

เอกสาร 1-6

หนังสือแจ้งผลการพิจารณารายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด
โครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างสถานีรถไฟมวกเหล็กใหม่
สถานีรถไฟบ้านไผ่ และสถานีรถไฟจันทน์ทีก โครงการระบบรถไฟทางคู่
เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
เลขที่ 1835/64 เวลา 15.00
วันที่ 3 มี.ค. 2564



กองกลาง
เลขที่ 3278
วันที่ 01 มี.ค. 2564
เวลา 14.01 น.
การรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่ ทส ๑๐๑๐.๔/ ๒๗ ๑ ๘

สำนักงานนโยบายและแผน

รองผู้ว่าการกลุ่มโครงการพื้นฐาน
เลขที่รับ 1835/64 (815)
วันที่ออก 3 มี.ค. 64

ศูนย์โครงการก่อสร้าง
มบ.จร.ค1(ร) 1103-1/64
วันที่ 11 มี.ค. 64

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑๘/๑ อาคารทิปโก้ ๒ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณารายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างสถานีรถไฟหมวกเหล็กใหม่ สถานีรถไฟบ้านไผ่ และสถานีรถไฟจันทัก โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๔๖๗/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เสนอรายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างสถานีรถไฟหมวกเหล็กใหม่ สถานีรถไฟบ้านไผ่ และสถานีรถไฟจันทัก โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินงานก่อสร้างและปรับปรุงสถานีในข้างต้น การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการพิจารณาประเมินผลกระทบตามหลักการและแนวทางปฏิบัติที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นชอบในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๓ และการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาและศึกษาผลกระทบแล้ว พบว่า ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้รับแจ้งการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการดังกล่าวข้างต้น ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้นำเรื่องดังกล่าว เสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ

มีมติ...

-๒-

มีมติรับทราบรายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างสถานีรถไฟหมวกเหล็กใหม่ สถานีรถไฟบ้านไผ่ และสถานีรถไฟจันทัก โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช)

รองเลขาธิการฯ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



ที่ รฟ๑/๔๖๗/๒๕๖๔



การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน
กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐

๒๒ มกราคม ๒๕๖๔

เรื่อง ขอนำส่งรายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างสถานีรถไฟผวกเหล็กใหม่ สถานีรถไฟบ้านไผ่ และสถานีรถไฟจันทน์ โครงการระบบรถไฟรางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ

เรียน เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างสถานีรถไฟผวกเหล็กใหม่ สถานีรถไฟบ้านไผ่ และสถานีรถไฟจันทน์ โครงการระบบรถไฟรางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ

ตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้มีมติเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการระบบรถไฟรางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ และต่อมาคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นชอบเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติกรณีรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ โดยให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการจัดส่งรายงานผลการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย นั้น

การรถไฟฯ ในฐานะเจ้าของโครงการ มีความประสงค์ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว - ชุมทางถนนจิระ ดังนี้

๑. สถานีรถไฟผวกเหล็กใหม่ ปรับตำแหน่งการก่อสร้างสถานีจากจุดเดิมที่ต้องมีการเวนคืนที่ดินในขอบเขตพื้นที่ของการรถไฟฯ เพื่อลดพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้าง (พื้นที่บ้านจัดสรร) ตลอดจนลดระยะเวลาและงบประมาณของภาครัฐสำหรับการดำเนินงานด้านการเวนคืนที่ดิน

๒. สถานีรถไฟบ้านไผ่ ปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินการก่อสร้างสถานีใหม่ (New Station) เป็นการปรับปรุงสถานีเดิม (Renovated Station) เนื่องจากอาคารสถานีเดิมยังคงสภาพดี มีศักยภาพที่สามารถรองรับผู้โดยสาร หรือผู้มาใช้บริการ และการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ต่อไปได้

๓. สถานีรถไฟจันทน์ ปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินงานจากการปรับปรุงสถานีเดิม (Renovated Station) เป็นการก่อสร้างสถานีใหม่ (New Station) เนื่องจากโครงสร้างและส่วนประกอบของอาคารสถานีเดิมเป็นอาคารไม้เนื้ออ่อนที่ใช้งานมานาน สภาพค่อนข้างเก่า ไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมต่อการนำมาปรับปรุง (Renovated) และมีความเสี่ยงในด้านความมั่นคงแข็งแรงในอนาคต

/ ในการนี้...

-๒-

ในการนี้ การรถไฟฯ ได้จัดให้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการดังกล่าวข้างต้น พบว่าการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างสถานีรถไฟข้างต้น จะช่วยลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ก่อสร้างในปัจจุบันมากขึ้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวก่อให้เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนมากขึ้น ทั้งนี้ ได้พิจารณาและศึกษาผลกระทบแล้วพบว่า ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว การรถไฟฯ จึงได้รับแจ้งการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการดังกล่าวข้างต้น ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ ตามรายละเอียดสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

๕๗

ศูนย์โครงการก่อสร้าง
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
โทร. ๐ ๒๒๒๐ ๔๗๐๔
โทรสาร ๐ ๒๒๒๐ ๔๗๖๔

เอกสาร 1-7

หนังสือแจ้งผลการพิจารณารายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด
โครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างกำแพงกันเสียง และกรณี
เปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างทางลอดสัญญาณ (Box Underpass)
เพื่อการแก้ไขปัญหาทางตัดผ่านเสมอระดับและการแบ่งแยกชุมชน
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์
(ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่ ทส ๑๐๑๐.๔/ ๕๕๑๙



สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑๘/๑ อาคารทิปโก้ ๒ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณารายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างกำแพงกันเสียง โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ และรายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างทางลอดสัญญาณ (Box Underpass) เพื่อการแก้ไขปัญหาทางตัดผ่านเสมอระดับและการแบ่งแยกชุมชน โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๘๒๓/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เสนอรายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างกำแพงกันเสียง โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ และรายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างทางลอดสัญญาณ (Box Underpass) เพื่อการแก้ไขปัญหาทางตัดผ่านเสมอระดับและการแบ่งแยกชุมชน โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการยกเลิกและการเปลี่ยนแปลงรูปแบบกำแพงกันเสียงและการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างทางลอดในข้างต้น การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการพิจารณาประเมินผลกระทบตามหลักการและแนวทางปฏิบัติที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นชอบในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๓ และการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาและศึกษาผลกระทบแล้ว พบว่า ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้รับจัดแจ้งการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการดังกล่าวข้างต้น ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงาน...

-๒-

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้นำเรื่องดังกล่าว เสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๔ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติรับทราบรายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างกำแพงกันเสียง โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ และรายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างทางลอดสัญญาณ (Box Underpass) เพื่อการแก้ไขปัญหาทางตัดผ่านเสมอระดับและการแบ่งแยกชุมชน โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช)

รองเลขาธิการ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๘๐๗

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ sarabun@onep.go.th

เอกสาร 1-8

หนังสือขอแจ้งการเปลี่ยนแปลงระยะก่อสร้างกำแพงกันเสียงวัดคีรีวันต์
(รายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเปลี่ยนแปลง
รูปแบบการก่อสร้างกำแพงกันเสียงในแนวเส้นทางช่วงมาบกะเบา-
คลองขนานจิตร) ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์
(ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่ ทส ๑๐๑๐.๔/ ๕๕๑๙



สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑๘/๑ อาคารทิปโก้ ๒ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณารายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างกำแพงกันเสียง โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ และรายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างทางลอดสัญญาณ (Box Underpass) เพื่อการแก้ไขปัญหาทางตัดผ่านเสมอระดับและการแบ่งแยกชุมชน โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๘๒๓/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เสนอรายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างกำแพงกันเสียง โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ และรายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างทางลอดสัญญาณ (Box Underpass) เพื่อการแก้ไขปัญหาทางตัดผ่านเสมอระดับและการแบ่งแยกชุมชน โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการยกเลิกและการเปลี่ยนแปลงรูปแบบกำแพงกันเสียงและการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างทางลอดในข้างต้น การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการพิจารณาประเมินผลกระทบตามหลักการและแนวทางปฏิบัติที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นชอบในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ และการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๓ และการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาและศึกษาผลกระทบแล้ว พบว่า ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่ารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้รับจัดแจ้งการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการดังกล่าวข้างต้น ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงาน...

-๒-

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้นำเรื่องดังกล่าว เสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๔ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติรับทราบรายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างกำแพงกันเสียง โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ และรายงานสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้างทางลอดสัญญาณ (Box Underpass) เพื่อการแก้ไขปัญหาทางตัดผ่านเสมอระดับและการแบ่งแยกชุมชน โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช)

รองเลขาธิการ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๘๐๗

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ sarabun@onep.go.th

เอกสาร 1-9

แบบ สผ.1 สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไข
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่
ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ (ฉบับปรับปรุงแก้ไข)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ
ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องยึดถือปฏิบัติ
(ฉบับปรับปรุงแก้ไข)

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 1/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป		<p>1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ มีดังนี้</p> <p>1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมดในการดำเนินการโครงการตามที่เสนอไว้ในรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการ โลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ และที่คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเงื่อนไขสัญญาจ้าง ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ</p> <p>1.2 ควบคุม ดูแล และกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการ และบริหารจัดการโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ</p> <p>1.3 จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฯ</p> <p>1.4 การรถไฟฯ จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ</p>	

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 2/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะแ่น-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (ต่อ)			
		<p>2. ให้การรถไฟฯ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาโครงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการหรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อม มากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้องตามกฎหมาย และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อทราบ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขมาตรการนั้นกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุง แก้ไข แบบ สผ. เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ</p> <p>3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อ ร้องเรียนใดๆ การรถไฟฯ และ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง (ผู้ดำเนินการก่อสร้างและ บริหารจัดการโครงการ) จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</p>	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 3/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะแ่น-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การขุดเจาะ เพื่อทำฐานรากของอาคาร ดอม่่อ และรางรถไฟ จะวางไว้บนชั้นทรายชั้นแรก ซึ่งมีความลึกไม่มากนัก นอกจากนี้ ยังมีการขุดเจาะอุโมงค์ อย่างไรก็ดี จะไม่ส่งผลกระทบต่อ สภาพทางธรณีวิทยามากนัก สำหรับบริเวณแนวเส้นทางช่วงสถานีมาบะแ่นจนถึงสถานีบ้านไผ่อยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดแผ่นดินไหว เขต 1 ส่วนบริเวณตั้งแต่สถานีบ้านไผ่จนถึงชุมทางถนนจิระอยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดแผ่นดินไหว เขต 0 นอกจากนี้ จากสถิติการเกิดแผ่นดินไหวของกรมอุตุนิยมวิทยา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545-2552 ไม่พบว่ามี การเกิดแผ่นดินไหวบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ดังนั้น โครงสร้างขอโครงการจะไม่ได้รับผลกระทบจากแผ่นดินไหว 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ในระยะดำเนินการจะไม่มีการขุดเจาะใดๆ ที่บริเวณสภาพธรณีวิทยาเพิ่มเติม ส่วนโครงสร้างโครงการทั้งหมดจะได้รับการก่อสร้าง ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ดังนั้น จึงไม่ได้รับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหวเช่นกัน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 4/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
อุทกวิทยาน้ำผิวดิน		<p>ขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดในขั้นตอนการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นจริงและวิเคราะห์อย่างละเอียดหลังชุดข้อมูลเสร็จ ออกแบบระบบระบายน้ำ ประกอบด้วย 5 ส่วนหลัก คือ แผ่นวัสดุป้องกันน้ำ (Water proof Material) ท่อรับน้ำ (Sidewall Drain) ท่อระบายน้ำตามแนวขวาง (Transverse Drain Pipe) ท่อสำหรับระบายน้ำตรงกลางตามแนวอุโมงค์ (Center Main Drain) และบ่อพักน้ำพร้อมตะแกรง (Manhole and Grating) ออกแบบบ่อพักน้ำพร้อมตะแกรงสำหรับใช้ตรวจสอบ และทำความสะอาด โดยต้องวิเคราะห์ประเมินปริมาณและลักษณะการไหล 	
	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมในระยะนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ แต่ควรมีการกำหนดมาตรการ เพื่อป้องกันมิให้เกิดการดำเนินโครงการใน เนื้อสำคัญต่อสภาพทางอุทกวิทยาน้ำผิวดิน 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการออกแบบระบบระบายน้ำทั้งทางด้านบน และภายในอุโมงค์ทางรถไฟ พร้อมจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำสำรองไว้ให้เพียงพอ เพื่อใช้ในการควบคุมการ ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการส่งผลกระทบต่ออย่างมี ระบายน้ำในช่วงที่มีฝนตก ดำเนินการออกแบบระบบระบายน้ำของทางรถไฟระดับดิน และทางรถไฟยกระดับ 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางโครงการ อาจมีส่วนทำให้เกิดการกัดกร่อนดิน และทิศทางการไหลของแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ในบริเวณโครงการได้ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอาจมีการสร้างตอม่อ หรือส่วนอื่นใดในแหล่งน้ำ เพื่อก่อสร้างสะพานคอนกรีตข้ามแม่น้ำ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพอุทกวิทยาทางน้ำได้ในระดับปานกลาง และมีกิจกรรมที่ส่งผลให้มีเศษวัสดุตกหล่นลงในแหล่งน้ำผิวดิน ได้แก่ การขนส่งวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ใน 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดิน หินทราย โคลน ตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำ กำหนดให้มีการทำแนวคันป้องกันดิน เพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง กำหนดให้มีการเปิดหน้าดินให้เสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝน ให้ยึดดินขึ้นให้แน่น และรวบเรียบสม่ำเสมอ และขนย้ายวัสดุ โดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-พฤศจิกายน) 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 5/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>ระดับต่ำ เนื่องจากมีการกำหนดไม่ให้มีการทิ้งเศษวัสดุลงสู่แหล่งน้ำ และการก่อสร้างเป็นช่วง ไม่ได้ดำเนินการครั้งเดียวตลอดแนวเส้นทาง อีกทั้งแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางพาดผ่านส่วนใหญ่เป็นแหล่งน้ำที่มีอัตราการไหลต่ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ห้ามทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำสาธารณะ หรือท่อ ระบายน้ำสาธารณะใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่ที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่ และการขุดดินเป็นดิน หินนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝนลงสู่แหล่งน้ำ จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อขนาดเล็ก เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังเขตพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง ดินที่ขุดออกจากโครงการก่อสร้างฐานราก ต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ และต้องปิด หรือปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อมและจะต้องมีรถบรรทุกมารับน้ำไปทิ้ง บริเวณที่จัดไว้ โดยไม่มีการกองหรือทิ้งไว้เป็นเวลานาน ดำเนินการป้องกันกิจกรรมในการก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดการปนเปื้อนจากน้ำมัน ลงสู่แหล่งน้ำ สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนน้ำมัน ต้อง นำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล ต้องรวบรวมวัสดุอันตราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อน น้ำมัน หรือสารเคมี โดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสม ตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำ ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่ามี การอุดตันมีดินทรายทับถม หรือวัสดุกีดขวาง ต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดความเสียหาย 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 6/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะแ่น-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> หากพบว่าพื้นที่โดยรอบเกิดภาวะน้ำท่วม เนื่องจากโครงการให้ได้รับจัดหา เครื่องสูบน้ำมาระบายน้ำออกจากพื้นที่โดยเร็ว จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนบนเบื่อนเศษวัสดุก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียง โดยต้องจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วมีมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ จัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และบ่อตกตะกอนขนาดเพียงพอ ที่จะรองรับน้ำฝนโดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ที่จะขายและปรับปรุงสถานี ก่อน ระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอก ตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานระบบระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดเวลา จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขาภิบาลที่สำนักงานก่อสร้างชั่วคราว และบ้านพักคนงาน ให้เพียงพอ กรณีที่มีการขุดบ่อบำรุงวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างต่างๆ ควรดำเนินการเฉพาะ ภายในขอบเขตหรือคู่อ้อม จัดให้มีบ่อบำบัดน้ำเสียเพื่อรองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ เช่น การล้างเครื่องจักร และอุปกรณ์ จัดสร้างห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอในอัตราคนงาน 15 คน/1 ห้อง 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 7/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะแ่น-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)		<p>(ก) การออกแบบระบายน้ำ เพื่อป้องกันการกัดเซาะตามแนวคันทางรถไฟ (Erosion Control)</p> <p>ทางโครงการได้คำนวณและประเมินปริมาณน้ำที่เกิดการกัดเซาะทั้งลาดตัด และลาดถมพร้อมออกแบบแก้ไขและป้องกัน เช่น รางระบายน้ำลาดดินตัด คันคอนกรีต (Concrete Curb) บนไหล่ทางป้องกันการกัดเซาะลาดดินถมสูง รางระบายน้ำจากปากท่อกลมที่ปากท่อสูงกว่าระดับดินเดิม บ่อตกตะกอน ฯลฯ โดยพิจารณาจากหลักเกณฑ์และมาตรฐานการออกแบบ โดยมีแนวทางการป้องกัน การเกิดการกัดเซาะดังรายละเอียดต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ออกแบบเพื่อให้ได้ความเร็วการไหลที่ไม่เกินค่าความเร็ววิกฤติ ซึ่งโดยทั่วไปจะพิจารณาให้อยู่ในช่วง 0.6-1.7 เมตร/วินาที และความลาดชันการไหลไม่เกิน 1% สำหรับพื้นที่ที่มีข้อจำกัดในการออกแบบและไม่สามารถควบคุมความเร็วการไหลได้ จะมีมาตรการป้องกันการกัดเซาะแบบใช้สิ่งก่อสร้าง เช่น การลาดหินผิวการไหล ด้วยคอนกรีต หินเรียง เกเบียนบล็อก (Gabion blocks) การปลูกพืชคลุมดิน การก่อสร้าง Headwal สำหรับป้องกันการกัดเซาะที่บริเวณปากของ Inlet และ Outlet ของท่อลอดระบายน้ำใต้คันทางรถไฟ มีแบบ Typical Drawing สำหรับการป้องกันการกัดเซาะที่บริเวณ Side Slope ของคันทางรถไฟนั้น จะใช้วิธีการปลูกหญ้า (Sodling) ที่บริเวณ Side Slope โดยจะต้องทำการถมหน้าดิน (Top Soil) หน้า 15 เซนติเมตร ก่อนการปลูกหญ้า ให้มีงานก่อสร้างรางระบายน้ำ (Drain Chut) จากปากท่อระบายตามลาดคัน ทางลงใบ ในกรณีที่ปากท่อลอดเนื่องจากมุมสูงแล้วเกิดความลาดเอียงของท่อ ลงไปถึงดินลาดถมไม่ได้ การใส่ระยะเมื่อสัน (Free board) 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 8/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ แนวเส้นทางรถไฟอาจขวางทิศทางทางไหลของน้ำตามธรรมชาติ อย่างไรก็ตาม โครงการได้กำหนดขนาดของโครงสร้าง และอาคารระบายน้ำตามแนวเส้นทางให้ใช้ขนาดอาคารระบายน้ำเดิมเป็นเกณฑ์ นอกจากนี้ ในการออกแบบการก่อสร้างตอม่อลงในแม่น้ำหรือคลองขนาดใหญ่ นั้น ทางโครงการคำนึงถึงสภาพอุทกวิทยาในสภาพปัจจุบัน และออกแบบให้มีการก่อสร้างตอม่อน้อยที่สุด จึงคาดว่าจะส่งผลกระทบในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีห้องส้วมที่สุขลักษณะสำหรับพนักงาน และเจ้าหน้าที่ประจำสถานี จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกต้องทุกสถานี ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำสถานีอย่างสม่ำเสมอ จัดระบบการรวบรวม และการจัดการมูลฝอยที่สถานีอย่างเหมาะสม โดยไม่ให้ปนเปื้อนลงสู่แม่น้ำ คูคลอง 	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
คุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะก่อนก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	ระยะก่อนก่อสร้าง (ก) การออกแบบชั้นรายละเอียดสำหรับตัวสถานีรถไฟ <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบรวบรวมน้ำเสียสำหรับตัวสถานีรถไฟ ต้องประกอบไปด้วยโครงสร้างดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ออกแบบระบบท่อสุขาภิบาล โดยมีการแยกท่อโสโครก (Soil Pipe) จากโถส้วมและโถปัสสาวะออกจากท่อน้ำทิ้ง (Waste Pipe) เพื่อลดการอุดตันของท่อน้ำเสียจากห้องน้ำของสถานีจะรวมไหลรวมไปยังถังบำบัดน้ำเสีย ซึ่งกำหนดให้เป็นชนิดสำเร็จรูปแบบติดตั้งกับที่ (On-Site System) น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงท่อน้ำสาธารณะ โดยมีค่า BOD₅ ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 	ระยะก่อนก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 9/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำฝนจากหลังคาของสถานีรถไฟ ทางโครงการได้พิจารณาการออกแบบ ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา จะใช้รางระบายน้ำร่วมกับหัวรับน้ำฝน (Roof Drain) ในจำนวน ตำแหน่ง และความลาดเอียงที่เหมาะสม ขนาดของหัวรับน้ำฝน (Roof Drain) และรางระบายน้ำจะถูกออกแบบให้มี ขนาดใหญ่เพียงพอสำหรับปริมาณน้ำฝนที่ความเข้ม (Rainfall Intensity) 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง จากนั้นจะระบายสู่ระบบระบายน้ำภายนอกต่อไป (ข) การออกแบบชั้นรายละเอียดสำหรับย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า (Container Yard: CY) <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบท่อสุขาภิบาล ต้องประกอบด้วยโครงสร้าง ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบท่อสุขาภิบาล จะต้องแยกท่อน้ำโสโครก (Soil Pipe) จากโถส้วมและโถปัสสาวะออกจากท่อน้ำทิ้ง (Waste Pipe) เพื่อลดการอุดตันของ ท่อ น้ำเสียจากห้องน้ำจะไหลรวมไปยังถังบำบัดน้ำเสีย ซึ่งกำหนดให้เป็น ชนิดสำเร็จรูปแบบติดตั้งกับที่ (On-Site System) ส่วนน้ำเสียจากห้องครัวจะไหลผ่านถังดักไขมันเพื่อแยกน้ำมันก่อน แล้วจึงไหลไปยังถัง บำบัดน้ำเสีย น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงท่อน้ำสาธารณะ โดยมีค่า BOD₅ ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 10/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none">การออกแบบระบบระบายน้ำผ่านจากหลังคา ต้องประกอบด้วยโครงสร้าง ดังรายละเอียดต่อไปนี้ระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา จะใช้รางระบายน้ำร่วมกับตัวรับน้ำฝน (Roof Drain) ในจำนวน ตำแหน่ง และความลาดเอียงที่เหมาะสม ขนาด ของตัวรับน้ำฝน (Roof Drain) และรางระบายน้ำจะออกแบบให้มี ขนาดใหญ่เพียงพอ สำหรับปริมาณน้ำฝนที่ความเข้ม (Rainfall Intensity) 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง จากนั้นจะระบายสู่ระบบระบายน้ำภายนอกต่อไป	
	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>แหล่งน้ำสำคัญที่อยู่ในแนวสายทางและใกล้เคียง เช่น แม่น้ำป่าสัก คลองมวกเหล็ก และลำน้ำสาขาของลำตะคอง เป็นต้น อาจได้รับผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจากกิจกรรมการก่อสร้างตอม่อ หรือส่วนอื่นใดในแหล่งน้ำ และอาจส่งผลให้เกิดการกัดเซาะตลิ่งอีกด้วย นอกจากนี้ อาจมีตะกอนดิน เศษวัสดุ กองดิน และสิ่งของต่างๆ ที่เกิดจากการก่อสร้างถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำที่ไหลผ่านบ้าง แต่จะเกิดเฉพาะช่วงฝนตกเท่านั้น ดังนั้นผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>นอกจากนี้ น้ำเสียที่เกิดจากคนงานก่อสร้าง โครงการจะจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปภายในพื้นที่โครงการ และจะจัดให้มีบ่อบำบัดน้ำทิ้ง โดยไม่มีการระบายน้ำทิ้งออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ แต่อย่างใด</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none">หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมแม่น้ำพร้อมกันทั้งหมด ให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะ บริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำเปิดหน้าดินให้เสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝนให้อัดขึ้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ และขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดิน และคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-พฤศจิกายน)จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนบนเขื่อนจากพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียง โดยต้องจัดให้มีระบบรวมน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรงกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำ/ตลิ่งลำน้ำ โดยเฉพาะหากมีการขุดดินริมตลิ่ง ต้องกำหนดขอบเขตหรือจำกัดระยะการขุดดินอย่างชัดเจน เฉพาะพื้นที่ที่มีการทำงานจริงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของตลิ่ง และการชะล้างหน้าดินสู่แหล่งน้ำ พร้อมทั้งเน้นต้องมีการบูรณะดูแลตลิ่งให้มีสภาพดั้งเดิมภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	<p>ระยะก่อสร้าง</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)ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (BOD₅)

