



เลขที่	6264
วันที่	๑๐ ส.ค. ๒๕๖๐
เวลา	14.15 น.

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง	
รับที่	1705
วันที่	๑๐ ส.ค. ๒๕๖๐
เวลา	15.32 น.

ที่ ทส (กทล) ๑๐๐๕/ว ๙๙๕๘

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๙ สิงหาคม ๒๕๖๐

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จำนวน ๑ เรื่อง คือ วาระที่ ๔.๒ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและมีมติรับรองในที่ประชุม รวมทั้งได้ให้การรับรองเบื้องต้นแล้ว เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิจารณ์ สิมาฉายา)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๘/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๙ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

๔.๒ โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีเส้นทางโครงการฯ ระยะทางยาว ๓๘๐ กิโลเมตร ตั้งอยู่ในแนวเขตทางรถไฟเดิม เป็นส่วนใหญ่ สภาพพื้นที่ตามเส้นทางเป็นพื้นที่ราบโดยตลอด ตัดผ่านพื้นที่ ๗ จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี อยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก เส้นทางอยู่ในพื้นที่คุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ ๕ ทั้งหมด โดยไม่มีส่วนที่ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติหรืออุทยานแห่งชาติ ทั้งนี้ ช่วงที่ผ่านจังหวัดนครสวรรค์ ตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ ๑ แห่งคือ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด เป็นระยะทาง ๔.๑๕ กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ โครงสร้างทางรถไฟของโครงการฯ ประกอบด้วย ทางรถไฟยกระดับ (Viaduct) ประมาณ ๑๑๘ กิโลเมตร ที่เหลือเป็นโครงสร้างคันทางดิน (Embankment) ยาวประมาณ ๒๖๐.๕ กิโลเมตร และมีสะพานรถไฟประมาณ ๑๒๕ แห่ง ความยาวรวม ๓.๕ กิโลเมตร นอกจากนี้ ยังมีอุโมงค์บริเวณตัวเมืองลพบุรี ยาว ๔ กิโลเมตร โครงการฯ มีความเร็วในการเดินทางที่ ๓๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีสถานีรถไฟความเร็วสูง จำนวน ๗ สถานี ประกอบด้วย สถานีบางซื่อ ดอนเมือง อยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ได้พิจารณารวม ๖ ครั้ง โดยในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๙ มีมติให้นำรายงานฯ ที่ได้ปรับรายละเอียดเพิ่มเติม ตามแนวทางที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเรียบร้อยแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาต่อไป

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ได้แก่ การออกแบบทางรถไฟตามมาตรฐานการรับน้ำหนัก ความต้านทานและความคงทนของอาคารหรือพื้นดินที่รองรับอาคาร สำหรับการก่อสร้างอาคารในเขตที่อาจได้รับแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว การก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินโดยใช้หัวขุดเจาะ การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดการทรุดตัวของทางรถไฟ ก่อสร้างรั้วที่บึงบริเวณที่มีการก่อสร้าง และติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหว การใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก การจัดให้มีมาตรการป้องกันแก้ไข หรือลดผลกระทบด้าน

ตะกอนในแหล่งน้ำ และหลีกเลี่ยงการตัดฟันไม้ใหญ่ตามเส้นทางยกระดับที่ผ่านบึงบอระเพ็ด มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำ และระบบนิเวศทางน้ำ ตามกำหนดระยะเวลา

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๙ ซึ่งให้ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี โดยให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๙ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

๔.๓ โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ส่วนต่อขยายช่วงศิริราช-ตลิ่งชัน และบ้านฉิมพลี-ศาลายา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ส่วนต่อขยายช่วงศิริราช-ตลิ่งชัน และบ้านฉิมพลี-ศาลายา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในแผนเร่งรัดตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ปัจจุบันได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างแล้ว ตั้งแต่วันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๒ การขยายโครงข่ายออกไปจนถึงศิริราช และศาลายา เพื่อแบ่งเบาภาระการจราจรทางถนน ในการรับ-ส่ง ประชาชนที่เดินทางมาจากชานเมืองได้มากยิ่งขึ้น โดยเป็นการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ ๒ ทาง อยู่ด้านเหนือและขนานกับทางรถไฟสายใต้เดิม แบ่งเป็น

๑) ช่วงศิริราช-ตลิ่งชัน เริ่มต้นบริเวณแนวรถไฟธนบุรีเดิม (ใช้แนวเส้นทางสายใต้เดิม) สิ้นสุดบริเวณสถานีตลิ่งชัน ระยะทาง ๕.๘๐ กิโลเมตร เป็นทางรถไฟระดับพื้นดิน และยกระดับทางรถไฟ บริเวณจุดตัดกับถนนจรัญสนิทวงศ์ ระยะทาง ๑.๔ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๔ สถานี

๒) ช่วงบ้านฉิมพลี-ศาลายา เริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนกาญจนาภิเษก และสิ้นสุดบริเวณพันจุดตัดพุทธมณฑลสาย ๕ เป็นทางรถไฟระดับพื้นดิน ๘.๒ กิโลเมตร และทางยกระดับ ๕.๓ กิโลเมตร บริเวณก่อนเข้าสู่สถานีศาลายา ระยะทางรวม ๑๓.๕ กิโลเมตร ประกอบด้วย ๔ สถานี