยังได้พิจารณาหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่จะสามารถช่วยเหลือชุมชน หากสามารถดำเนินการได้ โดยไม่ขัดกับกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ มาพิจารณาร่วมด้วย เพื่อที่จะช่วยลดผลกระทบต่อชุมชน
เสนอให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบและประธานชุมชนมีส่วนร่วมในการพูดคุยและแสดงความคิดเห็น เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างถูกต้อง และได้รับความเป็นธรรม	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> การจัดกิจกรรมด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในทุกกิจกรรม ไม่ว่าจะเป็นการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการประชุมกลุ่มย่อยได้มีการทำหนังสือเรียนเชิญเข้าร่วมประชุมอย่างเป็นทางการแล้ว
เสนอให้ทีมงานลงพื้นที่สำรวจและหารือกับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> โครงการขอยืนยันว่าได้มีการลงพื้นที่สำรวจและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เช่น การประชุมกลุ่มย่อย และการสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นต้น ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะทุกตำบลที่มีแนวเส้นทางโครงการผ่านแล้ว ซึ่งวิศวกรที่ออกแบบแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนได้มีการ

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	ลงสำรวจพื้นที่จริงแล้ว และในการประชุมกลุ่มย่อยได้มีการนำเสนอรูปแบบจุดตัดทางรถไฟที่ได้ออกแบบไว้ให้ประชาชนในพื้นที่ทราบ • โดยในการทำงานได้มีการถ่ายทอดข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากพื้นที่แจ้งให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาและผู้ออกแบบได้รับทราบ เพื่อมาพิจารณาปรับปรุงการออกแบบให้มีความเหมาะสมแล้ว
• เสนอให้จัดประชุมระหว่างผู้รับเหมากับผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน เพื่อให้ชาวบ้านทราบข้อมูลที่ชัดเจน	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • รับทราบข้อเสนอแนะ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • โครงการได้กำหนดมาตรการด้านการเวนคืนไว้ในรายงาน EIA ดังนี้ - ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ถูกเวนคืนทราบและเข้าใจขั้นตอนการเวนคืน รวมถึงสิทธิของผู้ถูกเวนคืนในการรับทราบข้อมูล ให้ข้อมูล ร้องเรียน หรืออุทธรณ์ พร้อมทั้งกำหนดระยะเวลาการจ่ายค่าทดแทนให้ผู้ถูกเวนคืนทราบ รวมถึงข้อกำหนดเพิ่มเติมในกรณีที่ไม่สามารถจ่ายค่าทดแทนได้ในระยะเวลาที่กำหนดไว้
• เอกสารหน้า 47 ลำดับที่ 170 แกะไขเป็น บ้านเสียว และลำดับที่ 171 แกะไขเป็น บ้านโนนทอง	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • รับทราบข้อเสนอแนะ เพื่อแก้ไขข้อมูลในเอกสารให้มีความถูกต้องต่อไป
5. ด้านการบริหารจัดการและอื่นๆ	
• ในอดีตชุมชนหนองแวงใหม่อยู่ฝั่งซ้ายทาง และได้รับข้อมูลว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ จึงได้ย้ายไปอยู่ฝั่งขวาทาง แต่ปัจจุบันจากการออกแบบทำให้ชุมชนหนองแวงใหม่ได้รับผลกระทบจากโครงการ จึงขอยืนยันที่จะอยู่ในพื้นที่เดิม (20 เมตรหลัง) ให้บริษัทที่ปรึกษาใช้เทคนิคในการก่อสร้างให้อยู่ใน 20 เมตรแรกเท่านั้น ส่วน 20 เมตรหลัง ชุมชนจะขอเช่าและขออยู่อาศัยเหมือนเดิม หากไม่สามารถทำได้เสนอให้จัดหาที่อยู่ใหม่ให้ชุมชนเพื่อแลกเปลี่ยนพื้นที่กัน ซึ่งมองพื้นที่ฝั่งตรงข้ามของชุมชนไว้ในการย้ายชุมชนไป	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • โครงการขอยืนยันแนวเส้นทางรถไฟและพื้นที่ในการพัฒนาโครงการตามรูปแบบที่ได้ศึกษาและนำเสนอไป สำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ รพท. รับทราบปัญหา และจะนำไปพิจารณาแนวทางการแก้ไข โดยปัจจุบัน รพท. ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยชุมชนที่อยู่ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ซึ่งจะได้มีการประชุมหารือเพื่อหาแนวทางในการลดผลกระทบต่อชุมชนต่อไป
• บริเวณสถานีขอนแก่นมีสมาชิกเครือข่ายฟื้นฟูประชา-สร้างสรรค์ จำนวน 3 ชุมชน แต่มี 2 ชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการรถไฟความเร็วสูง • มี 1 ชุมชนที่อยู่ตรงกลางน้ำมัน ปตท. คือ ชุมชนพรสวรรค์มีจำนวน 30 ครัวเรือน ไม่ได้ได้รับผลกระทบจากโครงการรถไฟความเร็วสูง แต่ได้รับผลกระทบจากโครงการ TOD แต่ได้เคยมีการหารือไปแล้วว่าจะขออยู่ในพื้นที่เดิม	

ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
• ส่วนชุมชนโนนหนองวัดริมราง และชุมชนเทพารักษ์ 5 ทั้งหมด 65 ครัวเรือน จะขอใช้พื้นที่ 2.5 ไร่ บริเวณสถานีเพื่อแก้ไขปัญหาชุมชนที่อยู่ในเขตทาง รฟท. • ซึ่งจากการหารือในคณะทำงานพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยชุมชนที่อยู่ในที่ดินของ รฟท. ได้มีการหารือกัน ถ้าชาวบ้านเข้ามาอยู่จะต้องทำสัญญาเช่า ซึ่งก็ได้มีการแจ้งให้ชาวบ้านได้รับทราบแล้ว และชาวบ้านยินดีที่จะเช่า • ตาม MOU ที่ชุมชนเคยทำไว้กับฝ่ายบริหารทรัพย์สินของ รฟท. นั้น ได้มีการหารือกันในกลุ่มของคณะทำงานพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยชุมชนที่อยู่ในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว	
• ในอดีตมีการวางแผนให้แนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงอยู่ฝั่งซ้ายของเขตทางรถไฟเดิม จึงได้มีการย้ายชุมชนหนองแวง 1 ไปตั้งเป็นชุมชนหนองแวงใหม่ ประมาณ 150 ครัวเรือน แต่ปัจจุบันแนวเส้นทางกลับอยู่ทางด้านขวาทางแทน ทำให้ชุมชนได้รับผลกระทบเสนอให้ย้ายชุมชนที่ได้รับผลกระทบมาอยู่ในเมืองได้หรือไม่	
• หลังจากที่มีการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงแล้ว หากพื้นที่เดิมที่ชุมชนย้ายออกไป ไม่ได้มีการใช้ประโยชน์ในการพัฒนาโครงการ แต่ต่อมานำไปใช้ในเชิงพาณิชย์ และนำไปให้นายทุนนำไปใช้ประโยชน์จะดำเนินการฟ้องร้องต่อโครงการ	
• ไม่ขัดขวางการพัฒนาโครงการ แต่ขอพื้นที่อยู่อาศัยบริเวณสถานีขอนแก่นให้กับชุมชนที่ได้รับผลกระทบซึ่งมีมากกว่า 100 ครอบครัวยื่นขอพื้นที่ 5 ไร่ แต่สุดท้ายระบุว่าได้แค่ 2.5 ไร่ แต่ก็ยังไม่มีความชัดเจนว่า 2.5 ไร่จะได้หรือไม่ ซึ่งจะเหลือพื้นที่ขนาดกว้าง 3 เมตร ยาว 10 เมตร ก็ยังไม่ทราบว่าอยู่กันอย่างไร ซึ่งก็จะเป็นการหารือต่อไป • ชุมชนยินยอมเพื่อการพัฒนาเมือง และพัฒนาประเทศ แต่ขอพื้นที่รองรับได้หรือไม่	
• รฟท. แจ้งว่า 20 เมตรแรก ไม่สามารถอยู่อาศัยได้เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่สงวนไว้เพื่อความปลอดภัย	

