สรุปครั้งสุดท้ายฉบับประชาชน
โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงสุวรรณภูมิ – อู่ตะเภา

.....

ดร.เพ่ง บัวหอม รวบรวม[๑]

ที่ประชุมคณะกรรมการบริหารการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (กรศ.) เมื่อวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๐ ได้รับทราบโครงการนำร่องภายใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยมี โครงการเชื่อมต่อ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ ประกอบด้วย โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง โครงการรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยายช่วงพญาไท-ดอนเมือง และมีมติให้กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานหลักในการศึกษา

เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๐ พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก มีมติการประชุมให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ รฟท. จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อเร่งรัดการศึกษาโครงการรถไฟความเร็วสูงสายเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน

เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (กนศ.) มีมติให้เร่งศึกษาระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน แบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ให้เร็วขึ้น โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น ๒ ระยะ คือ

ระยะที่ ๑ ก่อสร้างจากท่าอากาศยานดอนเมือง ไปสิ้นสุดที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา

ระยะที่ ๒ ช่วงต่อขยายจากท่าอากาศยานอู่ตะเภาไปจังหวัดระยอง จันทบุรี ตราด

รูปภาพที่ ๑ การประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

---

[๑] เพ่ง บัวหอม ปลัดเทศบาลตำบลบางเสร่ ประธานคณะกรรมการประสานงานท้องถิ่นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Committee on Administration for EEC Coordination: CAEC)

เหตุผลและความจำเป็นของโครงการฯ คือ การบูรณาการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและการดึงดูดนักลงทุน และคาดหวังผลประโยชน์ของโครงการ คือ

๑. มูลค่าเพิ่มจากการพัฒนาและการใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภา

๒. ลดการใช้น้ำมัน ลดระยะเวลาการเดินทาง ลดมลพิษสิ่งแวดล้อมจากการใช้รถยนต์

๓. ผลตอบแทนจากการพัฒนาเศรษฐกิจในทุกพื้นที่ที่แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงผ่าน

๔. การจ้างงานและการใช้ปัจจัยการผลิตในประเทศไทย

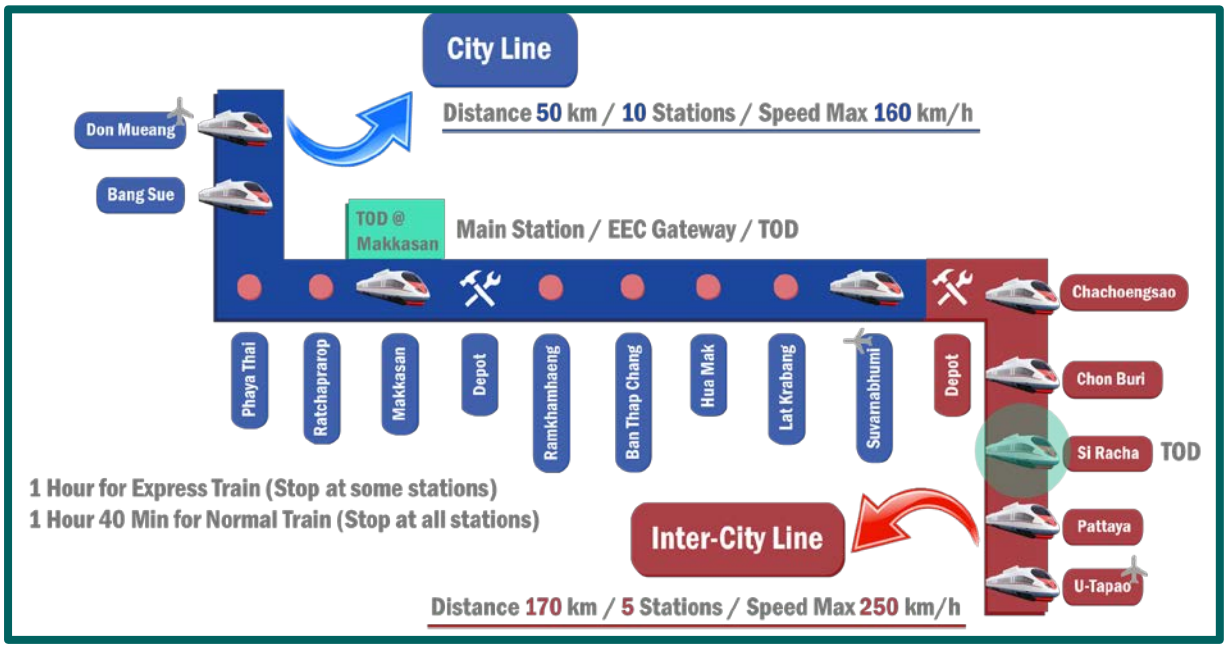
๕. ภาครัฐสามารถมีรายได้จากการจัดเก็บภาษีได้เพิ่มขึ้น

