



สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

(การประชุมกลุ่มแกนนำทางความคิด/ผู้มีส่วนได้เสียในระดับตำบล)
งานศึกษารูปแบบ ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
งานยกระดับทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรี เพื่อแก้ไขปัญหารถรา

ตามที่มีการรถไฟแห่งประเทศไทย (การรถไฟฯ) ได้ว่าจ้างกลุ่มผู้ให้บริการ ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนต์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด และบริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินงานโครงการงานศึกษารูปแบบ ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม งานยกระดับทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรี เพื่อแก้ไขปัญหารถรา

บัดนี้ ได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (การประชุมกลุ่มแกนนำทางความคิด/ผู้มีส่วนได้เสียในระดับตำบล) เสร็จเรียบร้อยแล้ว ระหว่างวันที่ 18-19 ธันวาคม พ.ศ. 2567 มีจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมรวม 232 ราย สามารถสรุปผลการประชุมฯ ได้ดังนี้



กลุ่มผู้ให้บริการ



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนต์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (การประชุมกลุ่มแกนนำทางความคิด/ผู้มีส่วนได้เสียในระดับตำบล)

งานศึกษารูปแบบ ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

งานยกระดับทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

ระหว่างวันที่ 18 – 19 ธันวาคม พ.ศ. 2567

สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ผู้แทนผู้นำชุมชนและประชาชนตำบลโคกสว่างและตำบลนาโง่ง	
- โครงการนี้เป็นโครงการที่เป็นประโยชน์กับพื้นที่ เพราะเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรของจังหวัดสระบุรี	ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา :
- การออกแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟให้เหมาะสมและมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และคนพิการ เช่น การจัดให้มีบันไดเลื่อน ลิฟต์ และลานจอดรถสำหรับคนพิการ เป็นต้น	- การออกแบบของโครงการเป็นไปอย่างสากล โดยยึดหลักการออกแบบ Universal Design ให้ต้องรองรับผู้ใช้งานทุก ๆ กลุ่ม
- การพัฒนารถไฟทางคู่ในพื้นที่จังหวัดสระบุรี จะมีการเชื่อมโยงกับรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน อย่างไร	- ระดับโครงสร้างทางวิ่งของโครงการนี้ จะอยู่ต่ำกว่าโครงสร้างทางวิ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน โดยทางรถไฟเดิมที่อยู่ระดับพื้นที่ตัดผ่านจุดตัดทั้ง 3 แห่งและย่านสถานีสระบุรีจะถูกยกเลิก ทั้งนี้การเชื่อมต่อของโครงการรถไฟทางคู่กับรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ได้ที่สถานีรถไฟความเร็วสูงสระบุรี
- โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ปัจจุบันถูกออกแบบให้รองรับความเร็วสูงสุดที่ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากในอนาคตจะเพิ่มความเร็วเป็นกว่า 500 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะทำได้หรือไม่	- การออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูงให้รองรับความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่ได้หมายความว่ารถไฟจะวิ่งด้วยความเร็วนี้ได้ตลอดเส้นทาง แต่ความเร็วจริงในการเดินทางขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศและบริบทของพื้นที่ หากมีแนวคิดที่จะพัฒนาความเร็วของรถไฟให้สูงถึง 500 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในอนาคต จะต้องยอมรับว่าเป็นไปไม่ได้ในโครงสร้างปัจจุบัน เนื่องจากได้ออกแบบให้รองรับความเร็วสูงสุดเพียง 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ดังนั้นหากต้องเพิ่มความเร็วเกินข้อกำหนดเดิม จึงจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนระบบและมาตรฐานการออกแบบใหม่ทั้งหมด เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและความเสถียรในการเดินทาง อีกทั้งในส่วนของการใช้จ่ายและผลกระทบที่เพิ่มมากขึ้นจากการเวนคืนที่ดิน และค่าก่อสร้าง



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ผู้แทนผู้นำชุมชนและประชาชนตำบลปากเพรียว	
- ระยะเวลาในการก่อสร้างโครงการที่มีผลกระทบต่อชุมชนเขาคุบ	ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา : - ระยะเวลาในการก่อสร้างขึ้นอยู่กับระยะเวลาการพิจารณาได้รับการเห็นชอบรายงาน EIA และได้รับการอนุมัติงบประมาณจากภาครัฐ โดยคาดว่าจะสามารถเริ่มก่อสร้างได้ประมาณ พ.ศ. 2571
- จากการเข้าร่วมประชุมในวันที่ 30 ตุลาคม 2567 ได้มีการเสนอแนะให้คงสถานีรถไฟสระบุรีเดิมไว้ จึงอยากสอบถามว่าในการประชุมครั้งถัดไปจะได้ข้อสรุปเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวหรือไม่	ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา : - จากข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการคงสถานีรถไฟสระบุรีเดิมไว้บริษัทที่ปรึกษาได้รวบรวมเป็นข้อเสนอแนะในรายงานเรียบร้อยแล้ว เพื่อประกอบการตัดสินใจร่วมกับปัจจัยอื่น ๆ ในการออกแบบ และในการประชุมครั้งถัดไปจะมีความชัดเจนในรูปแบบโครงการมากขึ้น
- โครงการได้มีการประเมินถึงความสะดวกของผู้สูงอายุที่ใช้บริการหรือไม่ ถ้ายกระดับให้สูงขึ้นจะเกิดความไม่สะดวกสำหรับผู้สูงอายุและเด็ก อย่างไรก็ตาม สถานีรถไฟเดิมจะมีความสะดวกกว่าเพราะเป็นพื้นราบ	ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา : - การออกแบบได้ให้รองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม ซึ่งเป็นมาตรการออกแบบอย่างสากล ซึ่งหากโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ ผู้ใช้งานจะได้รับความสะดวกมากขึ้นกว่าเดิม เนื่องจากได้มีการออกแบบอาคารสถานีให้มีทางลาด ลิฟท์ และบันไดเลื่อน อีกทั้งขานชาลาให้มีความสูงเสมอกับพื้นของรถไฟ ผู้ใช้งานจะสามารถเดินเข้ารถไฟได้อย่างสะดวก
- เพราะเหตุใดต้องมีการออกแบบก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟเบี่ยงแนวรถไฟเดิม ซึ่งทำให้กระทบกับประชาชน 90 หลังคาเรือน	ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา : - หากการออกแบบให้ก่อสร้างตามแนวเส้นทางรถไฟเดิม จะส่งกระทบต่อการเดินทางรถไฟปัจจุบันเส้นทางไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งหมด จึงต้องคำนึงถึงการออกแบบให้กระทบกับทางแนวเส้นทางเดิมให้น้อยที่สุด โดยจำเป็นต้องเบี่ยงแนวเส้นทางมาอยู่ทางด้านขวาของทางรถไฟเดิม อย่างไรก็ตาม โครงการไม่มีการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม โดยจะใช้พื้นที่ภายในเขตทางเดินรถไฟในการพัฒนาโครงการเท่านั้น ทั้งนี้ พบว่ามีสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตทาง บริเวณชุมชนเขาคุบจะทำให้ต้องได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ผู้แทนผู้นำชุมชนและประชาชนตำบลปากเพรียว (ต่อ)	
- สถานีรถไฟสระบุรีคงอยู่ในตำแหน่งเดิม หากมีการย้ายไปไปรวมกับสถานีรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากขึ้น และทำให้การค่าขายบริเวณสถานีรถไฟสระบุรีเดิมได้รับผลกระทบ	ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา : - บริษัทที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะไปแจ้งต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาต่อไป
- เสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเพิกถอนพื้นที่ที่อยู่นอกเขต 40 เมตรจากเขตรางรถไฟ โดยไม่ต้องเข้าพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	
- เสนอให้โครงการมีการระบุบ้านเลขที่หลังคาเรือนที่อาจจะได้ผลกระทบจากการรื้อย้ายต่อการพัฒนาโครงการ เพื่อป้องกันปัญหาการตกหล่นและเสียโอกาสในการได้รับความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ	
- ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายจะมีมาตรการและต้องมีหลักเกณฑ์ในการช่วยเหลืออย่างไรบ้าง	ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา : - ประชาชนที่ได้รับผลกระทบสามารถลงชื่อเข้าร่วม “โครงการช่วยเหลือเกี่ยวกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาระบบรางในพื้นที่เขตทางรถไฟ ของสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) (พอช)” โดยมีหลักเกณฑ์ที่สำคัญคือต้องเป็นผู้อยู่อาศัยที่อยู่ของชุมชนในพื้นที่ของการรถไฟฯ ตามรายชื่อ 300 ชุมชน
ผู้แทนผู้นำชุมชนและประชาชนตำบลตะกุด	
- หลักเกณฑ์ในการช่วยเหลือชุมชนในตำบลตะกุดที่ได้รับผลกระทบในการรื้อย้าย	ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา : - หากเข้าร่วมโครงการ จะได้รับสิทธิการเช่าอยู่ในที่ของการรถไฟฯ ครอบคลุม 50 ตร.ม.+ 30% พื้นที่ส่วนกลาง และได้รับเงินสนับสนุนการก่อสร้างที่อยู่อาศัยใหม่ และเงินบรรเทาความเดือดร้อน เช่น ค่าเช่า ค่ารถถอน ของสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) โดยมีกำหนดให้ผู้สนใจเข้าร่วมโครงการนี้จะต้องลงชื่อส่งรวบรวมส่ง พอช. ภายในวันที่ 25 ธันวาคม 2567 โดยพอช.จะรวบรวมข้อมูลส่งให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป



สรุปประเด็นคำถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ผู้แทนผู้นำชุมชนและประชาชนตำบลตะกุด (ต่อ)	
- การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทที่ปรึกษาควรมีการลงพื้นที่เพื่อแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับครีวเรือนที่จะต้องมีการโยกย้าย โดยแจ้งผ่านผู้นำชุมชนในพื้นที่หรือเป็นการเข้าพบประชาชนรายบุคคล	ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา : - ปัจจุบันโครงการอยู่ในช่วงการสำรวจสิ่งปลูกสร้างอยู่ในเขตทางรถไฟ ที่อาจได้รับผลกระทบ ซึ่งจะต้องมีการลงพื้นที่ในภายหลัง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) อยู่ในช่วงการเร่งรวบรวมรายชื่อผู้มีความสนใจเข้าโครงการช่วยเหลือเกี่ยวกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาระบบรางในพื้นที่เขตทางรถไฟ เพื่อส่งให้การรถไฟแห่งประเทศไทยภายใน 31 ธ.ค. 67 จึงได้นำมาแจ้งต่อที่ประชุมให้ได้รับทราบก่อน เนื่องจากหากเริ่มดำเนินการก่อสร้าง การรถไฟจะเข้าดำเนินการเข้ารื้อถอนตามระเบียบข้อบังคับของการรถไฟ โดยไม่มีการจ่ายค่าเสียหายให้แก่เจ้าของสิ่งปลูกสร้าง
- เสนอแนะให้มีการออกแบบถนนใต้ทางยกระดับรถไฟเพื่อสามารถสัญจรได้ - เสนอแนะให้ประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนส่งรายชื่อเพื่อเข้าร่วมโครงการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยในชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาระบบรางในพื้นที่ ของสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) ทั้งนี้ เพื่อป้องกันการเกิดปัญหากับประชาชนในอนาคต	ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา : - บริษัทที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะไปปรึกษาหารือกับการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป
ผู้แทนผู้นำชุมชนและประชาชนตำบลลิ้นจี่	
- โครงการจะมีการขยายแนวเส้นทางยกระดับรถไฟไปถึงอำเภอแก่งคอยได้หรือไม่	ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา : - ขอบเขตงานของโครงการจะดำเนินการยกระดับทางรถไฟเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรเฉพาะในพื้นที่เมืองสระบุรีเท่านั้น
- เสนอแนะให้มีการเพิ่มแสงสว่างบริเวณพื้นที่ใต้ทางรถไฟ รวมถึงปรับทัศนียภาพให้สวยงาม - มีความกังวลว่าจะมีผู้บุกรุกใช้พื้นที่ใต้ทางรถไฟ	- พื้นที่ใต้ทางรถไฟบริเวณที่มีถนนเลียบทางรถไฟก็จะมีไฟแสงสว่างจากถนนอยู่แล้ว ส่วนช่วงที่ไม่มีถนนก็จะไม่มีการติดตั้งไฟแสงสว่างไว้ ทั้งนี้ โครงการจะติดตั้งรั้วกันผู้บุกรุกไว้ตลอดแนว
- ในช่วงการก่อสร้างโครงการจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่หรือไม่	ผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา : - ขอบเขตด้านการพัฒนาโครงการไม่ได้ผ่านชุมชนโดยตรง อย่างไรก็ตามทางโครงการจะกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทุกด้านเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด



ติดต่อสอบถามเพิ่มเติม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 1690



ด้านวิศวกรรม : บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

ผู้ประสานงาน : นายณัฐวุฒิ ขำเจริญ วิศวกรระบบราง

โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1325

อีเมล : elevated.sri@gmail.com



ด้านสิ่งแวดล้อมและการประชาสัมพันธ์ : บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

ผู้ประสานงาน : นางสาววิรดา เมืองเงิน นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 2323 หรือ 08 7356 1782

อีเมล : wirada_m@team.co.th



ด้านจราจรและระบบรถไฟ : บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด

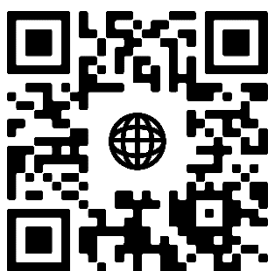
128/212 อาคารพญาไทพลาซ่า ชั้น 19 ถนนพญาไท

แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

ผู้ประสานงาน : นายรัฐกร แก้วพณี วิศวกรระบบรถไฟ

โทรศัพท์ : 0 2129 3170

อีเมล : elevated.sri@gmail.com



www.ยกระดับทางรถไฟเมืองสระบุรี.com



www.ยกระดับทางรถไฟเมืองสระบุรี.com