[Redacted Signature]

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

[Redacted Stamp]

หน้า 11/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none">การดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำให้ดำเนินการในฤดูแล้ง สำหรับกรณีที่สำคัญ คลองในฤดูแล้งน้ำแห้งทั้งหมด กำหนดให้ดำเนินการขุดและฝังฐานรากขุดใต้ดิน (ต่ำกว่าระดับดินเดิม) เพื่อดำเนินการก่อสร้างสะพานต่อไป แต่ในกรณีที่ลำคลอง และแม่น้ำยังคงมีน้ำอยู่ในฤดูแล้ง ให้ดำเนินการป้องกันและลดผลกระทบจากการพังทะลุของเพกอนดิน ต้องดำเนินการก่อสร้างผนังกันน้ำชั่วคราว (Coffer Dam)ทำแนวกัน เพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้างควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยการปลูกพืชคลุมดิน หญ้าแฝก กระตุมทอง หรือหญ้ามาเลเซีย ในบริเวณตลิ่งที่ได้รับการบูรณะจากกิจกรรมของโครงการกองดินและวัสดุที่ใช้การก่อสร้าง ต้องเก็บกองให้ห่างจากริมแม่น้ำให้มากที่สุด และต้องมั่นใจว่ากองดิน/กองดินวัสดุจะไม่ถูกชะลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จเครื่องจักรอุปกรณ์ และโรงซ่อมบำรุงต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร และในบริเวณดังกล่าวต้องจัดเตรียมภาชนะเก็บถ่านน้ำมันเครื่องที่ไฟแล้ว (Spent Oil) และมีระบบบำบัดน้ำเสียอย่างง่ายที่สามารถแยกน้ำมันหรือไขมัน ออกแล้วรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร เพื่อนำไปกำจัดโดยวิธีการที่ถูกต้อง หรือบริการของบริษัทที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมายผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการพ่นคอนกรีต ในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของ น้ำมัน และไขมัน บริเวณที่พักคนงานและโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล เช่น งาน ซ่อมบำรุงเครื่องจักร ลานล้างรถ บริเวณจัดเก็บถ่านน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และถังน้ำมันของเสีย เป็นต้น โดยทำเป็นพื้นคอนกรีตขยอบโดยรอบ และทำท่อต่อเนื่องระหว่างพื้นคอนกรีตและบ่อดักไขมัน เพื่อรวบรวมสิ่งรั่วไหลจากพื้นคอนกรีตลงสู่บ่อดักไขมัน	<ul style="list-style-type: none">ของแข็งแขวนลอย (Suspend Solices)น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)เหล็กทั้งหมด (Total Iron) <p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none">แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total ชั่วคราว (Coffer Dam)แบคทีเรียกลุ่มฟิโคไลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform bacterial) <p>โลหะหนัก</p> <ul style="list-style-type: none">ตะกั่ว (Pb)แคดเมียม (Cd) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none">ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) ตลอดระยะเวลาก่อสร้างที่ติดตั้งแหล่งน้ำ <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณจุดดักน้ำหรือลำคลอง จำนวน 4 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none">สถานี W1 : คลองมวกเหล็ก ต.คงพญาเย็น อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรีสถานี W2 : คลองอุปากันต์ ต.ปากช่อง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา

[Redacted Signature]

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

[Redacted Stamp]

หน้า 12/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<p>โดยตรงและรายน้ำที่ผ่านการตกตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียรวมของบ้านพักคนงานก่อสร้าง ต่อไป</p> <ul style="list-style-type: none"> ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่างๆ ที่ใช้ในขณะก่อสร้างสู่แหล่งน้ำผิวดิน ด้วยการขุดล้อมรอบสถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมี เพื่อใช้เติมน้ำมันและสารเคมีที่อาจรั่วไหล ขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานให้ระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่างๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีต่อน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ การก่อสร้างสำนักงานโครงการหรือที่พักคนงานชั่วคราว ให้ก่อสร้างห่างจาก ลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างดินและการปนเปื้อนน้ำที่จาก สำนักงาน และที่พักคนงานสู่แหล่งน้ำ ดำเนินการสร้างเขื่อนหรือคันดินรอบพื้นที่กองวัสดุ และที่พักคนงานก่อสร้าง พร้อมทางระบายน้ำ และมีที่ตักตะกอนชั่วคราว เพื่อลดปริมาณของแข็ง แวนอลอย ค่าความขุ่น และความสกปรกอื่นๆ ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ จัดให้มีป้อมตักตะกอนชั่วคราวสำหรับบำบัดน้ำทิ้งจากการทำความสะอาด รถเครื่องจักรกล บริเวณพื้นที่ก่อสร้างห้ามทิ้งขยะ และล้างทำความสะอาดเครื่องมือเครื่องจักร ในลำน้ำ โดยต้องกำหนดเป็นกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคนงานก่อสร้าง จัดหาน้ำในห้องส้วมที่ถูกละเลยขณะ ระบบบำบัดเกรอะ-ป่อซีเมนต์อย่าง พอเพียงในที่ ที่พักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ในอัตราส่วน อย่างน้อย คนงาน 15 คนต่อ 1 ห้อง และ 8 คน ต่อ 1 ห้อง ตามลำดับ ส่วนน้ำ ชักล้าง และน้ำชำระล้างร่างกายของคนงานก่อสร้าง จะต้องได้รับการบำบัด โดยใช้ On Site Treatment ทั้งนี้ บ่อเกรอะจะต้องมีการสูบสิ่งปฏิกูลทุกๆ 6 เดือน และเมื่อเสร็จสิ้นการก่อสร้างแล้ว 	<ul style="list-style-type: none"> สถานี W3 : คลองสาขาของลำตะคอง ต.ลาดบัวขาว อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา สถานี W4 : คลองเหมืองกลาง ต.โคกกรวด อ.เมือง จ.นครราชสีมา <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 70,000 บาท/ครั้ง <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง

[Redacted Signature]

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> น้ำทิ้งจากการอาคารสำนักงานชั่วคราวและบ้านพักคนงานก่อสร้าง ให้บำบัดคุณภาพ น้ำทิ้งอย่างน้อยให้เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งชุมชนก่อนระบายออกสู่ แหล่งน้ำ และต้องมีบ่อกักเก็บ (Holding Pond) ก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำที่ สามารถกักเก็บได้ อย่างน้อย 1 วัน เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องเก็บไว้ในที่ที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุม ป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ ตรวจสอบสภาพบ่อดักไขมัน และคัดกราบไขมันออกจากบ่ออย่างสม่ำเสมอ เดือนละ 2 ครั้ง และนำไปเก็บไว้ในถังเก็บของเสีย รอการนำส่งไปกำจัดยังสถานที่กำจัดที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลต่อไป กำหนดให้ปฏิบัติตามแผนควบคุมปริมาณตะกอนแขวนลอยจากการตอกเสาตอม่อลงแหล่งน้ำ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำของแหล่งน้ำ คือ การระบายน้ำเสียที่เกิดขึ้นในสถานีรถไฟ และการชะล้าง น้ำมันหล่อลื่นเครื่องจักรรถไฟบริเวณรางรถไฟและสถานที่ซ่อมบำรุง ซึ่งจะส่งผลต่อแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงเป็นหลัก โดยโครงการได้กำหนดให้มีระบบรวบรวม และบำบัดน้ำเสียจาก สถานีรถไฟ น้ำเสียจะถูกบำบัดให้ได้มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งก่อนปล่อยออกสู่ระบบระบายน้ำ สาธารณะ ดังนั้น จึงถือว่าไม่มีผลกระทบในระยะดำเนินการ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> บำรุงรักษาแนวพืชคลุมดินบริเวณคลัง และพื้นที่ที่มีแนวโน้มเกิดการชะล้างพังทลายจากการก่อสร้างถนนโครงการ ให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันการชะล้างได้อย่างเหมาะสม เพื่อควบคุมและดูแลคุณภาพน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆของโครงการ บริเวณสถานีรถไฟ และสถานเก็บสินค้า ให้มีคุณภาพน้ำที่อยู่ในมาตรฐานการควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท ก่อนทำการระบายออกสู่ภายนอก ดังรายละเอียดต่อไปนี้ - ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบ และดูแลรักษากระบวนการบำบัดน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความลึก (Depth) • อุณหภูมิ (Temperature) • ความโปร่งแสง (Transparency) • ความเค็ม (Salinity) • ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) • ความเร็วกระแสน้ำ (Velocity)

[Redacted Signature]

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - บริเวณสถานีรถไฟ และย่านเก็บกอง และขนถ่ายสินค้า ต้องจัดท่อน้ำ ท้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอ โดยแยกห้องชาย-หญิง และน้ำทิ้งที่ระบายจากพื้นที่ดังกล่าว ต้องผ่านการบำบัดคุณภาพน้ำอย่างน้อยให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางส่วนของประเภทกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมกำหนด - จัดให้มีท่อน้ำ ท้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเดิมอากาศ และระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำ ท้องส้วม และส่วนอื่นๆ ที่ผ่านการบำบัดแล้ว ต้องมีคุณภาพขึ้นต่ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนมีการระบายออก - มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อ และการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี - จัดให้มีบ่อพักน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้ว จากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีรถไฟ และลานกองเก็บตู้สินค้า รวมทั้งน้ำฝนจากบ่อพักน้ำ ซึ่งสามารถรองรับน้ำทิ้งได้อย่างน้อย 1 วัน เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟได้ ซึ่งเป็นการลดปริมาณน้ำทิ้งในกรณีที่ต้องมีการระบายออกพื้นที่ภายนอก • จัดให้มีถังขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิด แยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะมีพิษ วางไว้ตามบริเวณต่างๆ อาทิเช่น ทางเดินเท้าภายในอาคารสถานี เป็นต้น โดยจัดให้มีปริมาณถังขยะที่เพียงพอในการรองรับขยะในแต่ละวัน และจัดให้มีคนงานคอยดูแลถ่ายเทออกเมื่อเต็ม โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดที่มีผู้มาใช้บริการ เป็นจำนวนมาก 	<p>ทางเคมี</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความเป็นกรด-ด่าง (pH) • ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) • ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (BOD₅) • ของแข็งแขวนลอย (Suspend Solids) • น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) • เหล็กทั้งหมด (Total Iron) <p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> • แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total coliform bacteria) • แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform bacteria) <p>โลหะหนัก</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตะกั่ว (Pb) • แคดเมียม (Cd) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง 3 ปีต่อเนื่อง หลังเปิดดำเนินการทุก 5 ปี

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 15/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • รณรงค์ และชักชวนให้มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท โดยอาจใช้การตั้งจุดความสนใจด้วยรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวน เนื่องจากขยะจากสถานีรถไฟ โดยส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีน้ำหนักเบา และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ หรือสามารถลดปริมาณได้ก่อนนำไปกำจัด เพื่อเป็นการรักษาความสะอาด และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม • จัดให้มีที่พักขยะอยู่ภายใต้หลังคามีส้วม เพื่อป้องกันน้ำฝนชะขยะออกสู่ภายนอก โดยที่พนักงานต้องสามารถจัดวางถังรองรับขยะ หรือถุงดำที่รวบรวมขยะ ซึ่งมัดปากถุงเรียบร้อยแล้วได้อย่างเพียงพอ เพื่อรอการเก็บขนต่อไป • จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีรถไฟ เพื่อดูแลการรวบรวมขยะ การทำความสะอาดโดยทั่วไป • ประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบล หรือหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้มีการเก็บขนขยะนำไปกำจัดทุกๆ 1-2 วัน เพื่อให้มีขยะตกค้างในพื้นที่น้อยที่สุด โดยเฉพาะขยะเปียก • กวดขัน และควบคุมดูแลให้ผู้เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟ และเจ้าหน้าที่ประจำ สถานี และลานกองเก็บตู้สินค้า ให้มีการรักษาความสะอาด และปฏิบัติตามหลักสุขอนามัยอย่างถูกต้อง 	<p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณจุดตัดแม่น้ำหรือลำคลอง จำนวน 4 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี W1 : คลองม่วงเหล็ก ต.ดงพญาเย็น อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรี • สถานี W2 : คลองอุบักันต์ ต.ปากช่อง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา • สถานี W3 : คลองสาขาของลำตะคอง ต.ลาดบัวขาว อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา • สถานี W4 : คลองเหมืองกลาง ต.โคกกรวด อ.เมือง จ.นครราชสีมา <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 70,000 บาท/ครั้ง <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 16/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ	ระยะก่อนก่อสร้าง กิจกรรมในระยะนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ แต่ควรมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันมิให้มีการดำเนินโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อสภาพทางอุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ	ระยะก่อนก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">ดำเนินการออกแบบระบบระบายอากาศชั่วคราวภายในอุโมงค์ พร้อมระบบระบายอากาศสำรอง เพื่อความปลอดภัยด้านอากาศให้แก่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในระหว่างก่อสร้างอุโมงค์ดำเนินการออกแบบระบบเตือนภัยเกี่ยวกับมลสารภายในอุโมงค์ให้แก่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน โดยเฉพาะก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)กำหนดให้ในการออกแบบรายละเอียดของระบบระบายอากาศ จะต้องทำการจำลองเหตุการณ์การเกิดเพลิงไหม้ภายในอุโมงค์ให้ครอบคลุมในทุกกรณี โดยใช้ข้อมูลที่เกิดขึ้นจริงจากการตรวจสอบและตรวจวัด เพื่อหาขนาด ความแรง และระยะติดตั้งของระบบระบายอากาศ เช่น พัดลม (Jet Fan) หรือรูปแบบอื่นๆ ที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถบังคับความเร็วลมให้ได้ตามเกณฑ์ของ NFPA130 Chapter 7 Emergency Ventilation System ในกรณีที่เป็น รูปแบบพัดลม (Jet Fan) อย่างน้อยให้ติดตั้งทุกๆ ทางเชื่อมอุโมงค์ (Cross Passage Tunnel) (ประมาณ 500 เมตร) เพื่อการอพยพโดยตำแหน่งที่ติดตั้ง พัดลมจะต้องเป็นตำแหน่งที่ปลอดภัยจากระบบไฟฟ้าที่ป้อนขบวนรถ (Electrification and Catenary System)กำหนดให้ติดตั้ง Detector แบบอัตโนมัติ ภายในอุโมงค์ โดยการติดตั้ง Detector ภายในอุโมงค์หลักจะติดตั้งกึ่งกลางพัดลม (Jet Fan) สำหรับ ช่องทางเชื่อมอุโมงค์ (Cross Passage) ของอุโมงค์ทั้งสองจะติดตั้ง 2 แห่ง ที่ระยะของทางเชื่อมฯ โดยให้สอดคล้องกับมาตรฐาน NFPA72	ระยะก่อนก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">ไม่มี



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ (ต่อ)	ระยะก่อสร้าง สารมลพิษทางอากาศหลักที่จะเกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง ได้แก่ฝุ่นที่เกิดจากการเตรียมพื้นที่ การปรับพื้นที่ อากาศเสียจากท่อไอเสียยานยนต์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง ซึ่งในการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในขณะก่อสร้างมีสารมลพิษที่สำคัญ คือ ฝุ่นทั้งหมด (TSP) ซึ่งเป็นผลกระทบชั่วคราวซึ่งเกิดขึ้นในช่วงสั้นๆ เท่านั้น เมื่อพิจารณาความเข้มข้นฝุ่นเฉลี่ยจากแบบจำลอง Box Model ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสูงสุดเท่ากับ 32.44 มคก./ลบ.ม. หมายถึง ความเข้มข้นที่จะเพิ่มขึ้นจากเดิม ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานปริมาณฝุ่นรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง เท่ากับ 330 มคก./ลบ.ม. แสดงถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างอยู่ในระดับต่ำเท่านั้น	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์รถบรรทุก รวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งานพื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง ต้องฉีดพรมน้ำเพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้งกำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพื่อความปลอดภัยในการจราจรพื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มีการฉีดพรม น้ำเพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้งกำหนดให้ไม่ทำการเปิดหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด และเปิดผิวหน้าดินในพื้นที่ ก่อสร้างตามความจำเป็นจัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดิน และทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่ อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการต้องล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการ อย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลาว่างคืนเพื่อหลีกเลี่ยง ปัญหา การจราจรติดขัดกำหนดให้ดำเนินการกองวัสดุก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้นรถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุม เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกก้น	ระยะก่อสร้าง ดัชนีติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ <ul style="list-style-type: none">ความเร็วและทิศทางลมฝุ่นละอองรวม (TSP)ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 (PM₁₀)ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ความถี่ <ul style="list-style-type: none">1 ครั้ง เมื่อการก่อสร้างผ่านพื้นที่ใดต่อผลกระทบที่กำหนดไว้ (ตรวจวัด 5 วันต่อเมื่อ) สถานีติดตามตรวจสอบ บริเวณพื้นที่รอบโหนดสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none">สถานี A1 : วัดหินสับ ด.หินสับ อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรีสถานี A2 : วัดสิริสัมพันธ์ ต.ปากช่อง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมาสถานี A3 : สถานีอนามัยคลองไผ่ ต.คลองไผ่ อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมาสถานี A4 : ศูนย์สุขภาพชุมชนโคกกรวด ต.โคกกรวด อ.เมือง จ.นครราชสีมา



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อุทยานวิทยาศาสตร์ภาค (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างคูก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และรอบรั้วทุกพื้นที่ก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุม เพื่อป้องกันฝุ่นละออง พังกระฉวย และเศษวัสดุตกลง กำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และ บำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง สอบถามปัญหาเรื่องราวจากรถยนต์ที่เข้ามาจากกิจกรรมการก่อสร้างของ โครงการจากชุมชนใกล้เคียง เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขต่อไป การก่อสร้างที่เกี่ยวกับการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง ก่อสร้างคูอุปกรณ์ ขุดเจาะสมศมคอนกรีต ต้องทำรั้วที่บโดยรอบบริเวณที่จะทำการก่อสร้างให้มีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 2 เมตร ตลอดเวลาที่ทำการก่อสร้าง รถบรรทุกที่ขนวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและรถบรรทุกดินต้องมีการปกคลุม เพื่อป้องกันเศษวัสดุอุปกรณ์หรือเศษดินตกลง น้ำจากการล้างล้อรถบรรทุกต้องนำไปบำบัดก่อนปล่อยสู่แหล่งน้ำสาธารณะ บำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อช่วยให้มีสภาพดี ไม่ให้มีอัตราการปล่อยสารพิษที่เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด รักษาความสะอาดเรียบร้อยรวมทั้งการกำจัดวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ใน ตำแหน่งที่เหมาะสมในบริเวณก่อสร้างพร้อมทั้งจัดเก็บโยกย้ายสิ่งก่อสร้าง และวัสดุที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างต่างๆ ออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เร็ว ที่สุดหลังจากที่ไม่ต้องการใช้แล้ว หรือหลังจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ สิ้นลงแล้วเสร็จ ในระหว่างการก่อสร้างผู้เฝ้าระวังต้องจัดตั้งระบบระบายอากาศชั่วคราวภายในอุโมงค์ หรือระบบระบายอากาศสำรอง เพื่อความปลอดภัยด้านอากาศให้แก่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน 	<ul style="list-style-type: none"> สถานี A5 : โรงเรียนสุรนารี ต.ในเมือง อ.เมือง จ.นครราชสีมา งบประมาณ 400,000 บาท/ครั้ง ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อุทยานวิทยาศาสตร์ภาค (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อเปิดใช้งานโครงการ แหล่งของมลพิษทางอากาศจะมาจากท่อไอเสียยานยนต์เป็นหลัก ซึ่งมีผลพิษทางอากาศที่สำคัญ คือ ฝุ่น ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ สำหรับการประเมินผลกระทบจะใช้แบบจำลอง CALINE 4 โดยแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ส่วน NE1 ตั้งแต่ อ.แก่งคอย จ.สระบุรี จนถึง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา ส่วน NE2 ตั้งแต่ อ.ปากช่อง จนถึง อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา ส่วน NE3 ตั้งแต่ อ.สูงเนิน จนถึง อ.เมือง จ.นครราชสีมา <p>ซึ่งพบว่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกพื้นที่และทุกปีที่มีการคาดการณ์</p> <p>ส่วนความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ จะมีค่าเกินมาตรฐานในบางพื้นที่ และบางปีของการคาดการณ์ ทั้งนี้ผลกระทบของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ที่ประเมินได้เป็นค่าความเข้มข้นสูงสุด ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในช่วงเวลานั้นๆ สำหรับตำแหน่งที่ระดับความเข้มข้นสูงสุดเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ส่วนใหญ่คือตำแหน่งของสถานีรถไฟใต้ดินผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ในระหว่างการก่อสร้างผู้เฝ้าระวังต้องจัดตั้งระบบเตือนภัยเกี่ยวกับมลสารภายในอุโมงค์ ให้แก่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานโดยเฉพาะก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดระบบจราจรบริเวณสถานีให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งเครื่องหมาย และสัญญาณจราจรเพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็วบริเวณสถานี ห้ามจอดรถติดเครื่องในบริเวณสถานีรถไฟเป็นเวลานาน ควบคุมการปล่อยไอเสีย และคุณภาพของเชื้อเพลิง จัดตั้งอาคารควบคุมระบบระบายอากาศ และอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินสำหรับโครงสร้างอุโมงค์ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1. ดัชนีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความเร็วลมและทิศทางลม ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 (PM₁₀) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี โดยตรวจวัด วันต่อเนื่อง เป็นเวลา 3 ปี หากมีค่าไม่เกินมาตรฐานให้ตรวจวัดทุก 5 ปี <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่ตอนหัวด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี A1 : วัดหินดิน ต.หินลับ อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรี สถานี A2 : วัดสิริสัมพันธ์ ต.ปากช่อง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา สถานี A3 : สถานีอนามัยคลองไผ่ ต.คลองไผ่ อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา สถานี A4 : ศูนย์สุขภาพชุมชนโคกกรวด ต.โคกกรวด อ.เมือง จ.นครราชสีมา

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อุทยานวิทยาศาสตร์และคุณภาพอากาศ (ต่อ)			<ul style="list-style-type: none"> สถานี A5 : โรงเรียนสุชนารี ต.โนนเมือง อ.เมือง จ.นครราชสีมา งบประมาณ 400,000 บาท/ครั้ง ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ 2. ดัชนีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ (NO₂) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ความถี่ 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะดำเนินการ สถานีติดตามตรวจสอบ 24 สถานี ได้แก่ โรงเรียนบ้านเขมาะกอกร โรงเรียนม่วงเหล็กนอก วัดกลางคง วัดสิริสัมพันธ์ สถานีอนามัยหนองกระทุ่ม โรงเรียนวัดกลางคง วัดใหม่ปางแก โรงเรียนบ้านหนองกระทุ่ม วัดพิสิฐบูรณาราม โรงเรียนบ้านลาดบัวขาว โรงเรียนบาศีศรีสะอาด วัดถนนศิริรัตนวาราม วัดถนนคต โรงเรียนวัดถนนคต โรงเรียนวัดราษฎร์เจริญธรรม วัดกุศลกิจ วัดสมอราย โรงเรียนสุชนารี วัดป่าจิตตลัมภ์ วัดโรงเรียนมาลีบริหารธุรกิจ วัดสุชนารี สถานีอนามัยบ้านดอนแก้ว และโรงเรียนมาลีวิทยา