รายละเอียดของโครงการ

ช่วงที่ ๑ รถไฟแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-พญาไท ระยะทาง ๒๑ กิโลเมตร

ช่วงที่ ๒ รถไฟแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ ระยะทาง ๒๙ กิโลเมตร

ช่วงที่ ๓ รถไฟความเร็วสูง ช่วงสุวรรณภูมิ – อู่ตะเภา ระยะทาง ๑๗๐ กิโลเมตร



รูปภาพที่ ๒ รายละเอียดโครงการจากจุดเริ่มต้นถึงจุดสิ้นสุดโครงการ

สำหรับในช่วงที่ ๓ นี้มีการออกแบบใหม่ และก่อสร้างขึ้นใหม่ “รถไฟความเร็วสูง ช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา”ระยะทาง ๑๗๐ กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีใต้ดินสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ผ่านเขตลาดกระบังสู่

จังหวัดฉะเชิงเทรา ในช่วงนี้จะมีศูนย์ซ่อมบำรุงระบบรางในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา เข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา – สถานีชลบุรี – สถานีศรีราชา – สถานีพัทยา – ปลายทางสถานีใต้ดินสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง พัทยา

ลักษณะโครงการระบบรางทางวิ่งจะยกระดับทั่วไปและยกระดับพิเศษช่วงสะพานที่มีช่วงความยาวพิเศษ และมี ช่วงโครงสร้างทางวิ่งแบบอุโมงค์ ความยาว ๓๐๐ เมตร บริเวณอุโมงค์เขาชีจรรย์

รูปภาพที่ ๓,๔,๕ แสดงการยกระดับทางวิ่ง และอุโมงค์ทางรถไฟความเร็วสูง

ลักษณะระบบรางได้ถูกออกแบบตามมาตรฐานสากล คือ ทางรถไฟขนาด ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) รวมระยะทาง ๑๗๐ กิโลเมตร มี ๖ สถานี ได้แก่ สุวรรณภูมิ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา และ อู่ตะเภา รองรับความเร็วสูงสุดในการเดินรถ ๒๕๐ กม./ชม.และใช้ระยะเวลา ๔๕ นาที

โครงสร้างทางวิ่งแบ่งเป็น ทางยกระดับ มีสองทางวิ่ง และ อุโมงค์รถไฟ ช่วงเข้าออกสถานีสุวรรณภูมิ ช่วงผ่านเขาชีจรรย์ และช่วงเข้าสถานีอู่ตะเภา จะเป็นทางวิ่งใต้ดิน โดยทางรถไฟออกแบบรับน้ำหนักกดเพลา ๑๖ ตัน โดยบน Main Line เป็น Slab Track และในศูนย์ซ่อมบำรุง เป็น Ballasted Track ระบบไฟฟ้ากำลัง จ่ายไฟที่แรงดัน ๒๕KV มี Substation ใหม่ ๔ แห่ง ระบบอาณัติสัญญาณแบบ ETCS หรือ CTCS หรือ Digital ATC มีศูนย์ควบคุมการเดินรถ OCC ที่ฉะเชิงเทรา (พื้นที่ใหม่) ระบบจัดเก็บค่าโดยสารรองรับระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม)

เริ่มแจกเพื่อใช้งานตั้งแต่วันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๑

ระบบตู้รถไฟความเร็วสูง (Rolling Stock) เปิดให้ผู้ลงทุนเลือกระหว่าง Narrow และ Wide Body แต่ต้องมีความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กม./ชม. และอายุการใช้งานไม่น้อยกว่า ๓๐ ปี ระยะเวลาการเดินทางจากดอนเมืองถึงอู่ตะเภา (หยุดทุกสถานี) ประมาณ ๑ ชม. ๔๐ นาที ค่าโดยสาร HSR ๘๐ บาท (แรกเข้า) + ๑.๘ บาท/กม.

