

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน เริ่มดำเนินการครั้งแรกในเดือนมีนาคม 2561 โดยติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของผู้รับจ้าง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างของโครงการช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง สำนักงานโครงการของผู้รับจ้าง และบ้านพักคนงาน ซึ่งการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในช่วงการขยายสัญญาจ้างก่อสร้างแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ ดังนี้

- การติดตามตรวจสอบรายเดือน Internal Audit โดยเจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อม CSCS และเจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยของผู้รับจ้าง
- การติดตามตรวจสอบรอบ 6 เดือน External Audit โดยหน่วยงานที่ 3 (Third Party) ได้แก่ บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด ร่วมกับบริษัท เอส. พี. เอส. คอนซัลตติ้ง เซอร์วิส จำกัด และบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อม CSCS และเจ้าหน้าที่สิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยของผู้รับจ้าง

ทั้งนี้ ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 แสดงดังตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
มาตรการทั่วไป				
	<p>1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติมีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมดในการดำเนินการโครงการตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเงื่อนไขในสัญญาจ้าง ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือ บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ 	<p>การรถไฟฯ ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ที่ได้รับมติเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการผนวกไว้ในเงื่อนไขสัญญาจ้างก่อสร้างของโครงการ ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน สัญญาที่ 1 ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล และโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน สัญญาที่ 2 ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน” โดยบริษัท เอ.เอส.แอลโซซิเอท เอนจิเนียริง (1964) จำกัด ได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างในช่วงสัญญาที่ 1 และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างในช่วงสัญญาที่ 2 ซึ่งผู้รับจ้างทั้ง 2 บริษัท ต้องยึดถือและปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังกล่าว อย่างเคร่งครัด</p>	-	ภาคผนวก ค

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน
ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	<ul style="list-style-type: none"> ควบคุม ดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือ บริษัทผู้ดำเนินโครงการและบริหารจัดการโครงการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ใน รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ 	<p>การรถไฟฯ ได้จัดจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท เทสโก้ จำกัด บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ บริษัท เอฟซีลอน จำกัด บริษัท ไวส์ โปรเจ็ค คอนซัลตัง จำกัด บริษัท ดอร์ซ คอนซัลท์ เอเชีย จำกัด และบริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด โดยให้อำนาจทำหน้าที่ในการบริหารโครงการ ควบคุมงานก่อสร้าง และกำกับ/ดูแลผู้รับจ้างก่อสร้างให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของสัญญา กฎหมาย และระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่างเคร่งครัด เพื่อให้การก่อสร้างโครงการสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CSCS ดำเนินการนำเสนอแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมที่ผู้รับจ้างต้องปฏิบัติตามต่อการรถไฟฟ้า และกำกับดูแลผู้รับจ้างให้ปฏิบัติตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการ อย่างเคร่งครัดต่อไป</p>	-	ภาคผนวก ง-20

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน
ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	<ul style="list-style-type: none"> จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการ ติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฯ 	<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฯ ออกคำสั่งเฉพาะที่ ก.556/2561 ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2561 แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร เพื่อติดตามการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของผู้รับจ้างทุกสัญญาจ้าง ทั้งนี้ การรถไฟฯ ดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับฯ ครั้งที่ 1/2561 ในวันพุธ ที่ 28 พฤศจิกายน 2561 เวลา 13.30 น. และ ครั้งที่ 1/2562 ในวันพุธ ที่ 16 ตุลาคม 2562 เวลา 09.30 น. ณ ห้องประชุมสำนักงานสนาม โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สายใต้ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี - บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด และบริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างโครงการ ได้ว่าจ้างบริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งร่วมกับ บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลตติ้ง เซอร์วิส จำกัด และบริษัท ยูไนเต็ด แอวนาวิสส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ยูเออี) ให้เป็นผู้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการทางด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ 	-	ภาคผนวก ง-1 และภาคผนวก ง-2
	<ul style="list-style-type: none"> การรถไฟฯ จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ในรอบ 6 เดือน ให้ 	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด และบริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างโครงการ ได้ว่าจ้างบริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งร่วมกับ บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลตติ้ง เซอร์วิส จำกัด และบริษัท ยูไนเต็ด แอ 	-	ภาคผนวก ง-3

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	นาฬิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ยูเออี) ให้เป็นผู้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการทางด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งการรถไฟฯ ได้ดำเนินการนำเสนอรายงาน ฉบับที่ 1/2566 เดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 เป็นที่เรียบร้อย เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ. 2566 และยื่นรายงานฯ ทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2566 ทั้งนี้จะนำเสนอรายงาน ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ต่อสผ. เป็นฉบับต่อไป		
	2. ให้การรถไฟฯ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้องตามกฎหมาย และสำเนา	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำกับ/ดูแลผู้รับจ้าง ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในปี 2563 การรถไฟฯ ได้นำส่งรายงานขอแจ้งการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำแม่กลองต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เรียบร้อยแล้ว ซึ่งในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 การรถไฟฯ ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลเพื่อจัดทำเอกสารข้แจ้งการขอเปลี่ยนแปลงมาตรการฯ เสนอต่อ สผ. เพื่อทราบ ตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 จำนวน 2 เรื่อง ดังนี้ - การขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบอุตุนิยมิวิทยาและคุณภาพอากาศ ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ และสถานีติดตาม	-	ภาคผนวก ง-18

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	แจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อทราบ กรณีที่การเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขมาตรการนั้นกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข เสนอ สผ. เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ	ตรวจสอบเสียงและสั่นสะเทือน ในระยะดำเนินการ จำนวน 1 สถานี บริเวณสถานีที่ 5 จากเดิมติดตามตรวจสอบบริเวณโรงเรียนตรุณศึกษา เปลี่ยนเป็น วิทยาลัยเทคโนโลยีพัฒนวิทยาการหัวหิน ซึ่งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการมากกว่า การรถไฟฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมมุ่งหวังให้การติดตามตรวจสอบเกิดประโยชน์อย่างแท้จริง - การขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรของโครงการ เนื่องจากปัจจุบันงานก่อสร้างทางรถไฟ ซึ่งเป็นงานก่อสร้างหลักของโครงการแล้วเสร็จเป็นช่วง ๆ จึงดำเนินการสำรวจตำแหน่งจุดติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่หน้างาน พบว่า ระยะห่างของตำแหน่งผู้รับผลกระทบ (พื้นที่อ่อนไหว) ในปัจจุบันมีความคลาดเคลื่อนกับระยะห่างที่ระบุไว้ในรายงาน EIA การรถไฟฯ จึงพิจารณาทบทวนตำแหน่งจุดติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรของโครงการ		
	3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใด ๆ การรถไฟฯ และ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง (ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ) จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนอย่างเร่งด่วน และแจ้งผลการแก้ไขเรื่องร้องเรียนให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ โดยผู้รับจ้างได้จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน และเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำศูนย์ โดยในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ได้รับการร้องเรียนจำนวน 1 เรื่อง จากเทศบาลเมืองหัวหิน ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบเรื่องการขอติดตั้งกำแพงกันเพื่อความปลอดภัยบริเวณ U-Turn ตามหนังสือร้องเรียนของเทศบาลเมืองหัวหิน	-	ภาคผนวก ง-4 รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-35

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ				
1. ทรัพยากรดิน	1. กำหนดให้ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและการถมพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะหน้าดินในช่วงฤดูฝน	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างวางแผนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง โดยปัจจุบันโครงการดำเนินงานงานวางแผนขออนุญาตขุดวางรางรถไฟ งานยกระดับรางรถไฟ งานติดตั้งประแจ งานเชื่อมราง งานตรวจร่วมเพื่อติดตั้งรั้วอาณาเขต งานก่อสร้างขานขาลา งานก่อสร้างบ้านพักและอาคารสถานี ระบบระบายน้ำและระบบบำบัดบริเวณย่านสถานี และงานก่อสร้างกำแพงกันเสียงถาวร	-	รูปที่ 2-8 ถึงรูปที่ 2-13
	2. ควบคุมดูแลกองวัสดุต่าง ๆ ให้อยู่ในสถานที่ที่เหมาะสมและหลีกเลี่ยงบริเวณที่จะเกิดการกัดเซาะได้ง่ายและไม่ควรเก็บกองเป็นเวลานานเกินไป	ผู้รับจ้างจัดเก็บกองวัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้างไว้ในพื้นที่สำนักงานโครงการ และพื้นที่ก่อสร้างที่เหมาะสมอย่างเป็นระเบียบ ซึ่งตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้างของโครงการที่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟฯ เท่านั้น โดยสถานที่ดังกล่าวอยู่ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และมีได้ยู่ไกลบริเวณพื้นที่ที่อาจเกิดการกัดเซาะได้ง่าย	-	รูปที่ 2-14
	3. การตัดพินต้นไม้และการแผ้วถางปรับพื้นที่ จะต้องจำกัดขอบเขตพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยต้องดำเนินการภายในบริเวณที่จะก่อสร้างซึ่งอยู่ภายในเขตทางเท่านั้น	ผู้รับจ้างดำเนินการตัดพินต้นไม้ และถากถางปรับพื้นที่ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเท่าที่จำเป็น และอยู่ภายในเขตทางของการรถไฟฯ เท่านั้น	-	-
	4. กำหนดให้กองดินที่เกิดจากงานดินตัดคันทางไว้ในพื้นที่เขตทางของ รฟท. โดยต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำหรือคลองอย่างน้อย 500 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้ดินถล่มดังกล่าวไหลลงได้	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างกองดินที่เกิดจากงานตัดคันทาง และกองดินจากงานฐานรากไว้ในพื้นที่เขตทางรถไฟเท่านั้น และต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 500 เมตร	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	5. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานกับ รฟท. เพื่อกำหนดตำแหน่งที่จะนำดินที่เกิดจากงานดินตัดคันทางไปถม ซึ่งต้องเป็นพื้นที่ในเขตทางรถไฟ ซึ่งโดยทั่วไปจะให้ถมสูงเฉลี่ยประมาณ 0.5-1.0 เมตรกว้างประมาณ 20 เมตร ซึ่งใช้ระยะทางในการถม 10-15 กิโลเมตร	ผู้รับจ้างดำเนินการประสานงานกับการรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) เพื่อขอทดสอบคุณสมบัติของดินตัดคันทาง โดยดินที่มีคุณสมบัติตรงตามมาตรฐานที่การรถไฟฯ กำหนดจะนำมาใช้ในงานปรับถมพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ ส่วนดินที่ไม่ผ่านการทดสอบจะทำการกองเก็บตามตำแหน่งที่ได้รับความเห็นชอบจากการรถไฟฯ	-	-
2. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u> 1. ในการออกแบบสะพานข้ามลำน้ำต่าง ๆ กำหนดให้มีการวางต่อม่อสะพานน้อยที่สุด และมีระยะห่างที่ไม่ส่งผลให้เกิดการกีดขวางทางระบายน้ำ	โครงการได้ทำการออกแบบสะพานข้ามลำน้ำ โดยการนำรายละเอียดที่ระบุไว้ในข้อกำหนดไปพิจารณาประกอบในการออกแบบ	-	ภาคผนวก ง-5
	2. ดำเนินการออกแบบระบบระบายน้ำของทางรถไฟระดับดินและทางรถไฟยกระดับ	โครงการได้ทำการออกแบบระบบระบายน้ำของทางรถไฟระดับดินและทางรถไฟยกระดับ ซึ่งปัจจุบันผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำของทางรถไฟระดับดินตามที่ออกแบบไว้	-	ภาคผนวก ง-5
	<u>ระยะก่อสร้าง</u> 1. จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดิน ทราย โคลน ตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำ	ผู้รับจ้างจัดเก็บกองวัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ สำหรับกิจกรรมก่อสร้างไว้ในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระเบียบ ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้างของโครงการที่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟฯ เท่านั้น และต้องอยู่ห่างไกลจากแหล่งน้ำมากกว่า 500 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดิน ทราย หรือโคลนปนเปื้อนสู่แหล่งน้ำ	-	รูปที่ 2-14

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	2. กำหนดให้มีการทำแนวคันป้องกันดิน เพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง	ผู้รับจ้างจัดทำทางระบายน้ำ เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง	-	-
	3. กำหนดให้มีการเปิดหน้าดินให้เสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝนให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ และขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-เดือนพฤศจิกายน)	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างดำเนินการเปิดหน้าดิน ปรับถมดิน บดอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้งหรือช่วงที่ไม่มีฝนตก	-	-
	4. ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำสาธารณะ หรือท่อระบายน้ำสาธารณะใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	ผู้รับจ้างกำหนดให้พนักงานรักษาความสะอาดภายในพื้นที่พักอาศัย และพื้นที่ปฏิบัติงาน พร้อมทั้งจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะมูลฝอยไว้อย่างเพียงพอ เพื่อป้องกันการทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำ	-	ภาคผนวก ง-6 รูปที่ 2-27
	5. เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างที่นำมากองไว้ ต้องมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ	ผู้รับจ้างกองเก็บเศษวัสดุก่อสร้างไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างแต่ละแห่ง ซึ่งอยู่ห่างไกลจากแหล่งน้ำจึงไม่ส่งผลกระทบทางด้านอุทกวิทยา	-	-
	6. ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่ การขุดดิน เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝนลงสู่แหล่งน้ำ	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างวางแผนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง โดยปัจจุบันโครงการดำเนินงานงานวางหมอนวางรางรถไฟ งานยกระดับรางรถไฟ งานติดตั้งประแจ งานเชื่อมราง งานตรวจร่วมเพื่อติดตั้งรั้วอาณาเขต งานก่อสร้างขานขาลา งานก่อสร้างบ้านพักและอาคารสถานี ระบบระบายน้ำและระบบบำบัดบริเวณย่านสถานี และงานก่อสร้างกำแพงกันเสียงถาวร	-	รูปที่ 2-8 ถึง รูปที่ 2-13

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	7. จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อขนาดเล็ก เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังเขตพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง	ผู้รับจ้างจัดทำร่องน้ำหรือทางระบายน้ำชั่วคราว เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง	-	รูปที่ 2-32
	8. ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานราก ต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ และต้องปิดหรือปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อม และจะต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้ โดยไม่ให้เกิดการกองหรือกักไว้เป็นเวลานาน	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างงานฐานรากแล้วเสร็จ	-	-
	9. สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนน้ำมัน ต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล	ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงเครื่องจักร และจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ที่ปนเปื้อนน้ำมัน	-	-
	10. ดำเนินการป้องกันกิจกรรมในการก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดการปนเปื้อนจากน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ	ผู้รับจ้างจัดเตรียมพื้นที่จัดเก็บน้ำมันในบริเวณสำนักงานโครงการ และพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งติดตั้งห่างไกลจากแหล่งน้ำ ทั้งนี้ ผู้รับจ้างมีการกำชับคนงานในการระมัดระวังการถ่ายเทน้ำมัน เพื่อป้องกันการหกรั่วไหล และเกิดการปนเปื้อนสู่แหล่งน้ำ	-	-
	11. ต้องรวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อน โดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสม	ผู้รับจ้างอยู่ระหว่างรวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว และภาชนะปนเปื้อน โดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสม	-	-
	12. ตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำ ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่ามีกรุดตันมีดินทรายทับถม หรือวัสดุขีดขวาง ต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางทางระบายน้ำ	ผู้รับจ้างมีการตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณเขตพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ เพื่อป้องกันสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และทำการขุดลอกทางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ	-	-
	13. หากพบว่าพื้นที่โดยรอบเกิดภาวะน้ำท่วม เนื่องจากโครงการให้ผู้รับเหมาจัดหาเครื่องสูบน้ำมาระบายน้ำออกจากพื้นที่โดยเร็ว	ผู้รับจ้างดำเนินการขุดเปิดทางน้ำ เพื่อระบายน้ำออกจากพื้นที่เกษตรกรรม เมื่อพบภาวะน้ำท่วมอันเนื่องมาจากกิจกรรมของโครงการ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	14. จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนบนเขื่อนเศษวัสดุก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียง โดยต้องจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง	ผู้รับจ้างกองวัสดุก่อสร้างเท่าที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งห่างไกลจากแหล่งน้ำ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมทางด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดิน	-	-
	15. ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างงานฐานรากแล้วเสร็จ	-	-
	16. จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ และบ่อดักตะกอน (โดยภายหลังจากเสร็จสิ้นกิจกรรมการแผ้วถางปรับพื้นที่ ก่อนที่จะมีการเริ่มกิจกรรมการก่อสร้างใด ๆ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการติดตั้งบ่อดักตะกอนดินชั่วคราว (Sediment Trap) ทุกระยะ 500 เมตร ทางฟากขวาและซ้ายของคันทาง โดยบ่อดักตะกอนดินดังกล่าวมีขนาด 2X2 เมตร ลึก 1.5 เมตร ซึ่งมีประสิทธิภาพในการกำจัดสารแขวนลอยได้ประมาณร้อยละ 70 ระยะเวลาเก็บกัก 5 ชั่วโมง (ดร.เกรียงศักดิ์ อุดมสินโรจน์, พ.ศ. 2539) ที่สามารถรองรับน้ำฝนโดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ที่จะขยายและปรับปรุงสถานี ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานระบบระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา	ผู้รับจ้างจัดทำร่องน้ำหรือทางระบายน้ำตามแนวพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ ซึ่งปัจจุบันผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างทางระบายน้ำถาวรระหว่างคันทางรถไฟ รวมถึงระบบระบายน้ำบริเวณพื้นที่ย่านสถานี	-	รูปที่ 2-31
	17. จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขาภิบาลที่สำนักงานก่อสร้างชั่วคราว และบ้านพักคนงานให้เพียงพอ	ผู้รับจ้างจัดให้มีห้องสุขา บริเวณสำนักงานโครงการ และบ้านพักคนงานให้เพียงพอต่อจำนวนพนักงาน	-	รูปที่ 2-16 รูปที่ 2-17

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	18. กรณีที่มีการขุดบ่อบำรุงวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างต่าง ๆ ต้องดำเนินการเฉพาะภายในโรงซ่อมหรืออู่ซ่อม	ผู้รับจ้างซ่อมบำรุงวัสดุ/อุปกรณ์การก่อสร้างต่าง ๆ ภายในโรงซ่อม เพื่อลดปัญหาการปนเปื้อนน้ำมันหรือสารเคมีลงสู่แหล่งน้ำ	-	-
	19. จัดให้มีบ่อพักน้ำเสียเพื่อรองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การล้างเครื่องจักร และอุปกรณ์	ผู้รับจ้างจัดทำบ่อพักน้ำเสียไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อรองรับน้ำเสียจากการล้างมือของคนงาน ล้างอุปกรณ์ต่าง ๆ	-	-
	20. จัดสร้างห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอในอัตราคนงาน 15 คน/1 ห้อง	ผู้รับจ้างจัดให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล บริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เพียงพอต่อจำนวนพนักงานและคนงาน	-	รูปที่ 2-16
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	<p><u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u></p> <p><u>การออกแบบชั้นรายละเอียดสำหรับตัวสถานีรถไฟ</u></p> <p>1. การออกแบบระบบรวบรวมน้ำเสียสำหรับตัวสถานีรถไฟ ต้องประกอบไปด้วยโครงสร้างดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none">ออกแบบระบบท่อสุขาภิบาล โดยมีการแยกท่อโสโครก (Soil Pipe) จากท่อส้วมและโถปัสสาวะออกจากท่อน้ำทิ้ง (Waste Pipe) เพื่อลดการอุดตันของท่อน้ำเสียจากห้องน้ำของสถานี จะรวมไหลรวมไปยังถังบำบัดน้ำเสีย ซึ่งกำหนดให้เป็นชนิดสำเร็จรูปแบบติดตั้งกับที่ (On-Site System) น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงท่อน้ำสาธารณะ โดยมีค่า BOD₅ ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535	โครงการได้ทำการออกแบบระบบท่อสุขาภิบาล อาคารสถานีรถไฟของโครงการ โดยการนำรายละเอียดที่ระบุไว้ในข้อกำหนดไปประกอบในการพิจารณาออกแบบ พร้อมทั้งจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียเพื่อทำการบำบัดน้ำเสียให้มีคุณลักษณะของน้ำทิ้งที่สามารถระบายออกสู่สิ่งแวดล้อมได้ ตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ซึ่งปัจจุบันผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างระบบรวบรวมน้ำเสียและติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปของสถานีรถไฟและบ้านพักพนักงาน ตามที่ออกแบบไว้	-	ภาคผนวก ง-5

