



## บทที่ 1 บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาของโครงการ

เนื่องจากในช่วงเวลาที่ผ่านมา โครงข่ายทางรถไฟไม่ได้รับการพัฒนาและไม่มีการก่อสร้างใหม่เพิ่มเติมมากนัก ทำให้มีพื้นที่การให้บริการครอบคลุมเพียง 47 จังหวัด อีกทั้งโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของรถไฟส่วนใหญ่มีสภาพค่อนข้างทรุดโทรมซึ่งเกิดจากหลายสาเหตุ รวมทั้งอายุการใช้งานที่ยาวนาน และขาดการบำรุงรักษา เนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณและที่สำคัญส่วนใหญ่ทางรถไฟในประเทศเป็นระบบทางเดียว จึงส่งผลให้การเดินรถมีความล่าช้า เนื่องจากต้องทำการรอสับหลีกระหว่างขบวนเมื่อมีความล่าช้าของรถไฟคันใดคันหนึ่ง รวมถึงในบางช่วงของโครงข่ายมีปริมาณการเดินทางและการขนส่งที่สูงเกินค่าความจุของทางที่สามารถรองรับได้ จึงทำให้เกิดการล่าช้าในการเดินทางและขนส่ง

ทั้งนี้ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 ในหมวดที่ 5 แนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐส่วนที่ 7 แนวนโยบายด้านเศรษฐกิจ มาตราที่ 84 (12) กำหนดไว้ว่า รัฐต้องส่งเสริมและสนับสนุนกิจการพาณิชยกรรม การขนส่งทางราง รวมทั้งการดำเนินการตามระบบบริหารจัดการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รัฐบาลจึงมีนโยบายในการพัฒนาโครงข่ายระบบรางและการให้บริการรถไฟ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในภาคการขนส่งของประเทศ ดังนั้น จึงต้องมีการวางแผนการพัฒนาการขนส่งระบบรางเพื่อลดระยะเวลาในการขนส่ง และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟเพื่อการส่งออก ลดปัญหามลพิษต่อสิ่งแวดล้อมและลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนอีกทางหนึ่งด้วย

เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ (รศก.) ครั้งที่ 5/2553 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม วงเงิน 195,820.50 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณพิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสม ซึ่งแผนการลงทุนดังกล่าวได้รวมการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่ (ระยะเร่งด่วน) ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ รวม 767 กิโลเมตร ที่มีสภาพเป็นคอขวดและเพิ่มความจุของทางปัจจุบัน ได้แก่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น นครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน และประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

นโยบายของรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 ข้อ 3.4 นโยบายโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนา ระบบรางเพื่อขนส่งมวลชนและการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการในข้อ 3.4.4 กล่าวว่า พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) มีการกำหนดยุทธศาสตร์การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภาคต่างๆ มุ่งพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน/เขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ ซึ่งยุทธศาสตร์ดังกล่าวเป็นส่วนสำคัญหนึ่งเพื่อรองรับการเปิดเขตการค้าเสรีอาเซียน (Asian Economic Community, AEC)

เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่สอดคล้องกับแนวทางการแก้ไขปัญหาตามมติของคณะรัฐมนตรีข้างต้น นโยบายของรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) นโยบายของรัฐบาลที่ส่งเสริมการลงทุนในโครงการที่สำคัญของประเทศ ทั้งโครงการต่อเนื่องและโครงการใหม่ที่มีความพร้อม การศึกษาโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ (ระยะเร่งด่วน) ในเส้นทางช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น จึงเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้าและเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศ

นอกจากนี้โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ (ระยะเร่งด่วน) ในเส้นทางช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เป็นการออกแบบทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีก 1 ทาง เพื่อเป็นระบบรถไฟทางคู่และแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ โดยการออกแบบเป็นจุดตัดทางรถไฟต่างระดับ ประกอบกับออกแบบรั้วกันตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งเป็นการลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างรถยนต์กับรถไฟที่ทำให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน และสนับสนุนให้เกิดระบบการขนส่งทางรถไฟที่มีความปลอดภัยในอนาคต

ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำการศึกษาและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ และได้เสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณาและได้รับความเห็นชอบรายงานดังกล่าว ในการประชุมครั้งที่ 14/2556 เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2556 ตามหนังสือของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เลขที่ ทส 1009.4/6212 ลงวันที่ 30 พฤษภาคม 2556 และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ(กก.วล.) ในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2557 ตามหนังสือที่ ทส(กกวล)1005/ว11400 ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2557 (เอกสารแนบที่ 1) ทั้งนี้ในปี 2561 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น): กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 15/ 2561 เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2561ตามหนังสือของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เลขที่ ทส 1009.4/6119 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2561 และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ(กก.วล.) ในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ตามหนังสือที่ ทส (กกวล) 1009/ว 9718 เดือนกรกฎาคม 2561 (เอกสารแนบที่ 2)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการมอบหมายให้บริษัท กิจการร่วมค้า ซีเคซีเอส จำกัด เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการโดยเริ่มในปี 2559 และได้มีการจัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงระหว่างก่อสร้างทุก 6 เดือน จนก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือน มีนาคม 2562 และในช่วงแรกของระยะดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563-มิถุนายน 2566 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มอบหมายให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และบริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทุก 6 เดือน สำหรับช่วงกรกฎาคม 2567-มิถุนายน 2568 นี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มอบหมายให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ และจัดทำรายงานผลดังกล่าว โดยรายงานฯ ฉบับนี้ เป็นการรายงานผลการดำเนินการในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567

