

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
 เลขที่ 4846
 วันที่ 85 ต.ค. 8567
 เวลา 11.37

ผชค. ๔๘๕
 วันที่ ๒๒/๑๐/๖๑
 เวลา ๙.๕๐



กระทรวงพลังงาน
 เลขที่ ๘๘๙๘
 วันที่ 16 ต.ค. 61
 เวลา 11:๐5

เลขที่รับ 24545
 วันที่ 16 ต.ค. 61
 เวลา 10.46
 ๕๐๓.๕๐๗๗

ที่ ทส (กवल) ๑๐๐๗/ ๑ ๔ ๒ ๕ ๒

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 19๙-๑-๖1
 สำนักงานนโยบายและแผน 14-23
 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 ๖๐/๑ ซอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖
 แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๑

รพค.คท. 4/43
 วันที่ 18 ต.ค. 61
 เวลา 16.46 น.

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑

๑) เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม จำนวน ๒ เรื่อง ดังนี้

๑. วาระที่ ๔.๑ โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงทาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงทาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒. วาระที่ ๔.๒ โครงการโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ภายใต้โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและมีมติรับรองในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อโปรดทราบ และพิจารณามอบหมายให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทราบและพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป (สิ่งที่ส่งมาด้วย) ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้แจ้งให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทราบด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

เรียน พล.ต. พงษ์ พงษ์
 เพื่อโปรดทราบและพิจารณา ดังนี้
 เสนอสมมติการพิจารณา รพค.คท. เพื่อใช้
 รพค. และ กทพ. พิจารณาดำเนินการใน
 สาระที่ส่งมาด้วยต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิจารย์ สิมายา)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 กรรมการและเลขานุการ

(นางบุษยา สุระมานะ)

ทน.สรค. ๑๖ ต.ค. ๖๑
 กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ (นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ)

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

ผชค.
 ๑๗/๑๐/๖๑



กระดาษนี้ผลิตจากเยื่อเวียนทำใหม่ ร้อยละ ๑๐๐

รองผู้ว่าการกลุ่มโครงการพื้นฐาน
 เลขที่รับ 6753/300461 โทร 4-05
 วันที่ออก 30 ต.ค. 61

กรมการช่าง
 13063
 26 ต.ค. 2561
 10-57-96

ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
 (รวม) กส.รับที่ 6542/61
 วันที่ 31 ต.ค. 2561 เวลา 9.12
 จังหวัด ภูเก็ต

ศูนย์โครงการก่อสร้าง
 กส.รับที่ 0911-9/61
 วันที่ 5-พ.ย.-2561

(3) - ทราบ

เรียน สปอ. (คทว)

เพื่อมอบ รฟท. และ กทพ. สืบสวน
 ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป.

1304 50พ.
 ภูเก็ต

[Signature]

นายชยันต์ ทองคำคุณ

รศ.
 66 ต.ค. 61

[Signature]
 นายชยันต์ ทองคำคุณ
 รศ.
 66 ต.ค. 61

[Signature]
 นายชยันต์ ทองคำคุณ
 รศ.
 66 ต.ค. 61

[Signature]
 (นายวราวุธ มาลัย)

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริการและอื่น ๆ รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
 31 ต.ค. 61

เรียน กทพ.
 เพื่อพิจารณาคดีในคดี
 ยื่นฟ้องในส่วนที่เกี่ยวข้อง

ที่ ว ๙๗๖๕/๒๕๖๑ ลว. ๒๕ ต.ค. ๒๕๖๑
 ยื่น นางก.รฟท. และ นางก.กทพ.
 เพื่อพิจารณาคดีเป็นกรณีในส่วนที่เกี่ยวข้อง

[Signature]
 (นายวราวุธ มาลัย)
 รศ.
 30 ต.ค. 61

ต่อไป

[Signature]

(นายชยันต์ ทองคำคุณ)
 ปลัดกระทรวงคมนาคม
 ๒๕ ต.ค. ๖๑

เรียน กทพ.

[Signature]

เพื่อพิจารณาคดีเป็นกรณีในส่วนที่เกี่ยวข้อง

(นายชยันต์ ทองคำคุณ)
 รศ.

เรียน กทพ. 2
 วว. 2

เพื่อทราบและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

[Signature]

(นายสรยุทธ มาลัย)

รศ.
 5 พ.ย. 61

มติการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑
วันพุธที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๐.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๓๐๑ ชั้น ๓ ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้มาประชุม

- | | |
|---|--------------------------|
| ๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ
รองนายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลเอก ฉัตรชัย สาริกัลยะ
รองนายกรัฐมนตรี | รองประธานกรรมการ คนที่ ๑ |
| ๓. พลเอก สุรศักดิ์ กาญจนรัตน์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | รองประธานกรรมการ คนที่ ๒ |
| ๔. พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| ๕. นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ
ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| ๖. นางญาใจ พัฒนสุขสันต์
ที่ปรึกษาด้านนโยบายและยุทธศาสตร์
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | กรรมการ |
| ๗. พลอากาศเอก สุรศักดิ์ ทุ้งทอง
รองปลัดกระทรวงกลาโหม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |
| ๘. นายวีระกุล อรัณยะนาค
ผู้ตรวจราชการกระทรวงศึกษาธิการ
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | กรรมการ |
| ๙. นายเฉลิมเกียรติ คงวิเชียรวัฒน์
รองอธิบดีกรมชลประทาน
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |
| ๑๐. นายदनัย ธีวันดา
รองอธิบดีกรมอนามัย
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | กรรมการ |
| ๑๑. นายโชคดี แก้วแสง
รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน | กรรมการ |
| ๑๒. นายเฉลิมพล เพ็ญสุตร
ผู้อำนวยการกองจัดหางบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๒
แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ | กรรมการ |



- | | | |
|-----|---|---------------------|
| ๑๓. | นางสาวธัญรส สงวนหงษ์
ผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์การเกษตรกรรม
แทน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการ |
| ๑๔. | นางอรอนงค์ ทรงกิตติ
ผู้อำนวยการกองส่งเสริมเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมโรงงาน
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม | กรรมการ |
| ๑๕. | นายชัชชม อรรถภิญโญ
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๑๖. | นางบรรณโคภิชฐ์ เมฆวิชัย
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๑๗. | นายสุรศักดิ์ ฐานีพานิชสกุล
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๑๘. | นายปานเทพ รัตนากร
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๑๙. | นายธเรศ ศรีสถิตย์
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๒๐. | นายเต็มศักดิ์ สุขวิบูลย์
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๒๑. | นายอนรรฆ พัฒนวิบูลย์
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๒๒. | นายอดิศักดิ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา
ผู้ทรงคุณวุฒิ | กรรมการ |
| ๒๓. | นายวิจารณ์ สิมายา
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | กรรมการและเลขานุการ |

ผู้เข้าร่วมประชุม

- | | | |
|----|----------------------------|---|
| ๑. | นายสุพจน์ ไตวิจักขณ์ชัยกุล | รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |
| ๒. | นายเสริมยศ สมมัน | หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |
| ๓. | นางรวีวรรณ ภูริเดช | เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |
| ๔. | นายเถลิงศักดิ์ เพ็ชรสุวรรณ | รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ แทน อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ |
| ๕. | นายปิ่นศักดิ์ สุรัสวดี | รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช |
| ๖. | นายนิวัติ มณีชาติย์ | รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี |
| ๗. | นายทनुวงศ์ แสงเทียน | ผู้เชี่ยวชาญด้านจัดการทรัพยากร ทางชายฝั่งและป่าชายเลน
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง |
| ๘. | นางสาวสาวิตรี ศรีสุข | ผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศสิ่งแวดล้อม
แทน อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม |
| ๙. | นายสุรติ กาญจนบุญชู | ผู้อำนวยการสำนักแผนงานและสารสนเทศ
แทน อธิบดีกรมป่าไม้ |



- | | | |
|---|---|------------------------|
| ๑๐. นายอำมาตย์ สุธรรมจรัส | ผู้อำนวยการสำนักอนุรักษ์และฟื้นฟูแหล่งน้ำ
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ | |
| ๑๑. นางอัษฎาพร ไกรพานนท์ | รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | |
| ๑๒. นายพุฒิพงษ์ สุรพุกษ์ | รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | |
| ๑๓. นายสุโข อุกุลทิพย์ | รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | |
| ๑๔. นางสาวแทนวรรณ โตโพธิ์กลาง | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ | แทน ปลัดกระทรวงพลังงาน |
| ๑๕. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) | | จำนวน ๗ คน |
| ๑๖. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ฉัตรชัย สาริกัลยะ) | | จำนวน ๑ คน |
| ๑๗. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก สุรศักดิ์ กาญจนรัตน์) | | จำนวน ๒ คน |
| ๑๘. เจ้าหน้าที่สำนักนายกรัฐมนตรี | | จำนวน ๒ คน |
| ๑๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม | | จำนวน ๓ คน |
| ๒๐. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย | | จำนวน ๔ คน |
| ๒๑. เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง | | จำนวน ๑ คน |
| ๒๒. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข | | จำนวน ๒ คน |
| ๒๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | | จำนวน ๓ คน |
| ๒๔. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม | | จำนวน ๑ คน |
| ๒๕. เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม | | จำนวน ๑ คน |
| ๒๖. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน | | จำนวน ๑ คน |
| ๒๗. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | | จำนวน ๑ คน |
| ๒๘. เจ้าหน้าที่สำนักงบประมาณ | | จำนวน ๑ คน |
| ๒๙. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี | | จำนวน ๑ คน |
| ๓๐. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ | | จำนวน ๑ คน |
| ๓๑. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ | | จำนวน ๒ คน |
| ๓๒. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช | | จำนวน ๖ คน |
| ๓๓. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | | จำนวน ๔ คน |
| ๓๔. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | | จำนวน ๒๗ คน |

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

- | | |
|--------------------------|---|
| ๑. นายวิชาญ เอกรินทรากุล | รองผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย |
| ๒. นางสาวจริยา ทองจันทิก | ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย |
| ๓. นางอินทรา รัตนปัญญากร | ผู้อำนวยการกองวิศวกรรมทางพิเศษ ๒ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย |
| ๔. นายชยธรรม พรหมศร | รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร |
| ๕. นางพุทธมนต์ รตจิ้น | ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านนโยบายและแผน (ด้านการพัฒนาระบบขนส่ง)
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร |



ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

๔.๑ โครงการรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า ทางรถไฟช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟสายตะวันตก (West Coast) ของประเทศมาเลเซีย ซึ่งปัจจุบันถูกพัฒนาเป็นระบบรถไฟทางคู่แบบใช้ไฟฟ้าแล้ว ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมีแนวคิดพัฒนาเส้นทางในฝั่งประเทศไทยให้เป็นระบบทางคู่แบบใช้ไฟฟ้า เพื่อให้การเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียเป็นไปอย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยแนวเส้นทางอยู่ใน อำเภอหาดใหญ่ และอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ประกอบด้วย ๔ สถานี (หาดใหญ่ ศาลาท่งลุง คลองแงะ และปาดังเบซาร์ ๒) และ ๓ ป้ายหยุดรถไฟ (บ้านพรุ คลองรำ และบ้านท่าช้อย) โดยมีจุดเริ่มต้นที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ และสิ้นสุดที่ชายแดนฝั่งไทยที่สถานีปาดังเบซาร์ รวมระยะทางประมาณ ๔๔.๕๐ กิโลเมตร ซึ่งออกแบบให้อยู่ภายใต้เขตทางรถไฟเดิมให้มากที่สุดตลอดแนวเส้นทาง ขนาดความกว้างของราง ๑ เมตร ออกแบบรองรับความเร็วเฉลี่ยขบวนรถโดยสาร ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และการแก้ไขปรับปรุงรัศมีโค้ง จำนวน ๓ จุด การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ จำนวน ๓๑ แห่ง

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ได้พิจารณารายงานรวม ๓ ครั้ง และในการประชุมครั้งที่ ๓๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าว ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ต่อไป โดยในรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ การก่อสร้างในช่วงตัดผ่านพื้นที่ลาดชันสูง การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ที่สามารถรองรับน้ำหลากที่คาบการเกิดซ้ำ ๑๐๐ ปี การคมนาคมขนส่งและจุดตัดทางรถไฟ การประชาสัมพันธ์ข่าวสาร การโยกย้ายและทดแทนทรัพย์สิน ซึ่งให้ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดและเป็นธรรม และการแก้ปัญหาจุดตัดเสมอระดับดิน นอกจากนี้ ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ อาทิ การตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน การเก็บข้อมูลปริมาณการจราจร การตรวจสอบสภาพการเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ และการรับเรื่องร้องเรียนและข้อคิดเห็นจากประชาชน

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

การบริหารจัดการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหา น้ำท่วมที่อาจเกิดขึ้น ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาระบบระบายน้ำที่สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ เนื่องจากอาจส่งผลกระทบต่อ^๑การเกิดน้ำท่วมในบริเวณโดยรอบโครงการฯ ได้ รวมทั้งควรพิจารณาถึงการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในบริเวณโดยรอบประกอบด้วย

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย



รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการในประเด็นการบริหารจัดการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตาม มาตรา ๔๙ และมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

๔.๒ โครงการโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ภายใต้โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ มีมติเห็นชอบให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยโครงการเริ่มจากทางแยกต่างระดับรัชวิภา วางตัวตามแนวถนนกำแพงเพชร ๒ ยกระดับข้ามทางพิเศษศรีรัชแล้วเข้าบรรจบกับทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก

กรุงเทพมหานคร บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าชานเมือง (EMU's DEPOT) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) ระยะทางรวม ๓.๙๙ กิโลเมตร และมีอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางอยู่ในพื้นที่ใกล้กับถนนกำแพงเพชร ๒ จำนวน ๒ แห่ง ประกอบด้วย ๑) ด่านเก็บค่าผ่านทางเชื่อมทางยกระดับอุตราภิมุข และ ๒) ด่านเก็บค่าผ่านทางของด่านฯ เชื่อมทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ ทั้งนี้ มีข้อจำกัดโครงการ ได้แก่ การใช้โครงสร้างร่วมกับโครงการทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ต้องลอดใต้แนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ยกข้ามโครงการรถไฟความเร็วสูงโครงการทางรถไฟต่อขยาย สุวรรณภูมิ-ดอนเมืองและโครงการสายสีแดง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และหลีกเลี่ยงระบบสาธารณูปโภคที่สำคัญ ได้แก่ ท่อน้ำมันใต้ดินแรงดันสูง ของ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด และท่อส่งก๊าซธรรมชาติ ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ซึ่งวางแนวอยู่ใต้ทางเท้าของถนนกำแพงเพชร ๒

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ได้พิจารณารวม ๒ ครั้ง และในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๑ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ต่อไป ทั้งนี้ ในรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ การตรวจสอบความแข็งแรงของโครงสร้างอย่างต่อเนื่อง และตรวจสอบ Differential Settlement ทั้งระยะสั้นและระยะยาว การจัดให้มีสิ่งรองรับวัสดุ ที่อาจตกหล่น การติดตั้ง

กำแพงกันเสียงชั่วคราว มีระบบป้องกันน้ำท่วมและระบายน้ำ การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้า ๓ เดือน ก่อนดำเนินการก่อสร้าง และจัดตั้งศูนย์รับข้อมูลข่าวสารและเรื่องราวร้องทุกข์ การประสานหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภคก่อนการก่อสร้าง และการเวนคืน พิจารณาและจ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ในอัตราที่เป็นธรรม เหมาะสม โดยต้องจ่ายให้เสร็จสิ้นก่อนเริ่มงานก่อสร้าง รวมทั้ง กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ด้านคุณภาพอากาศ ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน และมีการสำรวจทัศนคติและผลกระทบที่ได้รับจากโครงการ รวมถึงพบประชาชนที่เกี่ยวข้อง

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๑ ซึ่งให้ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตสาหกรรมและทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ภายใต้โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตสาหกรรมและทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๑ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๙ และมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

อำนาจค้นคว้า



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานรัฐมนตรี โทร ๐๒-๒๘๓-๓๐๑๔

ที่ คค ๐๑๐๐/สรค ๙๕๙

วันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานผลการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑

เรียน รวค.

ตามที่ได้มอบหมายให้กระผมเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ ณ ห้องประชุม ๓๐๑ ชั้น ๓ ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล นั้น ขอเรียนสรุปสาระสำคัญของการประชุม ดังนี้

๑. วาระเพื่อทราบ ที่ประชุมได้รับทราบเรื่องต่างๆ ตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ รวม ๔ วาระ

๑) รับทราบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นการต่อขยายจุดเริ่มต้นของโครงการออกไปอีกประมาณ ๑.๘ กม. เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ธนบุรี - ปากท่อ) ของกรมทางหลวง

๒) รับทราบเรื่องร้องเรียน ขอให้ตรวจสอบการพิจารณาอนุมัติเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโรงงานผลิตน้ำตาลทราย ของบริษัท น้ำตาลมิตรภาพสินธุ์ จำกัด ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ รวมทั้งกระบวนการดำเนินงานของกองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งอาจจะเป็นการละเมิดสิทธิตามกฎหมายของประชาชนและนำไปสู่ปัญหาจากผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้

๓) รับทราบรายงานสถานการณ์มลพิษของประเทศไทย ปี ๒๕๖๐ ซึ่งคุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง อยู่ในเกณฑ์ดีขึ้นในภาพรวม ชยะมูลฝอยชุมชนยังไม่ลดลง แต่มีการกำจัดขยะมูลฝอยอย่างถูกวิธีมากขึ้น ทั้งนี้ ที่ประชุมมีข้อสังเกตในหลายประเด็น อาทิ การขยายตัวอย่างรวดเร็วของชุมชนและนักท่องเที่ยวส่งผลต่อการเพิ่มปริมาณน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยต้องมีการรณรงค์สร้างความตระหนักรู้สร้างจิตสำนึก

๔) รับทราบรายงานผลการดำเนินคดีปกครอง คดีหมายเลขดำที่ ส.๒๖/๒๕๖๑ ศาลปกครองกลางระหว่างบริษัท เอ็มอา กรีน จำกัด ผู้ฟ้องคดี กับคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ๑ กับพวกรวม ๓ คน ผู้ถูกฟ้องคดี ซึ่ง สผ. ได้จัดทำคำให้การเสร็จสิ้นตามคำสั่งศาลและยื่นต่อศาลแล้ว

๒. วาระเพื่อพิจารณา ที่ประชุมได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ รวม ๗ วาระ

ด้านการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๑) โครงการรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบ และให้ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ใน EIA ซึ่งผ่านการพิจารณาจาก คชก. อย่างเคร่งครัด โดยให้ตั้งงบประมาณ และนำความเห็นของ กก.วล. เสนอ ครม. ต่อไป

๒) โครงการโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ภายใต้โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบ และให้ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ใน EIA ซึ่งผ่านการพิจารณาจาก คชก. อย่างเคร่งครัด โดยให้ตั้งงบประมาณ และนำความเห็นของ กก.วล. เสนอ ครม. ต่อไป

ด้านนโยบายและการบริหาร

๓) เห็นชอบกฎหมายลำดับรองที่ออกตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ตามมาตรา ๔๘ จำนวน ๒ ฉบับ

(๑) ร่าง ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการหรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(๒) ร่าง ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการหรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของคนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ จะต้องออกกฎหมายฉบับรองทั้งหมดจำนวน ๙ ฉบับ กก.วล. ได้ให้ความเห็นชอบกฎหมายฉบับรองไปแล้วจำนวน ๔ ฉบับ และเห็นชอบในการประชุมครั้งนี้อีกจำนวน ๒ ฉบับ

๔) เห็นชอบร่างประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กฎหมายลำดับรองที่ออกตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ตามมาตรา ๕๑/๕)

๕) เห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนการจัดการพื้นที่สีเขียวอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมาย ดังนี้

- พื้นที่สีเขียวสาธารณะที่ประชาชนสามารถเข้าถึง/ใช้บริการได้ในภาพรวมของประเทศ ไม่น้อยกว่า ๑๕ ตร.ม. ต่อประชากร ๑ คน

- พื้นที่สีเขียวยั่งยืน ในเขตเมืองและชุมชนต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองมีดังนี้ เมืองใหญ่ ร้อยละ ๑๕ เมืองขนาดกลาง ร้อยละ ๒๐ และเมืองขนาดเล็ก ร้อยละ ๒๕

๖) เห็นชอบโครงการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนในการคัดแยกขยะที่ต้นทาง ชุดที่ ๓ ภายใต้กรอบทิศทาง การสนับสนุนเงินกองทุนสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา ๒๓ (๔) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และการจัดสรรเงินกองทุนสิ่งแวดล้อมให้แก่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อประสานงาน

โครงการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนในการคัดแยกขยะที่ต้นทาง ชุดที่ ๓ โดยอนุมัติจัดสรรเงินกองทุน
สิ่งแวดล้อม จำนวน ๓๐๔ ล้านบาท ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน ๗๖๐ แห่ง ดำเนินงานตาม
โครงการ

ด้านการแต่งตั้งคณะกรรมการ

๗. เห็นชอบการแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการกองทุนสิ่งแวดล้อม จำนวน ๕ คน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ



(นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ)

ผชค.

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป		<p>1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ</p> <p>1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วง หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วง หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์) โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ</p> <p>1.2 ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วง หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วง หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์) 1.3 จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วง หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วง หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์) โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการ ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย</p> <p>1.4 การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องจัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วง หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วง หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์) และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ</p> <p>2. ในกรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วง หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วง หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์) ที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต ดำเนินการดังนี้</p>	

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-1

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ ไส่นางษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ไทยสโกล จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-1)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>2.1 หากหน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตรับจดทะเบียนให้ไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้นที่ได้รับการจดทะเบียนไว้ แจงให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p> <p>2.2 หากหน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตจัดส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมชุดที่เกี่ยวข้อง ให้ความเห็นประกอบการดำเนินการเปลี่ยนแปลง และเมื่อโครงการได้รับอนุมัติหรืออนุญาตให้มีการเปลี่ยนแปลงให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตแจ้งผลการเปลี่ยนแปลงให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตแจ้งผลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p> <p>3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนใดๆ การรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</p>	
<p>2. สภาพภูมิประเทศ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง สภาพภูมิประเทศตามแนวเส้นทางโครงการสภาพพื้นที่โดยทั่วไปตลอดแนวเส้นทางโครงการ ทางทิศเหนือเป็นพื้นที่ราบลุ่ม ทิศตะวันออกเป็นที่ราบริมทะเล ทิศใต้และทิศตะวันตกเป็นภูเขาและที่ราบสูงซึ่งเป็นแหล่งต้นกำเนิดต้นน้ำลำธารที่สำคัญๆ โครงการจะก่อสร้างทางรถไฟใหม่ขนานไปกับแนวทางรถไฟเดิม โดยระดับคันทางใหม่จะอยู่ในระดับเดียวกับคันทางเดิมที่มีความสูงแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ตั้งแต่ระดับเสมอกับพื้นดิน ไปจนถึงระดับความสูง 5 เมตรจากพื้นดิน แต่โดยทั่วไประดับทางรถไฟส่วนใหญ่จะสูงกว่าระดับพื้นที่ข้างเคียงที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมพื้นที่ชุมชน และพื้นที่รกร้างว่างเปล่า เล็กน้อย ส่วนอาคารสถานีและองค์ประกอบหลักต่างๆ จะมีความสูงไม่เกิน 2 ชั้น ประกอบกับการก่อสร้างโครงการ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดเขตการก่อสร้างที่ชัดเจน และควบคุมผู้รับจ้างให้ดำเนินการปรับพื้นที่เฉพาะภายในเขตก่อสร้างที่กำหนดไว้เท่านั้น 	<p>ระยะก่อสร้าง -</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวุฒิ มาลา

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-2

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวางษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทีลโก้ จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-2)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>จะอยู่ภายในเขตทางรถไฟและบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่กำหนด จึงไม่ทำให้สภาพภูมิประเทศโดยรวมเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ส่วนการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ในบริเวณที่มีความลาดชันสูง ซึ่งจะต้องทำการปรับความลาดชันของพื้นที่ จะทำให้สภาพภูมิประเทศเปลี่ยนแปลงไปบ้าง แต่เนื่องจากโครงการได้กำหนดแนวเส้นทางและออกแบบโครงการโดยพยายามหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีความลาดชันสูง อีกทั้งแนวทางรถไฟใหม่จะอยู่ห่างจากแนวทางรถไฟเดิมเพียงไม่เกิน 10 เมตร ภายหลังปรับพื้นที่แล้วสภาพภูมิประเทศจะยังคงมีลักษณะภูมิประเทศเช่นเดิม จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ระยะดำเนินการ เมื่อก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ สภาพพื้นที่ทางรถไฟเดิมจะมีทางรถไฟเพิ่มขึ้นที่ระดับความสูงของคันทางเท่าเดิม และมีรั้วกันตลอดแนวเส้นทาง ส่วนบริเวณสถานีรถไฟจะมีอาคารสถานีที่มีความสูง ไม่เกิน 2 ชั้น ซึ่งได้รับการออกแบบให้สวยงามสอดคล้องกับวัฒนธรรมท้องถิ่น และการให้บริการโครงการจะไม่มีกิจกรรมใดๆ ที่จะทำให้สภาพภูมิประเทศเปลี่ยนแปลง ดังนั้น การดำเนินงานโครงการจึงไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศ</p>	<p>ระยะดำเนินการ -</p>	<p>ระยะดำเนินการ -</p>
<p>3. ทรัพยากรดิน</p>	<p>ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้าง โดยเฉพาะการปรับพื้นที่ ขุดดิน ถมดิน และการก่อสร้างคันทางรถไฟที่ยกสูงจากระดับพื้นดิน จะทำให้การจับตัวกันของเม็ดดินเสื่อมลง เมื่อมีฝนตก แรงปะทะของฝนจะทำให้เม็ดแตกกระจายได้ง่าย เนื่องจากเม็ดดินส่วนใหญ่เป็นดินร่วน หรือดินร่วนปนทราย และอาจทำให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินลงสู่พื้นที่โดยรอบหรือแหล่งน้ำผิวดินในบริเวณใกล้เคียงได้ โดยเฉพาะในบริเวณที่มีความลาดชันค่อนข้างสูง ได้แก่ พื้นที่โครงการตามแนวเส้นทาง และบริเวณที่มีการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแหล่งน้ำ อีกทั้งการก่อสร้างสะพานรถไฟ/โครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการในบางบริเวณจะมีการขุดดินเดิมเพื่อเพิ่มความกว้างของช่องทางน้ำ ซึ่งทำให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรดินในบริเวณดังกล่าว และหากไม่มีการจัดการที่ดี เช่น มีการกองดินที่ขุดลอกใกล้แหล่งน้ำ เมื่อฝนตกอาจเกิดการชะล้างลงสู่แหล่งน้ำหรือบริเวณใกล้เคียงได้ แต่เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้นๆ ผลกระทบที่เกิดขึ้น จึงเป็นผลกระทบชั่วคราว และอยู่ในพื้นที่จำกัดที่สามารถควบคุมได้ ดังนั้น การก่อสร้างโครงการจึงส่งผลกระทบต่อทรัพยากรดินในแง่การชะล้างพังทลายของดินในระดับต่ำ และเมื่อพิจารณาในแง่การระบายน้ำและการซึมผ่านของดิน พบว่าดินในพื้นที่ก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่มีความสามารถในการให้น้ำซึมผ่านได้ปานกลางถึงเร็ว มีการระบายน้ำปานกลางถึงดี เมื่อมีฝนตกในช่วงก่อสร้าง ดินจึงสามารถซึมน้ำและสามารถระบายน้ำได้อย่างรวดเร็วโดยไม่เกิดการท่วมขัง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง มาตรการทั่วไป</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่เปิดหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด แต่ให้เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ ตามความจำเป็น และต้องอัดชั้นดินให้แน่นเพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน • หากจำเป็นต้องตัดต้นไม้ออก ให้ตัดออกเฉพาะส่วนที่จำเป็นเพื่อลดพื้นที่สัมผัสกับน้ำฝน • บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นที่ว่างควรทำให้มีเสถียรภาพด้วยการโรยกรวด • ปกคลุมหรือปลูกพืชคลุมดินแบบชั่วคราว • ปลูกต้นไม้และจัดพื้นที่สีเขียวตามผังภูมิทัศน์ที่ออกแบบไว้ <p>มาตรการเฉพาะสำหรับบริเวณพื้นที่ที่มีความลาดชันสูง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ก่อนการก่อสร้างในบริเวณที่มีความลาดชันสูง ต้องทดสอบความเสถียรของดินก่อนการเปิดหน้าดิน หากดิน มีความเสถียรต่ำจะต้องมีวิธีการเพื่อป้องกันการพังทลายของดินตามความเหมาะสม • ก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวบริเวณขอบเขาไปยังท่อลอดหรือระบบระบายน้ำใกล้เคียงที่มีอยู่เดิม เพื่อรวบรวมน้ำทำให้ไหลลงสู่ท่อลอดหรือระบบระบายน้ำโดยไม่ให้น้ำไหลกลับและชะล้างหน้าดินหรือลาดดินถมในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	<p>ระยะก่อสร้าง -</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรุตติ มาลา

สผ.1-3

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-3)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ในการก่อสร้างคันทางรถไฟจะมีการปรับปรุงคุณภาพดินโดยการบดอัดดินเดิมก่อนการบดอัดดังกล่าวจะทำให้ดินถูกอัดแน่นและมีคุณสมบัติทางกายภาพเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งอาจจะส่งผลต่อการระบายน้ำและการซึมน้ำของดินในบริเวณดังกล่าวได้ แต่เนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวมีระบบระบายน้ำตามแนวทางรถไฟเดิมเป็นระยะๆ อยู่แล้ว ประกอบกับโครงการได้มีการตรวจสอบระบบระบายน้ำเดิมและออกแบบระบบระบายน้ำใหม่ให้เพียงพอ ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติทางกายภาพของดินเนื่องจากการบดอัดให้แน่นจึงไม่ส่งผลกระทบต่อ การระบายน้ำในบริเวณพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ การบดอัดดินเพื่อก่อสร้างคันทางรถไฟจะส่งผลกระทบต่อลักษณะทางกายภาพของทรัพยากรดินเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างคันทางรถไฟใหม่ตามแนวเส้นทางของโครงการเท่านั้น ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของทรัพยากรดินดังกล่าวจึงไม่ส่งผลกระทบต่อภาพรวมต่อทรัพยากรดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาแต่อย่างใด</p> <p>การประเมินการสูญเสียหน้าดิน</p> <p>อัตราการชะล้างพังทลายของดินที่จะเกิดขึ้นในช่วงการก่อสร้างจากดินลูกรังที่บดอัดเป็นคันทางรองรับรถไฟ ซึ่งจะมีผลต่อค่า C ปัจจัยด้านพืชพรรณหรือสิ่งปกคลุมดิน (Crop Management Factors) และ K ความคงทนของดินต่อการชะล้างพังทลายของดิน (Soil Erodibility Index) ในสูตรการคำนวณ ซึ่งจะมีผลทำให้อัตราการชะล้างพังทลายของดินที่จะเกิดขึ้นในช่วงการก่อสร้างจะมีค่า 1.25 ตัน/ไร่/ปี เพิ่มขึ้นจากในสภาพก่อนการก่อสร้างที่มีค่าอยู่ระหว่าง 0.272-0.449 ตัน/ไร่/ปี ซึ่งยังคงจัดอยู่ในระดับชั้นความรุนแรงของการชะล้างพังทลายของดินน้อยมาก (0-2 ตัน/ไร่/ปี) ตามสมการสูญเสียดินสากล</p>	<ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวบริเวณขอบเขาไปยังท่อลอดหรือระบบระบายน้ำใกล้เคียงที่มีอยู่เดิม เพื่อรวบรวมน้ำทำให้ไหลลงสู่ท่อลอดหรือระบบระบายน้ำ โดยไม่ให้น้ำท่าไหลป่าและชะล้างหน้าดินหรือลาดดินถมในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง กิจกรรมการปรับพื้นที่ การขุดดิน และการถมดินในพื้นที่ที่มีความลาดชันสูงให้ดำเนินการในช่วงฤดูแล้งเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะหน้าดิน และให้ใช้เวลาในการก่อสร้างสั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้ ปลูกพืชคลุมดิน เช่น หญ้าแฝก (Vetiver Grass) เป็นแนวป้องกันการชะล้างหน้าดินหรือลาดดินถมที่ก่อสร้างเสร็จแล้วจากน้ำฝน <p>มาตรการทดสอบค่าความแตกต่างของการทรุดตัว</p> <ul style="list-style-type: none"> ในการดำเนินการก่อสร้างช่วงทางรถไฟที่มีสภาพดินอ่อนกว่าบริเวณอื่นๆ ตามแนวเส้นทาง เพราะอยู่ในพื้นที่ราบลุ่ม น้ำท่วมขังบ่อย ให้มีการทดสอบค่าความแตกต่างของการทรุดตัว (Differential Settlement) หากไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ (น้อยกว่า 19 มิลลิเมตร ต่อ 18.6 เมตร) ให้ทำการปรับปรุงแก้ไขก่อนทำการก่อสร้าง 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อโครงการแล้วเสร็จ สภาพพื้นที่บริเวณสถานีจะปกคลุมด้วยสิ่งก่อสร้างและมีการจัดภูมิทัศน์โดยการปลูกต้นไม้และจัดสวนหย่อมซึ่งสามารถป้องกันการชะล้างพังทลายของดินได้ ส่วนบริเวณคันทางจะมีการป้องกันเชิงลาดคันทางจากการกัดกร่อนของน้ำหรือการเลื่อนไหลของดินเชิงลาด ประกอบกับการดำเนินงานของโครงการโดยทั่วไปไม่มีกิจกรรมที่ต้องเปิดหน้าดิน ขุดดิน ถมดิน ส่วนบริเวณต่อม่อสะพานรถไฟข้ามแหล่งน้ำที่อยู่ริมตลิ่งจะมีการลาดด้วยคอนกรีตเพื่อป้องกันการกัดเซาะของดินริมตลิ่งและการชะล้างพังทลายลงสู่แหล่งน้ำ การดำเนินโครงการจึงไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบและซ่อมบำรุงโครงสร้างป้องกันเชิงลาดคันทางเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ ดูแลและบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูกไว้ในบริเวณสถานีอย่างสม่ำเสมอ และปลูกทดแทนเมื่อพบว่าไม้ต้นไม่ตาย ดำเนินการติดตามตรวจสอบ ช่วงทางรถไฟที่มีสภาพดินอ่อนกว่าบริเวณอื่นๆ ตามแนวเส้นทาง เพราะอยู่ในพื้นที่ราบลุ่ม น้ำท่วมขังบ่อย ให้มีการตรวจสอบเสถียรภาพและความมั่นคงของคันทางรถไฟตามแนวเส้นทางของโครงการ หากพบว่ามีทรุดตัวผิดปกติ หรือหลังการเกิดน้ำท่วม โดยการทดสอบค่าความแตกต่างของการทรุดตัว (Differential Settlement) หากไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ (น้อยกว่า 19 มิลลิเมตร ต่อ 18.6 เมตร) ให้ทำการปรับปรุงแก้ไข 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-4

เดือนธันวาคม 2561.....

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทีเอสโก้ จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-4)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> งานคันทางและระบบระบายน้ำ งานโครงสร้างสะพาน งานปรับปรุงสถานีและถนน และงานสะพานข้ามและทางลอด ซึ่งอาจจะต้องมีการตัดหิน/ขุดดินบางส่วน จะดำเนินการในระดับความลึกไม่เกินชั้นดินแข็ง ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทางธรณีวิทยา พื้นที่โครงการมีความเสี่ยงต่อการเกิดแผ่นดินไหวในระดับเบา (\leq III เมอร์คัลลี) ระดับพอประมาณ (IV เมอร์คัลลี) และระดับค่อนข้างแรง (V เมอร์คัลลี) อย่างไรก็ตาม ยังไม่เคยมีรายงานความเสียหายของทางรถไฟและอาคารสถานีจากแผ่นดินไหว จึงคาดการณ์ว่าเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่อาจเกิดขึ้นจะไม่ส่งผลกระทบต่อการก่อสร้างโครงการ 	ระยะก่อสร้าง <p>-</p>	ระยะก่อสร้าง <p>-</p>
	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> การดำเนินงานของโครงการไม่มีกิจกรรมใดที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างทางธรณีวิทยา โครงการออกแบบโครงสร้างของโครงการให้สามารถรับแรงจากแผ่นดินไหวได้ตามที่กฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2550 กำหนดไว้ ซึ่งเพียงพอที่จะรับแรงสั่นสะเทือนจากแผ่นดินไหวที่เคยเกิดขึ้นในประเทศไทยได้โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตราย ดังนั้น โครงการจึงไม่มีความเสี่ยงที่จะได้รับความเสียหายจากแผ่นดินไหว 	ระยะดำเนินการ <p>-</p>	ระยะดำเนินการ <p>-</p>
5. อุทกวิทยา น้ำผิวดิน	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างคันทางรถไฟใหม่ขนานกับทางรถไฟเดิม และการก่อสร้างโครงสร้างสะพานรถไฟและโครงสร้างระบบระบายน้ำในแหล่งน้ำหรือทางน้ำไหลจำนวน 58 จุด ซึ่งอาจทำให้สภาพการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบัน ทั้งนี้ ผลกระทบต่อสภาพอุทกวิทยาดังกล่าวจะเป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงระยะเวลา 18 เดือน ที่ทำการก่อสร้างคันทาง ระบบระบายน้ำ และโครงสร้างสะพานเท่านั้น และโดยทั่วไปแล้วโอกาสที่จะเกิดผลกระทบส่วนมากจะเกิดเฉพาะในกรณีที่เกิดฝนตกหนักต่อเนื่องติดต่อกันเนื่องจากร่องมรสุมหรือพายุ ดังนั้น จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ 	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> จัดวางหรือกองเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ โดยหลีกเลี่ยงบริเวณที่เป็นทางไหลของน้ำหรือทางระบายน้ำ ขนย้ายเศษวัสดุหรือวัสดุก่อสร้างที่ไม่ต้องการใช้แล้วออกจากพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุดเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดดินและเศษวัสดุก่อสร้างปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำ หากพบว่าพื้นที่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างเกิดปัญหาน้ำท่วมขังเนื่องจากการก่อสร้างโครงการ ผู้รับจ้างต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำเพื่อสูบน้ำออกจากพื้นที่ดังกล่าวโดยเร็ว และควรมีการจ่ายค่าชดเชยแก่ประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนเสียหายจากปัญหาน้ำท่วมขังดังกล่าว 	ระยะก่อสร้าง <p>-</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิฑู มาลา

สผ.1-5

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-5)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบแนวเส้นทางของโครงการได้พิจารณาวางแนวทางการรถไฟใหม่ขนานกับแนวทางการรถไฟเดิม มีระยะห่างระหว่างศูนย์กลางทางรถไฟประมาณ 6-10 เมตร และในการออกแบบสะพานและโครงสร้างระบายน้ำสำหรับทางรถไฟใหม่ได้ออกแบบให้มีช่องทางน้ำไม่เล็กกว่าเดิม โดยแหล่งน้ำที่มีการก่อสร้างโครงสร้างหรือต่อม่อสะพานรถไฟในแหล่งน้ำ ทางโครงการได้ออกแบบการวางต่อม่อในแหล่งน้ำของสะพานรถไฟใหม่ให้มีตำแหน่งต่อม่อในแหล่งน้ำใกล้เคียงกับสะพานรถไฟเดิมจึงไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินในบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบและทำความสะอาดระบบระบายน้ำบริเวณสถานีอย่างสม่ำเสมอ ไม่ให้เกิดการอุดตัน พร้อมทั้งตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในรางระบายน้ำด้านข้างทางรถไฟและท่อลอดเป็นประจำ หากพบว่ามี การสะสมของดินตะกอนและวัชพืชจะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว จัดให้มีบ่อรวบรวมน้ำ (Sump) สำหรับทางลอดที่อยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดน้ำท่วมขัง และประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดหาและติดตั้งเครื่องสูบน้ำเพื่อสูบน้ำออกจากทางลอดเมื่อมีฝนตก โดยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและบำรุงรักษาเครื่องสูบน้ำด้วย ประสานงานไปยังโครงการชลประทานจังหวัดสงขลา โครงการชลประทานจังหวัดสงขลา โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสงขลา โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสงขลา ตลอดจนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ ให้รับทราบรายละเอียดและแผนการดำเนินงานของโครงการ เพื่อให้สามารถกำหนดแผนป้องกันน้ำท่วมได้อย่างเหมาะสม หากพบว่ามีปัญหาน้ำท่วมขังเกิดขึ้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น โครงการชลประทานจังหวัด โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด เป็นต้น เพื่อเร่งดำเนินการแก้ไขโดยทันที และร่วมกันพิจารณากำหนดมาตรการแก้ไขปัญหานี้ในระยะยาวเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาซ้ำ 	<p>-</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-6

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทีเอสไอ จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-6)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มีกิจกรรมที่อาจเกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>-</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลพื้นที่ดำเนินการ : จำนวน 6 สถานี ประกอบด้วย คลองหินเหล็กไฟ, คลองเป็ดหมอ, คลองแห่งแม่, คลองอู่ตะเภา, คลองงา, คลองรังกาดชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>คุณภาพน้ำ</i> : อัตราการไหล และทิศทางของกระแส น้ำ อุณหภูมิ ความขุ่น ความเป็นกรดและด่าง ปริมาณของแข็งทั้งหมด ปริมาณออกซิเจนละลาย ความสกปรกในรูปสารอินทรีย์ ไนโตรเจนและฟอสฟอรัส ไนเตรต ฟอสเฟต และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม <p>ความถี่ : 1 ครั้ง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ภายในระยะเวลา 60 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ:การรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้รับจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party)</p>
	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>แหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ตามแนวเส้นทางและบริเวณใกล้เคียง อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบด้านความขุ่นจากการก่อสร้างโครงสร้างสะพานในแหล่งน้ำ และการชะล้างตะกอนดินจากพื้นที่ก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ จากการรั่วไหลของเศษวัสดุก่อสร้างที่ย่อยสลายได้ลงสู่แหล่งน้ำ โดยเฉพาะการก่อสร้างสะพานหรือโครงสร้างระบบระบายน้ำที่มีการขุดดินเดิมในบริเวณที่ผ่านแหล่งน้ำเพื่อให้มีช่องเปิดเพิ่มขึ้น รวมถึงการปนเปื้อนของน้ำมันจากเครื่องจักรและพื้นที่ก่อสร้าง และการปนเปื้อนสารอินทรีย์และเชื้อโรคจากน้ำทิ้งจากที่พักคนงาน โดยที่ที่พักคนงานก่อสร้างจะมีน้ำเสียเกิดขึ้นประมาณ 12.8 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ส่วนสำนักงานควบคุมการก่อสร้างจะมีน้ำเสียเกิดขึ้นประมาณ 3.82 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ผลกระทบดังกล่าวข้างต้นเป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงก่อสร้างโครงการ และสามารถป้องกันและแก้ไขได้ จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างที่ครอบมอยู่บนแหล่งน้ำ ต้องจัดให้มีตาข่ายกั้นเพื่อป้องกันสิ่งต่างๆ ตกลงสู่แหล่งน้ำ ห้ามทิ้งขยะหรือเศษวัสดุก่อสร้าง และล้างทำความสะอาดเครื่องมือเครื่องจักรในแหล่งน้ำ กองเก็บวัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน ทราย เป็นต้น ไว้ในพื้นที่ที่ปิดล้อมหรือปิดคลุมให้มิดชิด และให้ตั้งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 10 เมตร ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณใกล้แหล่งน้ำในช่วงฤดูแล้ง และใช้เวลาก่อสร้างให้สั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อป้องกันและลดการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำ จัดให้มีห้องสุขาที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอสำหรับคนงานก่อสร้างอย่างน้อยในอัตราคนงาน 20 คน ต่อห้องสุขา 1 ห้อง และต้องตั้งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร บำบัดน้ำเสียที่เกิดจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและที่พักคนงานก่อสร้างด้วยระบบบำบัดน้ำเสียที่เหมาะสมก่อนระบายออกสู่ภายนอก จัดให้มีบ่อตกตะกอนหรือบ่อกักน้ำทิ้งเพื่อตกตะกอนดิน หิน และตะกอนในน้ำทิ้งจากกิจกรรมการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่พักคนงาน และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ก่อนระบายออกสู่รางระบายน้ำหรือแหล่งน้ำ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(เมื่อมีการเข้าพื้นที่ก่อสร้างช่วงทางรถไฟข้ามแหล่งน้ำ)</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ : จำนวน 6 สถานี ประกอบด้วย คลองหินเหล็กไฟ, คลองเป็ดหมอ, คลองแห่งแม่, คลองอู่ตะเภา, คลองงา, คลองรังกาดชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>คุณภาพน้ำ</i> : อัตราการไหล และทิศทางของกระแส น้ำ อุณหภูมิ ความขุ่น ความเป็นกรดและด่าง ปริมาณของแข็งทั้งหมด ปริมาณออกซิเจนละลาย ความสกปรกในรูปสารอินทรีย์ ไนโตรเจนและฟอสฟอรัส ไนเตรต ฟอสเฟต และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม <p>ความถี่ : ปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้างตัดผ่าน และในบริเวณใกล้เคียงแหล่งน้ำดังกล่าวในรัศมี 100 เมตร</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและบุคคลที่ 3 (Third Party)</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

สผ.1-7

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-7)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ แหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ตามแนวเส้นทางและบริเวณใกล้เคียงอาจได้รับผลกระทบดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำจากการปล่อยทิ้งสิ่งปฏิกูลจากห้องส้วมบนขบวนรถไฟ และการทิ้งขยะออกนอกขบวนรถไฟลงสู่แหล่งน้ำ ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำจากห้องส้วมภายในสถานีรถไฟ แม้ว่าจะไม่ได้ระบายลงสู่แหล่งน้ำโดยตรง แต่การระบายน้ำลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะก็อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำที่รองรับน้ำทิ้งได้ <p>เมื่อพิจารณาโดยรวม คาดการณ์ว่าผลกระทบจากการดำเนินโครงการต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินจะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะสำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำสถานีรถไฟ รวมทั้งผู้โดยสารที่เข้ามาใช้สถานีรถไฟ จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปติดตั้งกับที่ (On Site System) แบบระบบเกรอะและระบบสือสั้มผิสดิมอากาศ (Septic and Contact Aeration System) ที่สามารถรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอในทุกสถานีรถไฟ และมีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียให้มีคุณลักษณะตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค จัดให้มีเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้และได้รับการอบรมเกี่ยวกับการควบคุมระบบบำบัดน้ำเสีย ทำหน้าที่ตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียและบำรุงรักษาอุปกรณ์ของระบบให้ใช้การได้ดีอยู่เสมอ หากพบชำรุดเสียหายให้รีบซ่อมแซมให้สามารถใช้งานได้โดยเร็วที่สุด ให้มีการสูบกากตะกอนออกจากถังเกรอะของระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้นนำไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรักษาประสิทธิภาพของระบบ น้ำทิ้งสถานีรถไฟจะต้องถูกรวบรวมในบ่อตกตะกอนเพื่อตกตะกอนก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยติดประกาศแจ้งให้ผู้ใช้บริการ “ห้ามใช้ห้องส้วมในขณะที่รถไฟจอด” ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตรวจสอบและจัดให้มีน้ำสำหรับชำระล้างในห้องน้ำ ห้องส้วมบนขบวนรถไฟอย่างเพียงพอตลอดเส้นทางทางการเดินรถ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงห้องส้วมบนขบวนรถไฟให้มีระบบกักเก็บสิ่งปฏิกูลจากห้องส้วม และนำไปกำจัดอย่างถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องพิจารณาจัดซื้อจัดหาหรือปรับปรุงขบวนรถไฟให้มีระบบกักเก็บสิ่งปฏิกูลจากห้องส้วม และนำไปกำจัดอย่างถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>
7.คุณภาพอากาศ	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>-</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>-</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>(ปีก่อนการก่อสร้างเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลง)</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ :จำนวน 10 สถานี ดังนี้</p> <p>โรงเรียนพะตงประธานมูลนิธิ โรงเรียนพะตงประธานศิริวัฒน์ โรงเรียนเทศบาล 1 ชุมชนอุดมทอง ชุมชนจันทร์ประทีป ชุมชนม่วงก้อง หมู่บ้านหัวเลี้ยว หมู่บ้านป่าพร้าว หมู่บ้านบางควาย ชุมชนสวนสุขภาพ หมู่บ้านประธานศิริวัฒน์</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

สผ.1-8

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-8)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม</p> <p>จากการประเมินโดยใช้แบบจำลอง AERMOD พบว่า</p> <p>1) ผลกระทบของฝุ่นละอองจากการเตรียมพื้นที่</p> <ul style="list-style-type: none"> ค่าความเข้มข้นของฝุ่น PM10 เฉลี่ย 24 ชั่วโมง จากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ระยะห่าง 10-500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง แนวเส้นทางของโครงการมีค่าอยู่ในช่วง 1.43-69.88 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร เมื่อรวมค่าความเข้มข้นของฝุ่น PM10 จากการคาดการณ์โดยแบบจำลองฯ จะทำให้ความเข้มข้นสูงสุดของฝุ่น PM10 มีค่าเพิ่มขึ้นอยู่ในช่วง 42.43-110.88 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ค่าความเข้มข้นของฝุ่น PM10 เฉลี่ย 24 ชั่วโมง จากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่ระยะห่าง 10-500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง แนวเส้นทางของโครงการมีค่าอยู่ในช่วง 1.43-69.88 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร จากการคาดการณ์โดยแบบจำลองฯ จะทำให้ความเข้มข้นสูงสุดของฝุ่น PM10 มีค่าเพิ่มขึ้นอยู่ในช่วง 42.43-110.88 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ 	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> สร้างรั้วทึบที่มีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 2 เมตร กันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย เช่น การเปิดหน้าดิน การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง การขุดเจาะ การผสมคอนกรีต เป็นต้น กับย่านชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ ตลอดเวลาที่ทำการก่อสร้าง ฉีดพรมน้ำในบริเวณที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจายอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้างและกระเบระรถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างด้วยผ้าใบหรือ สิ่งปกคลุมให้มิดชิด ล้างทำความสะอาดล้อยานพาหนะทุกคันที่วิ่งออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรและเครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ให้มีสภาพพร้อมใช้งานและไม่ปล่อยสารมลพิษเกินกว่าที่มาตรฐานกำหนด บำรุงรักษาผิวจราจรในพื้นที่ก่อสร้างทั้งแบบชั่วคราวและแบบถาวรให้อยู่ในสภาพดีเสมอตลอดช่วงเวลาก่อสร้าง ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้างเส้นทางการขนส่งวัสดุก่อสร้างตลอดจนช่องทางการร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทาง และผู้ใช้บริการรถไฟ ได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย เป็นระยะๆ จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการ หรือสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว 	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วลมและทิศทางลม - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10ไมครอน (PM-10) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5ไมครอน (PM-2.5) - ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO2) - คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) <p>ความถี่ : 1 ครั้ง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ภายในระยะเวลา 60 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและบุคคลที่ 3 (Third Party)</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ : จำนวน 10 สถานี ดังนี้ โรงเรียนพะตงประธานมูลนิธิ โรงเรียนพะตงประธานศิริวัฒน์ โรงเรียนเทศบาล 1 ชุมชนอุตมทอง ชุมชนจันทร์ประทีป ชุมชนม่วงก้อง หมู่บ้านหัวเลี้ยว หมู่บ้านป่าพร้าว หมู่บ้านบางควาย ชุมชนสวนสุขภาพ หมู่บ้านประธานศิริวัฒน์</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วลมและทิศทางลม - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10ไมครอน (PM-10) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5ไมครอน (PM-2.5) - ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO2) - คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) <p>ความถี่ : ปีละ 2 ครั้ง โดยให้ตรวจวัดเมื่อมีการก่อสร้างใกล้กับพื้นที่อ่อนไหว</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและบุคคลที่ 3 (Third Party)</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

สผ.1-9

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-9)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>2) ผลกระทบจากเครื่องจักรในการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง ในบรรยากาศที่ระยะห่างต่างๆจากแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ (ระยะ 5-500 เมตร) มีค่าอยู่ในช่วง 104.06-1339.36 และ 16.66-627.52 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร เมื่อรวมค่าความเข้มข้นจากการคาดการณ์โดยแบบจำลองเข้ากับค่าการตรวจวัด ทำให้ความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 และ 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 3311.06-4546.36 และ 2994.66-3605.52 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ในบรรยากาศที่ระยะห่างต่างๆจากแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ (ระยะ 5-500 เมตร) มีค่าอยู่ในช่วง 5.28-83.85 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร เมื่อรวมค่าความเข้มข้นจากการคาดการณ์โดยแบบจำลองเข้ากับค่าการตรวจวัด ทำให้ความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 23.91-102.48 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ <p>เนื่องจากแนวเส้นทางเป็นพื้นที่เกษตรกรรม สลับพื้นที่ว่างเปล่า ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตาม พื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ในและติดกับเขตทาง ยังมีโอกาสได้รับผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองดังกล่าว</p>		

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-10

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-10)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อโครงการเปิดดำเนินการ การเดินรถไฟซึ่งเป็นรถจักรดีเซลจะมีจำนวนเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันทำให้มีการปล่อยไอเสียจากรถไฟมากขึ้นด้วย และมีไอเสียจากยานพาหนะตามแนวเส้นทางที่วิ่งเข้า-ออกบริเวณสถานีรถไฟเพิ่มขึ้น เนื่องจากประชาชนมีการใช้บริการโดยสารและขนส่งสินค้าด้วยรถไฟเพิ่มขึ้น แต่เนื่องจากพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เปิดโล่งจึงมีการระบายอากาศได้ดี ผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางจึงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้ การมีโครงการจะทำให้การเดินทางและขนส่งโดยระบบรางมีความสะดวกรวดเร็วและตรงต่อเวลามากขึ้น ผู้โดยสารจะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบรางมากขึ้น จึงมีส่วนช่วยลดการเดินทางและขนส่งทางถนน การปล่อยไอเสียจากยานพาหนะบนท้องถนนจึงลดลง ส่งผลดีต่อคุณภาพอากาศโดยรวม ดังนั้น การดำเนินงานโครงการจึงมีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในระดับต่ำ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยทำความสะอาดบริเวณอาคารสถานีรถไฟและยานสถานีเป็นประจำสม่ำเสมอเพื่อลดการสะสมของฝุ่น จัดระบบบริเวณสถานีให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งป้ายและสัญญาณจราจรเพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็วของรถยนต์ และจัดเตรียมพื้นที่จอดรถให้เพียงพอ พร้อมทั้งจัดพื้นที่จอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารให้เป็นสัดส่วนและไม่กีดขวางการจราจร ติดป้าย "ห้ามติดเครื่องยนต์ขณะจอดรถ" และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ดับเครื่องยนต์ถ้าจอดรถเป็นเวลานาน ซ่อมบำรุงหัวรถจักรดีเซลให้อยู่ในสภาพดี เพื่อลดการปล่อยไอเสีย 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(ช่วงการเปิดใช้เส้นทางเพื่อยืนยันผลกระทบจากโครงการที่ได้ประเมินไว้)</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ : จำนวน 2 สถานี ดังนี้ โรงเรียนพระตงประธานมูลนิธิ โรงเรียนเทศบาล 1 อุดมทอง</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วลมและทิศทางลม - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10ไมครอน (PM-10) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5ไมครอน (PM-2.5) - ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) - คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) <p>ความถี่ : ปีละ 1 ครั้ง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ในช่วง 3 ปีแรก</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและบุคคลที่ 3 (Third Party)</p>
8. เสียง	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>-</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>-</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>(ปีก่อนการก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลง)</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ : จำนวน 10 สถานี ดังนี้ โรงเรียนพระตงประธานมูลนิธิ โรงเรียนพระตงประธานศิริวัฒน์ โรงเรียนเทศบาล 1 ชุมชนอุดมทอง ชุมชนจันทร์ประทีป ชุมชนม่วงก่อง หมู่บ้านหัวเลี้ยว หมู่บ้านป่าพร้าว หมู่บ้านบางควาย ชุมชนสวนสุขภาพ หมู่บ้านประธานศิริวัฒน์</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq1 hour}) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq24 hours}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) - ระดับเสียงกลางวันและกลางคืน (L_{Adn}) - ระดับเสียงพื้นฐาน (L_{A90}) <p>ความถี่ : 1 ครั้ง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ภายในระยะเวลา 60 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและบุคคลที่ 3 (Third Party)</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

สผ.1-11

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-11)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมหลักในการก่อสร้างเป็น 3 ส่วน ตามระดับผลกระทบจากแหล่งกำเนิดเสียง ได้แก่ การก่อสร้างสถานีรถไฟ การก่อสร้างทางรถไฟ และการสร้างทางยกระดับหรือสะพาน ซึ่งในกิจกรรมการก่อสร้างดังกล่าวจำเป็นต้องใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ในการก่อสร้างหลายประเภทสามารถสรุปผลการศึกษาดังนี้</p> <p>1) กรณีกิจกรรมการก่อสร้างสถานีรถไฟ</p> <ul style="list-style-type: none"> จากผลการคำนวณระดับเสียงที่ระยะห่างต่างๆจากกิจกรรมการก่อสร้างสถานีรถไฟ (ระยะห่าง 15-500 เมตร) พบว่า มีค่าระดับเสียง Leq24 อยู่ในช่วง 59.6-90.0 เดซิเบล(เอ) และพบว่าที่ระยะห่าง 150 เมตร ขึ้นไปจากแหล่งกำเนิดเสียงจะมีระดับเสียง Leq24 จากกิจกรรมการก่อสร้างต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) <p>2) กรณีกิจกรรมการก่อสร้างทางรถไฟ</p> <ul style="list-style-type: none"> ในกรณีกิจกรรมการก่อสร้างทางรถไฟของโครงการ พบว่าระดับเสียงที่ระยะห่างต่างๆจากกิจกรรมการก่อสร้างทางรถไฟ (ระยะห่าง 15-500 เมตร) มีค่าระดับเสียง Leq24 อยู่ในช่วง 46.8-77.2 เดซิเบล(เอ) และพบว่าที่ระยะห่าง 30 เมตร ขึ้นไปจากแหล่งกำเนิดเสียง จะมีระดับเสียง Leq24 จากกิจกรรมการก่อสร้างต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) <p>3) กรณีกิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับหรือสะพาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ในกรณีกิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับหรือสะพานของโครงการ พบว่าระดับเสียงที่ระยะห่างต่างๆจากกิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับหรือสะพาน (ระยะห่าง 15-500 เมตร) มีค่าระดับเสียง Leq24 อยู่ในช่วง 59.6-90.1 เดซิเบล(เอ) และพบว่าที่ระยะห่าง 150 เมตร ขึ้นไปจากแหล่งกำเนิดเสียง จะมีระดับเสียง Leq24 จากกิจกรรมการก่อสร้างต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)) 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น การเจาะ การขุดดิน การตอกเสาเข็ม ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น สร้างรั้วทึบที่มีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 2 เมตร กันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น การขุดเจาะ การผสมคอนกรีต เป็นต้น กับย่านชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ ตลอดเวลาที่ทำการก่อสร้าง บำรุงรักษาเครื่องจักรและเครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ให้มีสภาพพร้อมใช้งานและไม่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติอันเนื่องมาจากการชำรุด มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากระดับเสียงเกินมาตรฐานขณะก่อสร้างมีวัสดุที่ใช้ 22 g galvanized sheet steel ซึ่งมีความหนา 0.55 มม. ในพื้นที่ก่อสร้างในเขตทางรถไฟ ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> กำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร กรณีกิจกรรมก่อสร้างสถานีรถไฟในบริเวณ <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนพระตงประธานมูลนิธิ กม.944+420-กม.944+990 ความยาว 570 เมตร - โรงเรียนพระตงประธานศรีวิวัฒน์ กม.944+710-กม.944+925 กำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร กรณีกิจกรรมก่อสร้างทางรถไฟ บริเวณ <ul style="list-style-type: none"> - ชุมชนจันทร์ประทีป กม.929+300-กม.929-470 ความยาว 170 เมตร และบริเวณ กม.929+550-กม.929+750 ความยาว 200 เมตร - ชุมชนม่วงก้องติดตั้งบริเวณ กม.950+425-กม.950+525 ความยาว 100 เมตร - หมู่บ้านหัวเลี้ยวติดตั้งบริเวณกม.952+950-กม.953+220 ความยาว 230 เมตร - หมู่บ้านป่าพร้าวติดตั้งบริเวณ กม.951+565-กม.951+850 ความยาว 265 เมตร - หมู่บ้านบางควายติดตั้งบริเวณ กม.964+620-กม.964+780 ความยาว 180 เมตร - โรงเรียนเทศบาล 1 ชุมชนอุดมทอง กม.945+830-กม.945+000 กำแพงกันเสียงชั่วคราวที่มีความสูง 4 เมตร กรณีกิจกรรมก่อสร้างทางรถไฟ <ul style="list-style-type: none"> - ชุมชนสวนสุขภาพ กม.945+165-กม.945+400 ความยาว 235 เมตร - หมู่บ้านประธานศรีวิวัฒน์บริเวณ ติดตั้งบริเวณกม.944+500-กม.944+830 ความยาว 330 เมตร <p>ให้ผู้รับจ้างดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้ลดระดับเสียงจากการก่อสร้าง โดยเลือกใช้อุปกรณ์ก่อสร้างที่อยู่ในสภาพดี เลือกใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ และเทคนิควิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด เช่น ติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงเข้ากับอุปกรณ์ก่อสร้างเพื่อลดเสียง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ : จำนวน 10 สถานี ดังนี้</p> <p>โรงเรียนพระตงประธานมูลนิธิ โรงเรียนพระตงประธานศรีวิวัฒน์ โรงเรียนเทศบาล 1 ชุมชนอุดมทอง ชุมชนจันทร์ประทีป ชุมชมม่วงก้อง หมู่บ้านหัวเลี้ยว หมู่บ้านป่าพร้าว หมู่บ้าน บางควาย ชุมชนสวนสุขภาพ หมู่บ้านประธานศรีวิวัฒน์</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <p><u>เสียงทั่วไป</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq1 hour}) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq24 hours}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) - ระดับเสียงกลางวันและกลางคืน (L_{Adn}) - ระดับเสียงพื้นฐาน (L_{A90}) <p>ความถี่ : ปีละ 2 ครั้ง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและบุคคลที่ 3 (Third Party)</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

สผ.1-12

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-12)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<ul style="list-style-type: none"> มีการออกแบบโครงสร้างเป็นคอนกรีตที่สามารถลดทอนเสียงได้ จากรายงานวิจัยเรื่อง “การศึกษาผลกระทบของเสียงรบกวนต่อการรับรู้จากการฟัง (Effect of Noise on Speech Intelligibility)” โดยศูนย์วิจัยและฝึกอบรมด้านสิ่งแวดล้อม กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เมษายน 2553 ได้ศึกษาความสามารถในการลดเสียงของอิฐบล็อกที่มีจำหน่ายในท้องตลาดโดยทั่วไป ที่มีความหนาแน่นต่อพื้นที่ ประมาณ 46.5 กิโลกรัมต่อตารางเมตร จะสามารถลดระดับเสียงที่เกิดจากการทะลุผ่านได้อย่างน้อย 20 เดซิเบล (เอ) สำหรับระดับเสียงสูงสุดที่เกิดจากการตอกเสาเข็ม เช่น การตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างถนนยกระดับและถนนกลับรถระดับทางรถไฟของโครงการ จะใช้ระยะเวลาในการตอกเสาเข็มสูงสุดต่อมอละประมาณ 15 วัน จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบด้านเสียงจะอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ทางโครงการจะต้องก่อสร้างรั้วทึบชั่วคราวที่มีความสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> สำหรับเครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังอย่างต่อเนื่อง เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า ต้องมีวัสดุครอบเครื่องจักร หรือตั้งในตำแหน่งที่ไกลจากผู้ได้รับเสียงให้มากที่สุด หรือติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ในกรณีที่มีการร้องเรียนเรื่องเสียงดัง ให้ดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริง และให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวที่มีความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร กันบริเวณพื้นที่ก่อสร้างกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ โดยเลือกใช้วัสดุกำแพงกันเสียงที่เหมาะสม ในกรณีก่อสร้างใกล้กับศาสนสถาน ให้งดกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังในระดับที่เกินกว่าจะยอมรับได้ในช่วงเวลาที่มีการประกอบกิจการทางศาสนา ทุกวันพระ (8 คำ และ 15 คำ) และในวันสำคัญทางศาสนา ซึ่งจากแนวเส้นทางรถไฟโครงการ ในระยะ 100 เมตร ไม่มีศาสนสถานแต่อย่างใด ในกรณีก่อสร้างใกล้กับสถานศึกษาและสถานพยาบาล ให้ประสานกับสถานศึกษาเรื่องกำหนดเวลาการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เพื่อไม่ให้ตรงกับกิจกรรมการเรียนการสอน ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขบวนรถวิ่งก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง ใช้เส้นทาง และผู้ใช้บริการรถไฟ ได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย เป็นระยะๆ จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการ หรือสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อมีการพัฒนาโครงการจะทำให้มีจำนวนขบวนรถไฟวิ่งผ่านพื้นที่เพิ่มขึ้น จากการประเมินระดับเสียงจากรถไฟ โดยวิธีของ Federal Transit Administration พบว่า ระดับเสียง Leq24 บริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการรวมกับระดับเสียงจากการตรวจวัด พบว่าระดับเสียง Leq24 ที่เกิดจากแหล่งกำเนิดเสียงของโครงการ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ในกรณีที่มีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียง ให้ดำเนินการตรวจวัดเสียงในช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบ ณ จุดที่ได้รับผลกระทบ หากพบว่า มีระดับเสียงรบกวนจากโครงการมากกว่า 10 เดซิเบลเอ ให้ทางโครงการประสานงานกับผู้ร้องเรียนเพื่อดำเนินการแก้ไขผลกระทบผู้รับเสียง เช่น การปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบจากเสียงรบกวนที่เกิดขึ้น เป็นต้น หรือให้ทางโครงการพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงริมแนวเขตทางบริเวณที่มีพื้นที่อ่อนไหวที่มีการร้องเรียนดังกล่าว โดยใช้กำแพงกันเสียงแบบหักเหเสียง (Dispersive Panel) ที่มีค่า NRC (Noise Reduction Coefficient) มากกว่า 0.5 ขึ้นไปไม่น้อยกว่า 2 เมตร 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ติดตามตรวจสอบระดับเสียง และวิเคราะห์เสียงรบกวนพื้นที่ดำเนินการ :จำนวน 2 สถานี ดังนี้ โรงเรียนเทศบาล 1 อุดมทอง โรงเรียนพะตงประชานมูลนิธิ</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

สผ.1-13

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ แสนาวงษ์



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-13)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ในกรณีระดับเสียงภายในอาคาร (คิดการลดทอนเสียงจากผนังอาคาร (Transmission Loss) โดยสามารถลดระดับเสียงลงได้ประมาณ 20 เดซิเบล (เอ)) ในระยะดำเนินการระหว่างปี พ.ศ.2564-2594 มีค่าระหว่าง 32.2-46.6 เดซิเบล (เอ) ซึ่งระดับเสียงที่เกิดขึ้นภายในอาคารมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)) สำหรับกรณีระดับเสียงภายนอกอาคาร (ไม่คิดการลดทอนเสียง) พบว่า ระดับเสียง Leq24 บริเวณพื้นที่อ่อนไหวฯ รวมกับระดับเสียงจากการตรวจวัด มีค่าระหว่าง 52.2-66.6 เดซิเบล(เอ) ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (70 เดซิเบล (เอ)) เช่นเดียวกัน</p>	<p>● ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาระบบไฟฟ้า และผิวดถนนบริเวณสถานีทุกแห่งให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา</p>	<p>ดัชนีที่ตรวจวัด : <u>เสียงทั่วไป</u> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq1 hour}) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq24 hours}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) - ระดับเสียงกลางวันและกลางคืน (L_{Adn}) - ระดับเสียงพื้นฐาน (L_{A90}) ความถี่ : ปีละ 1 ครั้ง ระยะเวลาดำเนินการ : ในช่วง 3 ปีแรกของการเปิดใช้งาน จากนั้นดำเนินการในปีแรกของแต่ละคาบ 5 ปี สรุปดำเนินการในปีที่ 1, 2, 3, 6, 11, 16, 21, 26 ของการเปิดใช้งาน ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและบุคคลที่ 3 (Third Party)</p>
<p>9. ความ สั่นสะเทือน</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> -</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> -</p>	<p><u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> (ปีก่อนการก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลง) พื้นที่ดำเนินการ : จำนวน 10 สถานี ดังนี้ โรงเรียนพุดดงประธานมูลนิธิ โรงเรียนพุดดงประธานศิริวัฒน์ โรงเรียนเทศบาล 1 ชุมชนอุดมทอง ชุมชนจันทร์ประทีป ชุมชนม่วงก่อง หมู่บ้านหัวเลี้ยว หมู่บ้านป่าพร้าว หมู่บ้านบางควาย ชุมชนสวนสุขภาพ หมู่บ้านประธานศิริวัฒน์ ดัชนีที่ตรวจวัด : - ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) - ความถี่ (Frequency) ความถี่ : 1 ครั้ง ระยะเวลาดำเนินการ : ภายในระยะเวลา 60 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ ผู้รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทยและบุคคลที่ 3 (Third Party)</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

สผ.1-14

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนางษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-14)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การศึกษาระดับผลกระทบทางด้านความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการได้พิจารณาระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดในการก่อสร้างโครงสร้างสะพานยกระดับ ได้แก่ แหล่งกำเนิดจากการตอกเสาเข็มชนิดเข็มตอก (Pile Driver (impact)) ซึ่งมีสูงสุดที่ระยะ 25 ฟุต (7.62 เมตร) เท่ากับ 1.518 นิ้ว/วินาที (38.557 มม./วินาที) ซึ่งระดับผลกระทบของความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พบว่า ระดับความสั่นสะเทือน ที่ระยะห่าง 10 เมตร จากแหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือน มีระดับความสั่นสะเทือนเท่ากับ 25.6569 มม./วินาที จะมีผลทำให้มนุษย์รู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบ้างเล็กน้อย และเป็นระดับที่ยอมให้เกิดขึ้นได้สำหรับโรงงานอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตามใน ระยะห่าง 10 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างฐานรากของโครงสร้างสะพานและสถานีของโครงการไม่มีพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบตั้งอยู่ และเมื่อระยะห่างจากแหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือนเพิ่มขึ้น ระดับความสั่นสะเทือนจะลดลงดังนั้น จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบโดยรวมจะอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การเจาะ การขุดดิน การตอกเสาเข็ม เป็นต้น ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น ลดความสั่นสะเทือนจากแหล่งกำเนิด โดยใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อย หรือติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดความสั่นสะเทือนตามคำแนะนำในการใช้อุปกรณ์แต่ละชนิดตามคู่มือผู้ผลิตระบุไว้อย่างเคร่งครัด กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนมาก เช่น การตอกเสาเข็ม การเปิดผิวหน้าดินด้วยเครื่องจักรขนาดใหญ่ การรื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้างเดิม เป็นต้น ต้องดำเนินการห่างจากอาคารทั่วไปไม่น้อยกว่า 15 เมตร และห่างจากโบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ ไม่น้อยกว่า 50 เมตร ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องทำการก่อสร้างในระยะห่างที่น้อยกว่าระยะข้างต้น ให้ใช้อุปกรณ์หรือเทคนิคการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อยกว่า เช่น การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก เป็นต้น และให้มีวิศวกรคอยควบคุมอย่างใกล้ชิด หากต้องใช้แผ่นเหล็กปิดพื้นถนนชั่วคราว ให้ใช้แผ่นเหล็กหนาเป็นพิเศษและต้องวางแผ่นเหล็กให้แนบสนิทกับผิวถนนและมียางรองกันเสียงและความสั่นสะเทือนจากยานพาหนะที่สัญจร กิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนระดับปานกลาง เช่น การกองวัสดุ การขนย้ายวัสดุ การผสมคอนกรีต หรือกิจกรรมการก่อสร้างอื่นทั่วไป ควรดำเนินการห่างจากอาคารทั่วไปไม่น้อยกว่า 10 เมตร และห่างจากโบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่มากกว่า 15 เมตร แต่หากกิจกรรมดังกล่าวสร้างความสั่นสะเทือนที่ต่ำก็สามารถดำเนินการกิจกรรมได้ในระยะห่างที่สั้นลงได้ ในกรณีก่อสร้างใกล้กับสถานศึกษา ให้ประสานกับสถานศึกษาในเรื่องกำหนดเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เพื่อไม่ให้ตรงกับกิจกรรมการเรียนการสอน ในกรณีก่อสร้างใกล้กับศาสนสถาน ให้งดกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับที่เกินกว่าจะยอมรับได้ในวันสำคัญทางศาสนา ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทาง การขนส่งวัสดุก่อสร้างตลอดจนช่องทางการร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทาง และผู้ใช้บริการรถไฟ ได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย เป็นระยะๆ จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการ หรือสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ : จำนวน 10 สถานี ดังนี้ โรงเรียนพะตงประธานมูลนิธิ โรงเรียนพะตงประธานศิริวัฒน์ โรงเรียนเทศบาล 1 ชุมชนอุดมทอง ชุมชนจันทร์ประทีป ชุมชนม่วงก้อง หมู่บ้านหัวเลี้ยว หมู่บ้านป่าพร้าว หมู่บ้านบางควาย ชุมชนสวนสุขภาพ หมู่บ้านประธานศิริวัฒน์</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) - ความถี่ (Frequency) <p>ความถี่ : 2 ครั้ง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ช่วงที่มีการตอกเสาเข็มหรือก่อสร้างฐานรากในบริเวณใกล้เคียงสถานีตรวจวัดในระยะ 100 เมตร</p> <p>ผู้รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทยและบุคคลที่ 3 (Third Party)</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

สผ.1-15

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-15)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อมีการพัฒนาโครงการจะทำให้มีจำนวนขบวนรถไฟวิ่งผ่านพื้นที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจากการประเมินความสั่นสะเทือนตามข้อเสนอแนะของ FTA ระดับความสั่นสะเทือนจากแหล่งกำเนิดจากการดำเนินการโครงการมีความเร็วอนุภาคเท่ากับ 0.0251 นิ้ว/วินาที (0.6380 มม./วินาที) ซึ่งระดับความสั่นสะเทือนดังกล่าวจะเกิดขึ้นที่ระยะห่างประมาณ 10 เมตร จากกึ่งกลางของรางรถไฟ เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่าความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นบริเวณแนวสายทางโครงการอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่มนุษย์จะรับรู้ และไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท และระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจะลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงคาดการณ์ว่าผลกระทบโดยรวมจะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบและบำรุงรักษารางรถไฟ และมิววนบนบริเวณสถานีทุกแห่งให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา เพื่อไม่ให้เกิดความสั่นสะเทือนจากการเดินรถไฟและจากยานพาหนะต่างๆ กำหนดน้ำหนักบรรทุกของยานพาหนะที่จะเข้ามาใช้ถนนในบริเวณพื้นที่สถานี 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(ช่วงการเปิดใช้เส้นทางเพื่อยืนยันผลกระทบจากโครงการที่ได้ ประเมินไว้)</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ : จำนวน 2 สถานี ดังนี้</p> <p>โรงเรียนเทศบาล 1 อุดมทอง โรงเรียนพะตงประธาณมุลินี</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) ความถี่ (Frequency) <p>ความถี่ : ปีละ 1 ครั้ง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ในช่วง 3ปีแรกของการเปิดใช้งาน จากนั้นให้ดำเนินการตรวจวัดหากมีกรณีที่มีการร้องเรียนตามความจำเป็น</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและบุคคลที่ 3 (Third Party)</p>
<p>10. นิเวศวิทยาบนบก</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ทรัพยากรป่าไม้ ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อพรรณพืชในบริเวณพื้นที่โครงการประเมินเป็นผลกระทบด้านลบระดับน้อยซึ่งเกิดขึ้นจากการสูญเสียต้นไม้บางส่วนในช่วงระหว่างกิจกรรมการก่อสร้าง ทรัพยากรสัตว์ป่าการปรับตัวของสัตว์ป่าเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่ซึ่งมีสภาพที่ไม่แตกต่างจากเดิมมาก รวมทั้งส่วนภายหลังการก่อสร้างไม่มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องต่อระบบนิเวศ และถิ่นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงนิเวศวิทยาของสัตว์ป่าจึงประเมินว่าไม่มีผลกระทบเกิดขึ้นต่อทรัพยากรสัตว์ป่า 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การตัดฟันต้นไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้างต้องพิจารณาตัดฟันออกเฉพาะส่วนที่กีดขวางกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งสามารถที่จะนำต้นไม้มาปลูกตามแนวเส้นทางรถไฟซึ่งจะช่วยในการสร้างความสวยงามของพื้นที่ รวมทั้งลดปัญหาจากเสียง และฝุ่นละอองที่อาจเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่ชุมชน และสถานที่สำคัญต่าง ๆ รวมทั้งการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณสถานีต่าง ๆ แต่ต้องไม่รบกวน หรือบดบังทัศนวิสัยของการเดินรถ ปลูกต้นไม้เพื่อช่วยรักษาระบบนิเวศ ซึ่งทำให้สัตว์ป่าได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากกรณีแหล่งอาหาร พื้นที่อยู่อาศัย และพื้นที่ใช้ประโยชน์เพิ่มขึ้น กำหนดให้มีการเปิดพื้นที่ดำเนินการให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น เพื่อให้รบกวนสภาพทางนิเวศน้อยที่สุด กำหนดระเบียบสำหรับการปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง และที่พนักงาน ไม่ให้มีการล่าหรือจับสัตว์ป่าทุกชนิดในช่วงก่อสร้างโดยเด็ดขาด ทั้งนี้ โดยผู้ควบคุมการก่อสร้างมีการกำกับดูแลอย่างเข้มงวด 	

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรุฒิ มาลา

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพยากร รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-16

เดือนธันวาคม 2561.....



นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทีเอสซี จำกัด

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-16)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>11. การคมนาคมขนส่ง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่จะทำให้ปริมาณจราจรบนถนนที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งเพิ่มขึ้นสำหรับการก่อสร้างทางลอด/ทางข้ามในบริเวณที่ทางรถไฟตัดกับถนนอาจส่งผลกระทบในแง่ความไม่สะดวกในการเดินทางและอุบัติเหตุ แต่ประชาชนยังสามารถใช้จุดตัดเดิมในการเดินทางไปมาระหว่างสองฝั่งของทางรถไฟได้ ดังนั้น คาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ ในการก่อสร้างบริเวณสถานีคลองแวงซึ่งกำหนดให้มีการก่อสร้างเป็นทางยกระดับ โดยสถานีเดิมยังคงกำหนดให้อยู่ตำแหน่งเดิมไม่มีการรื้อย้าย ฝั่งสถานีคลองแวง จะเห็นได้ว่าการออกแบบทางรถไฟใหม่มีระยะห่างจากรถไฟเดิมประมาณ 12.80 เมตร และรางรถไฟเดิมห่างจากเขตอาคารโครงสร้าง 5.00 เมตร ซึ่งมีระยะเพียงพอสำหรับการกันเขตพื้นที่สำหรับก่อสร้าง และตัวสถานียังคงให้บริการได้ ดังนั้น คาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> สำหรับการก่อสร้างงานระบบราง จะต้องจัดชุดการทำงานก่อสร้างพื้นฐานด้านระบบรางให้เพียงพอเพื่อให้สามารถดำเนินงานก่อสร้างพื้นฐานด้านระบบรางให้เหลื่อมกันและต่อเนื่องกันต่อไปตามแผนงาน เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมทางรถไฟ ประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และจัดทำแผนการจราจรบนเส้นทางคมนาคมที่ผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างของโครงการ ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทางและให้ความช่วยเหลือในกรณีเกิดอุบัติเหตุ จัดระบบการจราจรภายในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณทางเข้า-ออกให้เป็นระเบียบ พร้อมติดป้ายเตือนและสัญญาณไฟแจ้งให้ผู้ใช้เส้นทางระมัดระวังรถที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ในกรณีที่ตำแหน่งทางลอดหรือทางข้ามใหม่ตรงกับตำแหน่งทางข้ามทางรถไฟเดิม ทางโครงการจะต้องก่อสร้างทางเบี่ยงเสมอระดับชั่วคราวในบริเวณใกล้เคียง เพื่อให้ประชาชนสามารถสัญจรไป-มาได้ ซึ่งทางโครงการจะกำหนดเป็นเงื่อนไขโดยผนวกไว้ในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการต่อไป ในกรณีที่ต้องปิดกั้นถนน ให้ผู้รับจ้างจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราวเพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้ตามปกติ โดยต้องติดป้ายสัญลักษณ์และป้ายเตือน “ทางเบี่ยง” ให้สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่ออำนวยความสะดวกและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้สำหรับผู้ใช้เส้นทางบริเวณถนนที่มีการก่อสร้าง พร้อมทั้งให้มีการบำรุงรักษาทางเบี่ยง ป้ายสัญลักษณ์และป้ายเตือนให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา ในการก่อสร้างบริเวณทางรถไฟที่ทับกับทางเดินนั้น จะต้องมีการก่อสร้างทางเบี่ยงชั่วคราวเพื่อให้รถไฟสามารถเดินรถได้ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จก็ดำเนินการรื้อทางรถไฟชั่วคราวออก ติดสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟ และป้ายเตือนแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณทางเข้า-ออก เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางระมัดระวังรถขนส่งวัสดุที่จะเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างและทางเบี่ยงทิศทางการจราจรโดยป้ายต่างๆ ต้องสามารถเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ต้องมีศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานตำรวจจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงประชาสัมพันธ์เรื่องทางลัดทางเลี่ยง วันและเวลาการปิดถนนในเวลากลางวัน และต้องจัดให้มีหัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจและสั่งการได้อยู่ในพื้นที่ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ : จุดตัดทางรถไฟและบริเวณที่มีการก่อสร้าง</p> <p>เส้นทางเชื่อมโยงโดยรอบ</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> ปริมาณการจราจร การกีดขวางเส้นทางสัญจร สภาพผิวจราจรบนเส้นทาง สถิติการเกิดอุบัติเหตุ <p>ความถี่ : บันทึกข้อมูลตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทย</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-17