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	2. การออกแบบระบบระบายน้ำฝนจากหลังคาของสถานีรถไฟ ทางโครงการได้พิจารณาการออกแบบ ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none">ระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา จะใช้รางระบายน้ำร่วมกับหัวรับน้ำฝน (Roof Drain) ในจำนวน ตำแหน่ง และความลาดเอียงที่เหมาะสม ขนาดของหัวรับน้ำฝน(Roof Drain) และรางระบายน้ำจะถูกออกแบบให้มีขนาดใหญ่เพียงพอสำหรับปริมาณน้ำฝนที่ความเข้ม(Rainfall Intensity) 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง จากนั้นจะระบายสู่ระบบระบายน้ำภายนอกต่อไป	โครงการได้ทำการออกแบบระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา อาคารสถานีรถไฟของโครงการ โดยการนำรายละเอียดที่ระบุไว้ในข้อกำหนดไปพิจารณาประกอบในการออกแบบ	-	ภาคผนวก ง-5
	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u> การออกแบบชั้นรายละเอียดสำหรับย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า (Container Yard : CY) 1. การออกแบบระบบท่อสุขาภิบาล ต้องประกอบด้วยโครงสร้างดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none">ระบบท่อสุขาภิบาลจะต้องแยกท่อน้ำโสโครก (Soil Pipe) จากโถส้วมและโถปัสสาวะออกจากท่อน้ำทิ้ง (Waste Pipe) เพื่อลดการอุดตันของท่อ น้ำเสียจากห้องน้ำจะไหลรวมไปยังถังบำบัดน้ำเสีย ซึ่งกำหนดให้เป็นชนิดสำเร็จรูปแบบติดตั้งกับที่ (On-Site System) ส่วนน้ำเสียจากห้องครัว จะไหลผ่านถังดักไขมันเพื่อแยกน้ำมันก่อนแล้วจึงไหลไปยังถังบำบัดน้ำเสีย น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงท่อน้ำสาธารณะ โดยมีค่า BOD₅ ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535	โครงการไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้าแต่อย่างใด	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	2. การออกแบบระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา ต้องประกอบด้วยโครงสร้าง ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none">■ ระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา จะใช้รางระบายน้ำร่วมกับหัวรับน้ำฝน (Roof Drain) ในจำนวน ตำแหน่งและความลาดเอียงที่เหมาะสม ขนาดของหัวรับน้ำฝน (Roof Drain) และรางระบายน้ำจะถูกออกแบบให้มีขนาดใหญ่เพียงพอสำหรับปริมาณน้ำฝนที่ความเข้ม (Rainfall Intensity) 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง จากนั้นจะระบายสู่ระบบระบายน้ำภายนอกต่อไป	โครงการไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้าแต่อย่างใด	-	-
	ระยะเตรียมการก่อสร้าง การออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อป้องกันการกัดเซาะตามแนวคันทางรถไฟ (Erosion Control) 1. ทางโครงการได้คำนวณและประเมินปริมาณน้ำที่เกิดการกัดเซาะ ทั้งลาดตัดและลาดถมพร้อมออกแบบแก้ไขและป้องกัน เช่น รางระบายน้ำลาดดินตัด คันคอนกรีต (Concrete Curb) บนไหล่ทางป้องกันการกัดเซาะลาดดินถมสูง รางระบายน้ำจากปากท่อกลมที่ปากท่อสูงกว่าระดับดินเดิม บ่อดักตะกอน ฯลฯ โดยพิจารณาจากแบบมาตรฐานเกณฑ์และมีแนวทางการป้องกันการเกิดการกัดเซาะ ดังรายละเอียดต่อไปนี้	โครงการได้ทำการออกแบบระบบระบายน้ำตามแนวคันทางรถไฟ โดยการนำรายละเอียดที่ระบุไว้ในข้อกำหนดไปพิจารณาประกอบในการออกแบบ ซึ่งปัจจุบันผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำของทางรถไฟระดับดิน บ่อดักตะกอน และท่อกลมระบายน้ำ ตามที่ออกแบบไว้	-	ภาคผนวก ง-5

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ออกแบบเพื่อให้ได้ความเร็วการไหลที่ไม่เกินค่าความเร็ววิกฤติ ซึ่งโดยทั่วไปจะพิจารณาให้อยู่ในช่วง 0.6-1.7 เมตร/วินาที สำหรับพื้นที่ที่มีข้อจำกัดในการออกแบบและไม่สามารถควบคุมความเร็วการไหลได้จะมีมาตรการป้องกันการกัดเซาะแบบใช้สิ่งก่อสร้าง เช่น การลาดพื้นผิวการไหลด้วยคอนกรีต หินเรียง เกเบียนบล็อก (Gabion blocks) การปลูกพืชคลุมดิน หรือวิธีอื่นๆ การใส่ระยะเผื่อล้น (Free Board) 			
	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>การสร้างนั่งร้านชั่วคราว (Jetty) สำหรับการก่อสร้างต่อม่อสะพาน <u>มาตรการที่ต้องกำหนด</u></p> <p>1. การก่อสร้างสะพานและทางลาดชั่วคราวสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างลงสู่แพขนส่ง ให้ใช้โครงสร้างเป็นสะพานเหล็กหรือสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กเท่านั้น เพื่อป้องกันการกีดขวางทางระบายน้ำและการพังกระจายของตะกอนดิน</p>	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างดำเนินงานก่อสร้างสะพานชั่วคราวสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้าง โดยให้ใช้โครงสร้างเป็นสะพานเหล็กเท่านั้น	-	รูปที่ 2-33
	<p>2. การตอกเสาเข็มในลำน้ำ ควรเร่งดำเนินการให้เสร็จโดยเร็วภายในฤดูแล้ง และควรหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝน เพื่อลดผลกระทบจากการพังกระจายของตะกอนท้องน้ำในลำน้ำ</p>	ผู้รับจ้างดำเนินการตอกเสาเข็มฐานรากในลำน้ำแล้วเสร็จ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	3. เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ดำเนินการรื้อถอนโครงการสร้างสะพานและทางลาดชั่วคราวสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างสู่แพขนส่งออกทั้งหมดและให้มีการดำเนินการขุดลอกตะกอนท้องน้ำบริเวณที่มีการก่อสร้าง	ผู้รับจ้างเริ่มดำเนินการรื้อถอนสะพานชั่วคราวออกจากลำน้ำ ในบริเวณที่งานก่อสร้างแล้วเสร็จ และดำเนินการขุดลอกตะกอนท้องน้ำบริเวณที่มีการก่อสร้าง	-	-
	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p><u>การสร้างนั้จ้านชั่วคราว (Jetty) สำหรับการก่อสร้างต่อม่อสะพาน</u></p> <p><u>มาตรการทั่วไป</u></p> <p>1. อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการก่อสร้างรวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง หากทางโครงการไม่มีความจำเป็นต้องใช้งานแล้ว ต้องรื้อนำออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในลำน้ำทันที หรือต้องมีการจัดเก็บให้เป็นระเบียบเพื่อรอการนำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการตกหล่นลงไปถึงขวางทางไหลของลำน้ำ</p> <p>2. ห้ามมิให้มีการทิ้งขยะมูลฝอยและเศษวัสดุต่าง ๆ ลงสู่ลำน้ำ เพื่อป้องกันปัญหา อาจทำให้ลำน้ำเกิดการตื้นเขิน</p>	<p>ผู้รับจ้างมีการกำหนดตำแหน่งวางวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในลำน้ำ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการตกหล่นลงไปถึงขวางทางไหลของลำน้ำ</p> <p>ผู้รับจ้างกำหนดกฎระเบียบ และข้อบังคับให้พนักงานรักษาความสะอาด บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมจัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอย เพื่อป้องกันการทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำ</p>	-	ภาคผนวก ง-6 รูปที่ 2-27

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	3. การวางกองวัสดุก่อสร้างและกองดินในบริเวณพื้นที่หน้างานก่อสร้าง กำหนดให้ใช้ผ้าใบคลุมและจัดวางกองดินในบริเวณที่ราบและห่างออกจากบริเวณก่อสร้าง เพื่อป้องกันการฉีกดินตกและน้ำฝนอาจชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ หรือกองวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากบริเวณร่องน้ำหรือลำน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะพามาูลดินทรายไหลลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียง	ผู้รับจ้างจัดเก็บวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งตำแหน่งการจัดเก็บวัสดุก่อสร้างและการกองเก็บดินจากการก่อสร้างอยู่ห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 100 เมตร จึงไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน	-	-
	4. หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมน้ำพร้อมกันทั้งหมด ให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนหรือบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการกัดเซาะและชะล้างตะกอนดิน และสิ่งปนเปื้อนสู่แหล่งน้ำ	ผู้รับจ้างดำเนินการตอกเสาเข็มฐานรากในลำน้ำแล้วเสร็จ	-	-
	5. เปิดหน้าดินให้เสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝนให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ และขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวังเพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-พฤศจิกายน)	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างดำเนินการเปิดหน้าดิน ปรับถมดิน บดอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้งหรือช่วงที่ไม่มีฝนตก	-	-
	6. จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนปนเปื้อนจากพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียง โดยต้องจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง	ผู้รับจ้างจัดทำร่องน้ำหรือทางระบายน้ำชั่วคราว บริเวณพื้นที่ก่อสร้างตามแนวเส้นทางโครงการ	-	รูปที่ 2-32

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	7. กิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำ/ตลิ่งลำน้ำ โดยเฉพาะหากมีการขุดดินริมตลิ่งต้องกำหนดขอบเขตหรือจำกัดระยะการขุดดินอย่างชัดเจนเฉพาะพื้นที่ที่มีการทำงานจริงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งและการชะล้างหน้าดินสู่แหล่งน้ำ พร้อมกันนั้นต้องมีการบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำ/ตลิ่งลำน้ำ แล้วเสร็จ และมีการบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิม	-	-
	8. การดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำให้ดำเนินการในฤดูแล้ง สำหรับกรณีที่ลำคลองในฤดูแล้งน้ำแห้งทั้งหมด กำหนดให้ดำเนินการขุดและฝังฐานรากจมใต้ดิน (ต่ำกว่าระดับดินเดิม) เพื่อดำเนินการก่อสร้างสะพานต่อไป แต่ในกรณีที่ลำคลองและแม่น้ำยังคงมีน้ำอยู่ในฤดูแล้ง ให้ดำเนินการป้องกันและลดผลกระทบจากการพังกระจายของตะกอนดิน ต้องดำเนินการก่อสร้างผนังกันน้ำชั่วคราว (Coffer Dam)	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างงานฐานรากแล้วเสร็จ	-	-
	9. ทำแนวคันเพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง	ผู้รับจ้างจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราว เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง	-	รูปที่ 2-32
	10. ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยการปลูกพืชคลุมดิน เช่น หญ้าแฝก กระจุมทอง หรือหญ้ามาเลเซีย ในบริเวณตลิ่งที่ได้รับการรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ	ผู้รับจ้างดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณริมลำน้ำหรือพื้นที่ลาดชันแล้วเสร็จ และปลูกพืชคลุมดิน เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน สำหรับการก่อสร้างสะพานรถไฟ เมื่อแล้วเสร็จบริเวณเชิงลาดจะตาดคอนกรีต เพื่อป้องกันการพังทลายของดินบริเวณตลิ่ง	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	11. กองดินและวัสดุที่ใช้การก่อสร้าง ต้องเก็บกองให้ห่างจากริมน้ำให้มากที่สุด และต้องมั่นใจว่ากองดิน/กองดินวัสดุจะไม่ถูกชะลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	ผู้รับจ้างจัดเก็บวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งตำแหน่งการจัดเก็บวัสดุก่อสร้างและการกองเก็บดินจากการก่อสร้าง อยู่ห่างไกลจากแหล่งน้ำ รวมถึงเศษวัสดุจากการก่อสร้างจะถูกขนย้ายออกจากพื้นที่ทันที เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	-
	12. เครื่องจักรอุปกรณ์ และโรงซ่อมบำรุงต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร และในบริเวณดังกล่าวต้องจัดเตรียมภาชนะเก็บถายน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้ว (Spent Oil) และมีระบบบำบัดน้ำเสียอย่างง่ายที่สามารถแยกน้ำมันหรือไขมันออกแล้วรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร เพื่อนำไปกำจัดโดยวิธีการที่ถูกต้องหรือบริการของบริษัทที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมาย	โรงซ่อมบำรุงวัสดุ/อุปกรณ์ ตั้งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 150 เมตร โดยมีการจัดเตรียมภาชนะเก็บถายน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้ว เพื่อนำไปกำจัดโดยวิธีการที่ถูกต้องหรือบริการของบริษัทที่ได้รับอนุญาต	-	-
	13. จัดให้มีบ่อดักตะกอนชั่วคราวสำหรับบำบัดน้ำทิ้งจากการทำความสะอาดรถ เครื่องจักรกล	ผู้รับจ้างจำเป็นต้องใช้รถและเครื่องจักรในกิจกรรมการก่อสร้างทุกวัน จึงไม่ต้องล้างทำความสะอาดเครื่องจักร และไม่ต้องจัดทำบ่อดักตะกอนชั่วคราวสำหรับกิจกรรมดังกล่าวแต่อย่างใด	-	-
	14. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการเทพื้นคอนกรีต ในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมันบริเวณที่ พนักงานและโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล เช่น งานซ่อมบำรุงเครื่องจักร ลานล้างรถ บริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และถังน้ำมันของเสีย เป็นต้น โดยทำเป็นพื้นคอนกรีตยกขอบโดยรอบและทำท่อต่อเนื่องระหว่างพื้นคอนกรีตและบ่อดักไขมัน เพื่อรวบรวมสิ่งรั่วไหลจากพื้นคอนกรีตลงสู่บ่อดักไขมันโดยตรง และระบายน้ำที่ผ่านการดักไขมันสู่ระบบบำบัดน้ำเสียรวมของบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อไป	ผู้รับจ้างมีการเทพื้นคอนกรีต ในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันได้แก่ พื้นที่จัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทำเป็นพื้นคอนกรีตยกขอบโดยรอบ และทำการเทพื้นคอนกรีตบริเวณโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรและอุปกรณ์	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	15. ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ ที่ใช้ในขณะก่อสร้างแหล่งน้ำผิวดินด้วยการขุดคูล้อมรอบสถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมีเพื่อใช้เติมน้ำมันและสารเคมีที่อาจรั่วไหลขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานให้ระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ มิให้เกิดการรั่วไหลเพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีต่อน้ำผิวดิน	ผู้รับจ้างจัดเตรียมสถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ และมีการกำหนดให้คนงานระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีต่อน้ำผิวดิน	-	-
	16. การก่อสร้างสำนักงานโครงการหรือที่พักคนงานชั่วคราวให้ก่อสร้างห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างดินและการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานและที่พักคนงานลงแหล่งน้ำ	ผู้รับจ้างก่อสร้างสำนักงานโครงการ และบ้านพักคนงาน ซึ่งตั้งอยู่ห่างไกลจากลำน้ำ	-	-
	17. ดำเนินการสร้างเขื่อนหรือคันดินรอบพื้นที่กองวัสดุและที่พักคนงานก่อสร้าง พร้อมทางระบายน้ำและมีที่ดักตะกอนชั่วคราวเพื่อลดปริมาณของแข็งแขวนลอย ค่าความขุ่น และความสกปรกอื่นๆ ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ	ผู้รับจ้างกองวัสดุ ซึ่งห่างไกลจากแหล่งน้ำ พร้อมจัดทำทางระบายน้ำบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน	-	รูปที่ 2-14 และรูปที่ 2-21
	18. บริเวณพื้นที่ก่อสร้างห้ามทิ้งขยะ และล้างทำความสะอาดเครื่องมือ/เครื่องจักรในลำน้ำ โดยต้องกำหนดเป็นกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคนงานก่อสร้าง	ผู้รับจ้างกำหนดกฎระเบียบ และข้อบังคับให้พนักงานรักษาความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมจัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอยเพื่อป้องกันการทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำ	-	ภาคผนวก ง-6 รูปที่ 2-27

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	19. จัดหาน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ แบบระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปไว้เพียงพอเพียงพอในที่พักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ในอัตราส่วนอย่างน้อย คนงาน 15 คนต่อ 1 ห้อง และ 8 คน ต่อ 1 ห้อง ตามลำดับ ส่วนน้ำซักล้างและน้ำชำระล้างร่างกายของคนงานก่อสร้าง จะต้องได้รับการบำบัดโดยใช้ On Site Treatment	ผู้รับจ้างจัดให้มีห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะ บริเวณสำนักงานโครงการ และบ้านพักคนงานให้เพียงพอต่อจำนวนพนักงาน รวมถึงจัดให้มีพื้นที่ซักล้างและพื้นที่ชำระล้างร่างกายของคนงาน ซึ่งน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะถูกบำบัดโดยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป	-	รูปที่ 2-17 รูปที่ 2-21 ถึงรูปที่ 2-24
	20. น้ำทิ้งจากอาคารสำนักงานชั่วคราว และบ้านพักคนงานก่อสร้าง ให้บำบัดคุณภาพน้ำทิ้งให้เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งชุมชนก่อนระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะและต้องมีบ่อพักน้ำ (Holding Pond) ที่ใช้ในการรองรับน้ำเสียเท่านั้น ก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำที่สามารถกักเก็บได้อย่างน้อย 1 วัน	ผู้รับจ้างติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณสำนักงานโครงการ และบ้านพักคนงาน เพื่อบำบัดคุณภาพน้ำทิ้ง พร้อมจัดให้มีบ่อพักน้ำเสีย (Holding Pond) ที่ใช้ในการรองรับน้ำเสียเท่านั้น ก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำที่สามารถกักเก็บได้อย่างน้อย 1 วัน	-	-
	21. เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่เหมาะสม และมีผ้าใบคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ	ผู้รับจ้างกองเก็บเศษวัสดุก่อสร้างไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างแต่ละแห่ง ซึ่งอยู่ห่างไกลจากแหล่งน้ำจึงไม่ส่งผลกระทบต่อทางด้านคุณภาพน้ำผิวดิน	-	รูปที่ 2-14
	22. ตรวจสอบสภาพบ่อดักไขมัน และดักคราบไขมันออกจากบ่ออย่างสม่ำเสมอ เดือนละ 2 ครั้ง และนำไปเก็บไว้ในถังเก็บของเสีย รอการนำส่งไปกำจัดยังสถานที่กำจัดที่ถูกตามหลักสุขาภิบาลต่อไป	ผู้รับจ้างมีการดักคราบไขมัน และส่งกำจัดยังหน่วยงานเทศบาล อย่างไรก็ตาม ผู้รับจ้างมีการคัดแยกเศษอาหาร ก่อนล้างทำความสะอาด เพื่อลดปริมาณไขมันและน้ำมันปะปนกับน้ำเสีย	-	-
	23. กำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการควบคุมปริมาณตะกอนแขวนลอยจากการตอกเสาตอม่อลงในแหล่งน้ำอย่างเคร่งครัด	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างงานฐานรากแล้วเสร็จ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อุทกนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ	1. ตรวจสอบสภาพเครื่องยนตรถบรรทุก รวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งาน	ผู้รับจ้างตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน	-	ภาคผนวก ง-7
	2. กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเพื่อความปลอดภัยในการจราจร	ผู้รับจ้างกำหนดให้พนักงานขับรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. พร้อมติดตั้งป้ายเตือนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กม./ชม. ในบริเวณพื้นที่ชุมชน	-	-
	3. พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวดินและกองวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง	ผู้รับจ้างฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ที่มีงานก่อสร้างบริเวณย่านสถานี	-	รูปที่ 2-34
	4. กำหนดให้ไม่ทำการเปิดผิวดินพร้อมกันทั้งหมดและเปิดผิวดินในพื้นที่ก่อสร้างตามความจำเป็น	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างเปิดผิวดินในพื้นที่ก่อสร้างตามความจำเป็นเท่านั้น โดยให้หลีกเลี่ยงการเปิดผิวดินพร้อมกันทั้งหมดตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยปัจจุบันงานก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ	-	-
	5. จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกและถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	ผู้รับจ้างจัดให้มีพื้นที่สำหรับล้างล้อบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง เนื่องจากสภาพความเหมาะสมของพื้นที่ เพื่อควบคุมเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกและถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ โดยปัจจุบันงานก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ	-	-
	6. กำหนดให้มีการล้างพื้นผิวดินที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด	ผู้รับจ้างมีการล้างพื้นถนน บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง และถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด โดยปัจจุบันงานก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อุทกนิยมิวิทยาและคุณภาพอากาศ (ต่อ)	7. กำหนดให้ดำเนินการกองวัสดุก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น	ผู้รับจ้างกองเก็บวัสดุก่อสร้างไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น	-	รูปที่ 2-14
	8. รถบรรทุกที่ขนวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุม เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น	รถบรรทุกที่ขนวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ มีวัสดุปิดคลุมเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น โดยปัจจุบันงานก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ	-	-
	9. กำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษายานให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง	การรถไฟฯ กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างถนนสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างผ่านถนนในเขตชุมชนโดยรอบ	-	-
	10. สอบถามปัญหาเรื่องร้องเรียนอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการจากชุมชนใกล้เคียง เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขต่อไป	ผู้รับจ้างมีการติดตามเรื่องร้องเรียนจากชุมชนเพื่อดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนอย่างเร่งด่วน ได้แก่ การลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบการขอติดตั้งกำแพงกันเพื่อความปลอดภัยบริเวณ U-Turn ตามหนังสือร้องเรียนของสภาเทศบาลเมืองหัวหิน	-	รูปที่ 2-35
	11. การก่อสร้างที่เกี่ยวกับการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ ขุดเจาะผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วทึบโดยรอบบริเวณที่จะทำการก่อสร้างให้มีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 2 เมตร ตลอดเวลาทำการก่อสร้าง	ผู้รับจ้างมีการติดตั้งรั้วทึบสูง อย่างน้อย 2 เมตร รอบบริเวณที่ทำการก่อสร้างอาคารสถานีใหม่ พื้นที่จัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ และโรงผสมคอนกรีต เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน	-	-
	12. บำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อช่วยให้มีสภาพดี ไม่ให้มีอัตราการปล่อยสารมลพิษที่เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ผู้รับจ้างตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน	-	รูปที่ 2-38 ภาคผนวก ง-7

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อุทุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ (ต่อ)	13. รักษาความสะอาดเรียบร้อยรวมทั้งการจัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมในบริเวณก่อสร้างพร้อมทั้งจัดเก็บโยกย้ายสิ่งก่อสร้างและวัสดุที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างต่าง ๆ ออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุดหลังจากที่ไม่ต้องการใช้แล้วหรือหลังจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวแล้วเสร็จ	ผู้รับจ้างกำกับพนักงานในการรักษาความสะอาดเรียบร้อย พร้อมจัดเก็บวัสดุก่อสร้างไว้ในพื้นที่ที่เหมาะสม บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ วัสดุจากการก่อสร้างจะถูกขนย้ายออกจากพื้นที่ทันที เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	ภาคผนวก ง-6
5. เสียง	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u> 1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการเกี่ยวกับรายละเอียดของกิจกรรมการก่อสร้างระยะเวลาของการทำงาน โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีเสียงดัง	โครงการทำการประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างแก่ประชาชนโดยรอบ ก่อนดำเนินการก่อสร้าง	-	-
	<u>ระยะก่อสร้าง</u> 1. ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างทุก ๆ 7 วัน เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดังผิดปกติ	ผู้รับจ้างตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และเครื่องจักรเพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาคผนวก ง-7
	2. การก่อสร้างบนถนนกำหนดให้ไม่นำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนนหากในกรณีที่จำเป็นจะต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษและมียางรองเพื่อกันเสียงดังและความสั่นสะเทือน	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างบริเวณจุดตัดทางรถไฟแล้วเสร็จ	-	-
	3. กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงเวลาการพักผ่อนของประชาชน มาตรการนี้จะลดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. ลงได้ไม่เกิน 3 เดซิเบล (เอ) ขึ้นกับระดับเสียงจากแหล่งกำเนิดอื่น ๆ	ผู้รับจ้างดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังแล้วเสร็จ เช่น งานตอกเสาเข็มฐานราก	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5. เสียง (ต่อ)	4. กิจกรรมใด ๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงจะต้องมีการประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึง	ผู้รับจ้างดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังแล้วเสร็จ เช่น งานตอกเสาเข็มฐานราก	-	-
	5. กำหนดให้บริเวณที่เห็นว่าจะมีผลกระทบด้านเสียง เช่น การขุดเจาะพื้นผิว ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง 4 เมตร ซึ่งทำหน้าที่เสมือนกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียงไม่ให้ก่อให้เกิดผลกระทบที่รุนแรงกับประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงและผู้สัญจร	ผู้รับจ้างดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังแล้วเสร็จ เช่น งานตอกเสาเข็มฐานราก	-	-
	6. พิจารณาใช้เครื่องจักรอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ได้แก่ การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก (ตลอดพื้นที่ก่อสร้างโครงการกำหนดให้มีการใช้เข็มเจาะทั้งหมด ยกเว้น บริเวณการก่อสร้างสะพานรถไฟ และบริเวณสถานีรถไฟ) รวมทั้งพิจารณาเลือกใช้การก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบแบบหล่อสำเร็จ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับเสียงให้อยู่ในระดับที่ควบคุมได้รวมทั้งช่วยลดระยะเวลาก่อสร้างอันจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างในระดับต่ำที่สุด เป็นต้น	ผู้รับจ้างดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังแล้วเสร็จ เช่น งานตอกเสาเข็มฐานราก	-	-
	7. ในกรณีก่อสร้างใกล้สถานศึกษาให้ประสานกับสถาบัน การศึกษา เหล่านั้นในเรื่องกำหนดเวลาการเจาะหรือตอกเสาเข็ม เพื่อไม่ให้ตรงกับการเรียนการสอน เช่น ให้ดำเนินการในวันหยุด เป็นต้น	ผู้รับจ้างดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังแล้วเสร็จ เช่น งานตอกเสาเข็มฐานราก	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5. เสียง (ต่อ)	8. ในกรณีก่อสร้างใกล้ศาสนสถานให้งดกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงในช่วงที่มีการประกอบศาสนกิจและในวันสำคัญทางศาสนา	ผู้รับจ้างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังแล้วเสร็จ เช่น งานตอกเสาเข็มฐานราก	-	-
	9. กำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านเสียงอย่างเคร่งครัด	ผู้รับจ้างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังแล้วเสร็จ เช่น งานตอกเสาเข็มฐานราก	-	-
	10. กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชน ตั้งอยู่ใกล้บริเวณแนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องมีการรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์พร้อมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหามาเสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนอย่างเร่งด่วน และแจ้งผลการแก้ไขเรื่องร้องเรียนให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ โดยผู้รับจ้างมีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน และเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำศูนย์ โดยในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ได้รับการร้องเรียนจำนวน 1 เรื่อง จากสภาเทศบาลเมืองหัวหิน ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบเรื่องขอติดตั้งกำแพงกันเพื่อความปลอดภัยบริเวณ U-Turn ตามหนังสือร้องเรียนของสภาเทศบาลเมืองหัวหิน	-	ภาคผนวก ง-4 รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-35
	11. กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะในพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นเมืองหรือชุมชน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง	ผู้รับจ้างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังแล้วเสร็จ เช่น งานตอกเสาเข็มฐานราก	-	-
	12. การขนถ่ายวัสดุ และอุปกรณ์ จะต้องมีการควบคุมจากวิศวกรผู้คุมงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด	โครงการมีการควบคุมการขนถ่ายวัสดุอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงน้อยที่สุด	-	-
	13. จัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) สำหรับคนงานที่ทำงานในบริเวณก่อสร้างที่มีเสียงดังในเวลางานไม่เกิน 8 ชั่วโมง	ผู้รับจ้างจัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลและออกข้อบังคับในการสวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าว ทุกครั้งที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาคผนวก ง-6

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5. เสียง (ต่อ)	14. ในส่วนของแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่ค้าขาย ซึ่งอยู่ใกล้โครงการนั้น การก่อสร้างที่มีเสียงดังอาจต้องประสานในการทำงานก่อสร้าง เช่น ทำงานที่มีเสียงดังในช่วงที่นอกฤดูท่องเที่ยว หรือช่วงที่ไม่ใช่ช่วงวันหยุดยาว	ผู้รับจ้างมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ และแผนการก่อสร้างโครงการ พร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่แจ้งกิจกรรมการก่อสร้างให้แก่ผู้อาศัยในบริเวณดังกล่าว	-	-
	15. กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดพื้นที่อ่อนไหวดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ▪ รพ.สต.โพรงมะเดื่อ ▪ วัดเสนหา ▪ วัดโพรงมะเดื่อ ▪ โรงเรียนสารสิทธิ์พิทยาลัย ▪ โรงเรียนฮกเฮง ▪ โรงเรียนดุสิตวิทยาโรงเรียนวัดคงคาราม ▪ วัดป่าไผ่ ▪ วัดคงคาราม ▪ วัดโพธาราม ▪ โรงเรียนวิชัยวิภาคม ▪ โรงเรียนชุมชนวัดเจ็ดเสมียน ▪ วัดบ้านกล้วย ▪ โรงเรียนวัดบ้านกล้วย 	ผู้รับจ้างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังแล้วเสร็จ เช่น งานตอกเสาเข็มฐานราก	-ชื่อ “วัดเสนหา” ที่ถูกระบุเป็นพื้นที่อ่อนไหวในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ชื่อที่ถูกต้อง คือ “วัดเสนหา” -ไม่มี “โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า” ในแนวเขตเส้นทางรถไฟ โดยโรงพยาบาลในพื้นที่คือ “โรงพยาบาลพระจอมเกล้า” ซึ่งอยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟ และสถานีเพชรบุรี	-

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน
ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5. เสียง (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ โบราณสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) ■ วัดบางลี่เจริญธรรม ■ โรงเรียนสุริยวงศ์ ■ โรงเรียนปากท่อพิทยาคม ■ วัดปากท่อ ■ มัสยิดอัลมัมพิเราะฮ์ ■ โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า ■ วัดปึก (ร้าง) ■ วัดนาค ■ โรงเรียนวัดนาค ■ โรงเรียนบ้านหนองเกตุ ■ โรงเรียนเทศบาล 1 ■ พระราชวังไกลกังวล ■ โรงเรียนเทศบาลบ้านบ่อฝ้าย ■ โรงพยาบาลหัวหิน ■ โรงเรียนพาณิชย์การหัวหิน ■ โบสถ์คาทอลิกนักบุญเทราซา ■ โรงเรียนวังไกลกังวล ■ โรงเรียนตรุณศึกษา ■ โรงเรียนเทศบาลวัดหนองแก ■ วัดหนองแก 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
6. ความสั่นสะเทือน	1. ใช้เครื่องจักร อุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น การใช้เข็มเจาะแทนเขมือตอก เป็นต้น	ผู้รับจ้างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนแล้วเสร็จ เช่น งานตอกเสาเข็มฐานราก	-	-
	2. กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะหากมีอาคารใกล้เคียง และอาจได้รับความเสียหายหากใช้เข็มตอก	ผู้รับจ้างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนแล้วเสร็จ เช่น งานตอกเสาเข็มฐานราก	-	-
	3. กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. และต้องแจ้งประชาชนและผู้ประกอบการข้างเคียงให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีการก่อสร้างที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน	ผู้รับจ้างดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อความสั่นสะเทือนแล้วเสร็จ เช่น งานตอกเสาเข็มฐานราก	-	-
	4. กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความไม่เร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพื่อความปลอดภัยในการจราจร	ผู้รับจ้างกำหนดให้พนักงานขับรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. และติดตั้งป้ายเตือนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กม./ชม. ในบริเวณพื้นที่ชุมชน	-	-
	5. กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกทุกเป็นไปตาม พรบ. ทางหลวง พ.ศ. 2535	โครงการมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกในโครงการให้เป็นไปตาม พรบ. ทางหลวง พ.ศ. 2535	-	-
	6. กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์พร้อมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาเสนอต่อ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนอย่างเร่งด่วน และแจ้งผลการแก้ไขเรื่องร้องเรียนให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ โดยผู้รับจ้างมีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน และเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำศูนย์ โดยในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ได้รับการร้องเรียนจำนวน 1 เรื่อง จากสภาเทศบาลเมืองหัวหิน ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบเรื่องการขุดติดตั้งกำแพงกันเพื่อความปลอดภัยบริเวณ U-Turn ตามหนังสือร้องเรียนของสภาเทศบาลเมืองหัวหิน	-	ภาคผนวก ง-4 รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-35

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ				
1. ทรัพยากรป่าไม้	1. จัดบันทึกปริมาณ ชนิดและจำนวนของต้นไม้ที่ทำการย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด	ผู้รับจ้างมีการจัดบันทึกปริมาณ ชนิด และจำนวนของต้นไม้ (ไม่หวงห้าม) ที่จะต้องเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ เนื่องจากกีดขวางแนวทางการก่อสร้างของโครงการ	-	ภาคผนวก ง-8
	2. การขนส่งดินหรือวัสดุอุปกรณ์ของรถบรรทุกหรือการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรต่าง ๆ ต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่ใกล้เคียง	ผู้รับจ้างขนส่งดินหรือวัสดุอุปกรณ์ด้วยความระมัดระวัง ไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่นอกเขตพื้นที่ก่อสร้าง	-	-
	3. กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างภายในเขตทางของ รฟท. เท่านั้น และกำหนดให้ที่ปักคนงานก่อสร้างต้องไม่อยู่ใกล้เขตพื้นที่ป่า	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างภายในเขตทางของการรถไฟฯ ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น โดยสำนักงานชั่วคราวและบ้านพักคนงาน ต้องอยู่ห่างไกลจากแหล่งน้ำและเขตพื้นที่ป่า	-	-
	4. ไม่ให้มีการลักลอบตัดไม้ในบริเวณพื้นที่ป่าไม้ที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ และกำหนดให้มีกฎระเบียบพร้อมมาตรการลงโทษขั้นเด็ดขาดสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการที่ลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์	ผู้รับจ้างกำหนดกฎระเบียบ มาตรการ และบทลงโทษในการห้ามลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์	-	ภาคผนวก ง-9
2. ทรัพยากรสัตว์ป่า	1. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างออกกฎระเบียบบังคับไม่ให้พนักงานและคนงานล่าสัตว์ป่าอย่างเด็ดขาดและมีบทลงโทษที่เข้มงวด	ผู้รับจ้างกำหนดกฎระเบียบ มาตรการ และบทลงโทษในการห้ามลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์	-	ภาคผนวก ง-9
	2. กำหนดให้มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดในการตรวจตราดูแลการลักลอบล่าสัตว์ป่าในพื้นที่ป่าไม้บริเวณใกล้เคียง	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างประสานงานกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเมื่อดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างอยู่ใกล้เขตพื้นที่ป่าไม้	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	3. ต้องไม่นำสัตว์เลี้ยงเข้าไปเลี้ยง/ปล่อยในพื้นที่ป่าเพื่อหลีกเลี่ยงโรคติดต่อจากสัตว์เลี้ยงเข้าไประบาดในสัตว์ป่า	ผู้รับจ้างกำหนดกฎระเบียบ มาตรการ และบทลงโทษในการห้ามลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์ และออกกฎระเบียบห้ามนำสัตว์เลี้ยงทุกชนิดเข้ามาในพื้นที่บ้านพักคนงาน	-	ภาคผนวก ง-9
	4. ในพื้นที่ซึ่งมีความลาดชันสูงจะต้องดำเนินงานด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเพื่อป้องกันการพังทลายของดินและหิน ซึ่งนอกจากหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมเพิ่มเติมแล้ว ยังลดการเลื่อนไหลของตะกอนดินและหินลงสู่ร่องห้วยและลำน้ำ และต้องปรับระดับให้มีความลาดเทที่เหมาะสมเพื่อมิให้เกิดการเลื่อนไหลของดินและหิน นอกจากนี้โครงการจะต้องปฏิบัติตามมาตรการในการลดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน และคุณภาพน้ำอย่างเคร่งครัด	เมื่องานก่อสร้างทางรถไฟในบริเวณพื้นที่ที่มีความลาดชันสูงแล้วเสร็จ ผู้รับจ้างจะดำเนินการปรับความลาดเท และปลูกพืชคลุมดิน เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน	-	-
	5. กำหนดให้มีการป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ ลงสู่ร่องห้วยและลำน้ำต่าง ๆ ด้วยการขุดคูล้อมรอบสถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมีเพื่อใช้ดักน้ำมันและสารเคมีที่อาจรั่วไหล ขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีต่อน้ำผิวดินในร่องห้วยและลำน้ำ	ผู้รับจ้างจัดเตรียมสถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ และมีการกำหนดให้คนงานระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีต่อน้ำผิวดิน	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	6. ต้องมีการช่วยเหลือสัตว์ป่าหากพบว่ามีอาการเคลื่อนไหวผิดปกติจากพื้นที่โครงการได้ช้ากว่าเป้าหมาย โดยนำไปยังพื้นที่ป่าไม้หรือแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีสภาพที่ดีกว่าในพื้นที่โครงการซึ่งกล่าวได้ว่ามีอยู่ทั่วไปโดยรอบพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ในการดำเนินการจะต้องมีผู้เชี่ยวชาญในการช่วยเหลือสัตว์ดังกล่าวด้วย	ยังไม่พบสัตว์ป่าที่ต้องการความช่วยเหลือในเขตพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ อย่างไรก็ตามเมื่อมีความจำเป็นต้องเคลื่อนย้ายสัตว์ป่าโครงการจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้	-	-
	7. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีการเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่คนงานว่าสัตว์ประเภทใดจัดเป็นสัตว์ป่าและไม่สามารถดัก จับ ล่อ หรือล่าสัตว์ได้	ผู้รับจ้างกำหนดกฎระเบียบ มาตรการ และบทลงโทษในการห้ามลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์	-	ภาคผนวก ง-9
	8. กำหนดให้สำรวจและจดบันทึกแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าหากสำรวจพบสัตว์ป่าที่สำคัญให้กำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบต่อสัตว์ป่าเพิ่มเติม	โครงการมีแผนงานการสำรวจและบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับสัตว์ป่าในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการเป็นประจำ ปีละ 1 ครั้ง แยกพื้นที่ตามสัญญาจ้างก่อสร้าง โดยช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล (สัญญา 1) ดำเนินการในช่วงวันที่ 24-27 ธันวาคม พ.ศ. 2566 และช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน (สัญญา 2) ไม่มีการดำเนินการติดตามตรวจสอบโดยจะมีแผนดำเนินการติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนมกราคม-เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2567	-	ข้อมูลในบทที่ 3 หัวข้อ 3.2

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. นิเวศวิทยาทางน้ำ	การสร้างนั้งร้านชั่วคราว (Jetty) สำหรับการก่อสร้างต่อม่อสะพาน <u>มาตรการที่ต้องกำหนด</u>			
	1. การก่อสร้างสะพานและทางลอดชั่วคราวสำหรับขนส่งวัสดุ ก่อสร้างลงสู่แพขนส่ง ให้ใช้โครงสร้างสะพานเหล็กหรือ สะพานคอนกรีตเสริมเหล็กเท่านั้น เพื่อป้องกันการ กีดขวางทางระบายน้ำและการพังกระจายของตะกอนดิน	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้าง ดำเนินการก่อสร้างสะพานชั่วคราวสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้าง โดยให้ใช้ โครงสร้างเป็นสะพานเหล็กเท่านั้น	-	รูปที่ 2-33
	2. การตอกเสาเข็มในลำน้ำ ควรเร่งดำเนินการให้เสร็จโดยเร็ว ภายในฤดูแล้ง และควรหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝน เพื่อ ลดผลกระทบจากการพังกระจายของตะกอนท้องน้ำในลำน้ำ	ผู้รับจ้างดำเนินการตอกเสาเข็มฐานรากในลำน้ำแล้วเสร็จ	-	-
	3. เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จให้ดำเนินการรื้อถอน โครงสร้างสะพานและทางลาดชั่วคราวสำหรับขนส่งวัสดุ ก่อสร้างลงสู่แพขนส่งออกทั้งหมดและให้มีการดำเนินการ ขุดลอกตะกอนท้องน้ำบริเวณที่มีการก่อสร้าง	ผู้รับจ้างเริ่มดำเนินการรื้อถอนสะพานชั่วคราวออกจากลำน้ำ ในบริเวณที่ งานก่อสร้างแล้วเสร็จ และดำเนินการขุดลอกตะกอนท้องน้ำบริเวณที่มี การก่อสร้าง	-	-
	<u>มาตรการทั่วไป</u>			
	1. อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับในการก่อสร้างรวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจาก การก่อสร้าง หากทางโครงการไม่มีความจำเป็นต้องใช้งานแล้ว ต้องรับนำออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในลำน้ำทันที หรือต้อง มีการจัดเก็บให้เป็นระเบียบเพื่อรอการนำออกจากพื้นที่ ก่อสร้าง ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการตกหล่นลงไปกีดขวางทาง ไหลของลำน้ำ	ผู้รับจ้างดำเนินการตอกเสาเข็มฐานรากในลำน้ำแล้วเสร็จ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	2. ห้ามมิให้มีการทิ้งขยะมูลฝอยและเศษวัสดุต่าง ๆ ลงสู่ลำน้ำ เพื่อป้องกันปัญหา อาจทำให้ลำน้ำเกิดการตื้นเขิน	ผู้รับจ้างกำหนดกฎระเบียบ และข้อบังคับให้พนักงานรักษาความสะอาด บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมจัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอย เพื่อป้องกันการทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำ	-	ภาคผนวก ง-6 รูปที่ 2-27
	3. การวางกองวัสดุก่อสร้างและกองดินในบริเวณพื้นที่หน้างานก่อสร้าง กำหนดให้ใช้ผ้าใบคลุมและจัดวางกองดินในบริเวณที่ราบและห่างออกจากบริเวณก่อสร้าง เพื่อป้องกันการฉีกดินตกและน้ำฝนอาจชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ หรือกองวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากบริเวณร่อนน้ำหรือลำน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะพามาตามลำน้ำไหลลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียง	ผู้รับจ้างจัดเก็บวัสดุก่อสร้างและกองดินในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งดำเนินการจัดเก็บวัสดุก่อสร้างและการกองเก็บดินจากการก่อสร้างอยู่ห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 100 เมตร จึงไม่ส่งผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำ	-	-
	4. กำหนดให้หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมน้ำพร้อมกันทั้งหมด ให้อยู่เปิดพื้นที่เฉพาะส่วนหรือบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการกัดเซาะและชะล้างตะกอนดิน และสิ่งปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ	ผู้รับจ้างดำเนินการตอกเสาเข็มฐานรากในลำน้ำแล้วเสร็จ	-	-
	5. กำหนดให้การเปิดหน้าดินเสร็จก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝนให้อัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ และขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวังเพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-เดือนพฤศจิกายน)	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างดำเนินการเปิดหน้าดิน ปรับถมดิน บดอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้งหรือช่วงที่ไม่มีฝนตก	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	6. จัดให้มีแนวป้องกันฝนปนเปื้อนจากพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียงโดยต้องมีระบบรวบรวมน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง	ผู้รับจ้างจัดทำร่องน้ำหรือทางระบายน้ำชั่วคราว บริเวณพื้นที่ก่อสร้างตามแนวเส้นทางโครงการ	-	รูปที่ 2-32
	7. กิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำ/คลองลำน้ำ โดยเฉพาะหากมีการขุดดินริมตลิ่งต้องกำหนดขอบเขตหรือจำกัดระยะการขุดดินอย่างชัดเจนเฉพาะพื้นที่ที่มีการทำงานจริงเท่านั้นเพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งและการชะล้างหน้าดินสู่แหล่งน้ำ พร้อมกันนั้นต้องมีการบูรณะดูแลตลิ่งให้มีสภาพเดิมภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำ/คลองลำน้ำ แล้วเสร็จและมีการบูรณะดูแลตลิ่งให้มีสภาพเดิม	-	-
	8. กำหนดให้ทำแนวคันดินเพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง	ผู้รับจ้างจัดทำทางระบายน้ำ เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง	-	-
	9. ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยการปลูกพืชคลุมดิน เช่น หญ้าแฝก กระจุมทองหรือหญ้ามาเลเซีย ในบริเวณตลิ่งที่ได้รับการรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ	ผู้รับจ้างดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณริมลำน้ำหรือพื้นที่ลาดชันแล้วเสร็จ และปลูกพืชคลุมดิน เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน สำหรับการก่อสร้างสะพานรถไฟ เมื่อแล้วเสร็จบริเวณเชิงลาดจะดาดคอนกรีตเพื่อป้องกันการพังทลายของดินบริเวณตลิ่ง	-	-
	10. เครื่องจักรอุปกรณ์ และโรงซ่อมบำรุงต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร และในบริเวณดังกล่าวต้องจัดเตรียมภาชนะเก็บน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้ว (Spent Oil) และมีระบบบำบัดน้ำเสียอย่างง่ายที่สามารถแยกน้ำมันหรือไขมันออกแล้วรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร เพื่อนำไปกำจัดโดยวิธีการที่	โรงซ่อมบำรุงวัสดุ/อุปกรณ์ ตั้งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำมากกว่า 150 เมตร โดยมีการจัดเตรียมภาชนะเก็บน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้ว เพื่อนำไปกำจัดโดยวิธีการที่ถูกต้องหรือบริการของบริษัทที่ได้รับอนุญาต	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	ถูกต้องหรือใช้บริการของบริษัทที่ได้รับอนุญาตในการกำจัดอย่างถูกต้องตามกฎหมาย			
	11. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการเทพื้นคอนกรีต ในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน บริเวณที่พักคนงานและโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล เช่น งานซ่อมบำรุงเครื่องจักร ลานล้างรถบริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่องและถังน้ำมันของเสีย เป็นต้น โดยทำเป็นพื้นคอนกรีตยกขอบโดยรอบและทำท่อต่อเนื่องระหว่างพื้นคอนกรีตและบ่อดักไขมัน เพื่อรวบรวมสิ่งรั่วไหลจากพื้นคอนกรีตลงสู่บ่อดักไขมันโดยตรง และระบายน้ำที่ผ่านการดักไขมันสู่ระบบบำบัดน้ำเสียรวมของบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อไป	ผู้รับจ้างมีการเทพื้นคอนกรีต ในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันได้แก่ พื้นที่จัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทำเป็นพื้นคอนกรีตยกขอบโดยรอบ และทำการเทพื้นคอนกรีตบริเวณโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรและอุปกรณ์	-	-
	12. ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ ที่ใช้ในขณะก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน ด้วยการขุดคูล้อมรอบสถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมีเพื่อใช้ดักน้ำมันและสารเคมีที่อาจรั่วไหล ขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ มิให้เกิดการรั่วไหลเพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีในแหล่งน้ำผิวดิน	ผู้รับจ้างจัดเตรียมสถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ และมีการกำหนดให้คนงานระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีต่อน้ำผิวดิน	-	-
	13. การก่อสร้างสำนักงานโครงการหรือที่พักชั่วคราวของคนงาน ให้ก่อสร้างห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างดินและการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานและที่พักคนงานสู่แหล่งน้ำ	ผู้รับจ้างก่อสร้างสำนักงานโครงการ และบ้านพักคนงาน ซึ่งตั้งห่างไกลจากลำน้ำ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	14. ดำเนินการสร้างเขื่อนหรือคันดินรอบพื้นที่กองวัสดุและที่พักคนงานก่อสร้าง พร้อมทางระบายน้ำและมีที่ดักตะกอนชั่วคราว เพื่อลดปริมาณของแข็งแขวนลอย ค่าความขุ่นและความสกปรกอื่น ๆ ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ	ผู้รับจ้างกองวัสดุ ซึ่งห่างไกลจากแหล่งน้ำ พร้อมจัดทำทางระบายน้ำบริเวณพื้นที่บ้านพักคนงาน	-	รูปที่ 2-14 รูปที่ 2-21
	15. จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบเพื่อป้องกันไม่ให้เศษดิน ทราย โคลน ตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำ	ผู้รับจ้างกำหนดกฎระเบียบ และข้อบังคับให้พนักงานรักษาความสะอาด บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมจัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอย เพื่อป้องกันการทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำ	-	ภาคผนวก ง-6 รูปที่ 2-27
	16. ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยจากบ้านพักคนงานและวัสดุเหลือใช้ลงในแม่น้ำและลำคลองต่าง ๆ	ผู้รับจ้างกำหนดกฎระเบียบบ้านพักคนงาน โดยควบคุม/ดูแลให้พนักงานทิ้งขยะมูลฝอยภายในภาชนะที่จัดเตรียมไว้เท่านั้น	-	ภาคผนวก ง-10
	17. ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่ และการขุดดิน เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝนลงสู่แหล่งน้ำ	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างวางแผนดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง โดยปัจจุบันโครงการดำเนินงานงานวางหมอนวางรางรถไฟ งานยกระดับรางรถไฟ งานติดตั้งประแจ งานเชื่อมราง งานตรวจร่วมเพื่อติดตั้งรั้วอาณาเขตงานก่อสร้างขานซาลา งานก่อสร้างบ้านพักและอาคารสถานี ระบบระบายน้ำและระบบบำบัดบริเวณย่านสถานี และงานก่อสร้างกำแพงกันเสียงถาวร	-	รูปที่ 2-8 ถึงรูปที่ 2-13
	18. จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อขนาดเล็ก เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังเขตพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง	ผู้รับจ้างจัดทำร่องน้ำหรือทางระบายน้ำชั่วคราว เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง	-	รูปที่ 2-32
	19. จัดให้มีที่กองดินที่ขุดได้จากการก่อสร้างฐานรากโดยเฉพาะและต้องปิดหรือปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อมและจะต้อง	ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างงานฐานรากแล้วเสร็จ	-	

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	มีรถบรรทุกมารับหรือนำไปทิ้งในบริเวณที่จัดไว้โดยไม่ให้มีการกองหรือกักไว้เป็นเวลานาน			
	20. กองดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องกองให้ห่างจากริมน้ำให้มากที่สุด และต้องมั่นใจว่ากองดิน/กองดินวัสดุจะไม่ถูกชะลงแหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็วเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	ผู้รับจ้างจัดเก็บวัสดุก่อสร้างและกองดินในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งดำเนินการจัดเก็บวัสดุก่อสร้างและการกองเก็บดินจากการก่อสร้างอยู่ห่างไกลจากแหล่งน้ำ รวมถึงเศษวัสดุจากการก่อสร้างจะถูกขนย้ายออกจากพื้นที่ทันที เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	-
	21. สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนน้ำมัน ต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล	ผู้รับจ้างมีการรวบรวมวัสดุ/อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนน้ำมัน เพื่อส่งกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล	-	-
	22. วัตถุน้ำมัน น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว และภาชนะที่ปนเปื้อนต้องเก็บรวบรวมไว้ในภาชนะหรือถุงสีแดงที่เขียนป้ายระบุว่าเป็นขยะอันตรายหรือวัตถุน้ำมัน จากนั้นนำไปรวบรวมไว้ในที่ที่กักขยะและส่งไปกำจัดยังหน่วยงานที่ได้รับอนุญาต	ผู้รับจ้างอยู่ระหว่างรวบรวมวัตถุน้ำมัน รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว และภาชนะปนเปื้อน โดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสม	-	-
	23. จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลที่สำนักงานก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงานให้เพียงพอ	ผู้รับจ้างจัดให้มีห้องสุขา บริเวณสำนักงานโครงการ และบ้านพักคนงานให้เพียงพอต่อจำนวนพนักงาน	-	รูปที่ 2-16 รูปที่ 2-17
	24. กรณีที่มีการซ่อมบำรุงวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างต่าง ๆ กำหนดให้ดำเนินการเฉพาะภายในโรงซ่อมหรืออู่ซ่อม	ผู้รับจ้างซ่อมบำรุงวัสดุ/อุปกรณ์การก่อสร้างต่าง ๆ ภายในโรงซ่อม เพื่อลดปัญหาการปนเปื้อนน้ำมันหรือสารเคมีลงสู่แหล่งน้ำ	-	-
	25. จัดให้มีบ่อพักน้ำเสียเพื่อรองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การล้างเครื่องจักรและอุปกรณ์	ผู้รับจ้างจัดทำบ่อพักน้ำเสียไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อรองรับน้ำเสียจากการล้างมือของคนงาน ล้างอุปกรณ์ต่าง ๆ	-	-
	26. จัดสร้างห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอในอัตราคนงาน 15 คน/1 ห้อง	ผู้รับจ้างจัดให้มีห้องสุขาที่ถูกหลักสุขาภิบาล บริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เพียงพอต่อจำนวนพนักงานและคนงาน	-	รูปที่ 2-16

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	27. ห้ามทิ้งขยะบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และห้ามล้างทำความสะอาดเครื่องมือ/เครื่องจักรในลำน้ำโดยต้องกำหนดเป็น กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคนงานก่อสร้าง	ผู้รับจ้างกำหนดกฎระเบียบ และข้อบังคับให้พนักงานรักษาความสะอาด บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมจัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอย เพื่อป้องกันการทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำ	-	ภาคผนวก ง-6 รูปที่ 2-27
	28. น้ำทิ้งจากอาคารสำนักงานชั่วคราว และบ้านพักคนงานก่อสร้างจะต้องถูกบำบัดให้ได้คุณภาพอย่างน้อยให้เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งชุมชนก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำ	ผู้รับจ้างติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณสำนักงานโครงการ และบ้านพักคนงาน เพื่อบำบัดคุณภาพน้ำทิ้ง พร้อมจัดให้มีบ่อพักน้ำเสีย (Holding Pond) ที่ใช้ในการรองรับน้ำเสียนั้น ก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำ	-	-
	29. เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่ที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ	ผู้รับจ้างกองเก็บเศษวัสดุก่อสร้างไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างแต่ละแห่ง ซึ่งอยู่ห่างไกลจากแหล่งน้ำจึงไม่ส่งผลกระทบทางด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ	-	รูปที่ 2-14
	30. ตรวจสอบสภาพบ่อดักไขมันและดักคราบไขมันออกจากบ่อสม่ำเสมอ เดือนละ 2 ครั้ง และนำไปเก็บไว้ในถังเก็บของเสียรอการนำไปกำจัดยังสถานที่กำจัดที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลต่อไป	ผู้รับจ้างมีการดักคราบไขมัน และส่งกำจัดยังหน่วยงานเทศบาล อย่างไรก็ตาม ผู้รับจ้างมีการคัดแยกเศษอาหาร ก่อนล้างทำความสะอาด เพื่อลดปริมาณไขมันและน้ำมันปะปนกับน้ำเสีย	-	-
คุณค่าต่อการใช้ประโยชน์ของมนุษย์				
1. การใช้ที่ดิน	1. กำหนดพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจนและจำกัดให้กิจกรรมการก่อสร้างโครงการดำเนินอยู่เฉพาะพื้นที่ดังกล่าวเท่านั้น เพื่อให้เกิดการรบกวนพื้นที่เกษตรกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินอื่น ๆ ของประชาชนนอกเขตทางให้น้อยที่สุด รวมทั้งช่วยลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตรได้	ผู้รับจ้างดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ภายในเขตทางของการรถไฟฯ ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น โดยไม่มีการบุกรุกพื้นที่เกษตรกรรมของประชาชนโดยรอบ	-	-
	2. หากจำเป็นต้องใช้พื้นที่เกษตรกรรมเพื่อการก่อสร้างเป็นที่พักคนงาน พื้นที่กองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่ดังกล่าวหลังจากการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือก	ปัจจุบันโครงการไม่มีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่เกษตรกรรมนอกเขตพื้นที่ของการรถไฟฯ อย่างไรก็ตาม โครงการจะปฏิบัติตามข้อกำหนดเมื่อมีความจำเป็นในการใช้พื้นที่เกษตรกรรมนอกเขตพื้นที่ของการรถไฟฯ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. การคมนาคมขนส่ง	พื้นที่เกษตรกรรมที่ปลูกพืชอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูพื้นที่ให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้			
	<p><u>การติดตั้งป้ายจราจร</u></p> <p>1. เมื่อมีการก่อสร้างต้องมีการวางแผนและใช้เครื่องหมายจราจรให้เหมาะสมกับบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยแสดงด้วยป้ายจราจรเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และอุปกรณ์แบ่งช่องจราจรอื่น ๆ แตกต่างกันไปในแต่ละส่วนของพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งแบ่งเป็น 4 ส่วน ได้แก่</p>	ผู้รับจ้างมีการใช้เครื่องหมายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยแสดงป้ายเตือนล่วงหน้า ป้ายเตือนลดความเร็ว และป้ายการเบี่ยงการจราจรก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมติดตั้งแผงกั้นจราจรตลอดช่วงของถนนที่มีพื้นที่ทำงานก่อสร้าง	-	รูปที่ 2-19
	<ul style="list-style-type: none">พื้นที่การเตือนล่วงหน้า คือ ช่วงของถนนที่ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับการเตือนล่วงหน้าก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง อาจเป็นป้ายจราจร หรือไฟเตือน โดยมีระยะการติดตั้งแตกต่างกันตามชนิดของถนนพื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง คือ ช่วงของถนนที่นำผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนจากช่วงของถนนปกติไปสู่การจราจรในเขตพื้นที่ก่อสร้าง อาจใช้เส้นจราจรหรืออุปกรณ์อื่น ๆ เช่น กรวยยาง แผงกั้น โดยทั่วไประยะทางของช่วงการเปลี่ยนแปลงมักจะเกี่ยวข้องกับระยะการเบี่ยงการจราจร (Taper)พื้นที่ปฏิบัติงาน คือ ช่วงของถนนที่มีพื้นที่ทำงานก่อสร้างทางเดินสำหรับผู้ปฏิบัติงานพื้นที่ใช้งานจราจร พื้นที่กันชน โดยมีการกันพื้นที่ถนนจากผู้ใช้รถใช้ถนนมาให้คนงานทำงาน วางเครื่องมือและวัสดุ			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง คือ ช่วงของการคืนพื้นที่ถนนปกติให้กับผู้ใช้นั้น โดยมีระยะตั้งแต่จุดสิ้นสุดการก่อสร้างจัดให้มีระยะการเบี่ยงการจราจร (Taper) ไปจนถึงป้ายสิ้นสุดการก่อสร้าง โดยทั่วไปจะมีระยะทางประมาณ 30 เมตร ต่อการเบี่ยง 1 ช่องจราจร 			
	<p>ซึ่งพื้นที่การเดินรถหน้า และพื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลงจะเป็นส่วนที่สำคัญในการบอกให้ผู้ขับรถรับทราบเหตุการณ์ที่ผิดปกติข้างหน้า ช่วยให้ผู้ใช้รถระวังและสามารถตัดสินใจในการเปลี่ยนช่องจราจรได้ส่วนระยะป้ายต่าง ๆ ความยาวช่วงการเปลี่ยนแปลงจะขึ้นกับความเร็วในการขับขี่ของยานพาหนะ ในสายทางนั้น ๆ ความกว้างของพื้นที่ก่อสร้างกำหนดให้ขึ้นกับปริมาณจราจรต่อความจุของช่วงถนนนั้น ๆ สามารถแบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ คือ พื้นที่ถนนในเมืองและพื้นที่ถนน นอกเมือง ซึ่งความกว้างจะมีขนาดต่างกัน ต้องมีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรไฟกระพริบ และแสงสว่าง ให้ได้ตามมาตรฐาน รวมถึงต้องมีป้ายประชาวลัมพันธ์ ที่ใช้เตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างซึ่งควรติดตั้งที่ทางแยกและริมถนนเป็นช่วง ๆ อย่างน้อย 500 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง</p>			
	<p><u>ตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจร</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามียานก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น 	- ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการติดตั้งป้ายเตือน และเครื่องหมายจราจรในแต่ละบริเวณของพื้นที่ก่อสร้าง		รูปที่ 2-19

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ ที่ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง(กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง และป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจร 			
	<ul style="list-style-type: none"> ■ ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าข้างหน้ามีพื้นที่ก่อสร้าง มีการลดช่องจราจรและขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด ■ ที่ระยะ 100 และ 50 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว ป้ายนำทาง และป้ายระวังคนงาน เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าควรขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน ■ ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างเข้ามาในเขตถนน และต้องมีการลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายนำทางจราจร พร้อมทั้งไฟกระพริบ ซึ่งจัดวางให้ห่างกันดวงละ 3 เมตร ตลอดเขตแนวพื้นที่ 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	ก่อสร้าง และกรวยวางไว้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตร ตลอดแนวลดช่องจราจร <ul style="list-style-type: none"> แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งยาวตลอดแนวรถไฟ 			
	<ul style="list-style-type: none"> ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้างติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง และกรวยเพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง 			
	<p>แนวทางการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง</p> <p>1. กำหนดให้มีคำแนะนำและติดตั้งเครื่องหมายจราจร ไฟเตือน ป้ายเตือน อุปกรณ์อื่น ๆ เช่น กรวยยาง แผงกั้น อุปกรณ์แสงสว่าง เป็นต้น ตั้งแต่ก่อนถึงบริเวณก่อสร้างจนกระทั่งถึงบริเวณก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความปลอดภัยและสะดวกในการเดินทางในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยให้เกิดความแตกต่างจากสภาพการจราจรปกติน้อยที่สุด</p> <p>2. ดำเนินการจัดการให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนนสามารถไปใช้ถนนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อความสะดวกในการเดินทางอีกด้วย</p> <p>อย่างไรก็ตามแผนการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างจะต้องได้รับการพิจารณาและเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงในด้านนี้ เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และหน่วยงานท้องถิ่น เป็นต้น ก่อนที่จะเริ่มดำเนิน การก่อสร้าง</p>	<p>ผู้รับจ้างมีการใช้เครื่องหมายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยแสดงป้ายเตือนล่วงหน้า ป้ายเตือนลดความเร็ว และป้ายการเบี่ยงการจราจรก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมติดตั้งแผงกั้นจราจรตลอดช่วงของถนนที่มีพื้นที่ทำงานก่อสร้าง</p> <p>โครงการมีการกำหนดให้ใช้ทางเบี่ยง เพื่อความสะดวกในการเดินทาง โดยจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจร เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และประสานงานเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อดูแลการจราจร บริเวณที่ก่อสร้างที่จำเป็นต้องปิดถนนเป็นการชั่วคราว</p>	-	รูปที่ 2-19
			-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	<u>การขนส่งวัสดุก่อสร้าง</u> 1. กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีการติดป้ายชื่อโครงการ บริษัท ผู้รับเหมาก่อสร้าง เบอร์โทรศัพท์ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องราวร้องเรียนได้ กรณีที่มีการใช้ความเร็วและมีวัสดุอุปกรณ์หล่นตามถนน	ผู้รับจ้างดำเนินการติดป้ายชื่อโครงการ ชื่อบริษัทผู้รับจ้างที่รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง	-	-
	2. กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือนและเพื่อความปลอดภัยในการจราจร	ผู้รับจ้างกำหนดให้พนักงานขับรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. พร้อมติดตั้งป้ายเตือนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กม./ชม. ในบริเวณพื้นที่ชุมชน	-	-
	3. จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	ผู้รับจ้างจัดให้มีพื้นที่สำหรับล้างล้อบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	-	-
	4. กำหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด	ผู้รับจ้างมีการล้างพื้นถนน บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง และถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด	-	-
	5. รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุม เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น	รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ มีวัสดุปิดคลุมเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น โดยปัจจุบันงานก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	6. กำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง	การรถไฟฯ กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างถนนสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างผ่านถนนในเขตชุมชนโดยรอบ โดยปัจจุบันงานก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ	-	-
	7. กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกทุกเป็นไปตาม พรบ.ทางหลวง พ.ศ. 2535	โครงการมีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกในโครงการให้เป็นไปตาม พรบ.ทางหลวง พ.ศ. 2535	-	-
	8. กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่กวาดเก็บวัสดุที่ตกหล่นจากรถบรรทุกลงบนผิวจราจรและไหล่ทางในทันทีตลอดพื้นที่การขนส่งวัสดุก่อสร้าง	ผู้รับจ้างจัดเจ้าหน้าที่กวาดเก็บวัสดุก่อสร้างที่อาจตกหล่นบนผิวจราจร โดยปัจจุบันงานก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ	-	-
	9. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการซ่อมแซมถนนท้องถนนหรือถนนชุมชนที่ชำรุด เนื่องจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ ให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว	ผู้รับจ้างมีการดำเนินการซ่อมแซมผิวถนนที่ชำรุดจากกิจกรรมก่อสร้างให้กลับคืนสู่สภาพเดิม โดยปัจจุบันงานก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ	-	-
	<u>การก่อสร้างทางเบี่ยงรถไฟชั่วคราว</u>		-	-
	1. ก่อสร้างคันทางรถไฟพร้อมวางหมอนรางและอัดหินโรยทางของเส้นทางเบี่ยงที่ขนานกับทางรถไฟปัจจุบัน โดยมีระยะห่างที่ไม่กีดขวางต่องานก่อสร้างหรือปรับปรุงทางของโครงการและเว้นจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดที่จะเชื่อมกับทางรถไฟปัจจุบันไว้	ผู้รับจ้างได้ดำเนินการก่อสร้างคันทางรถไฟใหม่ที่จะใช้แทนทางประธานในปัจจุบัน พร้อมวางหมอน วางรางและอัดหินโรยทาง ตามข้อกำหนดของการรถไฟฯ	-	-
	2. ประสานงานกับฝ่ายการโยธา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้ตรวจสอบความแข็งแรงและความถูกต้องของทางเบี่ยง พร้อมทั้งจัดการเวลาในการตัดทางรถไฟปัจจุบันและเชื่อมกับทางเบี่ยงที่ได้ก่อสร้างไว้แล้ว ซึ่งเวลาดังกล่าวคือช่วงที่จะไม่มีการเดินรถไฟผ่านในเส้นทางดังกล่าวนั่นเอง	ผู้รับจ้างได้ประสานงานกับฝ่ายการโยธา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้ตรวจสอบความแข็งแรง และความถูกต้องของทางเบี่ยง พร้อมทั้งจัดการเวลาในการตัดทางรถไฟปัจจุบันและเชื่อมกับทางเบี่ยงที่ได้ก่อสร้าง	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม	3. ติดตั้งป้ายสัญญาณตามข้อกำหนดของการเดินรถเพื่อให้พนักงานขับรถไฟที่ผ่านในจุดดังกล่าวสามารถปฏิบัติตามได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย	ผู้รับจ้างดำเนินการติดตั้งป้ายสัญญาณตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ (ขตร.) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	-	รูปที่ 2-36
	4. เมื่อก่อสร้างทางใหม่หรือปรับปรุงทางปัจจุบันแล้วเสร็จ ก็จะมีการดำเนินการตัดทางเบี่ยงออก และเชื่อมเส้นทางปัจจุบัน ซึ่งจะต้องประสานงานกับฝ่ายเดินรถและนายสถานีรถไฟ เพื่อขอช่วงเวลาในการทำทางเบี่ยงเข้าขานขาลาชั่วคราวของสถานี	ผู้รับจ้างดำเนินการประสานงานกับฝ่ายเดินรถของการรถไฟฯ และนายสถานี เพื่อขอช่วงเวลาในการทำทางเบี่ยงเข้าขานขาลาชั่วคราวของสถานี	-	-
	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u> 1. ออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการประกอบด้วย ท่อลอดทางลอด และสะพานข้ามลำน้ำให้มีความเหมาะสมที่สามารถรองรับปริมาณน้ำเพียงพอจากเหตุการณ์น้ำท่วมสูงสุดและสอดคล้องกับตำแหน่งร่องน้ำในปัจจุบัน	การรถไฟฯ ดำเนินการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการประกอบด้วย ท่อลอด ทางลอด และสะพานข้ามลำน้ำของโครงการ โดยการนำรายละเอียดที่ระบุไว้ในข้อกำหนดไปพิจารณาประกอบในการออกแบบให้สอดคล้องกับปริมาณน้ำท่วมสูงสุดในแต่ละพื้นที่	-	ภาคผนวก ง-5
	<u>ระยะก่อสร้าง</u> 1. ดำเนินการก่อสร้างในบริเวณที่ผ่านลำน้ำให้แล้วเสร็จโดยเร็ว หากเป็นไปได้ควรดำเนินการในฤดูแล้ง	ผู้รับจ้างดำเนินการตอกเสาเข็มฐานรากในลำน้ำแล้วเสร็จ	-	-
	2. หากพบว่าการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดิน หรือเศษวัสดุก่อสร้างให้ขุดลอกให้อยู่ในสภาพเดิม	ผู้รับจ้างมีการดำเนินงานก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ และตรวจสอบสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำในช่วงที่มีการก่อสร้าง	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	3. ตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำ ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่ามีการอุดตันมีดินทรายทับถม หรือวัสดุตกขวางต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางทางระบายน้ำ	ผู้รับจ้างมีการตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณเขตพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ เพื่อป้องกันสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำ และทำการขุดลอกทางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ	-	-
	4. การก่อสร้างถนนและสะพานเบี่ยง ต้องไม่ปิดกั้นการระบายน้ำธรรมชาติ และต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างดำเนินงานก่อสร้างสะพานชั่วคราวสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้าง โดยให้ใช้โครงสร้างเป็นสะพานเหล็กเท่านั้น	-	รูปที่ 2-33
	5. การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาให้มีการจัดวางระบบระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อไม่ให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่กำลังดำเนินการก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างจัดทำร่องน้ำหรือทางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ	-	-
	6. หากพบว่าพื้นที่โดยรอบเกิดภาวะน้ำท่วมเนื่องจากโครงการ ให้ผู้รับเหมาจัดหาเครื่องสูบน้ำมาระบายออกจากพื้นที่โดยเร็ว	ผู้รับจ้างมีการขุดร่องน้ำและจัดทำคันดินกัน เมื่อพบภาวะน้ำท่วมอันเนื่องมาจากกิจกรรมของโครงการ	-	-
	7. จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการระบายน้ำเพิ่มเติม เช่น ท่อระบายน้ำ รางระบายน้ำ คูระบายน้ำข้างทางรถไฟ เพื่อทดแทนส่วนซึ่งถูกกระทบจากการก่อสร้าง	ผู้รับจ้างก่อสร้างเริ่มดำเนินการขุดขยายคลองระบายทางรถไฟบริเวณสะพานบางเค็ม (กม.127+720 ถึง กม.133+000) เพื่อคืนสภาพคลองให้ชุมชนใช้สัญจรในการลำเลียงสินค้าเกษตร(ทุเรียน กล้วย กล้วย กล้วย) และทำมาหากินตามวิถีแบบดั้งเดิม และดำเนินการขุดคูระบายน้ำข้างทางรถไฟ (Earth Side Ditch) เพื่อใช้ในการระบายน้ำของการรถไฟฯ ในระยะเปิดดำเนินการ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	8. ห้ามมิให้คนงานก่อสร้างทิ้งเศษวัสดุก่อสร้างและขยะมูลฝอยทุกชนิดลงในลำน้ำต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันปัญหาการตื่นเหินของลำน้ำ การขัดขวางการไหลของน้ำ รวมถึงปัญหาน้ำท่วมขัง	ผู้รับจ้างกำหนดกฎระเบียบ และข้อบังคับให้พนักงานรักษาความสะอาด บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมจัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอย เพื่อป้องกันการทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำ	-	ภาคผนวก ง-6 รูปที่ 2-27
	9. หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ การขุดหรือการเจาะใกล้แหล่งน้ำในช่วงฤดูฝน เพื่อลดปัญหาการพังทลายดิน	ผู้รับจ้างดำเนินการตอกเสาเข็มฐานรากในลำน้ำแล้วเสร็จ	-	-
	10. จัดให้มีการจัดระเบียบเก็บวัสดุอุปกรณ์ เศษวัสดุจากการก่อสร้าง และขยะมูลฝอยให้ดี เพื่อมิให้เกิดการกีดขวางหรืออุดตันการไหลของน้ำ	ผู้รับจ้างจัดเก็บกองวัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ รวมถึงกองดินที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างไว้ในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระเบียบ ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้างของโครงการที่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟฯ เท่านั้น และต้องอยู่ห่างไกลจากแหล่งน้ำมากกว่า 500 เมตร เพื่อป้องกันมิให้เศษดิน ทราย หรือโคลนปนเปื้อนสู่แหล่งน้ำ	-	รูปที่ 2-27
คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต				
1. เศรษฐกิจ-สังคม	1. ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ชุมชน และประชาชนรับทราบและเข้าใจโครงการอย่างถูกต้องและทั่วถึง โดยเฉพาะแผนการก่อสร้างในช่วงต่าง ๆ ของแนวเส้นทางโครงการ	การรถไฟฯ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) และผู้รับจ้าง มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเผยแพร่ความก้าวหน้าของงานก่อสร้างผ่านทางสื่อออนไลน์	-	ภาคผนวก ง-11 ภาคผนวก ง-12
	2. กำหนดให้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยต้องมีรายละเอียดโครงการ ชื่อผู้ควบคุมงานที่ตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน และเบอร์ติดต่อเพื่อรับเรื่องร้องเรียน	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) จัดทำและติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการที่ระบุรายละเอียดโครงการ ผู้รับจ้างก่อสร้างมูลค่าก่อสร้าง ระยะเวลาก่อสร้าง กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาพร้อมชื่อผู้ควบคุมงาน และเบอร์โทรศัพท์	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	3. ประสานการดำเนินงานกับผู้นำชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ดำเนินการ ก่อนเข้าดำเนินกิจกรรมเตรียมการก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้าง	ผู้รับจ้างประสานงานกับหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง เพื่อให้ข้อมูลรายละเอียดกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการในบริเวณที่มีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานนั้น ๆ	-	-
	4. ในการเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่ทั้งในช่วงของการศึกษาและสำรวจข้อมูลในสนามและช่วงของการดำเนินการก่อสร้าง จะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดยอาจแจ้งผ่านผู้นำชุมชน หรือชี้แจงกับประชาชนโดยตรง	ผู้รับจ้างได้ทำการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่ที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเพื่อให้ข้อมูลรายละเอียดกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการในบริเวณดังกล่าว	-	ภาคผนวก ง-12
	5. ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิควรจะได้รับ รวมทั้งขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ	การรถไฟฯ ดำเนินการประกาศเวนคืนที่ดินแล้วเสร็จ และดำเนินการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบเรียบร้อยแล้ว	-	-
	6. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบในด้านต่าง ๆ เพื่อลดความเดือดร้อนรำคาญและความไม่สะดวกจากกิจกรรมก่อสร้างที่มีต่อประชาชน	ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด	-	-
	7. เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งหาทางแก้ไขโดยเร็วที่สุด	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนอย่างเร่งด่วน และแจ้งผลการแก้ไขเรื่องร้องเรียนให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ โดยผู้รับจ้างมีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน และเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำศูนย์ โดยในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ได้รับการร้องเรียนจำนวน 1 เรื่อง จากสภาเทศบาลเมืองหัวหิน ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการลงพื้นที่	-	ภาคผนวก ง-4 รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-35

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		เพื่อตรวจสอบเรื่องการขอติดตั้งกำแพงกันเพื่อความปลอดภัยบริเวณ U-Turn ตามหนังสือร้องเรียนของสภาเทศบาลเมืองหัวหิน		
	8. ให้ความสำคัญกับการจ้างแรงงานในโครงการแก่ราษฎรที่ได้รับผลกระทบในลำดับแรก โดยประชาสัมพันธ์ถึงคุณสมบัติที่เหมาะสมกับลักษณะงานให้คนในท้องถิ่นรับทราบเพื่อเตรียมความพร้อมล่วงหน้า	ผู้รับจ้างเปิดรับคนในท้องถิ่นเข้าทำงานตามคุณสมบัติที่เหมาะสมกับลักษณะงาน	-	-
	9. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดกฎระเบียบต่าง ๆ ทั้งในพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่พักอาศัยของคนงานก่อสร้าง เพื่อควบคุมความปลอดภัยคนงานก่อสร้าง พร้อมบทลงโทษอย่างเคร่งครัด	ผู้รับจ้างกำหนดกฎระเบียบการทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง และกฎระเบียบบ้านพักคนงาน เพื่อควบคุมความปลอดภัยคนงานก่อสร้าง พร้อมบทลงโทษอย่างเคร่งครัด	-	ภาคผนวก ง-6 ภาคผนวก ง-10 รูปที่ 2-30
	10. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการจัดตั้งที่พักคนงานให้เป็นไปตามมาตรการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง ซึ่งระบุไว้ในหัวข้ออาชีวอนามัยและความปลอดภัยโดยต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงที่พักคนงานก่อสร้างทั้งในด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและการรบกวนต่อชีวิตความเป็นอยู่	ผู้รับจ้างก่อสร้างบ้านพักคนงาน โดยการออกแบบและก่อสร้างได้พิจารณาตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และติดตั้งรั้วที่มีความสูงอย่างน้อย 2 เมตร ล้อมรอบบริเวณบ้านพักคนงาน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง	-	รูปที่ 2-26
	11. กำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านการรับเรื่องร้องเรียน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบด้านการรับเรื่องร้องเรียน	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. การแบ่งแยกชุมชน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u> 1. ออกแบบทางเชื่อมหรือทางลอดในระยะที่เหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรแก่คนในชุมชนให้เดินทางเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งได้เหมือนเดิม ทั้งนี้ตำแหน่งของทางลอด ทางข้ามดังกล่าว ต้องสอดคล้องกับการใช้งานและความต้องการของประชาชน	โครงการออกแบบทางเชื่อมหรือทางลอดเพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรของคนในแต่ละชุมชนตลอดพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ	-	ภาคผนวก ง-5
	<u>ระยะก่อสร้าง</u> 1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างทราบถึงแผนการก่อสร้าง และการปิดเส้นทางระหว่างชุมชน	ผู้รับจ้างมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ และแผนการก่อสร้างโครงการ พร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่แจ้งกิจกรรมการก่อสร้างให้แก่ผู้ที่อาศัยในบริเวณดังกล่าว	-	
	2. ในกรณีที่ต้องมีการปิดเส้นทางเดิน และเส้นทางรถในการข้ามทางรถไฟบริเวณใด ต้องอำนวยความสะดวกให้สามารถสัญจรไป-มาระหว่างชุมชนได้โดยการจัดให้มีเส้นทางชั่วคราว หรือเปิดช่องทางให้สามารถสัญจรได้ และต้องใช้เวลาในการดำเนินการในบริเวณดังกล่าวให้สั้นที่สุด	ผู้รับจ้างดำเนินการปิดเส้นทางจราจรปัจจุบัน เพื่อใช้พื้นที่ในกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยจัดทำทางเบี่ยงจราจรเพื่อให้สามารถสัญจรไป-มาได้ดังเดิม โดยจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทางบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	
	3. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบในด้านต่าง ๆ เพื่อลดความเดือดร้อนรำคาญและความไม่สะดวกจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อประชาชน	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบด้านต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดกับประชาชน	-	-
	4. เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไขโดยเร็วที่สุด	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำหนดให้ผู้รับจ้างดำเนินการแก้ไขเรื่องร้องเรียนอย่างเร่งด่วน และแจ้งผลการแก้ไข เรื่องร้องเรียนให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ โดยผู้รับจ้างมีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน และเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนประจำศูนย์ โดยในระหว่าง	-	ภาคผนวก ง-4 รูปที่ 2-1 -

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน		เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ได้รับการร้องเรียนจำนวน 1 เรื่อง จากเทศบาลเมืองหัวหิน ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบเรื่องขอติดตั้งกำแพงกันเพื่อความปลอดภัยบริเวณ U-Turn ตามหนังสือร้องเรียนของเทศบาลเมืองหัวหิน		
	5. ออกแบบทางเชื่อมทางลอดให้ลักษณะเป็น Open Trench ระหว่างโครงสร้างของคันทางพร้อมหลังคาใส	โครงการจะพิจารณาออกแบบทางเชื่อมตามที่มาตรการกำหนด	-	-
	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u> 1. ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการและขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ รวมทั้งเป็นช่องทางให้ประชาชนได้แสดงความคิดเห็นและรับข้อร้องเรียน	การรถไฟฯ ดำเนินการประกาศเวนคืนที่ดินแล้วเสร็จ	-	-
	2. สํารวจรายละเอียดทรัพย์สินที่จะต้องจ่ายค่าชดเชยอย่างละเอียด ได้แก่ ที่ดิน สิ่งปลูกสร้างและพืชผล ต้นไม้ เป็นต้น	การรถไฟฯ ดำเนินการประกาศเวนคืนที่ดินแล้วเสร็จ	-	-
	3. ดำเนินการชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม และเปิดโอกาสให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่นโดยให้ผู้แทนในท้องถิ่น มาร่วมเป็นกรรมการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมของเจ้าของทรัพย์สินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง	การรถไฟฯ ดำเนินการประกาศเวนคืนที่ดินแล้วเสร็จ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	4. ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ รวมทั้งขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ	การรถไฟฯ ดำเนินการประกาศเวนคืนที่ดินแล้วเสร็จ	-	-
	5. ในกรณีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่เกษตรกรรมและต้องทำเวนคืนที่ดิน รฟท. ต้องแจ้งให้เกษตรกรทราบล่วงหน้าเพื่อให้ทำการเก็บเกี่ยวผลผลิตให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ	การรถไฟฯ ดำเนินการแจ้งแก่เกษตรกรในกรณีที่ต้องทำการเวนคืนที่ดินของเกษตรกร พร้อมปิดป้ายประกาศ พ.ร.ฎ.เวนคืน และปักแนวเขตเวนคืน นอกจากนี้ การรถไฟฯ ดำเนินการปิดป้ายประกาศการใช้พื้นที่ในเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้ผู้ที่บุกรุกหรือเข้าทำประโยชน์ในที่ดินของการรถไฟฯ รื้อย้ายออกจากพื้นที่ ก่อนเริ่มกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณนั้น ๆ สำหรับบริเวณพื้นที่เกษตรกรรมบางแห่งที่อยู่ภายในเขตของการรถไฟฯ ซึ่งจำเป็นต้องติดตั้งรั้วกันอาณาเขต ผู้รับจ้างจะดำเนินการติดตั้งรั้วภายหลังเกษตรกรเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้วเสร็จ	-	-
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	มาตรการสำหรับคนงานก่อสร้าง <u>มาตรการด้านสาธารณสุข</u> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นพร้อมรถพยาบาลสำหรับคนงาน และประสานงานกับโรงพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ ล่วงหน้าเพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากการก่อสร้างโครงการ 	ผู้รับจ้างจัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น หน่วยพยาบาลเบื้องต้น โดยผู้รับจ้างมีการประสานงานกับสถานพยาบาลใกล้เคียง เพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย ในเขตพื้นที่ก่อสร้างการใช้อุปกรณ์	-	ภาคผนวก ง-6 ภาคผนวก ง-13

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> อบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในเขตก่อสร้างและเขตที่พักคนงานพร้อมอบรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ควบคุมและใช้กฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการขับขี่ยานยนต์โดยเคร่งครัด 	คุ้มครองความปลอดภัยและกำหนดข้อบังคับการขับขี่ยานยนต์เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ผู้รับจ้างได้มีการปฏิบัติเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดอย่างเคร่งครัด		
	<p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้าง</u></p> <p>เพื่อความปลอดภัยเมื่อต้องใช้เครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกวาดล้างและดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้าง มีรายละเอียดดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> การถือเครื่องมือที่มีคม ควรให้ปลายชี้ลงด้านล่าง หรือหาของมาหุ้มปิดเสีย เช่น วงเวียน เหล็กขีด อย่าเก็บหรือพกไว้ในกระเป๋าเสื้อหรือกางเกง 	ผู้รับจ้างกำกับดูแลให้พนักงานและคนงานก่อสร้าง ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้างที่ระบุไว้ในคู่มือความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของบริษัทอย่างเคร่งครัด	-	ภาคผนวก ง-6
	<ul style="list-style-type: none"> ไม่ใช่เครื่องมือที่ชำรุด เช่น ค้อนที่빈หรือแตก เพราะจะทำให้เกิดความผิดพลาดในขณะที่ทุบหรือตีชิ้นงานได้ การทำงานบนที่สูงต้องผูกมัดหรือเก็บเครื่องมือให้ปลอดภัย เพื่อป้องกันไม่ให้หล่นลงมาโดนคนที่อยู่ด้านล่างได้ 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ เมื่อจะเดินเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง ผู้ใช้ต้องรู้เสียก่อนว่าจะหยุดเครื่องอย่างไร ■ การเปลี่ยนความเร็วรอบของเครื่องจักรหรือเปลี่ยนสายพาน เพื่อง จะต้องหยุดเครื่องหรือตัดสวิตซ์ออกก่อนทุกครั้ง ■ อย่าพยายามหยุดเครื่องด้วยมือหรือร่างกายส่วนใดส่วนหนึ่ง ■ ฟังระว่างส่วนของเครื่องจักรที่อาจจะ เป็นอันตรายได้ เช่น สายพาน มีดกัดต่าง ๆ จะต้องมีฝาครอบหรือเครื่องป้องกันไว้ ■ ต้องตรวจดูชิ้นงานหรือใบมีดกัดต่าง ๆ จะต้องยึดแน่นหรืออยู่ในตำแหน่งถูกต้องก่อนทำงานเสมอ ■ เมื่อปฏิบัติงานเสร็จแล้ว ต้องตัดสวิตซ์ไฟฟ้าออกก่อนทุกครั้ง 			
	<p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องยกหรือถือของหนัก</u></p> <p>เพื่อความปลอดภัยเมื่อคนงานก่อสร้างต้องยกหรือถือของหนัก ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทวนซ้ำและดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตาม มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการยกหรือถือของหนัก มีรายละเอียดดังนี้</p>	ผู้รับจ้างกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการยกของหรือถือของหนัก	-	ภาคผนวก ง-6

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> การยกของที่หนักมากอาจทำให้เกิดอันตรายร้ายแรงได้ ควรช่วยกันหรือใช้เครื่องผ่อนแรงยก และเมื่อยกของหนักๆ จากพื้น อย่าใช้หลังยก ให้ใช้กล้ามเนื้อที่ขาแทน การยกของควรใช้กล้ามเนื้อที่ต้นขา ยก โดยยืนในท่าที่จะรับน้ำหนักได้สมดุล คือ งอเข่า หลังตรง ก้มหน้า จับของให้แน่น แล้วยืดขาขึ้น พยายามหลีกเลี่ยงการยกของมีคม เมื่อยกของขึ้นแล้ว ก่อนจะเดิน ต้องมองเห็นข้างหน้าและข้างๆ รอบตัว 			
	<p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า</u></p> <p>สำหรับคนงานก่อสร้างที่ต้องปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกวดขันและดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับไฟฟ้า มีรายละเอียดดังนี้</p>	ผู้รับจ้างกำกับดูแลให้พนักงานและคนงานก่อสร้าง ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ไฟฟ้าที่ระบุไว้ในคู่มือความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พร้อมติดตั้งตู้ควบคุมไฟฟ้าในบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีการตรวจเช็คอุปกรณ์ไฟฟ้าที่ใช้ในการทำงาน	-	รูปที่ 2-18 ภาคผนวก ง-6
	<p><u>ข้อควรระวังทั่วไปเกี่ยวกับการปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อพบว่าฝาครอบหรือกล่องสวิตช์ชำรุด หรือตกเสียหาย ควรรีบเปลี่ยนหรือซ่อมแซมทันที รักษาความสะอาดบริเวณที่สวิตช์ไฟตั้งอยู่ไกล ๆ หมั่นสำรวจตรวจตราภายในแผงสวิตช์ไฟ ตู้ควบคุมทางไฟฟ้า ไม่ให้มีเศษผง ทองแดง หรือโลหะที่นำไฟฟ้าอยู่ 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<p>และอย่านำชิ้นส่วนอุปกรณ์ภายในตู้ควบคุม เช่น พิวส์ ออกจากตู้ควบคุม</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ การเปลี่ยนพิวส์ ควรใช้พิวส์เฉพาะงานนั้น ๆ และก่อนเปลี่ยนต้องสับสวิตช์ (ให้วงจรไฟฟ้าปิดเรียบร้อยแล้วเสียก่อน) ■ อย่าใช้ฝาคาบที่ทำด้วยสารที่สามารถลุกติดไฟได้ ■ ฝาคาบสวิตช์แต่ละอัน ควรมีป้ายแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ใช้กับไฟฟ้ากระแสตรงหรือกระแสสลับ - ความต่างศักย์ทางไฟฟ้า (หรือแรงดัน/แรงเคลื่อนไฟฟ้า) - กระแสไฟฟ้า - เครื่องมือเครื่องใช้ไฟฟ้าที่ต่อกับสวิตช์นั้น - ชื่อผู้รับ ■ ต้องสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าปิด เมื่อต้องการตรวจสอบหรือซ่อมแซมเครื่องจักรแล้วให้ทำสัญลักษณ์หรือป้ายที่สวิตช์ ที่บอกว่า “กำลังซ่อม” ■ ก่อนสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าปิด ต้องแน่ใจว่าทุกอย่างเรียบร้อยแล้วได้รับสัญญาณถูกต้องแล้ว และก่อนเปิดทดลองเดินเครื่อง ต้องตรวจดูว่าเครื่องจักรนั้นไม่มีวัตถุอื่นติดติดหรือขัดอยู่ 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> การส่งสัญญาณเกี่ยวกับการเปิด-ปิดสวิตช์ ควรดำเนินการอย่างระมัดระวัง อย่าปิด-เปิดสวิตช์ขณะมือเปียกน้ำ การสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าปิดต้องแน่ใจว่าสัญญาณนั้นถูกต้อง การขันสลักเกลียวเพื่อยึดสายไฟฟ้า ต้องขันให้แน่น อุปกรณ์ไฟฟ้าที่ชำรุดอย่าฝืนใช้งานจะเกิดอันตราย <p><u>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้สวิตช์ตัดตอน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> สวิตช์ตัดตอนที่ใช้งานกับส่วนที่ เกิดอันตรายสูง ผู้รับผิดชอบตรวจสอบและทำป้ายบอก ในกรณีที่มีการซ่อมแซมเครื่องจักร ต้องทำป้ายหรือสัญลักษณ์ติดแนวไว้ที่สวิตช์ว่า “อยู่ระหว่างการซ่อมแซม” หรือ “กำลังซ่อม” เมื่อเสร็จแล้วจึงค่อยนำป้ายออก การใช้สวิตช์ควบคุมเครื่องจักรในการก่อสร้างที่ใช้ร่วมกันหลายคน ควรมีหลักเกณฑ์หรือสัญญาณในการปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกัน การทำงานร่วมกันระหว่างคนงาน 2 กลุ่ม กลุ่มที่ใช้เครื่องจักรร่วมกัน จะต้องใช้อย่างระมัดระวังโดยเฉพาะในกรณีถ้าเกิดมีการตรวจสอบ ต้องมีการติดต่อประสานงานกับช่างเป็นอย่างดี ก่อนที่จะมีการเปิด-ปิดวงจรไฟฟ้า 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<p><u>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ทางไฟฟ้า</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสายไฟฟ้า ถ้าพบว่าชำรุด ให้ใช้เทปพันเป็นฉนวนหุ้มให้เรียบร้อยและตรวจจุดต่อสายไฟให้เรียบร้อยด้วย อุปกรณ์ไฟฟ้าที่เคลื่อนย้ายได้ ควรตรวจสอบบริเวณข้อต่อ ขั้วที่ติดอุปกรณ์และสายไฟฟ้าอย่างระมัดระวัง ถ้าพบว่าชำรุดให้รีบเปลี่ยนให้อยู่ในสภาพดี การเปลี่ยนหรือซ่อมแซมเครื่องมือ อุปกรณ์ไฟฟ้า ถึงเป็นกรณีเล็กน้อย ต้องให้ช่างไฟฟ้าเป็นผู้ดำเนินการ อย่าสัมผัสไฟขณะมีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ อย่าแขวนหรือห้อยสายไฟบนของมีคม อาทิเช่น ใบมีด ใบเลื่อย ใบพัด การใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าบางชนิด เช่น มอเตอร์ หม้อแปลง ควรมีผู้รับผิดชอบในการปิด-เปิด ในส่วนของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ ควรมีเครื่องหมายแสดงไว้ เช่น ป้ายสัญญาณไฟ ธงแดง เทปแดง เป็นต้น ถ้าเกิดสภาพผิดปกติกับอุปกรณ์ไฟฟ้า ควรสับสวิทช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด แล้วแจ้งให้ผู้รับผิดชอบทราบ 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ห้ามปลดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายไฟฟ้าออก ยกเว้นกรณีที่ได้รับอนุญาตแล้วเท่านั้น เมื่อใช้งานเสร็จแล้วควรสับสวิตช์และต้องแน่ใจว่าวงจรไฟฟ้าเปิด อย่าห่อหุ้มดวงไฟด้วยกระดาษหรือผ้า อย่านำสารไวไฟหรือวัสดุที่ติดไฟง่ายเข้าใกล้สวิตช์หรือปลั๊กไฟฟ้า อย่าใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าขณะมือเปียกน้ำ เมื่อมีผู้ได้รับอุบัติเหตุทางไฟฟ้า ต้องรีบสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด <p><u>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าต้องมีการควบคุมดูแลโดยช่างหรือผู้ชำนาญการทางไฟฟ้านอกจากงานที่มีความศักย์ 50 โวลต์ ซึ่งต้องลงดินเรียบร้อยแล้ว การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าจะดำเนินการได้ต้องผ่านการปรึกษาหารือกับผู้เชี่ยวชาญโดยเฉพาะการสื่อสารเกี่ยวกับการป้องกันเมื่อมีการทำงานขณะมีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่หรือกรณีมีการขัดจังหวะ หลีกเลี่ยงการทำงานขณะมีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ ยกเว้นกรณีจำเป็นเท่านั้น 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า นอกจากต้องปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานทางไฟฟ้าแล้วควรต้องปฏิบัติเพิ่มเติม ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ห้ามเปิดชิ้นส่วนของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่เมื่อเปิดแล้วจะมีกระแสไฟฟ้าหรือประจุไฟฟ้าไหลควรใช้ฝาครอบหรือมีฉนวนกัน หรือถ้าไม่สามารถเปิดคลุมได้ก็ให้จัดทำป้ายอันตรายติดแขวนไว้ อุปกรณ์หรือสายไฟฟ้าที่ติดตั้งในที่สูง จะต้องมีฉนวนหุ้มอย่างดีและต้องตรวจสอบความเรียบร้อยอยู่เสมอ หมั่นตรวจตราฉนวนหุ้มอุปกรณ์ไฟฟ้าอยู่เสมอในบริเวณที่ซึ่งอาจมีการสัมผัสหรือทำงาน เมื่อมีการเดินสายไฟฟ้าบนถนน (แม้ว่าจะเดินชั่วคราวก็ตาม) ควรมีระบบป้องกันอันตรายซึ่งใช้เฉพาะงาน กรณีทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้าที่อาจมีการช็อตจิ้งหะงานได้ ควรเพิ่มความระมัดระวังดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> เครื่องจักรบางชนิดเมื่อเดินเครื่องแล้วไม่สามารถกดสวิตซ์ให้กลับมาทำงานที่จุดเริ่มต้นได้ควรมีป้ายบอกไว้ เครื่องจักรทุกชนิดควรมีระบบสายดินที่ดี เมื่อเกิดปัญหาต่าง ควรปรึกษาช่างไฟฟ้าหรือผู้เชี่ยวชาญทางไฟฟ้า 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	- ก่อนสับสวิตซ์ทำงาน ควรตรวจสอบให้แน่ใจก่อนว่าจะไม่เกิดอันตรายไฟฟ้าลัดวงจร มีระบบสายดินแหล่งจ่ายไฟเรียบร้อย			
	<p>มาตรการด้านการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น</p> <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการจัดอบรมเกี่ยวกับการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น กรณีที่เกิดอุบัติเหตุในระหว่างปฏิบัติงานภายในพื้นที่โครงการ ให้กับคนงานก่อสร้างก่อนจะมีการก่อสร้างจริง ดังรายละเอียดต่อไปนี้</p> <p><u>กรณีหยุดหายใจ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ จ้างขากรรไกรออก บีบจมูกและอ้าปากของผู้ป่วย ■ ยกต้นคอขึ้นแล้วกดศีรษะให้หงายไปข้างหลังจากนั้นเอาสิ่งของที่อยู่ในปากของผู้ป่วยออกให้หมด ■ ประคบปากลงบนปากของผู้ป่วย แล้วค่อยๆ เป่าลมจนเต็มปอด กระทำซ้ำหลายๆ ครั้ง จนผู้ป่วยสามารถหายใจเองได้ <p><u>กรณีประสบอันตรายจากไฟฟ้าดูด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ไม่ใช้มือเปล่าในการช่วยเหลือ ■ รีบตัดกระแสไฟฟ้า (สวิตซ์/ปลั๊ก) ■ ใช้ฉนวนเชี่ยสายไฟให้หลุดออกไป ■ เมื่อไฟฟ้าดับ ควรรีบสับสวิตซ์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด 	ผู้รับจ้างมีการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการปฐมพยาบาลเบื้องต้นแก่คนงานก่อสร้าง พร้อมติดป้ายแสดงวิธีปฏิบัติเมื่อประสบอันตราย บริเวณตู้ควบคุมไฟฟ้า	-	ภาคผนวก ง-6

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ถ้าเกิดไฟฟ้าช็อต หรือลัดวงจรทำให้เกิดไฟไหม้รับสับสวิตช์ แล้วทำการดับไฟด้วยเครื่องดับเพลิงชนิดสารเคมี ไม่ใช้น้ำหรือเครื่องดับเพลิงที่เป็นน้ำทำการดับไฟ เพราะอาจเกิดอันตรายได้ กรณีประสบภัยในน้ำ อย่าลงไปช่วยจนกว่าจะแน่ใจว่าตัดกระแสไฟฟ้าหมดแล้ว กรณีผู้ป่วยหมดสติ ให้นวดหัวใจและผายปอดช่วยชีวิตโดยทันที <p><u>การห้ามเลือด</u> รายละเอียดขั้นตอนการห้ามเลือดสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ใช้เศษผ้าสะอาดพันรอบแขนหรือขา 2 รอบ ผูกเงื่อนแรก ไขท่อนไม้วางบนเงื่อน แล้วผูกเงื่อนซ้ำ 2 ครั้ง หมุนหรือขันขันชะเนาะจนกระทั่งเลือดหยุดไหล ผูกตรึงปลายไม่ให้อยู่กับที่ด้วยเชือกเส้นเล็ก ๆ บันทึกเวลาที่เริ่มขันชะเนาะไว้ 			
	<p><u>มาตรการด้านการจัดสถานที่ทำงานให้เป็นระเบียบเรียบร้อย</u></p> <ul style="list-style-type: none"> สถานที่ปฏิบัติงานต้องปราศจากสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตรายที่อาจจะเป็นอุปสรรคต่อการทำงาน และต้องไม่มีเศษขยะ น้ำมัน และน้ำมันปน 	ผู้รับจ้างมีการควบคุมดูแลรักษาความสะอาดเรียบร้อย ในพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาคผนวก ง-6 รูปที่ 2-27

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> จัดทางเดินให้โล่งเพื่อสามารถเข้าไปยังที่ทำงานได้อย่างปลอดภัย ห้องน้ำตลอดจนอ่างล้างมือต้องอยู่ในสภาพที่สะอาดและถูกสุขลักษณะ อาหารต้องไม่จัดเก็บไว้ในสถานที่ปฏิบัติงาน ขยะและของเหลือใช้ต้องนำออกไปนอกเขตปฏิบัติงานทุกวัน ห้ามจัดวางวัสดุที่ง่ายต่อการลุกไหม้ใกล้กับจุดติดตั้งหลอดไฟหรือวัสดุที่มีความร้อน/มีประกายไฟ น้ำมัน และจาระบีที่หกเรียบบนพื้น ต้องรีบทำความสะอาดให้เรียบร้อย จัดเก็บวัสดุบนพื้นที่ได้ระดับ และอยู่ในสภาพเรียบร้อยมั่นคง จัดทำลิ้มไม้หมอน สำหรับรองวัสดุที่เป็นรูปวงกลมเพื่อป้องกันการเคลื่อนตัว 			-
	<p><u>มาตรการด้านการใช้อุปกรณ์เพื่อเตือนและกั้นบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการปฏิบัติงาน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> บริเวณเขตก่อสร้างต้องจัดทำรั้ว พร้อมปิดป้ายประกาศ “เขตก่อสร้างบุคคลภายนอกห้ามเข้า” โดยรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	ผู้รับจ้างจัดทำรั้วสูง พร้อมปิดป้ายประกาศ “ห้ามเข้า อันตรายเขตก่อสร้าง” ในบริเวณเขตก่อสร้าง รวมถึงจัดทำราวกันตกสำหรับการทำงานบนพื้นที่สูง บริเวณการก่อสร้างสะพานและพื้นที่ช่องเปิดที่มีความต่างระดับ ติดตั้งธงราวขาวแดงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	รูปที่ 2-19 รูปที่ 2-31 รูปที่ 2-32รูปที่ 2-29

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> บริเวณเขตอันตรายต้องจัดทำรั้ว พร้อมปิดป้ายประกาศ “เขตอันตรายในการก่อสร้าง” และมีไฟสัญญาณสีแดงแสดงให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืน พื้นที่สูงและพื้นที่ที่มีช่องเปิดต่าง ๆ ต้องทำราวกันตกที่มั่นคงแข็งแรง ไม่อนุญาตให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง หรือหมดหน้าทีเข้าไปในเขตก่อสร้าง และเขตอันตรายในการก่อสร้าง ห้ามผู้ปฏิบัติงานพักอาศัยในบริเวณเขตก่อสร้าง 			
	<p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนที่สูง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ราวกันตกต้องมั่นคงแข็งแรง มีความสูงไม่น้อยกว่า 90 เซนติเมตร จากพื้น ตรวจสอบอุปกรณ์ทุกชนิดที่เกี่ยวข้องกับการใช้งาน เช่น รถ เครน ลวดสลิง เชือก ตะขอสะเก็น ว่าอยู่ในสภาพดีทุกครั้งก่อนเริ่มทำงาน หากชำรุดห้ามนำมาใช้ ขณะที่มีพายุหรือฝนตก ผู้ปฏิบัติงานต้องหยุดทำงานและลงมาข้างล่าง เมื่อมีความเสี่ยงที่จะตกลงมาจากที่สูงและอยู่ในที่สูงเกิน 4 เมตรขึ้นไป ให้ผู้ควบคุมการก่อสร้างพิจารณาสั่งให้ใช้เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิต 	<p>ผู้รับจ้างมีการดูแลด้านความปลอดภัยการก่อสร้างบนที่สูง รวมถึงจัดทำราวกันตกสำหรับการทำงานบนพื้นที่สูง และบริเวณการก่อสร้าง</p> <p>สะพานชั่วคราว พร้อมทั้งกำชับให้ใช้เข็มขัดนิรภัยในกิจกรรมที่มีความเสี่ยงจากการตกจากที่สูง</p>	-	ภาคผนวก ง-6 รูปที่ 2-29 รูปที่ 2-45

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องใช้เครื่องกลหนักและรถเครนในการเคลื่อนย้ายของ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ จัดให้มีผู้ให้สัญญาณที่ชำนาญเพียงคนเดียว ▪ อย่าเข้าใกล้ส่วนที่เครื่องจักรที่จะต้องหมุนเหวี่ยง ▪ ในกรณีที่มีการขุดตอกกันอาณาบริเวณไว้โดยรอบ ▪ ห้ามเข้าไปอยู่ใต้วัสดุที่กำลังยกโดยเด็ดขาด ▪ การทำงานในเวลากลางคืน จัดให้มีแสงสว่างทั่วบริเวณตลอดเวลาที่ทำงาน ▪ ห้ามมิให้ดัดแปลง หรือแก้ไขส่วนใดส่วนหนึ่งของรถเครน ▪ จัดให้มีสัญญาณเสียง และแสงวับวาบเตือนให้ทราบขณะรถเคลื่อนที่ ▪ จัดให้คู่มือปฏิบัติงานเกี่ยวกับรถเครนเป็นภาษาไทยให้พนักงานขับรถศึกษาและปฏิบัติตามโดยถูกต้อง 	<p>ผู้รับจ้างกำกับดูแลให้พนักงานและคนงานก่อสร้าง ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด เมื่อต้องใช้เครื่องกลหนักและเครนในการเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างโดยจัดให้มีผู้ให้สัญญาณในการเคลื่อนย้าย เช่น รถแบคโฮ และรถเครน พร้อมทั้งให้เปิดสัญญาณเสียงและแสงวับวาบเตือนให้ทราบขณะที่รถเคลื่อนที่ และจัดให้มีแสงสว่างทั่วบริเวณตลอดเวลาที่ทำงานในเวลากลางคืน</p>	-	
	<p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้บันได</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ควรใช้บันไดที่ผลิตจากโรงงานชนิดบันไดใช้กับงานหนัก ▪ บันไดที่ชำรุด แตก หัก ห้ามใช้และควรติดป้าย “ห้ามใช้งาน” ▪ ห้ามนำบันได 2 อันมามัดต่อกันเพื่อให้ยาวขึ้น 	<p>ผู้รับจ้างกำกับพนักงานเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้บันได</p>	-	ภาคผนวก ง-6 รูปที่ 2-29

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> อย่าตั้งบันไดบริเวณที่สิ้น มีขยะ ปลายของบันไดต้องเกินจากจุดที่พาดผ่าน 3 ฟุต การขึ้นลงบันไดให้หันหน้าเข้าหาบันได ห้ามยกของ แบกของขึ้นทางบันได ห้ามใช้บันไดโหละกับงานไฟฟ้าโดยเด็ดขาด 			
	<p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้นั่งร้าน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การทำงานในที่สูงเกินกว่า 2.00 ต้องทำนั่งร้าน นั่งร้านที่ทำด้วยโลหะต้องรับน้ำหนักบรรทุกได้ไม่น้อยกว่า 4 เท่า ของน้ำหนักการใช้งาน พื้นนั่งร้านต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 35 เซนติเมตร ต้องจัดทำบันไดเพื่อใช้ขึ้นลงในนั่งร้าน ต้องจัดผ้าใบหรือตาข่ายนิรภัยปิดคลุมโดยรอบบนอนั่งร้าน โครงนั่งร้านต้องมีการยึดโยงค้ำยัน เพื่อป้องกันมิให้ขาเซหรือล้ม และในกรณีที่ต้องทำงานใกล้แนวสายไฟที่ไม่มีฉนวนต้องมีระยะห่างไม่น้อยกว่าที่กำหนด หรือติดต่อการไฟฟ้ามาทำการติดตั้งฉนวน ครอบสายไฟชั่วคราว ต้องมีราวกันตกสูงไม่น้อยกว่า 90 เซนติเมตร และสูงไม่เกิน 1.10 เมตร ยกเว้นเฉพาะช่วงที่จะขนถ่ายสิ่งของ 	ผู้รับจ้างกำชับพนักงานเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้นั่งร้านและจัดทำโครงนั่งร้านให้มีการยึดโยงค้ำยัน เพื่อป้องกันมิให้ขาเซหรือล้ม นอกจากนี้ นั่งร้านที่ติดตั้งแล้วเสร็จจะได้รับการตรวจสอบจาก Inspector หากบันไดและนั่งร้านอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้จะได้รับใบอนุญาตให้ใช้งาน และติดตั้งตาข่ายนิรภัยกันสิ่งของตกหล่น เพื่อป้องกันอันตรายแก่บุคคลและสิ่งของที่อยู่ด้านล่าง	-	รูปที่ 2-29 -

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ถ้ามีการทำงานซ้อนกัน ต้องมีสิ่งป้องกันของตกมิให้เป็นอันตรายแก่ผู้ปฏิบัติงานอยู่ข้างล่าง การทำงานอยู่บนนั่งร้านสูงเกินกว่า 4 เมตร หัวหน้างานจะต้องพิจารณาให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเข็มขัดนิรภัย 			
	<p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยในการเลือกใช้ตะขอ โซยก ที่หนีบจับ ให้ยึดแน่นกับโครงสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ใช้ตะขอ กรณีสที่มียึดเกี่ยวในการยกที่เดียว และจะใช้ตรวนเมื่อยกที่มีที่ยึดมากกว่าสองขึ้นไป ตะขอต้องมีสลักนิรภัยติดอยู่ (ยกเว้นตะขอบางประเภท) ใช้ตะขอยกน้ำหนัก โดยให้น้ำหนักวัสดุตกตรงร่องตะขอ ขออนุมัติจากผู้บังคับบัญชาก่อนการผูกมัดวัสดุกับโครงสร้างอื่น ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เกินขีดจำกัดของโครงสร้างนั้น ห้ามใช้ที่หนีบจับสำหรับแผ่นโลหะ คีม ที่หนีบจับท่อ แทนที่หนีบจับที่ใช้กับโครงสร้าง ต้องมีการตรวจสอบและอนุมัติตะขอ โซยก และที่หนีบจับที่ใช้กับโครงสร้างก่อนการใช้ทุกครั้ง ห้ามใช้เกินจากพิกัดน้ำหนักที่กำหนด พิกัดน้ำหนักที่จะยกต้องระบุเด่นชัดบนอุปกรณ์ 	ผู้รับจ้างกำกับดูแลให้พนักงานและคนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการเลือกใช้ตะขอที่มีสลักนิรภัยติดอยู่ โซยก ที่หนีบจับในการเคลื่อนย้ายของอย่างปลอดภัย	-	ภาคผนวก ง-6

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ ไม่ปล่อยวัสดุที่จะยกอยู่ในสภาพไม่รัดกุม และไม่ได้รับการเฝ้าระวัง ถูกห้อยแขวนอยู่กับโซ่ยก ■ ไม่ยืนหรือให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายอยู่ด้านล่างของวัสดุที่กำลังยกโดยโซ่ยก ■ ไม่ใช่โซ่มัดวัสดุ เพื่อทำการยก ■ ต้องมีการตรวจสอบโซ่ก่อนมีการยกวัสดุ การตรวจสอบด้วยสายตาให้ ตรวจรวมไปถึงตะขอที่อาจผิดปกติตลอดจนสภาพที่เสียหายอันเนื่องมาจากนำไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ 			
	<p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยในการขุด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ การขุดพื้นดิน คู ที่มีความลึกมากกว่า 1.5 เมตร ต้องมีการค้ำยันหรือทำให้ลาดเอียง และต้องมีการตรวจสอบโดยพนักงานทุกคนก่อนมีการเข้าไปทำงาน และการตรวจสอบต้องมีการทำบันทึกไว้ ■ จำเป็นที่จะต้องมีการติดตั้งเครื่องกีดขวาง และเครื่องหมายติดตั้งรอบบริเวณที่ทำการขุด ■ คนงานขุดดินต้องสวมหมวกนิรภัยและรองเท้านิรภัยหรือรองเท้าหุ้มส้น ■ ไม่ควรให้บุคคลใดเข้าไปใกล้บริเวณขอบหลุมที่ทำการขุด หรือวัสดุอื่นใด เมื่อมีการทำงานของเครื่องจักร 	<p>ผู้รับจ้างกำกับดูแลให้พนักงานและคนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการขุดดินที่มีความลึก โดยกันเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่มีการขุดพื้นดิน โดยติดตั้งเครื่องกีดขวางหรือเครื่องหมายรอบบริเวณที่ทำการขุดและติดตั้งเตือนระวังหลุมลึก</p> <p>รวมถึงจัดหาบันไดที่มีความแข็งแรงและเหมาะสมสำหรับพื้นที่เข้า-ออก และติดตั้ง Sheet Piles เพื่อป้องกันการพังทลายของดินและติดตั้งค้ำยันบริเวณพื้นที่ก่อสร้างถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass)</p>	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ต้องจัดหาบันไดเมื่อมีการขุดพื้นดินสำหรับพื้นที่เข้า-ออกพื้นที่ และต้องมีทางออก ▪ สิ่งสกปรกหรือของที่ได้จากการขุด หรือวัสดุอื่นใด ต้องจัดเก็บห่างจากขอบของการขุดอย่างน้อย 1 เมตร ▪ ต้องทำการตรวจสอบพื้นที่ของการขุดหลังจากฝนตก และต้องมีการป้องกันการเกิดน้ำท่วม 			
	<p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยในการจราจรภายในพื้นที่ก่อสร้างและการจัดที่จอดรถ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ อนุญาตให้เฉพาะผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ถูกต้อง สามารถขับขี่ยานยนต์ในเขตก่อสร้าง ▪ จำกัดความเร็วในเขตก่อสร้างที่ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง และให้แคร่พที่ปรากฏบนป้ายจราจร ▪ ไม่อนุญาตให้ขับรถเป็นที่ยาวต่อเนื่อง ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตราย ▪ การแข่งอย่างปลอดภัยของยานพาหนะอนุญาตให้แข่งในความเร็วที่กำหนดเท่านั้น ▪ พนักงานขับรถยนต์ทุกคนต้องเปิดไฟสว่างก่อนมีด ▪ ขณะขับรถพนักงานต้องคาดเข็มขัดนิรภัย และรถยนต์ทุกคันต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ▪ ให้พนักงานเดินทางขวามือบนถนนในเขตก่อสร้าง ในขณะที่รถยนต์วิ่งสวนกับพนักงาน 	ผู้รับจ้างกำกับดูแลให้พนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการจราจรภายในพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงาน พร้อมจัดสถานที่จอดรถ บริเวณหน้าอาคารสำนักงานต่าง ๆ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> พนักงานขับรถต้องปฏิบัติตามกฎที่ปรากฏบนป้ายจราจรและให้ทางกับผู้เดินบนพื้นถนน รถของพนักงาน ผู้มาติดต่อ ให้จอดได้เฉพาะบริเวณหน้าอาคารสำนักงานต่าง ๆ ซึ่งจัดเป็นที่จอดรถไว้ให้แล้วหรือจอดได้ในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดให้จอด โดยมีป้ายจราจรอนุญาตให้จอดติดตั้งไว้ กฎระเบียบว่าด้วยการจราจรทั่วไปให้มีผลบังคับใช้ในเขตก่อสร้างด้วย 			
	<p>มาตรการด้านการป้องกันอัคคีภัยและเครื่องดับเพลิง</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้รับจ้าง/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดฝึกอบรมการป้องกันอัคคีภัยและแผนฉุกเฉินให้กับพนักงาน คนงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ใกล้ที่สุดของสัญญาณบอกเหตุเพลิงไหม้ และรู้ถึงการใช้ คนงานก่อสร้างต้องทราบถึงชนิดต่าง ๆ ของสัญญาณบอกเหตุ เช่น ไฟไหม้ การอพยพ หรือภัยอื่น ๆ และรู้เส้นทางหนีไฟ ตลอดจนจุดนัดพบ คนงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ใกล้ที่สุดของถังดับเพลิงและรู้วิธีการใช้ วัสดุไวไฟต้องเก็บให้ห่างจากแหล่งกำเนิดประกายไฟ เมื่อเติมน้ำมันให้กับเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ จะต้องปิดเครื่อง หรือเครื่องยนต์นั้น ๆ ต้องไม่ร้อน 	ผู้รับจ้างจัดให้มีการฝึกอบรมการป้องกันอัคคีภัยและแผนฉุกเฉินประจำปี พ.ศ. 2566 ให้กับพนักงาน และติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงในจุดที่เหมาะสม	-	รูปที่ 2-20 รูปที่ 2-37

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none">▪ ทิ้งบูหรี่ในที่ที่จัดหาให้ ไม่ทิ้งในตะกร้า หรือถังขยะทั่วไป▪ จุดและสถานที่ที่ติดตั้งสัญญาณบอกเหตุจะต้องติดประกาศบนบอร์ดของเซฟตี้▪ เมื่อเกิดเพลิงไหม้ เครื่องดับเพลิงที่เหมาะสมที่ได้จัดติดตั้งไว้แล้วตามจุดต่าง ๆ ที่จำเป็นคือเครื่องดับเพลิงชนิด ABC ขนาดหนัก 5-7 กิโลกรัม ผู้ประสบเหตุต้องเอาออกมาใช้ดับไฟทันที			
	<p><u>มาตรการความปลอดภัยด้านงานเชื่อม/งานเจียร</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ ก่อนที่จะทำการเชื่อมตัดด้วยไฟฟ้าหรือแก๊สทุกครั้ง ผู้ปฏิบัติงานต้องทำการตรวจสอบบริเวณโดยรอบ จะต้องไม่มีวัสดุที่ติดไฟได้อยู่ในรัศมีที่สะเก็ดไฟจากการปฏิบัติงานจะกระเด็นไปถึง ทั้งนี้ให้รวมถึงการเชื่อมในที่สูงที่สะเก็ดไฟจะตกลงไปได้ โดยให้ทำการเคลื่อนย้ายวัสดุที่ติดไฟดังกล่าวออกไป หรือจัดหาวัสดุที่ไม่ติดไฟ (Fire Proof Blanket) ปิดกัน▪ จะต้องเคลื่อนย้ายสารที่สามารถติดไฟได้ให้พ้นบริเวณที่ประกายไฟจากการเชื่อมสามารถกระเด็นไปถึง▪ จัดให้มีอุปกรณ์วัสดุที่ไม่ติดไฟปิดกันบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานเพื่อป้องกันประกายไฟหรือสะเก็ดไฟกระเด็นไปตกบริเวณสารไวไฟวัสดุติดไฟหรือกระเด็นถูกผู้อยู่ใกล้เคียง	<p>ผู้รับจ้างกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยด้านงานเชื่อม และงานเจียร ที่ระบุไว้ในคู่มือความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ของบริษัทอย่างเคร่งครัด โดยผู้รับจ้างได้จัดวางถังแก๊สในแนวตั้งห่างจากบริเวณเชื่อมตัดเพื่อป้องกันสะเก็ดไฟ จากการเชื่อมกระเด็นไปถูก และยึดถังให้มั่นคงป้องกันการล้ม</p> <p>ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลพื้นที่หน้างาน โดยจะมีการเคลื่อนย้ายสารที่สามารถติดไฟได้ให้ห่างจากบริเวณที่มีประกายไฟจากการเชื่อม</p> <p>ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ทำหน้าที่ตรวจสอบสารที่สามารถติดไฟให้อยู่ห่างจากกิจกรรมที่มีประกายไฟ</p>	-	ภาคผนวก ง-6 รูปที่ 2-15 รูปที่ 2-20

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> การเชื่อมหรือตัดภาชนะบรรจุสารไวไฟหรือแก๊สทุกครั้งต้องถ่ายและล้างทำความสะอาดสารไวไฟหรือแก๊สที่ตกค้างอยู่ในภาชนะ แล้วทำการระบายอากาศภายในภาชนะจนแน่ใจว่าไม่มีสารไวไฟหรือแก๊สตกค้าง หรือต้องเป็น 0% ของขีดจำกัดล่างของช่วงการติดไฟ (Lower Explosive Limit) แล้วเท่านั้น จึงทำการเชื่อมได้ ในบริเวณที่มีการเชื่อมตัดจะต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงติดตั้งไว้ใกล้บริเวณพื้นที่ทำงานให้เพียงพอ และสามารถหยิบใช้ได้โดยสะดวกในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน กำหนดให้วางถังแก๊สในแนวตั้งห่างจากบริเวณเชื่อมตัดเพื่อป้องกันสะเก็ดไฟ จากการเชื่อมกระเด็นไปถูก และยึดถังให้มั่นคงป้องกันการล้ม และตรวจสอบอุปกรณ์ทุกชิ้นเพื่อป้องกันการรั่วให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานก่อนเริ่มทำงาน อุปกรณ์การเชื่อมตัดด้วยไฟฟ้าจะต้องอยู่ในสภาพที่ไม่ชำรุด ฉีกขาด เสียหาย การถอดรูปเชื่อมออกเพื่อหยุดพักชั่วคราวหรือเลิกใช้งานจะต้องปิดสวิตช์ทุกครั้ง ฟิวส์ของเครื่องเชื่อมไฟฟ้าที่ใช้ต้องมีขนาดเหมาะสมและใส่ฟิวส์ให้เข้าที่ 	ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการล้างทำความสะอาดสารไวไฟหรือแก๊สที่ตกค้างอยู่ในภาชนะ และระบายอากาศภายในภาชนะจนแน่ใจว่าไม่มีสารไวไฟหรือแก๊สตกค้างก่อนทำการเชื่อมหรือตัดภาชนะบรรจุสารไวไฟหรือแก๊ส		

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ห้ามสลับสายลมกับสายแก๊สอย่างเด็ดขาด เพราะอาจทำให้เกิดการระเบิดได้ ตรวจสอบสายลมและสายแก๊ส รวมทั้งอุปกรณ์ป้องกันไฟย้อนกลับ (Flashback Arrestors) ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน สวมถุงมือและแว่นตา หรือหน้ากากทุกครั้งทำงาน หลังจากปฏิบัติงานแล้วเสร็จให้มีการตรวจสอบบริเวณพื้นที่ทำงานเชื่อมต่อและจุดที่สะเก็ดไฟตก เพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีการลุกติดไฟ 			
	<p>มาตรการด้านอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</p> <ul style="list-style-type: none"> คนงานก่อสร้างทุกคนต้องทราบดีถึงต้องทราบถึงสถานที่เก็บอุปกรณ์ความปลอดภัยและการใช้อุปกรณ์นั้นจริง ๆ ต้องจัดหาหมวกนิรภัยให้กับคนงานก่อสร้างทุกคน อุปกรณ์ป้องกันตาและใบหน้า (เช่น อุปกรณ์ป้องกันใบหน้าเต็มส่วน ครอบป้องกันแว่นตานิรภัยสำหรับงานขัดและงานตัด) ต้องถูกนำมาใช้กับงานที่ดวงตาและใบหน้าที่มีโอกาสได้รับอันตราย สวมรองเท้านิรภัยหนังหรือบูตที่แข็งแรงตลอดเวลาการทำงาน 	ผู้รับจ้างจัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยไว้อย่างเพียงพอและกำกับดูแลให้พนักงานและคนงานก่อสร้างสวมใส่อุปกรณ์ คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลทุกครั้งเมื่อเข้าพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ปฏิบัติงาน	-	รูปที่ 2-25 ภาคผนวก ง-6

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล เช่น Ear Muff หรือ Ear Plug ให้กับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในบริเวณที่มีเสียงดังหรือหมุนเวียนเจ้าหน้าที่โครงการหรือคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังติดต่อ กันเป็นระยะเวลานาน ทุก ๆ 30 วัน คนงานก่อสร้างต้องใส่เครื่องป้องกันหู เช่น Ear Muff หรือ Ear Plug เมื่อทำงานประเภทที่มีเสียงดังมากเกินไป 90 เดซิเบล(เอ) ณ ตำแหน่งทำงานที่ห่างจากจุดเกิดเสียง 1 เมตร คนงานก่อสร้างต้องสวมเข็มขัดนิรภัยในการทำงานที่สูงเกินกว่า 4 เมตร 			
	<p><u>มาตรการด้านอุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่ตัวเครื่องจักร เครื่องมือ หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตราย หรือทำรั้วกันส่วนที่เคลื่อนไหวของเครื่องจักร/เครื่องมือ ซึ่งในภาวะปกติอาจมีบุคคลไปสัมผัสได้ ห้ามนำอุปกรณ์ป้องกันอันตรายของเครื่องจักร/ เครื่องมือออกจากตัวเครื่องขณะปฏิบัติงาน 	ผู้รับจ้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงอุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง	-	ภาคผนวก ง-7

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ ก่อนการปฏิบัติงานต้องนำอุปกรณ์ป้องกันอันตรายของเครื่องจักรที่ถูกถอดออกไปซ่อมหรือเพื่อจุดประสงค์อื่นกลับมาติดตั้งให้เรียบร้อย ■ หากต้องใช้เครื่องมือประเภทมอเตอร์เจียร/ตัด ให้ตรวจฝาครอบหรืออุปกรณ์ป้องกันอันตรายต้องให้มีผู้คุมก่อนนำไปใช้งาน 			
	<p><u>มาตรการด้านการลงโทษ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ พนักงานบริษัท และ/หรือพนักงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของโครงการฯ ถือว่ามีความผิด ตามกฎระเบียบแห่งความปลอดภัย ซึ่งจะได้รับโทษว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงาน หรือยกเลิกสัญญาจ้าง ขึ้นอยู่กับความเสียหาย หรือการสูญเสียที่เกิดจากการฝ่าฝืนระเบียบข้อบังคับดังกล่าว บริษัทผู้รับเหมา ก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน (ได้แก่พระราชบัญญัติแรงงาน ปี พ.ศ. 2541) 	ผู้รับจ้างกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนระเบียบข้อบังคับที่ระบุไว้ในคู่มือความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยเป็นผลให้พนักงานและคนงาน ก่อสร้าง ได้รับการตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงาน หรือยกเลิกสัญญาจ้าง ขึ้นอยู่กับความเสียหาย หรือการสูญเสียที่เกิดจากการฝ่าฝืนระเบียบข้อบังคับดังกล่าว	-	ภาคผนวก ง-6
	<p><u>มาตรการด้านการรายงานอุบัติเหตุและเหตุการณ์ต่าง ๆ</u></p> <p>เหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งต่อไป นี้ ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ และต้องมีรายงานถึงแผนกความปลอดภัยทราบ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ อุบัติเหตุที่ถึงขั้นหยุดงานและอุบัติเหตุไม่ถึงขั้นหยุดงาน แต่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและได้รับการรักษาที่โรงพยาบาล 	ผู้รับจ้างมีการจัดทำบันทึกและรายงานการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ และแผนกความปลอดภัยของโครงการทราบ	-	ภาคผนวก ง-14

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะ (ภายในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเท่านั้น) อุปกรณ์/เครื่องมือได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุไฟไหม้เหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย การกระทำ/สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยต้องรายงานให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของโครงการฯ ทราบทันที 			
	<p><u>มาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับผู้รับเหมาก่อสร้าง หรือบริษัทรับเหมาก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้ความรู้และให้คำแนะนำแก่คนงานในการป้องกันโรค บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานอุปกรณ์ ให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดคู่มือด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้าง โดยต้องมีรายละเอียดครอบคลุมตามที่ระบุไว้ในมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้างข้างต้นเป็นอย่างน้อย พร้อมทั้งต้องจัดให้มีการฝึกอบรมและให้ 	ผู้รับจ้างจัดทำคู่มือด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดอบรมความรู้ด้านความปลอดภัย จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองส่วนบุคคล และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาคผนวก ง-6

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<p>ความรู้ด้านความปลอดภัยและการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ ที่ถูกต้องแก่ผู้ปฏิบัติงานตามรายละเอียดดังที่ระบุไว้ใน คู่มือดังกล่าว ก่อนการปฏิบัติงานจริง อีกทั้งต้องจัดวาง คู่มือดังกล่าวไว้ใกล้มือคนงานก่อสร้างเพื่อกรณีเกิด อุบัติเหตุและเหตุฉุกเฉิน และต้องมีจำนวนคู่มือมากพอ กับจำนวนคนงานก่อสร้างในโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ ป้องกันส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากากเครื่องป้องกันเสียง รองเท้าพื้นยางหุ้มสัน หรือ เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอื่น ๆ ให้เพียงพอแก่ ผู้ปฏิบัติงาน บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้ผู้ปฏิบัติงาน สวมใส่เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลต่าง ๆ ตามสภาพ และลักษณะของงาน และสวมใส่เครื่องงู้มให้เรียบร้อย รัดกุม ไม่ขาดรุ่งริ่ง โดยในกรณีที่ทำงานเกี่ยวกับการใช้ ไฟฟ้าจะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเครื่องงู้มที่ไม่เปียกน้ำ เครื่องแบบที่ เหมาะสมสำหรับสวมในระหว่างการ ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักรในการก่อสร้าง คือ เสื้อ และกางเกงที่เป็นชิ้นเดียวกัน อยู่ในสภาพเรียบร้อย ติด กระดุมทุกเม็ดให้เรียบร้อย ไม่ควรใส่เครื่องประดับ เช่น 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<p>สร้อยคอ นาฬิกา แหวน เป็นต้น ต้องสวมใส่รองเท้าหุ้มส้นหรือรองเท้าบูต เพื่อป้องกันเศษวัสดุในการก่อสร้างติดตำ</p> <p>นอกจากนี้ คนงานก่อสร้างไม่ควรไถ่ผมยาว หรือถ้าหากไว้ก็ควรสวมหมวกในระหว่างปฏิบัติงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีพนักงานผู้ตรวจสอบด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง ▪ บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ ▪ บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบตามมาตรการลดผลกระทบด้านเสียง คุณภาพอากาศ และด้านการจัดการจราจร เพื่อความปลอดภัยในช่วงก่อสร้าง 			
	<p>มาตรการสำหรับประชาชนที่อาศัยในชุมชนรอบพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>สถานีรถไฟและแนวรางรถไฟ</p> <p><u>มาตรการด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทางคมนาคมและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์บอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร 	<p>ผู้รับจ้างได้ทำการติดตั้งป้ายเตือนจราจรและกำกับดูแลพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และอำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจรเพื่อให้เกิด</p>	-	ภาคผนวก ง-15 รูปที่ 2-19

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการประกันภัยชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตราย อันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ 	ความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทางบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงมีการจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัย		
	<p><u>มาตรการเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และการคมนาคมขนส่ง อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมโครงการ ที่จะส่งผลกระทบต่อความเสื่อมโทรมของปัจจัยสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ซึ่งอาจส่งผลกระทบทางสุขภาพของประชาชนและคนงานก่อสร้างต่อไปได้ 	การรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) กำกับดูแลผู้รับจ้างให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่างเคร่งครัด	-	-
5. การจัดการน้ำเสีย	1. จัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง เพื่อดักเศษตะกอนและคราบน้ำมันจากการล้างอุปกรณ์ก่อสร้างต่าง ๆ ก่อนระบายสู่แหล่งรองรับสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ	ผู้รับจ้างจัดทำบ่อพักน้ำทิ้ง เพื่อบรรจุน้ำทิ้งจากการ ล้างมือล้างอุปกรณ์ เพื่อดักเศษตะกอนต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่ที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง	-	-
	2. ติดตั้งบ่อดักตะกอนเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการดักเศษดิน หิน และตะกอนจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เสมอ	ผู้รับจ้างจัดทำบ่อดักตะกอนชั่วคราวไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อดักเศษดิน หิน และตะกอนจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมการก่อสร้าง	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5. การจัดการน้ำเสีย (ต่อ)	3. จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ออกแบบและติดตั้งอย่างเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วม หากสิ่งปฏิกูลในถังบำบัดน้ำเสียเต็ม จะต้องประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบเข้าดำเนินการสูบล้างไปกำจัดทันที	ผู้รับจ้างติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป เพียงพอต่อปริมาณน้ำเสียที่จะเกิดขึ้น	-	รูปที่ 2-24
	4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบบ่อดักไขมันอย่างสม่ำเสมอ และดักไขมันออกจากบ่อดักไขมันเป็นประจำอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ไขมันที่ตักออกให้ใส่ถุงพลาสติก มัดปากถุงให้แน่น และนำไปทิ้งที่ส่วนพักขยะของโครงการ เพื่อรอให้รถเก็บขยะมูลฝอยมาดำเนินการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัดต่อไป	ผู้รับจ้างมีการติดตั้งบ่อดักไขมัน พร้อมดักคราบไขมันออกจากบ่อ	-	
	5. การก่อสร้างห้องส้วมของคนงานก่อสร้าง ควรก่อสร้างให้มีระยะห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 150 เมตร	ผู้รับจ้างก่อสร้างห้องสุขาของคนงานก่อสร้าง อยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินมากกว่า 150 เมตร	-	รูปที่ 2-16 รูปที่ 2-17
	6. ตรวจสอบและดูแลรางระบายน้ำที่รอบที่ที่พักคนงานและลานซักล้าง ตะแกรงดักมูลฝอย และบ่อดักตะกอนโดยเก็บมูลฝอยที่ติดอยู่ที่ตะแกรงดักมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การระบายน้ำที่ภายในรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	ผู้รับจ้างมีการตรวจสอบและดูแลรางระบายน้ำที่รอบที่ที่พักคนงาน เพื่อให้การระบายน้ำที่ภายในรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	-	รูปที่ 2-21
6. การจัดการขยะมูลฝอย	1. กำหนดให้มีการคัดแยกขยะมูลฝอย โดยนำเศษวัสดุที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้กลับมามีส่วนใช้ส่วนเศษวัสดุที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีกต้องแยกรวบรวมไว้อย่างเหมาะสมก่อนนำไปกำจัดต่อไป	โครงการได้กำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานทุกคนทำการคัดแยกขยะมูลฝอยแต่ละประเภทและทำการรวบรวมก่อนนำไปกำจัดอย่างเหมาะสม	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
6. การจัดการขยะมูลฝอย (ต่อ)	2. วางแผนการขุดดินแต่ละบริเวณให้สอดคล้องกับช่วงที่มีการถมดิน เพื่อโครงการสามารถใช้ประโยชน์จากดินที่มีอยู่ในโครงการได้อย่างสูงสุด	ผู้รับจ้างวางแผนขุดดินแต่ละบริเวณให้สอดคล้องกับการถมดิน โดยผู้รับจ้างจะประสานงานกับการรถไฟฯ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSCS) เพื่อขอทดสอบคุณสมบัติของดินตัดคันทางที่ขุดขึ้นมา ซึ่งดินที่มีคุณสมบัติตรงตามมาตรฐานที่การรถไฟฯ กำหนดจะนำมาใช้ในงานปรับถมพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ ส่วนดินที่ไม่ผ่านการทดสอบ จะทำการกองเก็บตามตำแหน่งที่ได้รับความเห็นชอบจากการรถไฟฯ	-	-
	3. ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ	ผู้รับจ้างจัดเตรียมสถานที่สำหรับกองเก็บดินที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างไว้ในเขตพื้นที่ก่อสร้างของโครงการที่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟฯ และอยู่ห่างไกลจากแหล่งน้ำ	-	-
	4. จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยที่มีสภาพดี ไม่รั่วซึม พร้อมทั้งมีฝาปิดป้องกันน้ำฝนและการส่งกลิ่นดังไว้ในจุดที่เหมาะสมภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ	ผู้รับจ้างจัดภาชนะรวบรวมมูลฝอยแต่ละประเภทซึ่งอยู่ในสภาพดีและไม่รั่วซึม	-	รูปที่ 2-27
	5. ตรวจสอบถังรับรองมูลฝอย และดูแลรักษาให้มีสภาพดีอยู่เสมอ	ผู้รับจ้างรักษาภาชนะรับรองมูลฝอยให้มีสภาพดีอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-27
	6. กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งมูลฝอยลงในถังรองรับมูลฝอย และห้ามทิ้งหรือกองไว้นอกถังรองรับมูลฝอยโดยเด็ดขาด	ผู้รับจ้างกำหนดให้พนักงานรักษาความสะอาดภายในพื้นที่พักอาศัย และพื้นที่ปฏิบัติงาน พร้อมทั้งจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะมูลฝอยไว้อย่างเพียงพอ	-	รูปที่ 2-27
	7. ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเข้าดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	ผู้รับจ้างมีการประสานงานให้หน่วยงานท้องถิ่นเข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นเพื่อนำไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาคผนวก ง-16

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> 1. การพิจารณาออกแบบให้แนวเส้นทางโครงการให้มีระยะห่างจากศิลปกรรมที่อยู่ประชิดแนวให้มากที่สุด ซึ่งต้องเข้าพบ และหารือกับกรมศิลปากรที่ 1 ราชบุรี และสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี เพื่อทำการสำรวจ และหารือแนวทางในการปฏิบัติที่เหมาะสม และกำหนดออกแบบแนวเส้นทางรถไฟในบริเวณดังกล่าว	โครงการได้ทำการออกแบบแนวเส้นทางโครงการ โดยการนำรายละเอียดที่ระบุไว้ในข้อกำหนดไปพิจารณาประกอบการออกแบบ	-	-
	<u>ระยะก่อสร้าง</u> 1. ให้ดำเนินการรื้อย้ายสถานีรถไฟเดิมเพื่อเก็บรักษาไว้เป็นห้องสมุดหรือสถานที่ประวัติศาสตร์ที่สำคัญ นอกจากนี้ หากสถานีใดไม่สามารถดำเนินการรื้อย้ายได้และต้องรื้อทิ้งนั้น กำหนดให้จัดทำเป็นป้ายสัญลักษณ์และรูปถ่าย เพื่อสื่อถึงประวัติของสถานีรถไฟบริเวณดังกล่าวว่าในบริเวณดังกล่าวเคยเป็นสถานที่ตั้งของสถานีรถไฟมาก่อน และมีประวัติอย่างไร	- ผู้รับจ้างดำเนินการรื้อสถานีรถไฟเดิม เพื่อปรับปรุง (Renovate) อาคารสถานีให้มีความมั่นคงและแข็งแรง โดยจะคงลักษณะและรูปแบบอาคารสถานีไว้ดั้งเดิม จำนวน 4 สถานี ได้แก่ สถานีนครปฐม สถานีบางเค็ม สถานีบางจาก และสถานีเขาทโมน - ผู้รับจ้างดำเนินการรื้อสถานีหนองจอก (สถานีเดิม) เพื่อเป็นสถานีอนุรักษ์ และส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวสถานที่ประวัติศาสตร์ที่สำคัญของท้องถิ่นในอนาคต	-	รูปที่ 2-37 ภาคผนวก ง-17
	2. กำหนดให้ผู้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดดำเนินการกำหนดตำแหน่งที่ตั้งสถานีเดิมที่ต้องรื้อย้ายออกไป	การรถไฟฯ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CSCS ผู้รับจ้างสัญญา 2 และเทศบาลตำบลหนองจอก ปรึกษาหารือร่วมกันเพื่อกำหนดตำแหน่งที่ตั้งของสถานีหนองจอก (สถานีเดิม) เพื่อเป็นสถานีอนุรักษ์ของท้องถิ่นในอนาคต	-	ภาคผนวก ง-17

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	3. บริเวณวัดเสนหา กำแพงเมืองเก่าราชบุรี โบราณหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) และวัดปิป (ร้าง) ซึ่งอยู่ประชิดเขตทาง ต้องกำหนดพื้นที่ดำเนินการก่อสร้างให้ห่างจากแหล่งศิลปกรรมดังกล่าว ให้มากที่สุดรวมถึงต้องประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 1 ราชบุรี และสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี เพื่อทำการสำรวจ และหาวิธีแนวทางในการปฏิบัติที่เหมาะสม และกำหนดออกแบบแนวเส้นทางรถไฟในบริเวณดังกล่าว	- การรถไฟฯ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CSCS ผู้รับจ้างสัญญา 1 เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนาเมืองเก่าราชบุรี ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันอังคาร ที่ 17 พฤษภาคม 2565 ณ ห้องประชุมแม่กลอง ศาลากลางจังหวัดราชบุรี เพื่อนำเสนอความก้าวหน้างานก่อสร้างสะพานรถไฟรูปแบบสะพานคานซิง (Extradosed Bridge) ข้ามแม่น้ำแม่กลองให้คณะกรรมการทราบ - เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2565 การรถไฟฯ จัดพิธีเชื่อมต่อสะพานรถไฟช่วงสุดท้ายข้ามแม่น้ำแม่กลอง สะพานรถไฟแบบซิง (Extradosed Bridge) แห่งแรกในประเทศไทย โดยมีนายจรูญ รุ่งฐานิย์ รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน การรถไฟแห่งประเทศไทย และนายอุดม เพชรคุด รองผู้ว่าราชการจังหวัดราชบุรี เป็นประธานในพิธี ซึ่งมีพลตรีวิกรม เลิศวัชร รองเจ้ากรมการทหารช่าง และนายคณู ยนต์รักษ์ กรรมการผู้จัดการบริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนจิเนียริง (1964) จำกัด พร้อมด้วยหน่วยงานจังหวัดราชบุรีเข้าร่วมพิธี	-	ภาคผนวก ง-19

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	4. ขณะการก่อสร้างที่มีชุดเปิดพื้นที่สำหรับก่อสร้างโครงการ ต้องมีนักโบราณคดีประจำอยู่บริเวณหน้างาน เพื่อดำเนินการเฝ้าระวังและตรวจสอบด้านโบราณคดีขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการ ไม่ให้เกิดความเสียหายต่อแหล่งขุดค้นทางโบราณคดีโครงการในพื้นที่ที่มีแหล่งศิลปกรรมห่างจากแนวเส้นทางโครงการน้อยกว่า 200 เมตร ซึ่งอาจจะได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียงและความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรกลจะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน อย่างเคร่งครัดโดยมีรายละเอียดดังนี้	- เมื่อวันศุกร์ ที่ 11 มิถุนายน 2564 กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CSCS ได้รับแจ้งจากผู้รับจ้างสัญญา 1 ว่าพบโบราณวัตถุประเภทพระพุทธรูป 1 ชิ้น วางอยู่บริเวณข้างป้อมกันทางรถไฟ คาดว่าขุดขึ้นมาพร้อมกับเศษเสาเข็มบริเวณพื้นที่ก่อสร้างถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) ช่วง กม.48+604 (sta.0+303 ถึง sta.0+323) ซึ่งอยู่ห่างจากฐานเจดีย์วัดพระงามประมาณ 200 เมตร โดยโบราณวัตถุชิ้นดังกล่าวถูกนำไปเก็บรักษาไว้ที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พระปฐมเจดีย์ ทั้งนี้ การรถไฟฯ กำลังดำเนินการจัดทำเอกสารชี้แจงกรณีการพบโบราณวัตถุประเภทพระพุทธรูปในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งมีได้อยู่ในเขตโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนตามประกาศกรมศิลปากร พ.ศ. 2478 เพื่อให้สำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี รับทราบต่อไป	-	
	ด้านอากาศ <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสภาพเครื่องยนตรถบรรทุก รวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งาน กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพื่อความปลอดภัยในการจราจร พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง 	- ผู้รับจ้างดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน อย่างเคร่งครัด เมื่อมีกิจกรรมก่อสร้างใกล้เคียงแหล่งศิลปกรรมหรือพื้นที่อ่อนไหว		

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ไม่ทำการเปิดหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด และเปิดผิวหน้าดินในพื้นที่ก่อสร้างตามความจำเป็น จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ กำหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด กำหนดให้ดำเนินการกองวัสดุก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้างจะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น กำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ สอบถามปัญหาเรื่องราวร้องเรียนอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ จากชุมชนใกล้เคียง เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขต่อไป ■ การก่อสร้างที่เกี่ยวกับการเปิดผิวดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ ขุดเจาะผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วทึบโดยรอบบริเวณที่จะทำการก่อสร้างให้มีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 2 เมตร ตลอดเวลาทำการก่อสร้าง ■ บำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อช่วยให้มีสภาพดี ไม่ให้มีอัตราการปล่อยสารมลพิษที่เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ■ รักษาความสะอาดเรียบร้อยรวมทั้งการจัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมในบริเวณก่อสร้างพร้อมทั้งจัดเก็บโยกย้ายสิ่งก่อสร้างและวัสดุที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างต่าง ๆ ออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุดหลังจากที่ไม่ต้องใช้แล้วหรือหลังจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวแล้วเสร็จ 			
	<p><u>เสียง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างทุก ๆ 7 วัน เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดังผิดปกติ 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างบนถนนกำหนดให้ไม่นำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนนหากในกรณีที่จะต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษและมียางรองเพื่อกันเสียงดังและความสั่นสะเทือน กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้อยู่ระหว่างเวลา 06:00-18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อกิจกรรมในแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี โดยเฉพาะกิจกรรมทางศาสนา ในศาสนสถาน และกิจกรรมท่องเที่ยวในแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีมาตรการนี้จะลดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ลงได้ไม่เกิน 3 เดซิเบล(เอ) ขึ้นกับระดับเสียงจากแหล่งกำเนิดอื่น ๆ กิจกรรมใด ๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะต้องมีการประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึง กำหนดให้บริเวณที่เห็นว่าจะมีผลกระทบด้านเสียง เช่น การขุดเจาะพื้นผิว ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง 4 เมตร ซึ่งทำหน้าที่เสมือนกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียงไม่ให้ก่อให้เกิดผลกระทบที่รุนแรงกับประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงและผู้สัญจร 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> พิจารณาใช้เครื่องจักรอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ได้แก่ การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก (ตลอดพื้นที่ก่อสร้างโครงการกำหนดให้มีการใช้เข็มเจาะทั้งหมด ยกเว้นบริเวณการก่อสร้างสะพานรถไฟ และบริเวณสถานีรถไฟ) รวมทั้งพิจารณาเลือกใช้การก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบแบบหล่อสำเร็จ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับเสียงให้อยู่ในระดับที่ควบคุมได้รวมทั้งช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้างอันจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งศิลปกรรมในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างในระดับต่ำที่สุด เป็นต้น ในกรณีก่อสร้างใกล้ศาสนสถานให้งดกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงในช่วงที่มีการประกอบศาสนกิจและในวันสำคัญทางศาสนา กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้บริเวณแนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องมีการรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์พร้อมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหามาเสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะในพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นเมืองหรือชุมชน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> การขนถ่ายวัสดุและอุปกรณ์จะต้องมีการควบคุมจากวิศวกรผู้คุมงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ในส่วนของแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่ค้าขาย ซึ่งอยู่ใกล้โครงการนั้น การก่อสร้างที่มีเสียงดัง อาจต้องประสานในการทำงานก่อสร้าง เช่น ทำงานที่มีเสียงดังในช่วงฤดูท่องเที่ยว หรือช่วงที่ไม่ใช่ช่วงวันหยุดยาว จัดให้มีกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ซึ่งอาจกระทบต่อแหล่งศิลปกรรม 			
	<p><u>ความสั่นสะเทือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ใช้เครื่องจักรอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น การใช้เข็มเจาะแทนเขมตอก เป็นต้น กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะหากมีอาคารใกล้เคียงและอาจได้รับความเสียหายหากใช้เข็มตอก กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. และต้องแจ้งประชาชนและผู้ประกอบการข้างเคียงให้ทราบล่วงหน้า เมื่อจะมีการก่อสร้างที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน กำหนดให้รถขนวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกทุกเป็นไปตาม พรบ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> สำหรับกลุ่มประเภทแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีที่ต้องมีการเฝ้าระวังขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการเนื่องจากผลกระทบทั้งทางด้านเสียงที่เกินมาตรฐานฯ และแรงสั่นสะเทือน (บริเวณที่แหล่งศิลปกรรมมีระยะห่างจากแนวเส้นทางรถไฟน้อยกว่า 20 เมตร) ให้ผู้รับเหมาประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 1 ราชบุรี และสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี ขณะที่ดำเนินการขุดเปิดพื้นที่สำหรับก่อสร้างโครงการ โดยต้องมีนักโบราณคดีประจำอยู่หน้างานเพื่อดำเนินการเฝ้าระวังและตรวจสอบด้านโบราณคดีขณะดำเนินงานก่อสร้างโครงการไม่ให้เกิดความเสียหายต่อแหล่งขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการ กำหนดให้มีการขุดร่องน้ำให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มดำเนินการของรถไฟ ในบริเวณที่แหล่งศิลปกรรมอยู่ใกล้แนวทางการรถไฟน้อยกว่า 20 เมตร เพื่อป้องกันผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน 			
8. สุนทรียภาพ	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> กำหนดให้ออกแบบสถานีหัวหินให้มีสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องกับสถานีเดิม และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางสุนทรียภาพ 	โครงการได้ทำการออกแบบสถานีหัวหิน โดยพิจารณาการออกแบบสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องสอดคล้องกับสุนทรียภาพของสถานีเดิม	-	ภาคผนวก ง-5

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน
ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1)
แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
8. สุนทรียภาพ (ต่อ)	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>1. กำหนดให้มีการรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอโดยผนวกข้อกำหนดไว้ในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพต่อสถานที่ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมหรือประวัติศาสตร์ที่ตั้งอยู่ประชิดแนวเส้นทาง</p>	การรถไฟฯ ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการที่ได้รับมติเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ผนวกไว้ในเงื่อนไขสัญญาจ้างก่อสร้างของโครงการ ซึ่งผู้รับจ้างทั้ง 2 บริษัท ต้องยึดถือและปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังกล่าว อย่างเคร่งครัด	-	ภาคผนวก ค ภาคผนวก ง-6

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด ร่วมกับบริษัท เอส. พี. เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด

ໂຄສະນາການຂາດຄວາມສາມາດໃນການປະຕິບັດວຽກງານ
ຂອງນັກກວດກາຄວາມສາມາດໃນການປະຕິບັດວຽກງານ

ໂຄສະນາການຂາດຄວາມສາມາດໃນການປະຕິບັດວຽກງານ ຂອງນັກກວດກາຄວາມສາມາດໃນການປະຕິບັດວຽກງານ

ກຸ່ມທີ 1.1 ນັກກວດກາຄວາມສາມາດ

(ຜູ້ປົກຄຸມໃນໜ້າທີ່ການເຮັດວຽກ)

1.໑ ນາຍ	ນາຍໂທລະສັບ	ຜູ້ກວດກາຄວາມສາມາດ	ໂທລະສັບ 011-812-1762
2.ນາຍໂທລະສັບ	ນາຍໂທລະສັບ	ຜູ້ກວດກາຄວາມສາມາດ	ໂທລະສັບ 011-812-1757
ກຸ່ມທີ 1.2 ນາຍ			
1.໑ ນາຍ	ນາຍໂທລະສັບ	ຜູ້ກວດກາຄວາມສາມາດ	ໂທລະສັບ 011-735-3377
2.ນາຍໂທລະສັບ	ນາຍໂທລະສັບ	ຜູ້ກວດກາຄວາມສາມາດ	ໂທລະສັບ 011-896-8361

ກຸ່ມທີ 1.3 ນາຍໂທລະສັບ

ກຸ່ມທີ 1.4 ນາຍໂທລະສັບ

1.໑ ນາຍ	ນາຍໂທລະສັບ	ຜູ້ກວດກາຄວາມສາມາດ	ໂທລະສັບ 011-861-0051
2.ນາຍໂທລະສັບ	ນາຍໂທລະສັບ	ຜູ້ກວດກາຄວາມສາມາດ	ໂທລະສັບ 011-823-0038

ກຸ່ມທີ 1.5 ນາຍໂທລະສັບ

1.໑ ນາຍ	ນາຍໂທລະສັບ	ຜູ້ກວດກາຄວາມສາມາດ	ໂທລະສັບ 011-735-2887
2.ນາຍໂທລະສັບ	ນາຍໂທລະສັບ	ຜູ້ກວດກາຄວາມສາມາດ	ໂທລະສັບ 011-107-0238

ກຸ່ມທີ 1.6 ນາຍໂທລະສັບ

1.໑ ນາຍໂທລະສັບ	ນາຍໂທລະສັບ	ຜູ້ກວດກາຄວາມສາມາດ	ໂທລະສັບ 011-863-0034
2.ນາຍໂທລະສັບ	ນາຍໂທລະສັບ	ຜູ້ກວດກາຄວາມສາມາດ	ໂທລະສັບ 011-842-8631

ກຸ່ມທີ 1.8 ນາຍໂທລະສັບ

1.໑ ນາຍໂທລະສັບ	ນາຍໂທລະສັບ	ຜູ້ກວດກາຄວາມສາມາດ	ໂທລະສັບ 011-735-2887
2.ນາຍໂທລະສັບ	ນາຍໂທລະສັບ	ຜູ້ກວດກາຄວາມສາມາດ	ໂທລະສັບ 011-895-0334

ໂທລະສັບໂທລະສັບ

รูปที่ 2-1 การแจ้งข้อมูลและเบอร์ดิตต่อสำหรับการรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนผ่านทางสื่อออนไลน์



รูปที่ 2-2 วางหมอนหมอนคอนกรีต วางรางรถไฟ

รูปที่ 2-3 งานยกระดับรางรถไฟ



รูปที่ 2-4 งานตรวจรวมเพื่อติดตั้งรั้วอาณาเขต

รูปที่ 2-5 งานก่อสร้างขานชาลา
บริเวณสถานีโพธาราม

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน
ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 2-6 งานก่อสร้างขานชาลา
บริเวณสถานีคลองตากคต



รูปที่ 2-7 งานก่อสร้างขานชาลา
บริเวณสถานีเพชรบุรี



รูปที่ 2-8 งานก่อสร้างขานชาลา
บริเวณสถานีห้วยทรายเหนือ



รูปที่ 2-9 งานก่อสร้างบ้านพัก
และอาคารสถานีโพธาราม



รูปที่ 2-10 งานก่อสร้างบ้านพัก
และอาคารสถานีนครปฐม



รูปที่ 2-11 งานก่อสร้างบ้านพัก
และอาคารสถานีเพชรบุรี



รูปที่ 2-12 งานก่อสร้างบ้านพัก
และอาคารสถานีชะอำ



รูปที่ 2-13 งานก่อสร้างอาคารสถานีหัวหิน
(สถานียกระดับ)



รูปที่ 2-14 พื้นที่สำหรับเก็บกองวัสดุ



รูปที่ 2-15 จัดเก็บถังแก๊สอย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย



รูปที่ 2-16 ห้องส้วมที่ถูกลักษณะ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-17 ห้องส้วมที่ถูกลักษณะ บริเวณบ้านพักคนงาน

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน
ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 2-18 ติดตั้งตู้ควบคุมไฟฟ้าในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมการตรวจเช็คอุปกรณ์ไฟฟ้าที่ใช้ในการทำงาน



รูปที่ 2-19 ป้ายจราจรและป้ายเตือนเขตก่อสร้าง

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน
ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 2-20 การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง



รูปที่ 2-21 ทางระบายน้ำ บริเวณบ้านพักคนงาน



รูปที่ 2-22 จุดชำระล้างร่างกาย บริเวณบ้านพักคนงาน



รูปที่ 2-23 จุดชักล้าง บริเวณบ้านพักคนงาน



รูปที่ 2-24 ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป บริเวณบ้านพักคนงาน



รูปที่ 2-25 การสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล



รูปที่ 2-26 การติดตั้งรั้วบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง



รูปที่ 2-27 การติดตั้งภาชนะรองรับขยะ

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาตูก-หัวหิน
ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 2-28 ติดตั้งธรรขาว-แดง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-29 การติดตั้งบันได นั่งร้านและราวกันตก

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน
ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 2-30 กฎระเบียบ/การแต่งกายของแรงงาน



รูปที่ 2-31 ทางระบายน้ำบริเวณพื้นที่ย่านสถานี และระหว่างคันทางรถไฟ

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน
ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 2-32 ทางระบายน้ำชั่วคราว บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-33 สะพานเหล็กชั่วคราว สำหรับขนส่งวัสดุ



รูปที่ 2-34 ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-35 ลงพื้นที่ตรวจสอบตำแหน่งที่ขอติดตั้งกำแพงกันเพื่อความปลอดภัยบริเวณ U-Turn
ตามหนังสือร้องเรียนของสภาเทศบาลเมืองหัวหิน

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน
ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 2-36 ติดตั้งป้ายสัญญาณตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ (ขตร.) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย



(สถานีนครปฐม)



(สถานีบางเค็ม)



(สถานีเขาทโมน)



(สถานีบางจาก)

รูปที่ 2-37 การก่อสร้างสถานี Renovate



รูปที่ 2-38 การฝึกอบรมการป้องกันอัคคีภัยและแผนฉุกเฉินประจำปี พ.ศ. 2566