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 21/86

แบบรายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อุทยานวิทยาศาสตร์และคุณภาพอากาศ (ต่อ)			<ul style="list-style-type: none"> งบประมาณ 840,000 บาท/ครั้ง ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ
เสียง	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมในระยะนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ แต่ควรมีการกำหนดมาตรการ เพื่อป้องกันมิให้การดำเนินโครงการในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ การส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อระดับเสียงในบริเวณพื้นที่โครงการ</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการรับทราบเกี่ยวกับรายละเอียดของกิจกรรมการก่อสร้าง ระยะเวลาในการทำงาน โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีเสียงดัง กำหนดบริเวณที่ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียง เพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียงที่มีต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ รายละเอียดดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ชุมชนม่วงเหล็ก กม.ที่ 147+870 ถึง 147+970 ระยะทาง 100 เมตร วัดน้ำพุ กม.ที่ 151+100 ถึง 151+250 (ติดตั้ง 2 มัง) ระยะทางรวม 300 เมตร วัดป่าอโศก กม.ที่ 161+350 ถึง 161+500 ระยะทาง 150 เมตร โรงเรียนมารดาคุณนิริรักษ์ กม.ที่ 162+200 ถึง 162+400 ระยะทาง 200 เมตร วัดศรีวิวัฒน์ กม.ที่ 180+290 ถึง 180+540 ระยะทาง 250 เมตร โรงเรียนบ้านลาดบัวขาว กม.ที่ 208+170 ถึง 208+300 ระยะทาง 130 เมตร โรงเรียนวัดถนนคต กม.ที่ 217+500 ถึง 217+650 ระยะทาง 150 เมตร วัดสิริวิภาคาร กม.ที่ 221+400 ถึง 221+550 ระยะทาง 150 เมตร ศาลเจ้าพ่ออุ้มเหิน กม.ที่ 231+410 ถึง 231+200 ระยะทาง 100 เมตร วัดป่าจิตตลัมภ์ กม.ที่ 259+4000 ถึง 259+750 ระยะทาง 750 เมตร โรงเรียนบ้านหลักร้อย กม.ที่ 259+000 ถึง 259+100 ระยะทาง 100 เมตร <p>รวมระยะทางติดตั้งกำแพงกันเสียง 2,380 เมตร</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 22/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เสียง (ต่อ)	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ระดับเสียงที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง จะเกิดจากเครื่องจักรกลที่ใช้เป็นหลัก โดยพบว่าระดับเสียงที่ระยะ 15 เมตร จากแหล่งกำเนิดที่มีระดับเสียงเกินกว่า 90 เดซิเบล (เอ) ได้แก่ เสียงจากการตอกเสาเข็ม ซึ่งมีระดับเสียงสูงสุดที่ 101 เดซิเบล (เอ) รองลงมาคือ การขุดเจาะ มีระดับเสียงสูงสุด 98 เดซิเบล (เอ) ที่ระยะ 200 เมตร ระดับเสียงจากเครื่องจักรกลจะมีค่าต่ำกว่า 70 เดซิเบล(เอ) ยกเว้น เครื่องเจาะและการตอกเข็มจากการประเมินผลกระทบด้านเสียงที่จะเกิดขึ้นต่อผู้อยู่อาศัยบริเวณพื้นที่รอบในมีรายละเอียด ดังนี้</p> <p>การก่อสร้างบริเวณสถานี กิจกรรมที่มีเสียงดังจะเป็นการปรับพื้นที่ โดยเฉพาะเครื่องจักรหนัก เช่น รถขุดตัก หากให้มีการทำงานของเครื่องจักร 2 เครื่องพร้อมกัน ผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยบริเวณถนนจะอยู่ที่ 88 เดซิเบล(เอ) ในระยะห่าง 15 เมตร ในช่วงที่มีการทำงาน สำหรับการตอกเสาเข็มที่มีเสียงดังได้ถึง 101 เดซิเบล(เอ) ที่ระยะห่าง 15 เมตร ซึ่งมีการทำงานจะเป็นจังหวะไม่เหมือนเครื่องจักรอื่น จึงก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญในระยะสั้น และมีระดับเสียงไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 เดซิเบล(เอ) หากการก่อสร้างดำเนินต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง ผู้รับผลกระทบที่อยู่ในพื้นที่รอบในทางจุดในระยะ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none">ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างทุก 7 วัน เพื่อป้องกันการเกิด เสียงดังผิดปกติการก่อสร้างบนถนนกำหนดให้ ไม่น่าพลับพลามาวางแนวฉนวนในกรณีที่ต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษ และมียางรองเพื่อกันเสียงดัง และความสั่นสะเทือนกำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00 - 18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนเวลาการพักผ่อนของประชาชน มาตรการนี้ จะลดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ลงได้ไม่เกิน 3 เดซิเบล(เอ) ขึ้นกับระดับเสียง จากแหล่งกำเนิดอื่นๆกิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงจะต้องมีการประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึงกำหนดให้บริเวณที่เห็นว่าจะมีผลกระทบด้านเสียง เช่น การขุดเจาะพื้นผิว ต้อง ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง 2 เมตร ซึ่งทำหน้าที่เสมือนกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันเสียงไม่ให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนที่รบกวนกับประชาชนที่อยู่อาศัยใกล้เคียง และผู้สัญจรพิจารณาใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ได้แก่ การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก (ลดเขตพื้นที่ก่อสร้างโครงการกำหนดให้มีการใช้เข็มเจาะทั้งหมด ยกเว้น บริเวณการก่อสร้างสะพานรถไฟ และบริเวณสถานีรถไฟ) รวมทั้งพิจารณาเลือกวิธีการก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบแบบหล่อสำเร็จ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับเสียงให้อยู่ในระดับที่ควบคุมได้ รวมทั้งช่วยลด	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none">ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (Leq 24 hr)ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀)ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none">1 ครั้ง เมื่อการก่อสร้างผ่านพื้นที่ใดต่อ ผลกระทบที่กำหนดไว้ (โดยเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมที่มีเสียงดัง) <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่รอบในทางด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 6 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none">สถานี N1 : วัดมวลเหล็กนอก ต.ม่วงเหล็ก อ.มิตรภาพ จ.สระบุรีสถานี N2 : วัดปางอโศก ต.กลางดง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมาสถานี N3 : วัดศิริวัฒน ต.ปากช่อง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมาสถานี N4 : วัดสีคิ้ววนาราม ต.สีคิ้ว อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 23/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เสียง (ต่อ)	<p>100 เมตร จะได้รับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง(Leq 24) เกิน 70 เดซิเบล(เอ) แต่ไม่ความเป็นจริงแล้วกิจกรรมการก่อสร้าง ส่วนใหญ่จะดำเนินการในช่วงกลางวัน และไม่ดำเนินการต่อเนื่อง นอกจากนี้ โครงการเป็นการก่อสร้างที่ไม่ใช่อาคารขนาดใหญ่ ไม่มีการใช้เสาเข็มที่ใหญ่มาก หรือลึกกว่าอาคารโดยทั่วไป</p> <p>การก่อสร้างทาง ได้แก่ การก่อสร้างทางยกระดับ ช่วงกม. 147+800 ถึง กม.152+650 การก่อสร้างถนนบริการ (Local Road) และการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ พบว่ากิจกรรมก่อสร้างมีลักษณะคล้ายกับการก่อสร้างสถานี ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง โดยพื้นที่รอบในที่มีทั้งอาคารพาณิชย์ อาคารที่อยู่อาศัยทางศาสนา และสถานศึกษา ซึ่งระดับเสียงที่รับขอบเขตทางรถไฟ อยู่ในช่วงไม่เกิน 88 เดซิเบล(เอ) เป็นครั้งคราว เนื่องมาจากเครื่องจักรอื่นๆ รวมทั้งเสียงจากการจราจรทางรถไฟที่มีอยู่แล้วระยะเวลานั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>การก่อสร้างอุโมงค์ จะมีเสียงจากการเจาะหินที่ปากอุโมงค์ แต่จากสภาพการใช้ที่ดินในพื้นที่ดังกล่าว พบว่าเป็นพื้นที่เชิงเขา ด้านเสียง ห่างจากการใช้ประโยชน์ของประชาชน</p> <p>โดยสรุป ปัญหาเสียงรบกวนจากการก่อสร้างอุโมงค์ คาดว่า จะมีเพียงที่ กม.145+750 ซึ่งอาจได้รับเสียงรบกวนจากการก่อสร้าง และการทำทางเข้าสถานีที่ก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม คาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<ul style="list-style-type: none">ระยะเวลาการก่อสร้างจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างในระดับต่ำที่สุด เป็นต้นในกรณีก่อสร้างใกล้สถานศึกษา ให้ประสานกับสถาบันการศึกษาเหล่านั้นในเรื่องกำหนดเวลาการเจาะหรือตอกเสาเข็มให้ เพื่อไม่ตรงกับคาบเรียนการสอน เช่น ให้ดำเนินการในวันหยุด เป็นต้นในกรณีก่อสร้างใกล้ศาสนสถาน ให้แจ้งกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงในระดับที่สังเกตได้ล่วงหน้าในช่วงที่มีการประกอบศาสนกิจ และในวันสำคัญทางศาสนากำหนดให้มีคู่มือรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมาก ที่สุด พร้อมทั้งมีป้าย และหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องมีคนแก้ไขปัญหาโดยเร็ว เพื่อรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์พร้อม ผลการดำเนินการแก้ไขปัญหา และเสนอต่อ รฟท.กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะในพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นเมืองหรือชุมชน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงการขนถ่ายวัสดุ และอุปกรณ์จะต้องมีการควบคุมจากวิศวกรผู้คุมงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุดต้องจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) สำหรับคนงานที่ทำงานในบริเวณก่อสร้างที่มีเสียงดังในเวลางานไม่เกิน 8 ชั่วโมงในส่วนแหล่งท่องเที่ยว และสถานที่ค้าขาย ซึ่งอยู่ใกล้โครงการนั้น การก่อสร้าง ที่มีเสียงดัง อาจต้องประสานในการทำงานก่อสร้าง เช่น ทำงานที่มีเสียงดังในช่วงที่นอกฤดูท่องเที่ยว หรือในช่วงที่นักท่องเที่ยวไม่หนาแน่น	<ul style="list-style-type: none">สถานี N5 : วัดใหม่อินทพร ต.สูงเนิน อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมาสถานี N6 : วัดป่าจิตตคามัคคี ต.ป่าใหญ่ อ.เมือง จ.นครราชสีมา <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none">510,000 บาท/ครั้ง <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none">การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 24/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เสียง (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>แหล่งกำเนิดเสียงในระยะดำเนินการ คือ หัวจักร รถโดยสาร และรถสินค้าที่วิ่งบนรางรถไฟ โดยที่หัวจักรจะมีเสียงที่เกิดจากเครื่องยนต์ และรถทุกชนิดจะทำให้เกิดเสียงเนื่องจากล้อสัมผัสกับราง</p> <p>จากการประเมินระดับเสียงจากรถไฟในระยะดำเนินการ ใช้แบบจำลอง CREATE พบว่า ระดับเสียงที่เกิดจากรถไฟในกรณีที่เราวิ่งที่จุดจะมีผลกระทบต่อผู้รับเสียงในระดับที่ใกล้เคียงหรือสูงกว่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไปของประเทศไทย (70 เดซิเบล(เอ)) ใน 24 ชั่วโมง ในระยะห่างจากรางน้อยกว่า 20 เมตร แต่เนื่องจากในเส้นทางนี้ไม่มีผู้รับเสียงที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางในระยะ 20 เมตร จากราง แต่ก็มีสถานที่อ่อนไหวต่อเสียง เช่น โรงเรียน ศาสนสถาน ในระยะ 30 เมตร ขึ้นไป หลายแห่ง ซึ่งหากพบว่าได้รับการรบกวนอาจพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงได้เป็นกรณีไป ซึ่งในโครงการได้กำหนดระยะห่างจากใหม่ถึงขอบเขตพื้นที่ประมาณ 20 เมตร ขึ้นไป จึงนับว่าเพียงพอในด้านของเสียงรบกวนนั้น ปัจจุบันพื้นที่ริมทางรถไฟมีเสียงรบกวนจากการเดินรถไฟปัจจุบันอยู่แล้ว ในอนาคตปริมาณรถไฟจะเพิ่มขึ้นตามลำดับ แต่การเพิ่มขึ้นแต่ละครั้งคาดว่าจะใช้</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสภาพรางรถไฟ หัวจักรรถไฟ และกำแพงกันเสียง และทำการซ่อม บำรุงอย่างสม่ำเสมอ หากผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะดำเนินการมีระดับเสียงเริ่มจะใกล้เคียง เกินมาตรฐาน ระดับเสียงทั่วไป หรือได้รับการร้องเรียน ต้องพิจารณาติดตั้ง กำแพงกันเสียงในบริเวณที่จำเป็น กำหนดให้รถไฟส่งเสียงหวูดเตือนก่อนที่รถไฟจะวิ่งเข้าอุโมงค์ เพื่อลดผลกระทบต่อการได้ยิน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (Leq 24 hr) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 6 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี N1 : วัดบวกเหล็กนอก ต.บวกเหล็ก อ.มิตรภาพ จ.สระบุรี สถานี N2 : วัดป่าอโศก ต.กลางดง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา สถานี N3 : วัดศรีรัตน ต.ปากช่อง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา สถานี N4 : วัดสี่ควัฒนาราม ต.สี่ควั อ.สี่ควั จ.นครราชสีมา

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เสียง (ต่อ)	<p>เวลาหลายปี ซึ่งในแต่ละครั้งจะไม่ทำให้ระดับเสียงสูงกว่าระดับเดิมถึง 7 หรือ 10 เดซิเบล(เอ)) ตามมาตรฐานเสียงรบกวนช่วง กม.147+800 ถึง กม.152+650 ระยะทาง 4.8 กิโลเมตร มีลักษณะทางวิ่งเป็นทางยกระดับ ซึ่งโดยทั่วไปจะมีผลทำให้เสียงจากรถไฟไปถึงผู้รับเพิ่มขึ้น 2-4 เดซิเบล(เอ)) แต่เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นชุมชนเมือง และเป็นช่วงที่มีการเข้า-ออกจากสถานี ดังนั้น รถไฟจึงมีการลดความเร็วลง ซึ่งผลจากแบบจำลองพบว่าความเร็วยิ่งลดลง ทำให้เสียงลดลงประมาณ 2 เดซิเบล(เอ)) ดังนั้น โดยสรุปแล้วทางรถไฟยกระดับในเมืองอาจมีผลทำให้ระดับเสียงจากรถไฟเพิ่มขึ้นราว 2 เดซิเบล(เอ)) หรือน้อยกว่า ในอนาคตหากมีการปรับเปลี่ยนไปใช้รถจักรไฟฟ้า ระดับเสียงควรจะลดลง เพราะรถชนิดนี้จะทำให้เกิดระดับเสียงน้อยกว่ารถดีเซล 2 เดซิเบล(เอ))</p>		<ul style="list-style-type: none"> สถานี N5 : วัดใหม่อัมพร ต.สูงเนิน อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา สถานี N6 : วัดป่าจิตตลัมมิก ต.ปรุใหญ่ อ.เมือง จ.นครราชสีมา <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 510,000 บาท/ครั้ง <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ
ความสั่นสะเทือน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ในระยะก่อสร้าง มีกิจกรรมที่อาจจะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนขึ้นได้ อย่างไรก็ตาม ระดับผลกระทบของความสั่นสะเทือนจะขึ้นอยู่กับชนิด อุปกรณ์ เครื่องจักรกลที่ใช้วิธีการก่อสร้าง รวมทั้งระยะห่างของแหล่งรับความสั่นสะเทือนจากแหล่งกำเนิดด้วย</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ และวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก เป็นต้น กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะ หากมีการใกล้เคียง และอาจได้รับความเสียหายหากใช้เข็มตอก กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ไม่อยู่ระหว่างเวลา 08.00-18.00 น. และต้องแจ้งประชาชนและผู้ประกอบการข้างเคียงให้ทราบล่วงหน้า เมื่อจะมีการก่อสร้างที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง เมื่อมีการก่อสร้างผ่านพื้นที่ไวต่อผลกระทบที่กำหนดไว้ โดยเป็นช่วงที่มีกิจกรรมที่มีความสั่นสะเทือนมาก (ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง)

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ความสิ้นเปลือง (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ทางรถไฟและสถานี ระยะห่างของพื้นที่วัดผลกระทบกับแนวเส้นทางโครงการ มีค่าอยู่ในช่วง 20-30 เมตร ขึ้นไป การก่อสร้างที่ใช้การตอกเสาเข็ม อาจทำให้พื้นที่ใกล้เคียงได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนได้ อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างของโครงการจะมีการใช้เสาเข็ม สำหรับการก่อสร้างสถานี สะพาน และทางยกระดับ เท่านั้น การเจาะอุโมงค์ บริเวณพื้นที่ที่จะมีการก่อสร้างอุโมงค์ คือ ที่ กม.136+250 ถึง กม.141+800 และ กม.1981-400 ถึง กม.199+550 ซึ่งเป็นบริเวณปากอุโมงค์ทั้งหมด 4 แห่ง จะมีการเจาะพื้นที่ปากอุโมงค์ และหากมีการใช้ระเบิดในการขุด (การใช้ระเบิดจะมีหรือไม่ขึ้นอยู่กับผลการสำรวจในรายละเอียดเมื่อจะก่อสร้าง) จะทำให้เกิดความสั่นสะเทือน ซึ่งสามารถลดปัญหาที่เกิดขึ้น โดยการใชระเบิดแบบถ่วงเวลา ซึ่งจะสามารถลดแรงสั่น สะเทือนลงได้จากการที่พลังงานจากระเบิดไม่ได้ถูกถ่ายเทออกมาพร้อมกันทั้งหมด ทั้งนี้สภาพการใช้ที่ดินบริเวณดังกล่าวมีดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> กม. 136+250 ในรัศมี 0.5 กิโลเมตร เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ และพื้นที่ป่าไม้ ส่วนทางออกที่ กม.141+800 ในรัศมี 0.5 กิโลเมตร เป็นพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย พื้นที่ปลูกไม้ผลผสมพืชไร่ 	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีศูนย์รับแจ้งเหตุฉุกเฉินจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมป้าย และหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์ พร้อมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาและเสนอต่อทางรถไฟแห่งประเทศไทย กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพื่อความปลอดภัยในการจราจร กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกเป็นไปตาม พรบ. ทางหลวง พ.ศ.2535 	<p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 6 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี V1 : วัดมวลเหล็กนอก คมวกเหล็ก อ.มิตรภาพ จ.สระบุรี สถานี V2 : วัดปรางค์กู่ ค.กลางดง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา สถานี V3 : วัดศิริวันต์ ต.ปากช่อง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา สถานี V4 : วัดสีคิ้วคณาราม ต.สีคิ้ว อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา สถานี V5 : วัดใหม่อัมพร ต.สูงเนิน อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา สถานี V6 : วัดป่าจิตตสมาธิ ต.ปรุใหญ่ อ.เมือง จ.นครราชสีมา <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 360,000 บาท/ครั้ง <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 27/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ความสิ้นเปลือง (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> กม. 198+400 เป็นพื้นที่ปลูกไม้ยืนต้น และอ่างเก็บน้ำลำตะคอง และ กม.199+550 เป็นพื้นที่ปลูกไม้ยืนต้น และพื้นที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ร่วมกับน้ำลำตะคอง โดยสรุปในช่วงแรกของการก่อสร้าง อาจมีผู้ได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนที่เกิดจากการก่อสร้าง และการทำทางเข้าสถานีก่อสร้าง ส่วนเมื่อการก่อสร้างลึกเข้าไปในอุโมงค์ ความสั่นสะเทือนจากการขุดจะน้อยลงมาก แต่จะมีการชนหินออกโดยรถบรรทุก ซึ่งโดยลักษณะของพื้นที่ และการใช้ที่ดินโดยรอบที่เป็นพื้นที่ป่าไม้ และพื้นที่เกษตรกรรม ดังนั้นผู้ได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจะเป็นสัตว์ในพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ 		
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลการประเมินความสั่นสะเทือนที่เกิดจากการวิ่งของรถไฟ ด้วยวิธีการของ US, EPA ในกรณีที่เราวิจัย และนำมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่เสนอแนะ โดย Reichter & Meister และข้อกำหนดของ DIN 4150 พบว่าไม่มีสถานที่ใดที่จะได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนอย่างมีนัยสำคัญ แต่อาจรู้สึกถูกรบกวนบ้าง ทั้งนี้ ในความเป็นจริงแรงสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจะมีค่าน้อยกว่าที่ประเมินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีขอบเขตทางที่เพียงพอ และผู้รับเสียงเหล่านี้ก็ไม่ได้สร้างอาคาร</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสภาพทางรถไฟ หัวจักรรถไฟ และทำการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้งปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 6 สถานี</p>

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 28/86

รายงานการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	ติดประชิดทาง และรางรถไฟเดิมมีการก่อสร้างมานานแล้ว แม้จำนวนขบวนรถจะเพิ่มขึ้นแต่ความสั่นสะเทือนในแต่ละครั้งที่ขบวนรถผ่าน (Event) ไม่ได้รุนแรงขึ้น ดังนั้น ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการ จึงอยู่ในระดับต่ำ		<ul style="list-style-type: none">สถานี V1 : วัดมากเหล็กนอก ต.มากเหล็ก อ.มีตราภ จ.สระบุรีสถานี V2 : วัดป่าอโศก ต.กลางดง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมาสถานี V3 : วัดศรีรัตน ต.ปากช่อง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมาสถานี V4 : วัดสี่ัคคณาราม ต.สี่ัคค อ.สี่ัคค จ.นครราชสีมาสถานี V5 : วัดใหม่อัมพร ต.สูงเนิน อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมาสถานี V6 : วัดป่าจิตตคามัคคี ต.ปรุใหญ่ อ.เมือง จ.นครราชสีมา งบประมาณ: <ul style="list-style-type: none">360,000 บาท/ครั้ง ผู้รับผิดชอบ: <ul style="list-style-type: none">การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ



(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
ทรัพยากรป่าไม้	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ในการพัฒนาโครงการได้ดำเนินการในเขตทางของ รฟท. เป็นส่วนใหญ่ แต่อย่างไรก็ตาม มีความจำเป็นที่ต้องตัดไม้ และแล้วทางป่า เพื่อเปิดพื้นที่ในการก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณป่าเบญจพรรณในพื้นที่ แต่พรรณไม้ที่พบมีขนาดเล็ก เนื่องจากเป็นป่าไม้ที่ขึ้นอยู่กับเขาหินปูน ประกอบกับพื้นที่ป่าไม้ที่ใช้มีปริมาณน้อยมาก ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>จากการวิเคราะห์ พบว่า ต้นไม้ที่ได้ขนาดสามารถทำเป็นสินค้าและแปรรูปได้นั้นมีน้อยมาก โดยส่วนใหญ่เป็นไม้ชั้น 3 ซึ่งมีลำต้นคดงอไม่เหมาะแก่การแปรรูป เหมาะกับการนำไปทำไม้พื้น หรือแกะสลักเท่านั้น ส่วนไม้ชั้น 1 และ 2 มีปริมาณน้อยมาก จะเห็นได้ว่าทั้งปริมาณไม้ที่จะต้องถูกตัดออก และมูลค่าไม้ที่ได้จากการทำไม้มีค่อนข้างน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับขนาดพื้นที่โครงการทั้งหมด จึงกล่าวได้ว่าผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ทางด้านเศรษฐกิจเกิดขึ้นน้อยมาก แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่น้ำชั้น 1 และชั้น 2 รวมทั้งป่าสงวนแห่งชาติในช่วงที่มีการออกแบบแนวเส้นทางใหม่ แม้ว่าบางบริเวณจะทับซ้อนกับพื้นที่ประเภทน้บตร แต่เพื่อลดผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่ป่าต้นน้ำ จึงออกแบบเป็นอุโมงค์ เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none">จัดบันทึกปริมาณ ชนิดและจำนวนของต้นไม้ที่ทำการย้ายออกจากบริเวณก่อสร้างทั้งหมดประสานงานกับกรมป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสระบุรี และจังหวัดนครราชสีมา รวมถึงหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดมาตรการในการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง ในบริเวณที่อยู่ใกล้พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ชุ่มน้ำชั้น 1 และพื้นที่ชุ่มน้ำชั้น 2สำหรับก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการต้องมีการตัดฟันต้นไม้ เพื่อเปิดพื้นที่ในการก่อสร้าง โดยเฉพาะในพื้นที่ที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ หน่วยงานที่ต้องเข้ามาดำเนินการ คือ องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (ออป.) เข้าสำรวจพื้นที่ป่าไม้ และตัดฟันชักลากไม้ที่ได้ขนาดออก และชุดล้อมกล้าไม้บางส่วน เพื่อนำไปปลูกเสริมในบริเวณพื้นที่ป่าใกล้เคียง ซึ่งทั้งนี้จะต้องมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กรมป่าไม้) เข้ามากำกับดูแลอยู่ตลอดเวลาในการตัดฟันต้นไม้ต้องมีการควบคุม โดยมิให้มีการตัดไม้นอกเหนือจากพื้นที่ ก่อสร้าง โดยเด็ดขาด ทั้งนี้ ทิศทางการล้มไม้ต้องมิทิศทางให้ต้นไม้ล้มเข้าหาพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำที่รั่วซึมลงดินไม่ไหลย้อนกลับพื้นที่ก่อสร้างได้รับความเสียหายกำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการชุดล้อมต้นไม้ และย้ายปลูกใหม่ เพื่อลดผลกระทบด้านนิเวศวิทยาป่าไม้	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none">ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านนิเวศ วิทยาทางบก โดยการสำรวจสภาพนิเวศ วิทยาทางบก ได้แก่ ป่าไม้ และสัตว์ป่า พื้นที่ในรัศมี 100 เมตร จากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวทางโครงการ<p>ความถี่</p><ul style="list-style-type: none">ดำเนินการ 1 ครั้ง<p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p><ul style="list-style-type: none">พื้นที่ในรัศมี 100 เมตรจากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ<p>งบประมาณ</p><ul style="list-style-type: none">200,000 บาท/ครั้ง<p>ผู้รับผิดชอบ</p><ul style="list-style-type: none">การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ



(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)		<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การขนส่งดิน หรือวัสดุอุปกรณ์ขุดดินหรือการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร ต่างๆ ต้องมีมาตรการให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียง ควบคุมดูแลพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในโครงการ ตลอดจนคนงานก่อสร้าง ไม่ให้ลักลอบตัดไม้ฉำป่า เก็บหาของป่า เปลี่ยนแปลงลำน้ำ หรือ ยึดถือ ครอบครองพื้นที่ต้นน้ำลำธาร ป้องกันไม่ให้เจ้าหน้าที่คนงานของโครงการเข้าใช้เส้นทางก่อสร้าง หรือพื้นที่ ก่อสร้างของโครงการ เพื่อกระทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อ ทรัพยากรป่าไม้ และทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ โดยเด็ดขาด ใช้อุปกรณ์เครื่องมือในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพมีการบำรุงดูแลรักษาเป็น อย่างดี เพื่อลดเสียง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักรที่อาจส่งผลกระทบต่อ ต้นไม้ และทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ ระมัดระวังผลกระทบที่อาจคาดไม่ถึง เช่น การทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้ และสัตว์ป่า ประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจ และให้ความร่วมมือในขณะที่มีกิจกรรมในการก่อสร้าง จะต้องมีการระบุพื้นที่ห้ามเข้าหรือมาตรการลงโทษขึ้นเด็ดขาดสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานของเหมืองที่ลักลอบตัดไม้ และล่าสัตว์ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านนิเวศ วิทยาทางบก โดยการสำรวจสภาพนิเวศ วิทยาทางบก ได้แก่ ป่าไม้ และสัตว์ป่า พื้นที่ในรัศมี 100 เมตร จากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวทางโครงการ <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ในรัศมี 100 เมตรจากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000 บาท/ครั้ง <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ



(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564



หน้า 31/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้พื้นที่ที่คนงานก่อสร้าง ตลอดจนอาคารสำนักงาน จะต้องไม่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ป่าไม้ เขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 และชั้น 2 โดยเด็ดขาด เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า ที่อาจมีเพิ่มมากขึ้นจากคนงานของโครงการ และยากในการป้องกันหรือควบคุมดูแล ในขณะที่จำเป็นต้องมีการส่งเสริมกิจกรรม เพื่อการฟื้นฟูและอนุรักษ์ป่าต้นน้ำ ลำธารที่มีอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทั้งที่เป็นของหน่วยงานภาครัฐ และ เอกชน โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ กำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการขุดล้อมต้นไม้ และย้ายปลูกใหม่ เพื่อลดผลกระทบด้านนิเวศวิทยาป่าไม้ และแผนปฏิบัติการปลูกป่าทดแทนพื้นที่ระบบนิเวศป่าไม้ การป้องกันไฟป่า และการสร้างฝายชะลอน้ำ เพื่อรักษาต้นน้ำลำธาร 	
	กิจกรรมในระยะดำเนินการไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ ต่อทรัพยากรป่าไม้เพิ่มเติม แต่ควรมีการกำหนดมาตรการ เพื่อควบคุมดูแลมิให้การดำเนินโครงการส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อทรัพยากรป่าไม้ตลอดแนวพื้นที่โครงการ	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> มีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัดสวนบริเวณสถานี หรือตามแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อเป็นการลดมลพิษทางอากาศ เสียงและอื่นๆ โดยทำการปลูกไม้เพิ่มเติม เพื่อให้ร่มเงาและตกแต่งสถานที่ให้สวยงาม ต้องทำการดูแลรักษาต้นไม้ที่ปลูก และให้ทำการปลูกทดแทนในกรณีที่มีต้นไม้ตายอย่าง สม่ำเสมอและต่อเนื่อง ในบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียงเมื่อถึงฤดูแล้งจะมีการจัดไฟเพื่อกำจัด วัชพืชในบริเวณพื้นที่เกษตรกรรมของตนเอง และจะมีการปลูกตามเข้าไปใน พื้นที่ป่าไม้เสมอ ดังนั้นจึงต้องมีการตรวจตราและเฝ้าระวังไฟป่า โดยเฉพาะใน บริเวณพื้นที่ อุโมงค์ทางลอด สะพานยกระดับ และพื้นที่ปลูกป่าของโครงการ ควบคุมชนิดพรรณไม้ขนาดของต้นไม้ เพื่อลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากรากของต้นไม้ต่อโครงสร้างของอุโมงค์ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านนิเวศ วิทยาทางบก โดยการสำรวจสภาพนิเวศ วิทยาทางบก ได้แก่ ป่าไม้ และสัตว์ป่า พื้นที่ในรัศมี 100 เมตร จากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวทางโครงการ <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง/ปี ทุกๆ 5 ปี (5 ปี/1 ครั้ง) <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ในรัศมี 100 เมตรจากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ



(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564



หน้า 32/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะแ่น-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)			งบประมาณ • 200,000 บาท/ครั้ง ผู้รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ
ทรัพยากรสัตว์ป่า	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การแผ้วถางป่า เพื่อเปิดพื้นที่จะทำให้พื้นที่อาศัย แหล่งหากิน ตลอดจนพื้นที่เฉพาะตามความต้องการของสัตว์ป่าแต่ละชนิดถูกทำลาย หรือมีสภาพนิเวศเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งสัตว์ป่าที่อาจได้รับตัวให้ออกลูกเลี้ยงกับเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น และไม่ทันท่วงทีการถูกรบกวน ตลอดจนไม่อาจอาศัย หรือหากินอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ต้องโยกย้ายไปอาศัยในพื้นที่อื่น ซึ่งมีสภาพนิเวศตามที่ต้องการที่อยู่ห่างไกลออกไป ส่วนสัตว์ป่าที่ปรับตัวได้จากกิจกรรมก่อสร้างจะสามารถอาศัย และหากินได้ในพื้นที่ป่า ลวนผลไม้ และสวนยางพาราได้ จึงคาดว่าระดับของผลกระทบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างออกกฎระเบียบบังคับไม่ให้พนักงาน คนงาน ลำสัตว์ป่าอย่าเด็ดขาด และมีบทลงโทษที่เข้มงวด รวมถึงการจับกุม และค่าปรับ กำหนดให้มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดในการดูแลการลักลอบล่าสัตว์ป่าในพื้นที่ป่าไม้บริเวณใกล้เคียง ต้องไม่นำสัตว์เลี้ยงเข้าไปเลี้ยงปล่อยในพื้นที่ป่า เพื่อหลีกเลี่ยงโรคติดต่อจากสัตว์เลี้ยงเข้าไประบาดในสัตว์ป่า ในพื้นที่ซึ่งมีความลาดชันสูง จะต้องดำเนินการด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุด เพื่อป้องกันการพังทลายของดินและหิน ซึ่งนอกจากหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศภายนอกเพิ่มขึ้น ยังลดการเลือกไหลของตะกอนดิน และหินลงสู่ร่องห้วยและลำน้ำ นอกจากนี้ต้องปรับระดับให้มีความลาดเทที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการเลือกไหลของดินและหิน นอกจากนี้ โครงการ จะต้องปฏิบัติตามมาตรการในการลดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน และคุณภาพน้ำอย่างเคร่งครัด 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 33/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะแ่น-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการป้องกันการรั่วไหลของน้ำมัน และสารเคมีต่างๆ ลงสู่ร่องห้วย และลำน้ำต่างๆ ด้วยการขุดคูล้อมรอบสถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมี เพื่อใช้ดักน้ำมัน และสารเคมีที่อาจรั่วไหล ขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงาน ได้รับความรู้การถ่ายเทน้ำมัน และสารเคมีต่างๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมัน และสารเคมีคือน้ำมันดิบในร่องห้วย และลำน้ำ ต้องมีการช่วยเหลือสัตว์ป่า หากพบว่า เคลื่อนที่ออกจากพื้นที่โครงการได้เข้า โดยนำไปยังพื้นที่ป่าไม้ หรือแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีสภาพที่ดีกว่าในพื้นที่โครงการ ซึ่งกล่าวได้ว่ามีอยู่ทั่วไปโดยรอบพื้นที่โครงการ และทั้งนี้ในการดำเนินการดังกล่าวจะต้องมีผู้ชำนาญในการช่วยเหลือสัตว์ดังกล่าว 	
ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 และชั้น 2 รวมทั้งป่าสงวนแห่งชาติในช่วงที่มีการออกแบบแนวเส้นทางใหม่ แม้ว่าบางบริเวณจะทับซ้อนกับพื้นที่ประหวานบัตร แต่เพื่อลดผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่ป่าต้นน้ำ จึงออกแบบเป็นอุโมงค์เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้าง ต้องดำเนินการอยู่เฉพาะในเขตทางรถไฟของโครงการเท่านั้น มีการจัดพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุการก่อสร้างโดยเฉพาะไม่ให้กีดขวาง หรือมีการกองอยู่พื้นที่นอกเขตทางของโครงการ และไม่วางวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ หรือ เครื่องมือต่างๆ กีดขวางทางน้ำ ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 อย่างเคร่งครัด ป้องกันการบุกรุกทำลายป่าเบญจพรรณ และป่าดิบแล้ง โดยการสำรวจ และตรวจสอบพื้นที่ป่าไม้ บริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการอย่างสม่ำเสมอ โดยร่วมมือกับกรมป่าไม้ เพื่อรักษาพื้นที่ป่าไว้ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 34/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ป้องกันการชะล้างพังทลาย และการสูญเสียหน้าดิน จากการตัดพื้นที่ เนื่องจากกิจกรรมของโครงการ เช่น การก่อสร้างทางชั่วคราว เป็นต้น หรือการก่อสร้างใดๆ ของโครงการควรกระทำในฤดูแล้ง และใช้เส้นทางเดิมที่มีอยู่ให้มากที่สุด นอกจากนี้ควรหลีกเลี่ยงการสร้างเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ขึ้นใหม่ ทั้งนี้ เพื่อลดการทำลายพื้นที่ป่าไม้ใกล้เคียง และลดปัญหาการชะล้างพังทลายของ ดินจากการดำเนินโครงการ ปลูกป่าทดแทนและเพิ่มเติม ในพื้นที่โดยรอบที่เสื่อมโทรม ทั้งนี้เพื่อชดเชยพื้นที่ป่าที่ต้องสูญเสียไป และยังเป็นการรักษาพื้นที่ เพื่อประโยชน์ในการอนุรักษ์ ป่าไม้ดิน และน้ำอันเป็นสิ่งสำคัญอย่างหนึ่งในการบริหารลุ่มน้ำให้ประสบ ความสำเร็จ รายละเอียดตามแผนปฏิบัติการปลูกป่าทดแทนพื้นที่ทุรกันดาร ป่าไม้ การป้องกันไฟป่า และการสร้างฝายชะลอน้ำ เพื่อรักษาดินน้ำสาธาร 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการที่พาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1 และชั้น 2 ได้ดำเนินการออกแบบเป็นรูปแบบอุโมงค์ ผลกระทบในระยะดำเนินการจึงไม่เกิดขึ้น</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ควบคุมกิจกรรมต่างๆ ของการดำเนินงานของโครงการให้อยู่เฉพาะในเขตทาง รถไฟ ของโครงการบริเวณที่ตั้งสถานีรถไฟของโครงการ ติดตามตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยเฉพาะพื้นที่ป่าไม้ และพื้นที่ลุ่มน้ำ ตามแนวเขตทางของโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำอย่างเคร่งครัด หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการวางแผน และควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับปัจจัยแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยาทางน้ำ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมในระยะก่อสร้าง เช่น การเปิดหน้าดิน เพื่อก่อสร้างอุโมงค์ การขุดถอนดินไม่ การปรับระดับพื้นงานตัดดิน และงานถมดิน เป็นต้น ที่ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดความเสื่อมโทรมต่อคุณภาพน้ำผิวดิน จะส่งสืบเนื่องมายังสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำของแหล่งน้ำดังกล่าว ซึ่งหากมีการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวในช่วงฤดูฝน จะส่งผลให้เกิดการชะล้างเซดิน เศษหิน และเศษวัสดุก่อสร้าง รวมถึงน้ำเสียจากการซ่อมบำรุงเครื่องจักรไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินได้เป็นการเพิ่มความขุ่น (Turbidity) และปริมาณสารแขวนลอยในแหล่งน้ำ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำโดยตรง</p> <p>นอกจากนี้ น้ำทิ้ง และน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อสร้าง และอาคารสำนักงานจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำ ได้แก่ การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของจำนวนของพืชน้ำ การเปลี่ยนสีของน้ำในแหล่งน้ำ และทำให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของจำนวน พฤติกรรม และความหลากหลายของปลาได้</p> <p>ดังนั้น ทางโครงการจึงได้นำเสนอมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบทางนิเวศวิทยาทางน้ำ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบดังกล่าว</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมน้ำพร้อมกันทั้งหมด ให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะส่วน หรือบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการกัดเซาะและชะล้างตะกอนดิน และสิ่งปนเปื้อนสู่แหล่งน้ำ กำหนดเปิดหน้าดินให้เสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝน ให้อัดชั้นดินให้แน่น และรวบเรียบสม่ำเสมอ และขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดิน และคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-พฤศจิกายน) จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนบนเบื่อนจากพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียง โดยต้องมีระบบรวบรวมน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง กิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำ/คลองลำน้ำ โดยเฉพาะหากมีการขุดดินริมตลิ่ง ต้องกำหนดขอบเขต หรือจำกัดระยะการขุดดินอย่างชัดเจน เฉพาะพื้นที่ที่มีการทำงานจริงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งและการชะล้างหน้าดินสู่แหล่งน้ำหรือพื้นที่นั้นต้องมีการบูรณะดูแลให้มีสภาพตลิ่งเดิมภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที กำหนดให้ทำแนวคันดิน เพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยการปลูกพืชคลุมดิน เช่น หญ้าแฝก กระต๊อช หรือหญ้ามาเลเซีย ในบริเวณตลิ่งที่ได้รับการบรรเทาจากกิจกรรมของโครงการ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความหลากหลายทางชีวภาพ ชนิดและความหนาแน่นของแหล่งกอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ ความขุ่นของลำน้ำผิวดิน <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) ตลอดระยะเวลาก่อสร้างที่ตัดผ่านแหล่งน้ำ <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณจุดตัดแม่น้ำหรือลำคลอง จำนวน 4 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี W1 : คลองมากเหล็ก ต.คงพญาอิน อ.มากเหล็ก จ.สระบุรี สถานี W2 : คลองอุบาคันต์ ต.ปากช่อง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา สถานี W3 : คลองสาขาของลำตะคอง ต.ลาดบัวขาว อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา สถานี W4 : คลองหมื่นกลาง ต.โคกกรวด อ.เมือง จ.นครราชสีมา



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะแ่น-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> เครื่องจักรอุปกรณ์ และโรงซ่อมบำรุงต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำ อย่างน้อย 150 เมตร และในบริเวณดังกล่าวต้องจัดเตรียมภาชนะเก็บน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้ว (Spent Oil) และมีระบบบำบัดน้ำเสียอย่างง่ายที่สามารถแยกน้ำมันหรือไขมัน ออกแล้วรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร เพื่อนำไปกำจัดโดยวิธีการที่ถูกต้อง หรือบริการของบริษัทที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมาย กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการเทพื้นคอนกรีต ในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน บริเวณที่พักคนงาน และโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล เช่น งานซ่อมบำรุงเครื่องจักร ลานล้างรถ บริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และถังน้ำมันของเสีย เป็นต้น โดยทำเป็นพื้นคอนกรีตยกขอบ โดยรอบ และทำท่อต่อเนื่องระหว่างพื้นคอนกรีต และบ่อดักไขมัน เพื่อรวบรวม สิ่งรั่วไหลจากพื้นคอนกรีตลงสู่บ่อดักไขมันโดยตรง และระบายน้ำที่ผ่านการดัก ไขมันสู่ระบบบำบัดน้ำเสียรวมของบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อไป ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมัน และสารเคมีต่างๆ ที่ใช้ในขณะก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน ด้วยการขุดคูล้อมรอบสถานที่เก็บสำรองน้ำมัน และสารเคมี เพื่อใช้ดักน้ำมัน และสารเคมีที่อาจรั่วไหล ขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงาน ระมัดระวังในการถ่ายน้ำมัน และสารเคมีต่างๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อ ป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมัน และสารเคมีในแหล่งน้ำผิวดิน การก่อสร้างสำนักงานโครงการ หรือที่พักคนงานชั่วคราว ให้ก่อสร้างห่างจาก ลำน้ำ อย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างดิน และการปนเปื้อนน้ำทิ้ง จากสำนักงาน และที่พักคนงานสู่แหล่งน้ำ 	<p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 29,000 บาท/ครั้ง <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 37/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะแ่น-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการสร้างเขื่อน หรือคันดินรอบพื้นที่กองวัสดุ และที่พักคนงานก่อสร้าง พร้อมทางระบายน้ำ และมีที่ดักตะกอนชั่วคราว เพื่อลดปริมาณของแข็ง ขนวดลอย ค่าความขุ่น และความสกปรกอื่นๆ ปนเปื้อน ลงสู่แหล่งน้ำ จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง และขยะมูลฝอย อย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอน ทราย โคลน ตกหล่น และปนเปื้อน ลงในแหล่งน้ำ ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยจากบ้านพักคนงาน และวัสดุเหลือใช้ลงในแม่น้ำ และลำคลองต่างๆ ดำเนินการกั้นก่อกำแพงที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่ การขุดดิน เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝนลงสู่แหล่งน้ำ จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อขนาดเล็ก เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง เขตพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณใกล้เคียง ดินที่ขุดได้จากการก่อสร้างฐานราก ต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ และต้องปิด หรือปกคลุมหรือเก็บในที่ที่ปิดล้อม และจะต้องมีรถบรรทุกมารับ เพื่อนำไป ทิ้งบริเวณที่จัดไว้โดยไม่ให้มีการกองหรือกักไว้เป็นเวลานาน กองดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างต้องเก็บกองให้ห่างจากริมแม่น้ำให้มากที่สุด และต้องมั่นใจว่ากองดินกองวัสดุจะไม่ถูกชะล้างลงแม่น้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออก จากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนน้ำมัน คือนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล ต้องรวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว และภาชนะปนเปื้อน โดยมี การควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสม 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 38/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลที่สำนักงานก่อสร้างชั่วคราว และบ้านพัก คนงานให้เพียงพอ กรณีที่มีการขุดบ่อบำรุงวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างต่างๆ ควรดำเนินการเฉพาะภายในโรงซ่อม หรืออยู่ซ่อม จัดให้มีบ่อพักน้ำเสีย เพื่อรองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ เช่น การล้างเครื่องจักร และอุปกรณ์ จัดสร้างห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอในอัตราคนงาน 15 คน / 1 ห้อง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างห้ามทิ้งขยะ และล้างทำความสะอาดเครื่องมือเครื่องจักรในลำน้ำ โดยต้องกำหนดเป็นกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคนงานก่อสร้าง น้ำทิ้งจากอาคารสำนักงานชั่วคราว และบ้านพักคนงานก่อสร้างจะต้องถูกบำบัด ให้ได้คุณภาพน้ำที่อย่างน้อยให้เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งชุมชน ก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำ เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนสู่แหล่งน้ำ ตรวจสอบสภาพบ่อพักไขมัน และตัดการระบายไขมันออกจากบ่ออย่างสม่ำเสมอ เดือนละ 2 ครั้ง และนำไปเก็บไว้ในถังเก็บของเสีย รอการนำส่งไปกำจัดยังสถานที่กำจัดถูกตามหลักสุขาภิบาลต่อไป 	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564



หน้า 39/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำของแหล่งน้ำผิวดินในระยะดำเนินการ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบจากการปนเปื้อนน้ำทิ้ง-น้ำเสียจากห้องน้ำของสถานีรถไฟ และจากลานกองเก็บสินค้า ซึ่งจะอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากน้ำเสียที่เกิดขึ้น ส่วนใหญ่เป็นน้ำทิ้งจากห้องสุขาอ่างล้างมือ และน้ำล้างพื้น ซึ่งจะถูกรวบรวมด้วยระบบรวบรวมน้ำเสีย ก่อนจะเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ดังนั้นโอกาสที่จะเกิดการปนเปื้อนโดยตรงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงจึงเกิดขึ้นได้น้อยมาก ผลกระทบจากการปนเปื้อนของน้ำจะล้างน้ำมันหล่อลื่นเครื่องจักรรถไฟบริเวณรางรถไฟ และสถานีที่ซ่อมบำรุงต่อแหล่งน้ำผิวดินใกล้เคียง ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำทางด้านกายภาพ และทางเคมีของแหล่งน้ำ ผลที่ตามมาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสภาพนิเวศวิทยาของแหล่งน้ำผิวดินดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงมีชีวิตรูปแบบน้ำที่ในพื้นที่ พบว่าเป็นสิ่งมีชีวิตที่สามารถทนต่อน้ำเสีย และน้ำที่มีสารประกอบอินทรีย์สูง เช่น สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงินชนิด <i>Oscillatoria</i> sp. และสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน สกุล <i>Raphidiopsis</i> sp. เป็นต้น จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการจัดการระบบการรวบรวม และจัดการมูลฝอยที่สถานีอย่างเหมาะสม โดยไม่ให้ปนเปื้อนลงสู่แม่น้ำ คูคลอง กำหนดให้มีการบำรุงรักษาแนวพืชมดน้ำบริเวณคัน และพื้นที่ที่มีแนวโน้มเกิดการชะล้างพังทลายให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันการชะล้างได้อย่างเหมาะสม กำหนดให้มีการควบคุม และดูแลคุณภาพน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการบริเวณสถานีรถไฟให้มีคุณภาพน้ำที่อยู่ในมาตรฐานการควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก่อนทำการระบายออกสู่ภายนอก ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีความสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบ และดูแลรักษากระบวนการบำบัดน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง - บริเวณสถานีรถไฟ ต้องจัดให้มีห้องน้ำทิ้งส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และถูกหลักสุขาภิบาลไว้อย่างเพียงพอ โดยแยกห้องชาย-หญิง และน้ำทิ้งที่ระบายจากพื้นที่ดังกล่าว ต้องผ่านการบำบัดคุณภาพ น้ำให้มีความเหมาะสมเป็นไปตามมาตรฐานการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาดของประเภทกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมกำหนด - จัดให้มีห้องน้ำทิ้งส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเดิมอากาศ และระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำ ห้องส้วมและส่วนอื่นๆ ที่ผ่านการบำบัดแล้ว ต้องมีคุณภาพขั้นต่ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนมีการระบายออก - มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ เป็นระยะเพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความหลากหลายทางชีวภาพ ชนิดและความหนาแน่นของพืชน้ำที่ขึ้นตามแหล่งน้ำ ความขุ่นของน้ำผิวดิน <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง 3 ปี ต่อเนื่อง หลังเปิดดำเนินการ จากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณจุดตัดแม่น้ำหรือลำคลอง จำนวน 4 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี W1 : คลองม่วงเหล็ก ต.คงพลภูเย็น อ.มาบะเปา จ.สระบุรี สถานี W2 : คลองอู่นกอินทรี ต.ปากช่อง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา สถานี W3 : คลองสาขาของลำคลอง ต.ลาดบัวขาว อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา สถานี W4 : คลองเหมืองกลาง ต.โคกจรด อ.เมือง จ.นครราชสีมา <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 29,000 บาท/ครั้ง



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564



หน้า 40/86

รายงานการแสดงผลกระทบล้างหนี้สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีบ่อพักน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีรถไฟ และสถานกองเก็บตู้สินค้า รวมทั้งน้ำฝนมาพักยังบ่อพักน้ำ เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ ซึ่งเป็นการลดปริมาณน้ำทิ้งในกรณีที่ต้องมีการระบายออกพื้นที่ภายนอก • จัดให้มีถังขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิด แยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะ มีพิษ วางไว้ตามบริเวณต่างๆ อาทิเช่น ทางเดินเท้าภายในอาคารสถานี เป็นต้น โดยจัดให้ปริมาณถังขยะที่เพียงพอในการรองรับขยะในแต่ละวัน และจัดให้มี คนงานคอยดูแลถ่ายเทออกเมื่อเต็ม โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล หรือวันหยุดที่มี ผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก • รณรงค์และชักชวนให้มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท โดยอาจใช้การติดจุด ความสนใจด้วยรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวน เนื่องจากขยะจาก สถานีรถไฟ โดยส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีน้ำหนักเบา และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ หรือสามารถลดปริมาณได้ก่อนนำไปกำจัด เพื่อเป็นการรักษาความ สะอาด และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม • จัดให้มีที่พักขยะอยู่ภายใต้หลังคามีส้วม เพื่อป้องกันน้ำฝนขยะออกสู่ภายนอก โดยที่พนักงานต้องสามารถจัดวางถังรองรับขยะหรือถุงดำที่ รวบรวมขยะ ซึ่ง มีคปากถุงเรียบร้อยแล้วได้อย่างเพียงพอ เพื่อรอการเก็บขนต่อไป • จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีรถไฟ เพื่อดูแลการรวบรวมขยะ การทำความสะอาดโดยทั่วไป 	<p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 41/86

รายงานการแสดงผลกระทบล้างหนี้สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • กำหนดให้มีการประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบล หรือหน่วยงานส่วน ท้องถิ่นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้มีการเก็บขยะน้ำไปกำจัดทุกๆ 1-2 วัน เพื่อให้มี ขยะตกค้างในพื้นที่น้อยที่สุด โดยเฉพาะขยะเปียก • การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องทวนสอบ และควบคุมดูแลให้ผู้เข้ามาใช้บริการ สถานีรถไฟ และเจ้าหน้าที่ประจำสถานี ให้มีการรักษาความสะอาด และปฏิบัติ ตามหลัก สุขอนามัยอย่างถูกต้อง 	
คุณค่าต่อการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
การใช้ที่ดิน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตทางรถไฟเดิม ซึ่งกิจกรรมในระหว่างการก่อสร้างสถานีใหม่ และระบบรางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทาง จะก่อให้เกิด ผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ ได้อย่างไรก็ตาม กิจกรรมต่างๆ ดำเนินการอยู่ในเขตทางรถไฟของ รฟท. เท่านั้น ผลกระทบต่อการใช้ที่ดินจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ส่วนบริเวณที่มีการออกแบบแนวเส้นทางใหม่ พบว่า พื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่ป่า พื้นที่ชุ่มน้ำชั้น 1 พื้นที่ชุมชน และพื้นที่ สัมปทานบางส่วน ซึ่งในช่วงการก่อสร้างจะมีการเปลี่ยนแปลง การใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างชัดเจน เนื่องจากการเปิดแนวเส้นทางใหม่ จึงคาดว่าผลกระทบต่อการใช้ที่ดินอยู่ในระดับปาน กลาง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กำหนดพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจน และจำกัดให้กิจกรรมก่อสร้างโครงการดำเนินอยู่ เฉพาะพื้นที่ดังกล่าวเท่านั้น เพื่อให้เกิดการรบกวนพื้นที่เกษตรกรรม และการใช้ ประโยชน์ที่ดินอื่นๆ ของประชาชนที่อยู่นอกเขตทางให้น้อยที่สุด รวมทั้งช่วยลด การสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตรได้ • หากจำเป็นต้องใช้พื้นที่เกษตรกรรม เพื่อการก่อสร้างเป็นที่พักคนงาน พื้นที่กองวัสดุสำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ต้องใช้พื้นที่ดังกล่าวหลังจากมีการ เก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และต้องเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่ปลูกพืชอายุสั้น และ หลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมามีประโยชน์ในการเกษตร ต่อไปได้ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การสำรวจ และติดตามตรวจสอบการใช้พื้นที่ในเขตทาง สำหรับการกองวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และเครื่องมือต่างๆ สำนักงานโครงการให้อยู่ในเขตทาง • การสำรวจ และติดตามตรวจสอบถึงความเดือดร้อนของประชาชนบริเวณทางเข้า-ออกชั่วคราว เพื่อเข้าพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่เกษตรกรรม ไร่ค้า และสถานประกอบการ <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 42/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การใช้ที่ดิน (ต่อ)			งบประมาณ 80,000 บาท/ครั้ง ผู้รับผิดชอบ • การรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง
	ระยะดำเนินการ โครงการดำเนินการบนเขตทางรถไฟของ รฟท. ดังนั้น จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะเดิมสำหรับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีนั้น การใช้ที่ดินที่ได้รับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในระดับต่ำ จะถูกแทนที่ด้วยการใช้ที่ดินที่ให้ผลตอบแทนที่สูงกว่า หากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าว ดำเนินการตามกฎหมายผังเมือง กฎหมายเกี่ยวกับการใช้อาคาร และกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ • ประสานกรมโยธาธิการและผังเมือง ให้กำหนดมาตรการในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่สองฟากแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างการพัฒนาของชุมชน และการใช้ประโยชน์จากทางรถไฟอย่างมีประสิทธิภาพ	ระยะดำเนินการ ดัชนีติดตามตรวจสอบ • การสำรวจและติดตามตรวจสอบการใช้ที่ดินและเกษตรกรรม ความถี่ • 1 ครั้ง/ปี ทุกๆ 5 ปี (5 ปี/1 ครั้ง) ตลอดระยะเวลาดำเนินการ สถานีติดตามตรวจสอบ • พื้นที่รัศมี 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ งบประมาณ • 80,000 บาท/ครั้ง ผู้รับผิดชอบ • การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 นิมาดำเนินการ

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 43/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การคมนาคมขนส่ง	ระยะก่อสร้าง การพัฒนาโครงการจำเป็นต้องมีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมถึงการขนส่งแรงงานจากที่พักคนงานมายังที่ตั้งโครงการ ดังนั้น กิจกรรมการขนส่งดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อ การคมนาคมขนส่งบนถนนสายหลักที่ติดกับแนวเส้นทางโครงการได้ จากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณจุดติดกับแนวเส้นทางโครงการเปรียบเทียบกับปริมาณจราจรปัจจุบัน บนทางหลวงหมายเลข 2 (ช่วง กม.ที่ 153+600 และ ช่วง กม.ที่ 223+300) และทางหลวงหมายเลข 2068 (ช่วง กม.ที่ 1+100) พบว่าค่า VIC Ratio ในระยะก่อสร้างมีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก เมื่อเปรียบเทียบกับ VIC Ratio ปัจจุบัน โดยอยู่ในระดับคล่องตัวดีถึงคล่องตัวสูงมาก จึงสามารถสรุปได้ว่าปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในระยะก่อสร้าง จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการจราจรปัจจุบัน	ระยะก่อสร้าง การติดตั้งป้ายจราจร เมื่อมีการก่อสร้างต้องมีการวางแผน และใช้เครื่องหมายจราจรให้เหมาะสมกับบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยแสดงด้วยป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และอุปกรณ์แบ่งช่องจราจรอื่นๆ แตกต่างกันไปในแต่ละส่วนของพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งแบ่งเป็น 4 ส่วน ได้แก่ • พื้นที่การเคลื่อนล่วงหน้า คือ ช่วงของถนนที่ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับการเตือนล่วงหน้าก่อนถึงงานก่อสร้าง อาจเป็นป้ายจราจร หรือไฟเตือน โดยมีระยะการ ติดตั้งแตกต่างกันตามชนิดของถนน • พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง คือ ช่วงของถนนที่นำผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนจากช่วงของถนนปกติไปสู่การจราจรในเขตพื้นที่ก่อสร้าง อาจใช้เส้นจราจร หรืออุปกรณ์อื่นๆ เช่น กรวยยาง แฉกกัน โดยทั่วไประยะทางของช่วงการเปลี่ยนแปลงมักจะ เกี่ยวข้องกับระยะการเบี่ยงการจราจร (Taper) • พื้นที่ปฏิบัติงาน คือ ช่วงของถนนที่มีการก่อสร้างเกิดขึ้นจริง โดยรวมทั้งพื้นที่ ทำางานก่อสร้าง ทางเดินสำหรับผู้ปฏิบัติงาน พื้นที่ใช้งานจราจร พื้นที่กันชน โดยมีการกันพื้นที่ถนนจากผู้ใช้รถใช้ถนนมาให้นักงานทำงาน วางเครื่องมือและวัสดุ พื้นที่ช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง คือ ช่วงของการคืนพื้นที่ถนนปกติให้กับผู้ใช้รถใช้ ถนน โดยมีระยะตั้งแต่จุดสิ้นสุดการก่อสร้างจัดให้มีระยะการเบี่ยงการจราจร (Taper) ไปจนถึงป้ายสิ้นสุดการก่อสร้าง โดยทั่วไปจะมีระยะทางประมาณ 30 เมตรต่อการเบี่ยง 1 ช่องจราจร	ระยะก่อสร้าง • ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 44/86

รายงานการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบตอสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดลอม
การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>ซึ่งพื้นที่การเคลื่อนลวงหน้า และพื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลงจะเป็นส่วนที่สำคัญในการบอกให้ผู้ช้รถรับทราบเหตุการณ์ที่ผิดปกติข้างหน้า ช่วยให้ผู้ใช้รถระวังและ สามารถตัดสินใจในการเปลี่ยนช่องทางจราจรได้ ส่วนระยะป้ายต่างๆ ความยาวช่วง การเปลี่ยนแปลงจะขึ้นกับความเร็วในการขับขีของยานพาหนะ ในสายทางนั้นๆ ความกว้างของพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ขึ้นกับปริมาณจราจรต่อความของช่วงถนนนั้นๆ สามารถแบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ คือ พื้นที่ถนนในเมืองและพื้นที่ถนนนอกเมือง ซึ่งความกว้างจะมีขนาดต่างกัน ต้องมีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรไฟกระพริบและแสงสว่าง ให้ได้ตามมาตรฐาน รวมถึงต้องมีป้ายประชาสัมพันธ์ที่ใช้เตือนลวงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างซึ่งควรติดตั้งที่ทางแยกและริมถนนเป็นช่วงๆ อย่างน้อย 500 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none">• ที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างเพื่อใช้เตือนผู้ขับขียานพาหนะ ทราบว่ามีงานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะ ทำให้ผู้ขับขีมีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น• ที่ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขต ถนนและต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง และ ป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อใช้เตือนผู้ขับขียานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีการ ลดช่องจราจร• ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขต ถนนและต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้าย เตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขียานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีพื้นที่ก่อสร้าง มีการลดช่องจราจร และขับขีด้วยความเร็วที่กำหนด	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564



รายงานการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดลอมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดลอม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบตอสิ่งแวดลอมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดลอม
การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none">• ที่ระยะ 100 และ 50 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือน ลดความเร็ว ป้ายนำทาง และป้ายระวังคนงาน เพื่อใช้เตือนผู้ขับขียานพาหนะ ทราบว่าควรขับขีด้วยความเร็วที่กำหนด และระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายนำทางจราจร พร้อมทั้งไฟ กระพริบ ซึ่งจัดวางให้ห่างกัน ระยะ 3 เมตร ตลอดเขตแนวพื้นที่ก่อสร้าง และ กรวย วางไว้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตร ตลอดแนวลดช่องจราจร• แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งยาวตลอดแนวรถไฟ• ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้างและกรวย เพื่อให้ผู้ใช้รถทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง <p>แนวทางการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none">• กำหนดให้มีคำแนะนำ และติดตั้งเครื่องหมายจราจร ไฟเตือน ป้ายเตือน อุปกรณ์อื่นๆ เช่น กรวยยาง แผงกัน อุปกรณ์แสงสว่าง เป็นต้น ตั้งแต่ก่อนถึง บริเวณก่อสร้าง จนกระทั่งถึงบริเวณก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความ ปลอดภัย และสะดวกในการเดินทางในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยให้เกิดความ แตกต่างจากสภาพการจราจรปกติน้อยที่สุด• ดำเนินการจัดการให้ผู้ช้รถใช้ถนนสามารถไปใช้ถนนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อความสะดวกในการเดินทางอีกด้วย	



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564



รายงานการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>อย่างไรก็ตาม แผนการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง จะต้องได้รับการ พิจารณา และเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงในด้านนี้ เช่น สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และหน่วยงานท้องถิ่น เป็นต้น ก่อนที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง</p> <p>การขนส่งวัสดุก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีการติดป้ายชื่อโครงการ บริษัทผู้รับเหมา ก่อสร้าง เบอร์โทรศัพท์ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องราวร้องเรียนได้ กรณีที่มีการใช้ความเร็ว และมีวัสดุอุปกรณ์หล่นตามถนน กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณ พื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และเพื่อ ความปลอดภัยในการจราจร จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดิน และทรายที่ติดล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกเลอะถนน ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ กำหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการ อย่างน้อย วันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีวัสดุ ปิดคลุม เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 47/86

รายงานการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> กำหนดเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และ บำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกเป็นไปตาม พรบ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่กวาดเก็บวัสดุที่ตกหล่นจากรถบรรทุกลงบนผิวจราจร และไหล่ทางในพื้นที่ ตลอดจนพื้นที่การขนส่งวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการซ่อมแซมถนนท้องถิ่น หรือถนนชุมชนที่ ขรุขระ เนื่องจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว <p>การก่อสร้างทางเบี่ยงรถไฟชั่วคราว</p> <ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างคันทางรถไฟพร้อมรางหมอน ราง และอัดหินโรยทางของเส้นทางเบี่ยง ที่ขนานกับทางรถไฟปัจจุบัน โดยมีระยะห่างที่ไม่กีดขวางต่องานก่อสร้าง หรือ ปรับปรุงทางของโครงการ และเว้นจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดที่จะเชื่อมกับทาง รถไฟปัจจุบันไว้ ประสานงานกับฝ่ายการโยธา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้ตรวจสอบ ความแข็งแรง และความถูกต้องของทางเบี่ยง พร้อมทั้งจัดการเวลาในการตัด ทางรถไฟปัจจุบัน และเชื่อมกับทางเบี่ยงที่ได้ก่อสร้างไว้แล้ว ซึ่งเวลาดังกล่าวคือ ช่วงที่จะไม่มีการเดินรถไฟผ่านในเส้นทางดังกล่าวนั่นเอง ติดตั้งป้ายสัญญาณตามข้อกำหนดของการเดินรถ เพื่อให้พนักงานขับรถไฟที่ ผ่านในจุดดังกล่าวสามารถปฏิบัติตามได้อย่างเหมาะสม และปลอดภัย เมื่อก่อสร้างทางใหม่ หรือปรับปรุงทางปัจจุบันแล้วเสร็จ ก็จะดำเนินการตัดทาง เบี่ยงออก และเชื่อมเส้นทางปัจจุบัน ซึ่งจะต้องประสานงานกับฝ่ายเดินรถ และนายสถานีรถไฟ เพื่อขอเวลาช่วงของการทำงานดังกล่าว 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 48/86

รายงานการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะแ่น-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ระยะดำเนินการ ระยะดำเนินการโครงการจะไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งบนถนนสายหลัก รวมถึงบริเวณทางแยกและจุดตัดทางหลวง เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเมื่อผ่านจุดตัดถนนจะได้รับการออกแบบให้เป็นทางยกระดับหรือทางลอด ทั้งหมด	ระยะดำเนินการ • กำหนดให้มีการติดตั้งป้าย และเครื่องหมายจราจร เพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี • จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมายังสถานีรถไฟ ไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง • กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณสถานีรถไฟ	ระยะดำเนินการ • ไม่มี
การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม	ระยะก่อสร้าง สถานีมาบะแ่น-ลาดบัวขาว ในช่วง กม. 141+ 800 และ กม.198+400 ถึง กม.199+550 จะมีการก่อสร้างแนวเส้นทางเป็นอุโมงค์ ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากการหลาของน้ำฝนเข้าไปในอุโมงค์ได้ ดังนั้น ปากอุโมงค์ต้องจัดให้มีรางดักน้ำ รวมถึงระบบระบายน้ำตลอดความยาวอุโมงค์ ส่วนแนวเส้นทางที่เหลือส่วนใหญ่จะเป็นทางวิ่งระดับพื้น ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดการกัดเซาะทางและการไหลผ่านของน้ำ อย่างไรก็ตาม ได้จัดให้มีช่องเปิด เพื่อให้สามารถระบายผ่านแนวคันทางได้ ผลกระทบดังกล่าวจึงเกิดขึ้นชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้างเท่านั้น สำหรับช่วงสถานีลาดบัวขาว-ชุมทางถนนจิระแนวมีลักษณะเป็นทางวิ่งระดับพื้น ซึ่งอาจเกิดการกัดเซาะของน้ำ โดยเฉพาะบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านลำน้ำ อย่างไรก็ตาม ได้จัดให้มีช่องเปิด เพื่อให้สามารถระบายผ่านแนวคันทางได้ ผลกระทบดังกล่าว จึงเกิดขึ้นชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้างเท่านั้น	ระยะก่อสร้าง • ดำเนินการก่อสร้างในบริเวณที่ผ่านลำน้ำให้แล้วเสร็จโดยเร็ว หากเป็นไปได้ควรดำเนินการในฤดูแล้ง • หากพบว่า การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดิน หรือเศษวัสดุก่อสร้างให้ขุดลอกให้อยู่ในสภาพเดิม • ตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำ ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่า มีการอุดตันมีดินทรายทับถม หรือวัสดุกีดขวางต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางทางระบายน้ำ • การก่อสร้างถนน และสะพานเบียง ต้องไม่ปิดกั้นการระบายน้ำตามธรรมชาติ และต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก • การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาให้มีการจัดการระบบระบาย น้ำที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อไม่ให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่กำลังดำเนินการ ก่อสร้าง และพื้นที่ใกล้เคียง • หากพบว่า พื้นที่โดยรอบเกิดภาวะน้ำท่วม เนื่องจากโครงการ ให้ผู้รับเหมาจัดหาเครื่องสูบน้ำมาระบายออกจากพื้นที่โดยเร็ว	ระยะก่อสร้าง • ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 49/86

รายงานการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะแ่น-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการระบายน้ำเพิ่มเติม เช่น ท่อระบายน้ำ รางระบายน้ำ ระบายน้ำข้างทางรถไฟ เพื่อทดแทนส่วนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง ห้ามมิให้คนงานก่อสร้างทิ้งเศษวัสดุก่อสร้าง และขยะมูลฝอยทุกชนิดลงในลำน้ำต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันปัญหาดินเลนของลำน้ำ การรื้อขวางการไหลของน้ำ รวมถึงปัญหาน้ำท่วมขัง หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ขุดหรือการเจาะใกล้แหล่งน้ำในช่วงฤดูฝน เพื่อลดปัญหาการพังทลายของดิน ให้มีการจัดระเบียบเก็บวัสดุอุปกรณ์ เศษวัสดุจากการก่อสร้าง และขยะมูลฝอยให้ดี เพื่อมิให้เกิดการกีดขวางหรืออุดกั้นการไหลของน้ำ 	
	ระยะดำเนินการ โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำให้ผ่านจากผิวทางรถไฟสู่กระแสน้ำตามแนวทางรถไฟลงไปยังท่อระบายน้ำเดิม หรือท่อระบายน้ำที่สร้างขึ้นใหม่ รวมถึงออกแบบขนาดของช่องเปิดอาคารระบายน้ำให้เพียงพอต่อปริมาณการไหลของน้ำที่ไหลผ่านแนว เส้นทาง ดังนั้น ผลกระทบด้านการกีดขวางการระบายน้ำจึงอยู่ในระดับต่ำเท่านั้น	ระยะดำเนินการ • ตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำของสถานีรถไฟอย่างสม่ำเสมอ • ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอน และวัชพืชในทางระบายน้ำ ทางลอด และ สะพานเป็นประจำทุก 3 เดือน และเพิ่มความถี่ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม- พฤศจิกายน) หากพบว่ามี การสะสมของตะกอนและวัชพืชในบริเวณดังกล่าว จะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางการระบายน้ำ	ระยะดำเนินการ • ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 50/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
เศรษฐกิจ-สังคม	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมในระยะนี้ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ</p> <ul style="list-style-type: none">ผลกระทบต่อกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง/ผู้ที่ต้องรื้อย้ายบ้านเรือน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบด้านจิตใจ ผลกระทบต่อวิถีชีวิต และปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้ถูกเวนคืนกับเจ้าหน้าที่โครงการผลกระทบต่อกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม/ผู้อาศัยใกล้เคียง ซึ่งอาจได้รับความไม่สะดวกในการสัญจรของครัวเรือน ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตร ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่น และเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น และความไม่ปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินได้ <p>ซึ่งหากมีการปฏิบัติตามมาตรการด้านเศรษฐกิจ-สังคมอย่างเคร่งครัด จะทำให้ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำเท่านั้น</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none">ประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และประชาชนรับทราบ เพื่อให้ความเข้าใจโครงการอย่างถูกต้องและทั่วถึง โดยเฉพาะแผนก่อสร้างในช่วงต่างๆ ของแนวเส้นทางโครงการดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบในด้านต่างๆ ที่ประชาชนจะได้รับ ความเดือดร้อนรำคาญ และความไม่สะดวกจากกิจกรรมก่อสร้างเปิดรับเรื่องราวเรียนกรณีชุมชน หรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งหาทางแก้ไขโดยเร็วที่สุดกำหนดให้ผู้รับเหมามีการรายงานงานในท้องถิ่นให้มากที่สุดกำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการรับเรื่องราวเรียน	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none">สัมภาษณ์ครัวเรือนที่อยู่ในเขตทางที่ต้องอพยพโยกย้ายทุกครัวเรือนที่สามารถติดตามได้ อย่างน้อยจำนวน 350 โครงการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถาน ประกอบการ ผู้นำชุมชน ผู้แทนศาสนสถาน และสถานศึกษา บริเวณใกล้เขตทางระยะ 500 เมตร อย่างน้อยจำนวน 400 ครัวเรือน <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none">1 ครั้ง โดยทำการสำรวจในช่วง 6 เดือนก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ <p>กลุ่มเป้าหมาย</p> <ul style="list-style-type: none">กลุ่มที่ได้รับผลกระทบโดยตรง (ถูกเวนคืนและถูกอพยพโยกย้าย)กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม) <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none">750,000 บาท/ครั้ง

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 51/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)			<p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none">การรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none">สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถาน ประกอบการ ผู้แทนศาสนสถาน และสถานศึกษา ที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง อย่างน้อยจำนวน 400 ครัวเรือน <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none">1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม) <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none">400,000 บาท/ครั้ง <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none">การรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 52/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบในระยะดำเนินการ จะเกิดขึ้นกับกลุ่มผู้อยู่อาศัยหรือผู้ประกอบการบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ รวมถึงประชาชนผู้ใช้เส้นทางเป็นหลัก ได้แก่ ผลกระทบด้านบวก ประกอบด้วย ผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเดินทาง การขนส่ง สินค้า และบริการ ผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเจริญเติบโต ด้านธุรกิจการค้า และการลงทุนจากการพัฒนาการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ ทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ</p> <p>ผลกระทบด้านลบ ประกอบด้วย การให้ผู้คนมีวิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงไปอย่างถาวร โดยเฉพาะอย่างยิ่งคนที่ได้รับผลกระทบจากการต้องโยกย้ายออกจากพื้นที่และผลกระทบจากจำนวนเที่ยวและขบวนของรถไฟที่เพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อคนในชุมชนที่อยู่ใกล้กับทางรถไฟ และสถานีรถไฟของโครงการ เมื่อพิจารณาจากลักษณะผลกระทบ และขนาดผลกระทบแล้ว สามารถประเมินผลกระทบเชิงบวกและผลกระทบเชิงลบจะอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่ประชาชนบริเวณ ใกล้เคียงโครงการจะได้รับความสะดวกสบายโครงการอย่างจริงจัง และอย่างต่อเนื่อง เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชน หรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไข จัดสถานที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนบริเวณสถานีรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการ และเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่มีโอกาสมาจำหน่ายสินค้า 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถาน ประกอบการ ผู้แทนศาสนสถาน และสถานศึกษา ที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง อย่างน้อยจำนวน 400 ครัวเรือน <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง/ปี ทุกๆ 5 ปี (5 ปี/1 ครั้ง) ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ <p>เป้าหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง (ผู้นำชุมชน และผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม) <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 400,000 บาท/ครั้ง <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 53/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การแบ่งแยกชุมชน	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมในระยะนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ แต่ควรมีการกำหนดมาตรการ เพื่อป้องกันมิให้การดำเนินโครงการในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนิน การส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการแบ่งแยกชุมชนดั้งเดิมเพิ่มเติม</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ออกแบบทางเชื่อมหรือทางลอดในระยะที่เหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรแก่คนในชุมชนให้เดินทางเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งได้เหมือนเดิม ทั้งนี้ ตำแหน่งของทางลอด ทางข้ามดังกล่าวต้องสอดคล้องกับการใช้งาน และความ ต้องการของประชาชน 	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ โดยเฉพาะการกันรั้วตลอดแนว แม้ว่าจะไม่ทำให้เกิดการแบ่งแยกชุมชนมากขึ้น แต่จะส่งผลกระทบต่อการเดินทางไปมาหาสู่ และการทำกิจกรรมร่วมกันของคนในชุมชนให้ลดน้อยลงต่อไป</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างทราบถึงแผนการ ก่อสร้าง และการปิดเส้นทางระหว่างชุมชน ในกรณีที่มีการปิดเส้นทางเดิน และเส้นทางรถในการข้ามทางรถไฟบริเวณใด ต้องอำนวยความสะดวกให้สามารถสัญจรไป-มาระหว่างชุมชนได้ โดยการจัดทำเส้นทางชั่วคราว หรือเปิดช่องทางให้สามารถสัญจรได้ โดยต้องใช้เวลาในการดำเนินการในบริเวณดังกล่าวให้สั้นที่สุด ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบในด้านต่างๆ ที่ประชาชนจะ ได้รับความเดือดร้อนรำคาญ และความไม่สะดวกจากกิจกรรมก่อสร้าง เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชน หรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจาก โครงการและเร่งหาทางแก้ไขโดยเร็วที่สุด บริเวณทางลอดชุมชน ต้องมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และติดตั้งป้ายบอกระดับความสูง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และให้เกิดความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้บริการทางลอด 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 54/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การแบ่งแยกชุมชน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการต้องมีการเฝ้าระวังตลอดแนวเส้นทาง เพื่อความปลอดภัยในการเดินรถ และลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้ การออกแบบ เพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟต่างๆ ส่งผลให้ชุมชนสองฟากทางรถไฟต้องเปลี่ยนเส้นทางที่เคยใช้ไปใช้ทางเชื่อม หรือทางลัดที่สร้างขึ้น เพื่อลดผลกระทบภายใต้โครงการ อาจส่งผลกระทบต่อทางบก กรณีที่ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวกและปลอดภัยกว่าเดิม แต่อาจเกิดผลกระทบทางลบ ถ้าทางเชื่อม หรือทางลัดไม่เหมาะสม ทำให้การไปมาหาสู่กัน และการทำกิจกรรมร่วมกันลดลง ย่อมส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของคนในชุมชนในระยะยาว	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none">การจัดให้มีทางเชื่อมต่อหรือทางลัดในระยะที่เหมาะสมตรวจสอบการใช้งานของทางเชื่อมต่อ ทางลัด อย่างสม่ำเสมอ หากพบว่ามีปัญหาต้องรีบแก้ไขทันที	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none">ไม่มี
การโยกย้ายและเวนคืน	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่เขตทางของ รฟท. แต่อาจมีการเวนคืนที่ดินเพื่อใช้สำหรับก่อสร้าง พื้นที่สถานี และแนวสายทางโครงการจำนวนทั้งสิ้น 1,276 ไร่ ซึ่งเป็นชุมชนที่ปลูกสร้างเข้ามารุกล้ำพื้นที่ของ รฟท. ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง การก่อสร้างโครงการบริเวณที่ดินผ่านพื้นที่ทำนาห้อมองจะ ต้องมีการขอพื้นที่บางส่วนของผู้ประกอบการเหมืองแร่ จำนวน 325 ไร่ 2 งาน 73.6 ตารางวา ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ได้รับสัมปทานแต่ละรายมีปริมาณแร่สำรองลดลง ดังนั้น คาดว่าจะเกิดผลกระทบในระดับปานกลาง	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ และขั้นตอนการขดเชย ทรัพย์สิน ต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ รวมทั้งเป็นช่องทางให้ประชาชนได้แสดงความคิดเห็น และรับข้อร้องเรียนสำรวจรายละเอียดทรัพย์สินที่จะต้องจ่ายค่าชดเชยอย่างละเอียด ได้แก่ ที่ดิน สิ่งปลูกสร้างพืชผล ต้นไม้ เป็นต้นเร่งดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ) บริเวณพื้นที่ที่จะเวนคืนพร้อม กำหนด ประมุขพื้นที่ที่จะเวนคืนให้ชัดเจนจัดให้มีเจ้าหน้าที่บริการชี้แจงแนวเส้นทางที่จะถูกเวนคืน ให้ประชาชนได้รับทราบใน เวลา ราชการ	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 55/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การโยกย้ายและเวนคืน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการ ตามขั้นตอนของ กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มีการระดมความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องในท้องถิ่น ให้ผู้แทนในท้องถิ่นมาร่วมเป็นกรรมการ กำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เป็นความเป็นธรรมต่อเจ้าของทรัพย์สิน ที่บริเวณแนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน และต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการ ดำเนินการก่อสร้าง ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจ และแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ รวมทั้งขั้นตอนการชดเชยที่ดิน และทรัพย์สิน ให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ 	
	ระยะดำเนินการ การโยกย้าย และเวนคืนได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ตั้งแต่ระยะก่อสร้าง ดังนั้นในช่วงดำเนินการจึงไม่มีกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการโยกย้ายและเวนคืนเกิดขึ้น	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none">ไม่มี	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none">ไม่มี
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมหลักในระยะก่อสร้าง ได้แก่ งานเผ้วถาง และปรับพื้นที่ งานขุดดิน ดินตัด/ดินถม งานปรับสภาพชั้นดินฐานราก งานขนย้ายวัสดุ/ชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง และการจราจรขนส่งต่างๆ อาจส่งผลกระทบต่อคนงานก่อสร้างในด้านของฝุ่นละออง ไอเสียจากเครื่องจักร เสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน นอกจากนี้ยังอาจเกิดอุบัติเหตุ และการเจ็บป่วยจากสภาพการทำงาน และสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม เช่น ความร้อนจากดวงอาทิตย์	ระยะก่อสร้าง (ก) มาตรการสำหรับคนงานก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">มาตรการด้านสาธารณสุข<ul style="list-style-type: none">จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นพร้อมรถพยาบาลสำหรับคนงาน และประสานงานกับโรงพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ ส่วนหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากการก่อสร้างโครงการอบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในเขตก่อสร้าง และเขตที่พักคนงาน พร้อมมอบหมายให้ลูกประนีป้องกันส่วนบุคคล	ระยะก่อสร้าง ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 56/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	แสงสว่างที่น้อยเกินไป การทำงานต่อเนื่องกัน ยาวนานเกิน 8 ชั่วโมง กรณีที่มีความจำเป็นต้องเร่งการก่อสร้าง อุบัติเหตุจากความบกพร่องของเครื่องจักร ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพ และชีวิตคนงานก่อสร้างได้ ความเสี่ยงจากการประมาทต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลในพื้นที่เสี่ยงภัย การใช้อุปกรณ์เครื่องจักรที่ชำรุด หรืออุบัติเหตุจากการขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้าง เป็นต้น ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลางเท่านั้น	<ul style="list-style-type: none">• มาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้าง<ul style="list-style-type: none">- เพื่อความปลอดภัยเมื่อต้องใช้เครื่องมือ และเครื่องจักรในการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกวดขัน และดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับ ความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือ และเครื่องจักรในการก่อสร้าง ดังรายละเอียดต่อไปนี้<ul style="list-style-type: none">- การถือเครื่องมือที่มีคม ควรให้ปลายชี้ลงด้านล่าง หรือหาของมาหุ้มปิดเสีย เช่น วงเวียน เหล็กขีด อย่าเก็บหรือพกไว้ในกระเป๋าเสื้อหรือกางเกง- ไม่ใช้เครื่องมือที่ชำรุด เช่น ค้อนที่ปิ่นหรือแตก เพราะจะทำให้เกิดความผิดพลาดในขณะที่ทุบหรือตีชิ้นงานได้- การทำงานบนที่สูงต้องมีคนหรือเก็บเครื่องมือให้ปลอดภัย เพื่อป้องกันไม่ให้หล่นลงมาโดนคนที่อยู่ข้างล่างได้- เมื่อจะเดินเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง ผู้ใช้ต้องรู้เสียก่อนว่าจะหยุดเครื่องอย่างไร- การเปลี่ยนความเร็วรอบของเครื่องจักร หรือเปลี่ยนสายพาน เพื่อง จะต้องหยุดเครื่อง หรือตัดสวิตช์ออกก่อนทุกครั้ง- อย่าพยายามหยุดเครื่องด้วยมือหรือร่างกายส่วนใดส่วนหนึ่ง- พึงระวังส่วนประกอบของเครื่องจักรที่อาจจะเป็นอันตรายได้ เช่น เพืองสายพาน มีดกััดต่างๆ จะต้องไม่มาครอบ หรือเครื่องป้องกันไว้- ต้องตรวจสอบชิ้นงานหรือใบมีดกััดต่างๆ จะต้องยึดแน่นหรืออยู่ในตำแหน่งถูกต้องก่อนทำงานเสมอ- เมื่อปฏิบัติงานเสร็จแล้ว ต้องตัดสวิตช์ไฟฟ้าออกก่อนทุกครั้ง	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none">• มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องยกหรือถือของหนัก<ul style="list-style-type: none">- เพื่อความปลอดภัย เมื่อคนงานก่อสร้างต้องยก หรือถือของหนัก ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกวดขัน และดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตาม มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการยก หรือถือของหนัก ดังรายละเอียดต่อไปนี้<ul style="list-style-type: none">- การยกของที่หนักมากอาจทำให้เกิดอันตรายร้ายแรงได้ ควรช่วยกันหรือใช้เครื่องมือผ่อนแรงยก และเมื่อยกของหนักๆ จากพื้น อย่าใช้หลังยก ให้ใช้กล้ามเนื้อขา ยกแทน- การยกของควรใช้กล้ามเนื้อที่ต้นขา ยกโดยยืนในท่าที่จะรับน้ำหนักได้สมดุล คือ งอเข่า หลังตรง ก้มหน้า จับของให้แน่น แล้วยืดขาขึ้น- พยายามหลีกเลี่ยงการยกของมีคม- เมื่อยกของขึ้นแล้ว ก่อนจะเดิน ต้องมองเห็นข้างหน้า และข้างๆ รอบตัว• มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า<ul style="list-style-type: none">- สำหรับคนงานก่อสร้างที่ต้องปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกวดขันและดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับไฟฟ้า ดังรายละเอียดต่อไปนี้- ข้อควรระวังทั่วไปเกี่ยวกับกาปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า<ul style="list-style-type: none">- เมื่อพบว่าผาดรอบหรือล่อล่อลวดชี้ชำรุด หรือดกเลียบหาย ควรรีบเปลี่ยนและซ่อมแซมทันที- รักษาความสะอาดบริเวณที่ติดตั้งไฟฟ้า- หมั่นสำรวจตรวจตราภายในแผงสวิตช์ไฟ ตู้ควบคุมทางไฟฟ้า ไม่ให้มีเศษผง ทองแดง หรือโลหะที่นำไฟฟ้าอยู่และอย่าป้อนชิ้นส่วนอุปกรณ์ภายในตู้ควบคุม	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนฟิวส์ ควรใช้ฟิวส์เฉพาะงานนั้นๆ และก่อนเปลี่ยนต้องสับสวิตช์ (ให้วงจรไฟฟ้าเปิดเรียบร้อยแล้ว) - อย่าใช้ผ้าครอบที่ทำความร้อนที่สามารถถูกติดไฟได้ - ผ้าครอบสวิตช์แต่ละอัน ควรมีป้ายแสดงรายละเอียด ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ➢ ใช้กับไฟฟ้ากระแสตรงหรือกระแสสลับ ➢ ความต่างศักย์ทางไฟฟ้า (หรือแรงดัน/แรงเคลื่อนไฟฟ้า) ➢ กระแสไฟฟ้า ➢ เครื่องมือเครื่องใช้ทางไฟฟ้าที่ต่อกับสวิตช์นั้น ➢ ชื่อผู้รับ - ต้องสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด เมื่อต้องการตรวจสอบหรือซ่อมแซม - เครื่องจักรแล้ว ให้ทำสัญลักษณ์หรือป้ายที่สวิตช์ ที่บอกว่า "กำลังซ่อม" - ก่อนสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด ต้องแน่ใจว่าทุกอย่างเรียบร้อย และได้รับสัญญาณ ลูกต้องแล้ว และก่อนเปิดทดลองเดินเครื่อง ต้องตรวจสอบว่า เครื่องจักรนั้นไม่มีวัตถุชิ้นใดติด หรือขัดอยู่ - การส่งสัญญาณเกี่ยวกับการเปิด-ปิดสวิตช์ ควรดำเนินการอย่างระมัดระวัง - อย่าเปิด-ปิดสวิตช์ขณะมีมือเปียกน้ำ - การสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิดต้องแน่ใจว่าสัญญาณนั้นถูกต้อง การสัมผัสกับสายไฟ เพื่อยึดสายไฟฟ้า ต้องขันให้แน่น - อุปกรณ์ไฟฟ้าที่ชำรุดอย่าฉีกใช้งานจะเกิดอันตราย 	

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 59/86

รายงานการแสดงผลกระทบบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้สวิตช์ตัดตอน</p> <ul style="list-style-type: none"> - สวิตช์ตัดตอนที่ใช้งานกับส่วนที่เกิดอันตรายสูง ผู้รับผิดชอบต้องหมั่นตรวจสอบและทำป้ายบอก - ในกรณีที่มีการตรวจสอบหรือซ่อมแซมเครื่องจักร ต้องทำป้ายหรือสัญลักษณ์ ติดแขวนไว้ที่สวิตช์ว่า "อยู่ระหว่างการซ่อมแซม" หรือ "กำลังซ่อม" เมื่อเสร็จแล้วจึงค่อยนำป้ายออก - การใช้สวิตช์ควบคุมเครื่องจักรในการก่อสร้างที่ใช้ร่วมกันหลายๆ คน ควรมีหลักเกณฑ์ หรือสัญญาณในการปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกัน - การทำงานร่วมกันระหว่างคนงาน 2 กลุ่ม กลุ่มที่ใช้เครื่องจักรร่วมกัน จะต้องใช้อาสาสมัครระมัดระวัง โดยเฉพาะในกรณีถ้าเกิดมีการตรวจสอบต้องมีการติดต่อประสานงานกับช่างเป็นอย่างดี ก่อนที่จะมีการเปิด-ปิดวงจรไฟฟ้า <p>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ทางไฟฟ้า</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบสายไฟฟ้า ถ้าพบว่าชำรุด ให้ใช้เทปพันเป็นฉนวนหุ้มให้เรียบร้อย และตรวจสอบจุดต่อสายไฟให้เรียบร้อยด้วย - อุปกรณ์ไฟฟ้าที่เคลื่อนย้ายได้ ควรตรวจสอบบริเวณข้อต่อ ขั้วที่ติด อุปกรณ์และสายไฟฟ้าอย่างระมัดระวัง ถ้าพบว่าชำรุด ให้รีบเปลี่ยนให้อยู่ในสภาพดี - การเปลี่ยนหรือซ่อมแซมเครื่องมือ อุปกรณ์ไฟฟ้า ต้องเป็นกรณีเล็กน้อย ต้องให้ช่างไฟฟ้าเป็นผู้ดำเนินการ - อย่าสัมผัสสายไฟฟ้าขณะที่มีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ - อย่าแขวนหรือห้อยสายไฟบนของมีคม อาทิเช่น ใบมีด ใบเลื่อย ใบพัด - การใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าบางชนิด เช่น มอเตอร์ หม้อแปลง ควรมีผู้รับชอบในการ 	

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 60/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ในส่วนของอุปกรณ์ไฟฟ้า ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ ควรมีเครื่องหมาย แสดงไว้ เช่น ป้ายสัญญาณโพรงแรง เทปแดง เป็นต้น - ถ้าเกิดสภาพผิดปกติกับอุปกรณ์ไฟฟ้า ควรสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด แล้วแจ้งให้ผู้รับผิดชอบทราบ - ห้ามปลดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายไฟฟ้าออก ยกเว้น กรณีที่ได้รับอนุญาต แล้วเท่านั้น - เมื่อใช้งานเสร็จแล้วควรสับสวิตช์และต้องแน่ใจว่าวงจรไฟฟ้าเปิด - อย่าห่อหุ้มดวงไฟด้วยกระดาษหรือผ้า - อย่านำสารไวไฟหรือวัสดุที่ติดไฟง่ายเข้าใกล้สวิตช์หรือปลั๊กไฟฟ้า - อย่าใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าขณะมือเปียกน้ำ - เมื่อมีผู้ได้รับอุบัติเหตุทางไฟฟ้า ต้องรีบสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด <p>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า</p> <ul style="list-style-type: none"> - การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า จะต้องมีการควบคุมดูแลโดยช่าง หรือผู้ชำนาญการทางไฟฟ้า นอกจากนั้นที่มีความสำคัญต่ำกว่า 50 โวลต์ ซึ่งต้อง ลงดินเรียบร้อยแล้ว - การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าจะดำเนินการได้ต้องผ่านการปรึกษาหารือกับผู้เชี่ยวชาญ โดยเฉพาะการสื่อสารเกี่ยวกับการป้องกัน เมื่อมีการทำงาน ขณะมีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ หรือกรณีมีการขัดจังหวะ - หลีกเลี่ยงการทำงานขณะมีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ ยกเว้นในกรณีจำเป็น เท่านั้น - การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า นอกจากต้องปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานทางไฟฟ้าแล้ว ควรต้องปฏิบัติตามเพิ่มเติม ดังรายละเอียดต่อไปนี้ 	

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 61/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ➢ ห้ามเปิดชิ้นส่วนของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่เมื่อเปิดแล้ว จะมีกระแสไฟฟ้าหรือประจุไฟฟ้าไหลควรใช้ผ้าครอบ หรือมีฉนวนกัน หรือถ้าไม่สามารถเปิดคลุมได้ก็ให้จัดทำป้ายอันตราย ติดแขวนไว้ ➢ อุปกรณ์หรือสายไฟฟ้าที่ติดตั้งในที่สูง จะต้องมีฉนวนหุ้มอย่างดี และต้องตรวจสอบความเรียบร้อยอยู่เสมอ ➢ ห้ามตรวจตราฉนวนหุ้มอุปกรณ์ไฟฟ้าอยู่เหนือบริเวณที่ซึ่งอาจมีการสัมผัสหรือทำงาน ➢ เมื่อมีการเดินสายไฟฟ้าบนถนน (แม้ว่าจะเดินชั่วคราวก็ตาม) ควรมีระบบป้องกันอันตรายซึ่งใช้เฉพาะงาน - กรณีการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้าที่อาจมีการขัดจังหวะงานได้ ควรเพิ่มความระวังดังนี้ ➢ เครื่องจักรบางชนิด เมื่อเดินเครื่องแล้วไม่สามารถกดสวิตช์ให้กลับมาทำงานที่จุดเริ่มต้นได้ควรมีป้ายบอกไว้ ➢ เครื่องจักรทุกชนิดควรมีระบบสายดินที่ดี ➢ เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ ควรปรึกษาช่างไฟฟ้า หรือผู้เชี่ยวชาญทางไฟฟ้า ➢ ก่อนสับสวิตช์ทำงาน ควรตรวจสอบให้แน่ใจก่อนว่าจะไม่เกิดอันตรายไฟฟ้าลัดวงจรมีระบบสายดินแหล่งจ่ายไฟเรียบร้อย 	

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 62/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
โครงการระบบรถไฟฟ้ารางคู เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่องสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • มาตรการด้านการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับการช่วยเหลือ และการปฐมพยาบาลเบื้องต้น กรณีที่เกิดอุบัติเหตุในระหว่างการปฏิบัติงานภายในพื้นที่โครงการ ให้กับคนงานก่อสร้าง ก่อนจะมีการก่อสร้างจริง ดังรายละเอียดต่อไปนี้ • กรณีหยุดหายใจ <ul style="list-style-type: none"> รายละเอียดการช่วยเหลือ และการปฐมพยาบาลเบื้องต้นกรณีมีคนงานก่อสร้างหยุดหายใจในระหว่างปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง - ยกต้นคอขึ้นแล้วกดศีรษะให้หงายไปข้างหลังจากนั้นเอาสิ่งของที่อยู่ในปากของผู้ป่วยออกให้หมดจาง่ายกรไถ่กรออก บีบจมูก และอ้าปากของผู้ป่วย - ประคบปากลงบนปากของผู้ป่วย แล้วค่อยๆ เป่าลมจนเต็มปอด กระทำซ้ำหลายๆ ครั้ง จนผู้ป่วยสามารถหายใจได้เอง • กรณีประสบอันตรายจากไฟฟ้าดูด <ul style="list-style-type: none"> - ไม่ใช้มือเปล่าในการช่วยเหลือ - รีบตัดกระแสไฟฟ้า (สวิตซ์/ปลั๊ก) - ใช้ฉนวนเชี่ยสายไฟให้หลุดออกไป - เมื่อไฟฟ้าดับ ควรรีบสับสวิตซ์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด - ถ้าเกิดไฟฟ้าช็อต หรือลัดวงจรทำให้เกิดไฟไหม้รีบสับสวิตซ์ แล้วทำการ ดับไฟด้วยเครื่องดับเพลิงชนิดสารเคมี - ไม่ใช้น้ำหรือเครื่องดับเพลิงที่เป็นน้ำทำการดับไฟ เพราะอาจเกิดอันตรายได้ - กรณีประสบภัยในน้ำ อย่างลงไปช่วยจนกว่าจะแน่ใจว่าตัดกระแสไฟฟ้าหมดแล้ว 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 63/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้ารางคู เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่องสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแกไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>การห้ามเลือด รายละเอียดขั้นตอนการห้ามเลือด สามารถดูได้ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้เศษผ้าสะอาดพันรอบแขนหรือขา 2 รอบ - ผูกเงื่อนแรก - ใช้ท่อนไม้วางบนเงื่อน แล้วผูกเงื่อนซ้ำ 2 ครั้ง - หมุนหรือขันขณะเนาะจนกระทั่งเลือดหยุดไหล - ผูกครั้งปลายไม้ให้อยู่กับที่ด้วยเชือกเส้นเล็กๆบันทึกเวลาที่เริ่มขันขณะเนาะ <ul style="list-style-type: none"> • มาตรการด้านการจัดสถานที่ทำงานให้เป็นระเบียบเรียบร้อย <ul style="list-style-type: none"> - สถานที่ปฏิบัติงานต้องปราศจากสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตรายที่อาจจะเป็นอุปสรรคต่อการทำงาน และต้องไม่มีเศษขยะ น้ำมัน และน้ำมันพื้น - จัดทางเดินให้โล่งเพื่อสามารถเข้าไปยังที่ทำงานได้อย่างปลอดภัย ห้องน้ำตลอดจนอ่างล้างมือต้องอยู่ในสภาพที่สะอาดและถูกสุขลักษณะ - อาหารต้องไม่จัดเก็บไว้ในสถานที่ปฏิบัติงาน - ขยะและของเหลือใช้ต้องนำออกไปนอกเขตปฏิบัติงานทุกวัน - ห้ามจัดวางวัสดุที่ง่ายต่อการลุกไหม้ใกล้กับจุดติดตั้งหลอดไฟ หรือวัสดุที่มีความร้อน/มีประกายไฟ - น้ำมัน และจาระบีที่หกเรี่ยราดบนพื้น ต้องรีบทำความสะอาดให้เรียบร้อย - จัดเก็บวัสดุบนพื้นที่ระดับ และอยู่ในสภาพเรียบร้อยมั่นคง - จัดทำลิ้มไม้หนอน สำหรับบรรจุวัสดุที่เป็นรูปทรงกลม เพื่อป้องกันการเคลื่อนตัว 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 64/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • มาตรการด้านการใช้อุปกรณ์เพื่อเตือนและกั้นบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการปฏิบัติงาน <ul style="list-style-type: none"> - บริเวณเขตก่อสร้างต้องจัดทำรั้ว พร้อมปิดป้ายประกาศ "เขตก่อสร้าง บุคคลภายนอกห้ามเข้า" โดยรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง - บริเวณเขตอันตรายต้องจัดทำรั้ว พร้อมปิดป้ายประกาศ "เขตอันตรายในการก่อสร้าง" และมีไฟสัญญาณสีแดงแสดงให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืน - พื้นที่สูงและพื้นที่ที่มีช่องเปิดต่างๆ ต้องทำราวกันตกที่มั่นคงแข็งแรง - ไม่อนุญาตให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง หรือหมคน้ำที่เข้าไปในเขตก่อสร้าง และเขตอันตรายในการก่อสร้าง - ห้ามผู้ปฏิบัติงานพักอาศัยในบริเวณเขตก่อสร้าง • มาตรการด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนที่สูง <ul style="list-style-type: none"> - ราวกันตกต้องมั่นคงแข็งแรง มีความสูงไม่น้อยกว่า 90 เซนติเมตร จากพื้น - ตรวจสอบอุปกรณ์ทุกชนิดที่เกี่ยวข้องกับการใช้งาน เช่น รถ เครน ลวดสลิง เชือก ตะขอ สลึงเก็น ว่าอยู่ในสภาพดีทุกครั้งก่อนเริ่มทำงาน หากชำรุดห้ามนำมาใช้ - ขณะที่มีพายุหรือฝนตก ผู้ปฏิบัติงานต้องหยุดทำงานและลงมาข้างล่าง เมื่อมีความเสี่ยงที่จะตกลงมาจากที่สูง และอยู่ในที่สูงเกิน 4 เมตรขึ้นไป ให้ผู้ควบคุมการก่อสร้าง พิจารณาลงให้ใช้เข็มขัดนิรภัย และสายช่วยชีวิต 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 65/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • มาตรการด้านความปลอดภัย เมื่อต้องใช้เครื่องกลหนัก และรถเครน ในการเคลื่อนย้ายของ <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีผู้ให้สัญญาณหรือชำนาญเพียงคนเดียว - อย่าเข้าใกล้ส่วนที่เครื่องจักรที่จะต้องหมุนเหวี่ยง - ในกรณีที่มีการขุดตอกกันอาณาบริเวณไว้โดยรอบ - ห้ามเข้าไปอยู่ใต้วัสดุที่กำลังยกโดยเด็ดขาด - การทำงานในเวลากลางคืน จัดให้มีแสงสว่างทั่วบริเวณตลอดเวลาที่ทำงาน - ห้ามมิให้ดัดแปลง หรือแก้ไขส่วนใดส่วนหนึ่งของรถเครน - จัดให้มีสัญญาณเสียง และแสงสว่างเตือนให้ทราบขณะรถเคลื่อนที่ - จัดให้มีคู่มือปฏิบัติงานเกี่ยวกับรถเครนเป็นภาษาไทยให้พนักงานขับรถศึกษาและปฏิบัติตามโดยถูกต้อง • มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้บันได <ul style="list-style-type: none"> - ควรใช้บันไดที่ผลิตจากโรงงานชนิดบันไดใช้กับงานหนัก - บันไดที่ชำรุด แตก หัก ห้ามใช้และควรตัดป้าย "ห้ามใช้งาน" - ห้ามนำบันได 2 อันมาติดต่อกันเพื่อให้ยาวขึ้น - อย่าตั้งบันไดบริเวณที่ลื่น มีขยะ - ปลายของบันไดต้องเกินจากจุดที่พาดผ่าน 3 ฟุต - การขึ้นลงบันไดให้หันหน้าเข้าหาบันได - ห้ามยกของ แบกของขึ้นทางบันได - ห้ามใช้บันไดโลหะกับงานไฟฟ้าโดยเด็ดขาด มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้บันได 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 66/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - การทำงานในที่สูงเกินกว่า 2.00 เมตร ต้องทำนั่งร้าน - นั่งร้านที่สร้างด้วยโลหะต้องรับน้ำหนักบรรทุกทุกได้ไม่น้อยกว่า 4 เท่าของน้ำหนักการใช้งาน - พื้นนั่งร้านต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 35 เซนติเมตร - ต้องจัดทำบันไดเพื่อใช้ขึ้นลงบนนั่งร้าน - ต้องจัดผ้าใบหรือตาข่ายนิรภัยปิดคลุมโดยรอบบนนั่งร้าน - โครงนั่งร้านต้องมีการยึดโยงค้ำยัน เพื่อป้องกันมิให้ขาเซหรือล้ม และในกรณีที่ต้องทำงาน - โกล်แนวสายไฟที่ไม่มีความตึงมีระยะห่างไม่น้อยกว่าที่กำหนด หรือติดต่อการไฟฟ้ามาทำการติดตั้งจนวน ครอบสายไฟชั่วคราว - ต้องมีราวกันตกสูงไม่น้อยกว่า 90 เซนติเมตร และสูงไม่เกิน 1.10 เมตร ยกเว้นเฉพาะช่วงที่จะขนถ่ายสิ่งของ - ถ้ามีการทำงานซ้อนกัน ต้องมีสิ่งป้องกันของตกมีให้เป็นอันตรายแก่ผู้ปฏิบัติ อยู่ข้างล่าง - การทำงานอยู่บนนั่งร้านสูงเกินกว่า 4 เมตร หัวหน้างานจะต้องพิจารณาให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเข็มขัดนิรภัย • มาตรการด้านความปลอดภัยในการเลือกใช้ตะขอ โซยก ที่หนีบจับ ให้ยึดแน่นกับโครงสร้าง <ul style="list-style-type: none"> - ใช้ตะขอ กรณีที่มีที่ยึดเกี่ยวในการยกที่เดียว และจะใช้ตรวนเมื่อยกที่มีที่ยึดมากกว่าสองขึ้นไป - ตะขอต้องมีสลักนิรภัยติดอยู่ (ยกเว้นตะขอบางประเภท) - ใช้ตะขอยกน้ำหนัก โดยให้น้ำหนักวัตถุตกแรงต่อตะขอ 	

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 67/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ขออนุมัติจากผู้บังคับบัญชาก่อนการผูกมัดวัสดุกับโครงสร้างอื่นๆ เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เกิดขีดจำกัดของโครงสร้างนั้น - ห้ามใช้ที่หนีบจับสำหรับแผ่นโลหะ คีม ที่หนีบจับท่อ แทนที่หนีบจับที่ใช้กับโครงสร้าง - ต้องมีการตรวจสอบและอนุมัติตะขอ โซยก และที่หนีบจับที่ใช้กับ โครงสร้าง ก่อนการใช้ทุกครั้ง ห้ามใช้เกินจากพิกัดน้ำหนักที่กำหนด - พิกัดน้ำหนักที่ยกต้องระบุบนชุดบนอุปกรณ์ - ไม่ปล่อยวัสดุที่จะยกอยู่ในสภาพไม่รัดกุม และไม่ได้รับการเฝ้าระวังถูกต้อง แขนงอยู่กับโซยก - ไม่ยืนหรือให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายอยู่ด้านล่างของวัสดุที่กำลังยก โดยใช้โซยก - ไม่ใช้โซ่มัดวัสดุ เพื่อทำการยกต้องมีการตรวจสอบโซ่ก่อนมีการยก วัสดุ การตรวจสอบด้วยสายตาให้ ตรวจรวมไปถึงตะขอที่อาจเกิดปัดคลอจนสภาพที่เสียหายอันเนื่องมาจากนำไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ • มาตรการด้านความปลอดภัยในการขุด <ul style="list-style-type: none"> - การขุดพื้นดิน ที่มีความลึกมากกว่า 1.5 เมตร ต้องมีการค้ำยัน หรือทำให้ลาดเอียง และต้องมีการตรวจสอบโดยพนักงานทุกวันก่อนมีการเข้า ไปทำงาน และการตรวจสอบต้องมีการทำบันทึกเก็บไว้ - จำเป็นที่จะต้องมีการขีดขวาง และเครื่องหมายติดตั้งรอบบริเวณที่ทำการขุด - คนงานขุดดินต้องสวมหมวกนิรภัยและรองเท้ากันภัยหรือรองเท้าหุ้มส้น - ไม่ควรให้บุคคลใดเข้าไปใกล้บริเวณขอบหลุมที่ทำการขุด หรือวัสดุอื่นใด เมื่อมี 	

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 68/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ต้องจัดหาบันไดเมื่อมีการขุดพื้นดินสำหรับการเข้า-ออกพื้นที่ และต้องมีทางออก - สิ่งสกปรก หรือของที่ได้จากการขุด หรือวัสดุอื่นใด ต้องจัดเก็บห่างจากขอบของการขุดอย่างน้อย 1 เมตร - ต้องทำการตรวจสอบพื้นที่ของการขุดหลังจากฝนตก และต้องมีการป้องกันการเกิดน้ำท่วม • มาตรการด้านความปลอดภัยในการจราจรภายในพื้นที่ก่อสร้างและการจัดที่จอดรถ <ul style="list-style-type: none"> - อนุญาตให้เฉพาะผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ถูกต้อง สามารถขับเขี้ยวยานใน เขตก่อสร้าง - จำกัดความเร็วในเขตก่อสร้างที่ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง และให้เคารพกฎที่ปรากฏบนป้ายจราจร - ไม่อนุญาตให้ขับรถเป็นทิศทางเดียว ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตราย - การแข่งอย่างปลอดภัยของยานพาหนะ อนุญาตให้แข่งในความเร็ว ที่กำหนดเท่านั้น - พนักงานขับรถยนต์ทุกคนต้องเปิดไฟให้สว่างก่อนมีด - ขณะขับรถยนต์พนักงานต้องคาดเข็มขัดนิรภัย และรถยนต์ทุกคันต้อง ติดตั้งเข็มขัดนิรภัย - ให้พนักงานเดินทางมาที่งานบนถนนในเขตก่อสร้าง ในขณะที่รถวิ่งสวน กับพนักงาน - พนักงานขับรถต้องปฏิบัติตามกฎที่ปรากฏบนป้ายจราจรและให้ทางกับ ผู้เดินบนพื้นถนน 	

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 69/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - รถของพนักงาน ผู้มาติดต่อ ให้จอดได้เฉพาะบริเวณหน้าอาคารสำนักงาน ต่างๆ ซึ่งจัดเป็นที่ยอดรถไว้ให้แล้ว หรือจอดได้ในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดให้จอดโดยมีป้ายจราจรอนุญาตให้จอดรถติดตั้งไว้ - กฎระเบียบว่าด้วยการจราจรทั่วไปให้มีผลบังคับในเขตก่อสร้างด้วย • มาตรการด้านการป้องกันอัคคีภัยและเครื่องดับเพลิง <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้าง/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดฝึกอบรมการป้องกันอัคคีภัย และแผนฉุกเฉินให้กับพนักงานและรู้ถึงการใช้ - คนงานก่อสร้างต้องทราบถึงชนิดต่างๆ ของสัญญาณบอกเหตุ เช่น ไฟไหม้ การอพยพ หรือภัยอื่นๆ และรู้เส้นทางหนีไฟ ตลอดจนจุดนัดพบ - คนงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ที่ใกล้ที่สุดของถังดับเพลิง และรู้วิธีการใช้ - วัสดุไวไฟต้องเก็บให้ห่างจากแหล่งกำเนิดประกายไฟ - เมื่อเติมน้ำมันให้กับเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ จะต้องปิดเครื่อง หรือเครื่องยนต์นั้นต้องไม่ร้อน - ห้ามสูบบุหรี่ในที่จัดหาไฟ ไม่ทิ้งไม้มกกรา หรือถังขยะทั่วไป - จุดและสถานที่ที่ติดตั้งสัญญาณบอกเหตุ จะต้องติดประกาศบนบอร์ดของเซฟตี้ - เมื่อเกิดเพลิงไหม้ เครื่องดับเพลิงที่เหมาะสมที่ได้จัดติดตั้งไว้แล้วตาม จุดต่างๆ ที่จำเป็น คือเครื่องดับเพลิงชนิด ABC ขนาดหนัก 5-7 กิโลกรัม ผู้ประสบเหตุต้องเอาออกมาใช้ดับไฟทันที 	

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 70/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - มาตรการความปลอดภัยด้านงานเชื่อม/งานเจียร <ul style="list-style-type: none"> - ก่อนที่จะทำการเชื่อมตัดด้วยไฟฟ้าหรือแก๊สทุกครั้ง ผู้ปฏิบัติงานต้องทำการตรวจสอบบริเวณโดยรอบ จะต้องไม่มีวัสดุที่ติดไฟได้อยู่ในรัศมีที่ สะเก็ดไฟจากการปฏิบัติงานจะกระเด็นไปถึง ทั้งนี้ให้รวมถึงการเชื่อม - ในที่สูงที่สะเก็ดไฟจะตกลงไปได้ โดยให้ทำการเคลื่อนย้ายวัสดุที่ติดไฟดังกล่าวออกไป หรือจัดหาวัสดุที่ไม่ติดไฟ (Fire Proof Blanket) ปิดกัน - จะต้องเคลื่อนย้ายสารที่สามารถติดไฟได้ให้พ้นบริเวณที่ประกายไฟจากการเชื่อม สามารถกระเด็นไปถึง - จัดให้มีอุปกรณ์วัสดุที่ไม่ติดไฟปิดกันบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันประกายไฟ หรือสะเก็ดไฟกระเด็นไปตกบริเวณเสาไฟฟ้า/ วัสดุติดไฟ หรือกระเด็นถูกผู้อยู่ใกล้เคียง - การเชื่อมหรือตัดภาชนะบรรจุสารไวไฟ หรือแก๊สทุกครั้ง ต้องถ่าย และ ล้างทำความสะอาด สารไวไฟหรือแก๊สที่ตกค้างอยู่ในภาชนะ แล้วทำการระบายอากาศภายในภาชนะจนแน่ใจว่าไม่มีสารไวไฟหรือแก๊สตกค้าง หรือ ต้องเป็น 0% ของขีดจำกัดล่างของช่วงการติดไฟ (Lower Explosive) - ในบริเวณที่มีการเชื่อมตัด จะต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงติด ตั้งไว้ใกล้ บริเวณพื้นที่ทำงานให้เพียงพอ และสามารถหยิบใช้ได้โดยสะดวกในกรณี เกิดเหตุฉุกเฉิน - กำหนดให้วางถังแก๊สในแนวตั้งให้ห่างจากบริเวณเชื่อมตัด เพื่อป้องกัน สะเก็ดไฟ จากการเชื่อมกระเด็นไปถูก และยึดถังให้มั่นคงป้องกันการล้ม และตรวจสอบอุปกรณ์ทุกครั้ง เพื่อป้องกันการรั่วให้อยู่ในสภาพที่พร้อม จะใช้งานก่อนเริ่มทำงาน 	

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 71/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - อุปกรณ์การเชื่อมตัดด้วยไฟฟ้าจะต้องอยู่ในสภาพที่ไม่ชำรุด อีกขาดเสียหาย - การถอดปลั๊กเชื่อมออกเพื่อหยุดพักชั่วคราวหรือเลิกใช้งาน จะต้องปิดสวิตช์ไฟฟ้าทุกครั้ง - พิวส์ของเครื่องเชื่อมไฟฟ้าที่ใช้ต้องมีขนาดเหมาะสมและใส่พิวส์ให้เข้าที่ - ห้ามสลับสายลมกับสายแก๊สอย่างเด็ดขาด เพราะอาจทำให้เกิดการระเบิดได้ - ตรวจสอบสายลมและสายแก๊ส รวมทั้งอุปกรณ์ป้องกันไฟย้อนกลับ (Flashback Arrestors) ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน - สวมถุงมือ และแว่นตา หรือหน้ากากทุกครั้งในการทำงาน - หลังจากปฏิบัติงานแล้วเสร็จให้มีการตรวจสอบบริเวณพื้นที่ทำงานเชื่อมตัดและจุดที่สะเก็ดไฟตก เพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีการลุกติดไฟ - มาตรการด้านอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล <ul style="list-style-type: none"> - คนงานก่อสร้างทุกคนต้องทราบถึงสถานที่เก็บอุปกรณ์ความปลอดภัยและการใช้อุปกรณ์นั้นๆ - ต้องจัดหาหมวกนิรภัยให้กับคนงานก่อสร้างทุกคน - อุปกรณ์ป้องกันตาและใบหน้า (เช่น อุปกรณ์ป้องกันใบหน้าเต็มส่วน ครอบ อยู่บนแว่นตานิรภัย สำหรับงานเชื่อม และงานตัด) ต้องถูกนำมาใช้กับงานที่ ดวงตาและใบหน้าที่มีโอกาสได้รับอันตราย - สวมรองเท้านิรภัยหนังหรือบูทที่แข็งแรงตลอดเวลาทำงาน - ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล เช่น Ear Muff หรือ Ear Plug ให้กับเจ้าหน้าที่ที่เข้าปฏิบัติงานในบริเวณที่มีเสียงดัง หรือ หมุนเวียนเจ้าหน้าที่โครงการ หรือคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มี เสียงดัง 	

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 72/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความ ปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none">- คนงานก่อสร้างต้องใส่เครื่องป้องกันหู เช่น Ear Muff หรือ Ear Plug เมื่อทำงานประเภทที่มีเสียงดังมากเกินกว่า 90 เดซิเบล(เอ) ณ ตำแหน่ง ที่งานที่ห่างจากจุดกำเนิดเสียง 1 เมตร- คนงานก่อสร้างต้องสวมเข็มขัดนิรภัยในการทำงานในที่สูงเกินกว่า 4 เมตร• มาตรการด้านอุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่ตัวเครื่องจักร เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง<ul style="list-style-type: none">- ติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตราย หรือทำรั้วกันส่วนที่เคลื่อนไหวของ เครื่องจักร/เครื่องมือ ซึ่งในการะปึกอาจมีบุคคลไปสัมผัสได้- ห้ามนำอุปกรณ์ป้องกันอันตรายของเครื่องจักร/เครื่องมือออกจากตัวเครื่องขณะปฏิบัติงาน- ก่อนการปฏิบัติงานต้องนำอุปกรณ์ป้องกันอันตรายของเครื่องจักรที่ถูก ถอดออกไปซ่อม หรือเพื่อจุดประสงค์อื่นกลับมาติดตั้งให้เรียบร้อย- หากต้องใช้เครื่องมือประเภทมอเตอร์เจียร์/ตัด ให้ตรวจฝาครอบหรืออุปกรณ์ป้องกันอันตรายต้องให้มีผู้ควบคุมก่อนนำไปใช้งาน• มาตรการด้านการลงโทษ<ul style="list-style-type: none">- พนักงานบริษัท และ/หรือพนักงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม มาตรการด้านอาชีพอนามัยและความปลอดภัยของโครงการฯ ถือว่ามีความผิดตามกฎหมายระเบียบแห่งความปลอดภัย ซึ่งจะได้รับโทษว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงาน ตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน (ได้แก่ พระราชบัญญัติแรงงาน ปี พ.ศ. 2541)	

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความ ปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none">• มาตรการด้านการรายงานอุบัติเหตุและเหตุการณ์ต่างๆ<ul style="list-style-type: none">- เหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งต่อไปนี้ ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ และต้องมีรายงานถึงแผนความปลอดภัยทราบ ได้แก่<ul style="list-style-type: none">- อุบัติเหตุที่ถึงขั้นหยุดงาน และอุบัติเหตุไม่ถึงขั้นหยุดงาน แต่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ และได้รับการรักษาที่โรงพยาบาล- อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะ (ภายในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเท่านั้น)- อุปกรณ์เครื่องมือได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุ- ไฟไหม้เหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย การกระทำ/ สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ต้องรายงานให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของโครงการฯ ทราบทันที• มาตรการด้านอาชีพอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับผู้รับเหมา ก่อสร้างหรือบริษัทรับเหมาก่อสร้าง<ul style="list-style-type: none">- บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดให้มีการตรวจสุขภาพคนงานก่อสร้างเป็นประจำทุกปี เพื่อป้องกันการเกิดโรคติดต่อ- บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้ความรู้ และให้คำแนะนำ แก่คนงานในการป้องกันโรค- บริษัทรับเหมาผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานอุปกรณ์ ให้เหมาะสม เป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับ สภาพแวดล้อม	

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดทำคู่มือด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้าง โดยต้องมี รายละเอียดครอบคลุมตามที่ระบุไว้ในมาตรการด้านอาชีว อนามัยและ ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้างข้างต้นเป็นอย่างดี พร้อมทั้งจัดให้มีการฝึกอบรม และให้ความรู้ด้านความปลอดภัย และการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ ที่ถูกต้องแก่ผู้ปฏิบัติงาน ตามรายละเอียด ดังที่ระบุไว้ในคู่มือดังกล่าว ก่อนการปฏิบัติงานจริง อีกทั้งต้องจัดวาง คู่มือดังกล่าวไว้ใกล้มือคนงานก่อสร้าง เพื่อกรณีเกิดอุบัติเหตุ และเหตุ อุบัติเหตุ และต้องมีจำนวนคู่มือมากพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างในโครงการ - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แว่นตา หน้ากากเครื่องป้องกันเสียง รองเท้าพื้นยางหุ้มสัน หรือเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอื่นๆ ให้ เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่เครื่อง ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลต่างๆ ตามสภาพ และลักษณะของงาน และ สวมใส่เครื่องห่มห่มให้เรียบร้อย รัดกุม ไม่ขาดรุ่งริ่ง โดยในกรณีทำงาน เกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าจะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเครื่องห่มห่มที่ไม่เปียกน้ำ เครื่องแบบที่เหมาะสมสำหรับสวมในระหว่างการทำงานที่เกี่ยวข้องกับ เครื่องจักรในการก่อสร้าง คือ เสื้อ และกางเกงที่เป็นชิ้นเดียวที่บอญในสภาพเรียบร้อย ติดกระดุมทุกเม็ดให้เรียบร้อย ไม่ควรใส่เครื่องประดับ เช่น สร้อยคอ นาฬิกา แหวน เป็นต้น ต้องใส่รองเท้าหุ้มส้นหรือรองเท้าบูต เพื่อป้องกันเศษวัสดุในการก่อสร้างที่เด้ง ต้า นอกจากนี้ คนงานก่อสร้างไม่ควรวิ่งเล่น หรือถั่วหากไว้ ก็ควรต้องสวมหมวกในระหว่างปฏิบัติงาน ทั้งนี้ รูปแบบเครื่องแต่งกายที่เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานนั้น ขึ้นอยู่กับสภาพงานก่อสร้าง 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 75/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดให้มีพนักงานผู้ตรวจสอบ ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้น ในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ ด้านเสียง คุณภาพอากาศ และด้านการจัดการจราจร เพื่อความปลอดภัยในช่วงก่อสร้าง • มาตรการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณที่หักคนงานก่อสร้าง การเลือกที่ตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง บริษัทรับเหมาผู้รับเหมาก่อสร้าง จะต้องจัดทำแผนงานจัดบ้านพักคนงานก่อสร้างรูปแบบที่พิถีพิถัน การจัดระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และรายละเอียดอื่นๆ เสนอให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการทราบ และให้ความเห็นชอบ ก่อนเริ่มดำเนินการ ทั้งนี้ ที่ตั้งของที่พักคนงานก่อสร้าง รวมถึงสำนักงาน ควบคุมการก่อสร้าง ควรอยู่ห่างจากบ่อน้ำใต้ดินไม่น้อยกว่า 50 เมตรเพื่อหลีกเลี่ยงการปนเปื้อนสิ่งสกปรกสู่แหล่งน้ำใต้ดิน และอยู่ห่างจาก แหล่งน้ำมีระดับไม่น้อยกว่า 150 เมตร นอกจากนี้ ต้องไม่ตั้งอยู่ในป่าสงวน แห่งชาติ พื้นที่คุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 และชั้น 2 ส่วนตำแหน่งที่ตั้งนั้นขึ้นอยู่กับข้อกำหนดในขั้นตอนเตรียมการก่อสร้าง และกำหนดให้แผนผังบ้าน คนงานก่อสร้าง - การเตรียมทางเข้า-ออกที่พักคนงาน และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง รวมทั้งพื้นที่จอดรถ และพื้นที่วางอื่นๆ ควรมีการปรับปรุงให้มีความเสถียร เช่น โรยด้วยกรวด ปราบด้วยวัสดุที่ลดการเกิดฝุ่น ลดการชะล้างพังทลาย ตลอดจนให้มีการได้ 	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 76/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none">- การจัดการระบบระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วม บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดวางระบบระบายน้ำเป็นอย่างดี ทั้งระบบระบายน้ำเสีย ที่เกิดจากการชักล้าง ห้องน้ำ ห้องส้วม และระบบระบายน้ำฝนในพื้นที่สำนักงาน และที่พักคนงานก่อสร้าง โดยต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของ พื้นที่การขุด และการไหลนองของน้ำ ตลอดจนพื้นที่รับน้ำ ทั้งนี้ จะต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่ปัก ขณะเดียวกันต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียง โดยอาจมีระบบการหมุนวนน้ำมาใช้ เช่น การสร้างบ่อกักน้ำก่อนระบายออก- การจัดการระบบน้ำใช้ และการบำบัดน้ำเสีย การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการกำกับดูแลให้บริษัทรับเหมาก่อสร้าง/ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการจัดการดังต่อไปนี้<ul style="list-style-type: none">➢ จัดเตรียมน้ำดื่มที่สะอาดให้เพียงพอ รวมทั้งจัดเตรียมน้ำใช้อย่างน้อย 72 ลูกบาศก์เมตร/วัน/ที่พักคนงาน 1 แห่ง สำหรับคนงานก่อสร้างใช้ประจำวัน➢ จัดสร้างห้องน้ำ ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงาน➢ ก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงาน พร้อมทั้งติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก➢ ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงตลอดอยู่เสมอ และทำการสุบตะกอนจากระบบบำบัดเป็นประจำทุกๆ 3 เดือน	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none">- การจัดการขยะมูลฝอย ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการ ดังนี้<ul style="list-style-type: none">➢ จัดให้มีภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอยทั่วไป ซึ่งเคลื่อนที่ไปตามแนวก่อสร้างได้ และมีฝาปิดมิดชิด ทั้งนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเก็บรวบรวมขยะที่เกิดขึ้นในพื้นที่ก่อสร้างมาทิ้งบริเวณสำนักงานโครงการทุกวัน➢ จัดให้มีภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอยทั่วไป ซึ่งเกิดขึ้นจากกิจกรรมประจำวันของคนงานก่อสร้างบริเวณที่พักคนงาน เพื่อใช้รวบรวมขยะที่เกิดขึ้นในแต่ละวันโดยวางกระจายไว้ทั่วพื้นที่ และต้องเป็นถังขยะที่มีฝาปิดมิดชิด แยกถังกันระหว่างขยะเปียก ขยะแห้ง และขยะ Recycle ติดต่อเทศบาล หรือองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ที่มีระบบ กำจัดขยะ ซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงเพื่อนำขยะไปกำจัดทุกสัปดาห์(ข) มาตรการสำหรับประชาชนที่อาศัยในชุมชนรอบพื้นที่ก่อสร้างสถานี รถไฟฟ้าและแนวรางรถไฟ<ul style="list-style-type: none">• มาตรการด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทางคมนาคมและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง<ul style="list-style-type: none">- บริษัทรับเหมาก่อสร้าง/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์บอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร- บริษัทรับเหมาก่อสร้าง/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติ ตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด- บริษัทรับเหมาก่อสร้าง/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องมีการประกันภัยชีวิต และทรัพย์สิน ของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหายอันตราย อันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ	

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> มาตรการเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม บริษัทรับเหมาผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมโครงการ ที่จะส่งผลต่อความเสื่อมโทรมของปัจจัยสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนและคนงานก่อสร้างต่อไปได้ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมหลักในระยะดำเนินการ ได้แก่ การเปิดให้บริการรถไฟ อาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสุขภาพต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง ตลอดจนเจ้าหน้าที่ประจำสถานีและประชาชนที่เข้ามาใช้บริการในด้านของฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ที่เกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเครื่องยนต์เสียงรบกวน และความสั่นสะเทือน ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลางเท่านั้น</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดเตรียมแผนงานความปลอดภัย และแผนฉุกเฉินในระยะดำเนินการ เช่น การติดตั้งโทรศัพท์สำหรับโทรแจ้งเหตุฉุกเฉิน การติดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินไว้คอยช่วยเหลือเวลาที่เกิดเหตุความขัดข้อง ตลอดจนการเกิดอุบัติเหตุบนสถานีรถไฟ เช่น การป้องกันอัคคีภัย และการกู้ภัยจากรถตู้โดยสาร ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านคุณภาพอากาศ เสียง และคุณภาพน้ำอย่างเคร่งครัด จัดทำแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย สำหรับพนักงานประจำสถานีดำเนินการปฏิบัติงาน และจัดการมูลฝอย ตามมาตรการที่กำหนด เพื่อลดการปนเปื้อนสู่สิ่งแวดล้อม 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 79/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เหมืองแร่	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>ในการออกแบบรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ บริเวณที่ออกแบบแนวเส้นทางใหม่ มีพื้นที่บางบริเวณพาดผ่านพื้นที่ประทานบัตร ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสูญเสียพื้นที่ศักยภาพเหมืองแร่ ดังนั้น เพื่อลดผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมืองแร่ จึงต้องประสานงานกับผู้ได้รับประทานบัตรทำเหมืองและผู้ออกแบบ เพื่อออกแบบแนวเส้นทางที่เหมาะสม และลดผลกระทบด้านการสูญเสียพื้นที่ทำเหมือง ผลกระทบที่เกิดขึ้นคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>เนื่องจากการออกแบบแนวเส้นทางรถไฟทางคู่บางบริเวณพาดผ่านพื้นที่ประทานบัตร จึงมีการออกแบบให้ลดผลกระทบและออกแบบ เพื่อใช้เขตทางร่วมกับรถไฟความเร็วสูง กุมเทพ-นครราชสีมา แต่อย่างไรก็ตาม ทางรถไฟที่ตัดผ่านพื้นที่ประทานบัตรจัดเป็นกรณีพิเศษพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมืองแร่อย่างถาวร ผลกระทบดังกล่าวอยู่ในระดับสูง</p> <p>นอกจากนี้ ในการก่อสร้างทางรถไฟ อาจส่งผลกระทบต่อทางเข้า-ออกบริเวณพื้นที่ทำเหมือง ผลกระทบดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้น ก่อนดำเนินการก่อสร้าง รฟท. ต้องประสานงานกับผู้ได้รับประทานบัตรเพื่อให้ทราบถึงแผนการก่อสร้าง และการก่อสร้างต้องไม่กระทบต่อพื้นที่ทำเหมืองในปัจจุบันด้วย</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ประสานงานกับ กพร. เพื่อประชุมร่วมกัน ระหว่างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ (กพร.) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และผู้ได้รับประทานบัตรทำเหมือง เพื่อสำรวจพื้นที่ที่จะก่อสร้างโครงการ และกำหนดพื้นที่ที่ต้องมีเวนคืนที่ดินชัดเจน และทำความเข้าใจกับผู้ได้รับประทานบัตรทำเหมือง กำหนดให้มีการชดเชยและเวนคืนพื้นที่ประทานบัตรทำเหมือง เป็นไปตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> หารือกับผู้ประกอบการทำเหมืองแร่ ถึงบริเวณแนวเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่ทำเหมืองให้ชัดเจน เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการสูญเสียปริมาณแร่สำรอง หรือพื้นที่ทำเหมืองให้น้อยที่สุดจัดทำเส้นทางขนส่งแร่เข้า-ออกบริเวณพื้นที่ทำเหมือง กรณี ที่การก่อสร้างขอโครงการส่งผลกระทบต่อขนส่งแร่ของผู้ประกอบการทำเหมือง จัดทำโครงสร้างสะพานยกระดับ หรืออุโมงค์ทางลอดบริเวณพื้นที่ทำเหมืองให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ทั้งนี้จะต้องมีการหารือกับผู้ประกอบการทำเหมือง เกี่ยวกับรูปแบบโครงสร้างรถไฟ เพื่อให้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการให้น้อยที่สุด จัดทำแผนการก่อสร้างขอโครงการให้ชัดเจน พร้อมทั้งระบุช่วงเวลาทำงานให้ผู้ประกอบการทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ หากมีการเปลี่ยนแปลงแผนการก่อสร้างจะต้องแจ้งผู้ประกอบการทราบโดยทันที กรณีที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงต้องตัดผ่านพื้นที่ที่มีปริมาณแร่สำรองจำนวนมาก จะต้องมีการชดเชยและเวนคืนพื้นที่ทำเหมืองที่เหมาะสมและเป็นธรรม 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 80/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เหมืองแร่ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ มีการกำหนดเขตทางของรฟท. ที่ชัดเจน แม้ว่าจะมีการกำหนดเขตปลอดภัยในการเปิดหินแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม ต้องมีการแจ้งตารางเวลาการเดินรถไฟอย่างชัดเจนเพื่อป้องกันผลกระทบจากกิจกรรมเหมืองที่ส่งผลกระทบต่อทางเดินรถไฟ ผลกระทบดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ • หากแนวเส้นทางรถไฟกีดขวางเส้นทางขนส่งแร่เข้า-ออกจากการทำเหมือง ทางโครงการจะต้องจัดทำเส้นทางขนส่งแร่ใหม่ เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว • กำหนดตารางเวลาการเดินรถไฟที่จะผ่านบริเวณพื้นที่เหมืองให้ชัดเจน ทั้งนี้หากมีการเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินรถไฟ จะต้องแจ้งผู้ประกอบการหรือเจ้าหน้าที่ประสานงานของเหมืองทราบล่วงหน้า เพื่อป้องกันผลกระทบจากกิจกรรมการทำเหมืองที่อาจส่งผลกระทบต่อทางเดินรถไฟของโครงการ	ระยะดำเนินการ • ไม่มี
สุขภาพ			
การจัดการน้ำเสีย	ระยะก่อสร้าง น้ำเสียจากสำนักงานชั่วคราวของโครงการ และน้ำเสียจากการอุปโภค-บริโภคของคณาจารย์ต้องมีการรวบรวม และบำบัดด้วยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ส่วนน้ำเสียจากการล้างอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ จะจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง เพื่อตกตะกอน และครบน้ำมันก่อนระบายออกสู่ภายนอก จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างอยู่ในระดับต่ำ	ระยะก่อสร้าง • จัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง เพื่อตกตะกอน และครบน้ำมันจากการล้างอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ก่อนระบายสู่แหล่งรองรับสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลรักษา และขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ • ติดตั้งบ่อตกตะกอน เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการตกตะกอน หิน และตะกอนจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เสมอ • จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ออกแบบ และติดตั้งอย่างเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วม หากสิ่งปฏิกูลในถังบำบัดน้ำเสียเต็ม จะต้องประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบเข้าดำเนินการสูบล้างถังไปกำจัดทันที • ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบบ่อตกไขมันอย่างสม่ำเสมอ และตกไขมันออกจากบ่อตกไขมันเป็นประจำวันอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ไขมันที่ตกออกให้ใส่ ถุงพลาสติก มัดปากถุงให้แน่น และนำไปทิ้งที่ส่วนพักขยะของโครงการ เพื่อรอให้รถเก็บขยะมูลฝอยมาดำเนินการเก็บขน เพื่อนำไปกำจัดต่อไป การก่อสร้างห้องส้วมของคณาจารย์ก่อสร้าง ควรก่อสร้างให้มีระยะห่างจาก แหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 150 เมตร	ระยะก่อสร้าง • ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 81/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การจัดการน้ำเสีย (ต่อ)	ระยะดำเนินการ แหล่งกำเนิดน้ำเสียหลักในระยะดำเนินการมาจากห้องส้วมภายในสถานีรถไฟ โดยมีปริมาณน้ำเสียเท่ากับ 10, 30 และ 180 ลบ.ม./วัน สำหรับสถานีรถไฟขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ตามลำดับ ส่วนน้ำเสียของลานกองเก็บสินค้า (CY) จะมาจากห้องส้วม เช่นกัน ประมาณ 10 ลบ.ม./วัน ซึ่งโครงการได้ออกแบบให้แต่ละสถานีมีระบบท่อแยกระหว่างท่อน้ำโสโครก (ห้องส้วม) ออกจากท่อน้ำทิ้ง โดยน้ำเสียจากห้องส้วมจะไหลรวมไปบำบัดยังถังบำบัดน้ำเสียชนิดสำเร็จรูปแบบตะกอนเฟ้น ส่วนที่ลานกองเก็บสินค้า (CY) จะเลือกใช้ถังบำบัดน้ำเสียชนิดสำเร็จรูปแบบติดตั้งกับที่เช่นเดียวกัน โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดจะมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานก่อนระบายออกสู่ภายนอก ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำเท่านั้น	ระยะดำเนินการ • ตรวจสอบและดูแลรางระบายน้ำที่รอบที่พนักงานและลานชักลาก ตะแกรง ตักมูลฝอย และบ่อตกตะกอน โดยเก็บมูลฝอยที่ติดอยู่ที่ตะแกรงตักมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การระบายน้ำทั้งภายในรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ระยะดำเนินการ • จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วมประจำสถานี โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดของโครงการต้องมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานก่อนระบายลงสู่ท่อแหล่งรองรับสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียง • จัดให้มีบ่อตกไขมันสำหรับตกไขมันที่ปนเปื้อนมากับน้ำเสียในกรณีที่มีพื้นที่ประกอบอาหาร • ตรวจสอบ และควบคุมไม่ให้เกิดการเดินระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งในโครงการ • กำหนดให้มีการตรวจสอบ และบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้มีประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้อยู่เสมอ • ทำการสูบล้างจากส่วนตะกอนของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ โดยติดตั้งรถดูดสิ่งปฏิกูลที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ • ตรวจสอบ และคอยดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงกรอกะเต็มประสานงานให้รถดูดสิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่รับผิดชอบมาทำการดูดสิ่งปฏิกูลออกในทันที	ระยะดำเนินการ • ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มกราคม 2564

หน้า 82/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การจัดการขยะมูลฝอย	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ขยะจากกิจกรรมการก่อสร้างที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น เศษเหล็ก และไม้ท่อนจะนำมาใช้ใหม่ ส่วนวัสดุที่นำกลับมาใช้ประโยชน์ได้กลับมาใช้ประโยชน์ไม่ได้จะถูกรวบรวมไว้ก่อนนำไปกำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป</p> <p>ส่วนขยะมูลฝอยที่เกิดจากคนงานก่อสร้าง จะมีการจัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอ พร้อมทั้งประสานงานให้หน่วยงานท้องถิ่น หรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเก็บขนไปกำจัดต่อไป จึงคาดว่าผลกระทบด้านขยะมูลฝอยจากการก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>สำหรับดินขุด และดินจากการขุดเจาะอุโมงค์จะนำไปปรับถมทำคันทาง และใช้ในงานกิจกรรมที่ต้องการตลอดตามแนวเส้นทาง จึงเห็นได้ว่าโครงการมีการใช้ดินที่ได้อย่างเกิดประโยชน์สูงสุด และไม่มีดินเหลือทิ้งออกสู่ภายนอกพื้นที่โครงการแต่อย่างใด</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการคัดแยกขยะมูลฝอย โดยนำเศษวัสดุที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้กลับมาใช้ ส่วนเศษวัสดุที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีก ต้องแยกรวบรวมไว้อย่างเหมาะสมก่อนนำไปกำจัดต่อไป วางแผนการขุดดินแต่ละบริเวณให้สอดคล้องกับช่วงที่มีการถมดิน เพื่อโครงการสามารถใช้ประโยชน์จากดินที่มีอยู่ในโครงการได้อย่างสูงสุด ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยที่มีสภาพดี ไม่รั่วซึม พร้อมทั้งมีฝาปิดป้องกันน้ำฝน และการส่งกลิ่นคั่งไว้ในจุดที่เหมาะสมภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ ตรวจสอบถังรองรับมูลฝอย และดูแลรักษาให้มีสภาพดีอยู่เสมอ กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งมูลฝอยลงในถังรองรับมูลฝอย และห้ามทิ้ง หรือกองไว้ในลาดังรองรับมูลฝอยโดยเด็ดขาด ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขยะมูลฝอยของหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบ หรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเข้าดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>หลังจากเปิดขยะมูลฝอยหลักมาจากผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 355.38 กรัม/ตารางเมตร/วัน ซึ่งขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นพลาสติก รองลงมาเป็นกระดาษ ทั้งนี้ โครงการจะจัดให้มีถังขยะรับมูลฝอยไว้ตามจุดต่างๆ ตามความเหมาะสม โดยมีพนักงานทำความสะอาด</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยบริเวณสถานี หรือตำแหน่งที่เหมาะสมให้เพียงพอกับ ปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานี เพื่อบริการรวบรวมขยะมูลฝอยจากทุกบริเวณไปไว้ที่ส่วนพักระเบียงเป็นประจำทุกวัน คัดแยกประเภทขยะมูลฝอย เพื่อลดปริมาณขยะที่ต้องถูกนำไปกำจัด 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 83/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การจัดการขยะมูลฝอย (ต่อ)	เก็บรวบรวมไปไว้ที่ส่วนพักระเบียงเป็นประจำทุกวัน พร้อมทั้งคัดแยกประเภทขยะมูลฝอยเพื่อลดปริมาณขยะที่ต้องถูกนำไปกำจัด และจะประสานงานให้หน่วยงานท้องถิ่นหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเก็บขนมูลฝอยไปกำจัดต่อไป จึงคาดว่าผลกระทบด้านขยะมูลฝอย จะอยู่ในระดับต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับพนักงานทำความสะอาดประจำสถานี เช่น ผ้ากั้นเบื่อน ผ้าปิดปาก-จมูก และถุงมือยาง โดยมีข้อบังคับให้สวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันดังกล่าวขณะปฏิบัติงาน สำรวจความเพียงพอของถังรองรับมูลฝอยที่สถานี หากพบว่ามีปริมาณขยะมูลฝอยมากขึ้น ต้องจัดให้มีถังรองรับมูลฝอยเพิ่มขึ้นในปริมาณที่เพียงพอกับปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น ตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยที่จัดเตรียมไว้อยู่เสมอ หากพบว่าแตก ขำรุด หรือรั่วซึม จะต้องเปลี่ยนใหม่หรือซ่อมแซมอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานโดย ทันที ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบ หรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเข้าดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัด อย่างสม่ำเสมอ 	
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>แหล่งโบราณสถาน และโบราณคดีที่ตั้งอยู่ประชิดเขตทางของแนวเส้นทางอาจได้รับผลกระทบด้านเสียงดัง และความสั่นสะเทือนจากการตอกหรือเจาะเสาเข็มและกิจกรรมอื่นๆ เกี่ยวกับฐานราก อย่างไรก็ตาม ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นช่วงสั้นๆ ในช่วงเวลาที่มี กิจกรรมเท่านั้น สำหรับผลกระทบด้านฝุ่นละอองจากการขนย้าย วัสดุก่อสร้าง และการขนส่ง ซึ่งสามารถควบคุมได้หากดำเนินการ ตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด อย่างไรก็ตาม กิจกรรมในระยะ ก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์และชุมชนในลักษณะของ การปิดกั้นเส้นทางสัญจรเดิมระหว่างวัดกับชุมชน ทำให้เกิดความ ไม่สะดวกในการเดินทางติดต่อกัน</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ในพื้นที่ที่มีวัดตั้งอยู่ในระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการฯ น้อยกว่า 200 เมตร ซึ่งอาจจะได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรกล จะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 84/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	ระยะดำเนินการ การดำเนินโครงการต้องมีการกั้นรั้ว 2 ข้างตลอดแนวเส้นทาง ทำให้การติดต่อกันระหว่างวัดกับชุมชนในบางพื้นที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม นอกจากนี้ อาจได้รับเสียงดังจากระบบที่มีจำนวนขบวนมากขึ้น โดยเฉพาะแหล่งโบราณสถาน และศาสนสถานที่อยู่ห่างจากเขตทางน้อยกว่า 200 เมตร อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าว สามารถควบคุมได้ด้วยมาตรการลดผลกระทบด้านเสียง จึงคาดว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ • แนวเส้นทางรถไฟที่ผ่านใกล้โบราณสถานและศาสนสถาน ต้องสร้างแนวกำแพง เพื่อป้องกันมลภาวะทางด้านเสียง ผ่นละออง และความสั่นสะเทือน ให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด • ให้ประสานกับ รฟท. เพื่อกำหนดความเร็วของขบวนรถไฟที่จะผ่านโบราณสถานและศาสนสถาน ให้มีความเร็วระดับต่ำ เพื่อลดผลกระทบด้านมลภาวะทางเสียง ความสั่นสะเทือน และผ่นละอองให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด	ระยะดำเนินการ • ไม่มี
สุนทรียภาพ	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างโครงการจะอยู่ในระดับพื้นดิน ไม่มีโครงสร้างที่สูงโดดเด่นจนอาจเป็นผล กระทบต่อทัศนียภาพ นอกจากนี้ ทางโครงการได้กำหนดมีการรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบที่สำคัญต่อทัศนียภาพและสุนทรียภาพ	ระยะก่อสร้าง • กำหนดให้มีการรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ โดยผนวกข้อกำหนดไว้ในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามเคร่งครัด เพื่อผลกระทบทางด้านทัศนียภาพต่อสถานที่ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมหรือประวัติศาสตร์ที่ตั้งอยู่ประชิดแนวเส้นทาง	ระยะก่อสร้าง • ไม่มี
	ระยะดำเนินการ แนวเส้นทางโครงการช่วงที่เป็นทางรถไฟระดับดิน และช่วงที่เป็นอุโมงค์ลอดภูเขา จะไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะภูมิทัศน์ของพื้นที่ ส่วนช่วงที่เป็นสะพานยกระดับ โครงสร้างสะพานจะมีความสูง เป็นโครงสร้างขนาดใหญ่แปลกปลอมในพื้นที่	ระยะดำเนินการ • ไม่มี	ระยะดำเนินการ • ไม่มี

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 85/86

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
สุนทรียภาพ (ต่อ)	อย่างไรก็ตาม โครงสร้างนี้ได้รับการออกแบบให้มีรูปทรงโปร่งบางสวยงาม มีช่วงห่างระหว่าง 30-100 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านการกีดขวางสายตาและความขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ สำหรับสถานที่ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ที่อยู่ในข่ายที่จะได้รับผลกระทบทางด้านทัศนียภาพจากโครงการจำกัดอยู่เฉพาะที่ตั้งอยู่ประชิดเขตทางเพียง 4 แห่ง ซึ่งจะได้รับผลกระทบในระดับต่ำเท่านั้น ส่วนวัด/ศาลเจ้าอีก 46 แห่ง จะไม่ได้รับผลกระทบ เนื่องจากมีอาคารสิ่งปลูกสร้างสวนไม้ผล หรือป่าไม้กั้นอยู่ระหว่างวัดกับแนวเส้นทางโครงการ		

(นายนิรุฒ มณีพันธุ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
มกราคม 2564

หน้า 86/86