**ตารางที่ 3 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น**

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
แต่ปัจจุบัน รฟท. มีสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์อยู่ในเขตทาง - ชาวบ้านในชุมชนริมทางรถไฟเมืองศิลาได้ทำหนังสือถึง รฟท. เพื่อขอพื้นที่นอกเมืองบริเวณห้วยไผ่ ตำบลสำราญ ซึ่งเป็นพื้นที่ของ รฟท. โดยมีแนวทางการแก้ไขปัญหาคือเป็น 2 แนวทาง ดังนี้ - กรณีที่ชาวบ้านยากจน จะขอให้ รฟท. ดูแลและให้ที่อยู่อาศัย - กรณีที่ชาวบ้านที่พอมีทุนทรัพย์ได้รวมกลุ่มกันไปซื้อที่ดิน 25 ไร่ ที่ตำบลสำราญแล้ว ซึ่งตอนนี้มีระบบสาธารณูปโภคแล้ว ประมาณ 100 ครัวเรือน ที่มีที่อยู่อาศัยแล้ว - เคยมีการหารือกับหน่วยงาน พอช. เพื่อหาแนวทางแก้ไขแบบบ้านมั่นคง แต่ชาวบ้านต้องมีเงินผ่อนบ้าน - เสนอให้พัฒนาประเทศควบคู่กับการพัฒนาคน	
ปัจจุบัน รฟท. ให้เช่าพื้นที่ใต้ทางรถไฟ เพื่อทำตลาด แต่กลับไม่ให้ชุมชนใช้พื้นที่ในการปลูกผัก ดังนั้น ขอให้พัฒนาเมืองโดยคำนึงถึงคนยากจนด้วย	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - เมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2563 รฟท. ได้มีการออกประกาศเชิญชวนผู้ที่สนใจเสนอราคาเช่าที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ประโยชน์ตามศักยภาพของพื้นที่ บริเวณระหว่างสถานีรถไฟขอนแก่น-สถานีรถไฟสำราญ โดยผู้ที่สนใจสามารถเข้าร่วมประมูล และเสนอราคาได้ ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวเป็นไปอย่างถูกต้อง และเป็นธรรม - ปัจจุบันผู้ที่ได้รับสิทธิในการเช่าที่ดินดังกล่าวยังไม่ได้รับมอบพื้นที่ตามสัญญาเช่า จึงยังไม่ได้เข้าใช้พื้นที่แต่อย่างใด
เสนอให้พิจารณาผู้ที่อยู่ในเขตทางได้สิทธิในการเช่าที่ในราคาที่ถูกลง	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> รับทราบข้อคิดเห็น

- วันที่ที่ 3 : วันพฤหัสบดีที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องธนาคาร 1 ชั้น 3 มลฑาทิพย์ฮอลล์ ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี

ตารางที่ 4 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดอุดรธานี

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
1. รายละเอียดโครงการ	
• เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • รับทราบข้อคิดเห็น
2. การออกแบบด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม	
• ควรพัฒนาถนนหนองเหล็ก (ด้านข้างศาลปู่-ย่า) เป็นทางเข้าหลักสู่สถานี แห่งที่ 2	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • โครงการได้ออกแบบถนนเข้า-ออกสถานี โดยปรับปรุงถนนเลียบริมทางรถไฟด้านหลังสถานีรถไฟทางคู่เดิมเพื่อใช้เป็นทางเข้าออก รวมทั้งได้เชื่อมต่อกับถนนหนองเหล็กแล้ว และออกแบบถนนเชื่อมต่อไปยังถนนทองใหญ่เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารให้เข้าถึงสถานีได้สะดวกยิ่งขึ้น
• เสนอให้มีสายฉีดชำระในห้องน้ำผู้พิการ และใช้สุขภัณฑ์ที่ได้มาตรฐานและแข็งแรงทนทาน	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • โครงการได้ออกแบบให้มีสายชำระในห้องน้ำผู้พิการทุกห้อง และมีการเลือกใช้สุขภัณฑ์ที่ได้มาตรฐาน
• ควรมีการจัดเส้นทางจราจรบริเวณสถานีให้เหมาะสม	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • โครงการได้ออกแบบถนนทางเข้า-ออกให้มีขนาดเพียงพอ และทำทางเชื่อมเพื่อให้ผู้ใช้บริการมีทางเลือกในการเข้าออกสถานีหลายทาง <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • มีการจัดเส้นทางจราจรตามหลักวิศวกรรม
• เสนอให้ย้ายสถานีออกไปนอกเมือง เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • รับทราบข้อเสนอแนะ
• เสนอให้ย้ายสถานีอุดรธานีไปที่หนองแดง ซึ่งมีพื้นที่เพียงพอ และอยู่ติดถนนมิตรภาพ เพื่อกระจายความเจริญ สร้างงาน รายได้ และลดปัญหาการจราจร	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • ขอยืนยันตามผลการออกแบบที่ได้นำเสนอ เนื่องจากบริเวณหนองแดงไม่มีความเหมาะสมทางกายภาพ เป็นพื้นที่ลุ่มซึ่งอาจเกิดน้ำท่วมสถานีได้ ทั้งนี้ จากการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดอุดรธานี เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 ได้มีการชี้แจงในที่ประชุม โดยคณะกรรมการฯ ได้รับทราบในประเด็นนี้แล้ว
• เสนอให้เปลี่ยนแปลงพื้นที่ก่อสร้างสถานีไปที่หนองแดง เนื่องจากการก่อสร้างสถานีอุดรธานีในตำแหน่งเดิมมีความไม่เหมาะสมหลายประการ รายละเอียดดังนี้ - ผลกระทบต่อศาลปู่-ย่า สวนสาธารณะหนองบัว - พื้นที่ดังกล่าวเดิมมีสภาพการจราจรติดขัด - พื้นที่ดังกล่าวมีประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่น ซึ่งอาจมีปัญหาระเบิดการเวนคืนที่ดินบริเวณชุมชนหนองเหล็ก และส่งผลกระทบให้การดำเนินการโครงการล่าช้า	

ตารางที่ 4 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดอุดรธานี

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
- เสนอให้พิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการคมนาคมให้ครอบคลุม โดยคำนึงถึงการพัฒนาในอนาคต และการจราจรบริเวณที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ - ถนนวิชนาวงศ์ มี 4 ช่องจราจร เป็นถนนหลักหน้าห้างเซ็นทรัล จะมีการจราจรติดขัดในช่วงเช้าและเย็นที่จะเข้าสู่สถานี - ถนนประจักษ์จะมีการจราจรติดขัดในช่วงเย็น และมีการจอดรถซ้อนคัน - ถนนโกสีย์มีการจราจรติดขัดในช่วงเช้าและเย็น	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> โครงการได้ออกแบบถนนเข้า-ออกสถานี โดยปรับปรุงถนนเลียบริมทางรถไฟด้านหลังสถานีรถไฟทางคู่เดิมเพื่อใช้เป็นทางเข้าออก และออกแบบถนนเชื่อมต่อไปยังถนนทองใหญ่เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารให้เข้าถึงสถานีได้สะดวกยิ่งขึ้น สำหรับถนนของท้องถิ่นที่เชื่อมต่อกับถนนทางเข้า-ออกของโครงการ อาจจะต้องขอความร่วมมือไปยังหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและปรับปรุงระเบียบวินัยของการจอดรถของประชาชนให้เป็นระเบียบ
บริเวณตลาดหนองบัว ออกแบบเป็นทางลอดรถยนต์ได้หรือไม่	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> บริเวณตลาดหนองบัว ถนนมิตรภาพ ทั้งโครงการรถไฟทางคู่และโครงการรถไฟความเร็วสูงได้ออกแบบเป็นทางรถไฟยกระดับ จึงไม่มีการปรับปรุงถนนมิตรภาพ
ควรคำนึงถึงการออกแบบของโครงการให้เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน และให้ประชาชนเกิดความพอใจ	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - รับทราบข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสมต่อไป <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - โครงการได้ออกแบบทางลอด/ทางข้ามให้เหมาะสมและสอดคล้องกับการใช้งานของประชาชนในพื้นที่แล้ว พร้อมทั้งได้จัดประชุมกลุ่มย่อยในตำบลที่แนวเส้นทางโครงการผ่านเพื่อนำเสนอการออกแบบดังกล่าวให้ประชาชนในพื้นที่ทราบ พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะมาปรับปรุงการออกแบบแล้ว
การสร้างทางรถไฟระดับดินจะเป็นอุปสรรคในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในอนาคตหรือไม่	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> รับทราบข้อคิดเห็น
เสนอให้ยกระดับทางรถไฟตั้งแต่อุดรธานีถึงหนองคาย เนื่องจากมีความวิตกกังวลเรื่องความปลอดภัยและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการใช้เส้นทาง และการข้ามทางรถไฟระดับดิน เนื่องจากที่ผ่านมาอุบัติเหตุบ่อยครั้งเสียชีวิตจากการข้ามทางรถไฟ รวมทั้งเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการทำเกษตรกรรม เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม และไม่ให้เกิดการกีดขวางการสัญจรของผู้สูงอายุ	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - โครงการได้ออกแบบแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ซึ่งในการออกแบบทางลอดได้ออกแบบเป็นทางลอดระดับพื้นดิน (ไม่ก่ระดับถนนลง) ทั้งนี้ ความสูงจากพื้นถนนขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่และการใช้งานบริเวณดังกล่าว โดยผู้ใช้เส้นทางจะต้องมีวินัยในการใช้เส้นทางเป็นอันดับแรกเพื่อลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - โครงการรถไฟทางคู่และโครงการรถไฟความเร็วสูง จะไม่มีทางผ่านเสมอระดับเหมือนที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยจะออกแบบเป็นทางผ่านต่างระดับทั้งหมด จึงช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้

ตารางที่ 4 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดอุดรธานี

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
• ขอสอบถามว่าจากการประชุมกลุ่มย่อยที่ อบต.นาพู่ ตำบลนาพู่ อำเภอกู่แก้ว จังหวัดอุดรธานี ได้มีการเสนอให้ยกระดับทางรถไฟในพื้นที่ตำบลนาพู่ ระยะทาง 8.8 กิโลเมตร มีความคืบหน้าเป็นอย่างไร	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • โครงการได้ออกแบบแนวเส้นทางบริเวณสถานีรถไฟนาพู่ เป็นการยกระดับสันรางสูงกว่าพื้นดินประมาณ 8-12 เมตร ระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร เพื่อลดผลกระทบกับสถานีรถไฟทางคู่ และมีการยกระดับสันรางรถไฟให้มีทางลอดระดับถนนเดิมที่ตัดกับแนวเส้นทาง เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน
• เสนอให้ออกแบบจุดตัดบริเวณบ้านผือ (จุดตัดที่ 227) เป็นทางรถไฟยกระดับแทน เนื่องจากเดิมออกแบบเป็นสะพานรถยนต์ ซึ่งในอนาคตจะไม่สามารถพัฒนาเมืองได้ และส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • เนื่องจากโครงการรถไฟทางคู่ออกแบบเป็นทางรถไฟระดับดิน จึงมีความจำเป็นต้องออกแบบเป็นสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • ปัจจุบันถนนทางหลวงหมายเลข 2021 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร และมีการลดช่องเหลือ 2 ช่องจราจรช่วงที่ตัดผ่านทางรถไฟ ทำให้การจราจรเป็นคอขวด ส่วนในการออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟนั้น จะออกแบบเป็นสะพานขนาด 4 ช่องจราจร ซึ่งจะให้การจราจรดีขึ้น
3. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	
• กังวลเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ดังนี้ - ปัญหาฝุ่นละออง - ปัญหาการคมนาคมจากผู้ให้บริการที่เพิ่มขึ้น - ปัญหาอุบัติเหตุและความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ - วิถีชีวิตของประชาชน การประกอบอาชีพ (เกษตรกรรม) - ความปลอดภัย - ทิศทางการไหลของน้ำ - การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในอนาคต	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • สำหรับผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้น โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแล้ว เพื่อให้การดำเนินโครงการส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด • การออกแบบทางรถไฟเป็นทางรถไฟยกระดับ จะไม่ส่งผลกระทบต่อจุดตัดเสมอระดับเดิม สำหรับจุดตัดทางรถไฟกับถนน โครงการได้ออกแบบเป็นทางลอดหรือทางข้าม เพื่อลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นและลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ • เนื่องจากการก่อสร้างทางยกระดับมีงบประมาณสูง ดังนั้น โครงการจึงได้พิจารณาออกแบบโครงสร้างบริเวณสถานีรถไฟทางคู่เป็นสะพานบก (ไม่ยกระดับดิน) สูงจากพื้นถนนประมาณ 10 เมตร เพื่อให้มีช่องลอดตรงใช้สำหรับสัญจรไป-มาได้ ซึ่งมีความปลอดภัยและสะดวกต่อการเดินทาง และไม่กระทบกับวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ รวมทั้งไม่ทำให้เกิดปัญหาเรื่องน้ำท่วมด้วย <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้ศึกษาครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่า

ตารางที่ 4 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดอุดรธานี

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	ต่อคุณภาพชีวิต พร้อมทั้งได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อบรรเทาผลกระทบดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นแล้ว ซึ่งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว จะถูกระบุแนบท้ายในสัญญาจ้างของผู้รับจ้าง ซึ่งถือเป็นข้อกำหนดที่ รฟท. หรือผู้ได้รับมอบหมายจะต้องปฏิบัติตาม โดย รฟท. ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการจะมีหน้าที่ในการควบคุมการดำเนินงานของผู้รับจ้างด้วย
สอบถามขั้นตอนการเวนคืน เนื่องจากบริเวณจุดตัดบ้านหนองแวงเหนือ-บ้านป่าแก้ว จะมีการเวนคืนพื้นที่เพื่อก่อสร้างสะพานรถยนต์ด้วย	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - ขั้นตอนการเวนคืน ดังนี้ 1. หลังจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ผ่าน 2. เผยแพร่พระราชกฤษฎีกาเวนคืน (หลังจาก EIA ผ่าน) 3. เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าสำรวจสิ่งสาธารณทรัพย์ โดยจะมีหนังสือแจ้งขอเข้าสำรวจล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน และเข้าสำรวจในระยะเวลาไม่เกิน 180 วันนับจากพระราชกฤษฎีกาเวนคืนประกาศบังคับใช้ 4. แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคา ประกอบไปด้วยภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้แทนเจ้าของโครงการ ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอ ผู้บริหารท้องถิ่น และหน่วยงานรัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 5. คณะกรรมการกำหนดและประกาศราคาค่าทดแทน โดยจะมีหนังสือแจ้งเชิญให้ทำสัญญาซื้อขาย 6. ขั้นตอนการจ่ายค่าทดแทน ภายใน 120 วัน 7. กรณีไม่พอใจกับค่าทดแทน สามารถยื่นอุทธรณ์ ภายใน 90 วัน และเข้าสู่ขั้นตอนตามกฎหมายต่อไป - ทั้งนี้หากไม่มาทำสัญญาตามกำหนดเวลา จะมีการติดประกาศแจ้งเตือน และออกประกาศ วางทรัพย์ที่ธนาคารและเข้าครอบครองพื้นที่
4. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
เสนอให้ปรับปรุงระบบรับลงทะเบียนล่วงหน้า	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - โครงการได้มีหนังสือเชิญประชุม ซึ่งมีหนังสือตอบรับการเข้าร่วมประชุมแนบไปด้วย ซึ่งมีประชาชนผู้สนใจเข้าร่วมประชุมตอบกลับและแจ้งรายชื่อมาจำนวนหนึ่ง <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - โครงการเปิดให้มีการลงทะเบียนล่วงหน้าผ่านช่องทางต่างๆ ดังนี้ 1) ไปรษณีย์ : ส่งถึง ฝ่ายศึกษาสิ่งแวดล้อม สุขภาพ และสังคม 4 บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์

ตารางที่ 4 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดอุดรธานี

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	จำกัด เลขที่ 81 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขต พระโขนง กรุงเทพฯ 10260 2) โทรศัพท์ : 0 2763 2828 ต่อ 4088, 4087 3) โทรสาร : 0 2673 2830 4) อีเมล : hsrne2@gmail.com 5) ลงทะเบียนออนไลน์
5. ด้านการบริหารจัดการและอื่นๆ	
ควรคำนึงถึงผลกระทบจากการใช้รถไฟฟ้าทางคู่ ที่จะทำให้ปริมาณจราจรบริเวณสถานีอุดรธานีเพิ่มมากขึ้น	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> รับทราบข้อเสนอแนะ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสมต่อไป
จากกรณีบทเรียนโครงการสนามบินที่อยู่นอกเมือง ทำให้ผู้ใช้บริการใช้งานไม่สะดวก	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> รับทราบข้อคิดเห็น
สอบถามว่าโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีกี่สัญญา ได้ผู้รับจ้างครบหรือยัง มีกำหนดจะเปิดให้บริการเมื่อไร	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มี 14 สัญญา โดยก่อสร้างเสร็จแล้ว 1 สัญญา มีผู้รับจ้างแล้ว 6 สัญญา รอลงนามสัญญา 6 สัญญา และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา 1 สัญญา ตามแผนจะเปิดเดินรถในปี พ.ศ. 2569

- วันที่ 4 : วันศุกร์ที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้อง Convention โรงแรมรอยัลนาคาราและคอนเวนชันเซ็นเตอร์ หนองคาย ตำบลมีชัย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย

ตารางที่ 5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดหนองคาย

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
1. รายละเอียดโครงการ	
เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> รับทราบข้อคิดเห็น
โครงการได้รับการอนุมัติหรือยัง ขอสอบถามแผนการดำเนินงานของโครงการตั้งแต่ปี 2564 เป็นต้นไป เสนอให้ส่งแผนการดำเนินงานให้ประชาชนรับทราบเป็นรายเดือน โดยส่งตรงถึงบ้าน	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยังไม่ได้รับการอนุมัติ - ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 จะนำไปพิจารณาประกอบการออกแบบให้มีความเหมาะสมต่อไป รวมทั้งจะนำไปประกอบการจัดทำรายงานการ

ตารางที่ 5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดหนองคาย

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อพิจารณา จากนั้นจะเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เพื่อให้ความเห็นชอบ แล้วจึงเสนอไป ครม. เพื่ออนุมัติโครงการต่อไป • ขั้นตอนการดำเนินงานต่อไปมีดังนี้ - เมื่อออกแบบแล้วเสร็จ รฟท. จะส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้กับ สผ. เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณาเห็นชอบ จากนั้นจะเสนอต่อ กก.วล. เพื่อพิจารณาต่อไป - จัดทำร่างพระราชกฤษฎีกา ซึ่งจะใช้ระยะเวลาประมาณ 1 ปี - เมื่อรายงาน EIA ผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว รฟท. จะนำเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการ และจะดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน ซึ่งในขั้นตอนนี้จะมีการเวนคืนที่ดินที่ประชาชนสัมพันธ และแจ้งข้อมูลให้ประชาชนได้รับทราบอีกครั้ง และจะเข้าดำเนินการสำรวจรังวัดที่ดิน ซึ่งในขั้นตอนนี้จะทราบรายละเอียดผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินชัดเจน เพื่อนำไปประเมินราคา ราคาเวนคืนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และอื่นๆ จะเป็นราคาที่กำหนดโดยคณะกรรมการกำหนดราคาที่จัดตั้งโดยหน่วยงานภาครัฐและองค์กรปกครองท้องถิ่นเข้าร่วมพิจารณาด้วย - เมื่อ ครม. อนุมัติแล้ว รฟท. จะจัดประกวดราคา จัดหาผู้รับเหมา ซึ่งตามแผนจะใช้เวลาในการจัดหาผู้รับเหมาประมาณ 6-12 เดือน ระหว่างนั้น รฟท. จะต้องเสนอเรื่องไปที่กระทรวงคมนาคม และกระทรวงคมนาคมเสนอเรื่องเข้า ครม. เพื่อขออนุมัติอีกครั้ง ซึ่งก่อนที่ ครม. จะอนุมัตินั้น ครม. จะมีการสอบถามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - ดำเนินการก่อสร้างโครงการ
2. การออกแบบด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม	
• อัตลักษณ์ของสถานีหนองคายมีความสวยงาม	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • รับทราบข้อคิดเห็น <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • สถานีหนองคายได้มีการปรับรูปแบบอาคารสถานีโดยใช้อัตลักษณ์ของพญานาคและคลื่นน้ำมาออกแบบให้มีความทันสมัยมากขึ้น ให้เป็นประตูสู่ประเทศไทย

**ตารางที่ 5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดหนองคาย**

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
• โครงการมีการกันรั้วหรือไม่ จะสามารถใช้ถนนเลียบริมทางรถไฟเดิมได้หรือไม่ • ถนนเลียบริมทางรถไฟเดิมที่เป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟท. ประชาชนจะสามารถใช้งานได้เหมือนเดิมหรือไม่	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • โครงการจะดำเนินการก่อสร้างรั้วเพื่อความปลอดภัย • หากมีถนนเลียบริมทางรถไฟอยู่แล้วจะคงถนนเลียบริมทางรถไฟนั้นไว้ ส่วนกรณีที่โครงการกีดขวางทางเข้า-ออกของชุมชนจะออกแบบให้มีถนนเลียบริมทางรถไฟเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน
• ควรคำนึงถึงผลกระทบด้านความปลอดภัยในการใช้งานทางตลอดด้วย กรณีที่ได้รับผลกระทบหรือความเสียหายจะมีประกันหรือการช่วยเหลืออย่างไร	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • โครงการได้ออกแบบตามหลักวิศวกรรม และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องแล้ว เพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • โครงการได้กำหนดมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำประกันภัยไว้ดังนี้ - ผู้รับจ้างต้องจัดให้มีการประกันภัยที่อาจเกิดขึ้นแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตรายอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ โดยกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง
• สอบถามรายละเอียดการเวนคืนฝั่งตะวันออกก่อนออกจากสถานีนาทา	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • บริเวณสถานีนาทาจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืน ซึ่งรายละเอียดแผนที่เบื้องต้นตามที่ได้นำเสนอ และเอกสารการนำเสนอสามารถสามารถดาวน์โหลดได้ดังนี้ - เว็บไซต์โครงการ www.hsrkorat-nongkhai.com - Facebook โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย - สแกนคิวอาร์โค้ดตามกระดาษ “ช่องทางการรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ” ที่ได้รับแจกในถุงเอกสาร หรือตามป้ายที่ติดอยู่บริเวณจุดต่างๆ ที่ทั้งหน้าห้องประชุม และภายในห้องประชุม
• บริเวณสถานีนาทามีถนนซอยเข้าหมู่บ้าน บริเวณใกล้กับสะพานรูปตัวยู (เป็นถนนซอย 2 ช่องจราจร) ไปตลาดแจ้งสว่างจะถูกปิดหรือไม่	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • ถนนดังกล่าวยังสามารถใช้งานได้เหมือนเดิม เนื่องจากสะพานรูปตัวยูเป็นทางยกระดับ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> • จะไม่มีการปิดถนน เนื่องจากถนนที่ตัดผ่านเป็นถนนระดับพื้นดินของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งถนนเดิมสามารถเชื่อมต่อกับถนนเส้นใหม่ที่ตัดผ่านได้ ส่วนบริเวณที่เป็นสะพานข้ามทางรถไฟ จะมีถนนคู่ขนานและสามารถกลับรถได้สะพานได้ ซึ่งสามารถใช้เป็นทางเข้า-ออกที่ดินที่ติดกับโครงสร้างสะพาน

ตารางที่ 5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดหนองคาย

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
อาคารสถานีมีแนวทางการประหยัดพลังงานหรือการอนุรักษ์พลังงานหรือไม่	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - รับทราบข้อเสนอแนะ <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - มีการออกแบบสถานีให้สามารถระบายอากาศได้ดี เพื่อลดการใช้ระบบปรับอากาศในอาคาร และออกแบบให้ได้รับแสงธรรมชาติมากที่สุด เพื่อลดการใช้พลังงานไฟฟ้า
3. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	
กังวลว่าจะได้รับผลกระทบเรื่องผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียงและความสั่นสะเทือน และการระบายน้ำ ในช่วงระยะก่อสร้างจะกระทบต่อบริษัท ฟิวเจอร์เทค เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด และหากต้องย้ายจะกระทบต่อการผลิตและการจ้างงาน	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - บริษัท ฟิวเจอร์เทค เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด อยู่ห่างจากทางรถไฟประมาณ 140 เมตร และบริเวณที่ติดกับทางรถไฟเป็นที่ว่าง ซึ่งบริเวณดังกล่าวไม่มีการเวนคืน - จากการประเมิน พบว่า ผลกระทบด้านเสียงจากการก่อสร้างและเสียงจากการเดินรถไฟ รวมทั้งฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง จะอยู่ในระยะไม่เกิน 50 เมตร ดังนั้น บริษัท ฟิวเจอร์เทค เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด จะไม่ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ในการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ได้มีการตรวจสอบพื้นที่รับน้ำ ระดับน้ำสูงสุด (ประวัติน้ำท่วม และวิเคราะห์ระดับน้ำสูงสุดที่ตัดผ่านแนวเส้นทาง) รวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยา (30 ปี) โดยคำนวณปริมาณน้ำหลาก เพื่อออกแบบพื้นที่ช่องเปิดสำหรับระบายน้ำให้เพียงพอ ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ได้มีการประเมินผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในพื้นที่ด้วย พร้อมทั้งได้กำหนดมาตรการเพื่อป้องกันและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ดังนี้ - หากมีเศษดิน เศษวัสดุก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำจนกีดขวางการไหลของน้ำหรือทำให้แหล่งน้ำตื้นเขิน ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้รับจ้างจะต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการขุดลอกบริเวณดังกล่าวให้คืนสู่สภาพเดิมและสามารถระบายน้ำได้อย่างดี - หากมีการปรับพื้นที่ซึ่งทำให้สภาพการระบายน้ำเดิมเปลี่ยนแปลงไป ให้สร้างระบบระบายน้ำใหม่ทดแทน เพื่อให้สภาพการระบายน้ำของพื้นที่ไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม - หากพบว่าพื้นที่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างเกิดปัญหาน้ำท่วมขังเนื่องจากการก่อสร้างโครงการ ผู้รับจ้างต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำเพื่อสูบน้ำออกจากพื้นที่ดังกล่าวโดยเร็ว และพิจารณาจ่ายค่าชดเชยแก่

ตารางที่ 5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดหนองคาย

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
บริษัท ชัยชาญผลิตภัณฑ์ จำกัด อยู่ติดกับทางรถไฟเดิม และสะพานรูปตัวยูบริเวณนาทา กังวลว่าจะได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม	ประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนเสียหายจากปัญหาน้ำท่วมขังดังกล่าว <u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - ในการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้มีการศึกษาผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน และได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ดังนี้ - การก่อสร้างฐานรากทางยกระดับหรือสะพานในเขตเมือง หรือในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่อ่อนไหวและชุมชน ให้ใช้เสาเข็มเจาะ - ให้ลดระดับเสียงจากการก่อสร้าง โดยเลือกใช้อุปกรณ์ก่อสร้างที่อยู่ในสภาพดี เลือกใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ และเทคนิควิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด - ก่อนเริ่มก่อสร้างให้ผู้รับเหมาสำรวจสภาพปัจจุบันของอาคาร สิ่งปลูกสร้างที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน พร้อมถ่ายรูปเก็บไว้เป็นหลักฐาน - จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการ หรือสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว และอาจจัดให้มีช่องทางอื่นให้ชุมชนร้องเรียนในกรณีได้รับความเดือดร้อน <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - จากการประเมินผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน พบว่า ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวในระยะ 30 เมตรจากทางรถไฟ อาจรับรู้ได้ถึงความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม ส่วนอาคารในระยะ 15 เมตรจากทางรถไฟ มีโอกาสได้รับความเสียหายจากการตอกเสาเข็ม
สอบถามรายละเอียดการระบายน้ำบริเวณนาทา และตำแหน่งเสาเข็มของโครงการบริเวณสะพานรูปตัวยู เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีแก้มลิงธรรมชาติอยู่ กังวลว่าหากมีการก่อสร้างจะทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วม	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - ที่ปรึกษาได้ศึกษาทางน้ำและแหล่งน้ำตามธรรมชาติในพื้นที่ และนำไปประกอบการออกแบบให้มีความเหมาะสมแล้ว <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ได้มีการประเมินผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมในพื้นที่ด้วย พร้อมทั้งได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เพื่อบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ดังนี้ - หากมีเศษดิน เศษวัสดุก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำจนกีดขวางการไหลของน้ำหรือทำให้แหล่งน้ำตื้นเขิน ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้รับจ้างจะต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการ

ตารางที่ 5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดหนองคาย

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	ชุดลอกบริเวณดังกล่าวให้คืนสู่สภาพเดิมและสามารถระบายน้ำได้อย่างดี - หากมีการปรับพื้นที่ซึ่งทำให้สภาพการระบายน้ำเดิมเปลี่ยนแปลงไป ให้สร้างระบบระบายน้ำใหม่ทดแทน เพื่อให้สภาพการระบายน้ำของพื้นที่ไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม - หากพบว่าพื้นที่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างเกิดปัญหาน้ำท่วมขังเนื่องจากการก่อสร้างโครงการ ผู้รับจ้างต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำเพื่อสูบน้ำออกจากพื้นที่ดังกล่าวโดยเร็ว และพิจารณาจ่ายค่าชดเชยแก่ประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนเสียหายจากปัญหาน้ำท่วมขังดังกล่าว
• สอบถามเกณฑ์ในการพิจารณาค่าเวนคืน ควรพิจารณาให้เหมาะสม และคำนึงถึงความเป็นอยู่ของผู้ที่ได้รับผลกระทบด้วย	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> • โครงการจะเวนคืนที่ดินดำเนินการตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 เป็นหลัก โดยจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาสงครามทรัพย์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทน ซึ่งจะมีผู้บริหารท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องเป็นหนึ่งในคณะกรรมการฯ นี้ด้วย 1. ขั้นตอนการเวนคืน - ตรวจสอบแปลงที่ดินที่ถูกเขตทาง - จัดทำบัญชีรายชื่อและรายละเอียดต่างๆ พร้อมทั้งประเมินราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง - จัดทำร่าง พรฎ เวนคืน - ประกาศ พรฎ เวนคืน พร้อมทั้งนัดเจ้าของที่ดินเพื่อรังวัด 2. ขั้นตอนการขอคืนพื้นที่ - ปิดประกาศรายละเอียดโครงการภายในพื้นที่ชุมชนที่ใช้พื้นที่ของการรถไฟ - จัดทำบัญชีรายชื่อ ผู้ได้รับผลกระทบ - ประเมินราคาค่าชดเชยให้ผู้ได้รับผลกระทบ - แจ้งผู้ถูกผลกระทบพร้อมหมายนัดรับค่าชดเชย • ราคาค่าเวนคืนที่ดินสิ่งปลูกสร้าง และอื่นๆ จะเป็นราคาที่กำหนดโดยคณะกรรมการกำหนดราคาที่ตั้งโดยหน่วยงานภาครัฐและเมืองปกครองท้องถิ่นเข้าร่วมพิจารณาด้วย ดังนั้น ราคาค่าเวนคืนในพื้นที่ต่างๆ จะมีมูลค่าไม่เท่ากันในแต่ละพื้นที่ ซึ่งขึ้นกับปัจจัยต่างๆ เช่น ราคาซื้อขายในพื้นที่ การยื่นชำระเสียภาษีท้องถิ่น เป็นต้น ซึ่งจะพิจารณาจ่ายค่าเวนคืนตามความเหมาะสม โดยจะไม่ใช้ราคาประเมินตามราคากลางที่กำหนดไว้เพียงอย่างเดียว
• บริษัท พิวเจอร์เทค เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด อยู่ห่างจากทางรถไฟ 140 เมตร ซึ่งเดิมบริเวณด้านหน้าบริษัทเคยโดนเวนคืนจากโครงการของกรมทางหลวง และคาดว่าจะด้านหลังจะโดนเวนคืนและได้รับผลกระทบจากโครงการ ซึ่งบริษัทมีพนักงาน 300 คน จะได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก จึงขอทราบรายละเอียดและขั้นตอนการดำเนินการที่ชัดเจน	
• หากราคาที่ดินในอนาคตมีการเปลี่ยนแปลงจะมีการปรับปรุงราคาค่าเวนคืนใหม่หรือไม่ ควรแจ้งราคากลางให้ประชาชนทราบด้วย	
• โรงงานทำน้ำแข็งอาจได้รับผลกระทบจากการเวนคืนบริเวณนาทา กังวลว่าจะส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ จะมีแนวทางการเยียวยาอย่างไร	
• ไม่เห็นด้วยที่จะเวนคืนห่างจากทางรถไฟเดิมออกไป 50 เมตร บริเวณบ้านดอนตู ทำให้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนจำนวน 8 แปลง สูญเสียที่อยู่อาศัยและรายได้จากการให้เช่าบ้าน รพท. จะมีแนวทางในการเยียวยาอย่างไร และกรณีที่โดนเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบางส่วนไปแล้ว ส่วนที่เหลือไม่สามารถอยู่อาศัยหรือใช้ทำประโยชน์ได้ จะมีแนวทางเยียวยาอย่างไร	

ตารางที่ 5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดหนองคาย

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	- การกำหนดราคาเบื้องต้นสำหรับที่ดินที่เวนคืน จะพิจารณาดังนี้ 1. ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของที่ดินในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา 2. ราคาประเมินที่ดินของทางราชการที่กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง 3. ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดิน 4. สภาพและที่ตั้งของที่ดินนั้น และ 5. เหตุและวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน - กรณีที่ดินที่พอใจต่อราคาจะมีการเพิ่มให้อีกร้อยละ 2 ของค่าเวนคืน - หากไม่พอใจเงินค่าทดแทนที่กำหนดไว้มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีได้ภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ได้รับเงินจากเจ้าหน้าที่หรือรับเงินที่วางไว้ - ทั้งนี้ ใน พ.ร.บ.ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 มาตรา 35 ระบุว่า ในการเวนคืนที่ดิน หากปรากฏว่าเจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนไม่มีที่ดินเหลืออยู่หรือมีเหลืออยู่ไม่เพียงพอที่จะใช้เป็นที่อยู่อาศัยหรือประกอบการทำมาหาเลี้ยงชีพได้ ตาม พ.ร.บ. แล้วกำหนดไว้ว่าถ้าเหลือที่ดินเพียง 25 ตารางวา สามารถแจ้งให้เจ้าหน้าที่จะดำเนินการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมได้ - สำหรับกรณีของค่าเสียโอกาสจากการประกอบอาชีพนั้น จะมีการประเมินให้ร่วมด้วย
พ.ร.บ.เวนคืน 2562 ดีกว่า พ.ร.บ.เวนคืน 2530 อย่างไร ควรชี้แจงเป็นเอกสารให้ประชาชนทราบ	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - ตัวอย่างประเด็นที่มีการเปลี่ยนแปลงใน พ.ร.บ.เวนคืน มีดังนี้ - ได้มีการเพิ่มเติม “มาตรา 5 ให้ถือว่า การประกาศหรือเผยแพร่ในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหรือระบบหรือวิธีการอื่นใดที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก เป็นการดำเนินการโดยชอบด้วยพระราชบัญญัติแล้ว” - “มาตรา 9 ระยะเวลาการใช้บังคับพระราชกฤษฎีกาให้กำหนดเท่าที่จำเป็น แต่จะกำหนดเกิน 5 ปี มิได้” เปลี่ยนจากเดิมให้ใช้บังคับ 2 ปี หรือตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ แต่ต้องไม่เกิน 4 ปี - ได้มีการเพิ่มเติม “มาตรา 26 ในกรณีที่เจ้าของตกลงซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ในราคาตามที่เจ้าหน้าที่กำหนด (ไม่เกินราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการกำหนด) ให้เพิ่มเงินค่าทดแทนอีกร้อยละ 2 ของราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการกำหนด” - “มาตรา 49 ผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนผู้ใดไม่พอใจเงินค่า

ตารางที่ 5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จังหวัดหนองคาย

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	ทดแทนที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขาย และเงินค่าทดแทนเพิ่มเติม ร้อยละ 2 ให้มีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายใน 90 วันนับแต่วันที่ ได้รับเงินจากเจ้าหน้าที่หรือรับเงินที่วางไว้ แล้วแต่กรณี” เปลี่ยน จากเดิมกำหนดให้อุทธรณ์ได้ภายใน 60 วัน
- เสนอให้ รฟท. พิจารณาจ้างงานผู้ได้รับผลกระทบหรือ ลูกหลานของผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน - เสนอให้ รฟท. คำนึงถึงการจ้างงานคนในพื้นที่ด้วย	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> โครงการได้กำหนดมาตรการ ดังนี้ “กำหนดในเงื่อนไขการจ้างผู้รับจ้าง ให้พิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นในสัดส่วนที่เหมาะสม หากกิจกรรม การก่อสร้างใดๆ ที่แรงงานท้องถิ่นมีศักยภาพเพียงพอ ควรพิจารณาจัด จ้างแรงงานท้องถิ่นทั้งหมด”
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมสามารถ บังคับใช้ได้จริงหรือไม่	<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว จะถูกระบุแนบท้าย ในสัญญาจ้างของผู้รับจ้าง ซึ่งถือเป็นข้อกำหนดที่ รฟท. หรือผู้ได้รับ มอบหมายจะต้องปฏิบัติตาม โดย รฟท. ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการจะมี หน้าที่ในการควบคุมการดำเนินงานของผู้รับจ้างด้วย นอกจากนี้ เจ้าของโครงการจะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่จะมีการตรวจสอบการทำงานโดย บุคคลที่ 3 และเจ้าของโครงการจะต้องรายงานฯ ดังกล่าว ให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาตรวจสอบการดำเนินงานของโครงการด้วย ซึ่งจะต้องจัดส่ง รายงานทุก 6 เดือน
4. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
หมู่ 5 หมู่บ้านมิตรภาพ บ้านนาทา มีครัวเรือนหลายหลัง ที่ไม่ได้รับหนังสือเชิญประชุม จึงกังวลว่าหากภายหลัง จะต้องมีการเวนคืน จะไม่สามารถเตรียมตัวได้ทัน	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 มีวัตถุประสงค์เพื่อแจ้ง ขอบเขตการศึกษา แผนการดำเนินงาน และแนวทางในการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งในขั้นตอนนั้นยังไม่ทราบว่าพื้นที่ใดบ้างที่จะ ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน จึงไม่ได้มีหนังสือแจ้งไปยังผู้ได้รับ ผลกระทบโดยตรง แต่มีการเชิญผ่านหน่วยงานและผู้นำในพื้นที่ และ การเชิญผ่านสื่อต่างๆ ของโครงการ - การประชุมกลุ่มย่อย มีวัตถุประสงค์เพื่อแจ้งความก้าวหน้าของ การศึกษา ร่างผลประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งทราบข้อมูลพื้นที่การเวนคืนบางส่วนแล้ว แต่ยังไม่ สามารถระบุเจ้าของพื้นที่ได้ครบทุกราย และยังไม่สามารถระบุขนาด พื้นที่ได้อย่างชัดเจน อย่างไรก็ตามโครงการได้พยายามส่งหนังสือเชิญ

ตารางที่ 5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดหนองคาย

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	ผู้ที่ได้รับผลกระทบเข้าร่วมประชุมให้มากที่สุดตามข้อมูลที่มีอยู่ รวมทั้งเชิญผ่านหน่วยงานและผู้นำในพื้นที่ และเชิญผ่านสื่อต่างๆ ของโครงการ - การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 มีวัตถุประสงค์เพื่อแจ้งผลการศึกษาของโครงการ ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งมีการส่งหนังสือเชิญประชุมไปยังเจ้าของที่ดินที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน แต่กรณีที่บ้านท่านยังไม่ได้รับหนังสือเชิญ อาจเนื่องจากข้อมูลจากการสำรวจยังไม่ครบถ้วน - ทั้งนี้ หากต้องการตรวจสอบกรรมสิทธิ์ที่ดิน สามารถให้ข้อมูลกับทีมงานบริเวณจุดตรวจสอบกรรมสิทธิ์ที่ดินได้ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณหน้าห้องประชุม - หลังจากรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเสร็จสิ้น โครงการจะรวบรวมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ และนำไปประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ต่อไป <u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u> - หมู่บ้านมิตรภาพ เป็นหมู่บ้านที่อยู่ติดกับสถานีนาทา มีบางครัวเรือนเท่านั้นที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน ไม่ได้เวนคืนทั้งหมู่บ้าน - เมื่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ผ่านการพิจารณาแล้วจะมีการตรา พ.ร.ฎ. เว้นคืนที่ดิน และดำเนินการสำรวจอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนต่อไป ซึ่งในขั้นตอนนี้ประชาชนจะทราบข้อมูลอย่างชัดเจนว่าจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนหรือไม่ เป็นขนาดพื้นที่เท่าไร
- ประชาชนที่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการบางส่วนยังไม่ได้รับทราบข้อมูล เสนอให้ประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึง โดยเฉพาะประชาชนที่อยู่ในเขตทางการพัฒนาโครงการ - เสนอให้เปิดเผยข้อมูลโครงการทั้งหมดให้ประชาชนทราบ	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> - โครงการได้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการผ่านสื่อต่างๆ ผู้ที่สนใจสามารถดาวน์โหลดเอกสารได้ ช่องทางการสื่อสารมีดังนี้ - เว็บไซต์โครงการ www.hsrkorat-nongkhai.com - Facebook โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย - สแกนคิวอาร์โค้ดตามกระดาศ “ช่องทางการรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ” ที่ได้รับแจกในถุงเอกสาร หรือตามป้ายที่ติดอยู่บริเวณจุดต่างๆ ที่ทั้งหน้าห้องประชุม และภายในห้องประชุม

ตารางที่ 5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ครั้งที่ 2 จังหวัดหนองคาย

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
	 ช่องทางในการรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ เอกสารประกอบ การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 Website www.hs-korat-nongkhai.com Facebook โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย
5. ด้านการบริหารจัดการและอื่นๆ	
รฟท. ควรเตรียมของบุคลากรด้านให้บริการโลจิสติกส์ โดยควรทำความร่วมมือกับสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) เพื่อฝึกอบรมประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการให้มีความสามารถในการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในตำแหน่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการโลจิสติกส์ และรับผู้สำเร็จการฝึกตามหลักสูตรเข้าทำงานกับ รฟท. โดยให้สิทธิพิเศษ พร้อมทั้งควรประสานงานกับเครือข่ายสัมพันธมิตรผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย	<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u> รับทราบข้อคิดเห็น

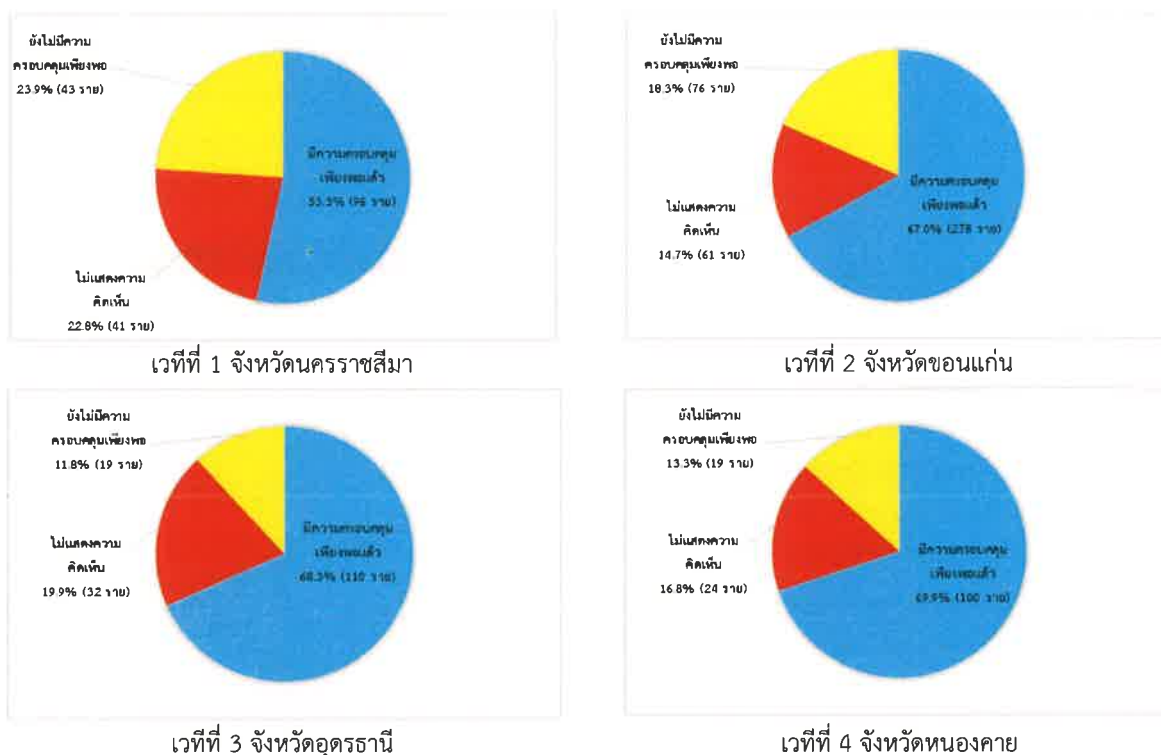
2.2 ความคิดเห็นจากแบบประเมินผลหลังการประชุม

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 มีผู้ตอบแบบประเมิน ดังนี้

- จังหวัดนครราชสีมา มีผู้ตอบแบบประเมินจำนวน 180 ราย จากจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม 325 ราย (ไม่นับรวมเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา) คิดเป็นร้อยละ 55.4 ของผู้เข้าร่วมประชุม
- จังหวัดขอนแก่น มีผู้ตอบแบบประเมินจำนวน 415 ราย จากจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม 719 ราย (ไม่นับรวมเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา) คิดเป็นร้อยละ 57.7 ของผู้เข้าร่วมประชุม
- จังหวัดอุดรธานี มีผู้ตอบแบบประเมินจำนวน 161 ราย จากจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม 289 ราย (ไม่นับรวมเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา) คิดเป็นร้อยละ 55.7 ของผู้เข้าร่วมประชุม
- จังหวัดหนองคาย มีผู้ตอบแบบประเมินจำนวน 143 ราย จากจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม 276 ราย (ไม่นับรวมเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา) คิดเป็นร้อยละ 51.8 ของผู้เข้าร่วมประชุม

2.2.1 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ผู้ตอบแบบประเมินมีความเห็นว่าร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการมีความเพียงพอแล้วร้อยละ 53.3-69.9 โดยในส่วนของผู้ตอบแบบประเมินที่มีความเห็นว่ายังไม่มีความครอบคลุมเพียงพอ เนื่องจากยังห่วงกังวลในประเด็นต่างๆ เช่น ปัญหามลพิษทางอากาศ ฝุ่นละออง เสียงดัง ปัญหาการคมนาคมขนส่ง ทิศทางการไหลของน้ำ การระบายน้ำ การจัดหาที่ดินและที่อยู่ใหม่ให้ผู้ถูกเวนคืน เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 6



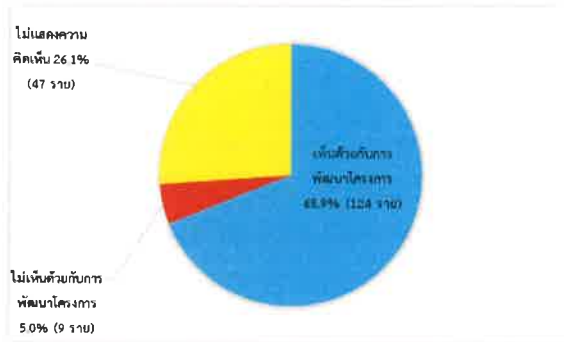
รูปที่ 6 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

2.2.2 ความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ

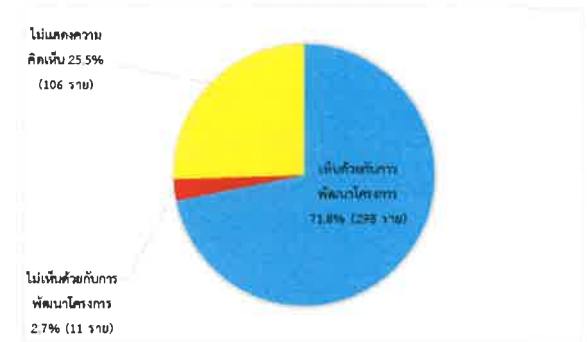
ผู้ตอบแบบประเมินเห็นด้วยต่อการดำเนินโครงการร้อยละ 68.9-78.3 (ดังรูปที่ 7) เนื่องจากมีความสะดวกสบายในการเดินทาง ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนน มีความรวดเร็วในการเดินทาง ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ลดปริมาณการใช้รถบนท้องถนน ราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่เพิ่มขึ้น ลดการใช้พลังงาน/ลดโลกร้อน และมีความปลอดภัยในการเดินทาง ส่วนผู้ตอบแบบประเมินที่ไม่เห็นด้วยต่อการดำเนินโครงการเนื่องจากกังวลว่าจะได้รับผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

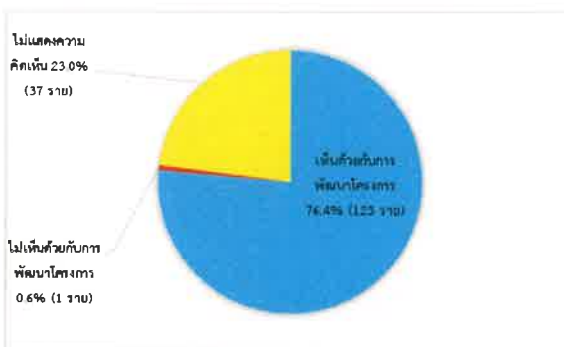
งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)



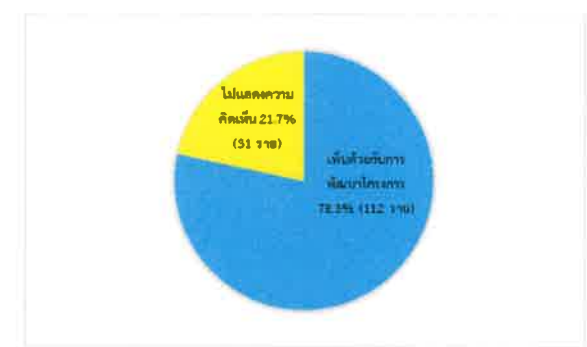
เวทีที่ 1 จังหวัดนครราชสีมา



เวทีที่ 2 จังหวัดขอนแก่น



เวทีที่ 3 จังหวัดอุดรธานี



เวทีที่ 4 จังหวัดหนองคาย

รูปที่ 7 ความคิดเห็นต่อการดำเนินการโครงการ

2.3 การรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อเนื่องเพิ่มเติมภายหลังการจัดประชุมฯ

โครงการได้จัดช่องทางเพื่อรับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการเพิ่มเติมภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จนถึงวันศุกร์ที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ผ่านทางไปรษณีย์บัตร ไปรษณีย์ จดหมาย โทรศัพท์ และจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีผู้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม จำนวน 3 ราย แสดงดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

คำถาม/ข้อเสนอนแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
1. การออกแบบด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม	
สถานีรถไฟเก่าของบัวใหญ่ไม่จำเป็นต้องอนุรักษ์ไว้ เนื่องจากไม่มีประวัติศาสตร์อะไร เพราะปัจจุบันเป็นแค่ตึกแถวธรรมดา และคนรื้อถอนเข้าไปอาศัยอยู่	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
2. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์	
วัดปทุมวนาราม ม.9 ต.บัวลาย เสนอให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างรถไฟความเร็วสูง ซึ่งผ่านพื้นที่ของวัดมาชี้แจงกับประชาชนในพื้นที่อีกครั้ง เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนว่าขนาดพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนเท่าไร	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ควรมีการจัดประชุมกลุ่มย่อยก่อนการรับฟังความคิดเห็น	โครงการได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยให้กับชุมชนทั้ง 12 ชุมชน

ตารางที่ 6 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ ภายหลังจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
ของประชาชน ครั้งที่ 2 ให้กับชุมชน 12 ชุมชน ที่อยู่ริมทางรถไฟบริเวณสถานีขอนแก่นก่อน	ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงบริเวณสถานีขอนแก่น ไปแล้วเมื่อวันอังคารที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2563 เวลา 14.00-17.00 น. ณ ห้องประชุมชุมชนเทพารักษ์ 5 ตำบลในเมือง อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นก่อนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 
ควรส่งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะให้ประชาชนได้รับทราบภายในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2564	โครงการเปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อเนื่องจนถึงวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2564 และจะจัดทำรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นเผยแพร่ภายใน 15 วันหลังจากเสร็จสิ้นกระบวนการรับฟังความคิดเห็น

3 แผนการดำเนินโครงการ

สำหรับแผนการดำเนินงานโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย มีแผนการเปิดให้บริการใน ปี พ.ศ. 2572 โดยมีระยะเวลาก่อสร้างงานโยธา 48 เดือน หรือ 4 ปี และระยะเวลาก่อสร้างงานระบบรถไฟ 66 เดือน หรือ 5 ปี ครึ่งรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 แผนการดำเนินงานของโครงการ

รายละเอียด	ระยะเวลา ดำเนินการ (เดือน)	ปี พ.ศ.										
		2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572
1. จัดจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดงานโยธา	3											
2. ที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดงานโยธา												
2.1 งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา	15											
2.2 งานจัดทำข้อกำหนดของผู้จ้าง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลและจัดหาขบวนรถ	6											
2.3 งานออกร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน	4											
2.4 งานจัดการประกวดราคา	7											
2.5 งานสำรวจสิ่งทรมทรัพย์ หลังออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน	6											
3. ขออนุมัติดำเนินโครงการ	6											
4. ก่อสร้างงานโยธา	48											
5. ติดตั้งงานระบบ	66											

หมายเหตุ : เป็นแผนการศึกษาที่มีการเปลี่ยนแปลง



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์ 0 2220 4764 โทรสาร 0 2221 5763

www.railway.co.th



website :

www.hsrkorat-nongkhai.com



Facebook :

โครงการรถไฟความเร็วสูง

ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

AEC

บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด



บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแต้นท์ จำกัด

WE
CONSULTANTS

บริษัท วิสิตี เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

WSP

บริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด

MHPM

บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERS
CONSULTANT COMPANY LIMITED

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

ด้านวิศวกรรม

นางชนิกานต์ จันทร์อินทร์

โทรศัพท์ : 0 2636 7510 ต่อ 330

โทรสาร : 0 2636 7357

อีเมล : chanikarn.hsrne2@gmail.com

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

นางสาวอุไรรักษ์ แป้นโก

โทรศัพท์ : 0 2763 2828 ต่อ 4087

โทรสาร : 0 2763 2830

อีเมล : hsrne2@gmail.com

ด้านสิ่งแวดล้อม

นางสาวอัญพรพรรณ พัดมนเจริญ

โทรศัพท์ : 0 2763 2828 ต่อ 4092

โทรสาร : 0 2763 2829

อีเมล : hsrne2@gmail.com