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทีสโก้ จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-17)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ● หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่างเวลา 06.00-09.00 น. และ 15.00-18.00 น. ● ให้มีการจัดการจราจรและเครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อผู้ที่สัญจรไปมาบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณใกล้เคียง ● บริเวณที่มีการก่อสร้างสะพานเหล็กข้ามทางหลวงได้มีการติดตั้งตะแกรงเหล็กใต้ท้องสะพานเพื่อป้องกันวัสดุที่อาจจะตกลง ● ตรวจสอบสภาพยานพาหนะต่างๆ ของผู้รับจ้างที่นำมาใช้ในช่วงการก่อสร้างให้มีสภาพดีอยู่เสมอ ● กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมและจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงที่ผ่านชุมชน และกวดขันพนักงานขับยานพาหนะของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และกำกับดูแลผู้รับเหมาไม่ให้มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างเกินน้ำหนักที่กำหนด (ควบคุมน้ำหนักการบรรทุกไม่เกิน 21 ตัน) เพื่อมิให้ถนนในเส้นทางการขนส่งเกิดความเสียหาย ● จัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางรถไฟบริเวณป้ายหยุดรถบ้านพรุ โดยการติดตั้งกำแพงกั้นตามแนวทางหลวงหมายเลข 4 เฉพาะพื้นที่ที่จะทำการก่อสร้างฐานรากโดยมีขนาดพื้นที่สำหรับการก่อสร้างกว้าง 8.50 เมตร ยาว 95.00 เมตร ทั้งนี้ในการจัดช่องจราจรยังสามารถกำหนดเป็น 4 ช่องจราจรเท่าเดิม เพราะใช้พื้นที่ของไหล่ทางมาเป็นช่องจราจร พร้อมทั้งติดตั้งกำแพงกั้นตลอดแนวก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ดังแสดงในรูปแสดงผังการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงบริเวณป้ายหยุดรถบ้านพรุ ส่วนบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางรถไฟบริเวณสถานีคลองแวง โดยการติดตั้งกำแพงกั้นตามแนวทางหลวงหมายเลข 4 เฉพาะพื้นที่ที่จะทำการก่อสร้างฐานรากโดยมีขนาดพื้นที่สำหรับการก่อสร้างกว้าง 8.00 เมตร ยาว 100.00 เมตร ทั้งนี้ในการจัดช่องจราจรยังสามารถกำหนดเป็น 4 ช่องจราจรเท่าเดิม เพราะใช้พื้นที่ของไหล่ทางมาเป็นช่องจราจร พร้อมทั้งติดตั้งกำแพงกั้นตลอดแนวก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ● หากผิวทางเดิมได้รับความเสียหายจากการดำเนินงานในโครงการ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรหลังการก่อสร้างทันทีที่ทำการก่อสร้างในพื้นที่นั้นๆ แล้วเสร็จ ● ติดตั้งป้ายแจ้งเตือนกำลังใช้เครื่องจักรในการก่อสร้าง ในตำแหน่งพื้นที่โล่งแจ้งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน 	

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

สผ.1-18

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เสด็ จำกัด

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-18)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ● จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจากโครงการ ● อบรมและควบคุมพนักงานขับรถบรรทุกให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ● ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกตามพิกัดที่กฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันถนนชำรุดเสียหาย และจัดให้มีเจ้าหน้าที่หรือตัวแทนจากภาคประชาชนทำหน้าที่เฝ้าระวังตามแนวเส้นทางการขนส่ง หากพบเห็นการบรรทุกเกินพิกัดให้แจ้งตำรวจทางหลวงหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ทำการดักเตือน พร้อมทั้งประสานหน่วยงานรับผิดชอบเพื่อซ่อมแซมผิวถนนที่เสียหายเนื่องจากการขนส่งและการก่อสร้างโครงการ ● กำหนดให้มีการติดตั้งรั้วทึบสำหรับเขตการก่อสร้างและจัดช่องทางสัญจรสำหรับเดินเท้าเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้มาใช้บริการภายในสถานีได้ <p>มาตรการในขั้นตอนการก่อสร้างในรูปแบบสร้างทางเส้นใหม่ด้านซ้ายหรือขวาของทางเดิมเป็นทางระดับดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ถางป่าขุดต่อ (Clearing & Grubbing) กำจัดเศษวัสดุพื้นทางเดิมให้สะอาดปราศจากวัสดุที่ไม่เหมาะสมออกจากแนวเส้นทางพร้อมบดอัดดินชั้นพื้นทางให้มีความหนาแน่นตามข้อกำหนด ● ถมดินคันทาง ด้วยวัสดุที่ผ่านการตรวจสอบคุณสมบัติจากห้องปฏิบัติการ และได้รับอนุมัติให้ใช้ก่อสร้างได้ โดยถมเป็นชั้นๆ ชั้นละ ไม่เกิน 0.30 ม. หรือ ตามข้อกำหนดการก่อสร้าง พร้อมบดอัด และ ทดสอบความหนาแน่นในสนามตามข้อกำหนดที่ได้จากผลการทดสอบวัสดุ ทีละชั้น จนถึงระดับความสูงตามแบบรูปที่ได้รับอนุมัติให้ก่อสร้างได้ ● ตรวจสอบระดับความสูงคันทาง และ ความลาดเอียง พร้อมปรับระดับให้ได้ตามแบบรูปที่ได้รับอนุมัติให้ก่อสร้าง ● ก่อสร้างชั้น รองหินโรยทาง (Sub Ballast) โดยชั้นนี้จะเป็นชั้นวัสดุที่ค่อนข้างหยาบ และต้องปรับความลาดเอียงของผิวบนให้เอียงประมาณ 5% เพื่อระบายน้ำไม่ให้ น้ำขังบนคันทาง การบดอัดและทดสอบความหนาแน่นของชั้นวัสดุชั้นนี้ เป็นไปตามข้อกำหนด และ ผลการทดสอบวัสดุจากห้องปฏิบัติการทดสอบวัสดุ ● การก่อสร้างชั้น หินโรยทาง ชั้นหินโรยทาง (Ballast) ● ก่อสร้างร่องระบายน้ำกลางระหว่าง ทางเก่าและทางใหม่ 	

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

สผ.1-19

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนางษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-19)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>มาตรการในขั้นตอนการก่อสร้างในรูปแบบก่อสร้างเป็นทางระดับดินเส้นทางใหม่ เป็นทางคู่อยู่ด้านซ้ายของทางเดิมเป็นทางระดับดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> • ถางป่าขุดต่อ (Clearing & Grubbing) กำจัดเศษวัสดุพื้นทางเดิมให้สะอาดปราศจากวัสดุที่ไม่เหมาะสมออกจากแนวเส้นทางพร้อมบดอัดดินชั้นพื้นทางให้มีความหนาแน่นตามข้อกำหนด • ถมดินคันทาง ด้วยวัสดุที่ผ่านการตรวจสอบคุณสมบัติจากห้องปฏิบัติการ และได้รับอนุมัติให้ใช้ก่อสร้างได้ โดยถมเป็นชั้นๆ ชั้นละ ไม่เกิน 0.30 ม. หรือ ตามข้อกำหนดการก่อสร้าง พร้อมบดอัด และ ทดสอบความหนาแน่นในสนามตามข้อกำหนดที่ได้จากผลการทดสอบวัสดุ ทีละชั้น จนถึงระดับความสูงตามแบบรูปที่ได้รับอนุมัติให้ก่อสร้างได้ • ตรวจสอบระดับความสูงคันทาง และ ความลาดเอียง พร้อมปรับระดับให้ได้ตามแบบรูปที่ได้รับอนุมัติให้ก่อสร้าง • ก่อสร้างชั้น รองหินโรยทาง (Sub Ballast) โดยชั้นนี้จะเป็นชั้นวัสดุที่ค่อนข้างทึบน้ำ และต้องปรับความลาดเอียงของผิวบนให้เอียงประมาณ 5% เพื่อระบายน้ำไม่ให้ น้ำขังบนคันทาง การบดอัดและทดสอบความหนาแน่นของชั้นวัสดุชั้นนี้ เป็นไปตามข้อกำหนด และ ผลการทดสอบวัสดุจากห้องปฏิบัติการทดสอบวัสดุ • การก่อสร้างชั้น หินโรยทาง ชั้นหินโรยทาง(Ballast) • เชื่อมต่อปลายทางทั้งสองข้างของช่วงการก่อสร้างนี้กับทางรถไฟเดิม เพื่อให้การเดินทางสามารถเดินได้อย่างต่อเนื่อง • ย้ายหมอนรองรางคอนกรีต และ รางของทางเดิม มาก่อสร้างบนคันทางใหม่ เนื่องจากทางเดิมได้รับการเปลี่ยนหมอนและ รางใหม่เมื่อปี 2558 นี้การใช้หมอนและ รางเดิมเพื่อประหยัดราคาค่าก่อสร้าง <p>มาตรการในขั้นตอนการก่อสร้างในรูปแบบก่อสร้างทางใหม่เป็นทางคู่อยู่บนสะพานยกระดับเพื่อข้ามจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • ถางป่าขุดต่อ (Clearing & Grubbing) กำจัดเศษวัสดุพื้นทางเดิมให้สะอาดปราศจากวัสดุที่ไม่เหมาะสมออกจากแนวเส้นทาง • ดอกเสาเข็ม ฐานรากตามตำแหน่ง และ แบบรูปที่กำหนด • ก่อสร้างฐานราก และ เสาตอม่อ และ คานขวางรองรับ คานสะพาน • ประกอบและติดตั้งชิ้นส่วนหลักโครงสร้าง (Main Truss) • ยกส่วนประกอบขึ้นติดตั้ง บนคานขวาง และ ประกอบโครงถัก ส่วนประกอบขึ้นเป็นตัวสะพาน • ติดตั้งหมอนเหล็กรองรับรางรถไฟ ตามแบบรูปที่ได้รับอนุมัติให้ก่อสร้าง • ติดตั้งราง 	

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

สผ.1-20

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-20)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาโครงการจะทำให้ยานพาหนะบนถนนที่เชื่อมโยงกับสถานีรถไฟของโครงการเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสถานีรถไฟที่มีลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ จึงคาดการณ์ว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อผลกระทบด้านบวกต่อสภาพการจราจรบนท้องถนนในภาพรวม เนื่องจากโครงการได้มีการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับส่งให้การจราจรบริเวณดังกล่าวมีความคล่องตัวเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งเมื่อมีการพัฒนาโครงการ ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางและการขนส่งสินค้ามากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณการจราจรบนถนนลดลง ส่วนสภาพการจราจรบริเวณสถานีรถไฟและที่หยุดรถ/ป้ายจอดรถ ทางโครงการได้ออกแบบให้มีการจัดการจราจรแบบเวียนตามเข็มนาฬิกา เพื่อให้ยานพาหนะไหลเวียนได้อย่างคล่องตัวไปสู่ถนนภายนอกบริเวณทางออก พร้อมทั้งจัดให้มีพื้นที่สำหรับจอดรับ-ส่ง เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยและให้ยานพาหนะไหลเวียนได้อย่างคล่องตัวมากขึ้น 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดระบบจราจรบริเวณสถานีรถไฟให้มีความคล่องตัว พร้อมทั้งจัดพื้นที่จอดยานพาหนะให้เพียงพอสำหรับผู้ใช้งานที่สถานีรถไฟ จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกทั้งในบริเวณทางเข้า-ออก และบริเวณที่จอดรถ โดยเฉพาะสถานีรถไฟขนาดใหญ่และขนาดใหญ่พิเศษ รวมทั้งสถานีรถไฟที่มีลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกทั้งในบริเวณทางเข้า-ออก และบริเวณที่จอดรถ โดยเฉพาะสถานีรถไฟขนาดใหญ่และขนาดใหญ่พิเศษ ได้แก่ สถานีขนส่งและสงขลา รวมทั้งสถานีรถไฟที่มีลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard; CY) สำหรับสถานีรถไฟ (ไม่รวมที่หยุดรถและที่จอดรถ) จัดให้มีพื้นที่สำหรับจอดรับ-ส่งพื้นที่จอดรถ และพื้นที่จอดรถโดยสารสาธารณะซึ่งจะช่วยลดปัญหาจราจรคับคั่งภายในสถานีหรือพื้นที่โดยรอบสถานีอันเนื่องมาจากผู้ใช้บริการของโครงการได้ ประสานงานตำรวจท้องที่ให้มีการจัดการจราจรบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟให้มีความคล่องตัว จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในบริเวณทางเข้า-ออก และบริเวณที่จอดรถบริเวณสถานีรถไฟและย่านขนส่งสินค้า 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ : จุดตัดทางรถไฟและบริเวณที่มีการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยงโดยรอบ</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปริมาณการจราจร - การกีดขวางเส้นทางสัญจร - สภาพผิวจราจรบนเส้นทาง - สถิติการเกิดอุบัติเหตุ <p>ความถี่ : บันทึกข้อมูลตลอดระยะเวลาอายุโครงการ</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ตลอดระยะเวลาอายุโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทย</p>
<p>12. การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างคันทางรถไฟใหม่ขนานกับทางรถไฟเดิม และการก่อสร้างโครงสร้างสะพานรถไฟและโครงสร้างระบบระบายน้ำในแหล่งน้ำหรือทางน้ำไหลจำนวน 58 จุด ซึ่งอาจทำให้สภาพการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบัน ทั้งนี้ ผลกระทบต่อการระบายน้ำดังกล่าวจะเป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงระยะเวลา 18 เดือน ที่ทำการก่อสร้างคันทาง ระบบระบายน้ำ และโครงสร้างสะพานเท่านั้น และโดยทั่วไปแล้วโอกาสที่จะเกิดผลกระทบส่วนมากจะเกิดเฉพาะในกรณีที่เกิดฝนตกหนักต่อเนื่องติดต่อกันเนื่องจากร่องมรสุมหรือพายุ ดังนั้น จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ออกแบบปรับปรุงระบบระบายน้ำที่ทางรถไฟตัดผ่านให้สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอในการระบายน้ำบริเวณพื้นที่โดยรอบ โดยมีรูปแบบที่กำหนดการก่อสร้างเพื่อปรับปรุงระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางรถไฟ จำนวน 58 แห่ง หากมีการปรับพื้นที่ ซึ่งทำให้สภาพการระบายน้ำเดิมเปลี่ยนแปลงไป ให้สร้างระบบระบายน้ำใหม่ทดแทน เพื่อให้สภาพการระบายน้ำของพื้นที่ไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม จัดวางหรือกองเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ โดยหลีกเลี่ยงบริเวณที่เป็นทางไหลของน้ำหรือทางระบายน้ำ ขนย้ายเศษวัสดุหรือวัสดุก่อสร้างที่ไม่ต้องการใช้แล้วออกจากพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุด เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดินและเศษวัสดุก่อสร้างปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำ หากมีเศษดิน เศษวัสดุก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำจนกีดขวางการไหลของน้ำหรือทำให้แหล่งน้ำตื้นเขิน ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้รับจ้างจะต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการขุดลอกบริเวณดังกล่าวให้คืนสู่สภาพเดิมและสามารถระบายน้ำได้อย่างดี 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ - พื้นที่ก่อสร้างสำนักงานบ้านพักคนงานบ้านพักเจ้าหน้าที่สถานี - พื้นที่ชุมชนและถนนเดิมที่ได้รับผลกระทบจากการถูกน้ำท่วม อันเนื่องมาจากโครงการ <p>ดัชนีที่ตรวจวัด : การเกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่</p> <p>ความถี่ : บันทึกข้อมูลตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ:ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้รับจ้าง</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

สผ.1-21

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเชฐ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เหนือฟ้า จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-21)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> หากพบว่าพื้นที่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างเกิดปัญหาน้ำท่วมขังเนื่องจากการก่อสร้างโครงการ ผู้รับจ้างต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำเพื่อสูบน้ำออกจากพื้นที่ดังกล่าวโดยเร็ว และควรมีการจ่ายค่าชดเชยแก่ประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนเสียหายจากปัญหาน้ำท่วมขังดังกล่าว 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบและทำความสะอาดระบบระบายน้ำบริเวณสถานีและพื้นที่โดยรอบโครงการอย่างสม่ำเสมอ ไม่ให้เกิดการอุดตัน พร้อมทั้งตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในรางระบายน้ำด้านข้างทางรถไฟและท่อลอดเป็นประจำ หากพบว่ามี การสะสมของดินตะกอนและวัชพืชจะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว จัดให้มีบ่อรวบรวมน้ำ (Sump) สำหรับทางลอดที่อยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดน้ำท่วมขัง และประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดหาและติดตั้งเครื่องสูบน้ำเพื่อสูบน้ำออกจากทางลอดเมื่อมีฝนตก โดยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและบำรุงรักษาเครื่องสูบน้ำด้วย ประสานงานไปยังโครงการชลประทานจังหวัดสงขลา โครงการชลประทานจังหวัดสงขลา โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสงขลา โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสงขลา ตลอดจนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ ให้รับทราบรายละเอียดและแผนการดำเนินงานของโครงการ เพื่อให้สามารถกำหนดแผนป้องกันน้ำท่วมได้อย่างเหมาะสม หากพบว่ามีปัญหาน้ำท่วมขังเกิดขึ้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น โครงการชลประทานจังหวัด โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด เป็นต้น เพื่อเร่งดำเนินการแก้ไขโดยทันที และร่วมกันพิจารณากำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาในระยะยาวเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาซ้ำ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระบบท่อระบายน้ำของทางรถไฟของทางรถไฟ - แนวระบายน้ำลงแหล่งน้ำธรรมชาติ - ระบบการระบายน้ำของอาคาร <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประสิทธิภาพการระบายน้ำในพื้นที่ - ความสามารถในการรองรับของแหล่งรับน้ำ <p>ความถี่ :บันทึกข้อมูลตลอดระยะเวลาอายุโครงการ ระบุจำนวนครั้งในการตรวจสอบ ครั้ง/เดือน หรือ ครั้ง/ปี</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ :ตลอดระยะเวลาอายุโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและ ผู้รับจ้าง</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพยากรสิน รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-22

เดือนธันวาคม 2561.....



นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-22)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>13. สาธารณูปโภค-สาธารณูปการ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ในการก่อสร้างอาจจำเป็นต้องรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคที่พาดผ่านหรืออยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เช่น แนวสายไฟฟ้า แนวสายโทรศัพท์ แนวท่อประปา เป็นต้น ซึ่งจะต้องประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคเพื่อทำการรื้อย้าย <u>จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบจะอยู่ในระดับต่ำ</u> การใช้ไฟฟ้าในกิจกรรมการก่อสร้าง โดยโครงการจะขอใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคที่รับผิดชอบในพื้นที่ สำหรับเครื่องจักร/อุปกรณ์บางประเภทที่ใช้ไฟฟ้าค่อนข้างมากสามารถนำไฟฟ้าจากเครื่องกำเนิดไฟฟ้าเคลื่อนที่ได้ ดังนั้น <u>คาดการณ์ว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าของชุมชน</u> การใช้น้ำส่วนใหญ่เป็นการใช้เพื่ออุปโภค-บริโภคบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง ซึ่งมีจำนวนคนงานก่อสร้างสูงสุด 80 คน จะมีความต้องการใช้น้ำประมาณ 16 ลูกบาศก์เมตร/วัน และใช้ในกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ประมาณ 5 ลูกบาศก์เมตร/วัน ส่วนบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ 34 คน และมีที่พักกลางวันของคนงานก่อสร้างจะมีความต้องการใช้น้ำประมาณ 6.48 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยผู้รับจ้างจะขอใช้บริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาคที่ให้บริการในพื้นที่ซึ่งมีความสามารถในการให้บริการได้อย่างเพียงพอ <u>การใช้น้ำของโครงการจึงไม่มีผลกระทบต่อการใช้น้ำของชุมชนแต่อย่างใด</u> 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ก่อนเริ่มการก่อสร้าง จะต้องประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องในการวางแผนรื้อย้ายและติดตั้งระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภครับทราบเกี่ยวกับแผนการรื้อย้ายล่วงหน้า อย่างน้อย 1 สัปดาห์ เลือกใช้สุขภัณฑ์ประหยัดน้ำ และขอความร่วมมือจากคนงานก่อสร้างให้ใช้น้ำอย่างประหยัด จัดให้มีถังเก็บน้ำใช้สำรองบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ที่สามารถสำรองน้ำใช้ได้อย่างน้อย 3 วัน ตรวจสอบระบบกักเก็บน้ำ เส้นท่อและสุขภัณฑ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ หากพบการรั่วซึมหรือการชำรุด ให้ดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว 	<p>ระยะก่อสร้าง</p>
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> การใช้ไฟฟ้าในบริเวณสถานีรถไฟ และการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางลอดหรือสะพานลอยคนข้ามในย่านชุมชนหรือในบริเวณที่อาจเป็นอันตรายยามค่ำคืน ซึ่งจะทำให้ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของพื้นที่เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น <u>คาดการณ์ว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าของชุมชน</u> การพัฒนาโครงการจะทำให้มีประชาชนใช้บริการรถไฟเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีการใช้น้ำบริเวณสถานีรถไฟเพิ่มขึ้น ซึ่งคาดการณ์ว่าการประปาส่วนภูมิภาคที่ให้บริการในพื้นที่ยังมีความสามารถในการให้บริการได้อย่างเพียงพอ <u>การใช้น้ำของโครงการจึงไม่มีผลกระทบต่อการใช้น้ำของชุมชนแต่อย่างใด</u> 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> รณรงค์ขอความร่วมมือจากพนักงานประจำสถานีรถไฟให้ประหยัดพลังงานโดยการปิดไฟดวงที่ไม่ใช้ และถอดปลั๊กอุปกรณ์ไฟฟ้าทุกครั้งเมื่อไม่ใช้งาน เลือกใช้สุขภัณฑ์ประหยัดน้ำ และรณรงค์ขอความร่วมมือจากผู้ใช้โดยสารและพนักงานประจำสถานีรถไฟให้ใช้น้ำอย่างประหยัด ตรวจสอบระบบกักเก็บน้ำ เส้นท่อและสุขภัณฑ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ หากพบการรั่วซึมหรือการชำรุด ให้ดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว จัดให้มีถังเก็บน้ำสำรองที่สถานีรถไฟ ที่สามารถสำรองน้ำใช้ได้อย่างน้อย 1 วัน 	<p>ระยะดำเนินการ</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพยากร รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-23

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวางษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-23)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การก่อสร้างส่วนใหญ่จะดำเนินการในเขตทางรถไฟเดิม ยกเว้นบริเวณที่มีการปรับรัศมีโค้งซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันไปเป็นทางรถไฟ อีกทั้งการก่อสร้างทางข้ามบริเวณที่ทางรถไฟตัดกับถนนจะต้องเวนคืนบางส่วน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันไปพื้นที่ถนน ดังนั้น คาดการณ์ว่าผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินจะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดเขตการก่อสร้างให้ชัดเจน และควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างให้อยู่ในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดการรบกวนการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณที่ติดกับพื้นที่ก่อสร้าง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>-</p>
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาโครงการจะมีการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟ ซึ่งอาจส่งผลให้มีการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟจากเดิมเป็นพื้นที่ชุมชนชนบทและพื้นที่ชุมชนกึ่งเมือง นอกจากนี้ ยังอาจเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อกับสถานี โดยเฉพาะสถานีขนาดใหญ่และสถานีที่มีศักยภาพในการท่องเที่ยว รวมถึงสถานีที่มีลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ คือ อาจมีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมตามแนวถนนดังกล่าว 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ประสานแจ้งแผนการพัฒนาโครงการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่รับทราบเพื่อจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟเพื่อป้องกันการพัฒนาอย่างไร้ทิศทาง ทั้งนี้ แผนที่กำหนดขึ้นจะต้องสอดคล้องกับผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ของกรมโยธาธิการและผังเมือง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จะต้องจัดให้เจ้าหน้าที่บำรุงทางคอยตรวจสอบไม่ให้มีการบุกรุกเขตทางของ รฟท. หากพบว่ามีผู้บุกรุกก็จะดำเนินการฟ้องร้องดำเนินคดีโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 15 ทวิ แห่ง พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2535 ซึ่งให้อำนาจผู้ว่าการหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการมีอำนาจสั่งให้บุคคลซึ่งปลูกสร้างสิ่งใดโดยไม่มีเหตุอันชอบด้วยกฎหมายภายในระยะสี่สิบลเมตรวัดจากขอบรางรถไฟด้านริมสุดของแต่ละด้านรางรถไฟ แต่ต้องไม่เกินเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย รื้อถอนหรือทำลายสิ่งปลูกสร้างนั้นภายในเวลา กำหนดอันสมควรได้ ถ้าไม่ปฏิบัติตามให้ผู้ว่าการหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการมีอำนาจรื้อถอนหรือทำลาย โดยผู้นั้นจะเรียกค่าเสียหายไม่ได้และต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายในการนั้น 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวุฒิ มาลา

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-24

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทีเอสโก้ จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-24)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>15. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม</p>	<p>ระยะก่อนการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการปรับรัศมีโค้งของเส้นทางรถไฟ มีข้อกังวลเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง และการเก็บเกี่ยวผลผลิตทางการเกษตร ประชาชนที่เข้ามาใช้พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมดที่มีสัญญาเช่าและไม่มีการทำสัญญาเช่ามีความวิตกกังวลเกี่ยวกับการโยกย้ายทรัพย์สิน ที่อยู่อาศัย และรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง โดยเฉพาะผู้ที่มีรายได้น้อย ไม่มีที่พักอาศัยหรือที่ดินอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง และไม่มีญาติพี่น้องอยู่ในบริเวณดังกล่าว ดังนั้น ผลกระทบด้านลบเกี่ยวกับความวิตกกังวลที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ และเกิดขึ้นในระยะสั้น 	<p>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ โดยเฉพาะแผนการก่อสร้างและเส้นทางการขนส่งวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะอย่างต่อเนื่อง โดยใช้สื่อที่ประชาชนในพื้นที่เข้าถึงได้ง่าย เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้องชัดเจน และช่วยลดข้อกังวลของประชาชนได้ ทั้งนี้ ควรแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบถึงแผนและกิจกรรมการก่อสร้าง และเส้นทางการขนส่งวัสดุก่อสร้าง เพื่อช่วยในการประชาสัมพันธ์อีกทางหนึ่ง กรณีที่ทำเหมืองทางลอดหรือทางข้ามใหม่ตรงกับตำแหน่งทางข้ามเดิม ทางโครงการจะต้องก่อสร้างทางเบี่ยงเสมอระดับชั่วคราวในบริเวณใกล้เคียง เพื่อให้ประชาชนสามารถสัญจรไปมาได้ ซึ่งทางโครงการจะกำหนดเป็นเงื่อนไขโดยผนวกไว้ในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการ กำหนดในเงื่อนไขการจ้างผู้รับจ้าง ให้พิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นในสัดส่วนที่เหมาะสม หากกิจกรรมการก่อสร้างใดๆ ที่แรงงานท้องถิ่นมีศักยภาพเพียงพอ ควรพิจารณาจัดจ้างแรงงานท้องถิ่นทั้งหมด กำหนดให้ผู้รับจ้างคัดเลือกและสอบประวัติแรงงานที่จะเข้ามาทำงานก่อสร้างโครงการให้ถูกต้องตามกฎหมาย กำหนดระเบียบปฏิบัติ เพื่อควบคุมดูแลคนงานในที่พัก และกำหนดบทลงโทษผู้ฝ่าฝืน จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการ หรือสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว และอาจจัดให้มีช่องทางอื่นให้ชุมชนร้องเรียนในกรณีได้รับความเดือดร้อน โดยติดตั้งป้ายประกาศแจ้งชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ที่สามารถติดต่อโครงการได้โดยตรง รวมถึงการจัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่บริเวณหน้าพื้นที่ก่อสร้าง หรือสถานที่สำคัญต่างๆ เช่น สำนักงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานที่ทำการของชุมชน หรือ ศูนย์การค้า เป็นต้น ทั้งนี้ อาจจัดทำเว็บไซต์ หรือ สายด่วน เพื่อรับเรื่องร้องเรียน และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงช่องทางร้องเรียนดังกล่าว แต่งตั้งคณะกรรมการที่มีตัวแทนจากภาคส่วนต่างๆ เช่น ประชาชน สื่อมวลชน หรือองค์กรอิสระต่างๆ เป็นต้น เพื่อคอยตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด และมีบทลงโทษที่ชัดเจน หากไม่ปฏิบัติตามมาตรการ พร้อมทั้งคอยตรวจสอบเรื่องร้องเรียน หากพบว่ามีความเสียหายเกิดขึ้น จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว 	<p>ระยะก่อนการก่อสร้าง</p> <p>สำรวจข้อมูลเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายด้วยแบบสอบถาม</p> <p>พื้นที่ดำเนินการและกลุ่มเป้าหมาย : ชุมชนที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวพื้นที่ก่อสร้างโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้นำชุมชน ชุมชน/ครัวเรือน สถานประกอบการ ศาสนสถาน/สถานศึกษา/สถานพยาบาล <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ของครัวเรือน ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ทัศนคติต่อโครงการ สถิติการรับเรื่องร้องเรียน สถิติการเกิดอุบัติเหตุ <p>ความถี่ : ปีละ 1 ครั้ง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ก่อนก่อสร้าง 1 ปี</p> <p>ผู้รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรุฒิ มาลา

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-25

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ไทยเทล์โก้ จำกัด

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-25)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความเดือนร้อนรำคาญจากเสียงดัง ฝุ่นละออง และความสิ้นสະเทือนจากการก่อสร้าง ซึ่งคาดการณ์ว่าผลกระทบด้านลบจะอยู่ในระดับปานกลาง และเกิดขึ้นชั่วคราวในระยะเวลาสั้น • ผลกระทบด้านการเดินทางสัญจรบริเวณเส้นทางที่มีการก่อสร้าง โดยเฉพาะจุดตัดทางรถไฟกับถนนที่ตั้งอยู่กลางชุมชนที่มีความหนาแน่นในการจราจรสูง ซึ่งผลกระทบด้านลบที่คาดการณ์ว่าจะเกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง และเกิดขึ้นชั่วคราวในระยะเวลาสั้น • ในการก่อสร้างจะมีการจ้างแรงงานก่อสร้างจำนวนมาก และจะมีการจ้างแรงงานท้องถิ่นบางส่วนตามความเหมาะสม ซึ่งเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจและกระจายรายได้ให้ผู้ที่เป็นแรงงานรับจ้างในพื้นที่ จึงคาดการณ์ว่าเป็นผลกระทบทางบวกในภาพรวมระดับมหภาค ทางเศรษฐกิจในระดับปานกลาง และเกิดขึ้นชั่วคราวในระยะเวลาสั้น • การจ้างแรงงานต่างถิ่นและต่างด้าวอาจทำให้เกิดปัญหาทางสังคม อย่างไรก็ตาม โครงการจะกำหนดเป็นเงื่อนไขไว้ในสัญญาจ้างผู้รับจ้างให้มีการควบคุมดูแลคนงานอย่างเคร่งครัด จึงมีผลกระทบในระดับต่ำ และเกิดขึ้นชั่วคราวในระยะสั้น • การจับจ่ายใช้สอยของคนงานที่เข้าดำเนินการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อร้านค้าปลีกย่อยในชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการในระดับต่ำ และเกิดขึ้นชั่วคราวในระยะสั้น 	<div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto 10px auto;"> <p>1. รับแจ้ง/ขอขออนุญาต/วิเคราะห์เบื้องต้นประกอบ</p> <p>การวิเคราะห์เบื้องต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> • ศูนย์รับแจ้งร้องเรียน ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการ • กองรับแจ้งร้องเรียนบริเวณพื้นที่ที่เกิดผลกระทบโครงการ • กองรับแจ้งร้องเรียน ณ บริเวณสถานีรถไฟ ในแนวเส้นทาง • ร้องเรียนด้วยตนเอง ณ การรถไฟแห่งประเทศไทย • ศูนย์รับแจ้งร้องเรียนและการรถไฟแห่งประเทศไทย • แจ้งเรื่องผ่านทางโทรศัพท์ไปยังสายการรถไฟแห่งประเทศไทย (หมายเลขโทรศัพท์) 02-220-4766 (หมายเลขโทรสาร) 02-221-5763 • ส่งเรื่องผ่านทางเว็บไซต์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย www.rgs.go.th/2010/09/06/158900000/ </div> <p>คณะกรรมการประสานความร่วมมือกับจิตอาสา</p> <table border="0" style="margin: 0 auto;"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>(1) ผู้จัดการโครงการ</p> <p>(2) โฆษกโครงการ/เมืองสิ่งแวดล้อม</p> <p>(3) นายอำเภอ/สถานีรถไฟ</p> <p>(4) นายก อบต./เทศบาล</p> <p>(5) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(6) นายก อบต./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(7) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(8) นายก อบต./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(9) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(10) นายก อบต./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(11) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(12) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(13) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(14) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(15) ผู้จัดการโครงการ/เมืองสิ่งแวดล้อม</p> <p>(16) ผู้จัดการโครงการ/เมืองสิ่งแวดล้อม</p> <p>(17) วิศวกรโครงการ</p> </td> <td style="vertical-align: top; padding-left: 10px;"> <p>ประธาน</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> </td> </tr> </table> </div> <p style="text-align: center;">Flow Chat ช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนสำหรับโครงการฯ</p>	<p>(1) ผู้จัดการโครงการ</p> <p>(2) โฆษกโครงการ/เมืองสิ่งแวดล้อม</p> <p>(3) นายอำเภอ/สถานีรถไฟ</p> <p>(4) นายก อบต./เทศบาล</p> <p>(5) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(6) นายก อบต./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(7) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(8) นายก อบต./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(9) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(10) นายก อบต./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(11) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(12) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(13) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(14) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(15) ผู้จัดการโครงการ/เมืองสิ่งแวดล้อม</p> <p>(16) ผู้จัดการโครงการ/เมืองสิ่งแวดล้อม</p> <p>(17) วิศวกรโครงการ</p>	<p>ประธาน</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>สำรวจข้อมูลเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายด้วยแบบสอบถาม</p> <p>พื้นที่ดำเนินการและกลุ่มเป้าหมาย : ชุมชนที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากแนวพื้นที่ก่อสร้างโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ผู้นำชุมชน ■ ชุมชน/ครัวเรือน ■ สถานประกอบการ ■ สถานศึกษา/สถานพยาบาล <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ของครัวเรือน - ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ - ทศคติต่อโครงการ - สถิติการรับเรื่องร้องเรียน - สถิติการเกิดอุบัติเหตุ <p>ความถี่ : ปีละ 1 ครั้ง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ในช่วงการก่อสร้างตลอด 3 ปี</p> <p>ผู้รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย</p>
<p>(1) ผู้จัดการโครงการ</p> <p>(2) โฆษกโครงการ/เมืองสิ่งแวดล้อม</p> <p>(3) นายอำเภอ/สถานีรถไฟ</p> <p>(4) นายก อบต./เทศบาล</p> <p>(5) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(6) นายก อบต./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(7) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(8) นายก อบต./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(9) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(10) นายก อบต./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(11) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(12) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(13) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(14) นายก อบจ./กรมการขนส่งทางบก</p> <p>(15) ผู้จัดการโครงการ/เมืองสิ่งแวดล้อม</p> <p>(16) ผู้จัดการโครงการ/เมืองสิ่งแวดล้อม</p> <p>(17) วิศวกรโครงการ</p>	<p>ประธาน</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p> <p>กรรมการ</p>				

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรุฒ มาลา

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-26

เดือนธันวาคม 2561.....



นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-26)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาโครงการ จะมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่าย ลดการใช้พลังงานในการขนส่งด้วยรูปแบบอื่น และเป็นการลดปัญหาการจราจรในภาพรวมอีกทางหนึ่ง ส่งผลดีต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่โครงการ และบริเวณโดยรอบ ดังนั้น <u>คาดการณ์ว่าจะเกิดผลกระทบด้านบวกในระดับปานกลาง และเกิดขึ้นในระยะยาว</u> การพัฒนาโครงการ จะมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางหลักของภาคใต้สู่ภูมิภาคอื่น และเป็นช่องทางเลือกในการขนส่งสินค้าให้กระจายสู่กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ต่างๆ ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ซึ่ง <u>คาดการณ์ว่าจะเกิดผลกระทบด้านบวกในระดับปานกลาง และเกิดขึ้นในระยะยาว</u> โครงการได้ออกแบบเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ และการใช้ประโยชน์ของผู้ใช้บริการและบริเวณรอบข้าง ทำให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางโดยรถไฟ และลดอุบัติเหตุของรถที่สัญจรผ่านบริเวณจุดตัดรถไฟ จึง <u>คาดการณ์ว่าจะเกิดผลกระทบด้านบวกในระดับปานกลาง และเกิดขึ้นในระยะยาว</u> การพัฒนาโครงการทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีความคล่องตัว ส่งผลให้มีการเติบโตด้านธุรกิจการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุนในพื้นที่ เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น <u>คาดการณ์ว่าจะเกิดผลกระทบด้านบวกในระดับปานกลาง และเกิดขึ้นในระยะยาว</u> การพัฒนาโครงการจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางในพื้นที่ที่มีศักยภาพ คือมีโอกาสจะเปลี่ยนแปลงไปสู่การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัย ธุรกิจการค้า การบริการ และสถานประกอบการพาณิชย์ โดยเฉพาะบริเวณย่านสถานีรถไฟ ส่งผลให้มีแนวโน้มการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่โดยรวมที่ดีขึ้น ดังนั้น <u>คาดการณ์ว่าจะเกิดผลกระทบด้านบวกในระดับปานกลาง และเกิดขึ้นในระยะยาว</u> 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน/คำแนะนำไว้บริเวณจุดประชาสัมพันธ์ของสถานีรถไฟ เพื่อรับทราบปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อนำมาพิจารณาปรับปรุงและแก้ไขการดำเนินงานให้เหมาะสม แต่งตั้งคณะกรรมการที่มีตัวแทนจากภาคส่วนต่างๆ ประกอบด้วย ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ องค์กรเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น รวมทั้ง ให้มีตัวแทนจากภาคประชาชนและสื่อมวลชนด้วย เพื่อย่อยตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด และมีบทลงโทษที่ชัดเจน หากไม่ปฏิบัติตามมาตรการ พร้อมทั้งคอยตรวจสอบเรื่องร้องเรียน หากพบว่ามี ความเสียหายเกิดขึ้น จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิฑูร์ มาลา

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-27

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-27)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<ul style="list-style-type: none"> การกั้นรั้วและปิดจุดตัดเสมอระดับ ทำให้ประชาชนในชุมชนใกล้เคียงต้องเปลี่ยนเส้นทางสัญจร และการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรและประมง ผ่านจุดตัดทางรถไฟที่ออกแบบเป็นอุโมงค์ ความสูง 2.5 เมตร ต้องใช้เส้นทางจุดตัดที่ไม่จำกัดความสูงในบริเวณใกล้เคียง อาจทำให้ต้องสูญเสียเวลาและค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ดังนั้น คาดการณ์ว่าจะเกิดผลกระทบด้านลบในระดับต่ำ 		
<p>17. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน</p>	<p>ระยะก่อนการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การปรับแนวเส้นทางจะต้องเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และพืชผล) อย่างไรก็ดีตาม โครงการได้มีการกำหนดแนวเส้นทางของโครงการและรูปแบบทางลอด-ทางข้ามบริเวณจุดตัดทางรถไฟโดยพยายามหลีกเลี่ยงการเวนคืนให้มากที่สุด ทำให้มีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืนจำนวนไม่มาก และพิจารณาค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์อย่างเหมาะสมตามกฎหมาย จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและพืชผลที่อยู่ในเขตทางซึ่งเป็นที่ดินในกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และในปัจจุบันทางการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการให้ผู้ถูกรื้อและสร้างสิ่งปลูกสร้างในเขตทางรถไฟรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างแล้ว ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะก่อนการก่อสร้าง</p> <p>มาตรการด้านการเวนคืน</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการเวนคืนที่ดินพื้นที่สวนยางเพิ่มเติมในช่วงนี้ต้องการพื้นที่เพิ่มประมาณ 21 ไร่ 3 งาน 91.6 ตารางวา ภายใต้บทบัญญัติของกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 เป็นหลัก และกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์โดยยึดตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เพื่อให้เป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืน ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ถูกเวนคืนทราบและเข้าใจขั้นตอนการเวนคืน รวมถึงสิทธิของผู้ถูกเวนคืนในการรับทราบข้อมูล ให้ข้อมูล ร้องเรียน หรืออุทธรณ์ พร้อมทั้งกำหนดระยะเวลาการจ่ายค่าทดแทนให้ผู้ถูกเวนคืนทราบ รวมถึงข้อกำหนดเพิ่มเติมในกรณีที่ไม่สามารถจ่ายค่าทดแทนได้ในระยะเวลาที่กำหนดไว้ แจ้งกำหนดเวลาที่จะต้องย้ายออกจากพื้นที่ที่ชัดเจนให้ผู้ถูกเวนคืนทราบก่อนก่อสร้างอย่างน้อย 1 ปี เพื่อให้สามารถจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ได้ทัน และควรแจ้งเป็นระยะอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ประชาชนในบริเวณดังกล่าวรับทราบข้อมูลข่าวสารอย่างทั่วถึง <p>มาตรการด้านการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในเขตทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ที่มีสิ่งปลูกสร้างในเขตรถไฟที่ต้องใช้พื้นที่ก่อสร้างรถไฟทางคู่ 1,011 หลัง ทั้งที่มีสัญญาเช่าและไม่มีสัญญาเช่า ให้ทราบแผนงานและขั้นตอนการเวนคืนและการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง แจ้งกำหนดเวลาที่จะต้องย้ายออกจากพื้นที่ที่ชัดเจนให้ผู้เช่าพื้นที่ในเขตรถไฟทราบก่อนก่อสร้างอย่างน้อย 6 เดือน ควรพิจารณาให้สิทธิการเช่าพื้นที่แก่ผู้เช่ารายเดิม และขยายพื้นที่การเช่าให้แก่ผู้เช่ารายใหม่ไปพร้อมกัน เพื่อป้องกันการผูกขาดพื้นที่ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยตลอดแนวเส้นทางของโครงการ 	<p>ระยะก่อนการก่อสร้าง</p> <p>สำรวจข้อมูลเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายด้วยแบบสอบถาม</p> <p>พื้นที่ดำเนินการและกลุ่มเป้าหมาย :</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาชนที่อยู่ในแนวเส้นทางใหม่ในบริเวณที่มีการเวนคืน ประชาชนที่อยู่หรือเช่าที่ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่สามารถติดตามได้ <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลเกี่ยวกับเศรษฐกิจและสังคม ข้อมูลสภาพแวดล้อมของชุมชนและการเดินทางสัญจรในปัจจุบัน ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลที่มีต่อโครงการ ความคิดเห็นต่อการเวนคืนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และพืชผล และ/หรือ การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง และพืชผลที่อยู่ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย ปัญหา อุปสรรคในการเวนคืน และ/หรือ การรื้อย้าย

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรุฒม์ มาลา

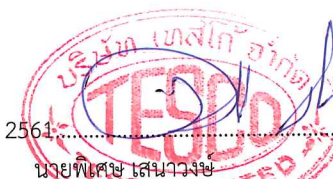
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-28

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เบลโก้ จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-28)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>วิธีดำเนินงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเขตทางเนื่องจากการปรับแนวเส้นทางและการก่อสร้างถนนยกระดับข้ามทางรถไฟเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดเสมอระดับ จะต้องดำเนินการจ่ายค่าทดแทนให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดทาสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 และแนวปฏิบัติในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีองค์ประกอบหลัก ได้แก่ ค่าทดแทนที่ดิน ค่าทดแทนโรงเรือน/สิ่งปลูกสร้าง และค่าทดแทนไม้ยืนต้น <p>สำหรับค่าทดแทนโรงเรือน/สิ่งปลูกสร้าง มีขั้นตอนการประสานงานด้านการอพยพโยกย้าย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> สำรวจจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องการอพยพโยกย้าย สำรวจความต้องการของเจ้าของสิ่งปลูกสร้างด้านความต้องการความช่วยเหลือ สำรวจลักษณะของสิ่งปลูกสร้างว่าเป็นที่อยู่อาศัยหรืออาคารพาณิชย์ กรณีที่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ต้องการค่าทดแทนการเวนคืน ดำเนินการจ่ายค่าทดแทนให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดทาสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 และแนวปฏิบัติในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ของกระทรวงคมนาคม <p>ในกรณีที่ผู้ถูกเวนคืนเป็นหน่วยงานราชการ อาจใช้วิธีตกลงกับเจ้าของที่ดินเพื่อขอใช้ที่ดิน โดยจ่ายค่าตอบแทนในจำนวนที่เหมาะสม ทั้งนี้ รพท. ซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ จะต้องทำความเข้าใจกับเจ้าของที่ดินส่วนสิ่งปลูกสร้างจะคิดค่าทดแทนเหมือนกรณีถูกเวนคืน แต่ไม่ต้องให้คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นประกาศเป็นบัญชีค่าทดแทน</p> <ul style="list-style-type: none"> สิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตทางของ รพท. จะต้องตรวจสอบว่ามีหนังสือเช่าหรือไม่ หากพบว่ามีหนังสือเช่า รพท. จะต้องดำเนินการจ่ายค่าทดแทนตามมาตรา 18 (5) แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 หากสิ่งปลูกสร้างไม่มีหนังสือเช่า จะต้องรื้อถอนเมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าของที่ดินซึ่งจะไม่ได้รับค่าทดแทนตามกฎหมาย อย่างไรก็ตามเพื่อนมนุษยธรรม รพท. อาจเสนอคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยขออนุมัติเงินช่วยเหลือเป็นค่าขนย้ายเป็นกรณีพิเศษ และอาจดำเนินการตามแนวปฏิบัติในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ของกระทรวงคมนาคม 	<p>ความถี่ : 1 ครั้ง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : หลังจากทำการสำรวจกรรมสิทธิ์ที่ดินและทรัพย์สิน และแจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองทราบแล้ว โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-29

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนางษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-29)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>แผนปฏิบัติการป้องกันและลดผลกระทบด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน พื้นที่ดำเนินการ :</p> <ul style="list-style-type: none"> • แนวเส้นทางของโครงการที่มีการปรับรัศมีโค้งออกนอกจากเขตทางรถไฟ • บริเวณพื้นที่ที่มีการก่อสร้างถนนยกระดับข้ามทางรถไฟเพื่อแก้ไขปัญหาคัดตัดเสมอระดับทางรถไฟของโครงการที่มีการเวนคืน • พื้นที่ในเขตทางของกรรถไฟแห่งประเทศไทยตลอดแนวเส้นทางของโครงการ <p>วิธีดำเนินงาน :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเขตทางเนื่องจากการปรับแนวเส้นทางและการก่อสร้างถนนยกระดับข้ามทางรถไฟเพื่อแก้ปัญหาคัดตัดเสมอระดับ จะต้องดำเนินการจ่ายค่าทดแทนให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 และแนวปฏิบัติในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีองค์ประกอบหลัก ได้แก่ ค่าทดแทนที่ดิน ค่าทดแทนโรงเรือน/สิ่งปลูกสร้าง และค่าทดแทนไม้ยืนต้น <p>สำหรับค่าทดแทนโรงเรือน/สิ่งปลูกสร้าง มีขั้นตอนการประสานงานด้านการอพยพโยกย้าย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • สำรวจจำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ต้องการอพยพโยกย้าย • สำรวจความต้องการของเจ้าของสิ่งปลูกสร้างด้านความต้องการความช่วยเหลือ • สำรวจลักษณะของสิ่งปลูกสร้างว่าเป็นที่อยู่อาศัยหรืออาคารพาณิชย์ • กรณีที่เจ้าของอสังหาริมทรัพย์ต้องการค่าทดแทนการเวนคืน ดำเนินการจ่ายค่าทดแทนให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 และแนวปฏิบัติในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ของกระทรวงคมนาคม <p>ในกรณีที่ผู้ถูกเวนคืนเป็นหน่วยงานราชการ อาจใช้วิธีตกลงกับเจ้าของที่ดินเพื่อขอใช้ที่ดิน โดยจ่ายค่าตอบแทนในจำนวนที่เหมาะสม ทั้งนี้ รพท. ซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการจะต้องทำความเข้าใจความตกลงกับเจ้าของที่ดิน ส่วนสิ่งปลูกสร้างจะคิดค่าทดแทนเหมือนกรณีถูกเวนคืน แต่ไม่ต้องให้คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นประกาศเป็นบัญชีค่าทดแทน</p> <ol style="list-style-type: none"> 2) สิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตทางของ รพท. จะต้องตรวจสอบว่ามีหนังสือเช่าหรือไม่ หากพบว่ามีหนังสือเช่า รพท. จะต้องดำเนินการจ่ายค่าทดแทนตามมาตรา 18 (5) แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 หากสิ่งปลูกสร้างไม่มีหนังสือเช่า จะต้องรื้อถอนเมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าของที่ดินซึ่งจะไม่ได้รับค่าทดแทนตามกฎหมาย อย่างไรก็ตามเพื่อมนุษยธรรม รพท. อาจเสนอคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยขออนุมัติเงินช่วยเหลือเป็นค่าขนย้ายเป็นกรณีพิเศษ และอาจดำเนินการตามแนวปฏิบัติในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ของกระทรวงคมนาคม 	

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรุฒิ มาลา

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-30

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวางษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม (ต่อ-30)

ปัจจัยสิ่งแวดลอม	การประเมินผลกระทบลด้านสิ่งแวดลอม	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
18. การแบ่งแยก	<p>ระยะก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้างประชาชนและผู้ใช้เส้นทางยังสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างสองฝั่งทางรถไฟและไปประกอบอาชีพได้โดยใช้ถนนเลียบริมทางรถไฟและทางผ่านเสมอระดับที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดวางและเก็บวัสดุอุปกรณ์ไม่ให้เกิดขวางการเดินทางของประชาชน โดยเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนในปัจจุบัน ติดตั้งป้าย เครื่องหมาย หรือสัญญาณไฟ แสดงเขตการก่อสร้างให้เห็นอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน การก่อสร้างเพื่อแกไขปัญหาจุดตัดเสมอระดับดิน จำนวน 32 จุด ในกรณีที่ตั้งตำแหน่งทางลอดหรือทางข้ามใหม่ตรงกับตำแหน่งทางข้ามทางรถไฟเดิมทางโครงการจะต้องก่อสร้างทางเบี่ยงเสมอระดับชั่วคราวในบริเวณใกล้เคียงเพื่อให้ประชาชนสามารถสัญจรไป-มาได้ ซึ่งทางโครงการจะกำหนดเป็นเงื่อนไขโดยผนวกไว้ในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการต่อไป 	<p>ระยะก่อสร้าง รับเรื่องร้องเรียนและข้อคิดเห็นจากประชาชนในประเด็นเกี่ยวกับเดินทางไปมาหาสู่กันและเดินทางไปประกอบอาชีพในช่วงการก่อสร้าง ความถี่ : ตลอดช่วงระยะก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการ : ตลอดช่วงระยะก่อสร้าง ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้รับจ้าง</p>
	<p>ระยะดำเนินการ โครงการจะปิดจุดตัดเสมอระดับที่มีอยู่ในปัจจุบันทั้งหมด และกั้นรั้วตลอดแนวทางรถไฟทั้งสองข้างเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางโดยจะจัดทำทางลอด/ทางข้ามในบริเวณใกล้เคียงกับจุดตัดเดิมเพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันและเดินทางไปประกอบอาชีพระหว่าง 2 ฝั่งได้ดั้งเดิม แต่อาจจะไม่สะดวกสบายเช่นเดิม ดังนั้น จึงเกิดผลกระทบในระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีสะพานลอยคนเดินข้ามในจุดที่เหมาะสม จัดให้มีสะพานลอยคนเดินข้ามรวมถึงรถจักรยานยนต์บริเวณสถานีรถไฟและบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่นตามแนวเส้นทางโครงการ โดยจัดทำเป็นสะพานลอยและมีทางลาดขนานกันไปเพื่อให้รถจักรยานยนต์สามารถข้ามไปด้วยได้ พร้อมติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและกล้องวงจรปิด CCTV (หากมีความจำเป็น) เพื่อความปลอดภัย ประชาสัมพันธ์เส้นทางการคมนาคมที่ตัดผ่านทางรถไฟให้ประชาชนในพื้นที่ทราบ เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางไป-มาระหว่าง 2 ฝั่งทางรถไฟ 	<p>ระยะดำเนินการ รับเรื่องร้องเรียนและข้อคิดเห็นจากประชาชนในประเด็นเกี่ยวกับเดินทางไปมาหาสู่กันและเดินทางไปประกอบอาชีพระหว่าง 2 ฝั่ง ความถี่ : ตลอดช่วงดำเนินการ ระยะเวลาดำเนินการ : ตลอดช่วงดำเนินการ ผู้รับผิดชอบ : นายสถานีแต่ละแห่ง</p>
19. การสาธารณสุข/ อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	<p>ระยะก่อนการก่อสร้าง -</p>	<p>ระยะก่อนการก่อสร้าง -</p>	<p>ระยะก่อนการก่อสร้าง สำรวจข้อมูลด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัย เพื่อเป็นฐานข้อมูล พื้นที่ดำเนินการและกลุ่มเป้าหมาย : คนงานก่อสร้างของโครงการ และสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่ ดัชนีที่ตรวจวัด : - สภาพสุขภาพทั่วไปของคนงานก่อสร้าง - ความเพียงพอในการให้บริการของหน่วยงานด้านสาธารณสุขในพื้นที่ ความถี่ : 1 ครั้ง ระยะเวลาดำเนินการ: ภายใน 6 เดือน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้รับจ้าง</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรุฒิ มาลา

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-31

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-31)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ : ฝุ่นละอองจากการก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อระบบทางเดินหายใจ ส่วนเสียและความสิ้นสະเทือนจากการก่อสร้างอาจทำให้เกิดความรำคาญ รู้สึกหงุดหงิดหรือเกิดความเครียดได้ นอกจากนี้ประชาชนอาจได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคจากคนงานก่อสร้างที่เข้ามาในพื้นที่ เช่น โรคอุจจาระร่วง หรือโรคจากแรงงานต่างถิ่นหรือต่างดาว ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทำให้บริการด้านสาธารณสุขของหน่วยงานด้านสาธารณสุขในพื้นที่จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ ● ผลกระทบต่อคนงานก่อสร้าง : เป็นผลกระทบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย คือ อันตรายจากการปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัย และอันตรายจากสภาพการทำงานที่ไม่เหมาะสม เช่น อยู่ในที่มีเสียงดัง ความสิ้นสະเทือน และความร้อนซึ่งอาจก่อให้เกิดโรคต่างๆ ได้ นอกจากนี้ อาจเกิดผลกระทบในด้านของกรสุขภาพอาหาร การสุขภาพสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งโครงการได้กำหนดมาตรการต่างๆ รองรับไว้แล้วจึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>มาตรการด้านความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ผู้รับจ้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศเสีย และความสิ้นสະเทือนในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ● ผู้รับจ้างต้องปฏิบัติตามกฎหมายด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 เช่น <ul style="list-style-type: none"> - กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551 - กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร บันจัน และหม้อน้ำ พ.ศ. 2552 - กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้า พ.ศ. 2554 - กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549 - กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2549 - ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐานอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล พ.ศ. 2554 - ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง สัญลักษณ์เตือนอันตรายเครื่องหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และข้อความแสดงสิทธิและหน้าที่ของนายจ้างและลูกจ้าง พ.ศ. 2554 - ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง หลักเกณฑ์การจัดทำแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงานสำหรับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2552 ● ให้ผู้รับจ้างจัดพื้นที่ก่อสร้าง ที่พักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมการก่อสร้างให้ถูกสุขลักษณะ เพื่อป้องกันปัญหาด้านสุขภาพอนามัย ได้แก่ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>สำรวจข้อมูลด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัยพื้นที่ดำเนินการและกลุ่มเป้าหมาย : คนงานก่อสร้างของโครงการ และสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - สภาวะสุขภาพทั่วไปและตามปัจจัยเสี่ยงของคนงานก่อสร้าง - ความเพียงพอในการให้บริการของหน่วยงานด้านสาธารณสุขในพื้นที่ <p>ความถี่ : ปีละ 1 ครั้ง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้รับจ้าง</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรุฒิ มาลา

สผ.1-32

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเชฐ เสนาวงษ์

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-32)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> - จัดหาน้ำดื่มและน้ำใช้ที่สะอาดและเพียงพอกับจำนวนเจ้าหน้าที่และคนงาน (คิดปริมาณน้ำดื่มเฉลี่ย 5 ลิตรต่อคนต่อวัน น้ำใช้ของคนงานก่อสร้างบริเวณที่พักคนงาน 200 ลิตรต่อคนต่อวัน และน้ำใช้ของคนงานก่อสร้างที่เข้ามาพักกลางวัน บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง เท่ากับ 15 ลิตรต่อคนต่อวัน และน้ำใช้ของเจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง เท่ากับ 70 ลิตรต่อคนต่อ) - จัดให้มีถังเก็บน้ำใช้สำรอง ที่สามารถเก็บสำรองน้ำใช้ได้น้อย 3 วัน ในกรณีที่น้ำประปาไม่ไหล - จัดเตรียมส้วมราดน้ำที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง (ในสัดส่วนคนงาน 20 คน ต่อห้องส้วม 1 ห้อง) เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งแพร่ระบาดโรค - จัดหาถังรองรับขยะที่มีสภาพดี ไม่แตกรั่ว และมีฝาปิด จำนวนที่เพียงพอ และจัดให้มีการกำจัดขยะอย่างสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์แมลงและสัตว์พาหะอื่นๆ - บำบัดน้ำเสียตามมาตรการที่กำหนดเพื่อลดการเพาะพันธุ์ของสัตว์น้ำโรค ● ให้ผู้รับจ้างจัดสร้างที่พักคนงานก่อสร้างและสำนักงานควบคุมการก่อสร้างตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน ว.สท. 1010-34) ● ให้ผู้รับจ้างจัดที่พักกลางวันชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้าง ที่สามารถหลบแดดหลบฝนได้ โดยอาจจัดไว้ในบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างหรือบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ตามความเหมาะสม และในกรณีที่จัดที่พักกลางวันไว้บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีห้องสุขาเคลื่อนที่ อย่างน้อย 8 ห้อง/แห่ง ● ผู้รับจ้างต้องจัดให้มีการดูแลตรวจสอบเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นให้สามารถใช้การได้อยู่เสมอ หากพบว่ามี การเสียหายหรือใช้การไม่ได้ให้รีบดำเนินการแก้ไข ● ผู้รับจ้างต้องจัดให้มีป้ายแนะนำการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นไว้ในบริเวณที่อุปกรณ์นั้นติดตั้งอยู่ ● ผู้รับจ้างต้องจัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับวิธีป้องกันอัคคีภัยและการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นอย่างถูกวิธีแก่คนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่ ● ผู้รับจ้างต้องจัดให้มีพนักงานเจ้าหน้าที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง 	

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพยากรในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-33

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ แสนวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม(ต่อ-33)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ● ผู้รับจ้างต้องจัดอบรมคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีใช้ ดุแล และบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงาน และกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ใช้งานได้ดีอยู่เสมอ หากพบว่าเครื่องจักรอุปกรณ์ใดชำรุดเสียหายต้องซ่อมแซมทันที เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน ● ผู้รับจ้างต้องจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล และควบคุมดูแลให้คนงานก่อสร้างสวมใส่ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง <p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทางคมนาคมและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● ผู้รับจ้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ● ผู้รับจ้างต้องควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และกำหนดให้ใช้ความเร็วในขณะผ่านชุมชนไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ● ผู้รับจ้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านจราจรในบริเวณที่เป็นชุมชนหนาแน่น โรงเรียน หรือบริเวณอื่นๆ ที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ● ผู้รับจ้างต้องติดตั้งป้ายแสดงเขตก่อสร้างให้ชัดเจน และแจ้งให้ผู้ใช้เส้นทางทราบล่วงหน้า หากจะปิดเส้นทาง รวมทั้งจัดทำแผนที่แสดงเส้นทางเบี่ยง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ <p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการที่สถานีรถไฟ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● การก่อสร้างอาคารสถานีใหม่ กรณีที่อาคารสถานีใหม่มีตำแหน่งไม่ตรงกับอาคารสถานีเดิม ทางโครงการจะก่อสร้างอาคารสถานีใหม่ให้แล้วเสร็จก่อน จึงยกเลิกการใช้อาคารสถานีเดิม โดยสถานีเดิมจะมีการส่งเสริมกิจกรรมใหม่ทดแทน หรืออาจถูกรื้อย้ายไปปลูกสร้างใหม่ในพื้นที่ย่านสถานีและส่งเสริมกิจกรรมใหม่ทดแทน ส่วนในกรณีที่อาคารสถานีใหม่มีตำแหน่งตรงกับอาคารสถานีเดิม โครงการจะต้องก่อสร้างอาคารสถานีชั่วคราวในบริเวณใกล้เคียงให้แล้วเสร็จก่อนแล้วจึงดำเนินการรื้อย้ายอาคารสถานีเดิมและก่อสร้างอาคารสถานีใหม่ ● บริเวณเขตก่อสร้างจะต้องจัดทำรั้วกันแสดงขอบเขตการก่อสร้างที่ชัดเจน และปิดประกาศ “เขตก่อสร้าง บุคคลภายนอกห้ามเข้า” โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ● ในเขตก่อสร้างส่วนใดที่เป็นอันตราย จะต้องปิดประกาศ “เขตอันตรายในการก่อสร้าง” และมีไฟสัญญาณสีแดงแสดงให้เห็นชัดเจนในเวลากลางวัน และผู้ที่เข้าไปในเขตดังกล่าวจะต้องสวมหมวกนิรภัย ● ไม่อนุญาตให้ผู้ใช้ที่ไม่เกี่ยวข้อง หรือหมตหน้าที่เข้าไปในเขตก่อสร้าง และเขตอันตรายในการก่อสร้าง 	

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรุฒิ มาลา

รองผู้จัดการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพยากรสิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-34

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เอสโก จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-34)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ : อาจได้รับผลกระทบจากเสียงและความสั่นสะเทือนจากการเดินรถไฟซึ่งจะมีความเร็วและความถี่ในการเดินรถเพิ่มขึ้น นอกจากนี้การพัฒนาโครงการทำให้ยานพาหนะบนถนนที่เชื่อมโยงกับสถานีรถไฟของโครงการเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสถานีที่มีลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ ● ผลกระทบต่อพนักงานรถไฟ : โครงการจะมีการปรับปรุงและพัฒนาระบบการเดินรถ สาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก ระบบเพื่อความปลอดภัยและระบบต่างๆ ภายในสถานีรถไฟ ดังนั้น คาดการณ์ว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อพนักงานบนขบวนรถและประจำสถานีรถไฟ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และการคมนาคมขนส่งในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด ● จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและด้านความปลอดภัยให้แก่พนักงานรถไฟ พร้อมทั้งควบคุมให้พนักงานรถไฟปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สำรวจข้อมูลด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัย</p> <p>พื้นที่ดำเนินการและกลุ่มเป้าหมาย :</p> <ul style="list-style-type: none"> - พนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยในพื้นที่โครงการ - ประชาชนที่อาศัยอยู่ในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทางโครงการ <p>ดัชนีที่ตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> - สภาพสุขภาพของพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย - การเจ็บป่วยของประชาชนที่อาศัยอยู่ในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทางโครงการ <p>ความถี่ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - การตรวจสอบสุขภาพประจำปีพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยในพื้นที่โครงการปีละ 1 ครั้ง - การสำรวจข้อมูลการเจ็บป่วยของประชาชนที่อาศัยอยู่ในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทางโครงการปีละ 1 ครั้งโดยในช่วง 3 ปีแรกของการเปิดดำเนินการให้ดำเนินการต่อเนื่องหลังจากนั้นให้ดำเนินการทุกๆ 5 ปี โดยดำเนินการร่วมกับการสำรวจข้อมูลและความคิดเห็นในมาตรการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และการแบ่งแยก <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>ดำเนินการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้รับจ้าง</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรุฒิ มาลา

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพยากร รักษากรในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-35

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-35)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
20. ความปลอดภัยในสังคม	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การจ้างแรงงานเข้ามาในพื้นที่อาจทำให้ความปลอดภัยในสังคมลดลง เนื่องจากคนงานก่อสร้างอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญให้กับประชาชนในพื้นที่ได้ แต่เนื่องจากโครงการจะแบ่งการก่อสร้างออกเป็นตอน (สัญญา) โดยแต่ละตอนจะมีที่พักคนงานก่อสร้าง 2 แห่ง แต่ละแห่งจะมีคนงานก่อสร้างสูงสุด 80 คน ซึ่งเป็นจำนวนที่ไม่มากเกินไปที่จะควบคุมดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อย และจะกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างให้พิจารณารับแรงงานในพื้นที่ในสัดส่วนที่เหมาะสมรวมทั้งให้กำหนดระเบียบปฏิบัติเพื่อควบคุมระเบียบวินัยในที่พักคนงานอย่างเข้มงวด จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมอย่างเคร่งครัด</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>รับเรื่องร้องเรียนและข้อคิดเห็นจากประชาชนในประเด็นเกี่ยวกับการได้รับเหตุเดือดร้อนรำคาญจากคนงานหรือกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงการก่อสร้าง</p> <p>ความถี่ : ตลอดช่วงระยะก่อสร้าง</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ตลอดช่วงระยะก่อสร้าง</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้รับจ้าง</p>
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อมีการพัฒนาโครงการจะมีประชาชนเดินทางเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น อาจทำให้ความปลอดภัยทางสังคมลดลง อย่างไรก็ตาม หน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบด้านความปลอดภัยในพื้นที่ และสถานีตำรวจภูธรต่างๆ ต่างรับรู้ถึงการพัฒนาโครงการและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ดังนั้น คาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟ คอยสอดส่องและดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยของผู้ใช้บริการที่สถานีรถไฟ เพื่อลดความกังวลของประชาชนเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน พร้อมทั้งให้มีการตรวจสอบระบบกล้องวงจรปิดภายในบริเวณสถานีให้สามารถใช้งานได้อยู่เสมอ หากพบชำรุดเสียหายให้รีบซ่อมแซมให้สามารถใช้งานได้โดยเร็วที่สุด ● จัดให้มีกล่องรับเรื่องร้องเรียน/คำแนะนำไว้บริเวณจุดประชาสัมพันธ์ของสถานีรถไฟเพื่อรับทราบปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อนำมาพิจารณาปรับปรุงและแก้ไขการดำเนินงานให้เหมาะสม ● ประสานงานกับสถานีตำรวจในพื้นที่เพื่อแจ้งแผนการพัฒนาโครงการให้รับทราบเพื่อร่วมกันกำหนดแผนรองรับและเตรียมความพร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงหรือปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้น ● ประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ให้ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางข้ามหรือทางลอดในจุดที่มีผู้ใช้งานจำนวนมาก ย่านชุมชน หรือจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม ● ประสานขอความร่วมมือจากสถานีตำรวจในพื้นที่ให้จัดเจ้าหน้าที่สายตรวจคอยดูแลตรวจสอบบริเวณสถานีรถไฟ และทางลอดใต้ทางรถไฟในจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม โดยเฉพาะในเวลากลางคืน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟแห่งประเทศไทยกำกับให้เจ้าหน้าที่สถานีรถไฟมีการตรวจสอบสถานการณ์ที่อาจเกิดความไม่ปลอดภัยสำหรับบริการเดินรถและต่อการใช้บริการของผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง - การรถไฟแห่งประเทศไทยกำกับให้เจ้าหน้าที่สถานีรถไฟรายงานเหตุการณ์ในด้านอาชญากรรมที่เกิดขึ้นทั้งบริเวณสถานี และบนขบวนรถไฟ <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทยและนายสถานีรถไฟแต่ละแห่ง</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรุฒิ มาลา

สผ.1-36

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเชฐ เสนาวงษ์

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-36)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>21. สุขภาพ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง การจัดการขยะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ขยะจากกิจกรรมการก่อสร้างจะคัดแยกเพื่อนำส่วนที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้กลับมาใช้ใหม่หรือขายให้แก่ผู้รับซื้อ ส่วนขยะที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้จะกองเก็บไว้เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัด ส่วนขยะจากคนงานก่อสร้างบริเวณที่พักคนงานก่อสร้างจะเกิดขึ้นประมาณ 68 กิโลกรัม/วัน/แห่ง และขยะจากเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง จะเกิดขึ้นประมาณ 46.5 กิโลกรัม/วัน/แห่ง ซึ่งขยะที่เกิดขึ้นจะถูกรวบรวมไว้ในภาชนะรองรับขยะเพื่อรอให้หน่วยงานรับผิดชอบในพื้นที่มาเก็บขนไปกำจัด โดยไม่ให้มีขยะตกค้างหรือปนเปื้อนออกสู่ภายนอก ซึ่งคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ <p>การจัดการน้ำเสีย</p> <ul style="list-style-type: none"> น้ำเสียที่เกิดจากที่พักคนงานก่อสร้างจะมีปริมาณ 12.8 ลูกบาศก์เมตร/วัน/แห่ง และน้ำเสียจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้างจะมีปริมาณ 2.6 ลูกบาศก์เมตร/วัน/แห่ง โดยน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะถูกบำบัดด้วยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่มีขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้น จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ และการสาธารณสุข/อาชีวอนามัย อย่างเคร่งครัด ผู้รับจ้างจะต้องให้คนงานก่อสร้างคัดแยกขยะ โดยให้เก็บส่วนที่ยังใช้ประโยชน์ได้นำกลับมาใช้ใหม่ สำหรับขยะที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ให้เก็บรวบรวมให้เป็นระเบียบไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป ผู้รับจ้างจะต้องจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด ตั้งไว้ตามจุดต่างๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง และบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง พร้อมทั้งตรวจสอบ ดูแล และรักษาภาชนะรองรับขยะให้อยู่ในสภาพดี ไม่แตกชำรุด หรือรั่วซึม จัดให้มีที่พักขยะบริเวณที่พักคนงานก่อสร้างและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีขนาดเพียงพอสำหรับรองรับขยะที่จะเกิดขึ้นในเวลา 3 วันได้ และตั้งอยู่ในบริเวณที่รถเก็บขนขยะสามารถเข้ามาเก็บขนได้โดยสะดวก ประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดการขยะในพื้นที่ให้ดำเนินการเก็บขนขยะและนำไปกำจัดเป็นประจำ โดยผู้รับจ้างควรเก็บรวบรวมขยะไว้ในบริเวณที่รถเก็บขนขยะสามารถเข้ามาเก็บขนได้โดยสะดวก ตรวจสอบและดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงเกราะเต็ม จะต้องประสานงานให้รถดูดสิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่รับผิดชอบมาทำการดูดสิ่งปฏิกูลออกในทันที บำบัดน้ำเสียที่เกิดจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและที่พักคนงานก่อสร้างด้วยระบบบำบัดน้ำเสียที่เหมาะสมก่อนระบายออกสู่ภายนอก 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>-</p>
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อมีการพัฒนาโครงการ จะมีประชาชนใช้บริการที่สถานีรถไฟเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีปริมาณขยะและน้ำเสียเพิ่มขึ้น</p> <p>การจัดการขยะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ขยะที่เกิดขึ้นอาจปนเปื้อนออกสู่สิ่งแวดล้อม หรือสะสมกลายเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของสัตว์นำโรคได้ประสานงานกับหน่วยงานรับผิดชอบกำจัดขยะในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเก็บขนและกำจัดขยะเป็นประจำทุกวันส่งผลกระทบด้านการสุขภาพในระดับต่ำ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์และสนับสนุนให้ผู้ประกอบการ/ผู้ขายสินค้าและอาหาร ทั้งบนขบวนรถไฟและที่สถานีรถไฟ ใช้วัสดุและอุปกรณ์ที่ทำจากธรรมชาติ หรือลดการใช้โฟมหรือพลาสติก ในการบรรจุสินค้าและอาหาร เพื่อลดปริมาณขยะที่ไม่สามารถย่อยสลายได้ลง จัดให้มีภาชนะรองรับขยะอย่างเพียงพอบริเวณสถานีรถไฟ และภายในขบวนรถไฟ พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารทิ้งขยะในที่ที่จัดเตรียมไว้ และในระยะแรกของการดำเนินงานควรพิจารณาให้มีภาชนะรองรับขยะแบบแยกประเภทในบริเวณสถานี ขนถ่ายขยะจากสถานีรถไฟและจากขบวนรถไฟไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ ไม่ให้เหลือตกค้าง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรวิทย์ มาลา

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-37

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด

ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-37)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>การประเมินปริมาณขยะจากผู้ใช้สถานีกรณีเปิดดำเนินการ</p> <p>จากการประมาณปริมาณขยะที่เกิดขึ้นดังกล่าว ปริมาณขยะที่เกิดขึ้นในสถานีจะมีปริมาณไม่มาก ประกอบกับ สถานีทุกแห่งเป็นสถานที่อยู่ติดกับย่านชุมชน เมื่อมีจำนวนขบวนรถไม่ถี่มาก และจำนวนผู้ใช้สถานีน้อย จะทำให้ผู้ใช้เส้นทางจะเดินทางเข้าสู่สถานีตามเวลาที่กำหนด คาดว่าจะมีผู้เดินทางมารอขบวนรถน้อย และโดยทั่วไป การจัดการขยะจะเดินขึ้นที่จุดกำเนิดหรือต้นทางจากย่านชุมชน กับที่ขบวนรถไฟ ทำให้ปริมาณขยะในบริเวณสถานีมีจำนวนน้อย การจัดการขยะโดยการจัดวางถังให้เพียงพอจะสามารถรองรับปริมาณขยะได้โดยไม่มีผลกระทบ โดยการจัดการสามารถจัดหาถังขยะที่มีขนาดเหมาะสมกับปริมาณขยะที่เกิดขึ้นจากสถานีต่างๆ ตามที่คำนวณได้ โดยกระจายตามจุดที่เป็นแหล่งพักรอและจัดหาถังขยะขนาด 200 ลิตร สำหรับรองรับการรวบรวมขยะจากภายในสถานีที่เก็บออกมารอการจัดเก็บ โดยสถานีขนาดเล็กใช้ถังขนาด 200 ลิตร จำนวน 2 ถัง และสถานีขนาดกลางใช้ถัง 200 ลิตร จำนวน 3 ถัง สามารถรองรับขยะได้อย่างเพียงพอในแต่ละวัน (การคำนวณคิดในกรณีจำนวนผู้ใช้สถานีสูงสุดในการออกแบบ)</p> <p>การประเมินขยะจากคนงานก่อสร้าง</p> <p>ในการประเมินใช้อัตราการเกิดขยะ เนื่องจากมีช่วงเวลาที่ยานก่อสร้างไปดำเนินการกิจกรรมในพื้นที่ก่อสร้าง และช่วงเวลาที่มีการอยู่ในที่พัก ทำให้มีอัตราการเกิดขยะของคนงานก่อสร้างในอัตราดังกล่าว จะมีจำนวนคนงานที่ทำงานในพื้นที่สูงสุดเฉลี่ย 80 คนต่อวัน กรณีที่ใช้อัตราการเกิดขยะมูลฝอยที่ 1.0 กิโลกรัมต่อคนต่อวัน (อ้างอิงจากแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการบริการชุมชนและที่พักอาศัย โดยสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม, 2556) จะมีปริมาณขยะเกิดขึ้น 80 กิโลกรัมต่อวัน คิดเป็นปริมาตรขยะ 267 ลิตรต่อวัน มาตรการที่กำหนดไว้ที่กำหนดให้มีการจัดหาถังขยะขนาด 200 ลิตร รองรับปริมาณขยะอย่างเพียงพอ ก็จะสามารถรองรับปริมาณขยะที่เกิดขึ้น โดยใช้ถังขยะขนาด 200 ลิตร จำนวน 2 ถัง</p> <p>การจัดการน้ำเสีย</p> <ul style="list-style-type: none"> น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องส้วมของแต่ละสถานีจะส่งผลกระทบต่อ สุขภาพในในระดับต่ำ เนื่องจากโครงการจะจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบระบบกรองใโรอากาศเพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากห้องส้วมในสถานีรถไฟแต่ละแห่งให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งก่อนระบายออกหรือหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ 	<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีที่พักขยะรวมของแต่ละสถานีรถไฟที่เป็นสัดส่วน ถูกหลักสุขาภิบาล มีขนาดเพียงพอสำหรับรองรับขยะที่จะเกิดขึ้นในเวลา 3 วัน และตั้งอยู่ในบริเวณที่รถเก็บขนขยะสามารถเข้ามาเก็บขนได้โดยสะดวก ล้างทำความสะอาดที่พักขยะรวมเป็นประจำเพื่อป้องกันการสะสมและกลายเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของสัตว์นำโรค ประสานงานกับหน่วยงานรับผิดชอบกำจัดขยะในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเก็บขนและกำจัดขยะเป็นประจำทุกวัน น้ำทิ้งสถานีรถไฟจะต้องถูกรวบรวมในบ่อคักตะกอนเพื่อตกตะกอนก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยติดประกาศแจ้งให้ผู้ใช้บริการ “ห้ามใช้ห้องส้วมในขณะที่รถไฟจอด” ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตรวจสอบและจัดให้มีน้ำสำหรับชำระล้างในห้องน้ำ ห้องส้วมบนขบวนรถไฟอย่างเพียงพอตลอดเส้นทาง การเดินทาง การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องพิจารณาจัดซื้อจัดหาหรือปรับปรุงขบวนรถไฟให้มีระบบกักเก็บสิ่งปฏิกูลจากห้องส้วม และนำไปกำจัดอย่างถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำอย่างเคร่งครัด <p>มาตรการป้องกันการปล่อยสิ่งปฏิกูลจากขบวนรถไฟบริเวณจุดตัดทางข้ามทางหลวงหมายเลข 4</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย จะดำเนินการปรับเปลี่ยนตู้โดยสารรถไฟตามแผนพัฒนารถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ ซึ่งกำหนดสำหรับใช้บริการในเส้นทางสายใต้ ซึ่งจะมีห้องสุขาและระบบน้ำทิ้งเป็นระบบปิดทั้งหมด ทำงานโดยใช้ Vacuum ทำงานแบบสุญญากาศ โดยใช้น้ำชะล้างตุ้ดสิ่งปฏิกูลลงสู่ถังเก็บใต้ตู้รถไฟ และนำไปสูบออกในสถานีที่มีสถานที่รองรับและกำจัดต่อไป ทำให้ไม่มีสิ่งปฏิกูลออกจากขบวนรถไฟ และไม่ปล่อยทิ้งออกสู่พื้นที่สาธารณะโดยไม่มีการบำบัด 	

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรุฒิ มลา

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-38

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวางษ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท เทสโก้ จำกัด



ตารางรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ-38)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>22. สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบด้านทัศนียภาพ : พื้นที่ก่อสร้างจะมีทัศนียภาพที่ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย สกปรก ไม่น่าดู โดยเฉพาะบริเวณที่อยู่สูงจะมีผลกระทบมากกว่า แต่เนื่องจากเป็นผลกระทบชั่วคราวในระยะก่อสร้าง ซึ่งสามารถลดผลกระทบได้ จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ ผลกระทบด้านการท่องเที่ยว : การก่อสร้างทางรถไฟ การปรับปรุงจุดตัดจะมีผลกระทบต่อการท่องเที่ยวในแง่การกีดขวางเส้นทางการเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว และทัศนียภาพที่ไม่น่ามองของบริเวณใกล้เคียงจะทำให้สุนทรียภาพของแหล่งท่องเที่ยวลดลง แต่สามารถลดผลกระทบได้ด้วยมาตรการที่เหมาะสม ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำท่วมดินและการระบายน้ำ คุณภาพอากาศการคมนาคมขนส่ง และการแบ่งแยก อย่างเคร่งครัด กำหนดเป็นเงื่อนไขไว้ในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น การรักษาความสะอาด ความเป็นระเบียบเรียบร้อยในพื้นที่ก่อสร้าง การฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง การเก็บกองวัสดุไม่ให้กีดขวางการใช้สอยพื้นที่ การจัดการขยะ การจัดทำทางเบี่ยงเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้ เป็นต้น 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>-</p>
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบด้านทัศนียภาพ : คันทางรถไฟใหม่จะมีระดับเท่ากับคันทางเดิม และจะมีการกันรั้วตลอดสองข้างทางรถไฟ ซึ่งเป็นรั้วโปร่ง จึงไม่ส่งผลกระทบในด้านทัศนียภาพและมุมมองของสายตาต่อทั้งผู้โดยสารรถไฟและประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ ส่วนอาคารสถานีได้รับการออกแบบให้มีรูปแบบสถาปัตยกรรมเดิม พร้อมทั้งมีการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณสถานีรถไฟให้สวยงาม จึงเป็นผลกระทบทางบวกต่อผู้มองอย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการจะทำให้การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อการท่องเที่ยวและการบริการ จึงอาจส่งผลกระทบทางอ้อมในเชิงลบต่อทัศนียภาพหากขาดการควบคุมดูแลที่เหมาะสม สรุปโดยภาพรวมผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ ผลกระทบด้านการท่องเที่ยว : การเปิดดำเนินโครงการจะส่งผลกระทบต่อทางบวกในระดับปานกลางต่อการท่องเที่ยวเนื่องจากจะทำให้การเดินทางรวดเร็วขึ้น จูงใจนักท่องเที่ยวให้มาเยี่ยมชมเยือนสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งรั้วโครงการเป็นรั้วตาข่ายโปร่งตามทีออกแบบไว้ ซึ่งสามารถมองเห็นได้โดยไม่กีดขวางสายตา ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณสถานีรถไฟ โดยเฉพาะสถานีรถไฟขนาดใหญ่พิเศษ ได้แก่ สถานีสงขลาและสงขลา และสถานีรถไฟที่สามารถเชื่อมต่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ตามทีออกแบบไว้ ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมต่อกับทางเข้าออกสถานีรถไฟ และเชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยว 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p>

เดือนธันวาคม 2561.....

นายวรุฒิ มาลา

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สผ.1-39

เดือนธันวาคม 2561.....

นายพิเศษ เสนาวงษ์
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม-บริษัท เทสโก้ จำกัด