

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี

ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่เลขที่ 1 ถนนรองเมือง

แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 1/155



จิตราดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป		1. มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่โครงการ ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ต้องปฏิบัติ 1.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติมโดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ 1.2 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับ จ้างออกแบบและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหาร จัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 2/155



จิราดา ดาญกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		1.3 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งโครงการ 1.4 การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณา	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 3/155



สัณหวัด ดัชนีกิจ
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

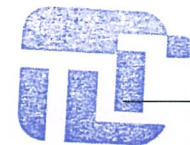
องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		อนุมัติหรืออนุญาตให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือนทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ 2. ในกรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้ 2.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณา	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 4/155



จิตรา ดิษฐกิจ

(นางสาวจิตรา ดิษฐกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

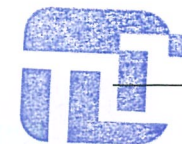
รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		ให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้วให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีรับจดแจ้งการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไปพร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับจดแจ้งไว้ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ 2.2 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ดำเนินการดังนี้ 2.2.1 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้นต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรี	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 5/155



สินธุตา ดิวงส์กิจ
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		เพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ - ให้องค์กรที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีจัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าวและนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณาต่อไป ด้วย ทั้งนี้หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการขอให้ความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไข	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 6/155



จิราภา ดิษฐกิจ

(นางสาวจิราภา ดิษฐกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือ คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงาน ที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณีต้องแจ้ง ผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบด้วย 2.2.2 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของ หน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด ของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของ หน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของ ทางราชการดังนี้	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 7/155



พิมพ์พร ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

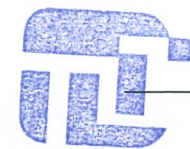
องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		- ให้องค์กรที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือ หน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่ง รายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นชอบ ประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุง มาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วยและ เมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงาน ที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณา อนุมัติ	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 8/155



จิตรลดา ดั่งสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)		หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลง ดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย 3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการหากพบว่าโครงการทำให้ มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนใดๆ การรถไฟ- แห่งประเทศไทยต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อจะได้ร่วมกัน พิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป 4. การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการ ให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้างเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้รับทราบวิธีการก่อสร้าง และ แผนการดำเนินงานโครงการผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้ง มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดจนเปิดโอกาสให้มี ส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

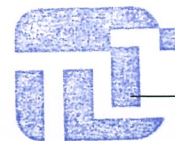
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 9/155



จิตรา ดันตฤกษ์

(นางสาวจิตรา ดันตฤกษ์)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.1 สภาพภูมิประเทศ	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งระดับดินจะมีการปรับพื้นที่ การถมดินและหินเพื่อก่อสร้างคันทางดิน (Embankment) ซึ่งมีความต่างระหว่างระดับดินเดิมกับคันทางดินของทางรถไฟใหม่อยู่ในช่วง +0.5 ถึง +2.8 เมตร แต่อย่างไรก็ตามผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศดังกล่าวจะเกิดขึ้นในพื้นที่ที่จำกัด และส่วนใหญ่จะขนานไปกับทางรถไฟเดิม ดังนั้น ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงภูมิประเทศดังกล่าวจึงอยู่ในระดับต่ำ สำหรับการก่อสร้างทางวิ่งยกระดับ คือบริเวณสถานีรถไฟไชยา จะมีกิจกรรมในการเจาะเสาเข็มแล้วถมดินพร้อมปรับพื้นที่เล็กน้อย ส่วนสถานีระดับพื้นดินจำเป็นต้องมีการปรับพื้นที่สูงจากระดับดินเดิมประมาณ 1 เมตร ดังนั้น ผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงภูมิประเทศในระดับต่ำ ระยะดำเนินการ การเปิดให้บริการเดินรถ ไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	ระยะก่อสร้าง - การออกแบบต้องพิจารณาปรับปรุงระดับความลาดชันของคันทางรถไฟให้ใกล้เคียงกับสภาพปัจจุบัน เพื่อลดปริมาณดินตัด-ดินถม และลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ - กำหนดให้มีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณเชิงลาดเพื่อให้เกิดความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม - จำกัดการตัดฟันต้นไม้และการแผ้วถาง/ปรับพื้นที่ในการก่อสร้างคันทาง รวมทั้งลาดดินตัดและลาดดินถมให้อยู่ภายในบริเวณที่จะก่อสร้างและอยู่ภายในเขตทางเดิมเท่านั้น	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 10/155



จิณดา ดันต์กิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.2 ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	ระยะก่อสร้าง 1. ผลกระทบต่อลักษณะทางธรณีวิทยา โครงสร้างของโครงการส่วนใหญ่เป็นทางระดับพื้นมีทางรถไฟยกระดับ 2 ช่วง ระยะทางรวมประมาณ 5.50 กิโลเมตร ประกอบด้วย 1) กม.596+039 ถึง กม.598+950 ระยะทาง 2.91 กิโลเมตร ก่อสร้างงานฐานรากแบบใช้เสาเข็มเจาะขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.20 เมตร น้ำหนักบรรทุกในอัตราพิภคที่ปลอดภัยที่ 700 ตัน/ตัน 2) กม.601+100 ถึง กม.603+690 ระยะทาง 2.59 กิโลเมตร ก่อสร้างงานฐานรากแบบใช้เสาเข็มตอกขนาด 0.65x0.65 เมตร น้ำหนักบรรทุกในอัตราพิภคที่ปลอดภัยที่ 100 ตัน/ตัน ส่วนอาคารสถานีที่สร้างใหม่ การก่อสร้างงานฐานรากแบบใช้เสาเข็มตอกขนาด 0.30 x 0.30 เมตร น้ำหนักบรรทุกในอัตราพิภคที่ปลอดภัยที่ 25 ตัน/ตัน	ระยะก่อสร้าง 1. ออกแบบโครงสร้างทางรถไฟให้สามารถรับแรงจากแผ่นดินไหวอย่างเพียงพอตามกฎกระทรวงด้านการออกแบบต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 ตลอดจนสอดคล้องตามมาตรฐานการออกแบบต้องใช้แรงแผ่นดินไหวในการออกแบบไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 3 ของน้ำหนักบรรทุกทุกคงที่ไม่เกิน ร้อยละ 6 ของน้ำหนักบรรทุกทุกคงที่ของทางรถไฟตามมาตรฐาน AASHTO 2. การออกแบบและการก่อสร้างคันทางใหม่ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ข้อกำหนดในการออกแบบ (Major Rules and Design Criteria) คือต้องให้คันทางใหม่ห่างจากทางเดิมไม่น้อยกว่า 6 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลต่อคันทางของรถไฟสายได้ปัจจุบัน 3. ต้องมีการสำรวจสภาพธรณีวิทยาเพิ่มเติมก่อนการก่อสร้าง เพื่อยืนยันข้อมูลด้านธรณีวิทยาจากช่วงออกแบบ 4. ต้องออกแบบโครงสร้างของโครงการที่สอดคล้องกับมาตรฐานการออกแบบอาคารต้านทานการสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว (มยพ.1302) ของกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย พ.ศ.2564	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 11/155



จิราภา ดิษฐกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

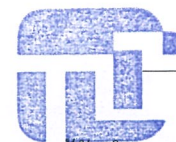
รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
1.2 ธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว (ต่อ)	2. ผลกระทบจากรอยเลื่อนและแผ่นดินไหว แนวเส้นทางโครงการช่วงอำเภอไชยาจังหวัด สุราษฎร์ธานีพาดผ่านรอยเลื่อนมรุ่มและพื้นที่โครงการ บางช่วงอยู่ห่างกลุ่มรอยเลื่อนมีพลังในระยะน้อยกว่า 50 กิโลเมตร โดยคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อโครงสร้าง ของโครงการในระดับต่ำ เนื่องจากออกแบบโครงสร้าง ตามมาตรฐาน AASHTO LRFD 2012 ข้อมูลพื้นฐาน สำหรับใช้ในการคำนวณแรงแผ่นดิน อ้างอิงตาม มาตรฐานการออกแบบอาคารต้านทานการสั่นสะเทือน ของแผ่นดินไหว (มยพ.1302) ของกรมโยธาธิการและ ผังเมืองกระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2564 3. ผลกระทบจากการเคลื่อนหรือทรุดตัวของทางรถไฟเดิม ในการก่อสร้างคันทางใหม่ที่อยู่บนลาดคันทาง รถไฟเดิมจะต้องรักษาเสถียรภาพของคันทางการ ก่อสร้างคันทางใหม่บนลาดของคันทางเดิม เนื่องจาก จะต้องก่อสร้างตัดลาดคันทางเดิมเป็นขั้นๆ (Benching) เพื่อให้ดินถมคันทางใหม่นั่งบนชั้นแล้วบดอัดเพื่อ มิให้เกิดการเคลื่อนตัวของคันทางใหม่ และมีน้ำหนัก จากขบวนรถไฟวิ่งบนคันทางเดิมตลอดช่วงระยะเวลา	<u>มาตรการเฉพาะสำหรับการดำเนินการเพื่อรักษาเสถียรภาพ ของคันทางการก่อสร้างคันทางใหม่บนลาดของคันทางเดิม</u> ให้ผู้รับจ้างต้องทำการตรวจสอบแนวและระดับของทางรถไฟเดิม ตลอดช่วงระยะเวลาการก่อสร้าง และหากพบว่าการเคลื่อนหรือ ทรุดตัวของทางรถไฟเดิมเกินค่าพิกัดใช้งานตามที่ระบุไว้ในคู่มือ บำรุงทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้รับจ้างต้องหยุดการ ก่อสร้างในตำแหน่งนั้นและแจ้งให้ผู้ควบคุมงานและการรถไฟ- แห่งประเทศไทยทราบโดยทันที เพื่อประเมินความแข็งแรงของ คันทางและประเมินความปลอดภัยในการเดินทาง และเร่งดำเนินการ แก้ไขทันที	



(นายนิรุต มณีนันท์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 12/155



จิราภา ธีรสุกิจ
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
1.2 ธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว (ต่อ)	ดำเนินการ โดยต้องตรวจสอบแนวและระดับของทาง รถไฟเดิมก่อนดำเนินการ และในระหว่างการก่อสร้าง คันทางใหม่ ต้องทำการตรวจสอบแนวและระดับของ ทางรถไฟเดิมตลอดช่วงระยะเวลาการก่อสร้าง 4. ผลกระทบจากโครงสร้างปรับการทรุดตัว (Bearing Unit) สำหรับคอสะพานรถไฟเดิม สำหรับโครงสร้างปรับการทรุดตัว (Bearing Unit) ได้ออกแบบไว้สำหรับสะพานที่ถูกสร้างในโครงการ รถไฟทางคู่เท่านั้น เนื่องจากหากมีการก่อสร้าง โครงสร้างปรับการทรุดตัว (Bearing Unit) ของ สะพานรถไฟเดิมในโครงการที่มีจำนวนสะพานเดิม ค่อนข้างถี่มาก ในการก่อสร้างจะต้องทำการปิดทางเพื่อ ดำเนินการ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อให้บริการของ ผู้โดยสารอย่างมาก ทั้งยังส่งผลกระทบต่อการขนส่ง สินค้าลงสู่ภาคใต้ที่ใช้การขนส่งทางรถไฟอีกด้วย และ เนื่องจากทางรถไฟเดิมมีการใช้งานมาเป็นเวลานาน ทำให้ค่าการทรุดตัวเกิดขึ้นไม่มากนัก ทั้งยังได้รับ การตรวจสอบสภาพทางอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำ	<u>มาตรการเฉพาะสำหรับกรณีก่อสร้างโครงสร้างปรับการทรุดตัว (Bearing Unit) ของสะพานรถไฟเดิม</u> 1. หากพบว่าในจุดใดเกิดการทรุดตัวมากกว่าค่าที่ยอมให้ก็จะทำ การยกวางอัดหินเพิ่มเติมในจุดนั้นทันที 2. ให้นำเครื่องจักรบำรุงทางเข้ามาตรวจสอบและปรับปรุงสภาพ ทางทุกๆ 2 ปี ตามนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทยหาก สะพานรถไฟเดิมในจุดใดมีค่าการทรุดตัวค่อนข้างสูง ให้ทำ การก่อสร้างโครงสร้างปรับการทรุดตัว (Bearing Unit) ภายหลัง จากทำการก่อสร้างเป็นทางรถไฟทางคู่แล้วเสร็จ โดยปิดการ ใช้งานทางรถไฟในจุดนั้น และเปลี่ยนไปเดินรถในทางใหม่ แทนแบบสองทิศทางระหว่างการก่อสร้างสะพานรถไฟเดิม	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 13/155



จิราภา อังสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
1.2 ธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว (ต่อ)	ทุกวันโดยนายตรวจทาง ของฝ่ายการช่างโยธา ซึ่งหากพบว่าในจุดใดเกิดการทรุดตัวมากกว่าค่าที่ยอมให้ ก็จะมีการยกวางอัดหินเพิ่มเติมในจุดนั้นทันทีและทางรถไฟจะมีระในการนำเครื่องจักรบำรุงทางเข้ามาตรวจสอบและปรับปรุงสภาพทางทุกๆ 2 ปี และหากพบว่าสะพานรถไฟเดิมในจุดใดที่ยังมีค่าการทรุดตัวค่อนข้างสูงก็สามารถทำการก่อสร้างโครงสร้างปรับการทรุดตัว (Bearing Unit) ในภายหลังจากทำการก่อสร้างเป็นทางรถไฟทางคู่แล้วเสร็จเนื่องจากสามารถปิดการใช้งานทางรถไฟในจุดนั้นได้โดยเปลี่ยนไปเดินรถในทางใหม่แทนแบบสองทิศทางระหว่างการก่อสร้าง		
	ระยะดำเนินการ โครงการได้ออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ โดยให้ฐานรากอยู่ในชั้นที่มีความมั่นคง และไม่มีกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อลักษณะธรณีวิทยา ดังนั้น จึงไม่เป็นการรบกวนสภาพทางธรณีวิทยาและไม่มีผลกระทบจากรอยเลื่อนและแผ่นดินไหว	ระยะดำเนินการ 1. ในกรณีเกิดแผ่นดินไหวบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ให้ตรวจสอบความพร้อมของเส้นทางเดินรถก่อนที่ศูนย์ควบคุมการเดินรถจะอนุญาตให้เดินรถต่อไปได้ 2. ดูแล ตรวจสอบ และบำรุงรักษาความมั่นคงแข็งแรงของทางรถไฟและบริเวณสะพานเป็นประจำทุกปี	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 14/155



จันทรา อิงสุโข

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
1.3 ทรัพยากรดิน	ระยะก่อสร้าง 1. ผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน กิจกรรมการแผ้วถาง รื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง การก่อสร้างทางเบี่ยงและทางระบายน้ำชั่วคราว รวมทั้งการเจาะหลุมต่อท่อสะพานรถไฟและทางยกระดับ (Viaduct) อาจทำให้มีการชะล้างหน้าดินเพิ่มขึ้น แต่พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ลุ่มอัตราการชะล้างหน้าดินจึงอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้นจึงก่อให้เกิดผลกระทบระดับต่ำ 2. ผลกระทบต่อการสูญเสียทรัพยากรดิน เนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการอยู่ในแนวเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่ มีการเบี่ยงออกแนวเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย บางช่วง ทำให้ต้องมีการเวนคืนที่ดินประชาชน โดยส่วนใหญ่เป็นที่ดินทางการเกษตรทำให้เกิดการสูญเสียดินบริเวณดังกล่าวไปเป็นทางวิ่งของโครงการ แต่มีเพียงส่วนน้อยผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	ระยะก่อสร้าง 1. กิจกรรมก่อสร้างที่สำคัญต้องดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและถมพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในฤดูฝน 2. การเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน 3. การปรับแต่งพื้นที่หรือตัดไม้ยืนต้นและไม้พุ่มออกต้องตัดเฉพาะส่วนที่จำเป็นเท่านั้น 4. ต้องปรับปรุงคุณภาพดินอ่อนได้คันทางช่วง กม. 613+700 ถึง 617+500 (3.8 กิโลเมตร) โดยวิธี Preloading การปรับปรุงคุณภาพชั้นดินอ่อนได้คันทางใช้เวลา 2.5 ปี และ 1 ปีที่เหลือ สำหรับงานวางระบบราง 5. บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่เก็บกองวัสดุต่าง ๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุม ต้องทำให้มีเสถียรภาพด้วยการโรยกรวดปกคลุมหรือปลูกพืชแบบชั่วคราว เช่น หญ้าแฝกกระดุมทอง หรือหญ้ามาเลเซีย ในบริเวณที่ได้รับการบกรวดจากกิจกรรมของโครงการ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 15/155



จิราภา ดัชนีศักดิ์

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
1.3 ทรัพยากรดิน (ต่อ)	จากผลการเจาะสำรวจชั้นดินตามแนวเส้นทางของโครงการบริเวณสะพานรถไฟ พบว่าช่วงระยะทางประมาณ 3.80 กิโลเมตร (กม.613+700 ถึง 617+500) พบชั้นดินอ่อนหนาประมาณ 6-10 เมตร เป็นคันทางรถไฟถมสูงประมาณ 2.50 เมตร จึงต้องมีการปรับปรุงคุณภาพดินอ่อนใต้คันทางเพื่อลดการทรุดตัวที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเมื่อเปิดให้บริการให้เดินรถอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด โดยโครงการได้เลือกใช้วิธีการใช้น้ำหนักกดทับล่วงหน้าแบบถมเกิน (Preloading surcharging) เพื่อให้ปริมาณการทรุดตัวหลังการก่อสร้างหรือเมื่อเปิดให้บริการให้เดินรถมีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด โดยבודัดทรายถมทิ้งไว้ระยะเวลา 2.5 ปี หลังจากนั้น เป็นงานวางระบบราง (Track work) ใช้เวลา 1 ปี ระยะดำเนินการ 1. การชะหน้าดิน โครงสร้างแนวเส้นทางโครงการ ได้แก่ คันทางรถไฟและทางรถไฟยกระดับสะพานช่วงสั้นทางยกระดับสะพานช่วงยาว โครงสร้างสถานีรถไฟ มีผลกระทบต่อ	6. ทำแนวคันดินเพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างโครงสร้างฐานรากโดยเฉพาะบริเวณใกล้แหล่งน้ำ 7. ออกแบบโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะริมตลิ่งเพิ่มเติม โดยก่อนปูหินทั้งเรียงบนลาดตลิ่งจะต้องปูลาดตลิ่งด้วยแผ่นใยสังเคราะห์ (Geotextile) ก่อน เพื่อป้องกันไม่ให้อนุภาคของเม็ดดินขนาดเล็กหลุดออกไปจากลาดตลิ่ง ระยะดำเนินการ บำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนที่ตายไปในบริเวณสถานี	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 16/155



จิรพร ดิษฐกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
1.3 ทรัพยากรดิน (ต่อ)	ทรัพยากรดินในลักษณะใกล้เคียงกัน เมื่อเปิดใช้บริการเดินรถคาดว่าจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบเรื่องการชะหน้าดิน เนื่องจากแนวคันทางระดับมีการบดอัดและปูด้วยหิน บริเวณเชิงลาดคันทางจะมีการป้องกันการกัดเซาะพังทลายของดินตามมาตรฐานการก่อสร้างคันทางรถไฟส่วนบริเวณสถานี เป็นอาคารมีหลังคาคลุม และมีการจัดภูมิทัศน์ ด้วยการปลูกต้นไม้ และจัดพื้นที่สีเขียว ซึ่งนอกจากจะให้ความร่มรื่นแล้วยังช่วยป้องกันการเกิดการชะล้างพังทลายด้วย ดังนั้น ผลกระทบต่อทรัพยากรดินจึงอยู่ในระดับต่ำมาก 2. ผลกระทบจากคุณสมบัติของดินต่อโครงสร้างของโครงการ การก่อสร้างทางรถไฟยกระดับทั้งที่เป็นสะพานช่วงสั้น และสะพานช่วงยาว โครงการกำหนดให้ฐานรากของโครงสร้างอยู่ในชั้นดินลึก ซึ่งเป็นชั้นทรายแน่นปานกลางถึงแน่นที่สุดและชั้นดินเหนียวแข็งถึงแข็งมากที่สุด ซึ่งเป็นดินที่มีค่าความต้านทานแรงเฉือนสูงและมีค่าการยุบตัวต่ำ ดังนั้น โครงสร้างของฐานราก ได้แก่ เสาเข็มของโครงสร้างของสะพานยกระดับสถานียกระดับ จึงไม่มีผลกระทบจากโครงสร้างชั้นดิน		



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 17/155



จิตเวศ ดันสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.4 อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ	ระยะก่อสร้าง การประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (AERMOD) โดยประเมินปริมาณฝุ่นละอองบริเวณสถานีจำนวน 22 แห่ง และตามแนวก่อสร้างเส้นทางโครงการมีกิจกรรมก่อสร้าง ได้แก่ การเปิดหน้าดิน การถม การขุดและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง 1. ฝุ่นละอองและมลสารจากการก่อสร้างสถานี จากการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่าค่าความเข้มข้นของมลสารต่าง ๆ ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างสถานีร่วมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐานในบรรยากาศมีดังนี้ - ฝุ่นละอองรวม (TSP) : ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ค่าอยู่ในช่วง 37.14-145.68 มคก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 330 มคก./ลบ.ม.) - ฝุ่นละอองขนาดต่ำกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) : ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดต่ำกว่า 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 20.10-105.76 มคก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 120 มคก./ลบ.ม.)	ระยะก่อสร้าง 1. ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบที่จะก่อสร้าง ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างให้ประชาชนได้ทราบก่อนการก่อสร้าง 2. เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างจะต้องตรวจสอบหาสาเหตุ และเร่งดำเนินการแก้ไขด้วยวิธีการที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในทันที 3. จัดให้มีรั้ว/กำแพงทึบชั่วคราว ติดพื้นสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร ปิดกั้นโดยรอบบริเวณที่มีการเปิดหน้าดินหรือขุดเจาะเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเข้าไปยังผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างและรื้อออกเมื่อการก่อสร้างงานฐานรากแล้วเสร็จพร้อมกับการคืนผิวจราจร 4. เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างจะต้องตรวจสอบหาสาเหตุ และเร่งดำเนินการแก้ไขด้วยวิธีการที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในทันที	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง ตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยตรวจวัด 5 วัน ต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ พื้นที่ดำเนินการ กำหนดจุดตรวจวัด 10 จุด (ดังรูปที่ 1) ได้แก่ 1. วัดชุมพรรังสรรค์ 2. รร.บุญสิทธิอนุสรณ์ 3. วัดท่าทอง 4. วิทยาลัยการอาชีพหลังสวน 5. รพ.สต.บ้านควน 6. รร.บ้านคันธุลี 7. รร.วัดท่าชนะ 8. รร.บ้านไทรงาม 9. รร.ท่าฉางวิทยาคาร 10. รร.ปรกรณ์พิทยาดัชนีที่ตรวจวัด ดัชนีที่ตรวจวัด 1. ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 2. ฝุ่นละอองขนาดต่ำกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง

(นายนิรุต มณีนพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566

หน้า 18/155



จิราภา อัครสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.4 อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ (ต่อ)	- ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) : ความเข้มข้นของ CO เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 542.09-12,742.06 มก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 34,200 มก./ลบ.ม.) ส่วนความเข้มข้นต่อเนื่อง 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 403.39-5,340.28 มก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 10,260 มก./ลบ.ม.) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) : ความเข้มข้นของ NO₂ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 22.27-59.63 มก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 320 มก./ลบ.ม.) - ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) : ความเข้มข้นของ SO₂ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 7.04-94.90 มก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 780 มก./ลบ.ม.) ดังนั้น คาดว่าผลกระทบจากการก่อสร้างสถานีอยู่ในระดับต่ำ 2. ฝุ่นละอองและมลสารจากการก่อสร้างทางรถไฟ จากการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่าค่าความเข้มข้นของมลสาร	5. ปิดกั้นโดยรอบบริเวณที่มีการเปิดหน้าดินหรือขุดเจาะเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเข้าไปยังผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างและรื้อออกเมื่อการก่อสร้างงานฐานรากแล้วเสร็จพร้อมกับการคืนผิวจราจร 6. ต้องฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมออย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในกรณีฝนตกหรืออากาศแห้งแล้ง ให้ปรับตามความเหมาะสม จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จเพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศที่จะเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง 7. กำหนดให้เปิดหน้าดินเป็นช่วง ๆ เพื่อลดโอกาสเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง และต้องดำเนินการปิดหน้าดินทันทีที่ไม่มีความจำเป็นก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอเพื่อป้องกันการปล่อยเขม่าฝุ่นละออง CO และ NO₂ ที่เกินมาตรฐาน 8. ต้องทำการกำจัดดิน ทราย โคลน ที่ตกลงมาอยู่ที่รอบนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการรดน้ำต้นไม้ หรือกวาดแบบเปียก ไม่ควรกวาดแบบแห้งเนื่องจากจะทำให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย	4. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 5. ความเร็วและทิศทางลม (WS/WD) ความถี่ ระยะเตรียมการก่อสร้าง : ตรวจวัด 1 ครั้ง ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ระยะก่อสร้าง : 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง งบประมาณ ระยะเตรียมการก่อสร้าง: 800,000 บาท ระยะก่อสร้าง: 1,600,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย

(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 19/155



จิราภรณ์ ดิษฐกิจ

(นางสาวจิราภรณ์ ดิษฐกิจ)
ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
1.4 อุตุณิยมวิทยาและคุณภาพ อากาศ (ต่อ)	ต่าง ๆ ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟ ได้แก่ การเปิดหน้าดิน การถม บดอัด การปรับหน้าดิน เตรียมหน้าดิน และจากเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์รวมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐานในบรรยากาศ มีดังนี้ - ฝุ่นละอองรวม (TSP) : ความเข้มข้นของ TSP เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 39.05-125.04 มคก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 330 มคก./ลบ.ม.) - ฝุ่นละอองขนาดต่ำกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) : ความเข้มข้นของ PM₁₀ เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 21.57-101.05 มคก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 120 มคก./ลบ.ม.) - ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) : ความเข้มข้นของ CO เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 580.20-1,863.60 มคก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 34,200 มคก./ลบ.ม.) และความเข้มข้นเฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 406.32-803.00 มคก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 10,260 มคก./ลบ.ม.)	9. รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุ ต้องมีผ้าใบคลุมส่วนกระเบาะบรรทุกวัสดุอย่างมิดชิด เพื่อไม่ให้เกิดการตกหล่น หรือฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง 10. จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง โดยในช่วงที่ผ่านเขตชุมชนให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. และควบคุมความเร็วให้ไม่เกิน 60 กม./ชม. เมื่อผ่านพื้นที่ทั่วไป ทั้งนี้ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของแต่ละพื้นที่ เพื่อลดปัญหาการฟุ้งกระจายของเศษวัสดุ หรือฝุ่นละอองขณะขนส่งโดยเฉพาะบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน ถมดิน และบริเวณชุมชน 11. จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) ให้แก่คนงานในช่วงเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง ขุดเจาะ และผสมคอนกรีต 12. ตรวจสอบสภาพเครื่องยন্ত্রรถบรรทุก รวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งาน 13. ตรวจวัดคุณภาพอากาศในสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่อันไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดแนวเส้นทางโครงการช่วงเตรียมการก่อสร้าง จำนวน 10 แห่ง (ตามมาตรการติดตาม	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 20/155



จิราดา อังสุกุล

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
1.4 อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพ อากาศ (ต่อ)	- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) : ความเข้มข้นของ NO₂ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 29.18-309.41 มคก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 320 มคก./ลบ.) ดังนั้น ผลกระทบจากการก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟส่งผลต่อความเข้มข้นฝุ่นละอองและมลสารในบรรยากาศในระดับต่ำ	ตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ) โดยตรวจวัดเพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ 14. จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ 15. กำหนดช่วงเวลาในการดำเนินการให้อยู่ระหว่างช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และต้องประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนใกล้เคียงได้ทราบล่วงหน้าและไม่กระทำการก่อสร้างใด ๆ ในระหว่าง 22.00-06.00 น. ยกเว้นในกรณีที่มีความจำเป็นให้ประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนทราบล่วงหน้าอย่างเป็นทางการ และหากมีข้อร้องเรียนให้หยุดการก่อสร้างทันที พร้อมลงพื้นที่ทำความเข้าใจกับชุมชนก่อน หากยังมีความจำเป็นจะดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลาดังกล่าว 16. การปรับปรุง/รื้อย้าย/ก่อสร้างสถานีใหม่ต้องจัดให้มีการป้องกันฝุ่นละออง/เศษวัสดุร่วงหล่นติดตั้งผ้าใบ (Mesh Sheet) ครอบคลุมตัวอาคารที่จะทำการรื้อถอนเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 21/155



จิราภา ดิษฐกิจ

(นางสาวจิราภา ดิษฐกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.4 อุตุณิยวิทยาและคุณภาพอากาศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ จากการประเมินปริมาณมลพิษทางอากาศจากการเดินรถในระยะดำเนินการด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Mathematical Model) CALINE 4.0 เพื่อคาดการณ์ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษในบรรยากาศที่ถูกระบายจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของหัวรถจักร ต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาโดยประเมิน 3 ช่วงเวลา คือปี พ.ศ.2569 ปี พ.ศ.2579 และปี พ.ศ. 2594 พบว่าค่าความเข้มข้นของมลสารรวมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐาน มีดังนี้ - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) : ความเข้มข้นของ CO เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2569-2594 มีค่าอยู่ในช่วง 0.42 - 10.73 มกค./ลบ.ม. เมื่อรวมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐาน ทำให้ค่าความเข้มข้น ณ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในช่วง 527.21 - 725.57 มกค./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 34,200 มกค./ลบ.ม.)	ระยะดำเนินการ - จัดระบบจราจรบริเวณสถานีให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งเครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจร เพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็วบริเวณสถานี และไม่ติดเครื่องยนต์เมื่อจอดรถเป็นเวลานาน - กำหนดให้มีการปลูกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยดูดซับมลพิษทางอากาศ และเพื่อเป็นการปรับปรุงทัศนียภาพ - ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกของการจราจรในพื้นที่โครงการ	ระยะดำเนินการ ตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ พื้นที่ดำเนินการ กำหนดจุดตรวจวัด 10 จุด (ดังรูปที่ 1) ได้แก่ - วัดชุมพรรังสรรค์ - ร.ร.บุญสิทธิอนุสรณ์ - วัดท่าทอง - วิทยาลัยการอาชีพหลังสวน - รพ.สต.บ้านควน - ร.ร.บ้านคันธุลี - ร.ร.วัดท่าชนะ - ร.ร.บ้านไทรงาม - ร.ร.ท่าฉางวิทยาคาร - ร.ร.ปรกรณ์พิทยา ดัชนีที่ตรวจวัด - ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง

(นายนิรุต มณีนพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 22/155



จิราภรณ์ อิงศิริ
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.4 อุตุณิยมิวิทยาและคุณภาพ อากาศ (ต่อ)	- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) : ความเข้มข้นของ NO₂ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2569-2594 มีค่าอยู่ในช่วง 4.26 - 108.99 มคก./ลบ.ม. เมื่อรวมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐาน ทำให้ค่าความเข้มข้น ณ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในช่วง 28.61 - 135.71 มคก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 350 มคก./ลบ.ม.) - ฝุ่นละอองรวม (TSP) : ความเข้มข้นของ TSP เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2569-2594 มีค่าอยู่ในช่วง 0.15 - 3.75 มคก./ลบ.ม. เมื่อรวมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐาน ทำให้ค่าความเข้มข้น ณ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในช่วง 37.15 - 53.75 มคก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 330 มคก./ลบ.ม.) - ฝุ่นเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) : ความเข้มข้นของ PM₁₀ เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2569-2594 มีค่าอยู่ในช่วง 0.11 - 2.69 มคก./ลบ.ม. เมื่อรวมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐาน ทำให้ค่าความเข้มข้น ณ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวมีค่าอยู่ในช่วง 20.11 - 39.71 มคก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 120 มคก./ลบ.ม.)		- ฝุ่นละอองขนาดต่ำกว่า 10 ไมครอน (PM10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ความเร็วและทิศทางลม (WS/WD) ความถี่ ตรวจวัดปีละ 2 ตลอดอายุโครงการ โดยตรวจวัดครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ งบประมาณ 1,600,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 23/155



จิราภา อังนุรักษ์

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 เสียง	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ แบ่งกิจกรรมหลักในการก่อสร้างเป็น 2 ส่วน ตามระดับผลกระทบจากแหล่งกำเนิดเสียง ได้แก่ กิจกรรมก่อสร้างสถานี และกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟ (กิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมก่อสร้างรางรถไฟระดับดิน กิจกรรมก่อสร้างรางรถไฟยกระดับ) โดยมีระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง จากอุปกรณ์ก่อสร้างร่วมกับค่าระดับเสียงพื้นฐาน สามารถสรุปได้ดังนี้ - กิจกรรมเตรียมพื้นที่ พบว่า มีค่าระดับเสียงอยู่ในช่วง 52.2-70.6 เดซิเบล(เอ) - กิจกรรมก่อสร้างรางรถไฟระดับดิน พบว่า มีค่าระดับเสียงจากงานกระจายหมอน งานลงหินโรยทาง งานวางหมอน งานวางรางเชื่อมยาว งานยึดรางรถไฟ งานสั่นทางรถไฟด้วยรถสั่นหิน และงานตกแต่งรูปทรงหินโรยทาง มีค่าระดับเสียงอยู่ในช่วง 51.8 - 69.7 52.9 - 71.8 51.5 - 68.9 53.6 - 73.1 51.6 - 69.0 52.7 - 71.6 และ 52.7 - 71.6 เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ	ระยะก่อสร้าง 1. ประสานงานและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณใกล้เคียงงานฐานราก ตลอดจนการประสานงานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานก่อสร้างและบุคคล รวมทั้งวิธีการประสานงานในกรณีที่ชุมชนได้รับความเดือดร้อนจากการก่อสร้าง 2. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวด้วยวัสดุ Steel, 24 ga ความหนา 0.64 มม. ความสูงความสูง 2.5 - 3.0 เมตร โดยดำเนินการติดตั้งฝั่งซ้ายทางจำนวน 14 แห่ง และฝั่งขวาทางจำนวน 27 แห่ง ดังตารางที่ 1 3. หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างและขนย้ายวัสดุในช่วงเวลากลางคืน เพื่อไม่ให้เป็นการรบกวนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียง 4. เลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด และติดตั้งให้ห่างไกลจากชุมชนมากที่สุด ในกรณีที่มีเสียงดังมากจากเครื่องจักรเหล่านั้น ต้องติดตั้งเครื่องระงับเสียง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง ตรวจวัดระดับเสียง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ พื้นที่ดำเนินการ จุดตรวจวัด 10 จุด (ดังรูปที่ 1) ได้แก่ 1. วัดชุมพรรังสรรค์ 2. รร.บุญสิทธิอนุสรณ์ 3. วัดท่าทอง 4. วิทยาลัยการอาชีพหลังสวน 5. รพ.สต.บ้านควน 6. รร.บ้านคันธุลี 7. รร.วัดท่าชนะ 8. รร.บ้านไทรงาม 9. รร.ท่าฉางวิทยาคาร 10. รร.ปรกรณ์พิทยา ดัชนีที่ตรวจวัด - Leq 24 hr - L_{max} - L_{dn} - L₉₀

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้จัดการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566

หน้า 24/155

ฉัตรพร ธิพัฒน์

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 เสียง (ต่อ)	- กิจกรรมก่อสร้างรางรถไฟยกระดับ พบว่า มีค่าระดับเสียงจากงานก่อสร้างโครงสร้างส่วนล่างและงานก่อสร้างโครงสร้างส่วนบน มีค่าระดับเสียงอยู่ในช่วง 61.0-78.5 และ 60.2-69.9 เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ - กิจกรรมก่อสร้างสถานี พบว่า มีค่าระดับเสียงอยู่ในช่วง 58.1 - 77.7 เดซิเบล(เอ) เมื่อเปรียบเทียบผลการประเมินกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) พบว่า ค่าระดับเสียงในเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณผู้รับที่อ่อนไหวมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐาน 36 แห่ง	(Silencer) หรือเครื่องดับเสียง (Muffler) รวมถึงผ้าใบคลุมเครื่องยนต์ 5. กำหนดให้ผู้รับเหมาใช้เครื่องจักรกลในการก่อสร้างตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม ในกรณีที่เครื่องมือทำให้เกิดเสียงดังเกิน 90 dB(A) จะต้องจำกัดเวลาการทำงานของคนงานที่อยู่ใกล้เครื่องจักรเพื่อไม่ให้ได้รับอันตราย 6. จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง โดยในช่วงที่ผ่านเขตชุมชนให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. และควบคุมความเร็วให้ไม่เกิน 60 กม./ชม. เมื่อผ่านพื้นที่ทั่วไป ทั้งนี้ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของแต่ละพื้นที่ 7. หมั่นตรวจตรา ดูแลสภาพเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (สัปดาห์ละ 1 ครั้ง) ให้อยู่ในสภาพดี ใช้งานได้ตลอดและไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง รวมถึงรถที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้างหรือใกล้แหล่งชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ความถี่ ระยะเตรียมการก่อสร้าง : ตรวจวัด 1 ครั้ง ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ระยะก่อสร้าง : 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดตลอดระยะเวลาก่อสร้าง งบประมาณ ระยะเตรียมการก่อสร้าง : 200,000 บาท ระยะก่อสร้าง : 400,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

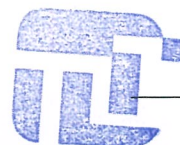
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 25/155



จิตรลดา ดิสงส์กิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 เสียง (ต่อ)		8. กำหนดกิจกรรมการก่อสร้างและขนย้ายวัสดุให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน ระหว่าง 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อไม่ให้รบกวนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงบริเวณก่อสร้าง รวมทั้งตามแนวเส้นทางขนส่งวัสดุของโครงการและต้องมีการควบคุมของวิศวกรผู้คุมงานเพื่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุดโดยให้ทำงานไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง 9. ใช้อุปกรณ์ลดระดับเสียงทั้งที่เครื่องจักร และที่ผู้รับเสียง (คนงานก่อสร้าง) โดยการใช้ที่ครอบหู (Ear Muff) และที่อุดหู (Ear Plug) 10. ควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกที่ขนส่งวัสดุ ตามที่กฎหมายกำหนด 11. ตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดแนวเส้นทางโครงการช่วงเตรียมการก่อสร้าง จำนวน 10 แห่ง (ตามมาตรการติดตามตรวจสอบด้านเสียง) โดยตรวจวัดเพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 26/155



จิตรลดา ดิเรกกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 เสียง (ต่อ)	ระยะดำเนินการ จากการคาดการณ์ระดับเสียงที่ระยะทางต่าง ๆ จากแนวเส้นทางรถไฟ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่าระดับเสียงในปี พ.ศ.2569 – พ.ศ.2594 มีค่าอยู่ในช่วง 52.3 - 69.5 dB(A) ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ไม่เกิน 70 dB(A)	ระยะดำเนินการ - บำรุงรักษาระบบรถไฟอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี และป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับราง - ตรวจสอบหัวรถจักรให้อยู่ในสภาพดีเป็นประจำสม่ำเสมอ และเปลี่ยน/ซ่อมแซมเมื่อพบว่ามีความชำรุดเสียหาย เพื่อที่จะไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง	ระยะดำเนินการ ตรวจวัดระดับเสียง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ พื้นที่ดำเนินการ จุดตรวจวัด 10 จุด (ดังรูปที่ 1) ได้แก่ - วัดชุมพรรังสรรค์ - ร.ร.บุญสิทธิอนุสรณ์ - วัดท่าทอง - วิทยาลัยการอาชีพหลังสวน - รพ.สต.บ้านควน - ร.ร.บ้านคันธุลี - ร.ร.วัดท่าชนะ - ร.ร.บ้านไทรงาม - ร.ร.ท่าฉางวิทยาคาร - ร.ร.ปรกรณ์พิทย ดัชนีที่ตรวจวัด - Leq_{24 hr} - L_{max} - L_{dn} - L₉₀



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 27/155



จิราภรณ์ ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิราภรณ์ ดำรงสุกิจ)
ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.5 เสียง (ต่อ)			ความถี่ 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัดเป็น เวลา 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ตลอดระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ 400,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย
1.6 ความสั่นสะเทือน	ระยะก่อสร้าง การประเมินระดับความสั่นสะเทือนพิจารณาเครื่องจักร ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้างสถานที่ก่อให้เกิดระดับ ความสั่นสะเทือนสูงสุดในการก่อสร้าง ได้แก่ การตอก เสาเข็ม (Pile Driver) ในกรณีที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งระดับความสั่นสะเทือนที่ระยะ 25 ฟุต หรือ 7.62 เมตร จากแหล่งกำเนิด มีความเร็วของอนุภาค 1.518 นิ้ว/วินาที โดยประเมินระดับความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่ อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา พบว่าความ สั่นสะเทือนจะลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น สรุประดับ ความสั่นสะเทือนได้ดังนี้	ระยะก่อสร้าง 1. การออกแบบรายละเอียดโครงสร้างระบบราง และอาคารสถานี ต้องเป็นไปตามกฎกระทรวง กำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทน ของอาคารและพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทาน แรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 2. ใช้เครื่องมือ เครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด ลดพลังงาน ในการเจาะและตอกเสาเข็มแต่ละครั้ง เพื่อป้องกัน และลดผลกระทบจากความสั่นสะเทือนและ การเคลื่อนตัวของดินข้างเคียง โดยเฉพาะบริเวณ ใกล้เคียงพื้นที่อ่อนไหว	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง ตรวจวัดความสั่นสะเทือน โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ พื้นที่ดำเนินการ จุดตรวจวัด 10 จุด (ดังรูปที่ 1) ได้แก่ 1. วัดชุมพรรังสรรค์ 2. รร.บุญสิทธิอนุสรณ์ 3. วัดท่าทอง 4. วิทยาลัยการอาชีพหลังสวน 5. รพ.สต.บ้านควน 6. รร.บ้านคันธุลี 7. รร.วัดท่าชนะ



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 28/155



จิตรลดา ดิเรงกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.6 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	- การก่อสร้างสถานีรถไฟ มีความสั่นสะเทือนที่มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดระหว่าง 0.01122 – 0.48990 มิลลิเมตร/วินาที โดยบริเวณบ้านตลาดไชยา มีระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างสถานีไชยาประมาณ 40 เมตร ได้รับความสั่นสะเทือนสูงสุด 0.48990 มิลลิเมตร/วินาที มีผลต่อสุขภาพและการรับรู้ถึงความสั่นสะเทือนของประชาชน ระดับที่ 3 สามารถรับรู้ได้โดยง่ายส่วนผลกระทบต่ออาคารอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด (ค่ามาตรฐานความเร็วอนุภาคสูงสุด ของอาคารประเภทที่ 2 กรณีแถวรัยที่สุด 5 มิลลิเมตร/วินาที) ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อและความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท - การก่อสร้างทางรถไฟ มีความสั่นสะเทือนระหว่าง 0.00002 – 0.06937 มิลลิเมตร/วินาที โดยบริเวณชุมชนบ้านดอนกระถิน ซึ่งอยู่ประชิดแนวเขตทางรถไฟ ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางรถไฟประมาณ 40 เมตร ได้รับความสั่นสะเทือนสูงสุดจากกิจกรรมขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด 0.06940 มิลลิเมตร/วินาที มีผลต่อสุขภาพและการรับรู้ถึงความสั่นสะเทือนของประชาชน ระดับที่ 3 สามารถรับรู้	3. ดำเนินการก่อสร้างโดยเฉพาะการเจาะ การขุด ผิวน้ำดิน การกระทบในรั้วพื้นที่ก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน (08.00-17.00 น.) เท่านั้น 4. ตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดแนวเส้นทางโครงการช่วงเตรียมการก่อสร้าง จำนวน 10 แห่ง (ตามมาตรการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน) โดยตรวจวัดเพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ	8. รร.บ้านไทรงาม 9. รร.ท่าฉางวิทยาคาร 10. รร.ปภรณ์พิทยา ดัชนีที่ตรวจวัด - ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) - ความถี่ (Frequency) ความถี่ ระยะเตรียมการก่อสร้าง : 1 ครั้ง ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนืองครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ระยะก่อสร้าง : 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนืองครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง งบประมาณ ระยะเตรียมการก่อสร้าง : 250,000 บาท ระยะก่อสร้าง : 500,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุม มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 29/155



จิตรลดา ดิเรกกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.6 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	ได้โดยง่าย ส่วนผลกระทบต่ออาคารมีค่าเกินมาตรฐานกำหนด (ค่ามาตรฐานความเร็วอนุภาคสูงสุด ของอาคารประเภทที่ 2 กรณีเลวร้ายที่สุด 5 มิลลิเมตร/วินาที) ซึ่งไม่ส่งผลกระทบและความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท		
	ระยะดำเนินการ ผลกระทบจากความสั่นสะเทือนเมื่อเปิดดำเนินโครงการเกิดจากความสั่นสะเทือนที่เกิดจากหัวรถจักรรถไฟ โดยระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่อ่อนไหว มีค่าอยู่ในช่วง 0.0003-0.0131 มิลลิเมตร/วินาที โดยบริเวณที่ได้รับผลกระทบความสั่นสะเทือนสูงสุดจะมีผลต่อสุขภาพและการรับรู้ถึงความสั่นสะเทือนของประชาชน ระดับที่ 1 ไม่สามารถรับรู้ได้ถึงผลกระทบความสั่นสะเทือน จึงไม่มีผลกระทบที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและการรับรู้ของประชาชนแต่อย่างใด ส่วนผลกระทบของความสั่นสะเทือนต่ออาคารอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด (ค่ามาตรฐานในกรณีเลวร้ายที่สุด (Worst Case) กำหนดค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด 3 มิลลิเมตร/วินาที) ดังนั้น ความสั่นสะเทือนจากการดำเนินโครงการในระยะดำเนินการไม่ก่อให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายต่อสิ่งปลูกสร้างทุกประเภท	ระยะดำเนินการ 1. ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคู่มือให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง 2. กรณีที่ได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือนทางหน่วยงานหรือผู้เดินรถต้องเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน มาตรการเฉพาะบริเวณโครงสร้างของสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำหลังสวนเหมือนกับสะพานจุลจอมเกล้า 1. กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนในการซ่อมบำรุงรักษาเบื้องต้น โดยกำหนดให้ทำอย่างต่อเนื่องในระยะ 5-10 ปี ได้แก่ การขัดสนิม การทา/พ่นสีกันสนิม การขันตรึงสลักเกลียว การเชื่อมประสานรอยแตกร้าว การคืนรูปชิ้นส่วนที่คองอด้วยการใช้ความร้อน	ระยะดำเนินการ ตรวจวัดความสั่นสะเทือน โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ พื้นที่ดำเนินการ จุดตรวจวัด 10 จุด (ดังรูปที่ 1) ได้แก่ 1. วัดชุมพรรังสรรค์ 2. รร.บุญสิทธิอนุสรณ์ 3. วัดท่าทอง 4. วิทยาลัยการอาชีพหลังสวน 5. รพ.สต.บ้านควน 6. รร.บ้านคันธุลี 7. รร.วัดท่าชนะ 8. รร.บ้านไทรงาม 9. รร.ท่าฉางวิทยาคาร 10. รร.ปภรณ์พิทยา



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 30/155



จิตรา ด่านสุกิจ

(นางสาวจิตราลดดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.6 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		2. กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนในการซ่อมบำรุงตามวาระการซ่อมบำรุงใหญ่	ดัชนีที่ตรวจวัด - ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) - ความถี่ (Frequency) ความถี่ 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้งโดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดตลอดระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ 500,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย
1.7 อุทกวิทยา /คุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะก่อสร้าง 1. ทิศทางการไหลของน้ำ โครงการรถไฟทางคู่ออกแบบโครงสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำหลังสวนใหม่ เป็นสะพานเหล็กแบบ TT : Through Truss 2 ช่วง ความยาวช่วงละ 70 เมตร รองรับทางรถไฟ 1 ทางขนานไปกับสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำหลังสวนเดิม โดยมีตอม่อ 1 ตอม่ออยู่ในแม่น้ำเช่นเดียวกับสะพานเดิม และอยู่ในแนวเดียวกันกับสะพานเดิม เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อทิศทางการไหลของน้ำ	ระยะก่อสร้าง <u>มาตรการเฉพาะสำหรับการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำหลังสวน</u> 1. ในช่วงการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำหลังสวน ห้ามก่อสร้างโครงสร้างในน้ำโดยวิธีการยื่นโครงสร้างออกไปในลำน้ำ (Jetty) ให้ใช้วิธีการตอกเสาเข็มด้วยปั้นจั่นโป๊ะเท่านั้น 2. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ติดตั้งม่านกันตะกอน (Silt Curtain) ในบริเวณพื้นที่ตอกตอม่อ เพื่อป้องกัน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง ตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน พื้นที่ดำเนินการ จุดตรวจวัด 9 จุด (ดังรูปที่ 2) ได้แก่ 1. คลองท่าตะเภา 2. คลองชุมพร 3. คลองวิสัย 4. คลองสวี 5. แม่น้ำหลังสวน



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 31/155



จิราภา ดิเรกกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.7 อุทกวิทยา /คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	2. ตะกอนแขวนลอยในลำน้ำ การก่อสร้างฐานรากสะพานรถไฟข้ามลำน้ำเป็นสาเหตุการเพิ่มปริมาณ การพัดพา และการฟุ้งกระจายของสารแขวนลอยในแหล่งน้ำ ส่งผลให้แหล่งน้ำมีความขุ่นสูงขึ้น 3. เศษวัสดุตกหล่นในลำน้ำ การก่อสร้างแนวเส้นทางช่วงผ่านลำน้ำ กิจกรรมต่าง ๆ ในระยะก่อสร้าง เช่น การเปิดหน้าดิน การขนย้ายวัสดุอาจทำให้เศษวัสดุและสิ่งต่าง ๆ จากการก่อสร้างตกลงสู่แหล่งน้ำได้ 4. น้ำมันจากเครื่องจักร/เครื่องยนต์ชะล้างลำน้ำ กิจกรรมการก่อสร้างและบำรุงรักษาเครื่องจักรอาจมีน้ำมันจากเครื่องจักร/เครื่องยนต์ถูกชะล้างลงในแหล่งน้ำ อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ 5. น้ำทิ้งจากที่พักคนงานก่อสร้าง น้ำทิ้งจากกิจกรรมของคนงานก่อสร้างในที่พักคนงาน ตลอดจนน้ำทิ้งจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำใกล้เคียงได้	การแพร่กระจายของตะกอนใต้ท้องน้ำและไม่ให้ตะกอนแพร่กระจายออกไปนอกพื้นที่ก่อสร้างต่อม่อ 3. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ติดตามตรวจสอบตะกอนแขวนลอยเพิ่มขึ้นจากการก่อสร้างต่อม่อ โดยกำหนดให้ค่าตะกอนแขวนลอย ไม่มากกว่าร้อยละ 10 ของค่าตะกอนแขวนลอยพื้นฐาน หากมีค่าเกินเกณฑ์ที่กำหนด ผู้รับเหมาจะต้องหยุดการก่อสร้างและดำเนินการแก้ไขอย่างเร่งด่วน 4. ในการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำต้องมีตาข่ายรองรับโครงสร้างสะพาน เพื่อป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นลงในลำน้ำ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสภาพทางอุทกวิทยาของลำน้ำได้ มาตรการเฉพาะสำหรับโรงหล่อคานคอนกรีตรูปกล่อง (Box Girder) 1. เครื่องจักรอุปกรณ์ และตำแหน่งโรงหล่อต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร ต้องมีการจัดเตรียมภาชนะเก็บถายน้ำมันเครื่องที่แล้ว (Spent Oil) และมีระบบบำบัดน้ำเสียอย่างง่ายที่สามารถแยกน้ำมันหรือไขมันออกแล้วรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร เพื่อนำไปกำจัดโดยวิธีการ	6. คลองละแฉะ 7. คลองคันธูลี 8. คลองท่าชนะ 9. คลองท่าฉาง หมายเหตุ : ตรวจวัดในช่วงเวลาที่มีกิจกรรมก่อสร้างตัดผ่านแหล่งน้ำ ดัชนีที่ตรวจวัด - อุณหภูมิ - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ปริมาณสารแขวนลอย (SS) - ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) - ปริมาณออกซิเจนละลาย (DO) - ความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD) - น้ำมัน/ไขมัน (Oil Grease) - ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - ความลึกแหล่งน้ำ



(นายนิรุม มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 32/155



จิตรลดา ด่านสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.7 อุทกวิทยา /คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		ที่ต้องหรือบริการของบริษัทเอกชนที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมาย 2. สร้างเขื่อนหรือคันดินรอบพื้นที่กองวัสดุ พร้อมทางระบายน้ำและมีที่ตกตะกอนชั่วคราว เพื่อลดปริมาณของสารแขวนลอย ค่าความขุ่นและสิ่งสกปรกอื่น ๆ ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน มาตรการทั่วไป 1. กรณีที่มีการขุดบ่อบำรุงวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างต่าง ๆ ต้องดำเนินการเฉพาะภายในรั้วขุดหรือขุดล้อม 2. จัดให้มีบ่อพักน้ำเสียเพื่อรองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การล้างเครื่องจักร และอุปกรณ์ 3. จัดสร้างห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอในอัตราคนงาน 15 คน/1 ห้อง 4. ระบบท่อสุขาภิบาล จะต้องแยกท่อน้ำโสโครก (Soil Pipe) จากท่อส้วมและท่อปัสสาวะออกจากท่อน้ำทิ้ง (Waste Pipe) เพื่อลดการอุดตันของท่อ น้ำเสียจากห้องน้ำจะไหลรวมไปยังถังบำบัดน้ำเสีย ซึ่งกำหนดให้เป็นชนิดสำเร็จรูป แบบติดตั้งกับที่ (On-Site System) น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดจะระบาย	ความถี่ ระยะเตรียมการก่อสร้าง : ตรวจวัด 1 ครั้ง ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ ระยะก่อสร้าง : ทุก 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้างที่ตัดผ่านแหล่งน้ำ งบประมาณ ระยะเตรียมการก่อสร้าง : 135,000 บาท ระยะก่อสร้าง : 540,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 33/155



จิณพร ดิษฐ์กิจ
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.7 อุทกวิทยา /คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		ลงท่อน้ำสาธารณะ โดยมีค่า BOD ₅ ไม่เกินเกณฑ์ มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารตามประกาศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2548	
	ระยะดำเนินการ น้ำเสียที่เกิดจากพนักงาน และผู้ให้บริการในขบวน รถไฟ และในสถานี โครงการได้ออกแบบระบบ สุขาภิบาลรองรับอย่างเพียงพอในกรณีเลวร้ายที่สุด (Worst Case) คิดอัตราการใช้น้ำ 200 ลิตร/คน/วัน น้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้ (พิชิต, 2534) ห้องสุขาสาธารณะที่อยู่ภายในอาคาร สถานีได้มีการสร้างอย่างถูกสุขลักษณะ แยกสัดส่วน ของสุขาชายและหญิง อัตราส่วน 15 คน ต่อ 1 ห้อง โดยน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วมจะผ่านระบบบำบัด น้ำเสียของสถานี ดังนั้น โอกาสที่จะเกิดการปนเปื้อน ต่อคุณภาพน้ำโดยตรงในแหล่งน้ำใกล้เคียงสถานียังกล่าว คาดว่าไม่มีนัยสำคัญแต่อย่างใด จึงคาดว่ามิมีระดับ ผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ ควบคุมและดูแลคุณภาพน้ำเสียจากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ โดยต้องมีการผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่มี ประสิทธิภาพให้มีคุณภาพน้ำทิ้งให้อยู่ในมาตรฐาน ควบคุมการระบายน้ำทิ้ง ก่อนการระบายออกสู่ภายนอก	ระยะดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ จุดตรวจวัด 9 จุด (ดังรูปที่ 2) ได้แก่ 1. คลองท่าตะเภา 2. คลองชุมพร 3. คลองวิสัย 4. คลองสวี 5. แม่น้ำหลังสวน 6. คลองละแม 7. คลองคันธุลี 8. คลองท่าชนะ 9. คลองท่าฉาง



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 34/155



จิตจรดา อังวงษ์
(นางสาวจิตจรดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.7 อุทกวิทยา/ คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)			ดัชนีที่ตรวจวัด - อุณหภูมิ - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ปริมาณสารแขวนลอย (SS) - ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) - ปริมาณออกซิเจนละลาย (DO) - ความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD) - น้ำมัน/ไขมัน (Oil Grease) - ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - ความลึกแหล่งน้ำ ความถี่ - ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง (ฤดูแล้งและฤดูฝน) ใน 3 ปีแรก หลังจากนั้นตรวจวัดทุก ๆ 5 ปี ตลอดอายุโครงการ งบประมาณ - 270,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 35/155



จิตรลดา ดิเรกกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
2.1 ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	ระยะก่อสร้าง <u>ผลกระทบต่อน้ำที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1B</u> การตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B กับขอบเขตการประกาศเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่าการประกาศเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกาศเมื่อ ร.ศ.128 สำหรับขอบเขตของพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B ได้รับการประกาศเมื่อปี พ.ศ. 2532 โดยพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B ซ้อนทับอยู่ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยบางส่วน จากการสำรวจสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B ช่วงหลักกิโลเมตรที่ 527+700 ถึง กม. 528+500 ในท้องที่ตำบลนาขา อำเภอลำสนธิ จังหวัดชุมพร ระยะทาง 800 เมตร และช่วงหลักกิโลเมตรที่ 578+930 ถึง กม. 579+363 ในท้องที่ตำบลประสงค์ อำเภอกาญจนบุรี จังหวัดสุราษฎร์ธานี ระยะทาง 425 เมตร พบว่ามีสภาพเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีการปลูกปาล์มน้ำมัน และสวนยางพาราเป็นส่วนใหญ่มีพืชพรรณตามธรรมชาติขึ้นกระจายอยู่น้อยมาก ประกอบกับกิจกรรม	ระยะก่อสร้าง 1. การดำเนินงานโครงการต้องสอดคล้องกับมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1B ตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคใต้ และข้อเสนอแนะ มาตรการการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำ (7 พฤศจิกายน 2532) อย่างเคร่งครัด 2. หลีกเลี่ยงการตัดฟันต้นไม้ที่จำเป็น และห้ามตัดต้นไม้นอกขอบเขตที่กำหนดอย่างเด็ดขาด โดยกิจกรรมก่อสร้างให้ดำเนินการอยู่เฉพาะในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น 3. ในกรณีที่ต้องตัดต้นไม้ที่อยู่ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B บริเวณ กม. 527+700 ถึง กม. 528+500 และบริเวณ กม. 578+930 ถึง กม. 579+363 ให้ตรวจสอบก่อนว่าเป็นไม้หวงห้าม/ไม้สงวนหรือไม่ หากเป็นไม้หวงห้ามต้องดำเนินการขออนุญาตตัดให้ถูกต้องตามขั้นตอนของกรมป่าไม้	ระยะก่อสร้าง <u>พื้นที่ดำเนินการ</u> บริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B ที่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการ บริเวณ กม. 527+700 ถึง กม. 528+500 และบริเวณ กม. 578+930 ถึง กม. 579+363 <u>ดัชนีตรวจวัด</u> - ตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B - ประเมินผลการติดตามตรวจสอบเพื่อนำมากำหนดมาตรการอนุรักษ์และคุ้มครองพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน <u>ความถี่</u> ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง <u>งบประมาณ</u> - 10,000 บาท/ปี <u>ผู้รับผิดชอบ</u> การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 36/155



จิราภรณ์ ดั่งสุกิจ

(นางสาวจิราภรณ์ ดั่งสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.1 ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ (ต่อ)	ในการก่อสร้างของโครงการทำการก่อสร้างอยู่ในแนว ขวาทางของรางรถไฟเดิม จึงไม่ทำให้สูญเสียพื้นที่ชั้น คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากพื้นที่ชั้น คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างโครงการ จึงได้มีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	โดยให้จัดบันทึกปริมาณ ชนิด และจำนวนของต้นไม้ ที่ต้องทำการตัดฟันที่อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ชั้น 1B 4. การตัดต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืช ต้องทำการ หมายแนวเขตทางที่จะก่อสร้างให้เด่นชัด ในกรณี เป็นต้นไม้ขนาดใหญ่ต้องทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะ ตัดด้วยสีตลอดแนวเส้นทางที่จะก่อสร้าง และหลังจาก ใช้พื้นที่ต้องทำการปรับปรุงพื้นที่และปลูกพืชคลุมดิน 5. การก่อสร้างบริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B ต้องทำการติดตั้ง Sheet Pile หรือกำแพงป้องกัน การชะล้างพังทลายของดิน และหลีกเลี่ยงการก่อสร้าง ในช่วงฝนตกหนักบริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B บริเวณ กม. 527+700 ถึง กม. 528+500 และบริเวณ กม. 578+930 ถึง กม. 579+363 6. ออกแบบโครงสร้างโครงการไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อ การระบายน้ำและศักยภาพการรับน้ำของพื้นที่เดิม ตามธรรมชาติ เช่น การออกแบบโครงสร้างทางวิ่ง ต้องพิจารณาเป็นทางยกระดับหรือสะพานบก กรณี ทางวิ่งระดับดินต้องพิจารณาการออกแบบอาคาร ระบายน้ำเป็น Box culvert ขนาดใหญ่เพียงพอ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้จัดการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 37/155



จิตรลดา ดิชาดกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบล้างที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบล้าง และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบล้าง

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบล้างที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบล้าง	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบล้าง
2.1 ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ (ต่อ)		รวมทั้งจัดทำทางระบายน้ำบริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B ให้สามารถไหลได้สะดวก 7. ห้ามระบายน้ำเสีย สารเคมี น้ำมันจากเครื่องจักรกล ขยะ และของเสียอื่นๆ บริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B อย่างเด็ดขาด 8. กำหนดให้มีการป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ ลงสู่พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1B ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง ด้วยการขุดคูล้อมรอบสถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมีเพื่อใช้ดักน้ำมันและสารเคมีที่อาจรั่วไหล ขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีต่อผิวดินในพื้นที่ลุ่มน้ำ 9. พื้นที่สำหรับเก็บวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องมือต่างๆ ในการก่อสร้างกำหนดให้อยู่นอกขอบเขตพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B เพื่อลดผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ การปกคลุมของพืชพรรณ และป้องกันการกีดขวางทางน้ำบริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B 10. การขนส่งดินหรือวัสดุอุปกรณ์ของรถบรรทุกหรือการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรต่างๆ ต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียง	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 38/155



จิราดา ดิมาญกิจ
(นางสาวจิราดา ดำรงสุกิจ)
ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบล้างบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.1 ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ (ต่อ)		11. ติดตั้งป้ายแสดงแนวเขตและประโยชน์ของพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B ป้ายเตือนห้ามบุกรุก ยึดถือครอบครอง หรือกระทำการที่ก่อให้เกิดความเสื่อมโทรม และเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติบริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B ที่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ใกล้เคียง บริเวณ กม. 527+700 ถึง กม. 528+500 และบริเวณ กม. 578+930 ถึง กม. 579+363 12. กำหนดให้ที่พักคนงานก่อสร้างต้องไม่อยู่ใกล้บริเวณพื้นที่ลุ่มน้ำ ชั้น 1B	
	ระยะดำเนินการ การดำเนินงานโครงการสอดคล้องกับมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำ กล่าวคือ มีโครงสร้างโครงการให้สอดคล้องกับศักยภาพการรับน้ำและระบายน้ำของพื้นที่ เช่น โครงสร้างทางยกระดับ โครงสร้างสะพานบก หรืออาคารระบายน้ำเป็นท่อลอดเหลี่ยม (Box culvert) ขนาดใหญ่	ระยะดำเนินการ 1. ทำการฟื้นฟูพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ เช่น ปลุกต้นไม้ทดแทน ปลุกพืชคลุมดินบริเวณพื้นที่ลาดชัน พื้นที่ลาดเอียง และพื้นที่เปิดโล่ง เพื่อช่วยลดการชะล้างหน้าดิน ส่งเสริมกิจกรรมการฟื้นฟูพื้นที่ต้นน้ำและกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B ดังกล่าวสามารถดำรงบทบาทหน้าที่ทางนิเวศวิทยาได้ตามธรรมชาติ	พื้นที่ดำเนินการ บริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B ที่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการ บริเวณ กม. 527+700 ถึง กม. 528+500 และบริเวณ กม. 578+930 ถึง กม. 579+363 ดัชนีตรวจวัด - ตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 39/155



จิราภรณ์ อัครกิจ

(นางสาวจิราภรณ์ อัครกิจ)
ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.1 ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ (ต่อ)		2. ควบคุมกิจกรรมในระยะดำเนินการให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะตามมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B อย่างเคร่งครัด 3. ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กรมป่าไม้ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมชลประทาน สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น และประชาชนในพื้นที่ วางแผนและควบคุมการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B อย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำที่มีการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน	- ประเมินผลการติดตามตรวจสอบ เพื่อนำมากำหนดมาตรการอนุรักษ์และคุ้มครองพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1B ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ความถี่ ปีละ 1 ครั้ง เป็นระยะเวลา 5 ปี หลังจากนั้นดำเนินการทุก 5 ปีต่อครั้ง งบประมาณ - 10,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย
2.2 พื้นที่ชุ่มน้ำ	ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ แนวเส้นทางโครงการซึ่งซ้อนทับกับพื้นที่ชุ่มน้ำทำให้เกิดการแบ่งแยกพื้นที่ออกเป็นสองส่วน เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการป้องกันดูแลรักษา และคุ้มครองพื้นที่ชุ่มน้ำ ตามคำแนะนำของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้พิจารณานำมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำ ตามมติคณะรัฐมนตรี	ระยะก่อสร้าง 1. ควบคุมกิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้างของโครงการอย่างเข้มงวด เช่น การปรับพื้นที่ การตัดฟันต้นไม้ งานขุด งานถมดิน การตอกเสาเข็ม การก่อสร้างสะพาน การวางระบบราง การกองวัสดุและอุปกรณ์ และการวางระบบระบายน้ำ บริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำอ่าวบ้านดอน และพื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำตาปี และควรหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนและจะต้อง	ระยะก่อสร้าง พื้นที่ดำเนินการ บริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำอ่าวบ้านดอน และพื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำตาปี ดัชนีตรวจวัด - ตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำอ่าวบ้านดอน และพื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำตาปี



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 40/155



จิราวรรณ ดันตัง

(นางสาวจิราวรรณ ดันตัง)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.2 พื้นที่ชุ่มน้ำ (ต่อ)	เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2558	มีการติดตั้ง Sheet Pile ป้องกันการพังทลายของดิน และการชะล้างของตะกอนลงสู่แหล่งน้ำ บริเวณ กม. 602+311 ถึง กม. 607+532 และบริเวณ กม. 633+166 ถึง กม. 633+356 รวมถึงห้ามมีการระบายน้ำเสีย สารเคมี น้ำมันจากเครื่องจักรกล และของเสียอื่นๆ ลงสู่พื้นที่ชุ่มน้ำอ่าวบ้านดอน และพื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำตาปี อย่างเด็ดขาด 2. จัดเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องมือต่างๆ ในการก่อสร้างโดยเฉพาะกำหนดให้อยู่นอกขอบเขตพื้นที่ชุ่มน้ำอ่าวบ้านดอน และพื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำตาปี เพื่อลดผลกระทบต่อความเสื่อมโทรมของระบบนิเวศพื้นที่ชุ่มน้ำ และป้องกันการกัดเซาะทางน้ำ 3. ติดตั้งป้ายแสดงแนวเขตพื้นที่ชุ่มน้ำ ประโยชน์ของระบบนิเวศพื้นที่ชุ่มน้ำ ป้ายเตือนห้ามบุกรุก ยึดถือครอบครอง หรือกระทำการที่ก่อให้เกิดความเสื่อมโทรม และเสียหายต่อพื้นที่ชุ่มน้ำอ่าวบ้านดอน และพื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำตาปี ที่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ใกล้เคียง บริเวณ กม. 602+311 ถึง กม. 607+532 และบริเวณ กม. 633+166 ถึง กม. 633+356	- ประเมินผลการติดตามตรวจสอบ เพื่อนำมากำหนดมาตรการอนุรักษ์และคุ้มครองระบบนิเวศพื้นที่ชุ่มน้ำให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ความถี่ ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง งบประมาณ - 10,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 41/155



จิตรลดา ด่างสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบล้างที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.2 พื้นที่ชุ่มน้ำ (ต่อ)		4. หลีกเลี้ยงหรือลดการตัดฟันต้นไม้ในพื้นที่ที่ไม่จำเป็น และจำกัดอยู่เฉพาะในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น รวมถึงลดกิจกรรมในการก่อสร้างที่มีผลต่อการรบกวนพื้นที่ถิ่นอาศัยและหากินของสัตว์ป่าที่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ชุ่มน้ำอ่าวบ้านดอน และพื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำตาปี 5. ปฏิบัติตามแนวทางมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 ซึ่งเห็นชอบในการทบทวนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2558 เกี่ยวกับการนำมาตราการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำมาปฏิบัติอย่างเคร่งครัด	
		ระยะดำเนินการ 1. ให้ทำการฟื้นฟูระบบนิเวศพื้นที่ชุ่มน้ำอ่าวบ้านดอน และพื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำตาปี ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ โดยให้มีการฟื้นฟูและปรับปรุงพื้นที่โดยเร่งด่วน เช่น ปลูกต้นไม้ที่ทนทานต่อน้ำท่วมขัง และมีระบบรากยึดเกาะดินได้ดีเพื่อช่วยลดการกัดเซาะของตลิ่งจากกระแสน้ำ การกำจัดวัชพืชที่ขัดขวางการระบายน้ำ และกิจกรรมที่ส่งเสริมการฟื้นฟู	ระยะดำเนินการ - บริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำอ่าวบ้านดอน และพื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำตาปี ดัชนีตรวจวัด - ตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำอ่าวบ้านดอน และพื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำตาปี



(นายนิรุต มณีนพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 42/155



จิราพร ดำรงกิจ
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบล้างที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.2 พื้นที่ชุ่มน้ำ (ต่อ)		พื้นที่ชุ่มน้ำอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้พื้นที่ชุ่มน้ำดังกล่าวสามารถดำรงบทบาทหน้าที่ทางนิเวศวิทยาและอุทกวิทยาได้ตามธรรมชาติ 2. ควบคุมกิจกรรมในระยะดำเนินการให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะตามมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะบริเวณระบบนิเวศพื้นที่ชุ่มน้ำอ่าวบ้านดอน และพื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำตาปี 3. ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กรมป่าไม้ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมชลประทาน สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น และประชาชนในพื้นที่ วางแผนและควบคุมการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศ และการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำอ่าวบ้านดอน และพื้นที่ชุ่มน้ำแม่น้ำตาปี อย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน	- ประเมินผลการติดตามตรวจสอบ เพื่อนำมากำหนดมาตรการอนุรักษ์และคุ้มครองระบบนิเวศพื้นที่ชุ่มน้ำให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ความถี่ ปีละ 1 ครั้ง เป็นระยะเวลา 3 ปี หลังจากนั้นดำเนินการทุก 5 ปีต่อครั้ง งบประมาณ - 10,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้จัดการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 43/155



จิตรลดา ดารงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดารงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.3 ทรัพยากรป่าไม้	ระยะก่อสร้าง การสูญเสียต้นไม้ เนื่องจากพื้นที่ในเขตทางรถไฟในปัจจุบันมีสภาพเป็นพื้นที่สังคมพืชป่าไม้ปกคลุมสลับกับพื้นที่เกษตรกรรม ชุมชน พื้นที่รกร้าง และพื้นที่อื่น ๆ โดยแนวเส้นทางของโครงการในเขตทางรถไฟบางบริเวณซ้อนทับพื้นที่ป่าไม้และป่าชายเลน การก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อ การสูญเสียต้นไม้หรือทำให้พืชดังกล่าวที่ขึ้นอยู่ภายในเขตทางรถไฟ ซึ่งการออกแบบการก่อสร้างโครงการ กำหนดขอบเขตการก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟอยู่ในเขตทางรถไฟเดิมเท่านั้น (เขตทางรถไฟ ข้างละ 40 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทาง) โดยจะใช้พื้นที่เฉพาะบริเวณที่จำเป็นต้องทำการก่อสร้างเท่านั้น เพื่อลดผลกระทบต่อการสูญเสียทรัพยากรป่าไม้ในพื้นที่เขตทางให้น้อยที่สุด การสูญเสียชนิดพันธุ์ ตามแนวเส้นทางโครงการมีจำนวนชนิดพันธุ์พืชหลายชนิด ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้	ระยะก่อสร้าง การสูญเสียต้นไม้และชนิดพันธุ์ - กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างภายในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น และกำหนดให้ที่พิกัดก่อนก่อสร้างต้องไม่อยู่ใกล้เขตพื้นที่ป่า - จัดบันทึกปริมาณ ชนิดและจำนวนของต้นไม้ที่ทำการย้ายออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด - การตัดต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืชต้องดำเนินการจะดำเนินการก่อสร้างเฉพาะพื้นที่ในเขตทางเท่านั้น เพื่อให้สภาพนิเวศของพื้นที่ถูกทำลายน้อยที่สุดและเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณแคบที่สุด ทั้งนี้ ต้องทำการหมายแนวเขตทางที่จะก่อสร้างให้เด่นชัด ในกรณีเป็นต้นไม้ขนาดใหญ่ต้องทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะตัดด้วยสีตลอดแนวเส้นทางที่จะก่อสร้าง - ในกรณีที่มีการเวนคืนพื้นที่เกษตรกรรมและพบไม้หวงห้าม อาทิเช่น ไม้รักเขา เป็นต้น ต้องดำเนินการขออนุญาตกรมป่าไม้ในการตัดหรือหากเป็นไปได้ให้ดำเนินการล้อมออก	ระยะก่อสร้าง ทรัพยากรป่าไม้และป่าชายเลน พื้นที่ดำเนินการ พื้นที่ตามแนวเส้นทางและบริเวณใกล้เคียงในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางของโครงการ ที่มีสภาพพื้นที่เป็นป่าไม้ ดัชนีที่ตรวจวัด - จำนวนต้นไม้ - ชนิดพันธุ์ไม้ - ความสูง - ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง - วิเคราะห์ดัชนีต่าง ๆ เช่น ปริมาตรไม้ ความเด่นของพรรณไม้ ความหนาแน่นของพรรณไม้ ความถี่ของพรรณไม้ ความหลากหลายของชนิด - วิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาป่าไม้ ความถี่ ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566

หน้า 44/155



จิรลดา อังธกิจ

(นางสาวจิรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวลลุ่มที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบลิ่งแวลลุ่ม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวลลุ่ม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบลิ่งแวลลุ่ม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลิ่งแวลลุ่มที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบลิ่งแวลลุ่ม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวลลุ่ม
2.3 ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)	จะไม่ทำให้ชนิดพันธุ์ไม้ลดจำนวนลงไปจากที่สำรวจได้ เนื่องจากเป็นลิ่งคัมป่าที่ไม่มีลิ่งความแตกต่างของพันธุ์พืช มากนัก รวมทั้งเป็นพันธุ์ไม้ที่พบได้ทั่วไปในลิ่งถิ่น จึงคาดว่าผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้จะเป็นผลกระทบ ในระดับต่ำ	5. ในการที่ต้องตัดต้นไม้ในเขตทางของการรถไฟ แห่งประเทศไทยให้ตรวจสอบก่อนว่าเป็นไม้หวงห้าม/ ไม้สงวนหรือไม่ หากเป็นไม้หวงห้ามต้องดำเนินการ ขออนุญาตตัดให้ถูกต้องตามขั้นตอนของกรมป่าไม้/ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งก่อนดำเนินการ ตัดฟัน 6. การขนส่งดินหรือวัสดุอุปกรณ์ของรถบรรทุกหรือ การเคลื่อนย้ายเครื่องจักรต่าง ๆ ต้องระมัดระวังมิให้ เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียง 7. กำหนดให้มีการป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและ สารเคมีต่างๆ ลงสู่ป่าชายเลน ด้วยการชุดลุ่มรอบ สถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมีเพื่อใช้ดักน้ำมัน และสารเคมีที่อาจรั่วไหลขณะเดียวกันต้องกำหนด ให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังการถ่ายเทน้ำมันและ สารเคมีต่าง ๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อป้องกันการ ปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีต่อดินในป่าชายเลน 8. ห้ามทิ้งขยะบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และห้ามล้างทำ ความสะอาดเครื่องมือ/เครื่องจักรในลำน้ำ โดยต้อง กำหนดเป็นกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคนงาน ก่อสร้าง	งบประมาณ 120,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุต มณีนันท์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 45/155



จิตรลดา อังธกริก

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลิ่งแวลลุ่มบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบลิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบลิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบลิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวดล้อม
2.3 ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)		9. ห้ามมีการลักลอบตัดไม้หรือจุดไฟเผาในบริเวณพื้นที่ป่าไม้/ป่าชายเลนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการและกำหนดให้มีกฎระเบียบพร้อมมาตรการลงโทษขั้นเด็ดขาดสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการที่ลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์	
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสภาพพื้นที่ป่าไม้ มีเพียงกิจกรรมการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าทางคู่และซ่อมบำรุงทางรถไฟเท่านั้น ดังนั้น ในระยะดำเนินการจึงไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้	ระยะดำเนินการ ต้องทำการดูแลตกแต่งกิ่งต้นไม้ที่ปลูกและให้ทำการปลูกทดแทนในกรณีที่มีต้นไม้ตายอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง	ระยะดำเนินการ <u>ทรัพยากรป่าไม้และป่าชายเลน</u> พื้นที่ดำเนินการ พื้นที่ตามแนวเส้นทางและบริเวณใกล้เคียงในระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทางของโครงการ ที่มีสภาพพื้นที่เป็นป่าไม้ <u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u> - จำนวนต้นไม้ - ชนิดพันธุ์ไม้ - ความสูง - ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง - วิเคราะห์ดัชนีต่าง ๆ เช่น ปริมาตรไม้ ความเด่นของพรรณไม้ ความหนาแน่นของพรรณไม้ ความถี่ของพรรณไม้ ความหลากหลายของชนิด - วิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาป่าไม้



(นายนิรุต มณีพันธ์)

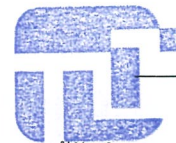
ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 46/155



จิตรลดา ดำรงศักดิ์

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.3 ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)			ความถี่ ปีละ 1 ครั้งใน 5 ปีแรก จากนั้นทำการสำรวจทุก ๆ 5 ปี ตลอดอายุโครงการ งบประมาณ 120,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย
2.4 ทรัพยากรป่าชายเลน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง <u>ผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ</u> <u>ป่าเลนน้ำเค็มท่าฉางและปูเปี้ยว</u> กิจกรรมก่อสร้างของโครงการได้อยู่ในเขตทางของ การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น ทั้งนี้ พื้นที่ป่าสงวน แห่งชาติป่าเลนน้ำเค็มท่าฉางช่วงที่มีบริเวณติดกับพื้นที่ บกที่มีค่อนข้างห่างไกลจากอิทธิพลของน้ำทะเลขึ้นลง สภาพป่าชายเลนเป็นพื้นที่ค่อนข้างราบเป็นส่วนใหญ่ อยู่ห่างไกลจากพื้นที่น้ำทะเลมีร่องน้ำที่ให้การระบาย น้ำขึ้นน้ำลงที่ไม่สมบูรณ์ น้ำขึ้นลงได้ขามีผลกระทบต่อ การเจริญเติบโตของต้นไม้ป่าชายเลน เพื่อให้เกิดผล กระทบต่อพื้นที่ป่าชายเลนป่าเลนน้ำเค็มท่าฉางช่วงที่มี	ระยะเตรียมการก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง <u>มาตรการเฉพาะสำหรับป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนน้ำเค็ม</u> <u>ท่าฉางและปูเปี้ยว</u> - กำหนดพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่แนวเขตทางของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ติดกับขอบเขตพื้นที่ป่า สงวนแห่งชาติป่าเลนน้ำเค็มท่าฉางให้อยู่เฉพาะใน พื้นที่เขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น - ออกแบบโครงสร้างสะพานช่วงสั้น ยาวประมาณ 2.59 กิโลเมตร ให้ตอม่ออยู่ในเขตทางของการรถไฟ แห่งประเทศไทยเท่านั้น และไม่กีดขวางทางไหล ของน้ำขึ้น-ลง รวมถึงการระบายน้ำตามธรรมชาติน้ำ บริเวณพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนน้ำเค็มท่าฉาง	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 47/155



จิตรลดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.4 ทรัพยากรป่าชายเลน (ต่อ)	ขอบเขตติดกับพื้นที่เขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย โครงการได้ออกแบบเป็นสะพานช่วงสั้น (Short Span Bridge) มีตอม่ออยู่ในเขตทางรถไฟเดิม มีขนาดความกว้างข้างละ 40 เมตร รวม 80 เมตร ในช่วงก่อสร้างฐานรากจะมีการขุดดิน เปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างเสาเข็ม โดยวิธีการตอก ซึ่งในการตอกเสาเข็มจะมีผลกระทบต่อระบบนิเวศน้อยกว่าการใช้เสาเข็มเจาะเนื่องจากไม่มีการใช้สารเคมีในการดำเนินการผลกระทบจากการนำเครื่องจักรกลเข้ามาในพื้นที่ มีการขนย้ายดินหรือคอนกรีต วัสดุก่อสร้างต่างๆ ด้วยรถบรรทุกและด้วยรถไฟ เมื่อการก่อสร้างสะพานช่วงสั้นของโครงการแล้วเสร็จไม่มีการปิดกั้นทางน้ำ น้ำสามารถไหลผ่านได้ โครงสร้างของสะพานได้ตามปกติ จึงไม่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศป่าชายเลนที่ประชิดเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยแต่อย่างใด กิจกรรมของโครงการไม่ได้เปลี่ยนแปลงระบบนิเวศให้แตกต่างไปจากสภาพปัจจุบันที่มีอยู่ นอกจากนี้บริเวณพื้นที่ป่าชายเลนน้ำเค็มท่าฉางยังเป็นพื้นที่ที่ใช้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์ปูเปี้ยวอยู่ห่างจากเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประมาณ 480 เมตร	3. กำหนดให้ใช้ฐานรากเป็นเสาเข็มตอก ซึ่งในการตอกเสาเข็มจะมีผลกระทบต่อระบบนิเวศน้อยกว่าการใช้เสาเข็มเจาะเนื่องจากไม่มีการใช้สารเคมีในการดำเนินการ 4. การก่อสร้างต้องตัดฟันต้นไม้ที่ออกเท่าที่จำเป็น และอยู่ในพื้นที่เขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย เท่านั้น ห้ามตัดฟันต้นไม้ที่อยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าเลนน้ำเค็มท่าฉางเด็ดขาด 5. ปิดประกาศห้ามคนงานก่อสร้างจับปูเปี้ยวในเขตพื้นที่อนุรักษ์และบริเวณแปลงเพาะพันธุ์ปูเปี้ยวที่อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของกลุ่มอนุรักษ์ป่าชายเลน เพื่อเพิ่มปริมาณปูเปี้ยวอย่างยั่งยืน	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 48/155



จิราวรรณ ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิราวรรณ ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.4 ทรัพยากรป่าชายเลน (ต่อ)	ซึ่งกิจกรรมก่อสร้างสะพานช่วงสั้นไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงสภาพดินที่อยู่อาศัยของปูเปี้ยวตามธรรมชาติแต่อย่างใด เพราะปูเปี้ยวส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ป่าชายเลนที่ได้ถูกกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่อนุรักษ์ สภาพดินที่อยู่อาศัยของปูเปี้ยวยังคงอยู่ตามสภาพธรรมชาติเหมือนเดิม ดังนั้น ผลกระทบต่อป่าชายเลนน้ำเค็มท่าฉางและปูเปี้ยว จึงอยู่ในระดับปานกลาง <u>ผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484</u> แนวเส้นทางโครงการซ้อนทับกับพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 ดังนี้ - แนวเส้นทางของโครงการในเขตทางรถไฟบริเวณ กม. 496+454 ถึง กม. 497+310 ระยะทาง 856 เมตร ซ้อนทับพื้นที่ป่าชายเลนในท้องที่ตำบลปากแพรก ตำบลครน ตำบลสวี อำเภอสวี จังหวัดชุมพร รวมพื้นที่ 36.25 ไร่ - แนวเส้นทางของโครงการในเขตทางรถไฟ บริเวณ กม.602+324 ถึง กม.602+770 ระยะทาง 446 เมตร ซ้อนทับพื้นที่ป่าชายเลนในท้องที่ตำบลเลม็ด อำเภอไชยา จังหวัดสุราษฎร์ธานี รวมพื้นที่ 8.13 ไร่	<u>มาตรการเฉพาะสำหรับพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484</u> 1. กำหนดพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่แนวเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยติดกับขอบเขตพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 ให้อยู่เฉพาะในพื้นที่เขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น 2. การก่อสร้างต้องตัดฟันต้นไม้ออกเท่าที่จำเป็นและอยู่ในพื้นที่เขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น ห้ามตัดฟันต้นไม้ที่อยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 3. จัดทำรั้วแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าตามพระราชบัญญัติ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 49/155



จิตรลดา ดิษฐกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
2.4 ทรัพยากรป่าชายเลน (ต่อ)	โดยการก่อสร้างทางรถไฟอยู่ในเขตทางรถไฟเท่านั้น และโครงการจะดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างต่างๆ อย่างระมัดระวัง ให้กระทบต่อระบบนิเวศป่าชายเลนให้น้อยที่สุด <u>ผลกระทบต่อพืชน้ำร้อนบริเวณสำนักสงฆ์ธารน้ำร้อน (ต.เขาถ่าน อ.ท่าฉาง จ.สุราษฎร์ธานี)</u> การก่อสร้างในบริเวณช่วงประชิดพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนน้ำเค็มท่าฉาง (บริเวณ กม. 601+100 ถึง กม. 603+690) รวมระยะทาง 2.59 กิโลเมตร (ช่วงที่เป็นพื้นที่น้ำท่วมขัง)	ป่าไม้ พ.ศ. 2484 ติดตั้งป้ายแสดงข้อปฏิบัติในเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี ได้แก่ - ห้ามตัดต้นไม้ หรือเก็บหาของป่าในบริเวณพื้นที่ป่าชายเลน - ห้ามจับสัตว์ป่าที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ป่าชายเลน - ห้ามทิ้งขยะในบริเวณพื้นที่ป่าชายเลน 4. ออกแบบโครงสร้างสะพานช่วงสั้น ยาวประมาณ 30 เมตร ให้ตอม่ออยู่ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น และไม่กีดขวางทางไหลของน้ำขึ้น-ลง รวมถึงการระบายน้ำตามธรรมชาติในบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 <u>มาตรการเฉพาะสำหรับพืชน้ำร้อน (บริเวณสำนักสงฆ์ธารน้ำร้อน)</u> 1. กำหนดให้ก่อสร้างสะพานช่วงสั้น (Short span bridge) ให้ครอบคลุมบริเวณพื้นที่พืชน้ำร้อนช่วง กม. 602+600 ถึง กม.604+000 ระยะทางประมาณ 1.4 กิโลเมตร	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 50/155



จิราภา ดงมั่ง

(นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.4 ทรัพยากรป่าชายเลน (ต่อ)	ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ที่น้ำร้อน (บริเวณ กม.603+280 ถึง กม. 603+420) รวมระยะทาง 0.14 กิโลเมตร ในพื้นที่ตำบลเขาถ่าน อำเภอลำพูน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้ออกแบบก่อสร้างสะพานช่วงสั้น (Short span bridge) เพื่อลดผลกระทบต่อระบบนิเวศในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว และดำเนินการก่อสร้างภายในเขตทางรถไฟ โดยใช้เฉพาะบริเวณที่จำเป็นต้องทำการก่อสร้างเท่านั้น จากการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างมีดังนี้ 1. ผลกระทบจากการตอกเสาเข็ม โครงการเลือกใช้เสาเข็มตอก เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้สารเคมีเพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อพื้นที่น้ำร้อนที่อยู่ใกล้เคียง ซึ่งการตอกเสาเข็มอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน โดยระยะห่างจากบ่อน้ำร้อนถึงแนวก่อสร้างเส้นทางของโครงการประมาณ 72-80 เมตร และพบสำนักสงฆ์ธารน้ำร้อนตั้งอยู่บนยอดเขา ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างประมาณ 423 เมตร จากการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยคาดการณ์ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่เกิดจากการ	2. ออกแบบทางรถไฟเป็นสะพานช่วงสั้น (Short span Bridge) โดยใช้เสาเข็มตอก โครงสร้างฐานรากและเสาตอม่อเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก <u>มาตรการทั่วไปของทรัพยากรป่าชายเลน</u> 1. กำหนดให้มีการเปิดหน้าดินให้เสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝนให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ และขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน 2. ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่ และการขุดดิน เป็นต้น เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินสู่พื้นที่ป่าชายเลน 3. กำหนดให้มีการทำแนวคันป้องกันดิน เพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดิน 4. ห้ามตัดต้นไม้ หรือเก็บหาของป่าในบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียง เพื่อลดผลกระทบด้านการลดลงของแหล่งอาศัย	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 51/155



จิราภรณ์ ด่านสุกิจ

(นางสาวจิราภรณ์ ด่านสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.4 ทรัพยากรป่าชายเลน (ต่อ)	ก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟ พบว่า สำนักสงฆ์ธารน้ำร้อน ได้รับระดับเสียงเฉลี่ยจากกิจกรรมก่อสร้างแนวเส้นทาง รวมกับระดับเสียงพื้นฐาน มีค่าอยู่ในช่วง 42.2-51.1 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป กำหนดค่ามาตรฐานระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เกิน 70 dB(A) และจากการประเมินความสั่นสะเทือนพบว่า สำนักสงฆ์ธารน้ำร้อน ได้รับความสั่นสะเทือนช่วงที่ สร้างทาง มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดอยู่ในช่วง 0.00001-0.00071 มม./วินาที เมื่อเทียบกับมาตรฐานกำหนดระดับ ความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของ ประชาชนและการรับรู้ของ Richter and Meiser อยู่ใน ระดับที่ 1 ไม่สามารถรับรู้ได้ถึงความสั่นสะเทือนจึงไม่มี ผลกระทบที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและการรับรู้ของ ประชาชน และผลกระทบของความสั่นสะเทือนต่ออาคาร อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด (ค่ามาตรฐานในกรณี เลวร้ายที่สุด (Worst Case) กำหนดค่าความเร็วอนุภาค สูงสุด 3 มิลลิเมตร /วินาที) ดังนั้น ความสั่นสะเทือนจากการดำเนินโครงการในระยะ ดำเนินการไม่ก่อให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายต่อ	และหากินของสัตว์ป่า และลดผลกระทบในการ รบกวนสัตว์ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการและพื้นที่ ใกล้เคียง 5. ห้ามตั้งที่พักคนงานในบริเวณพื้นที่ป่าชายเลน เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อทรัพยากรป่าชายเลน ที่อาจมีเพิ่มมากขึ้นจากคนงานก่อสร้างโครงการ 6. ห้ามทำอันตรายหรือทำให้ชนิดพันธุ์ไม้หายาก และใกล้สูญพันธุ์ที่สำรวจพบนอกเขตทางการรถไฟ แห่งประเทศไทยในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร และพื้นที่ใกล้เคียงลดจำนวนลงหรือสูญหายไป จากถิ่นเดิม 7. ให้ดำเนินการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งเพื่อทำการ ตรวจสอบแนวเขตพื้นที่ป่าชายเลนให้ชัดเจนก่อน ดำเนินการก่อสร้าง และทำเครื่องหมายบนต้นไม้ ที่จะตัดฟันออกตลอดแนวเส้นทางโครงการก่อสร้าง เพื่อป้องกันการตัดไม้นอกเขตพื้นที่ก่อสร้าง 8. ใช้อุปกรณ์เครื่องมือในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ มีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 52/155



จิราภรณ์ ดิเรกกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
2.4 ทรัพยากรป่าชายเลน (ต่อ)	อาคารประเภทโบราณสถานศาสนสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นใดที่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม ดังนั้น สำนักสงฆ์ธารน้ำร้อน จึงไม่ได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนแต่อย่างใด 2. ผลกระทบจากการเก็บกองวัสดุก่อสร้าง โครงการจะเก็บกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไว้ในเขตทางรถไฟใกล้พื้นที่ก่อสร้าง โดยกำหนดให้อยู่นอกพื้นที่ป่าชายเลนและนอกเขตพื้นที่น้ำร้อน อีกทั้งการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ จะขนส่งและลำเลียงมายังพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จะสามารถก่อสร้างได้แล้วเสร็จในแต่ละวันเท่านั้น เพื่อป้องกันผลกระทบต่อระบบนิเวศบริเวณพุน้ำร้อน ซึ่งพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบพุน้ำร้อนส่วนใหญ่เป็นป่าชายเลนเสื่อมโทรมแต่อย่างไรก็ตาม โครงการจะกำหนดมาตรการด้านเก็บกองวัสดุอุปกรณ์ในพื้นที่ปิดล้อมและปิดคลุมให้มิดชิด และระมัดระวังขณะทำการขนส่งและลำเลียงมิให้มีการร่วงหล่นลงพื้น 3. ผลกระทบจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้าง การขนส่งวัสดุอุปกรณ์เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้างโครงการจะใช้เส้นทางถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4112 (ถนนสายพุนพิน-ท่าชนะ) ซึ่งเป็นถนนลาดยางเดินรถ	ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละอองและควันจากเครื่องจักรที่อาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรป่าชายเลน สัตว์ป่า และทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ ที่มีอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ 9. กำหนดให้ใช้ธูกรากเป็นเสาเข็มตอก ซึ่งในการตอกเสาเข็มจะมีผลกระทบต่อระบบนิเวศน้อยกว่าการใช้เสาเข็มเจาะเนื่องจากไม่มีการใช้สารเคมีในการดำเนินการ 10. ปิดประกาศห้ามคนงานก่อสร้างจับสัตว์น้ำในพื้นที่ป่าชายเลน 11. กำหนดให้เก็บกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างไว้ในเขตทางรถไฟใกล้พื้นที่ก่อสร้าง โดยห้ามเก็บกองวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ป่าชายเลน 12. จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดิน ทราย โคลน ตกหล่นและปนเปื้อนลงในพื้นที่ป่าชายเลน	



(นายนิรุต มณีนพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 53/155



จิตรลดา ดิทรสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
2.4 ทรัพยากรป่าชายเลน (ต่อ)	สองทิศทางขนาด 2 ช่องจราจร อาจเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรไปมาหรืออาจเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง โดยโครงการได้กำหนดแผนการขนส่งและลำเลียงวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างที่ต้องบรรทุกขนส่งทางถนนเฉพาะในช่วงก่อสร้างเสาเข็ม ฐานราก และเสาตอม่อ เท่านั้น ส่วนกิจกรรมการวางคานรองรับทางวิ่ง จะใช้การลำเลียงคานและติดตั้งคานมาจากช่วงสะพานที่ก่อสร้างไปแล้วได้ ดังนั้นผลกระทบจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ การก่อสร้างจะเกิดช่วงระยะเวลาสั้นๆ อย่างไรก็ตามโครงการต้องขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างด้วยความระมัดระวังเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้ทางดังกล่าว 4. ผลกระทบจากการปนเปื้อนน้ำมันและสารเคมี การใช้เครื่องจักรเครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมัน อาจมีการรั่วซึมลงสู่พื้นดินหรือร่องน้ำได้	13. จัดให้มีที่เก็บกองดินที่เกิดจากขุดในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะโดยเก็บในพื้นที่ปิดล้อมและปิดคลุมให้มิดชิด 14. ห้ามทิ้งขยะบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอและขนย้ายออกจากพื้นที่หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จในแต่ละวัน 15. ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำสาธารณะ หรือท่อระบายน้ำสาธารณะ ใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 16. กำหนดจุดเก็บกองเศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่พื้นที่ป่าชายเลน 17. การขนส่งและลำเลียงวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างต้องปิดคลุมส่วนบรรทุกอย่างมิดชิดเพื่อป้องกันการร่วงหล่น 18. ควบคุมความเร็วรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กม./ชม. 19. ดำเนินการป้องกันกิจกรรมในการก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดการปนเปื้อนจากน้ำมันลงสู่ดินและแหล่งน้ำ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 54/155



จิราภรณ์ อังกุลกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลีงแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไผลกระทบลีงแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลีงแวดลอม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบลีงแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลีงแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไผลกระทบลีงแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลีงแวดลอม
2.4 ทรัพยากรป่าชายเลน (ต่อ)		20. สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนน้ำมัน ต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล 21. ต้องรวบรวมวัตถุอันตรายรวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อนน้ำมันหรือสารเคมี โดยมี การควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสมและส่งไปกำจัดยังหน่วยงานที่ได้รับอนุญาต 22. จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนที่ปนเปื้อนเศษวัสดุก่อสร้างไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียง โดยต้องจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง 23. ห้ามล้างทำความสะอาดเครื่องมือ เครื่องจักร ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้พื้นที่ป่าชายเลน โดยต้องกำหนดเป็นกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคนงานก่อสร้าง 24. กรณีที่มีการซ่อมบำรุงวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างต่างๆ ควรดำเนินการเฉพาะภายในโรงซ่อมหรืออยู่ซ่อม 25. จัดให้มีบ่อดักตะกอน บ่อดักน้ำเสียเพื่อรองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ เช่น การล้างเครื่องจักร และอุปกรณ์ เป็นต้น	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 55/155



จิราภา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิราภา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลีงแวดลอมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.4 ทรัพยากรป่าชายเลน (ต่อ)		26. จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อขนาดเล็ก เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังในเขตพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณใกล้เคียง 27. ตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำ ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่าการอุดตันมีดินทรายทับถม หรือวัสดุกีดขวาง ต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางทางระบายน้ำ 28. หากพบว่าพื้นที่โดยรอบเกิดภาวะน้ำท่วมอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ ต้องให้ผู้รับเหมาจัดหาเครื่องสูบน้ำเพื่อระบายน้ำออกจากพื้นที่โดยเร็ว	
	ระยะดำเนินการ ผลกระทบต่อป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนน้ำเค็มท่าฉาง แนวเส้นทางของโครงการในเขตทางรถไฟบางช่วงผ่านพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนน้ำเค็มท่าฉาง ในพื้นที่ตำบลเขาถ่าน อำเภอท่าฉาง จังหวัดสุราษฎร์ธานี บริเวณ กม. 602+883 ถึง กม. 603+450, กม. 603+780 ถึง กม. 604+264 และ กม. 605+450 ถึง กม. 606+875 รวมระยะทางทั้ง 3 ช่วงที่ผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ประมาณ 2.48 กิโลเมตร รวมพื้นที่ 58.13 ไร่	ระยะดำเนินการ 1. ให้ความร่วมมือกับกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตทางรถไฟให้เป็นไปตามมาตรการการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ป่าชายเลน รวมทั้งป้องกันการบุกรุกทำลายป่าไม้ และลักลอบล่าสัตว์ป่าทุกชนิด 2. สนับสนุนและส่งเสริมให้ประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าชายเลน รวมทั้งป้องกันการบุกรุกทำลายป่าไม้และลักลอบล่าสัตว์ป่าทุกชนิด	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 56/155



จิตรลดา ดิษฐกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
2.4 ทรัพยากรป่าชายเลน (ต่อ)	กิจกรรมในช่วงดำเนินการของโครงการมีเพียงการเปิดบริการเดินรถเท่านั้น โดยจะใช้พื้นที่เฉพาะบริเวณที่จำเป็นภายในเขตทางรถไฟเดิม (เขตทางรถไฟ ข้างละ 40 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง) <u>ผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ.2484</u> กิจกรรมของโครงการมีเพียงการเปิดบริการเดินรถเท่านั้น โดยกิจกรรมทั้งหมดเกิดขึ้นเฉพาะในพื้นที่เขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อแล่นบนรางรถไฟนั้น อาจก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนบ้าง แต่กิจกรรมเหล่านี้ไม่ได้แตกต่างไปจากสภาพปัจจุบันมากนักจึงไม่มีผลกระทบ <u>ผลกระทบต่อพุน้ำร้อนบริเวณสำนักสงฆ์ธารน้ำร้อน (ต.เขาด่าน อ.ท่าฉาง จ.สุราษฎร์ธานี)</u> ในระยะดำเนินการมีเพียงกิจกรรมการเดินรถซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่พุน้ำร้อนที่อยู่ใกล้เคียง ดังนี้	3. กำหนดให้มีระบบรวบรวมน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว การจัดการน้ำมันเครื่อง ของเหลวที่เกิดจากการซ่อมบำรุงหัวรถจักรให้เป็นไปตามมาตรฐานกำหนด	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 57/155



จิราดา ดิษฐกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลสิ่งแวดลอมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบล้างที่สำคัฒมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.4 ทรัพยากรป่าชายเลน (ต่อ)	1. ทิศทางการไหลของน้ำตามธรรมชาติ แนวเส้นทางรถไฟอาจขวางทิศทางการไหลของน้ำตามธรรมชาติ อย่างไรก็ตามโครงการได้กำหนดขนาดของโครงสร้างและอาคารระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการในเบื้องต้นให้ใช้ขนาดอาคารระบายน้ำเดิมเป็นเกณฑ์ และจากข้อมูลการสำรวจประเภทของสะพานท่อ และอาคารระบายเดิมที่มีอยู่ พบว่าหลายแห่งมีลักษณะตันขึ้น ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากตะกอนที่ถูกพัดพามาทับถม ซึ่งจะดำเนินการขุดลอกคลอง/ทางระบายน้ำรวมถึงท่อลอด ที่มีดินตะกอนทับถมอยู่ภายในเพื่อให้มีพื้นที่ระบายน้ำมากขึ้น 2. การปนเปื้อนของน้ำมันหล่อลื่นเครื่องจักรรถไฟ กิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำของพุน้ำร้อนคือการชะล้างน้ำมันหล่อลื่นเครื่องจักรรถไฟบริเวณรางรถไฟ ซึ่งจะส่งผลต่อแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียง		



(นายนิรุต มณีนันท์)

ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 58/155



จิตรลดา ดันตัก

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
2.5 ทรัพยากรสัตว์ป่า	ระยะก่อสร้าง <u>พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนน้ำเค็มท่าฉาง</u> สำหรับการดำเนินโครงการช่วงที่เขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย ติดกับขอบเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนน้ำเค็มท่าฉาง จะดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการได้อยู่ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น ในบริเวณดังกล่าวทางโครงการได้ออกแบบเป็นสะพานช่วงสั้น (Short Span Bridge) โดยการก่อสร้างเสาเข็มจะพิจารณาเลือกใช้วิธีการตอก ซึ่งจะมีผลกระทบต่อระบบนิเวศน้อยกว่าการใช้เสาเข็มเจาะ เนื่องจากไม่มีการใช้สารเคมีในการดำเนินการ รวมถึงมีการใช้ประโยชน์ป่าชายเลนบริเวณดังกล่าวค่อนข้างน้อย เน้นการใช้ประโยชน์ทางอ้อม เช่น ใช้ในการเลี้ยงสัตว์น้ำในบ่อหรือในกระชัง ทำบ่อเลี้ยงกุ้ง เป็นหลักสำหรับแหล่งเพาะพันธุ์ปูเปี้ยวของกลุ่มอนุรักษ์ป่าชายเลนนั้น พื้นที่โครงการตั้งอยู่ห่างประมาณ 480 เมตรและปูเปี้ยวส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ป่าชายเลนที่ได้ถูกกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่อนุรักษ์ จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบโดยตรงแต่อย่างใด ผลกระทบในทางอ้อมอาจจะเกิดจากคนงานก่อสร้างที่อาจนำปูเปี้ยวมาประกอบเป็นอาหารได้	ระยะก่อสร้าง - ระหว่างการตัดฟันต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืชหากพบสัตว์ป่าต้องให้ออกาสัตว์ป่าหลบหนีออกไปจากพื้นที่โดยปลอดภัย หรือช่วยเหลืออพยพสัตว์ป่า โดยเฉพาะสัตว์ชนิดที่เดินช้า หรืออาจเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างไม่ทันกับการตัดฟันต้นไม้ ต้องมีการช่วยเหลือนำไปปล่อยในพื้นที่ห่างออกไปจากแนวเขตทางและอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างหรือนำไปส่งให้กับเจ้าหน้าที่ป่าไม้เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการปล่อยสัตว์ป่าต่อไป - การก่อสร้างช่วงที่เข้าใกล้พื้นที่ป่าตามแนวเส้นทางต้องหลีกเลี่ยงการดำเนินงานในเวลากลางคืน เพื่อมิให้แสงไฟและเสียงเครื่องยন্ত্রบกวนการหากินในเวลากลางคืน ในขณะเดียวกันเป็นการหลีกเลี่ยงการพักผ่อนของสัตว์ป่าที่หากินในเวลากลางวัน - ที่พักคนงานและเจ้าหน้าที่ ที่พักกองวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนที่พักยานยนต์ เครื่องจักรการก่อสร้างต่าง ๆ ต้องไม่ใช้พื้นที่ป่า และต้องไม่อยู่ใกล้เสียงพื้นที่ป่าไม้เพื่อป้องกันการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่เพิ่มขึ้น และการรบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์ป่า	ระยะก่อสร้าง สำรวจสัตว์ป่าตามแนวเส้นทางโครงการ <u>พื้นที่ดำเนินการ</u> - พื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการและบริเวณใกล้เคียงในระยะ 500 เมตร จากขอบเขตแนวเส้นทางโครงการที่มีสภาพพื้นที่เป็นป่าไม้ <u>ดัชนีที่ตรวจวัด</u> - ความหลากหลายชนิดและประเีนความชุกชุมของสัตว์ 4 กลุ่ม ได้แก่ - สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก - สัตว์เลื้อยคลาน - นก - สัตว์เลี้ยงลูกด้วยน้ำนม <u>ความถี่</u> - ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง <u>งบประมาณ</u> - 50,000 บาท/ปี <u>ผู้รับผิดชอบ</u> การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 59/155



จิตรลดา ตางสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ตางสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลสิ่งแวดลอมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.5 ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	<u>พื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ</u> ในการดำเนินโครงการนั้น ต้องตัดต้นไม้ในเขตทางรถไฟ ซึ่งมีไม้ยืนต้นขนาดเล็กเหลือกระจายอยู่น้อยมาก รวมทั้งต้องมีการถางไม้พื้นล่างและปรับเปลี่ยนพื้นที่ ดังนั้น สัตว์ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ จึงได้รับผลกระทบจากการสูญเสียพื้นที่อยู่อาศัย รวมทั้งพื้นที่หากิน แต่เนื่องจากสัตว์ส่วนใหญ่มีความสามารถในการเคลื่อนที่ได้เร็ว จึงสามารถเคลื่อนย้ายเข้าไปอาศัยและหากินในพื้นที่ข้างเคียง ซึ่งเป็นระบบนิเวศที่ต่อเนื่องกันได้ สัตว์หลายชนิดเป็นอาหารของมนุษย์ ทำให้มีโอกาสดักกลบล่า สัตว์ป่าเกิดขึ้นได้ง่าย โดยเฉพาะจากคนงานก่อสร้างที่ไม่เข้าใจ หรือตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรสัตว์ป่า ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ <u>ผลกระทบต่อสัตว์เลี้ยง</u> จากการสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับการทำปศุสัตว์ในท้องถิ่นบริเวณพื้นที่ศึกษา 500 เมตรจากแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบการทำปศุสัตว์เป็นฟาร์มขนาดใหญ่ส่วนใหญ่มีอาชีพหลักในการทำการเกษตรกรรมส่วนการเลี้ยงสัตว์ในท้องถิ่นทำเป็นอาชีพเสริมภายในสวนยางพารา	4. จัดให้มีทางลอด (Box culvert) ขนาดใหญ่ ให้สัตว์ต่างๆ ผ่านไปได้ ไม่กีดขวางการเคลื่อนย้ายอพยพของสัตว์ และไม่กีดขวางการระบายน้ำ 5. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้าง รวมถึงบุคคลภายนอกล่าสัตว์ป่าทุกชนิดอย่างเคร่งครัด <u>ผลกระทบต่อสัตว์เลี้ยง</u> 1. ก่อนดำเนินการปรับพื้นที่ การแผ้วถาง การขุดการถม ให้ตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างโดยรอบว่ามีการนำสัตว์เลี้ยงท้องถิ่นเข้ามาในบริเวณพื้นที่โครงการหรือไม่ ถ้าพบมีการนำสัตว์เข้ามาเลี้ยงบริเวณพื้นที่ ซึ่งเสี่ยงต่อการได้รับอันตรายจากการปฏิบัติงานของเครื่องจักรกล	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

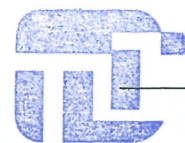
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 60/155



จิราวรรณ ตีนาตุติก

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลีงแวดลอมที่สำคัฒมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบลีงแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลีงแวดลอม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบลีงแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลีงแวดลอมที่สำคัฒ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบลีงแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลีงแวดลอม
2.5 ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	และสวนปาล์มน้ำมันซึ่งมีพื้นที่กว้างขวาง ทั้งยังช่วยกำจัดวัชพืชและเป็นรายได้เสริมจากการปลูกพืชหลัก โดยเลีงในปริมาณไม่มาก รวมถึงมีการปล่อยเลีงตามทุ่งหญ้า พื้นที่รกร้าง และในเขตทางรถไฟ ซึ่งมีหญ้าอุดมสมบูรณ์ ดังนั้นจึงพบสัตว์เลีงในท้องถิ่นที่เข้ามาหากินในบริเวณพื้นที่เขตทางรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ตระหนักถึงผลกระทบดังกล่าวจึงได้มีการออกแบบ ตำแหน่งที่จะทำการก่อสร้างทางลอดและทางข้ามที่เหมาะสมสำหรับสัตว์เลีงท้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบจากการแบ่งแยกพื้นที่ของโครงการ และอาจได้รับอุบัติเหตุจากรถไฟ เพื่อให้สัตว์เลีงท้องถิ่นสามารถข้ามไปหากินยังอีกฝั่งของเขตทางรถไฟได้อย่างปลอดภัย และมีพื้นที่รองรับสัตว์เลีงในท้องถิ่นได้อย่างพอเพียงและเหมาะสม รวมถึงเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนที่อยู่ใกล้เคียงชุมชนต่างๆ	ให้แจ้งเจ้าของสัตว์เลีงเพื่อทราบและให้ระมัดระวังหรือหลีกเลี่ยงการนำสัตว์เข้ามาเลีงในพื้นที่อันตราย 2. หลีกเลี่ยงการสร้างบริเวณที่มีการเลีงสัตว์ท้องถิ่นบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานในเวลากลางคืนเนื่องจากเสียง แสงสว่าง และความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรกลในการก่อสร้างอาจรบกวนการพักผ่อนของสัตว์เลีง ยกเว้นกิจกรรมที่จำเป็นต้องทำต่อเนื่องหรือกิจกรรมที่จำเป็นต้องดำเนินการต่อเนื่องให้แล้วเสร็จในเวลากลางคืนแต่ไม่ควรเกิน (22.00 น.) 3. ห้ามไม่ให้มีการทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อสัตว์เลีงของประชาชนโดยประชาชนสัมพันธ์ให้คนงานก่อสร้างและผู้รับเหมาก่อสร้างได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ 4. ในบริเวณที่พบว่ามีการเลีงสัตว์กำหนดให้มีการสร้างทางลอดหรือทางข้ามสำหรับสัตว์เลีงขนาดใหญ่ เช่น วัว ควาย ม้า และสัตว์เลีงชนิดอื่นๆ เป็นต้น ดังตารางที่ 2 และรูปที่ 3	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 61/155



จิตรลดา ดังสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลีงแวดลอมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.5 ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	ผลกระทบสัตว์เรือนยอด การดำเนินงานของโครงการอาจทำให้เกิดการแบ่งแยกของพื้นที่และขาดความเชื่อมต่อของระบบนิเวศอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบท่อสัตว์เรือนยอดที่อาจได้รับอันตรายจากการเดินรถไฟ เกิดการผสมเลือดชิด และยังลดโอกาสการเข้าถึงแหล่งอาหารตามธรรมชาติที่อยู่ฝั่งของพื้นที่ในระบบนิเวศป่าไม้ ระบบนิเวศป่าชายเลน ระบบนิเวศเกษตรกรรม และระบบนิเวศแหล่งน้ำ เพื่อเป็นการลดผลกระทบต่อสัตว์เรือนยอด โครงการได้พิจารณากำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสำหรับสัตว์เรือนยอด มีการออกแบบทางข้ามสำหรับสัตว์เรือนยอดโดยพิจารณาจากสภาพแวดล้อม ลักษณะทางกายภาพ ชีวภาพ	5. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างนำสัตว์เลี้ยงและพืชต่างถิ่นเข้ามาภายในพื้นที่พักคนงานก่อสร้าง เพื่อป้องกันการเกิดโรคติดต่อกับสัตว์เลี้ยงในท้องถิ่น และการรุกรานของพืชและสัตว์ต่างถิ่นที่อาจมีผลกระทบต่อสัตว์เลี้ยงในท้องถิ่น ผลกระทบสัตว์เรือนยอด 1. การออกแบบทางข้ามสำหรับสัตว์เรือนยอดควรคำนึงถึงชนิด ประเภทสัตว์ป่า ขนาดของสัตว์ป่า พฤติกรรม ลักษณะทางนิเวศวิทยา รูปแบบทางเชื่อมความเหมาะสมของพื้นที่ และสภาพพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อของระบบนิเวศอย่างต่อเนื่องในระบบนิเวศป่าไม้ ระบบนิเวศเกษตรกรรม และระบบนิเวศแหล่งน้ำ เป็นต้น และควรหลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยที่หนาแน่น 2. กำหนดให้สร้างทางข้ามสำหรับสัตว์เรือนยอดจำนวน 4 แห่ง (ดังรูปที่ 4) ได้แก่ 1) บริเวณ กม. 497+277 ตำบลกรน อำเภอสวี จังหวัดชุมพร	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 62/155



จิราภา ดิษฐ์กิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.5 ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	ความต่อเนื่องของภูมิไม้และพืชพรรณ และปัจจัยอื่นๆที่เกี่ยวข้อง โดยบริเวณพื้นที่ที่มีความเหมาะสมและสามารถดำเนินการสร้างทางข้ามสำหรับสัตว์เรือนยอดมีจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ 1) พื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ.2484 ตำบลครน อำเภอสวี จังหวัดชุมพร กม. 497+277 2) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1B ตำบลนาขา อำเภอลำสน จังหวัดชุมพร กม. 528+231 3) พื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ.2484 ตำบลเขาถ่าน อำเภอท่าฉาง จังหวัดสุราษฎร์ธานี กม. 602+632 4) พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนน้ำเค็มท่าฉาง (ป่าบกและป่าชายเลน) ตำบลเขาถ่าน อำเภอท่าฉาง จังหวัดสุราษฎร์ธานี กม. 603+480 สัตว์เรือนยอดที่สำรวจพบ เช่น กระรอกหลากสี กระรอกปลายหางดำ กระแตไต่ กระจ๊อน และลิงแสม เป็นต้น โดยโครงการจะทำการก่อสร้างทางเชื่อมสัตว์เรือนยอดเพื่อให้สัตว์ป่าได้เคลื่อนย้ายไปมาระหว่างพื้นที่สองฝั่งของทางรถไฟ	2) บริเวณ กม. 528+231 ตำบลนาขา อำเภอลำสน จังหวัดชุมพร 3) บริเวณ กม. 602+632 ตำบลเขาถ่าน อำเภอท่าฉาง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 4) บริเวณ กม. 603+480 ตำบลเขาถ่าน อำเภอท่าฉาง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 3. ปรับภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ทางข้ามสำหรับสัตว์เรือนยอดให้มีสภาพกลมกลืนกับธรรมชาติ ปลูกต้นไม้ที่เป็นพืชอาหารสัตว์ป่า เพื่อดึงดูดให้สัตว์เรือนยอดเข้ามาใช้ประโยชน์	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 63/155



จิตรลดา สิริภักดิ์

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
2.5 ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	ระยะดำเนินการ พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนน้ำเค็มท่าฉาง เมื่อเปิดให้บริการกิจกรรมของโครงการ มีเพียงการเดินทางเท่านั้น ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นเฉพาะในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย อีกทั้งโครงสร้างทางวิ่งของโครงการเป็นสะพานช่วงสั้น ซึ่งไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางด้านการระบายน้ำและการไหลขึ้น-ลงของน้ำบริเวณพื้นที่ป่าชายเลน และไม่มีกิจกรรมที่ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงจำนวนพันธุ์ไม้ รวมทั้งไม่มีกิจกรรมใดที่ส่งผลกระทบต่อการอนุรักษ์และเพาะพันธุ์เปี้ยว ส่วนการเดินทางไฟเมื่อแล่นบนรางรถไฟนั้นอาจก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนบ้าง แต่กิจกรรมเหล่านี้ไม่ได้แตกต่างไปจากสภาพปัจจุบันมากนักจึงไม่มีผลกระทบ พื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ 1. ระดับเสียง เมื่อมีจำนวนเที่ยวของขบวนรถไฟเพิ่มมากขึ้น ระดับเสียงดังขึ้น ซึ่งเป็นการรบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์ป่ามากขึ้นด้วย เนื่องจากระบบนิเวศในพื้นที่ข้างเคียงเป็นระบบนิเวศเดียวกัน และต่อเนื่องกันเป็นผืนใหญ่ ดังนั้น สัตว์ป่าจึงสามารถอพยพไปอยู่ยังพื้นที่	ระยะดำเนินการ 1. บำรุงรักษาแนวรั้วกันอย่างสม่ำเสมอ และซ่อมแซมให้แข็งแรงมีประสิทธิภาพป้องกันสัตว์เข้าไปในแนวเส้นทางเดินรถอย่างมีประสิทธิภาพ 2. พิจารณาเดินรถโดยลดความเร็วในบริเวณใกล้พื้นที่ป่า ซึ่งสามารถช่วยลดทั้งระดับเสียงและอุบัติเหตุ ผลกระทบสัตว์เรือนยอด 1. ติดตั้งป้ายแสดงจุดทางข้ามสำหรับสัตว์เรือนยอด ป้ายระวังสัตว์ป่าข้ามทางรถไฟ ป้ายห้ามล่าสัตว์ป่า และป้ายเตือนห้าม บุกรุก ยึดถือ ครอบครอง หรือกระทำการที่ก่อให้เกิดความเสื่อมโทรม และเสียหายต่อทางข้าม สำหรับสัตว์เรือนยอดที่อยู่ในแนวเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย 2. ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น และประชาชนในพื้นที่ เพื่อวางแผน ควบคุม ดูแล และบำรุงรักษาทางเชื่อมสำหรับสัตว์เรือนยอด และระบบนิเวศบริเวณทางเชื่อมสัตว์เรือนยอดและพื้นที่ใกล้เคียงให้สัตว์ป่าสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างต่อเนื่อง	ระยะดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ - พื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการและบริเวณใกล้เคียงในระยะ 500 เมตร จากขอบเขตแนวเส้นทางโครงการ ที่มีสภาพพื้นที่เป็นป่าไม้ - ทางข้ามสำหรับสัตว์เรือนยอด จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ กม. 497+277 กม. 528+231 กม. 602+632 และ กม. 603+480 ดัชนีที่ตรวจวัด - ความหลากหลายชนิดและประเมินความชุกชุมของสัตว์ 4 กลุ่ม ได้แก่ - สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก - สัตว์เลื้อยคลาน - นก - สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม - ติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพทางข้ามสัตว์เรือนยอด ความหลากหลายของสัตว์ป่า ระดับความชุกชุม และการเข้ามาใช้ประโยชน์พื้นที่ทางข้ามสัตว์เรือนยอด



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 64/155



จิณวรา ดิษฐกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.5 ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	ซึ่งไม่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ยิ่งไปกว่านั้น สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ สามารถปรับตัวให้อยู่ในสภาพแวดล้อมดังกล่าวได้เป็นอย่างดี ส่วนใหญ่ด้วยเหตุนี้ผลกระทบที่เกิดขึ้น จึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ 2. อุบัติเหตุ กรณีสัตว์อพยพ/เคลื่อนย้ายข้ามทางรถไฟทั่วไปในระดับพื้นดินและใต้ข้ามเรือนยอดของต้นไม้ อาจได้รับอุบัติเหตุจากการเดินรถไฟ แต่อย่างไรก็ตาม แนวเส้นทางเดินรถไฟมีแนวรั้วกันอย่างสม่ำเสมอสามารถป้องกันสัตว์เข้าไปในแนวเส้นทางเดินรถไฟได้ ด้วยเหตุนี้ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ ผลกระทบต่อสัตว์เรือนยอด โครงการอาจทำให้พื้นที่ขาดความเชื่อมต่อของระบบนิเวศอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบต่อสัตว์เรือนยอดที่อาจได้รับอันตรายจากการเดินรถไฟ ลดโอกาสการเข้าไปยังแหล่งอาหารตามธรรมชาติที่อยู่อีกฝั่งของพื้นที่ในระบบนิเวศป่าไม้ ป่าชายเลน ระบบนิเวศเกษตรกรรม และระบบนิเวศแหล่งน้ำ ซึ่งอาจทำให้สัตว์เรือนยอดดังกล่าวไม่สามารถมีชีวิตรอดและขยายพันธุ์ในถิ่นอาศัยตามธรรมชาติได้อย่างเหมาะสม		- ประเมินผลการติดตามตรวจสอบเพื่อนำมา กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบให้เป็นไปตามสถานการณ์ปัจจุบัน ความถี่ - ปีละ 1 ครั้งใน 3 ปีแรก จากนั้นทำการสำรวจ ทุกๆ 5 ปีตลอดอายุโครงการ งบประมาณ - 50,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 65/155



จิตรดา วิศวกรรม

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.5 ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	<u>ผลกระทบต่อสัตว์เลี้ยง</u> ทางโครงการจะมีการกันรั้วตลอดแนวเส้นทาง โครงการทั้งสองฝั่งจึงอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์เลี้ยงใน การเข้าไปหากินยังอีกฝั่งของเขตทางของการรถไฟ แห่งประเทศไทย รวมถึงอาจได้รับอุบัติเหตุจากรถไฟได้ ดังนั้นทางโครงการจึงได้มีการพิจารณาออกแบบตำแหน่ง ที่จะทำการก่อสร้างทางลอดและทางข้ามที่เหมาะสม		
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</u> งานเตรียมพื้นที่ก่อสร้างจาก การตัดฟันต้นไม้ การขุดตอ งานก่อสร้างทางชั่วคราว และการก่อสร้าง ทางระบายน้ำชั่วคราว จะมีการนำไม้ออกจากพื้นที่ การขุดตอต้นไม้ มีการนำสิ่งปกคลุมดินออก ส่งผลให้ เกิดการชะล้างดินตะกอนลงไปทับถมในลำน้ำ ทำให้ ความขุ่นในลำน้ำเพิ่มขึ้นส่งผลต่อการสังเคราะห์แสง ของแพลงก์ตอนพืชที่ลดลง รวมทั้งทำให้การหายใจ โดยแลกเปลี่ยนออกซิเจนทางเหงือกของปลาลดลง ซึ่งเกิดขึ้นหลายช่วงของแนวเส้นทางโครงการ ที่ตัด ผ่านแม่น้ำสายหลักและคลองสาขา โดยเฉพาะบริเวณ ที่มีกิจกรรมริมฝั่งลำน้ำและการก่อสร้างฐานรากในลำน้ำ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</u> 1. ป้องกันการแพร่กระจายของตะกอนจากการขุด เปิดหน้าท้องน้ำ หรือการเจาะตอม่อในแม่น้ำ โดยปิดล้อมพื้นที่เจาะตอม่อ ด้วยม่านกันตะกอน (Silt Curtain) ตลอดช่วงเวลาก่อสร้างเสาตอม่อ ม่านกันตะกอนที่ติดตั้งจะต้องถ่วงน้ำหนักไว้ เพื่อให้สามารถคงรูปร่างได้ ในสภาพที่มีการไหล ของกระแสน้ำในแม่น้ำ โดยให้ตัวม่านมีความสูง ตลอดความลึกของท้องน้ำ เพื่อไม่ให้ตะกอน แพร่กระจายออกไปนอกพื้นที่ก่อสร้าง 2. ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดการชะล้าง หน้าดินในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่การขุดเจาะ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</u> <u>พื้นที่ดำเนินการ</u> จุดตรวจวัด 9 จุด (ดังรูปที่ 2) ได้แก่ 1. คลองท่าตะเภา 2. คลองชุมพร 3. คลองวิสัย 4. คลองสวี 5. แม่น้ำหลังสวน 6. คลองละแม 7. คลองคันธุลี 8. คลองท่าชนะ 9. คลองท่าฉาง



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

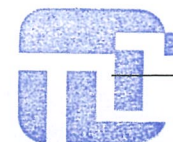
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

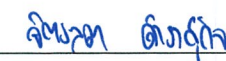
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 66/155





(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝน พยายามหลีกเลี่ยงการก่อสร้าง/การย้าย/เบี่ยงแนวท่อระบายน้ำในช่วงที่มีฝนตก หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้จะต้องเร่งการย้าย/เบี่ยงให้เร็วที่สุด เพื่อให้มีสภาพพร้อมใช้งานเมื่อมีฝนตก 3. สร้างคันดินป้องกันการชะล้างตะกอนหรือหน้าดินลงสู่แหล่งน้ำหรือท่อระบายน้ำสาธารณะใกล้เคียง โดยเป็นคันดินขนาดสูงประมาณ 50 ซม. 4. จัดทำทางระบายน้ำฝน (Run off) ชั่วคราวหรือทางระบายน้ำฉุกเฉินเพื่อป้องกันปัญหา น้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณโดยรอบ 5. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าว่าจะมีการย้าย/เบี่ยงแนวท่อระบายน้ำ 6. ขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการหล่นลงบนพื้นถนน และการถูกชะล้างโดยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงในพื้นที่ก่อสร้าง 7. จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และบ่อตก ตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝน	หมายเหตุ : ตรวจวัดในช่วงเวลาที่มีกิจกรรมก่อสร้างตัดผ่านแหล่งน้ำ ดัชนีที่ตรวจวัด - แพลงก์ตอนพืช - แพลงก์ตอนสัตว์ - สัตว์หน้าดิน ความถี่ ระยะเตรียมการก่อสร้าง : ตรวจวัด 1 ครั้ง ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ ระยะก่อสร้าง: ปีละ 2 ครั้ง (ฤดูแล้งและฤดูฝน) ตลอดระยะเวลาก่อสร้างที่ตัดผ่านแหล่งน้ำ งบประมาณ ระยะเตรียมการก่อสร้าง : 90,000 บาท ระยะก่อสร้าง: 180,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 67/155



จิราภร ดั่งรังกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		ในพื้นที่ในบริเวณที่ก่อสร้างก่อนระบายออกสู่ ท่อบรรณน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษา และขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถ ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา 8. ติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นใต้บริเวณ โครงสร้างช่วงก่อสร้างผ่านแหล่งน้ำ 9. เร่งดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดการ ชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดเจาะและถมพื้นที่เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหา การชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝน 10. ต้องควบคุมการก่อสร้างให้เสร็จตามแผนการ ก่อสร้างที่กำหนดไว้ เพื่อเป็นการจำกัดผลกระทบ ที่อาจเกิดขึ้นในช่วงเวลาอันสั้นที่สุด 11. ออกแบบให้มีห้องส้วมและระบบบำบัดน้ำเสีย ที่ถูกหลักสุขาภิบาล สำหรับผู้โดยสาร พนักงาน และเจ้าหน้าที่ประจำสถานีรถไฟทุกแห่ง 12. ออกแบบระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียและ ของเสียอย่างถูกหลักสุขาภิบาล สำหรับผู้โดยสาร บนขบวนรถไฟ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 68/155



จิราภรณ์ ตันสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		13. ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยจากคนงานก่อสร้างและวัสดุ การก่อสร้างเหลือใช้ลงในลำน้ำสาธารณะหรือ ท่อระบายน้ำสาธารณะใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันปัญหาลำน้ำตื้นเขินหรือท่อระบายน้ำ อุดตันอันจะส่งผลให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในช่วง ฝนตก 14. จัดระบบระบายน้ำชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยให้มีบ่อพักตะกอนและคันกันตะกอนให้มี ขนาดอย่างเพียงพอ เพื่อตกตะกอนน้ำฝนปนเปื้อน ป้องกันการตะกอนลงสู่แหล่งน้ำ	
	ระยะดำเนินการ ผลกระทบในระยะดำเนินการ อาจเกิดจากการรั่วไหล ของน้ำมันจากยานพาหนะโดยทั่วไปแล้วจะมีปริมาณ เพียงเล็กน้อย ดังนั้นจึงคาดว่าคราบน้ำมันที่ถูกชะล้าง ลงแหล่งน้ำจรมีผลต่อเนื่องต่อระบบนิเวศทางน้ำอยู่ใน ระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1. ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสีย ให้มีประสิทธิภาพ ในการบำบัดน้ำเสีย โดยมีคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่าน การบำบัดเป็นไปตามเกณฑ์ที่ออกแบบอย่าง สม่ำเสมอ	ระยะดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ จุดตรวจวัด 9 จุด (ดังรูปที่ 2) ได้แก่ 1. คลองท่าตะเภา 2. คลองชุมพร 3. คลองวิสัย



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 69/155



จิรลดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

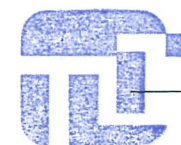
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		2. น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณานำกลับมาใช้ประโยชน์ในด้านอื่น ๆ เช่น รดน้ำต้นไม้ ล้างถนน เป็นต้น เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำในพื้นที่โครงการ 3. ควบคุมให้มีการรวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อนด้วยวิธีการที่เหมาะสม 4. จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบสูบน้ำ ระบบระบายน้ำ ระบบรวบรวมกำจัดของเสีย เพื่อช่วยให้การควบคุมคุณภาพน้ำดีขึ้น 5. ควบคุมสารเคมีในการกำจัดศัตรูพืชบริเวณพื้นที่โครงการโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ใกล้กับแหล่งน้ำผิวดิน	4. คลองสวี่ 5. แม่น้ำหลังสวน 6. คลองละแม 7. คลองคันธุลี 8. คลองท่าชนะ 9. คลองท่าฉาง ดัชนีที่ตรวจวัด - แพลงก์ตอนพืช - แพลงก์ตอนสัตว์ - สัตว์หน้าดิน ความถี่ ปีละ 2 ครั้ง ใน 3 ปีแรก (ฤดูแล้งและฤดูฝน) หลังจากนั้นทุก ๆ 5 ปี ตลอดอายุโครงการ งบประมาณ 180,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้จัดการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 70/155



จิราภรณ์ อึ้งอุทัย

(นางสาวจิราภรณ์ อึ้งอุทัย)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบล้างหนี้สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมในระหว่างการก่อสร้างโครงการที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ได้แก่ การก่อสร้างสถานีใหม่ และการก่อสร้างระบบรางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 เส้นทาง แต่เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ได้ดำเนินการอยู่ในเขตทางรถไฟเดิมเป็นส่วนใหญ่ สำหรับบริเวณที่มีการออกแบบแนวเส้นทางใหม่นั้นพบว่าส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่เกษตรกรรม การก่อสร้างจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างถาวร จึงคาดว่าผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะก่อสร้าง - จำกัดให้กิจกรรมก่อสร้างโครงการดำเนินอยู่เฉพาะในแนวเขตทางการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น เพื่อที่จะรบกวนพื้นที่เกษตรกรรม และการใช้ประโยชน์ที่ดินอื่น ๆ ที่ติดกับพื้นที่ก่อสร้างนอกเขตทางของประชาชนให้น้อยที่สุด รวมทั้งช่วยลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตรได้ - หากจำเป็นต้องใช้พื้นที่เกษตรกรรมเพื่อการก่อสร้างเป็นโรงหล่อหรือถนนชั่วคราว ต้องดำเนินการใช้พื้นที่ดังกล่าวหลังจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่ปลูกพืชอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้	ระยะก่อสร้าง พื้นที่ดำเนินการ พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการและบริเวณโดยรอบในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ระยะ 1 กิโลเมตร รอบสถานี ดัชนีตรวจวัด - ตรวจสอบการใช้พื้นที่ในเขตทาง สำหรับการกองวัสดุ ก่อสร้างเครื่องจักร และเครื่องมือต่าง ๆ ให้อยู่ในเขตทาง - ติดตามตรวจสอบถึงความเดือดร้อนของประชาชน ความถี่ - ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง งบประมาณ - 80,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 71/155



จิตรลดา ดิเรกกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบลิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบลิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบลิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวดล้อม
3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีจะทำให้การใช้ที่ดินที่ได้รับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในระดับต่ำจะถูกแทนที่ด้วยการใช้ที่ดินที่ให้ผลตอบแทนที่สูงกว่า เช่น การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากพื้นที่เกษตรกรรมไปเป็นพื้นที่อยู่อาศัย หรือพาณิชยกรรม และการเปลี่ยนรูปแบบการใช้ที่ดินใกล้บริเวณสถานีรถไฟแบบแนวนอนเป็นแนวตั้งมากขึ้นเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การสร้างอาคาร ประเภทร้านอาหารและร้านค้า เป็นต้น ซึ่งได้ดำเนินการตามกฎหมายผังเมืองแต่ละพื้นที่ กฎหมายเกี่ยวกับการใช้อาคารและกฎหมายลิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ดังนั้น ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1. ประสานงานกับโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชุมพร และจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อจัดระเบียบการใช้ที่ดินบริเวณที่เกี่ยวข้องกับสถานีรถไฟทางคู่ และกำหนดวางผังเมืองที่เหมาะสม 2. ในกรณีที่ผังเมืองรวมในเขตพื้นที่รอบสถานีรถไฟทางคู่ขาดอายุหรือยังไม่มีประกาศบังคับใช้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในท้องที่ให้มีการออกเทศบัญญัติหรือข้อบัญญัติท้องถิ่นเพื่อเป็นการป้องกันและควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสม	
3.2 การคมนาคมขนส่ง	ระยะก่อสร้าง 1. อุปสรรคต่อการคมนาคมท้องถิ่น กิจกรรมต่าง ๆ ในการก่อสร้างโครงการประกอบด้วย การขนส่งวัสดุ เครื่องมือ เครื่องจักร คนงานและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในโครงการเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้างจะถูกเคลื่อนย้ายจากพื้นที่คลังเก็บหรือพื้นที่จอดพักไปยังพื้นที่ก่อสร้าง โดยใช้รถบรรทุกหรือรถบรรทุกพ่วง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานงานกับกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อขออนุญาตก่อนดำเนินการก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟ	ระยะก่อสร้าง พื้นที่ดำเนินการ ถนนที่โครงการตัดผ่าน จำนวน 10 แห่ง ได้แก่ 1. ถนนเพชรเกษม-ขพ.327 2. ถนนเข้าหมู่บ้านหนองหมุก ตัดกับ ขพ.2013 3. ถนนทางหลวง 4003 4. ถนนไปปากน้ำตะโก-ขพ.2063



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 72/155



จิรภาดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิรภาดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ซึ่งคาดว่าจะทำให้มีปริมาณจราจรในเส้นทางที่อยู่ใกล้หรือเชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการเพิ่มมากขึ้น ได้แก่โครงข่ายถนนสายหลัก ถนนเชื่อมโยงบริเวณทางเข้า-ออกสถานี และเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างส่งผลกระทบต่อเส้นทางไปยังที่ทำกิน/สถานที่ทำงาน อาจทำให้ผู้ใช้ทางต้องเพิ่มเวลาในการเดินทางมากขึ้น แต่เนื่องจากการดำเนินการจะทำเป็นช่วง ๆ ไม่พร้อมกันตลอดแนวเส้นทาง ผลกระทบในลักษณะดังกล่าวจะเกิดขึ้นเฉพาะช่วงก่อสร้าง ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในด้านลบระดับปานกลาง 2. ความคล่องตัวจากสภาพจราจร จากการสำรวจปริมาณจราจรบนเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง พบว่า การจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน (Peak) มีสภาพการจราจรคล่องตัวเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ดี โดยมีค่า V/C Ratio อยู่ในช่วง 0.12-0.74 และการจราจรนอกช่วงเร่งด่วน (Off Peak) มีสภาพการจราจรคล่องตัว โดยมีค่า V/C Ratio อยู่ในช่วง 0.07-0.27 ทั้งนี้ จากการที่มีปริมาณยานยนต์เพิ่มขึ้นจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ อาจส่งผล	ระยะก่อสร้าง 1. ประชาสัมพันธ์และติดประกาศให้ประชาชนหรือผู้สัญจรไปมาทราบล่วงหน้าถึงตำแหน่งที่ก่อสร้างระยะเวลาก่อสร้าง และระยะเวลาที่จะคืนผิวจราจรโดยประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชนแขนงต่างๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต หรือแจกใบปลิว 2. จัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้างรวมถึงประชาสัมพันธ์ทางลัดทางเลี่ยง และต้องจัดให้มีหัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจและสั่งการได้อยู่ในพื้นที่ และมีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและทางเลี่ยงต่าง ๆ ตลอดเวลาอย่างเพียงพอ 3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้างเพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้างเสนอผู้ว่าราชการจังหวัด สถานีตำรวจภูธรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินงานไม่น้อยกว่า 30 วัน	5. ถนนประชาอุทิศ/4134 เทศบาลเมืองหลังสวน 6. ถนนปากน้ำละแม 7. ถนนเพชรเกษม-4191 8. เพชรเกษม-บ้านพุ้งเรียง/4011 9. ถนนทางหลวงหมายเลข 4112 10. ถนน สฎ.7059 ตัดกับถนนทางเข้าสถานีสุราษฎร์ธานี ดัชนีตรวจวัด - ปริมาณจราจร - สถิติอุบัติเหตุ ความถี่ เดือนละ 1 ครั้ง ในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง งบประมาณ 840,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย

(นายนิรุต มณีนพินธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566

หน้า 73/155



จิตรลดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
3.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ให้เกิดการกีดขวางเส้นทางการสัญจรไป-มาของประชาชนที่อยู่ตามแนวเขตเส้นทาง หรือใกล้พื้นที่ก่อสร้างสถานี 3. อุปสรรคต่อการเชื่อมต่อชุมชน กิจกรรมงานก่อสร้างทางชั่วคราว/ทางเบี่ยงจราจรชั่วคราวบริเวณจุดตัดทางลอด/ทางข้าม จะมีการเตรียมทางเบี่ยงจราจรชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง และเปิดพื้นที่สร้างทางเบี่ยงตามแนวทางที่กำหนดไว้เป็นช่วงสั้นๆ เฉพาะบริเวณที่มีการก่อสร้าง ซึ่งอาจอยู่ใกล้เส้นทางการสัญจรไป-มา ของประชาชนในท้องถิ่น อาจทำให้ผู้ใช้ทางต้องเพิ่มเวลาในการเดินทางมากขึ้น ทั้งนี้ โครงการมีการแก้ปัญหาให้เป็นจุดตัดต่างระดับ (Grade Separation) ไปแล้ว 20 จุด และ คงเหลือจุดตัดที่จะต้องแก้ไขจำนวน 107 จุด โดยแบ่งเป็น - จุดตัดที่มีเครื่องกั้นจำนวน 18 จุด - จุดตัดที่ใช้ป้ายและเครื่องหมายจราจรจำนวน 78 จุด - จุดตัดที่เป็นทางลักผ่านจำนวน 8 จุด	4. ทดสอบการก่อสร้างก่อนดำเนินการก่อสร้างจริง เพื่อทดสอบระบบการจัดการจราจรที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะในบริเวณชุมชนเมือง 5. การก่อสร้างเสาดม่อของโครงการ ต้องจัดเขตพื้นที่ก่อสร้างเสาดม่อเฉพาะเท่าที่จำเป็น เพื่อป้องกันการรบกวนผิวจราจรและพื้นที่ใกล้เคียง 6. ติดตั้งป้ายเตือน การสื่อความหมายของป้าย และใช้เวลาในการก่อสร้างในแต่ละพื้นที่เร็วที่สุดเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุและการจราจรติดขัด 7. กำหนดให้ทำการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรกลต่างๆ ให้อยู่ระหว่างช่วงเวลา 10.00 – 15.00 น. และต้องประชาสัมพันธ์เส้นทางการขนส่งวัสดุที่ชัดเจนให้ชุมชนใกล้เคียงได้ทราบล่วงหน้ากำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลการเข้า-ออกของรถบรรทุกที่เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง 8. จัดให้มีจำนวนช่องจราจรเพียงพอและไม่ปิดการจราจร ยกเว้นหลีกเลี่ยงไม่ได้ซึ่งต้องมีการจัดทางเบี่ยงหรือทางทดแทน และจัดให้มีจำนวนช่องจราจรเท่าเดิม โดยอาจจะลดขนาดช่องจราจร ทางเท้า เกาะกลาง	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 74/155



จิณพร ดิษฐกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลสิ่งแวดลอมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	- จุดตัดใหม่จำนวน 3 จุด เพื่อลดปัญหาในการแบ่งแยกพื้นที่การดำเนินการจะเป็นช่วง ๆ ไม่พร้อมกันตลอดแนวเส้นทาง ผลกระทบในลักษณะดังกล่าวจะเกิดขึ้นเฉพาะช่วงก่อสร้าง ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในด้านลบระดับปานกลาง 4. อุปสรรคต่อการจราจรบริเวณร้อยละระบบสาธารณูปโภค ช่วงก่อสร้างแนวเส้นทางและสถานี ต้องมีการโยกย้ายระบบสาธารณูปโภค เช่น เสไฟฟ้า ระบบท่อประปา ระบบโทรคมนาคม อาจเป็นอุปสรรคต่อการจราจร	9. จัดให้มีจุดตัดทางข้าม และก่อสร้างให้แล้วเสร็จก่อนการสร้างทางรถไฟ เพื่อให้ชุมชนเดินทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย 10. จัดให้มีทางลอดให้มีความสูงไม่น้อยกว่า 3.0-3.5 เมตร เพื่อให้ความสูงเพียงพอสำหรับรถยนต์ลอดผ่านได้ ทั้งนี้ บริเวณพื้นที่เกษตรกรรมต้องพิจารณาให้ความสูงเพียงพอต่อการขนส่งของเกษตรกรด้วย 11. กำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษาดูแลให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง 12. จัดให้มีผ้าใบปกคลุมส่วนกระเบบบรรทุกของรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิดเพื่อป้องกันการร่วงหล่นของวัสดุก่อสร้างและอุปกรณ์ต่าง ๆ อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้ถนนกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่กวาดเก็บวัสดุที่ตกหล่นจากรถบรรทุกลงบนผิวจราจรและไหล่ทางในทันที ตลอดพื้นที่การขนส่งวัสดุก่อสร้าง 13. กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างทำการซ่อมแซมถนนท้องถิ่นหรือถนนชุมชนที่ชำรุด เนื่องจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ ให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 75/155



จิราภา ดิเรกุลกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
3.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		14. กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุก เป็นไปตาม พรบ. ทางหลวง พ.ศ.2535 <u>มาตรการเฉพาะสำหรับโรงหล่อคานคอนกรีตรูปกล่อง (Box Girder)</u> - หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างด้วยรถบรรทุกใน ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7.00-9.00 น.) และเย็น (17.00-18.30 น.) โดยให้ขนส่งในช่วงเวลา 10.00- 15.00 น. เพื่อมิให้เกิดผลกระทบต่อสภาพ การจราจรบริเวณถนนที่ใช้เป็นเส้นทางลำเลียง ขนส่งซึ่งมักติดขัดช่วงเวลาดังกล่าว และไม่เป็น การสร้างควมรำคาญแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ สองข้างถนนที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่ง - กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีการติดป้ายชื่อ โครงการ บริษัทผู้รับจ้างก่อสร้าง เบอร์โทรศัพท์ไว้ อย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องราว ร้องเรียนได้ กรณีที่มีการใช้ความเร็ว และมีวัสดุ อุปกรณ์หล่นบนถนน - กำหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขต ก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วง เวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลา กลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

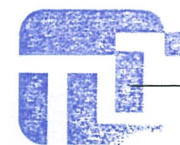
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 76/155



จิรวตา ตังสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดลอมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<u>มาตรการเฉพาะสำหรับการปรับปรุง/รื้อย้าย/ก่อสร้างสถานีใหม่</u> - วางแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างเพื่อให้ผู้ใช้บริการที่เดินทางเข้า-ออกบริเวณสถานีรถไฟเดิมได้รับความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทางบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยให้เกิดความแตกต่างจากสภาพการจราจรปกติน้อยที่สุด - การวางแผนการจัดการจราจรเข้า-ออก สถานีเดิมระหว่างการก่อสร้าง ต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานท้องถิ่น เป็นต้น ก่อนที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง	
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการโครงการไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งบนถนนสายหลัก รวมถึงบริเวณทางแยกและจุดตัดทางหลวง อีกทั้งบริเวณทางแยกหรือจุดตัดทางหลวงมีปริมาณการจราจรอยู่ในสภาพที่มีความคล่องตัวสูงมาก เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเมื่อผ่านจุดตัดถนนจะได้รับ การออกแบบให้เป็นทางยกระดับหรือทางลอดทั้งหมด	ระยะดำเนินการ - ประสานการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ - จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่าง ๆ ที่แนวเส้นทางผ่านให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน - จัดให้มีที่กลับรถ ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจร เพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี - จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณสถานี	



(นายนิรต มณีพันธ์)

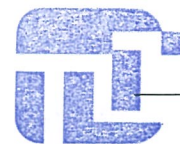
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 77/155



จิราภร อังสุกุล

(นางสาวจิราภร อังสุกุล)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
3.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ดังนั้น การดำเนินโครงการจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนถนนสายหลักในบริเวณพื้นที่โครงการ ผลกระทบด้านความปลอดภัยในการใช้สะพานกลับรถ (U-Turn bridge) ในการออกแบบแก้ไขปัญหาคูตัดทางรถไฟ โครงการได้ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ตามพื้นที่รับผิดชอบที่แนวเส้นทางรถไฟตัดผ่าน เพื่อเข้าหารือรูปแบบในการแก้ไขปัญหาคูตัดที่เหมาะสมโดยออกแบบทางป้ายจราจร ระบบไฟฟ้าส่องสว่างรวมทั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ตามมาตรฐานความปลอดภัยการจราจรและขนส่ง ของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ปี พ.ศ.2547 ซึ่งจุดตัดทางรถไฟกับถนนที่ได้ออกแบบเป็นสะพานกลับรถรูปตัวยู (U-Turn Bridge) ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำนวน 3 แห่ง คือ 1) จุดตัด กม.565+090.593 ถนนทางเข้าคันธุลี (ทล.4154) อยู่ในพื้นที่ ต.คันธุรี อ.ท่าชนะ จ.สุราษฎร์ธานี 2) จุดตัด กม.622+153.312 ถนนทางเข้าสถานีรถไฟมะลวนด้านทิศเหนือ (ทล.4365) อยู่ในพื้นที่ ต.มะลวน อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี	5. จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้งานเดินเท้าได้อย่างปลอดภัย เช่น ออกแบบความกว้างของทางเท้าเพียงพอต่อความปลอดภัยของผู้ใช้งานเท้า ออกแบบ Sky-walk เชื่อมต่อเข้าถึงสถานีรถไฟและการใช้ระบบขนส่งมวลชนอื่น เป็นต้น 6. ประสานงานกับตำรวจจราจรเพื่อลดความคับคั่งของการจราจรในบริเวณสถานีรถไฟโดยเฉพาะบริเวณสถานีสุราษฎร์ธานี ซึ่งปริมาณจราจรค่อนข้างหนาแน่นในบริเวณโดยรอบสถานี มาตรการเฉพาะด้านความปลอดภัยในการใช้สะพานกลับรถ (U-Turn bridge) (ดังรูปที่ 5 ถึงรูปที่ 6) 1. ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟแบบสะพานกลับรถ (U-Turn bridge) ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานของกรมทางหลวง 2. ขยายความกว้างผิวจราจร (Widening) ในช่วงเลี้ยวโค้งที่จะเข้าสู่จุดตัดทางรถไฟที่มีรูปแบบเป็นสะพานกลับรถรูปตัวยู (U-Turn Bridge) 3. ติดตั้ง Barrier ยาวต่อจากสะพานไปจนถึงจุดสุดโค้ง	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 78/155



จิราพร ดำรงกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	3) จุดตัด กม.624+452.130 ถนนทางเข้าสถานีรถไฟมะลวนด้านทิศใต้ (ทล.4365) อยู่ในพื้นที่ ต.มะลวน อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี อย่างไรก็ตามการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องนำแบบรายละเอียดเสนอต่อกรมทางหลวง เพื่อพิจารณาอนุมัติก่อนดำเนินการก่อสร้าง	4. ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็วของรถที่จะเข้าใช้สะพานกลับรถ (U-Turn Bridge) ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง 5. ติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายแจ้งล่วงหน้าราวกันตก (Guard Rail) ตามแนวโค้ง บริเวณสะพานกลับรถ (U-Turn Bridge)	
3.3 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> <u>น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค</u> ในระยะก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ ตั้งแต่ กม.469+300 ถึง กม.637+500 นั้น มีกิจกรรมก่อสร้าง คือ ปรับปรุงสถานีเดิมหรือก่อสร้างสถานีใหม่ ก่อสร้างทางรถไฟ ซึ่งจะมีคนงานก่อสร้าง และบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่ในบริเวณใกล้พื้นที่ก่อสร้าง คัดอัตราการใช้ น้ำ 70 ลิตร/คน/วัน และการใช้น้ำในกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น น้ำใช้ในการล้างอุปกรณ์ เครื่องมือ เป็นต้น ทั้งนี้โครงการจะเลือกใช้คอนกรีตผสมสำเร็จรูป ส่งผลให้ความต้องการใช้น้ำในงานก่อสร้างโครงการมีปริมาณไม่สูงมากนัก โดยเฉลี่ยมีปริมาณ 10 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยการใช้ของโครงการทั้งหมดจะใช้น้ำจากการประปา	<u>ระยะก่อสร้าง</u> 1. ประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่รับผิดชอบระบบสาธารณูปโภคที่ต้องมีการรื้อย้าย และหน่วยงานดังกล่าวต้องแจ้งให้ประชาชนทราบล่วงหน้าและกำหนดระยะเวลาการรื้อย้ายให้ชัดเจน 2. จัดทางเท้าและทางเข้าชั่วคราวในกรณีที่ทางเข้าหรือทางเท้าได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภค 3. จัดให้มีทางเดินเท้าที่มีหลังคาบริเวณที่มีการก่อสร้างบันไดขึ้น-ลงสถานีรถไฟ โดยต้องติดตั้งก่อนเริ่มกิจกรรมการก่อสร้าง 4. หากมีการร้องเรียนจากประชาชนว่าการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดผลกระทบโครงการก่อให้เกิด	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 79/155



จิตรลดา ติงสุโก

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ)	ส่วนภูมิภาคในแต่ละจังหวัดที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน ดังนั้น จึงคาดว่าจะการใช้น้ำของโครงการในระยะก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อการใช้น้ำของชุมชนที่อยู่โดยรอบที่ตั้งโครงการในระดับต่ำ <u>ไฟฟ้า</u> ในระยะก่อสร้างโครงการ โครงการต้องดำเนินการขอไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่ต่าง ๆ ที่แนวเส้นทางโครงการผ่าน โดยนำมาใช้ในกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งบ้านพักคนงานก่อสร้างของโครงการ นอกจากนี้ ในกิจกรรมการก่อสร้างโครงการคาดว่าจะไม่มีกิจกรรมใดๆ ที่ต้องใช้กระแสไฟฟ้าในปริมาณสูงมาก ดังนั้น คาดว่าในระยะก่อสร้างการใช้ไฟฟ้าของโครงการจะไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าของชุมชนอย่างมีนัยสำคัญ	ผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคในชุมชน จะต้องรับดำเนินการแก้ไขในทันที	



(นายนิรุต มณีนันท์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 80/155



จิราภรณ์ ด่านสุกิจ
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.3 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ <u>น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค</u> การดำเนินโครงการนั้นมีการใช้น้ำในบริเวณย่านสถานี ได้แก่ น้ำใช้สำหรับอาคารสถานี ห้องน้ำห้องส้วม ซึ่งโครงการได้สำรองน้ำใช้สำหรับอุปโภคบริโภคภายในอาคารต่าง ๆ ในสถานี โดยสำรองการใช้น้ำได้ 3 วัน อีกทั้ง ติดตั้งเครื่องสูบน้ำเพิ่มแรงดัน (Booster Pump) ที่ระบบท่อจ่ายน้ำประปา เพื่อเพิ่มแรงดันให้กับน้ำประปาในเส้นท่อ และจ่ายน้ำประปาไปยังเครื่องสุขภัณฑ์และอุปกรณ์ต่าง ๆ โดยตรง สำหรับแก้ปัญหา น้ำประปาไหลอ่อนสำหรับน้ำใช้บริเวณย่านเก็บกองวัสดุและขนถ่ายสินค้า และโรงซ่อมบำรุง มีการใช้น้ำในการล้างอุปกรณ์เครื่องมือ ต่าง ๆ ซึ่งมีปริมาณไม่มากนัก สำหรับกิจกรรมการเดินรถมีการใช้น้ำของห้องน้ำบนรถไฟ โดยการใช้ น้ำของโครงการทั้งหมดจะใช้น้ำจากการประปาส่วนภูมิภาคใน พื้นที่ให้บริการย่านสถานีนั่น ๆ ดังนั้น ผลกระทบของโครงการในด้านการใช้น้ำในระยะดำเนินการคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ		



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

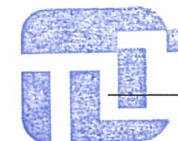
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 81/155



ลีนวต ฉัตรกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.3 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (ต่อ)	<u>ไฟฟ้า</u> การดำเนินโครงการจะมีการใช้ไฟฟ้าส่วนใหญ่ที่บริเวณ สถานี โดยจะมีการออกแบบระบบการให้บริการระบบ ไฟฟ้าเครื่องกลให้สอดคล้องกับกฎบังคับต่าง ๆ ทั้ง ของภายในประเทศและเป็นไปตามมาตรฐานสากล พิจารณาเลือกใช้อุปกรณ์ที่ประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะ อย่างยิ่งกับระบบจ่ายกำลังไฟฟ้า และงานไฟฟ้าและ เครื่องจักรกลในอาคาร โครงการจะใช้ไฟฟ้าจากการ ไฟฟ้าส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่ต่าง ๆ ที่ย่านสถานีตั้งอยู่ ซึ่งขอใช้บริการไฟฟ้าอยู่แล้ว ดังนั้น ผลกระทบของ โครงการในด้านพลังงานไฟฟ้าในระยะดำเนินการคาด ว่าอยู่ในระดับต่ำ		
3.4 การระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วม	<u>ระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างที่จะก่อให้เกิด ผลกระทบต่อการลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตาม ธรรมชาติ ได้แก่ การก่อสร้างทางชั่วคราว/การเตรียม ทางเบี่ยง งานสะพาน อาจก่อสร้างทับเส้นทางไหล ของแหล่งน้ำเดิม ส่งผลให้เกิดขวางการไหลของน้ำและ ลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามธรรมชาติทั้งน้ำที่ ไหลผ่านบนผิวดินก่อนลงสู่แหล่งน้ำ (Run off) และ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> 1. เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบด้านการระบายน้ำกับคันทาง รถไฟสายใต้เดิมการออกแบบอาคารระบายน้ำใหม่ จะต้องมีพื้นที่หน้าตัดการไหลไม่น้อยกว่าพื้นที่ หน้าตัดการไหลของอาคารระบายน้ำเดิมและเป็นไป ตามหลักเกณฑ์การออกแบบที่ยอมรับ โดยทั่วไป ในระหว่างการก่อสร้างอาคารระบายน้ำในแนวคัน ทางใหม่ จะต้องมีการระบายน้ำชั่วคราวให้น้ำสามารถ	<u>ระยะก่อสร้าง</u> <u>พื้นที่ดำเนินการ</u> บริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง โดยเฉพาะ บริเวณร่องน้ำ อาคารระบายน้ำที่ ตลอดจนบริเวณ โดยรอบสถานีรถไฟ และศูนย์ซ่อมบำรุง <u>ดัชนีตรวจวัด</u> - สำรวจสภาพร่องน้ำและการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ และอัตราการไหลของน้ำในร่องน้ำในฤดูฝน



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 82/155



จิราภา ตันธะกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

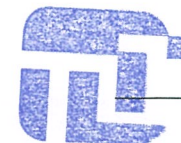
องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.4 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	แหล่งน้ำผิวดิน และหากก่อสร้างในฤดูฝน (กรณีเร่งด่วน) อาจทำให้เกิดน้ำท่วมขังได้เพราะระบายไม่ทัน ดังนั้นจึง คาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ไหลผ่านพื้นที่ก่อสร้างไปได้ และต้องก่อสร้างอาคาร ระบายน้ำใหม่ให้แล้วเสร็จ สามารถระบายน้ำได้ก่อน จึงถมคันทางและทางระบายน้ำชั่วคราวได้ 2. จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการระบายของน้ำ ที่ไหลบ่าบนดินเพิ่มเติม เช่น ท่อระบายน้ำ รางระบาย น้ำ คูระบายน้ำข้างถนนเพื่อทดแทนส่วนที่ได้รับ ผลกระทบหรือไม่เพียงพอ 3. กำหนดให้กิจกรรมการก่อสร้างที่สำคัญ เช่น การปรับ สภาพพื้นที่ การขุดดิน เป็นต้น ให้ดำเนินการเสร็จสิ้น ก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝนให้ อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ เพื่อป้องกัน การชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน 4. การก่อสร้างถนนและสะพานเบี่ยง ต้องไม่ปิดกั้น การระบายน้ำตามธรรมชาติ และต้องมีการตรวจสอบ สภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก 5. ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานราก ต้องจัดให้มีที่ กองโดยเฉพาะ และต้องปิดหรือปกคลุมหรือเก็บใน พื้นที่ที่ปิดล้อมและจะต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้ง	- ตรวจสอบสภาพการสะสมของเศษวัสดุ และ ตะกอนดินในร่องน้ำ ความถี่ ปีละ 2 ครั้ง (ฤดูฝนและฤดูแล้ง) ตลอดระยะเวลา ก่อสร้าง งบประมาณ รวมอยู่ในงบประมาณของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุต มณีนีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 83/155



จิราภา ดิษฐกิจ

(นางสาวจิราภา ดิษฐกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.4 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)		บริเวณที่จัดไว้โดยไม่ให้มีการกองหรือกักไว้เป็นเวลานาน รวมทั้งกำหนดให้มีการทำแนวคันป้องกันดินเพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง 6. การกองดินจากการเปิดหน้าดินเพื่อวางโครงสร้างระบายน้ำ ต้องห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติไม่น้อยกว่า 150 เมตร และต้องมั่นใจว่ากองดินกองวัสดุจะไม่ถูกชะลงแหล่งน้ำ รวมทั้งต้องทำการอัดหน้าดินให้แน่นเมื่อดำเนินการวางท่อระบายน้ำแล้วเสร็จเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะล้างตะกอนดินทรายไหลลงแหล่งน้ำซึ่งจะทำให้แหล่งน้ำมีความตื้นเขินได้ 7. กรณีที่ต้องมีการก่อสร้างบริเวณทางระบายน้ำข้างถนน ผู้รับเหมาต้องแจ้งแผนให้เจ้าของพื้นที่ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน 8. กรณีฝนตกหนักเกิดสภาวะน้ำท่วมขังฉับพลันในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ต้องเร่งดำเนินการระบายน้ำลงสู่ลำน้ำสาธารณะโดยเร็วที่สุด ขณะเดียวกันต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในบริเวณชุมชนหรือเส้นทางคมนาคมใกล้เคียงด้วย หากพบว่าเกิดภาวะ	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

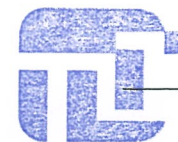
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 84/155



จิตรดา ตังสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.4 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)		น้ำท่วมเนื่องจากกิจกรรมของโครงการให้ผู้รับจ้าง จัดหาเครื่องสูบน้ำระบายออกจากพื้นที่โดยเร็ว 9. ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตรวจสอบอาคารระบายน้ำที่ได้ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ว่าไม่มีการกองดิน หรือหิน หรือเศษวัสดุต่าง ๆ ที่อุดตัน หรือปิดกั้น อาคารระบายน้ำ โดยหากพบต้องนำเอาออก ก่อน ส่งมอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อเปิดใช้งาน ซึ่งถือเป็นขั้นตอนสุดท้ายของการตรวจสอบอาคาร ระบายน้ำก่อนเปิดดำเนินการ 10. ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ลงใน แหล่งน้ำสาธารณะหรือท่อระบายน้ำสาธารณะใกล้ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยต้องจัดเก็บไว้ในที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลง สู่แหล่งน้ำ 11. ตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำเป็นประจำ 1 ครั้ง/เดือน และเพิ่มความถี่เป็น 2 ครั้ง/เดือน ในช่วงฤดูฝน หากพบว่ามีกรุดตันมีดิน ทลายทับถม หรือวัสดุกีดขวาง ต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางทางระบายน้ำ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

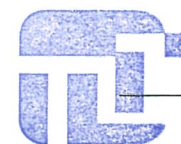
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 85/155



จิตรลดา ตันสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ตันสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.4 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)		<u>มาตรการเฉพาะสำหรับโรงหล่อคานคอนกรีตรูปกล่อง (Box Girder)</u> 1. การก่อสร้างถนนและสะพานเบี่ยง ต้องไม่ปิดกั้นการระบายน้ำตามธรรมชาติ และต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก 2. การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องกำกับดูแลผู้รับจ้างให้มีการจัดวางระบบระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อไม่ให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่กำลังดำเนินการก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียงหากพบว่าพื้นที่โดยรอบเกิดภาวะน้ำท่วม เนื่องจากโครงการ ให้ผู้รับจ้างจัดหาเครื่องสูบน้ำมาระบายออกจากพื้นที่โดยเร็ว 3. ห้ามมิให้คนงานก่อสร้างทิ้งเศษวัสดุก่อสร้างและขยะมูลฝอยทุกชนิดลงในลำน้ำต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันปัญหาการตันเขินของลำน้ำ การกีดขวางการไหลของน้ำ รวมถึงปัญหาน้ำท่วมขัง 4. จัดให้มีการจัดระเบียบเก็บวัสดุอุปกรณ์ เศษวัสดุจากการก่อสร้างและขยะมูลฝอยให้ดีเพื่อมิให้เกิดการกีดขวางหรืออุดตันการไหลของน้ำ	



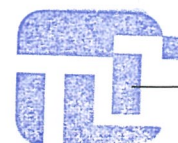
(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 86/155



จิราภรณ์ จันทร์สุก

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

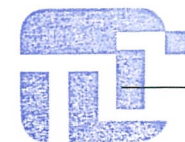
องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.4 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)		<u>มาตรการเฉพาะสำหรับกรณีช่วงน้ำท่วมสถานีสุราษฎร์ธานี</u> 1. การรถไฟแห่งประเทศไทยประชาสัมพันธ์สถานการณ์ การเดินรถไฟอย่างต่อเนื่อง (การงดให้บริการชั่วคราว การปรับเปลี่ยนการเดินทาง การกำหนดสถานี ปลายทาง) ผ่านช่องทางต่าง ๆ ได้แก่ เว็บไซต์ของ การรถไฟแห่งประเทศไทยที่ www.railway.co.th , Facebook และศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ Call center 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง 2. การรถไฟแห่งประเทศไทยประชาสัมพันธ์ สถานี ปลายทางทดแทนสถานีสุราษฎร์ธานี เส้นทาง เข้าถึงสถานีที่มีปัญหาการสัญจร ความสูงน้ำท่วม พร้อมแนะนำเส้นทางอื่นทดแทนผ่านช่องทางต่างๆ	
	<u>ผลกระทบจากน้ำหลากข้างนอกโหลเข้า</u> <u>ทางลอดเหลี่ยมใต้ทางรถไฟ (Box Underpass)</u> ท่อลอดเหลี่ยมคอนกรีตเสริมเหล็กลอดใต้ทางรถไฟ มีรูปแบบและขนาดแตกต่างกันในแต่ละแห่ง รองรับ การจราจร 1-2 ช่องจราจร ความกว้างของช่องจราจรละ 3.50 เมตร และความสูงของช่องลอดอยู่ระหว่าง 3.00-	<u>มาตรการเฉพาะสำหรับกรณีเกิดปัญหาน้ำท่วมในทาง</u> <u>ลอดเหลี่ยมใต้ทางรถไฟ (Box underpass)</u> 1. กำหนดให้มีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำอัตโนมัติบริเวณ ทางลอดชุมชน เพื่อใช้ในช่วงฤดูฝนที่อาจมีน้ำขัง ในทางลอดให้มีการสูบน้ำออกจากบริเวณทางลอด	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 87/155



จิตรลดา ดิเรกกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.4 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	3.50 เมตร สำหรับยานพาหนะขนาดเล็กถึงขนาดกลาง ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่ง และ รถใช้งานเกษตรกรรม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการแก้ไข ปัญหาการแบ่งแยกชุมชน จะพิจารณาออกแบบ ณ บริเวณ จุดตัดเสมอระดับเดิมที่มีระดับสันรางของรถไฟสูงกว่า ระดับดินเดิมค่อนข้างมาก โดยกำหนดให้ในช่วงลดระดับ จากระดับถนนเดิมในทางขึ้นลงของทางลัดนั้น จะออกแบบไว้เป็นโครงสร้างกำแพงกันดินที่มีความสูง กว่าระดับถนนและระดับดินเดิม เพื่อป้องกันน้ำหลาก จากข้างนอกไหลเข้าท่อลอด และได้ออกแบบระบบสูบน้ำ (Pumping System) ทุกตำแหน่งที่ก่อสร้างท่อลอด พร้อมทั้งติดตั้งป้ายบอกระดับน้ำท่วมในทางลัด กรณี เครื่องสูบน้ำเสียหรือระบายน้ำออกจากทางลัดไม่ทัน เพื่อแสดงให้ผู้สัญจรเห็นและสามารถประเมินว่าจะ สัญจรผ่านทางลัดไปได้หรือไม่ โดยจะมอบหมายให้ หน่วยงานท้องถิ่นเป็นผู้ที่ต้องดูแล บำรุงรักษา ระบบ ระบายน้ำและระบบไฟฟ้าของท่อลอด หลังการเปิดใช้ บริการ ซึ่งทางหน่วยงานท้องถิ่นรับทราบและพร้อมที่จะ รับไปดำเนินการ	2. ติดตั้งป้ายบอกระดับน้ำท่วมในทางลัด กรณีเครื่อง สูบน้ำเสียหรือระบายน้ำออกจากทางลัดไม่ทัน เพื่อแสดงให้ผู้สัญจรเห็นและสามารถประเมินว่าจะ สัญจรผ่านทางลัดไปได้หรือไม่	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 88/155



จิราภรณ์ ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิราภรณ์ ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.4 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	ระยะดำเนินการ 1. แนวเส้นทางโครงการ เมื่อเปิดดำเนินการกรณีก่อสร้างคันทางใหม่ประชิดกับคันทางเก่า ความลาดของชั้นรองหินโรยทาง (Sub ballast) ส่วนที่อยู่ระหว่างแนวศูนย์กลางของทั้งสองทางวิ่ง (Track) ลาดเข้าหากัน ทำให้น้ำฝนที่ตกในส่วนนี้จะไหลเข้าหาร่องกลางระหว่างสองทางวิ่ง (Track) ซึ่งจะถูกรวบรวมด้วยรางคอนกรีตรูปตัววี (V-Drain) ขนาด 1.20x5.0x1.0 เมตร เพื่อให้น้ำฝนไหลขนานกับแนวเส้นทางไปลงที่บ่อพักรับน้ำคอนกรีตบริเวณเกาะกลาง (Median Drop Inlet) ขนาด 0.90x5.0x1.0 เมตร แล้วระบายออกไปข้างทางโดยท่อระบายน้ำคอนกรีตขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.6 เมตร เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจึงกำหนดมาตรการลดผลกระทบที่เกี่ยวข้อง 2. สถานีรถไฟ ลานกองเก็บและขนถ่ายสินค้า (CY) การสร้างอาคารสถานีใหม่ รวมทั้งการขยายขนาดพื้นที่อาคารสถานี อาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการระบายน้ำของดินตามธรรมชาติในพื้นที่ดิน เนื่องจาก	ระยะดำเนินการ 1. ดูแลและบำรุงรักษาระบบระบายน้ำให้สามารถใช้งานได้ยังมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ 2. พัฒนาและปรับปรุงสภาพพื้นที่และระบบระบายน้ำให้เหมาะสมสำหรับการควบคุมการไหลของน้ำ 3. กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำของสถานีรถไฟ แนวเส้นทางรถไฟ และบริเวณทางลอดต่างระดับอย่างสม่ำเสมอ หากพบว่ามีการสะสมของตะกอนและวัชพืชในบริเวณดังกล่าว จะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางการระบายน้ำ 4. กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานหน่วยงานส่วนท้องถิ่นดำเนินการตรวจสอบประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องสูบน้ำอัตโนมัติบริเวณทางลอดชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ	ระยะดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ บริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง โดยเฉพาะบริเวณร่อนน้ำ อาคารระบายน้ำที่ตลอดจนบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ และศูนย์ซ่อมบำรุง ดัชนีตรวจวัด - สำรวจสภาพร่อนน้ำ และการเปลี่ยนแปลงรูปแบบและอัตราการไหลของน้ำในร่อนน้ำในฤดูฝน - ตรวจสอบความแข็งแรง สภาพและความสะอาด และการสะสมเศษไม้/ตะกอนบริเวณอาคารระบายน้ำของโครงการ - จัดบันทึกการเกิดอุทกภัย สาเหตุและความรุนแรง ความถี่ ปีละ 2 ครั้ง ตลอดอายุโครงการ งบประมาณ รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของโครงการ ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 89/155



จิราภรณ์ ดั่งราษฎร์กิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.4 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	ที่ดินถูกเปลี่ยนไปเป็นพื้นที่คอนกรีต ทำให้ค่า สัมประสิทธิ์การไหลนอง (C) เปลี่ยนไป เนื่องจาก ลักษณะพื้นที่ผิวหรือลักษณะพื้นที่ใช้สอย เปลี่ยนแปลง		
3.5 เกษตรกรรม	ระยะก่อสร้าง การก่อสร้างโครงการอาจเป็นอุปสรรคต่อการเข้าถึง พื้นที่เกษตรกรรม และการขนส่งสินค้าทางการเกษตร ที่จำเป็นต้องใช้เส้นทางผ่านทางรถไฟ แต่เนื่องจาก กิจกรรมต่าง ๆ ได้ดำเนินการอยู่ในเขตทางรถไฟเดิม เป็นส่วนใหญ่ และการดำเนินการจะทำเป็นช่วง ๆ ไม่พร้อมกันตลอดทั้งแนวเส้นทาง ดังนั้น จึงคาดว่า ผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมอยู่ในระดับต่ำ ส่วนใน บริเวณที่มีการออกแบบแนวเส้นทางใหม่ซึ่งอยู่นอกเขต ทางนั้น พบว่าส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ปลูกปาล์ม และยางพารา จึงคาดว่าผลกระทบต่อการเกษตรกรรม อยู่ในระดับปานกลาง	ระยะก่อสร้าง - กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้าง ภายในขอบเขตพื้นที่ ที่ได้กำหนดไว้เท่านั้น - ปฏิบัติงานที่ใช้ระยะเวลาสั้นที่สุดและไม่เกินตาม แผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เมื่อมีการก่อสร้างแล้ว เสร็จต้องรีบคืนพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุด รวมทั้ง ปรับพื้นที่ให้คืนสภาพเดิมให้มากที่สุด - ต้องชดเชยทรัพย์สินให้กับพื้นที่เกษตรกรรมที่ได้รับ ผลกระทบจากการก่อสร้างโดยเร็วที่สุดและด้วย ราคาที่เป็นธรรม - การรถไฟแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่รับผิดชอบ จะต้องควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้ทิ้งวัสดุ สารเคมีหรือน้ำมันเครื่องเกาลงในเขตพื้นที่การ เกษตรกรรมเด็ดขาด	



(นายนิรุต มณีนันท์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 90/155



จิตรดา ตังสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.5 เกษตรกรรม (ต่อ)	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการโครงการนั้น เนื่องจากโครงการได้ดำเนินการบนเขตทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะไม่ส่งผลกระทบที่ทำให้พื้นที่เกษตรเกิดความเสียหายหรือถูกทำลายแต่อย่างใด แต่จะส่งผลดีให้กับเกษตรกรมากขึ้น ทำให้ต้นทุนในการขนส่งถูกลง สินค้าเกษตรเสียหายน้อยลง และถึงมือผู้บริโภคเร็วขึ้น ดังนั้น ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจึงอยู่ในด้านบวกระดับปานกลาง		
3.6 ประมงและ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	ระยะก่อสร้าง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ สถานีแยกเก็บกักวัสดุและขนถ่ายสินค้า โรงซ่อมบำรุง รวมทั้งการก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน บ้านพักคนงานก่อสร้าง รวมถึงขยะและน้ำเสียที่เกิดจากบ้านพักคนงาน การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง จะดำเนินการอยู่ห่างจากแหล่งการทำประมงและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำภายในชุมชน อีกทั้งไม่มีแหล่งทรัพยากรประมงและพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำที่มีคุณค่าและมีความสำคัญอยู่ในพื้นที่ จึงไม่มีผลกระทบต่อประกอบอาชีพประมงของชุมชน	ระยะก่อสร้าง 1. การก่อสร้างสะพานรถไฟและการก่อสร้างต่อม่อสะพานต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อการเปลี่ยนทิศทางการไหลของน้ำให้น้อยที่สุด โดยกันพื้นที่สำหรับการก่อสร้างต่อม่อฐานรากสะพานเท่าที่จำเป็น 2. การก่อสร้างต่อม่อสะพานต้องใช้วิธีการขุดเจาะดินเพื่อทำเสาเข็มเจาะ (Bored Pile) โดยวางปลอกเหล็กชั่วคราว (Temporary Casing) ทำให้ตะกอนที่เกิดขึ้นไม่มีการฟุ้งกระจายออกมายังแม่น้ำ หรือมีในปริมาณที่น้อยมากร่วมกับการใช้ม่านตะกอน (Silt Curtain) เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอน	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 91/155



จิตรวตา ดำรงสุกิจ
(นางสาวจิตรวตา ดำรงสุกิจ)
ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.6 ประมงและ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ต่อ)	สำหรับงานโครงสร้างสะพาน ได้แก่ งานก่อสร้าง ตอม่อ/ฐานราก/เข็มเจาะ โดยจากการสำรวจและ ออกแบบการก่อสร้างสะพานรถไฟของโครงการ พบว่า ต้องมีการก่อสร้างตอม่อลงในแหล่งน้ำสาธารณะ 2 แห่ง ได้แก่ แม่น้ำหลังสวน และคลองละแม ซึ่งบริเวณนี้ไม่มี การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ส่วนการก่อสร้างแนวเส้นทาง โครงการช่วง กม.ที่ 633+662 (ข้ามแม่น้ำตาปี) บริเวณ สะพานจุลจอมเกล้า เป็นการก่อสร้างทางรถไฟบนถนน เดิมเพิ่มเติมอีก 1 ทาง โดยใช้โครงสร้างของสะพานที่มี อยู่เดิมเท่านั้น ไม่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเพิ่มเติม จึงไม่มีการตอก/เจาะเสาเข็มในแม่น้ำตาปีแต่อย่างใด อีกทั้งมีผู้เพาะเลี้ยงปลาน้ำจืดในกระชัง 1 ราย อยู่ห่าง จากแนวเส้นทางประมาณ 450 เมตร คาดว่าไม่ได้รับ ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟบนสะพานจุลจอมเกล้า แต่อย่างใด	3. การก่อสร้างสะพานรถไฟ ต้องก่อสร้างในช่วงฤดู แล้ง เพื่อลดระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อ แหล่งน้ำสาธารณะให้ต่ำที่สุด และควบคุมให้ใช้เวลา ก่อสร้างสั้นที่สุด โดยให้เป็นไปตามแผนการก่อสร้าง ที่กำหนดไว้ เพื่อลดระยะเวลาเกิดผลกระทบให้มากที่สุด 4. การก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำหลังสวน ต้องก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง และหลีกเลี่ยงการก่อสร้าง ในช่วงเวลาการจัดงานประเพณีแข่งเรือขึ้นโขงชิงธง 5. ติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นใต้บริเวณ โครงสร้างสะพาน ช่วงก่อสร้างผ่านลำน้ำ 6. ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจกรรมต่าง ๆ ของ โครงการต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ รวมทั้ง เปิดช่องทางให้ประชาชนได้แสดงความคิดเห็นและ รับข้อร้องเรียนทางโครงการต้องเยียวยา หากเกิด ความเสียหายกับการประมงและการเพาะเลี้ยง 7. หากเกิดความเสียหายกับการประมงและการเพาะเลี้ยง สัตว์น้ำจืดที่อยู่ใกล้เคียงกับการก่อสร้างสะพาน รถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องเยียวยาโดย จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

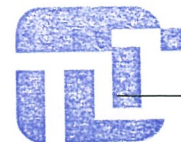
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 92/155



จิราดา อัครมุก

(นางสาวจิตลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

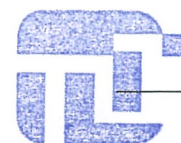
องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.6 ประมงและ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ เมื่อเปิดดำเนินโครงการกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การเดินทาง การใช้บริการในย่านสถานี ถือว่าเป็นกิจกรรมที่มีการ ดำเนินการอยู่ห่างจากแหล่งทรัพยากรประมงและพื้นที่ เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ รวมทั้งพื้นที่ประกอบอาชีพประมง และการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำของชุมชน ส่วนในบริเวณ สะพานรถไฟใหม่ ข้ามแม่น้ำหลังสวน และคลองละแม โดยตอม่อสะพานใหม่จะตรงกับตำแหน่งตอม่อสะพานเดิม จึงไม่มีการปิดกั้นการไหลของน้ำ และไม่ส่งผลให้กระแสน้ำ เปลี่ยนทิศทางไปจากเดิมมากนัก จึงไม่มีผลกระทบ ต่อการประกอบอาชีพประมงของชุมชน และการเพาะเลี้ยง สัตว์น้ำในแหล่งน้ำสาธารณะ	ระยะดำเนินการ 1. แสดงเขตตอม่อสะพานอย่างชัดเจน พร้อมติดตั้ง วัสดุกันกระแทกรอบตอม่อ ตลอดจนติดตั้งไฟส่อง สว่างและไฟสัญญาณบริเวณใต้สะพานข้ามลำน้ำ เพื่อให้สามารถเห็นได้อย่างชัดเจนในช่วงกลางคืน และกรณีฝนตกหนัก เพื่อป้องกันอันตรายต่อ ผู้สัญจรทางน้ำ 2. เติมวัสดุท้องน้ำในการป้องกันการเกิดการกัดเซาะ รอบตอม่อสะพาน โดยพิจารณาเลือกประเภทวัสดุ ท้องน้ำที่มีความเหมาะสม ตลอดจนการคัดขนาด ของวัสดุท้องน้ำ เพื่อให้สามารถบรรเทาและป้องกัน การกัดเซาะที่จะเกิดขึ้นในบริเวณตอม่อสะพาน	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 93/155



จิรดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิรดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

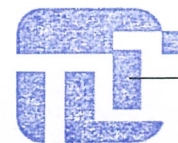
องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <u>กลุ่มผู้ถูกเวนคืน</u> - การรื้อย้ายบ้านเรือนและหาที่อยู่แห่งใหม่จะส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต โดยผู้ถูกเวนคืนอาจต้องหาอาชีพใหม่ เริ่มต้นสร้างฐานะใหม่ซึ่งต้องอาศัยระยะเวลาและต้องปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดลอมแห่งใหม่เพื่อบ้านใหม่ รวมถึงทำให้มีรายจ่ายเพิ่มขึ้น - กลุ่มผู้ถูกเวนคืนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมที่ต้องสูญเสียพื้นที่ทางการเกษตรบางส่วนหรือสูญเสียพื้นที่ทางการเกษตรทั้งหมด ส่งผลให้ผลผลิตทางการเกษตรลดลง ต้องสูญเสียพื้นที่ทางการเกษตร รายได้และต้องไปหาพื้นที่ทางการเกษตรแห่งใหม่ต้องมีการเรียนรู้และปรับตัวเข้ากับสภาพแวดลอมและเริ่มต้นการผลิตในพื้นที่แห่งใหม่	ระยะเตรียมการก่อสร้าง <u>กลุ่มผู้ถูกเวนคืน</u> - ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ รวมทั้งขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน ให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ - สำรวจรายละเอียดทรัพย์สินที่จะต้องจ่ายค่าชดเชยอย่างละเอียด ได้แก่ ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง พืชผลต้นไม้ เป็นต้น - ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการ ตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <u>ดัชนีตรวจวัด</u> - สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของครัวเรือน ปัญหาอุปสรรคในการโยกย้าย ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการโยกย้าย ความพึงพอใจต่อค่าชดเชยการเวนคืน ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ - สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชนและครัวเรือน สภาพแวดลอมในชุมชน ความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอมในระยะก่อนการก่อสร้าง และระยะก่อสร้างของโครงการ ปัญหาร้องเรียน และข้อเสนอแนะต่อโครงการ



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 94/155



จิตรลดา ดิงดัด
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลสิ่งแวดลอมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		4. เปิดโอกาสให้มีการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องหรือผู้แทนในท้องถิ่น 5. กำหนดให้มีตัวแทนในท้องถิ่นเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของทรัพย์สิน 6. จัดสถานที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนบริเวณย่านสถานีรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการและเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่มีโอกาสจำหน่ายสินค้า	กลุ่มเป้าหมาย 1. สัมภาษณ์ผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง และประชาชนที่อยู่ในเขตทางที่ต้องอพยพโยกย้าย 2. สัมภาษณ์กลุ่มผู้นำชุมชน ได้แก่ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน และประธานหมู่บ้านจัดสรรที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา 3. สัมภาษณ์กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สถานศึกษา สถานพยาบาล และศาสนสถาน 4. สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ความถี่ ระยะเตรียมการก่อสร้าง : ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง 6 เดือน ระยะก่อสร้าง : ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างงบประมาณ ระยะเตรียมการก่อสร้าง : 1,410,000 บาทต่อปี ระยะก่อสร้าง : 900,000 บาทต่อปี
	<u>กลุ่มผู้ถูกโยกย้าย</u> - กลุ่มผู้อาศัยในเขตทางรถไฟ ผู้ที่พักอาศัยในเขตทางรถไฟบางส่วนประกอบอาชีพค้าขาย ประกอบธุรกิจส่วนตัว การก่อสร้างโครงการอาจส่งผลให้จำนวนผู้มาซื้อสินค้าหรือเข้าใช้บริการน้อยลง - การย้ายไปอยู่ที่แห่งใหม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการศึกษาของบุตรหลานที่ต้องย้ายไปเรียนโรงเรียนแห่งใหม่ ต้องปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อมใหม่ ก่อให้เกิด	<u>กลุ่มผู้ถูกโยกย้าย</u> 1. ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการต่อประชาชนผู้ถูกโยกย้าย รวมทั้งเปิดช่องทางให้ประชาชนได้แสดงความคิดเห็นและรับข้อร้องเรียน 2. ประสานงานหน่วยปฏิบัติการบ้านมั่นคงและที่ดินสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน หรือ พอช. เพื่อให้ความช่วยเหลือจัดหาที่ดินหรือที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ให้กับผู้ถูกโยกย้ายซึ่งควรอยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ที่อยู่	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 95/155



จิราภร ดิษฐกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ความวิตกกังวล ความเครียดผลการเรียนลดลง ซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะแรกแต่เมื่ออาศัยอยู่นานขึ้นจนเกิดความคุ้นเคยคาดว่าจะสามารถปรับตัวได้ กลุ่มผู้ถูกโยกย้ายส่วนใหญ่เป็นผู้เข้าพื้นที่การรถไฟฯ เพื่อประกอบกิจการต่าง ๆ อาจต้องถูกยกเลิกสัญญาเช่า ส่วนผู้ถูกโยกย้ายบางส่วนเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตทางรถไฟโดยไม่มีสัญญาเช่า จะต้องโยกย้ายออกจากพื้นที่ ส่งผลให้ต้องสูญเสียพื้นที่ในการประกอบอาชีพ	อาศัยในปัจจุบัน หรือ การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถให้ชุมชนเช่าที่ดินระยะ 40 เมตรขึ้นไปจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ส่วนชุมชนที่อยู่ในระยะ 20 เมตรไม่สามารถให้เช่าได้ เพราะอาจเกิดปัญหาความไม่ปลอดภัย โดยการพิจารณาจัดหาที่ดินใหม่สามารถรองรับชุมชนในระยะไม่เกิน 5 กิโลเมตรจากที่เดิม - กำหนดให้ผู้รับเหมาพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นให้มากที่สุด - จัดสถานที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนบริเวณย่านสถานีรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการและเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่มีโอกาสมาจำหน่ายสินค้า - แต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหาชุมชนที่ถูกโยกย้ายประกอบด้วย ผู้นำชุมชน ตัวแทนกลุ่มผู้ถูกโยกย้ายองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่ประสานงานใกล้เคียงข้อพิพาทและร่วมหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาเป็นกลไกลดความรุนแรงและคลี่คลายปัญหาเบื้องต้น	ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย <u>แผนติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม</u> <u>พื้นที่ดำเนินการ</u> พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ตลอดจนพื้นที่ใกล้เคียงในบางกรณีที่ต้องพิจารณาไปด้วย <u>วิธีดำเนินการ</u> - จัดตั้งคณะทำงานติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับกับการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสม และรับฟังความคิดเห็นและรับเรื่องราวร้องทุกข์ - จัดทำรายงานฯ เพื่อสรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการและแผนปฏิบัติการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งสรุปปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะเพื่อเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 96/155



จิตวัฒนา ดิษฐ์ศักดิ์

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		6. เปิดโอกาสให้กลุ่มผู้ถูกโยกย้ายได้มีส่วนร่วมในการกำหนดออกแบบการเปลี่ยนแปลงทางสังคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อรับฟังความคิดเห็น ความต้องการของชุมชน และกำหนดขั้นตอนการหาที่อยู่ใหม่ โดยให้ดำเนินการในช่วงเริ่มต้นดำเนินโครงการ 7. ประสานงานหน่วยปฏิบัติการบ้านมั่นคงและที่ดินสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน หรือ พอช. ให้ความช่วยเหลือจัดหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ซึ่งควรอยู่ใกล้เคียงกับที่อยู่อาศัยในปัจจุบันให้กับผู้ถูกโยกย้ายที่ไม่มีที่อยู่อาศัย ในรูปแบบ “โครงการบ้านเอื้ออาทรหรือบ้านมั่นคง” 8. กำหนดให้โครงการประสานงานและติดตามความก้าวหน้าของโครงการบ้านมั่นคงอย่างสม่ำเสมอถึงกรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังและโดยเร็ว โดยประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาพร้อมกัน	ระยะเวลาดำเนินการ ระยะเตรียมการก่อสร้าง : ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ (ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกิจกรรมของประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม) ระยะก่อสร้าง : ทุกเดือนตลอดระยะเวลาการก่อสร้างงบประมาณ ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง : 1,350,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ ระยะก่อสร้าง : การรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายนิรุต มณีพันธ์)

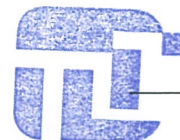
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 97/155



จิราภา ดัชนี

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบล้างหนี้สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		9. ปรับรูปแบบการให้ความช่วยเหลือเรื่องที่อยู่อาศัยให้กับผู้โยกย้ายที่ยากจน มีรายได้น้อย ไม่มีเงินเดือนประจำ ซึ่งอาจเข้าไม่ถึงโครงการบ้านเอื้ออาทรหรือบ้านมั่นคง โดยควรปรับรูปแบบที่อยู่อาศัยที่ราคาถูกกระจายตามพื้นที่ต่าง ๆ ไม่ไกลจากแหล่งชุมชน เช่น บ้านเช่า ห้องเช่า เป็นต้น หรืออยู่ในทำเลที่ทำมาหากิน ส่วนผู้สูงอายุ คนป่วย และผู้พิการที่อยู่ตามลำพัง อาจเป็นโครงการแบบสงเคราะห์ ทำที่อยู่อาศัยให้แต่ไม่ให้เป็นกรรมสิทธิ์	
	<u>กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพริมทางรถไฟ</u> การปิดกั้นพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง รวมทั้งพื้นที่ย่านสถานี ส่งผลให้พ่อค้าแม่ค้าขายของริมทางรถไฟค้าขายประเภทรถเข็น หาบเล่ หรือตลาดสดหรือตลาดนัดใกล้กับบริเวณสถานี เช่น ตลาดสดเมืองท่าข้าม เป็นต้น ได้รับผลกระทบในการประกอบอาชีพ ต้องย้ายพื้นที่ค้าขาย รายได้ลดลง ซึ่งส่วนใหญ่มีรายได้ไม่แน่นอนในแต่ละเดือนอยู่แล้ว โดยบางรายอาจต้องหยุดค้าขายและเปลี่ยนไปประกอบอาชีพอื่น	<u>กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพริมทางรถไฟ</u> ประสานงานองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานภาคเอกชน ช่วยจัดหาพื้นที่ค้าขายสินค้า และบริการตลาดนัด ตลาดสด บริเวณใกล้เคียงกับสถานี มีความเหมาะสมและปลอดภัยให้กับผู้ประกอบการอาชีพริมทางรถไฟ	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

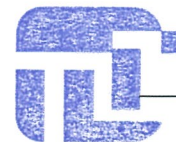
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 98/155



จิราภรณ์ ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิราภรณ์ ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

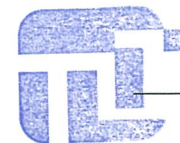
รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	<u>กลุ่มผู้ใช้จุดตัดข้ามทางรถไฟ</u> การแกไขจุดตัดทางข้ามรถไฟ รวมทั้งหมด 107 จุดที่ต้องปิดกั้นแบบชั่วคราว เพื่อเตรียมพื้นที่สำหรับวางวัสดุก่อสร้างการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างระบบสาธารณูปโภค ส่งผลให้ผู้ที่ใช้จุดตัดทางข้ามรถไฟที่ต้องเดินทางผ่านจุดตัดข้ามทางรถไฟ เดินทางไม่สะดวก เสียเวลาในการเดินทางหรือการขนส่งสินค้า หรือเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย แต่ได้รับผลกระทบไม่นานนัก อีกทั้งการดำเนินงานแบ่งเป็นช่วง ๆ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และมีการสร้างทางเลี่ยงหรือทางเบี่ยงหรือแนะนำให้ผู้ที่ใช้จุดตัดที่อยู่ใกล้เคียง	<u>กลุ่มผู้ใช้จุดตัดข้ามทางรถไฟ</u> 1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างทราบถึงแผนการก่อสร้าง และการปิดเส้นทางระหว่างชุมชน โดยให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบก่อนการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน 2. ในกรณีที่ต้องมีการปิดเส้นทางเดิน และเส้นทางรถในการข้ามทางรถไฟบริเวณใด ต้องอำนวยความสะดวกให้สามารถสัญจรไป-มาระหว่างชุมชนได้ โดยการจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราวให้แล้วเสร็จก่อนการปิดเส้นทาง 3. เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งหาทางแกไขโดยเร็วที่สุด 4. บริเวณทางลอดชุมชน กำหนดให้มีการติดตั้งปั้มน้ำอัตโนมัติ เพื่อใช้กรณีในช่วงฤดูฝนที่มีน้ำขังในทางลอดให้มีการทำงานของปั้มน้ำสูบน้ำออกจากบริเวณทางลอดดังกล่าว	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 99/155



จิราภา ด่านสุกิจ
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลสิ่งแวดลอมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		5. บริเวณทางลอดชุมชน ต้องมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และติดตั้งป้ายบอกกระตักความสูง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และให้เกิดความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้บริการทางลอด	
	<u>กลุ่มครัวเรือน</u> กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการเป็นเหตุให้ประชาชนเกิดความวิตกกังวลผลกระทบ เสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพไม่สวยงาม ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ โดยเฉพาะบริเวณที่มีการตอกเสาเข็ม วางตอม่อ เกิดการบดบังทัศนียภาพ การปิดบังทิศทางการเข้าออกของลูกค้าจะทำให้มีผู้มาซื้อสินค้าหรือมาใช้บริการน้อยลง นอกจากนี้จะเกิดผลกระทบศาสนสถาน และการเรียนการสอนของโรงเรียนที่อยู่ใกล้เคียง แต่เนื่องจากการก่อสร้างอยู่ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง หากผู้รับเหมาก่อสร้างขาดความระมัดระวัง และไม่ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัย ในระหว่างการก่อสร้าง อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง อีกทั้งในระยะก่อสร้างมีคนงานจำนวนมากเข้ามาปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนงานก่อสร้างกับคนในชุมชนได้	<u>กลุ่มครัวเรือน</u> 1. ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้ผู้นำชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ และประชาชนในพื้นที่ ได้รับทราบและเข้าใจในวัตถุประสงค์โครงการ ผลกระทบจากการดำเนินโครงการ และมาตรการลดผลกระทบในด้านต่างๆให้รับทราบอย่างถูกต้องและทั่วถึง 2. ประสานงานและประชาสัมพันธ์ให้กับชุมชนโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณใกล้ฐานราก ตลอดจนการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประชาสัมพันธ์ข้อมูลก่อสร้าง 3. จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างโดยในช่วงที่ผ่านเขตชุมชนให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. และควบคุมความเร็วให้ไม่เกิน 60 กม./ชม. เมื่อผ่านพื้นที่ทั่วไป ทั้งนี้ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของแต่ละพื้นที่	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

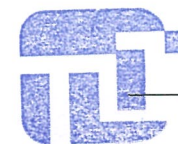
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 100/155



จิราภา ตีรณิก

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		4. จัดทำทางเบี่ยง หรือทางเลี่ยงที่ปลอดภัย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้เดินทาง 5. ต้องติดป้ายเตือน การสื่อความหมายของป้าย และใช้เวลาในการก่อสร้างในแต่ละพื้นที่ให้เร็วที่สุด เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุและการจราจรติดขัด 6. รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุ ต้องมีผ้าใบคลุมส่วนกระบะบรรทุกวัสดุอย่างมิดชิด เพื่อไม่ให้เกิดการตกหล่นหรือฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง 7. ออกแบบให้มีห้องส้วมและระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกหลักสุขาภิบาล สำหรับผู้โดยสาร และเจ้าหน้าที่ประจำสถานีรถไฟทุกแห่ง 8. จัดตั้งศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนหรือสอบถามปัญหาอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการจากชุมชนใกล้เคียง/ติดตั้งกล่องรับความคิดเห็นที่บริเวณป้อมยามเพื่อรับเรื่องราวร้องเรียนที่อาจเกิดขึ้น พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์ และผลการดำเนินงานแก้ไขปัญหาเสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) 9. กำหนดให้ผู้รับเหมาพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นให้มากที่สุด	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 101/155



จิตระดา ดำรงสุกิจ
(นางสาวจิตระดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	<u>กลุ่มผู้ให้บริการรถสาธารณะเข้าสู่ระบบรถไฟทางคู่ (Feeder)</u> กิจกรรมก่อสร้างโครงการในบริเวณย่านสถานี อาจได้รับผลกระทบต้องเปลี่ยนพื้นที่รับส่งผู้โดยสาร ที่อยู่ไกลกว่าเดิม จำนวนผู้โดยสารลดลง รายได้ลดลง เนื่องจากการปิดกั้นพื้นที่บริเวณย่านสถานีเพื่อเตรียมการก่อสร้างและดำเนินการก่อสร้างแต่เนื่องจากการก่อสร้างอยู่ในช่วงระยะเวลาหนึ่งประกอบกับโครงการจัดเตรียมทางเดินและพื้นที่ชั่วคราวสำหรับ รับ - ส่งผู้โดยสารดังนั้นผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมอยู่ในระยะก่อสร้างอยู่ในระดับสูง	<u>กลุ่มผู้ให้บริการรถสาธารณะเข้าสู่ระบบรถไฟทางคู่ (Feeder)</u> 1. จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถ เครื่องจักรอุปกรณ์วัสดุก่อสร้าง และสร้างทางชั่วคราว (Access Road) เพื่อเข้ามายังพื้นที่ก่อสร้างให้รับกวนทางเข้า-ออกชุมชน และพื้นที่ทำการเกษตรให้น้อยที่สุด 2. ออกแบบโครงสร้างเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทางเดินเท้าได้อย่างปลอดภัย เช่น ออกแบบความกว้างของทางเท้าเพียงพอต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเท้า ออกแบบทางเชื่อมต่อเข้าถึงสถานีรถไฟและการใช้ระบบขนส่งมวลชนอื่น เป็นต้น <u>กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง</u> ให้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว บริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับเสียงเกินค่ามาตรฐานในระยะก่อสร้างอันเนื่องมาจากการก่อสร้างสถานี และจากการก่อสร้างแนวเส้นทาง	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 102/155



จิราภรณ์ ด่านสุกิจ
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ระยะดำเนินการ <u>ผลกระทบด้านบวก</u> เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศในโครงข่ายรถไฟทางคู่ภาคใต้ (เส้นทางกรุงเทพฯ-ชุมพร-สุโขทัย-โลก และปาดังเบซาร์) ให้เชื่อมโยงกับการคมนาคมระบบรางทั่วประเทศและเชื่อมโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งในเวทีการค้าอาเซียนและการค้าโลก - ผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเดินทาง การขนส่งสินค้าและบริการในระยะทางไกล ทั้งในด้านความสะดวกรวดเร็วเพราะไม่ต้องรอสัปดาห์การประหยัดค่าใช้จ่าย มีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น - เพิ่มทางเลือกในการเดินทางและการขนส่งสินค้าและบริการที่ดีเพิ่มมากขึ้น ลดต้นทุนการผลิตให้กับภาคธุรกิจ ลดความสูญเสียการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งในภาคอุตสาหกรรมและภาคครัวเรือนโดยในภาพรวมของโครงการได้รับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	ระยะดำเนินการ - เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งหาทางแก้ไข - จัดสถานที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนบริเวณสถานีรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการ และเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่มีโอกาสจำหน่ายสินค้า	ระยะดำเนินการ <u>ดัชนีตรวจวัด</u> - ผลกระทบและผลประโยชน์จากโครงการ สภาพเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนและครัวเรือน สภาพแวดล้อมในชุมชน ข้อคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่โครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของโครงการ ปัญหาเรื่องเรียน และข้อเสนอแนะต่อโครงการต่อการดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไข <u>กลุ่มเป้าหมาย</u> - สัมภาษณ์กลุ่มผู้นำชุมชน ได้แก่ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน และประธานหมู่บ้านจัดสรรที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา - สัมภาษณ์กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สถานศึกษา สถานพยาบาล และศาสนสถาน - สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 103/155



จิราพร ตังสุภิก

(นางสาวจิราพร ตังสุภิก)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	เมื่อเปิดดำเนินการประมาณ ร้อยละ 16.80 ซึ่งจะช่วยสร้างผลประโยชน์ในด้านคมนาคมที่คุ้มค่ากับการลงทุนที่เสียไป - การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ส่งผลให้มีการเติบโตของธุรกิจการค้า และการลงทุนของหลายภาคส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณสถานีและพื้นที่ใกล้เคียง ผลกระทบด้านลบ - ผู้เดินทางข้ามจุดตัดทางรถไฟเดิม ต้องเปลี่ยนไปใช้จุดตัดทางรถไฟที่ปรับปรุงใหม่ อาจทำให้ไม่สะดวก เช่นปัจจุบัน ประชาชนทั้งที่พักอาศัยในเขตทางรถไฟ และบริเวณใกล้เคียง เกิดความเดือดร้อนรำคาญจากด้านเสียง - ความสั่นสะเทือน ที่เกิดจากการจำนวนเที่ยวและขบวนของรถไฟที่เพิ่มขึ้น แต่มีเที่ยวขบวนรถไฟวิ่งไม่ต่อเนื่อง ในด้านคุณภาพอากาศอาจได้รับผลกระทบจากเขม่าควัน ไอเสียที่ปล่อยออกจากรถไฟที่มากขึ้น รวมไปถึงไอเสียจากยานพาหนะตามแนวเส้นทางที่วิ่งเข้าออกบริเวณสถานี		ความถี่ ปีละ 1 ครั้ง ปีที่ 1,2,5 และทุก 5 ปี ตลอดอายุโครงการ งบประมาณ 900,000 บาทต่อปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย แผนติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม พื้นที่ดำเนินการ พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ตลอดจนพื้นที่ใกล้เคียง ในบางกรณีจำเป็นต้องพิจารณาาร่วมด้วย วิธีดำเนินการ จัดตั้งคณะทำงานติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมและรับฟังความคิดเห็นและรับเรื่องราวร้องทุกข์



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 104/155



จิราดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิราดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)			- จัดทำรายงานฯ เพื่อสรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการและแผนปฏิบัติการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งสรุปปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ เพื่อเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ระยะเวลาดำเนินการ ทุกเดือนตลอดระยะดำเนินการ งบประมาณ ระยะดำเนินการ : 1,350,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย
4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่เขตทางรถไฟ เนื่องจากโครงการเน้นการพัฒนาโดยใช้พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นหลัก อย่างไรก็ตามจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมสำหรับการปรับรัศมีโค้งของเส้นทางโครงการให้รองรับความเร็วสูงสุดที่ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และการปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟเป็นถนนยกระดับข้ามทางรถไฟรวมทั้งหมด 20 จุด สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง กลุ่มผู้ถูกโยกย้าย 1. ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการต่อประชาชนผู้ถูกโยกย้าย รวมทั้งเปิดช่องทางให้ประชาชนได้แสดงความคิดเห็นและรับข้อร้องเรียน 2. ประสานงานหน่วยปฏิบัติการบ้านมั่นคงและที่ดินสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน หรือ พอช. เพื่อให้ความช่วยเหลือจัดหาที่ดินหรือที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ให้กับผู้ถูกโยกย้าย ซึ่งควรอยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 105/155



จิราภรณ์ ติงสุกิจ

(นางสาวจิราภรณ์ ติงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 การโยกย้าย และการเวนคืน (ต่อ)	และบางบริเวณเป็นพื้นที่ชุมชนรวมจำนวนทั้งหมด 203.39 ไร่ สิ่งปลูกสร้างรวมทั้งหมด 31 หลัง พื้นที่พืชผลทางการเกษตรทั้งหมด 146.15 ไร่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน เป็นต้น รวมจำนวนผู้ถูกเวนคืนทั้งหมด 138 รายการ ก่อสร้างในพื้นที่เขตทางรถไฟ ได้แก่ แนวเส้นทางโครงการ การบูรณะและการขยายย่านสถานี ย่านขนส่งสินค้า โรงซ่อมบำรุง จุดหยุดรถ เป็นต้น แต่เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อย้าย ผู้พักอาศัยและเข้าใช้ประโยชน์ที่ดินต้องโยกย้ายอย่างหลีกเลี่ยง รวมจำนวน 425 หลัง แยกเป็นสิ่งปลูกสร้างของประชาชนที่รื้อทิ้งในเขตทางรถไฟทั้งผู้เช่าพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเข้าใช้ประโยชน์โดยไม่มีสัญญาเช่า รวมทั้งหมด 311 หลัง สิ่งปลูกสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ต้องรื้อย้ายในขั้นก่อสร้างจำนวน 114 หลัง ดังนั้นผลกระทบด้านโยกย้ายเวนคืนจึงอยู่ในระดับสูง	ที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน หรือการรถไฟฯ สามารถให้ชุมชนเช่าที่ดินระยะ 40 เมตรขึ้นไปจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ส่วนชุมชนที่อยู่ในระยะ 20 เมตร ไม่สามารถให้เช่าได้ เพราะอาจเกิดปัญหาความปลอดภัยโดยการพิจารณาจัดหาที่ดินใหม่สามารถรองรับชุมชนในระยะไม่เกิน 5 กิโลเมตรจากที่เดิม 3. แต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหาชุมชนที่ถูกโยกย้าย ประกอบด้วย ผู้นำชุมชน ตัวแทนกลุ่มผู้ถูกโยกย้าย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่ประสานงานไกลเกลี่ยข้อพิพาทและร่วมหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาเป็นกลไกความรุนแรงและคลี่คลายปัญหาเบื้องต้น 4. เปิดโอกาสให้กลุ่มผู้ถูกโยกย้ายได้มีส่วนร่วมในการกำหนด ออกแบบการเปลี่ยนแปลงทางสังคมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อรับฟังความคิดเห็น ความต้องการของชุมชน และกำหนดขั้นตอนการหาที่อยู่ใหม่ โดยให้ดำเนินการในช่วงเริ่มต้นดำเนินโครงการ	



(นายนิธุม มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 106/155



จิราพร อังสุรัตน์

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบล้างหนี้สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 การโยกย้ายและ การเวนคืน (ต่อ)		5. ประสานงานหน่วยปฏิบัติการบ้านมั่นคงและที่ดิน สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน หรือ พอช. ให้ความช่วยเหลือจัดหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ซึ่งควรอยู่ใกล้เคียงกับที่อยู่อาศัยในปัจจุบันให้กับผู้ถูกโยกย้ายที่ไม่มีที่อยู่อาศัย ในรูปแบบ “โครงการบ้านเอื้ออาทรหรือบ้านมั่นคง” 6. กำหนดให้โครงการประสานงานและติดตามความก้าวหน้าของโครงการบ้านมั่นคงอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงกรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังและโดยเร็ว โดยประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาพร้อมกัน 7. ปรับรูปแบบการให้ความช่วยเหลือเรื่องที่อยู่อาศัยให้กับผู้โยกย้ายที่ยากจน มีรายได้น้อย ไม่มีเงินเดือนประจำ ซึ่งอาจเข้าไม่ถึงโครงการบ้านเอื้ออาทรหรือบ้านมั่นคงโดยควรปรับรูปแบบที่อยู่อาศัยที่ราคาถูก กระจายตามพื้นที่ต่าง ๆ ไม่ไกลจากแหล่งชุมชน เช่น บ้านเช่า ห้องเช่า เป็นต้น หรือ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 107/155



จิตรา ดิเรกกิจ

(นางสาวจิตรา ดิเรกกิจ)
ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

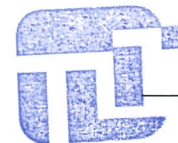
องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 การโยกย้ายและ การเวนคืน (ต่อ)		อยู่ในทำเลที่ทำมาหากิน ส่วนผู้สูงอายุ คนป่วย และผู้พิการที่อยู่ตามลำพังอาจเป็นโครงการแบบ สงเคราะห์ ทำที่อยู่อาศัยให้แต่ไม่ให้เป็นกรรมสิทธิ์ 8. เปิดโอกาสให้ประชาชนกลุ่มผู้อาศัยในเขตทางรถไฟ เดิมในการเช่าหรือเช่าซื้อพื้นที่ที่จัดให้ ได้ประกอบ อาชีพรับจ้างและค้าขายดังเดิม <u>กลุ่มผู้ถูกเวนคืน</u> 1. ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สิน ต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจ และแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ รวมทั้งขั้นตอนการ ชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน ให้กับประชาชนที่ได้รับ ผลกระทบในพื้นที่โครงการ 2. สำนักรายละเอียดทรัพย์สินที่จะต้องจ่ายค่าชดเชย อย่างละเอียด ได้แก่ ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง พืชผล ต้นไม้ เป็นต้น 3. ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ตามขั้นตอนของกฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 108/155



จิราภร ด่านสุกิจ

(นางสาวจิราภร ด่านสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 การโยกย้ายและ การเวนคืน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ การโยกย้ายและเวนคืนที่ดินได้ดำเนินการแล้วเสร็จตั้งแต่ช่วงการก่อสร้าง ดังนั้นในช่วงดำเนินการ ซึ่งมีเฉพาะกิจกรรมการเดินขบวนรถไฟเท่านั้น จึงไม่มีกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการโยกย้ายและเวนคืนที่ดินเกิดขึ้น	4. เปิดโอกาสให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องหรือผู้แทนในท้องถิ่น 5. กำหนดให้มีตัวแทนในท้องถิ่นเข้ามาร่วมเป็นคณะกรรมการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของทรัพย์สิน 6. จัดสถานที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนบริเวณย่านสถานีรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการและเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่มีโอกาสมาจำหน่ายสินค้า	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

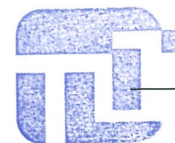
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 109/155



จิราภร ดัชนีกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

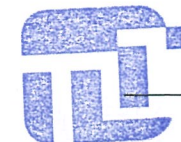
องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
4.3 การแบ่งแยกชุมชน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง การก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการและสถานี จำเป็นต้องสร้างรั้วกันตลอดแนวเขตทางรถไฟ และการปิดจุดตัดข้ามทางรถไฟ อาจส่งผลกระทบด้านการแบ่งแยกชุมชนถึงแม้สภาพชุมชนปัจจุบันที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางของรถไฟได้ถูกแบ่งแยกโดยเส้นทางรถไฟเดิมอยู่แล้ว ดังนั้นโครงการจึงไม่ได้มีผลกระทบด้านการแบ่งแยกชุมชนเพิ่มขึ้น แต่การเดินทางที่ไม่สะดวกหรือมีคนใช้ทางน้อยลง อาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางไปมาหาสู่และการทำกิจกรรมร่วมกันของคนในชุมชนให้ลดน้อยลงไป ย่อมส่งผลต่อความสัมพันธ์ของคนในชุมชนระยะยาว ทั้งนี้ โครงการได้ออกแบบแกไขปัญหาจุดตัดข้ามทางรถไฟดังกล่าวด้วยรูปแบบต่างๆ ที่เหมาะสม เพื่อให้ประชาชนและผู้ใช้ทางสามารถสัญจรไป-มาได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ดังนั้นผลกระทบด้านการแบ่งแยกชุมชน จึงอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง 1. จัดให้มีทางข้ามหรือทางเชื่อมหรือทางลอดในระยะที่เหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรแก่คนในชุมชนให้เดินทางเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งชุมชนได้เหมือนเดิม และต้องสอดคล้องกับการใช้งานและความต้องการของประชาชน 2. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างทราบถึงแผนการก่อสร้าง และการปิดเส้นทางเดิมหรือการเปิดเส้นทางใหม่ระหว่างชุมชน 3. เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากการก่อสร้างแนวเส้นทางและรั้วโครงการ และเร่งหาทางแกไขโดยเร็วที่สุด	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 110/155



จิราภา ธีระกิจ
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลสิ่งแวดลอมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
4.3 การแบ่งแยกชุมชน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ การกั้นรั้วตลอดแนวเส้นทางโครงการ ตลอดจนการ มีโครงสร้างแกไขปัญหาจุดตัดข้ามทางรถไฟ แม้ว่าจะไม่ ทำให้เกิดการแบ่งแยกชุมชนมากขึ้น แต่จะส่งผล กระทบทำให้ไม่สะดวกต้องเปลี่ยนเส้นทางในการไป ประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ของแต่ละครอบครัว ตลอดจน การเดินทางไปมาหาสู่และการทำกิจกรรมร่วมกันของ คนในชุมชนลดน้อยลงไป ดังนั้นผลกระทบด้านการ แบ่งแยกชุมชนในระยะดำเนินการอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ 1. ตรวจสอบการใช้งาน การบำรุงรักษา ทางข้ามหรือ ทางเชื่อมต่อ หรือทางลอดให้สามารถใช้งานได้ อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างสม่ำเสมอ หากพบว่ามี ปัญหาต้องรีบแกไขทันที 2. เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีชุมชนหรือประชาชน ได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งหา ทางแกไขโดยเร็วที่สุด	
4.4 การสาธารณสุข/สุขภาพ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง - ฝุ่นละอองจากการก่อสร้างอาจทำให้เกิดโรคระบบ ทางเดินหายใจกับประชาชนที่มีความเสี่ยงอยู่แล้ว - การเพิ่มขึ้นของแรงงานต่างถิ่น เป็นการเพิ่มปริมาณ ขยะมูลฝอย น้ำเสีย อาจก่อให้เกิดโรคเกี่ยวกับ ทางเดินอาหาร เกิดความรำคาญจากกลิ่นเหม็นจน ส่งผลกระทบต่อระบบทางเดินหายใจ กับประชาชน ที่อาศัยอยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง/ที่พักคนงาน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง <u>สำหรับคนงานก่อสร้าง และชุมชน</u> <u>การป้องกันเสียงและความสั่นสะเทือน</u> 1. เลือกใช้อุปกรณ์หรือเครื่องจักรที่ก่อให้เกิดระดับ เสียงดังในระดับต่ำ 2. เลือกใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังไม่ใหทำงานพร้อมกัน 3. กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะเพื่อลดทอนผลกระทบ ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 111/155



จิรลดา ตั้งสุกิจ

(นางสาวจิรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 การสาธารณสุข/สุขภาพ (ต่อ)	เสี่ยงจากกิจกรรมการก่อสร้าง อาจดังรบกวนการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชนที่พักอาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เช่น ผู้อาศัยในเขตทางรถไฟ ผู้อาศัยใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟ เสี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างดังรบกวนการปฏิบัติงานของพนักงานก่อสร้างที่มีประมาณ 500-1,000 คน ดังนั้น ผลกระทบการสาธารณสุข และสุขภาพในระยะก่อสร้างส่งผลกระทบในระดับปานกลาง	4. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ 5. ควบคุมน้ำหน้ารถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุ ตามที่กฎหมายกำหนด 6. ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งานอยู่เสมอ <u>การจัดการขยะมูลฝอยและกากของเสีย</u> 1. จัดเตรียมภาชนะรวบรวมขยะมูลฝอยอย่างเหมาะสมและเพียงพอ 2. คัดแยกขยะมูลฝอยแต่ละประเภท เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่หรือกำจัดให้ถูกวิธี 3. สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนน้ำมัน ต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล 4. ต้องรวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อนโดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสม	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

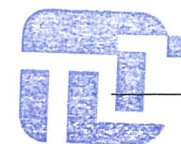
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 112/155



จิราพร อัทธเสรี

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
4.4 การสาธารณสุข/สุขภาพ (ต่อ)		<u>การจัดการน้ำเสีย</u> จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้างพื้นที่สำนักงานชั่วคราว และที่พักคนงานอย่างเพียงพอ อย่างน้อยในอัตราส่วนคนงานก่อสร้าง 15 คนต่อ 1 ห้องสุขา <u>สำหรับคนงานก่อสร้าง</u> <u>การป้องกันฝุ่นละออง</u> - ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นผิวถนนและพื้นที่ก่อสร้างอยู่เสมออย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในกรณีฝนตก หรืออากาศแห้งแล้ง ให้ปรับตามความเหมาะสม จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อลดปริมาณการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในอากาศที่จะเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง - จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง โดยในช่วงที่ผ่านเขตชุมชนให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. และควบคุมความเร็วให้ไม่เกิน 60 กม./ชม. เมื่อผ่านพื้นที่ทั่วไป ทั้งนี้ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของแต่ละพื้นที่ - จัดให้มีผ้าใบปิดคลุมส่วนที่บรรทุกให้มิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและวัสดุร่วงหล่น	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 113/155



จิราภา ดารงสุกิจ

(นางสาวจิราภา ดารงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลสิ่งแวดลอมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบล้างที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 การสาธารณสุข/สุขภาพ (ต่อ)		4. ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ของรถทุกประเภทที่ใช้ในโครงการเป็นประจำทุกวัน เพื่อควบคุมการปล่อยมลสารของเครื่องยนต์ไม่ให้เกินกว่ามาตรฐานกำหนด <u>น้ำอุปโภคและบริโภค</u> 1. จัดให้มีถังสำรองน้ำใช้บริเวณสำนักงานก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอ 2. จัดหาน้ำดื่มน้ำใช้ที่สะอาดให้คนงานก่อสร้าง 3. รณรงค์ให้คนงานก่อสร้างใช้น้ำอย่างประหยัด <u>การป้องกันโรคติดต่อ</u> 1. พิจารณารับคนงานท้องถิ่นเป็นอันดับแรก กรณีรับคนงานต่างด้าวเข้าทำงาน ต้องรับคนงานต่างด้าวที่มีใบอนุญาตเข้าทำงานอย่างถูกต้องตามกฎหมาย 2. มีการตรวจสอบประวัติคนงาน และตรวจสุขภาพก่อนเข้าปฏิบัติงานและระหว่างปฏิบัติงานเป็นประจำทุกปี โดยคนงานที่เป็นโรคติดต่อร้ายแรงต้องหยุดงานจนกว่าจะหายขาด 3. การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้างให้ดำเนินการตามมาตรการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุมการแพร่ระบาดโควิด-19	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 114/155



จิตรลดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบล้างที่สำคัฎมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบล้างและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบล้าง
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (ต่อ)

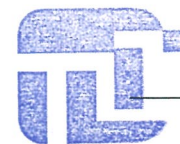
องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบล้างที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบล้าง	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบล้าง
4.4 การสาธารณสุข/สุขภาพ (ต่อ)		ให้สอดคล้องตามประกาศต่างๆ เช่น พรบ.โรคติดต่อ พ.ศ.2558 ประกาศกองคุ้มครองแรงงาน ประกาศ กองควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และประกาศ ของจังหวัดชุมพร และจังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นต้น 4. จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของ วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย 5. ให้ความรู้และให้คำแนะนำแก่คนงานในการป้องกันโรค อาทิ โรคอันเนื่องจากสูขอนามัยในที่พักคนงาน โรคระบาด หรือจากการปฏิบัติงาน เป็นต้น <u>สำหรับชุมชน</u> <u>การโยกย้ายประชาชนออกจากพื้นที่ในเขตทางของ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย</u> 1. ประชาสัมพันธ์ขั้นตอนการเวนคืนที่ดิน และชดเชย ทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเข้าใจ และรับทราบสิทธิ ที่พึงได้รับ 2. ดำเนินการชดเชยทรัพย์สินตามขั้นตอนของกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิด โอกาส ให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้อง ในท้องถิ่น ให้ผู้แทนในท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 115/155



จิราภา อภิบาล
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบล้างบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

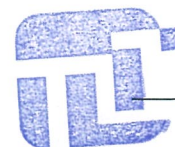
องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 การสาธารณสุข/สุขภาพ (ต่อ)		กำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความ เป็นธรรมต่อเจ้าของทรัพย์สินที่บริเวณแนวเส้นทาง โครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อน การดำเนินการก่อสร้างโครงการ <u>การป้องกันฝุ่นละออง</u> 1. จัดให้มีผ้าใบปิดคลุมส่วนที่บรรทุกให้มิดชิดเพื่อ ป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและวัสดุร่วงหล่น 2. จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักร <u>น้ำอุปโภคและบริโภค</u> 1. จัดให้มีถังสำรองน้ำใช้บริเวณสำนักงานก่อสร้าง ชั่วคราวและบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอ 2. รณรงค์ให้คนงานก่อสร้างใช้น้ำอย่างประหยัด <u>การป้องกันโรคติดต่อระหว่างคนงาน</u> 1. พิจารณารับคนงานท้องถิ่นเป็นอันดับแรก กรณีรับ คนงานต่างด้าวเข้าทำงาน ต้องรับคนงานต่างด้าวที่มี ใบอนุญาตเข้าทำงานอย่างถูกต้องตามกฎหมาย	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 116/155



จิราภา ด่านสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

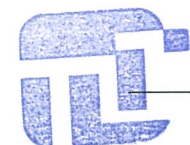
องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
4.4 การสาธารณสุข/สุขภาพ (ต่อ)		2. มีการตรวจสอบประวัติคนงาน และตรวจสุขภาพ ก่อนเข้าปฏิบัติงานและระหว่างปฏิบัติงานเป็นประจำ ทุกปี โดยคนงานที่เป็นโรคติดต่อร้ายแรงต้องหยุด งานจนกว่าจะหายขาด 3. จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของ วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย <u>สำหรับผู้โดยสาร</u> <u>การป้องกันเสียงและความสั่นสะเทือน</u> 1. เลือกใช้อุปกรณ์หรือเครื่องจักรที่ก่อให้เกิดระดับ เสียงดังในระดับต่ำ 2. เลือกใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังไม่ทำงานพร้อมกัน 3. กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะเพื่อลดทอนผลกระทบด้าน เสียงและความสั่นสะเทือน 4. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณพื้นที่อ่อนไหว ต่อการได้รับผลกระทบจากเสียงจากกิจกรรม การก่อสร้างโครงการ 5. ควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกที่ขนส่งวัสดุ ตามที่กฎหมาย กำหนด	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 117/155



จิตรลดา ดิเรกกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดลอมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

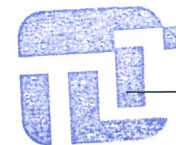
องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 การสาธารณสุข/สุขภาพ (ต่อ)		6. ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งานอยู่เสมอ <u>การป้องกันฝุ่นละออง</u> 1. จัดให้มีผ้าใบปิดคลุมส่วนที่บรรทุกให้มิดชิดเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและวัสดุร่วงหล่น 2. จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักร <u>การป้องกันโรคติดต่อ/โรคระบาด</u> 1. พิจารณารับคนงานท้องถิ่นเป็นอันดับแรก กรณีรับคนงานต่างด้าวเข้าทำงาน ต้องรับคนงานต่างด้าวที่มีใบอนุญาตเข้าทำงานอย่างถูกต้องตามกฎหมาย 2. มีการตรวจสอบประวัติคนงาน และตรวจสุขภาพก่อนเข้าปฏิบัติงานและระหว่างปฏิบัติงานเป็นประจำทุกปี โดยคนงานที่เป็นโรคติดต่อร้ายแรงต้องหยุดงานจนกว่าจะหายขาด 3. จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 118/155



จิราจิต อิงตังกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 การสาธารณสุข/สุขภาพ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ - ผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการเดินรถที่อาจส่งผลกระทบต่อพนักงานรถไฟที่อยู่บนขบวนรถ และบริเวณสถานี รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง - การเพิ่มขึ้นของปริมาณของเสีย/มูลฝอยทั้งในขบวนรถไฟและบริเวณอาคารสถานี อาจเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของสัตว์นำโรค - การบำบัดน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลในขบวนรถไฟเป็นระบบปิดที่ถูกหลักสุขาภิบาล ทำให้ไม่มีการแพร่กระจายหรือปนเปื้อนของเชื้อโรคสู่ภายนอกและแหล่งน้ำ - เพิ่มทางเลือกในการเดินทางมีความสะดวก/สะอาดส่งผลให้มีสุขภาพจิตดี ไม่มีความเครียดหรือวิตกกังวลต่อการใช้รถไฟ - เพิ่มความรวดเร็วและปลอดภัยมากขึ้น สำหรับการให้บริการประชาชน นักท่องเที่ยว ดังนั้น ผลกระทบการสาธารณสุข และสุขภาพในระยะดำเนินการส่งผลกระทบในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ <u>สำหรับชุมชน</u> <u>การป้องกันเสียงและความสั่นสะเทือน</u> - ออกแบบติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ อาทิ สถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน สถานที่ราชการ ชุมชนที่อยู่ใกล้แนวเส้นทาง - เลือกใช้หัวรถจักรที่มีเทคโนโลยีลดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน <u>การป้องกันอุบัติเหตุจากการเดินรถ อุบัติเหตุจากการใช้ทางลอดหรือทางข้ามจุดตัดทางรถไฟ</u> ควบคุมให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามข้อกำหนด หรือกฎหมายที่กำหนด <u>การป้องกันโรคติดต่อ จากนักท่องเที่ยวต่างถิ่น</u> ให้ความรู้และคำแนะนำแก่กลุ่มเสี่ยง ในการป้องกันโรคติดต่อ โดยขอความร่วมมือจากหน่วยงานให้บริการสาธารณสุขในพื้นที่	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 119/155



จิราภา อัมรินทร์

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 การสาธารณสุข/สุขภาพ (ต่อ)		<u>การเจ็บป่วยจากการปนเปื้อนสารเคมี</u> ให้ความรู้และคำแนะนำแก่เจ้าหน้าที่ที่กำกับดูแล และ ควบคุมการใช้และจัดเก็บสารที่เป็นอันตราย <u>สำหรับผู้โดยสาร</u> <u>การได้รับบริการขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพ</u> ส่งเสริมการใช้รถไฟของโครงการ มีมาตรการกำหนด ราคาตั๋วที่เหมาะสม และระบบการจัดการบริเวณย่านสถานี และพื้นที่โดยรอบสถานี ให้เป็นระบบ สร้างทัศนียภาพ ที่ดีต่อผู้พบเห็น <u>การป้องกันเสียงและความสั่นสะเทือน</u> เลือกใช้หัวรถจักรที่มีเทคโนโลยีลดผลกระทบด้านเสียง และความสั่นสะเทือน <u>สำหรับพนักงานโครงการ</u> <u>การป้องกันเสียงและความสั่นสะเทือน</u> เลือกใช้หัวรถจักรที่มีเทคโนโลยีลดผลกระทบด้านเสียง และความสั่นสะเทือน	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 120/155



จิราพร อิ่มพันธุ์

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	ระยะก่อสร้าง - คนงานก่อสร้างอาจมีความเสี่ยงโดยตรงจากการปฏิบัติงานในกิจกรรมบางประเภทที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการทำงาน เช่น การวางรางรถไฟ การขุดเจาะตอม่อสะพาน เป็นต้น - การขนส่งวัสดุก่อสร้าง อาจเกิดเกิดกระทบกับผู้ใช้ทางสัญจรไป – มา นักท่องเที่ยว และประชาชนในพื้นที่ เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เกิดอันตราย บาดเจ็บ เสียชีวิตหรือทรัพย์สินเสียหาย ดังนั้น อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในระยะก่อสร้างส่งผลกระทบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง / ระยะก่อสร้าง <u>สำหรับคนงานก่อสร้าง</u> <u>ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน</u> - จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้น พร้อมรถพยาบาลบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง - จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้า พื้นยาง หุ้มส้น หรือเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง <u>อุบัติเหตุจากการจราจร และกิจกรรมการก่อสร้าง</u> - วางแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร - จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง โดยในช่วงที่ผ่านเขตชุมชนให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. และควบคุมความเร็วให้ไม่เกิน 60 กม./ชม. เมื่อผ่านพื้นที่ทั่วไป ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของแต่ละพื้นที่	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

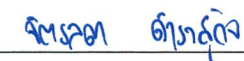
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 121/155





(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

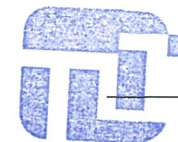
องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย		3. ติดตั้งป้ายหรือสัญญาณเตือนที่ชัดเจน เพื่อให้ผู้ใช้ เส้นทางระมัดระวังรถขนส่งวัสดุเข้า-ออกพื้นที่โครงการ <u>ระบบบริการสาธารณสุข</u> จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้น พร้อมรถพยาบาล บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง <u>สำหรับชุมชน</u> <u>การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร และกิจกรรมการก่อสร้าง</u> 1. วางแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เพื่อหลีกเลี่ยง ปัญหาการจราจร 2. จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง โดยในช่วงที่ผ่านเขตชุมชนให้ใช้ความเร็ว ไม่เกิน 30 กม./ชม. และควบคุมความเร็วให้ไม่เกิน 60 กม./ชม. เมื่อผ่านพื้นที่ทั่วไป ทั้งนี้ให้เป็นไป ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของแต่ละพื้นที่เพื่อลด ปัญหาการฟุ้งกระจายของเศษวัสดุหรือฝุ่นละออง ขณะขนส่ง โดยเฉพาะบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน ถมดิน และบริเวณชุมชน 3. ติดตั้งป้ายหรือสัญญาณเตือนที่ชัดเจน เพื่อให้ผู้ใช้ เส้นทางระมัดระวังรถขนส่งวัสดุเข้า-ออกพื้นที่โครงการ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 122/155



จิราภา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบลสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลสิ่งแวดลอม
4.4 อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<u>ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน</u> 1. จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบด้านอาชีวอนามัยและ ความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง 2. หลีกเลี่ยงการทำงานในช่วงเวลากลางคืน 3. ติดตั้งป้าย สัญญาไฟเตือน แสดงขอบเขตการก่อสร้าง 4. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างวางกฎเกณฑ์และ ข้อปฏิบัติแก่คนงานเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย พร้อมทั้งกำกับดูแลความประพฤติของคนงานและ ดูแลความเรียบร้อยของคนงานก่อสร้างอย่างเคร่งครัด 5. เฝ้าระวัง ดูแล และควบคุมความประพฤติของคนงาน อย่างเข้มงวดไม่ให้บุกรุก ก่อปัญหาหรือทำความ รบกวนต่อความสงบสุขของชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง 6. เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชน ประชาชน หน่วยงาน ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ได้รับความ เดือดร้อนจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ และเร่ง หาทางแก้ไขโดยเร็วที่สุด <u>สำหรับผู้โดยสาร</u> <u>ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน</u> 1. ติดตั้งป้ายหรือสัญญาณเตือนที่ชัดเจน เพื่อให้ ระมัดระวังรถขนส่งวัสดุเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 123/155



จิราภรณ์ ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิราภรณ์ ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลสิ่งแวดลอมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)		2. ในระหว่างการการปรับปรุง/โยกย้าย/ก่อสร้างสถานีใหม่ ต้องดำเนินการติดตั้งป้ายเตือนแสดงเขตที่อาจเกิด อันตราย และต้องแสดงขอบเขตการปรับปรุง/โยกย้าย/ สร้างสถานีใหม่ เพื่อเตือนมิให้บุคคลที่ไม่มีหน้าที่ เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่บริเวณนั้น และต้องจัดให้มี พนักงานสำหรับห้ามบุคคลที่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง เข้าไปในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว รวมทั้ง ต้องดูแล ความเรียบร้อยของป้ายเตือนด้วย 3. ในระหว่างทำการปรับปรุง/โยกย้าย/ก่อสร้างสถานีใหม่ ต้องมีการติดตั้ง ตาข่ายกันตกเพื่อป้องกันส่วนต่างๆ ของ อาคารสถานที่ที่ปรับปรุง/โยกย้าย/สร้างสถานีใหม่ ตกหล่นมิให้เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของผู้โดยสารที่มาใช้บริการ 4. หากมีเหตุอันก่อให้เกิดอันตรายหรือผลกระทบเดือดร้อน ใดๆ โครงการยินดีที่จะรับผิดชอบผลกระทบที่เกิดขึ้น ในช่วงปรับปรุง/โยกย้าย/สร้างสถานีใหม่ โดยสามารถ ติดต่อโครงการได้ตลอด 24 ชั่วโมง 5. จัดให้มีกรรมธรรม์เพื่อป้องกันและคุ้มครองผู้ที่อาจได้รับ ผลกระทบจากกิจกรรมการปรับปรุง/โยกย้าย/ก่อสร้าง สถานีใหม่ ทั้งด้านชีวิตและทรัพย์สิน	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 124/155



จิราภา อังต๊ะกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.4 อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<u>การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร และกิจกรรมการก่อสร้าง</u> <u>บริเวณสถานีรถไฟ</u> - วางแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร - จำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุและรถที่ใช้ในพื้นที่ก่อสร้างไม่ให้เกิน 30 กม./ชม. - ติดตั้งป้ายหรือสัญญาณเตือนที่ชัดเจนเพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางระมัดระวังรถขนส่งวัสดุเข้า-ออกพื้นที่โครงการ - วางแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างเพื่อให้ผู้ใช้บริการที่เดินทางเข้า-ออกบริเวณสถานีรถไฟเดิมได้รับความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทางบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยให้เกิดความแตกต่างจากสภาพการจราจรปกติน้อยที่สุด	
	ระยะดำเนินการ ในช่วงดำเนินการจึงซึ่งมีเฉพาะกิจกรรมการเดินขบวนรถไฟเท่านั้น จึงไม่มีกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาชีวอนามัยและความปลอดภัยเกิดขึ้น		



(นายนิรุต มณีนันท์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 125/155



จิราภา ตันสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

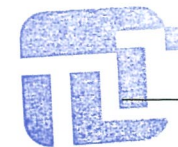
องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สุขภาพ	ระยะก่อสร้าง - ผลกระทบต่อการจัดการน้ำเสีย ซึ่งในระยะก่อสร้างจะมีน้ำเสียจากสำนักงานโครงการชั่วคราว มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานประจำ และน้ำเสียจากคนงานก่อสร้าง โดยน้ำเสียดังกล่าวเป็นน้ำเสียจากห้องน้ำ ห้องส้วมเป็นหลัก - ผลกระทบต่อการจัดการขยะมูลฝอยของชุมชน แบ่งออกเป็นขยะจากกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ เศษเหล็ก เศษอิฐ เศษคอนกรีต ไม้และเศษไม้ เป็นต้น และขยะมูลฝอยที่เกิดจากคนงานก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง - จัดให้มีบ้านพักคนงานก่อสร้างที่ได้มาตรฐานของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย - สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนน้ำมัน ต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขภาพ - ต้องรวบรวมวัตถุดิบทราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อนโดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสม - จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขาภิบาลที่สำนักงานก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงานให้เพียงพอ ถูกหลักสุขภาพให้เพียงพอในอัตราคนงาน 15 คน/1 ห้อง <u>มาตรการเฉพาะสำหรับโรงหล่อคานคอนกรีตรูปกล่อง (Box Girder)</u> การจัดการน้ำเสีย - จัดให้มีระบบระบายน้ำเสีย แยกออกจากระบบระบายน้ำฝนภายในพื้นที่ก่อสร้าง และเชื่อมระบบรวบรวมน้ำเสียจากโครงการเข้ากับบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเพื่อบำบัดก่อนระบายลงแหล่งรองรับสาธารณะ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566
หน้า 126/155



จิรพรตา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิรพรตา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สุขาภิบาล (ต่อ)		2. จัดให้มีบ่อบำบัดน้ำทิ้ง เพื่อดักเศษตะกอนและคราบน้ำมันจากการล้างอุปกรณ์ก่อสร้างต่าง ๆ ก่อนระบายสู่แหล่งรองรับสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ 3. ติดตั้งบ่อดักตะกอนเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการดักเศษดิน หินและตะกอนจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เสมอ 4. จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ออกแบบและติดตั้งอย่างเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วมหากสิ่งปฏิกูลในถังบำบัดน้ำเสียเต็มจะต้องประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบเข้าดำเนินการสูบล้างสิ่งปฏิกูลไปกำจัดทันที 5. ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องตรวจสอบบ่อดักไขมันอย่างสม่ำเสมอและดักไขมันออกจากบ่อดักไขมันเป็นประจำอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ไขมันที่ดักออกให้ใส่ถุงพลาสติก มัดปากถุงให้แน่นและนำไปทิ้งที่ส่วนพักขยะของโครงการ เพื่อรอให้รถเก็บขนมูลฝอยมาดำเนินการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัดต่อไป	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 127/155



จิตรลดา ติงสุภัค

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สุขภาพ (ต่อ)		การจัดการขยะมูลฝอย - กำหนดให้มีการคัดแยกขยะมูลฝอย โดยนำเศษวัสดุที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้กลับมาใช้ส่วนเศษวัสดุที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีกต้องแยกรวบรวมไว้อย่างเหมาะสมก่อนนำไปกำจัดต่อไป - จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยที่มีสภาพดี ไม่รั่วซึม พร้อมทั้งมีฝาปิดป้องกันน้ำฝนและการส่งกลิ่นต้งไว้ในจุดที่เหมาะสมภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ - ตรวจสอบถังรองรับมูลฝอย และดูแลรักษาให้มีสภาพดีอยู่เสมอ - กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งมูลฝอยลงในถังรองรับมูลฝอย และห้ามทิ้งหรือกองไว้นอกถังรองรับมูลฝอยโดยเด็ดขาด - ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเข้าดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

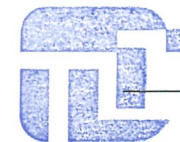
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 128/155



จิราพร อังสุกุล

(นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สุขภาพ (ต่อ)		<u>การคืนพื้นที่โครงการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ</u> 1. เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ กำหนดให้ผู้รับเหมาทำการดูแลปลูกปลูกออกจากถังบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่ (Onsite Treatment) และนำไปกำจัดให้เรียบร้อยโดยเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากท้องถิ่นนั้นๆ และทำการรื้อถอนถังบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่ (Onsite Treatment) ออกจากพื้นที่พร้อมทั้งสภาพพื้นที่ให้เรียบร้อย 2. เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ กำหนดให้ผู้รับเหมาทำการรื้อถอนอาคารที่พักอาศัยพร้อมทั้งดำเนินการเก็บ รวบรวมเศษวัสดุ และประสานงานให้หน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปกำจัดให้เรียบร้อย	
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ผลกระทบต่อการจัดการน้ำเสีย : การจัดการน้ำเสียของโครงการแยกระบบท่อน้ำเสียออกจากระบบระบายน้ำฝน ส่วนระบบบำบัดน้ำเสีย เลือกใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบผสมระหว่างระบบไม่เติมอากาศกับระบบเติมอากาศแบบเลี้ยงตะกอนเวียนกลับ (Combined Anaerobic and Aerobic Treatment	<u>ระยะดำเนินการ</u> 1. กำหนดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะสำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำสถานีอย่างเพียงพอ โดยแยกห้องชาย-หญิง และบำบัดน้ำเสียให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาดของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่กำหนด	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 129/155



จิณพรตา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.5 สุขภาพ (ต่อ)	Process) โดยเลือกขนาดให้เหมาะกับจำนวนคนที่จะใช้งาน โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะมีค่า BOD₅ ไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดไว้ใน พรบ. ควบคุมอาคาร และ พรบ. ส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำและพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียง ผลกระทบต่อการจัดการขยะมูลฝอยของชุมชน : แหล่งกำเนิดขยะมูลฝอยหลักจะมาจากผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการที่สถานีรถไฟของโครงการ ซึ่งทุกสถานีจะจัดให้มีถังขยะรองรับแบบมีฝาปิดมิดชิด รองรับอย่างเพียงพอ และรณรงค์การคัดแยกขยะเพื่อช่วยลดปริมาณขยะ และในสถานีรถไฟทุกสถานีจะมีพนักงานทำความสะอาดเก็บรวบรวมไว้ในที่พักขยะและจะประสานให้หน่วยงานท้องถิ่นหรือเอกชนที่ได้รับอนุญาตเก็บขนมูลฝอยไปกำจัดต่อไป	2. กำหนดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกหลักสุขภาพ 3. กำหนดให้มีการจัดการระบบการรวบรวมและการจัดการมูลฝอยที่สถานีอย่างเหมาะสม โดยไม่ให้ตกลงสู่แม่น้ำ คูคลอง	
4.6 สุนทรียภาพ และการท่องเที่ยว	ระยะก่อสร้าง การดำเนินการในระยะก่อสร้างจะมีการนำเครื่องจักร วัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ เข้ามาในพื้นที่และมีการเปิดหน้าดินก่อสร้างระบบรางและอาคารสถานีและก่อให้เกิดเสียงดัง แรงสั่นสะเทือนรวมทั้งฝุ่นละออง	ระยะก่อสร้าง รักษาความสะอาดและจัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างดังนี้ คือ 1. มีป้ายแสดงเขตก่อสร้างชัดเจน และติดตั้งป้ายแสดงทัศนียภาพของโครงการในอนาคตเพื่อช่วยลดผลกระทบทางด้านทัศนียภาพ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 130/155



จิราภา ดำรงค์กิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงค์กิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.6 สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว (ต่อ)	ในช่วงก่อสร้าง ซึ่งเป็นจะดำเนินการในระยะเวลาสั้นๆ และชั่วคราว ซึ่งจะมีผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในแนวเขตทาง 500 เมตร คือ วัดสุทธาวาสธาราม (วัดประเดิม) พระบรมสารีริกธาตุและศูนย์วัฒนธรรมเฉลิมราชพิพิธภัณฑ์ท้องถิ่นวัดประเดิม วัดเวียงพิพิธภัณฑ์พื้นบ้านเมืองไชยา สำนักสงฆ์ธารน้ำร้อนควนพุนพิน และไม่ปรากฏแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในระยะประชิดเขตทางแต่อย่างใด นอกนั้นเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่พื้นที่ใกล้เคียงโครงการ ที่มีระยะห่างมากกว่า 500 เมตร ขึ้นไป ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้นในระยะก่อสร้างโครงการ จึงมีผลกระทบด้านการท่องเที่ยวและการพักผ่อนหย่อนใจในระดับที่น้อยมาก	2. การออกแบบรายละเอียดของสถานีต้องมีผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ในด้านการออกแบบเมือง (Urban Designer) และสถาปัตยกรรมรวมอยู่ด้วย 3. ออกแบบโครงสร้างของสถานีให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม ตัวสถานีและรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่ทันสมัยแต่เรียบง่าย 4. จัดภูมิทัศน์บริเวณสถานี เพื่อลดการขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพต่อโครงสร้างต่าง ๆ ของโครงการ 5. มีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัดสวนบริเวณสถานีหรือตามแนวเส้นทางรถไฟเพื่อเป็นการลดมลพิษทางอากาศ เสียงและอื่นๆ โดยทำการปลูกไม้เพิ่มเติมเพื่อให้ร่มเงา และตกแต่งสถานที่ให้สวยงาม	
	ระยะดำเนินการ เมื่อเปิดดำเนินการโครงการจะไม่มีผลกระทบต่อสุนทรียภาพและการท่องเที่ยว เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการมีลักษณะเป็นแนวเส้นทางและอยู่ในระดับพื้นที่เดิมและไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ประชิดแนวเส้นทางแต่อย่างใด แต่จะส่งผลกระทบในทางบวกต่อการท่องเที่ยวในจังหวัดชุมพรและจังหวัดสุราษฎร์ธานี	ระยะดำเนินการ ดูแล บำรุงรักษา และปลูกเสริมต้นไม้และสวนเป็นประจำสม่ำเสมอ	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 131/155



จิราพร อังสุภา

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.6 สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว (ต่อ)	รวมทั้งในระดับภูมิภาคที่จะทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางมาเที่ยวในพื้นที่จังหวัดชุมพรและจังหวัดสุราษฎร์ธานีเพิ่มขึ้น รวมทั้งการขนส่งทางรถไฟจะทำให้การเดินทางมีความสะดวกรวดเร็ว ตรงต่อเวลา โดยเฉพาะการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่สามารถเดินทางต่อไปยังพื้นที่ฝั่งอันดามัน (จังหวัดภูเก็ต กระบี่ และพังงา) หรือเดินทางไปท่องเที่ยวฝั่งอ่าวไทย (จังหวัดนครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา)		
4.7 โบราณคดี โบราณสถาน และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง จากการประเมินผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยประเมินผลกระทบจากการก่อสร้างสถานี และก่อสร้างทางรถไฟต่อโบราณสถาน ศาสนสถานและแหล่งโบราณคดีมีรายละเอียด ดังนี้ 1. คุณภาพอากาศ การก่อสร้างสถานีรถไฟ ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากการก่อสร้างสถานีรถไฟต่อโบราณสถาน ศาสนสถานและแหล่งโบราณคดีที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างสถานี จำนวน 14 แห่ง โดยมีความเข้มข้นของฝุ่นละอองและมลสาร	ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง - เลือกวิธีการก่อสร้างที่ลดความเสียหายต่อโบราณสถาน เช่น ในกรณีที่การก่อสร้างก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถาน จะต้องมีการชดเชยสำหรับเป็นตัวตัดคลื่นที่เกิดจากแหล่งกำเนิดสู่จุดรับซึ่งสามารถช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ - กำหนดให้ในขณะก่อสร้างโครงการหากพบว่าผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนมีความสั่นสะเทือนเพิ่มขึ้นในระดับที่เริ่มส่งผลกระทบต่ออาคารเก่าแก่ (ตั้งแต่ 5 มิลลิเมตร/วินาที) ผู้รับเหมาจะต้องหยุดการก่อสร้างและเพิ่มมาตรการการแก้ไขอย่างเร่งด่วนก่อนที่จะก่อสร้างต่อไป	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 132/155



จิณดา ดำรงกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.7 โบราณคดี โบราณสถานและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ (ต่อ)	ต่างๆ จากแบบจำลองรวมกับความเข้มข้นพื้นฐานบริเวณพื้นที่โบราณสถานศาสนสถาน และแหล่งโบราณคดี ดังนี้ - ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง : มีค่าระหว่าง 56.97-281.90 มคก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 330 มคก./ลบ.ม.) - ฝุ่นละอองขนาดต่ำกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง : มีค่าระหว่าง 35.30-207.92 มคก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 120 มคก./ลบ.ม.) - ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) : ความเข้มข้นของ CO เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 584.62-12,740.89 มคก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 34,200 มคก./ลบ.ม.) ส่วนความเข้มข้นต่อเนื่อง 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 420.93-5,339.46 มคก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 10,260 มคก./ลบ.ม.) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง : มีค่าอยู่ในช่วง 29.50-59.63 มคก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 320 มคก./ลบ.ม.)	3. ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานสำนักศิลปากรที่ 12 (นครศรีธรรมราช) เพื่อชี้แจงแผนการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งขอคำแนะนำและข้อห่วงกังวลต่างๆ ต่อแหล่งศิลปกรรมที่อยู่โดยรอบพื้นที่ศึกษาโครงการที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ 4. กำหนดให้ขณะที่ดำเนินการก่อสร้างโครงการ หากพบหลักฐานทางโบราณคดีในพื้นที่ใดๆ จะต้องหยุดดำเนินงานและรีบแจ้งต่อสำนักศิลปากรที่ 12 (นครศรีธรรมราช) ทราบโดยทันที เพื่อทำการตรวจสอบหลักฐานและปฏิบัติตามหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อไป <u>มาตรการเฉพาะสำหรับการปรับปรุง/รื้อย้าย/ก่อสร้างสถานีใหม่</u> 1. จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์รายละเอียดของขั้นตอนการปรับปรุง/รื้อย้าย/ก่อสร้างสถานีใหม่ รวมทั้งระยะเวลาการดำเนินงานแก่ประชาชนที่มาใช้บริการบริเวณสถานีรถไฟเดิมให้ชัดเจน	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 133/155



จิตรลดา ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.7 โบราณคดี โบราณสถานและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ (ต่อ)	- ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง : มีค่าอยู่ในช่วง 8.37-89.56 มกก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 780 มกก./ลบ.ม.) จากผลการประเมินคุณภาพอากาศ พบว่าส่วนใหญ่มีความเข้มข้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้นบริเวณศาลเจ้าสุราษฎร์ และควนพุนพิน (ควนท่าข้าม,ควนสรายุรมย์) ที่มีค่าฝุ่นละอองขนาดต่ำกว่า 10 ไมครอน เกินกว่ามาตรฐานกำหนด • การก่อสร้างทางรถไฟ ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากการก่อสร้างทางรถไฟต่อโบราณสถาน ศาสนสถานและแหล่งโบราณคดีตลอดแนวเส้นทาง จำนวน 55 แห่ง โดยมีความเข้มข้นของฝุ่นละอองและมลสารต่างๆ จากแบบจำลองรวมกับความเข้มข้นพื้นฐานบริเวณพื้นที่โบราณสถาน ศาสนสถาน และแหล่งโบราณคดี ดังนี้ - ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง : มีค่าระหว่าง 40.55-84.14 มกก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 330 มกก./ลบ.ม.)	2. กำหนดพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน และจำกัดให้กิจกรรมการก่อสร้างโครงการดำเนินอยู่เฉพาะในพื้นที่ดังกล่าวเท่านั้นเพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง 3. จัดให้มีเจ้าหน้าที่ติดตามเฝ้าระวังและรับเรื่องร้องเรียนความเสียหายและความเดือดร้อนรำคาญที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการตลอดระยะเวลาการก่อสร้างและหากพบข้อร้องเรียนอันเนื่องมาจากการปรับปรุง/รื้อย้าย/ก่อสร้างสถานีใหม่ 4. ต้องดำเนินการให้ความช่วยเหลือและแก้ไขโดยเร็วควบคุมกำกับผู้รับเหมาให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัดและหากพบปัญหาหรือความเสียหายเกิดขึ้นให้เร่งประสานงานและดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว	



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 134/155



จิรุตถ์ อิศรางกูร

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

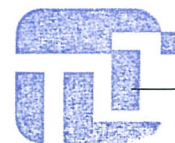
รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.7 โบราณคดี โบราณสถาน และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ (ต่อ)	- ฝุ่นละอองขนาดต่ำกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง : มีค่าระหว่าง 22.95-59.36 มคก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 120 มคก./ลบ.ม.) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) : ความเข้มข้นของ CO เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 579.13-1,406.44 มคก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 34,200 มคก./ลบ.ม.) และความเข้มข้นเฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 405.50-782.31 มคก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 10,260 มคก./ลบ.ม.) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง : มีค่าอยู่ในช่วง 29.19-173.51 มคก./ลบ.ม. (ไม่เกินค่ามาตรฐาน 320 มคก./ลบ.ม.) จากการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากการก่อสร้างทางรถไฟ พบว่า ค่าความเข้มข้นมลสารในบรรยากาศ ณ บริเวณแหล่งโบราณสถาน ศาสนสถาน และแหล่งโบราณคดีมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	<u>มาตรการเฉพาะสำหรับการยกย้ายอาคารสถานีนรลไฟเดิม</u> - กำหนดให้การย้ายตำแหน่งสถานีเดิมไปไว้ในตำแหน่งใหม่โดยอนุรักษ์รูปแบบสถานีเดิมไว้ทั้งหมดและสร้างสถานีใหม่ และการย้ายตำแหน่งสถานีเดิมและสร้างสถานีใหม่ยกระดับ สำหรับตำแหน่งสถานีเก่าที่เหมาะสมนั้นต้องได้รับความเห็นชอบจากการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้นำชุมชน - ให้ดำเนินการอนุรักษ์สถานีนรลไฟเก่าคู่กับสถานีนรลไฟใหม่เป็นห้องสมุดหรือพิพิธภัณฑ์ นอกจากนี้หากสถานีใดไม่สามารถดำเนินการเคลื่อนย้ายได้และต้องรื้อทิ้งนั้น กำหนดให้จัดทำเป็นป้ายสัญลักษณ์และรูปถ่ายเพื่อสื่อถึงประวัติของสถานีนรลไฟบริเวณดังกล่าวว่าในบริเวณดังกล่าวเคยเป็นสถานที่ตั้งของสถานีนรลไฟมาก่อน และมีประวัติอย่างไร - การออกแบบสถานีนรลไฟต้องพิจารณาถึงความสวยงามของสถาปัตยกรรมท้องถิ่น โดยสถานีขนาดใหญ่ต้องออกแบบการจัดวางพื้นที่ใช้สอยที่เกิดขึ้นให้	



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 135/155



จิราพร ดิษฐ์กิจ
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.7 โบราณคดี โบราณสถาน และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ (ต่อ)	2. เสียง • การก่อสร้างสถานีรถไฟ จากการประเมินผลกระทบด้านเสียง โดยพิจารณาเสียงจากกิจกรรมการตอกเสาเข็ม เพื่อก่อสร้างฐานรากของสถานีรถไฟร่วมกับระดับเสียงพื้นฐาน ณ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวประเภทโบราณสถาน ศาสนสถาน และแหล่งโบราณคดี พบว่ามีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 59.5-77.7 dB(A) ซึ่งมีสถานที่สำคัญได้รับเสียงเกินค่ามาตรฐานกำหนด (ไม่เกิน 70.0 dB(A)) ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างสถานีรถไฟ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ย่านชุมชนเก่านาโพธิ์ (ฝั่งซ้าย) ย่านชุมชนเก่านาโพธิ์ (ฝั่งขวา) และย่านชุมชนเก่าตลาดไชยา (บ้านตลาดไชยา) • การก่อสร้างทางรถไฟ จากการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟ ร่วมกับระดับเสียงพื้นฐาน ณ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวประเภทโบราณสถาน ศาสนสถาน และแหล่งโบราณคดี พบว่ามีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 59.0 – 68.9 dB(A) ซึ่งมีค่าไม่เกินมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงต้องไม่เกิน 70.0 dB(A)	สอดคล้องกับวิถีชีวิตและวัฒนธรรมเดิมของท้องถิ่น ส่วนสถานีขนาดกลางและขนาดเล็กต้องออกแบบให้มีรูปแบบผสมผสานระหว่างสมัยใหม่และลักษณะสถาปัตยกรรมดั้งเดิม เรียบง่ายเน้นความสะดวกสบาย และง่ายต่อการดูแลรักษา 4. บันทึกผังรูปแบบและรูปภาพก่อนการยกย้ายสถานี เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการศึกษาในอนาคต 5. ดำเนินการยกย้ายสถานีตามขั้นตอน ด้วยผู้รับเหมาที่มีความเชี่ยวชาญ และใช้เครื่องมือที่มีความทันสมัย	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

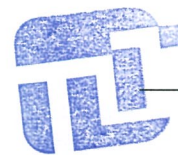
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 136/155



จิราภรณ์ ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบลิ่งแวล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบลิ่งแวล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบลิ่งแวล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบลิ่งแวล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบลิ่งแวล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวล้อม
4.7 โบราณคดี โบราณสถาน และสถานที่สำคัญ ทางประวัติศาสตร์ (ต่อ)	3. สั่นสะเทือน - การก่อสร้างสถานีรถไฟ จากการประเมินระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดที่เกิดจากการตอกเสาเข็ม (Pile Driver) ต่อแหล่งโบราณสถาน ศาสนสถาน และแหล่งโบราณคดี ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร พบว่า ความสั่นสะเทือนที่มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดระหว่าง 0.01122 – 0.48990 มิลลิเมตร/วินาที โดยบริเวณบ้านตลาดไชยา มีระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างสถานีไชยา (สถานียกระดับ) ประมาณ 40 เมตร ได้รับความสั่นสะเทือนสูงสุด 0.48990 มิลลิเมตร/วินาที มีผลต่อสุขภาพและการรับรู้ถึงความสั่นสะเทือนของประชาชน ระดับที่ 3 สามารถรับรู้ได้โดยง่าย ส่วนผลกระทบต่ออาคารอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด - การก่อสร้างทางรถไฟ การก่อสร้างแนวเส้นทางเป็นการปรับพื้นที่และวางรางรถไฟ พิจารณากิจกรรมก่อสร้าง ได้แก่ งานขนส่งวัสดุก่อสร้าง งานเจาะ และงานปรับพื้นที่ ส่งผลให้เกิดความสั่นสะเทือนที่มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดระหว่าง 0.00002 – 0.03776 มิลลิเมตร/วินาที โดยบริเวณย่านชุมชนเก่าตลาดไชยา (บ้านตลาดไชยา)		



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 137/155



จิราภา อิศรางกูร

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบลิ่งแวล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.7 โบราณคดี โบราณสถาน และสถานที่สำคัญ ทางประวัติศาสตร์ (ต่อ)	ซึ่งอยู่ประชิดแนวเขตทางรถไฟ ห่างจากกึ่งกลางแนว เส้นทางรถไฟประมาณ 40 เมตร ได้รับความสั่นสะเทือน สูงสุดจากกิจกรรมขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีค่าความเร็ว อนุภาคสูงสุด 0.03776 มิลลิเมตร/วินาที มีผลต่อ สุขภาพและการรับรู้ถึงความสะดวกสบายของประชาชน ระดับที่ 1 ไม่สามารถรับรู้ได้ ส่วนผลกระทบต่ออาคาร มีอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด 4. การยกย้ายอาคารสถานีรถไฟเดิม การออกแบบปรับปรุงสถานีของโครงการมี 3 รูปแบบ คือ การปรับปรุงอาคารสถานีเดิม การยกย้ายอาคารสถานี เดิม และการก่อสร้างอาคารสถานีใหม่ สำหรับวิธีการ ยกย้ายอาคารสถานีเดิมจะให้ผู้รับเหมาที่มีความ เชี่ยวชาญและเครื่องมือที่มีความทันสมัย โครงการจะยก ย้ายอาคารสถานีเดิมไปไว้ในตำแหน่งที่เหมาะสมเพื่อ เก็บรักษาไว้เป็นห้องสมุดหรือสถานที่ประวัติศาสตร์ที่ สำคัญของท้องถิ่น และก่อสร้างอาคารสถานีใหม่ ทดแทน โดยไม่มีการรื้อถอน หรือทำลายอาคารสถานี เดิมแต่อย่างใด		



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 138/155



จิราภรณ์ อังสุกุลกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.7 โบราณคดี โบราณสถาน และสถานที่สำคัญ ทางประวัติศาสตร์ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ 1. คุณภาพอากาศ - ฝุ่นละอองรวม (TSP) : ความเข้มข้นของ TSP เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 37.15-52.98 มคก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 330 มคก./ลบ.ม.) - ฝุ่นเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM10) : ความเข้มข้นของ PM10 เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 20.11-39.71 มคก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 120 มคก./ลบ.ม.) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) : ความเข้มข้นของ CO เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 527.21-725.57 มคก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 34,200 มคก./ลบ.ม.) ส่วนความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ต่อเนื่อง 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 405.50-801.88 มคก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 10,260 มคก./ลบ.ม.) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) : ความเข้มข้นของ NO₂ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 28.61-78.01 มคก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐาน 320 มคก./ลบ.ม.)		



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 139/155



จิราพร ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.7 โบราณคดี โบราณสถาน และสถานที่สำคัญ ทางประวัติศาสตร์ (ต่อ)	ดังนั้น กิจกรรมจากการเดินรถไฟในช่วงเปิดดำเนินการ ค่ามลสารมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทุกดัชนี 2. ระดับเสียง จากการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรม การเดินรถไฟในระยะเปิดดำเนินการด้วยแบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์ พบว่าค่าระดับเสียงจากโครงการ ณ บริเวณแหล่งโบราณคดีโบราณสถาน ศาสนสถาน และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์มีค่าอยู่ในช่วง 52.5 - 69.5 เดซิเบล(เอ) ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนด 3. ความสั่นสะเทือน จากการประเมินผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ในระยะดำเนินการ พิจารณาความสั่นสะเทือนที่เกิด จากหัวรถจักรรถไฟ พบว่า ความสั่นสะเทือนมีค่า ความเร็วอนุภาคสูงสุดระหว่าง 0.0003 – 0.0131 มิลลิเมตร/วินาที โดยบริเวณย่านชุมชนเก่านาโพธิ์ (หมู่ 5 บ้านนาโพธิ์) ย่านชุมชนเก่าตลาดหลังสวน (ชุมชนตลาด หลังสวน) ย่านชุมชนเก่าตลาดไชยา (บ้านตลาดไชยา) ย่านชุมชนเก่าท่าข้าม (ชุมชนศรีสุราษฎร์) ที่มีระยะห่าง จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง 40 เมตร จะได้รับความสั่นสะเทือน		



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 140/155



จิณภาดา ดิษฐกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.7 โบราณคดี โบราณสถาน และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ (ต่อ)	สูงสุด 0.0131 มิลลิเมตร/วินาที มีผลต่อสุขภาพและการรับรู้ถึงความสั่นสะเทือนของประชาชน ระดับที่ 1 ไม่สามารถรับรู้ได้ถึงความสั่นสะเทือน จึงไม่มีผลกระทบที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและการรับรู้ของประชาชนแต่อย่างใด ส่วนผลกระทบของความสั่นสะเทือนต่ออาคารอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด 4. การประเมินผลกระทบด้านอื่นๆ จากการดำเนินการของรถไฟต่อแหล่งโบราณคดี โบราณสถาน ศาสนสถาน และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ เมื่อมีโครงการรถไฟทางคู่ ต้องดำเนินการกันรั้ว 2 ข้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ อาจส่งผลให้ในบางพื้นที่ที่มีการสัญจรติดต่อกันระหว่างศาสนสถานกับชุมชนเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการได้แบ่งกันวัดกับชุมชนออกจากกันอย่างถาวร ดังนั้น ทางโครงการจึงกำหนดให้มีทางเชื่อมระหว่างชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ ในตำแหน่งที่เหมาะสม โดยได้นำข้อเสนอแนะของประชาชนมาร่วมพิจารณาตำแหน่งด้วย ดังนั้น คาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ		



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 141/155

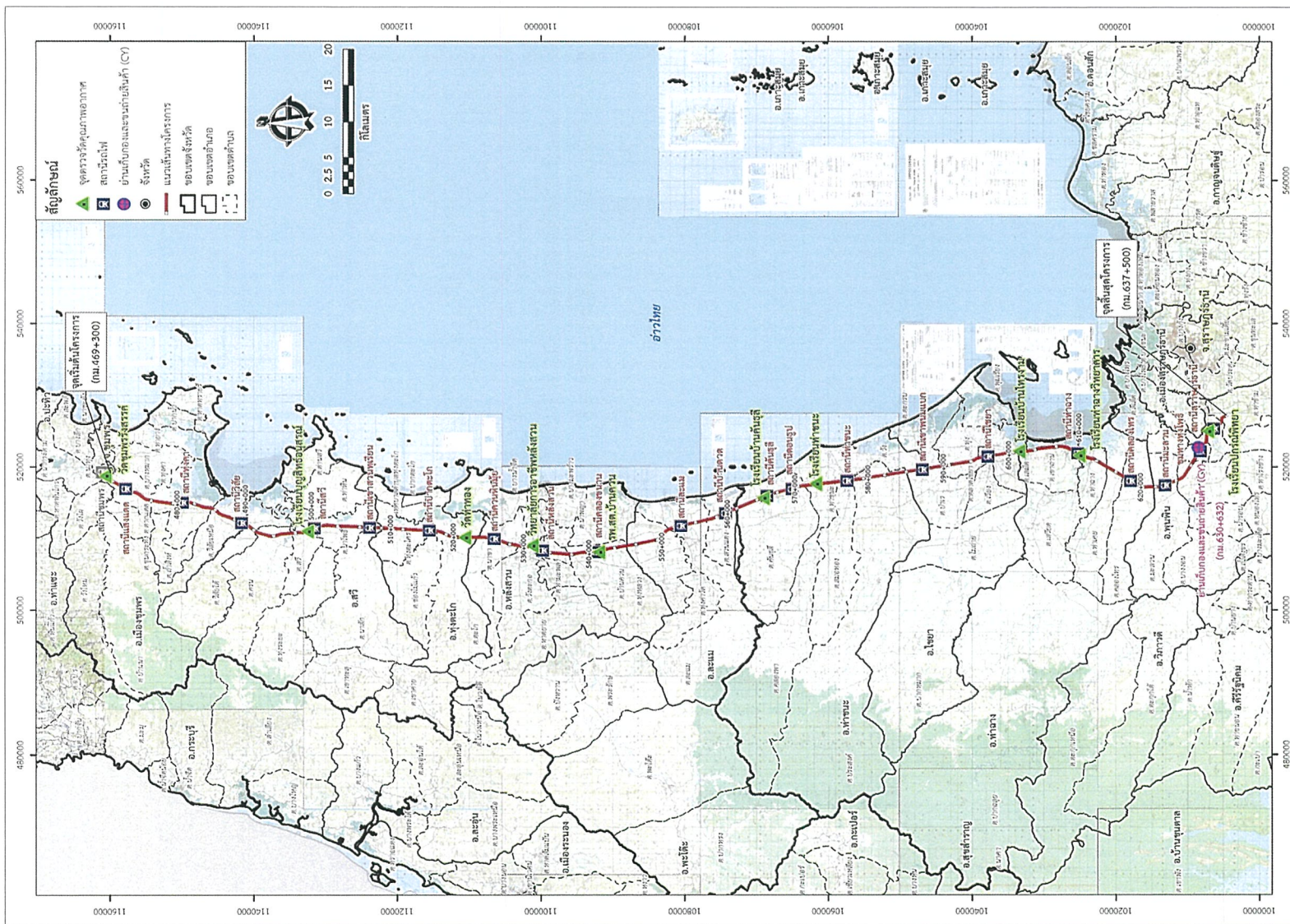


จิราภรณ์ ดิเรกกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด



ที่มา : ดัดแปลงจากกรมแผนที่ทหาร, 2558

รูปที่ 1 จุดตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสี่ยง และความสั่นสะเทือน

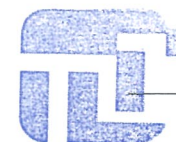

 (นายนิรุต มณีพันธ์)
 ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
 การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
 หน้า 142/155


 จันทรา ด่านศักดิ์
 (นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)
 ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
 บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

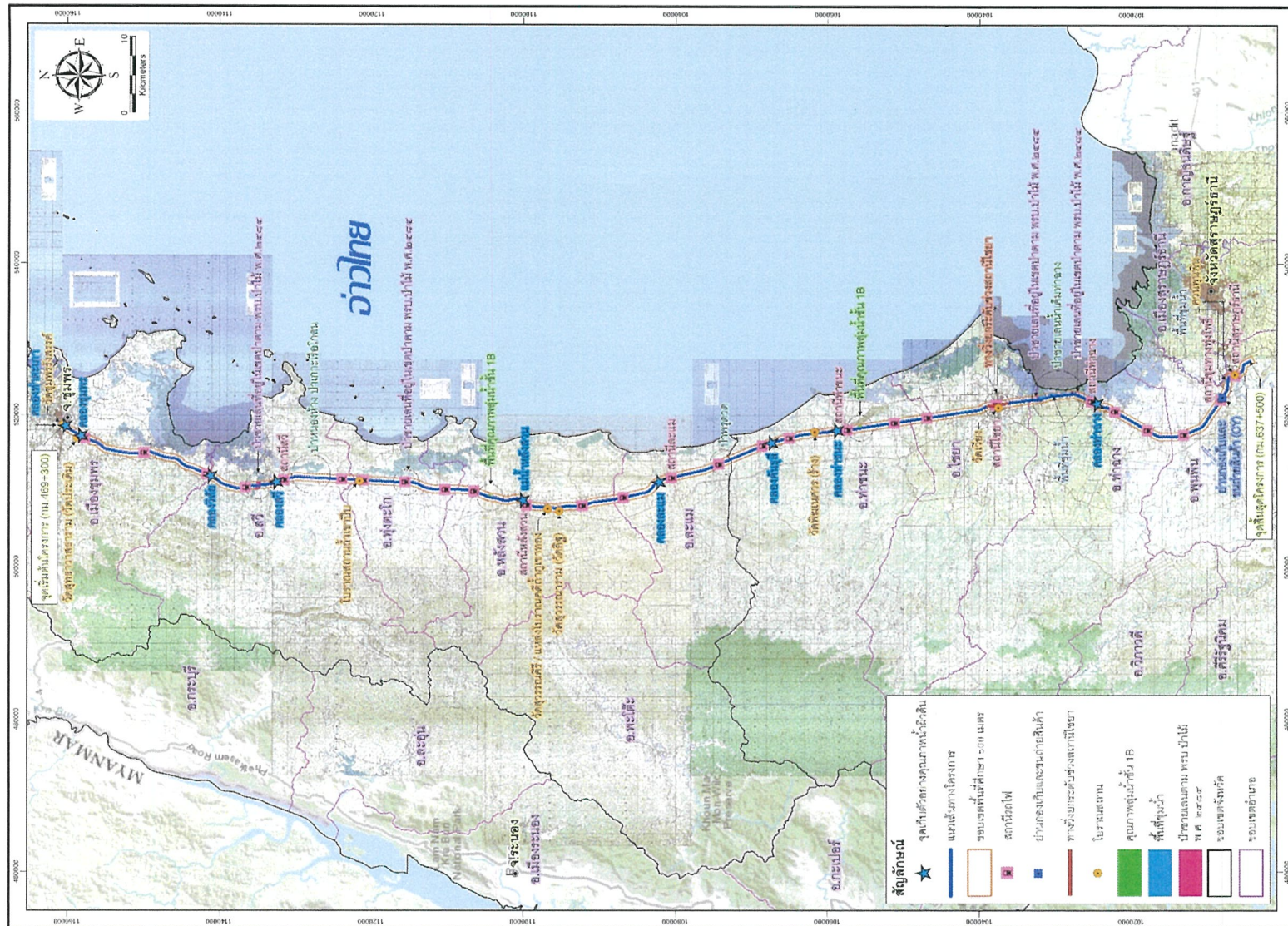
(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 143/155



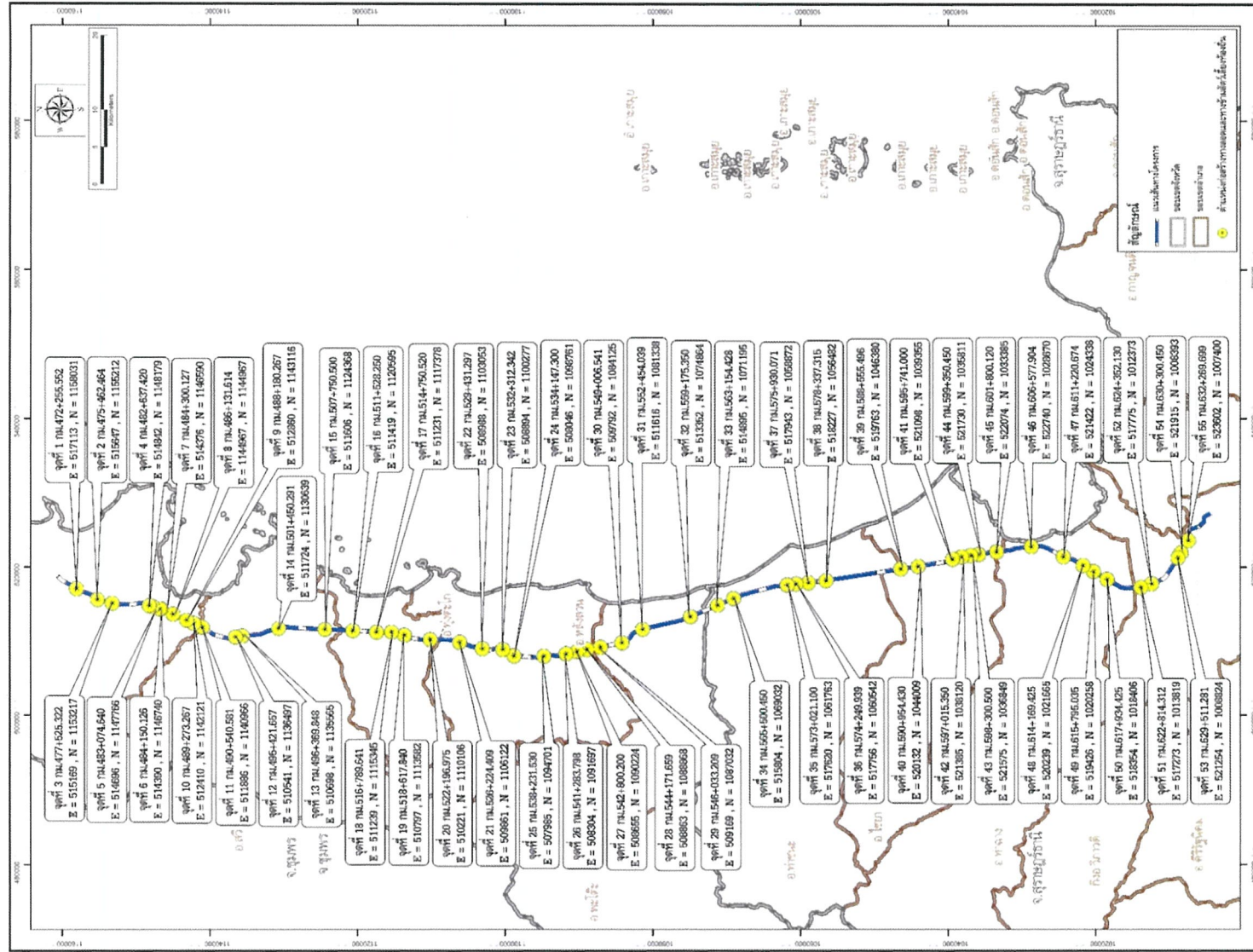
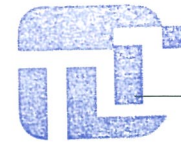
จิตรลดา ดำรงสุก
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุก)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

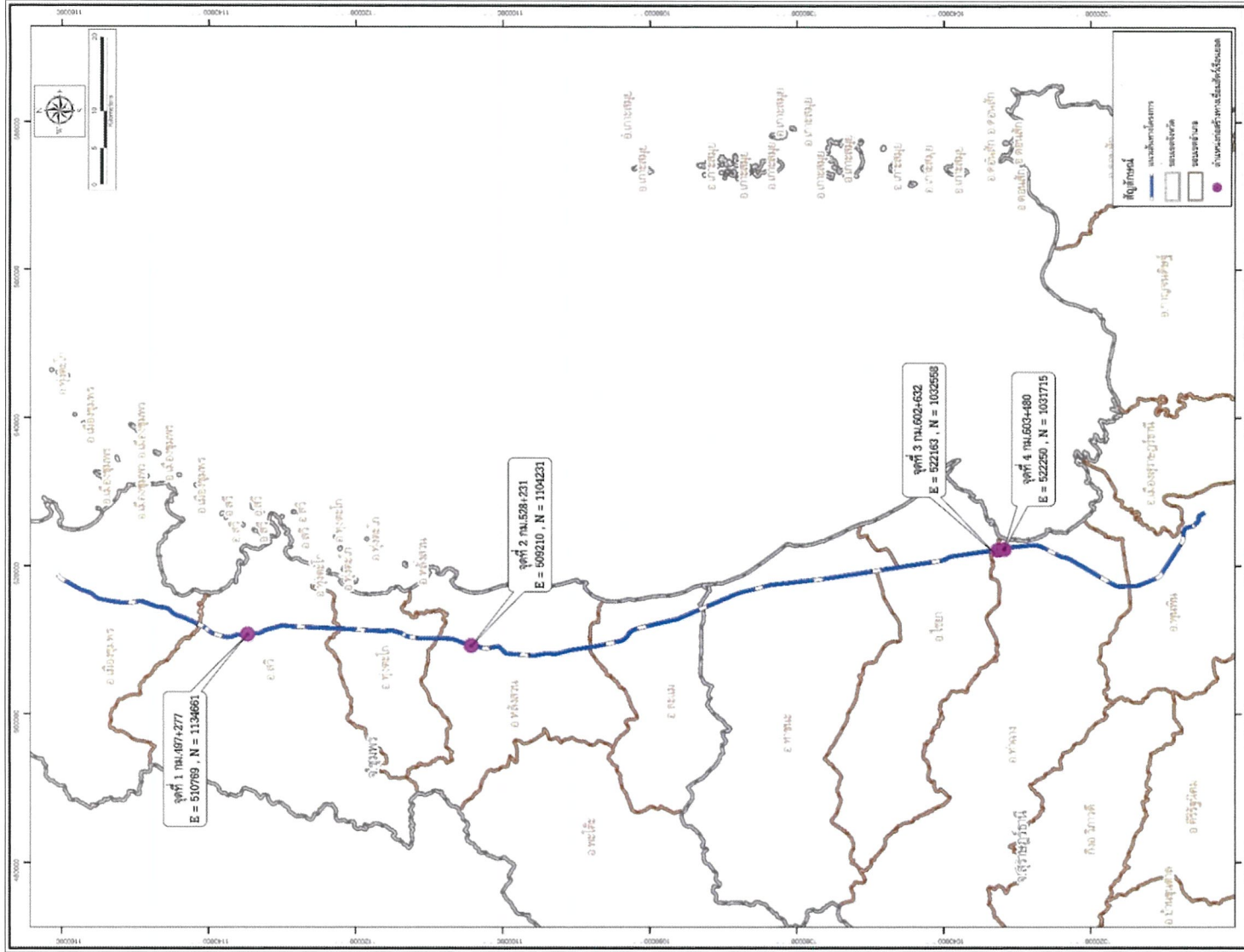


รูปที่ 2 จุดเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

Signature



รูปที่ 3 แผนที่แสดงตำแหน่งที่ก่อสร้างทางลอดและทางข้ามสำหรับสัตว์เลี้ยงท้องถิ่น



รูปที่ 4 แสดงทางเชื่อมส่วว์เรื่อนยอด เพื่อให้ส่วว์ป่าสามารถเคลื่อนย้ายไปมา
ระหว่างพื้นที่สองฝั่งของแนวเขตทางของการไฟฟ้แห่งประเทศไทย

[Signature]

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการการไฟฟ้แห่งประเทศไทย
การไฟฟ้แห่งประเทศไทย

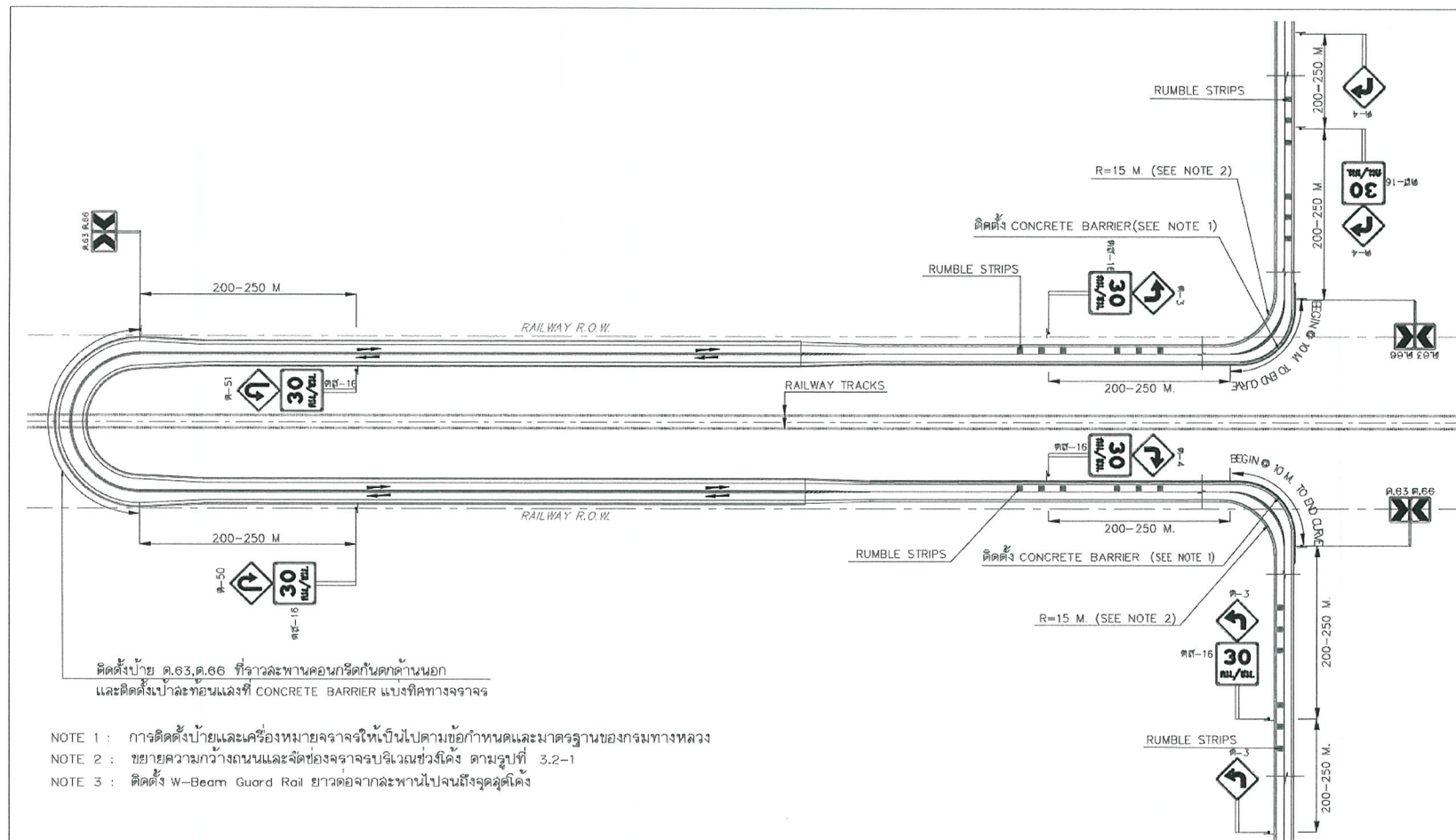
[Signature]

มิถุนายน 2566
หน้า 145/155



จิตรลดา ดำรงสุกิจ
(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด



รูปที่ 5 รูปแบบการติดตั้งป้ายและอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย บริเวณจุดตัดทางรถไฟแบบสะพานกัลบริด (U-Turn bridge)

[Signature]

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย

[Signature]

มิถุนายน 2566

หน้า 146/155



[Signature]

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 1

รายละเอียดความยาวของกำแพงกันเสียงชั่วคราวในระยะก่อสร้าง

ลำดับ	ผู้รับที่อ่อนไหว	กม.	ความสูง กำแพง (เมตร)	สรุป			ชนิดของวัสดุกันเสียง
				ความยาว กำแพง (เมตร)	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	
ฝั่งซ้ายทาง							
1	ชุมชนนวมินทร์ร่วมใจ (ฝั่งซ้าย)	469+700	2.5	342.00	469+500	469+842	เหล็ก, 24 ga
2	บ้านกลาง	489+300	3.0	266.00	489+625	489+891	เหล็ก, 24 ga
3	บ้านครน (ฝั่งซ้าย)	496+020	2.5	386.62	495+827	496+213	เหล็ก, 24 ga
4	บ้านนาโพธิ์ (หมู่ 6) (ฝั่งซ้าย)	499+480	2.5	233.06	499+363	499+597	เหล็ก, 24 ga
5	บ้านนาโพธิ์ (หมู่ 5) / ย่านชุมชนเก่านาโพธิ์ (ฝั่งซ้าย)	500+250	2.5	794.27	500+165	500+959	เหล็ก, 24 ga
6	บ้านเขาสวนทุเรียน	507+720	2.5	329.91	507+555	507+885	เหล็ก, 24 ga
			2.5	147.33	508+191	508+338	เหล็ก, 24 ga
7	วิทยาลัยการอาชีพหลังสวน	531+300	2.5	501.16	530+905	531+406	เหล็ก, 24 ga
8	บ้านทุ่งโน	532+600	2.5	275.40	532+900	533+175	เหล็ก, 24 ga
9	บ้านเกาะยาง	566+000	2.5	657.50	565+712	566+370	เหล็ก, 24 ga
10	บ้านดอนรูป	570+400	2.5	332.45	569+484	569+816	เหล็ก, 24 ga
11	บ้านตลาดไชยา / ย่านชุมชนเก่าตลาดไชยา (ฝั่งซ้าย)	597+620	3.0	1,256.32	596+819	598+075	เหล็ก, 24 ga
12	ชุมชนดอนกระถิน	632+880	2.5	283.14	632+774	633+057	เหล็ก, 24 ga
13	ชุมชนศรีสุราษฎร์ (ย่านชุมชนเก่าท่าข้าม)	634+350	2.5	376.98	634+099	634+476	เหล็ก, 24 ga
14	ชุมชนท้ายควน	635+100	2.5	646.82	634+903	635+550	เหล็ก, 24 ga



(นายนิรุต มณีนันท์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 148/155



จิตรลดา ดิเรกกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 1

รายละเอียดความยาวของกำแพงกันเสียงชั่วคราวในระยะก่อสร้าง (ต่อ)

ลำดับ	ผู้รับที่อ่อนไหว	กม.	ความสูง กำแพง(เมตร)	สรุป			ชนิดของวัสดุกันเสียง
				ความยาว กำแพง (เมตร)	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	
ฝั่งขวาทาง							
1	ชุมชนนวมินทร์ร่วมใจ (ฝั่งขวา)	469+700	2.5	545.17	469+500	470+045	เหล็ก, 24 ga
2	บ้านคลองขนาย	480+900	3.0	375.48	480+631	481+006	เหล็ก, 24 ga
3	โรงเรียนบ้านคลองสุข	469+700	2.5	545.17	469+500	470+045	เหล็ก, 24 ga
4	วัดมุขทวิ (คลองสุข)	486+950	2.5				
5	บ้านคลองสุข	487+090	2.5				
6	บ้านวิสัยเหนือ	487+900	2.5	258.86	487+771	488+029	เหล็ก, 24 ga
7	บ้านครน (ฝั่งขวา)	496+020	2.5	409.14	495+815	496+225	เหล็ก, 24 ga
8	บ้านดอนรักษ์	498+500	2.5	468.06	498+266	498+734	เหล็ก, 24 ga
9	บ้านนาโพธิ์ (หมู่ 6) (ฝั่งขวา)	499+480	2.5	371.84	499+294	499+666	เหล็ก, 24 ga
10	บ้านนาโพธิ์ (หมู่ 5) / ย่านชุมชนเก่านาโพธิ์ (ฝั่งขวา)	500+250	2.5	924.13	499+938	500+862	เหล็ก, 24 ga
11	โรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 3	511+600	2.5	221.32	511+454	511+675	เหล็ก, 24 ga
12	วัดท่าทอง	521+800	2.5	150.67	521+673	521+824	เหล็ก, 24 ga
13	ชุมชนตลาดหลังสวน / ย่านชุมชนเก่าตลาดหลังสวน	533+000	2.5	1,769.84	532+115	533+885	เหล็ก, 24 ga
14	บ้านคลองขนาน	540+850	2.5	664.13	540+581	541+246	เหล็ก, 24 ga
15	บ้านดวด	559+700	2.5	372.83	559+602	559+974	เหล็ก, 24 ga
16	โรงเรียนบ้านคันธุลี	565+550	2.5	247.47	565+393	565+640	เหล็ก, 24 ga
17	วัดโลการาม	596+250	2.5	299.48	596+112	596+412	เหล็ก, 24 ga



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย

มิถุนายน 2566
หน้า 149/155



จิราภา อังสุติก

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 1

รายละเอียดความยาวของกำแพงกันเสียงชั่วคราวในระยะก่อสร้าง (ต่อ)

ลำดับ	ผู้รับที่อ่อนไหว	กม.	ความสูง กำแพง(เมตร)	สรุป			ชนิดของวัสดุกันเสียง
				ความยาว กำแพง (เมตร)	กม.เริ่มต้น	กม.สิ้นสุด	
ฝั่งขวาทาง (ต่อ)							
18	สำนักงานบังคับคดีจังหวัดสุราษฎร์ธานี สาขาไชยา	597+050	2.5	199.70	596+961	597+161	เหล็ก, 24 ga
19	บ้านตลาดไชยา / ย่านชุมชนเก่าตลาดไชยา (ฝั่งขวา)	597+620	2.5	106.11	597+568	597+674	เหล็ก, 24 ga
20	บ้านคลองหอย	618+400	2.5	748.87	618+147	618+896	เหล็ก, 24 ga
21	รพ.สต.คลองไทร	619+660	2.5	380.64	619+510	619+890	เหล็ก, 24 ga
22	องค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตย	625+440	2.5	324.33	625+138	625+462	เหล็ก, 24 ga
23	ศาลแม่ยายถิ่น	633+010	2.5	327	632+843	633+170	เหล็ก, 24 ga
24	ชุมชนบ้านล่าง	633+740	2.5	1,396	633+360	634+756	เหล็ก, 24 ga
25	ชุมชนบ้านกลาง	634+000	2.5				
26	ศาลเจ้าสุราษฎร์	635+120	2.5	1,550.95	634+817	636+368	เหล็ก, 24 ga
27	บ้านบางท่าข้าม	635+350	2.5				



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 150/155



จิตรลดา อัมมฤกษ์

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 2

แสดงข้อมูลตำแหน่งที่ก่อสร้างทางลอดและทางข้ามสำหรับสัตว์เลื้อยทอ้งถิ่น ตลอดแนวเส้นทางของโครงการ

ลำดับ	ชนิดพันธุ์ (ชนิด)	ช่วงหลักกิโลเมตร ที่สร้างทางลอดและ ทางข้ามสัตว์เลื้อยทอ้งถิ่น	ลักษณะทางลอด และทางข้ามสัตว์เลื้อยทอ้งถิ่น ที่กำหนดให้สร้าง	รวมจำนวน ทางลอดและ ทางข้าม (แห่ง)	หมายเหตุ
1	วัว	472+255.552	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
2	วัว	475+462.464	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
3	วัว	477+525.322	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
4	วัว	482+637.420	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
5	วัว	483+074.640	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
6	วัว	484+150.126	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
7	วัว	484+300.127	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
8	วัว	486+131.614	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
9	ควาย	488+180.267	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 151/155



จิราภรณ อังสกิจ

(นางสาวจิราภรณ อังสกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 2

แสดงข้อมูลตำแหน่งที่ก่อสร้างทางลอดและทางข้ามสำหรับสัตว์เลื้อยทอ้งถิ่นตลอดแนวเส้นทางของโครงการ (ต่อ)

ลำดับ	ชนิดพันธุ์ (ชนิด)	ช่วงหลักกิโลเมตร ที่สร้างทางลอดและ ทางข้ามสัตว์เลื้อยทอ้งถิ่น	ลักษณะทางลอด และทางข้ามสัตว์เลื้อยทอ้งถิ่น ที่กำหนดให้สร้าง	รวมจำนวน ทางลอดและ ทางข้าม (แห่ง)	หมายเหตุ
10	วัว	489+273.267	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
11	วัว, ม้า	490+540.581	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
12	วัว	495+421.657	ลอดใต้สะพานรถไฟเดิม	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
13	วัว	496+369.848	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
14	วัว	501+450.291	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
15	วัว	507+750.500	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
16	วัว	511+528.250	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
17	วัว	514+750.520	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
18	วัว	516+789.641	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
19	วัว	518+617.840	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
20	วัว	522+196.975	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์



(นายนิรุต มณีนันท์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 152/155



จิตรลดา อิศรางกูร

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 2

แสดงข้อมูลตำแหน่งที่ก่อสร้างทางลอดและทางข้ามสำหรับสัตว์เลี้ยงท้องถิ่นตลอดแนวเส้นทางของโครงการ (ต่อ)

ลำดับ	ชนิดพันธุ์ (ชนิด)	ช่วงหลักกิโลเมตร ที่สร้างทางลอดและ ทางข้ามสัตว์เลี้ยงท้องถิ่น	ลักษณะทางลอด และทางข้ามสัตว์เลี้ยงท้องถิ่น ที่กำหนดให้สร้าง	รวมจำนวน ทางลอดและ ทางข้าม (แห่ง)	หมายเหตุ
21	วัว	526+224.409	Box 1 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
22	วัว	529+431.297	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
23	วัว	532+312.342	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
24	วัว, ควาย	534+147.300	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
25	วัว	538+231.530	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
26	วัว	541+283.798	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
27	วัว	542+800.200	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
28	วัว	544+171.659	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
29	วัว	546+033.209	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
30	วัว	549+006.541	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 153/155



จิราพร ดิษฐกิจ

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 2

แสดงข้อมูลตำแหน่งที่ก่อสร้างทางลอดและทางข้ามสำหรับสัตว์เลี้ยงท้องถิ่นตลอดแนวเส้นทางของโครงการ (ต่อ)

ลำดับ	ชนิดพันธุ์ (ชนิด)	ช่วงหลักกิโลเมตร ที่สร้างทางลอดและ ทางข้ามสัตว์เลี้ยงท้องถิ่น	ลักษณะทางลอด และทางข้ามสัตว์เลี้ยงท้องถิ่น ที่กำหนดให้สร้าง	รวมจำนวน ทางลอดและ ทางข้าม (แห่ง)	หมายเหตุ
31	วัว	552+454.039	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
32	วัว	559+175.350	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	
33	วัว	563+154.428	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
34	วัว	565+500.450	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
35	วัว	573+021.100	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
36	วัว	574+249.939	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
38	วัว	578+337.315	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	
39	วัว	588+555.496	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
40	วัว	590+954.430	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
41	วัว	595+741.000	ลอดใต้สะพานรถไฟเดิม	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
42	วัว	597+015.350	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
43	วัว	598+300.500	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม



(นายนิรุต มณีนพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 154/155



จิราพร อังสุกุล

(นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 2

แสดงข้อมูลตำแหน่งที่ก่อสร้างทางลอดและทางข้ามสำหรับสัตว์เลื้อยทอ้งถิ่นตลอดแนวเส้นทางของโครงการ (ต่อ)

ลำดับ	ชนิดพันธุ์ (ชนิด)	ช่วงหลักกิโลเมตร ที่สร้างทางลอดและ ทางข้ามสัตว์เลื้อยทอ้งถิ่น	ลักษณะทางลอด และทางข้ามสัตว์เลื้อยทอ้งถิ่น ที่กำหนดให้สร้าง	รวมจำนวน ทางลอดและ ทางข้าม (แห่ง)	หมายเหตุ
44	วัว	599+350.450	Box 1 Cell (2.00x2.00)	1	กำหนดเพิ่มเติม
45	วัว	601+800.120	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
46	วัว	606+577.904	Box 1 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
47	วัว	611+220.674	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
48	วัว	614+169.425	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
49	วัว	615+795.035	Box 1 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
50	วัว	617+934.425	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
51	วัว	622+814.312	Box 1 Cell (2.00x2.00)	1	กำหนดเพิ่มเติม
52	วัว	624+352.130	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
53	วัว	629+511.281	Box 2 Cell (3.50x3.50)	1	ใช้ทางลอดร่วมกับ ทางรถยนต์
54	วัว	.630+300.450	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
55	วัว	632+269.699	Box 1 Cell (2.00x2.00)*	1	กำหนดเพิ่มเติม
รวม	3 ชนิด	-	-	55	-



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
การรถไฟแห่งประเทศไทย



มิถุนายน 2566

หน้า 155/155



จิราภรณ์ ดำรงสุกิจ

(นางสาวจิราภรณ์ ดำรงสุกิจ)

ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบุคคลธรรมดา
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด