

เอกสารแนบ

- เอกสารแนบที่ 1 มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2557 วันที่ 23 กรกฎาคม 2557 ตามหนังสือที่ ทส(กกวล)1005/ว11400 ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2557 รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)
- เอกสารแนบที่ 2 หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009.4/6119 วันที่ 16 พฤษภาคม 2561 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ตามหนังสือที่ ทส (กกวล) 1009/ว 9718 เดือน กรกฎาคม 2561 รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) : กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่
- เอกสารแนบที่ 3 สำเนาหนังสือนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565
- เอกสารแนบที่ 4 แผนงานภารกิจประจำหน่วยงานต่างๆ ซึ่งใช้ตรวจสอบรายการตามวาระที่กำหนดไว้
- เอกสารแนบที่ 5 บันทึกข้อความที่เกี่ยวข้องกับการฝึกอบรมที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานและด้านความปลอดภัยให้แก่พนักงานประจำปีงบประมาณ 2564-2565

เอกสารแนบที่ 1

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2557

วันที่ 23 กรกฎาคม 2557 ตามหนังสือที่ ทส(กกวล)1005/ว11400

ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2557 รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์

(ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)

ผลการพิจารณารายงาน

การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม



สำนักงานนโยบายและแผน
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๗ ต.ค. ๒๕๕๗
เวลา ๑๒.๓๓ น.

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง
รับที่ 1321
วันที่ ๑๗ ต.ค. ๒๕๕๗
เวลา 15.36 น.

ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๕/ว ๑ ๑ ๕ ๐ ๐

คณะกรรมการการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

สำนักงานนโยบายและแผน

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๖๐/๑ ขอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖

เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๗

เรื่อง แจ้งมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๗

- ๑) เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สิ่งที่ส่งมาด้วย มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๗

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จำนวน ๔ เรื่อง ดังนี้

วาระที่ ๓.๑๒ โครงการระบบรถไฟฟ้ารางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางลพบุรี -ปากน้ำโพ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร /

วาระที่ ๓.๑๕ โครงการระบบรถไฟฟ้ารางคู่เพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทาง ถนนจิระ-ขอนแก่น) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย /

วาระที่ ๔.๕ รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วน สายพญาไท -พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม ๖ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

วาระที่ ๔.๑๕ ความคืบหน้าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ของ การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) กรณีข้อตกลงการจดทะเบียนกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๕๐ รายงานศูนย์ แสงแก้วเลิศ (วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก)

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

รายงานการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๗
วันที่ ๒๓ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๗ เวลา ๐๙.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๔๐๑ ชั้น ๔ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการผู้มาประชุม

๑.		ปฏิบัติหน้าที่ประธานกรรมการ
๒.		รองประธานกรรมการ คนที่ ๒
๓.		กรรมการ
๔.		กรรมการ
๕.		กรรมการ
๖.		กรรมการ
๗.		กรรมการ
๘.		กรรมการ
๙.		กรรมการ
๑๐.		กรรมการ

๑๑.

กรรมการ

๑๒.

กรรมการ

๑๓.

กรรมการ

๑๔.

กรรมการ

๑๕.

กรรมการ

๑๖.

กรรมการ

๑๗.

กรรมการ

๑๘.

กรรมการ

๑๙.

กรรมการ

๒๐.

กรรมการ

๒๑.

กรรมการและเลขานุการ

๒๒.

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

๒๓.

กรรมการ

๑.

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑.		อธิบดีกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ รักษาการรองปลัดกระทรวงพลังงาน
๒.		แทนปลัดกระทรวงพลังงาน
๓.		รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๔.		อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
๕.		อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
๖.		อธิบดีกรมป่าไม้
๗.		อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
๘.		รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
		แทนอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๙.		รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
		แทนอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๑๐		ผู้อำนวยการสำนักตรวจและประเมินผล
		แทนหัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑		ผู้ตรวจราชการกรม
		แทนอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๑๒		รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๑๓		แทนอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๑๔		รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๑๕		รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
		รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๖.	เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข	จำนวน ๔ คน
๑๗.	เจ้าหน้าที่กระทรวงพลังงาน	จำนวน ๑ คน
๑๘.	เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	จำนวน ๑ คน
๑๙.	เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม	จำนวน ๑๐ คน
๒๐.	เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย	จำนวน ๒ คน
๒๑.	เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง	จำนวน ๗ คน
๒๒.	เจ้าหน้าที่สำนักงบประมาณ	จำนวน ๑ คน
๒๓.	เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม	จำนวน ๑ คน
๒๔.	เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	จำนวน ๓ คน
๒๕.	เจ้าหน้าที่กระทรวงศึกษาธิการ	จำนวน ๑ คน
๒๖.	เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม	จำนวน ๑ คน

๒๗. เจ้าหน้าที่กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่	จำนวน ๑ คน
๒๘. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑ คน
๒๙. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้	จำนวน ๕ คน
๓๐. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี	จำนวน ๒ คน
๓๑. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ	จำนวน ๑ คน
๓๒. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน ๑๐ คน
๓๓. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๔๙ คน

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเพื่อพิจารณา

๓.๑๒ โครงการระบบรถไฟรางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางลพบุรี-ปากน้ำโพ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เลขานุการ มอบให้ผู้ช่วยเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) โครงการระบบรถไฟรางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางลพบุรี-ปากน้ำโพ ซึ่งได้คัดเลือกเส้นทางที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ชุมชน แหล่งประวัติศาสตร์ และโบราณสถานน้อยที่สุด เสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณา ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๕๖ ได้มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการฯ ดังกล่าว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป โดยเห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลียบเมืองลพบุรี ซึ่งใช้เขตทางของทางหลวงหมายเลข ๓๑๑ และก่อสร้างเป็นทางยกระดับ โดยให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร ประสานการดำเนินงานกับกรมทางหลวงอย่างใกล้ชิด รวมทั้งมีประเด็นพิเศษให้นำไปศึกษาต่อ ในขั้นการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มติที่ประชุม

เห็นชอบกับแนวเส้นทางรถไฟของโครงการระบบรถไฟรางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางลพบุรี-ปากน้ำโพ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ในการประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๕๖ ซึ่งเห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลียบเมืองลพบุรี โดยใช้เขตทางของทางหลวงหมายเลข ๓๑๑ และก่อสร้างเป็นทางยกระดับ รวมทั้งให้โครงการรับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ไปเป็นข้อมูลประกอบการศึกษาในขั้นการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อไปด้วย

๓.๑๕ โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขานุการฯ มอบให้ผู้ช่วยเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) เป็นโครงการที่สอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๕๙) ในการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม และเป็นโครงการหนึ่งภายใต้แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีระยะทางรวมประมาณ ๑๘๗ กิโลเมตร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งรับมอบอำนาจจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการฯ มายังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณา ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๖ ได้มีมติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดในรายงานฯ ไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะในประเด็นการระบายน้ำ โดยการก่อสร้างต่อม่อขนาดเล็ก ลดการกีดขวางทางน้ำ และการกัดเซาะตลิ่ง และการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศและคุณภาพน้ำ และให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการฯ ซึ่งได้ปรับแก้ไขรายละเอียดข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ในการประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๖ ซึ่งให้ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม อย่างเคร่งครัด ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ในการประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๖

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

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

รองประธานกรรมการคนที่ ๒ นำเสนอต่อที่ประชุมว่า เนื่องจากมีเวลาจำกัด ประกอบกับมีเรื่องเพื่อทราบจำนวนมาก จึงขอให้ที่ประชุมรับทราบ และหากมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ให้นำเรียนที่ประชุมในการประชุมครั้งต่อไป ซึ่งเลขานุการ ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า มีเรื่องเพื่อทราบ นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ดังนี้

๔.๕ รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม ๖ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

มติที่ประชุม

รับทราบ

๔.๑๕ ความคืบหน้าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กรณีข้อตกลงการจดทะเบียนกำหนดลักษณะภาระในอสังหาริมทรัพย์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๕๐ รายงานสุณีย์ แสงทวีเลิศ (วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก)

มติที่ประชุม

รับทราบ



ที่ ทส 1009.1/ 6263

ถึง บริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ขอส่งสำเนาหนังสือที่ ทส 1009.4/6212 ลงวันที่ 30 พฤษภาคม 2556 เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเพื่อโปรดดำเนินการต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

31 พฤษภาคม 2556

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทร. 0 2 265 6615

โทรสาร 0 2 265 6616

ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/ ๒๒๐๒



สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๒๐/๑ ซอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖
กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่ง
และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/๑๐๗๕๑
ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ที่ คค ๐๘๐๕.๓/๖๒๓
ลงวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้แจ้งผล
การพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่ง และการ
จัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจัดทำ
รายงานโดย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการ
พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการ
ร่วมกับเอกชน ได้พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๑๙/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๕๕ และมีมติให้
การรถไฟแห่งประเทศไทย ปรับปรุงและเพิ่มเติมข้อมูลในรายงานฯ ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ
กำหนด ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากการรถไฟแห่ง
ประเทศไทย ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ข้อมูลเพิ่มเติม ครั้งที่ ๑) โครงการระบบ
รถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ของ การ
รถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจัดทำรายงานโดย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้
สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาและดำเนินการตามขั้นตอน
รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณา
รายงานดังกล่าวและนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๖ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งได้ดำเนินการปรับแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป อนึ่ง ขอให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับหลักจำนวน ๗ เล่ม ฉบับผู้บริหารจำนวน ๔๑ เล่ม พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) จำนวน ๔๑ แผ่น ซึ่งบันทึกข้อมูลเช่นเดียวกับรายงานฉบับหลัก ในรูปของ Digital File (pdf) / Adobe Acrobat เพื่อเป็นเอกสารอ้างอิงและส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้สำเนาหนังสือแจ้ง บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนต์ จำกัด เพื่อดำเนินการด้วยแล้ว

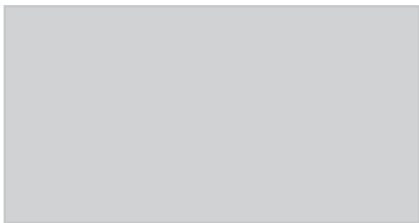
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ

ขอแสดงความนับถือ



รองเลขาธิการฯ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๘๐๓

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๖

เอกสารแนบที่ 2

หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ที่ ทส 1009.4/6119 วันที่ 16 พฤษภาคม 2561 และ

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่

29 มิถุนายน 2561 ตามหนังสือที่ ทส (กกวล) 1009/ว 9718

เดือน กรกฎาคม 2561 รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์

(ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) : กรณีปรับเปลี่ยน

โครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่



ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/ ๖ ๑ ๑ ๑ ๙

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระธรรมที่ ๖ แขวงพญาไท
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๑

เรื่อง ผลการพิจารณาการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่ ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟค/๕๔๔/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๑

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำเสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟเพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่ (ฉบับปรับปรุง) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทำรายงาน โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณา ความละเอียดแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้มีรายงานดังกล่าวเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบก และอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่ ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย และให้ความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์ ๐ ๒๖๒๕ ๒๕๐๐ กด ๖ ต่อ ๒๕๐๓
โทรสาร ๐ ๒๖๒๕ ๒๖๑๖

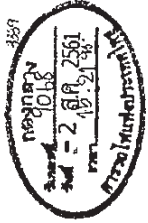
หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติ
และสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009.4/6119
วันที่ 16 พฤษภาคม 2561

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2561
ที่ ทส (กวล) 1009/ว9718 กรกฎาคม 2561

ที่ ทส (กวล) ๑๐๐๙/ว ๙๗๑๘

ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
(ระบอบ) สล.ร.ก. ๔๑๑๖
จ.ส. - 8. ส.ป. ๒๕๖๑ ๑๐-๒๕

รายนามกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ครั้งที่ ๓๖๑๑/ว ๙๗๑๘
วันที่ ๑๕ มิ.ย. ๖๑



คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖๐/๑ ซอยพิบูลย์วัฒนา ๗ ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

กรกฎาคม ๒๕๖๑

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑
เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๑ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๑ เรื่อง คือ วาระที่ ๓.๑ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น) : กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและให้การรับรองเบื้องต้นแล้ว เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

(จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป)

สิ่งที่ส่งมาด้วย

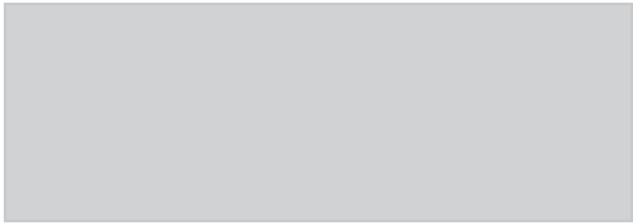
มติการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑
วันศุกร์ที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๑ เวลา ๑๐.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๓๐๑ ชั้น ๓ ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้ร่วมประชุม

๑.	ประธานกรรมการ
๒.	รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
๓.	กรรมการ
๔.	กรรมการ
๕.	กรรมการ
๖.	กรรมการ
๗.	กรรมการ
๘.	กรรมการ
๙.	กรรมการ

๑.	กรรมการ
๒.	กรรมการ
๓.	กรรมการ
๔.	กรรมการ
๕.	กรรมการ
๖.	กรรมการ
๗.	กรรมการ
๘.	กรรมการ
๙.	กรรมการ
๑๐.	กรรมการ
๑๑.	กรรมการและเลขานุการ
๑๒.	รองประธานกรรมการ คนที่ ๒
๑๓.	กรรมการ

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. 
๒. รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๓. เลขานุการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๔. อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๕. อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
๖. รองอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม
๗. รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๘. แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๙. รองอธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
๑๐. แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๑๑. แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๑๒. ผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศทรัพยากรน้ำ
๑๓. แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๑๔. ผู้อำนวยการสำนักแผนงานและสารสนเทศ กรมป่าไม้
๑๕. แทน อธิบดีกรมป่าไม้
๑๖. รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๗. รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๘. คณะทำงานรอมงบายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)
๑๙. คณะทำงานรอมงบายกรัฐมนตรี (พลเอก อดิเรก สรรักสิทธิ์)
๒๐. เจ้าหน้าที่สำนักนายกรัฐมนตรี
๒๑. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม
๒๒. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย
๒๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง
๒๔. เจ้าหน้าที่กระทรวงศึกษาธิการ
๒๕. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข
๒๖. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
๒๗. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม
๒๘. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
๒๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงพลังงาน
๓๐. เจ้าหน้าที่สำนักงานงบประมาณ

๒๖. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี
๒๗. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ
๒๘. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ
๒๙. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๓๐. เจ้าหน้าที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๓๑. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

๑. 
๒. รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๓. ผู้อำนวยการศูนย์วางแผนและพัฒนาโครงการ
๔. รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๕. รองอธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
๖. รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๗. รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๘. รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๙. รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๑๐. รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๑๑. รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

๓.๑ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและบริหารจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น) : กรณีปรับปรุงรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กรมการและเลขานุการ รายงานสรุปข้อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ก.ว.ล.) ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๗ มีมติเห็นชอบกับความเป็นไปได้ของคณะกรรมการ

การจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน) ช่วงชุมทางจระเข้-ขอนแก่น) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีเงื่อนไขว่า กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ ให้ รฟท. แจ้งให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตพิจารณา หากการเปลี่ยนแปลงนั้นกระทบต่อสาระสำคัญ ในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานปรับปรุงแก้ไขให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณา และเสนอ กก.วล. เพื่อทราบ ต่อไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางรถไฟบริเวณสถานี บ้านไผ่ เดิม เป็นทางวิ่งยกระดับแบบคันดินถมสูง เป็น ทางวิ่งยกระดับ Elevated Structure (เสาคอนกรีตเสริมเหล็ก) รวมระยะทางประมาณ ๒ กิโลเมตร เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนชาวบ้านไผ่ ที่มีหนังสือร้องเรียนให้การรถไฟแห่งประเทศไทย แก้ไขเปลี่ยนแปลงแบบก่อสร้างให้ทัศนียภาพระหว่างสองข้างทางจึงมีความกลมกลืนกัน เพื่อความสะดวกในการสัญจรของประชาชน รวมทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาคูณชนสองข้างทางรถไฟที่ถูกแบ่งแยก เนื่องจากโครงสร้างแบบคันดินถมสูงมีความทึบ และบดบังทัศนียภาพสองข้างทาง แต่โครงสร้างทางวิ่งยกระดับ Elevated Structure มีความโปร่ง และบดบังทัศนียภาพน้อยกว่า โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๖๑ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ และให้นำเสนอ กก.วล. เพื่อทราบต่อไป

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน) ช่วงชุมทางจระเข้-ขอนแก่น) : กรณีปรับปรุงระบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด



ที่ ทส (กรรณ) ๑๐๐๙/ว ๙๗ ๑ ๖

ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง (ระบบ) ทส.ร.๓ ๔๖๓๑/๑๖	รองผู้อำนวยการโครงการพิเศษ และรับ 4๖๓๑/๑๖๑๔๑-๑๖๑๔๑๑๑ วันที่ออก ๙ มิ.ย.๖๑
ร.๓ - ๘.๘๐.๘๘๑ ๑๐-๒๕	

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

สำนักงานนโยบายและแผน

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๖๐/๑ ขอยื่นอุทธรณ์ ๗ กรมพระราชที่ ๖

กระทรวงมหาดไทย เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

กรกฎาคม ๒๕๖๑

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๙/๒๕๖๑

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๙/๒๕๖๑

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๙/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๑ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๑ เรื่อง คือ วาระที่ ๓.๑ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน) ช่วงชุมทางจระเข้-ขอนแก่น) : กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและให้การรับรองเบื้องต้นแล้ว เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

(จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป)

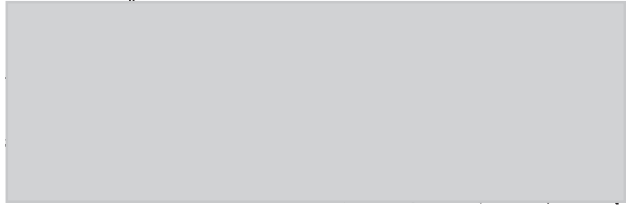

มติการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑
วันที่ ๒๙ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๑ เวลา ๑๐.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๓๐๑ ชั้น ๓ อาคารสำนักงาน กำนันราษฎร์

กรรมการผู้ประชุม

- | | |
|----|--------------------------|
| ๑. | ประธานกรรมการ |
| ๒. | รองประธานกรรมการ คนที่ ๑ |
| ๓. | กรรมการ |
| ๔. | กรรมการ |
| ๕. | กรรมการ |
| ๖. | กรรมการ |
| ๗. | กรรมการ |
| ๘. | กรรมการ |
| ๙. | กรรมการ |

- | | |
|---------|--------------------------|
| ๑๐. | กรรมการ |
| ๑๑. | กรรมการ |
| ๑๒. | กรรมการ |
| ๑๓. | กรรมการ |
| ๑๔. | กรรมการ |
| ๑๕. | กรรมการ |
| ๑๖. | กรรมการ |
| ๑๗. | กรรมการ |
| ๑๘. | กรรมการ |
| ๑๙. | กรรมการ |
| ๒๐. | กรรมการ |
| ๒๑. | กรรมการและเลขานุการ |
| กรรมการ | รองประธานกรรมการ คนที่ ๒ |
| ๑. | กรรมการ |
| ๒. | กรรมการ |

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. 
๒. รองอธิการบดีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
๓. เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๔. อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๕. อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
๖. รองอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม
๗. รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๘. แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๙. รองอธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
๑๐. แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
๑๑. ผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศทรัพยากรน้ำ
๑๒. แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๑๓. ผู้อำนวยการสำนักแผนงานและสารสนเทศ กรมป่าไม้
๑๔. แทน อธิบดีกรมป่าไม้
๑๕. รองเลขาธิการสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๖. รองเลขาธิการสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๗. 
๑๘. คณะทำงานรณรงค์อนุรักษ์สัตว์ป่า
๑๙. คณะทำงานรณรงค์อนุรักษ์สัตว์ป่า
๒๐. เจ้าหน้าที่สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๒๑. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ
๒๒. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ
๒๓. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ
๒๔. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ
๒๕. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ

๒๖. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี
๒๗. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ
๒๘. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ
๒๙. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๓๐. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๓๑. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ผู้เข้าร่วมสังเกตการณ์

๑. รองอธิการบดีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
๒. ผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศทรัพยากรน้ำ
๓. รองอธิการบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๔. ผู้อำนวยการสำนักแผนงานและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๕. รองอธิการบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๖. ผู้อำนวยการสำนักแผนงานและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๗. ผู้อำนวยการสำนักแผนงานและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๘. รองอธิการบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๙. รองอธิการบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๑๐. รองอธิการบดีกรมทรัพยากรน้ำ
๑๑. รองอธิการบดีกรมทรัพยากรน้ำ

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

๓.๑ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบไฟฟ้าเพื่อการผลิตพลังงานไฟฟ้า (ระยะเร่งด่วน) ช่วงชุมชนทางตะวันออก (เขตเมือง) : กรณีปรับปรุงรูปแบบโครงสร้างสายส่งไฟฟ้าบริเวณสถานีบ้านใหม่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๙ มีมติเห็นชอบกับความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ที่ต้องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบไฟฟ้าเพื่อการผลิตพลังงานไฟฟ้า

[illegible]

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)

ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)</p> <p>1.3 จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น) ภายใต้การกำกับดูแลของกรมรถไฟแห่งประเทศไทย</p> <p>1.4 กรมรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องจัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)</p>	

หน้า 2 จาก 134 หน้า

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)

ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น) และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ</p> <p>2. ในกรณีที่กรมรถไฟแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น) ที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตดำเนินการดังนี้</p> <p>2.1 หากหน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาต ที่มีการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมผลกระทบหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ</p>	

หน้า 3 จาก 134 หน้า

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้นายงานอนุมัติหรืออนุญาตรับรองให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายอื่นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้นที่ได้รับรองแล้วไว้ แจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p> <p>2.2 หากหน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้นายงานอนุมัติหรืออนุญาตจัดส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานเพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมชุดที่เกี่ยวข้องให้ความเห็นประกอบการดำเนินการเปลี่ยนแปลง และเมื่อโครงการได้รับอนุมัติหรืออนุญาตให้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตให้</p>	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>การเปลี่ยนแปลงให้นายงานอนุมัติหรืออนุญาตแจ้งผลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p> <p>3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำไม่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ การรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</p>	
2. สภาพภูมิประเทศ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วง กม.ที่ 267+360 ถึง 360+000 <p>พื้นที่ของโครงการฯ ปัจจุบัน เป็นพื้นที่ราบสูง ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชน เกษตรกรรม พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่ว่างเปล่า เนื่องจากโครงการเป็นการออกแบบแนวเส้นทางเกินชั้นอีก 1 ทาง ซึ่งในการออกแบบแนวเส้นทางนั้น จะ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)

ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>โครงการ เพื่อก่อสร้างเป็นทางรถไฟและสถานีรถไฟแต่ละแห่ง และย่านเก็บของและขนถ่ายตู้สินค้า บริเวณสถานีบ้านกระโถนและสถานีบ้านไผ่ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว ไม่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ เนื่องจากการก่อสร้างภายในเขตทางของ รฟท. ซึ่งปัจจุบันมีลักษณะเป็นทางรถไฟและสถานีรถไฟ นอกจากนี้แนวเส้นทางโครงการบริเวณจังหวัดนครราชสีมาออกแบบเป็นทางรถไฟระดับดินทั้งหมด ดังนั้น คาดว่าไม่มีผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วง กม.ที่ 360+000 ถึง 454+000 <p>พื้นที่ของโครงการฯ ปัจจุบัน เป็นพื้นที่ราบสูง ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชน เกษตรกรรม และพื้นที่ว่างเปล่า เนื่องจากโครงการเป็นการออกแบบแนวเส้นทางเพิ่มขึ้นอีก 1 ทาง ซึ่งในการออกแบบแนวเส้นทางนั้น จะเป็นดำเนินการในเขตทางของ รฟท. ตลอดระยะทางโครงการ เพื่อก่อสร้างเป็นทางรถไฟและสถานีรถไฟแต่ละแห่ง และย่านเก็บของและขนถ่ายตู้สินค้า บริเวณสถานีบ้านไผ่</p>		

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม


โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)

ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>439+817) และมีการออกแบบเป็นทางรถไฟยกระดับในช่วงก่อนเข้าสู่สถานีรถไฟขอนแก่นจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ เพื่อช่วยแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณดังกล่าว การดำเนินการไม่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ เนื่องจากการก่อสร้างภายในเขตทางของ รฟท. ซึ่งปัจจุบันมีลักษณะเป็นทางรถไฟและสถานีรถไฟ ดังนั้น คาดว่าไม่มีผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง</p>		
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วง กม.ที่ 267+360 ถึง 360+000 <p>พื้นที่แนวสายทางโครงการฯ ปัจจุบัน พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่ราบสูง ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชน เกษตรกรรม พื้นที่ป่าและพื้นที่ว่างเปล่า ดังนั้น สภาพภูมิประเทศที่เกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ แนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จ มีลักษณะเป็นเส้นทางรถไฟในระดับดิน และมีรั้วกั้นตลอดแนวสายทาง สถานีรถไฟและย่านเก็บของและขนถ่ายตู้สินค้า บริเวณสถานีบ้านกระโถนและสถานีบ้านไผ่มีรูปลักษณะพื้นที่ขมขื่น ดังนั้น</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ไม่มี</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ไม่มี</p>

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบบดไฟฟ้าผู้เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>การดำเนินการโครงการนี้ไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศตลอดแนวเส้นทาง ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าไม่มีผลกระทบทางด้านสภาพภูมิประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วง กม.ที่ 360+000 ถึง 454+000 <p>พื้นที่ของโครงการฯ ปัจจุบัน เป็นพื้นที่ราบสูง ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนเกษตรกรรม และพื้นที่ว่างเปล่า ดังนั้น สภาพภูมิประเทศที่เกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟทางคู่ แนวเส้นทางโครงการแล้วเสร็จ มีลักษณะเป็นเส้นทางรถไฟในระดับพื้นดิน และมีรั้วกั้นตลอดแนวสายทางและหารรถไฟยกระดับในช่วงก่อนเข้าสถานีรถไฟขอนแก่น สถานีรถไฟและย่านเก็บของและขนถ่ายตู้สินค้าบริเวณสถานีท่าพระ (กม. 439+817) มีรูปลักษณะที่ทันสมัยขึ้น ดังนั้น การดำเนินการโครงการนี้ไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศตลอดแนวเส้นทาง ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าไม่มีผลกระทบทางด้านสภาพภูมิประเทศ</p>		

UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบบดไฟฟ้าผู้เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. ทรัพยากรดิน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วง กม.ที่ 267+360 ถึง 360+000 <p>บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการอยู่ในเขตทางของ รฟท. ซึ่งในระยะก่อสร้างจะมีการเปิดหน้าดิน และการกองดิน ซึ่งการกระทำดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ ในการก่อสร้างฐานรากที่ต้องดำเนินการจะดินมากองไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจากเป็นการก่อสร้างทางรถไฟบนดินตลอดทั้งสายในบริเวณจังหวัดนครราชสีมา จะมีการก่อสร้างฐานรากสะพานในช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ และอาคารสถานีรถไฟเท่านั้น ดังนั้น จึงมีการจะดินไปมาก อาจส่งผลให้เกิดการชะล้างหน้าดินได้เมื่อฝนตก และส่งผลให้เกิดการกัดเซาะพังทลายของดินขึ้นตามบริเวณที่มีการขุดดินและตัดทางลงแหล่งน้ำบริเวณใกล้เคียงได้ อย่างไรก็ตาม ลักษณะกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงสั้นๆ และมีพื้นที่จำกัด กล่าวคืออยู่ในบริเวณที่ก่อสร้างทางรถไฟและ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ดำเนินการขุดดินที่ลึกในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและการถมพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ เพื่อ หลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างดินในช่วงฤดูฝน ควบคุมดูแลกองวัสดุต่างๆ ให้อยู่ในสถานที่ที่เหมาะสมและหลีกเลี่ยงบริเวณที่จะเกิดการกัดเซาะได้รวดเร็วไม่ควรเก็บกองเป็นเวลานานเกินไป การตัดพื้นดินและการแผ้วถางปรับพื้นที่ จะต้องจำกัดขอบเขตพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยต้องดำเนินการภายในบริเวณที่จะก่อสร้างซึ่งอยู่ภายในเขตทางเท่านั้น กำหนดให้กองดินที่เกิดจากงานดินตั้งค้ำทางไว้ในพื้นที่เขตทางของ รฟท. โดยต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำหรือคลองอย่างน้อย 500 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้ดินลงดังกล่าวไหลลงได้ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานกับ รฟท. เมื่อกำหนดพื้นที่จะนำดินที่เกิดจากงานดินค้ำค้ำทางไปถมซึ่งต้องเป็นพื้นที่ในเขตทางรถไฟ ซึ่งโดยทั่วไปจะเป็นพื้นที่ว่าง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>

UNITED ANALYST AND ENGINEERING

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>นอกจากนี้ ในระยะก่อสร้างโครงการไม่มีการใช้สารเคมีที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงสมบัติของดินเดิม</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วง กม.ที่ 360+000 ถึง 454+000 <p>บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการอยู่ในเขตทางของ รพท. จึงในระยะก่อสร้างจะมีการเปิดหน้าดิน และการกองดิน ซึ่งการกระทำดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ ในการก่อสร้างฐานรากที่ต้องดำเนินการเจาะดินมากองไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจากเป็นการก่อสร้างทางรถไฟบนดิน และทางรถไฟยกระดับบริเวณก่อนเข้าเมืองขอนแก่นจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ จะมีการก่อสร้างสร้างฐานรากบริเวณการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ อากาศสถานีรถไฟ และการก่อสร้างทางยกระดับบริเวณสถานีขอนแก่น ดังนั้น ในภาพรวมขอโครงการจึงมีการเจาะดิน ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการชะล้างหน้าดินได้ เมื่อฝนตก และส่งผลให้เกิดการกัดเซาะพังทลายของดิน ขึ้นตามบริเวณที่มีการขุดดินและตัดหลังก่อสร้างผิวถนนบริเวณใกล้เคียงได้</p>	<p>ประมาณ 0.5-1.0 เมตร กว้างประมาณ 20 เมตร ซึ่งใช้ระยะทางในการถม 10-15 กิโลเมตร</p>	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>อย่างไรก็ตาม ลักษณะกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงสั้นๆ และมีพื้นที่ที่จำกัด กล่าวคืออยู่ในบริเวณที่ก่อสร้างทางรถไฟและสถานีรถไฟ เท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้ ในระยะก่อสร้างโครงการไม่มีการใช้สารเคมีที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงสมบัติของดินเดิม</p>		
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในระยะดำเนินการโครงการนั้น ตลอดแนวเส้นทางโครงการทั้งบริเวณจังหวัดนครราชสีมาและจังหวัดขอนแก่น พื้นที่ที่ถูกเปิดหน้าดินจะมีสิ่งก่อสร้างมาแทนที่ ดังนั้นการชะล้างพังทลายของดินจึงไม่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟจะมีการจัดภูมิทัศน์ โดยการปลูกต้นไม้และจัดพื้นที่สีเขียว ซึ่งช่วยให้เกิดความสวยงามร่มรื่นแก่สถานที่ และยังช่วยป้องกันการชะล้างพังทลายของดินได้ด้วย ดังนั้น คาดว่าการดำเนินการโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบเชิงบวกต่อทรัพยากรดิน</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ไม่มี</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ไม่มี</p>

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วง กม.ที่ 267+360 ถึง 360+000 <p>บริเวณแนวเส้นทางโครงการที่ผ่านจังหวัดนครราชสีมา เป็นทางรถไฟระดับดินตลอดแนวเส้นทางโครงการ และมีการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟและสถานกองเก็บสินค้าเท่านั้น จากข้อมูลการปรับปรุงแผนที่บริเวณเสี่ยงภัยแผ่นดินไหวของประเทศไทย ครั้งที่ 2 พ.ศ. 2548 ของกรมทรัพยากรธรณี พบว่า แนวเส้นทางโครงการในบริเวณดังกล่าวอยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดแผ่นดินไหว เขต 1 กล่าวคือมีความรุนแรง III-IV แม้อัตกัณห์ โดยผู้ที่อยู่บนอาคารสูงรู้สึกว่ามีแผ่นดินไหว ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายน้อย แต่ยังคงมีความเสียหายบ้าง อีกทั้งจากสถิติการเกิดแผ่นดินไหวของกรมอุตุนิยมวิทยาที่เพิ่มขึ้น พบว่าตั้งแต่ปี พ.ศ.2545-2552 ไม่มีสถิติการเกิดแผ่นดินไหวที่มีศูนย์กลางอยู่ในแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเป็นทางรถไฟระดับพื้นดิน และไม่มีโครงสร้างอาคารสถานีรถไฟเป็นอาคารสูงแต่อย่างใด ประกอบกับโครงสร้างของโครงการที่ได้</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>มีการออกแบบและก่อสร้างจากผู้เชี่ยวชาญที่คำนึงถึงผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว ดังนั้น ผลกระทบของโครงการจากการเกิดแผ่นดินไหวจึงไม่มีเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วง กม.ที่ 360+000 ถึง 454+000 <p>บริเวณแนวเส้นทางโครงการที่ผ่านจังหวัดขอนแก่น เป็นทางรถไฟระดับดินและมีการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณก่อนเข้าสถานีขอนแก่น และมีการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟและสถานกองเก็บสินค้าเท่านั้น จากข้อมูลการปรับปรุงแผนที่บริเวณเสี่ยงภัยแผ่นดินไหวของประเทศไทย ครั้งที่ 2 พ.ศ. 2548 ของกรมทรัพยากรธรณี พบว่า แนวเส้นทางโครงการในบริเวณดังกล่าวอยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดแผ่นดินไหว เขต 1 กล่าวคือ มีความรุนแรง III-IV แม้อัตกัณห์ โดยผู้ที่อยู่บนอาคารสูงรู้สึกว่ามีแผ่นดินไหว ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายน้อย แต่ยังคงมีความเสียหายบ้าง อีกทั้งจากสถิติการเกิดแผ่นดินไหวของกรมอุตุนิยมวิทยาที่เพิ่มขึ้น พบว่าตั้งแต่ปี พ.ศ.2545-2552 ไม่มีสถิติการเกิดแผ่นดินไหวที่มีศูนย์กลางอยู่ในแนวเส้นทาง</p>		

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ชอนแค้น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	โครงการ ตั้งบน เมืองจากแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นทางรถไฟระดับดิน มีเพียงบริเวณก่อนเข้าสถานีขอนแก่น เท่านั้นที่มีการก่อสร้างเป็นทางรถไฟยกระดับและสถานีรถไฟยกระดับ ประกอบกับโครงสร้างโครงการได้มีการออกแบบและก่อสร้างจากผู้เชี่ยวชาญที่คำนึงถึงผลกระทบจากกัมมันตภาพรังสี ดังนั้น ผลกระทบของโครงการจากการกัมมันตภาพรังสีจึงไม่เกิดขึ้น		
	ระยะดำเนินการ จากการดำเนินการก่อสร้างโครงการทั้งในบริเวณที่ผ่านจังหวัดนครราชสีมาและจังหวัดขอนแก่น คาดว่าความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างโครงการทั้งหมดจะได้รับการก่อสร้างตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ดังนั้น ในระยะดำเนินการนี้จึงคาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหวในบริเวณพื้นที่โครงการ	ระยะดำเนินการ ไม่มี	ระยะดำเนินการ ไม่มี

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ชอนแค้น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ช่วง กม.ที่ 267+360 ถึง 360+000 พื้นที่ตามแนวสายทางของโครงการที่ผ่านจังหวัดนครราชสีมา พบว่า มีแหล่งน้ำและคลองต่างๆ ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ได้แก่ ลำคลองเก่า ลำเชียงไกร ลำพะเนียง ห้วยหลวงคราม คลองชลประทาน ห้วยยาง ห้วยลำตะเพิน ห้วยไผ่ และหนองตะคร้อ กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอาจมีการสร้างตอม่อลงในแหล่งน้ำเพื่อก่อสร้างสะพานคอนกรีตข้ามแม่น้ำ โดยในกรณีที่เป็นแม่น้ำหรือคลองขนาดเล็กนั้น ทางโครงการดำเนินการออกแบบให้ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำหรือคลองดังกล่าว จึงไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพอุทกวิทยาทางน้ำ ส่วนกรณีที่เป็นแม่น้ำหรือคลองขนาดใหญ่อาจมีความจำเป็นในการก่อสร้างตอม่อลงในแหล่งน้ำ ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการกัดเซาะทางน้ำและเปลี่ยนแปลงทิศทางไหลของกระแสน้ำได้ ซึ่งในการออกแบบทางโครงการต้องคำนึงถึงสภาพอุทกวิทยาของแหล่งน้ำดังกล่าว และออกแบบเขาดอนที่มีขนาดเล็ก และ	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดิน หวาย โคลน ตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำ กำหนดให้มีการทำแนวคันป้องกันดิน เพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง กำหนดให้มีการปิดหน้าดินในเสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝนให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ และขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวังเพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-เดือนพฤศจิกายน) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำสาธารณะ หรือท่อระบายน้ำสาธารณะในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บใส่ในที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากฝนตกลงสู่แหล่งน้ำ 	ระยะก่อสร้าง ไม่มี

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ก่อสร้างเสาตอม่อในตำแหน่งเดียวกับสะพานเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบต่อน้ำผิวดินและน้ำใต้ดินอยู่ในระดับปานกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วง กม.ที่ 360+000 ถึง 454+000 <p>พื้นที่ตามแนวสายทางของโครงการที่ผ่านจังหวัดขอนแก่น พบว่ามีแหล่งน้ำและคลองต่างๆ ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ได้แก่ หอมมะเขือ ห้วยหิน ห้วยพลอง แด่ ห้วยหว้า ห้วยคุด ห้วยจันเบ็ด ห้วยอีตุ้ ห้วยหนองไผ่ ห้วยสระ และแม่น้ำชี กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอาจมีการสร้างตอม่อลงในแหล่งน้ำเพื่อก่อสร้างสะพานคอนกรีตข้ามแม่น้ำ โดยในกรณีที่เป็นแม่น้ำหรือคลองขนาดเล็กนั้น ทางโครงการดำเนินการออกแบบให้ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำหรือคลองดังกล่าว จึงไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพอุทกวิทยาทางน้ำ ส่วนกรณีที่เป็นแม่น้ำหรือคลองขนาดใหญ่อาจมีความจำเป็นในการก่อสร้างตอม่อลงในแหล่งน้ำ ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการกัดเซาะทางน้ำ และเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของกระแสน้ำได้ ซึ่งในการออกแบบทาง</p>	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการขุดลอกแหล่งน้ำในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่ และการขุดดิน เป็นคัน พังน้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการสะสมน้ำในในช่วงฤดูฝนลงสู่แหล่งน้ำ จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อขนาดเล็ก เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมซึ่งเกิดขึ้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง ดินที่ขุดออกจากโครงการก่อสร้างฐานราก ต้องจัดให้มีที่กัก โดยเฉพาะ และต้องปิดหรือปกคลุมหรือเก็บในที่ที่ปิดล้อมและจะต้องมีรถบรรทุกมารับน้ำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้ โดยไม่ให้มีการกองหรือทิ้งไว้เป็นเวลานาน ตรวจสอบสภาพน้ำ/ทางระบายน้ำ ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่ามี การอุดตันมีดินทรายทับถม หรือวัสดุ กีดขวาง ต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดทางระบายน้ำ หากพบว่าพื้นที่โดยรอบเกิดการน้ำท่วม เนื่องจากโครงการได้รับอนุญาตให้ก่อสร้างบนถนนระบายน้ำออกทางน้ำใต้ดินแล้ว 	

UNAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>โครงการต้องคำนึงถึงสภาพอุทกวิทยาของแหล่งน้ำดังกล่าว และออกแบบเสาตอม่อที่มีขนาดเล็ก และก่อสร้างเสาตอม่อในตำแหน่งเดียวกับสะพานเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบต่อน้ำผิวดินและน้ำใต้ดินอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนบนเบื่อนเคอร์วิลคู่ก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียง โดยต้องจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำลงสู่ที่ระบายน้ำโดยตรง ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ จัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในที่ที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และบ่อ คดตะกอนขนาดเล็กเพื่อที่จะรองรับน้ำฝนโดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ที่จะขยายและปรับปรุงสถานี ก่อนระบายออกสู่ที่ระบายน้ำสาธารณะหรือถังดักไขมันและชุดออกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานระบบระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา ดำเนินการป้องกันกิจกรรมในการก่อสร้าง เพื่อมิให้เกิดการปนเปื้อนจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ขุดเจาะที่ใช้ ปูนเปื้อนน้ำมัน ต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล 	

UNAE

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ต้องรวบรวมวัตถุดิบทราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อน โดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสม จัดให้มีห้องล้างที่ถูกต้องสำหรับรถบรรทุกที่นำดินมาทิ้ง จัดให้มีการบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยทิ้ง ดำเนินการขุดลอกและกำจัดวัชพืชในบริเวณที่ขุดลอก จัดให้มีคูน้ำเพื่อป้องกันน้ำไหลเข้าพื้นที่การเกษตร ดำเนินการสร้างคันดินและคันกั้นน้ำ จัดสร้างห้องล้างที่ถูกต้องสำหรับรถบรรทุกที่นำดินมาทิ้ง 	
	ระยะดำเนินการ	ระยะดำเนินการ	ระยะดำเนินการ
	ระยะดำเนินการของโครงการคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสภาพภูมิอากาศในบริเวณที่ดำเนินการ เนื่องจากช่วงที่ผ่านคลองเป็นสะพานรถไฟและระยะทางที่ผ่านเป็นเพียงช่วงสั้นๆ เท่านั้น นอกจากนี้ยังมีการออกแบบทางโครงการต้องคำนึงถึงสภาพภูมิอากาศของพื้นที่ดังกล่าว และออกแบบสภาพภูมิอากาศที่เหมาะสม	<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีห้องล้างที่ถูกต้องสำหรับรถบรรทุกที่นำดินมาทิ้ง จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยทิ้ง ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยทิ้ง จัดระบบการรวบรวมและการจัดการมูลฝอย 	ไม่เปลี่ยนแปลง

ลงนาม.....
(นายวรวิทย์ มลาลา)
รองผู้อำนวยการกลุ่มปฏิบัติการบริหารทรัพยากร รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการกองสิ่งแวดล้อม
วันที่ 24 ก.ย. 2561

ลงนาม.....
(นางศุภรัตน์ ใจดีสกุลรัตน์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ยูนิแอสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
วันที่ 24 ก.ย. 2561

หน้า 18 จาก 134 หน้า

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ตำแหน่งเดียวกับสะพานเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้เป็นการกีดขวางลำน้ำและสภาพภูมิอากาศในบริเวณที่ดำเนินการ		
6. คุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะก่อนก่อสร้าง	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>ก. การออกแบบชั้นระบายน้ำสำหรับตัวสถานีรถไฟ</p> <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำสำหรับตัวสถานีรถไฟ ต้องประกอบไปด้วยโครงสร้างดังนี้ ออกแบบระบบท่อระบายน้ำ โดยมีการแยกท่อโสโครก (Soil Pipe) จากท่อระบายน้ำเสียออกจากท่อระบายน้ำ (Waste Pipe) เพื่อลดการอุดตันของท่อ น้ำเสียจากท่อระบายน้ำจะรวมไหลรวมไปยังถังบำบัดน้ำเสีย ซึ่งกำหนดให้เป็นชนิดสำเร็จรูปแบบติดตั้งกับที่ (On-Site System) นำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วระบายลงสู่แม่น้ำสายสาธารณะ โดยมีค่า BOD₅ ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <p>ทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความลึก (Depth) อุณหภูมิ (Temperature) ความโปร่งแสง (Transparency) ความเค็ม (Salinity) ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) ความเร็วกระแสน้ำ (Velocity) <p>ทางเคมี</p> <ul style="list-style-type: none"> ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) ความสกปรกในรูปความต้องการออกซิเจนสำหรับ

ลงนาม.....
(นายวรวิทย์ มลาลา)
รองผู้อำนวยการกลุ่มปฏิบัติการบริหารทรัพยากร รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการกองสิ่งแวดล้อม
วันที่ 24 ก.ย. 2561

ลงนาม.....
(นางศุภรัตน์ ใจดีสกุลรัตน์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ยูนิแอสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
วันที่ 24 ก.ย. 2561

หน้า 19 จาก 134 หน้า

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำฝนจากหลังคาของสถานีรถไฟทางโครงการได้พิจารณาการออกแบบ ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา จะใช้รางระบายน้ำร่วมกันทั่วรับน้ำฝน (Roof Drain) ในจำนวน ตำแหน่ง และความลาดเอียงที่เหมาะสม ขนาดของหัวรับน้ำฝน (Roof Drain) และรางระบายน้ำจะถูกออกแบบให้มีขนาดใหญ่เพียงพอสำหรับปริมาณน้ำฝนที่ความเข้ม (Rainfall Intensity) 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง จากนั้นจะระบายสู่ระบบระบายน้ำภายนอกต่อไป ข. การออกแบบชั้นรายละเอียดสำหรับย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า (Container Yard: CY) การออกแบบระบบท่อสุขาภิบาล ต้องประกอบด้วยโครงสร้าง ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบท่อสุขาภิบาล จะต้องแยกท่อน้ำโสโครก (Sewer Pipe) จากท่อลมและท่อระบายน้ำออกจากท่อทิ้ง (Waste Pipe) เพื่อลดการอุดตันของท่อ 	<ul style="list-style-type: none"> ของแข็งแขวนลอย (Suspend Solids) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) เหล็กทั้งหมด (Total Iron) <p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) แบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) <p>โลหะหนัก</p> <ul style="list-style-type: none"> ตะกั่ว (Pb) แคดเมียม (Cd) <p>ความถี่</p> <p>ทุก 3 เดือน (1 ครั้ง/ปี) ตลอดระยะเวลาก่อสร้างที่ดำเนินการ</p> <p>ผู้ดำเนินการตรวจสอบ</p> <p>บริษัท วิศวกรที่ปรึกษาและวิศวกรรม CONSULTANT COMPANY LIMITED</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>เป็นชนิดสำเร็จรูปแบบติดตั้งที่ (On-Site System) ส่วนน้ำเสียจากห้องครัว จะไหลผ่านถังดักไขมันเพื่อแยกน้ำมันก่อน แล้วจึงไหลไปยังถังบำบัดน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงท่อสาธารณะ โดยมีค่า BOD₅ ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535</p> <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา ต้องประกอบด้วยโครงสร้าง ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา จะใช้รางระบายน้ำร่วมกันทั่วรับน้ำฝน (Roof Drain) ในจำนวน ตำแหน่ง และความลาดเอียงที่เหมาะสม ขนาดของหัวรับน้ำฝน (Roof Drain) และรางระบายน้ำจะถูกออกแบบให้มีขนาดใหญ่เพียงพอสำหรับปริมาณน้ำฝนที่ความเข้ม (Rainfall Intensity) 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง จากนั้นจะระบายสู่ระบบระบายน้ำภายนอกต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> สถานี W1 ถ้ำคองเก่า สถานี W2 ห้วยลำตะกั้ง สถานี W3 ห้วยไผ่ สถานี W4 ห้วยตะคร้อ สถานี W5 ทบอระแฉ่ง สถานี W6 ห้วยหว้า สถานี W7 แม่น้ำชี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <p>การรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของ บริษัทรับเหมาก่อสร้าง</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ค. การออกแบบระบายน้ำเพื่อป้องกันการกัดเซาะตามแนวคันหลวงรถไฟ (Erosion Control)</p> <ul style="list-style-type: none"> ทางโครงการได้คำนวณและประเมินปริมาณน้ำที่เกิดการกัดเซาะทั้งทางตัดและลาดชันพร้อมออกแบบแก้ไขและป้องกัน เช่น วางระบบน้ำลาดดินตัด คันคอนกรีต (Concrete Curb) บนไหล่ทางป้องกันการกัดเซาะลาดชันสูง วางระบบน้ำจากปากท่อลงพื้นที่ปากท่อสูงกว่าระดับดินเดิมบ่อตัดตะกอนน้ำ โดยพิจารณาจากแบบมาตรฐานเกณฑ์ และมีแนวทางการป้องกันการกัดเซาะ ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ออกแบบเพื่อให้ได้ความเร็วการไหลไม่เกินค่าความเร็ววิกฤติ ซึ่งโดยทั่วไปจะพิจารณาให้อยู่ในช่วง 0.6-1.7 เมตร/วินาที และความลาดชันการไหลไม่เกิน 1% สำหรับพื้นที่ที่มีข้อจำกัดในการออกแบบและไม่สามารถควบคุมความเร็วการไหลได้ จะมีมาตรการป้องกันกัดเซาะแบบใช้สิ่งก่อสร้าง เช่น การตอกที่เสียบนหลุมยวคอนกรีต หินเรียง เมาเบียงสก็อต (Gabion Mat) เป็นต้น <p>ปลูกพืชคลุมดิน หรือวิธีอื่นๆ</p>	

ลงนาม.....
(นายวรวิทย์ มาหา)
รองผู้จัดการกลุ่มธุรกิจการบริการทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการแห่งประเทศไทย
วันที่ 24 ก.ย. 2561

ลงนาม.....
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปูนซีเมนต์ แอนนาลิติกส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
วันที่ 24/ก.ย./2561

หน้า 22 จาก 134 หน้า

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		- การใส่ระยะเผื่อดิน (Free board)	
	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วง กม.ที่ 267+360 ถึง 360+000 <p>กิจกรรมในระยะก่อสร้างที่อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ ได้แก่ การขุดถอนดิน การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งกีดขวาง การปรับระดับพื้น การเปิดหน้าดินเพื่อสร้างทางรถไฟเพิ่มเติม 1 ทาง การเปิดหน้าดินเพื่อทำทางออกทางรถไฟ และทางข้ามทางรถไฟ งานติดตั้งนม น้ำเสียจากการซ่อมบำรุงเครื่องจักรอุปกรณ์ และน้ำเสียจากสำนักงานก่อสร้างและบ้านพักคนงาน ผลกระทบหลักจากกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของปริมาณตะกอนจากดินและเศษวัสดุก่อสร้าง ความสกปรกของน้ำเสียจากสำนักงานก่อสร้างและที่พักคนงาน และการปนเปื้อนของน้ำดื่มและน้ำดื่มจากเครื่องจักร/เครื่องยนต์ที่ถูกละทิ้งลงในแหล่งน้ำ อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินดังกล่าวในด้านปริมาณสารแขวนลอย และปริมาณความสกปรกของน้ำที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลกระทบที่มีนัยสำคัญ ทั้งนี้</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมแม่น้ำพร้อมกันทั้งหมด ให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนหรือบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการกัดเซาะและชะล้างตะกอนดิน และสิ่งปนเปื้อนสู่แหล่งน้ำ เปิดหน้าดินให้เสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝนให้ยึดดินให้แน่นและวางเรียงไม้แสมและสน่าย้ายวัสดุโดยเอียงหน้าดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนเดือนพฤษภาคม-พฤศจิกายน จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนบนเขื่อนจากพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียงโดยต้องจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง กิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงสถานีต้องดำเนินการตามข้อกำหนดการขุดค้ำถมดิน ต้องกำหนดรัศมีการขุดค้ำถมดินอย่างชัดเจนและทำการขุดค้ำถมดินให้มีความลึกตามที่กำหนด 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความลึก (Depth) อุณหภูมิ (Temperature) ความโปร่งแสง (Transparency) ความเค็ม (Salinity) ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) ความเร็วกระแส (Velocity) <p>ทางเคมี</p> <ul style="list-style-type: none"> ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) ความเข้มข้นในรูปความต้องการออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (BOD₅) ของแข็งแขวนลอย (Suspend Solids) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)

ลงนาม.....
(นายวรวิทย์ มาหา)
รองผู้จัดการกลุ่มธุรกิจการบริการทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการแห่งประเทศไทย
วันที่ 24 ก.ย. 2561

ลงนาม.....
(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปูนซีเมนต์ แอนนาลิติกส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
วันที่ 24/ก.ย./2561

หน้า 23 จาก 134 หน้า

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	โครงการกำหนดมาตรการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาด้านมลพิษทางน้ำ ซึ่งสามารถช่วยผลกระทบดังกล่าวได้ พื้นที่ความแนวสายทางของโครงการที่ผ่านจังหวัดนครราชสีมา พบว่า มีแหล่งน้ำและคลองต่างๆ ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ได้แก่ ลำตัวคลองน้ำ ลำเชียงไกร ลำชะเอียง ห้วยพลองสงคราม คลองชลประทาน ห้วยยายห้วยลำตะกิง ห้วยไผ่ และหนองตะกั่ว กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอาจมีการรั่วซึมของน้ำในแหล่งน้ำเพื่อก่อสร้างสะพานคอนกรีตข้ามแม่น้ำ โดยในกรณีที่เป็นแม่น้ำหรือคลองขนาดเล็กนั้น หากโครงการดำเนินการออกแบบให้ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำหรือคลองดังกล่าวส่วนกรณีที่เป้นแม่น้ำหรือคลองขนาดใหญ่อาจมีความจำเป็นในการก่อสร้างตอม่อในแหล่งน้ำ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำ รวมทั้งอาจส่งผลให้เกิดการกัดเซาะตลิ่งอีกด้วย นอกจากนี้อาจมีตะกอนดินและเศษวัสดุและสิ่งของต่างๆ ที่เกิดจากการก่อสร้างตกลงในคลองที่ไหลผ่านบ้างแต่จะเกิดเฉพาะช่วงฝน	จึงทำนั้น เพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งและภาวะลำน้ำตื้นเขินน้ำ หรือมีน้ำท่วมขังมีการบูรณะตลิ่งให้มีสภาพดีตามเดิมภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จดังนี้ • การดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำให้ดำเนินการในฤดูแล้ง สำหรับกรณีที่มีลำคลองในฤดูแล้งน้ำแห้งทั้งหมด กำหนดให้ดำเนินการขุดและฝังฐานรากลงใต้ดิน (ต่ำกว่าระดับดินเดิม) เพื่อดำเนินการก่อสร้างสะพานต่อไป แต่ในกรณีที่ลำคลองและแม่น้ำยังคงมีน้ำอยู่ในฤดูแล้งให้ดำเนินการป้องกันและลดผลกระทบจากการพังทะลายของตลิ่งดิน ต้องดำเนินการก่อสร้างผนังกันน้ำชั่วคราว (Coffier Dam) • ทำแนวคันเพื่อป้องกันกระแสน้ำจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง • ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยการปลูกพืชคลุมดิน เช่น หญ้าแฝก กระตมทอง หรือหญ้าคาชนิดอื่นๆ บริเวณคันที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ • ก่อตลิ่งและวัสดุที่ใช้ก่อสร้าง ต้องเก็บกองให้ห่างจากคันคันที่มากที่สุด และต้องนำใบจากกองคัน/กองดินไว้จุดจุด	• เหล็กทั้งหมด (Total Iron) ทางชีวภาพ • แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) • แบคทีเรียกลุ่มฟิโคโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) โลหะหนัก • ตะกั่ว (Pb) • แคดเมียม (Cd) ความถี่ ทุก 3 เดือน (4ครั้ง/ปี) ตลอดระยะเวลาก่อสร้างที่ตัดผ่านแหล่งน้ำ สถานีติดตามตรวจสอบ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือลำคลอง จำนวน 7 สถานี ได้แก่ สถานี W2 พื้นที่ตะกั่ว • สถานี W3 พื้นที่ตะกั่ว • สถานี W4 พื้นที่ตะกั่ว • สถานี W5 พื้นที่ตะกั่ว • สถานี W6 พื้นที่ตะกั่ว • สถานี W7 แม่น้ำชี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย กักกันดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ตลิ่งน้ำบนถนน ดินนั้น ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินจึงอยู่ในระดับปานกลาง และเกิดในระยะสั้นเฉพาะช่วงขบวนการก่อสร้างโครงการเท่านั้น นอกจากนี้ โครงการจะจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปภายในพื้นที่โครงการสำหรับบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากคนงานก่อสร้าง และจะจัดให้มีบ่อกักน้ำทิ้ง จึงไม่มีการระบายน้ำทิ้งออกจากพื้นที่โครงการลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะแต่อย่างใด จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำของแหล่งน้ำผิวดินต่างๆ ที่ผ่านแนวพื้นที่โครงการ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นต่อคุณภาพน้ำผิวดินในบริเวณใกล้เคียงโครงการจะได้เสนอมาตรการป้องกันและลดผลกระทบต่อไป • ช่วง กมที่ 360+000 ถึง 454+000 กิจกรรมในระยะก่อสร้างที่อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำได้แก่ การขุดดินคันได้ การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งกีดขวาง การปรับระดับพื้นที่ การเปิด	แหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่ทั้งหมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ • เครื่องจักรอุปกรณ์ และวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ วางห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร และในบริเวณสิ่งกีดขวางจัดเตรียมภาชนะเก็บน้ำฝนบนเครื่องที่ใช้แล้ว (Spent Oil) และระบบบำบัดน้ำเสียอย่างง่ายที่สามารถแยกน้ำมันหรือไขมันออกแล้วรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร เพื่อนำไปกำจัดโดยวิธีการที่ถูกต้องหรือบริการของบริษัทที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมาย • ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการหลั่งคอนกรีต ในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมันบริเวณที่ทำงานและโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล เช่น งานซ่อมบำรุงรถเครื่องจักร ลานล้างรถ บริเวณจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และถังน้ำมันของเสีย เป็นต้น โดยทำเป็นพื้นคอนกรีตหรือวัสดุที่ทนทานและทำท่อต่อเนื่องระหว่างพื้นคอนกรีตและบ่อพักน้ำมัน เพื่อรวบรวมสิ่งรั่วไหลจากพื้นคอนกรีตส่งสู่บ่อพักน้ำมันและ	• สถานี W4 ห้วยตะคร้อ • สถานี W5 หนองมะเขือ • สถานี W6 ห้วยหว้า • สถานี W7 แม่น้ำชี ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย กักกันดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการสร้างทางรถไฟและสถานียกระดับ (สถานีขอนแก่น) และทางข้ามทางรถไฟ งานตัดถนน น้ำเสียจากการซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์ และน้ำเสียจากส่วนงานก่อสร้างและบ้านพักคนงาน ผลกระทบหลักจากกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของปริมาณตะกอนจากดินและเศษวัสดุก่อสร้าง ความสกปรกของน้ำเสียจากสำนักงานก่อสร้างและที่พักคนงาน และการปนเปื้อนของน้ำดื่มและไขมันจากเครื่องจักร/เครื่องยนต์ที่ถูกชะล้างลงในแหล่งน้ำ อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินดังกล่าวในตำบลปริมาณสารแขวนลอย และปริมาณความสกปรกของน้ำที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลกระทบที่มีนัยสำคัญ ทั้งนี้โครงการกำหนดมาตรการป้องกันไม่ให้มีเศษวัสดุตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งสามารถช่วยลดผลกระทบดังกล่าวลงได้ พื้นที่ตามแนวสายทางของโครงการที่ผ่านจังหวัดขอนแก่น พบว่ามีแหล่งน้ำและคลองต่างๆ ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ได้แก่หนองมะเจ็ด ห้วยหิน ห้วยคลองเห็ด	ระบายน้ำที่ผ่านการดักไขมันสู่ระบบบำบัดน้ำเสียรวมของบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อไป • ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่างๆ มิให้ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน ด้วยการขุดล้อมรอบสถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมีเพื่อใช้เติมน้ำมันและสารเคมีที่อาจรั่วไหลขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานให้ระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่างๆ มิให้เกิดการรั่วไหลเพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีคือน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ • การก่อสร้างสำนักงานโครงการหรือที่พักคนงานชั่วคราว ให้ก่อสร้างห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างดินและการปนเปื้อนน้ำที่ส่งจากสำนักงานและที่พักคนงานสู่แหล่งน้ำ • ดำเนินการสร้างเขื่อนหรือคันดินรอบพื้นที่กองวัสดุและที่พักคนงานก่อสร้าง พร้อมทางระบายน้ำและมีผู้รับผิดชอบชั่วคราว เพื่อลดปริมาณของแข็งแขวนลอย ปะปนลงสู่แหล่งน้ำ ความสกปรกอื่นๆ ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ห้วยหว่า ห้วยคูม ห้วยจันเ็ด ห้วยอีตู ห้วยหนองไไร่ ห้วยสระอะ และแม่น้ำชี กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอาจมีการสร้างคอมมูนลงในพื้นที่ก่อสร้างสะพานคอนกรีตข้ามแม่น้ำ โดยในกรณีที่เป็นแม่น้ำหรือคลองขนาดเล็กนั้น ทางโครงการดำเนินการออกแบบให้ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำหรือคลองดังกล่าว ส่วนกรณีที่เป็นแม่น้ำหรือคลองขนาดใหญ่อาจมีความจำเป็นในการก่อสร้างคอมมูนลงบนแหล่งน้ำ จึงอาจก่อให้เกิดความขุ่นและส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำ รวมทั้งอาจส่งผลให้เกิดการกีดขวางสิ่งมีชีวิต นอกจากนี้อาจมีตะกอนดินและเศษวัสดุและสิ่งของต่างๆ ที่เกิดจากการก่อสร้างตกลงในคลองที่ไหลผ่านบ้างและเกิดเฉพาะช่วงฝนตกเท่านั้น นอกจากนี้ ดังนั้น ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินจึงอยู่ในระดับปานกลาง และเกิดในระยะสั้นเฉพาะช่วงของการก่อสร้างโครงการเท่านั้น นอกจากนี้ โครงการจะจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปภายในพื้นที่โครงการสำหรับบำบัดน้ำเสียที่เกิดจาก	จัดให้มีบ่อดักตะกอนชั่วคราวสำหรับบำบัดน้ำทิ้งจากการทำความสะอาด เครื่องจักรกล • บริเวณพื้นที่ก่อสร้างห้ามทิ้งขยะ และสิ่งทำความสะอาด เครื่องมือ/เครื่องจักรในลำน้ำ โดยกำหนดเป็นกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนงานก่อสร้าง • จัดห้องน้ำทิ้งส่วนที่ถูกสุขลักษณะ แบบระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึมไว้อย่างพอเพียงในที่พักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ในอัตราส่วนอย่างน้อย คนงาน 15 คน ต่อ 1 ห้อง และ 8 คน ต่อ 1 ห้อง ตามลำดับ ส่วนน้ำซักล้างและน้ำชำระร่างกายของคนงานก่อสร้าง จะต้องได้รับการบำบัดโดยวิธี On Site Treatment ทั้งนี้ บ่อเกรอะจะต้องมีการสูบล้างปฏิกลทุกๆ 6 เดือน และเมื่อเสร็จสิ้นการก่อสร้างแล้ว • น้ำทิ้งจากอาคารสำนักงานชั่วคราว และบ้านพักคนงานก่อสร้างให้บำบัดคุณภาพน้ำทิ้งอย่างพอเพียงเป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพน้ำที่ชุมชนก่อนระบายสู่แหล่งน้ำ และต้องมีฟัทน้ำ (Holding Pond) ก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำที่สามารถกักเก็บได้อย่างน้อย 1 วัน	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>คนงานก่อสร้าง และจะจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง จึงไม่มีการระบายน้ำทิ้งออกจากพื้นที่โครงการลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะแต่อย่างใด จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำของแหล่งน้ำผิวดินต่างๆ ที่ผ่านแนวพื้นที่โครงการ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อคุณภาพน้ำผิวดินในบริเวณใกล้เคียงโครงการจะได้เสนอมาตรการป้องกันและลดผลกระทบต่อไป</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ระยะดำเนินการของโครงการคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินตลอดแนวเส้นทางโครงการ เนื่องจากรถไฟที่ใช้ในโครงการนี้มีระบบสุขาภิบาลแบบปิด ประกอบกับช่วงที่ผ่านคลองออกแบบเป็นสะพานรถไฟและระยะทางที่ผ่านเป็นเพียงช่วงสั้นๆ เท่านั้น สำหรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากสถานีรถไฟ มีการบำบัดตามหลักสุขาภิบาลจนมีคุณภาพเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน แต่อย่างไรก็ตามได้เสนอ</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • เหมืองหินหรือหินจากการก่อสร้างต้องเก็บไว้ในที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ • ตรวจสอบสภาพบ่อดักไขมัน และดักคราบไขมันออกจากบ่ออย่างสม่ำเสมอ เดือนละ 2 ครั้ง และนำไปกำจัดทิ้งในถังเก็บไขมันของเสีย รอการนำส่งไปกำจัดยังสถานที่กำจัดที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลต่อไป <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • บำรุงรักษาแนวพืชคลุมดินบริเวณคัน และพื้นที่ที่มีแนวโน้มเกิดการชะล้างพังทลายจากการก่อสร้างถนนโครงการให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันการชะล้างได้อยู่เสมอ • เพื่อควบคุมและดูแลคุณภาพน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ บริเวณสถานีรถไฟและสถานกองเก็บวัสดุหิน ให้มีคุณภาพน้ำให้อยู่ในมาตรฐานการควบคุมระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท ก่อนทำการระบายออกสู่ภายนอก <p>รายละเอียดดังนี้</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ระยะเปิดดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความลึก (Depth) • อุณหภูมิ (Temperature) • ความโปร่งแสง (Transparency) • ความขุ่น (Turbidity) • ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) • ความเร็วกระแสน้ำ (Velocity) <p>UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>มาตรการลดผลกระทบต่อไป เพื่อให้การดำเนินโครงการมีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำให้น้อยที่สุด</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีความสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบและดูแลรักษากระบวนการบำบัดน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง - บริเวณสถานีรถไฟและย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า ต้องจัดห้องน้ำ/ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอ โดยแยกห้องชาย-หญิง และน้ำทิ้งที่ระบายจากพื้นที่ดังกล่าว ต้องผ่านการบำบัดคุณภาพน้ำอย่างน้อยให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด มาตรฐานการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมกำหนด - จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ มีระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับรูปแบบเดิมอาคารที่และระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอ 	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ทางเคมี</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความเป็นกรด-ด่าง (pH) • ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) • ความสกปรกในรูปความต้องการออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (BOD₅) • ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids) • น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) • เหล็กทั้งหมด (Total Iron) <p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> • แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) • แบคทีเรียกลุ่มฟิโคโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) <p>หมายเหตุ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ค่า pH • ออกซิเจน (DO) • แบคทีเรีย (Coliform) <p>UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงขุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)

ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>อื่นๆที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีคุณภาพดีขึ้นอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนมีการระบายออก</p> <ul style="list-style-type: none"> มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี จัดให้มีบ่อพักน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสีย ที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีรถไฟ และสถานกองเก็บตู้สินค้า รวมทั้งน้ำฝนมาพักยังบ่อพักน้ำ ซึ่งสามารถรองรับน้ำได้ถึงอย่างน้อย 1 วัน เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟได้ ซึ่งเป็นการลดปริมาณน้ำทิ้งในกรณีที่ต้องมีการระบายออกทิ้งที่ภายนอก จัดให้มีถังขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิด แยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะมีพิษ วางไว้ตามบริเวณต่างๆ ภายในทางเดินเท้าภายในอาคารสถานี เป็นต้น โดยจัดให้มีถังขยะที่เพียงพอในการรองรับขยะในแต่ละวัน และจัดให้มี 	<p>ความถี่ 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการ จากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี</p> <p>สถานีติดตามตรวจสอบ บริเวณจุดตัดแม่น้ำหรือลำคลอง จำนวน 7 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี W1 ลำตะคองเก่า สถานี W2 ห้วยลำตะคอง สถานี W3 ห้วยไผ่ สถานี W4 ห้วยตะคร้อ สถานี W5 หนองมะเกลือ สถานี W6 ห้วยห้วย สถานี W7 แม่น้ำชี <p>ผู้รับผิดชอบ กรมชลประทาน</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงขุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)

ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>หน่วยงานดูแลฝ่ายเทศาภิบาลเดิมโดยเฉพาะในช่วงเทศกาล หรือวันหยุดที่มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก</p> <ul style="list-style-type: none"> รณรงค์และชักชวนให้มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท โดยอาจใช้การดึงดูดความสนใจด้วยรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวน เนื่องจากขยะจากสถานีรถไฟโดยส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีที่เก็บที่แน่นอน และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่หรือสามารถลดปริมาณได้ก่อนนำไปกำจัดเพื่อเป็นการรักษาความสะอาดและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดให้มีที่ทิ้งขยะอยู่ภายใต้หลังคามีหลังคาเพื่อกันน้ำฝนขยะออกสู่ภายนอก โดยที่ทิ้งขยะดังกล่าวต้องสามารถจัดวางถึงรองรับขยะหรือถังสำหรับรวบรวมขยะ ซึ่งมีปากถุงหรือถังแล้วได้อย่างเพียงพอ เพื่อการเก็บขนต่อไป จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีรถไฟ เพื่อดูแลการรวบรวมขยะ การทำความสะอาดโดยทั่วไป ประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบล หรือหน่วยงานในพื้นที่ใกล้เคียง ที่เกี่ยวข้อง ให้มีการเก็บขนขยะเป็นประจำทุกวัน 2 วัน เพื่อให้มีขยะตกค้างในพื้นที่น้อยที่สุด 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> กวดขัน และควบคุมดูแลให้ผู้เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟ และเจ้าหน้าที่ประจำสถานีและลานกองเก็บตู้สินค้า ให้มีการรักษาความสะอาด และปฏิบัติตามหลักสุขอนามัยอย่างถูกต้อง 	
7. คุณภาพอากาศ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>สารมลพิษทางอากาศหลักที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง ได้แก่ ฝุ่นที่เกิดจากการเตรียมพื้นที่ การปรับพื้นที่ อากาศเสียจากท่อไอเสียยานยนต์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง ซึ่งในการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้างมีผลกระทบที่สำคัญ คือ ฝุ่นทั้งหมด (TSP) ซึ่งเป็นผลกระทบชั่วคราว ซึ่งเกิดขึ้นในช่วงสั้นๆ เท่านั้น เมื่อพิจารณาความเข้มข้นฝุ่นเฉลี่ยจากแบบจำลอง Box Model พบว่า ฝุ่นละอองบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการมีค่าประมาณ 143 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่าสูงสุดที่ได้จากการตรวจวัดความเข้มข้นของ TSP เฉลี่ย 24 ชั่วโมงมีค่าเท่ากับ 132 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร จะได้ระดับความเข้มข้นของ TSP เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในระยะก่อสร้างโครงการ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์ชี้แจงข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนข้อเท็จจริงการร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทาง และผู้ใช้บริการรถไฟ ตลอดจนประชาชนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแจ้งแผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้า อย่างน้อย 1 สัปดาห์ก่อนเริ่มงาน ตรวจสอบสภาพเครื่องยন্ত্রรถบรรทุก รวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในถนนบริเวณก่อสร้าง/วิ่ง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และควบคุมห้ามรถบรรทุกวิ่งในเวลากลางคืน 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความเร็วลมและทิศทางลม ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ <p>ความถี่</p> <p>1 ครั้ง เมื่อการก่อสร้างผ่านพื้นที่ใดผลกระทบที่กำหนดไว้ (ดูรูปที่ 5-11 ประกอบ)</p> <p>สถานที่ติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่ก่อสร้างด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการบ้านไผ่</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เท่ากับ 275 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร โดยระดับความเข้มข้นดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 330 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร) ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ผลกระทบประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางวิ่งบริเวณสถานีบ้านไผ่ กิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยมีปริมาณฝุ่นที่นำมากลั่นเพื่อหาต้นทุนทางสิ่งแวดล้อมจาก 184,000 ลูกบาศก์เมตร เฉลี่ยเพียง 8,000 ลูกบาศก์เมตร (คิดร้อยละ 95) มีผลทำให้ระยะเวลาการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จเร็วขึ้น ปริมาณรถบรรทุกดินวิ่งเข้าออกลดลงจากเดิม 66-83 เที่ยว/วัน เหลือเพียง 17 เที่ยว/วัน (ลดลงร้อยละ 90) ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมงมีค่าประมาณ 213 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศ ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเพื่อความปลอดภัยในการจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและก่อวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มีการฉีดน้ำเพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง กำหนดให้มีการเปิดหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด และเปิดผิวหน้าดินในพื้นที่ก่อสร้างตามความจำเป็น จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถบรรทุกหรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้าออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดิน และทรายที่ติดล้อรถบรรทุก หรือรถบรรทุกและถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ กำหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด กำหนดให้ดำเนินการกองวัสดุก่อสร้างบนพื้นที่ก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> สถานี A1 วัดบ้านเกาะ สถานี A2 วัดเสถา สถานี A3 โรงเรียนหนองนาโคกใกล้ลำน้ำคึม สถานี A4 วัดโพนทราย สถานี A5 โรงเรียนวัดจันทร์ประสิทธิ์ สถานี A6 วัดพุทธรังษี สถานี A7 วัดนักขัตตคาม <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <p>การรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับมาก่อสร้าง</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> • รถบรรทุกที่ขนวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น • กำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง • สอบถามปัญหาเรื่องราวจ้างเหมา ชำนาญมาจากการกีดขวางการก่อสร้างของโครงการจากชุมชนใกล้เคียง เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขต่อไป • การก่อสร้างที่เกี่ยวกับการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ ขุดเจาะผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วที่บดโดยรอบบริเวณที่จะทำการก่อสร้างให้มีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 2 เมตร ตลอดเวลาที่ทำการก่อสร้าง • บำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อช่วยให้มีสภาพดีไม่ให้เกิดการปล่อยมลพิษที่เกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> • รักษาความสะอาดเรียบร้อยรวมทั้งการจัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมในบริเวณก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดเก็บโยกย้ายสิ่งก่อสร้าง และวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้างต่างๆ ออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุด หลังจากที่ไม่ต้องการใช้แล้วหรือหลังจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวแล้วเสร็จ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อเปิดใช้โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ของโครงการซึ่งใช้การขับเคลื่อนด้วยรถดีเซล ส่งผลกระทบต่อการเกิดโอโซนปล่อยออกจากเครื่องยนต์ นอกจากนี้จำนวนเที่ยวของรถไฟที่เพิ่มขึ้น จะทำให้อัตราการปล่อยมลพิษเพิ่มขึ้นในส่วนที่เท่ากัน ทั้งนี้เนื่องจากการปรับปรุงเป็นระบบรางคู่ อาจส่งผลกระทบต่อการใช้พลังงานมากขึ้น ผลการศึกษาโดยอิงแบบจำลอง CALINE 4 กรณีศึกษาทางอุทกนิยตวิทยาฐานแร่ที่สูงสุดของพื้นที่ขบวนขบวนรถ (CO) ภาวะไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) และการประเมินความเข้มข้นเฉพาะ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดระบบจราจรบริเวณสถานีให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งเครื่องหมายสัญลักษณ์จราจร เพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็วบริเวณสถานี • ปลูกต้นไม้บริเวณสถานี เพื่อช่วยดูดซับมลพิษทางอากาศ • ควบคุมการปล่อยไอเสีย และคุณภาพของเชื้อเพลิง • บริเวณสถานีรถไฟห้ามจอด และห้ามติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้ขณะจอดเป็นเวลานาน 	<p>ระยะเปิดดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความเร็วลมและทิศทางลม • ฝุ่นละอองรวม (TSP) • ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) • ภาวะคาร์บอนมอนอกไซด์ • ภาวะไนโตรเจนไดออกไซด์ <p>ความถี่</p> <p>ทุกปี 1 ครั้ง และทุกปี โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่องเป็นเวลา 3 ปี ทั้งนี้ค่าไม่ผ่านมาตรฐานให้ตรวจวัดทุก 5 ปี</p>

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ตำแหน่งพื้นที่อุทกภัยผลกระทบ เช่น สถานีฯ วัด สถานีฯ และอื่นๆ ตลอดจนทาง ทบว่า ผลการศึกษาใน ปี พ.ศ. 2557, 2562, 2567, 2572 และ 2577 มีค่าอยู่ในเกณฑ์ มาตรฐาน</p> <p>ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง ทางวิ่งบริเวณสถานีบ้านไผ่ ความเข้มข้นสารมลพิษบริเวณ ตำแหน่งผู้รับที่ไวต่อผลกระทบที่อยู่ในช่วง กม. ที่ 406+684.675 ถึง กม. 408+743.825 ในช่วงปี พ.ศ. 2562, 2567, 2572, 2577 และ 2582 พบว่า ปริมาณก๊าซ คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ทุกปีการคาดการณ์ มีค่าต่ำกว่ามาตรฐาน ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยทำความสะอาดบริเวณอาคารสถานี รถไฟและย่านสถานีเป็นประจำสม่ำเสมอเพื่อลดการสะสม ของฝุ่น 	<p>สถานีติดตามตรวจสอบ บริเวณพื้นที่อุทกภัยทางด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนว เส้นทาง จำนวน 7 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี A1 วัดบ้านเกาะ สถานี A2 วัดเสลา สถานี A3 โรงเรียนหนองนาโคกไม่ลุ่มสาบักคิ สถานี A4 วัดโสมาราม สถานี A5 โรงเรียนวัดจันทร์ประสิทธิ์ สถานี A6 วัดพุทธรังษี สถานี A7 วัดนันทการาม <p>ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ</p>
8. เสียง	ระยะก่อสร้าง	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงแนว เส้นทางโครงการเกี่ยวกับรายละเอียดของกิจกรรมการก่อสร้าง ระยะเวลาของการทำงาน โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีเสียงดัง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่อุทกภัยทางด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนว เส้นทาง จำนวน 7 สถานี ได้แก่</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> กำหนดบริเวณที่ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบคอนกรีตที่มี ค่ายับ เพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียงที่มีต่อชุมชนที่อยู่ ใกล้แนวเส้นทางโครงการ จำนวน 58 แห่ง 	
	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ในระยะก่อสร้างการประเมินผลกระทบเพื่อทำนาย ผลกระทบสูงสุดได้เลือกใช้ค่าระดับเสียงจากการดอก เล้าเชื่อมโดยการกระแทก ซึ่งมีค่าเท่ากับ 101 เดซิเบลเอ และกำหนดให้มีการทำงาน 8 ชั่วโมงต่อวัน เพื่อคำนวณ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ระยะทางต่างๆ และนำไป เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไปเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่กำหนดว่าระดับเสียงต้องไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ พบว่าผลกระทบส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในระยะไม่เกิน 300 เมตร จากจุดดอกเล้าเชื่อม ซึ่งจากสภาพทั่วไปของพื้นที่ โครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตร และเปิดโล่งประกอบ กับการดอกเล้าเชื่อมเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นชั่วคราวไม่ได้ เกิดขึ้นต่อเนื่องทั้งวันและเกิดขึ้นเพียงช่วงเวลาสั้นๆ ดังนั้น</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างทุก 7 วัน เพื่อ ป้องกันการเกิดเสียงดังผิดปกติ หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลาย เครื่องพร้อมกัน บนพื้นที่เดียวกัน และหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องจักรใกล้ บ้านหรือชุมชน สำหรับเครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังอย่างต่อเนื่อง เช่น เครื่อง กำเนิดไฟฟ้า ต้องมีวัสดุครอบเครื่องจักร หรือตั้งในตำแหน่งที่ โดดจากผู้ได้รับเสียงให้มากที่สุด หรือติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว การก่อสร้างบนถนน กำหนดให้ไม่นำแผ่นเหล็กมาวางบนผิว ถนน หากในกรณีนี้จำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่นี้จะต้องหา เป็นพิเศษ และมีมาตรการ เพื่อป้องกันเสียงดังและความสะดวกของ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (Leq 24 ชม.) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90 (L₉₀) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) <p>ความถี่</p> <p>1 ครั้ง เมื่อการก่อสร้างผ่านพื้นที่ไวต่อผลกระทบที่ กำหนดไว้ โดยเป็นช่วงที่มีกิจกรรมที่มีเสียงดัง (ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง)</p> <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่อุทกภัยทางด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนว เส้นทาง จำนวน 7 สถานี ได้แก่</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ส่วนระดับเสียงจากแหล่งกำเนิดเสียงในช่วงก่อสร้าง มีระดับเสียงต่ำกว่าการคอกเสาเข็มมากและเกิดขึ้นชั่วคราวไม่ต่อเนื่องเช่นกัน ดังนั้นผลกระทบที่เกิดจากระดับเสียงจากอุปกรณ์อื่นๆ จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ</p> <p>ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางบริเวณสถานีบ้านไผ่ กิจกรรมการก่อสร้างทางยกระดับจากโครงสร้างแบบดินทางดินถมสูงเป็นโครงสร้างเสาคอนกรีตเสริมเหล็ก จำนวนเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างลดลง และพิจารณาเลือกใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มคอก รวมทั้งระยะเวลาในการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับงานดินจะสั้นลงเร็วเร็วกว่า ดังนั้น ผลกระทบด้านเสียงส่วนใหญ่อจะเกิดขึ้นในระยะไม่เกิน 30 เมตร ส่งผลให้ผลกระทบด้านเสียงในระหว่างการก่อสร้างเกิดขึ้นน้อยกว่าการก่อสร้างแบบดินทางดินถมสูง และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป</p>	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงเวลาการพักผ่อนของประชาชน มาตรการนี้จะลดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ลงได้ไม่เกิน 3 เดซิเบลเอ ขึ้นกับระดับเสียงจากแหล่งกำเนิดอื่นๆ กิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงจะต้องมีการประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึง กำหนดให้บริเวณพื้นที่ว่าจะมีผลกระทบด้านเสียง เช่น การขุดเจาะพื้นผิว ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ซึ่งทำหน้าที่เสมือนกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันเสียงไม่ให้ก่อให้เกิดผลกระทบที่รุนแรงกับประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง และผู้ที่เกี่ยวข้อง พิจารณาเครื่องจักรอุปกรณ์ และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ได้แก่ การใช้เข็มเจาะแบบไม่ตอก (ตลอดพื้นที่ก่อสร้างโครงการกำหนดให้มีการใช้ไม่เกินเจ็ดวัน หักเว้น บริเวณการก่อสร้างสะพานและสถานี บริเวณสถานีรถไฟ) รวมทั้งพิจารณาเลือก 	<ul style="list-style-type: none"> สถานี A1 วัดบ้านเกาะ สถานี A2 วัดเสลา สถานี A3 โรงเรียนหนองนาโคกไม่ถ้ำสามัคคี สถานี A4 วัดโพธาราม สถานี A5 โรงเรียนวัดจันทพรประสิทธิ์ สถานี A6 วัดพุทธจริย สถานี A7 วัดเนินพิการาม <p>ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>แบบใช้ห้วยประกอบแบบหล่อสำเร็จซึ่งสามารถช่วยลดระดับเสียงให้อยู่ในระดับที่ควบคุมได้ รวมทั้งช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้าง อันจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างในระดับต่ำที่สุด เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ในกรณีก่อสร้างใกล้สถานศึกษาให้ประสานกับสถาบันการศึกษาเหล่านั้นเพื่อแจ้งกำหนดระยะเวลาการเจาะ หรือตอกเสาเข็มให้ชัดเจน เพื่อไม่รบกวนการเรียนการสอน เช่น ให้ดำเนินการในวันหยุด เป็นต้น ในกรณีก่อสร้างใกล้ศาสนสถานให้แจ้งวัดกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงในช่วงที่มีการประกอบศาสนกิจ และในวันสำคัญทางศาสนา กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชน ตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว และรวบรวมข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อผลการดำเนินการแก้ไขปัญหา และเสนอต่อผู้เกี่ยวข้อง 	

ตารางที่ 1 สรุปลักษณะสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะในพื้นที่ยกสร้างที่เป็นเมืองหรือชุมชน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง การขนถ่ายวัสดุและอุปกรณ์จะต้องมีการควบคุมจากวิศวกรผู้คุมงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ควรจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) สำหรับคนทำงานในบริเวณก่อสร้างที่มีเสียงดังในเวลางานไม่เกิน 8 ชั่วโมง ในส่วนของการส่งทองแดงและสถานที่ค้าขายจึงอยู่ใกล้โครงการนั้น การก่อสร้างที่มีเสียงดังอาจต้องประสานในการทำงานก่อสร้าง เช่น ทำงานที่มีเสียงดังในช่วงที่นอกฤดูท่องเที่ยว หรือช่วงที่ไม่ใช่วันหยุดยาว 	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>แหล่งกำเนิดเสียงจากยานพาหนะชนิดต่างๆ ที่เข้ามาวิ่งบริเวณระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ได้แก่ รถขนส่งผู้โดยสารและรถขนส่งสินค้า รวมทั้งรถยนต์ที่เข้ามาส่งผู้โดยสารบริเวณสถานี ดังนั้น ระดับเสียงที่เกิดขึ้นบริเวณสถานีจะเป็นเสียงที่เกิด</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ตรวจสอบสภาพทางรถไฟ หัวจักรรถไฟ และกำหนดเสียงและทำการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>หากผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะดำเนินการมีระดับเสียงเริ่มจะใกล้เคียงกับมาตรฐาน ระดับเสียงทั่วไป</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <p>ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (Leq 24 hour)</p> <p>ระดับเสียงช่วงที่เข้มงวดที่ 90 (L₉₀)</p> <p>ระดับเสียงช่วงวัน-กลางคืน (L_{dn})</p>

ตารางที่ 1 สรุปลักษณะสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>จากรถยนต์และรถไฟ จากการประเมินผลกระทบโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ "FTANoise" พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณพื้นที่ตอนใต้ของ 251 แห่ง ในปี พ.ศ. 2557, 2562, 2567, 2572 และ 2577 ตามลำดับ อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงโดยทั่วไปต้องมีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงรบกวนบริเวณพื้นที่ตอนใต้ของ 251 แห่ง ในปี พ.ศ. 2557, 2562, 2567, 2572 และ 2577 ตามลำดับ มีค่าระดับเสียงรบกวนเกินค่ามาตรฐาน (ค่ากว่า 10 เดซิเบลเอ) จำนวน 37 46 48 58 และ 58 แห่งตามลำดับ อย่างไรก็ตาม โครงการได้เตรียมมาตรการลดผลกระทบ โดยผลการติดตามค่าเสียงในพื้นที่บริเวณพื้นที่ตอนใต้ของ 251 แห่งที่มีการรบกวนเกินค่ามาตรฐาน ดังนั้นคาดว่าจะระดับเสียงจากการดำเนินโครงการจะส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของประชาชนในระดับต่ำ</p> <p>ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางรถไฟบริเวณสถานีบ้านไผ่ กิจกรรมระยะเปิด</p>	<p>ร้องเรียน ควรพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณที่จำเป็นเพิ่มเติม</p>	<ul style="list-style-type: none"> ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ความถี่ 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่องเป็นเวลา 3 ปี หากมีค่าเกินมาตรฐานให้ตรวจวัดทุก 5 ปี สถานีติดตามตรวจสอบ บริเวณพื้นที่ตอนใต้ของ 251 แห่งเสียงดังเกินค่าเสียงแนวเส้นทาง จำนวน 7 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> สถานี A1 วัดบ้านเกาะ สถานี A2 วัดเสลา สถานี A3 โรงเรียนหนองนาโคกไม่ล้อมสามัคคี สถานี A4 วัดโคกขาม สถานี A5 โรงเรียนวัดจันทร์ประสิทธิ์ สถานี A6 วัดพุทธรังษี สถานี A7 วัดบ้านกุด สถานี A8 วัดบ้านกุด สถานี A9 วัดบ้านกุด สถานี A10 วัดบ้านกุด สถานี A11 วัดบ้านกุด สถานี A12 วัดบ้านกุด สถานี A13 วัดบ้านกุด สถานี A14 วัดบ้านกุด สถานี A15 วัดบ้านกุด สถานี A16 วัดบ้านกุด สถานี A17 วัดบ้านกุด สถานี A18 วัดบ้านกุด สถานี A19 วัดบ้านกุด สถานี A20 วัดบ้านกุด สถานี A21 วัดบ้านกุด สถานี A22 วัดบ้านกุด สถานี A23 วัดบ้านกุด สถานี A24 วัดบ้านกุด สถานี A25 วัดบ้านกุด สถานี A26 วัดบ้านกุด สถานี A27 วัดบ้านกุด สถานี A28 วัดบ้านกุด สถานี A29 วัดบ้านกุด สถานี A30 วัดบ้านกุด สถานี A31 วัดบ้านกุด สถานี A32 วัดบ้านกุด สถานี A33 วัดบ้านกุด สถานี A34 วัดบ้านกุด สถานี A35 วัดบ้านกุด สถานี A36 วัดบ้านกุด สถานี A37 วัดบ้านกุด สถานี A38 วัดบ้านกุด สถานี A39 วัดบ้านกุด สถานี A40 วัดบ้านกุด สถานี A41 วัดบ้านกุด สถานี A42 วัดบ้านกุด สถานี A43 วัดบ้านกุด สถานี A44 วัดบ้านกุด สถานี A45 วัดบ้านกุด สถานี A46 วัดบ้านกุด สถานี A47 วัดบ้านกุด สถานี A48 วัดบ้านกุด สถานี A49 วัดบ้านกุด สถานี A50 วัดบ้านกุด สถานี A51 วัดบ้านกุด สถานี A52 วัดบ้านกุด สถานี A53 วัดบ้านกุด สถานี A54 วัดบ้านกุด สถานี A55 วัดบ้านกุด สถานี A56 วัดบ้านกุด สถานี A57 วัดบ้านกุด สถานี A58 วัดบ้านกุด สถานี A59 วัดบ้านกุด สถานี A60 วัดบ้านกุด สถานี A61 วัดบ้านกุด สถานี A62 วัดบ้านกุด สถานี A63 วัดบ้านกุด สถานี A64 วัดบ้านกุด สถานี A65 วัดบ้านกุด สถานี A66 วัดบ้านกุด สถานี A67 วัดบ้านกุด สถานี A68 วัดบ้านกุด สถานี A69 วัดบ้านกุด สถานี A70 วัดบ้านกุด สถานี A71 วัดบ้านกุด สถานี A72 วัดบ้านกุด สถานี A73 วัดบ้านกุด สถานี A74 วัดบ้านกุด สถานี A75 วัดบ้านกุด สถานี A76 วัดบ้านกุด สถานี A77 วัดบ้านกุด สถานี A78 วัดบ้านกุด สถานี A79 วัดบ้านกุด สถานี A80 วัดบ้านกุด สถานี A81 วัดบ้านกุด สถานี A82 วัดบ้านกุด สถานี A83 วัดบ้านกุด สถานี A84 วัดบ้านกุด สถานี A85 วัดบ้านกุด สถานี A86 วัดบ้านกุด สถานี A87 วัดบ้านกุด สถานี A88 วัดบ้านกุด สถานี A89 วัดบ้านกุด สถานี A90 วัดบ้านกุด สถานี A91 วัดบ้านกุด สถานี A92 วัดบ้านกุด สถานี A93 วัดบ้านกุด สถานี A94 วัดบ้านกุด สถานี A95 วัดบ้านกุด สถานี A96 วัดบ้านกุด สถานี A97 วัดบ้านกุด สถานี A98 วัดบ้านกุด สถานี A99 วัดบ้านกุด สถานี A100 วัดบ้านกุด

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงขุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ยังคงมีปริมาณขบวนรถไฟเก่าเดิม ดังนั้น จึงไม่มีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมในระยะเปิดดำเนินการจากเดิม ดังนั้น ระยะเปิดดำเนินการของโครงการภายหลังการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการครั้งนี้จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อพื้นที่ใกล้เคียงอย่างมีนัยสำคัญ		
9. ความสั่นสะเทือน	ระยะก่อสร้าง ระดับความสั่นสะเทือนที่เริ่มรู้สึกเพื่อรบกวนรำคาญ คือ ที่ความเร็วอนุภาคประมาณ 2.5 มิลลิเมตร/วินาที (ประมาณ 0.1 นิ้ว/วินาที) ถ้าพิจารณาความสั่นสะเทือนเนื่องจากรถบรรทุก ให้ระยะทางประมาณ 30 ฟุต หรือประมาณ 10 เมตร จากทางเดินรถ ถ้าพิจารณาจุดเริ่มต้นของกัมมันตภาพเสียงทางสถานีขบวนรถ คือ ที่ความเร็วอนุภาคประมาณ 5 มิลลิกรัม/วินาที (0.197 นิ้ว/วินาที) ให้ระยะทางประมาณ 20 ฟุต หรือประมาณ 6 เมตร จากทางเดินรถ เมื่อพิจารณาผลกระทบดังกล่าวข้างต้นระยะห่างที่จะเริ่มมีผลกระทบน่าจะต้องใกล้กว่า 10 เมตร ซึ่งเขตทางทั้งสองด้านมีระยะทางมากกว่าระยะนี้มาก โดยปกติผลกระทบใน	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและ กิจกรรมการก่อสร้าง เห็นทางการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทาง และผู้ใช้บริการรถไฟ ได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่ายเป็นระยะๆ ใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ และวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น การใช้เข็มเจาะแทน เข็มคอก เป็นต้น กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะแบบเข็มคอก หากบริเวณสถานีมีอาคารที่อาจได้รับความเสียหายหากใช้เข็ม 	ระยะก่อสร้าง ดัชนีติดตามตรวจสอบ ความดีและความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) ซึ่งในการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนจะต้องตั้งค่าแหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือน (Trigger Source) ที่เครื่องมีสามารถตรวจวัดได้ ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และตำแหน่งที่ตั้งติดตั้งเครื่องมือ 1 ครั้ง เมื่อการก่อสร้างผ่านพื้นที่ใดผลกระทบที่กำหนดไว้ โดยเป็นช่วงที่มีกิจกรรมที่มีความสั่นสะเทือนมาก (ระหว่าง 5-15 เมตร) UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงขุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ส่วนความสั่นสะเทือนที่ยังไม่เกิดขึ้น ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางบริเวณสถานีบ้านไผ่ ความสั่นสะเทือนเนื่องจากการก่อสร้าง จะเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อบริเวณใกล้เคียงกว่า 10 เมตร ซึ่งเขตทางทั้งสองด้านมีระยะห่างมากกว่า 10 เมตร (บริเวณสถานีบ้านไผ่ 80 เมตร, บริเวณทางวิ่งด้านละ 40 เมตร) รวมทั้งจำนวนเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างลดลง และการก่อสร้างได้พิจารณาเลือกใช้เสาเข็มเจาะแบบเสาเข็มคอกผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. โดยต้องแจ้งประชาชนและผู้ประกอบการข้างเคียงให้ทราบล่วงหน้า เมื่อจะมีกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุดพร้อมป้าย และหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง ทั้งนี้ต้องรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์หรือผลการดำเนินการแก้ไขปัญหานำเสนอต่อ รฟท. เป็นประจำ กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพื่อความปลอดภัยในการจราจร กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกเป็นไปตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535	การติดตามตรวจสอบ สถานีติดตามตรวจสอบ บริเวณพื้นที่สองหัวด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 7 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> สถานี A1 วัดบ้านเกาะ สถานี A2 วัดเสลา สถานี A3 โรงเรียนหนองนาโคกไม่ถือน้ำสามัคคี สถานี A4 วัดโสมพราหมณ์ สถานี A5 โรงเรียนวัดจันทร์ประสิทธิ์ สถานี A6 วัดพุทธจริย สถานี A7 วัดโนนศิคราม ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในระยะดำเนินการจะมีผลกระทบต่อการสิ้นเปลืองจากยานพาหนะชนิดต่างๆ ที่วิ่งบริเวณระบบรถไฟทางคู่ ซึ่งได้แก่ รถขนส่งผู้โดยสารและรถขนส่งสินค้า รวมทั้งรถยนต์ที่เข้ามาส่งผู้โดยสารบริเวณสถานี จากการประเมินผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่ระยะต่างๆ ที่ห่างออกจาแนวทางรถไฟ พบว่า ไม่ถึงระดับที่รับรู้ ดังนั้นความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นบริเวณสถานีจึงจะมีผลกระทบต่อชุมชนอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางวิ่งบริเวณสถานีบ้านไผ่ ยังคงมีปริมาณขบวนรถไฟเท่าเดิม จึงไม่มีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมในระยะเปิดดำเนินการจากเดิม ดังนั้น ระยะเปิดดำเนินการของโครงการภายหลังการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่อพื้นที่ใกล้เคียงอย่างมีนัยสำคัญ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสภาพรถไฟ หัวจักรรถไฟ และทำการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <p>ความถี่และความเร็วอนุภาคสูง (Peak Particle Velocity) ซึ่งในการตรวจวัดความสั่นสะเทือนจะต้องตั้งตำแหน่งการเปิดความสั่นสะเทือน (Trigger Source) ที่เครื่องมือสามารถตรวจวัดได้ ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และตำแหน่งที่ติดตั้งเครื่องมือ</p> <p>ความถี่</p> <p>2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแห้ง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่องเป็นเวลา 3 ปี หากมีค่าไม่เกินมาตรฐานให้ตรวจวัดทุก 5 ปี</p> <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่รอบโหนดด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 7 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี A5 วัดบ้านเกาะ สถานี A6 วัดพุทธรังษี สถานี A7 วัดนันทการาม <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <p>การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ</p>

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท ยูเออี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลตัน จำกัด (มหาชน)

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			<ul style="list-style-type: none"> สถานี A5 โรงเรียนวัดจันทารักษ์ประสิทธิ์ สถานี A6 วัดพุทธรังษี สถานี A7 วัดนันทการาม <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <p>การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ</p>
10. ทรัพยากรป่าไม้	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>โครงการระบบรถไฟทางคู่ ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น โดยส่วนใหญ่จะพาดผ่านพื้นที่ภายในเขตทางรถไฟเดิมซึ่งมีเขตทางกว้างประมาณ 40 เมตร ซึ่งพื้นที่ภายในเขตทางไม่ได้อยู่ในเขตพื้นที่ป่าอนุรักษ์ตามกฎหมายแต่อย่างใด มีพื้นที่ต่างๆ เช่น พื้นที่ป่าไม้ พื้นที่เกษตรกรรม ชุมชน และพื้นที่อื่นๆ จากการศึกษาดูแลแนวเส้นทางของพื้นที่โครงการ พบพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 3 แห่ง ซึ่งอยู่ภายนอกเขตทางรถไฟ ได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติป่าโครงการรถไฟเมืองคง ป่าบ้านใหญ่ ป่าสงวนแห่งชาติป่าโนนบ้านม่วง ป่าสงวนแห่งชาติป่าหนองเม็ก และป่าตะลุงทุก ซึ่งเป็นพื้นที่ป่าเศรษฐกิจ (โซน E) และพื้นที่ป่าอนุรักษ์ (โซน A)</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท ยูเออี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลตัน จำกัด (มหาชน)

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เนื่องจากในบริเวณพื้นที่โครงการพื้นที่ป่าไม้หรือสังคมพืชขนาดใหญ่ปรากฏให้เห็นอยู่ 2 สังคมพืช ได้แก่ สังคมพืชป่าเต็งรัง เป็นพื้นที่ประมาณ 518.50 ไร่ พรรณไม้ที่สำคัญพบรวมอย่างน้อย 223 ชนิด จำนวนป่าไม้ใหญ่ (Trees) จำนวน 26,013 ต้น (Saplings) จำนวน 53,805 ต้น (Seedlings) จำนวน 190,217 ต้น ปริมาตรไม้รวม 5,341.98 ลูกบาศก์เมตร คิดเป็นมูลค่า 4,151,038.60 บาท และสังคมพืชป่าเบญจพรรณ เป็นพื้นที่ประมาณ 164.50 ไร่ จำนวนป่าไม้ใหญ่ (Trees) จำนวน 6,091 ต้น (Saplings) จำนวน 26,395 ต้น (Seedlings) จำนวน 55,272 ต้น ปริมาตรไม้รวม 1,080.51 ลูกบาศก์เมตร คิดเป็นมูลค่า 701,559.50 บาท จากการสำรวจพบพรรณไม้ที่เป็นพืชหายาก 1 ชนิด ไม้หวงห้ามประเภท ก ไม้หวงห้ามธรรมดา 78 ชนิด และไม้หวงห้ามประเภท ข ไม้หวงห้ามพิเศษ 1 ชนิด เนื่องจากสังคมพืชป่าไม้ทั้ง 2 ประเภท มีความลาดชันของพื้นที่ต่ำเกือบทุกพื้นที่ลักษณะเป็นป่าโปร่ง มีความหนาแน่นของต้นไม้ค่อนข้างต่ำ แต่พบว่ามีความหลากหลายทางชีวภาพค่อนข้างสูง ดังนั้นในการ		


UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

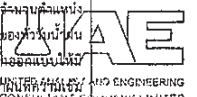
ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ก่อสร้างของโครงการจะดำเนินการเฉพาะในพื้นที่ตามแนวเขตทางรถไฟเท่านั้นจึงจะไม่เกิดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับทรัพยากรป่าไม้ที่อยู่ในระดับป่ากลาง		
	ระยะดำเนินการ การขนส่งระบบรางไม่มีกิจกรรมที่รบกวนทรัพยากรป่าไม้แต่อย่างใด จึงไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น	ระยะดำเนินการ ไม่มี	ระยะดำเนินการ ไม่มี
11. ทรัพยากรสัตว์ป่า	ระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่อสัตว์ป่าในทางลบ กล่าวได้ว่าจากการสำรวจสัตว์ป่าที่พบทั้งจากทางตรงและทางอ้อมในบริเวณพื้นที่โครงการที่สัตว์ป่าอาศัยอยู่มาก ซึ่งบริเวณดังกล่าวไม่ใช่พื้นที่หากินและที่อาศัยของสัตว์ป่าจำเพาะ ส่วนใหญ่เป็นสัตว์ป่าในกลุ่มกวาง รองลงมาเป็นกลุ่มของสัตว์เลื้อยคลาน สัตว์ป่าในกลุ่มสัตว์เลื้อยคลานขนาดเล็ก และกลุ่มสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ตามลำดับ ในด้านกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่อาจมีผลกระทบต่อสัตว์ป่า ด้านเสียง ความสั่นสะเทือน เช่น การขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ การเปิดหน้าดินก่อสร้างวางรถไฟและถนนเข้าพื้นที่โครงการ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เป็นต้น	ระยะก่อสร้าง ไม่มี	ระยะก่อสร้าง ไม่มี

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	สัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์เลื้อยคลานที่มีขนาดเล็กถูกตัดขาดจากทางรถไฟเนื่องจากมีการขุดลอกดินเพื่อเพิ่มพื้นที่ถมดินมากขึ้นกว่าเดิม เนื่องจาก สัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์เลื้อยคลานที่มีขนาดเล็กถูกตัดขาดจากทางรถไฟเนื่องจากมีการขุดลอกดินเพื่อเพิ่มพื้นที่ถมดินมากขึ้นกว่าเดิม สัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์เลื้อยคลานที่มีขนาดเล็กถูกตัดขาดจากทางรถไฟเนื่องจากมีการขุดลอกดินเพื่อเพิ่มพื้นที่ถมดินมากขึ้นกว่าเดิม สัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์เลื้อยคลานที่มีขนาดเล็กถูกตัดขาดจากทางรถไฟเนื่องจากมีการขุดลอกดินเพื่อเพิ่มพื้นที่ถมดินมากขึ้นกว่าเดิม		
12. วิศวกรรมทางน้ำ	ระยะก่อนก่อสร้าง -	ระยะก่อนก่อสร้าง ก. การออกแบบชั้นรายละเอียดสำหรับตัวสถานีรถไฟ • การออกแบบระบบระบายน้ำเสียสำหรับตัวสถานีรถไฟ และประกอบไปด้วยโครงสร้างดังต่อไปนี้ 	ระยะก่อนก่อสร้าง

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ออกแบบระบบท่อระบายน้ำ โดยมีการแยกท่อโสโครก (Soil Pipe) จากท่อระบายน้ำเสียออกจากท่อระบายน้ำเสีย (Waste Pipe) เพื่อลดการอุดตันของท่อ น้ำเสียจากห้องน้ำของสถานีจะรวมไหลรวมไปยังถังบำบัดน้ำเสีย ซึ่งกำหนดให้เป็นชนิดสำเร็จรูปแบบติดตั้งกับที่ (On-Site System) น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงพื้นน้ำสาธารณะ โดยมีค่า BOD₅ ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 การออกแบบระบบระบายน้ำฝนจากหลังคาของสถานีรถไฟทางโครงการได้พิจารณาการออกแบบ ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา จะใช้รางระบายน้ำร่วมกับท่อน้ำฝน (Roof Drain) ในตำแหน่งตำแหน่งและความลาดเอียงที่เหมาะสม ขนาดของท่อน้ำฝน (Roof Drain) และรางระบายน้ำจะขึ้นอยู่กับพื้นที่และขนาดพื้นที่ของหลังคาสำหรับปริมาณน้ำฝนที่ตกในพื้นที่ 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>(Rainfall Intensity) 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง จากนั้นจะระบายสู่ระบบระบายน้ำภายนอกต่อไป</p> <p>ข. การออกแบบชั้นรายละเอียดสำหรับย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า (Container Yard: CY)</p> <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบท่อสุขาภิบาล ต้องประกอบด้วยโครงสร้างดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบท่อสุขาภิบาล จะต้องแยกท่อน้ำโสโครก (Sewer Pipe) จากท่อส่วนท่อระบายน้ำออกจากท่อน้ำทิ้ง (Waste Pipe) เพื่อลดการอุดตันของท่อ น้ำเสียจากห้องน้ำจะไหลรวมไปยังถังบำบัดน้ำเสีย ซึ่งกำหนดให้เป็นชนิดสำหรับรูปแบบติดตั้งในที่ (On-Site System) ส่วนน้ำเสียจากห้องครัว จะไหลผ่านถังดักไขมันเพื่อแยกไขมันก่อน แล้วจึงไหลไปยังถังบำบัดน้ำเสีย น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะโดยมีค่า BOD₅ ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 	

UAE
UNIFIED ADVISORY AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา ต้องประกอบด้วยโครงสร้าง ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา จะใช้วางระบายน้ำร่วมกับท่อน้ำฝน (Roof Drain) ในจำนวน ตำแหน่ง และขนาดตามข้อกำหนดของสมาคม ขนาดของท่อน้ำฝน (Roof Drain) และวางระบายน้ำจะถูกออกแบบให้มีขนาดใหญ่มากพอสำหรับปริมาณน้ำฝนที่ความเข้ม (Rainfall Intensity) 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง จากนั้นจะระบายสู่ระบบระบายน้ำภายนอกต่อไป การออกแบบระบบน้ำเพื่อป้องกันการกัดเซาะตามแนวคันทางรถไฟ (Erosion Control) <ul style="list-style-type: none"> ทางโครงการได้คำนวณและประเมินปริมาณน้ำที่เกิดการกัดเซาะทั้งจากดินและหินตามแนวคันทางรถไฟและป้องกัน เช่น วางระบายน้ำลาดดินตัด คันคอมกรีต (Concrete Curb) บนไหล่ทางป้องกันการกัดเซาะลาดดินสูง วางระบายน้ำจากปากท่อลมที่ปากท่อลมกว่าระดับดินเดิม ปกติตามท่อลม 	

UAE
UNIFIED ADVISORY AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>โดยพิจารณาจากแบบมาตรฐานเกณฑ์ และมีแนวทางการป้องกันการเกิดภารกิจเฉพาะ ดังรายละเอียดต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ออกแบบเพื่อให้มีความเร็วการไหลที่ไม่เกินค่าความเร็ววิกฤติ ซึ่งโดยทั่วไปจะพิจารณาให้อยู่ในช่วง 0.6-1.7 เมตร/วินาที และควบคุมการกัดกร่อนไม่เกิน 1% สำหรับพื้นที่ที่มีข้อจำกัดในการออกแบบและไม่สามารถควบคุมความเร็วการไหลได้ จะมีมาตรการป้องกันการกัดเซาะแบบใช้สิ่งก่อสร้าง เช่น การคาดทับด้วยการไหลด้วยคอนกรีต หินเรียง เกเบียนบล็อก (Gabion blocks) การปลูกพืชคลุมดิน หรือวิธีอื่นๆ การใส่ตะกั่วเชื่อม (Free board) 	
	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมในระยะก่อสร้าง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดถนนคันไม้ การปรับระดับพื้นที่ งานตัดดิน และงานถมดิน เป็นต้น ส่งผลกระทบทำให้เกิดความเสื่อมโทรมคุณภาพน้ำผิวดิน จะส่งผลสืบเนื่องมาซึ่งสภาพนิเวศทางน้ำของแหล่งน้ำดังกล่าวด้วย ซึ่งหากมีการดำเนินการดังกล่าว</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่มีภูมิน้ำพร้อมทั้งทั้งหมด ให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนหรือบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น ให้ยึดปริมาณการกัดเซาะและชะล้างตะกอนดิน และสิ่งปนเปื้อนสู่แหล่งน้ำ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> วางแผนการเฝ้าระวังทางกายภาพ วัดผลกระทบความรุนแรงของแหล่งก่อกวนพืชและ ผลกระทบต่อสัตว์ ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ในช่วงฤดูฝน จะส่งผลให้เกิดการชะล้างเซาะดิน เศษหิน รวมถึงเศษวัสดุก่อสร้างรวมถึงน้ำเสียจากการซ่อมบำรุงเครื่องจักร ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินได้เป็นการเพิ่มความขุ่น (Turbidity) และปริมาณสารแขวนลอยในแหล่งน้ำ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศในแหล่งน้ำโดยตรง นอกจากนี้ การก่อสร้างตอม่อสะพานในแม่น้ำอาจส่งผลกระทบต่อ การดำรงชีวิตและการหากินของสัตว์น้ำในแหล่งน้ำได้ นอกจากนี้ น้ำทิ้งและน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง และอาคารสำนักงาน จะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำ ได้แก่ การเพิ่มปริมาณของแข็งแขวนลอยของน้ำ การเปลี่ยนแปลงของแหล่งน้ำในแหล่งน้ำ และทำให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของจำนวน พฤติกรรม และความหลากหลายของปลาได้ อย่างไรก็ตาม หากมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบตามนิเวศวิทยาทางน้ำอย่างเคร่งครัด จะสามารถป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบดังกล่าวขึ้นได้ ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบจากระบบนิเวศวิทยาทางน้ำอยู่ในระดับต่ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> เปิดหน้าดินให้เสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝนให้อัดชั้นดินให้แน่นและรวบเรียบสม่ำเสมอ และขมกลายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือน พฤษภาคม-พฤศจิกายน) จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนบนเนินจากพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียงโดยจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง กิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำ/ตลิ่งลำน้ำ โดยเฉพาะหากมีการขุดดินริมตลิ่ง ต้องกำหนดขอบเขตหรือจำกัดระยะการขุดดินอย่างชัดเจนเฉพาะพื้นที่ที่มีการทำงานจริงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งและการชะล้างหน้าดินสู่แหล่งน้ำ พร้อมกันนี้ต้องมีการบูรณาการดูแลตลิ่งให้มีสภาพดีตามภายหลังการก่อสร้าง การดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำให้ดำเนินการในฤดูแล้ง สำหรับกรณีที่สำคัญลงในฤดูฝนให้ขุดลอกและกำจัดวัชพืชในลำน้ำก่อนดำเนินการขุดและมีการวางแนวคันกั้นน้ำ 	<p>ความถี่</p> <p>ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างที่ดำเนินการในพื้นที่</p> <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณจุดตัดแม่น้ำหรือลำคลอง จำนวน 7 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี W1 ลำตะคองเก่า สถานี W2 ห้วยตะคอง สถานี W3 ห้วยไผ่ สถานี W4 ห้วยตะเริง สถานี W5 หนองมะเขือ สถานี W6 ห้วยหว้า สถานี W7 แม่น้ำชี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <p>การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผลกระทบทางกายภาพและสังคม</p> <p>บริษัท ปรึกษา จำกัด</p> <p>UNITE ANALYST AND ENGINEERING COMPANY LIMITED</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ดินเดิม) เพื่อดำเนินการก่อสร้างสะพานต่อไป แต่ในกรณีที่มีลำคลองและแม่น้ำยังคงมีน้ำอยู่ในฤดูแล้ง ให้ดำเนินการป้องกันและลดผลกระทบจากการพังทลายของตะกอนดิน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการก่อสร้างผนังกันน้ำชั่วคราว (Coffer Dam) ทำแนวคันเพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยการปลูกพืชคลุมดิน เช่น หญ้าแฝก กระจูดทอง หรือหญ้ามาเลเซีย ในบริเวณสิ่งที่ได้รับการขุดจากกิจกรรมของโครงการ กองดินและวัสดุที่ใช้ก่อสร้าง ต้องเก็บกองไว้ห่างจากริมน้ำให้มากที่สุด และต้องมั่นใจว่ากองดิน/กองหินวัสดุจะไม่ถูกชะล้างพังทลาย รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ เครื่องจักรอุปกรณ์ และโรงซ่อมบำรุงต้องอยู่ห่างจากชุมชนอย่างน้อย 150 เมตร และในบริเวณดังกล่าวต้องหุ้มเครื่องจักรขณะเก็บถ่ายน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้ว (Spill Oil) และใช้ระบบบำบัดน้ำเสียอย่างง่ายที่สามารถแยกน้ำมันออกจากน้ำเสีย 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบผลิตไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ออกแล้วรวบรวมไว้ในถึงขนาด 200 ลิตร เพื่อนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกต้องหรือบริการของบริษัทที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการหลั่งคอนกรีต ในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมันบริเวณที่ทำงานและโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล เช่น งานซ่อมบำรุงเครื่องจักร งานล้างรถ บริเวณจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และถังน้ำมันของเสีย เป็นต้น โดยทำเป็นพื้นคอนกรีตยกขอบโดยรอบ และทำท่อคั่นเนื่องระหว่างพื้นคอนกรีตและบ่อตกไขมัน เพื่อรวบรวมสิ่งรั่วไหลจากพื้นคอนกรีตลงสู่บ่อตกไขมันโดยตรง และระบบบำบัดน้ำเสียการตกไขมันในระบบบำบัดน้ำเสียรวมของบ้านพักคนงานก่อสร้าง ต่อไป ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่างๆ มิให้ในขณะก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน ด้วยการขุดคูคูน้ำตามแนวที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมีเพื่อใช้เติมน้ำมันและสารเคมีที่อาจรั่วไหลขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ใช้ปฏิบัติงานให้ 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>รั่วไหลเพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำดื่มและสารเคมีคือน้ำดิบในแหล่งน้ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างสำนักงานโครงการหรือที่พักคนงานชั่วคราว ให้ก่อสร้างห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างดินและการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานและที่พักคนงานสู่แหล่งน้ำ ดำเนินการสร้างเขื่อนหรือคันรอบพื้นที่กองวัสดุและที่พักคนงานก่อสร้าง หรือทางระบายน้ำและมีที่ดักตะกอนชั่วคราว เพื่อลดปริมาณของแข็งแขวนลอย ค่าความขุ่น และความสกปรกปนเปื้อนสู่แหล่งน้ำ จัดให้มีบ่อสักระบายน้ำสำหรับบำบัดน้ำทิ้งจากการทำความสะอาด เครื่องจักรกล บริเวณพื้นที่ก่อสร้างห้ามทิ้งขยะ และเฝ้าระวังความสะอาดเครื่องมือ/เครื่องจักรในลำน้ำ โดยกำหนดเป็นความเข้มข้นของน้ำดื่ม สำหรับคนงานก่อสร้าง จัดหาน้ำดื่มสำหรับดื่มและอาบน้ำใช้ของลูกจ้าง และประชาชนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จัดหาน้ำดื่มสำหรับดื่มและอาบน้ำใช้ของลูกจ้าง และประชาชนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	

UNAE
UNIFIED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ในอัตราส่วนอย่างน้อย คนงาน 15 คน ต่อ 1 ห้อง และ 8 คน ต่อ 1 ห้อง ตามลำดับ ส่วนน้ำชักล้างและน้ำชำระร่างกายของคนงานก่อสร้าง จะต้องได้รับการบำบัดโดยใช้ On Site Treatment ทั้งนี้ บ่อเกรอะจะต้องมีการสูบสิ่งปฏิกูลทุกๆ 6 เดือนและเมื่อเสร็จสิ้นการก่อสร้างแล้ว</p> <ul style="list-style-type: none"> น้ำทิ้งจากอาคารสำนักงานชั่วคราว และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ให้บำบัดคุณภาพน้ำทิ้งอย่างน้อยให้เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งชุมชนก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำ และต้องมีบ่อพักน้ำ (Holding Pond) ก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำที่สามารถกักเก็บได้น้อย 1 วัน เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องเก็บไว้ในที่ที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ ตรวจสอบสภาพบ่อพักน้ำ และทำความสะอาดบ่อพักน้ำ อย่างสม่ำเสมอ เดือนละ 2 ครั้ง และทำไปให้ถึงระดับของเสีย รอกการนำส่งไปกำจัดยังสถานที่กำจัดของเสียตามหลังสุขาภิบาลต่อไป 	

UNAE
UNIFIED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปลักษณะสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อระบบนิเวศทางน้ำของแหล่งน้ำบริเวณในเขตดำเนินการ ได้แก่ ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงน้ำที่น้ำเสียจากห้องน้ำของสถานีรถไฟและจากสถานประกอบการในลำน้ำ ซึ่งอยู่ในระยะดำเนินการ เนื่องจากน้ำเสียที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นน้ำทิ้งจากห้องสุขา อ่างล้างมือและน้ำล้างพื้น ซึ่งจะถูกรวบรวมด้วยระบบรวบรวมน้ำเสียก่อนจะเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ดังนั้น โอกาสที่จะเกิดการปนเปื้อนโดยตรงลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงจึงเกิดขึ้นได้น้อยมากจึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ผลกระทบจากการปนเปื้อนของน้ำเสีย น้ำหนักส่อขึ้นเครื่องจักรรถไฟบริเวณรางรถไฟและสถานที่ซ่อมบำรุงต่อแหล่งน้ำบริเวณใกล้เคียง จึงจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำทางกายภาพและทางเคมีของแหล่งน้ำ ผลที่ตามมาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสภาพนิเวศวิทยาของแหล่งน้ำบริเวณดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงชีวิตในน้ำในพื้นที่ พบว่า เป็นสิ่งมีชีวิตที่สามารถทนต่อ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> บำรุงรักษาแนวตลิ่งบริเวณแหล่ง และพื้นที่ที่มีแนวโน้มเกิดการชะล้างพังทลายจากการก่อสร้างถนนโครงการให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันการชะล้างได้เป็นอย่างดี เพื่อควบคุมและดูแลคุณภาพน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ บริเวณสถานีรถไฟและสถานประกอบการผู้สินค้า ให้มีคุณภาพน้ำที่อยู่ในมาตรฐานการควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท ก่อนทำการระบายออกสู่ภายนอก ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีความสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตรวจสอบและดูแลรักษากระบวนการบำบัดน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง บริเวณสถานีรถไฟและย่านใกล้เคียงและสถานีอื่นๆ ต้องจัดหาน้ำทิ้งส่วนที่ถูกต้องและแยกแยะน้ำทิ้งอย่างถูกต้อง โดยแยกห้องชาย-หญิง และน้ำทิ้งที่ระบายจากที่ที่สิ่งสกปรกต้องผ่านการบำบัดคุณภาพน้ำอย่างน้อย 	<p>ระยะเปิดดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความหลากหลายทางชีวภาพ ชนิดและความหนาแน่นของแหล่งอาศัยและแหล่งกอนสัตว์ ความจุของสัตว์น้ำในลำน้ำ <p>ความถี่ 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการ จากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี</p> <p>สถานีติดตามตรวจสอบ บริเวณจุดตัดแม่น้ำหรือลำคลอง จำนวน 7 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี W1 ลำตะคองเก่า สถานี W2 หัวบึงตะกั้ง สถานี W3 บ้านไผ่ สถานี W4 หัวตะคร้อ สถานี W5 หนองมะเขือ

ตารางที่ 1 สรุปลักษณะสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>น้ำเสียและน้ำที่มีสารประกอบอินทรีย์สูง เช่น สารฟอสเฟต เชื้อราแบคทีเรียชนิด Oscillatoria sp. และสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน สกุล Rhaphidocelis sp. เป็นต้น จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>เป็นไปตามมาตรฐานการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาดของประเภทกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมกำหนด</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเติมอากาศและระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำ ห้องส้วมและส่วนอื่นๆ ที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องไม่คุณภาพพื้นดินอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนมีการระบายออก มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี จัดให้มีบ่อพักน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแห่งก่อนปล่อยในสถานีรถไฟและสถานประกอบการผู้สินค้า รวมทั้งน้ำฝนจากพื้นที่รอบๆ ที่สามารถรองรับน้ำได้อย่างน้อย 1 วัน เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์อื่นต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> สถานี W7 แม่น้ำชี <p>ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ลดปริมาณน้ำทิ้งในกรณีที่ต้องมีการระบายออกพื้นที่ภายนอก</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีถังขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิด แยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะมีพิษ วางไว้ตามบริเวณต่างๆ อาทิเช่น ทางเดินเท้าภายในอาคารสถานี เป็นต้น โดยจัดให้มีปริมาณถังขยะที่เพียงพอในการรองรับขยะในแต่ละวัน และจัดให้มีพนักงานคอยดูแลถ่ายเทออกเมื่อเต็มโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดที่มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก รณรงค์และชักชวนให้มีการทิ้งขยะให้ถูกตามประเภท โดยอาจใช้การติดข้อความบนใจด้วยรูปแบบถังขยะที่แตกต่าง หรือคำเชิญชวน เนื่องจากขยะจากสถานีรถไฟโดยส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีที่ทิ้งที่แน่นอน และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่หรือสามารถลดปริมาณได้ก่อนนำไปกำจัดเพื่อเป็นการรักษาความสะอาดและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดให้มีที่พักขยะอยู่ภายใต้หลังคามีส้วม ซึ่งมีที่ป้องกันน้ำฝนจะขยะออกสู่ภายนอก โดยที่พนักงานต้องสวมหน้ากาก 	

หน้า 62 จาก 134 หน้า

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>สามารถตั้งวางถังรองรับขยะหรือถังน้ำที่รวบรวมขยะ ซึ่งติดปากถุงเรียบร้อยแล้วได้อย่างเพียงพอ เพื่อการเก็บขนต่อไป</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีรถไฟ เพื่อดูแลการรวบรวมขยะ การทำความสะอาดโดยทั่วไป ประสานงานกับองค์กรบริหารส่วนตำบล หรือหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ให้มีการเก็บขยะนำไปกำจัดทุกๆ 1-2 วัน เพื่อให้มีขยะตกค้างในพื้นที่น้อยที่สุด โดยเฉพาะขยะเปียก กวาดล้าง และควบคุมดูแลให้ผู้เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟ และเจ้าหน้าที่ประจำสถานีและสถานีกองเก็บมูลสัตว์ ให้มีการรักษาความสะอาด และปฏิบัติตามหลักสุขอนามัยอย่างถูกต้อง 	
13. การใช้ที่ดิน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ซึ่งประกอบด้วย การก่อสร้างแนวรางเพิ่มอีก 1 ทาง และการก่อสร้างอาคารสถานี รวมทั้งอาคารประกอบอื่นๆ จะมีการดำเนินงานอยู่เฉพาะภายในเขตทางเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน และจำกัดให้กิจกรรมการก่อสร้างโครงการดำเนินอยู่เฉพาะพื้นที่ดังกล่าวเท่านั้น เพื่อให้เกิดการรบกวนพื้นที่เกษตรกรรม และอาจใช้ประโยชน์ที่ดินอื่นๆ ของประชาชนนอกเขตทางน้อยที่สุด รวมทั้งช่วยลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในบริเวณพื้นที่ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดำเนินการตรวจสอบการใช้พื้นที่ในเขตทางสำหรับการก่อสร้าง เครื่องจักร และเครื่องมือต่างๆ สำหรับงานโครงการ ให้อยู่ในเขตทาง</p>

หน้า 63 จาก 134 หน้า

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าสุขุมวิทเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงสุขุมวิทถนนจรัญ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ในพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบจึงควรรักษาผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> หากจำเป็นต้องใช้พื้นที่เกษตรกรรม เพื่อการก่อสร้างพื้นที่พักคนงาน พื้นที่กองวัสดุสำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่ดังกล่าวหลังจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่ปลูกพืชอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างเสร็จแล้ว ต้องมีการฟื้นฟูพื้นที่ให้กลับมามีประโยชน์ในการเกษตรกรรมต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> การสำรวจและติดตามตรวจสอบถึงความเดือดร้อนของประชาชนบริเวณทางเข้าออกชั่วคราว เพื่อเข้าพื้นที่อยู่อาศัย ที่เกษตรกรรม ร้านค้า และอาคารประกอบอาคาร <p>ความถี่ 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <p>การรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของวิสาหกิจมหาชนก่อสร้าง</p>
	ระยะดำเนินการ พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟทุกสถานีเป็นย่านพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่น รวมทั้งที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีแนวโน้มที่จะเกิดการขยายตัวของเมือง และการเพิ่มความหนาแน่นของประชาชน เนื่องจากมีการเพิ่มขึ้นของเที่ยวรถไฟโดยสารและรถไฟขนส่งสินค้า และความสะดวกรวดเร็วของการเดินทาง หากมีการดูแลจัดการด้วยกฎหมายผังเมือง	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานกรมโยธาธิการและผังเมือง ให้กำหนดมาตรการในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่สองฟากแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างการพัฒนาโครงการกับการขยายตัวของชุมชน 	ระยะดำเนินการ -

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าสุขุมวิทเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงสุขุมวิทถนนจรัญ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	กฎหมายการควบคุมอาคาร และกฎหมายสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด คาดว่าผลกระทบจึงจะอยู่ในระดับต่ำ		
14. การคมนาคมขนส่ง	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การก่อสร้างจะมีการก่อสร้างเป็นช่วงๆ โดยบางช่วงจะมีการตัดกับทางหลวง ซึ่งทำการยกถนนข้างทางรถไฟในทุกบริเวณ เพื่อลดปัญหาด้านจุดตัดการจราจร การดำเนินการก่อสร้างโครงการ จึงอาจส่งผลกระทบต่อการจราจรบนถนนที่มีการตัดผ่านพื้นที่โครงการ แต่จะเป็นผลกระทบระยะสั้นในช่วงการก่อสร้างโครงการเท่านั้น จากผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง ในช่วงวันทำงาน ณ บริเวณจุดตัดถนน จำนวน 14 จุด และค่า PCU/วัน ดังกล่าว สามารถนำมาหาค่า PCU/ชั่วโมง เพื่อใช้ในการคำนวณหาค่า V/C Ratio เพื่อทำการประเมินสภาพการจราจรบริเวณจุดตัดถนนดังกล่าว จากผลการคำนวณปริมาณการจราจร (PCU/ชั่วโมง) ที่เพิ่มขึ้นในระยะก่อสร้าง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์แผนและกิจการการก่อสร้าง ตลอดจนทางเลี่ยง/ทางเบี่ยง ให้ผู้ใช้เส้นทางที่จะมีการก่อสร้างทราบล่วงหน้า อบรมและควบคุมพนักงานขับรถบรรทุกให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด การติดตั้งป้ายจราจร ควบคุมน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมายกำหนดเพื่อป้องกันถนนชำรุดเสียหาย และจัดให้มีเจ้าหน้าที่หรือตัวแทนจากภาคประชาชนทำหน้าที่เฝ้าระวังควบคุมแนวเส้นทางทางขนส่ง หากพบเห็นการบรรทุกเกินขีดให้แจ้งตำรวจทางหลวงหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ให้ทำการตั้งเคอร์ฟิวหรือสั่งปิดเส้นทางรับส่งสินค้าเพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ปริมาณจราจร : รวบรวมปริมาณจราจรบนทางหลวงและถนนท้องถิ่นที่โครงการตัดผ่าน จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ในบริเวณจุดตรวจวัดบนเส้นทางของโครงการตัดผ่าน และทางหลวงที่โครงการใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุ และอุปกรณ์ก่อสร้างเพื่อนำมาวิเคราะห์ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นบนทางหลวงดังกล่าว รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ทั้งด้านแหล่ง ความรุนแรง และสาเหตุของอุบัติเหตุ <p>ความถี่</p> <p>ปริมาณจราจร เฉลี่ย 1 ครั้ง ตลอดระยะการก่อสร้าง</p>

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ถนนที่คาดว่าจะใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ของโครงการ อันเป็นผลมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยทำการประเมินในการพิจารณาว่าแรงที่สุด และกำหนดให้กิจกรรมการขนส่งวัสดุเกิดขึ้นเวลากลางคืน เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรบริเวณถนนในระบกก่อสร้างยังคงมีความคล่องตัวสูงมากทุกเส้นทาง โดยมีค่า V/C Ratio อยู่ระหว่าง 0.0201-0.3171 ตามลำดับ ดังนั้นผลกระทบของโครงการจึงอยู่ในระดับต่ำ ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางรถไฟบริเวณสถานีบ้านไผ่ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการขนส่ง เช่นว่า กิจกรรมการก่อสร้างแบบใหม่จะมีจำนวนเที่ยวการขนส่งทั้งหมด 2,945 เที่ยว เฉลี่ยประมาณ 17 เที่ยว/วัน จากการคำนวณค่า (V/C Ratio) บนถนนแจ้งสนิท - มิตรภาพ มีค่า ระหว่าง 0.3145 - 0.3320 ซึ่งมีผลกระทบต่อความคล่องตัวสูงมากผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> เมื่อมีการก่อสร้างต้องมีการวางแผน และใช้เครื่องหมายจราจรให้เหมาะสมกับบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยแสดงด้วยป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และอุปกรณ์แบ่งช่องจราจรอื่นๆ แตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งแบ่งเป็น 4 ส่วน ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่การเคลื่อนล่วงหน้า คือ ช่วงของถนนที่ให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนได้กับการเคลื่อนล่วงหน้า ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง อาจเป็นป้ายจราจร หรือไฟเตือน โดยมีระยะการติดตั้งแตกต่างกันตามชนิดถนน พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง คือ ช่วงของถนนที่นำผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนจากช่วงของถนนปกติไปสู่การจราจรในเขตพื้นที่ก่อสร้าง อาจใช้เส้นจราจรหรืออุปกรณ์อื่นๆ เช่น กรวยยาง แผงกั้น โดยทั่วไประยะทางช่วงการเปลี่ยนแปลงมักจะเกี่ยวข้องกับระยะของการจราจร (Taper) พื้นที่ปฏิบัติการ คือ ช่วงของถนนที่มีพื้นที่ทำการก่อสร้าง ทางเดินสำหรับปฏิบัติงาน 	<p>สถานีติดตามตรวจสอบพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <p>การรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง</p>

IAE
INTEGRATED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>จราจร พื้นที่กันชน โดยมีการกั้นพื้นที่ถนนจากผู้ใช้รถใช้ถนนมาให้คนงานทำงาน วางเครื่องมือและวัสดุ</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง คือ ช่วงของการกั้นพื้นที่ถนนปกติให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน โดยในระยะตั้งแต่จุดสิ้นสุดการก่อสร้างให้มีระยะการเบี่ยงการจราจร (Taper) ไปจนถึงป้ายสิ้นสุดการก่อสร้าง โดยทั่วไปจะมีระยะทางประมาณ 30 เมตร ต่อการเบี่ยง 1 ช่องจราจร พื้นที่การเคลื่อนล่วงหน้า และพื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลงเป็นส่วนที่สำคัญในการบอกให้ผู้ขับขี่ทราบเหตุการณ์ที่ผิดปกติข้างหน้า ช่วยให้ผู้ขับขี่ระมัดระวัง และสามารถตัดสินใจในการเปลี่ยนช่องจราจรได้ ส่วนระยะป้ายต่างๆ ความยาวช่วงการเปลี่ยนแปลง จะขึ้นกับความเร็วในการขับของยานพาหนะในสายทางนั้นๆ ความกว้างของพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ขึ้นกับปริมาณจราจรและความสูงของช่วงถนนนั้นๆ รวมจุดแบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ คือ พื้นที่ถนนในเมือง และพื้นที่ถนนนอกเมือง ซึ่งความกว้างจะมีขนาดต่างกัน เมื่อมีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรให้ทราบ และแสงสี 	

IAE
INTEGRATED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>มาตรฐาน รวมถึงต้องมีป้ายประชาสัมพันธ์ให้เตือนล่วงหน้า ก่อนเข้าพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งควรติดตั้งทั้งทางแยก และริมถนน เป็นช่วงๆ อย่างน้อย 500 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจร ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนรถบัสก่อนล่วงหน้าเพื่อให้อำเภอผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีรถบัสอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากขึ้น ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนรถบัสก่อนล่วงหน้าและป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อให้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจร ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดติดตั้งป้ายเตือนรถบัสก่อนล่วงหน้า ป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนระมัดระวัง 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีพื้นที่ก่อสร้าง มีการลดช่องจราจร และชะลอความเร็วที่กำหนด</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะ 100 และ 50 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว ป้ายนำทางและป้ายระงับคนงาน เพื่อให้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าควรขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระมัดระวังคนที่กำลังปฏิบัติงาน ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายนำทางจราจร พร้อมไฟกระพริบ ซึ่งจัดวางให้ห่างกันในระยะ 3 เมตร ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง และกระจายแสงให้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตร ตลอดแนวลดช่องจราจร แนวเขตพื้นที่ก่อสร้างติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำหนดคนกรีด และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งตามจุดแนวรถไฟ 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>- ทิศยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ดัดโค้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง และกรวย เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>ข. แนวทางการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีคำแนะนำและติดตั้งเครื่องหมายจราจร ไฟเตือน ป้ายเตือน อุปกรณ์อื่นๆ เช่น กรวยยาง แฉงกัน อุปกรณ์แสงสว่าง เป็นต้น ตั้งแต่ก่อนถึงบริเวณก่อสร้าง จนกระทั่งถึงบริเวณก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความปลอดภัยและสะดวกในการเดินทางในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยให้เกิดความแตกต่างจากสภาพการจราจรปกติมากที่สุด ดำเนินการจัดการให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถเปลี่ยนเลนที่ใกล้เคียง เพื่อความสะดวกในการเดินทางอีกด้วย อย่างไรก็ตาม แผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างจะต้องได้รับการพิจารณาและเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยกรณี เช่น สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดและกรมการขนส่งและจราจร (บก.) การรถไฟแห่งประเทศไทย 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>(รฟท.) และหน่วยงานท้องถิ่น เป็นต้น ก่อนที่จะเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้าง</p> <p>ค. การขนส่งวัสดุก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีการติดป้ายชื่อโครงการบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง เบอร์โทรศัพท์ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนได้ กรณีที่มีการใช้ความเร็ว และมีวัสดุอุปกรณ์รบกวนตามถนน กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการก่อกวนของฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือนและเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถบรรทุกออกนอกพื้นที่ขุดไถดินพื้นที่โครงการ 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อยหรือในช่วงเวลาว่างคืน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด รถบรรทุกที่ขนวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้างจะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมเพื่อป้องกันฝุ่นละอองที่กระจาย และเศษวัสดุตกหล่น กำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษารถยนต์ให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้างให้ทางในพื้นที่ ตลอดพื้นที่การขนส่งวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการซ่อมแซมถนนท้องถิ่นหรือถนนชุมชนที่ชำรุดเนื่องจากการขนส่งวัสดุ ก่อสร้างของโครงการ ให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่กวาดเก็บวัสดุที่ตกลงจากรถบรรทุกลงบนผิวจราจรและไหล่ทางในพื้นที่ตลอดพื้นที่การขนส่งวัสดุก่อสร้าง การก่อสร้างทางเบี่ยงรถไฟชั่วคราว <ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างคันทางรถไฟพร้อมวางหมอน รางและยึดหินโยทางของเส้นทางเบี่ยงที่ขนานกับทางรถไฟปัจจุบัน โดยมีระยะห่างที่ไม่เกิดขวางต่อการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางของโครงการ และเว้นจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดที่จะเชื่อมกับทางรถไฟปัจจุบันไว้ ประสานงานกับฝ่ายการโยธาของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้ตรวจสอบความแข็งแรงและความถูกต้องของทางเบี่ยงพร้อมทั้งจัดการเวลาในการตัดทางรถไฟปัจจุบันและเชื่อมกับทางเบี่ยงที่ได้ก่อสร้างไว้แล้ว ซึ่งเวลาดังกล่าวคือช่วงที่จะไม่มีการเดินรถไฟผ่านในเส้นทางดังกล่าวนี้เอง 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ตามข้อกำหนดของการเดินรถเพื่อให้พนักงานขับรถไฟฟ้าผ่านในจุดดังกล่าวสามารถปฏิบัติได้ตามได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย เมื่อก่อสร้างทางใหม่หรือปรับปรุงทางปัจจุบันแล้วเสร็จก็จะดำเนินการตัดทางเบี่ยงออกและเชื่อมเส้นทางปัจจุบัน ซึ่งจะต้องประสานงานกับฝ่ายเดินรถและนายสถานีรถไฟ เพื่อขอเวลาช่วงของการทำงานดังกล่าว 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ระยะการดำเนินงานโครงการจะไม่มีการรื้อถอนที่ดินให้เกิดผลกระทบต่อกรรมคมนาสมบนถนนถนนหลัก รวมถึงบริเวณทางแยกและจุดตัดทางหลวง เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเมื่อผ่านจุดตัดถนนจะได้รับผลกระทบให้เป็นเพียงระยะสั้นหรือทางลอดทั้งหมดจะทำให้การคมนาคมในภาพรวมดีขึ้นโดยช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดและเร่งระบายรถเข้า-ออกจากพื้นที่ต่างๆ ได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ยังช่วยลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจากการข้ามทางลักผ่านและจุดตัดต่างๆ ของแนว</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการติดตั้งป้าย และเครื่องหมายจราจร เพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมายังสถานีรถไฟไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณสถานีรถไฟ 	<p>ระยะเปิดดำเนินการ</p> <p>ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ทั้งด้านแรง ความรุนแรง และสาเหตุของอุบัติเหตุ ความถี่ บริเวณจราจร เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเปิดดำเนินการ</p> <p>การติดตามตรวจสอบ</p> <p>พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ</p>

UNAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เส้นทางโครงการ รวมทั้งทำให้ระยะเวลาในการเดินทางทั้งทางรถไฟ และทางรถยนต์สั้นลง</p> <p>ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางวิ่งบริเวณสถานีบ้านไผ่ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการโครงการจะมีประชาชนเข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น อาจมีผลกระทบการจราจรบนถนนบริเวณพื้นที่โครงการที่ให้สำหรับการเดินทางมายังสถานี แต่ไม่มีความก่อให้เกิดความคล่องตัวลดลงจากเดิม ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>		
15. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การระบายน้ำของพื้นที่ในแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นแนวเส้นทางรถไฟเดิมที่มีระบบท่อระบายน้ำ แม่น้ำ และคลองธรรมชาติ ตลอดจนพื้นที่ที่สร้างที่กระจ่ายอยู่ทั่วไป ผลกระทบด้านการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม จากการก่อสร้างโครงการอาจเกิดจากการกีดขวางการระบายน้ำปัจจุบัน และอาจก่อให้เกิดน้ำขังในพื้นที่ขึ้นได้ แต่เนื่องจาก การระบายน้ำเป็นแบบขังสโลตได้วัดดินและระบายออกไปรวมกับท่อระบายน้ำหรือร่องระบายน้ำบนถนน การก่อสร้าง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการก่อสร้างในบริเวณที่ผ่านลำน้ำให้แล้วเสร็จโดยเร็ว หากเป็นไปได้ควรดำเนินการในฤดูแล้ง หากพบว่ามีการก่อสร้างละเลยด้านลำน้ำ ทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดิน หรือเศษวัสดุก่อสร้างให้ทำการขุดลอกเพื่อให้อยู่ในสภาพเดิม ตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำ ตลอดจนแนวทางการก่อสร้างโครงการหากพบว่ามีการอุดตันดินทรายที่กั้นขวางการไหลของน้ำหรือการนำออกโดยผู้เกี่ยวข้องให้ดำเนินการนำออกโดยผู้เกี่ยวข้อง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>

UNAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>โครงสร้างซึ่งต้องมีการพัฒนาใหม่และ/หรือเปลี่ยนแปลงรูปแบบของระบบระบายน้ำในปัจจุบัน นอกจากนี้ องค์ประกอบต่างๆ ที่จะพัฒนาโครงสร้างซึ่งจะต้องไม่เกิดขวางการไหลของน้ำในคลองธรรมชาติที่มีในพื้นที่ยังมีอยู่ อีกทั้ง การดำเนินการก่อสร้าง จะพิจารณาใช้พื้นที่ในการเก็บกักวัสดุหรือจุดก่อสร้างให้เป็นที่ยึดขวางต่อการระบายน้ำ โดยเฉพาะในช่วงพื้นที่ที่เคยเกิดน้ำท่วมในช่วง กม.ที่ 273+000 ถึง กม.277+000, กม.ที่ 394+000 ถึง กม. 351+000, กม.ที่ 416+800 ถึง กม.417+00 และ กม.ที่ 421+785 ถึง กม.422+000 ในช่วงเวลาที่เสียต่อการเกิดน้ำท่วมเพื่อรวบรวมน้ำลงสู่คลองธรรมชาติได้ทันเวลา รวมทั้งไม่ทิ้งเศษวัสดุก่อสร้างลงคลองธรรมชาติและมีการตรวจสอบระบบระบายน้ำให้สามารถระบายน้ำได้โดยไม่ให้เกิดปัญหาคอขวด ซึ่งจะอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางรถไฟบริเวณสถานีบ้านไผ่ เมื่อโครงสร้างทางรถไฟเป็นทาง</p>	<p>วางผังระบายน้ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างถนนและสะพานเมื่อเปิดดำเนินการระบายน้ำตามธรรมชาติและต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาให้มีการจัดการจัดการระบบระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อไม่ให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่กำลังดำเนินการก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง หากพบว่าพื้นที่โดยรอบเกิดการน้ำท่วมเนื่องจากโครงการ ให้ผู้รับเหมาจัดหาเครื่องสูบน้ำมาระบายน้ำออกจากพื้นที่โดยเร็ว จัดให้มีถึงอำนวยความสะดวกในการระบายน้ำเพิ่มเติม เช่น ท่อระบายน้ำ รางระบายน้ำ และคูระบายน้ำข้างรางรถไฟ เพื่อทดแทนส่วนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง ห้ามมิให้คนงานก่อสร้างทิ้งเศษวัสดุก่อสร้างและขยะมูลฝอยต่างๆ ลงในลำน้ำต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันปัญหาการตันของลำน้ำ การตัดขวางการไหลของน้ำ รวมถึงปัญหาการท่วมขังน้ำขังในคลองธรรมชาติ 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ยกระดับน้ำจะไหลผ่านท่อระบายน้ำด้านข้าง และไหลไปรวมกับระบบระบายน้ำของเทศบาลและจะถูกระบายลงคลองธรรมชาติทั้ง 2 ข้างต่อไป ดังนั้น จึงไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง รวมทั้งจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบเปลี่ยนแปลงจากเดิมบริเวณสองข้างทางเส้นทาง</p>	<ul style="list-style-type: none"> หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ การขุดหรือการเจาะโกลันหลังน้ำในช่วงฤดูฝน เพื่อลดปัญหาการพังทลายของดิน จัดให้มีการจัดระเบียบในการเก็บวัสดุอุปกรณ์ เศษวัสดุจากการก่อสร้างและขยะมูลฝอยให้ดี เพื่อมิให้เกิดการกีดขวางหรืออุดตันการไหลของน้ำ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในระยะดำเนินการคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อการระบายน้ำ เนื่องจากโครงการเป็นเส้นทางรถไฟในระดับพื้นดินเป็นส่วนใหญ่ และทางรถไฟยกระดับในช่วงก่อนเข้าสถานีขอนแก่น ซึ่งดำเนินการในแนวเส้นทางรถไฟเดิม มีการสร้างระบบระบายน้ำที่สถานีเพื่อระบายและรวบรวมน้ำลงสู่ระบบระบายน้ำและคลองธรรมชาติ โดยในการออกแบบได้คำนึงถึงบริเวณที่เคยประสบปัญหาน้ำท่วมขังเหนือคันรางรถไฟและคาดการณ์จากปริมาณฝนสูงสุดในรอบ 100 ปี ประกอบกับกำหนดให้วางท่อระบายน้ำให้ตรง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำทางสถานีรถไฟอย่างสม่ำเสมอ ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำทางลอดและสะพานเป็นประจำทุก 3 เดือน และเพิ่มความถี่ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม - พฤศจิกายน) หากพบว่ามีผลกระทบของตะกอนและวัชพืชจึงในบริเวณดังกล่าวจะต้องดำเนินการขุดลอกให้เร็ว เพื่อมิให้เกิดความกระทบกระเทือน บริเวณทางลอดชุมขนบ้านไผ่ให้มีการติดตั้งปั๊มสูบน้ำอัตโนมัติ เพื่อใช้ในการระบายน้ำในช่วงฤดูฝนที่มีน้ำขังในคลองธรรมชาติ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ไม่มี</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	น้ำท่วมขัง นอกจากนั้น หากโครงการจะหันไปตรวจสอบกับ ความสะอาด บำรุงรักษาและซ่อมแซมระบบระบายน้ำของ โครงการไม่ให้อุดตัน และสามารถระบายน้ำ รวบรวมน้ำลงสู่ ระบบระบายน้ำและคลองธรรมชาติในที่สุด ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลง โครงสร้างทางรับบริเวณสถานีบ้านไผ่ ในช่วงดำเนินการคาด ว่าจะไม่มีผลกระทบต่อการระบายน้ำ เนื่องจากโครงสร้างทาง รถไฟเป็นโครงสร้างยกระดับ Elevated Structure (เสา คสล) ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำ ทั้งนี้โครงการได้ดำเนินการอยู่ในแนวถนนทางรถไฟเดิม มีการ ก่อสร้างระบบระบายน้ำเพื่อระบายและรวบรวมน้ำลงสู่ระบบ ระบายน้ำหรือคลองธรรมชาติต่อไป		
16. เศรษฐกิจ-สังคม	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจราจรในระยะนี้ สามารถแบ่ง ออกได้เป็น 2 ส่วน คือ • ผลกระทบต่อกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงซึ่งต้อง รื้อย้ายบ้านเรือน จึงอาจได้รับผลกระทบด้านจิตใจ	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง • ประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้ครอบคลุม ท้องถิ่น และประชาชนรับทราบ และเข้าใจโครงการอย่าง ถูกต้อง	ระยะก่อนก่อสร้าง เป้าหมายในการติดตามตรวจสอบ • ทีมงานผู้ตรวจวัดบริเวณที่อยู่อาศัยในเขตทางที่ติดอรัณย โอบล้อมแนวคันวิ่งรถไฟที่สามารถติดตามได้ จำนวน

UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ผลกระทบต่อวิถีชีวิตและปัญหาความขัดแย้งระหว่าง ผู้ก่อเหตุคนกับเจ้าหน้าที่โครงการ • ผลกระทบต่อกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม/ผู้อยู่ อาศัยใกล้เคียง ซึ่งอาจได้รับความไม่สะดวกในการ สัญจรของครัวเรือน ความเดือดร้อนรำคาญจาก กิจกรรมการก่อสร้าง ผลกระทบต่อการประกอบ อาชีพเกษตร ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่น และเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น ความไม่ปลอดภัยใน ชีวิตและทรัพย์สินได้ ซึ่งหากมีการปฏิบัติตาม มาตรการด้านเศรษฐกิจ - สังคมอย่างเคร่งครัดจะทำให้ ให้ผลกระทบไม่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำเท่านั้น ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง ทางรับบริเวณสถานีบ้านไผ่ ต้องใช้จำนวนคนงานบริเวณ สถานีบ้านไผ่สูงสุด 180 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดิมจำนวน 70 คน และไม่มีการก่อสร้างที่หักงานในทันที มีสำนักงาน ก่อสร้าง 1 แห่ง โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำสำนักงาน จำนวน 30 คน แต่ไม่พักอาศัยค้างคืน เมื่อมีคนงานเพิ่มมากขึ้น อาจ	ถูกต้องและทั่วถึง โดยเฉพาะแผนการก่อสร้างในช่วงต่างๆ ของแนวเส้นทางโครงการ • ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบในด้าน ต่างๆ เพื่อลดความเดือดร้อนรำคาญ และความไม่สะดวก จากกิจกรรมก่อสร้างที่มีต่อประชาชน • เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชน หรือประชาชนได้รับความ เดือดร้อนจากโครงการและแจ้งหาทางแก้ไขโดยเร็วที่สุด • กำหนดให้ผู้รับเหมาพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นให้มากที่สุด	• สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้นำ ชุมชน ผู้แทนศาลาชุมชนและสถานศึกษาบริเวณ ใกล้เขตทางระยะ 500 เมตร จำนวน 400 ครัวเรือน ความถี่ 1 ครั้ง โดยทำการสำรวจในช่วง 6 เดือน ก่อนเริ่มก่อสร้าง โครงการ กลุ่มเป้าหมาย • กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง ที่ต้องรื้อย้ายออกจาก เขตที่ดินโครงการรถไฟแห่งประเทศไทย • กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม ได้แก่ ครัวเรือน ผู้นำ ชุมชน ผู้แทนสถานศึกษาและศาสนา • กลุ่มที่อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง (ผู้นำ ชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม) ผู้รับผิดชอบ การติดตามและตรวจสอบไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของ บริษัทรับเหมาที่ก่อสร้าง

UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานก่อสร้างกับคนในชุมชนเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ในส่วนของการเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมการก่อสร้าง ทั้งในประเด็นเรื่องเสียงดังรบกวนและความสั่นสะเทือนจะมีผลกระทบลดลง เนื่องจากมีการใช้เข็มเจาะแทนเสาเข็มคอก</p> <p>ประเด็นเรื่องของฝุ่นละอองจากการเปิดพื้นที่ขุดบ่อบนเพื่อการก่อสร้าง และจากการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้าง ซึ่งมีผลกระทบต่อการจราจรบนเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ได้เป็นผลกระทบในระดับต่ำ เนื่องจากจากการจราจรยังมีความคล่องตัวดี</p> <p>ประเด็นเรื่องของผลกระทบด้านสุขภาพ เมื่อโครงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางรถไฟ จะช่วยลดปัญหาการบดบังทัศนียภาพ การระบายอากาศสามารถระบายได้ดี โดยรวมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จะส่งผลให้ผลกระทบในด้านต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดความ</p>		<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>เป้าหมายในการติดตามตรวจสอบ</p> <p>สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน ผู้แทนศาสนา-สถานและสถานศึกษาบริเวณใกล้เคียงทางระยะ 500 เมตร จำนวน 400 ครัวเรือน</p> <p>ความถี่</p> <p>1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p>กลุ่มเป้าหมาย</p> <p>กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม)</p> <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <p>การรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของ</p>

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เดือดร้อนรำคาญลดลงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบในระยะดำเนินการจะเกิดขึ้นกับกลุ่มผู้อาศัยหรือผู้ประกอบการบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ รวมถึงประชาชนผู้ใช้เส้นทางเป็นหลัก ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบด้านบวก ประกอบด้วย ผลประโยชน์ทาง การขนส่งสินค้าและบริการ และผลประโยชน์ทางด้านการเจริญเติบโตด้านธุรกิจการค้า และการลงทุนจากการพัฒนาการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ ทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ ผลกระทบด้านลบ ประกอบด้วย การทำให้ผู้คนที่มีความวิตกกังวลเปลี่ยนแปลงไปอย่างฉับพลัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งคนที่ได้รับผลกระทบจากการต้องโยกย้ายออกจากพื้นที่ และผลกระทบจากจำนวนเที่ยวและขบวนของรถไฟที่เพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อคนใน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่ประชาชนบริเวณใกล้เคียงโครงการจะได้รับความสะดวก รวดเร็วจากการเปิดดำเนินการอย่างจริงจัง และอย่างต่อเนื่อง ทั้งมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและด้านสังคม เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชน หรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งหาทางแก้ไข จัดสถานที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนบริเวณสถานีรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้บริโภค การเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่มีโอกาสนำสินค้ามาจำหน่าย 	<p>ระยะติดตามดำเนินการ</p> <p>เป้าหมายในการติดตามตรวจสอบ</p> <p>สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน ผู้แทนศาสนา-สถานและสถานศึกษาบริเวณใกล้เคียงทางระยะ 500 เมตร จำนวน 400 ครัวเรือน</p> <p>ความถี่</p> <p>1 ครั้ง/ปี ทุกๆ 5 ปี (5 ปี/1 ครั้ง) ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ</p> <p>กลุ่มเป้าหมาย</p> <p>กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม)</p> <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <p>การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ</p>

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เมื่อพิจารณาจากลักษณะผลกระทบและขนาดผลกระทบแล้ว สามารถประเมินผลกระทบเชิงบวกและผลกระทบเชิงลบจะอยู่ในระดับปานกลาง ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางวิ่งบริเวณสถานีบ้านไผ่ เนื่องด้วยการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ เป็นการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางวิ่งจากคันทางดินถมสูงเปลี่ยนแปลงเป็นทางวิ่งยกระดับ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสิ่งก่อสร้างเป็นหลัก จึงคาดว่าจะได้รับผลกระทบเช่นเดียวกันกับการที่ไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ		
17. การแบ่งแยกชุมชน	ระยะก่อนก่อสร้าง กิจกรรมในระยะนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ แต่ควรมีการกำหนดมาตรการ เพื่อป้องกันมิให้เกิดการดำเนินโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการส่งผลกระทบต่อการแบ่งแยกชุมชนดั้งเดิมเพิ่มเติม	ระยะก่อนก่อสร้าง • ออกแบบทางเชื่อมหรือทางลอดในระยะที่เหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรแก่คนในชุมชนให้เดินทางเชื่อมโยระหว่างสองฝั่งได้เหมือนเดิม ทั้งนี้พื้นที่แห่งนี้อยู่ทางลอด ทางข้ามดังกล่าว ต้องสอดคล้องกับการใช้พื้นที่ และความต้องการของประชาชน	ระยะก่อนก่อสร้าง ไม่มี

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่โครงการจะใช้เขตทางเดิมของการรถไฟฯ ซึ่งมีขนาดเขตทาง 80 เมตร ดังนั้นในสภาพปัจจุบันชุมชนทั้งสองฝั่งที่อยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟอยู่คนละฝั่งกัน โดยแนวเส้นทางรถไฟอยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม ชุมชนทั้งสองฝั่งทางรถไฟสามารถติดต่อกันโดยอาศัยถนนที่ตัดผ่าน หรือถนนเลียบริมทางรถไฟ อีกทั้งสามารถเดินข้ามทางรถไฟได้ตลอดแนวเส้นทาง ดังนั้น ในช่วงการก่อสร้างโครงการคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการแบ่งแยกของชุมชนในระดับต่ำ ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางวิ่งบริเวณสถานีบ้านไผ่ ในสภาพปัจจุบันชุมชนทั้งสองฝั่งที่ตั้งอยู่คนละแนวเส้นทางรถไฟ ได้ถูกแบ่งแยกชุมชนโดยแนวเส้นทางรถไฟอยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม ชุมชนทั้งสองฝั่งทางรถไฟสามารถติดต่อกันโดยอาศัยถนนที่ตัดผ่าน หรือถนนเลียบริมทางรถไฟที่มีอยู่แล้ว ดังนั้น ในช่วงการก่อสร้างโครงการคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการแบ่งแยกของชุมชนในระดับต่ำ	ระยะก่อสร้าง • ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างทราบถึงแผนการก่อสร้าง และการเปิดเส้นทางระหว่างชุมชน • จัดวางและเก็บวัสดุอุปกรณ์ไม่ให้กีดขวางการเดินทางของประชาชน โดยเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนในใจชุมชน • ติดตั้งป้าย เครื่องหมาย หรือสัญญาณไฟ แสดงเขตการก่อสร้างให้เห็นอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน • ในกรณีที่จำเป็นต้องมีการปิดเส้นทางเดิน และเส้นทางรถไฟในการข้ามทางรถไฟบริเวณใด ต้องอำนวยความสะดวกให้สามารถสัญจรไป-มา ระหว่างชุมชนได้โดยการ จัดให้มีเส้นทางชั่วคราว หรือเปิดช่องทางให้สัญจรได้ และต้องใช้เวลาในการดำเนินการในบริเวณดังกล่าวให้สั้นที่สุด	ระยะก่อสร้าง ไม่มี

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบในด้านต่างๆ เพื่อลดความเดือดร้อนรำคาญและความไม่สะดวกจากกิจกรรมก่อสร้างที่มีต่อประชาชน เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไขโดยเร็วที่สุด 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากโครงการเป็นลักษณะทางรถไฟที่มีความเร็วสูงมากกว่าเดิม ดังนั้น เพื่อป้องกันอันตรายจากการวิ่งไป-มาของรถไฟ และลดอุบัติเหตุจึงต้องมีการควบคุมการเชื่อมต่อเส้นทางช่วงที่อยู่ระดับพื้นดินโดยจัดให้มีการออกแบบรั้วตลอดแนวเส้นทางในบริเวณที่ผ่านชุมชน ส่งผลให้ประชาชนในบริเวณด้านข้างแนวเส้นทางไม่สามารถต่อเชื่อมถึงกันได้ก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางไป-มาหากินเหมือนเดิมการติดต่อกันระหว่างชุมชนยากขึ้นซึ่งมีความไม่สะดวกในการเดินทางไปยังพื้นที่การเกษตร ส่งผลให้เกิดการแบ่งแยกชุมชน ดังนั้นคาดว่าจะผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบการใช้งานของทางเชื่อม/ทางลอด อย่างสม่ำเสมอ หากพบว่า มีปัญหาต้องรีบแก้ไขทันที 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ไม่มี</p>


UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่


ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>กลาง ซึ่งทางโครงการได้ตระหนักในประเด็นดังกล่าว จึงได้คำนึงถึงเส้นทางที่ประชาชนใช้สัญจรในปัจจุบัน และมุ่งให้ความสะดวกเหมือนที่เคยได้รับ โดยทำการออกแบบจัดให้มีทางเชื่อมต่อหรือทางลอดในระยะที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายแก่ประชาชน ในพื้นที่ข้างเคียง นอกจากนี้ ปัญหาจุดตัดทางรถไฟเชิงเป็นอีกปัญหาหนึ่งที่สำคัญของการแบ่งแยกชุมชน จากการสำรวจตรวจสอบข้อมูลด้านต่าง ๆ ทั้งในภาคสนามและในสำนักงาน พบว่าถนนแนวเส้นทางของโครงการจากชุมทางถนนจิระถึงสถานีขอนแก่นมีจุดตัดทางรถไฟกับถนน จำนวน 93 จุด แบ่งเป็นจุดตัดที่แก้ไขปัญหาลงไปแล้วด้วยการทำ Grade Separated จำนวน 9 จุด (Overpass 7 จุด และ Underpass 2 จุด) เหลือจุดตัดระดับเดียวกันที่ต้องพิจารณาแก้ไขในโครงการนี้ทั้งสิ้น 84 จุด แบ่งเป็นจุดตัดที่มีเครื่องกั้นจำนวน 23 จุด เป็นจุดตัดที่ใช้ป้ายและเครื่องหมายจราจร จำนวน 50 จุด และเป็นทางลักผ่าน จำนวน 11 จุดจากจุดตัดดังกล่าว ที่ปรึกษาได้กำหนด</p>		

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>กับคนในและนอกพื้นที่ โดยพิจารณาจากข้อมูลที่สำคัญๆ เช่น ประเภทของแผน มาตรฐานการออกแบบ ปริมาณการจราจร ข้อจำกัดด้านกายภาพ และความสอดคล้องกับแผนการดำเนินงานของหน่วยงานเจ้าของถนน มีรายละเอียดคือ รูปแบบถนนยกระดับ (Overpass) จำนวน 8 แห่ง รูปแบบถนนยกระดับรูปตัว U (Two Way U-turn) จำนวน 26 แห่ง รูปแบบท่อเหลี่ยม (Box Culvert) จำนวน 38 แห่ง รูปแบบยกหรือยกระดับทางรถไฟ จำนวน 1 แห่ง (รองรับ 5 จุดตัด โดยอยู่ในโครงการนี้ 2 จุดตัด) กรมทางหลวงชนบทมีแผนก่อสร้างถนนลอด (Underpass) จำนวน 1 แห่ง แผนและให้ใช้รูปแบบจุดตัดบริเวณใกล้เคียงจำนวน 24 แห่ง และรูปแบบเครื่องมืออัตโนมัติ จำนวน 2 แห่ง</p> <p>ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางบริเวณสถานีบ้านไผ่ มีชุมชนทั้งหมด 19 ชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา จึงการปรับปรุงโครงสร้างทางรถไฟ ไม่ทำให้ผลกระทบด้านการแบ่งแยกเปลี่ยนแปลงไป แต่ทำให้ความถี่การแบ่งแยกลดลง เพราะเปลี่ยนจากโครงสร้างแบบ</p>	 UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>คันดินถมสูงมีความทึบ บดบังการมองเห็นพื้นที่ฝั่งตรงข้าม เป็นโครงสร้างทางยกระดับ Elevated Structure (เสา คสล.) ที่มีความโปร่ง สามารถมองเห็นพื้นที่ฝั่งตรงข้ามได้ ซึ่งโครงการฯ ได้ตรวจสอบความถูกต้องของจำนวนชุมชนที่ได้รับผลกระทบดังกล่าวมีจำนวนทั้งหมด 12 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนโนนสะอาด ชุมชนเขมเงิน 2000 ชุมชนตลาดสด 1 2 3 ชุมชนศรีนครนิพนธ์ ชุมชนคุ้มชีสุร ชุมชนโนนสวรรค์ ชุมชนแสงทองประชาสรรค์ ชุมชนหมู่ 1 ที่ดงนา ชุมชนบ้านไผ่เก่า ชุมชนบ้านไผ่เก่าพัฒนา ชุมชน บ.ขส. และชุมชนพระธรรมสาร แต่อย่างไรก็ตาม รถไฟฟ้าจะวิ่งผ่านหรือกำหนดเป็นนโยบายหากโครงการเปิดดำเนินการและประชาชนในพื้นที่ต้องการให้มีทางลอดใต้โครงสร้างยกระดับ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการสัญจรของประชาชนมากยิ่งขึ้น</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> องค์กรพัฒนาชุมชนจะเป็นหน่วยงานกลางในการประสานงาน และช่วยเหลือประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตทางรถไฟในระยะ 20 เมตรแรก โดยการจัดระเบียบให้สามารถสัญจรได้ 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p>  UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED
18. การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่โครงการจะใช้เขตทางของ รฟท. จึงมีอยู่แล้ว แต่อาจมีการเวนคืนที่ดินที่ใช้ก่อสร้างบริเวณพื้นที่สถานีและการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟนั้น ซึ่งเกิดขึ้นน้อยมาก จากการ</p>		

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	สำรวจพบว่ามีจำนวนผู้อาศัยในเขตทางของ รฟท. ในระยะ 40 เมตร จำนวน 987 หลังคาเรือน โดยอยู่ในเขตจังหวัดนครราชสีมาจำนวน 79 หลังคาเรือน และอยู่ในเขตจังหวัดขอนแก่นจำนวน 908 หลังคาเรือน การดำเนินโครงการส่งผลกระทบต่อประชาชนที่ต้องสูญเสียที่ดินและทรัพย์สินอย่างถาวร ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นคาดว่าจะอยู่ในระดับสูง	ระยะ 20 เมตรหลัง โดยประชาชนต้องโยกย้ายออกจากเขตทางรถไฟเพื่อประสานงานกับองค์การพัฒนารัฐบาล <ul style="list-style-type: none"> สำรวจรายละเอียดทรัพย์สินที่จะต้องจ่ายค่าชดเชยอย่างละเอียด ได้แก่ ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง พืชผล ต้นไม้ เป็นต้น ดำเนินการชดเชยทรัพย์สินและผลตอบแทนทางโครงการ ตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่น ให้ผู้แทนในท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของทรัพย์สิน ที่บริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ รวมทั้งขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในเส้นที่โครงการ 	
	ระยะดำเนินการในช่วงดำเนินการ การโยกย้ายและเวนคืนที่ดินได้ดำเนินการแล้วเสร็จตั้งแต่ช่วงการก่อสร้าง ซึ่งมีเฉพาะ	ระยะดำเนินการไม่มี	

UNAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	กิจกรรมการเดินขบวนรถไฟผ่าน ดังนั้น จึงไม่มีกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินเกิดขึ้น		
19. สุขาภิบาล	ระยะก่อสร้าง การจัดการน้ำเสีย น้ำเสียจากสำนักงานโครงการชั่วคราวของโครงการและน้ำเสียจากการอุปโภคบริโภคของหน่วยงานต้องมีการรวบรวมและบำบัดด้วยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปส่วนน้ำเสียจากการล้างอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ จะจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งเพื่อพักตะกอนและคราบน้ำมันก่อนระบายออกสู่ภายนอก จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างอยู่ในระดับต่ำ การจัดการขยะ ขยะจากกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ เศษเหล็ก เศษอิฐ เศษคอนกรีต ไม้และเศษไม้ เป็นต้น ซึ่งวัสดุที่นำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น เศษเหล็ก ไม้แผ่นและไม้ท่อนที่มีสภาพดีจะ	ระยะก่อสร้าง การจัดการน้ำเสีย <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีบ่อน้ำทิ้ง เพื่อพักตะกอน และคราบน้ำมันจากการล้างอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ก่อนระบายสู่แหล่งรองรับสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลรักษา และขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ ติดตั้งบ่อพักตะกอนเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการกักเศษดิน หิน และตะกอนจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ออกแบบและติดตั้งอย่างเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วม หากสิ่งปฏิกูลในถังบำบัดน้ำเสียเต็มจะต้องประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการสูบล้างไปกำจัดทันที 	ระยะก่อสร้างไม่มี

UNAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)

ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เศษอิฐ เศษคอนกรีต เศษไม้ จะถูกรวบรวมไว้ก่อนนำไปกำจัดอย่างเหมาะสมต่อไปโดยไม่มีการเผาหรือทำลายในที่ที่โครงการ ส่วนขยะมูลฝอยที่เกิดจากคนงานก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยสำหรับรองรับเศษอาหารและวัสดุจากการอุปโภคบริโภคของคนงานก่อสร้าง ซึ่งไม่มีการรื้อทิ้ง หรือทิ้งมีฝาปิดป้องกันน้ำฝนและการส่งกลิ่นขึ้นไปในจุดที่เหมาะสมภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ พร้อมประสานงานให้หน่วยงานท้องถิ่น หรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเก็บขนไปกำจัดต่อไป จึงเห็นได้ว่าโครงการจะมีการจัดการขยะมูลฝอยจากกิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้าง จึงคาดว่าผลกระทบด้านขยะมูลฝอยจากการก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบบ่อฝังขยะอย่างสม่ำเสมอ และตักไขมันออกจากบ่อฝังไขมันเป็นประจำวันอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ไขมันที่ตักออกให้ใส่ถุงพลาสติก มัดปากถุงให้แน่น และนำไปทิ้งที่ส่วนพักขยะของโครงการ เพื่อรอให้รถเก็บขนมูลฝอยมาดำเนินการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัดต่อไป การก่อสร้างห้องส้วมของคนงานก่อสร้าง ควรก่อสร้างให้มีระยะห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 150 เมตร ตรวจสอบและดูแลรางระบบน้ำทิ้งรอบที่หักคนงานและลานซักล้าง ตะแกรงคัดมูลฝอย และบ่อดักตะกอน โดยเก็บมูลฝอยที่ติดอยู่ที่ตะแกรงคัดมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การระบายน้ำทิ้งภายในเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กำหนดให้มีการคัดแยกขยะมูลฝอย โดยนำเศษวัสดุที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้กลับมาใช้ ส่วนเศษวัสดุที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีกต้องแยกไว้เป็นพิเศษก่อนนำไปกำจัดต่อไป 	

UNAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)

ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> วางแผนการขุดดินและบริเวณให้สอดคล้องกันทั้งที่มีการถมดิน เพื่อให้โครงการสามารถใช้ประโยชน์จากดินที่มีอยู่ในโครงการได้อย่างสูงสุด จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยที่มีสภาพดี ไม่รั่วซึม หรือมีฝาปิดป้องกันน้ำฝนและการส่งกลิ่นขึ้นไปในจุดที่เหมาะสมภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ ตรวจสอบถังรองรับมูลฝอย และดูแลรักษาให้มีสภาพดีอยู่เสมอ กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งมูลฝอยลงในถังรองรับมูลฝอย และห้ามทิ้งหรือกองไว้รอบถังรองรับมูลฝอยเด็ดขาด ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของหน่วยงานท้องถิ่นมารับซื้อหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเข้าดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ 	
	ระยะดำเนินการจัดการน้ำเสีย แหล่งกำเนิดน้ำเสียหลักในระยะดำเนินการมาจากห้องส้วมภายในสถานีรถไฟ โดยมีปริมาณน้ำเสียเท่ากับ 10, 30	<p>ระยะดำเนินการจัดการน้ำเสีย</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วมประจำสถานี โดยนำทิ้งที่ผ่านการบำบัดด้วยวิธีชีวภาพ 	ระยะดำเนินการจัดการน้ำเสีย

UNAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	และ 180 ลูกบาศก์เมตร/วัน สำหรับสถานีรถไฟขนาดเล็ก กลางและใหญ่ ตามลำดับ ซึ่งโครงการได้ออกแบบให้แต่ละ สถานีมีระบบท่อแยกแหว่งท่อน้ำโสโครก (ห้องส้วม) ออกจากท่อน้ำทิ้ง โดยน้ำเสียจากห้องส้วมจะไหลรวมไปบำบัดยัง ถังบำบัดน้ำเสียขี้น้ำสำเร็จรูปแบบตะกอนแรง น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดจะมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานก่อนระบายออกสู่ ภายนอก ซึ่งคาดว่าจะกระทบที่มิเกิดขึ้นในระดับต่ำ การจัดการขยะ	คุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานก่อนระบายสู่ท่อหลัง รองรับสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียง	
	แหล่งกำเนิดขยะมูลฝอยหลักจะมาจากผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการที่สถานีรถไฟของโครงการ ซึ่งสามารถ คาดคะเนปริมาณขยะมูลฝอยที่จะเกิดขึ้นได้จากอัตราการ เกิดขยะมูลฝอยของสถานีรถไฟที่มีลักษณะกิจกรรม คล้ายคลึงกับโครงการ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 355.38 กรัม/ ตารางเมตร/วัน (อ้างอิงการศึกษาของสถานีรถไฟหลัก และบางแห่ง จากเอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ การ ลดการทำลายสิ่งแวดล้อมจากการคมนาคมขนส่งทางบก, วิทยาลัยสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ 8	<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีบ่อตกใบไม้ที่เก็บน้ำเสียในกรณีที่มีพื้นที่ ประกอบอาหาร ตรวจสอบและควบคุมให้มีการเก็บระบบบำบัดน้ำเสียที่ ติดตั้งในโครงการ กำหนดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำ เสีย เพื่อให้มีประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้อยู่เสมอ ทำการสุ่มเก็บจากส่วนตะกอนของระบบบำบัดน้ำเสีย อย่างสม่ำเสมอโดยติดต่อดูแลถึงปฏิบัติการที่ได้รับอนุญาตให้ ดำเนินการกำจัดสิ่งปฏิกูลมาดำเนินการ ตรวจสอบและควบคุมดูแลถังเก็บให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงระยะเต็มประสานงานให้รถดูดสิ่งปฏิกูลของ หน่วยงานที่รับผิดชอบมาทำการดูดสิ่งปฏิกูลออกนอกพื้นที่ จัดการขยะมูลฝอย จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยบริเวณสถานีหรือตำแหน่งที่ เหมาะสมให้เพียงพอเก็บปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	มีนาคม 2546) จึงคาดว่าสถานีรถไฟของโครงการจะมี ปริมาณขยะมูลฝอย โดยในสถานีรถไฟทุกสถานีจะมี พนักงานทำความสะอาดเก็บรวบรวมไว้ในพื้นที่ขยะและ จะประสานให้หน่วยงานท้องถิ่นหรือเอกชนที่ได้รับ อนุญาตเก็บขนมูลฝอยไปกำจัดต่อไป ดังนั้นจึงคาดว่า ผลกระทบด้านขยะมูลฝอยจะอยู่ในระดับต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานี เพื่อเก็บ รวบรวมขยะมูลฝอยจากทุกบริเวณไปไว้ที่ส่วนขยะเป็น ประจําทุกวัน คัดแยกประเภทขยะมูลฝอย เพื่อลดปริมาณขยะที่ต้องถูก นำไปกำจัด จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับพนักงาน ทำความสะอาดประจำสถานี เช่น ผ้ากันเปื้อน ผ้าปิดปาก- จมูก และถุงมือยาง โดยมีข้อบังคับให้สวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน ดังกล่าวขณะปฏิบัติงาน สำรวจความเพียงพอของถังรองรับมูลฝอยที่สถานี หาก พบว่า มีปริมาณขยะมูลฝอยมากขึ้น ต้องจัดให้มีถังรองรับ มูลฝอยเพิ่มขึ้นในปริมาณที่เพียงพอเก็บปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น ตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยที่จัดเตรียมไว้ก่อนนำเข้ามา หากพบว่าแตก ชำรุด หรือรั่วซึม จะต้องเปลี่ยนใหม่หรือ ซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานโดยทันที 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ติดต่อประสานงานให้ทราบถึงขอบเขตของหน่วยงานท้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเข้าดำเนินการเก็บขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างเหมาะสม 	
20. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมหลักในระยะก่อสร้าง ได้แก่ งานแผ้วถาง และปรับพื้นที่ งานขุดดิน ดินสัด/ดินถม งานปรับสภาพพื้นที่ดินฐานรากงานขนย้ายวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง และการจราจรขนส่งต่างๆ อาจส่งผลกระทบต่อคนงานก่อสร้างในด้านของฝุ่นละออง ไอเสียจากเครื่องจักร เสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน นอกจากนี้ยังอาจเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม เช่น ความร้อนจากดวงอาทิตย์แสงสว่างที่น้อยเกินไป การทำงานต่อเนื่องกันยาวนานเกิน 8 ชั่วโมง กรณีที่มีความจำเป็นต้องเร่งการก่อสร้าง อุบัติเหตุจากความบกพร่องของเครื่องจักร ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและชีวิตคนงานก่อสร้างได้ ความเสี่ยงจากการปนเปื้อนแหล่ง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ก. มาตรการสำหรับคนงานก่อสร้าง</p> <p>มาตรการด้านสาธารณสุข</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้น พร้อมรถพยาบาลสำหรับคนงาน และประสานงานกับโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ ส่วนหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีผู้ป่วยฉุกเฉินจากการก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้รายละเอียดและหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างของโครงการ อบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในเขตพื้นที่ก่อสร้าง และเขตที่พนักงานหรือรถบรรทุกใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ควบคุม และใช้กฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการใช้ขีปนาวุธ 	ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ไม่มี

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ละเลยต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลในทันทีที่เสี่ยงภัย การใช้อุปกรณ์เครื่องจักรที่ชำรุดหรืออุบัติเหตุจากการขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้าง เป็นต้น ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลางเท่านั้น</p>	<p>มาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้าง</p> <p>เพื่อความปลอดภัยเมื่อต้องใช้เครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบและดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้าง รายละเอียดต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> การถือเครื่องมือที่มีคม ควรให้ปลายชี้ลงด้านล่าง หรือหาสิ่งของมาหุ้มปิดเสีย เช่น วงเวียน เฟืองขีด อย่างกับหรือพกไว้ในกระเป๋าเสื้อหรือกางเกง ไม่ควรใช้เครื่องมือที่ชำรุด เช่น ค้อนที่빈หรือแตก เพราะจะทำให้เกิดความผิดพลาดในขณะทำงานหรือตีขึ้นงานได้ การทำงานบนที่สูงต้องผูกมัดหรือเก็บเครื่องมือให้ปลอดภัยเพื่อป้องกันไม่ให้หล่นลงมาโดนคนที่อยู่ข้างล่างได้ เมื่อจะเดินเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างหรือปฏิบัติงานสายพาน เบื้อง จะต้องหยุดเครื่อง หรือตัดสวิทช์ออกก่อนทุกครั้ง ห้ามพยายามหยุดเครื่องด้วยมือหรือร่างกาย 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ทั้งระบบส่วนประกอบของเครื่องจักรที่อาจเป็นอันตรายได้ เช่น เฝือก สายพาน มีดตัดต่างๆ จะต้องมีการครอบ หรือ เครื่องป้องกันไว้ ต้องตรวจสอบชิ้นงานหรือใบมีดตัดต่างๆ จะต้องยึดแน่นหรือ อยู่ในตำแหน่งถูกต้องก่อนทำงานเสมอ เมื่อปฏิบัติงานเสร็จแล้ว ต้องตัดสวิตช์ไฟเพื่อออกทุกครั้ง <p>มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อยกหรือถือของหนัก</p> <p>เพื่อความปลอดภัยเมื่อนกบินมาใกล้หรือชนปีกของพนักงาน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกวดขัน และดูแลให้คนงานก่อสร้าง ปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการยก หรือถือของหนัก ดังรายละเอียดต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> การยกของที่หนักมาก อาจทำให้เกิดอันตรายร้ายแรงได้ ควรช่วยกัน หรือใช้เครื่องผ่อนแรงยก และเมื่อยกของหนักๆ จากพื้น อย่าใช้หลังยก ให้ใช้กล้ามเนื้อขาช่วยแทน การยกของควรใช้กล้ามเนื้อที่แข็งแรง โดยยืนในท่าที่มั่นคง น้ำหนักได้สมดุล คือ งอเข่า หลังตรง ก้มหน้าไว้ และยกของให้แน่น แล้วบิดขาขึ้น 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> พยายามหลีกเลี่ยงการยกของมีคม เมื่อยกของขึ้นแล้ว ก่อนจะเดินต้องมองเท้าข้างหน้าและข้างๆ รอบตัว <p>มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับไฟฟ้า</p> <p>สำหรับคนงานที่ต้องปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกวดขันและดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับไฟฟ้า ดังรายละเอียดต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ข้อควรระวังทั่วไปเกี่ยวกับการปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า <ul style="list-style-type: none"> เมื่อพบว่าสายครอบหรือกล่องสวิตช์ชำรุด หรือแตกเสียหาย ควรรีบเปลี่ยนและซ่อมแซมทันที รักษาความสะอาดบริเวณที่ติดตั้งไฟฟ้า หมั่นตรวจตราภายในแผงสวิตช์ไฟ ควบคุมความชื้นไฟฟ้า ไม่ให้มีเศษผงของเหลว หรือโลหะที่นำไฟฟ้ามาอยู่ภายใน ชิ้นส่วนอุปกรณ์ภายในตู้ควบคุม เช่น ฟิวส์ สวิตช์เกียร์ 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> การเปลี่ยนตัวสวิตช์ ควรใช้ตัวสวิตช์เฉพาะงานนั้นๆ และก่อนเปลี่ยนต้องสับสวิตช์ (ให้วงจรไฟฟ้าเปิดเรียบร้อยเสียก่อน) อย่าใช้ผ้าครอบที่หุ้มด้วยสารที่สามารถถูกติดไฟได้ ผ้าครอบสวิตช์แต่ละอัน ควรมีป้ายแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ใช้กับไฟฟ้ากระแสตรงหรือกระแสสลับ ความต่างศักย์ทางไฟฟ้า(แรงเคลื่อนไฟฟ้า/หรือแรงดัน) กระแสไฟฟ้า เครื่องมือหรือวิธีทางไฟฟ้าที่ต่อกับสวิตช์นั้น ชื่อผู้รับ ต้องสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด เมื่อต้องการตรวจสอบหรือซ่อมแซมเครื่องจักร แล้วให้ทำสัญลักษณ์หรือป้ายที่สวิตช์ ระบุว่า "กำลังซ่อมแซม" ก่อนสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด ต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องและได้รับสัญญาณ ถูกต้องแล้ว และก่อนเปิด 	

UNAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ทดลองเดินเครื่อง ต้องตรวจสอบดูว่าเครื่องจักรนั้นไม่มีวัตถุอื่นใดติดหรือขัดอยู่ การส่งสัญญาณเกี่ยวกับการเปิด-ปิดสวิตช์ ควรดำเนินการอย่างระมัดระวัง อย่าเปิด-ปิดสวิตช์ขณะมือเปียกน้ำ การสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิดต้องแจ้งว่าสัญญาณนั้นถูกต้อง การขึ้นลงจากถ้ำเพื่อขึ้นสายไฟฟ้า ต้องขึ้นให้แน่น อุปกรณ์ไฟฟ้าที่ชำรุดอย่าฝืนใช้งานจะเกิดอันตราย ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้ลิฟต์ขึ้นลง <ul style="list-style-type: none"> ลิฟต์ขึ้นลงที่ใช้งานกับส่วนที่เกิดอันตรายสูง ผู้รับผิดชอบต้องหมั่นตรวจสอบและทำป้ายบอก ในกรณีที่มีการตรวจสอบและซ่อมแซมเครื่องจักร ต้องทำป้ายหรือสัญลักษณ์ติดแวนไว้ที่ลิฟต์ชื่อว่า "อยู่ระหว่างทำการซ่อมแซม" หรือ "กำลังซ่อมแซม" เมื่อเสร็จแล้วจึงค่อยนำป้ายออก 	

UNAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> การใช้ชีวิตควบคุมเครื่องจักรในการก่อสร้างที่ไว้ร่วมกัน หลากๆ คน ควรมีหลักเกณฑ์หรือสัญญาณในการปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกัน การทำงานร่วมกับระหว่างคนงาน 2 กลุ่ม กลุ่มที่ใช้เครื่องจักรร่วมกัน จะต้องใช้อย่างระมัดระวัง โดยเฉพาะในกรณีถ้าเกิดการตรวจสอบ ต้องมีการติดต่อประสานงานกับช่างเป็นอย่างดี ก่อนที่จะมีการเปิดวงจรไฟฟ้า ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ทางไฟฟ้า ตรวจสอบสายไฟฟ้า ถ้าพบว่าชำรุด ให้ใช้เทปพันเป็นฉนวนหุ้มให้เรียบร้อยและตรวจจุดต่อสายไฟให้เรียบร้อยด้วย อุปกรณ์ไฟฟ้าที่เคลื่อนย้ายได้ ควรตรวจสอบบริเวณข้อต่อชั่วคราวอุปกรณ์และสายไฟฟ้าอย่างระมัดระวัง ถ้าพบว่าชำรุด ให้รีบเปลี่ยนให้อยู่ในสภาพดี การเปลี่ยนหรือซ่อมแซมเครื่องมือ อุปกรณ์ไฟฟ้า สิ่งอื่นกรณีเล็กน้อย ต้องให้ช่างไฟฟ้าเป็นผู้ดำเนินการ ห้ามส่งสายไฟฟ้าขณะที่มีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ห้ามแฉวงหรือห้อยสายไฟบนของมีคม อาทิเช่น ใบมีด ใบเลื่อย ใบพัด การใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าบางชนิด เช่น มอเตอร์ หม้อแปลง ควรมีผู้รับผิดชอบในการเปิด-ปิด ในส่วนของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ ควรมีเครื่องหมายแสดงไว้ เช่น ป้ายสัญญาณไฟสีแดง เทปแดง เป็นต้น ถ้าเกิดสภาพผิดปกติกับอุปกรณ์ไฟฟ้า ควรสับสวิทช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด แล้วแจ้งให้ผู้รับผิดชอบทราบ ห้ามปลดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายไฟฟ้าออก ยกเว้นกรณีที่ได้รับอนุญาตแล้วเท่านั้น เมื่อใช้งานเสร็จแล้วควรสับสวิทช์และต้องให้แน่ใจว่าวงจรไฟฟ้าเปิด ห้ามพ่วงหุ้มดวงไฟด้วยกระดาษหรือผ้า ห้ามนำสารไวไฟหรือวัตถุที่ติดไฟง่ายเข้าไปในห้องหรือบริเวณใกล้ไฟฟ้า ห้ามนำสิ่งของหรือวัสดุที่ไม่เกี่ยวข้องมาใช้งาน 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> เมื่อมีผู้ได้รับอุบัติเหตุทางไฟฟ้า ต้องรีบแจ้งวิทยุให้วงจรเกิด ข้อควรระวังเกี่ยวกับการติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า <ul style="list-style-type: none"> การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าจะต้องมีการควบคุมดูแลโดยช่างหรือผู้ชำนาญการทางไฟฟ้า นอกจากงานที่มีความสูงต่ำกว่า 50 โวลต์ ซึ่งต้องลงดินเรียบร้อยแล้ว การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า จะดำเนินการได้ต้องผ่านการปรึกษาหารือกับผู้เชี่ยวชาญโดยเฉพาะการสื่อสารเกี่ยวกับการป้องกัน เมื่อมีการทำงานขณะมีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่หรือกรณีมีการขัดจังหวะ หลีกเลี่ยงการทำงานขณะมีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ ยกเว้นในกรณีจำเป็นเท่านั้น การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า นอกจากต้องปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานทางไฟฟ้าแล้วควรร้องเพิ่มเติมร่างรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ห้ามมีขีดชั้นส่วนของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีอยู่และจะเพิ่มกระแสไฟฟ้าให้หรือประจุไฟฟ้าให้จนกว่าใช้การจนหมด 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> มีอบวกัน หรือถ้าไม่สามารถเปิดคลุมได้ก็ให้จัดทำป้ายอันตรายติดแขวนไว้ อุปกรณ์หรือสายไฟฟ้าที่ติดตั้งในที่สูง จะต้องมีอบวกันอย่างดีและต้องตรวจสอบความพร้อมก่อนอยู่ก่อน หมั่นตรวจสอบความแน่นของอุปกรณ์ไฟฟ้าอยู่เสมอในบริเวณที่ซึ่งอาจมีการสัมผัสหรือทำงาน เมื่อมีการเดินสายไฟฟ้าบนถนน (แม้ว่าจะต้องเดินชั่วคราวก็ตาม) ควรจะมีระบบป้องกันอันตรายซึ่งใช้เฉพาะงาน กรณีการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้าหรืออาจมีการขัดจังหวะงานได้ ควรเพิ่มความระมัดระวังนี้ <ul style="list-style-type: none"> เครื่องจักรบางชนิดเมื่อเดินเครื่องแล้วไม่สามารถกดสวิตช์ให้กลับการทำงานที่จุดเริ่มต้นได้ควรมีป้ายบอกไว้ เครื่องจักรทุกชนิดควรมีระบบสายดินที่ดี เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ ควรปรึกษาช่างไฟฟ้าหรือผู้เชี่ยวชาญทางไฟฟ้า 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ก่อนสิ้นสุดขั้วทำงาน ควรตรวจสอบให้แน่ใจว่าจะไม่เกิดอันตรายที่ฟ้าผ่าด้วยระบบสายดินแห่งจ่ายไฟเรียบร้อย <p>มาตรการด้านการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับการช่วยเหลือ และการปฐมพยาบาลเบื้องต้น กรณีที่เกิดอุบัติเหตุระหว่างการปฏิบัติงานภายในพื้นที่โครงการ ให้ทันคนงานก่อสร้างก่อนจะมีการก่อสร้างจริง ดังรายละเอียดต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> กรณีหยุดหายใจ <ul style="list-style-type: none"> รายละเอียดการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น กรณีมีคนงานก่อสร้างหยุดหายใจในระหว่างปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง กรณีประสบอันตรายจากไข้หวัด <ul style="list-style-type: none"> ไม่ใช้มือเปล่าในการช่วยเหลือ รีบตัดกระแสไฟฟ้า (สวิตช์/ปลั๊ก) ให้ออมวามือสายไฟให้หลุดออก เมื่อไฟฟ้าดับ ควรรีบสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าตัด 	

UAE
UNITED ANALYSIS AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ถ้าเกิดไฟฟ้าช็อต หรือลัดวงจรทำให้เกิดไฟไหม้มีรับสับสวิตช์ แล้วทำการดับไฟด้วยเครื่องดับเพลิงชนิดสารเคมี ไม่ให้เข้าหรือเครื่องดับเพลิงที่เป็นน้ำทำการดับไฟ เพราะอาจเกิดอันตรายได้ กรณีประสบภัยในน้ำ อย่างลงไปช่วยจนกว่าจะแน่ใจว่าหมดกระแสไฟฟ้าหมดแล้ว กรณีผู้ป่วยหมดสติ ให้นำคหัวใจและผายปอดช่วยชีวิตโดยทันที ห้ามเลือด <ul style="list-style-type: none"> สามารถสรุปรายละเอียดขั้นตอนดังต่อไปนี้ ใช้เศษผ้าสะอาดกับรอบแขนหรือขา 2 รอบ ผูกแน่นแรก ใช้ก่อนไม้วางบนเข่า แล้วผูกติดข้อ 2 ครั้ง หมุนหรือขันเขม้นาจนกระทั่งเลือดหยุดไหล ผูกตรึงปลายไม้ให้อยู่กับที่ด้วยเชือกเส้นเล็ก บันทึกเวลาเริ่มขันเขม้นาไว้ 	

UAE
UNITED ANALYSIS AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>มาตรการด้านการจัดสถานที่ทำงานให้เป็นระเบียบเรียบร้อย</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานที่ปฏิบัติงานต้องปราศจากสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตรายที่อาจจะเป็นอุปสรรคต่อการทำงาน และต้องไม่มีเศษขยะ น้ำมัน และน้ำมัน จัดทางเดินให้โล่ง เพื่อสามารถเข้าไปยังที่ทำงานได้อย่างปลอดภัย ห้องปลอดขยะอย่างมือต้องอยู่ในสภาพที่สะอาด และถูกสุขลักษณะ ไม่จัดเก็บอาหารไว้ในสถานที่ปฏิบัติงาน ขยะและของเหลือต้องนำออกไปนอกเขตปฏิบัติงานทุกวัน ห้ามจัดวางวัสดุที่ง่ายต่อการถูกไฟไหม้ใกล้กับจุดติดตั้งหลอดไฟหรือวัสดุที่มีความร้อนมีประกายไฟ น้ำมัน และจาระบีที่หกหรือรั่วซึมต้องรีบทำความสะอาดให้เรียบร้อย จัดเก็บวัสดุเศษชิ้นที่ระดับ และอยู่ในสภาพที่เรียบร้อย จัดทำลิ้มไม้หมอน สำหรับรองรับวัสดุที่เป็นชิ้นส่วนเพื่อป้องกันการเคลื่อนตัว 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>มาตรการด้านการใช้อุปกรณ์เครื่องและกับบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการปฏิบัติงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> บริเวณเขตก่อสร้างต้องจัดรั้ว หรือปิดป้ายประกาศ "เขตก่อสร้าง บุคคลภายนอกห้ามเข้า" โดยบริเวณพื้นที่โครงการ บริเวณเขตอันตรายต้องจัดรั้ว หรือปิดป้ายประกาศ "เขตอันตรายในการก่อสร้าง" และมีไฟสัญญาณสีแดงแสดงให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืน พื้นที่สูงและพื้นที่ที่มีช่องเปิดต่างๆ ต้องท้าวราวกันตกที่มีมั่นคงแข็งแรง ไม่อนุญาตให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง หรือหมดหน้าที่เข้าไปในเขตก่อสร้าง และเขตอันตรายในการก่อสร้าง ห้ามผู้ปฏิบัติงานพักอาศัยในบริเวณเขตก่อสร้าง <p>มาตรการด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนที่สูง</p> <ul style="list-style-type: none"> ราวกันตกต้องมั่นคงแข็งแรง มีความสูงไม่น้อยกว่า 90 เซนติเมตร จากพื้น 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบอุปกรณ์ทุกชนิดที่เกี่ยวข้องกับการใช้งาน เช่น รถเครน ลวดสลิง เชือก ตะขอ สะพาน วาล์วในสภาพดีทุกครั้ง ก่อนเริ่มทำงาน หากชำรุดห้ามนำมาใช้ ขณะที่มีพายุหรือฝนตก ผู้ปฏิบัติงานต้องหยุดทำงานและลงมาข้างล่าง เมื่อมีความเสี่ยงที่จะตกลงมาจากที่สูงและอยู่ในที่สูงเกิน 4 เมตรขึ้นไปให้ผู้ควบคุมการก่อสร้างพิจารณาสั่งให้ใช้เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิต <p>มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องใช้เครื่องจักรหลักและรถเครนในการเคลื่อนย้ายของ</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีผู้ให้สัญญาณที่ชำนาญเพียงคนเดียว ห้ามเข้าใกล้ส่วนที่เครื่องจักรที่จะต้องหมุนเหวี่ยง ในกรณีที่มีการขุดตอกกับอาณาบริเวณให้โดยรอบ ห้ามเข้าไปอยู่ในรัศมีที่เครื่องจักรโดยเด็ดขาด การทำงานในเวลากลางคืน จัดให้มีแสงสว่างเพียงพอตลอดเวลาที่ทำงาน ห้ามดื่มแอลกอฮอล์ หรือเมายาในช่วงหนึ่งของการปฏิบัติงาน 	

UAE
UNITED ANALYSIS AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีผู้ให้สัญญาณเสียง และแสงรับทราบเตือนให้ทราบขณะรถเคลื่อนที่ จัดให้มีคู่มือปฏิบัติงานเกี่ยวกับรถเครนเป็นภาษาไทยให้พนักงานขับรถศึกษาและปฏิบัติตามโดยถูกต้อง มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้บันได ควรใช้บันไดที่ผลิตจากโรงงานที่มีบันไดใช้กับงานหนัก บันไดที่ชำรุด แตกหัก ห้ามใช้และควรติดป้าย "ห้ามใช้งาน" ห้ามนำบันได 2 อันมาติดต่อกันเพื่อให้ง่ายขึ้น ห้ามดึงบันไดบริเวณที่เดิน มีขยะ ปลายของบันไดต้องเกินจากจุดที่หัดผ่าน 3 ฟุต การขึ้นลงบันไดให้หันหน้าเข้าหาบันได ห้ามยกของ แบกของขึ้นทางบันได ห้ามใช้บันไดไต่ห้อยกับไฟฟ้าโดยเด็ดขาด <p>มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้นั่งร้าน</p> <ul style="list-style-type: none"> การทำงานในที่สูงเกินกว่า 2.00 เมตร ต้องทำนั่งร้าน นั่งร้านที่สร้างขึ้นด้วยโลหะต้องรับน้ำหนักบรรทุกที่ออกแบบไว้ 4 เท่า ของน้ำหนักการใช้งาน 	

UAE
UNITED ANALYSIS AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่มือการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> พื้นที่รับน้ำต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 35 เซนติเมตร ต้องจัดทำบันไดเพื่อใช้ขึ้นลงในบึง ต้องจัดทำใบหรือดาช่วยนิรภัยปิดคลุมโดยรอบนอกบึง โครงสร้างรับน้ำต้องมีการยึดโยงกับคัน เพื่อป้องกันมิให้เขาหรือล้ม และในการใช้ต้องทำงานใกล้แนวสายไฟฟ้าที่ไม่มีฉนวนต้องมีการติดตั้งฉนวน หรือสายให้ชั่วคราว ต้องมีราวกันตกสูงไม่น้อยกว่า 90 เซนติเมตร และสูงไม่เกิน 1.10 เมตร ยกเว้นเฉพาะช่วงที่จะขนถ่ายสิ่งของ ถ้ามีการทำงานซ้อนกัน ต้องมีสิ่งป้องกันของตกมิให้เป็นอันตรายแก่ผู้ปฏิบัติงานอยู่ข้างล่าง การทำงานอยู่บนนั่งร้านสูงเกินกว่า 4 เมตร หัวหน้างานจะต้องพิจารณาให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเข็มขัดนิรภัย มาตรการด้านความปลอดภัยในการเลือกใช้ของใช้ยก ที่หนีบจับ ให้ยึดแน่นกับโครงสร้าง ใช้ตะขอกันที่มียึดเกี่ยวในการยกทีเดียว และจะใช้หัววนเมื่อยกที่มียึดมากกว่าสองขึ้นไป 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่มือการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ตะขอกันต้องมีผู้รับผิดชอบ (ยกเว้นตะขอกันประเภท) ใช้ตะขอกันน้ำหนัก โดยให้น้ำหนักวัสดุตกตรงร่องตะขอกัน ขออนุมัติจากผู้บังคับบัญชาก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้งกับโครงสร้างอื่นๆ เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เกินขีดจำกัดของโครงสร้างนั้น ห้ามใช้ที่หนีบจับสำหรับแผ่นโลหะ ที่มีที่หนีบจับต่อ แทนที่หนีบจับที่ใช้กับโครงสร้าง ต้องมีการตรวจสอบและอนุมัติตะขอกัน ใช้ยก และที่หนีบจับที่ใช้กับโครงสร้างก่อนการใช้งานทุกครั้ง ห้ามใช้เกินจากที่ให้น้ำหนักที่กำหนด กีดน้ำหนักที่จะยกต้องระบุต้นฉบับบนอุปกรณ์ ไม่ปล่อยวัสดุที่จะยกอยู่ในสภาพไม่รัดกุม และไม่ได้รับการพิจารณาถึง ถูกห้อยแขวนอยู่กับตะขอกัน ไม่ยืนหรือให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายอยู่ด้านล่างของวัสดุที่กำลังยกโดยตะขอกัน ไม่ใช้มือจับวัสดุ เพื่อทำการยก 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> • ต้องมีการตรวจสอบใช้ก่อนมีการขุดเจาะ การตรวจสอบด้วยสายตา ให้ตรวจสอบไปถึงตะขอยี่สิบแปดปีติ ตลอดจนสภาพที่เสียหาย อันเนื่องมาจากน้ำไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ • มาตรการด้านความปลอดภัยในการขุด • การขุดเห็นดิน ๕ ที่มีความลึกมากกว่า 1.5 เมตร ต้องมีการค้ำยันหรือทำให้ลาดเอียง และต้องมีการตรวจสอบโดยพนักงานทุกวันก่อนมีการเข้าไปทำงาน และการตรวจสอบต้องมีการทำบันทึกเก็บไว้ • จำเป็นที่จะต้องมีการขุดขวาง และเครื่องขุดติดตั้งรอบบริเวณที่ทำการขุด • คนงานขุดดินต้องสวมหมวกนิรภัยและสวมเสื้อกันร้อนหรือถุงเท้าขี้ผึ้ง • ไม่ควรให้บุคคลใดเข้าไปใกล้บริเวณขุดขุดหรือทำการขุดหรือวัตถุอื่นใด เมื่อมีการทำงานของเครื่องจักร • ต้องจัดหาบันได เมื่อมีการขุดเห็นดินสำหรับการขึ้นลงขุดพื้นที่และต้องมีทางออก 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> • สิ่งสกปรกหรือของที่ได้จากการขุด หรือวัตถุอื่นใด ต้องจัดเก็บห่างจากขอบของการขุดอย่างน้อย 1 เมตร • ต้องมีการตรวจสอบพื้นที่ของการขุดหลังจากฝนตก และต้องมีการป้องกันการเกิดน้ำท่วม • มาตรการด้านความปลอดภัยในการจราจรภายในพื้นที่ก่อสร้างและการจัดที่จอดรถ • อนุญาตให้เฉพาะผู้ที่มีใบอนุญาตขับขีดยกต้อง สามารถขับขีดยานในเขตก่อสร้าง • จำกัดความเร็วในเขตก่อสร้างที่ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง และให้เคารพกฎวินัยจราจร • ไม่อนุญาตให้ขับรถเป็นเกียร์ว่าง ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตราย • การแจ้งอย่างปลอดภัยของยานพาหนะ อนุญาตให้ขึ้นแรงในความเร็วที่กำหนดเท่านั้น • พนักงานขับรถทุกคนต้องเปิดไฟให้สว่างก่อนขึ้น • ขณะขับรถพนักงานต้องคาดเข็มขัดนิรภัย และอย่าใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ให้พนักงานเดินทางขามือบนถนนในเขตก่อสร้าง ในขณะที่ยังมีรถวิ่งสวนกับพนักงาน พนักงานขับรถต้องปฏิบัติตามกฎบนป้ายจราจรและให้ทางกับผู้เดินบนพื้นถนน รถของพนักงาน ผู้มาติดต่อ ให้จอดได้เฉพาะบริเวณหน้าอาคารสำนักงานต่างๆ ซึ่งจัดเป็นที่จอดรถไว้ให้แล้ว หรือจอดได้ในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดให้จอด โดยมีป้ายจราจรอนุญาตให้จอดรถติดตั้งไว้ กฎระเบียบว่าด้วยการจราจรทั่วไปให้มีผลบังคับใช้ตลอดทั้งวัน <p>มาตรการด้านการป้องกันอัคคีภัยและเครื่องดับเพลิง</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้รับจ้าง/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดฝึกอบรมการป้องกันอัคคีภัย และแผนฉุกเฉินให้กับพนักงาน คนงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ใกล้ที่สุดของถังดับเพลิงชนิดผงแห้ง และรู้วิธีการใช้ 	

UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

หน้า 114 จาก 134 หน้า

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> คนงานก่อสร้างต้องทราบถึงชนิดต่างๆ ของสัญญาณบอกเหตุ เช่น ไฟไหม้ การอพยพ หรือภัยอื่นๆ และรู้เส้นทางหนีไฟตลอดจนจุดนัดพบ คนงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ใกล้ที่สุดของถังดับเพลิง และรู้วิธีการใช้ วัสดุไวไฟต้องเก็บให้ห่างจากแหล่งกำเนิดประกายไฟ เมื่อเติมน้ำมันให้กับเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ จะต้องปิดเครื่อง หรือเครื่องยนต์นั้นทิ้งไว้ก่อน ทิ้งเบรคในถังที่จัดหาให้ ไม่ใช่ในและหั่ว หรือถังขยะทั่วไป จุดและสถานที่ที่ติดตั้งสัญญาณบอกเหตุจะต้องติดประกาศบนบอร์ดของเซฟตี้ เมื่อเกิดเพลิงไหม้ เครื่องดับเพลิงที่เหมาะสมที่ได้จัดติดตั้งไว้แล้วตามจุดต่างๆ ที่จำเป็น คือเครื่องดับเพลิงชนิด ABC ขนาดหนัก 5-7 กิโลกรัม โดยผู้ประเมินเหตุต้องสุ่มหาความรู้ที่ดับไฟได้ทันที 	

UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

หน้า 115 จาก 134 หน้า

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>มาตรการความปลอดภัยด้านเชื่อม/งานเชื่อม</p> <ul style="list-style-type: none"> ก่อนที่จะทำการเชื่อมด้วยไฟฟ้าหรือแก๊สทุกครั้ง ผู้ปฏิบัติงานต้องทำการตรวจสอบบริเวณโดยรอบ จะต้องไม่มีวัตถุที่ติดไฟได้อยู่ในรัศมีที่สะเก็ดไฟจากการปฏิบัติงานจะกระเด็นไปถึง ทั้งนี้ให้สวมหน้ากากเชื่อมในที่สูงที่สะเก็ดไฟจะตกลงไปได้ โดยให้ทำการเคลื่อนย้ายวัตถุที่ติดไฟดังกล่าวออกไป หรือจัดหารั้วกันไฟ (Fire Proof Blanket) ปิดกัน ต้องเคลื่อนย้ายสารที่สามารถติดไฟได้ให้พ้นบริเวณที่ประกายไฟจากการเชื่อมสามารถกระเด็นไปถึง จัดให้มีอุปกรณ์วัตถุที่ไม่ติดไฟปิดกั้นบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันประกายไฟหรือสะเก็ดไฟกระเด็นไปตกบริเวณสารไวไฟ/วัตถุติดไฟหรือกระเด็นถูกผู้ปฏิบัติงาน การเชื่อมหรือตัดภาชนะบรรจุสารไวไฟหรือแก๊สทุกครั้ง ต้องถ่ายและล้างภาชนะและภาชนะสารไวไฟหรือแก๊สที่ติดค้างอยู่ในภาชนะ แล้วทำการระบายอากาศภายในภาชนะจนแน่ใจว่าไม่มีสารไวไฟหรือแก๊สติดค้าง หรือต้องเป็นกรณีของ 	

UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ขีดจำกัดล่างของช่วงการติดไฟ (Lower Explosive Limit) แล้วเท่านั้น จึงทำการเชื่อมได้</p> <ul style="list-style-type: none"> ในบริเวณที่มีการเชื่อมจะต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงติดตั้งไว้ใกล้บริเวณพื้นที่ทำงานให้เพียงพอ และสามารถหยิบใช้ได้โดยสะดวกในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน กำหนดให้วางถังแก๊สในแนวตั้งให้ห่างจากบริเวณเชื่อมติด เพื่อป้องกันสะเก็ดไฟจากการเชื่อมกระเด็นไปถูก และยึดถังให้มั่นคงป้องกันการล้ม และตรวจสอบอุปกรณ์ทุกชิ้นเพื่อป้องกันการรั่วไหลอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานก่อนเริ่มทำงาน อุปกรณ์การเชื่อมติดด้วยไฟฟ้าจะต้องอยู่ในสภาพที่ไม่ชำรุด ถีกขาด เสียหาย การถอดชุดเชื่อมออก เพื่อหยุดพักชั่วคราว หรือเลิกใช้งาน จะต้องปิดสวิตช์ไฟฟ้าทุกครั้ง พิจารณาของเครื่องเชื่อมไฟฟ้าที่เชื่อมมีขนาดเหมาะสมและปลอดภัย 	

UNITED ANALYST AND ENGINEERING

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ห้ามเล่นสายลมกับสายเคเบิลอย่างเด็ดขาด เพราะอาจทำให้เกิดการระเบิดได้ ตรวจสอบสายลมกับสายเคเบิล รวมทั้งอุปกรณ์ป้องกันไฟย้อนกลับ (Flashback Arrestor) ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน สวมถุงมือและแว่นตา หรือหน้ากากทุกครั้งที่ทำางาน หลังจากปฏิบัติงานแล้วเสร็จให้มีการตรวจสอบบริเวณพื้นที่ทำงานเชื่อมต่อและจุดที่สะเก็ดไฟตก เพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีการลุกติดไฟ <p>มาตรการด้านอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</p> <ul style="list-style-type: none"> คนงานก่อสร้างทุกคนต้องทราบถึงสถานที่เกิดอุปกรณ์ความปลอดภัยและการใช้อุปกรณ์นั้นจริงๆ ต้องจัดหาหมวกกันน็อกให้กับคนงานก่อสร้างทุกคน อุปกรณ์ป้องกันตาและใบหน้า (เช่น อุปกรณ์ป้องกันใบหน้าเต็มส่วน ครอบป้องกันตาบริเวณศีรษะสำหรับใช้ปฏิบัติงาน) ต้องถูกนำมาใช้กับงานที่อาจมีสะเก็ดไฟตกใส่ผู้ปฏิบัติงานได้ สวมรองเท้านิรภัยหรือบูตที่แข็งแรงและกันไฟ 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล เช่น Ear Muff หรือ Ear Plug ให้กับเจ้าหน้าที่ที่เข้าปฏิบัติงานในบริเวณที่มีเสียงดัง หรือหมุนเวียนเจ้าหน้าที่โครงการหรือคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน ทุกๆ 30 วัน คนงานก่อสร้างต้องใส่เครื่องป้องกันหู เช่น Ear Muff หรือ Ear Plug เมื่อทำงานประเภทที่มีเสียงดังมากกว่า 90 เดซิเบลต่อวินาที คนงานก่อสร้างต้องสวมเข็มขัดนิรภัยในการทำงานในที่สูงเกินกว่า 4 เมตร <p>มาตรการด้านอุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่ตัวเครื่องจักร เครื่องมือ หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตราย หรือทำรั้วกันส่วนที่เคลื่อนไหวของเครื่องจักร/เครื่องมือ ซึ่งในการนำเครื่องจักร/เครื่องมือออกจากตัวเครื่องจะปฏิบัติงาน 	

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ก่อนการปฏิบัติงานต้องนำอุปกรณ์ป้องกันอันตรายของเครื่องจักรที่ถูกถอดออกไปซ่อม หรือเพื่อจุดประสงค์อื่นกลับมาติดตั้งให้เรียบร้อย หากต้องใช้เครื่องมือประเภทไฮดรอลิค/ตัด ไฟตรวจสอบฝาครอบหรืออุปกรณ์ป้องกันอันตรายต้องให้มือผู้ควบคุมก่อนนำไปใช้งาน <p>มาตรการด้านการลงโทษ</p> <ul style="list-style-type: none"> พนักงานบริษัท และ/หรือพนักงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของโครงการฯ ถือว่ามีความผิดตามกฎหมายระเบียบแห่งความปลอดภัย ซึ่งจะได้รับโทษว่ากล่าวตักเตือน ภาวทัณฑ์ปลดออกจากงาน ตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน (พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541) <p>มาตรการด้านการรายงานอุบัติเหตุและเหตุการณ์ต่างๆ เหตุการณ์อุบัติเหตุการรบกวนข้อไปนี้ ต้องรายงานให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทราบ และต้องรายงานถึงแผนความปลอดภัยของผู้รับเหมาก่อสร้าง</p>	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> อุบัติเหตุที่ถึงขั้นหยุดงานและอุบัติเหตุไม่ถึงขั้นหยุดงาน แต่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและได้รับการรักษาที่โรงพยาบาล อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะ (ภายในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเท่านั้น) อุปกรณ์/เครื่องมือมีความเสียหายจากอุบัติเหตุ ไฟไหม้เหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย การกระทำ/สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ต้องรายงานให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของโครงการฯ ทราบทันที <p>มาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับผู้รับเหมาก่อสร้างหรือบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้ความรู้และให้คำแนะนำแก่คนงานในการป้องกันโรค บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมลพิษทางอากาศ <p>อุปกรณ์ให้เหมาะสมกับไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสารอันตราย</p>	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดทำคู่มือด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้าง โดยต้องมีรายละเอียดครอบคลุมตามที่ระบุไว้ในมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้างข้างต้นเป็นอย่างดี พร้อมทั้งต้องจัดให้มีการฝึกอบรม และให้ความรู้ด้านความปลอดภัย และการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่ผู้ปฏิบัติงาน ตามรายละเอียดดังที่ระบุไว้ในคู่มือดังกล่าว ก่อนการปฏิบัติงานจริงอีกทั้งต้องจัดวางคู่มือดังกล่าวไว้ใกล้มือคนงานก่อสร้าง เพื่อกรณีเกิดอุบัติเหตุและเหตุฉุกเฉิน และต้องมีจำนวนคู่มือมากพอกับจำนวนผู้เฝ้าระวังมากพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างในโครงการ บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แขนหุ้ม อุปกรณ์เครื่องป้องกันเสียง รองเท้าพื้นยางหุ้มส้น หรือเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน 	

UNITED ANALYST AND ENGINEERING

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลต่างๆ ตามสภาพและลักษณะของงาน และสวมใส่เครื่องคุ้มครองให้เรียบร้อย รัดกุม ไม่ขาดรุ่งริ่ง โดยในกรณีที่ทำงานเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าจะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเครื่องคุ้มครองที่ไม่เปียกน้ำ เครื่องแบบที่เฉพาะสำหรับสวมในระหว่างการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักรในการก่อสร้าง คือ เสื้อและกางเกงที่เป็นชิ้นเดียวกัน อยู่ในสภาพเรียบร้อย ติดกระดุมทุกเม็ดให้เรียบร้อย ไม่ควรใส่เครื่องประดับ เช่น สร้อยคอ นาฬิกา แหวน เป็นต้น ต้องใส่รองเท้าหุ้มส้น หรือรองเท้าบูต เพื่อป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างที่ตำบอง นอกจากนี้ คนงานก่อสร้างไม่ควรให้ผมยาว หรือถ้าหากไว้ ต้องส่วนหนวดในระหว่างปฏิบัติงาน ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามรูปแบบเครื่องแต่งกายที่เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานในที่ก่อสร้าง สำหรับคนงานก่อสร้าง บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดทำคู่มือด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง 	

UNITED ANALYST AND ENGINEERING

CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ • บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบตามมาตรการลดผลกระทบด้านเสียง คุณภาพอากาศและด้านการจัดการจราจร เพื่อความปลอดภัยในช่วงก่อสร้าง <p>มาตรการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • การเลือกที่ตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง จะต้องจัดทำแผนงานจัดเก็บกากคนงานก่อสร้างรูปแบบที่หัก ที่ตั้ง การจัดระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และรายละเอียดอื่นๆ เสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเจ้าของโครงการทราบและให้ความเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินการ ทั้งนี้ ที่ตั้งของที่พักคนงานก่อสร้าง รวมถึงสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ควรอยู่ห่างจากบ่อไม่ให้ดิบไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อหลีกเลี่ยงการปนเปื้อนสิ่งปนปรกมลสู่แหล่งน้ำใต้ดิน 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> • การเตรียมทางเข้า-ออกที่ที่พักคนงาน และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง รวมทั้งพื้นที่ขอทดและพื้นที่ว่างอื่นๆ ควรมีการปรับปรุงให้มีความเสถียร เช่น ไร้วัวด้วยกรด ปูลาดด้วยวัสดุที่ลดการเกิดฝุ่น ลดการชะล้างพังทลาย ตลอดจนให้มีการปลูกพืชคลุมดิน ถ้าสามารถดำเนินการได้ • การจัดการระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดการระบบระบายน้ำเป็นอย่างดี ทั้งระบบระบายน้ำเสียที่เกิดจากการชักล้าง ห้องน้ำห้องส้วม และระบบระบายน้ำฝนในพื้นที่สำนักงาน และที่ที่พักคนงานก่อสร้าง โดยต้องคำนึงถึงความลาดพื้นที่ของพื้นที่การซึม และการไหลลงของน้ำตลอดจนพื้นที่รับน้ำ ทั้งนี้จะต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่ปลูก ขณะเดียวกันต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียง โดยอาจนำระบบการท่อน้ำมาใช้ เช่น การสร้างบ่อพักน้ำก่อนระบายออก • การจัดการระบบน้ำใช้และการนำน้ำเสีย การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการกำกับดูแลให้บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการจัดการดังต่อไปนี้ 	

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> - จัดเตรียมน้ำดื่มที่สะอาดให้เพียงพอรวมทั้งจัดเตรียมภาชนะใช้ย่อย 72 ลูกบาศก์เมตร/วัน/ที่พักคนงาน 1 แห่ง สำหรับคนงานก่อสร้างใช้ประจำวัน - จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ถูกต้องเหมาะสม และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงาน พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับประเภถังเคราะห์-ถังกรองไขมันอากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก - ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอยู่เสมอ และทำการสุบตะกอนจากระบบบำบัดเป็นประจำวันๆ 3 เดือน • การจัดการขยะมูลฝอย ผู้รับเหมาค้องดำเนินการ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอยทั่วไปซึ่งเคลื่อนที่ไม่สามารถนำกลับสร้างได้ และมีฝาปิดมิดชิด ซึ่งมีผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเก็บรวบรวมขยะที่ใส่ถังขึ้นในถังหรือรถเข็นมาทิ้งบริเวณสำนักงานโครงการทุกวัน 	

หน้า 126 จาก 134 หน้า

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอยทั่วไป ซึ่งเกิดขึ้นจากกิจกรรมประจำวันของคนงานก่อสร้างบริเวณที่พักคนงาน เพื่อใช้รวบรวมขยะที่เกิดขึ้นในแต่ละวันโดยวางกระจายไว้ที่พื้นดิน และต้องเป็นถังขยะที่มีฝาปิดมิดชิด แยกถังเก็บระหว่างขยะเปียก ขยะแห้ง และขยะ Recycle - ติดต่อเทศบาล หรือองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ที่มีระบบกำจัดขยะ ซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงเพื่อนำขยะไปกำจัดทุกสัปดาห์ ข. มาตรการสำหรับประชาชนที่อาศัยในชุมชนรอบพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟ และแนวรางรถไฟ <p>มาตรการด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทางคมนาคมและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์บอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร • บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมไม่ให้พนักงานขับรถปฏิบัติตนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด 	

UNITE ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

หน้า 127 จาก 134 หน้า

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการประกันภัยชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่มีความเสียหาย/อันตราย อันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ <p>มาตรการเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และการคมนาคมขนส่ง อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมโครงการ ที่จะส่งผลกระทบต่อความเสื่อมโทรมของปัจจัยสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนและคนงานก่อสร้างต่อไปได้ 	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมหลักในระยะดำเนินการได้แก่ การเปิดให้บริการรถไฟ อาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสุขภาพต่อประชาชนที่อาศัยใกล้เคียง ตลอดจนเจ้าหน้าที่ประจำสถานี และประชาชนที่เข้ามาใช้บริการในด้านการเพิ่มของขนาดเสียง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> การจัดเตรียมแผนงานด้านความปลอดภัยและแผนฉุกเฉินในระยะดำเนินการ เช่น การติดตั้งโทรศัพท์สำหรับแจ้งเหตุฉุกเฉิน การติดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉิน ไว้คอยช่วยเหลือผู้ที่ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ไม่มี</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>กว่า 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ที่เกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเครื่องยนต์ เสียงรบกวนและความสั่นสะเทือน ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลางเท่านั้น</p>	<p>รถไฟเกิดความขัดข้อง ตลอดจนการเกิดอุบัติเหตุบนสถานีรถไฟ เช่น การป้องกันอัคคีภัย และการกู้คืนจากอุบัติเหตุ</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และการคมนาคมขนส่งในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและด้านความปลอดภัยให้แก่พนักงานรถไฟ พร้อมทั้งให้ความรู้ให้พนักงานรถไฟปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด 	
21. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>จากการสำรวจแหล่งโบราณสถาน และโบราณคดีที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ตั้งอยู่ในระยะ 50 เมตรของแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 16 แห่ง ได้แก่ วัดหัวสะพาน ที่หักลงวัดภูทอกภูซร วัดคอนทองบัว วัดโนนแก้ว วัดถั่วแปบ วัดคอนใหญ่ วัดหนองพวน วัดตะกร้อ วัดบ้านไร่ วัดป่าห้วยระหวัดวิโมกข์สถาน วัดป่าปะชะสรรค์ วัดป่าภูวนาราม วัดป่าศรีอุทุมพร วัดป่าสำนักศิริมาราม วัดป่าคุ้ม</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ในพื้นที่ที่วัดตั้งอยู่ในระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการน้อยกว่า 200 เมตร ซึ่งอาจจะได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรกล จะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>จัดสรร และวัดพหุรังสี อาจได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างด้านเสียงดัง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตของสัตว์ โดยได้รับผลกระทบในช่วงกิจกรรมก่อสร้างที่มีการเจาะแท่งเข็มหรือตอกเสาเข็ม และกิจกรรมอื่นๆ เกี่ยวกับฐานราก แต่กิจกรรมดังกล่าวเป็นเพียงภาคดำเนินการในระยะสั้นเท่านั้น และไม่ได้นำมาซึ่งกิจกรรมต่อเนื่องเวลา จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นช่วงสั้นๆ ของการประกอบกิจกรรมดังกล่าว ดังนั้น ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>สำหรับผลกระทบในด้านผู้บดลองจะมีเกิดขึ้นเมื่อมีการขนย้ายวัสดุก่อสร้าง และเกิดจากกิจกรรมการขนส่ง ซึ่งสามารถควบคุมได้หากดำเนินการตามมาตรการฯ ที่กำหนด นอกจากนี้ในระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้างนั้น อาจส่งผลกระทบต่อสัตว์และชุมชนใกล้เคียงของโครงการ อันเนื่องมาจากการเดินทางติดต่อกันระหว่างวัดกับชุมชน ความไม่สะดวกในการเดินทางติดต่อกันระหว่างวัดกับชุมชน</p>	<ul style="list-style-type: none"> ใช้เครื่องจักรอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น การใช้เข็มเจาะแทนเข็มคอกในบางบริเวณที่มีความจำเป็น กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะบริเวณอาคารใกล้เคียงและอาคารที่อาจได้รับความเสียหาย หากใช้เข็มคอก โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่ผ่านโบราณสถาน 	



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>เฉพาะในช่วงเวลาสั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในการดำเนินโครงการอาจจะมีผลกระทบโดยตรงต่อพื้นที่วัดในพุทธศาสนสถานหลายแห่ง เนื่องจากลักษณะของพื้นที่เดิมของโครงการเป็นพื้นที่ชุมชนที่มีแนวรถไฟกั้นกลาง แต่ยังสามารถข้ามไปมาได้ แต่เมื่อมีการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ขึ้น ต้องดำเนินการกับวัด 2 แห่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อพื้นที่ที่มีการสัญจรติดต่อกันระหว่างวัดกับชุมชนเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการได้แบ่งพื้นที่วัดกับชุมชนออกจากกันอย่างถาวร รวมทั้งเส้นทางเดินทางเดินทางไปป็นพุทธทศวรรษของพระองค์ต้องเดินอ้อมในระยะทางที่ไกลมากขึ้นหรืออาจปฏิบัติไม่ได้อีกต่อไป ในขณะที่ชาวบ้านในชุมชนที่เป็นคณะศรัทธาต่อวัดเดินทางเข้าวัดได้ลำบากกว่าเดิม อาจต้องเดินทางอ้อมโดยมีระยะทางไกลมากขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางเพื่อไปปฏิบัติธรรมของ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางรถไฟที่ผ่านใกล้โบราณสถานและศาสนสถาน ต้องมีการจัดการเพื่อป้องกันแนวเกาะทางด้านเดิม ผู้บดลองและเร่งสั่นสะเทือน ให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด ให้ประสานกับ รพท. เพื่อกำหนดความเร็วของขบวนรถไฟที่จะผ่านใกล้โบราณสถานและศาสนสถาน ให้มีความเร็วระดับต่ำ เพื่อลดผลกระทบด้านมลภาวะทางเสียง ความสั่นสะเทือน และผู้บดลอง ให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ไม่มี</p>



ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ผู้สูงอายุที่เดิมเคยมีบ้านอยู่ไม่ไกลจากวัดอาจต้องเดินทางย้อนไกลกว่าเดิม ซึ่งอาจจะทำให้ไม่สามารถเดินทางไปวัดได้ด้วยตนเอง ผลกระทบลักษณะนี้อาจจะทำให้ความสัมพันธ์ของวัดกับชุมชนห่างเหินกันไป		
22. คุณภาพและภูมิทัศน์	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การก่อสร้างโครงการเป็นการก่อสร้างรถไฟเพิ่มเติมอีก 1 คู่ ภายในเขตทางเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย ผลกระทบจะอยู่เฉพาะภายในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นพื้นที่ก่อสร้าง อีกทั้งยังมีมาตรการป้องกันผลกระทบ ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางบริเวณสถานีบ้านไผ่ ผลต่อสุนทรียภาพและภูมิทัศน์ ได้แก่ ความสวยงามที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างและการเก็บกองวัสดุอุปกรณ์ เครื่องจักร เครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นเฉพาะภายในเขตทางของการรถไฟซึ่งเป็นที่ก่อสร้างเท่านั้น อีกทั้งโครงการมีมาตรการป้องกันการเกิดผลกระทบ ได้แก่ การกั้นรั้วบริเวณ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการรักษาความสะอาด และความเรียบร้อยเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ โดยผนวกเก็บข้อกำหนดไว้ในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตาม กั้นรั้วที่ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง เพิ่มคุณภาพทางสุนทรียภาพของโครงการ โดยการออกแบบภูมิสถาปัตยกรรมโดยใช้พืชพันธุ์ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้ดอก มาตกแต่งบริเวณสถานีรถไฟทุกสถานีให้สวยงาม รวมทั้งการใช้ต้นไม้ รันเส้นไม้มาปกคลุมและปิดบังบริเวณหรือสิ่งก่อสร้างที่ไม่สวยงาม 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>


UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	พื้นที่ก่อสร้างสถานีและมีเงื่อนไขในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับเหมาดูแลรักษาความสะอาด ความเรียบร้อยเรียบร้อยในพื้นที่ก่อสร้าง จึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ		
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากการก่อสร้างโครงการในบริเวณดังกล่าวเป็นการก่อสร้างในทางรถไฟระดับดิน (At-Grade) จึงไม่มีผลกระทบในแง่ของการขุดดินทางที่ขุดหรือผลกระทบด้านสุนทรียภาพของวัด/โบราณสถานที่ตั้งอยู่ใกล้แนวเส้นทางบริเวณที่มีการพิจารณาผลกระทบทางด้านสุนทรียภาพและภูมิทัศน์เป็นกรณีพิเศษ ได้แก่ ศาลหลักเมืองขอนแก่น ซึ่งตั้งอยู่ภายในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางรถไฟ และสถานีรถไฟขอนแก่น ซึ่งได้รับการออกแบบเป็นสถานีรถไฟยกระดับ เมื่อพิจารณาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันโดยรอบพื้นที่ศาลหลักเมืองพบว่า พื้นที่ระหว่างศาลหลักเมืองกับทางรถไฟและสถานีรถไฟเป็นอาคารหักอาศัยและอาคารพาณิชย์ ความสูง 1-3 ชั้น ดังนั้น จากจุดสังเกตบริเวณศาลหลักเมืองจะไม่สามารถมองเห็น</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดูแลบำรุงรักษาความสะอาด ความเรียบร้อยเรียบร้อยของพื้นที่สถานีรถไฟให้มีความสะอาด สว่างอยู่เสมอ ดูแลบำรุงรักษาด้านไม้ที่เป็นองค์ประกอบของการจัดภูมิสถาปัตยกรรมบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟให้เจริญงอกงามอยู่ในสภาพสมบูรณ์ตลอดเวลา 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ไม่มี</p>

UAE
UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

ตารางที่ 1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น)
ภายหลังการปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ทัศนียภาพของสถานีรถไฟและทางรถไฟได้ ประเด็นผลกระทบทางด้านทัศนียภาพ เนื่องจากโครงสร้างขนาดใหญ่ขึ้นกับอาคารโบราณสถานจึงถูกตัดออกไป ผลการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางวิ่งบริเวณสถานีบ้านไผ่ บริเวณพื้นที่ไม่มีบริเวณที่มีการพิจารณาผลกระทบทางด้านสุนทรียภาพและภูมิทัศน์เป็นกรณีพิเศษ ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงเป็นทางวิ่งยกระดับจะมีผลกระทบค่อนข้างน้อยกว่าแบบคันดินเดิมสูง เนื่องจากสามารถมองเห็นสิ่งโครงสร้างได้ด้วยการมองทะลุผ่าน ซึ่งหากเป็นคันดินสูงโครงสร้างจะเป็นแบบที่ไปสามารถมองเห็นสิ่งตรงข้ามได้ นอกจากนี้เมื่อพิจารณาภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันโดยรอบพื้นที่โครงการพบว่า พื้นที่ทั้ง 2 ข้างทางรถไฟตลอดระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร เป็นอาคารพักอาศัยและอาคารพาณิชย์ ความสูง 1-3 ชั้น ไม่มีอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่สำคัญแต่อย่างใด ดังนั้น จากจุดสังเกตบริเวณสถานีบ้านไผ่ ต่อสุนทรียภาพและภูมิทัศน์นอกเขตพื้นที่โครงการจึงมีผลกระทบในระดับต่ำ	 UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED	

ที่ ทส ๑๐๐๔.๔/ ๖ ๑ ๑ ๕



สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพหลโยธินที่ ๖ แขวงพญาไท
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๑

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่ ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๔๔๔/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๑

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำเสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น) การปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่ (ฉบับปรับปรุง) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทำรายงานฯ โดยบริษัท ยูนิแคด์ แอวนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนสัลแตนท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้นำรายงานดังกล่าวเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบก และอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่ ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย และให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๔ ๖๕๐๐ กด ๖ ต่อ ๒๘๐๓
โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๖

เอกสารแนบที่ 3

สำเนาหนังสือนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์
(ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ
ระหว่างเดือนมกราคม – มิถุนายน 2565

ที่ รฟ๑/๖๔๔๓/๒๕๖๕



การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน
กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐

๒๖ กรกฎาคม ๒๕๖๕

เรื่อง นำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการเพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน ๒๕๖๕ โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

เรียน เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ รฟ๑/๕๘/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการเพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน ๒๕๖๕ โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บริษัทเทสโก้ จำกัด เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น และโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ในเส้นทางสายสายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.๐๕/สวล./๒๕๖๓ ลงวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๖๓ และได้เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๓ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๖๖ และการรถไฟฯ ได้จัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการเพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม ๒๕๖๔ ตามหนังสืออ้างถึงนั้น

ซึ่งต่อมาที่ปรึกษาได้ดำเนินงานตามข้อกำหนดขอบเขตงานตามสัญญาจ้าง โดยจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการเพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน ๒๕๖๕ ของงานบริการที่ปรึกษาเพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เสนอตามที่การรถไฟฯ ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว การรถไฟฯ จึงขอนำส่งรายงานการปฏิบัติตามมาตรการฯ รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมประการใดขอได้โปรดแจ้งให้การรถไฟฯ ทราบด้วย จักขอบคุณยิ่ง

สำหรับงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ศูนย์ฯ มณีพันธุ์)

วันที่..... ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ศูนย์วางแผนและพัฒนาโครงการ ๒๒ ก.ค. ๒๕๖๕

ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

โทร. ๐ ๒๒๒๐ ๔๗๕๐

โทรสาร ๐ ๒๒๒๐ ๔๗๖๔

เอกสารแนบที่ 4

แผนงานภารกิจประจำหน่วยงานต่างๆ
ซึ่งใช้ตรวจสอบรถจักรตามวาระที่กำหนดไว้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
แผนงานภารกิจงานประจำหน่วยเครื่องขนัต แขวงรถจักรนครราชสีมา

[illegible]

วาระ ๑ เดือน (A) หรือ ๑๒,๕๐๐ กม.
๑ เดือนหรือ วาระ A (งบพักร ๑๒,๕๐๐ กม.)

[illegible]

แผนงานภารกิจงานประจำหน่วยไฟฟ้า แขวงรถจักรนครราชสีมา
การไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

[illegible][illegible][illegible]

ลักษณะประจักษ์พบไฟฟ้า ๖ หรือ ๗ แก้ว ๖๐,๐๐๐ กก.	
๑	ตรวจพบภาวะ ๑ เลือดอุดตัน
๒	ตรวจพบภาวะ ๑ เลือดอุดตัน
๓	ตรวจพบภาวะ ๒ เลือดอุดตัน
๔	ตรวจพบภาวะ ๓ เลือดอุดตัน
๕	ตรวจพบภาวะ ๔ เลือดอุดตัน

รับรองผลการประเมินว่าถูกต้อง

ช่างฝีมือ ๒ / หัวหน้าช่างหน่วยไฟฟ้า

แผนงานภารกิจงานประจำหน่วยลม-ล่าง แขวง
การรถไฟแห่งประเทศไทย

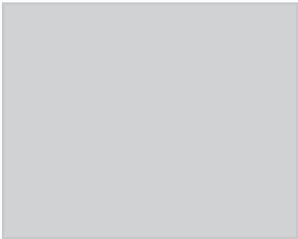
ลำดับที่	ลักษณะงานประจำหน่วยงาน	ผลการตรวจ		หมายเหตุ
		ปกติ	ไม่ปกติ	
	ตรวจสอบเฉพาะประจำตัว			
๑	ตรวจภาคพื้นดิน			
	๑.๑ ขับรถจากเบรคมือขึ้นเขา			
	๑.๒ ขับรถขึ้นเนินและขับลงลาดชัน			
	๑.๓ ตรวจสภาพการวิ่งระหว่างบนเนิน			
๒	ตรวจภาคกลางคัน, ขึ้นคัน, ขับเครื่องจักรเป็นแบบ พวงมาลัย			
๓	ตรวจขึ้นคันให้รถวิ่งขึ้นคัน			
๔	ตรวจภาคกลาง ขับเครื่อง และขับเครื่องจักร			
๕	ตรวจภาควิ่งระหว่าง			
๖	ตรวจให้รถวิ่งขึ้นคันและขับรอบเขาคันทัด			
๗	ตรวจให้รถ Automatic Shock Absorber ให้ปกติ			
๘	ตรวจสภาพ Reduction Gear			
๙	ตรวจภาค Horizontal of damper			
๑๐	ตรวจภาคการวิ่งบนทางที่ขรุขระให้ปกติโดยการใช้คัน			
๑๑	ตรวจการให้รถขับ Pulls Shoe			
๑๒	ตรวจภาคการวางรถ Compressor ขณะทำงานให้ปกติโดยให้คัน			
๑๓	ตรวจภาคการวิ่งของระบบ Compressor			
๑๔	ตรวจการวางรถ Machine base			
๑๕	ตรวจภาคการให้รถขับ HIK BP ให้รถขับเคลื่อน			
๑๖	ตรวจการขึ้นและขึ้นคันด้วย MSH, ๖ และคันล่าง และ Oil separator			
๑๗	ตรวจให้รถวิ่งเข้า ถึงทางขึ้นคันให้รถวิ่ง			
	๑๗.๑ ให้ HIK ขับรถ ๒๐๙5/๗cm ³			
	๑๗.๒ ให้ BP ขับรถ ๕.๐ Kg/cm ³			
	๑๗.๓ ให้ BC ขับรถ ๓.๕ Kg/cm ³			
	๑๗.๔ ให้ Control ขับรถ ๕ Kg/cm ³			
๑๘	ตรวจภาค Flexible (Reduction Compressor)			

ลำดับข้อ	ลักษณะการประเมินมูลค่า สรรพากร : เดือน (A) หรือ ๑๕๐๐ กม.	ผลการตรวจ		หมายเหตุ
		ปกติ	ไปปกติ	
	ตรวจสอบตามภาวะประจักษ์ตามเอกสาร			
๓	การหักค่าจ้างหรือค่าจ้างที่มิใช่ค่าจ้างตามปกติ			
๔	การหักค่าจ้างที่เกินกว่า Compensatory Governor และเงินได้สุทธิ			
๕	การจ่าย Consideration ของ บริษัทอื่นที่เกิน			
๖	ข้อ O: separate entity ที่คำนวณตามระบบการหักภาษีเงินได้ปกติ			
๗	ข้อ O: both ของข้อ ๖ และข้อ ๗			
๘	๙. จำนวนและลักษณะการหักเงินได้สุทธิ			
๙	บริษัทอื่นที่หัก O: both No			
๑๐	ข้อ Check value ของหักค่าจ้างตามระบบการหักภาษีเงินได้สุทธิ			
๑๑	ตรวจสอบการหักเงินได้สุทธิที่เกินกว่าค่าจ้างที่หักตามปกติ			

การรถไฟแห่งประเทศไทย
แผนงานภารกิจงานประจำหน่วยส่วนบน แขวงรถจักรนครราชสีมา

ลำดับ ที่	ลักษณะงานประจำหน่วย ส่วนบน	ผลการตรวจ		หมายเหตุ
		ปกติ	ไม่ปกติ	
	ตรวจสอบตามวาระประจำเที่ยว			
๑	ตรวจสอบคานบันทึกของพนักงานรถจักร			
๒	ตรวจสอบหัวรถจักร			
๓	ตรวจสอบล้อคทุกคันมีอยู่ครบหรือไม่			
๔	ตรวจสอบแก๊วอื่นในห้องขับ พหฺร.-ชค.			
๕	ตรวจสอบเบาะนั่งห้องโดยสารทั้งหมด			
๖	ตรวจสอบภาพกระจกหน้าต่างและประตูหน้าต่างขับทั้งหมด			
๗	ตรวจสอบภาพเมื่อปิดกลอนประตูหน้าต่างและสกรูยึดอุปกรณ์ต่างๆ พร้อมทั้งราวและที่วางของ			
๘	ตรวจสอบสภาพห้องส้วม กระบอกส่งน้ำ ถังโถงโถงยาตัวกลิ้ง ที่ใส่กระดาษชำระ ทดสอบการทำงานของวาล์วเปิดเติมน้ำล้างหน้าและล้างโถส้วม			
๙	ตรวจสอบสภาพอุปกรณ์ของระบบน้ำใช้และน้ำล้างโถส้วม			
๑๐	ตรวจสอบสภาพหม้อน้ำดับเพลิงทั้งหมด			
๑๑	ตรวจสอบแผ่นเหล็กหัวต่อขานทางเดินให้มีครบทุกชุดที่รถต่อรวมกันหลายๆจุด			
๑๒	ตรวจสอบหัวมือสำหรับผู้ใช้โดยสารขึ้น			
๑๓	ตรวจสอบสภาพการทำงานของเครื่องปิดน้ำดื่มและกานปิดน้ำดื่มทั้งหมด			
๑๔	ตรวจสอบสภาพการทำงานของประตูเลื่อน Door Eng.Norgen			
๑๕	ตรวจสอบสภาพของราวบันไดขึ้นลงห้องโดยสารและห้องขับ			
๑๖	ตรวจสอบหม้อทำน้ำเดือด			
๑๗	ตรวจสอบสภาพตัวรถดีเซลรางทั้งหมด			

รับรองผลการประเมินว่าถูกต้อง



ช่างฝีมือ ๔ / -หัวหน้าช่างหน่วยส่วนบน

เอกสารแนบที่ 5

บันทึกข้อความที่เกี่ยวข้องกับการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน
และด้านความปลอดภัยให้แก่พนักงาน
ประจำปีงบประมาณ 2564-2565



บันทึกข้อความ

เลขที่ รพ.บค.๐๕๐๐/๘๙/๒๕๖๔

วันที่ ๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๔

กองอาชีวอนามัย ฝ่ายทรัพยากรบุคคล

เรื่อง ขอนำส่งแผนงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของกองอาชีวอนามัย ฝ่ายทรัพยากรบุคคล และแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของการรถไฟฯ กลุ่มหลักสูตรอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

เรียน อตร. อตส. อสค. วณก. วณฐ. วณญ. อบค. อกบ. อทส. อพต. อบส. อตน. วณฐ. อบท.
ทอบ. ทนพ. ทวก. ทบฟ. ทพช. ทธค. ทนผ. ทดฟ. ทอฟ. ผบก.รฟ.
ศคส. ศปส. ศสน.
กศป.

อรรถ. อรภ. อรป. ญญร. ญกก. ทนพ. ทอฟ. ทวก.
วอบ. วอง. วอน. วออ. วอต.
วชด.ภท. วชช.บช. วกข.รส. วกข.อต. วกข.ทส.
(ประธานกรรมการความปลอดภัยฯ)

ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ๑๗ มกราคม ๒๕๕๔

มาตรา ๖ ให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้างให้มีสภาพการทำงาน และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้าง มิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย

ให้ลูกจ้างมีหน้าที่ให้ความร่วมมือกับนายจ้างในการดำเนินการและส่งเสริมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ

มาตรา ๘ ให้นายจ้างบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๖ ให้นายจ้างจัดให้ผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างทุกคนได้รับการฝึกอบรมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้บริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานได้อย่างปลอดภัย

ความละเอียดดังแจ้งแล้วนั้น

กองอาชีวอนามัย ฝ่ายทรัพยากรบุคคล ได้พิจารณาจัดทำแผนงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของการรถไฟฯ (เอกสารแนบ ๑)

ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฯ ได้เตรียมแผนการอบรมในกลุ่มหลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ จำนวน ๙ หลักสูตร (เอกสารแนบ ๒)

/ ทั้งนี้...

ทั้งนี้ ขอให้ ฝ่าย/สำนักงาน คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของการไฟฟ้า ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ ตามมาตรา ๖ มาตรา ๘ และมาตรา ๑๖ ตามแนวทางแผนงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ของกองอาชีวอนามัย ฝ่ายทรัพยากรบุคคล และแผนการอบรมในกลุ่มหลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ จำนวน ๙ หลักสูตร ของศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง



ทั้งนี้ ขอให้ ฝ่าย/สำนักงาน คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของการไฟฟ้า ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ ตามมาตรา ๖ มาตรา ๘ และมาตรา ๑๖ ตามแนวทางแผนงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ของกองอาชีวอนามัย ฝ่ายทรัพยากรบุคคล และแผนการอบรมในกลุ่มหลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ จำนวน ๙ หลักสูตร ของศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

(ลงชื่อ

หัวหน้ากองอาชีวอนามัย

เรียน อบค. ผ่าน อรค.

เพื่อโปรดทราบ



บันทึกข้อความ

ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
เลขที่ บค. ๑๕๖๕/๕๔
วันที่ ๑๙ ต.ค. ๒๕๖๔
เวลา ๑๖:๐๐

เลขที่ รพ.บค.๐๕๐๐/๗๙/๒๕๖๔

วันที่ ๑๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๔

กองอาชีวอนามัย ฝ่ายทรัพยากรบุคคล

เรื่อง ขอบความเห็นชอบแผนงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของ
กองอาชีวอนามัย ฝ่ายทรัพยากรบุคคล ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

เรียน อบค. ผ่าน อรค. ✓

อรค. ๑ ๙ พ.พ. ๒๕๖๔

ตามกฎกระทรวงในการกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย
อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๒๕ (๑) ให้คณะกรรมการมีหน้าที่พิจารณา
นโยบายและแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งความปลอดภัยนอกงาน และลดการเกิด
อุบัติเหตุการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงาน หรือ
ความไม่ปลอดภัยในการทำงาน เสนอต่อนายจ้าง ความละเอียดดังแจ้งแล้วนั้น

กองอาชีวอนามัย จึงได้จัดทำแผนงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการ
ทำงาน ของกองอาชีวอนามัย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ให้คณะกรรมการความปลอดภัยในการทำงานของ
การรถไฟฯ ตามระเบียบการฯ ฉบับที่ ๓.๑๖ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๔ ใช้เป็นแนวทางในการจัดทำ
แผนงานด้านความปลอดภัย ตามกฎกระทรวงดังกล่าวข้างต้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนดำเนินการต่อไป จักขอบคุณยิ่ง

หัวหน้ากองอาชีวอนามัย /

เรียน

กอม. ✓

เห็นชอบแผนงานความปลอดภัยฯ

ตามเสนอ โปรดดำเนินการต่อไป

อบค.

๑ ๙ ต.ค. ๒๕๖๔

แผนงานความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

กองอาชีวอนามัย ฝ่ายทรัพยากรบุคคล

ที่	รายละเอียด	แผน	การปฏิบัติงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕												ผู้รับผิดชอบ	ความถี่	หน่วยงานเป้าหมาย
			ก.ค.ค.	ก.ค.ค.	ก.ค.ค.	ก.ค.ค.	ก.ค.ค.	ก.ค.ค.	ก.ค.ค.	ก.ค.ค.	ก.ค.ค.	ก.ค.ค.	ก.ค.ค.	ก.ค.ค.			
การดำเนินงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕																	
๑.๑	ประชุมคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน	แผน														๑ ครั้ง/เดือน	กรมกฤษฎีกา
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
๑.๒	นโยบายความปลอดภัยฯ ของคณะกรรมการ และกรรมการ	แผน														๑ ครั้ง/ปี	กรมกฤษฎีกา
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
๑.๓	กำหนดแผนงบประมาณประจำปีในการดำเนินการด้านความปลอดภัยในการทำงาน	แผน														๑ ครั้ง/ปี	กำหนดแผนนโยบายงบประมาณปีต่อไป
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
๑.๔	การประชาสัมพันธ์การประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานและลูกจ้าง ในขณะปฏิบัติงาน (แบบรายงาน รท.๑ รท.๒ รท.๕)	แผน														๑ ครั้ง/เดือน	กรมกฤษฎีกา
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
๑.๕	การจัดทำแผนป้องกันและระงับอัคคีภัยของสถานประกอบการ	แผน														๑ ครั้ง/ปี	กรมกฤษฎีกา
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
๑.๖	การพิจารณาจัดทำคู่มือความปลอดภัยในการทำงาน (แบบรวม)	แผน														๑ ครั้ง/ปี	กรมกฤษฎีกา
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
๑.๗	การจัดทำบัตรประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	แผน														๑ ครั้ง/เดือน	กรมกฤษฎีกา
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
การดำเนินงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕																	
๒.๑	อบรมหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร (อป.บริหาร)	แผน														๑ ครั้ง/ปี	กรมกฤษฎีกา
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
๒.๒	อบรมหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน (อป.หัวหน้างาน)	แผน														๒ ครั้ง/ปี	กรมกฤษฎีกา
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
๒.๓	อบรมหลักสูตรคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (อป.เทคนิค)	แผน														๑ ครั้ง/ปี	กรมกฤษฎีกา
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
๒.๔	อบรมหลักสูตรความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน สำหรับพนักงาน/พนักงานใหม่	แผน														๒ ครั้ง/ปี	กรมกฤษฎีกา
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
๒.๕	อบรมหลักสูตรหลักการจัดทำแผนและภารกิจป้องกันอัคคีภัย ในสถานประกอบการ	แผน														๑ ครั้ง/ปี	กรมกฤษฎีกา
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															
		ดำเนินการจริง															
		แผน															

แผนงานความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

กองอาชีวอนามัย ฝ่ายทรัพยากรบุคคล

ที่	รายละเอียด	โดย	ประเภทของกิจกรรม										ความถี่	ผู้รับผิดชอบ	กำหนดการ
			ความรู้	ทักษะ	เจตคติ	ความรู้	ทักษะ	เจตคติ	ความรู้	ทักษะ	เจตคติ	ความรู้			
๑	๑๗ อบรมหลักสูตรการประเมินความเสี่ยงและบริหารจัดการแบบบูรณาการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	แบบ ดำเนินการจริง											๑ รุ่นปี	กอบ. , กอม.	ก่อนกำหนดวันที่ ๑๐ พ.ย.๒๕๖๔
	๒๘ อบรมหลักสูตรการจัดทำคู่มือและข้อบังคับความปลอดภัยในการทำงาน	แบบ ดำเนินการจริง											๑ รุ่นปี	กอบ. , กอม.	ก่อนกำหนดวันที่ ๑๐ พ.ย.๒๕๖๔
	๒๙ อบรมให้ความรู้แนวทางการป้องกันและบรรเทาภัยพิบัติ	แบบ ดำเนินการจริง											๑ รุ่นปี	กอบ. , กอม.	ก่อนกำหนดวันที่ ๑๐ พ.ย.๒๕๖๔
	๒๑๐ อบรมหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิคขั้นสูง (เฉพาะเทคนิคสูง)	แบบ ดำเนินการจริง											๑ รุ่นปี	กอม.	คนที่ สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานภาค
	๒๑๑ อบรมหลักสูตรผู้ดูแลด้านความปลอดภัยฯ ตาม พรบ.ความปลอดภัยฯ พ.ศ. ๒๕๕๔	แบบ ดำเนินการจริง											๑ รุ่นปี	กอม.	จบวิชาชีพ จบเทคนิคขั้นสูง เป็นผู้เข้าอบรมหลักสูตร
	๒๑๒ อบรมหลักสูตรความปลอดภัยทางเคมีกับความปลอดภัยและการฝึกอบรมได้	แบบ ดำเนินการจริง											๑ รุ่นปี	กอม.	ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตราย
การอบรมหลักสูตรความปลอดภัย															
๒	๓๑ การอบรมหลักสูตร "การดับเพลิงขั้นต้น"	แบบ ดำเนินการจริง											๑ ครั้งปี	คปอ. จป.	คณะกรรมการความปลอดภัยฯ เป็นผู้ดำเนินการ
	๓๒ โครงการ ฝึกอบรมดับเพลิง/อพยพหนีไฟ ประจำปี	แบบ ดำเนินการจริง											๑ ครั้งปี	คปอ. จป.	คณะกรรมการความปลอดภัยฯ เป็นผู้ดำเนินการ
	๓๓ สัมมนา อบรมและศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยภายในประเทศ	แบบ ดำเนินการจริง											๑ ครั้งปี	คปอ. จป.	
	๓๔ โครงการพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัย	แบบ ดำเนินการจริง											๔ ครั้งปี	กอม.	กอม. เป็นผู้ดำเนินการจัดในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค
การอบรมหลักสูตรความปลอดภัย															
๓	๔๑ ตรวจสอบระบบป้องกันและระงับอัคคีภัย (ถังดับเพลิง, ฝอยผง, ฝอยเคมี, ฝอยแก๊ส, ฝอยน้ำ)	แบบ ดำเนินการจริง											๔ ครั้งปี	คปอ. / จป.	
	๔๒ ตรวจสอบและจัดหาอุปกรณ์ป้องกันภัยอันตรายส่วนบุคคล (PPE.)	แบบ ดำเนินการจริง											๑ ครั้งเดือน	คปอ. / จป.	ในวาระการประชุม คปอ.
	๔๓ ตรวจสอบระบบไฟฟ้าอาคารสำนักงาน	แบบ ดำเนินการจริง											๑ ครั้งปี	คปอ. / จป. / สส.	

แผนงานความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

กองอาชีวอนามัย ฝ่ายทรัพยากรบุคคล

ที่	รายละเอียด	ประเภท	ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕												รวม	ผู้รับผิดชอบ	ความถี่	หมายเหตุ
			ค.ก.	ค.ค.	ค.ด.	ค.ก.	ค.ค.	ค.ด.	ค.ก.	ค.ค.	ค.ด.	ค.ก.	ค.ค.	ค.ด.				
๔.๔	ตรวจสอบความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (ภาครวมเมื่อมีการร้องขอ)	แบบ คำนิยามจริง														รพพ./ฝ่าย สำนักรงาน ศูนย์ กอง	๒ ครั้ง/ปี	ตามแผนงานการตรวจของ รพพ
๔.๕	ตรวจสอบความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (ภาครวมเมื่อมีการร้องขอ)	แบบ คำนิยามจริง														รพพ./ฝ่าย สำนักรงาน ศูนย์ กอง	๑ ครั้ง/เดือน	ตามที่มีการร้องขอ หรือ มีเหตุฉุกเฉิน
๕.๑	พิจารณาปรับปรุงแผนป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉินกรณีต่างๆ	แบบ คำนิยามจริง														รพพ./ฝ่าย สำนักรงาน ศูนย์ กอง	๓ ครั้ง/ปี	
๖.๑	เข้าร่วมกิจกรรมงานสัปดาห์ความปลอดภัยกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	แบบ คำนิยามจริง														รพพ./ฝ่าย สำนักรงาน ศูนย์ กอง	๑ ครั้ง/ปี	การสัปดาห์ความปลอดภัยกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๖.๒	เข้าร่วมกิจกรรมงานวันความปลอดภัยของ รพพ. ประจำปี ๒๕๖๕	แบบ คำนิยามจริง														รพพ./ฝ่าย สำนักรงาน ศูนย์ กอง	๑ ครั้ง/ปี	การสัปดาห์ความปลอดภัยกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คปอ.=คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

จป.=เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับวิชาชีพ

เลขานุการฯ คปอ.=เลขานุการคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

รพพ.=สำนักงานแพทย์

กอบ.=กองการอบรมด้านการบริหารงาน

กอน.=กองอาชีวอนามัย

ฝ่าย สำนักรงาน ศูนย์ กอง=ฝ่าย สำนักรงาน ศูนย์ กอง หน่วยงานต่างๆ ในการไฟฟ้า

คส.=ฝ่ายการอาชีวศึกษาและฝึกอบรม

หัวหน้ากองอาชีวอนามัย

ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล



บันทึกข้อความ

เลขที่ รพ.อพ.๑๐๐๐/๔๗๔ /๒๕๖๔

วันที่ ๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๔

ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ

ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
เลขที่ บค. ๑๗๒๘/๖๔
วันที่ ๑ พ.ย. ๒๕๖๔
เวลา.....

เรื่อง ขอให้จัดส่งพนักงานการรถไฟฯ เข้ารับการอบรมในกลุ่มหลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัย
ในการทำงาน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕

เรียน อบค. (กอม.)

ตามอนุมัติ ผวก. มีบันทึกลงวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๔ ท้ายหนังสือของ หอพ.
เลขที่ ๑๐๐๐/๓๕๑/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๔ เรื่อง ขออนุมัติเปิดอบรมและอนุมัติเงินยืมทดรองจ่าย
อนุมัติให้ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฯ เพื่อดำเนินการจัดอบรม/สัมมนา ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ซึ่งรวมถึงกลุ่ม
หลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน (เอกสารแนบ ๑) นั้น

ศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฯ ได้เตรียมแผนการจัดอบรมในกลุ่มหลักสูตรอาชีวอนามัยและความ
ปลอดภัยในการทำงาน ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ลำดับที่ ๗๙ - ๘๗ จำนวน ๙ หลักสูตร ๑๑ รุ่น จำนวนผู้เข้ารับ
การอบรม ๓๒๐ คน ตามตารางแนบ (เอกสารแนบ ๒) ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการจัดอบรมในกลุ่มหลักสูตร
ดังกล่าวบรรลุตามวัตถุประสงค์และเป็นไปตามแผนที่ได้กำหนดไว้ จึงขอให้กองอาชีวอนามัยประสานงาน
กับฝ่าย/สำนักงาน ขอรายชื่อพนักงานในสังกัดเข้ารับการอบรม เมื่อได้รับรายชื่อผู้เข้ารับการอบรมครบถ้วน
แล้วให้ กอม. เป็นผู้ลงนามในหนังสือแจ้งเปิดอบรมไปยังหน่วยงานต้นสังกัดของผู้มีรายชื่อเข้ารับการอบรมในแต่ละ
หลักสูตรก่อนวันเปิดอบรมไม่น้อยกว่า ๑๐ - ๑๔ วันทำการ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการตามแผนผังขั้นตอนการทำงาน
(Work Flow) (เอกสารแนบ ๓) และสำเนาให้ หอพ. (กอบ.) ทราบด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและแจ้งผู้เกี่ยวข้องดำเนินการ ต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฯ

แผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของการไฟฟ้า ประจักษ์ศิลปประมาณ พ.ศ.2565

หลักสูตรฝึกอบรม/สัมมนาภายในองค์กร (In-House Training)

กองการยบรด้านการบิหารงาน ศูนย์อภิภษบรการดไ

[illegible]