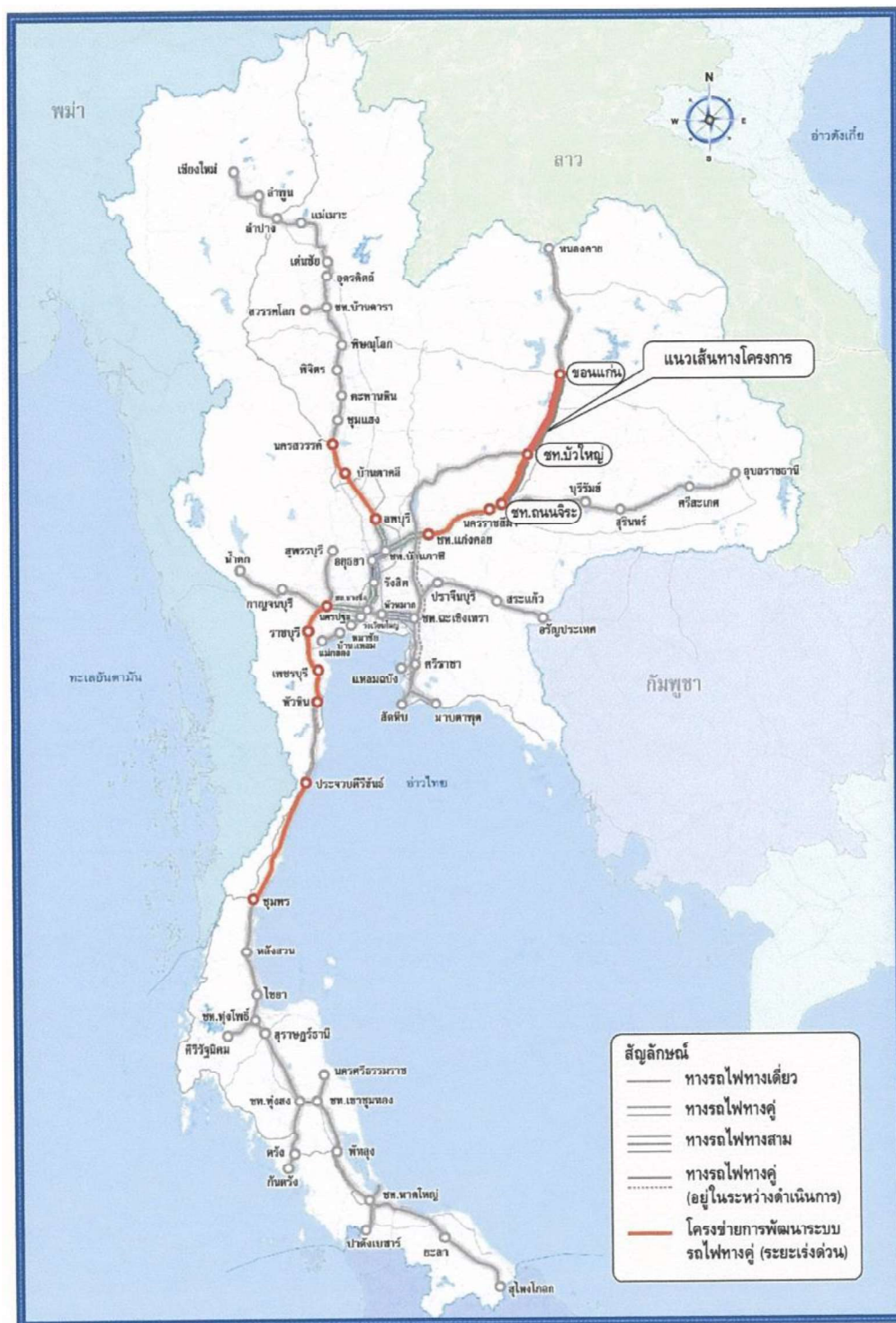
## 1.2 รายละเอียดของโครงการโดยสังเขป

โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม 1 ทาง ด้านขวา (ตะวันออก) และขนานไปกับทางรถไฟเดิม ระยะทางประมาณ 187 กิโลเมตร (ที่ตั้งโครงการแสดงในรูปที่ 1.2-1) โดยยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่ง และก่อสร้างเป็นทางต่างระดับในตำแหน่งที่เหมาะสม ซึ่งเป็นการเพิ่มความจุของทางรถไฟตลอดจนความเร็ว และปลอดภัยในการบริการ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพตามนโยบายของรัฐบาล และมติ ครม. โดยทางวิ่งส่วนใหญ่เป็นทางวิ่งระดับพื้น ยกเว้น ช่วงสถานีรถไฟบ้านไผ่ และสถานีรถไฟขอนแก่นที่เป็นทางวิ่งยกระดับ มีสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารจำนวน 19 สถานี และป้ายหยุดรถ 7 แห่ง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 1.2.1 แนวเส้นทาง

โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่มขึ้นอีก 1 ทาง โดยอยู่ทางด้านทิศตะวันออก และขนานไปกับทางรถไฟเดิม ดังรูปที่ 1.2-2 ระยะห่างทั่วไปจากทางเดิม 6 เมตร ยกเว้นช่วง กม. 441+500 ถึง กม. 443+700 จะมีระยะห่างจากทางเดิม 15 เมตร ระยะทางรวมประมาณ 187 กิโลเมตร ความกว้างของเขตทางทั่วไป 80 เมตร ยกเว้นบริเวณช่วงย่านสถานีจะมีเขตทางกว้าง 80-200 เมตรตามสภาพแต่ละพื้นที่ ทางรถไฟตลอดทั้งเส้นทางเป็นทางวิ่งระดับพื้น ยกเว้นช่วงบริเวณสถานีรถไฟบ้านไผ่ และสถานีรถไฟขอนแก่นเป็นทางรถไฟยกระดับ มีสถานีรับส่งผู้โดยสารจำนวน 19 สถานี และป้ายหยุดรถ 7 แห่ง

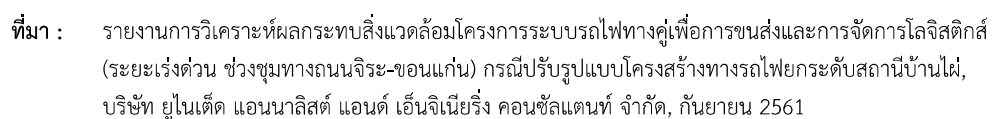
จุดเริ่มต้นโครงการเริ่มที่บริเวณหลังสถานีชุมทางถนนจิระ กม.267+300 วิ่งไปทางทิศเหนือจนถึงสิ้นสุดโครงการบริเวณหลังสถานีรถไฟขอนแก่นที่ กม.454+100 โดยสภาพภูมิประเทศแนวทางราบส่วนใหญ่จะเป็นที่ราบสูงตลอดทั้งเส้นทาง พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งได้ออกแบบให้มีรัศมีโค้งทางราบ 1,600-3,000 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 1.2-3 ส่วนค่ารัศมีโค้งทางตั้งมีค่าไม่ต่ำกว่า 10,000 เมตร ความลาดชันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 10 และได้มีการออกแบบทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีรถไฟบ้านไผ่ตั้งแต่ กม.406+684.675 ถึง กม. 408 + 743.825 ระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร และทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่นตั้งแต่ กม.447+950 ถึง กม.453+350 ระยะทางรวม 5.4 กิโลเมตร



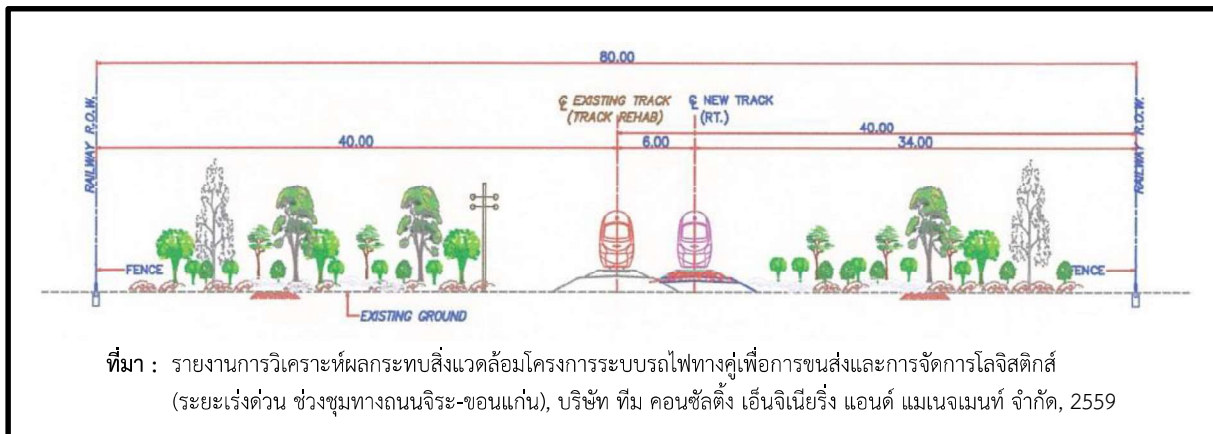
**ที่มา :** รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรมปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกกระดับสถานีบ้านไผ่, บริษัท ยูนิเท็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, กันยายน 2561

ที่ตั้งโครงการ





รูปที่ 1.2-2 แนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 1.2-3 รูปตัดทั่วไปของการจัดวางทางรถไฟในโครงการ

### 1.2.2 สถานีรถไฟ

สถานีรถไฟของโครงการมีจำนวน 19 สถานีและป้ายหยุดรถไฟ 7 แห่ง โดยออกแบบเป็นสถานีรถไฟยกระดับ 2 แห่ง ( สถานีรถไฟบ้านไผ่ และสถานีรถไฟขอนแก่น) และสถานีรถไฟระดับพื้น 17 แห่ง และป้ายหยุดรถไฟ 7 แห่ง มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.2-1

### 1.2.3 ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า

สำหรับโครงการนี้ มีย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard: CY) จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟบ้านกระโดน สถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่ และสถานีรถไฟท่าพระ โดยในส่วนของสถานีรถไฟบ้านกระโดนเป็นตำแหน่งที่ก่อสร้างใหม่ ซึ่งย้ายจากจุด CY เดิมจากสถานีรถไฟบ้านเกาะ เพื่อรองรับการขนส่งที่จะเติบโตในอนาคตและหลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนเมืองของสถานีรถไฟบ้านเกาะ



รูปที่ 1.2-4 บริเวณย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard)

## 1.3 สภาพโครงการในปัจจุบัน

ปัจจุบัน โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ได้เปิดดำเนินการแล้ว จากการติดตามตรวจสอบแนวเส้นทางและสถานีรถไฟของโครงการ พบว่า ทุกสถานีได้มีการก่อสร้างโดยมีรูปแบบที่คล้ายคลึงกัน มีห้องสุขาที่มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป มีการตกแต่งภูมิสถาปัตยกรรม และมีลานจอดรถอย่างพอเพียง อย่างไรก็ตาม จากการสำรวจภาคสนามและสอบถามข้อมูลจากนายสถานีรถไฟ พบว่า ภายหลังจากการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟทางคู่แล้ว ไม่มีป้ายหยุดรถไฟหนองเม็กแล้วในปัจจุบัน รูปที่ 1.3-1 แสดงภาพถ่ายของสภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟของโครงการฯ

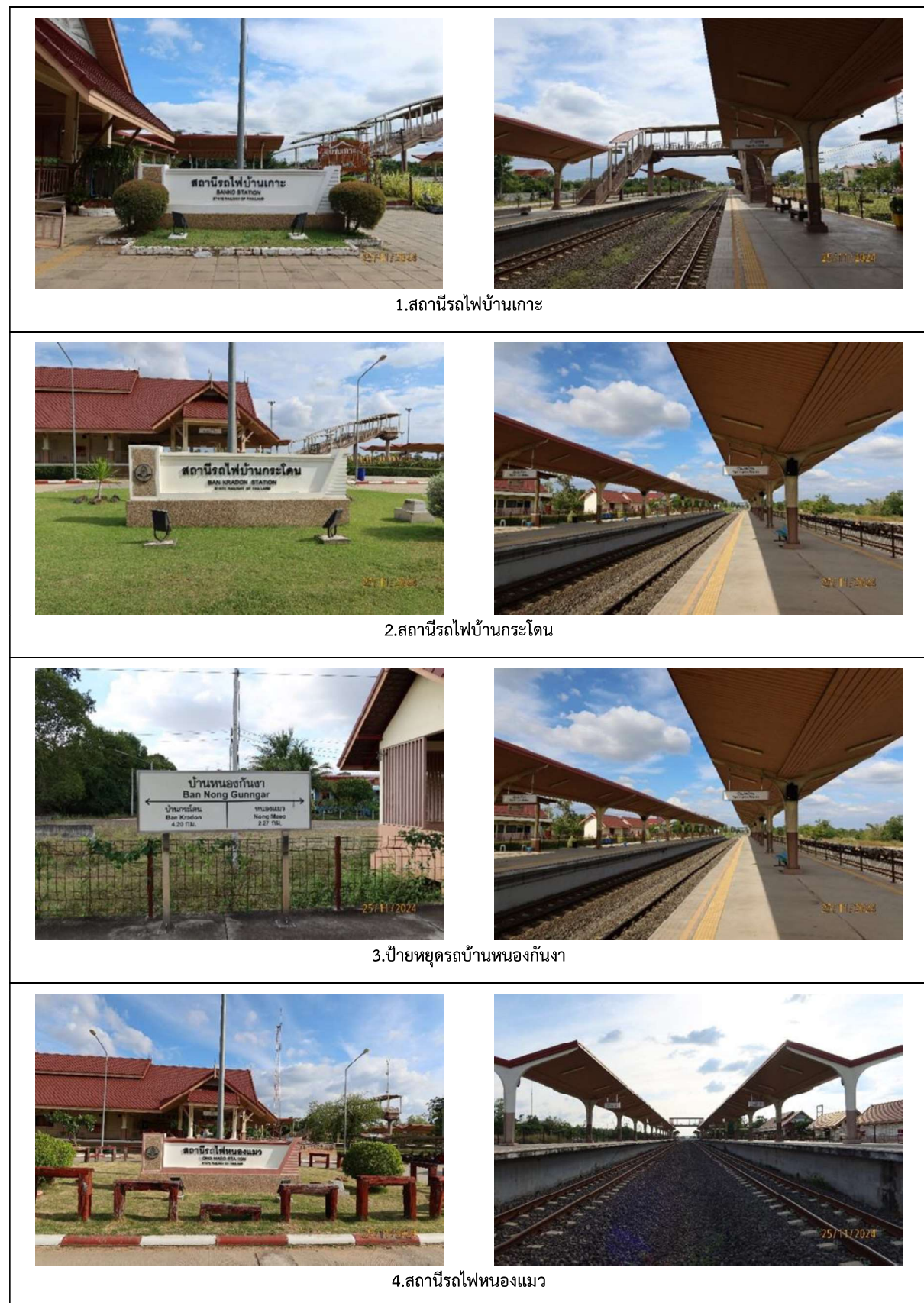
## ตารางที่ 1.2-1 ตำแหน่งสถานีรถไฟและป้ายหยุดรถของโครงการ

| ลำดับ<br>ที่ | ชื่อสถานีรถไฟ/ป้ายหยุดรถ         | กม. ที่     | จังหวัด    | ขนาดสถานี     |      |      |      | ป้ายหยุดรถ |
|--------------|----------------------------------|-------------|------------|---------------|------|------|------|------------|
|              |                                  |             |            | ใหญ่<br>พิเศษ | ใหญ่ | กลาง | เล็ก |            |
| 1            | สถานีรถไฟบ้านเกาะ                | 272+428.403 | นครราชสีมา |               |      |      | ✓    |            |
| 2            | สถานีรถไฟบ้านกระโดน (มี CY)      | 284+686.521 | นครราชสีมา |               |      |      | ✓    |            |
| 3            | ป้ายหยุดรถบ้านหนองกิ้งงา         | 288+146.802 | นครราชสีมา |               |      |      |      | ✓          |
| 4            | สถานีรถไฟหนองแมว                 | 289+847.261 | นครราชสีมา |               |      |      | ✓    |            |
| 5            | สถานีรถไฟโนนสูง                  | 295+114.261 | นครราชสีมา |               |      | ✓    |      |            |
| 6            | สถานีรถไฟบ้านดงพลอง              | 302+081.554 | นครราชสีมา |               |      |      | ✓    |            |
| 7            | สถานีรถไฟบ้านมะค่า               | 308+304.072 | นครราชสีมา |               |      |      | ✓    |            |
| 8            | ป้ายหยุดรถเนินถั่วแปบ            | 311+434.072 | นครราชสีมา |               |      |      |      | ✓          |
| 9            | สถานีรถไฟพลสงคราม                | 315+777.893 | นครราชสีมา |               |      |      | ✓    |            |
| 10           | สถานีรถไฟบ้านดอนใหญ่             | 320+405.893 | นครราชสีมา |               |      |      | ✓    |            |
| 11           | สถานีรถไฟเมืองคง                 | 326+952.468 | นครราชสีมา |               | ✓    |      |      |            |
| 12           | ป้ายหยุดรถบ้านไร่                | 333+742.296 | นครราชสีมา |               |      |      |      | ✓          |
| 13           | สถานีรถไฟโนนทองกลาง              | 335+857.975 | นครราชสีมา |               |      |      | ✓    |            |
| 14           | ป้ายหยุดรถห้วยระหัด              | 342+585.824 | นครราชสีมา |               |      |      |      | ✓          |
| 15           | สถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่ (มีCY)    | 345+875.961 | นครราชสีมา |               | ✓    |      |      |            |
| 16           | ป้ายหยุดรถเนินส่วสดี             | 351+136.628 | นครราชสีมา |               |      |      |      | ✓          |
| 17           | สถานีรถไฟหนองบัวลาย              | 357+444.626 | นครราชสีมา |               |      |      | ✓    |            |
| 18           | ป้ายหยุดรถศาลาดิน                | 362+533.266 | นครราชสีมา |               |      |      |      | ✓          |
| 19           | สถานีรถไฟหนองมะเขือ              | 370+145.202 | ขอนแก่น    |               |      |      | ✓    |            |
| 20           | สถานีรถไฟเมืองพล                 | 377+955.564 | ขอนแก่น    |               |      | ✓    |      |            |
| 21           | สถานีรถไฟบ้านหัน                 | 396+948.161 | ขอนแก่น    |               |      |      | ✓    |            |
| 22           | สถานีรถไฟบ้านไผ่ (ยกระดับ)       | 407+857.798 | ขอนแก่น    |               |      | ✓    |      |            |
| 23           | สถานีรถไฟบ้านแฮด                 | 423+753.298 | ขอนแก่น    |               |      |      | ✓    |            |
| 24           | ป้ายหยุดรถหนองเม็ก <sup>1/</sup> | 431+762.798 | ขอนแก่น    |               |      |      |      | ✓          |
| 25           | สถานีรถไฟท่าพระ (มีCY)           | 439+928.115 | ขอนแก่น    |               |      |      | ✓    |            |
| 26           | สถานีรถไฟขอนแก่น (ยกระดับ)       | 449+959.771 | ขอนแก่น    | ✓             |      |      |      |            |
| รวม          |                                  |             |            | 1             | 2    | 3    | 13   | 7          |

หมายเหตุ : <sup>1/</sup> จากการสำรวจภาคสนาม พบว่า ปัจจุบันไม่มีป้ายหยุดรถหนองเม็กแล้ว

ที่มา : - รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วน (ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น), บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, 2559





รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ





รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)





9. สถานีรถไฟพลสงคราม



10. สถานีรถไฟบ้านดอนใหญ่



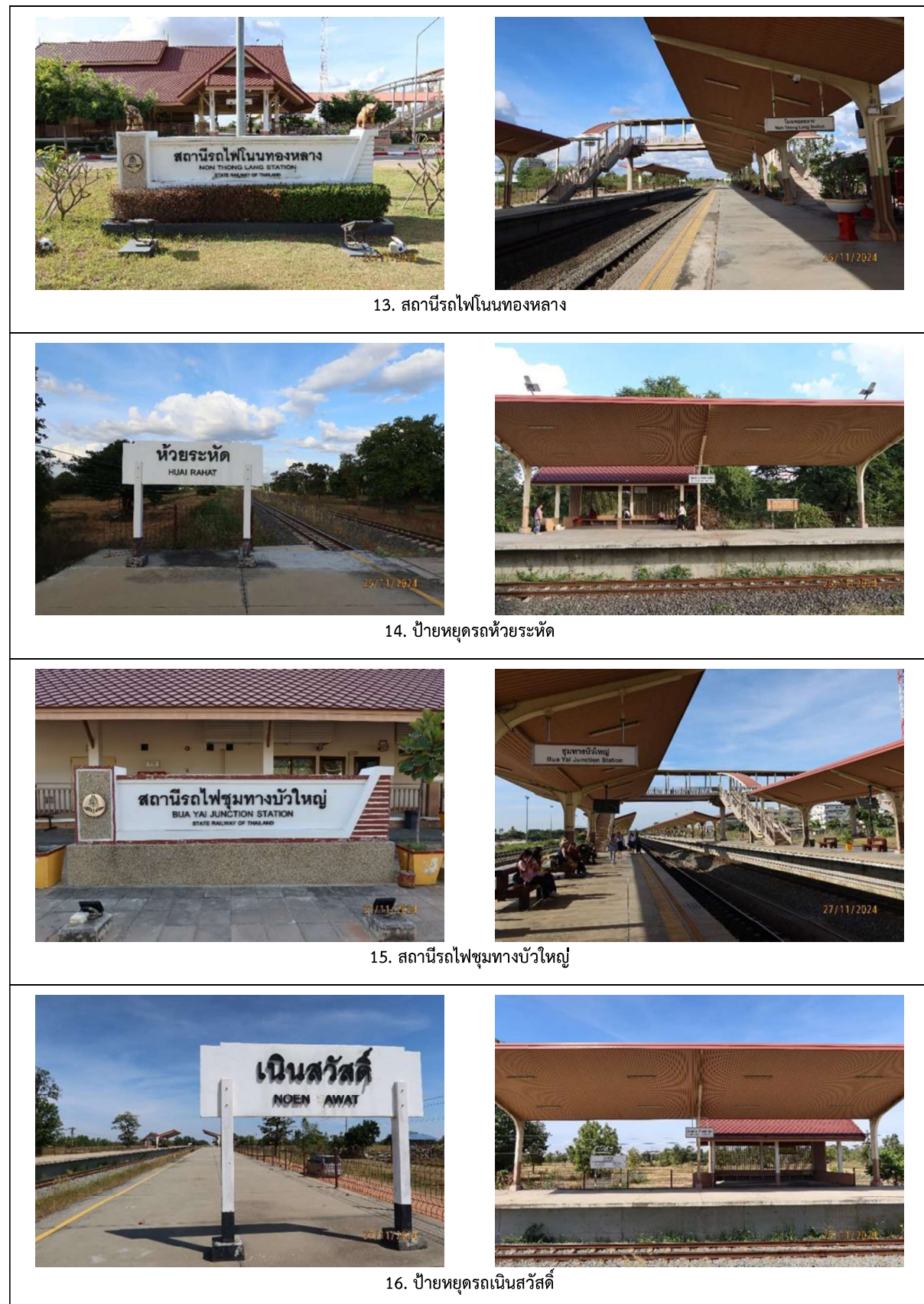
11. สถานีรถไฟเมืองคง



12. ป้ายหยุดรถบ้านไร่

รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)





รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)





รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)





รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)



รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)

## 1.4 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการติดตามตรวจสอบและรวบรวมผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น): กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ในระยะเปิดดำเนินการ ได้ดำเนินการตามที่ระบุไว้ในแบบ สผ.1 ซึ่งเป็น ตารางสรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการฯ ซึ่งได้รับการพิจารณาเห็นชอบจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2561 ตามหนังสือที่ ทส (กกวล) 1009/ว9718 เดือนกรกฎาคม 2561 โดย มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งประกอบด้วย คุณภาพน้ำผิวดิน อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และนิเวศวิทยาทางน้ำ กำหนดให้ดำเนินการเป็นเวลา 3 ปี หากไม่เกินมาตรฐานให้ตรวจวัดทุก 5 ปี ด้านเศรษฐกิจ-สังคม กำหนดให้ตรวจวัดทุก 5 ปี และการคมนาคมขนส่งให้ดำเนินการเดือนละ 1 ครั้งตลอดระยะดำเนินการ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มอบหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และบริษัท เทสโก้ จำกัด ให้เป็นที่ปรึกษาดำเนินการในช่วง 3 ปีแรกตั้งแต่โครงการเปิดดำเนินการแล้ว (ระหว่างวันที่ 9 กรกฎาคม 2563-วันที่ 8 กรกฎาคม 2566) และผลการตรวจวัดไม่เกินมาตรฐาน ดังนั้น การดำเนินการระหว่างกรกฎาคม 2567 - มิถุนายน 2568 จึงทำการติดตามตรวจสอบเฉพาะมาตรการด้านการคมนาคมขนส่งเท่านั้น โดยแผนการตรวจวัดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 1.4-1

## 1.5 องค์ประกอบของรายงาน

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 ฉบับนี้ประกอบไปด้วยเนื้อหาทั้งหมด 4 บท ได้แก่ บทที่ 1 บทนำ บทที่ 2 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม บทที่ 3 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และบทที่ 4 สรุปผลการติดตามตรวจสอบ



ตารางที่ 1.4-1 แผนการตรวจวัดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน  
ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2567 (ต่อ)

| แผนงาน                                | จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ   | ความถี่/ช่วงเวลา   | องค์ประกอบที่ตรวจวัด   | ช่วงเวลาทำการตรวจวัด  |         |         |         |         |         |
|---------------------------------------|---|--|--|---|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                       |   |  |  | ก.ย. ๖๖   | ก.ย. ๖๗ | ก.ย. ๖๘ | ก.ย. ๖๙ | ก.ย. ๗๐ | ก.ย. ๗๑ |
| 2. uttonymvithayalai<br>คุณภาพอากาศ   | สถานที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"><li>- สถานี 1 วัดบ้านเกาะ</li><li>- สถานี 2 วัดเสลา</li><li>- สถานี 3 โรงเรียนหนองนาโคกไผ่ล้อมสามัคคี</li><li>- สถานี 4 วัดโศภาราม</li><li>- สถานี 5 โรงเรียนวัดจันทน์พรประสิทธิ์</li><li>- สถานี 6 วัดพุทธรังษี</li><li>- สถานี 7 วัดนันทิการาม</li></ul> | 2 ครั้ง/ปี<br><br>ในฤดูฝนและฤดูแล้ง<br>(โดยตรวจวัดครั้งละ 5 วัน<br>ต่อเนื่อง)<br><br>(ดำเนินการเป็นเวลา<br>3 ปี หากไม่เกินมาตรฐาน<br>ให้ตรวจวัดทุก 5 ปี) | <ul style="list-style-type: none"><li>- ฝุ่นละอองรวม (TSP)</li><li>- ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10)</li><li>- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li><li>- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li><li>- ความเร็วลมและทิศทางลม</li></ul> | ดำเนินการ 3 ปีต่อเนื่องแล้ว ระหว่าง<br>เดือนกรกฎาคม 2563-มิถุนายน 2566<br>(ดำเนินการตั้งต่อไปในปี พ.ศ.2571) |         |         |         |         |         |
| 3. การติดตาม<br>ตรวจสอบระดับ<br>เสียง |   |  | <ul style="list-style-type: none"><li>- ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq-24 hrs.)</li><li>- ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn)</li><li>- ระดับเสียงสูงสุด (Lmax)</li><li>- ระดับเสียงเบรชท์ไพล์ที่ 90 (L<sub>90</sub>)</li></ul>  |   |         |         |         |         |         |
| 4. ความสิ้นสะท้อน                     |   |  | <ul style="list-style-type: none"><li>- ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (peak particle velocity)</li></ul>  |   |         |         |         |         |         |
| 5. นิเวศวิทยาทางน้ำ                   | สถานที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"><li>- สถานี W1 ลำตะคองเก่า</li><li>- สถานี W2 ห้วยลำตะกลิ้ง</li><li>- สถานี W3 ห้วยไผ่</li><li>- สถานี W4 ห้วยตะคร้อ</li><li>- สถานี W5 หนองมะเขือ</li><li>- สถานี W6 ห้วยห้วย</li><li>- สถานี W7 แม่น้ำชี</li></ul>                                       | 2 ครั้ง/ปี<br><br>ในฤดูฝนและฤดูแล้ง<br><br>(3 ปี ต่อเนื่องหลังเปิด<br>ดำเนินการจากนั้น<br>ดำเนินการทุก 5 ปี)   | <ul style="list-style-type: none"><li>- ความหลากหลายทางชีวภาพ</li><li>- ชนิดและความหนาแน่นของแมลงก้นดอพื้นพิชและแมลงก้นดอเสี้ยว</li><li>- ความชุ่มชื้นของสัตว์หน้าดิน</li></ul>  |   |         |         |         |         |         |