การออกแบบสถานีและการเชื่อมต่อ **“สถานีสุวรรณภูมิ”**SUVARNABHUMI จุดเริ่มต้นของโครงการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์เข้าถึงได้จากทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ถนนร่มเกล้าถนนลาดกระบัง ศูนย์กลางการบินของประเทศไทย

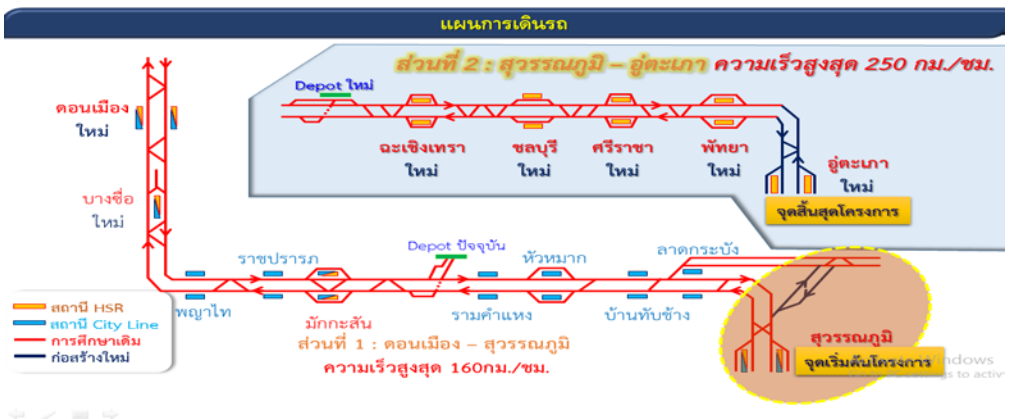
“สถานีฉะเชิงเทรา” CHACHOENGSAO เชื่อมต่อเข้าถึงได้จากถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ พัฒนาเป็น Satellite Town ในอนาคต

“สถานีชลบุรี” CHON BURI เชื่อมต่อเข้าถึงได้จากถนนทางหลวงหมายเลข ๓๖๑ สถานีก่อสร้างในบริเวณสถานีรถไฟชลบุรีเดิม ใกล้นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร

“สถานีศรีราชา” SI RACHA เชื่อมต่อเข้าถึงได้จากทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๑ มอเตอร์เวย์ และถนนศรีราชา-หนองยายบู่ เชื่อมย่านนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่หลายแห่ง เช่น นิคมฯ แหลมฉบัง และ นิคมฯ ปลวกแดง เป็นต้น

“สถานีพัทยา”PATTAYA เชื่อมต่อเข้าถึงได้จากถนนเลียบทางรถไฟ ถนนพรประภานิมิต ถนนเนินพลับหวาน ถนนทางหลวงหมายเลข ๓ และมอเตอร์เวย์ สาย ๗ เชื่อมต่อถึงศูนย์รวมแหล่งท่องเที่ยว แหล่งธุรกิจ (MICE) สามารถต่อเชื่อมกับโมโนเรลของเมืองพัทยาได้ในอนาคต

“สถานีอู่ตะเภา”U-TAPAO จุดสิ้นสุดโครงการที่ท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ เชื่อมต่อสายการบินหลากหลาย อำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว เชื่อมโยงภาคตะวันออกได้ทั้งภาคของไทย และพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมการบิน และศูนย์ซ่อมอากาศยานในอนาคต



รูปภาพที่ ๖ แผนการเดินรถไฟความเร็วสูง

ประมาณการจำนวนผู้โดยสาร คาดว่าผู้โดยสารในปีเปิดให้บริการโครงการ (ปี พ.ศ.๒๕๖๖) จำนวนประมาณ ๑๔๗,๒๐๐ คน-เที่ยวต่อวัน และเพิ่มเป็น ๓๐๗,๘๑๐ คน-เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ.๒๖๑๖

- CITY LINE ในเมือง ตั้งแต่สถานีบางซื่อ-พญาไท-ราชปรารภ-มักกะสัน-รามคำแหง-หัวหมาก-บ้านทับช้าง-ลาดกระบัง-สุวรรณภูมิ ประมาณการคาดการผู้โดยสาร ในปี ๒๕๖๖ จำนวน ๑๐๖,๐๑๐ คน-เที่ยวต่อวัน
- HSR (High Speed Rail) นอกเมือง ตั้งแต่สถานีดอนเมือง-บางซื่อ-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ-ฉะเชิงเทรา-ชลบุรี-ศรีราชา-พัทยา -อู่ตะเภา ประมาณการคาดการจำนวนผู้โดยสาร ปี ๒๕๖๖ จำนวน ๔๑,๑๙๐ คน-เที่ยวต่อวัน

ประมาณการค่าใช้จ่ายของโครงการ

หมวดที่	รายการ	มูลค่าการลงทุน
1	มูลค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	3,570.29
2	มูลค่างานก่อสร้าง	
2.1	ค่าวิศวกรที่ปรึกษา (ควบคุมงานก่อสร้าง ฯลฯ)	4,429.84
2.2	ค่าก่อสร้างงานโยธาและงานวางราง (Civil and Track works)	113,303.88
2.3	มูลค่างานระบบรถไฟฟ้า (M&E Works)	24,712.00
2.4	การจัดหาตู้รถไฟฟ้า (Rolling Stocks) ระยะเริ่มต้น	15,491.32
2.5	ค่าก่อสร้างงานโยธาร่วม	7,210.67
รวมมูลค่างานก่อสร้างหมวด 2 (2.1 – 2.5)		165,147.71
รวมค่าลงทุนโครงการ (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)		168,718.00

รูปภาพที่ ๗ ประมาณการค่าใช้จ่ายโครงการ

การจัดการการใช้ประโยชน์จากที่ดิน พื้นที่ศึกษาข้างละ ๕๐๐ เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ประกอบด้วย ๓ ช่วง ผ่าน กรุงเทพฯ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ผ่าน ๔ จังหวัด แบ่งเป็นดังนี้

- ARL EXTENSION มีพื้นที่เวนคืนที่ดิน ประมาณ ๗ ไร่ ๒ งาน ๙๕ ตารางวา และสิ่งปลูกสร้างจำนวน ๕๔ อาคาร (การรถไฟฯ เริ่มทำสัญญากับผู้ที่ถูกเวนคืนและพร้อมที่จะจ่ายเงินค่าทดแทนให้แล้วเสร็จ ภายในปีพ.ศ.๒๕๖๑)

รูปภาพที่ ๘ การเวนคืนที่ดินเขตกรุงเทพฯ

- HSR BANGKOK-U-TAPAO มีพื้นที่เวนคืนที่ดิน ประมาณ ๘๕๐ ไร่ ๕ ตารางวา และสิ่งปลูกสร้างจำนวน ๘๗๓ แปลง

รูปภาพที่ ๙ พื้นที่เวนคืน ๓ จังหวัด

การศึกษาเพิ่มเติมในระยะที่ ๒ และระยะที่ ๓

ส่วนต่อขยายในการศึกษาในระยะที่ ๒ ช่วงสนามบินอู่ตะเภา – ระยอง จะศึกษาแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน และส่วนต่อขยายไประยองตามการศึกษาเดิม และศึกษาเส้นทางที่เหมาะสม ประกอบกับการเวนคืนที่ดินตลอดแนวเส้นทางที่เหมาะสม

ส่วนการศึกษาส่วนต่อขยายในระยะที่ ๓ สถานีระยอง จันทบุรี และสถานีตราด จะศึกษาแนวทางเลือกต่อขยายไประยองแนวเส้นทางต่อขยายไป จันทบุรี และตราดในระยะที่ ๓ ต่อไป

สรุปมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

คุณภาพอากาศ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม : การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากกิจกรรมก่อสร้างและการขนส่งเครื่องจักร อุปกรณ์ ของรถบรรทุก

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- ติดตั้งรั้วทึบความสูงอย่างน้อย ๒ เมตร ปิดกั้นโดยรอบบริเวณกิจกรรมก่อสร้างที่เกิดฝุ่นละออง
- ฉีดพรมน้ำวันละ ๔ ครั้ง ในพื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดหน้าดิน กองวัสดุก่อสร้าง และเส้นทางขนส่งที่เป็นลูกรัง
- จัดให้มีวัสดุปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้างและรถบรรทุก เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายและเศษวัสดุตกหล่น
- จำกัดความเร็วรถบรรทุกในช่วงที่มีการขนส่งผ่านชุมชนหรือถนนลูกรังให้ใช้ความเร็วไม่เกิน ๓๐ กม./ชม.

ระดับเสียง/ความสั่นสะเทือน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม : กิจกรรมก่อสร้างทางรถไฟและอุโมงค์ รวมทั้งการเดินขบวนรถไฟเมื่อเปิดให้บริการ อาจก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนรบกวนประชาชนและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างให้อยู่ระหว่างเวลา ๐๖.๐๐-๑๘.๐๐ น.
- ติดตั้งกำแพงกั้นเสียงถาวรสำหรับช่วงเปิดดำเนินการ และเลือกใช้วัสดุลดเสียงและความสั่นสะเทือนในองค์ประกอบต่างๆ ของชานชาลา รางรถไฟ และขบวนรถไฟ
- ติดตามตรวจสอบระดับเสียงในระยะดำเนินการ หากพบว่ายังคงมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงทั่วไปหรือได้รับการร้องเรียน ต้องพิจารณาติดตั้งกำแพงกั้นเสียงในบริเวณที่จำเป็นเพิ่มเติม

อุทกวิทยาน้ำผิวดิน/การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม : การก่อสร้างสะพานและตอหม้อในลำน้ำอาจส่งผลต่อทิศทางการไหลของน้ำและเกิดการสะสมของดินตะกอนในลำน้ำจนเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำในพื้นที่และอาจเกิดน้ำท่วมขังบริเวณริมตลิ่งลำน้ำ

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- จัดให้มีระบบการระบายน้ำ เช่น ท่อ/รางระบายน้ำ เพื่อทดแทนส่วนที่เปลี่ยนเป็นพื้นที่ก่อสร้าง
- กำหนดตำแหน่งตอหม้อของสะพานช่วงที่ผ่านลำน้ำเพื่อไม่ให้กีดขวางการไหลและการระบายน้ำของลำน้ำ
- ออกแบบท่อลอดและระบบระบายน้ำในตำแหน่งที่เหมาะสมและรองรับการระบายน้ำได้อย่างเพียงพอ
- ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชบริเวณสะพานรถไฟข้ามลำน้ำเป็นประจำทุก ๓ เดือน

คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม : น้ำทิ้งจากบ้านพักคนงานและสำนักงานก่อสร้างอาจถูกชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ ขณะที่การก่อสร้างสะพานรถไฟตัดผ่านแหล่งน้ำก็อาจทำให้มีความขุ่นเพิ่มขึ้นส่งผลต่อกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- กำหนดให้บ้านพักคนงานและสำนักงานก่อสร้างต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย ๕๐ เมตร และต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป เพื่อควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งให้อยู่ในมาตรฐานการระบายน้ำทิ้ง
- ติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่น (Safety Net) หรือรั้วดักตะกอน (Silt fence) บริเวณที่มีการก่อสร้าง ผ่านลำน้ำที่สำคัญ เช่น คลองลาดกระบัง แม่น้ำบางปะกง คลองบางละมุง และคลองบางไผ่ เป็นต้น
- ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียและจัดเก็บของเสียให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ

การคมนาคมขนส่ง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม : งานก่อสร้างเส้นทางรถไฟและการขนส่งวัสดุก่อสร้างอาจกีดขวางการใช้เส้นสัญจรบนถนนสายหลักและสายรอง โดยเฉพาะช่วงที่ผ่านย่านชุมชน

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- ประชาสัมพันธ์แผนงานก่อสร้างและประสานงานกับหน่วยงานด้านการจราจรในพื้นที่เพื่อจัดเตรียมแผนงานด้านการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง
- จำกัดความเร็วรถบรรทุกในช่วงที่มีการขนส่งผ่านชุมชน หรือเส้นทางขนส่งที่เป็นลูกรังให้ใช้ความเร็วไม่เกิน ๓๐ กม./ชม. สำหรับเส้นทางอื่นให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้
- ติดตั้งเครื่องหมายจราจร ไฟเตือน ป้ายเตือน ป้ายสัญลักษณ์ และอุปกรณ์อื่นๆ เช่น กรวยยาง แผงกั้น ไฟส่องสว่าง ฯลฯ เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้เส้นทาง

สาธารณูปโภค/สาธารณูปการ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม : แนวเส้นทางรถไฟบางช่วงอาจต้องรื้อย้ายระบบท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ท่อประปา รวมถึงระบบโครงข่ายไฟฟ้าแรงสูง

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างและดำเนินการก่อสร้างเฉพาะพื้นที่ที่กำหนดอย่างเคร่งครัด
- จัดตั้งคณะทำงานประกอบด้วย รฟท. ผู้รับเหมาก่อสร้าง และหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภค เพื่อร่วมกันกำหนดขั้นตอนการก่อสร้างและประสานงานระหว่างการก่อสร้างอย่างใกล้ชิด

สภาพเศรษฐกิจ-สังคม/การโยกย้ายและการเวนคืน

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ชุมชนในเขตทางรถไฟและบริเวณใกล้เคียงอาจได้รับความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้างรวมถึงการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมสำหรับการก่อสร้างโครงการ โดยคาดว่าจะต้องเวนคืนที่ดินประมาณ ๘๕๐-๐-๕ ไร่ และ สิ่งปลูกสร้างจำนวน ๘๗๓ แปลง

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม :

- จัดตั้งศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนพร้อมหมายเลขโทรศัพท์ที่สามารถรับเรื่องร้องเรียนได้ตลอด ๒๔ ชม.
- ประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างโครงการให้แก่ประชาชนได้รับทราบล่วงหน้า
- สำรวจรายละเอียดของอสังหาริมทรัพย์และทรัพย์สินที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินอย่างโปร่งใส รวดเร็ว และเป็นธรรม ตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

สุดท้าย ฝากข้อวิตกกังวลของพี่น้องประชาชนที่ร่วมรับฟังความคิดเห็นครั้งสุดท้าย ก็ขอฝากต่อท้ายบทความนี้ไว้ไม่ให้ลืมพอสรุปได้ที่เป็นสาระสำคัญดังนี้

๑.ประชาชนถามเรื่องการเวนคืนที่ดินบริเวณสถานีรถไฟพัทยา และสถานีชลบุรี และตลอดเส้นทางรถไฟความเร็วสูง มีพื้นที่เท่าไร ต้องยุติธรรมและแจ้งล่วงหน้า

๒.สอบถามปัญหาสร้างทางรถไฟกับแนวท่อแก๊สได้ประสานการศึกษาและประสานงานโครงการกันหรือไม่

๓.ปัญหาสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงชลบุรี มีแนวทางแก้ปัญหาน้ำท่วมน้ำบ้านเรือนไว้อย่างไร

๔.ปัญหาน้ำท่วมมีการสร้างระบบระบายน้ำดีแค่ไหนตลอดแนวโครงการฯประชาชนยังกังวลน้ำจะท่วมนานจะเดือดร้อนกัน

๕.ปัญหาแนวทางเส้นทางรถไฟบริเวณลาดกระบัง มีการขยายแนวหรือไม่ ต้องชัดเจน

๖.แนวทางรถไฟจากลาดกระบังไปฉะเชิงเทราผ่านคลอง มีความกังวลเส้นทางรถไฟขวางทางน้ำ ถ้าสร้างตอหม้อทางรถไฟบริเวณคลอง คลองก็จะแคบลง

๗.มีโรงงานอยู่บริเวณสถานีฉะเชิงเทรา ที่จะโดนเวนคืน จะต้องออกเลยหรือไม่ จะได้ไปสร้างโรงงานแห่งใหม่ และจะต้องออกจากพื้นที่เมื่อใดจะได้วางแผนถูก เพราะต้องใช้เวลาดำเนินการนานพอสมควร

๘.พื้นที่ทางรถไฟพื้นที่ ต.บางเตย เมืองฉะเชิงเทรา แนวเส้นทางรถไฟในการเวนคืนอยู่แนวไหนเส้นทางรถไฟมีแนวตอหม้ออย่างไร

๙.ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่บริเวณอำเมืองฉะเชิงเทรามีพื้นที่กี่ไร่จะสร้างงานอะไรบ้างสร้างโอกาสให้กับคนพื้นที่ท้องถิ่น

เอกสารอ้างอิง :

เอกสารการประชุมใหญ่การมีส่วนร่วมของประชาชน (สรุปผลการศึกษาโครงการ)โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงสุวรรณภูมิ – อู่ตะเภา วันพุธที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๑ เวลา ๐๘.๓๐ -๑๒.๐๐ น. ณ ห้องแปซิฟิก ชั้น ๑ โรงแรมเดอะไทด์ รีสอร์ท หาดบางแสน อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี