

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าเพื่อการผลิตพลังงานทดแทน (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน

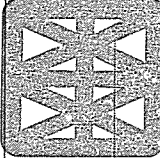
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|--|--|
| มาตรการทั่วไป | | <p>1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ มีดังนี้</p> <p>1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมดในการดำเนินการโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบผลิตไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการจราจร (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเงื่อนไขในสัญญาจ้าง ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ</p> <p>1.2 ควบคุมดูแล และกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินโครงการ และบริหารจัดการโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ</p> <p>1.3 จัดทำบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตั้งงบประมาณอยู่ใน คำใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมไฟฟ้า</p> <p>1.4 การผลิตไฟฟ้า จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ</p> | |



นายอนันต์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย


จุฬารัตน์ ตันจรัส

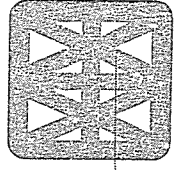
นางสาวจิตราลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอมโซลูชั่น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบจ่ายไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)


| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|--|--|
| มาตรการทั่วไป | | <p>2. ให้การไฟฟ้า ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐบาลท้องถิ่น หรือโครงการร่วมเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้องตามกฎหมาย และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อทราบ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขมาตรการนั้นกระทบต่อสาระสำคัญของโครงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข สผ.</p> <p>เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ</p> <p>3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ การไฟฟ้า และหรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง (ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ) จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขต่อไป</p> | |

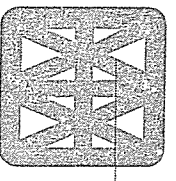

 นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
 รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
 ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย


 จิ๋วบุศยา ดิโนสังข์
 นางสาวจิตราลดา ดำรงสุกิจ
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงของปาดุก-หัวหิน (ต่อ)

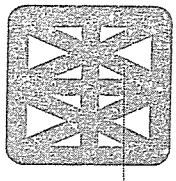
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|--|
| <p>ทรัพยากรที่ดิน</p> <p>บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการอยู่ในเขตทางของ รพท. ซึ่งในระยะก่อสร้างจะมีการเปิดหน้าดิน และการก่อกองดิน ซึ่งการกระทำดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ ในมีการก่อสร้างฐานรากที่ต้องดำเนินการเจาะดินมากรองไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจากเป็นการก่อสร้างทางรถไฟบนดินและทางรถไฟยกระดับบริเวณก่อนเข้าสถานีหัวหินจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ จะมีการก่อสร้างฐานรากบริเวณอาคารก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ อาคารสถานีรถไฟ และการก่อสร้างทางยกระดับบริเวณสถานีหัวหิน ดังนั้น ในภาพรวมของโครงการจึงมีการเจาะดิน ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการชะล้างหน้าดินได้เมื่อฝนตก และส่งผลให้เกิดการกัดเซาะพังทลายของดินขึ้นตามบริเวณที่มีการขุดดินและพัฒนาลู่วางหน้าผิวดินบริเวณใกล้เคียงได้ อย่างไรก็ตาม ลักษณะกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงสั้นๆ และมีพื้นที่ที่จำกัด กล่าวคืออยู่ในบริเวณที่ก่อสร้างทางรถไฟและสถานี</p> | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ดำเนินการขุดลอกที่ลำคลองในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและการถมพื้นที่ที่โครงการ ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะหน้าดินในช่วงฤดูฝน ควบคุมดูแลกองวัสดุต่างๆ ให้อยู่ในสถานที่ที่เหมาะสมและหลีกเลี่ยงบริเวณที่จะเกิดการกัดเซาะได้ง่ายและไม่ควรเก็บกองเป็นเวลานานเกินไป การตัดพื้นที่ต้นไม้และการแผ้วถางพื้นที่ จะต้องจำกัดขอบเขตพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยต้องดำเนินการภายในบริเวณที่จะก่อสร้างซึ่งอยู่ภายในเขตทางเท่านั้น กำหนดให้กองดินที่เกิดจากงานดินตัดคันทางไว้ในพื้นที่เขตทางของ รพท. โดยต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำหรือคลองอย่างน้อย 500 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำดินเน่าคั่งกลาไหลลงได้ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานกับ รพท. เพื่อกำหนดตำแหน่งที่จะนำดินที่เกิดจากงานดินตัดคันทางไปถม ซึ่งต้องเป็นพื้นที่ในเขตทางรถไฟ ซึ่งโดยทั่วไปจะให้ถมสูงเฉลี่ยประมาณ 0.5-1.0 เมตร กว้างประมาณ 20 เมตร ซึ่งใช้ระยะทางในการถม 10-15 กิโลเมตร | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ดำเนินการขุดลอกที่ลำคลองในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและการถมพื้นที่ที่โครงการ ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะหน้าดินในช่วงฤดูฝน ควบคุมดูแลกองวัสดุต่างๆ ให้อยู่ในสถานที่ที่เหมาะสมและหลีกเลี่ยงบริเวณที่จะเกิดการกัดเซาะได้ง่ายและไม่ควรเก็บกองเป็นเวลานานเกินไป การตัดพื้นที่ต้นไม้และการแผ้วถางพื้นที่ จะต้องจำกัดขอบเขตพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยต้องดำเนินการภายในบริเวณที่จะก่อสร้างซึ่งอยู่ภายในเขตทางเท่านั้น กำหนดให้กองดินที่เกิดจากงานดินตัดคันทางไว้ในพื้นที่เขตทางของ รพท. โดยต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำหรือคลองอย่างน้อย 500 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำดินเน่าคั่งกลาไหลลงได้ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานกับ รพท. เพื่อกำหนดตำแหน่งที่จะนำดินที่เกิดจากงานดินตัดคันทางไปถม ซึ่งต้องเป็นพื้นที่ในเขตทางรถไฟ ซึ่งโดยทั่วไปจะให้ถมสูงเฉลี่ยประมาณ 0.5-1.0 เมตร กว้างประมาณ 20 เมตร ซึ่งใช้ระยะทางในการถม 10-15 กิโลเมตร | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |


 นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
 รองอธิบดีกรมทางหลวง ราชการในตำแหน่ง
 ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย


 จักรพงศ์ ดับศัพท์
 นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อม การป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|--|
| ทรัพยากรดิน (ต่อ) | ผลกระทบด้าน ดินนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่า นอกจากนี้ ในระยะก่อสร้างโครงการได้มีการใช้สารเคมีที่มีผลกระทบต่อสารเปลี่ยนแปลงสมบัติของดินเดิม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | |
| อุทกวิทยาน้ำผิวดิน | ระยะเตรียมการก่อสร้าง กิจกรรมในระยะนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ แต่ควรมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันมิให้การดำเนินโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อสภาพทางอุทกวิทยาน้ำผิวดิน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ในการออกแบบสะพานข้ามลำน้ำต่างๆ กำหนดให้มีการวางท่อสะพานน้อยที่สุด และมีระยะห่างที่ไม่ส่งผลให้เกิดการกีดขวางทิศทางการไหลของน้ำ ดำเนินการออกแบบระบบระบายน้ำของทางรถไฟระดับดิน และทางรถไฟยกระดับ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |
| ระยะก่อสร้าง | แนวเส้นทางโครงการอาจมีส่วนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอัตราการไหลและทิศทางการไหลของแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ในบริเวณโครงการได้ เนื่องจากการสร้างตอม่อหรือส่วนอื่นใดในแหล่งน้ำเพื่อก่อสร้างสะพานคอนกรีตข้ามแม่น้ำ นอกจากนี้อาจมีกิจกรรมที่ส่งผลให้เศษวัสดุตกทับถมในแหล่งน้ำผิวดินบ้าง ได้แก่ การขนส่งวัสดุก่อสร้าง การเปิดหน้าดินเพื่อสร้างตอม่อโครงสร้างยกระดับและการสร้างทางระบายน้ำ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดิน หวาย โคลน ตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำ กำหนดให้มีการทำแนวคันป้องกันดิน เพื่อป้องกันผลกระทบจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง กำหนดให้แผนและรายละเอียดก่อนการดำเนินการช่วงฤดูฝนให้สอดคล้องกันและรายงานรายละเอียดก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝนให้สอดคล้องกันและรายงานรายละเอียดก่อนฤดูฝน และขอขออนุญาตโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (เดือนพฤศจิกายน) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุก่อสร้างลงในแหล่งน้ำสาธารณะ หรือต่อระบายน้ำสาธารณะใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |



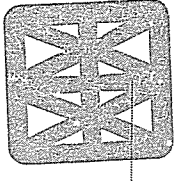
จันทรา ดิษฐกุล
นางสาวจิตรา ดิษฐกุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|---|
| <p>อุทกวิทยาน้ำท่วมขัง (ต่อ)</p> | <p>ชั่วคราว เป็นต้น ดังนั้น ผลกระทบต่อสภาพอุทกวิทยา ทางด้านในระยะก่อสร้างจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • เคารวัสดูแลเพื่อสิ่งงจากการก่อสร้างที่นำมาก่อให้เกิดมลพิษที่มากองไว้ ต้องมีผ้าไปปกคลุมป้องกันมลพิษจากน้ำฝน ลงสู่แหล่งน้ำ • ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่ การขุดดิน เป็นต้น เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝนลงสู่แหล่งน้ำ • จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อขนาดเล็ก เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังเขตพื้นที่ก่อสร้างและ บริเวณใกล้เคียง • ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานราก ต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ และต้องปิดหรือปกคลุมหรือ เก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อมและจะต้องมีรถบรรทุกมารับน้ำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้ โดยไม่ให้มีการกอง หรือกักไว้เป็นเวลานาน • สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ต่อมต่างๆที่เป็นเนื้อน้ำมัน ต้องนำไปกำจัด โดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล • ดำเนินการป้องกันกิจกรรมในการก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดการปนเปื้อนจากน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ • ต้องรวบรวมวัสดุอันตราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและสภาพปะปนเป็นเมื่อน โดยมีการควบคุม ด้วยวิธีที่เหมาะสม • ตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำ ตลอดจนแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบที่มีการอุดตันมีดิน ทรายทับถม หรือวัสดุที่ตกค้าง ต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อให้เกิดความสะอาดทางระบายน้ำ • หากพบว่ามีน้ำที่โดยรอบเกิดภาวะน้ำท่วม เนื่องจากโครงการให้ผู้รับเหมาจัดหาเครื่องสูบน้ำมา ระบายออกจากพื้นที่โดยเร็ว • จัดให้มีแนวป้องกันฝนเป็นแนวกันน้ำบริเวณก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำบริเวณใกล้เคียง โดยต้องจัดให้มีระบบระบายน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง | |

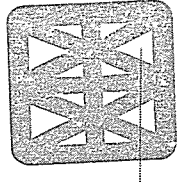


จึงขอ 6/๒๕๖๓
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เพลิงบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าเพื่อการผลิตและกระจายพลังงาน (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|--|
| <p>อุทกวิทยาน้ำท่วมดิน (ต่อ)</p> | <p>พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการโดยเฉพาะช่วงที่ผ่านจังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นพื้นที่ที่อยู่บริเวณเชิงเขา และลักษณะพื้นที่โดยทั่วไปเป็นแอ่งกะทะ เมื่อบึงถูกน้ำหลากจะมีน้ำไหลลงมาจากเขา</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด • จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ และบ่อตกตะกอน (โดยภายหลังจากเสร็จสิ้นกิจกรรมการแผ้วถางปรับพื้นที่ ก่อนที่จะมีการเริ่มกิจกรรมการก่อสร้างใดๆ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการติดตั้งบ่อตกตะกอนดินชั่วคราว (Sediment Trap) ทุกระยะ 500 เมตร ทางฟากขวา และซ้ายของคันทาง โดยบ่อตกตะกอนดินดังกล่าวมีขนาด 2x2 เมตร ลึก 1.5 เมตร ซึ่งจะมีประสิทธิภาพในการกำจัดสารแขวนลอยได้ประมาณร้อยละ 70 ระยะเวลาเก็บกัก 5 ชั่วโมง (ตร. เกரியศักดิ์ อุดมสินโรจน์, พ.ศ.2539) ที่สามารถรองรับน้ำฝนโดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ที่จะขยายและปรับปรับรูปร่างสถานะ ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานระบบระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา • จัดให้มีห้องล้างล้อรถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงานให้เพียงพอ • กรณีที่มีการข่อมบึงชั่วคราว อุปกรณ์การก่อสร้างต่างๆ ต้องดำเนินการทพหะภายในรัศมีหรือข่อม • จัดให้มีบ่อพักน้ำเสียเพื่อรองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ เช่น การล้างเครื่องจักร และอุปกรณ์ • จัดสร้างห้องล้างล้อรถบรรทุกทุกสถานีให้เพียงพอในอัตราคนงาน 15 คน/1 ห้อง | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี |
| <p>ระยะดำเนินการ</p> | <p>พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการโดยเฉพาะช่วงที่ผ่านจังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นพื้นที่ที่อยู่บริเวณเชิงเขา และลักษณะพื้นที่โดยทั่วไปเป็นแอ่งกะทะ เมื่อบึงถูกน้ำหลากจะมีน้ำไหลลงมาจากเขา</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีห้องล้างล้อรถบรรทุกทุกสถานีและเจ้าหน้าที่ที่ประจำสถานี • จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกหลักสุขาภิบาลทุกสถานี • ควบคุมการข่อมบึงชั่วคราวและบ้านพักคนงานให้เพียงพอ • จัดระบบการรวบรวมและการจัดการมูลฝอยที่สถานีอย่างเหมาะสมโดยไม่ให้เกิดกลิ่นน้ำ ดูดของ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี |

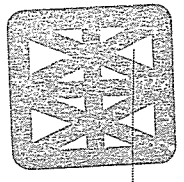


จันทรา ดูปัสัง
นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอมพิวเตอร์ อเนกเน็ทวิง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด


นายอานนท์ เทื่องบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าประเทศไทย

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|--|
| <p>สุขภาพอนามัย (ต่อ)</p> | <p>ตั้งในพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางรถไฟจากกิจกรรมการก่อสร้างหรือการดำเนินงานที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศได้กัตาม โครงการได้กำหนดเขตของโครงการและอาคารระบายน้ำตามแนวเส้นทางให้เพียงพอปริมาณการไหลของน้ำที่ผ่านแนวเส้นทาง นอกจากนี้ ในการออกแบบการก่อสร้างต้องคำนึงถึงสภาพภูมิอากาศในพื้นที่ปัจจุบันและต้องออกแบบไม่ให้ เป็นการกีดขวางลำน้ำ จึงคาดว่า จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพในระดัปานกลาง</p> | | |
| <p>คุณภาพน้ำผิวดิน</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>(ก) การออกแบบขั้่นรายละเอียดสำหรับตัวสถานีรถไฟ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การออกแบบระบบรวบรวมน้ำเสียสำหรับตัวสถานีรถไฟ ต้องประกอบไปด้วยโครงสร้างดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ออกแบบระบบท่อสุขาภิบาล โดยมีการแยกท่อโสโครก (Soil Pipe) จากท่อลิ้มและท่อระบายน้ำ (Waste Pipe) เพื่อลดการอุดตันของท่อ น้ำเสียจากห้องน้ำของสถานีจะรวมไหลรวมไปยังถังบำบัดน้ำเสีย ซึ่งกำหนดให้เป็นชนิดสำเร็จรูปแบบติดตั้งกัที่ (On-Site System) น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงท่อน้ำสาธารณะโดยมีค่า BOD₅ ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้เพราะราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี |



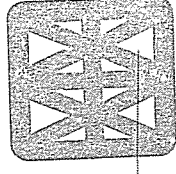
จิรพงศ์ ดิษฐกิจ
นางสาวจิรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิการบดีกรมหลวง รักษาการในตำแหน่ง

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าเพื่อการผลิตพลังงานทดแทน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|-------------------------------|--|--|
| คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำฝนจากหลังคาของสถานีรถไฟ ทางโครงการได้พิจารณาการออกแบบ ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา จะใช้ระบบระบายน้ำร่วมกับที่รับน้ำฝน (Roof Drain) ในจำนวน ตำแหน่ง และความลาดเอียงที่เหมาะสม ขนาดของท่อรับน้ำฝน (Roof Drain) และวางระบบน้ำจะถูกต้องแบบให้มีความใหญ่เพียงพอสำหรับปริมาณน้ำฝนที่ความเข้ม (Rainfall Intensity) 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง จากนั้นจะระบายสู่ระบบระบายน้ำภายนอกต่อไป <p>(ข) การออกแบบขั้วสายเคเบิลสำหรับยานเก็บกองและขนถ่ายสินค้า (Container Yard : CY)</p> <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบท่อสุขาภิบาล ต้องประกอบด้วยโครงสร้าง ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบท่อสุขาภิบาลจะต้องแยกท่อน้ำโสโครก (Soil Pipe) จากโถ้ววมและโถ้วปลั้วออกจาท่อน้ำทิ้ง (Waste Pipe) เพื่อลดการอุดตันของท่อ น้ำเสียจากห้องน้ำจะไหลรวมไปยังถังบำบัดน้ำเสีย ซึ่งกำหนดให้เป็นชนิดสำเร็จรูปแบบติดตั้งกับที่ (On-Site System) ส่วนน้ำเสียจากห้องครัว จะไหลผ่านถังดักไขมันเพื่อแยกน้ำมันก่อน แล้วจึงไหลไปยังถังบำบัดน้ำเสีย น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงท่อน้ำสาธารณะ โดยมีค่า BOD₅ ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 การออกแบบระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา ต้องประกอบด้วยโครงสร้าง ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา จะใช้ระบบระบายน้ำร่วมกับที่รับน้ำฝน (Roof Drain) ในจำนวน ตำแหน่ง และความลาดเอียงที่เหมาะสม ขนาดของท่อรับน้ำฝน (Roof Drain) | |

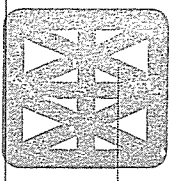


นางสาวจิตรา ดั่งรัก
นางสาวจิตรา ดั่งรัก
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงหนองปลาจอก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|--|---|
| คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | ผลกระทบที่สำคัญอยู่ในแนวสายทางและใกล้เคียง เช่น แอ่งน้ำผิวดิน และแอ่งน้ำพรุบริเวณ เป็นต้น อาจได้รับผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจากกิจกรรมการก่อสร้าง ตอม่อ หรือส่วนอื่นใดในแหล่งน้ำเพื่อก่อสร้างสะพาน คอนกรีตข้ามแม่น้ำ และอาจส่งผลให้เกิดการกัดเซาะ | <p>และวางระบบน้ำจะถูกรักษาแบบใหม่ขนาดใหญ่เพียงพอสำหรับปริมาณน้ำที่ความเข้ม (Rainfall Intensity) 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง จากนั้นจะระบายสู่ระบบระบายน้ำภายนอกต่อไป</p> <p>(ค) การออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อป้องกันการกัดเซาะตามแนวคันทางรถไฟ (Erosion Control)</p> <ul style="list-style-type: none"> ทางโครงการได้คำนวณและประเมินปริมาณน้ำที่เกิดการกัดเซาะทั้งลาดตัดและลาดถมพร้อม ออกแบบแก้ไขและป้องกัน เช่น วางระบบน้ำลาดดินตัด คันคอนกรีต (Concrete Curb) บนไหล่ทางป้องกันการกัดเซาะลาดดินถมสูง วางระบบน้ำจากปากท่อกลมที่ปากท่อสูงกว่าระดับดินเดิม บ่อตกตะกอน ฯลฯ โดยพิจารณาจากแบบมาตรฐานเกณฑ์ และมีแนวทางการป้องกันการกัดเซาะ ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ออกแบบเพื่อให้ได้ความเร็วไหลที่ไม่เกินค่าความเร็ววิกฤติ ซึ่งโดยทั่วไปจะพิจารณาให้อยู่ในช่วง 0.6-1.7 เมตร/วินาที - สำหรับพื้นที่ที่มีข้อจำกัดในการออกแบบและไม่สามารถควบคุมความเร็วการไหลได้ จะมีการป้องกันการกัดเซาะแบบใช้สิ่งก่อสร้าง เช่น การลาดพื้นผิวการไหลด้วย คอนกรีต ทินเรียง เกเบี้ยนบล็อก (Gabion blocks) การปลูกพืชคลุมดิน หรือวิธีอื่นๆ - การใส่ระยะเฟ้อต้น (Tree board) | |
| ระยะก่อสร้าง | แหล่งน้ำสำคัญที่อยู่ในแนวสายทางและใกล้เคียง เช่น แอ่งน้ำผิวดิน และแอ่งน้ำพรุบริเวณ เป็นต้น อาจได้รับผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจากกิจกรรมการก่อสร้าง ตอม่อ หรือส่วนอื่นใดในแหล่งน้ำเพื่อก่อสร้างสะพาน คอนกรีตข้ามแม่น้ำ และอาจส่งผลให้เกิดการกัดเซาะ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การสร้างรันรันชั่วคราว (Jetty) สำหรับการก่อสร้างตอม่อสะพาน</p> <p>(ก) มาตรการที่ต้องกำหนด</p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างสะพานและทางลาดชั่วคราวสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างลงสู่แพขนานยนต์ ใช้ใช้โครงสร้างเป็นสะพานเหล็กหรือสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กเท่านั้น เพื่อป้องกันการกัดเซาะทางระบายน้ำและการพังทลายของตะกอนดิน | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <p>ทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความลึก (Depth) อุณหภูมิ (Temperature) ความโปร่งแสง (Transparency) |



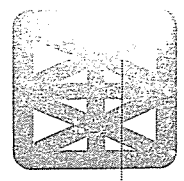
จิงปงดา สุนทรสุกิจ
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|---|
| คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | <p>ตลิ่งอีกด้วย นอกจากนี้อาจมีตะกอนดิน เศษวัสดุ กองดินและสิ่งของต่างๆ ที่เกิดจากการก่อสร้างถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำที่ไหลผ่านบ้าง แต่จะเกิดเฉพาะช่วงฝนตกเท่านั้น ดังนั้นผลกระทบต่อดูณภาพน้ำผิวดิน จึงอยู่ในระดับปานกลาง และเกิดในเวลาสั้นๆ เฉพาะช่วงของการก่อสร้างโครงการเท่านั้น</p> <p>นอกจากนี้ น้ำเสียที่เกิดจากคานาก่อสร้าง โครงการ จะจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปภายในพื้นที่โครงการ และจะจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง โดยไม่มีการระบายน้ำทิ้งออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะแต่อย่างใด</p> | <p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> การชอกเสีงในลำน้ำ ควรเร่งดำเนินการให้เสร็จโดยเร็วภายในฤดูแล้ง และควรหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝน เพื่อลดผลกระทบจากการพังกระจ่ายของตะกอนที่กั้นน้ำในลำน้ำ เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ดำเนินการรื้อถอนโครงสร้างสะพานและทางลาดชั่วคราว สำหรับขบวนวัสดุก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำทั้งหมดและให้มีการดำเนินการขุดลอกตะกอนที่กั้นน้ำบริเวณที่มีมีการก่อสร้าง <p>(ข) มาตรการทั่วไป</p> <ul style="list-style-type: none"> อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับในการก่อสร้างรวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง หากทางโครงการไม่มีความจำเป็นต้องใช้งานแล้ว ควรรีบนำออกจากริเวณพื้นที่ก่อสร้างในลำน้ำทันที หรือต้องมีการจัดเก็บให้เป็นระเบียบเพื่อป้องกันการนำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการตกหล่นไปเกิดขวางทางไหลของลำน้ำ ห้ามมิให้มีการทิ้งขยะมูลฝอยและเศษวัสดุต่างๆลงสู่ลำน้ำ เพื่อป้องกันปัญหา อาจทำให้ลำน้ำเกิดการตื้นเขิน การวางกองวัสดุก่อสร้างและกองดินในบริเวณพื้นที่ห่างไกลก่อสร้าง กำหนดให้ใช้ผ้าใบคลุมและจัดวางกองดินในบริเวณที่ราบและห่างไกลจากบริเวณก่อสร้าง เพื่อป้องกันกรณีฝนตกและน้ำในอาจชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ หรือกองวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากบริเวณร่องน้ำหรือลำน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะพยุคนดินทรายไหลลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียง หลีกเลี่ยงการมีพื้นที่ที่อยู่ริมลำน้ำพร้อมกันทั้งหมด ให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนหรือบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการกัดเซาะและชะล้างตะกอนดิน และสิ่งปนเปื้อนสู่แหล่งน้ำ | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> ความเค็ม (Salinity) ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) ความเร็วกระแส น้ำ (Velocity) ทางเคมี ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (BOD₅) ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) เหล็กทั้งหมด (Total Iron) <p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total coliform bacteria) แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal coliform bacteria) <p>โลหะหนัก</p> <ul style="list-style-type: none"> ตะกั่ว (Pb) แคดเมียม (Cd) |



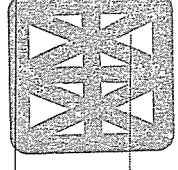
จุฬารัตน์ ดงสุโขทัย
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการฝ่ายประเทศไทย

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง ออเนเจอร์รี่ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางใต้ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงหนองปลาตุ๊ก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|--|---|
| คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none"> เปิดหน้าดินให้เสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝนให้ข้อดีขึ้นดินให้แน่นและระบายน้ำซึมออก และขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอยู่ระยะรั้ว เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-พฤศจิกายน) จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนเป็นแนวจากพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำบริเวณบริเวณใกล้เคียง โดยต้องจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง กิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้สายส่งน้ำ/ตลิ่งลำน้ำ โดยเฉพาะหากมีการขุดดินริมตลิ่งต้องกำหนดขอบเขตหรือจำกัดระยะการขุดดินอย่างชัดเจนเฉพาะพื้นที่ที่มีการทำงานจริงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งและการชะล้างหน้าดินสู่แหล่งน้ำ พร้อมกันนั้นต้องมีการบูรณะดูแลตลิ่งให้มีสภาพดั้งเดิมภายหลังการก่อสร้างเสร็จทันที การดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำให้ดำเนินการขุดและฝังฐานรากลงใต้ดิน (ต่ำกว่าระดับดินในฤดูแล้งน้ำแห้งทั้งหมด) กำหนดให้ดำเนินการขุดและฝังฐานรากลงใต้ดิน (ต่ำกว่าระดับดินเดิมเพื่อดำเนินการก่อสร้างสะพานต่อไป แต่ในกรณีที่มีตลิ่งและแนวฝั่งเดิมมีน้ำอยู่ในฤดูแล้ง) ให้ดำเนินการป้องกันและลดผลกระทบจากการพังทลายของตะกอนดิน ต้องดำเนินการก่อสร้างผนังกันน้ำชั่วคราว (Coffer Dam) ทำแนวคันเพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยการปลูกพืชคลุมดิน เช่น หญ้าแฝก กระตุ้มทอง หรือหญ้ามาเลเซีย ในบริเวณตลิ่งที่ได้รับการขุดหน้าดินมากที่สุด และต้องมั่นใจว่ากองดิน/กองวัสดุจะไม่ถูกชะล้างลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขยับออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ | <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) ตลอดระยะเวลาก่อสร้างที่ตัดผ่านแหล่งน้ำ สถานที่ติดตามตรวจสอบ บริเวณจุดตัดแม่น้ำหรือลำคลอง จำนวน 6 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> สถานี W1 : คลองส่งน้ำ ต.โพรงมะเดื่อ อ.เมือง จ.นครปฐม สถานี W2 : แม่น้ำแม่กลอง ต.พงสวาย อ.เมือง จ.ราชบุรี สถานี W3 : คลองวันดาว ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี สถานี W4 : แม่น้ำเพชรบุรี ต.คลองกระแซง อ.เมือง จ.เพชรบุรี สถานี W5 : คลองทะอำ ต.ทะอำ อ.ทะอำ จ.เพชรบุรี สถานี W6 : คลองบางเกวียนหัก ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ |



วิษณุพงษ์ ดั่งวงศ์กิจ

นางสาวจิตราลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด


นายอนันต์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

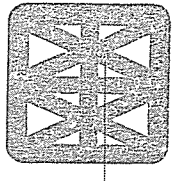
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลการประเมินความเสี่ยงแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการจราจรลดอุบัติเหตุ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| | | | |
|--|--------------------------------------|---|--|
| <p>องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ</p> | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |
| <p>คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p> | | <ul style="list-style-type: none"> เครื่องจักรอุปกรณ์ และโรงซ่อมบำรุงต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร และในบริเวณดังกล่าวต้องจัดเตรียมภาชนะเก็บถ่ายน้ำมันเครื่องที่ได้แล้ว (Spent Oil) และมีระบบบำบัดน้ำเสียอย่างง่ายที่สามารถแยกน้ำมันหรือไขมันออกจากแล้วรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร เพื่อนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกต้องหรือบริการของบริษัทที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมาย จัดให้มีปอดักตะกอนชั่วคราวสำหรับบำบัดน้ำทิ้งจากการทำความสะอาด เครื่องจักรกล ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการเทพื้นคอนกรีต ในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน บริเวณที่พื้ดินคนและโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล เช่น งานซ่อมบำรุงเครื่องจักร ลานล้างรถ บริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และถังน้ำมันของเสีย เป็นต้น โดยทำเป็นพื้นคอนกรีตยกขอบปิดครอบ และทำท่อต่อเนื่องระหว่างพื้นคอนกรีตและบ่อดักไขมัน เพื่อรวบรวมสิ่งรั่วไหลจากพื้นคอนกรีตลงสู่อัดักไขมันโดยตรง และระบายน้ำที่ผ่านการดักไขมันสู่ระบบบำบัดน้ำเสียรวมของบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อไป ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่างๆ ที่ใช้ในขณะก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำผิวดินด้วยการขุดคูล้อมรอบสถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมีเพื่อใช้ดักน้ำมันและสารเคมีที่อาจรั่วไหล ขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานได้ระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่างๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อป้องกันภาวนเป็นเชื้อเพลิงในกรณีเกิดอุบัติเหตุ การก่อสร้างสำนักงานโครงการหรือที่พักคนงานชั่วคราว ให้ก่อสร้างห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการสะสมสิ่งดินและการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานและที่พักคนงานลงแหล่งน้ำ | <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 232,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทยกับคู่สัญญา ดำเนิน งานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง |


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิการบดีฝ่ายกลาง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการฝ่ายประเทศไทย

จางเซฮา ตันจู่กัว
นางสาวจิตรลดา ตังรังสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง อเนจนิเยริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

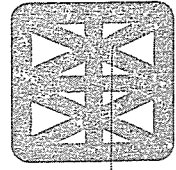


รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|--|--|
| คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการสร้างเขื่อนหรือคันดินรอบพื้นที่ก่อสร้างและที่ปักคานงานก่อสร้าง พร้อมทางระบายน้ำและมีที่กักตะกอนชั่วคราว เพื่อลดปริมาณของแข็งแขวนลอย ค่าความขุ่น และความสกปรกอื่นๆ ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างห้ามทิ้งขยะ และล้างทำความสะอาดเครื่องมือ/เครื่องจักรไม่ล้างโดยตรงที่ท่าหน้าดินเป็นกฎระเบียบ ขอบังคับ สำหรับคานงานก่อสร้าง จัดห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ แบบระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปไว้อย่างเพียงพอในที่พักคานงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ในอัตราส่วนอย่างน้อย คนงาน 15 คน ต่อ 1 ห้อง และ 8 คน ต่อ 1 ห้อง ตามลำดับ ส่วนน้ำชักล้างและน้ำชำระล้างร่างกายของคนงานก่อสร้าง จะต้องได้รับการบำบัดโดยใช้ On Site Treatment น้ำทิ้งจากอาคารสำนักงานชั่วคราว และบ้านพักคานงานก่อสร้าง ให้บำบัดคุณภาพน้ำทิ้งให้ไม่เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งชุมชนก่อนระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ และต้องรีบอพยพน้ำ (Holding Pond) ที่ใช้ในการรองรับน้ำเสียเท่านั้น ก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำที่สามารถกักเก็บได้อย่างน้อย 1 วัน เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่ที่เหมาะสม และนำไปปกคลุมป้องกัน การชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ ตรวจสอบสภาพบ่อตกไข่ไม้ และตักคราบไขมันออกจากบ่ออย่างสม่ำเสมอ เดือนละ 2 ครั้ง และนำไปเก็บไว้ในถังเก็บของเสีย รอการนำส่งไปกำจัดยังสถานที่กำจัดที่ถูกต้องทุกสัปดาห์ไป กำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการควบคุมปริมาณตะกอนแขวนลอยจากการตกภาสตามตกลงในแหล่งน้ำอย่างเคร่งครัด | |



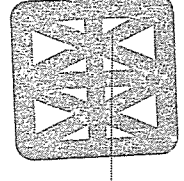
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



จิราภรณ์ ติงสุภักดิ์
นางสาวจิราภรณ์ ติงสุภักดิ์
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| <p>คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำของแหล่งน้ำ คือ การระบายน้ำเสียที่เกิดขึ้นในสถานีรถไฟและการล้างน้ำมันหล่อลื่นเครื่องจักรรถไฟบริเวณรางรถไฟและสถานีที่ซ่อมบำรุง ซึ่งจะส่งผลต่อแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงเป็นหลัก อาทิ คลองบางตาล คลองเรือและคลองวันดาว เป็นต้น โดยโครงการได้กำหนดให้มีระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียจากสถานีรถไฟ น้ำเสียจะถูกบำบัดได้มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งก่อนปล่อยออกสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ ดังนั้นจึงถือว่าไม่มีผลกระทบในระยะดำเนินการ</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> บำรุงรักษาแนวพื้นที่ขุดดินบริเวณตลิ่ง และพื้นที่ที่มีแนวโน้มเกิดการชะล้างพังทลายจากการก่อสร้างโครงการที่อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันการชะล้างได้อยู่เสมอ เพื่อควบคุมและดูแลคุณภาพน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ให้มีคุณภาพน้ำทิ้งอยู่ในมาตรฐานการควบคุมการระบายน้ำที่จากอาคารบางประเภท ก่อนทำการระบายออกสู่ภายนอก ดังรายละเอียดต่อไปนี้ ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีความสามารถที่พำนักได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตรวจสอบและดูแลรักษาขบวนการของโรงบำบัดน้ำเสียอย่างต่อเนื่องและ 2 ครั้ง บริเวณสถานีรถไฟและย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า ต้องจัดตั้งน้ำทิ้งร่วมที่ถูกสุกสุกและไว้อย่างเพียงพอ โดยแยกทิ้งขยะ-หญิง และน้ำทิ้งที่ระบายจากพื้นที่ดังกล่าว ต้องผ่านการบำบัดคุณภาพน้ำอย่างน้อยให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาดของประเภทการรวบรวมขจัดและสิ่งแวดล้อมกำหนด จัดให้มีน้ำทิ้งร่วมที่ถูกลำเลียง มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเติมอากาศ และระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำทิ้งร่วมและส่วนอื่นๆ ที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีความเข้มข้นไม่เกินมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนมีการระบายออก มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <p>ทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความลึก (Depth) อุณหภูมิ (Temperature) ความโปร่งแสง (Transparency) ความเค็ม (Salinity) ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) ความเร็วกระแสหน้า (Velocity) ทางเคมี ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (BOD₅) ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) เหล็กทั้งหมด (Total Iron) | |



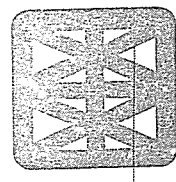
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอาหนะ เทื่องบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบบึงเวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบบึงเวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบบึงเวดล้อม
โครงการระบบชลไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโรลิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)
โครงการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

| | | | |
|---|-------------------------------|--|---|
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | | <p>จัดให้มีบ่อบำบัดน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีรถไฟและสถานกึ่งสถานี ซึ่งสามารถรองรับน้ำทิ้งได้อย่างน้อย 1 วัน เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟได้ ซึ่งเป็นกรลดปริมาณน้ำทิ้งในกรณีที่ต้องมีการระบายออกพื้นที่ภายนอก</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีถังขยะมูลฝอยแบบฝังปิด แยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะมีพิษ ว่างไว้ตามบริเวณต่างๆ อาทิเช่น ทางเดินท่าภายในอาคารสถานี เป็นต้น โดยจัดให้มีปริมาณถังขยะที่เพียงพอในการรองรับขยะในแต่ละวัน และจัดให้มีถังขยะมูลฝอยแยกออกเมื่อเต็ม โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดที่มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีรถไฟ เพื่อดูแลการรวบรวมขยะ การทำความสะอาดโดยทั่วไป รณรงค์และชักชวนให้พนักงานที่ขยะได้ถูกตองตามประเภท โดยอาจใช้การตั้งจุดความสนใจด้วยรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวน เนื่องจากขยะจากสถานีรถไฟโดยส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีที่ทิ้งที่แน่นอน และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่หรือสามารถลดปริมาณได้ก่อนนำไปกำจัดเพื่อเป็นการรักษาความสะอาดและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดให้มีที่พักขยะอยู่ภายใต้หลังคามังล้อม เพื่อป้องกันหน้าขยะออกสู่ภายนอก โดยที่พักขยะดังกล่าวต้องสามารถจัดวางถังรองรับขยะหรือจุดทิ้งขยะที่รองรับขยะ ซึ่งมัดปากถุงเรียบร้อยแล้วได้อย่างเพียงพอ เพื่อรอการเก็บขนต่อไป | <p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total coliform bacteria) แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลลีโบริฟอร์ม (Fecal coliform bacteria) <p>โลหะหนัก</p> <ul style="list-style-type: none"> ตะกั่ว (Pb) แคดเมียม (Cd) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้งปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง 3 ปีต่อเนื่อง <p>หลังเบ็ดดำเนินการ จากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี</p> <p>สถานที่ติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณจุดตัดแม่น้ำหรือลำคลอง จำนวน 6 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี W1 : คลองส่งน้ำ ต.โพพระตะต๋อ อ.เมือง จ.นครปฐม สถานี W2 : แม่น้ำแม่กลอง ต.พงสวาย อ.เมือง จ.ราชบุรี |



จิรประภา ตังสุภัท
นางสาวจิตตรา ตังสุภัก
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอมพิวเตอร์ เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลกระทบทะลุสิ่งแวดลอมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางหนองปลาตุก-หัวหิน (ต่อ)

| | | | |
|---|-------------------------------|--|--|
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแกไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแกไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ | ผลกระทบก่อสร้าง | ผลกระทบก่อสร้าง | ผลกระทบก่อสร้าง |

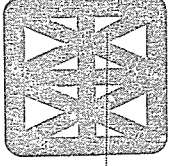


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

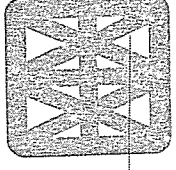
จัตวา 6164/กจ
นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอมโซลูชั่น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและบริหารจัดการผลิตภัณฑ์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|---|
| <p>อุบัติเหตุจราจรในระยะก่อสร้าง พบว่าอัตราการระบายมลพิษทางอากาศจากกิจกรรมดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในพื้นที่ใกล้เคียงน้อย ประกอบด้วยกิจกรรมการก่อสร้างจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาหนึ่ง และกิจกรรมการก่อสร้างจะดำเนินการเป็นช่วงๆ ตามแนวเส้นทาง เมื่อการก่อสร้างแต่ละช่วงแล้วเสร็จ ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศดังกล่าวจะหมดไป นอกจากนี้โครงการได้จัดทำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านอากาศซึ่งสามารถช่วยป้องกันและลดผลกระทบด้านการระบายมลสารทางอากาศจากโครงการได้</p> <p>ดังนั้นคาดว่าผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการต่อคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงตามแนวเส้นทางจะอยู่ในระดับต่ำ</p> | <p>พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง กําหนดให้มีการฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง</p> <p>กําหนดให้ไม่ทำการเปิดหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด และเปิดผิวหน้าดินในพื้นที่ก่อสร้างตามความจำเป็น</p> <p>จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกเคลื่อนที่อยู่ที่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ</p> <p>กําหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด</p> <p>กําหนดให้ดำเนินการกองวัสดุก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น</p> <p>รถบรรทุกที่ขนวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุม เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น</p> <p>กําหนดเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง</p> <p>สอบถามปัญหาหรือการร้องเรียนอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ จากชุมชนใกล้เคียง เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขต่อไป</p> <p>การก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง ก่อสร้างอาคาร วัสดุเศษวัสดุคอนกรีต ต้องทำรั้วที่ปิดล้อมบริเวณที่จะทำการก่อสร้างให้มีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 2 เมตร ตลอดเวลาที่ทำการก่อสร้าง</p> <p>บำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 ครั้ง/วัน ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง <p>สถานที่ติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่ก่อนแนวเส้นทางสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี A1 : วัดพระงาม ต.นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม • สถานี A2 : โรงเรียนเสนาธิการพิทยาลัย ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี • สถานี A3 : วัดปากท่อ ต.ปากท้อ อ.ปากท้อ จ.ราชบุรี • สถานี A4 : โรงเรียนวัดนาค ต.ช่องสะแก อ.เมือง จ.เพชรบุรี • สถานี A5 : โรงเรียนเตรียมครูศึกษา ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 435,000 บาท/ปี |

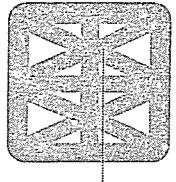


หญิงอรุณี ตังกรกุล
นางสาวจิตรลดา ตังกรกุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทิม คอนซัลติง ออเนชั่น จำกัด แมเนจเม้นท์ จำกัด


นายอานนท์ เพลิงบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| | | | |
|--|--|---|---|
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| <p>อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ (ต่อ)</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อเปิดใช้งานโครงการ แหล่งของมลพิษทางอากาศ จะมาจากท่อไอเสียรถยนต์เป็นหลัก ซึ่งมลพิษทางอากาศที่สำคัญ คือ ฝุ่น ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ สำหรับภาวะมีฝนผลกระทบจะใช้แบบจำลอง CALINE 4 ซึ่งพบว่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และ ฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกพื้นที่และทุกปีที่มีการคาดการณ์ ส่วนความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์จะมีค่าเกินมาตรฐานในบางพื้นที่และบางปีของการคาดการณ์ ทั้งนี้ผลกระทบของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ที่ประเมินได้ เป็นค่าความเข้มข้นสูงสุด ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในช่วงเวลาที่สั้นๆ สำหรับตำแหน่งที่ระดับความเข้มข้นสูงสุดเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ส่วนใหญ่อยู่ที่ตำแหน่งของสถานีรถไฟไม่ได้ส่งผลกระทบต่อที่อยู่อาศัย</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • รักษาระดับความสะอาดเรียบร้อยรวมทั้งการกำจัดมูลสัตว์ต่างๆ ให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม ในบริเวณก่อสร้างพร้อมทั้งจัดเก็บขยะมูลฝอยสิ่งกีดขวางที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างต่างๆ ออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุดหลังจากที่ไม่ต้องการใช้แล้วหรือหลังจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวแล้วเสร็จ <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดระบบจราจรบริเวณสถานีให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งเครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจร เพื่อบอกทิศทางและกำหนด ความเร็วบริเวณสถานี • บริเวณสถานีรถไฟที่มัจฉอรถและตัดเครื่องขบวนจะจอดเป็นเวลานาน • ปลุกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยดูดซับมลพิษทางอากาศ • ควบคุมการปล่อยไอเสียและคุณภาพของเชื้อเพลิง | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • รักษาความสะอาดเรียบร้อยรวมทั้งการกำจัดมูลสัตว์ต่างๆ ให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม ในบริเวณก่อสร้างพร้อมทั้งจัดเก็บขยะมูลฝอยสิ่งกีดขวางที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างต่างๆ ออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุดหลังจากที่ไม่ต้องการใช้แล้วหรือหลังจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวแล้วเสร็จ <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดระบบจราจรบริเวณสถานีให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งเครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจร เพื่อบอกทิศทางและกำหนด ความเร็วบริเวณสถานี • บริเวณสถานีรถไฟที่มัจฉอรถและตัดเครื่องขบวนจะจอดเป็นเวลานาน • ปลุกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยดูดซับมลพิษทางอากาศ • ควบคุมการปล่อยไอเสียและคุณภาพของเชื้อเพลิง | <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การรถไฟแห่งประเทศไทยกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับปรึกษาที่ก่อสร้าง <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดำเนินการตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความเร็วลมและทิศทางลม • ฝุ่นละอองรวม (TSP) • ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 (PM-10) • ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ • ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ <p>ความถี่</p> <p>2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>สถานที่ติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่ก่อนเข้าตัวหนังสือสิ่งแวดล้อมใกล้เคียง แนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี A1 : วัดพระงาม <p>นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม</p> |



จิราภา ด่างสุภา
นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

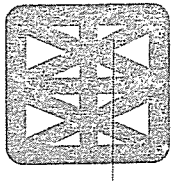
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางหนองปลาตุ๊ก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|---|
| <p>อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ (ต่อ)</p> | <p>ดังนั้นในภาพรวมจึงคาดว่าโครงการดำเนินโครงการจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในระดับปานกลาง</p> | | <ul style="list-style-type: none"> • สถานี A2 : โรงเรียนสารสิทธิ์พิทยาลัย ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี • สถานี A3 : วัดปากท่อ ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี • สถานี A4 : โรงเรียนวัดนาค ต.ช่องสะแก อ.เมือง จ.เพชรบุรี • สถานี A5 : โรงเรียนตรุณศึกษา ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 870,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ |
| <p>เสียง</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>จากผลการศึกษาระดับเสียงที่ระยะทางต่างๆ (ระยะห่าง 15-500 เมตร) จากกิจกรรมการก่อสร้าง</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการเกี่ยวกับรายละเอียดของภารกิจกรมก่อสร้าง ระยะเวลาของการทำงาน โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีเสียงดัง <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างทุกๆ 7 วัน เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดังผิดปกติ • การก่อสร้างบนถนนเก่าทดใหม่ให้นำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนนหากในกรณีนี้จำเป็นจะต้องใช้ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (Leq 24 hr) |



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



จิรายุทธ ตั้งเวทย์
นางสาวจิตราลดา คำรังสฤษดิ์
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

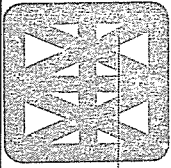
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณลักษณะต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|---|
| เสียง (ต่อ) | สถานีรถไฟและทางยกระดับ (ช่วงเมืองหัวหิน) พบว่ามีค่าระดับเสียง Leq 24 อยู่ในช่วง 59.6-90.0 เดซิเบล(เอ) และพบว่าที่ระยะห่าง 150 เมตรขึ้นไปจากแหล่งกำเนิดเสียง มีระดับเสียง Leq 24 จากกิจกรรมการก่อสร้างต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) อย่างไรก็ตามการก่อสร้างโดยส่วนใหญ่เป็นการเตรียมพื้นที่ชานชาลาและราง ซึ่งการปรับปรุงสถานีนั้นดำเนินการในเขตทางของ รฟท. และในช่วงที่กิจกรรมการตอกเสาเข็ม ระดับเสียงที่เกิดขึ้นจะดังเพียงช่วงที่มีการตอกเข็ม ไม่มีการใช้งานต่อเนื่องเหมือนเครื่องจักรอื่น จึงก่อให้เกิดเสียง ดังรบกวนในระยะสั้น ประกอบกับกิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่จะดำเนินการในช่วงกลางวัน และเป็นอาคารก่อสร้างที่ไม่ใช้อาคารขนาดใหญ่ ไม่ได้ใช้เสาเข็มที่ใหญ่อีกกว่าอาคารโดยทั่วไป ซึ่งหากโครงการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบจากรบกวนที่ได้กำหนดไว้ จะทำให้ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมก่อสร้างอยู่ในระดับต่ำที่สุดที่เป็นไปได้ สำหรับระดับเสียงที่ระยะห่างต่างๆ จากกิจกรรมการก่อสร้างทางรถไฟ | <p>แผนหลักที่มีความหนาแน่นพิเศษและมีयर่องเพื่อกันเสียงดังและความสั่นสะเทือน</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงเวลาการพักผ่อนของประชาชน มาตรการนี้จะลดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงลงได้ไม่เกิน 3 เดซิเบล(เอ) ขึ้นกับระดับเสียงจากแหล่งกำเนิดอื่นๆ กิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะต้องมีการประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึง กำหนดให้บริเวณที่เห็นว่าจะมีผลกระทบด้านเสียง เช่นการขุดเจาะพื้นผิว ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง 4 เมตร ซึ่งทำหน้าที่เสมือนกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียงไม่ให้ก่อให้เกิดผลกระทบที่รุนแรงกับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงและผู้สัญจร พิจารณาใช้เครื่องจักรอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ได้แก่ การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก (ตลอดพื้นที่ก่อสร้างโครงการกำหนดให้มีการใช้เข็มเจาะทั้งหมด ยกเว้นบริเวณการก่อสร้างสะพานรถไฟ และบริเวณสถานีรถไฟ) รวมทั้งพิจารณาเลือกใช้วิธีการก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบแบบหล่อสำเร็จซึ่งสามารถช่วยลดระดับเสียงให้อยู่ในระดับที่ควบคุมได้ รวมทั้งช่วยลดระยะเวลาก่อสร้างอันจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างในระดับต่ำที่สุด เป็นต้น ในกรณีก่อสร้างใกล้สถานศึกษาให้ประสานกับสถาบันการศึกษาเพื่อหาแนวทางลดเวลาการเรียนหรือตอกเสาเข็มเพื่อไม่ให้ตรงกับการเรียนการสอนเช่นให้ดำเนินการในวันหยุด เป็นต้น ในกรณีที่ก่อสร้างใกล้สถานสถานในเชิงกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงในช่วงที่มีการประกอบอาชีพ และในวันสำคัญทางศาสนา กำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านเสียงอย่างเคร่งครัด | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> ระดับเสียงปรอทที่ 90 (L₉₀) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{day}) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง เมื่อมีการก่อสร้างผ่านพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ (โดยเป็นช่วงที่มีกิจกรรมที่เสียงดัง) <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี N1 : วัดพระงาม ต.นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม สถานี N2 : โรงเรียนสาธิตทิพย์วิทย ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี สถานี N3 : วัดปากท่อ ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี สถานี N4 : โรงเรียนวัดนาคร อ.ช่องสะแก อ.เมือง จ.เพชรบุรี สถานี N5 : โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ |



นายอาหนท์ เหลืองบุญธรรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการพิเศษแห่งประเทศไทย

จตุรดา ตันสุโขทัย
นางสาวจิตรา ตันสุโขทัย
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

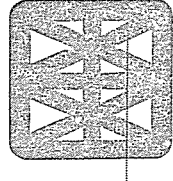
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



รายงานการแสดงผลการประเมินเสียงแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟฟ้ารางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|---|
| <p>เสียง (ต่อ)</p> <p>พบว่าในระยะทาง 50 เมตรขึ้นไปจากแหล่งกำเนิดเสียง มีระดับเสียง Leq24 จากกิจกรรมการก่อสร้างต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) ดังนั้น โครงการได้กำหนดให้มาตรการลดผลกระทบทางด้านเสียงในระยะก่อสร้างโครงการโดยพิจารณาพื้นที่ติดตั้งกำแพงกันเสียงตามแนวพื้นที่ก่อสร้างที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีระดับเสียง L_{eq} เฉลี่ย 24 ชั่วโมง จากการประเมินโดยการคำนวณรวมกับระดับเสียงจากการจราจรวัดจริงแล้วมีค่าระดับเสียงรวมเกิน 70 เดซิเบล(เอ) (ตามมาตรฐานระดับเสียงทั่วไปต้องไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) โดยกำแพงกันเสียงในระยะก่อสร้างโครงการ มีลักษณะเป็นกำแพงกันเสียงชั่วคราวเป็นผนังซึ่งมีฐานคอนกรีตมีความสูง 4 เมตร ติดตั้งไว้บริเวณขอบนอกของพื้นที่ก่อสร้างทางของโครงการ เพื่อลดทอนเสียงดังจากรถก่อสร้างจนอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ดังนั้นคาดว่าผลกระทบจากเสียงในระยะก่อสร้างโครงการจะอยู่ในระดับต่ำ</p> | <p>กำหนดให้ชุมชนรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้บริเวณแนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องมีการรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์หรือผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะในพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นเมืองหรือชุมชน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง การขนถ่ายวัสดุและอุปกรณ์จะต้องมีการควบคุมจากวิศวกรผู้คุมงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด จัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) สำหรับคนงานที่ทำงานในบริเวณก่อสร้างที่มีเสียงดังในเวลาทำงานไม่เกิน 8 ชั่วโมง ในส่วนของแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่ศึกษา ซึ่งอยู่ใกล้โครงการนั้น การก่อสร้างที่มีเสียงดังอาจต้องประสานในการทำงานก่อสร้าง เช่น ทำหน้าที่ที่มีเสียงดังในช่วงที่นอกฤดูท่องเที่ยว หรือช่วงที่ไม่ใช่ช่วงวันหยุดยาว กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดพื้นที่อ่อนไหวดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> รพ.เสต. โพรงมะเตือ วัดโพรงมะเตือ โรงเรียนยกยง โรงเรียนวัดคงคาราม วัดคงคาราม โรงเรียนวิชัยวิฑิตาม วัดบ้านกล้วย | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ชุมชนรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้บริเวณแนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องมีการรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์หรือผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะในพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นเมืองหรือชุมชน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง การขนถ่ายวัสดุและอุปกรณ์จะต้องมีการควบคุมจากวิศวกรผู้คุมงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด จัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) สำหรับคนงานที่ทำงานในบริเวณก่อสร้างที่มีเสียงดังในเวลาทำงานไม่เกิน 8 ชั่วโมง ในส่วนของแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่ศึกษา ซึ่งอยู่ใกล้โครงการนั้น การก่อสร้างที่มีเสียงดังอาจต้องประสานในการทำงานก่อสร้าง เช่น ทำหน้าที่ที่มีเสียงดังในช่วงที่นอกฤดูท่องเที่ยว หรือช่วงที่ไม่ใช่ช่วงวันหยุดยาว กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดพื้นที่อ่อนไหวดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> รพ.เสต. โพรงมะเตือ วัดโพรงมะเตือ โรงเรียนยกยง โรงเรียนวัดคงคาราม วัดคงคาราม โรงเรียนวิชัยวิฑิตาม วัดบ้านกล้วย | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 260,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทยกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง |



จึงขอส่ง

นางสาวจิตราลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

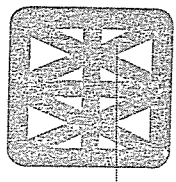
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อม การป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|---|--|
| เสียง (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คล้าย | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - โบราณสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) - วัดบางลิ้งเจริญธรรม - โรงเรียนสุริยวงศ์ - โรงเรียนปากท่อพิทยาคม - วัดปากท่อ - มัสยิดอัลมัซมึนเราะฮ์ - โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า - วัดปี่บ (ร้าง) - วัดนาคร - โรงเรียนวัดนาคร - โรงเรียนหนองศาล 1 - พระราชวังไกลกังวล - โรงเรียนเทศบาลบ้านอ้อยฝ้าย - โรงพยาบาลหัวหิน - โรงเรียนพณิชยการหัวหิน - โบสถ์คาทอลิกนักบุญเทระซา - โรงเรียนวังไกลกังวล - โรงเรียนนครฤๅเกล้าฯ - โรงเรียนเทศบาลวัดหนองแก - วัดหนองแก | |
| ระยะดำเนินการ จากผลการคาดการณ์ระดับเสียงที่ระยะทางต่างๆ จากแนวเส้นทางรถไฟ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่าระดับเสียงจากกิจกรรมในระยะดำเนินการโครงการปี พ.ศ.2577 ซึ่งเป็นที่มีจำนวนขบวนวิ่งมากที่สุด ที่ระยะทาง 15-500 เมตร จากแนวเส้นทางรถไฟโครงการ มีค่าอยู่ในช่วง 50.8-81.7 เดซิเบล(เอ) และพบว่าที่ระยะทาง 60 เมตรขึ้นไป | ระยะดำเนินการ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบสภาพแรงดันไฟฟ้า หัวจักรรถไฟ และทำการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ • ทบทวนการตรวจวัดระดับเสียงในระบอบดำเนินการมีระดับเสียงเริ่มจะใกล้หรือเกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป หรือได้รับการร้องเรียน กำหนดให้พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณที่จำเป็น • กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดพื้นที่อ่อนไหวดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - รพ.สต. โพรงมะเดื่อ - วัดโพรงมะเดื่อ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ตัดไม้ตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (Leq 24 hr) • ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90 (L₉₀) • ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) • ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) |



สุพงษ์ ดั่งสุโข
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอมมัลติจิ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบผลิตไฟฟ้าเพื่อการผลิตพลังงาน (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางโครงการ-ชุมชนทางหลวงปาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|--|---|
| เสียง (ต่อ) | จากแหล่งกำเนิดเสียงมีระดับเสียง Leq24 ต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) สำหรับระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่าระดับเสียง Leq24 ที่เกิดจากแหล่งกำเนิดเสียงของโครงการรวมกับระดับเสียงจากการจราจรวัด พบว่าระดับเสียง Leq24 บริเวณพื้นที่อ่อนไหว รวมทั้งระดับเสียงจากการจราจรวัด ส่วนใหญ่มีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (70 เดซิเบล(เอ)) ยกเว้น พื้นที่อ่อนไหวที่ตั้งอยู่ห่างจากแนวเส้นทางรถไฟน้อยกว่า 60 เมตร และพื้นที่อ่อนไหวที่ตั้งอยู่ในช่วงอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐาน เนื่องจากค่าระดับเสียง Leq24 สูงสุดจากการจราจรวัดจริงบริเวณโรงเรียนตรุงูญศึกษา มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐาน (ค่าสูงสุดเท่ากับ 73.6 เดซิเบล(เอ)) | <ul style="list-style-type: none"> - วัดดอนตูม - โรงเรียนวัดดอนตูม - โรงเรียนศุภศิษย์ - วัดป่าไผ่ - โรงเรียนบาลโพธาราม - วัดโพธาราม - โรงเรียนวัดเจ็ดยักษ์ - วัดเจ็ดเสมียน - โรงเรียนวัดบ้านกล้วย - โรงเรียนศรีวงค์ - วัดปากท่อ - โรงเรียนพระที่นั่งเกล้า - วัดนาค - โรงเรียนบ้านหนองเกตุ - วัดป่าฝ้าย - พระราชวังไกลกังวล - วัดหัวหิน - โรงเรียนพาณิชย์การหัวหิน - โรงเรียนเทศบาลเขาป่าไผ่หัวหิน | <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ <p>สถานที่ติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่อ่อนไหวตามสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี N1 : วัดพระงาม • ต.นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม • สถานี N2 : โรงเรียนสารสิทธิ์พิทยาลัย ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี • สถานี N3 : วัดปากท่อ ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี • สถานี N4 : โรงเรียนวัดนาค ต.ช่องสะแก อ.เมือง จ.เพชรบุรี • สถานี N5 : โรงเรียนตรุงูญศึกษา ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 520,000 บาท/ครั้ง |

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

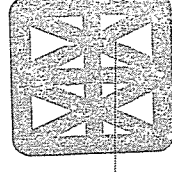
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

จ.ประจวบฯ ด.บางสะพาน

นางสาวจิตจรดา ดำรงสุภิก

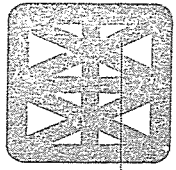
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

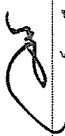


รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)
โครงการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

| | | | |
|---|--|--|--|
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| เสียง (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | <ul style="list-style-type: none"> วิทยาลัยการอาชีพวังไกลกังวล โรงเรียนอนุบาลสมถวิล โรงเรียนตุนนาศึกษา โรงเรียนหัวหินวิทยาคม โรงเรียนเทพบาวัดหนองแก | <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ที่มาดำเนินการ |
| ความสิ้นสะท้อน | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างจะระงับการต่อเติมมากที่สุด เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีระดับความสิ้นสะท้อนสูงที่สุด แต่หากดำเนินการอย่างระมัดระวัง ก็จะไม่ทำให้เกิดผลกระทบที่สำคัญ เช่น อาจใช้เข็มเจาะแทนหากพิจารณาว่าอาจทำให้อาคารข้างเคียงเสียหายได้ ซึ่งความสิ้นสะท้อนจากการต่อเติมไม่ใช่สาเหตุเดียวที่จะทำให้เกิดความเสียหายต่ออาคารบ้านเรือน แต่การเคลื่อนของดินก็มีส่วนได้เช่นกัน ดังนั้น วิศวกรผู้ควบคุมการก่อสร้างจะต้องกำกับดูแลและป้องกันเพื่อมิให้เกิดความเสียหายดังกล่าว</p> <p>สำหรับระดับความสิ้นสะท้อนในระบะก่อสร้างโครงการ บริเวณพื้นที่ก่อนไหวต่อผลกระทบที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ พิจารณาในกรณีแล้ว</p> | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ใช้เครื่องจักรอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบด้านความสิ้นสะท้อน เช่น การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก เป็นต้น กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะแทนการก่อสร้างเสาเข็มตอก กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสิ้นสะท้อนให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. และต้องแจ้งประชาชนและผู้ประกอบการข้างเคียงให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีการก่อสร้างที่ทำให้เกิดความสิ้นสะท้อน กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นและของและเพื่อความปลอดภัยในการจราจร กำหนดให้รถขนวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกเป็นไปตาม พรบ. ทางหลวง พ.ศ.2535 กำหนดให้มีศูนย์รับแจ้งร้องเรียนจากชุมชนที่อยู่ใกล้บริเวณแนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดไว้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์พร้อมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหานำเสนอต่อกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) ความถี่ 1 ครั้ง เมื่อมีการก่อสร้างผ่านพื้นที่ก่อนไหวต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่กำกับดูแลได้ (โดยผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่กำกับดูแลได้) เป็นช่วงที่มีกิจกรรมที่มีความสิ้นสะท้อนออกมา <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่ก่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมใกล้เคียง</p> <p>แนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี V1 : วัดพระงาม ต.นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม |

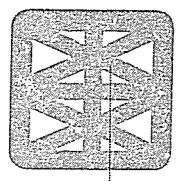


ณัฐพร ธีวสุกิจ
นางสาวจิตรลดา คำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางหนองปลาตึก-หัวหิน (ต่อ)

| | | | |
|---|--|---|---|
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ที่สุด (Worst Case) กำหนดให้ระดับความเสถียรเห็นจากแหล่งกำเนิดตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการมีระดับความเสถียรเห็นในระดับเดียวกับความเสถียรเห็นที่เกิดจากกิจกรรมการตอกเสาเข็มดินเข็มตอก (Pile Driver (impact)) ซึ่งพบว่าบริเวณที่ตั้งของพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่มีโอกาสได้รับความเสถียรเห็นสูงสุด จะเป็นพื้นที่อ่อนไหวที่ตั้งอยู่ใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด ได้แก่ วัดพระงาม วัดเสมินา โบราณสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) วัดบึง (ร้าง) ซึ่งมีระดับความเสถียรเห็นอ่อน บริเวณแนวเส้นทางเท่ากับ 13,966 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งเป็นระดับที่คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงเสถียรเห็นอ่อนอย่างต่อเนื่อง และมีระดับความเสถียรเห็นที่สูงกว่าการตรวจปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบังแดดน้อย อย่างไรก็ตาม ตำแหน่งที่มีการก่อสร้างโครงสร้างสะพานและสถานีรถไฟ ไม่ได้ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบดังกล่าวบริเวณดังกล่าวจึงไม่มีกิจกรรมการตอกเสาเข็ม ประกอบกับแหล่งกำเนิด | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| ความเสถียรเห็น (ต่อ) | | | <ul style="list-style-type: none"> • สถานี V2 : โรงเรียนสารสิทธิ์พิทยาลัย ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี • สถานี V3 : วัดปากท่อ ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี • สถานี V4 : โรงเรียนวัดนาค ต.ช่องสะแก อ.เมือง จ.เพชรบุรี • สถานี V5 : โรงเรียนตรุณศึกษา ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 160,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การรถไฟแห่งประเทศไทยกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง |




จิรนุช ดิษฐแก้ว
นางสาวจิรนุช ดิษฐแก้ว
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

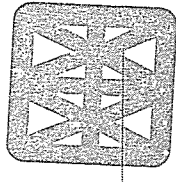

นายอานนท์ เพลื่องบุญรัตน์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| | | | |
|---|---|---|--|
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| ความสัมพันธ์อื่น (ต่อ) | <p>ความสัมพันธ์ที่อาจเกิดจากโครงการก่อสร้างโครงการจะเกิดขึ้นเพียงช่วงเวลาสั้นๆ ในแต่ละช่วงของโครงการ ดังนั้น คาดว่าผลกระทบจากความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างโครงการจะอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สำหรับระดับความสัมพันธ์เพื่อสูงสุดในระยะดำเนินการที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ มีค่าอยู่ในระดับที่คนไม่สามารถรับรู้สึกรู้ไต่ และไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างความปลอดภัยต่อโครงสร้างทุกประเภท ดังนั้นคาดว่าผลกระทบจากความสั่นสะเทือนในระยะดำเนินการจะอยู่ในระดับต่ำ ยกเว้นบริเวณวัดบึง (ร้าง) ซึ่งอยู่ติดเขตทางของ รพท. จากการศึกษาประเมินผลกระทบพบว่าระดับความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในระดับ ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท แต่เนื่องจากตั้งอยู่ติดเขตทางของ รพท. และเป็นแหล่งศิลปกรรมประเภทโบราณสถาน จึงกำหนดมาตรการให้ รพท. ประสานงานกับกรมศิลปากร เพื่อออกแบบแนวเส้นทางเพื่อลดผลกระทบต่อไปยังสถานที่ดังกล่าว</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสภาพทรงรถไฟ หัวจักรรถไฟ และทำการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) ความถี่ 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัด 5 วันต่อหนึ่ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ <p>สถานที่ติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียง แนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี V1 : วัดพระงาม ต.นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม สถานี V2 : โรงเรียนเสนาธิการวิทยุ ค.บ.บึงเมือง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี |

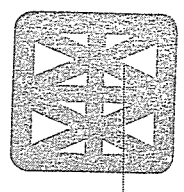

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

จิงจุงตา สังข์สุโข
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด




รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)
มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|--|
| <p>ความสิ้นเปลือง (ต่อ)</p> | <p>และกำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบความสิ้นเปลืองในบริเวณดังกล่าว หากอยู่ในระดับที่อาจทำให้เกิดผลกระทบ ได้กำหนดให้ รฟท. ควบคุมรั้วระหว่างทางรถไฟกับวัดบึง (ร้าง) เพื่อลดผลกระทบด้านความสิ้นเปลืองสำหรับเส้นทางยกระดับที่สถานีหัวหินช่วง กม.211+582 ถึง กม.215+872 ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร โครงสร้างทางที่ใช้สำหรับทางวิ่งเป็นโครงสร้างแบบ Prestressed Concrete I-Girder ความยาวของโครงสร้างทางวิ่งในแต่ละช่วงเสา โดยทั่วไปยาว 25.00 เมตร ทั้งนี้ จากผลการวัดความสิ้นเปลืองที่เกิดจากการจราจรบนสะพานยกระดับจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) เอ็นเจียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท แมททิค คอนซัลแตนท์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด, 2547) ซึ่งได้ทำการตรวจวัดความสิ้นเปลืองโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ที่ตรวจวัดได้ในระยะ 10 เมตร จากตอนอยู่ใน</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | <p>สิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี V3 : วัดปากท่อ ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี • สถานี V4 : โรงเรียนวัดนาค ต.ช่องสะแก อ.เมือง จ.เพชรบุรี • สถานี V5 : โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 320,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ที่มาดำเนินการ |



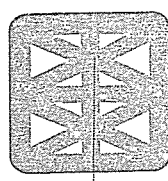
จิตติมา ดิษฐกุล
นางสาวจิตติมา ดิษฐกุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและบริหารจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| | | | |
|---|---|---|--|
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| ความสัมพันธ์อื่น (ต่อ) | ระดับต่ำมาก มีค่าระหว่าง 1.55-3.00 มิลลิเมตร/วินาที โดยรู้สึกถึงความสั่นสะเทือนเพียงเล็กน้อย จนถึงมีความรู้สึกรำคาญและไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างของสิ่งก่อสร้าง อย่างไรก็ตามจากระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ยังคงมีค่าสูงกว่าความสั่นสะเทือนบริเวณเดอม่อ แสดงให้เห็นว่าระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากการวิ่งของรถไฟฟ้า แต่เกิดจากการสัจจรของรถบรหนท้องถิ่น ซึ่งแสดงว่าความสั่นสะเทือนที่ผ่านไปสู่เสาที่มีความลึกมากนั้น ทำให้ความสั่นสะเทือนที่พื้นดินน้อยกว่าจากการจราจรของรถบรหนพื้นดิน ดังนั้นจึงคาดว่าไม่มีผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่สำคัญในบริเวณเมืองหัวหิน ในช่วงทางยกระดับ | | |

| | | | |
|------------------------------|----------------|--|--|
| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ | ทรัพยากรป่าไม้ | <p>ผลกระทบก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • เนื่องจกพื้นที่ก่อสร้างของโครงการอยู่ในเขตทางรถไฟเดิม พืชพรรณที่พบในบริเวณเขตทางเป็นพรรณไม้ที่พบเห็นได้โดยทั่วไป และส่วนใหญ่เป็นไม้พุ่มและวัชพืช การดำเนินโครงการแม้จะต้องทำการ | <p>ผลกระทบก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี |
|------------------------------|----------------|--|--|



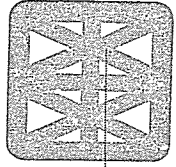
จุ่งเขต ชิงห์ถัก
นางสาวจิตราลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เพลียงวีรบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าเพื่อการผลิตพลังงานทดแทน (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าเพื่อการผลิตพลังงานทดแทน

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ) | <p>บริเวณพื้นที่และนำต้นไม้หรือกิ่งไม้ไปทิ้งในบริเวณพื้นที่ป่าไม้ที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ และกำหนดใช้มีกฎระเบียบพร้อมแผนมาตรการลงโทษขั้นเด็ดขาดสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการที่ลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> มีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัดสวนบริเวณสถานที่หรือตามแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อเป็นการลดมลพิษทางอากาศ เสียง และอื่นๆ โดยทำการปลูกไม้เพิ่มเติมเพื่อให้ร่มเงา และตกแต่งสถานที่ให้สวยงาม ต้องทำการดูแลตกแต่งกิ่งต้นไม้ที่ปลูกและให้มีการปลูกทดแทนในกรณีที่มีต้นไม้ตายอย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง | <p>ไม่ให้มีการลักลอบตัดไม้ในบริเวณพื้นที่ป่าไม้ที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ และกำหนดใช้มีกฎระเบียบพร้อมแผนมาตรการลงโทษขั้นเด็ดขาดสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการที่ลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> มีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัดสวนบริเวณสถานที่หรือตามแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อเป็นการลดมลพิษทางอากาศ เสียง และอื่นๆ โดยทำการปลูกไม้เพิ่มเติมเพื่อให้ร่มเงา และตกแต่งสถานที่ให้สวยงาม ต้องทำการดูแลตกแต่งกิ่งต้นไม้ที่ปลูกและให้มีการปลูกทดแทนในกรณีที่มีต้นไม้ตายอย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |
| ทรัพยากรสัตว์ป่า | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>จากการประเมินพบว่าไม่มีสัตว์ป่าที่ได้รับผลกระทบทางด้านลบจากการดำเนินโครงการเนื่องจากเป็นชนิดที่ค่อนข้างปรับตัวได้ดีกับสภาพปัจจุบันที่มีการเดินรถไฟอยู่แล้ว ประกอบกับมีจำนวนประชากรและการแพร่กระจายในธรรมชาติค่อนข้างกว้างขวางในระดับภูมิภาคและระดับท้องถิ่น และจากการตรวจสอบ พบว่า มีตัวแทนเพียงชนิดเดียวที่มีสถานภาพถูกคุกคามในระดับที่มีแนวโน้มใกล้</p> | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างออกกฎระเบียบบังคับไม่ให้พนักงาน และคนงานล่าสัตว์ป่าอย่างเด็ดขาด และมีบทลงโทษที่เข้มงวด กำหนดให้มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดในการตรวจตราดูแลการลักลอบล่าสัตว์ป่าในพื้นที่ป่าไม้บริเวณใกล้เคียง ต้องไม่มีสัตว์ป่าเลี้ยงเข้าไปเลี้ยงในพื้นที่ป่าเพื่อหลีกเลี่ยงโรคติดต่อจากสัตว์เลี้ยงเข้าไปประเภทในสัตว์ป่า ในพื้นที่ซึ่งมีความลาดชันสูงจะต้องดำเนินการเพิ่มความระมัดระวังให้มากที่สุดเพื่อป้องกันการพังทลายของดินและหิน ซึ่งนอกจากหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมเพิ่มเติมแล้ว | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางบก (สัตว์ป่า) โดยการสำรวจประชากรสัตว์ป่าในพื้นที่ในรัศมี 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ ความถี่ ดำเนินการปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ |

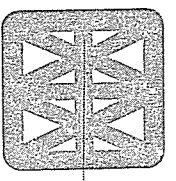


จตุพรชัย ติงต๊อง
นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอมเน็คชั่น เอ็นจิเนียริง แอนด์ เมเนจเม้นท์ จำกัด

นายอนนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงหนองปลาตุ๊ก-หัวหิน (ต่อ)

| | | | |
|---|---|--|---|
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ) | สูญพันธุ์ แต่จากการสำรวจยังสามารถพบได้ตามที่อยู่ตามแหล่งน้ำและพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งเป็นจำนวนมาก จึงอาจประเมินได้ว่าการดำเนินโครงการจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสัตว์ชนิดนี้ และคาดว่าจะระดับของผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ | ยังลดการเคลื่อนไหลของตะกอนดินและหินลงสู่ร่องห้วยและลำน้ำ และต้องปรับระดับให้มีความลาดเทที่เหมาะสมเพื่อมิให้เกิดการเลื่อนไหลของดินและหิน นอกจากนี้โครงการจะต้องปฏิบัติตามมาตรการในการลดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน และคุณภาพน้ำอย่างเคร่งครัด <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการป้องกันกรร่วไหลของน้ำฝนและสารเคมีต่างๆ ลงสู่ร่องห้วยและลำน้ำต่างๆ ด้วยการขุดคูล้อมรอบสถานที่เก็บสำรองน้ำฝนและสารเคมีเพื่อใช้ตกน้ำฝนและสารเคมีที่อาจรั่วไหล ขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่างๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำฝนและสารเคมีต่อน้ำผิวดินในร่องห้วยและลำน้ำ ต้องมีการช่วยเหลือสัตว์ป่าหากพบว่ามีอาการผิดปกติหรือมีอาการอ่อนแอหรือบาดเจ็บจากการได้ช้ำจากน้ำท่วม โดยนำไปยังพื้นที่ป่าไม้หรือแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีสภาพที่ดีกว่าในพื้นที่โครงการซึ่งกล่าวได้ว่ามีอยู่ทั่วไปโดยรอบพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ในการดำเนินการจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญในการช่วยเหลือสัตว์ดังกล่าวด้วย กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีการเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจให้แก่คนงานว่าสัตว์ประเภทใดจัดเป็นสัตว์ป่าและไม่สามารถตก จับ ล่อ หรือล่าสัตว์ได้ กำหนดให้สำรวจและจัดบันทึกแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าหากมีการพบสัตว์ป่าที่สำคัญให้กำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบต่อสัตว์ป่าเพิ่มเติม | พื้นที่ดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ในรัศมี 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ชำนาญด้านเงินการ |
| ระยะดำเนินการ | ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อสัตว์ในทางลบ กล่าวได้ว่า ไม่มีสัตว์ป่าที่พบหลังจากตรงและจากการสอบถามเป็นสัตว์ป่าที่คาดว่าได้รับผลกระทบจากโครงการดำเนินโครงการ เนื่องจากสัตว์ป่าที่พบเป็นชนิดที่ค่อนข้างปรับตัวได้ดีกับสภาพปัจจุบันที่มีมีการเดินรถไฟอยู่ | ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี | ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการติดตามตรวจสอบ ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางบก (สัตว์ป่า) โดยการสำรวจประชากรสัตว์ป่าในพื้นที่ในรัศมี 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ |



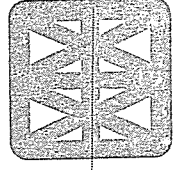
รัชฎา สุโภษิต
 นางสาวจิตราลดา ดำรงสุกิจ
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
 รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
 ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและบริหารจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และดูแลค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|---|
| ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ) | <p>แล้ว ครอบคลุมกับมีจำนวนประชากรและการแพร่กระจายในธรรมชาติค่อนข้างกว้างทั้งในระดับภูมิภาคและในระดับท้องถิ่น และจากการตรวจสอบ พบว่ามีเต้านา เพียงชนิดเดียวที่มีสถานภาพถูกคุกคามในระดับที่มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ ทั้งนี้ เนื่องจากเต้านาชนิดนี้เป็นเต้านาชนิดหนึ่งพบได้ง่ายในธรรมชาติที่พื้นที่ราบไปจนถึงราบลุ่ม นอกจากนี้จะถูกจับไปบริโภคเป็นอาหารแล้ว ยังถูกจับไปเป็นสัตว์ที่ซึ่สำหรับปล่อยตามวัดต่างๆ ตามความเชื่อของแต่ละบุคคลซึ่งยังมีอยู่เป็นจำนวนมาก แต่จากการสำรวจยังสมารถพบเต้านาได้โดยทางตรงอยู่ตามแหล่งน้ำและพื้นที่เกษตรกรรมอยู่เป็นจำนวนมาก จึงอาจประเมินได้ว่า การดำเนินโครงการจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อสัตว์ชนิดนี้และคาดว่าระดับของผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อสัตว์ป่าในทางบวก ไม่อาจประเมินได้ชัดเจนว่ามีสัตว์ป่าชนิดใดจะได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการ จึงคาดว่าไม่มีสัตว์ชนิดใดที่จะได้รับผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการเลย | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการปีละ 1 ครั้ง ในการดำเนินการ 5 ปีแรก พื้นที่ดำเนินการ พื้นที่ในรัศมี 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 เข้ามาดำเนินการ |



จ.ช.ป.ช. คุนบางโก้ว
นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

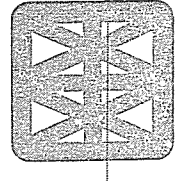
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าเพื่อการผลิตพลังงานทดแทน (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางโครงการ-ห้วยหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณลักษณะต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ |
|---|---|---|-----------------------------|
| <p>นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)</p> <p>โดยตรงนอกจากนี้ การก่อสร้างต่อม่อสะพานในแม่น้ำ อาจส่งผลกระทบต่อทางชีวิตและการหากินของกลุ่มสัตว์น้ำในแม่น้ำได้ นอกจากนี้ น้ำทิ้งและน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้างและอาคารสำนักงานจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำ ได้แก่ การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของจำนวนของพืชน้ำ การเปลี่ยนสีของน้ำในแหล่งน้ำและทำให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของจำนวนพฤติกรรม และความหลากหลายของปลาได้ ดังนั้น หากมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบทางนิเวศวิทยาทางน้ำอย่างเคร่งครัด จะสามารถป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบดังกล่าวขึ้นได้</p> | <p>มาตรการทั่วไป</p> <ul style="list-style-type: none"> อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับในการก่อสร้างรวมทั้งวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง ทากทางโครงการในแม่น้ำ ต้องเป็นต้องใช้งานแล้ว ต้องรีบนำออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในทันที หรือต้องมีการจัดเก็บให้เป็นระเบียบเพื่อรอการนำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการรบกวนสิ่งแวดล้อมไปเกิดขวางทางไหลของลำน้ำ ห้ามมิให้มีการทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุต่างลงสู่ลำน้ำ เพื่อป้องกันปัญหา อาจทำให้ลำน้ำเกิดการตื้นเขิน การวางกองวัสดุก่อสร้างและของดินในพื้นที่บริเวณพื้นที่งานก่อสร้าง กำหนดให้ใช้ไม้ปicket และจัดวางกองดินในบริเวณที่ราบและห่างจากบริเวณก่อสร้าง เพื่อป้องกันการถล่มและน้ำฝนอาจชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ หรือกองวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากบริเวณรถขนหรือลำน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะพายุพัดดินทรายไหลลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ที่ใกล้เคียง กำหนดให้หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมแม่น้ำพร้อมกันทั้งหมด ให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนหรือบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการกัดเซาะและล้างตะกอนดิน และสิ่งปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ กำหนดให้มีการเปิดหน้าดินเสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝนให้อัตันดินให้แน่นและราบบนด้วยวัสดุ และขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-เดือนพฤศจิกายน) จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนเมื่อจากพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำบริเวณใกล้เคียง โดยต้องมีระบบรวมน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p> <p>สิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี W1 : คลองส่งน้ำ ต.โพรงมะเดื่อ อ.เมือง จ.นครปฐม สถานี W2 : แม่น้ำแม่กลอง ต.พงสวาย อ.เมือง จ.ราชบุรี สถานี W3 : คลองวังเตา ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี สถานี W4 : แม่น้ำเพชรบุรี ต.คลองกระแชง อ.เมือง จ. เพชรบุรี สถานี W5 : คลองชะอำ ต.ชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี สถานี W6 : คลองบางเกวียนหัก ต.ห้วยหิน อ.ห้วยหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 164,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯรับเหมาก่อสร้าง | |



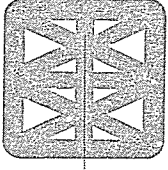
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
นางสาวจิตตรา ตังกรสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการจราจรลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะที่ 1 แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงของปลาตูก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคู่ผู้เกี่ยวข้อง | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|-------------------------------|--|--|
| นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | <p>ต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่างๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำและสารเคมีในแหล่งน้ำผิวดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างสำนักงานโครงการหรือที่พักชั่วคราวของทีมงานให้ก่อสร้างห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างดินและการปนเปื้อนน้ำทั้งจากลำน้ำและที่พังกองวัสดุแหล่งน้ำ ดำเนินการสร้างเขื่อนหรือคันดินรอบพื้นที่ก่อสร้างและที่พังกองวัสดุก่อสร้าง พร้อมหากระบายน้ำ และมีที่กักตะกอนชั่วคราว เพื่อลดปริมาณของแข็งแขวนลอย ค่าความขุ่นและความสกปรกอื่นๆ ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดดิน ทราบ โคลน ตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำ ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยจากบ้านพักคนงานและวัสดุเหลือใช้ลงในแม่น้ำและลำคลองต่างๆ ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่ และการขุดดิน เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างพังทลายดินในช่วงฤดูฝนลงสู่แหล่งน้ำ จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อขนาดเล็ก เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังเขตพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง จัดให้มีที่กอดินที่ขุดได้จากการก่อสร้างฐานราก โดยเฉพาะและต้องบดหรือปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อมและจะต้องมีรั้วกั้นหรือรั้วกันน้ำที่บริเวณขุดได้โดยไม่มีให้มีการกองหรือกักไว้เป็นเวลานาน กอดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องกอดให้ห่างจากพื้นที่ให้มากที่สุด และต้องมั่นใจว่ากอดดิน กอดินวัสดุจะไม่ถูกชะล้างลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขยับออกพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ | |




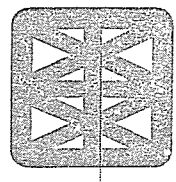
ฉัตรพร ธีรกุล
นางสาวจิตรา ต่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งสินค้า

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|--|--|
| นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none"> • ศึกษาลักษณะที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้นั้น ต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล • วัตถุประสงค์ราย วันนั้นพล็อตให้ชัดเจน และภาพที่ปะติดปะต่อ ต้องเก็บรวบรวมไว้ในภาพหรือรูปเล่มที่ชัดเจนว่าเป็นประโยชน์หรืออันตราย จากนั้นนำไปรวบรวมไว้ในที่ที่ชัดเจนและส่งไปกำจัดยังหน่วยงานที่ได้รับอนุญาต • จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลที่สำนักงานก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงานให้เพียงพอ • กรณีที่มีการขุดบ่อขุดคู อุปกรณ์การก่อสร้างต่างๆ ก่อให้เกิดเป็นการปนเปื้อนของสารเคมีหรือของเสีย • จัดให้มีบ่อพักน้ำเสียเพื่อรองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ เช่น การล้างเครื่องจักรและอุปกรณ์ • จัดสร้างห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอในอัตราคนงาน 15 คน/1 ห้อง • ห้ามทิ้งขยะบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และห้ามล้างทำความสะอาดเครื่องมือเครื่องจักรในลำน้ำ โดยต้องกำหนดเป็นกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคนงานก่อสร้าง • นำทิ้งจากอาคารสำนักงานชั่วคราว และบ้านพักคนงานก่อสร้างจะต้องถูกบำบัดให้ได้คุณภาพอย่างน้อยให้ปฏิบัติตามมาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งชุมชนก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำ • เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่ที่เหมาะสม และมีฝาปิดคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ • ตรวจสอบสภาพบ่อตกตะกอนและตะกอนขุ่นที่ออกจากรับน้ำหรือจากบ่ออย่างสม่ำเสมอ เดือนละ 2 ครั้ง และนำไปเก็บไว้ในถังเก็บของเสีย รอการนำส่งไปกำจัดยังสถานที่กำจัดที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลต่อไป | |


นายอนนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

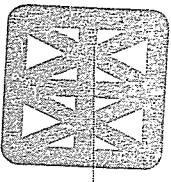


จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอมพิวเตอร์ เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบร้อยไฟฟ้าน้ำ เพื่อการขนส่งและกำจัดกากอุตสาหกรรม (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางของระบบ-ชุมชนทางของปลาตุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบความเสี่ยงสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|--|
| <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำของแหล่งน้ำบริเวณในระะยะดำเนินการได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบจากการปนเปื้อนน้ำทิ้ง-น้ำเสียจากท่อหน้าของสถานีรถไฟและจากลานกองเก็บสินค้า ซึ่งจะอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากน้ำเสียที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นน้ำทิ้งจากท่อส่งสู่อ่างล้างมือ และน้ำล้างพื้น ซึ่งจะถูกรวบรวมด้วยระบบรวมน้ำเสีย ก่อนจะเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ดังนั้นโอกาสที่จะเกิดการปนเปื้อนโดยตรงลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงจึงเกิดขึ้นได้น้อยมาก ผลกระทบจากการปนเปื้อนของน้ำชะล้างน้ำมันหล่อลื่นเครื่องจักรรถไฟบริเวณรางรถไฟและสถานีที่ซ่อมบำรุงต่อแหล่งน้ำผิวดินใกล้เคียง ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำทางด้านกายภาพและทางเคมีของแหล่งน้ำ ผลที่ตามมาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสภาพนิเวศวิทยาของแหล่งน้ำผิวดินดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงชีวิตในน้ำที่ในพื้นที่ พบว่าเป็น | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการจัดการระบบการรวบรวมและจัดกลุ่มปล่อยที่สถานีอย่างเหมาะสม โดยไม่ให้เป็นเขื่อนลงสู่แม่น้ำ ดูปุดอง กำหนดให้มีการบำรุงรักษาแนวพิศดลุมดินบริเวณดิ่ง และพื้นที่ที่มีแนวโน้มเกิดการชะล้างพังทลายให้อยู่ในสภาพที่สมควรป้องกันและการชะล้างได้อยู่เสมอ กำหนดให้มีการควบคุมและดูแลคุณภาพน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการบริเวณสถานีรถไฟให้มีคุณภาพน้ำทั้งอยู่ในแนวมาตรการควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภท ก่อนทำการระบายออกสู่ภายนอก มีรายละเอียดดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียไม่มีความสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบและดูแลรักษากระบวนบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง - บริเวณสถานีรถไฟ ต้องจัดให้มีห้องน้ำที่ก่อสร้างด้วยวัสดุลักษณะไว้อย่างเพียงพอ โดยแยกห้องชาย-หญิง น้ำทิ้งที่ระบายจากพื้นที่ดังกล่าว ต้องผ่านการบำบัดคุณภาพน้ำอย่างน้อยให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางชนิดของประเภทการตรวจทรัพย์สินอาคารธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนด - จัดให้มีห้องน้ำที่ก่อสร้างที่ถูกต้องตามแบบร่างเดิมอาคาร และระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำ และระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำที่ก่อนมีการระบายออก - มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ เป็นระยะๆ เพื่อให้เห็นใจว่าอยู่ในสภาพดี | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความหลากหลายทางชีวภาพ ชนิดและความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ ความเข้มข้นของสารพิษในน้ำดิน ความถี่ 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการ จากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี <p>สถานที่ติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณจุดตัดแม่น้ำหรือลำคลอง จำนวน 6 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี W1 : คลองลงน้ำ ต.โพรงมะเดื่อ อ.เมือง จ.นครปฐม สถานี W2 : แม่น้ำแม่กลอง ต.พงสวาย อ.เมือง จ.ราชบุรี สถานี W3 : คลองวันดา ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี สถานี W4 : แม่น้ำเพชรบุรี ต.คลองกระเซง อ.เมือง จ.เพชรบุรี | |



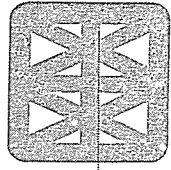
จ.ประจวบคีรีขันธ์
นางสาวจิตตรา ตารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|---|
| <p>สิ่งแวดล้อมทางน้ำ (ต่อ)</p> | <p>สิ่งมีชีวิตที่สามารถทนต่อน้ำเสียและน้ำที่มีสารประกอบอินทรีย์สูง เช่น สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงินชนิด <i>Oscillatoria</i> sp. และสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน สกุล <i>Rhaphidiodopsis</i> sp. เป็นต้น จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีบ่อพักน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีผลิตไฟฟ้า ซึ่งสามารถรองรับน้ำทิ้งได้อย่างน้อย 1 วัน เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้บริเวณโดยรอบสถานีผลิตไฟฟ้า ซึ่งเป็นการลดปริมาณน้ำทิ้งที่ไหลลงสู่คลองหรือบ่อทิ้งน้ำภายนอก - จัดให้มีถังขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิด แยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก และขยะมีพิษ วางไว้ตามบริเวณต่างๆ อาทิเช่น ทางเดินเท้าภายในอาคารสถานี เป็นต้น โดยจัดให้มีปริมาณถังขยะที่เพียงพอในการรองรับขยะในแต่ละวัน และจัดให้มีคนงานคอยดูแลดูแลถังขยะเมื่อเต็ม โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดที่มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก - รถแรงค์และซากชีวมวลที่มีกลิ่นเหม็นได้ถูกดองตามประเภท โดยอาจใช้การตั้งตุลควมเลนได้ช่วยรูปแบถึงขยะที่แปลกตา หรือค่าเสียชุมชน เนื่องจากขยะจากสถานีผลิตไฟฟ้าส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีที่มาที่แน่นอน และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่หรือสามารถบริมาณได้ก่อนนำไปกำจัดเพื่อเป็นการรักษาความสะอาดและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม - จัดให้มีที่พักขยะอยู่ภายใต้หลังคามีผนังล้อม เพื่อป้องกันน้ำชะขยะออกสู่ภายนอก โดยที่พักขยะดังกล่าวต้องสามารถจัดวางถังขยะหรือจุดทิ้งขยะซึ่งมีผนังปิดปากถุงเรียบร้อยแล้วได้อย่างเพียงพอเพื่อรอการเก็บขนต่อไป - จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีผลิตไฟฟ้า เพื่อดูแลการรวบรวมขยะ การทำความสะอาดโดยทั่วไป - กำหนดให้มีการประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบล หรือหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีการเก็บขยะไปกำจัดทุกๆ 1-2 วัน เพื่อให้มีขยะตกค้างในพื้นที่ย่อยที่สุด โดยเฉพาะขยะเปียก - รถฟท. ต้องกวาดขึ้นและควบคุมดูแลผู้เข้ามาใช้บริการสถานีผลิตไฟฟ้าและเจ้าหน้าที่ประจำสถานีให้มีการรักษาความสะอาด และปฏิบัติตามหลักสุขอนามัยอย่างถูกต้อง | <p>ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี W5 : คลองชะอำ ต.ชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี • สถานี W6 : คลองบางแกวียนหัก ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 82,000 บาท/ครั้ง <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ |



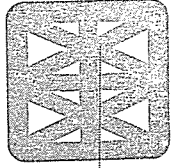
จึงขอเชิญ
นางสาวจิตราลดา ดำรงสุภิก
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
ผู้อำนวยการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและบริหารจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|--|
| <p>คุณค่าที่ดิน</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตทางรถไฟเดิม ซึ่งกิจกรรมในระหว่างก่อสร้างในสถานีใหม่และระบบรางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทาง จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ได้อย่างไรก็ตาม กิจกรรมต่าง ๆ ดำเนินการอยู่ในเขตทาง ของรถไฟ. เท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบต่อการที่ดินจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจนและจำกัดให้กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ในเฉพาะพื้นที่ดังกล่าวเท่านั้น เพื่อให้เกิดการรบกวนพื้นที่เกษตรกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินอื่นๆ ของประชาชนนอกเขตทางให้น้อยที่สุด รวมทั้งช่วยลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตรได้</p> <p>หากจำเป็นต้องขุดพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อการสร้างเป็นพื้นที่ที่คนงาน พื้นที่กองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่ดังกล่าวหลังจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่ปลูกพืชอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูพื้นที่ให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้</p> | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดำเนินการติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การสำรวจและติดตามตรวจสอบการใช้พื้นที่ในเขตทาง สำหรับกองวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรและเครื่องมือต่างๆ สำนักงานโครงการ ให้อยู่ในเขตทาง การสำรวจและติดตามตรวจสอบถึงความเดือดร้อนของประชาชนบริเวณทางเข้า-ออกชั่วคราว เพื่อเข้าไปอยู่อาศัย พื้นที่เกษตรกรรม ร้านค้า และสถานประกอบการ ความถี่ 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง <p>ดำเนินการติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ในรัศมี 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางตลอดแนวเส้นทางโครงการ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 160,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยกับคู่สัญญา ดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง | |



จิรพงศ์ ดับขุมทิพย์
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอมพิวเตอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล แมเนจเม้นท์ จำกัด

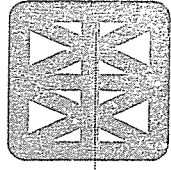
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและบริหารจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางของปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|--|
| <p>การใช้ที่ดิน (ต่อ)</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>โครงการดำเนินการบนเขตทาง ของรฟท. ดังนั้น จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะเดิม สำหรับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีนั้น การใช้ที่ดินที่ได้รับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในระดับต่ำจะถูกแทนที่ด้วยการใช้ที่ดินที่ให้ผลตอบแทนที่สูงกว่า หากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวดำเนินการตามกฎหมายผังเมือง กฎหมายเกี่ยวกับการใช้อาคาร และกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระดับต่ำ</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>• ประสานกรมโยธาธิการและผังเมือง ให้กำหนดมาตรการในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่สองฟากแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างการพัฒนากิจกรรมการขยายตัวของชุมชน</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>• ประสานกรมโยธาธิการและผังเมือง ให้กำหนดมาตรการในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่สองฟากแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างการพัฒนากิจกรรมการขยายตัวของชุมชน</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>• ติดตามตรวจสอบ</p> <p>• 1 ครั้ง/ปี ทุกๆ 5 ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>สถานที่ติดตามตรวจสอบ</p> <p>• พื้นที่ในรัศมี 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ</p> <p>งบประมาณ</p> <p>• 80,000 บาท/ปี (เฉพาะปีที่มีการสำรวจ)</p> <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <p>• การรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ</p> |
| <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การพัฒนาโครงการจำเป็นต้องมีการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมถึงการขนส่งแรงงานจากที่พักคนงาน มายังที่ตั้งโครงการ ดังนั้น กิจกรรมการขนส่งดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อ</p> | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) การติดตั้งป้ายจราจร</p> <p>• เมื่อมีการก่อสร้างต้องมีการวางแผนและใช้เครื่องหมายจราจรให้เหมาะสมกับบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยแสดงด้วยป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และอุปกรณ์แบ่งช่องจราจรอื่นๆ แตกต่างกันไปในแต่ละส่วนของพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งแบ่งเป็น 4 ส่วน ได้แก่</p> | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>• ไม่มี</p> | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>• ไม่มี</p> |



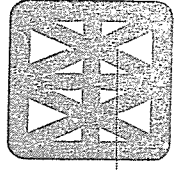
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย




วิงเวศ ดึงวงศ์กิจ
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอมมัลติลิง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคั มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและบริหารจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางของโครงการ-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|---|
| การคมนาคมขนส่งบนถนนสายหลักที่ตัดกับแนวเส้นทางโครงการได้จากการคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดกับแนวเส้นทางโครงการเปรียบเทียบกับปริมาณจราจรปัจจุบัน บนทางหลวงหมายเลข 4 (ช่วง กม.ที่ 65+300, กม.ที่ 136+500 และ ช่วง กม.ที่ 216+920) ทางหลวงหมายเลข 323 (ช่วง กม.ที่ 80+264) และทางหลวงหมายเลข 3218 (ช่วง กม.ที่ 3+000) พบว่าค่า V/C Ratio ในระยะก่อสร้างมีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับ V/C Ratio ปัจจุบัน โดยอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำถึงค่อนข้างสูงมาก จึงสามารถสรุปได้ว่าปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในระยะก่อสร้างจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการจราจรปัจจุบัน | <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่การเตือนล่วงหน้า คือ ช่วงของถนนที่ให้ผู้ขับขี่รถได้ทราบถึงการเตือนล่วงหน้าก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง อาจเป็นป้ายจราจร หรือไฟเตือน โดยมีระยะการติดตั้งแตกต่างกันตามชนิดของถนน - พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง คือ ช่วงของถนนที่ผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนจากช่วงของถนนปกติไปสู่การจราจรในเขตพื้นที่ก่อสร้าง อาจใช้เส้นทางหรืออุปกรณ์อื่นๆ เช่น กรวยยางแฉกกัน โดยทั่วไประยะทางของการเปลี่ยนแปลงมักจะเกี่ยวข้องกับระยะการเบี่ยงการจราจร (Taper) - พื้นที่ปฏิบัติงาน คือ ช่วงของถนนที่มีพื้นที่ทำงานก่อสร้าง ทางเดินสำหรับปฏิบัติงาน - พื้นที่ซึ่งนำจราจร พื้นที่กันชน โดยมีการกั้นพื้นที่ถนนจากผู้ขับขี่รถใช้ถนนมาใช้งานทำงาน วางเครื่องมือและวัสดุ - พื้นที่ช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง คือ ช่วงของการคืนพื้นที่ถนนปกติให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมีระยะตั้งแต่จุดสิ้นสุดการก่อสร้างจัดให้มีระยะการเบี่ยงการจราจร (Taper) ไปจนถึงป้ายสิ้นสุดการก่อสร้าง โดยทั่วไปจะมีระยะทางประมาณ 30 เมตร ต่อการเบี่ยง 1 ช่องจราจร <p>ซึ่งพื้นที่การเตือนล่วงหน้า และพื้นที่ซึ่งการเปลี่ยนแปลงจะเป็นส่วนที่สำคัญในการบอกให้ผู้ขับขี่ทราบเหตุการณ์ที่ผิดปกติข้างหน้า ชั่วให้ผู้ขับขี่รถระวังและสามารถตัดสินใจในการเบี่ยงช่องจราจรได้ ส่วนระยะป้ายต่างๆ ความยาวช่วงการเปลี่ยนแปลง จะขึ้นกับความเร็วในการขับขี่ของยานพาหนะ ในสายทางนั้นๆ ความกว้างของพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ขึ้นกับปริมาณจราจรต่อความจุของช่วงถนนนั้นๆ สามารถแบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ คือ พื้นที่ถนนในเมืองและพื้นที่ถนนนอกเมือง ซึ่งความกว้างจะมีขนาดต่างกัน ต้องมีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรไฟกระพริบ และแสงสว่าง</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |

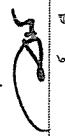


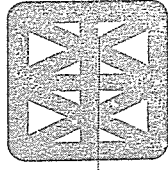
จิงงงต่า ดัวงสู๊ง
นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการฝ่ายประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|---|--|
| การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | | <p>ให้ได้ตามมาตรฐาน รวมถึงต้องมีป้ายประชาสัมพันธ์ ที่ได้ติดตั้งก่อนเข้าพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งควรติดตั้งที่ทางแยกและริมถนนเป็นช่วงๆ อย่างน้อย 500 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง (ตารางที่ 1)</p> <p>ตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนก่อนก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่า มีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุมี ความไม่สะดวกมากยิ่งขึ้น - ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง และป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจร - ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้าพื้นที่ก่อสร้าง มีการลดช่องจราจร และขับด้วยความเร็วที่กำหนด - ระยะ 100 และ 50 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว ป้ายนำทาง และป้ายระวังคนงาน เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าควรขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน - ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายนำทางจราจร พร้อมทั้งใช้กระพริบ ซึ่งจัดวางใช้ทางกัน | |

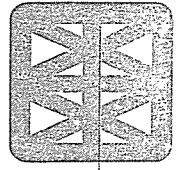

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าประเทศไทย



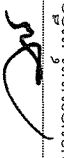
วิจิตร ด้วงสูง
นางสาวจิตรลดา ดำรงศุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|---|--|
| การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | | <p>ดวงละ 3 เมตร ตลอดเขตแนวพื้นที่ก่อสร้าง และกรวย วางไว้ทั้งกัน 1 ถึง 2 เมตร ตลอดแนว</p> <p>ลดข้อจรรยาบรรณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งยาวตลอดแนวรถไฟ - ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง และกรวย เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง <p>(ข) แนวทางการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กำหนดให้มีค่าแฉกและติดตั้งเครื่องขยายจราจร ไฟเตือน ป้ายเตือน อุปกรณ์อื่นๆ เช่น กรวย ยาง แฉกกัน อุปกรณ์แสงสว่าง เป็นต้น ตั้งแต่ก่อนถึงบริเวณก่อสร้างจนถึงบริเวณก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความปลอดภัยและสะดวกในการเดินทางในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยให้เกิดความแตกต่างจากสภาพการจราจรปกติมากที่สุด • กำหนดการจัดการให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถไปใช้ถนนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อความสะดวกในการเดินทางอีกด้วย <p>อย่างไรก็ตามแผนการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง จะต้องได้รับการพิจารณาและเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงในขั้นต้น เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และหน่วยงานท้องถิ่น เป็นต้น ก่อนที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง</p> <p>(ค) การขนส่งวัสดุก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีการติดป้ายชื่อโครงการ บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง เบอร์โทรศัพท์ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องรบกวนได้ กรณีที่มีการใช้ความเร็ว และ มีวัสดุอุปกรณ์ที่ส่งผลกระทบต่อ | |



จิรประภา ดับบาสัจจ
นางสาวจิรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

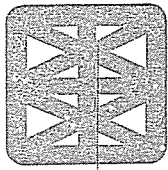
บริษัท ทีเอ็ม คอมซัลติง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางเชื่อมทางหลวง-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|--|--|
| การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none"> กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตรชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นและไอ ความสั่นสะเทือนและเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้าออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกและขณะอยู่ที่ใกล้เสียงพื้นที่โครงการ กำหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่ไม่มีรถบรรทุกจราจรน้อย หรือในช่วงเวลาว่างเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุม เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น กำหนดเส้นทางทางการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินตาม พรบ. ทางหลวง พ.ศ.2535 กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ควบคุมวัสดุที่ตกหล่นจากรถบรรทุกบนผิวจราจรและให้ช่างในทันทีตลอดพื้นที่การขนส่งวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการซ่อมแซมถนนที่บิ่นหรือถนนที่ชำรุด เนื่องจาก การขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ ให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว | |

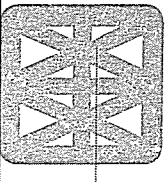

 นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
 รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
 ผู้อำนวยการไฟแห่งประเทศไทย




จันทรา วัฒนา
 นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบบึงแหวดล้อมที่ล้ำค้ำยม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางน้ำ เพื่อการขนส่งและบริหารจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางโครงการ-ชุมชนทางหนองปลาตุ๊ก-หัวหิน (ต่อ)

| | | | |
|--|--|---|--|
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | ผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งที่สำคัญ | <p>(ง) การก่อสร้างทางเบียงรถไฟชั่วคราว</p> <ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างคันทางรถไฟพร้อมวางหมอน รางและอัดหินโรยทางของเส้นทางเบียงที่ขนกับทางรถไฟปัจจุบัน โดยมีระยะห่างที่ไม่เกิดขวางต่องานก่อสร้างหรือปรับปรุงทางของโครงการ และเว้นจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดที่จะเชื่อมกับทางรถไฟปัจจุบันไว้ ประสานงานกับฝ่ายการโยธา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้ตรวจสอบความแข็งแรงและความถูกต้องของทางเบียงพร้อมทั้งจัดการเวลาในการตัดทางรถไฟไปปัจจุบันและเชื่อมกับทางเบียงที่ได้ก่อสร้างไว้แล้ว ซึ่งเวลาดังกล่าวคือช่วงที่ไม่มีการเดินทางรถไฟผ่านในเส้นทางดังกล่าวนั่นเอง ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ตามข้อก้าหนดของการเดินรถไฟเพื่อให้พนักงานขับรถที่ผ่านในจุดดังกล่าวสามารถปฏิบัติตามได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย เมื่อก่อสร้างทางใหม่หรือปรับปรุงทางปัจจุบันแล้วเสร็จ ก็จะทำเนินการตัดทางเบียงออก และเชื่อมเส้นทางปัจจุบัน ซึ่งจะต้องประสานงานกับฝ่ายเดินรถไฟและนายสถานีรถไฟ เพื่อขอช่วงเวลาที่ของการทำงานดังกล่าว | |
| ระยะดำเนินการ | ระยะดำเนินการโครงการจะไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งบนถนนสายหลัก รวมถึงบริเวณทางแยกและจุดตัดทางหลวงเนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเมื่อผ่านจุดตัดถนน จะได้รับการออกแบบให้เป็นทางยกระดับหรือทางลอดทั้งหมด | ระยะดำเนินการ | ระยะดำเนินการ |




จิรประภา อังสุกุล
นางสาวจิตจรลดา ต้ารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

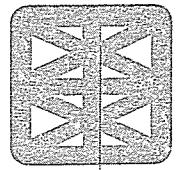

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงหนองปลาจุก-หัวหิน (ต่อ)
โครงการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคู่ค้าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|--|
| การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมในระยะนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ แต่ควรมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันมิให้การดำเนินโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญต่อสภาพการระบายน้ำและความควบคุมน้ำท่วม</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ประกอบด้วย ท่อลอด ทางลอด และสะพานข้ามลำน้ำที่มีความเหมาะสมที่สามารถรองรับปริมาณน้ำเพียงพอกากเหตุการณ์น้ำท่วมสูงสุด และสอดคล้องกับตำแหน่งร่องน้ำในปัจจุบัน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |
| | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ลักษณะพื้นที่ตามแนวเส้นทางส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม จึงต้องมีการถมดินเพื่อก่อสร้างแนวคันทางใหม่ให้สูงขึ้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดการกัดเซาะพังทลายของทางลาดผ่านของน้ำ โดยเฉพาะในบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านลำน้ำหรือทางน้ำ ทำให้น้ำไหลไม่สะดวก และอาจก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมซึ่งแบ่งบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงได้ อย่างไรก็ตามได้ออกแบบให้มีช่องเปิดสำหรับอาคารระบายน้ำเพื่อให้สามารถระบายผ่านแนวคันทางได้ ผลกระทบดังกล่าวจึงเกิดขึ้นชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้างเท่านั้น ส่วนการกั้นก้องดินและวัสดุก่อสร้างจะพิจารณาไม่ให้เกิดขวางทางน้ำ ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ</p> | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการก่อสร้างในบริเวณที่ฝนน้ำได้เสร็จสิ้นโดยเร็ว หากเป็นไปได้ควรดำเนินการในฤดูแล้ง หากพบว่าการก่อสร้างจะพบขั้วน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดิน หรือเศษวัสดุที่ก่อสร้างให้ขุดลอกให้อยู่ในสภาพเดิม ตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำ ตลอดจนแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่ามีการอุดตันมีดินทรายทับถม หรือวัสดุที่ขวางต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อไม่ให้เกิดขวางทางระบายน้ำ การก่อสร้างถนนและสะพานต้องไม่ปิดกั้นการระบายน้ำธรรมชาติ และต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาให้มีการจัดวางระบบระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อไม่ให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่กำลังดำเนินการก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง หากพบว่าพื้นที่โดยรอบเกิดความเสียหายเนื่องจากโครงการ ให้ผู้รับเหมาจัดทำเครื่องสูบน้ำมาระบายออกจากพื้นที่โดยเร็ว จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการระบายน้ำเพิ่มเติม เช่น ท่อระบายน้ำ รางระบายน้ำ คูระบายน้ำ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |

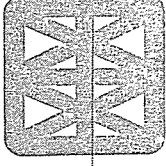
 นายอานนท์ เพลียงวิบูลย์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



จิราภรณ์ ดึงสุโข
นางสาวจิตตราดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท พีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางฟอสซิล เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางขนส่ง-ชุมชนทางของปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)
โครงการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

| | | | |
|---|--|--|--|
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม (ต่อ) | <p>น้ำทางรถไฟ เพื่อทดแทนส่วนซึ่งถูกกระทบจากการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ท้าให้มีคาน้ำก่อก่อสร้างที่เขตรัฐก่อสร้างและขะยะมูลฝอยทุกชนิดในลำน้ำต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันปัญหาการตื่นตื่นของน้ำ การขัดขวางการไหลของน้ำ รวมถึงปัญหาน้ำท่วมขัง • ทดลึกลงกิจกรรมการก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ การขุดหรือการเจาะใกล้แหล่งน้ำในช่วงฤดูฝน เพื่อลดปัญหาการพังทลายของดิน • จัดให้มีการจัดระเบียบเก็บวัสดุอุปกรณ์ เศษวัสดุจากการก่อสร้าง และขยะมูลฝอยโดยให้เพื่อมิให้เกิดการกีดขวางหรืออุดตันท่อการไหลของน้ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำของสถานีรถไฟอย่างสม่ำเสมอ • ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำ ทางลอด และสะพาน เป็นประจำทุก 3 เดือน และเพิ่มความถี่ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) หากพบว่ามีผลกระทบของตะกอนและวัชพืชในบริเวณดังกล่าว จะต้องดำเนินการขุดลอกโดยเร็วเพื่อมิให้เกิดขวางกั้นการระบายน้ำ • บริเวณทางลอดชุมชน กำหนดให้มีการติดตั้งบ่อบำบัดน้ำทิ้ง เพื่อใช้ในช่วงฤดูฝนที่น้ำทิ้งในทางลอดให้มีการสูบน้ำออกจากบริเวณทางลอดดังกล่าว | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี |



จิตติคุณ อภิบาลกิจ
นางสาวจิตติคุณ อภิบาลกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

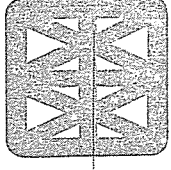
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด


ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| <p>เศรษฐกิจ-สังคม</p> <p>ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมในระยะนี้สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง/ผู้ที่ต้องย้ายบ้านเรือน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบด้านจิตใจ ผลกระทบต่อวิถีชีวิต และปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้ถูกเวนคืนกับเจ้าหน้าที่โครงการ ผลกระทบต่อกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม/ผู้อยู่อาศัยใกล้เคียง ซึ่งอาจได้รับความไม่สะดวกในการสัญจรของครวี่เรือน ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตร ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงาน ท้องถิ่น และเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น และความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินได้ ซึ่งหากมีการปฏิบัติตามมาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคมอย่างเคร่งครัด จะทำให้ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำเท่านั้น | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องมียาและเอเยนต์โครงการ ชื่อผู้ควบคุมงาน ที่ตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน และเบอร์ติดต่อเพื่อรับเรื่องร้องเรียน ประสานการดำเนินงานกับผู้ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เป้าหมาย ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้าง ในการเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่ซึ่งในส่วนของการศึกษาและสำรวจข้อมูลในสนามและช่วงทางการดำเนินการก่อสร้างจะต้องแจ้งให้ผู้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดยอาจแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือที่แจ้งกับประชาชนโดยตรง ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ รวมทั้งขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบในด้านต่างๆ เพื่อลดความเดือดร้อนรำคาญและความไม่สะดวกจากกิจกรรมก่อสร้างที่มีต่อประชาชน เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งหาทางแก้ไขโดยเร็วที่สุด | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>ดำเนินการประชาสัมพันธ์ผู้ชุมชน ชุมชน และประชาชนรับทราบและเข้าใจโครงการอย่างถูกต้องและทั่วถึง โดยเฉพาะแผนการก่อสร้างในช่วงต่างๆ ของแนวเส้นทางโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องมียาและเอเยนต์โครงการ ชื่อผู้ควบคุมงาน ที่ตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน และเบอร์ติดต่อเพื่อรับเรื่องร้องเรียน ประสานการดำเนินงานกับผู้ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เป้าหมาย ก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้าง ในการเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่ซึ่งในส่วนของการศึกษาและสำรวจข้อมูลในสนามและช่วงทางการดำเนินการก่อสร้างจะต้องแจ้งให้ผู้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดยอาจแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือที่แจ้งกับประชาชนโดยตรง ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ รวมทั้งขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบในด้านต่างๆ เพื่อลดความเดือดร้อนรำคาญและความไม่สะดวกจากกิจกรรมก่อสร้างที่มีต่อประชาชน เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งหาทางแก้ไขโดยเร็วที่สุด | <p>สิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> สัมภาษณ์ครวี่เรือนที่อยู่ในเขตทางที่ต้องอพยพโยกย้ายครวี่เรือนให้สามารถติดตาม ได้ สัมภาษณ์หัวหน้าครวี่เรือน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน ผู้แทนศาสนสถานและสถานศึกษา บริเวณใกล้เคียงทางระยะ 500 เมตร <p>ความถี่</p> <p>6 เดือน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p>กลุ่มเป้าหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง ที่ต้องย้ายออกจากเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม ได้แก่ ครวี่เรือน ผู้นำชุมชน ผู้แทนสถานศึกษา และศาสนสถาน กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม) |



จิงบุฉา ดุโบลัง
นางสาวจิตรลดา ต่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบผลิตไฟฟ้ากังหันแก๊ส เพื่อการขนส่งและกำจัดกาก-กาก-หัวหิน (ต่อ)

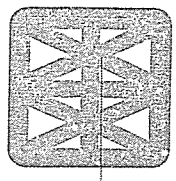
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|---|--|
| <p>เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)</p> | | <p>• ให้ความสำคัญกับการจ้างแรงงานในโครงการแก่ราษฎรที่ได้รับผลกระทบในลำดับแรก โดยประชาสัมพันธ์ถึงคุณสมบัติที่เหมาะสมกับลักษณะงานให้คนในท้องถิ่นรับทราบเพื่อเตรียมความพร้อมล่วงหน้า</p> <p>• กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดกฎระเบียบต่างๆ ทั้งในพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่พักอาศัยของคณาเภก่อสร้าง เพื่อการควบคุมความปลอดภัยคนงานก่อสร้าง พร้อมทดลองโทษอย่างเคร่งครัด</p> <p>• กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการจัดตั้งที่พักคนงานให้เป็นไปตามมาตรการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง ซึ่งระบุไว้ในหัวข้ออาชีวอนามัยและความปลอดภัย โดยต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงที่พักคนงานก่อสร้างทั้งในด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและการรบกวนต่อชีวิตความเป็นอยู่</p> <p>• กำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านกัมมันตรังสีเรียง</p> | <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 750,000 บาท/ปี (1 ครั้งในช่วง 6 เดือน ก่อแก่อ่าง) ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทยกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง ดำเนินการติดตามตรวจสอบ สัมภาระโดยให้แบบสอบถาม สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้แทนสถานศึกษา และสถานศึกษา ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง ความถี่ 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง กลุ่มเป้าหมาย กลุ่มที่อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง) งบประมาณ 400,000 บาท/ปี (ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง) |



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

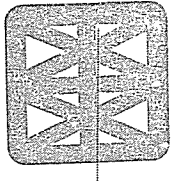
จิงบุต ติงสั้ง

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอมพิวเตอร์ เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด




รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|--|
| เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบในระยะดำเนินการจะเกิดขึ้นกับกลุ่มผู้อยู่อาศัยหรือผู้ประกอบการบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ รวมถึงประชาชนผู้ใช้เส้นทางเป็นหลัก ได้แก่ ผลกระทบด้านความปลอดภัย ผลกระทบด้านสุขภาพรวมต่อการเดินทาง การขนส่งสินค้าและบริการ และผลกระทบต่อชุมชนในภาพรวมต่อการเจริญเติบโต ด้านธุรกิจการค้าและการลงทุนจากการพัฒนาการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ ทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ</p> <p>ผลกระทบด้านลบประกอบด้วย การทำให้ผู้คนมีชีวิตชีวาเปลี่ยนแปลงไปอย่างถาวร โดยเฉพาะอย่างยิ่งคนที่ได้รับผลกระทบจากการตั้งโยกย้ายออกจากพื้นที่ และผลกระทบจากจำนวนเที่ยว และขบวนของรถไฟที่เพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อคนในชุมชนที่อยู่ใกล้กับทางรถไฟ และสถานีรถไฟของโครงการ</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบที่ประชาชนบริเวณใกล้เคียงโครงการ จะได้รับความเดือดร้อนรำคาญจากการเปิดดำเนินการอย่างจริงจังและอย่างต่อเนื่อง ที่มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและด้านสังคม เปิดรับเรื่องร้องเรียนการที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งทบทวนแก้ไข จัดสถานที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนบริเวณสถานีรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ให้บริการ และเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่ที่มีโอกาสสินค้ามาจำหน่าย กำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการรับเรื่องเรียน | <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> สัมภาระโดยใช้เวลาประมาณ สัปดาห์หนึ่ง หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้แทนสถานศึกษา และสถานศึกษา ที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง/ปี ทุกๆ 5 ปี (5 ปี/1 ครั้ง) ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ <p>เป้าหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง) <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 400,000 บาท/ปี เฉพาะปีที่มีการสำรวจ (5 ปี/1 ครั้ง) |



จิระพงศ์ ตับสุโข
นางสาวจิตรลดา ตังกรสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

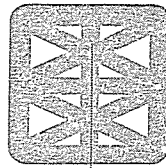

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|---|
| เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ) | เมื่อพิจารณาจากลักษณะผลกระทบและขนาดผลกระทบแล้วสามารถประเมินผลกระทบเชิงบวกและผลกระทบเชิงลบจะอยู่ในระดับปานกลาง | | ผู้รับผิดชอบ • การรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ ระยะเตรียมการก่อสร้าง • ไม่มี |
| การแบ่งแยกชุมชน | ระยะเตรียมการก่อสร้าง กิจกรรมในระยะนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ แต่ควรมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันมิให้การดำเนินโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการส่งผลกระทบต่อชุมชนอย่างมีนัยสำคัญต่อการแบ่งแยกชุมชนดั้งเดิมเพิ่มเติม | ระยะเตรียมการก่อสร้าง • ออกแบบทางเชื่อมหรือทางลอดที่เหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรแก่คนในชุมชนให้เห็นทางเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งได้เหมือนเดิม ทั้งนี้ ตำแหน่งของทางลอด ทางข้ามดังกล่าว ต้องสอดคล้องกับการใช้งานและความต้องการของประชาชน (การแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ แสดงดังตารางที่ 2 | |
| | ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ โดยเฉพาะการรั้วตลอดแนว แม้ว่าจะไม่ทำให้เกิดการแบ่งแยกชุมชนมากขึ้น แต่จะส่งผลกระทบต่อการเดินทางไปมาหาสู่และการทำกิจกรรมร่วมกันของคนในชุมชนให้ลดน้อยลงไป | ระยะก่อสร้าง • ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างทราบถึงแผนการก่อสร้าง และการปิดเส้นทางระหว่างชุมชน • ในกรณีที่ต้องมีการปิดเส้นทางเดิน และเส้นทางรถไฟบริเวณใด ต้องอำนวยความสะดวกให้สามารถสัญจรไป-มาระหว่างชุมชนได้โดยการจัดให้มีเส้นทางชั่วคราว หรือเปิดช่องทางที่สามารถสัญจรได้ และต้องใช้เวลาในการดำเนินการในบริเวณดังกล่าวให้สั้นที่สุด • ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบในด้านต่างๆ เพื่อลดความเดือดร้อนรำคาญและความไม่สะดวกจากกิจกรรมก่อสร้างที่มีต่อประชาชน • เปิดรับเรื่องร้องเรียนการที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งทบทวนแก้ไขโดยเร็วที่สุด | ระยะก่อสร้าง • ไม่มี |



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการฝ่ายแห่งประเทศไทย



จุฬารัตน์ ติงสัจจ์
นางสาวจิตรลดา ตังตรงสุภิก
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบร้อยไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

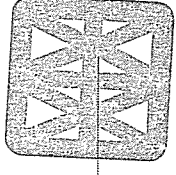
| | | | |
|---|--|---|---|
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| การแบ่งแยกชุมชน (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในระยะดำเนินการก่อสร้างหรือตัดแนวเส้นทาง เพื่อความปลอดภัยในการเดินรถและลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนั้นการออกแบบเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟต่างๆ ส่งผลให้ชุมชนสองฟากทางรถไฟต้องเปลี่ยนเส้นทางที่เคยใช้ไปใช้ทางเชื่อมหรือทางลอดที่สร้างขึ้น เพื่อลดผลกระทบภายใต้โครงการ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทางบก การที่ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวกและปลอดภัยกว่าเดิม แต่ก็อาจเกิดผลกระทบทางลบ ถ้าทางเชื่อมหรือทางลอดไม่เหมาะสม ทำให้การไปมาสู่กัน และการทำกิจกรรมร่วมกันลดลง ย่อมส่งผลต่อความสัมพันธ์ของชุมชนในระยะยาว</p> | <p>หลักคำใส่</p> <ul style="list-style-type: none"> ออกแบบทางเชื่อมทางลอดในลักษณะเป็น Open Trench ระหว่างโครงสร้างของค้ำทางพร้อมหลังคาใส่ <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบการใช้งานของทางเชื่อม ทางลอด อย่างสม่ำเสมอ หากพบว่ามีปัญหาต้องรีบแก้ไขทันที บริเวณทางลอดชุมชน กำหนดให้มีการติดตั้งมีสัญญาณอัตโนมัติ เพื่อใช้ในช่วงฤดูฝนที่มีน้ำขังในทางลอดให้มีการสูบน้ำออกจากบริเวณทางลอดดังกล่าว กำหนดให้มีการตรวจสอบการทำงานของปั๊มสูบน้ำอัตโนมัติบริเวณทางลอดให้สามารถใช้งานได้จริงอยู่เสมอ โดยกำหนดให้ตรวจสอบปีละ 2 ครั้ง บริเวณทางลอดชุมชน ต้องมีการติดตั้งไฟส่องสว่าง และติดตั้งป้ายบอกระดับความสูงเพื่อป้องกันเกิดการเกิดอุบัติเหตุ และให้เกิดความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้บริการทางลอด | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |
| การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่เขตทางของ รพท. แต่พบว่ามีชุมชนที่ปลูกสร้างเข้ามารุกล้ำพื้นที่ของ รพท. เป็นลักษณะของอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ต้องทำการโยกย้ายออกจำนวน</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการและขั้นตอนการขุดเขตทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ รวมทั้งเป็นช่องทางให้ประชาชนได้แสดงความคิดเห็นและรับข้อร้องเรียน สำรวจรายละเอียดทรัพย์สินที่จะต้องจ่ายค่าชดเชยอย่างละเอียด ได้แก่ ที่ดิน สิ่งปลูกสร้างและพืชผล ต้นไม้ เป็นต้น | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

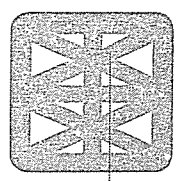
วิมลรัตน์ คุ้มวงศ์
นางสาวจิตราลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงของปาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|--|---|
| การโยกย้ายและประเมินดินที่ดิน (ต่อ) | 1.586 หลังคาเรือน ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นคาดว่าอยู่ในระดับปานกลาง | <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรมและเปิดโอกาสให้มีการรวบรวมความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องในท้องถิ่นโดยให้ตัวแทนในท้องถิ่น มาร่วมเป็นกรรมการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของทรัพย์สินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ รวมทั้งขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ ในกรณีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่เกษตรกรรมและต้องทำการเวนคืนที่ดิน รพท. ต้องแจ้งได้แก่เกษตรกรทราบล่วงหน้าเพื่อให้เกิดการเก็บเกี่ยวผลผลิตให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ | |
| อาชีวอนามัยและความปลอดภัย | ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง กิจกรรมหลักในระยะเวลาได้แก่ งานแผ้วถาง และปรับพื้นที่ งานขุดดิน ดินตัด/ดินถม งานปรับสภาพชั้นดินฐานราก งานขนย้ายวัสดุ/หินส่วนงานก่อสร้าง งานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง และการจราจรขนส่งต่างๆ อาจส่งผลกระทบต่อคนงานก่อสร้างในด้านของฝุ่นละออง ปลอดภัยเครื่องจักรเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน นอกจากนี้ ยังอาจเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากสภาพการทำงานและ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) มาตรการสำหรับคนงานก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • มาตรการด้านสาธารณสุข <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้หน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นพร้อมรถพยาบาลสำหรับคนงาน และประสานงานกับโรงพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ ล่วงหน้าเพื่อรองรับบริการกรณีมีผู้บาดเจ็บจากอาการก่อสร้างโครงการ - อบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในเขตก่อสร้างและเขตที่พักคนงานพร้อมอบรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล - ควบคุมและใช้กฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานที่ยานยนต์โดยเคร่งครัด | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี |



จิงเจต ดับงัก
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัฏ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

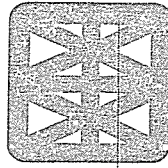
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ และคู่มือฯ และ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|-------------------------------|--|--|
| <p>อาจีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)</p> | | <p>• มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องยกหรือถือของหนัก</p> <p>เพื่อความปลอดภัยเมื่อคนงานก่อสร้างต้องยกหรือถือของหนัก ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดคู่มือให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการยกหรือถือของหนัก มีรายละเอียดดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - การยกของที่หนักมากอาจทำให้เกิดอันตรายร้ายแรงได้ ควรช่วยกันหรือใช้เครื่องผ่อนแรงยก และเมื่อยกของหนักๆ จากพื้น อย่านำใช้หลังยก ให้ใช้กล้ามเนื้อที่ขาแยกแทน - การยกของควรวีใช้กล้ามเนื้อที่ต้นขาแยก โดยยืนในท่าที่จะรับน้ำหนักได้สมดุล คือ อกเข้า หลังตรง ก้นหน้า จับของให้แน่น แล้วยืดขาขึ้น - พยายามหลีกเลี่ยงการยกของเมื่อเต็ม - เมื่อยกของขึ้นแล้ว ก้มจะเดิน ต้องมองทั้งข้างหน้าและข้างๆ รอบตัว <p>• มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับไฟฟ้า</p> <p>สำหรับคนงานก่อสร้างที่ต้องปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดคู่มือให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปปลอดภัยในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับไฟฟ้า มีรายละเอียดดังนี้</p> <p>ข้อควรระวังทั่วไปเกี่ยวกับกรปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับไฟฟ้า</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อพบว่ามีคราบหรือร่องรอยที่ชำรุด หรือแตกเสียหาย ควรรีบเปลี่ยนและซ่อมแซมทันที - รักษาความปลอดภัยบริเวณที่ติดตั้งไฟตั้งอยู่ใกล้ๆ - ห้ามนำสิ่งของมาวางหรือแขวนในแนวสายไฟ สายควบคุมทางไฟฟ้า ไม่ให้มีเศษผง ทองแดง หรือโลหะที่นำไฟฟ้าอยู่และอย่านำชิ้นส่วนอุปกรณ์มาเข้าตู้ควบคุม เช่น ฟิวส์ ออกจากตู้ควบคุม | <p>สิ่งแวดล้อม</p> |



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



วิษณุพงศ์ อิงสุโข

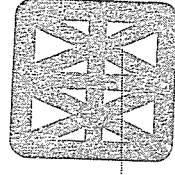
นางสาวจิตรลดา อังสุโข

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอเจนซี แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการจราจร (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--------------------------------------|---|--|
| <p>อาจมีข้อสงสัยและ ความปรารถนาคือ (ต่อ)</p> | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงผิวสั ดวร ใช้วัสดุเฉพาะงานนั้นๆ และก่อนเปลี่ยนแปลงต้องลบล้างสวิตช์ (ในวงจรไฟฟ้า เปิดเรียบร้อยแล้ว) - อย ำใช้ฝ ำครอบที่กั ดัวยสารที่สั มการลुकติดไฟได้ - ฝ ำครอบสวิตช์แต่ละอัน ควรมีป้ายแสดงรายละเอียด ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> > ใช้กับไฟฟ้ากระแสตรงหรือกระแสสลับ > ความต ำงศักย์ทางไฟฟ้า (หรือแรงดัน/แรงเคลื่อนไฟฟ้า) > กระแสไฟฟ้า > เครื่องมือเครื่องใช้ทางไฟฟ้าที่ต ำกับกับสวิตช์นั้น > ชื่อผู้รับ - ต ำงลบล้างสวิตช์ในวงจรไฟฟ้าเปิด เมื่อต ำงการตรวจสอบหรือซ่อมแซมเครื่องจักร แล้วให้ทำสัญลักษณ์หรือป้ายที่สวิตช์ ที่บอกว ำ “กำลังซ่อม” - ก ำหนดลบล้างสวิตช์ในวงจรไฟฟ้าปิด ต ำงแนใจว ำทุกอย ำงเรียบร้อยและได้รับสัญญาณ ถูกต ำงแล้ว และก่อนเปิดทดลองเดินเครื่อง ต ำงตรวจดูว ำเครื่องจักรนั้นไม่มีวัตถุอื่นใดติดหรือขั ดอยู่ - การส่งสัญญาณเกี่ยวกับกำรเปิด-ปิดสวิตช์ ควรร ำเนินการอย ำงระมัดระวัง - อย ำปิด-เปิดสวิตช์ขณะมีมือเมือยกำนำ - การลบล้างสวิตช์ในวงจรไฟฟ้าปิดต ำงแนใจว ำสัญญาณนั้นถูกต ำง - กำรขั นสลับเก็ลยว ำเพื่อขั ดสายไฟฟ้า ต ำงขั นให้แน่น - อย ำการณ ำไฟฟ้าที่ขั ดขุ ดย ำเป็นขั งนั้นจะเกิดอันตราย | <p>สิ่งแวดล้อม</p> |



จิรพงศ์ ดิวาสัก
นางสาวจิตรลดา ต ำงสุกิจ
ผู้ช ำหนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชัน เอ็นจิเนียริง แอนด์ เมเนจเม้นท์ จำกัด

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลการประเมินความเสี่ยงแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลการประเมินความเสี่ยงแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงของปลาตูก-หัวหิน (ต่อ)

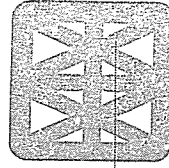
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|---|
| | <p>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้สวิตช์ตัดตอน</p> <ul style="list-style-type: none"> - สวิตช์ตัดตอนที่ใช้ร่วมกับส่วนที่เกิดอันตรายสูง ผู้รับผิดชอบต้องหมั่นตรวจสอบและทำป้ายบอก - ในกรณีที่มีการตรวจสอบซ่อมแซมเครื่องจักร ต้องทำป้ายหรือสัญลักษณ์ติดแขนไว้ที่สวิตช์ว่า "อยู่ระหว่างการซ่อมแซม" หรือ "กำลังซ่อม" เมื่อเสร็จแล้วจึงค่อยนำป้ายออก - การใช้สวิตช์ควบคุมเครื่องจักรในการก่อสร้างที่ใช้ร่วมกันหลายๆ คน ควรมีหลักเกณฑ์หรือสัญญาณในการปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกัน - การทำงานร่วมกันระหว่างคนงาน 2 กลุ่ม กลุ่มที่ใช้เครื่องจักรร่วมกัน จะต้องใช้อย่างระมัดระวัง โดยเฉพาะในกรณีถ้าเกิดมีการตรวจสอบ ต้องมีการติดต่อประสานงานกัน - ซ่างเป็นอย่างดี ก่อนที่จะมีการเปิด-ปิดวงจรไฟฟ้า <p>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ทางไฟฟ้า</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบสายไฟฟ้า ถ้าพบว่าชำรุด ให้ใช้เทปพันเป็นฉนวนหุ้มให้เรียบร้อย และตรวจสอบจุดต่อสายไฟให้เรียบร้อยด้วย - อุปกรณ์ไฟฟ้าที่เคลื่อนย้ายได้ ตรวจสอบสภาพบริเวณเชื่อมต่อ ขั้วที่ติดอุปกรณ์ และสายไฟฟ้าอย่างระมัดระวัง ถ้าพบว่าชำรุด ให้รีบเปลี่ยนให้อยู่ในสภาพดี - การเปลี่ยนหรือซ่อมแซมเครื่องมือ อุปกรณ์ไฟฟ้า ถึงแม้เป็นการเล็กน้อย ต้องให้ช่างไฟฟ้าเป็นผู้ดำเนินการ - อย่าลืบล้างสายไฟฟ้าขณะที่มีการเสไฟฟ้าไหลอยู่ - อย่าเขวหรือห้อยสายไฟบนของมีคม อาทิเช่น ไม้ตอก ไม้เลื่อย ไม้พืด - การใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าบางชนิด เช่น มอเตอร์ หม้อแปลง ควรมีผู้รับผิดชอบในการเปิด-ปิด | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้สวิตช์ตัดตอน</p> <ul style="list-style-type: none"> - สวิตช์ตัดตอนที่ใช้ร่วมกับส่วนที่เกิดอันตรายสูง ผู้รับผิดชอบต้องหมั่นตรวจสอบและทำป้ายบอก - ในกรณีที่มีการตรวจสอบซ่อมแซมเครื่องจักร ต้องทำป้ายหรือสัญลักษณ์ติดแขนไว้ที่สวิตช์ว่า "อยู่ระหว่างการซ่อมแซม" หรือ "กำลังซ่อม" เมื่อเสร็จแล้วจึงค่อยนำป้ายออก - การใช้สวิตช์ควบคุมเครื่องจักรในการก่อสร้างที่ใช้ร่วมกันหลายๆ คน ควรมีหลักเกณฑ์หรือสัญญาณในการปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกัน - การทำงานร่วมกันระหว่างคนงาน 2 กลุ่ม กลุ่มที่ใช้เครื่องจักรร่วมกัน จะต้องใช้อย่างระมัดระวัง โดยเฉพาะในกรณีถ้าเกิดมีการตรวจสอบ ต้องมีการติดต่อประสานงานกัน - ซ่างเป็นอย่างดี ก่อนที่จะมีการเปิด-ปิดวงจรไฟฟ้า <p>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ทางไฟฟ้า</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบสายไฟฟ้า ถ้าพบว่าชำรุด ให้ใช้เทปพันเป็นฉนวนหุ้มให้เรียบร้อย และตรวจสอบจุดต่อสายไฟให้เรียบร้อยด้วย - อุปกรณ์ไฟฟ้าที่เคลื่อนย้ายได้ ตรวจสอบสภาพบริเวณเชื่อมต่อ ขั้วที่ติดอุปกรณ์ และสายไฟฟ้าอย่างระมัดระวัง ถ้าพบว่าชำรุด ให้รีบเปลี่ยนให้อยู่ในสภาพดี - การเปลี่ยนหรือซ่อมแซมเครื่องมือ อุปกรณ์ไฟฟ้า ถึงแม้เป็นการเล็กน้อย ต้องให้ช่างไฟฟ้าเป็นผู้ดำเนินการ - อย่าลืบล้างสายไฟฟ้าขณะที่มีการเสไฟฟ้าไหลอยู่ - อย่าเขวหรือห้อยสายไฟบนของมีคม อาทิเช่น ไม้ตอก ไม้เลื่อย ไม้พืด - การใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าบางชนิด เช่น มอเตอร์ หม้อแปลง ควรมีผู้รับผิดชอบในการเปิด-ปิด | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



จป๒๒๗ ตั้งศักดิ์

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ

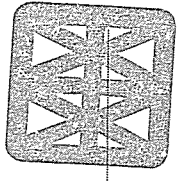
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอมพลีซิ่ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการติดตามตรวจสอบผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการจัดการเชิงป้องกัน (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ และคุณงามเยและความปลอดภัย (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|-------------------------------|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ในส่วนของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ ควรมีเครื่องหมายแสดงไว้ เช่น บ้ายสัญญาณไฟ ชะแสง เทปแดง เป็นต้น - ถ้าเกิดสภาพผิดปกติกับอุปกรณ์ไฟฟ้า ควรสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด แล้วแจ้งให้ผู้รับผิดชอบทราบ - ห้ามปลดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายไฟฟ้าออก ยกเว้น กรณีที่ได้รับอนุญาตแล้วเท่านั้น - เมื่อใช้งานเสร็จแล้วควรสับสวิตช์และต้องแน่ใจว่าวงจรไฟฟ้าเปิด - อย่าพ่นหมอกควันไฟด้วยกระดาดหรือผ้า - อย่านำสารไวไฟหรือวัสดุที่ติดไฟง่ายเข้าใกล้สวิตช์หรือปลั๊กไฟฟ้า - อย่าใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าขณะมีมือเปียกน้ำ - เมื่อมีผู้ได้รับอุบัติเหตุทางไฟฟ้า ต้องรีบสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด <p>ข้อควรระวังเกี่ยวกับกาติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า</p> <ul style="list-style-type: none"> - การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าจะต้องมีการควบคุมดูแลโดยช่างหรือผู้ชำนาญการทางไฟฟ้า - นอกจากงานที่มีความซับซ้อนกว่า 50 โวลต์ ซึ่งต้องเดินสายเรียบร้อยแล้ว - การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าจะดำเนินการติดตั้งผ่านการปรึกษาหารือกับผู้เชี่ยวชาญ โดยเฉพาะการสื่อสารเกี่ยวกับกาป้องกันการบ่งกันเมื่อมีการทำงานขณะมีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ หรือกรณีมีการติดตั้งหระ - หลีกเลี่ยงการทำงานขณะมีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ ยกเว้นในกรณีจำเป็นเท่านั้น - การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า นอกจากต้องปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานไฟฟ้าแล้ว <p>ควรต้องปฏิบัติตามเพิ่มเติม ดังรายละเอียดต่อไปนี้</p> | |


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟแห่งประเทศไทย

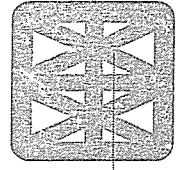


จิรพงษ์ สืบวงศ์กุล
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภิก
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนเน็คติง เอเชียเนียร์ เอ็นด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลการประเมินความเสี่ยงแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลการประเมินความเสี่ยงแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ และคุณประโยชน์และความปลอดภัย (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|-------------------------------|---|--|
| | | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> > ห้ามเปิดชิ้นส่วนของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่เมื่อเปิดแล้วจะมีกระแสไฟฟ้าหรือประจุไฟฟ้าไหล ควรใช้ฝาครอบหรือมีฉนวนกัน หรือถ้าไม่สามารถเปิดคลุมได้ก็ให้จัดทำป้ายอันตรายติดแขวนไว้ > อุปกรณ์หรือสายไฟฟ้าที่ติดตั้งในที่สูง จะต้องมีฉนวนหุ้มอย่างดีและต้องตรวจสอบความเรียบร้อยอยู่เสมอ > หนึ่งตรวจตราหม้อแปลงไฟฟ้าที่อยู่เหนือบริเวณที่ซึ่งอาจมีการสัมผัสหรือทำงาน > เมื่อมีการเดินสายไฟฟ้าบนถนน (แม้ว่าจะเดินชั่วคราวก็ตาม) ควรมีระบบป้องกันอันตรายซึ่งใช้เฉพาะงาน - กรณีการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้าที่อาจมีการจัดจ้างงานได้ ควรเพิ่มความระมัดระวังดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> > เครื่องจักรบางชนิดเมื่อเดินเครื่องแล้วไม่สามารถถอดสวิตช์ที่ใกล้มาทำงานที่จุดเริ่มต้นได้ควรมีป้ายบอกไว้ > เครื่องจักรทุกชนิดควรมีระบบสายดินที่ดี > เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ ควรปรึกษาช่างไฟฟ้าหรือผู้เชี่ยวชาญทางไฟฟ้า > ก่อนสับสวิตซ์ทำงาน ควรตรวจสอบให้แน่ใจก่อนว่าจะไม่เกิดอันตรายไฟฟ้าลัดวงจร มีระบบสายดินแหล่งจ่ายไฟเรียบร้อย <p>• มาตรการด้านการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น</p> <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น กรณีที่เกิดอุบัติเหตุในระหว่างการทำงานในหน้าที่โครงการ ให้กับคนงานก่อสร้างก่อนจะมีการก่อสร้างจริง ดังรายละเอียดต่อไปนี้</p> | |

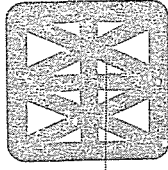

 นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
 รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
 ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



จิงเวงเต๋ อังมู่เกิง
 นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภิก
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการเสถียร (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|--|--|
| <p>อาจมีอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)</p> | | <p>กรณีหยุดหายใจ</p> <ul style="list-style-type: none"> - งดขากกรไครออก มีเบาะนั่งและหมอนของผู้ป่วย - ยกตัวคอขึ้นแล้วกดศีรษะให้ห่างไปข้างหลังจากหน้าอกของผู้ป่วย <p>ทั้งหมด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปรึกษาพยาบาลของผู้ป่วย แล้วค่อยๆ ปล่อยแขนลงช้าๆ ระวัง <p>จนผู้ป่วยสามารถหายใจได้เอง</p> <p>กรณีประสาธน์ตรงจากไฟฟ้าดูด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่ใช้มือเปล่าในการช่วยเหลือ - รีบตัดกระแสไฟฟ้า (สวิตช์/ปลั๊ก) - ใช้ฉนวนหุ้มสายไฟให้หลุดออกไป - เมื่อไฟฟ้าดับ ควรรีบสัมผัสตัวที่วงจรไฟฟ้าเปิด - ถ้าเกิดไฟฟ้าช็อต หรือลัดวงจรทำให้เกิดไฟไหม้รีบสัมผัสสวิตช์ แล้วทำการดับไฟด้วย <p>เครื่องดับเพลิงชนิดสารเคมี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่ใช้สำหรับเครื่องดับเพลิงที่เป็นน้ำทำการดับไฟ เพราะอาจเกิดอันตรายได้ - กรณีประสบภัยในหน้า อย่ลงไปช่วยจนกว่าจะแน่ใจว่าดับกระแสไฟฟ้าหมดแล้ว - กรณีผู้ป่วยหมดสติ ให้รอดหัวใจและผายปอดช่วยชีวิตโดยทันที <p>การห้ามเลือด รายละเอียดขั้นตอนการห้ามเลือดตามกรณรูปได้ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้เศษผ้าสะอาดพันรอบแขนหรือขา 2 รอบ - ผูกเงื่อนแรก | |



จุฬารัตน์ ดันทุ๊ง
นางสาวจิตรลดา ตังرسสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เทลิองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการแห่งประเทศไทย

บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

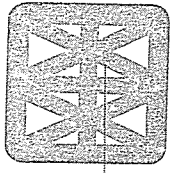
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--------------------------------------|---|---|
| <p>อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)</p> | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้ท่อนไม้วางบนเนินแล้วผูกเงื่อนซ้ำ 2 ครั้ง - หมุนหรือขยับขณะเจาะจนกระทั่งเลือดหยุดไหล - ผู้ทรงปลายไม้ได้อยู่กับที่ด้วยเชือกเส้นเล็กๆ - บันทึกลงเวลาที่เริ่มขุดเจาะไว้ • มาตรการดำเนินการจัดสถานที่ทำงานให้เป็นระเบียบเรียบร้อย - สถานที่ปฏิบัติงานต้องปราศจากสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตรายที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน และต้องไม่มีเศษขยะ น้ำมัน และน้ำมัน - จัดทางเดินให้สิ่งเพื่อสามารถเข้าไปยังที่ทำงานได้อย่างปลอดภัย - ห้อยนำหลอดจางลงล่างมือต้องอยู่ในสภาพที่สะอาดและถูกสุขลักษณะ - อาหารต้องไม่จัดเก็บไว้ในสถานที่ปฏิบัติงาน - ชยะและของเหลือใช้ต้องนำออกไปนอกเขตปฏิบัติงานทุกคน - ห้ามจัดวางวัสดุที่ย้ายต่อการถูกไหม้ใกล้กับจุดติดตั้งหลอดไฟหรือวัสดุที่มีความร้อน มีประกายไฟ - น้ำมัน และจาระบีที่หกกระจายบนพื้น ต้องรีบทำความสะอาดให้เรียบร้อย - จัดเก็บวัสดุบนพื้นที่ได้ระดับ และอยู่ในสภาพเรียบร้อยมั่นคง - จัดทำลิ้มไม่หมอน สำหรับรองรับวัสดุที่เป็นรูวงกลมเพื่อป้องกันการเคลื่อนตัว • มาตรการดำเนินการใช้อุปกรณ์เพื่อเตือนและกันบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการปฏิบัติงาน - บริเวณเขตก่อสร้างต้องจัดทำรั้ว พร้อมปิดป้ายประกาศ "เขตก่อสร้างบุคคลภายนอก | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

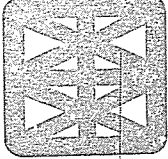
จึงขอฯ ดังกล่าว
นางสาวจิตตรา ตังศรีกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด




รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลการประเมินความเสี่ยงแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงหนองปลาจุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|--|--|
| | | <p>ข้ามเข้า" โดยรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริเวณเขตอันตรายต้องจัดทำรั้ว พร้อมมีป้ายประกาศ "เขตอันตรายในการก่อสร้าง" และมีไฟสัญญาณสีแดงแสดงให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืน - พื้นที่สูงและพื้นที่ที่มีสิ่งขังเปิดต่างๆ ต้องทำราวกันตกที่มีแข็งแรง - ไม่อนุญาตให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง หรือหม่คนที่เข้าไปในเขตก่อสร้าง และเขตอันตรายในการก่อสร้าง - ห้ามผู้ปฏิบัติงานพ่นก๊อควันในบริเวณเขตก่อสร้าง • มาตรการด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนที่สูง - ราวกันตกต้องมั่นคงแข็งแรง มีความสูงไม่น้อยกว่า 90 เซนติเมตร จากพื้น - ตรวจสอบอุปกรณ์ทุกชนิดที่เกี่ยวข้องกับการใช้งาน เช่น รถ เครน ลวดสลิง เชือก ตะขอ สะเก็ด ว่าจะอยู่ในสภาพดีทุกครั้งก่อนเริ่มทำงาน หากชำรุดห้ามนำมาใช้ - ขณะที่มีพายุหรือฝนตก ผู้ปฏิบัติงานต้องหยุดทำงานและลงมาข้างล่าง - เมื่อมีความเสี่ยงที่จะตกลงมาจากที่สูงและอยู่ในที่สูงเกิน 4 เมตรขึ้นไป ให้ผู้ควบคุมการก่อสร้างพิจารณาสั่งให้ใช้เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิต • มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องใช้เครื่องกลหนักและรถเครนในการเคลื่อนย้ายของ <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีผู้ให้สัญญาณที่ชำนาญเพียงคนเดียว - อย่าเข้าใกล้ส่วนที่เครื่องจักรที่จะต้องหมุนเหวี่ยง - ในกรณีที่มีการขุดต้องกำหนดขอบบริเวณไว้โดยรอบ - ห้ามเข้าไปอยู่ในรัศมีที่กำลังยกโดยเด็ดขาด | |




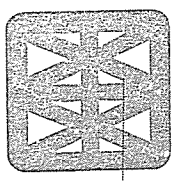
จันทรา อภิรักษ์กิจ
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงหนองปลาจุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และประเด็นต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|-------------------------------|---|--|
| <p>อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)</p> | | <ul style="list-style-type: none"> - การทำงานในเวลากลางคืน จัดใหม่แสงสว่างทั่วบริเวณตลอดเวลาที่ทำงาน - ห้ามมิให้ตัดแปลง หรือแก้ไขส่วนใดส่วนหนึ่งของรถเครน - จัดให้มีสัญญาณเสียง และแสงสว่างเตือนให้ทราบขณะรถเคลื่อนที่ - จัดให้มีคู่มือปฏิบัติงานเกี่ยวกับรถเครนเป็นภาษาไทยให้พนักงานขับรถศึกษาและปฏิบัติตามโดยถูกต้อง • มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้ขั้วไฟ <ul style="list-style-type: none"> - ควรใช้ขั้วไฟที่ได้ผลิตจากโรงงานชนิดนั้นได้ใช้กับงานนั้น - บันไดที่ขั้วไฟ แตก ทัก ห้ามใช้และควรจัดป้าย "ห้ามใช้งาน" - ห้ามนำขั้วไฟ 2 อันมาต่อกันเพื่อขยายขั้ว - อย่าดึงขั้วไฟบริเวณที่สั้น มีขยะ - ปลายของขั้วไฟต้องเกินจากจุดที่พาดผ่าน 3 ฟุต - การขึ้นลงขั้วไฟได้ให้หันหน้าเข้าหาขั้วไฟ - ห้ามยกของ แบกของขึ้นทางขั้วไฟ - ห้ามใช้ขั้วไฟโลหะกับงานไฟฟ้าโดยเด็ดขาด • มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้นั่งร้าน <ul style="list-style-type: none"> - การทำงานในที่สูงเกินกว่า 2.00 เมตร ต้องทำนั่งร้าน - นั่งร้านที่สร้างด้วยโลหะต้องรับน้ำหนักบรรทุกได้ไม่น้อยกว่า 4 เท่า ของน้ำหนักการใช้งาน - พื้นนั่งร้านต้องมีควมกว้างไม่น้อยกว่า 35 เซนติเมตร - ต้องจัดทำบันไดเพื่อขึ้นลงในนั่งร้าน | |

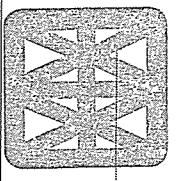

 นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
 รองอธิบดีกรมหลวง รักษาการในตำแหน่ง
 ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



จิงจุงจุง ดิงจุงจุง
 นางสาวจิตรลดา คำรงสุกิจ
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงหนองปลาจุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ และคุณมัยและความปลอดภัย (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|---|--|
| | | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องจัดฝักใบหรือตาข่ายรับภัยพิบัติคลุมโดยรอบนอกนั้งร้าน - โครงนั้งร้านต้องมีการยึดโยงค้ำยัน เพื่อป้องกันมิให้เสาหรือค้ำยัน และในกรณีที่ต้องทำงานใกล้แนวสายไฟที่ไม่มีความมั่นคงมีระยะห่างไม่น้อยกว่าที่กำหนด หรือติดต่อการไฟฟ้ามาก ทำการติดตั้งฉนวน ครอบสายไฟชั่วคราว - ต้องมีราวกันตกสูงไม่น้อยกว่า 90 เซนติเมตร และสูงไม่เกิน 1.10 เมตร ยกเว้นเฉพาะช่วงที่จะขนถ่ายสิ่งของ - ถ้ามีการทำงานซ้อนกัน ต้องมีสิ่งป้องกันของตกมิให้เป็นอันตรายแก่ผู้ปฏิบัติงาน - การทำงานอยู่บนรั้งสูงเกินกว่า 4 เมตร หัวหน้างานจะต้องพิจารณาให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเข็มขัดนิรภัย <p>• มาตรการด้านความปลอดภัยในการเลือกใช้ตะขอ โขยง ที่หนีบจับ ใหยึดแ่งกับโครงสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้ตะขอ การันท์ที่มึ่ที่ยึดเกี่ยวในการยกทีเดียว และจะใช้รวมเมื่อยกที่มีที่ยึดมากกว่าสองที่ขึ้นไป - ตะขอต้องมีสลักนิรภัยติดอยู่ (ยกเว้นตะขอบางประเภท) - ใช้ตะขอยกน้ำหนัก โดยให้นั้หนักนำวลัดตกตรงรองตะขอ - ขออนุมัติจากผู้บังคับบัญชาก่อนการผู้กั้มตัวสลักกับโครงสร้างอื่นๆ เพื่อให้นั้ใจว่าไม่เกิดขีดจำกัดของโครงสร้างนั้น - ห้ามใช้ที่หนีบจับสำหรับแผ่นโลหะ คีม ที่หนีบจับท่อ แทนที่ที่หนีบจับที่ใช้กับโครงสร้าง - ต้องมีการตรวจสอบและอนุมัติตะขอ โขยง และที่หนีบจับที่ใช้กับโครงสร้างก่อนการใ้ทุกครั้ง ห้ามใช้เกินจากพิกัดน้ำหนักที่กำหนด | |

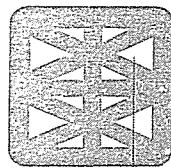


จึงขอ
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ-รังสิต-คลองหลวง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--------------------------------------|---|--|
| <p>อาจมีอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)</p> | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - พักดินพื้นที่ที่จะยกต้องระบุต้นเขตรูปการณ - ไม่ปล่อยวัสดุที่จะยกอยู่ในสภาพไม่รัดกุม และไม่ได้รับการเฝ้าระวัง ถูกห้อยแขวนอยู่กับชาย - ไม่มีหรือให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายอยู่ด้านล่างของวัสดุที่กำลังยกโดยใช้ยก - ไม่ใช่ใช้ไม้หรือวัสดุ เพื่อทำการยก - ต้องมีการตรวจสอบใช้ก่อนมีการยกวัสดุ การตรวจสอบด้วยสายตาให้ ตรวจสอบไปถึงตะขอที่อาจผิดปกติตลอดจนสภาพที่เสียหายอันเนื่องมาจากนำไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ • มาตรการด้านความปลอดภัยในการขุด <ul style="list-style-type: none"> - การขุดพื้นดิน ดู ที่มีความลึกมากกว่า 1.5 เมตร ต้องมีการค้ำยันหรือทำให้ลาดเอียง และ ต้องมีการตรวจสอบโดยพนักงานท่อก่อนมีการเข้าไปทำงาน และการตรวจสอบต้องมีการทำบันทึกเก็บไว้ - จำเป็นที่จะต้องมีเครื่องกีดขวาง และเครื่องหมายติดตั้งบริเวณพื้นที่ทำการขุด - คนงานขุดดินต้องสวมหมวกนิรภัยและรองเท้ารัดหรือรองเท้าที่มั่นคง - ไม่ควรให้บุคคลใดเข้าไปใกล้บริเวณขอบหลุมที่ทำการขุด หรือวัสดุอื่นใด เมื่อมีการทำงานของเครื่องจักร - ต้องจัดทาบั้นไม้เมื่อมีการขุดพื้นดินสำหรับการเข้า-ออกพื้นที่ และต้องมีทางออก - สิ่งสกปรกหรือของที่ได้จากการขุด หรือวัสดุอื่นใด ต้องจัดเก็บห่างจากขอบของการขุดอย่างน้อย 1 เมตร - ต้องทำการตรวจสอบพื้นที่ของการขุดหลังจากฝนตกและต้องมีการป้องกันการเกิดน้ำท่วม | <p>สิ่งแวดล้อม</p> |



จิตเวช ดับบลิว

นางสาวจิตระลดา ตาตรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและบริหารจัดการจราจร (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

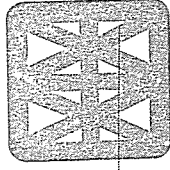
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ และคุณประโยชน์และความปลอดภัย (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---------------------------------------|--|--|
| | <p>ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • ด้านความปลอดภัยในการจราจรภายในพื้นที่ก่อสร้างและการจัดจราจร <ul style="list-style-type: none"> - อนุญาตให้เฉพาะผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ถูกต้อง สามารถขับขี่รถยนต์ในเขตก่อสร้าง - จำกัดความเร็วในเขตก่อสร้างที่ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง และให้เคารพกฎที่ปรากฏบนป้ายจราจร - อนุญาตให้ใช้รถเป็นที่หวาดเสียว ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตราย - การแข่งอย่างปลอดภัยของยานพาหนะอนุญาตให้ขับแข่งในความเร็วที่กำหนดเท่านั้น - พนักงานขับรถยนต์ทุกคนต้องเปิดไฟให้สว่างก่อนมีด - ขณะขับรถยนต์พนักงานต้องคาดเข็มขัดนิรภัย และรถยนต์ทุกคันต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย - ให้พนักงานเดินทางขนาบมือบนถนนในเขตก่อสร้าง ในขณะที่ยังวิ่งส่วนกับพนักงาน - พนักงานขับรถต้องปฏิบัติตามกฎที่ปรากฏบนป้ายจราจรและให้ทางกับผู้เดินบนพื้นถนน - รถของพนักงาน ผู้มาติดต่อ ให้จอดได้เฉพาะบริเวณหน้าอาคารสำนักงานต่างๆ ซึ่งจัดเป็นที่จอดรถไว้ให้แล้ว หรือจอดได้ในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดให้จอด โดยมีป้ายจราจรอนุญาตให้จอดรถติดตั้งไว้ - กฎระเบียบว่าด้วยการจราจรทั่วไปให้มีผลบังคับในเขตก่อสร้างด้วย • มาตรการด้านการป้องกันอัคคีภัยและเครื่องดับเพลิง <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้าง/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดตั้งฝึกอบรมการป้องกันอัคคีภัยและแผนฉุกเฉินให้กับพนักงาน - ต้นงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ใกล้ที่สุดของสัญญาณบอกเหตุเพลิงไหม้ และรู้ถึงการใช้ - ต้นงานก่อสร้างต้องทราบถึงชนิดต่างๆ ของสัญญาณบอกเหตุ เช่น ไฟไหม้ การอพยพ | |



นายอานนท์ เถลิงบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

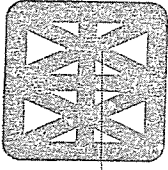
จีสงดา ตังสุกุล

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด




รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลการประเมินความเสี่ยงแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการจราจร (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงของปลาตูก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม |
|--|-------------------------------|---|--|
| | | <p>หรือภัยอื่นๆ และรู้เส้นทางหนีไฟ ตลอดจากจุดนั้นได้พบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดินงาก่อสร้างต้องทราบสถานที่ที่ใกล้ที่สุดของถังดับเพลิงและวิธีการใช้ - วัสดุไวไฟต้องเก็บให้ห่างจากแหล่งกำเนิดประกายไฟ - เมื่อเติมน้ำมันให้กับเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ จะต้องปิดเครื่อง หรือเครื่องยนต์นั้นต้องไม่ร้อน - ทิ้งบูทรีในทันทีที่จัดทำให้ ไม่ทิ้งในตะกร้า หรือถังขยะทั่วไป - จุดและสถานที่ที่ติดตั้งสัญญาณบอกเหตุจะต้องติดตั้งประกาศบนบอร์ดของเซฟตี้ - เมื่อเกิดเพลิงไหม้ เครื่องดับเพลิงที่เหมาะสมที่ได้จัดติดตั้งไว้แล้วตามจุดต่างๆ ที่จำเป็นคือเครื่องดับเพลิงชนิด ABC ขนาดหน้าก 5-7 กิโลกรัม ผู้ประสบเหตุต้องออกมาใช้ดับไฟทันที <ul style="list-style-type: none"> • มาตรการความปลอดภัยดำเนินงานเชื่อมต่อ/งานเจาะ <ul style="list-style-type: none"> - ก่อนที่จะทำการเชื่อมตัดด้วยไฟฟ้าหรือแก๊สทุกครั้ง ผู้ปฏิบัติงานต้องทำการตรวจสอบบริเวณโดยรอบ จะต้องไม่มีวัสดุที่ติดไฟได้อยู่ในรัศมีที่สะเก็ดไฟจากการปฏิบัติงานจะกระเด็นไปถึง ทั้งนี้ห้ามมีการเชื่อมในที่สูงที่สะเก็ดไฟจะตกลงไปได้ โดยให้ทำการเคลื่อนย้ายวัสดุที่ติดไฟดังกล่าวออกไป หรือจัดท้าววัสดุที่ไม่ติดไฟ (Fire Proof Blanket) ปิดกัน - จะต้องเคลื่อนย้ายสารที่สามารถติดไฟได้ให้พ้นบริเวณที่ประกายไฟจากการเชื่อมสามารถกระเด็นไปถึง - จัดให้มีอุปกรณ์วัสดุที่ไม่ติดไฟปิดกันบริเวณพื้นที่ ปฏิบัติงานเพื่อป้องกันประกายไฟหรือสะเก็ดไฟที่จะกระเด็นไปตกบริเวณเสาไฟฟ้า/วัสดุติดไฟหรือกระเด็นถูกผู้ปฏิบัติงาน | |



จันทรา ดิโนสิงห์
นางสาวจิตตรา ต่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

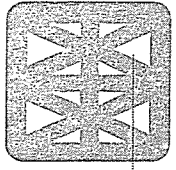

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด


ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ และคุณค่านิยมและความปลอดภัย (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • มาตรการด้านอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล <ul style="list-style-type: none"> - คนงานก่อสร้างทุกคนต้องทราบถึงสถานที่เก็บอุปกรณ์ความปลอดภัยและการใช้อุปกรณ์นั้นจริงๆ - ต้องจัดหาหมวกนิรภัยให้กับคนงานก่อสร้างทุกคน - อุปกรณ์ป้องกันตาและใบหน้า (เช่น อุปกรณ์ป้องกันใบหน้าเต็มส่วน ครอบครอบแบบเหนตา นิรภัย สำหรับงานช่างตัดและงานตัด) ต้องถูกนำมาใช้กับงานที่ดวงตาและใบหน้าที่มีโอกาสได้รับอันตราย - สวมรองเท้านิรภัยหรือบูทที่แข็งแรงตลอดเวลาทำงาน - ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล เช่น Ear Muff หรือ Ear Plug ให้กับเจ้าหน้าที่ที่เข้าไปปฏิบัติงานในบริเวณที่มีเสียงดัง หรือชุมชนเวียนเจ้าหน้าที่โครงการหรือคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน ทุกๆ 30 วัน - คนงานก่อสร้างต้องใส่เครื่องป้องกันหู เช่น Ear Muff หรือ Ear Plug เมื่อทำงานประเภทที่มีเสียงดังมากกว่า 90 เดซิเบล(เอ) ณ ตำแหน่งทำงานที่ห่างจากจุดกำเนิดเสียง 1 เมตร - คนงานก่อสร้างต้องสวมเข็มขัดนิรภัยในการทำงานในที่สูงเกินกว่า 4 เมตร • มาตรการด้านอุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่ตัวเครื่องจักร เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตราย หรือทำรั้วกันส่วนที่เคลื่อนไหวของเครื่องจักร/เครื่องมือ ซึ่งในภาวะปกติอาจมีบุคคลไปสัมผัสได้ - ห้ามนำอุปกรณ์ป้องกันอันตรายของเครื่องจักร/เครื่องมือออกจากตัวเครื่องขณะปฏิบัติงาน - ก่อนการปฏิบัติงานต้องนำอุปกรณ์ป้องกันอันตรายของเครื่องจักรที่ถูกล็อกออกไปซ่อม | |



จิณตพงษ์ ติงวงศ์
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภิก


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

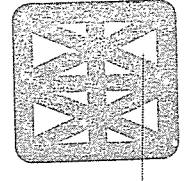
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|--|--|
| <p>อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)</p> | | <p>หรือเพื่อจุดประสงค์อื่นกลับมาติดตั้งให้เรียบร้อย</p> <ul style="list-style-type: none"> - หากต้องให้เครื่องมีประเภทมอเตอร์ลิฟท์/ลิฟต์ ให้ตรวจผาครอบหรืออุปกรณ์ป้องกันอันตรายต้องให้มีอยู่ครบก่อนนำไปใช้งาน • มาตรการด้านการลงโทษ <ul style="list-style-type: none"> - พนักงานบริษัท และ/หรือพนักงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของโครงการฯ ถือว่ามีความผิด ตามกฎระเบียบแห่งความปลอดภัย ซึ่งจะได้รับการปรับโทษเท่าตัวก่อน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงาน ตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน (ได้แก่ พระราชบัญญัติแรงงาน ปี พ.ศ.2541) • มาตรการด้านการรายงานอุบัติเหตุและเหตุการณ์ต่างๆ <ul style="list-style-type: none"> - เหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งต่อไปนี้ ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ และต้องมีรายงานถึงแผนกความปลอดภัยทราบ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - อุบัติเหตุที่ถึงขั้นหยุดงานและอุบัติเหตุไม่ถึงขั้นหยุดงาน แต่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและได้รับการรักษาที่โรงพยาบาล - อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะ (ภายในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเท่านั้น) - อุปกรณ์เครื่องมือได้รับความเสี่ยงหายจากอุบัติเหตุไฟไหม้เหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย การกระทำ/สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยต้องรายงานให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของโครงการฯ ทราบทันที | |



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



วิบูลย์ ด้วงสิงห์
นางสาวจิตรลดา คำรังสฤษดิ์
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัฒ มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการจราจร (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-สมุทรสงครามของปลาตูก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ และข้อมูลอื่น (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|-------------------------------|--|--|
| <p>อาจีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)</p> | | <p>มาตรการด้านชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับผู้รับเหมาก่อสร้างหรือบริษัทรับเหมาก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทรับเหมาก่อสร้าง/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้ควมรู้และให้คำแนะนำแก่คนงานในกาป้องกันโรค - บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานอุปกรณ์ ให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม - บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำคู่มือด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยต้องมีรายละเอียดครอบคลุมตามที่ระบุไว้ในมาตรฐานการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับผู้รับเหมาก่อสร้างข้างต้นเป็นอย่งน้อย พร้อมทั้งจัดให้มีการฝึกอบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยและการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่ผู้ปฏิบัติงาน ตามรายละเอียดดังที่ระบุไว้ในคู่มือดังกล่าว ก่อนการปฏิบัติงานจริง อีกทั้งต้องจัดวางคู่มือดังกล่าวไว้ใกล้มือคนงานก่อนสร้างเผื่อกรณีเกิดอุบัติเหตุและเหตุฉุกเฉิน และต้องมีจำนวนคู่มือมากพอให้กับจำนวนคนงานก่อสร้างไปตรงการ - บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากากเครื่องป้องกันเสียง รองเท้านิรภัยพ่นหิน หรือเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน - บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่เครื่องป้องกันอันตราย | |

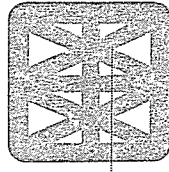


นายอานนท์ เทลือเจริญ
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

จิงหวง ดงสุภกิจ


นางสาวจิตตราดา ตางสุภกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม


บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและภัยจากการติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์ และมาตรการติดตั้งตามตรวจสอบผลประเมินความเสี่ยงแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าเพื่อการค้า (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

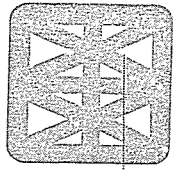
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--------------------------------------|---|--|
| <p>อาจมีข้อสงสัยและความปลอดภัย</p> | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> | <p>ส่วนบุคคลต่างๆ ตามสภาพและลักษณะของงาน และสมรรถนะของเครื่องมือที่ใช้หรือเครื่องมือที่ใช้เตรียมพร้อม ไม่ขาดรุ่งริ่ง โดยไม่กรณีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ไฟฟ้าจะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวม เครื่องนุ่งห่มที่ไม่เปียกน้ำ เครื่องแบบที่เหมาะสมสำหรับสวมในระหว่างการทำงานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักรในการก่อสร้าง คือ เสื้อและกางเกงที่เป็นกันเดียวกัน อยู่ในสภาพเรียบร้อย ดึงกระดุมทุกเม็ดได้ให้เรียบร้อย ไม่ควรวางสิ่งของหรือวัสดุในการก่อสร้าง แหวน เป็นต้น ต้องใส่รองเท้าหุ้มส้นหรือรองเท้าบู๊ต เพื่อป้องกันเศษวัสดุในการก่อสร้าง ที่ตำ นอกจากนั้น คนงานก่อสร้างไม่ควรวิ่งเล่นหรือทำกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในระหว่างปฏิบัติงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดให้มีพนักงานผู้ตรวจรอบด้านอาคารพาณิชย์และความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบตามมาตรการลดผลกระทบด้านเสียง คุณภาพอากาศ และด้านการจัดการจราจร เพื่อความปลอดภัยในช่วงก่อสร้าง - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลต่างๆ ตามสภาพและลักษณะของงาน และสมรรถนะของเครื่องมือที่ใช้เตรียมพร้อม ไม่ขาดรุ่งริ่ง โดยไม่กรณีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ไฟฟ้าจะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวม เครื่องนุ่งห่มที่ไม่เปียกน้ำ เครื่องแบบที่เหมาะสมสำหรับสวมในระหว่างการทำงานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักร | <p>สิ่งแวดล้อม</p> |


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย


จัสพงษ์ ตังวาทัง
นางสาวจิตตรา ต่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ เมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| | ผลกระทบหลักในระยะดำเนินการได้แก่ การเปิดใช้บริการรถไฟ อาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสุขภาพต่อประชาชนที่อาศัยใกล้เคียง ตลอดจนเจ้าหน้าที่ประจำสถานีและประชาชนที่เข้ามาใช้บริการในตำแหน่งผู้ดูแลของขบวนรถเล็กกว่า 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) ที่เกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเครื่องยนต์ดีเซลรบกวน และความเสี่ยงเสียงอื่น ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลางเท่านั้น | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการประกันภัยชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตราย อันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ • มาตรการเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และการคมนาคมขนส่ง อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมโครงการ ที่จะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมโยงสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทางสุขภาพของประชาชนและคนงานก่อสร้างต่อไป | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมหลักในระยะดำเนินการได้แก่ การเปิดใช้บริการรถไฟ อาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสุขภาพต่อประชาชนที่อาศัยใกล้เคียง ตลอดจนเจ้าหน้าที่ประจำสถานีและประชาชนที่เข้ามาใช้บริการในตำแหน่งผู้ดูแลของขบวนรถเล็กกว่า 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ที่เกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเครื่องยนต์ดีเซลรบกวน และความเสี่ยงเสียงอื่น ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลางเท่านั้น</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดเตรียมแผนงานด้านความปลอดภัยและแผนฉุกเฉินในระยะดำเนินการ เช่น การติดตั้งโทรศัพท์สำหรับโทรแจ้งเหตุฉุกเฉิน การจัดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินไว้โดยช่วยเหลือเวลาที่รถไฟที่เกิดความขัดข้อง ตลอดจนการเกิดอุบัติเหตุบนสถานีรถไฟ เช่น การบ๊องกันอัคคีภัย และการกู้ภัยจากตัวรถอันตราย | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี |




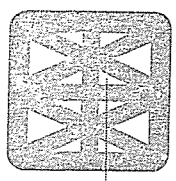
จิตต์พร อังวาศิกิ
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภิก
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการจราจรอิเล็กทรอนิกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางหนองปลาตาก-หัวหิน (ต่อ)

| | | | |
|--|---|---|---|
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ และการจัดการน้ำเสีย | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>น้ำเสียจากสำนักงานชั่วคราวของโครงการและน้ำเสียจากการอุปโภคบริโภคของคนต้องมีการรวบรวมและบำบัดด้วยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ส่วนน้ำเสียจากการล้างอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ จะจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งเพื่อตัดกั้นตะกอนและคราบน้ำมันก่อนระบายออกสู่ภายนอก จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างอยู่ในระดับต่ำ</p> | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง เพื่อตัดกั้นตะกอนและคราบน้ำมันจากการล้างอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ก่อนระบายสู่แหล่งรองรับสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ ติดตั้งบ่อตัดกั้นตะกอนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตัดกั้นดิน ทินและตะกอนจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เสมอ จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ออกแบบและติดตั้งอย่างเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วม หากสิ่งปฏิกูลในถังบำบัดน้ำเสียเต็มจะต้องประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบเข้าดำเนินการสูบล้างสิ่งปฏิกูลไปกำจัดทันที ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบถังใหม่อย่างสม่ำเสมอ และตัดใหม่ออกจากบ่อตัดกั้นใหม่ เป็นประจำอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ขี้มนที่ตกออกให้ใส่ถุงพลาสติกมัดปากถุงให้แน่น และนำไปทิ้งที่ส่วนพักขยะของโครงการ เพื่อรอให้รถเก็บขมูลขยะมาดำเนินการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัดต่อไป การก่อสร้างต้องสวมถุงกันก่อสร้าง ควรก่อสร้างให้มีระยะห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 150 เมตร ตรวจสอบและดูแลรางระบายน้ำทิ้งรอบที่ปักคานงานและลานชักล้าง ตะแกรงดักมูลฝอย และบ่อตัดกั้นตะกอน โดยเก็บมูลฝอยที่ติดอยู่ที่ตะแกรงดักมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การระบายน้ำทิ้งภายในรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |

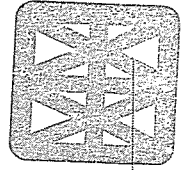

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



จิรพงษ์ ลิขสิทธิ์
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบล้างสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและกำจัดขยะมูลฝอย (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-สุพรรณบุรี-กาญจนบุรี-สุพรรณบุรี (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ และการจัดการน้ำเสีย (ต่อ) | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|---|
| <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> แหล่งกำเนิดน้ำเสียหลักในระยะดำเนินการมาจากห้องสูบลมภายในสถานีรถไฟ โดยมีปริมาตรน้ำเสียเท่ากับ 10, 30 และ 180 ลูกบาศก์เมตร/วัน สำหรับสถานีรถไฟขนาดเล็กลง และใหญ่ ตามลำดับ ซึ่งโครงการได้ออกแบบให้แต่ละสถานีมีระบบท่อแยก ระหว่างท่อน้ำโสโครก (ห้องสูบลม) ออกจากท่อน้ำทิ้ง โดยนำเสียจากห้องสูบลมจะไหลรวมไปบำบัดยังถึงบำบัดน้ำเสียที่สถานีบำบัดน้ำเสียก่อน ผ่านการบำบัดจะมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานก่อนระบายออกสู่ภายนอก ระดับค่าความเป็นพิษ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องสูบลมประจำสถานี โดยนำทิ้งที่ผ่านการบำบัดของโครงการซึ่งมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานก่อนระบายลงสู่ท่อแหล่งรองรับสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียง จัดให้มีบ่อตกไขมันสำหรับดักไขมันที่ปนเปื้อนเข้ามาในสถานีในกรณีที่มีไขมันที่ประกอบอาหาร ตรวจสอบและควบคุมให้มีการเดินระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งในโครงการ กำหนดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้มีประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้อยู่เสมอ ทำการสุ่มตะกอนจากส่วนตกตะกอนของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ โดยติดต่อกันทุกวัน ตรวจสอบและคอยดูแลห้องสูบลมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงคราวเติม บำรุงรักษา ให้ถูกต้องปฏิบัติตามของหน่วยงานที่รับผิดชอบมาทำการดูแลรักษา | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการตัดแยกขยะมูลฝอย โดยนำเศษวัสดุที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้กลับมาใช้ ส่วนเศษวัสดุที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีกต้องแยกรวบรวมไว้แยกที่เหมาะสม นำไปกำจัดต่อไป วางแผนการขุดดินแต่ละบริเวณให้สอดคล้องกับช่วงที่มีการขุดดิน เพื่อโครงการสามารถนำดินไปกำจัดต่อไป ดินที่ขุดออกจากโครงการก่อสร้างต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่มี |
| <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการตัดแยกขยะมูลฝอย โดยนำเศษวัสดุที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้กลับมาใช้ ส่วนเศษวัสดุที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีกต้องแยกรวบรวมไว้แยกที่เหมาะสม นำไปกำจัดต่อไป วางแผนการขุดดินแต่ละบริเวณให้สอดคล้องกับช่วงที่มีการขุดดิน เพื่อโครงการสามารถนำดินไปกำจัดต่อไป ดินที่ขุดออกจากโครงการก่อสร้างต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการตัดแยกขยะมูลฝอย โดยนำเศษวัสดุที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้กลับมาใช้ ส่วนเศษวัสดุที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีกต้องแยกรวบรวมไว้แยกที่เหมาะสม นำไปกำจัดต่อไป วางแผนการขุดดินแต่ละบริเวณให้สอดคล้องกับช่วงที่มีการขุดดิน เพื่อโครงการสามารถนำดินไปกำจัดต่อไป ดินที่ขุดออกจากโครงการก่อสร้างต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการตัดแยกขยะมูลฝอย โดยนำเศษวัสดุที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้กลับมาใช้ ส่วนเศษวัสดุที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีกต้องแยกรวบรวมไว้แยกที่เหมาะสม นำไปกำจัดต่อไป วางแผนการขุดดินแต่ละบริเวณให้สอดคล้องกับช่วงที่มีการขุดดิน เพื่อโครงการสามารถนำดินไปกำจัดต่อไป ดินที่ขุดออกจากโครงการก่อสร้างต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการตัดแยกขยะมูลฝอย โดยนำเศษวัสดุที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้กลับมาใช้ ส่วนเศษวัสดุที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีกต้องแยกรวบรวมไว้แยกที่เหมาะสม นำไปกำจัดต่อไป วางแผนการขุดดินแต่ละบริเวณให้สอดคล้องกับช่วงที่มีการขุดดิน เพื่อโครงการสามารถนำดินไปกำจัดต่อไป ดินที่ขุดออกจากโครงการก่อสร้างต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ |

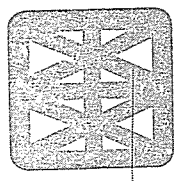


นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงทางหลวงพลาตุก-หัวหิน (ต่อ)
โครงการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| <p>การจัดการขยะมูลฝอย (ต่อ)</p> <p>ประสานงานให้หน่วยงานท้องถิ่นหรือหน่วยงานเอกชนที่รับผิดชอบดูแลเก็บขนไปกำจัดต่อไป จึงคาดว่าผลกระทบด้านขยะมูลฝอยจากการก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ เส้นทางส่วนใหญ่อยู่ในระดับพื้นดินและสภาพพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มเป็นหลัก โครงการจึงมีงานดินขุดน้อยมากเมื่อเทียบกับงานดินถม โดยมีความต้องการดินถมรวมประมาณ 4,036.157 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งโครงการจะไม่มีดินเหลือจากการขุดออกสู่ภายนอก</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>แหล่งกำเนิดขยะมูลฝอยหลักจากผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 355.38 กิโลกรัม/ตารางเมตร/วัน ซึ่งขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นพลาสติก รองลงมาเป็นกระดาษ ทั้งนี้ โครงการจะจัดให้มีถังขยะรับมูลฝอยไว้ตามจุดต่างๆ ตามความเหมาะสม โดยมีพนักงานทำความสะอาดเก็บรวบรวมไปไว้ที่ส่วนพักขยะเป็นประจำทุกวัน พร้อมคัดแยกประเภทขยะมูลฝอยเพื่อลดปริมาณขยะที่ต้องถูกนำไปกำจัด และจะประสานงานให้หน่วยงานท้องถิ่นหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเก็บขนมูลฝอย</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยที่มีสภาพดี ไม่รั่วซึม พร้อมพื้ไม้ปิดป้องกันน้ำฝนและการส่งกลิ่นดังไว้ในจุดที่เหมาะสมภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ ตรวจสอบถังรองรับมูลฝอย และดูแลรักษาให้มีสภาพดีอยู่เสมอ กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งมูลฝอยลงในถังรองรับมูลฝอย และห้ามทิ้งหรือกองไว้ในกองถังรองรับมูลฝอยโดยเด็ดขาด ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของหน่วยงานท้องถิ่นมารับผิดชอบหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |

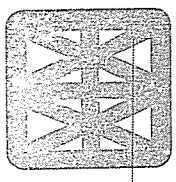


จิตบุตยา ดิงสูง
นางสาวจิตลดา ดำรงสุภกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลการดำเนินงานสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและกำจัดคาร์บอนไดออกไซด์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงของปลาตูกู-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|---|
| การจัดทำแผนปฏิบัติการ (ต่อ) | ไปกำจัดต่อไป จึงคาดว่าผลกระทบด้านขยะมูลฝอยจะอยู่ในระดับต่ำ | <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยที่ติดตั้งไว้เป็นอย่างดี หากพบว่าแตกชำรุด หรือรั่วซึม จะต้องเปลี่ยนใหม่หรือซ่อมแซมอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานโดยทันที ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขยะมูลฝอยของหน่วยงานที่รับผิดชอบหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเข้าดำเนินการเก็บขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>สิ่งแวดล้อม</p> |
| ประวัติศาสตร์และโบราณคดี | <p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี | <p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การพิจารณาออกแบบให้แนวเส้นทางโครงการให้ระยะห่างจากแหล่งศิลปกรรมที่อยู่ประชิดแนวใหม่มากที่สุด ซึ่งต้องข่าพบ และหารือกับกรมศิลปากรที่ 1 ราชบุรี และสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี เพื่อทำการสำรวจ และหรือแนวทางในการปฏิบัติที่เหมาะสม และกำหนดออกแบบแนวเส้นทางรถไฟบริเวณดังกล่าว | <p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |
| ระยะก่อสร้าง | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) คุณภาพอากาศ</p> <p>แหล่งกำเนิดสารมลพิษทางอากาศหลักที่อาจจะกระทบต่อกิจกรรมการของวัด หรือนักท่องเที่ยวตามแหล่งศิลปกรรม ในระยะก่อสร้าง ได้แก่ ผู้ที่เกิดจากการเตรียมพื้นที่และการปรับพื้นที่เพื่อทำการก่อสร้าง เช่น การวาง รางรถไฟ การก่อสร้างทางยกระดับ และสะพานข้ามลำน้ำ เป็นต้น โดยในการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในขณะก่อสร้าง สารมลพิษที่สำคัญคือฝุ่นละอองรวม (TSP) โดยทั้งนี้</p> | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ให้ดำเนินการรื้อย้ายสถานีรถไฟเดิมเพื่อเก็บรักษาไว้เป็นห้องสมุดหรือสถานที่ประวัติศาสตร์ที่สำคัญ นอกจากนี้หากสถานีใดไม่สามารถดำเนินการรื้อย้ายได้จะต้องรื้อทิ้งนั้น กำหนดให้จัดทำเป็นป้ายสัญลักษณ์และรูปถ่าย เพื่อสื่อถึงประวัติของสถานีรถไฟบริเวณดังกล่าวว่าในบริเวณดังกล่าวเคยเป็นสถานที่ตั้งของสถานีรถไฟมาก่อน และมีประวัติอย่างไร กำหนดให้ผู้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดดำเนินการกำหนดตำแหน่งที่ตั้งสถานีเดิมที่ต้องรื้อย้ายออกไป บริเวณวัดเสนาหา กำแพงเมืองเก่าราชบุรี โบราณหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) และวัดป่า (ร้าง) ซึ่งอยู่ประชิดเขตทาง ต้องกำหนดพื้นที่ดำเนินการก่อสร้างให้ห่างจากแหล่งศิลปกรรมดังกล่าวให้มากที่สุดรวมถึงต้องประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 1 ราชบุรี และสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |



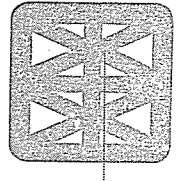
จ.พงศ. ดงสัก
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย


รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและแก้ไขผลการประเมินความเสี่ยงแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลการประเมินความเสี่ยงแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและจัดการจราจร (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | <p>ผู้แจ้งการก่อสร้างจะเป็นผลกระทบชั่วคราว ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับลักษณะผลกระทบที่รุนแรงสูงสุดพบว่า บริเวณที่จะมีการเปิดหน้าดินเป็นพื้นที่ที่จะมีกิจกรรมการก่อสร้างสูงสุดและใช้เวลามากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับการก่อสร้างปกติ โดยผลการศึกษาด้านคุณภาพอากาศจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Box Model) พบว่า ความเข้มข้นฝุ่นเฉลี่ยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่อยู่ในเขตทางของรถไฟจะมีค่าสูงสุดประมาณ 32.44 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดค่ามาตรฐานฝุ่นและออกรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง คือ 330 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ดังนั้นแหล่งศิลปกรรมใกล้พื้นที่เขตทางมากที่สุด หรืออยู่ประชิดก็ยังไม่ได้รับปริมาณฝุ่นจากกิจกรรมการก่อสร้างไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อกิจกรรมของวัด หรือนักท่องเที่ยวตามแหล่งศิลปกรรมอยู่ในระดับต่ำ</p> | <p>เพื่อทำการสำรวจ และหารือแนวทางในการปฏิบัติที่เหมาะสม และกำหนดออกแบบแนวเส้นทางรถไฟในบริเวณดังกล่าว</p> <ul style="list-style-type: none"> ขุดเจาะก่อสร้างที่มีขุดเปิดพื้นที่สำหรับก่อสร้างโครงการ ต้องมีนักโบราณคดีประจำอยู่บริเวณหน้างาน เพื่อดำเนินการเฝ้าระวังและตรวจสอบด้านโบราณคดีขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการ ไม่ให้เกิดความเสียหายต่อแหล่งขุดและดำเนินการในพื้นที่ที่มีแหล่งศิลปกรรมต่างจากแนวเส้นทางโครงการฯ น้อยกว่า 200 เมตร ซึ่งอาจจะได้รับผลกระทบด้านฝุ่นและเสียง และความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรกลจะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก๊สและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน อย่างเคร่งครัดโดยมีรายละเอียดดังนี้ <p>ด้านอากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์รถบรรทุก รวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งาน - กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพื่อความปลอดภัยในการจราจร - พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง - กำหนดให้ไม่ทำการเปิดหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด และเปิดผิวหน้าดินในพื้นที่ก่อสร้างตามความจำเป็น | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |



จ.เนงทง อังปัสัก
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการจราจร (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

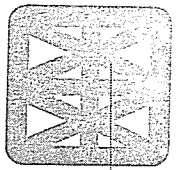
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ และวัตถุประสงค์และเป้าหมาย | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|--|---|
| <p>(๓) ระดับเสียง</p> <p>ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงของโครงการ จากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ว่า พบว่าระดับเสียงจากโครงการในกิจกรรมการก่อสร้าง สถานีรถไฟและทางยกระดับ (ช่วงเมืองหัวหิน) มีค่าระดับเสียง Leq 24 อยู่ในช่วง 59.6-60.0 เดซิเบล(เอ) และพบว่าที่ระยะห่าง 150 เมตร ขึ้นไปจากแหล่งกำเนิดเสียงมีระดับเสียง Leq 24 จากกิจกรรมการก่อสร้างต่ำกว่ามาตรฐาน ระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) เมื่อรวมระดับเสียงจากผลการประเมินฯ กับระดับเสียงพื้นฐานที่ตรวจวัดบริเวณแหล่งศิลปกรรมตามแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร พบว่ามีค่าอยู่ในช่วง 59.0-79.8 เดซิเบล(เอ) เมื่อเปรียบเทียบผลการประเมินกับค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) พบว่าระดับเสียง Leq 24 ที่มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานจะอยู่ในระยะห่างจากพื้นที่โครงการไม่เกิน 50 เมตร ดังนั้นสามารถสรุปได้ว่าแหล่งศิลปกรรมอาจได้รับผลกระทบที่เกิดจากเสียงในระยะก่อสร้าง</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกและยานพาหนะที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ - กำหนดให้มีกำแพงกันฝุ่นบริเวณที่ก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด - กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น - รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น - กำหนดเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง - สอดตามบัญญัติเรื่องรื้อถอนหรือรื้อถอนสิ่งก่อสร้างของโครงการ จากชุมชนใกล้เคียง เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขต่อไป - การก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ ชุดเจาะผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วปิดล้อมบริเวณที่จะทำการก่อสร้างให้มีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 2 เมตร ตลอดเวลาที่ทำการก่อสร้าง - บำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อช่วยให้มีสภาพดี ไม่ให้มีอัตราการปล่อยสารมลพิษที่เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด - รักษาความสะอาดเรียบร้อยบริเวณที่กำจัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมในบริเวณก่อสร้างพร้อมทั้งจัดเก็บขยะสิ่งก่อสร้างและวัสดุที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างต่างๆ | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

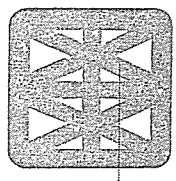
จิงอุท ติงสุ้ง
นางสาวจิตรลดา ตางสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทิม คอนสตรัคชั่น เอ็นดี แมเนจเม้นท์ จำกัด



รายงานการแสดงผลการประเมินและแก้ไขผลการประเมินสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและกำจัดขยะ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงของปลาตูก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม |
|---|---|--|---|
| ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | <p>ในระบอบก่อสร้าง ซึ่งสามารถลดระดับเสียงได้แก่</p> <p>ตามมาตรฐาน</p> <p>(ค) ความสั่นสะเทือน</p> <p>ในระยะก่อสร้างมีกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดแรงสั่นสะเทือน ได้แก่ กิจกรรมการขนส่ง เครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างจะทำให้เกิดผลกระทบแหล่งศิลปกรรม เพราะขณะที่ยังมีการดำเนินงานจะเกิดแรงสั่นสะเทือนการกระจายออกไปโดยรอบ ส่วนกิจกรรมที่ใช้เครื่องจักรในการทำงาน ได้แก่ งาน เจาะดิน และการก่อสร้างตอม่อฐานรากบริเวณ โครงสร้างยกระดับที่สถานีหัวหิน และสะพานข้ามแม่น้ำ เป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการสั่นสะเทือนเกิดจากการใช้เครื่องจักรหนักในการก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ระดับความรุนแรงของผลกระทบจากความสั่นสะเทือน จะขึ้นอยู่กับชนิด อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักรกลที่ใช้วิธีการก่อสร้าง รวมทั้ง ระยะห่างของแหล่งรับ ความสั่นสะเทือนจากแหล่งกำเนิดโดยพื้นที่อ่อนไหว ต่อผลกระทบที่ตั้งอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 เมตร อาจจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือน</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>การก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบแบบหล่อสำเร็จ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับเสียงให้อยู่ในระดับ ที่ควบคุมได้รวมทั้งช่วยลดระยะเวลาก่อสร้างอันจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งศิลปกรรม ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างในระดับที่ต่ำที่สุด เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในกรณีก่อสร้างใกล้ศาสนสถานในเชิงกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงในช่วงที่มีการ ประกอบศาสนกิจและในวันสำคัญทางศาสนา - กำหนดให้ชุมชนรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้บริเวณแนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมงและ ต้องมีการรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์พร้อมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) - กำหนดให้ใช้เลียมเจาะในพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นเมืองหรือชุมชน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง - การขนถ่ายวัสดุและอุปกรณ์จะต้องมีการควบคุมความเร็วผู้ปฏิบัติงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด - ในส่วนของแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่ศึกษา ซึ่งอยู่ใกล้โครงการนั้น การก่อสร้างที่มีเสียงดัง อาจต้องประสานในการทำงานก่อสร้าง เช่นทำงานที่มีเสียงดังในช่วงที่นอกฤดูท่องเที่ยว หรือ ช่วงที่ไม่ใช่ช่วงวันหยุดยาว - จัดให้มีกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังซึ่งอาจกระทบต่อ แหล่งศิลปกรรม <p>ความสั่นสะเทือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้เครื่องจักรอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก เป็นต้น | <p>มาตราการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม</p> |

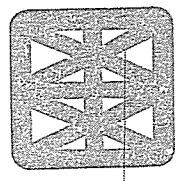


จัสพงษ์ ธิปสุโข
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุภิก
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลการประเมินความเสี่ยงสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|--|
| เมื่อพิจารณาจากระดับความรุนแรงที่เห็นในระยะก่อสร้างโครงการ โดยพิจารณาในกรณีร้ายที่สุด (Worst Case) กำหนดให้ระดับความรุนแรงที่เห็นจากแหล่งกำเนิดตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ มีระดับความรุนแรงที่เห็นในระดับเดียวกับความรุนแรงที่เห็นที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างเพิ่มเติม (Pile Driver (impact)) ซึ่งพบว่าความรุนแรงที่เห็นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการสูงสุด จะเป็นแหล่งศิลปกรรมที่ตั้งอยู่ใกล้แนวเส้นทางมาก ที่สุด ได้แก่ กำแพงเมืองเก่าราชบุรี สะพานจุฬาลงกรณ์ โบราณสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) วัดปับ (ร้าง) วัดเสนาหา วัดไพศารามวัดปากท่อ มัสยิดอัลมัมดีเราะห์ ซึ่งมีระดับความรุนแรงที่เห็น ณ บริเวณแนวเส้นทางเท่ากับ 13.966 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งเป็นระดับที่คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และเป็นระดับความรุนแรงที่เห็นที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบังปลิวเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม ตำแหน่งที่มี | กำหนดให้ใช้เสริมเข็มเจาะหากมีอาคารใกล้เคียงและอาจได้รับความเสียหายหากใช้เข็มตอก กำหนดให้รักษาวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกทุกเป็นไปตาม พรบ. ทางหลวง พ.ศ.2535 สำหรับกลุ่มประเภทแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีที่ต้องมีการบำรุงรักษาและส่งเสริมคุณค่า (บริเวณที่แหล่งศิลปกรรมมีระยะห่างจากแนวเส้นทางรถไฟน้อยกว่า 20 เมตร) ให้ผู้รับเหมาประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 1 ราชบุรี และสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี ขณะดำเนินการขุดเปิดพื้นที่สำหรับก่อสร้างโครงการ โดยต้องมีนักโบราณคดีประจำอยู่บริเวณหน้างาน เพื่อดำเนินการบำรุงรักษาระหว่างขุดและตรวจสอบด้านโบราณคดีขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการ ไม่ให้เกิดความเสียหายต่อแหล่งของเขตต้นกำเนิดการก่อสร้างโครงการ | กำหนดให้มีการขุดร่องน้ำให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มดำเนินการของรถไฟ ในบริเวณที่แหล่งศิลปกรรม อยู่ใกล้แนวทางรถไฟน้อยกว่า 20 เมตร เพื่อป้องกันผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน | |




จิรพงศ์ อิบาสัก
นางสาวจิตรลดา ต้ารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม


นายอนันท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงหนองปลาเฒ่า-หัวหิน (ต่อ)

| | | | |
|--|--|--|---|
| <p>องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ</p> | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |
| <p>ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)</p> | <p>การก่อสร้างโครงสร้างสะพานและสถานีรถไฟไม่ได้ตั้งอยู่บริเวณแหล่งศิลปกรรม บริเวณดังกล่าวจึงไม่มีกิจกรรมการตอกเสาเข็ม ประกอบกับ แหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างโครงการจะเกิดขึ้นเพียงช่วงเวลานั้นๆ ในแต่ละช่วงของโครงการ ดังนั้น คาดว่าผลกระทบจากความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างโครงการจะอยู่ในระดับปานกลาง นอกจากนี้ ในการออกแบบแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ผ่านวัดเป็น (ร้าง) จังหวัดราชบุรี และเมืองโบราณคูบัวจังหวัดราชบุรี ได้มีการกำหนดแผนปฏิบัติการเพื่อลดผลกระทบต่อแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีโดยกำหนด ให้ รฟท. ประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 1 และสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี เพื่อทำการศึกษาและหารือแนวทางการปฏิบัติที่เหมาะสม ในการออกแบบแนวเส้นทางดังกล่าว ส่วนวัดพระงามนั้น แม้ว่าจะมีการประเมินผลกระทบฯ จากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ว่ามีผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนนั้น แต่เนื่องจากบริเวณดังกล่าวไม่มีกิจกรรมก่อสร้างใดๆ เพราะปัจจุบันเป็นทางคูอยู่แล้ว จึงไม่มีกิจกรรมก่อสร้างทางรถไฟในบริเวณดังกล่าว กิจกรรมการก่อสร้างทางรถไฟจะเริ่มห่างจากวัดพระงามไปประมาณ</p> | | |



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

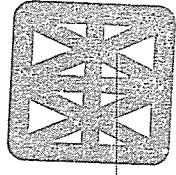
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

จังหวัด อ่างทอง

นางสาวจิตจรดดา ดำรงสุกิจ

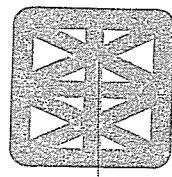
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|--|
| ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | <p>700 เมตร จากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการก่อสร้างเสริมจะต้องระวังไม่ให้เกิดอันตรายต่อสิ่งก่อสร้าง และอย่างไรก็ตามการก่อสร้างของโครงการจะมีการใช้เสาเข็มตอก สำหรับการก่อสร้างสถานีและสะพานและทางยกระดับเท่านั้น โดยจะต้องระวังการตอกเสาเข็มมากที่สุด เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีระดับความสั่นสะเทือนสูงที่สุด แต่หากดำเนินการอย่างระมัดระวัง ก็จะไม่ทำให้เกิดผลกระทบที่สำคัญ เช่น อาจใช้เข็มเจาะแทนหากพิจารณาว่าอาจก่อให้เกิดการขังค้ำเสียน้ำใต้ ซึ่งความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็มไม่ใช่สาเหตุเดียวที่จะทำให้เกิดความเสียหายต่ออาคารบ้านเรือน แต่การสั่นสะเทือนดินมีส่วนได้เช่นกัน ดังนั้นควรมุ่งความคุมการก่อสร้างจะต้องกำกับดูแลและป้องกันเพื่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าว</p> <p>(ง) ดำเนินฯ</p> <p>นอกจากนี้กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อวัดและชุมชนในลักษณะของการปิดกั้นเส้นทางสัญจรเดิมระหว่างวัดกับชุมชน ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างศาลาสนทนากับชุมชน หรือ</p> | | |



จิงชงฯ ดิงฟ่งตัง
นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอนนท์ เหลืองบริบูรณ์

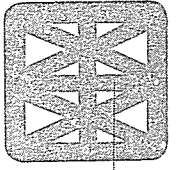
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย


บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบทันทีสำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|---|
| ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | <p>พื้นที่ที่ยังไม่ขุดแต่งสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ดังนั้นผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงเวลานั้นๆ ที่อยู่ในช่วงการก่อสร้างขุดแต่งชั่วคราวเท่านั้น</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(ก) คุณภาพอากาศ</p> <p>การประเมินผลกระทบจากการดำเนินโครงการโดยใช้แบบจำลองฯ (ดังรายละเอียดในหัวข้อการศึกษาดูคุณภาพอากาศ) ในระยะดำเนินการส่วนใหญ่จะเป็นฝุ่นขนาดเล็ก (PM10) ทั้งนี้ จากการประเมินความเข้มข้นของสารมลพิษ ณ พื้นที่แหล่งศิลปกรรมพบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นและของขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) ที่เกิดขึ้นจากโครงการ พบว่าในกรณีที่เราขุดแต่งในที่สุดท้ายของการคาดการณ์ (ปีพ.ศ.2577) ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) ที่ระยะห่าง 15 เมตร จากแนวเส้นทางไปยังผู้รับผลกระทบ บริเวณตามแนวเส้นทางโครงการมีค่าความเข้มข้นอยู่ในช่วง 0.86-9.38 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร โดยที่ค่า</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ให้ประสานกับรพท. เพื่อกำหนดความเร็วของขบวนรถไฟที่จะผ่านโบราณสถานและศาสนสถาน ให้ความเร็วระดับต่ำเพื่อลดผลกระทบและลดมลภาวะทางเสียง แร่งดินสะเทือนและฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นน้อยที่สุด กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณพื้นที่โครงการที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ซึ่งจากกระทบท่อแหล่งศิลปกรรม จำนวน 21 แห่ง ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> - วัดเสนาหา (วัดเขตทาง) - วัดหนองกบ - วัดป่าไร่ - วัดไพธาราม - วัดบ้านกล้วย - โบราณสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) - มัธยมวัดอัมพพิหาระฐ์ - วัดนาค - วัดไถลั้งวัด | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |

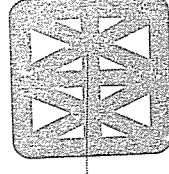


จิงโจ๊ ดั่ง สุก
นางสาวจิตราดา ค้ำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการจราจร (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ และประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|--|
| มาตรฐานฯ สำหรับ PM-10 เฉลี่ย 24 ชั่วโมงสูงสุด กำหนดไว้ไม่เกิน 120 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร สำหรับแหล่งศิลปกรรมตลอดแนวเส้นทางโครงการพบว่า มีความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมโครกรัม (PM-10) ในระหว่างปี พ.ศ.2562-2577 จากแบบจำลองฯ ร่วมกับค่าจากการตรวจวัดมีค่าอยู่ระหว่าง 1.15-9.38 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศตามมาตรฐาน (กำหนดไว้ที่ 120 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร) (ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง) จากผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการของโครงการพบว่าความเข้มข้นของมลพิษทางอากาศในบรรยากาศที่แหล่งกำเนิดจากขบวนรถไฟของโครงการ มีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ดังนั้นคาดว่าผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากการดำเนินการโครงการต่อแหล่งศิลปกรรมอยู่ในระดับต่ำ | (ข) ระดับเสียง จากผลการคาดการณ์ระดับเสียงที่ระยะห่างต่างๆ จากแนวเส้นทางรถไฟ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ | - วัดหัวหิน - วัดตนเองแก - ไม่สอดคล้องกับกฎหมาย | |



จิตเวช อภิรักษ์

นางสาวจิตจรลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

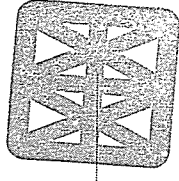
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง


ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงถนนพหลโยธิน-สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|---|
| | <p>พบว่าจะระดับเสียงจากกิจกรรมในระยะดำเนินการโครงการปี พ.ศ.2577 ซึ่งเป็นปีที่มีความหนาแน่นของรถที่วิ่งมากที่สุด ที่ระยะห่าง 15-500 เมตร จากแนวเส้นทางรถไฟโครงการ มีค่าอยู่ในช่วง 50.8-81.7 เดซิเบล(เอ) และพบว่าที่ระยะห่าง 60 เมตร ขึ้นไปจากแหล่งกำเนิดเสียง มีระดับเสียง Leq24 ต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ))</p> <p>เมื่อรวมระดับเสียงจากผลการประเมิน กับระดับเสียงพื้นฐานที่ตรวจวัด บริเวณแหล่งศิลปกรรมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะ 500 เมตร ตามแนวเส้นทางโครงการพบว่าค่าอยู่ในช่วง 58.9-81.8 เดซิเบล(เอ)</p> <p>เมื่อเปรียบเทียบผลกระทบประเมินกับค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) พบว่าแหล่งศิลปกรรมที่มีระดับเสียง Leq 24 ส่วนใหญ่มีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (70 เดซิเบล(เอ)) ยกเว้น พื้นที่อ่อนไหว ที่ตั้งอยู่ห่างจากแนวเส้นทางรถไฟน้อยกว่า 60 เมตรมีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานมีจำนวน 18 แห่ง จำแนกเป็นโบราณสถาน 6 แห่ง ประกอบด้วย วัดคงคาราม กำแพงเมืองเก่าราชบุรี</p> | <p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |

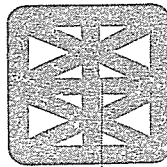


วิมลรัตน์ อังสุกุล
นางสาวจิตรลดา ตำรังสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม


นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการฝ่ายประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและภาคการผลิตการโลหิตภัณฑ์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|--|
| | <p>โบราณสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) วัดปับ (ร้าง) พระราชวังไกลกังวล และสถานีรถไฟหัวหิน และศาสนสถาน จำนวน 12 แห่ง ประกอบด้วย วัดเสนาหา วัดโพรงมะเดื่อ วัดหนองกบ วัดป่าไผ่ วัดโพธาราม วัดบ้านกล้วย วัดบางลี่เจริญธรรม วัดปากท่อ มัลลียัต อัครมหาเสนาบดี วัดมหา ยกเว้น วัดพระงาม ที่ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว เนื่องจากช่วงนี้เป็นบริเวณที่มีที่อยู่แล้ว ในปัจจุบัน ซึ่งกิจกรรมก่อสร้างทางรถไฟจะเริ่มที่บริเวณจุดที่ห่างจากวัดพระงาม 700 เมตร ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลางโครงการจึงได้กำหนดมาตรการเฉพาะโดยการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร ซึ่งสามารถลดระดับเสียงที่ไม่เกินค่ามาตรฐาน ๗ และพื้นที่อ่อนไหวที่ตั้งอยู่ในช่วงอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐาน เนื่องจากค่าระดับเสียง Leq24 สูงสุดจากการตรวจวัดจริงบริเวณโรงเรียนครูณศึกษามีค่าสูงเกินค่ามาตรฐาน (ค่าสูงสุดเท่ากับ 73.6 เดซิเบล(เอ)) มีจำนวน 7 แห่ง ได้แก่พระราชวังไกลกังวล</p> | | |



จันทอง อ่างสุก

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

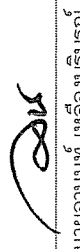
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการพัฒนาพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่อยู่อาศัย (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางของชลประทาน (ต่อ)

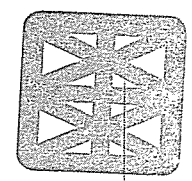
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|--|
| ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | <p>สถานีรถไฟหัวหิน วัดบ่อผ้าย วัดไกลกังวล วัดหัวหิน โบสถ์คาทอลิกนักบุญเทราซา และ วัดหนองแก ซึ่งเป็นพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นผลมาจากที่ปรึกษาเลือกใช้ผลการตรวจวัดระดับเสียงจากจุดตรวจวัดที่ไกลเคียงพื้นที่ก่อนแนวมากที่สุดมาใช้ในการคำนวณ คือจุดตรวจวัดบริเวณโรงเรียนหรรณเด็กรา จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีค่าระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน (73.6 เดซิเบล(เอ)) จึงทำให้ผลการประเมินระดับเสียงที่พื้นที่ก่อนแนวในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด (70 เดซิเบล(เอ)) ดังนั้นจึงกำหนดเขตของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>(ค) ความเสี่ยงที่อื่น</p> <p>จากการศึกษาหัวข้อด้านความเสถียรของแนวระดับความเสถียรที่อนจากรถไฟตามปกติจะไม่เกินค่าที่รู้สึกได้ที่ระยะห่างกว่า 20 เมตรจากรางรถไฟ หากพิจารณาจากแหล่งศิลปกรรมพบว่าจะได้รับแรงสั่นสะเทือนที่มีผลต่อสุขภาพและอาคารน้อยลงไป เนื่องแหล่งศิลปกรรมส่วนใหญ่อยู่ห่างจาก</p> | | |



นายอนนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง ราชการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

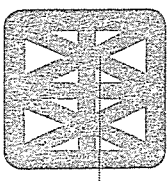
จิรุตถ์ ตันสุโขทัย
นางสาวจิรธิดา ตันสุโขทัย
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและบริหารจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพวงหนองปลาจุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|--|
| ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | <p>ผลกระทบขึ้นไป ส่วนบริเวณที่ใกล้กว่าในระยะ 20 เมตร ได้แก่ วัดพระงาม วัดเสนาหา กำแพงเมืองราชบุรี โบราณสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) และวัดบีบ (วัง) อาจได้รับแรงสั่นสะเทือน แต่เนื่องจากทางรถไฟ มีพื้นที่เขตทางที่เพียงพอ และผู้รับความสั่นสะเทือนไม่ได้สร้างอาคารติดเขตทาง ดังนั้นแม้ว่าจำนวนขบวนรถไฟเพิ่มขึ้น แต่ระดับความสั่นสะเทือนในแต่ละครั้งที่ขบวนรถวิ่งผ่าน (Event) ก็ไม่ได้รับแรงขึ้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ (ง) ต่ำอื่นๆ</p> <p>ในการดำเนินโครงการอาจจะมีผลกระทบโดยตรงต่อพื้นที่วัดที่พบพุทธศาสนสถานหลายแห่ง เนื่องจากลักษณะของพื้นที่เดิมของโครงการเป็นพื้นที่ชุมชนที่มีแนวรถไฟกั้นกลาง แต่ยังสามารถข้ามไป-มาได้ แต่เมื่อมีการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ขึ้น ต้องดำเนินการกั้นราว 2 ช่วงตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งส่งผลให้ในบางพื้นที่มีการลัดวงจรติดต่อกันระหว่างรั้วกับชุมชนเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการได้แบ่งกันรั้วกับชุมชนออกจากรั้วอย่างถาวร รวมทั้งเส้นทางการเดินทาง</p> | | |



สิงห์สง่า ช่างสาย
นางสาวจิตรลดา ต้ารงสุภิก
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

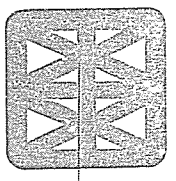
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและแผนปฏิบัติการสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|--|
| ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | ทำไปบึงเขาทรายในชุมชนของพระสงฆ์ต้องเดินข้ามในระยะเวลาที่ไกลมากซึ่งหรืออาจปฏิบัติไม่ได้อีกต่อไป ในขณะที่เคยมีชาวบ้านในชุมชนที่เป็นคนและครุฑชาติวัดเตินทางเข้าถึงวัดเตินลำบากกว่าเดิม อาจต้องเดินทางอ้อมโดยมีระยะทางไกลมากขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางเพื่อไปปฏิบัติธรรมของผู้สูงอายุที่เดิมเคยมีบ้านอยู่ไม่ไกลจากวัดอาจต้องเดินทางอ้อมไกลกว่าเดิม ซึ่งอาจจะทำให้ไม่สามารถเดินทางไปได้ด้วยตนเอง ผลกระทบกลับกันจะก่อให้เกิดความเสียหายของวัดกับชุมชนข้างเคียงกัน | ระยะเตรียมการก่อสร้าง กิจกรรมในระยะนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ แต่ควรมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันมิให้เกิดดำเนินโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสำคัญต่อชุมชนในพื้นที่ | ระยะเตรียมการก่อสร้าง ไม่มี |
| สุนทรียภาพ | ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างโครงการจะอยู่ในระดับพื้นดินไม่มีโครงสร้างสูงโดดเด่นจนอาจเป็นผลกระทบต่อทัศนียภาพ นอกจากนี้ ทางโครงการได้กำหนดมีการ | ระยะก่อสร้าง กำหนดให้มีการรักษาความสะอาดและความเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอในช่วงก่อสร้างให้ผู้นับถวายเป็นที่พอใจและลดผลกระทบทางด้านทัศนียภาพต่อสถานที่ที่โครงการหรือประวัติดำเนินการ | ระยะก่อสร้าง ไม่มี |



นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

นายอานนท์ เถลิงบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| <p>คุณภาพ (ต่อ)</p> <p>รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ จึงไม่ก่อให้เกิดเป็นผลกระทบที่สำคัญต่อทัศนียภาพและสุนทรียภาพ</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ช่วงที่เป็นทางรถไฟระดับดินจะไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะภูมิทัศน์ของพื้นที่ ส่วนช่วงที่เป็นสะพานยกระดับ ตั้งแต่ กม.ที่ 211+582 ผ่านตลาดหัวหินไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิทัศน์เล็กน้อย เนื่องจากโครงสร้างยกระดับสูงจากระดับดินเดิมประมาณ 9 เมตร แต่เนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินสองฟากแนวเส้นทางเป็นตึกแถวอาคารพาณิชย์ จึงไม่มีความขัดแย้งในแต่รูปแบบ ขนาดและความสูงกับโครงสร้างของโครงการ สำหรับสถานที่ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ที่อยู่ในเขายที่จะได้รับการกระทบทางด้านทัศนียภาพจากโครงการจำกัด โดยเฉพาะที่ตั้งอยู่ประชิดเขตทางเพียง 10 เมตร ซึ่งจะได้รับผลกระทบในระดับต่ำเท่านั้น ส่วนวัด/ศาลเจ้าอีก 56 แห่ง และพระราชวังไกลกังวล</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี |



นายอานนท์ เถลิงบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

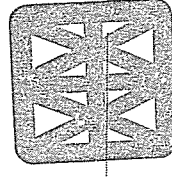
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

จิรายุทธ ดั่งวงศ์

นางสาวจิตตราดา ดำรงสุกิจ

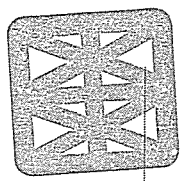
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด




รายงานการแสดงผลกระทบบึงเวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางของปลาดุก-หัวหิน (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|--|
| สุนทรียภาพ (ต่อ) | <p>จะไม่ได้รับผลกระทบ เนื่องจากมีอาคารสิ่งปลูกสร้างสวนผลไม้ หรือ ป่าไม้กันอยู่ระหว่างวัดกับแนวเส้นทางโครงการ ผลกระทบทางด้านทัศนียภาพต่อสถานีรถไฟหัวหิน จากโครงสร้างทางยกระดับและสถานียกระดับในบริเวณดังกล่าวเป็นผลกระทบที่มีนัยสำคัญ จำเป็นต้องผสมผสานการแก้ไข ซึ่งผู้ศึกษาได้ออกแบบสถานีรถไฟยกระดับหัวหิน ให้มีลักษณะรูปแบบสถาปัตยกรรมที่กลมกลืนกับอาคารสถานีรถไฟหัวหินในปัจจุบัน อีกทั้งจัดภูมิสถาปัตยกรรมบริเวณโดยรอบให้สวยงาม เพื่อลดผลกระทบทางด้านทัศนียภาพให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ผลกระทบทางด้านทัศนียภาพต่อสวนอุทยานแห่งชาติชะอำ และอุทยานแห่งชาติทริโนธร จะอยู่ในระดับต่ำเนื่องจากลักษณะโครงการเป็นทางรถไฟระดับดิน วางตัวขนานไปกับแนวทางรถไฟที่มีอยู่เดิม นอกจากนี้ยังมีอาคารสิ่งปลูกสร้าง พื้นที่รกร้าง พื้นที่ชุ่มน้ำซึ่ง ก็อยู่ระหว่างพื้นที่อุทยานแห่งชาติทริโนธรกับแนวทางรถไฟของโครงการด้วย</p> | | |



รศ.ดร. อังสุภา
นางสาวจิตรา ต่ารังสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด


นายอานนท์ เพลื่องบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 1
ป้ายสัญญาณและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้กันพื้นที่ก่อสร้าง

| สัญลักษณ์ | ชื่อ | ลักษณะของสัญลักษณ์ | การใช้งานและการติดตั้ง |
|---|------------------------------------|---|--|
|  | ป้ายเตือนงานก่อสร้าง | ขนาดป้าย 60 x 60 ซม. พื้นสีเหลือง สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ | ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามี การก่อสร้างล่วงหน้า ในระยะ 1 กม. 500 และ 150 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง |
|  | ป้ายเตือนลดช่องจราจร ด้านขวา | ขนาดป้าย 60 x 60 ซม. พื้นสีเหลือง สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ | ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าจะข้างหน้า มีการลดช่องจราจรจาก 3 ช่องเหลือ 2 ช่อง |
|  | ป้ายเตือนลดความเร็ว | ขนาดป้าย 80 x 120 ซม. พื้นสีเหลือง สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ | ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะขับขี่ด้วยความ ความเร็วที่กำหนด |
|  | ป้ายระวังคนงาน | ขนาดป้าย 60 x 60 ซม. พื้นสีส้ม สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ | ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะระวังคนงาน ที่กำลังปฏิบัติงาน |
|  | ป้ายระวังเครื่องจักรกำลัง ทำงาน | ขนาดป้าย 60 x 60 ซม. พื้นสีส้ม สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ | ใช้เตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะระวังเครื่องจักร ที่กำลังทำงาน |
|  | ป้ายนำทาง | ขนาดป้าย ๑ 60 ซม. พื้นสีน้ำเงิน สัญลักษณ์ลูกศรสีขาว เส้นขอบสีขาว | ใช้นำทางให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะชิดซ้าย |
|  | ป้ายนำทางจราจร | ขนาดป้ายสูง 4 เมตร มองเห็นได้ระยะไกล กว่า 1,000 เมตร ด้วยลูกศรเตือนโคมไฟ ชนิดฮาโลเจน RS 2000 จำนวน 24 ดวง และไฟกระพริบที่ขนาดกัน | ใช้ร่วมกับป้ายให้ผ่านทางด้านนี้ |
|  | ป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง | ขนาดป้าย 80 x 120 ซม. พื้นสีแดง สัญลักษณ์สีดำ เส้นขอบสีดำ | ใช้แจ้งให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่า ถึงจุดสิ้นสุดเขตก่อสร้าง |
|  | กำแพงคอนกรีต | กำแพงคอนกรีต | ใช้กันพื้นที่ก่อสร้าง ระหว่างกระแสจราจร และพื้นที่ก่อสร้าง |
|  | หลอดไฟฟ้า | หลอดไฟฟ้า | ใช้เป็นแนวในการนำทางและเตือน คนเดินเท้า และผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยติดตั้งตลอดแนว พื้นที่ก่อสร้าง |
|  | ไฟกระพริบ | มีแสงตรง และกระจกสะท้อนแสง ติดกับหลอดไฟ มองได้ระยะไกล | ติดตั้งไฟให้พุ่งตรงไปยังการจราจร ที่วิ่งเข้ามา วางห่างกันช่วงละ 3 เมตร |
|  | กรวย | กรวย สีส้ม | ใช้วางห่างกัน 1-2 เมตร ตลอดช่วงลด ช่องจราจร ที่มีมีการปฏิบัติงานชั่วคราว |

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

จิตลดา ด่างสุกิจ

นางสาวจิตลดา ด่างสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

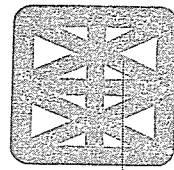
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



ตารางที่ 2

การออกแบบจุดตัดทางรถไฟสายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน

| ลำดับ ทางผ่าน สายใต้ | ชื่อสถานี, ที่หยุดรถ, บ้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ | ศูนย์กลางถนน และสถานี | ประเภทเครื่อง กั้นถนน | ความกว้าง ถนน (เมตร) | ปริมาณจราจร ปี 2553 | ค่า TM ปี 2553 | อยู่ในท้องถิ่นที่ | | การปรับปรุงที่แนะนำ | หมายเหตุ |
|----------------------------|--|---------------------------------------|----------------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------|-------------------|---------|------------------------------------|---|
| | | | | | | | อำเภอ | จังหวัด | | |
| | นครปฐม | Road & Station Center 48+126.00 | Classification Level Crossing | | ADT คันต่อวัน | Traffic Moment | | | | |
| S1 | ถ.เขี้ยวตพรงาม | 48+551.00 | ก3. (M.220 V.AC.) | 10.00 ม. | 25,410 | 2,287,000 | เมือง | นครปฐม | Underpass | Clearance 3 meters |
| S2 | ถ.พระปฐม-บ้านสวนตระไคร้ *พระราชวังสนามจันทร์ | 49+589.75 50+130.70 | ก1. (M.220 V.AC.) | 10.00 ม. | 12,050 | 1,085,000 | เมือง | นครปฐม | Underpass | Clearance 3 meters |
| S3 | ถ.มอญแมน | 50+650.00 | Over Pass | 12.00 ม. | - | - | เมือง | นครปฐม | - | สะพานเดิม |
| เพิ่มเติม | ถ.เพชรเกษม-โพรงมะเดื่อ | 50+290.00 | - | - | - | - | เมือง | นครปฐม | Overpass Type1 | เลื่อนการปรับปรุงจาก จุดตัด กม.51+450.00 |
| S4 | ถ.เพชรเกษม-โพรงมะเดื่อ | 51+450.00 | ข1.FS.BUZZ | 4.00 ม. | 6,300 | 567,000 | เมือง | นครปฐม | Box culvert | |
| S5 | ถ.ทางเข้าบ้าน | 53+550.00 | ทางลัดผ่าน | 4.00 ม. | 610 | 55,000 | เมือง | นครปฐม | Box culvert | |
| S6 | ถ.บ้านนา-ทุ่งหัวท่อม โพรงมะเดื่อ | 54+115.70 56+368.68 | ข1.FS.BUZZ. | 4.00ม. | 3,380 | 304,000 | เมือง | นครปฐม | Overpass Type2 | |
| S7 | ถ.เพชรเกษม-โพรงมะเดื่อ | 55+509.57 | ก3. (มือหมุน) | 6.00ม. | 9,980 | 898,000 | เมือง | นครปฐม | Overpass Type1 | |
| S8 | ถ.โพรงมะเดื่อ-กาเลี้ยงลูก | 56+279.85 | ข1.FS.BUZZ | 4.00ม. | 3,450 | 311,000 | เมือง | นครปฐม | Box culvert | |
| S9 | ถ.โพรงมะเดื่อ-วัดหัวเอน | 58+169.26 | ข1.FS.BUZZ | 4.00ม. | 1,650 | 149,000 | เมือง | นครปฐม | Overpass Type2 | |
| S10 | ถ.โพรงมะเดื่อ-บ้านวังตาล คลองบางตาล | 58+626.57 58+979.76 | ข1.FS.BUZZ | 4.00ม. | 2,350 | 212,000 | บ้านโป่ง | ราชบุรี | Box culvert และทางคู่ขนานเชื่อม S9 | |
| S11 | ถ.เพชรเกษม-บ้านหนองกบ | 61+324.27 | ข1.FS.BUZZ | 4.00ม. | 5,980 | 538,000 | บ้านโป่ง | ราชบุรี | Overpass Type1 | |
| S12 | ถ.บ้านหนองกบ-บ้านหนองรี | 62+558.58 | ข1.FS.BUZZ | 4.00ม. | 570 | 51,000 | บ้านโป่ง | ราชบุรี | Box culvert | |
| S13 | ถ.หนองปลาดุก-โคกหม้อ | 63+843.25 | ข1.FS.BUZZ | 4.00ม. | 2,700 | 243,000 | บ้านโป่ง | ราชบุรี | Overpass Type1 | |



กรุงเทพฯ ๒๓ ตุลาคม ๒๕๕๓

นางสาวจิตราลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

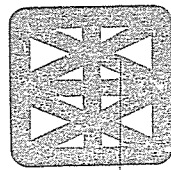
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 (ต่อ)

| ลำดับ ทางผ่าน | ชื่อสถานี, ที่หยุดรถ, ป้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ | ศูนย์กลางถนน และสถานี | ประเภทเครื่อง กั้นถนน | ความกว้าง ถนน (เมตร) | ปริมาณจราจร ปี 2553 | ค่า TM ปี 2553 | อยู่ในพื้นที่ | | การปรับปรุงที่แนะนำ | หมายเหตุ |
|------------------|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------|---------------|---------|--|-------------|
| | | | | | | | อำเภอ | จังหวัด | | |
| S14 | ชุมทางหนองปลาดุก ถ.ทรงพล 363 (แสงชูโต) | 64+196.65 66+293.15 | Over Pass | 24.00 ม. | - | - | บ้านโป่ง | ราชบุรี | - | |
| S15 | ถ.บ้านโป่ง-โรงเรียนสารสิทธิ์ บ้านโป่ง | 67+990.50 68+229.00 | ก3. (มีช่องทาง) | 8.00 ม. | 29,660 | 2,462,000 | บ้านโป่ง | ราชบุรี | ปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนานไป ข้ามจุดตัด.บ้านโป่ง - วัดบ้านโป่ง | |
| S16 | ถ.บ้านโป่ง-วัดบ้านโป่ง | 68+878.00 | ก3. (มีช่องทาง) | 7.00 ม. | 24,140 | 2,004,000 | บ้านโป่ง | ราชบุรี | Overpass Type2 | |
| S17 | ถ.บ้านโป่ง-สวนกล้วย | 70+486.40 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 30 | 2,000 | บ้านโป่ง | ราชบุรี | Box culvert | |
| S18 | ถ.บ้านโป่ง-วัดท่าหา | 72+018.00 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 2,690 | 223,000 | บ้านโป่ง | ราชบุรี | Overpass Type2 | |
| S19 | ถ.คลองชลประทาน-นครชุมน์ นครชุมน์ | 73+245.60 73+692.51 | ป้ายจราจร | 2.00 ม. | 110 | 9,000 | บ้านโป่ง | ราชบุรี | Box culvert | |
| S20 | ถ.บ้านโป่ง-วัดหัวหิน | 74+716.27 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 580 | 48,000 | บ้านโป่ง | ราชบุรี | Underpass | |
| S21 | ถ.บ้านโป่ง-วัดโคกหม้อ คลองตากด | 76+255.00 77+290.00 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 1,840 | 153,000 | โพธาราม | ราชบุรี | Overpass Type2 | |
| S22 | ถ.คลองตากด-วัดป่าไผ่ | 79+191.39 | ข1.FS.BUZZ | 5.00 ม. | 4,110 | 341,000 | โพธาราม | ราชบุรี | Overpass Type2 | |
| S23 | ถ.เลี้ยวเมืองโพธาราม | 80+718.80 | ก3. (มีช่องทาง) | 7.00 ม. | - | - | โพธาราม | ราชบุรี | แผนกรมทางหลวงก่อสร้างสะพาน ปี 58-59 ทล.3080 | |
| S24 | ถ.โพธาราม-บ้านเลือก โพธาราม | 81+399.78 81+804.74 | ก3. (มีช่องทาง) | 6.00 ม. | 27,160 | 2,254,000 | โพธาราม | ราชบุรี | Overpass Type2 | |
| S25 | ถ.ตลาดโพธาราม-อ.โพธาราม | 82+171.63 | ก3. (มีช่องทาง) | 6.00 ม. | 20,530 | 1,704,000 | โพธาราม | ราชบุรี | Overpass Type2 | |
| S26 | ถ.โพธาราม-วัดโพธิ์โพธิ์ | 83+515.00 | ข1.FS.BUZZ | 6.00 ม. | 1,070 | 89,000 | โพธาราม | ราชบุรี | Overpass Type2 | |
| S27 | ถ.พงสวาย-คลองท่อย | 85+831.50 | ทางลัดผ่าน | 4.00 ม. | 140 | 12,000 | โพธาราม | ราชบุรี | Overpass Type1 | |
| S28 | ถ.เข้าสวน | 87+300.00 | Under Pass | 3.50 ม. | - | - | โพธาราม | ราชบุรี | - | อุโมงค์เดิม |
| S29 | ถ.เพชรเกษม-วัดจืดเสมียน | 88+814.00 | ก3. (มีช่องทาง) | 6.00 ม. | 7,480 | 621,000 | โพธาราม | ราชบุรี | Overpass Type2 | |



จิระปภา ดับแก้ว

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

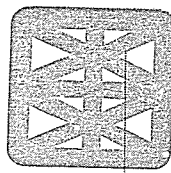
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้อำนวยการฝ่ายประเทศไทย

ตารางที่ 2 (ต่อ)

| ลำดับ ทางผ่าน | ชื่อสถานที่, ที่หยุดรถ, ป้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ | ศูนย์กลางถนน และสถานี | ประเภทเครื่อง กั้นถนน | ความกว้าง ถนน (เมตร) | ปริมาณจราจร ปี 2553 | ค่า TMM ปี 2553 | อยู่ในท้องถิ่นที่ | | การปรับปรุงที่แนะนำ | หมายเหตุ |
|------------------|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|--------------------|-------------------|---------|---|-------------|
| | | | | | | | อำเภอ | จังหวัด | | |
| | เจ็ดเสมียน | 88+878.60 | | | | | | | | |
| S30 | ถ.เพชรเกษม-บ้านพงสวาย | 90+521.33 | ข1.FS.BUZZ | 4.00 ม. | 2,270 | 198,000 | โพธาราม | ราชบุรี | Overpass Type2 | |
| S31 | ถ.เพชรเกษม-วัดบ้านซ่อง | 92+294.40 | ข1.FS.BUZZ | 4.00 ม. | 1,990 | 165,000 | เมือง | ราชบุรี | Overpass Type1 | |
| S32 | ถ.เพชรเกษม-บ้านคลองยายคดง | 93+545.93 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 1,180 | 98,000 | เมือง | ราชบุรี | Box culvert | |
| S33 | ถ.ราชบุรี-วัดบ้านกล้วย บ้านกล้วย | 94+267.70 94+640.29 | ข1.FS.BUZZ | 4.00 ม. | 3,550 | 295,000 | เมือง | ราชบุรี | Overpass Type2 | |
| S34 | ถ.ราชบุรี-วัดบางลี่ | 96+593.10 | ข1.FS.BUZZ | 4.00 ม. | 6,040 | 501,000 | เมือง | ราชบุรี | Overpass Type2 | |
| S35 | ถ.ราชบุรี-วัดศรีเจริญเนินหม้อ | 98+006.00 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 2,770 | 230,000 | เมือง | ราชบุรี | Overpass Type2 | |
| S36 | ถ.เพชรเกษม (ทางคู่ขนาน) | 98+990.00 | ก1. (M.220 V.AC.) | 28.00 ม. | 35,430 | 2,941,000 | เมือง | ราชบุรี | ใช้สะพานข้ามทางรถไฟสอง กรมทางหลวงที่มีอยู่เดิม | |
| S37 | ถ.ค่ายภาณุรังษี-บ้านทัพทวาร | 99+218.75 | Under Pass | 3.00 ม. | - | - | เมือง | ราชบุรี | - | อุโมงค์เดิม |
| S38 | ถ.ค่ายภาณุรังษี-สโมสรนายทหาร **สะพานราชบุรี | 100+110.00 100+141.00 | Under Pass | 6.00 ม. | - | - | เมือง | ราชบุรี | - | อุโมงค์เดิม |
| S39 | ถ.เสียวแม่เหล็ก | 100+281.25 | Under Pass | 9.50 ม. | - | - | เมือง | ราชบุรี | - | อุโมงค์เดิม |
| S40 | ถ.เข็तालราชบุรี ราชบุรี | 100+406.25 101+315.24 | Under Pass | 12.50 ม. | - | - | เมือง | ราชบุรี | - | อุโมงค์เดิม |
| S41 | ถ.หัวคูทอง | 102+175.18 | ข1.FS.BUZZ | 6.00 ม. | 14,140 | 1,230,000 | เมือง | ราชบุรี | กรมทางหลวงเปิดการจราจรสามารถ ใช้ทางขนานไปใช้สะพาน | |
| S42 | ถ.ราชบุรี-บ้านดอนตะโก | 104+920.33 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 50 | 4,000 | เมือง | ราชบุรี | ข้ามทางรถไฟของถนนหนก. ที่อยู่ใกล้เคียง เปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนานไป ข้ามจุดตัด ถ.ราชบุรี - บ้านคูบัว | |



วิบูลย์ ด้วงดำ

นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

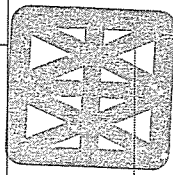
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 (ต่อ)

| ลำดับ ทางผ่าน | ชื่อสถานที่หยุดรถ,ป้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ | ศูนย์กลางถนน และสถานี | ประเภทเครื่อง กั้นถนน | ความกว้าง ถนน (เมตร) | ปริมาณจราจร ปี 2553 | ค่า TMM ปี 2553 | อยู่ในท้องที่ | | การปรับปรุงที่แนะนำ | หมายเหตุ |
|------------------|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|--------------------|---------------|---------|---|-----------|
| | | | | | | | อำเภอ | จังหวัด | | |
| S43 | ถ.เข้าวัดคูบัว บ้านคูบัว | 105+405.20 105+462.68 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 70 | 67,000 | เมือง | ราชบุรี | ปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนานไป ข้ามจุดตัด ถ.ราชบุรี - บ้านคูบัว | |
| S44 | ถ.ราชบุรี-บ้านคูบัว | 106+127.71 | ท1.FS.BUZZ | 4.00 ม. | - | - | เมือง | ราชบุรี | แผนกรมทางหลวงก่อสร้าง สะพานปี 58-59 | |
| S45 | ถ.ราชบุรี-วัดท่ากระดาน | 107+099.56 | ท2.FS.BUZZ | 6.00 ม. | 1,383 | 58,000 | เมือง | ราชบุรี | ปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนานไป ข้ามจุดตัด.เดียวคลองชลประทาน | |
| S46 | ถ.เลียบคลองชลประทาน | 107+994.50 | ป้ายจราจร | 6.00 ม. | 440 | 38,000 | เมือง | ราชบุรี | Overpass Type1 | |
| S47 | ถ.ราชบุรี-บ้านพ่อตะคร้อ พ่อตะคร้อ | 111+150.84 111+206.68 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 1,520 | 132,000 | เมือง | ราชบุรี | Overpass Type1 | |
| S48 | ถ.ราชบุรี-บ้านป่าไถ่ | 113+113.60 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 1,040 | 90,000 | เมือง | ราชบุรี | Box culvert | |
| S49 | ถ.บ้านป่าไถ่-วัดเพลง บ้านป่าไถ่ | 114+330.53 114+500.00 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 80 | 7,000 | ปากท่อ | ราชบุรี | Overpass Type1 | |
| S50 | ถ.บ้านหนองสอง-บ้านโคกทอง | 116+293.45 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 50 | 5,000 | ปากท่อ | ราชบุรี | Overpass Type2 | |
| S51 | ถ.บ้านหนองสอง-บ้านไร่ปากท่อ | 117+139.61 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 30 | 3,000 | ปากท่อ | ราชบุรี | Box culvert | |
| S52 | ถ.บ้านป่าไถ่-ตลาดปากท่อ ปากท่อ | 117+781.84 118+627.10 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 3,170 | 276,000 | ปากท่อ | ราชบุรี | Overpass Type1 | |
| S53 | ถ.ปากท่อ-แม่กลอง | 118+915.13 | ท1. (M.220 V.AC.) | 8.00 ม. | - | - | ปากท่อ | ราชบุรี | แผนกรมทางหลวงก่อสร้างสะพาน ปี 56-57 ทล.3093 | |
| S54 | ถ.บ้านหนองกระเจ็ด-บ้านดอนม่วง | 120+548.78 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 190 | 17,000 | ปากท่อ | ราชบุรี | Overpass Type1 | |
| S55 | ถ.บ.หนองเสือ-โคกกระโดน | 121+660.75 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 160 | 14,000 | ปากท่อ | ราชบุรี | Box culvert | |
| S56 | ถ.ธนบุรี-ปากท่อ | 122+337.00 | Over Pass | 12.00 ม. | - | - | ปากท่อ | ราชบุรี | - | สะพานเดิม |
| S57 | ถ.ธนบุรี-ปากท่อ | 122+358.00 | Over Pass | 9.00 ม. | - | - | ปากท่อ | ราชบุรี | - | สะพานเดิม |



จุฬารัตน์ ดั่งสุโขทัย

นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

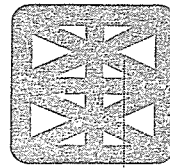
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 (ต่อ)

| ลำดับ ทางผ่าน | ชื่อสถานที่, ที่หยุดรถ, บ้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ | ศูนย์กลางถนน และสถานี | ประเภทเครื่อง กั้นถนน | ความกว้าง ถนน (เมตร) | ปริมาณจราจร ปี 2553 | ค่า TM ปี 2553 | อยู่ในท้องที่ | | การปรับปรุงที่แนะนำ | หมายเหตุ |
|------------------|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------|---------------|----------|--|---|
| | | | | | | | อำเภอ | จังหวัด | | |
| | * ห้วยโจ้ง | 122+779.35 | | | | | | | | |
| S58 | ถ.บ้านห้วยโจ้ง-นาแก้ง | 124+068.92 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 1,070 | 93,000 | เขาย้อย | เพชรบุรี | Overpass Type2 | |
| | บางเค็ม | 127+185.50 | | | | | | | | |
| S59 | ถ.เขาย้อย-บ้านแหลม | 133+275.50 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 1,040 | 90,000 | เขาย้อย | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| | เขาย้อย | 133+772.00 | | | | | | | | |
| S60 | ถ.บ้านไร่-บ้านแหลม | 138+951.19 | ป้ายจราจร | 5.00 ม. | 1,540 | 134,000 | เขาย้อย | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| | หนองปลาไหล | 139+444.00 | | | | | | | | |
| S61 | ถ.เสียบคลองส่งน้ำ | 143+257.45 | ทางลัดผ่าน | 4.00 ม. | 90 | 8,000 | เมือง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| | บางจาก | 143+901.10 | | | | | | | | |
| S62 | ถ.บ้านวังตะโก-วัดเขาตะเครา | 145+295.90 | ป้ายจราจร | 8.00 ม. | 770 | 67,000 | เมือง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | ถนนพ.บ.1004 ทช. ปรับเปลี่ยนสัญญาณไฟ อัตโนมัติ 2554 และ สร้างสะพานปี 2559 |
| S63 | ถ.เขาลอง-บ้านนาป่า | 146+430.55 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 510 | 44,000 | เมือง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S64 | ถ.บ้านแหลม-เพชรบุรี | 148+245.90 | Over Pass | 9.00 ม. | - | - | เมือง | เพชรบุรี | - | สะพานเดิม |
| S65 | ถ.ตลาดเพชร-เขาลอง | 149+634.00 | ก3. (มือหมุน) | 18.00 ม. | 17,930 | 1,560,000 | เมือง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| | เพชรบุรี | 150+498.77 | | | | | | | | |
| S66 | ถ.ตลาดเพชร-บ้านแหลม | 150+860.60 | ก3. (มือหมุน) | 7.50 ม. | 23,760 | 2,067,000 | เมือง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S67 | ถ.ไชยสุรินทร์ | 151+531.25 | Under Pass | 4.00 ม. | - | - | เมือง | เพชรบุรี | - | อุโมงค์เดิม |
| S68 | ถ.ตลาดเพชร-บ้านแหลม | 151+593.75 | Under Pass | 5.50 ม. | - | - | เมือง | เพชรบุรี | - | อุโมงค์เดิม |
| S69 | ถ.ตลาดเพชร-บ้านแหลม | 151+653.43 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 1,200 | 104,000 | เมือง | เพชรบุรี | ปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนาน ไปข้ามจุดตัด ถ.ตลาดเพชร - บ้านแหลมอยู่ (อุโมงค์) | |



จีตงสา ต่งระงัก

นางสาวจิตรลดา ตังระสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

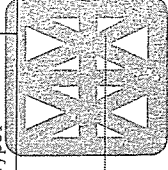
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 (ต่อ)

| ลำดับ ทางผ่าน | ชื่อสถานที่, ที่หยุดรถ, ป้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ | ศูนย์กลางถนน และสถานี | ประเภทเครื่อง กั้นถนน | ความกว้าง ถนน (เมตร) | ปริมาณจราจร ปี 2553 | ค่า T/M ปี 2553 | อยู่ในพื้นที่ | | การปรับปรุงที่แนะนำ | หมายเหตุ |
|------------------|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|--------------------|---------------|----------|---|---|
| | | | | | | | อำเภอ | จังหวัด | | |
| S70 | ถ.ตลาดเพชร-บ้านแหลม | 152+495.05 | ก3. (มือหมุน) | 7.50 ม. | 22,380 | 1,947,000 | เมือง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S71 | ถ.ทางข้าวแต๋น | 153+266.60 | ทางลัดผ่าน | 3.00 ม. | 450 | 39,000 | เมือง | เพชรบุรี | ปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนาน ไปข้ามจุดตัด | |
| S72 | ถ.ตลาดเพชร-บ้านท่าหิน | 153+698.82 | ข1.FS.BUZZ | 5.00 ม. | 7,410 | 645,000 | เมือง | เพชรบุรี | ถ.ตลาดเพชร - สายกระดาน ปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนาน ไปข้ามจุดตัด | |
| S73 | ถ.ตลาดเพชร-สายกระดาน | 153+899.40 | ป้ายจราจร | 7.00 ม. | 7,720 | 672,000 | เมือง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | ถนนพ.1005 ทช. ปรับเปลี่ยนสัญญาณไฟ อัตโนมัติ 2554 |
| S74 | ถ.ทางหลวง 3177 (หาดเจ้าสำราญ) | 154+944.80 | ก3. (มือหมุน) | 10.00 ม. | 33,450 | 2,910,000 | เมือง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S75 | ถ.เลียบคลองส่งน้ำ | 156+519.70 | ทางลัดผ่าน | 4.00 ม. | 1,990 | 173,000 | เมือง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S76 | ถ.เพชรเกษม-บ้านห้วยเสือ | 157+957.43 | ข1.FS.BUZZ | 4.00 ม. | 1,600 | 139,000 | เมือง | เพชรบุรี | Overpass Type2 | |
| S77 | ถ.เพชรเกษม-บ้านห้วยเสือ | 158+278.15 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 790 | 69,000 | เมือง | เพชรบุรี | ปิดการจราจร ใช้ทางคู่ขนาน ไปข้ามจุดตัด | |
| S78 | ถ.เพชรเกษม-บ้านตะโกงาม | 158+877.28 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 1,230 | 107,000 | เมือง | เพชรบุรี | ถ.เพชรเกษม - บ้านห้วยเสือ (S76) Overpass Type1 | |
| S79 | ถ.เพชรเกษม-บ้านดอนยาง | 160+148.82 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 1,230 | 107,000 | เมือง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | ถนน พ.1029 ทช. ปรับเปลี่ยนสัญญาณไฟ อัตโนมัติ 2555 |
| | เขาโพน | 160+322.20 | | | | | | | | |
| | ถ.เพชรเกษม-บ้านชายทุ่ง | 161+096.52 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | | | เมือง | เพชรบุรี | ปิดการจราจร | ถนนไม่มีการสัญจร |
| S80 | ถ.เพชรเกษม-บ้านหนองกะเจ็ด | 162+837.70 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 70 | 6,000 | เมือง | เพชรบุรี | Box culvert | |
| S81 | ถ.เลียบคลองส่งน้ำ | 163+074.00 | ก3. (มือหมุน) | 5.00 ม. | 5,610 | 488,000 | เมือง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |



จิรพงษ์ สังข์ดั่ง

นางสาวจิตรา ตังสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง ออเนเจอร์ริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

ตารางที่ 2 (ต่อ)

| ลำดับ ทางผ่าน | ชื่อสถานที่หยุดรถ,ป้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ | ศูนย์กลางถนน และสถานี | ประเภทเครื่อง กั้นถนน | ความกว้าง ถนน (เมตร) | ปริมาณจราจร ปี 2553 | ค่า TMM ปี 2553 | อยู่ในท้องที่ | | การปรับปรุงที่แนะนำ | หมายเหตุ |
|------------------|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|--------------------|---------------|----------|---|---------------------------------------|
| | | | | | | | อำเภอ | จังหวัด | | |
| | ทองไม่เตื้อง | 164+212.10 | | | | | | | | |
| S82 | ถ.เพชรเกษม-บ.ทองไม่เตื้อง | 164+400.02 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 1,840 | 160,000 | เมือง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S83 | ถ.หนองบ่อ-โรงเรียนบ้านช่อง | 166+053.80 | ป้ายจราจร | 7.00 ม. | 510 | 44,000 | เมือง | เพชรบุรี | Box culvert และทางคู่ขนาน ไปตำบลยี่จุด S84 | |
| S84 | ถ.เพชรเกษม-บึงเตียน | 166+505.70 | ก3. (เมื่อทมน) | 6.50 ม. | 5,890 | 512,000 | หนองจอก | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S85 | ถ.เพชรเกษม-หนองเตาปูน | 167+496.50 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 570 | 50,000 | หนองจอก | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S86 | ถ.เพชรเกษม-บ้านหนองจอก หนองจอก | 168+600.70 169+901.00 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 200 | 17,000 | หนองจอก | เพชรบุรี | Box culvert | |
| S87 | ถ.เพชรเกษม-ตลาดหนองจอก | 170+271.76 | ก3. (เมื่อทมน) | 7.00 ม. | - | - | ท้ายาง | เพชรบุรี | ถนนพ.บ.1016 ทศ.ปรับเป็นสะพาน 2556 | ถนนพ.บ.1016 ทศ. ปรับเป็นสะพาน 2556 |
| S88 | ถ.ทางเข้าโรงเรียนหนองเตตุ | 172+376.70 | ทางลัดผ่าน | 4.00 ม. | 100 | 9,000 | ท้ายาง | เพชรบุรี | Box culvert | |
| S89 | ถ.เพชรเกษม-บ้านหนองเตตุ | 172+770.00 | ป้ายจราจร | 10.00 ม. | 450 | 39,000 | ท้ายาง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S90 | ถ.เพชรเกษม-บ้านหนองกปลา หนองกปลา | 175+095.81 175+409.60 | ป้ายจราจร | 10.00 ม. | 550 | 48,000 | ท้ายาง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S91 | ถ.เพชรเกษม-บ้านท่า | 176+393.30 | ท1.FS.BUZZ | 6.00 ม. | 1,150 | 100,000 | ท้ายาง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S92 | ถ.เพชรเกษม-บ้านม่วง | 178+827.57 | ป้ายจราจร | 8.00 ม. | 510 | 44,000 | ท้ายาง | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S93 | ถ.เพชรเกษม-บ้านหนองตาพาด | 182+212.35 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 2,060 | 176,000 | ชะอำ | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S94 | ถ.เทศบาลตำบลชะอำ | 182+673.40 | ทางลัดผ่าน | 4.00 ม. | 2,490 | 217,000 | ชะอำ | เพชรบุรี | Box culvert | |
| S95 | ถ.เข้าบ้านสวนเกษตร | 183+837.00 | ป้ายจราจร | 5.00 ม. | | | ชะอำ | เพชรบุรี | ปิดการจราจร | ถนนไม่มีการสัญจร |
| S96 | ถ.เข้าโรงเรียนประจักษ์มนต์ | 184+552.30 | ก2. | 5.00 ม. | 210 | 18,000 | ชะอำ | เพชรบุรี | Overpass Type1 | ให้บริษัทลงทุน |
| S96 | ถ.เพชรเกษม-หัวหิน | 186+429.90 | Over Pass | 20.00 ม. | - | - | ชะอำ | เพชรบุรี | - | สะพานเดิม |



นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

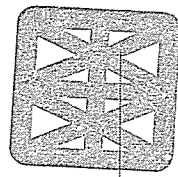
ผู้อำนวยการฝ่ายประเทศไทย

สง.บ.๖๐๙ อ่างสกล

นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ

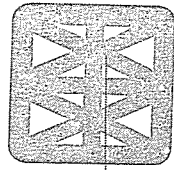
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



ตารางที่ 2 (ต่อ)

| ลำดับ ทางผ่าน | ชื่อสถานที่, ที่หยุดรถ, ป้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ | ศูนย์กลางถนน และสถานี | ประเภทเครื่อง กั้นถนน | ความกว้าง ถนน (เมตร) | ปริมาณจราจร ปี 2553 | ค่า T/M ปี 2553 | อยู่ในท้องที่ | | การปรับปรุงที่แนะนำ | หมายเหตุ |
|------------------|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|--------------------|---------------|-----------------|--|--------------------------------------|
| | | | | | | | อำเภอ | จังหวัด | | |
| S97 | บ้านชะอำ | 187+066.90 | | 8.10 ม. | 12,280 | 1,068,000 | ชะอำ | เพชรบุรี | Overpass Type2 | |
| S98 | ถ.เพชรเกษม-หมู่บ้านชะอำ | 187+439.78 | ข1.FS.BUZZ | 4.00 ม. | 330 | 29,000 | ชะอำ | เพชรบุรี | Overpass Type1 | |
| S99 | ถ.เพชรเกษม-คันคลองส่งน้ำ | 190+087.53 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 110 | 10,000 | ชะอำ | เพชรบุรี | ปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนาน ไปทางจุดตัด | |
| S100 | ถ.เพชรเกษม-บ้านโป่งแถม | 192+519.67 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 2,470 | 215,000 | ชะอำ | เพชรบุรี | ถ.เพชรเกษม - บ้านโป่งแถม | |
| S101 | ถ.เพชรเกษม- ยุบกระพา | 193+093.00 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 2,780 | 242,000 | ชะอำ | เพชรบุรี | Overpass Type2 | |
| S102 | ถ.เพชรเกษม-ผู้ช่วย | 196+036.30 | ข1.FS.BUZZ | 6.00 ม. | - | - | ชะอำ | เพชรบุรี | ถนนพท.1001 ทศ.ปรับเป็น สะพาน 2557 | ถนนพท.1001 ทศ. ปรับเป็นสะพาน 2557 |
| S103 | ห้วยทรายเหนือ | 197+861.10 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 2,870 | 250,000 | ชะอำ | เพชรบุรี | Overpass Type2 | |
| S104 | ถ.เพชรเกษม-บ.หนองกง | 198+294.55 | ป้ายจราจร | 4.30 ม. | 2,850 | 248,000 | ชะอำ | เพชรบุรี | Box culvert และทางคู่ขนานเชื่อม S103 | |
| S105 | ถ.เพชรเกษม-วิทยาลัยเกษตร | 201+299.07 | ข1.FS.BUZZ | 6.00 ม. | - | - | ชะอำ | เพชรบุรี | ถนนพท.1010 ทศ.ปรับเป็นสะพาน 2556 | ถนนพท.1001 ทศ. ปรับเป็นสะพาน 2556 |
| S106 | ถ.เพชรเกษม-ห้วยทรายใต้ | 201+597.00 | ป้ายจราจร | 4.00 ม. | 1,770 | 154,000 | ชะอำ | เพชรบุรี | ปิดการจราจรใช้ทางคู่ขนาน ไปทางจุดตัด | |
| S107 | ห้วยทรายใต้ | 201+641.00 | | | | | | | ถ.เพชรเกษม - วิทยาลัยเกษตร | |
| S108 | ถ.เพชรเกษม-สนามกอล์ฟ | 203+873.55 | ข1.FS.BUZZ | 9.50 ม. | 1,320 | 115,000 | ชะอำ | เพชรบุรี | Overpass Type2 | |
| S109 | ถ.เพชรเกษม-คันคลองส่งน้ำ | 204+935.30 | ทางลัดผ่าน | 4.00 ม. | 260 | 23,000 | ชะอำ | เพชรบุรี | Box culvert | |
| | ถ.เพชรเกษม-บ้านมอเฝ้า | 207+213.50 | ก3. (มีทมน) | 5.00 ม. | 14,080 | 1,225,000 | หัวหิน | ประจวบคีรีขันธ์ | Overpass Type1 | |



จิณตพร อ่างสุโข

นางสาวจิตตราดา คำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

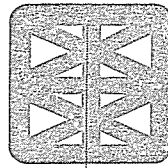
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 (ต่อ)

| ลำดับ ทางผ่าน | ชื่อสถานที่, ที่หยุดรถ, ป้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ | ศูนย์กลางถนน และสถานี | ประเภทเครื่อง กั้นถนน | ความกว้าง ถนน (เมตร) | ปริมาณจราจร ปี 2553 | ค่า T/M ปี 2553 | อยู่ในพื้นที่ | | การปรับปรุงที่แนะนำ | หมายเหตุ |
|------------------|--|--------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|--------------------|---------------|-----------------|---------------------|----------------|
| | | | | | | | อำเภอ | จังหวัด | | |
| S110 | ถ.เพชรเกษม-กั้นคลองส่งน้ำ | 208+219.60 | ป้ายจราจร | 4.50 ม. | 7,990 | 695,000 | หัวหิน | ประจวบคีรีขันธ์ | Overpass Type2 | |
| S111 | ถ.เพชรเกษม-หัวหินรีลอร์ท | 211+166.90 | ก3. (มีถนน) | 4.50 ม. | 21,600 | 1,879,000 | หัวหิน | ประจวบคีรีขันธ์ | Overpass Type2 | |
| S112 | ถ.เฉลิม-หนองพลับ | 212+429.44 | ก3. (มีถนน) | 7.00 ม. | 33,060 | 2,876,000 | หัวหิน | ประจวบคีรีขันธ์ | ไม่มีการปรับปรุง | ทางรถไฟยกระดับ |
| S113 | ถ.ทางข้ามมกอลพร้อมไฟ | 212+719.40 | ป้ายจราจร | 7.00 ม. | 840 | 73,000 | หัวหิน | ประจวบคีรีขันธ์ | ไม่มีการปรับปรุง | ทางรถไฟยกระดับ |
| | หัวหิน | 212+991.18 | | | | | | | | |



สุภวรา ดันตสุภา

นางสาวจิตราดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย