

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

๔.๔ โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีระยะทางประมาณ ๑๗๐ กิโลเมตร มีทั้งหมด ๒๗ สถานี แนวเส้นทางโครงการ ได้ออกแบบเป็นทางรถไฟระดับดิน และมีการออกแบบเป็นทางรถไฟยกระดับในช่วงท้าย เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดบริเวณตลาดหัวหิน และออกแบบสถานีหัวหินเป็นสถานียกระดับ มีการแก้ปัญหาจุดตัดถนนทั้งหมด ๑๑๓ แห่ง ตลอดแนวเส้นทางรถไฟ โดยการกั้นรั้ว ออกแบบจุดตัดทางรถไฟ ๔ ลักษณะ ได้แก่ ถนนยกระดับ ถนนยกระดับรูปตัว Y ถนนลอดใต้ทางรถไฟ และท่อเหลี่ยมลอดใต้ทางรถไฟ (Box Culvert) รวมทั้งออกแบบถนนเลียบริมทางรถไฟ เพื่อแก้ปัญหาการแบ่งแยกชุมชนออกเป็น ๒ ฝั่ง มีการออกแบบเป็นทางลอด ตลอดแนวเส้นทางโครงการ โครงการดังกล่าวเป็นการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ สอดคล้องกับแนวทางการแก้ไขปัญหาตามมติของคณะรัฐมนตรี นโยบายของรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๑ และนโยบายของรัฐบาลที่ส่งเสริมการลงทุนในโครงการที่สำคัญของประเทศ ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ได้มีมติเห็นชอบกับแนวเส้นทางรถไฟของโครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยมีความเห็นเพิ่มเติม ในประเด็นการออกแบบสถานีหัวหินที่เป็นสถานีใหม่ ควรออกแบบให้มีสถาปัตยกรรมที่แสดงเอกลักษณ์ของท้องถิ่น และไม่บดบัง หรือลดความสวยงาม และความสง่างามของสถานีรถไฟหัวหินเดิม รวมทั้งให้ความสำคัญกับการออกแบบแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อลดผลกระทบต่อกระแสน้ำด้วย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รับมอบอำนาจจากการรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการฯ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณารวม ๕ ครั้ง โดยในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๔ มีมติให้นำรายงานฯ ซึ่งได้ดำเนินการปรับแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ต่อไป

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ การออกแบบสะพานข้ามลำน้ำต่างๆ กำหนดให้มีตอม่อน้อยที่สุด ไม่ให้เกิดขวางทิศทางการไหลของน้ำ มีการลดการฟุ้งกระจายของตะกอนดิน ปลุกต้นไม้บริเวณสถานี เพื่อช่วยดูดซับมลพิษ

ทางอากาศ ป้องกันผลกระทบด้านฝุ่นละอองและเสียง มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ และในกรณีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่เกษตรกรรม และต้องทำการเวนคืนที่ดิน ต้องแจ้งให้เกษตรกรทราบล่วงหน้า

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมพิจารณารายละเอียดโครงการฯ และความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในรายงานฯ แล้ว มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑. เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟดังกล่าว ทอดตัวแนวเหนือ-ใต้ของประเทศ ซึ่งอาจเป็นแนวกั้นทางน้ำเมื่อเกิดน้ำท่วม หรือน้ำหลาก และส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ได้ ดังนั้น จึงควรพิจารณาออกแบบการก่อสร้างทางรถไฟและสะพาน มีให้กีดขวางทางน้ำ

๒. การกำหนดมาตรการเวนคืนที่ดิน ควรให้ความสำคัญกับการจ่ายค่าชดเชยอย่างเป็นธรรม โดยนำราคาตลาดมาพิจารณาร่วมด้วย

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ที่มีต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ไปพิจารณาดำเนินการในประเด็นการออกแบบก่อสร้างทางรถไฟและสะพาน มีให้กีดขวางทางน้ำ และการพิจารณาค่าชดเชย และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๔ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

ภาคผนวก ข

หนังสือบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญาการขยายระยะเวลาสัญญาจ้าง



บันทึกข้อความ

(CSCS) ลำดับที่รับ :	R 0 9 3 6 0
วันที่รับ :	๒ / ๓ / ๖๔
เวลารับ :	๑๖ : ๐๘

เลขที่ ศธ.-ทท.ค๑(อ)๐๒๐๓-๓ / ๒๕๖๔

วันที่ ๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๔

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน
สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล

เรื่อง ขอสงบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา (Supplementary Agreement) ฉบับที่ ๒ โครงการ
ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล

เรียน ผู้จัดการโครงการ CSCS

อ้างถึง ๑. สัญญาจ้างเลขที่ กส.๑๖/ทค./๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒. บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างก่อสร้างฯ ฉบับที่ ๑ ลงวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างก่อสร้างฯ ฉบับที่ ๒ จำนวน ๑ เล่ม

๒. แผ่น CD สำเนาบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างก่อสร้างฯ ฉบับที่ ๒ จำนวน ๑ แผ่น

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างบริษัท เอ.เอส.เอสโซซิเอท เอนิเนียริง (๑๙๖๔)

จำกัด ให้ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม - หนองปลาไหล
ตั้งอ้างถึง ๑ และ ๒ นั้น

ต่อมาคณะกรรมการรถไฟฯ มีมติในการประชุมครั้งที่ ๒๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ อนุมัติให้การรถไฟฯ ขยายระยะสัญญาจ้างออกไปอีก ๖๐๗ วัน (๒๐ เดือน)
จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๔ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕ บัดนี้ ผวก. ในฐานะผู้ว่าจ้าง
ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา (Supplementary Agreement) ฉบับที่ ๒ เรียบร้อยแล้ว
รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบและดำเนินการต่อไป

(นายธีระ รุ่งโรจน์สุวรรณ)
รมย. (PE/CT)

ต้นฉบับ



ราชอาณาจักรไทย

กระทรวงคมนาคม

การรถไฟแห่งประเทศไทย

บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา

(Supplementary Agreement)

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน

สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล

ฉบับที่ ๒

ลงวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน

สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล

สัญญาเลขที่ กส.๑๖/ทค./๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

ระหว่าง

การรถไฟแห่งประเทศไทย

กับ

บริษัท เอ.เอส.เอสโซซิเอท เอนิเนียริง (๑๙๖๔) จำกัด

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วงนครปฐม-หัวหิน

สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล

ฉบับที่ ๒

“การขยายระยะเวลาสัญญาจ้าง”

สัญญาเลขที่ กส.๑๖/ทค./๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

บันทึกเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาฉบับนี้ทำขึ้น ณ การรถไฟแห่งประเทศไทย ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ๑๐๓๓๐ เมื่อวันที่ ๑๙ เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔ ระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดย นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ซึ่งต่อไปในบันทึกเพิ่มเติมนี้เรียกว่า “ผู้ว่าจ้าง”) ฝ่ายหนึ่งกับ บริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (๑๙๖๔) จำกัด ซึ่ง จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายแห่งราชอาณาจักรไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่เลขที่ ๒๓๐ ซอยยาสูบ ๑ ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โดย นายตฤช ยนตรรักษ์ และ นายชาติ รัชชสุธี กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันนิติบุคคลปรากฏตามหนังสือรับรองของบริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (๑๙๖๔) จำกัด ทะเบียนเลขที่ ๐๑๐๕๕๐๗๐๐๑๗๔๔ ลงวันที่ ๑๕ เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๗ ออกโดย กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เลขที่ E๑๐๐๙๑๒๐๐๐๖๑๐๕ ลงวันที่ ๖ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๔ (ซึ่งต่อไปในบันทึกเพิ่มเติมนี้เรียกว่า “ผู้รับจ้าง”) อีกฝ่ายหนึ่ง

โดยคณะกรรมการการรถไฟฯ มีมติในคราวประชุมครั้งที่ ๒๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ อนุมัติให้การรถไฟฯ ขยายระยะเวลาสัญญาจ้างโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วง นครปฐม-หัวหิน สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล ออกไปอีก ๖๐๗ วัน (๖๐ เดือน) จากเดิมสิ้นสุด ๓๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยให้ขยายระยะเวลาการบังคับใช้เงื่อนไข การส่งมอบงานตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในผังการเชื่อมประสานงานก่อสร้าง (Key Dates) ให้เหมาะสม สอดคล้องกันตามข้อพิจารณาต่อไป

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจึงได้ตกลงกันทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา (Supplementary Agreement: SA) ฉบับที่ ๒ จากสัญญาว่าจ้างก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าช่วง นครปฐม-หัวหิน สัญญาที่ ๑ ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล ตามสัญญาเลขที่ กส.๑๖/ทค./๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ และบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา ฉบับที่ ๑ ลงวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามแก้ไข หรือเพิ่มเติมสัญญาตามข้อความดังต่อไปนี้

๑. สัญญาก่อสร้าง ข้อที่ ๗

ให้แก่ข้อความในวรรคสอง โดยใช้ข้อความดังนี้

ผู้รับจ้างจะต้องเริ่มทำงานที่รับจ้างภายในกำหนดวันเริ่มงานที่ผู้ว่าจ้างมีหนังสือให้เริ่มงาน และผู้รับจ้างจะต้องทำงานให้แล้วเสร็จภายในกำหนด ๓๖ (สามสิบหก) เดือน นับถัดจากวันเริ่มงานที่ได้รับ ไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน โดยให้ขยายระยะเวลาทำงานให้แล้วเสร็จจากเดิมภายในกำหนด ๓๖ (สามสิบหก) เดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๔ ขยายออกไปอีก ๖๐๗ วัน (๖๐ เดือน) เป็นทำงานให้แล้วเสร็จ ภายในกำหนด ๕๖ (ห้าสิบหก) เดือน สิ้นสุด วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕

๒. บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา ฉบับที่ ๑ ข้อ ๑

ให้แก่ข้อความในวรรคแรก โดยใช้ข้อความดังนี้

ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างตกลงขยายกำหนดเวลาแล้วเสร็จและส่งมอบงานตามผังเชื่อม ประสานงานก่อสร้าง (Key Dates) ตามที่ระบุในสัญญาข้อที่ ๑๗.๒ เงื่อนไขพิเศษของสัญญาและเอกสาร กำหนดรายละเอียดค่าปรับแต่ละรายการของผังการเชื่อมประสานงานก่อสร้าง (Key Dates) แนบท้ายสัญญา จ้าง โดยผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จและส่งมอบงานตามกำหนด ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ (KD๑) กำหนดแล้วเสร็จและส่งมอบงานภายใน ๓๖ (สามสิบหก) เดือน นับถัด จากวันเริ่มงาน โดยให้ขยายระยะเวลาส่งมอบงานจากเดิมภายในกำหนด ๓๖ (สามสิบหก) เดือน ขยาย ออกไปอีก ๒๐ (ยี่สิบ) เดือน เป็นการส่งมอบงานภายในกำหนด ๕๖ (ห้าสิบหก) เดือน

กลุ่มที่ ๒ (KD๒) กำหนดแล้วเสร็จและส่งมอบงานภายใน ๓๖ (สามสิบหก) เดือน นับถัด จากวันเริ่มงาน โดยให้ขยายระยะเวลาส่งมอบงานจากเดิมภายในกำหนด ๓๖ (สามสิบหก) เดือน ขยาย ออกไปอีก ๒๐ (ยี่สิบ) เดือน เป็นการส่งมอบงานภายในกำหนด ๕๖ (ห้าสิบหก) เดือน

กลุ่มที่ ๓ (KD๓) กำหนดแล้วเสร็จและส่งมอบงานภายใน ๓๖ (สามสิบหก) เดือน นับถัด จากวันเริ่มงาน โดยให้ขยายระยะเวลาส่งมอบงานจากเดิมภายในกำหนด ๓๖ (สามสิบหก) เดือน ขยาย ออกไปอีก ๒๐ (ยี่สิบ) เดือน เป็นการส่งมอบงานภายในกำหนด ๕๖ (ห้าสิบหก) เดือน

ข้อความอื่นใดนอกจากที่แก้ไขหรือเพิ่มเติมตามบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาฉบับนี้ให้ ใช้ตามสัญญาจ้าง หรือเอกสารแนบท้ายสัญญาจ้าง หรือบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา ฉบับที่ ๑ เดิมทุกประการ

บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาฉบับนี้ ทำขึ้นเป็น ๒ (สอง) ฉบับ มีความถูกต้อง ตรงกัน คู่สัญญาได้อ่านและเข้าใจข้อความโดยละเอียดตลอดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อพร้อมประทับตรา (ถ้ามี) ไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และคู่สัญญาต่างยึดถือไว้ฝ่ายละ ๑ (หนึ่ง) ฉบับ

ผู้ว่าจ้าง

ลงชื่อ

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ลงชื่อ

(นายจร รุ่งฐานีย์)

รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน

ผู้รับจ้าง

ลงชื่อ

(นายตฤช ยนตรรักษ์ และ นายชาติ รัชชสุธี)

บริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (๑๙๖๔) จำกัด

ลงชื่อ

(นายพงษ์ศักดิ์ สุทธิบุญ)

ผู้จัดการโครงการ

บริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (๑๙๖๔) จำกัด



บันทึกข้อความ

(CSCS) ลำดับที่รับ :	ร ๐ ๑ ๓ ๖ ๑
วันที่รับ :	๓ / ๓ / ๖๔
เวลารับ :	๑๖ : ๐๐

เลขที่ ศธ.-ทท.ค(อ) ๐๒๐๓-๑/๒๕๖๔

วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๔

โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าคู่ ชว่นครปฐม-หัวหิน
สัญญาที่ ๒ ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน

เรื่อง ขอส่งบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา (Supplementary Agreement) ฉบับที่ ๒ โครงการ
ก่อสร้างโรงไฟฟ้าคู่ ชว่นครปฐม-หัวหิน สัญญาที่ ๒ ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน

เรียน ผู้จัดการโครงการ CSCS

อ้างถึง ๑. สัญญาจ้างผู้รับจ้าง เลขที่ กส.๑๗/ทค./๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒. บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างก่อสร้างฯ ฉบับที่ ๑ ลงวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา ฉบับที่ ๒ จำนวน ๑ เล่ม

๒. แผ่น CD สำเนาทะเบียนข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างก่อสร้างฯ

ฉบับที่ ๒ จำนวน ๑ แผ่น

ตามที่การไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างบริษัท ชิโน - ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น
จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างโครงการโรงไฟฟ้าคู่ ชว่นครปฐม-หัวหิน สัญญาที่ ๒
ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน ตามสัญญาจ้างที่อ้างถึง ๑ และ ๒ นั้น

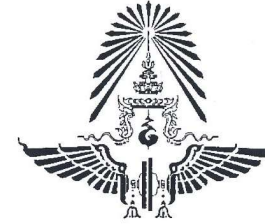
ต่อมาคณะกรรมการโรงไฟฟ้า มีมติในการประชุมครั้งที่ ๒๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน
๒๕๖๓ อนุมัติให้การโรงไฟฟ้า ขยายระยะสัญญาจ้างออกไปอีก ๖๐๗ วัน (๒๐ เดือน) จากเดิมสิ้นสุดวันที่
๓๑ มกราคม ๒๕๖๔ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕ บัดนี้ ผวก. ในฐานะผู้ว่าจ้างได้ลงนามในบันทึก
ข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา (Supplementary Agreement) ฉบับที่ ๒ เรียบร้อยแล้ว รายละเอียด
ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบและดำเนินการต่อไป

(นายธีระ รุ่งโรจน์สุวรรณ)
วมย.(PE/CT)

สำนักงานโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าคู่ที่ชะอำ
โทรศัพท์มือถือ ๐๘๖-๓๒๔๐๗๙๕๔

ต้นฉบับ



ราชอาณาจักรไทย

กระทรวงคมนาคม

การรถไฟแห่งประเทศไทย

บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา

(Supplementary Agreement)

โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าคู่ ชว่นครปฐม-หัวหิน

สัญญาที่ ๒ ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน

ฉบับที่ ๒

ลงวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔

โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าคู่ ชว่นครปฐม-หัวหิน

สัญญาที่ ๒ ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน

สัญญาเลขที่ กส.๑๗/ทค./๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

ระหว่าง

การรถไฟแห่งประเทศไทย

กับ

บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงนครปฐม - หัวหิน

สัญญาที่ ๒ ช่วงหนองปลาไหล - หัวหิน

ฉบับที่ ๒

“การขยายระยะเวลาสัญญาจ้าง”

สัญญาเลขที่ กส.๑๗/ทค./๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

บันทึกเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาฉบับนี้ทำขึ้น ณ การรถไฟแห่งประเทศไทย ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ๑๐๓๓๐ เมื่อวันที่ ๒๕ เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔ ระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดย นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (ซึ่งต่อไปในบันทึกเพิ่มเติมนี้เรียกว่า “ผู้ว่าจ้าง”) ฝ่ายหนึ่งกับ บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล ตามกฎหมายแห่งราชอาณาจักรไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่เลขที่ ๓๒/๕๔-๓๒/๖๐ อาคารชิโน-ไทยทาวเวอร์ ซอยอโศก ถนนสุขุมวิท ๒๑ แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร โดย นายภาคภูมิ ศรีธานี กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันนิติบุคคลปรากฏตามหนังสือรับรองของบริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ทะเบียนเลขที่ ๐๑๐๕๓๖๐๐๑๐๐๑ เมื่อวันที่ ๘ เดือน กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๖ ออกโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เลขที่ สจ.๔๐๐๐๑๑๔ ลงวันที่ ๗ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓ มอบอำนาจให้ นายจำลอง อนันตผล เป็นผู้ลงนามในบันทึกเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาและลงนามรับรองเอกสาร ตามหนังสือมอบอำนาจ ลงวันที่ ๒๓ เดือน มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓ (ซึ่งต่อไปในบันทึกเพิ่มเติมนี้เรียกว่า “ผู้รับจ้าง”) อีกฝ่ายหนึ่ง

โดยคณะกรรมการการรถไฟฯ มีมติในคราวประชุมครั้งที่ ๒๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ อนุมัติให้การรถไฟฯ ขยายระยะเวลาสัญญาจ้างโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงนครปฐม-หัวหิน สัญญาที่ ๒ ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน ออกไปอีก ๖๐๗ วัน (๖๐ เดือน) จากเดิมสิ้นสุด ๓๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยให้ขยายระยะเวลาการบังคับใช้เงื่อนไขการส่งมอบงานตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในผังการเชื่อมประสานงานก่อสร้าง (Key Dates) ให้เหมาะสมสอดคล้องกับตามข้อพิจารณาต่อไป

คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจึงได้ตกลงกันทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา (Supplementary Agreement : SA) ฉบับที่ ๒ จากสัญญาว่าจ้างก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงนครปฐม-หัวหิน สัญญาที่ ๒ ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน ตามสัญญาเลขที่ กส.๑๗/ทค./๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ และบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา ฉบับที่ ๑ ลงวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยแก้ไขหรือเพิ่มเติมสัญญาตามข้อความดังต่อไปนี้

๑. สัญญาก่อสร้าง ข้อที่ ๗

ให้แก่ข้อความในวรรคสอง โดยใช้ข้อความดังนี้

ผู้รับจ้างจะต้องเริ่มทำงานที่รับจ้างภายในกำหนดวันเริ่มงานที่ผู้ว่าจ้างมีหนังสือให้เริ่มงาน และผู้รับจ้างจะต้องทำงานให้แล้วเสร็จภายในกำหนด ๓๖ (สามสิบหก) เดือน นับถัดจากวันเริ่มงานที่ได้รับไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน โดยให้ขยายระยะเวลาทำงานให้แล้วเสร็จจากเดิมภายในกำหนด ๓๖ (สามสิบหก) เดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๔ ขยายออกไปอีก ๖๐๗ วัน (๖๐ เดือน) เช่นทำงานให้แล้วเสร็จภายในกำหนด ๕๖ (ห้าสิบหก) เดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕



๒. บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา ฉบับที่ ๑ ข้อ ๑

ให้แก่ข้อความในวรรคแรก โดยใช้ข้อความดังนี้

ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างตกลงขยายกำหนดเวลาแล้วเสร็จและส่งมอบงานตามผังเชื่อมประสานงานก่อสร้าง (Key Dates) ตามที่ระบุในสัญญาข้อที่ ๑๗.๒ เงื่อนไขพิเศษของสัญญาและเอกสารกำหนดรายละเอียดค่าปรับแต่ละรายการของการเชื่อมประสานงานก่อสร้าง (Key Dates) แนบท้ายสัญญาจ้าง โดยผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จและส่งมอบงานตามกำหนด ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ (KD๑) กำหนดแล้วเสร็จและส่งมอบงานภายใน ๓๖ (สามสิบหก) เดือน นับถัดจากวันเริ่มงาน โดยให้ขยายระยะเวลาส่งมอบงานจากเดิมภายในกำหนด ๓๖ (สามสิบหก) เดือน ขยายออกไปอีก ๒๐ (ยี่สิบ) เดือน เป็นการส่งมอบงานภายในกำหนด ๕๖ (ห้าสิบหก) เดือน

กลุ่มที่ ๒ (KD๒) กำหนดแล้วเสร็จและส่งมอบงานภายใน ๓๖ (สามสิบหก) เดือน นับถัดจากวันเริ่มงาน โดยให้ขยายระยะเวลาส่งมอบงานจากเดิมภายในกำหนด ๓๖ (สามสิบหก) เดือน ขยายออกไปอีก ๒๐ (ยี่สิบ) เดือน เป็นการส่งมอบงานภายในกำหนด ๕๖ (ห้าสิบหก) เดือน

กลุ่มที่ ๓ (KD๓) กำหนดแล้วเสร็จและส่งมอบงานภายใน ๓๖ (สามสิบหก) เดือน นับถัดจากวันเริ่มงาน โดยให้ขยายระยะเวลาส่งมอบงานจากเดิมภายในกำหนด ๓๖ (สามสิบหก) เดือน ขยายออกไปอีก ๒๐ (ยี่สิบ) เดือน เป็นการส่งมอบงานภายในกำหนด ๕๖ (ห้าสิบหก) เดือน

ข้อความอื่นใดที่แก้ไขหรือเพิ่มเติมตามบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาฉบับนี้ ให้ใช้ตามสัญญาจ้าง หรือเอกสารแนบท้ายสัญญาจ้าง หรือบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาฉบับที่ ๑ เดิมทุกประการ

บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาฉบับนี้ ทำขึ้นเป็น ๒ (สอง) ฉบับ มีความถูกต้องตรงกัน คู่สัญญาได้อ่านและเข้าใจข้อความโดยละเอียดตลอดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อพร้อมประทับตรา (ถ้ามี) ไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และคู่สัญญาต่างยึดถือไว้ฝ่ายละ ๑ (หนึ่ง) ฉบับ

ผู้ว่าจ้าง

ผู้รับจ้าง

ลงชื่อ

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ลงชื่อ

(นายจำลอง อนันตผล)

ผู้จัดการโครงการ

บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

ลงชื่อ

(นายจรูญ รุ่งฐานิโย)

รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน

ลงชื่อ

(นายสมภพ เขียวสกุลผล)

ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ

บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)



ภาคผนวก ค

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/ ๔ 0.๗ ๒๕



สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๕ เมษายน ๒๕๕๙

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่ง
และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟ
แห่งประเทศไทย

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ที่ ศค ๐๔๐๖.๓/๓๔๘๑
ลงวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๘

ตามที่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้รับมอบอำนาจจาก การรถไฟ
แห่งประเทศไทย ให้เป็นผู้นำเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ข้อมูลเพิ่มเติมครั้งที่ ๔)
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทาง
หนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดยบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อดำเนินการ
ตามขั้นตอนการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณารายงานฯ
ดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๙
ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้า
ทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งได้ดำเนินการปรับแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการ
ผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศแล้ว
เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป
อนึ่ง ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ ๑) แนวเส้นทางนครปฐม-

ชุมทาง...

- ๒ -

ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับหลัก จำนวน ๑๘ เล่ม ฉบับผู้บริหาร จำนวน
๔๓ เล่ม พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) จำนวน ๔๓ แผ่น ซึ่งบันทึกข้อมูลเช่นเดียวกับรายงานฉบับหลัก
ในรูปแบบของ Digital File (pdf)/Adobe Acrobat เพื่อเป็นเอกสารอ้างอิงและส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายฯ ได้สำเนาหนังสือแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และบริษัท
ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด พิจารณาดำเนินการต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นางปิยนันท์ ไศกนคณาภรณ์)

รองเลขาธิการฯ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำเนาถูกต้อง

(นางสุปราณี แสงไทย)

จึงปฏิบัติงานราชการอาวุโส

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๘๐๖

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๒๒

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป			
		<p>1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ มีดังนี้</p> <p>1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมดในการดำเนินการโครงการตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเงื่อนไขในสัญญาจ้าง ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ</p> <p>1.2 ควบคุม ดูแล และกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการโครงการ และบริหารจัดการโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ</p> <p>1.3 จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมรถไฟฯ</p> <p>1.4 การรถไฟฯ จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ</p>	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ด่างสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 1/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป			
		<p>2. ให้การรถไฟฯ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้องตามกฎหมาย และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อทราบ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขมาตรการในกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข เสนอ สผ. เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ</p> <p>3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ การรถไฟฯ และ/หรือบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง (ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ) จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว</p>	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ด่างสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 2/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
ทรัพยากรดิน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการอยู่ในเขตทางของ รพท. ซึ่งในระยะก่อสร้างจะมีการเปิดหน้าดิน และการกองดิน ซึ่งการกระทำดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กล่าวคือ ในการก่อสร้างฐานรากที่ต้องดำเนินการเจาะดินมากองไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจากเป็นการก่อสร้างทางรถไฟบนดิน และทางรถไฟจะยกระดับบริเวณหน้าดินหัวหินจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ จะมีการก่อสร้างฐานรากบนบริเวณการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ อาคารสถานีรถไฟ และการก่อสร้างทางยกระดับบริเวณสถานีหัวหิน ดังนั้น ในภาพรวมของโครงการจึงมีการเจาะดินซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการชะล้างหน้าดินได้ไม่มีผิวน้ำปกคลุมและส่งผลให้เกิดการกัดเซาะพังทลายของดินขึ้นตามบริเวณที่มีการขุดดินและตัดพาดลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียงได้ อย่างไรก็ตาม ลักษณะกิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงสั้นๆ และมีพื้นที่ที่จำกัด กล่าวคืออยู่ในบริเวณที่ก่อสร้างทางรถไฟและสถานี</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและการถมพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝน ควบคุมดูแลกองวัสดุต่างๆ ให้อยู่ในสถานที่ที่เหมาะสมและหลีกเลี่ยงบริเวณที่จะเกิดการกัดเซาะได้ง่ายและไม่ควรเก็บกองเป็นเวลานานเกินไป การตัดฟันต้นไม้และการแผ้วถางปรับพื้นที่ จะต้องจำกัดขอบเขตพื้นที่ให้น้อยที่สุด โดยต้องดำเนินการภายในบริเวณที่จะก่อสร้างซึ่งอยู่ภายในเขตทางเท่านั้น กำหนดให้กองดินที่เกิดจากงานดินตัดคันทางไว้ในพื้นที่เขตทางของ รพท. โดยต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำหรือคลองอย่างน้อย 500 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำดินเน่าลงสู่คลองไหลลงได้ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานกับ รพท. เพื่อกำหนดตำแหน่งที่จะนำดินที่เกิดจากงานดินตัดคันทางไปถม ซึ่งต้องเป็นพื้นที่ในเขตทางรถไฟ ซึ่งโดยทั่วไปจะให้น้ำสูงเฉลี่ยประมาณ 0.5-1.0 เมตร กว้างประมาณ 20 เมตร ซึ่งใช้ระยะทางในการถม 10-15 กิโลเมตร 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

นายอาเนห์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ตาวงศ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 3/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
ทรัพยากรดิน (ต่อ)	<p>รถไฟเท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้ ในระยะก่อสร้างโครงการไม่มีการใช้สารเคมีที่มีผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสมบัติของดินเดิม</p>		
อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมในระยะนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ แต่ควรมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันมิให้การดำเนินโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการส่งผลกระทบต่อสภาพทางอุทกวิทยาน้ำผิวดิน</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>แนวเส้นทางโครงการอาจมีส่วนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอัตราการไหลและทิศทางการไหลของแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ในบริเวณโครงการได้ เนื่องจาก การสร้างตอม่อหรือสะพานในใดในแหล่งน้ำเพื่อก่อสร้าง สะพานคอนกรีตข้ามแม่น้ำ นอกจากนี้ อาจมีกิจกรรมที่ส่งผลให้แม่น้ำขุดตลิ่งตลิ่งในแหล่งน้ำผิวดินบ้าง ได้แก่ การขุดลอกหรือการเปิดหน้าดินเพื่อสร้าง ตอม่อโครงสร้างยกระดับและการสร้างทางระบายน้ำ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ในการออกแบบสะพานข้ามลำน้ำต่างๆ กำหนดให้มีการวางตอม่อสะพานน้อยที่สุด และมีระยะห่างที่ไม่ส่งผลให้เกิดการกัดเซาะทางทิศทางการไหลของน้ำ ดำเนินการออกแบบระบบระบายน้ำของทางรถไฟระดับดิน และทางรถไฟยกระดับ <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้ เศษดิน หวาย โคลน ตกหล่นและปนเปื้อนลงลงในแหล่งน้ำ กำหนดให้มีการทำแนวคันป้องกันดิน เพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง กำหนดให้มีการเปิดหน้าดินให้เสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝนให้อัด ชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ และขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-เดือนพฤศจิกายน) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุก่อสร้างเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำสาธารณะ หรือท่อระบายน้ำสาธารณะ ใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

นายอาเนห์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ตาวงศ์

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 4/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	ชั่วคราว เป็นต้น ดังนั้น ผลกระทบต่อสภาพอุทกวิทยาทางน้ำในระยะก่อสร้างจึงอยู่ในระดับปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> • เศรษฐกิจเหลือทิ้งจากการก่อสร้างที่นำมากองไว้ ต้องมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ • ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่ การขุดดิน เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝนลงสู่แหล่งน้ำ • จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือขนาดเล็ก เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังเขตพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง • ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานราก ต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ และต้องปิดห่อปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อมและจะต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้ โดยไม่ให้มีการกองหรือกักไว้เป็นเวลานาน • สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนน้ำมัน ต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล • ดำเนินการป้องกันกิจกรรมในการก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดการปนเปื้อนจากน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ • ต้องรวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อน โดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสม • ตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำ ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่ามีารอุดตันมีดินทรายทับถม หรือวัสดุกีดขวาง ต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้กีดขวางทางระบายน้ำ • หากพบพื้นที่โดยรอบเกิดภาวะน้ำท่วม เนื่องจากโครงการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างหาเครื่องสูบน้ำมาระบายออกจากพื้นที่โดยเร็ว • จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนบนถนนเศรษฐกิจก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียง โดยต้องจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 5/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองไว้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด • จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ และบ่อตกตะกอน (โดยภายหลังจากเสร็จสิ้นกิจกรรมการแนวทางปรับพื้นที่ ก่อนที่จะมีการเริ่มกิจกรรมการก่อสร้างใดๆ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการติดตั้งบ่อตกตะกอนดินชั่วคราว (Sediment Trap) ทุกระยะ 500 เมตร ทางฟ้าขาว และซ้ายของคันทาง โดยบ่อตกตะกอนดินดังกล่าวมีขนาด 2x2 เมตร ลึก 1.5 เมตร ซึ่งจะมีประสิทธิภาพในการกักจับสารแขวนลอยได้ประมาณร้อยละ 70 ระยะเวลาเก็บกัก 5 ชั่วโมง (ดร.เกรียงศักดิ์ อุทุมสินโรจน์, พ.ศ.2539) ที่สามารถรองรับน้ำฝนโดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ที่จะขยายและปรับปรุงสถานี ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานระบบระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา • จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขาภิบาลที่สำนักงานก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงานให้เพียงพอ • กรณีที่มีการซ่อมบำรุงวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างต่างๆ ต้องดำเนินการเฉพาะภายในโรงซ่อมหรือซ่อมแซม • จัดให้มีบ่อพักน้ำเสียเพื่อรองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ เช่น การล้างเครื่องจักร และอุปกรณ์ • จัดสร้างห้องส้วมที่ถูกสุขาภิบาลให้เพียงพอในอัตราคนงาน 15 คน/1 ห้อง 	
	ระยะดำเนินการ พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการโดยเฉพาะช่วงที่ผ่านจังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่บริเวณเชิงเขา และลักษณะพื้นที่โดยทั่วไปเป็นแอ่งกระทะ เมื่อถึงฤดูน้ำหลากจะมีน้ำไหลลงมาจากเขา	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะสำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำสถานี • จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกหลักสุขาภิบาลทุกสถานี • ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำสถานีอย่างสม่ำเสมอ • จัดระบบการรวบรวมและการจัดการมูลฝอยที่สถาน้อย่างเหมาะสมโดยไม่ให้ตกลงสู่แม่น้ำ คูคลอง 	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 6/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	ตั้งอยู่ในระยะดำเนินการเมื่อถึงช่วงฤดูน้ำหลากทางรถไฟอาจขัดขวางการไหลของน้ำหรือมีลักษณะเป็นคันกั้นน้ำได้อย่างไรก็ตาม โครงการได้กำหนดขนาดของโครงสร้างและอาคารระบายน้ำตามแนวเส้นทางให้เพียงพอต่อปริมาณการไหลของน้ำที่ผ่านแนวเส้นทาง นอกจากนี้ ในการออกแบบการก่อสร้างต่อมอลงในแม่น้ำจะคำนึง ถึงสภาพอุทกวิทยาในปัจจุบันและต้องออกแบบไม่ให้ เป็นการกีดขวางลำน้ำ จึงคาดว่า จะส่งผลกระทบในระดับปานกลาง		
คุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง • ไม่มี	ระยะเตรียมการก่อสร้าง (ก) การออกแบบชั้นรายละเอียดสำหรับตัวสถานีรถไฟ • การออกแบบระบบรวบรวมน้ำเสียสำหรับตัวสถานีรถไฟ ต้องประกอบไปด้วยโครงสร้างดังต่อไปนี้ - ออกแบบระบบท่อสุขาภิบาล โดยมีการแยกท่อโสโครก (Soil Pipe) จากโถส้วมและโถปัสสาวะออกจากท่อน้ำทิ้ง (Waste Pipe) เพื่อลดการอุดตันของท่อ น้ำเสียจากห้องน้ำของสถานีจะรวมไหลรวมไปยังถังบำบัดน้ำเสีย ซึ่งกำหนดให้เป็นชนิดสำเร็จรูปแบบติดตั้งกับที่ (On-Site System) น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงท่อน้ำสาธารณะ โดยมีค่า BOD ₅ ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535	ระยะเตรียมการก่อสร้าง • ไม่มี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดารงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 7/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบระบายน้ำฝนจากหลังคาของสถานีรถไฟ ทางโครงการได้พิจารณาการออกแบบ ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา จะใช้รางระบายน้ำร่วมกับหัวรับน้ำฝน (Roof Drain) ในจำนวน ตำแหน่ง และความลาดเอียงที่เหมาะสม ขนาดของหัวรับน้ำฝน (Roof Drain) และรางระบายน้ำจะถูกออกแบบให้มีขนาดใหญ่มากเพียงพอสำหรับปริมาณน้ำฝนที่ความเข้ม (Rainfall Intensity) 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง จากนั้นจะระบายสู่ระบบระบายน้ำภายนอกต่อไป (ข) การออกแบบชั้นรายละเอียดสำหรับย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า (Container Yard : CY) <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบระบบท่อสุขาภิบาล ต้องประกอบด้วยโครงสร้าง ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบท่อสุขาภิบาลจะต้องแยกท่อโสโครก (Soil Pipe) จากโถส้วมและโถปัสสาวะออกจากท่อน้ำทิ้ง (Waste Pipe) เพื่อลดการอุดตันของท่อ น้ำเสียจากห้องน้ำจะไหลรวมไปยังถังบำบัดน้ำเสีย ซึ่งกำหนดให้เป็นชนิดสำเร็จรูปแบบติดตั้งกับที่ (On-Site System) ส่วนน้ำเสียจากห้องครัว จะไหลผ่านถังดักไขมันเพื่อแยกน้ำมันก่อน แล้วจึงไหลไปยังถังบำบัดน้ำเสีย น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงท่อน้ำสาธารณะ โดยมีค่า BOD₅ ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 การออกแบบระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา ต้องประกอบด้วยโครงสร้าง ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระบบระบายน้ำฝนจากหลังคา จะใช้รางระบายน้ำร่วมกับหัวรับน้ำฝน (Roof Drain) ในจำนวน ตำแหน่ง และความลาดเอียงที่เหมาะสม ขนาดของหัวรับน้ำฝน (Roof Drain) 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดารงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 8/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<p>และวางระบายน้ำจะออกแบบให้มีขนาดใหญ่มากเพียงพอสำหรับปริมาณน้ำฝนที่ความเข้ม (Rainfall Intensity) 150 มิลลิเมตร/ชั่วโมง จากนั้นจะระบายสู่ระบบระบายน้ำภายนอกต่อไป</p> <p>(ค) การออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อป้องกันการกัดเซาะตามแนวคันทางรถไฟ (Erosion Control)</p> <ul style="list-style-type: none">ทางโครงการได้คำนวณและประเมินปริมาณน้ำที่เกิดการกัดเซาะทั้งลาดตัดและลาดถมพร้อมออกแบบแก้ไขและป้องกัน เช่น วางระบายน้ำลาดดินตัด คันคอนกรีต (Concrete Curb) บนไหล่ทางป้องกันการกัดเซาะลาดดินถมสูง วางระบายน้ำจากปากท่อกลมที่ปากท่อสูงกว่าระดับดินเดิม บ่อตกตะกอน ฯลฯ โดยพิจารณาจากแบบมาตรฐานเกณฑ์ และมีแนวทางการป้องกันการเกิดการกัดเซาะ ดังรายละเอียดต่อไปนี้ออกแบบเพื่อให้ได้ความเร็วการไหลที่ไม่เกินค่าความเร็ววิกฤติ ซึ่งโดยทั่วไปจะพิจารณาให้อยู่ในช่วง 0.6-1.7 เมตร/วินาทีสำหรับพื้นที่ที่มีข้อจำกัดในการออกแบบและไม่สามารถควบคุมความเร็วการไหลได้ จะมีมาตรการป้องกันการกัดเซาะแบบใช้สิ่งก่อสร้าง เช่น การลาดหินผิวการไหลด้วยคอนกรีต หินเรียง เกเบียนบล็อก (Gabion blocks) การปลูกพืชคลุมดิน หรือวิธีอื่นๆการใส่ระยะเผื่อสัน (Free board)	
	ระยะก่อสร้าง แหล่งน้ำสำคัญที่อยู่ในแนวสายทางและใกล้เคียง เช่น แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำเพชรบุรี เป็นต้น อาจได้รับผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจากกิจกรรมการก่อสร้าง ต่อมา หรือส่วนอื่นใดในแหล่งน้ำเพื่อก่อสร้างสะพาน คอนกรีตขั้นบันได และอาจส่งผลให้เกิดการกัดเซาะ	ระยะก่อสร้าง การสร้างนั่งร้านชั่วคราว (Jetty) สำหรับการก่อสร้างตอม่อสะพาน (ก) มาตรการที่ต้องกำหนด	ระยะก่อสร้าง ดัชนีเฝ้าติดตามตรวจสอบทางกายภาพ
		<ul style="list-style-type: none">การก่อสร้างสะพานและทางลาดชั่วคราวสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างลงสู่แพขนส่ง ให้ใช้โครงสร้างเป็นสะพานเหล็กหรือสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กเท่านั้น เพื่อป้องกันการกัดเซาะทางระบายน้ำและการพังกระเจาของตะกอนดิน	<ul style="list-style-type: none">ความลึก (Depth)อุณหภูมิ (Temperature)ความโปร่งแสง (Transparency)

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>คลองอีกด้วย นอกจากนี้ยังมีตะกอนดิน เศษวัสดุ กองดินและสิ่งของต่างๆ ที่เกิดจากการก่อสร้างถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำที่ไหลผ่านบ้าง แต่จะเกิดเฉพาะช่วงฝนตกเท่านั้น ดังนั้นผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินจึงอยู่ในระดับปานกลาง และเกิดในเวลาสั้นๆ เฉพาะช่วงของการก่อสร้างโครงการเท่านั้น</p> <p>นอกจากนี้ น้ำเสียที่เกิดจากคานาเม่อสร้าง โครงการจะจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปภายในพื้นที่โครงการ และจะจัดให้มีบ่อกักน้ำทิ้ง โดยไม่มีการระบายน้ำทิ้งออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะแต่อย่างใด</p>	<ul style="list-style-type: none">การตอกเสาเข็มในลำน้ำ ควรเร่งดำเนินการให้เสร็จโดยเร็วภายในฤดูแล้ง และควรหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝน เพื่อลดผลกระทบจากการพังกระเจาของตะกอนท้องน้ำในลำน้ำเมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ไม้ดำเนินการรื้อถอนโครงสร้างสะพานและทางลาดชั่วคราวสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างลงสู่แพขนส่งออกทั้งหมดและให้มีการดำเนินการขุดลอกตะกอนท้องน้ำบริเวณที่มีการก่อสร้าง <p>(ข) มาตรการทั่วไป</p> <ul style="list-style-type: none">อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับในการก่อสร้างรวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง หากทางโครงการไม่มีความจำเป็นต้องใช้งานแล้ว ต้องรีบนำออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในลำน้ำทันที หรือต้องมีการจัดเก็บให้เป็นระเบียบเพื่อรื้อถอนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้มีการตกหล่นลงไปถึงชาวทางไหลของลำน้ำห้ามมิให้มีการทิ้งขยะมูลฝอยและเศษวัสดุต่างๆลงสู่ลำน้ำ เพื่อป้องกันปัญหา อาจทำให้ลำน้ำเกิดการตื้นเขินการวางกองวัสดุก่อสร้างและกองดินในบริเวณพื้นที่ที่นางานก่อสร้าง กำหนดให้ใช้ผ้าใบคลุม และจัดวางกองดินในบริเวณที่ราบและห่างไกลจากบริเวณก่อสร้าง เพื่อป้องกันการฝนตกและน้ำฝนอาจจะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ หรือกองวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากบริเวณร่องน้ำหรือลำน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะล้างดินทรายไหลลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงหลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่อยู่ริมแม่น้ำพร้อมกันทั้งหมด ให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนหรือบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการกัดเซาะและชะล้างตะกอนดิน และสิ่งปนเปื้อนสู่แหล่งน้ำ	<ul style="list-style-type: none">ความเค็ม (Salinity)ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity)ความเร็วกระแสน้ำ (Velocity) <p>ทางเคมี</p> <ul style="list-style-type: none">ความเป็นกรด-ด่าง (pH)ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen)ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (BOD₅)ของแข็งแขวนลอย (Suspend Solids)น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)เหล็กทั้งหมด (Total Iron) <p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none">แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total coliform bacteria)แบคทีเรียกลุ่มเฟคัลโคลิฟอร์ม (Fecal coliform bacteria) <p>โลหะหนัก</p> <ul style="list-style-type: none">ตะกั่ว (Pb)แคดเมียม (Cd)

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> เปิดหน้าดินให้เสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝนให้อัดน้ำขึ้นให้ทันและระบายกลับสู่แหล่งน้ำเดิมโดยเร็วที่สุดโดยพิจารณาจากพื้นที่ที่ดำเนินการในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-พฤศจิกายน) จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนบนเนินจากพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียง โดยต้องจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง กิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงลำน้ำ/คลองลำน้ำ โดยเฉพาะหากมีการขุดดินริมตลิ่งต้องกำหนดขอบเขตหรือจำกัดระยะการขุดดินอย่างชัดเจนเฉพาะพื้นที่ที่มีการทำงานจริงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งและการชะล้างหน้าดินสู่แหล่งน้ำ พร้อมกันนั้นต้องมีการบูรณะและเสริมสภาพเดิมภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จทันที การดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำให้ดำเนินการในฤดูแล้ง สำหรับกรณีที่ล่าช้าในฤดูแล้งให้ดำเนินการขุดและฝังฐานรากจนใต้ดิน (ต่ำกว่าระดับดินเดิมเพื่อดำเนินการก่อสร้างสะพานต่อไป แต่ในกรณีที่ล่าช้าและน้ำยังคงมีน้ำอยู่ในฤดูแล้ง) ให้ดำเนินการป้องกันและลดผลกระทบจากการพังทลายของตะกอนดินต้องดำเนินการก่อสร้างผนังกั้นน้ำชั่วคราว (Coffer Dam) ทำแนวคันเพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้าง ควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยการปลูกพืชคลุมดิน เช่น หญ้าแฝก กระต๊อมทอง หรือหญ้ามาเลเซีย ในบริเวณตลิ่งที่ได้รับการรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ กองดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องเก็บกองให้ห่างจากริมลำน้ำให้มากที่สุด และต้องมั่นใจว่ากองดิน/กองวัสดุจะไม่ถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ 	<p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) ตลอดระยะเวลาก่อสร้างที่ตัดผ่านแหล่งน้ำ <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณจุดตัดแม่น้ำหรือลำคลอง จำนวน 6 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี W1 : คลองส่งน้ำ ต.โพรงมะเดื่อ อ.เมือง จ.นครปฐม สถานี W2 : แม่น้ำแม่กลอง ต.พงสวาย อ.เมือง จ.ราชบุรี สถานี W3 : คลองวันดาว ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี สถานี W4 : แม่น้ำเพชรบุรี ต.คลองกระแซง อ.เมือง จ.เพชรบุรี สถานี W5 : คลองชะอำ ต.ชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี สถานี W6 : คลองบางก้วยหินหัก ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ด่านสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 11/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> เครื่องจักรอุปกรณ์ และโรงซ่อมบำรุงต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร และในบริเวณดังกล่าวต้องจัดเตรียมภาชนะเก็บน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้ว (Spent Oil) และมีระบบบำบัดน้ำเสียอย่างง่ายที่สามารถแยกน้ำมันหรือไขมันออกแล้วรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร เพื่อนำไปกำจัดโดยวิธีการที่ถูกต้องหรือบริการของบริษัทที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมาย จัดให้มีบ่อตกตะกอนชั่วคราวสำหรับบำบัดน้ำทิ้งจากการทำความสะอาด เครื่องจักรกล ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการเทพื้นคอนกรีต ในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน บริเวณที่พักคนงานและโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล เช่น งานซ่อมบำรุงเครื่องจักร ลานล้างรถ บริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และถังน้ำมันของเสีย เป็นต้น โดยทำเป็นพื้นคอนกรีตยกขอบโดยรอบ และทำท่อต่อเชื่อมระหว่างพื้นคอนกรีตและบ่อตกไขมัน เพื่อรวบรวมสิ่งรั่วไหลจากพื้นคอนกรีตลงสู่บ่อตกไขมันโดยตรง และระบายน้ำที่ผ่านการตกไขมันสู่ระบบบำบัดน้ำเสียรวมของบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อไป ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่างๆ ที่ใช้ในขณะก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำผิวดินด้วยการขุดคูล้อมรอบสถานที่เก็บสารเคมีและสารเคมีเพื่อใช้ถังน้ำมันและสารเคมีที่อาจรั่วไหลขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานให้ระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่างๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีต่อผิวดิน การก่อสร้างสำนักงานโครงการหรือที่พักคนงานชั่วคราว ให้ก่อสร้างห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างดินและการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานและที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำ 	<p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 232,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ด่านสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 12/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการสร้างเขื่อนหรือคันดินรอบพื้นที่กองวัสดุและที่พักคนงานก่อสร้าง พร้อมทางระบายน้ำและมีที่ดักตะกอนชั่วคราว เพื่อลดปริมาณของแข็งแขวนลอย ค่าความขุ่น และความสกปรกอื่นๆ ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างห้ามทิ้งขยะ และล้างทำความสะอาดเครื่องมือ/เครื่องจักรในลำน้ำ โดยต้องกำหนดเป็นกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคนงานก่อสร้าง จัดท่อน้ำทิ้งส้วมที่ถูกสุขลักษณะ แบบระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปไว้อย่างพอเพียงในพื้นที่พักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ในอัตราส่วนอย่างน้อย คนงาน 15 คน ต่อ 1 ห้อง และ 8 คน ต่อ 1 ห้อง ตามลำดับ ส่วนน้ำซักล้างและน้ำชำระล้างร่างกายของคนงานก่อสร้าง จะต้องได้รับการบำบัดโดยใช้ On Site Treatment น้ำทิ้งจากอาคารสำนักงานชั่วคราว และบ้านพักคนงานก่อสร้างให้บำบัดคุณภาพน้ำทิ้งให้เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งชุมชนก่อนระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ และต้องมีบ่อพักน้ำ (Holding Pond) ที่ใช้ในการรองรับน้ำเสียเพื่านั้น ก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำที่สามารถกักเก็บได้อย่างน้อย 1 วัน เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ ตรวจสอบสภาพบ่อดักไขมัน และดักคราบไขมันออกจากบ่ออย่างสม่ำเสมอ เดือนละ 2 ครั้ง และนำไปเก็บไว้ในถังเก็บของเสีย รอการนำส่งไปกำจัดยังสถานที่กำจัดที่ถูกหลักสุขาภิบาลต่อไป กำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการควบคุมปริมาณตะกอนแขวนลอยจากการตอกเสาตอม่อลงในแหล่งน้ำอย่างเคร่งครัด 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิรลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 13/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำของแหล่งน้ำ คือ การระบายน้ำเสียที่เกิดขึ้นในสถานีรถไฟและการชะล้างน้ำฝนที่ไหลลงสู่เครื่องจักรรถไฟ บริเวณรางรถไฟและสถานที่ซ่อมบำรุง ซึ่งจะส่งผลต่อแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงเป็นหลัก อาทิ คลองบางตาล คลองอูเรือและคลองวันดาว เป็นต้น โดยโครงการได้กำหนดให้มีระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียจากสถานีรถไฟ น้ำเสียจะถูกบำบัดให้ได้มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งก่อนปล่อยออกสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ ดังนั้นจึงถือว่าไม่มีผลกระทบในระยะดำเนินการ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> บำรุงรักษาแนวเขตชลประทานบริเวณที่ตั้ง และพื้นที่ที่มีแนวโน้มเกิดการชะล้างพังทลายจากการก่อสร้างโครงการให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันการชะล้างได้อย่างเสมอ เพื่อควบคุมและดูแลคุณภาพน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ให้มีคุณภาพน้ำทิ้งอยู่ในมาตรฐานการควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท ก่อนทำการระบายออกสู่ภายนอก ดังรายละเอียดต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีความสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตรวจสอบและดูแลรักษากระบวนการบำบัดของโครงการอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง บริเวณสถานีรถไฟและย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า ต้องจัดท่อน้ำทิ้งส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอ โดยแยกท่อน้ำทิ้ง และน้ำทิ้งที่ระบายจากพื้นที่ดังกล่าว ต้องผ่านการบำบัดคุณภาพน้ำอย่างน้อยให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางชนิดของประเภทการทรงตัวและการระเหยและสิ่งแวดล้อมกำหนด จัดให้มีท่อน้ำทิ้งส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเติมอากาศ และระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำทิ้งส้วมและส่วนอื่นๆ ที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีคุณภาพขั้นต่ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนมีการระบายออก มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความลึก (Depth) อุณหภูมิ (Temperature) ความโปร่งแสง (Transparency) ความเค็ม (Salinity) ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) ความเร็วกระแส (Velocity) <p>ทางเคมี</p> <ul style="list-style-type: none"> ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (BOD₅) ของแข็งแขวนลอย (Suspend Solids) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) เหล็กทั้งหมด (Total Iron)

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิรลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 14/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีบ่อกักน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีรถไฟและสถานกึ่งขบวนรถ ซึ่งสามารถรองรับน้ำทิ้งได้อย่างน้อย 1 วัน เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟได้ ซึ่งเป็นการลดปริมาณน้ำทิ้งในกรณีที่ต้องมีการระบายออกพื้นที่ภายนอก • จัดให้มีถังขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิด แยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะมีพิษ วางไว้ตามบริเวณต่างๆ อาทิเช่น ทางเดินเท้าภายในอาคารสถานี เป็นต้น โดยจัดให้มีปริมาณถังขยะที่เพียงพอในการรองรับขยะในแต่ละวัน และจัดให้มีคนงานคอยดูแลถ่ายเทออกเมื่อเต็ม โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดที่มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก • จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีรถไฟ เพื่อดูแลการรวบรวมขยะ การทำความสะอาดโดยทั่วไป • รณรงค์และชักชวนให้มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท โดยอาจใช้การตั้งจุดความสนใจด้วยรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวน เนื่องจากขยะจากสถานีรถไฟโดยส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีที่ทิ้งแน่นอน และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่หรือสามารถลดปริมาณได้ก่อนนำไปกำจัดเพื่อเป็นการรักษาความสะอาดและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม • จัดให้มีที่พักขยะอยู่ภายใต้หลังคามิწมส้อม เพื่อป้องกันน้ำฝนขยะออกสู่ภายนอก โดยที่พนักงานต้องสามารถจัดวางถังขยะหรือถุงดำที่รวบรวมขยะ ซึ่งมีติดป้ายเรียบร้อยแล้วได้อย่างเพียงพอ เพื่อการเก็บขนต่อไป 	<p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> • แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total coliform bacteria) • แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal coliform bacteria) <p>โลหะหนัก</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตะกั่ว (Pb) • แคดเมียม (Cd) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง 3 ปีต่อเนื่อง หลังเปิดดำเนินการ จากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณจุดตัดแม่น้ำหรือลำคลอง จำนวน 6 สถานี ได้แก่</p> <p>สถานี W1 : คลองส่งน้ำ ต.โพรงมะเดื่อ อ.เมือง จ.นครปฐม</p> <p>สถานี W2 : แม่น้ำแม่กลอง ต.พงสวาย อ.เมือง จ.ราชบุรี</p>

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่ารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 15/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • ประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบล หรือหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอื่นๆ เกี่ยวข้อง ให้มีการเก็บขยะเข้าไปกำจัดทุกๆ 1-2 วัน เพื่อให้มีขยะตกค้างในพื้นที่น้อยที่สุด โดยเฉพาะขยะเปียก • กวดขัน และควบคุมดูแลให้ผู้เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟ และเจ้าหน้าที่ประจำสถานีและสถานกึ่งขบวนรถเก็บตู้สินค้า ให้มีการรักษาความสะอาด และปฏิบัติตามหลักสุขอนามัยอย่างถูกต้อง 	<ul style="list-style-type: none"> • สถานี W3 : คลองวันดาว ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี • สถานี W4 : แม่น้ำเพชรบุรี ต.คลองกระแวง อ.เมือง จ.เพชรบุรี • สถานี W5 : คลองชะอำ ต.ชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี • สถานี W6 : คลองบางแก้วใหญ่ ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 116,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ในมาดำเนินการ
อุตุนิยมวิทยาและ คุณภาพอากาศ	ระยะก่อสร้าง สารมลพิษทางอากาศหลักที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง ได้แก่ ฝุ่นที่เกิดจากการเตรียมพื้นที่ การปรับพื้นที่ อากาศเสียจากท่อไอเสียยานยนต์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง จากผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากกิจกรรมการเตรียมพื้นที่และจาก	ระยะก่อสร้าง • ตรวจสอบสภาพเครื่องย่นตัวบรรทุก รวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งาน • กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพื่อความปลอดภัยในการจราจร	ระยะก่อสร้าง ดัชนีติดตามตรวจสอบ <ul style="list-style-type: none"> • ความเร็วลมและทิศทางลม • ฝุ่นละอองรวม (TSP) • ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 (PM-10) • ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ • ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่ารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 16/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ (ต่อ)	การใช้เครื่องจักรในระหว่างก่อสร้าง พบว่าอัตราการระบายสารมลพิษอากาศจากกิจกรรมดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศของพื้นที่ใกล้เคียงน้อย ประกอบกับกิจกรรมการก่อสร้างจะดำเนินการเป็นช่วงๆ ตามแนวเส้นทาง เมื่อการก่อสร้างแต่ละช่วงแล้วเสร็จ ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศดังกล่าวจะหมดไป นอกจากนี้โครงการได้จัดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศซึ่งสามารถช่วยป้องกันและลดผลกระทบด้านการระบายมลสารทางอากาศจากโครงการได้ ดังนั้นคาดว่าผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการต่อคุณภาพอากาศในบรรยากาศในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงตามแนวเส้นทางจะอยู่ในระดับต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง กำหนดให้มีการปิดผิวหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด และเปิดผิวหน้าดินในพื้นที่ก่อสร้างตามความจำเป็น จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกและถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ กำหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด กำหนดให้ดำเนินการกองวัสดุก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุม เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น กำหนดเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษาดูแลให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง สอบถามปัญหาเรื่องร้องเรียนอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ จากชุมชนใกล้เคียง เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขต่อไป การก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ ขุดเจาะผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วกั้นโดยรอบบริเวณที่จะทำการก่อสร้างให้มีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 2 เมตร ตลอดเวลาที่ทำการก่อสร้าง บำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อช่วยให้มีประสิทธิภาพ ไม่ให้มีอัตราการปล่อยสารมลพิษที่เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด 	<p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาที่ก่อสร้าง <p>สถานที่ติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่ก่อนไถพรวนสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี A1 : วัดพระงาม ต.นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม สถานี A2 : โรงเรียนสารสิทธิ์พิทยาลัย ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี สถานี A3 : วัดปากท่อ ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี สถานี A4 : โรงเรียนวัดนาคร ต.ช่องสะแก อ.เมือง จ.เพชรบุรี สถานี A5 : โรงเรียนตรุดศึกษา ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 435,000 บาท/ปี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยนางสาวจิตรา ต่ารุ่งกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 17/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> รักษาความสะอาดเรียบร้อยรวมทั้งการจัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม ในบริเวณก่อสร้างพร้อมทั้งจัดเก็บโยกย้ายสิ่งก่อสร้างและวัสดุที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างต่างๆ ออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุดหลังจากที่ไม่ต้องการใช้แล้วหรือหลังจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวแล้วเสร็จ 	<p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อเปิดใช้งานโครงการ แหล่งของมลพิษทางอากาศจะมาจากท่อไอเสียยานยนต์เป็นหลัก ซึ่งมลพิษทางอากาศที่สำคัญ คือ ฝุ่น ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ สำหรับปริมาณมลพิษจะขึ้นอยู่กับค่าของ CALINE 4 ซึ่งพบว่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และ ฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกพื้นที่และทุกปีที่มีการคาดการณ์ ส่วนความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์จะมีค่าเกินมาตรฐานในบางพื้นที่และบางปีของการคาดการณ์ ทั้งนี้ผลกระทบของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ที่ประเมินได้เป็นค่าความเข้มข้นสูงสุด ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในเวลาสั้นๆ สำหรับตำแหน่งที่ระดับความเข้มข้นสูงสุดเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ส่วนใหญ่คือตำแหน่งของสถานีรถไฟไม่ได้รับผลกระทบที่อยู่อาศัย</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดระบบจราจรบริเวณสถานีให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งเครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรเพื่อบอกทิศทางและกำหนด ความเร็วบริเวณสถานี บริเวณสถานีรถไฟห้ามจอดและติดเครื่องขณะจอดเป็นเวลานาน ปลูกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยดูดซับมลพิษทางอากาศ ควบคุมการปล่อยไอเสียและคุณภาพของเชื้อเพลิง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความเร็วลมและทิศทางลม ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 (PM-10) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ <p>ความถี่</p> <p>2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>สถานที่ติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่ก่อนไถพรวนสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี A1 : วัดพระงาม ต.นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยนางสาวจิตรา ต่ารุ่งกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 18/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
อุตุนิยมวิทยาและ คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ดังนั้นในภาพรวมจึงคาดว่าค่าประเมินโครงการ จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในระดับปานกลาง		<ul style="list-style-type: none">สถานี A2 : โรงเรียนสารสิทธิ์พิทยาลัย ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรีสถานี A3 : วัดปากท่อ ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรีสถานี A4 : โรงเรียนวัดนาค ต.ช่องสะแก อ.เมือง จ.เพชรบุรีสถานี A5 : โรงเรียนครุฑศึกษา ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ งบประมาณ <ul style="list-style-type: none">870,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ <ul style="list-style-type: none">การรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ
เสียง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">ไม่มี	ระยะเตรียมการก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการเกี่ยวกับรายละเอียดของการกิจกรรมก่อสร้าง ระยะเวลาของการทำงาน โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีเสียงดัง	ระยะเตรียมการก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">ไม่มี
	ระยะก่อสร้าง จากผลการศึกษาระดับเสียงที่ระยะต่างๆ (ระยะห่าง 15-500 เมตร) จากกิจกรรมการก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างทุก 7 วัน เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดังผิดปกติการก่อสร้างบนถนนเก่าทดให้ไม่ก่อกวนแหล่งสิ่งแวดล้อมทางวัฒนธรรมหากในกรณีที่จะต้องให้	ระยะก่อสร้าง ดัชนีติดตามตรวจสอบ <ul style="list-style-type: none">ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (Leq 24 hr)

นายอาณนทร์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
เสียง (ต่อ)	สถานีรถไฟและทางยกระดับ (ช่วงเมืองหัวหิน) พบว่า มีค่าระดับเสียง Leq 24 อยู่ในช่วง 59.6-90.0 เดซิเบล(เอ) และพบว่าที่ระยะห่าง 150 เมตรขึ้นไปจากแหล่งกำเนิดเสียง มีระดับเสียง Leq 24 จากกิจกรรมการก่อสร้าง ต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) อย่างไรก็ตามการก่อสร้างโดยส่วนใหญ่ เป็นการเตรียมพื้นที่ขาคานและราง ซึ่งการปรับปรุง สถานีนั้นดำเนินการในเขตทางของ รฟท. และในช่วง ที่มีกิจกรรมการตกแต่งเสริม ระดับเสียงที่เกิดขึ้น จะดังเพียงช่วงที่มีการตกแต่ง ไม่มีการใช้งานต่อเนื่อง เหมือนเครื่องจักรอื่น จึงก่อให้เกิดเสียง ดังรบกวนใน ระยะสั้น ประกอบกับกิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่จะ ดำเนินการในช่วงกลางวัน และเป็นการก่อสร้างที่ไม่ใช่ อาคารขนาดใหญ่ ไม่ได้ใช้เสาเข็มที่ใหญ่มากกว่า อาคารโดยทั่วไป จึงหากโครงการดำเนินการตาม มาตรการลดผลกระทบจากเสียงรบกวนที่ได้กำหนด ไว้ จะทำให้ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมก่อสร้าง อยู่ในระดับต่ำที่สุดที่เป็นไปได้ สำหรับระดับเสียงที่ ระยะห่างต่างๆ จากกิจกรรมการก่อสร้างทางรถไฟ	แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษและมีการรองเพื่อกันเสียงดังและความสั่นสะเทือน <ul style="list-style-type: none">กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงเวลาการพักผ่อนของประชาชน มาตรการนี้จะลดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงลงได้ไม่เกิน 3 เดซิเบล(เอ) ขึ้นกับระดับเสียงจากแหล่งกำเนิดอื่นๆกิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะต้องมีการประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึงกำหนดให้บริเวณที่เห็นว่าจะมีผลกระทบด้านเสียง เช่นการขุดเจาะพื้นผิว ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง 4 เมตร ซึ่งทำหน้าที่เสมือนกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันเสียงไม่ให้ก่อให้เกิดผลกระทบที่รุนแรงกับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงและผู้สัญจรพิจารณาใช้เครื่องจักรอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ได้แก่ การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก (ตลอมพื้นที่ก่อสร้างโครงการกำหนดให้มีการใช้เข็มเจาะทั้งหมด ยกเว้นบริเวณการก่อสร้างสะพานรถไฟ และบริเวณสถานีรถไฟ) รวมทั้งพิจารณาเลือกวิธีการก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบแบบหล่อสำเร็จซึ่งสามารถช่วยลดระดับเสียงให้อยู่ในระดับที่ควบคุมได้ รวมทั้งช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้างอันจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างในระดับต่ำที่สุด เป็นต้นในการนี้ก่อสร้างใกล้สถานศึกษาให้ประสานกับสถาบันการศึกษาเหล่านั้นในเรื่องกำหนดเวลาการเจาะหรือตอกเสาเข็มเพื่อไม่ให้ตรงกับการเรียนการสอนเช่นให้ดำเนินการในวันหยุด เป็นต้นในการนี้ก่อสร้างใกล้ศาสนสถานให้แจ้งกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงในช่วงที่มีการประกอบศาสนกิจ และในวาระสำคัญทางศาสนากำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านเสียงอย่างเคร่งครัด	<ul style="list-style-type: none">ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{90})ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ความถี่ <ul style="list-style-type: none">1 ครั้ง เมื่อมีการก่อสร้างผ่านพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ (โดยเป็นช่วงที่มีกิจกรรมที่เสียงดัง) สถานีติดตามตรวจสอบ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none">สถานี N1 : วัดพระงาม ต.นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐมสถานี N2 : โรงเรียนสารสิทธิ์พิทยาลัย ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรีสถานี N3 : วัดปากท่อ ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรีสถานี N4 : โรงเรียนวัดนาค ต.ช่องสะแก อ.เมือง จ.เพชรบุรีสถานี N5 : โรงเรียนครุฑศึกษา ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์

นายอาณนทร์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เสียง (ต่อ)	พบว่าที่ระยะห่าง 50 เมตรขึ้นไปจากแหล่งกำเนิดเสียง มีระดับเสียง L_{eq24} จากกิจกรรมการก่อสร้างต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) ดังนั้น โครงการได้กำหนดให้มีมาตรการลดผลกระทบทางด้านเสียงในระยะก่อสร้างโครงการ โดยพิจารณาพื้นที่ติดตั้งกำแพงกันเสียงตามแนวพื้นที่ก่อสร้างที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีระดับเสียง L_{eq} เฉลี่ย 24 ชั่วโมง จากการประเมินโดยการคำนวณรวมกับระดับเสียงจากการจราจรวัดจริงแล้วมีค่าระดับเสียงรวมเกิน 70 เดซิเบล(เอ) (ค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไปต้องไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) โดยกำแพงกันเสียงในระยะก่อสร้างโครงการ มีลักษณะเป็นกำแพงกันเสียงชั่วคราวเป็นกำแพงขีปนาวุธคอนกรีต มีความสูง 4 เมตร ติดตั้งไว้บริเวณขอบนอกของพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ เพื่อลดทอนเสียงดังจากการก่อสร้างจนอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ดังนั้นคาดว่าผลกระทบจากเสียงในระยะก่อสร้างโครงการจะอยู่ในระดับต่ำ	<ul style="list-style-type: none">กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้บริเวณแนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องมีการรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์พร้อมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหามาเสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะในพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นเมืองหรือชุมชน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงการขนถ่ายวัสดุและอุปกรณ์จะต้องมีการควบคุมจากวิศวกรผู้คุมงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุดจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) สำหรับคนงานที่ทำงานในบริเวณก่อสร้างที่มีเสียงดังในเวลาทำงานไม่เกิน 8 ชั่วโมงในส่วนแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่ค้าขาย ซึ่งอยู่ใกล้โครงการนั้น การก่อสร้างที่มีเสียงดังอาจต้องประสานในการทำงานก่อสร้าง เช่น งานที่มีเสียงดังในช่วงที่นอกฤดูท่องเที่ยว หรือช่วงที่ไม่ใช่ช่วงวันหยุดยาวกำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดพื้นที่อ่อนไหวดังนี้<ul style="list-style-type: none">รพ.สต. โพรหมะเตือ - วัดเสนหาวัดโพรหมะเตือ - โรงเรียนสารสิทธิ์พิทยาลัยโรงเรียนยกยง - โรงเรียนดุสิตวิทยาโรงเรียนวัดคงคาราม - วัดป่าไผ่วัดคงคาราม - วัดโพธารามโรงเรียนวิชัยวิภาคม - โรงเรียนชุมชนวัดเจ็ดเสมียนวัดบ้านกล้วย - โรงเรียนวัดบ้านกล้วย	งบประมาณ • 260,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ • การรถไฟแห่งประเทศไทยกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ต้าวสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เสียง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none">โบรณาสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) - วัดบางลี่เจริญธรรมโรงเรียนสุริยวงศ์ - โรงเรียนปากท่อพิทยาคมวัดปากท่อ - มัสยิดอัลมัฆะเราะฮ์โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า - วัดปิบ (ร้าง)วัดนาค - โรงเรียนวัดนาคโรงเรียนบ้านหนองเกตุ - โรงเรียนเทศบาล 1พระราชวังไกลกังวล - โรงเรียนเทศบาลบ้านเมือฝ้ายโรงพยาบาลหัวหิน - โรงเรียนพณิชยการหัวหินโบสถ์คาทอลิกนักบุญเปาโล - โรงเรียนเว้งไกลกังวลโรงเรียนตรุดศึกษา - โรงเรียนเทศบาลวัดหนองแกวัดหนองแก	
ระยะดำเนินการ	จากผลการคาดการณ์ระดับเสียงที่ระยะห่างต่างๆ จากแนวเส้นทางรถไฟ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่าระดับเสียงจากกิจกรรมในระยะดำเนินการโครงการปี พ.ศ.2577 ซึ่งเป็นปีมีจำนวนขบวนรถวิ่งมากที่สุด ที่ระยะห่าง 15-500 เมตร จากแนวเส้นทางรถไฟโครงการ มีค่าอยู่ในช่วง 50.8-81.7 เดซิเบล(เอ) และพบว่าที่ระยะห่าง 60 เมตรขึ้นไป	ระยะดำเนินการ • ตรวจสอบสภาพทางรถไฟ หัวจักรรถไฟ และการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ • หากผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะดำเนินการมีระดับเสียงเริ่มใกล้เคียงหรือเกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป หรือได้รับการร้องเรียน กำหนดให้พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณที่จำเป็น • กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดพื้นที่อ่อนไหวดังนี้ <ul style="list-style-type: none">รพ.สต. โพรหมะเตือ - วัดเสนหาวัดโพรหมะเตือ - วัดหนองกบ	ระยะดำเนินการ ดัชนีติดตามตรวจสอบ • ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. ($L_{eq} 24 hr$) • ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ 90 (L_{90}) • ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{day}) • ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ต้าวสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เสียง (ต่อ)	จากแหล่งกำเนิดเสียงมีระดับเสียง Leq24 ต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) สำหรับระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่าระดับเสียง Leq24 ที่เกิดจากแหล่งกำเนิดเสียงของโครงการรวมกับระดับเสียงจากการจราจรวัด พบว่าระดับเสียง Leq24 บริเวณพื้นที่อ่อนไหว รวมทั้งระดับเสียงจากการจราจรวัด ส่วนใหญ่มีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (70 เดซิเบล(เอ)) ยกเว้น พื้นที่อ่อนไหว ที่ตั้งอยู่ห่างจากแนวเส้นทางรถไฟน้อยกว่า 60 เมตร และพื้นที่อ่อนไหวที่ตั้งอยู่ในช่วงอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐาน เนื่องจากค่าระดับเสียง Leq24 สูงสุดจากการจราจรวัดบริเวณโรงเรียนครูณฤศศึกษา มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐาน (ค่าสูงสุดเท่ากับ 73.6 เดซิเบล(เอ))	<ul style="list-style-type: none"> - วัดคอนตัม - โรงเรียนวัดคอนตัม - โรงเรียนคูสิตวิทยา - วัดป่าไผ่ - โรงพยาบาลโพธาราม - วัดโพธาราม - โรงเรียนวัดเจ็ยไผ่ - วัดเจ็ดเสมียน - โรงเรียนวัดบ้านกล้วย - โรงเรียนสุริยวงศ์ - วัดปากท่อ - โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า - วัดนาค - โรงเรียนบ้านหนองเกตุ - วัดบ่อฝ้าย - พระราชวังไกลกังวล - วัดหัวหิน - โรงเรียนพาณิชย์การหัวหิน - โรงพยาบาลซานเปาล์หัวหิน - โรงเรียนสารสิทธิ์พิทยาลัย - โรงเรียนยกย่อง - โรงเรียนวัดคงคาราม - วัดคงคาราม - โรงเรียนมัธยมวัดไทรราชบุรีอุปถัมภ์ - โรงเรียนวิชัยวิชาคม - โรงเรียนชุมชนวัดเจ็ดเสมียน - วัดบ้านกล้วย - วัดบางลี่เจริญธรรม - โรงเรียนปากท่อพิทยาคม - มัสยิดอัลมัจญีเราะฮ์ - วัดปิบ (ร้าง) - โรงเรียนวัดนาค - โรงเรียนเทศบาล 1 - วัดไกลกังวล - โรงเรียนเทศบาลบ้านบ่อฝ้าย - โรงเรียนเทศบาลหัวหิน - โบสถ์คาทอลิกนักบุญเทระซา - โรงเรียนเทศบาลบ้านสมอโพรง 	<p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ <p>สถานที่ติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี N1 : วัดพระงาม ต.นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม • สถานี N2 : โรงเรียนสารสิทธิ์พิทยาลัย ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี • สถานี N3 : วัดปากท่อ ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี • สถานี N4 : โรงเรียนวัดนาค ต.ช่องสะแก อ.เมือง จ.เพชรบุรี • สถานี N5 : โรงเรียนครูณฤศศึกษา ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 520,000 บาท/ครั้ง

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ด่างสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 23/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เสียง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - วิทยาลัยการอาชีพวังไกลกังวล - โรงเรียนวังไกลกังวล - โรงเรียนอนุบาลสมเด็จ - โรงเรียนมัธยมสาธิตการวิทยา - โรงเรียนครูณฤศศึกษา - โรงเรียนเทศบาลบ้านหัวหิน - โรงเรียนหัวหินวิทยาคม - โรงเรียนหัวหินวิทยาลัย - โรงเรียนเทศบาลวัดหนองแก - วัดหนองแก 	<p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ
ความสั่นสะเทือน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างจะต้องระวังการตอกเสาเข็มมากที่สุด เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีระดับความสั่นสะเทือนสูงที่สุด แต่หากดำเนินการอย่างระมัดระวังก็จะไม่ทำให้เกิดผลกระทบที่สำคัญ เช่น อาจใช้เข็มเจาะแทนหากพิจารณาแล้วอาจทำให้อาคารข้างเคียงเสียหายได้ ซึ่งความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็มไม่ใช่สาเหตุเดียวที่จะทำให้เกิดความเสียหายต่ออาคารบ้านเรือน แต่การสั่นของดินก็มีส่วนได้เช่นกัน ดังนั้น วิศวกรผู้ควบคุมการก่อสร้างจะต้องกำกับดูแลและป้องกันเพื่อมิให้เกิดความเสียหายดังกล่าว</p> <p>สำหรับระดับความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างโครงการ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ พิจารณาในกรณีเลวร้าย</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ใช้เครื่องจักรอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น การใช้เข็มเจาะแทนตอกเสาเข็ม เป็นต้น • กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะหากมีอาคารใกล้เคียง และอาจได้รับความเสียหายหากใช้เข็มตอก • กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. และต้องแจ้งประชาชนและผู้ประกอบการข้างเคียงให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน • กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพื่อความปลอดภัยในการจราจร • กำหนดให้รถบรรทุกก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกเป็นไปตาม พรบ. ทางหลวง พ.ศ.2535 • กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่ใกล้บริเวณแนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์พร้อมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหามาเสนอต่อกรมรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 ครั้ง เมื่อมีการก่อสร้างผ่านพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ (โดยเป็นช่วงที่มีกิจกรรมที่มีความสั่นสะเทือนมาก) <p>สถานที่ติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี V1 : วัดพระงาม ต.นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ด่างสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 24/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	ที่ต่ำ (Worst Case) กำหนดไว้ระดับความสั่นสะเทือนจากแหล่งกำเนิดตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการมีระดับความสั่นสะเทือนในระดับเดียวกับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมการตอกเสาเข็มชนิดเข็มตอก (Pile Driver (impact)) ซึ่งพบว่าบริเวณที่ตั้งของพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่มีโอกาสได้รับความสั่นสะเทือนสูงสุด จะเป็นพื้นที่อ่อนไหวที่ตั้งอยู่ใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด ได้แก่ วัดพระงาม วัดแสงหา โบราณสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) วัดปื๊ด (ร้าง) ซึ่งมีระดับความสั่นสะเทือน ณ บริเวณแนวเส้นทางเท่ากับ 13.966 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งเป็นระดับที่คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบ้างเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม ตำแหน่งที่มีการก่อสร้างโครงสร้างสะพานและสถานีรถไฟ ไม่ได้ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบดังกล่าวบริเวณดังกล่าวจึงไม่มีกิจกรรมการตอกเสาเข็ม ประกอบกับแหล่งกำเนิด		<ul style="list-style-type: none"> สถานี V2 : โรงเรียนสารสิทธิ์พิทยาลัย ๓. บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี สถานี V3 : วัดปากท่อ ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี สถานี V4 : โรงเรียนวัดนาค ต.ช่องสะแก อ.เมือง จ.เพชรบุรี สถานี V5 : โรงเรียนตรุดศึกษา ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 160,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่ารังสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 25/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างโครงการจะเกิดขึ้นเพียงช่วงเวลาสั้นๆ ในแต่ละช่วงของโครงการ ดังนั้น คาดว่าผลกระทบจากความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างโครงการจะอยู่ในระดับต่ำ		
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สำหรับระดับความสั่นสะเทือนสูงสุดในระยะดำเนินการที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ มีค่าอยู่ในระดับที่คนไม่สามารถรับรู้ได้ และไม่ส่งผลกระทบต่อความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท ดังนั้นคาดว่าผลกระทบจากความสั่นสะเทือนในระยะดำเนินการจะอยู่ในระดับต่ำ ยกเว้นบริเวณวัดปื๊ด (ร้าง) ซึ่งอยู่ติดเขตทางของ รฟท. จากการประเมินผลกระทบพบว่าระดับความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในระดับ ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท แต่เนื่องจากตั้งอยู่ติดเขตทางของ รฟท. และเป็นแหล่งศิลปกรรมประเภทโบราณสถาน จึงกำหนดมาตรการฯ ให้ รฟท. ประสานงานกับกรมศิลปากร เพื่อออกแบบแนวเส้นทางเพื่อลดผลกระทบต่อโบราณสถานดังกล่าว</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสภาพรางรถไฟ หัวจักรรถไฟ และทำการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมใกล้เคียงแนวเส้นทาง จำนวน 5 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี V1 : วัดพระงาม ต.นครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม สถานี V2 : โรงเรียนสารสิทธิ์พิทยาลัย ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่ารังสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 26/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	และกำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ในบริเวณดังกล่าว หากอยู่ในระดับที่อาจทำให้เกิดผล กระทบ ได้กำหนดให้ รฟท.ชุดร่อนนำระหว่างทางรถไฟ กับวัดปิป (ร้าง) เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน สำหรับเส้นทางยกระดับที่สถานีหัวหินช่วง กม.211+ 582 ถึง กม.215+872 ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร โครงสร้างคันที่ใช้สำหรับทางวิ่งเป็นโครงสร้างแบบ Prestressed Concrete I-Girder ความยาวของ โครงสร้างทางวิ่งในแต่ละช่วงเสา โดยทั่วไปยาว 25.00 เมตร ทั้งนี้ จากผลการวัดความสั่นสะเทือนที่เกิดจาก การจราจรบนสะพานยกระดับจากรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด, บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) เอ็นอีเอ็นวี คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท แปซิฟิค คอนซัลแตนท์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด, 2547) ซึ่งได้ทำการตรวจวัดความสั่นสะเทือน โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายวงแหวน รอบนอก) ช่วงสถานีหัวหิน-สถานีประจวบคีรีขันธ์ ที่ตรวจวัดได้ในระยะ 10 เมตร จากตอม่ออยู่ใน		<ul style="list-style-type: none"> สถานี V3 : วัดปากท่อ ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี สถานี V4 : โรงเรียนวัดนาค ต.ช่องสะแก อ.เมือง จ.เพชรบุรี สถานี V5 : โรงเรียนครูณฤศศึกษา ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 320,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้นำดำเนินการ

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 27/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	ระดับต่ำมาก มีค่าระหว่าง 1.55-3.00 มิลลิเมตร/ วินาที โดยรู้สึกถึงความสั่นสะเทือนเพียงเล็กน้อย จนถึงมีความรู้สึกว่าคุณและไม่มีผลกระทบต่อ โครงสร้างของสิ่งก่อสร้าง อย่างไรก็ตามจากระดับ ความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ยังคงมีค่าสูงกว่าความ สั่นสะเทือนบริเวณตอม่อ แสดงให้เห็นว่าระดับความ สั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากการวิ่งของรถไฟฟ้ามหานคร แต่เกิดจากการสั่นของรถบนทางวิ่งถนน ซึ่งแสดงว่า ความสั่นสะเทือนที่ผ่านไปสู่เสาที่มีความลึกมากนั้น ทำให้ความสั่นสะเทือนที่พื้นดินน้อยกว่าจากการจราจร ของรถบนพื้นดิน ดังนั้นจึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ ด้านความสั่นสะเทือนที่สำคัญในบริเวณเมืองหัวหิน ในช่วงทางยกระดับ		
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
ทรัพยากรป่าไม้	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการอยู่ในเขตทาง รถไฟเดิม พืชพรรณที่พบในบริเวณเขตทางเป็น พรรณไม้ที่พบเห็นได้โดยทั่วไป และส่วนใหญ่เป็น ไม้พุ่มและวัชพืช การดำเนินการจึงต้องทำการ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดพื้นที่บริเวณ ชนิตและจำนวนของต้นไม้ที่ทำการย้ายออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด การขนส่งดินหรือวัสดุอุปกรณ์ของรถบรรทุกหรือการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรต่างๆ ต้องระมัดระวัง มิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียง กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างภายในเขตทางของ รฟท. เท่านั้น และกำหนดให้พื้นที่ปลูกแทนก่อสร้าง ต้องไม่อยู่ใกล้เขตพื้นที่ป่า 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 28/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)	บริเวณพื้นที่และน้ำต้นไม้ออกบางส่วน แต่คาดว่าจะก่อให้เกิด ผลกระทบต่อระบบนิเวศและสังคมพืชในระดับต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> ไม่ให้มีการลักลอบตัดไม้ในบริเวณพื้นที่ป่าไม้ที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ และกำหนดให้มีกฎระเบียบพร้อมมาตรการลงโทษขั้นเด็ดขาดสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการที่ลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การขนส่งระบบรางไม่มีกิจกรรมที่รบกวนทรัพยากรป่าไม้แต่อย่างใด นอกจากนี้ระยะดำเนินการโครงการ มีการจัดภูมิสถาปัตย์บริเวณสถานีและแนวเส้นทาง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่พืชสีเขียวและต้นไม้ ที่ปลูกเพื่อทดแทนต้นไม้ที่ตัดในระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งจะช่วยเพิ่มพื้นที่สีเขียวได้อีกด้วย</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> มีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือการจัดสวนบริเวณสถานีหรือตามแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อเป็นการลดมลพิษทางอากาศ เสียง และอื่นๆ โดยทำการปลูกไม้พุ่มเตี้ยเพื่อให้งาม และตกแต่งสถานที่ให้สวยงาม ต้องทำการดูแลตกแต่งต้นไม้ที่ปลูกและให้ทำการปลูกทดแทนในกรณีที่มีต้นไม้ตายอย่างฉับพลันและต่อเนื่อง 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี
ทรัพยากรสัตว์ป่า	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>จากการประเมินพบว่าไม่มีสัตว์ป่าได้รับผลกระทบทางด้านลบจากการดำเนินโครงการ เนื่องจากเป็นชนิดที่ค่อนข้างปรับตัวได้ดีกับสภาพปัจจุบันที่มีการเดินรถไฟอยู่แล้ว ประกอบกับมีจำนวนประชากรและการแพร่กระจายในธรรมชาติค่อนข้างกว้างทั้งในระดับภูมิภาคและในระดับท้องถิ่น และจากการตรวจสอบ พบว่า มีแต่เพียงชนิดเดียวที่มีสถานภาพถูกคุกคามในระดับที่เสี่ยงไม่ใกล้</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างออกกฎระเบียบบังคับไม่ให้พนักงาน และคนงานล่าสัตว์ป่าอย่างเด็ดขาด และมีบทลงโทษที่เข้มงวด กำหนดให้มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดในการตรวจตราดูแลการลักลอบล่าสัตว์ป่าในพื้นที่ป่าไม้บริเวณใกล้เคียง ต้องไม่นำสัตว์เลี้ยงเข้าไปเลี้ยงปล่อยในพื้นที่ป่าเพื่อหลีกเลี่ยงโรคติดต่อจากสัตว์เลี้ยงเข้าไประบาดในสัตว์ป่า ในพื้นที่ซึ่งมีความลาดชันสูงจะต้องดำเนินงานด้วยความระมัดระวังให้มากที่สุดเพื่อป้องกันการพังทลายของดินและหิน ซึ่งนอกจากหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมเพิ่มเติมแล้ว 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางบก (สัตว์ป่า) โดยการสำรวจประชากรสัตว์ป่าในพื้นที่ในรัศมี 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจตุรลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทิม คอนสัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 29/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	สูญเสียพื้นที่ แต่จากการสำรวจยังสามารถพบได้ โดยทางตรงอยู่ตามแหล่งน้ำและพื้นที่เกษตรกรรม อยู่เป็นจำนวนมาก จึงอาจประเมินได้ว่า การดำเนินโครงการจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อสัตว์ชนิดนี้ และคาดว่าจะระดับของผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ	<p>ยังลดการเคลื่อนไหลของตะกอนดินและหินลงสู่ร่องห้วยและลำน้ำ และต้องปรับระดับให้มีความลาดเอียงที่เหมาะสมเพื่อมิให้เกิดการเคลื่อนไหลของดินและหิน นอกจากนี้โครงการจะต้องปฏิบัติตามมาตรการในการลดผลกระทบต่อการสร้างพังทลายของดิน และคุณภาพน้ำอย่างเคร่งครัด</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่างๆ ลงสู่ร่องห้วยและลำน้ำต่างๆ ด้วยการขุดคูล้อมรอบสถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมีเพื่อใช้ดักน้ำมันและสารเคมีที่อาจรั่วไหล ขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่างๆ มิให้เกิดการรั่วไหล เพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันและสารเคมีต่อน้ำผิวดินในร่องห้วยและลำน้ำ ต้องมีการช่วยเหลือสัตว์ป่าหากพบว่ามีการเคลื่อนที่ออกจากพื้นที่โครงการได้ช้ากว่าเป้าหมาย โดยนำไปยังพื้นที่ป่าไม้หรือแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีสภาพที่ดีกว่าในพื้นที่โครงการซึ่งกล่าวได้ว่ามีอยู่ทั่วไปโดยรอบพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ในการดำเนินการจะต้องมีผู้ชำนาญในการช่วยเหลือสัตว์ดังกล่าวด้วย กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีการเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจให้แก่คนงานว่าสัตว์ประเภทใดจัดเป็นสัตว์ป่าและไม่สามารถจับ จับ สลอบ หรือล่าสัตว์ ได้ กำหนดให้สำรวจและจดบันทึกแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าหากสำรวจพบสัตว์ป่าที่สำคัญให้กำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบต่อสัตว์ป่าเพิ่มเติม 	<p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ในรัศมี 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 เข้ามาดำเนินการ
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อสัตว์ในทางลบ กล่าวได้ว่า ไม่มีสัตว์ป่าที่พบทั้งจากทางตรงและจากการสอบถามเป็นสัตว์ป่าที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบทางด้านลบจากการดำเนินโครงการ เนื่องจากสัตว์ป่าที่พบเป็นชนิดที่ค่อนข้างปรับตัวได้ดีกับสภาพปัจจุบันที่มีการเดินรถไฟอยู่ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางบก (สัตว์ป่า) โดยการสำรวจประชากรสัตว์ป่าในพื้นที่ในรัศมี 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจตุรลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทิม คอนสัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 30/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	<p>แล้ว ประกอบกับมีจำนวนประชากรและการแพร่กระจายในธรรมชาติค่อนข้างกว้างทั้งในระดับภูมิภาค และในระดับท้องถิ่น และจากการตรวจสอบ พบว่า มีเต้านา เพียงชนิดเดียวที่มีสถานภาพถูกคุกคามในระดับที่มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ ทั้งนี้ เนื่องจากเต้านาชนิดนี้เป็นเต้านาชนิดหนึ่งพบได้ง่ายในธรรมชาติที่เป็นพื้นที่ราบไปจนถึงราบลุ่ม นอกจากจะถูกจับไปบริโภคเป็นอาหารแล้ว ยังถูกจับไปเป็นสัตว์ที่ใช้สำหรับปล่อยตามวัดต่างๆ ตามความเชื่อของแต่ละบุคคลซึ่งยังมีอยู่เป็นจำนวนมาก แต่จากการสำรวจยัง สำนวนพบเต้านาได้โดยทางตรงอยู่ตามแหล่งน้ำและพื้นที่เกษตรกรรมอยู่เป็นจำนวนมาก จึงอาจประเมินได้ว่าการดำเนินโครงการจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อสัตว์ชนิดนี้และคาดว่าจะระดับของผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อสัตว์ป่าในทางบวก ไม่อาจประเมินได้ชัดเจนว่าสัตว์ป่าชนิดใดจะได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการ จึงคาดว่าไม่มีสัตว์ชนิดใดที่จะได้รับผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการเลย 		<p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการปีละ 1 ครั้ง ในการดำเนินการ 5 ปีแรก <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ในรัศมี 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าจ้างบุคคลที่ 3 เข้ามาดำเนินการ

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดารงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 31/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> สัตว์ป่าที่ปรับตัวได้ กล่าวได้ว่าสัตว์ป่าทั้ง 159 ชนิด ที่พบจากการสำรวจมีความสามารถในการปรับตัวจากกิจกรรมในการดำเนินโครงการ สำหรับโครงการนี้ สัตว์ขนาดเล็กสามารถลอดผ่านทางระบายน้ำและทางลอดชุมชนที่ทางโครงการได้กำหนดไว้เพื่อข้ามไปยังอีกฝั่งหนึ่งได้ โดยได้กำหนดไว้เบื้องต้นที่ระยะ 500 เมตร ตลอดแนวเส้นทางโครงการ 		
นิเวศวิทยาทางน้ำ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมในระยะก่อสร้าง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดถอนดินไม่ การปรับระดับพื้นที่ งานตัดดินและงานถมดิน เป็นต้น ที่ส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดความเสื่อมโทรมต่อคุณภาพน้ำผิวดินจะส่งสืบเนื่องมายังสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำของแหล่งน้ำดังกล่าวด้วย ซึ่งหากมีการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวในช่วงฤดูฝน จะส่งผลให้เกิดการชะล้างตะกอน เศษหิน รวมถึงเศษวัสดุก่อสร้าง รวมถึงน้ำเสียจากการซ่อมบำรุงเครื่องจักรไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินได้ เป็นการเพิ่มความขุ่น (Turbidity) และปริมาณสารแขวนลอยในแหล่งน้ำ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การสร้างนั่งร้านชั่วคราว (Jetty) สำหรับการก่อสร้างต่อม่อสะพาน</p> <p>มาตรการที่ต้องกำหนด</p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างสะพานและทางลาดชั่วคราวสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างลงสู่แพขนส่ง ให้ใช้โครงสร้างเป็นสะพานเหล็กหรือสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กเท่านั้น เพื่อป้องกันการกัดเซาะทางระบายน้ำและการพังทลายของตะกอนดิน การตอกเสาเข็มในลำน้ำ ควรเร่งดำเนินการให้เสร็จโดยเร็วภายในฤดูแล้ง และควรหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงฤดูฝน เพื่อลดผลกระทบจากการพังทลายของตะกอนน้ำในลำน้ำ เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ดำเนินการรื้อถอนโครงสร้างสะพานและทางลาดชั่วคราว สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างลงสู่แพขนส่งออกทั้งหมดและให้มีการดำเนินการขุดลอกตะกอนที่ก้นน้ำบริเวณที่มีการก่อสร้าง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความหลากหลายทางชีวภาพ ชนิดและความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ ความขุ่นของสัตว์น้ำผิวดิน <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) ตลอดระยะเวลา <p>ก่อสร้างที่ตัดผ่านแหล่งน้ำ</p> <p>สถานที่ติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณจุดตัดแม่น้ำหรือลำคลอง จำนวน 6 สถานี ได้แก่</p>

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดารงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 32/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	โดยตรงนอกจากนี้ การก่อสร้างตอม่อสะพานในแม่น้ำ อาจส่งผลกระทบต่อทางน้ำและการไหลของน้ำ การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของจำนวนของพืชน้ำ การเปลี่ยนแปลงของน้ำในแหล่งน้ำทำให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของจำนวนพฤติกรรม และความหลากหลายของปลาได้ ดังนั้น หากมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบทางนิเวศวิทยาทางน้ำอย่างเคร่งครัด จะสามารถป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบดังกล่าวขึ้นได้	มาตรการทั่วไป <ul style="list-style-type: none">อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการก่อสร้างทั้งหมดที่เลือกจากการก่อสร้าง หากทางโครงการไม่มีความจำเป็นต้องใช้งานแล้ว ต้องรีบนำออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในลำน้ำทันที หรือต้องมีการจัดเก็บให้เป็นระเบียบเพื่อรอการนำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการตกหล่นลงไปในลำน้ำห้ามมิให้มีการทิ้งขยะมูลฝอยและเศษวัสดุต่าง ๆ ลงสู่ลำน้ำ เพื่อป้องกันปัญหา อาจทำให้ลำน้ำเกิดการตื้นเขินการวางกองวัสดุก่อสร้างและกองดินในบริเวณพื้นที่ทางน้ำก่อสร้าง กำหนดให้ใช้ผ้าใบคลุมและจัดวางกองดินในบริเวณที่ราบและห่างไกลจากบริเวณก่อสร้าง เพื่อป้องกันการพังทลายและน้ำฝนอาจชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ หรือกองวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากบริเวณร่องน้ำหรือลำน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการชะล้างดินทรายไหลลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงกำหนดให้หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ที่อยู่บริเวณน้ำพร้อมกันทั้งหมด ให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนหรือบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการกัดเซาะและชะล้างตะกอนดิน และสิ่งปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำกำหนดให้การเปิดหน้าดินเสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หากจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงฤดูฝนให้อัดชั้นดินให้แน่นและระบายน้ำตามธรรมชาติ และชะล้างวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-เดือนพฤศจิกายน)จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนเป็นแนวจากพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้ไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียง โดยต้องมีระบบรวบรวมน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง	<ul style="list-style-type: none">สถานี W1 : คลองส่งน้ำ ต.โพรงมะเดื่อ อ.เมือง จ.นครปฐมสถานี W2 : แม่น้ำแม่กลอง ต.พงสวาย อ.เมือง จ.ราชบุรีสถานี W3 : คลองวันดาว ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรีสถานี W4 : แม่น้ำเพชรบุรี ต.คลองกระแซง อ.เมือง จ. เพชรบุรีสถานี W5 : คลองชะอำ ต.ชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรีสถานี W6 : คลองบางแก้วแยก ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ งบประมาณ <ul style="list-style-type: none">164,000 บาท/ปี ผู้รับผิดชอบ <ul style="list-style-type: none">การรถไฟแห่งประเทศไทยกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต๋าวงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 33/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none">กิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้ลำน้ำ/ตลิ่งลำน้ำ โดยเฉพาะหากมีการขุดดินริมตลิ่ง ต้องกำหนดขอบเขตหรือจำกัดระยะการขุดดินอย่างชัดเจนเฉพาะพื้นที่ที่มีการทำงานจริงเท่านั้น เพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งและการชะล้างหน้าดินสู่แหล่งน้ำ พร้อมกันนี้ต้องมีการบูรณะดูแลให้มิใช่สภาพดังเดิมภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จทันทีกำหนดให้ทำแนวกันดินเพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินจากการเปิดหน้าดินในการก่อสร้างควบคุมการชะล้างพังทลายในบริเวณริมลำน้ำ โดยการปลูกพืชคลุมดิน เช่น หญ้าแฝก กระต๊อมทอง หรือหญ้าแฝกเสียด ในบริเวณตลิ่งที่ได้รับการบูรณะจากกิจกรรมของโครงการเครื่องจักรอุปกรณ์ และโรงซ่อมบำรุงต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 150 เมตร และในบริเวณดังกล่าวต้องจัดเตรียมภาชนะเก็บน้ำมันเครื่องที่ใช้แล้ว (Spent Oil) และมีระบบบำบัดน้ำเสียอย่างง่ายที่สามารถแยกน้ำมันหรือไขมันออกแล้วรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร เพื่อนำไปกำจัดโดยวิธีการที่ถูกต้องหรือใช้วิธีการของบริษัทที่ได้รับอนุญาตในการกำจัดอย่างถูกต้องตามกฎหมายกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำการเก็บเศษคอนกรีต ในบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน บริเวณที่พักคนงานและโรงซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล เช่น งานซ่อมบำรุงเครื่องจักร ลานล้างรถ บริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และถังน้ำมันของเสีย เป็นต้น โดยทำเป็นพื้นที่คอนกรีตโดยรอบ และทำท่อต่อเนืองระหว่างพื้นที่คอนกรีตและบ่อตกไขมัน เพื่อรวบรวมสิ่งรั่วไหลจากพื้นที่คอนกรีตลงสู่บ่อตกไขมันโดยตรง และระบบน้ำที่ผ่านการตกไขมันสู่ระบบบำบัดน้ำเสียรวมของบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อไปป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่างๆ ที่ใช้ในขณะก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน ด้วยการขุดคูล้อมรอบสถานที่เก็บสารน้ำมันและสารเคมีเพื่อใช้กักน้ำมันและสารเคมีที่อาจรั่วไหล ขณะเดียวกัน	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต๋าวงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 34/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		<p>ต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำและสารเคมีต่างๆ มิให้เกิดการรั่วไหลเพื่อป้องกันการปนเปื้อนของน้ำในและสารเคมีในแหล่งน้ำผิวดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างสำนักงานโครงการหรือที่พักชั่วคราวของคนงานให้ก่อสร้างห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 150 เมตร เพื่อป้องกันการสะสมดินและการปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสำนักงานและที่พักคนงานสู่แหล่งน้ำ ดำเนินการสร้างเขื่อนหรือคันดินรอบพื้นที่กองวัสดุและที่พักคนงานก่อสร้าง พร้อมทางระบายน้ำและมิที่ตกตะกอนชั่วคราว เพื่อลดปริมาณของแข็งแขวนลอย ค่าความขุ่นและความสกปรกอื่นๆ ปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบเพื่อป้องกันไม่ให้เศษดิน หวาย โคลน ดินเลนและปูนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยจากบ้านพักคนงานและวัสดุเหลือใช้ลงในแม่น้ำและลำคลองต่างๆ ดำเนินการรักษาก่อสร้างที่สำคัญในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่ และการขุดดิน เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝนลงสู่แหล่งน้ำ จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อขนาดเล็ก เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังเขตพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง จัดให้มีที่กักดินที่ขุดได้จากการก่อสร้างฐานราก โดยเฉพาะจะต้องปิดหรือปกคลุมหรือเก็บในที่ที่ปิดล้อมและจะต้องมีรถบรรทุกมาปรับหรือนำไปทิ้งในบริเวณที่จัดไว้โดยไม่ให้มีการกองหรือกักไว้เป็นเวลานาน กองดินและวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง ต้องกองให้ห่างจากริมแม่น้ำให้มากที่สุด และต้องมั่นใจว่ากองดิน/กองดินวัสดุจะไม่ถูกชะลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งดำเนินการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ต่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 35/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> สารเคมีที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์หรือวัสดุที่ปนเปื้อนน้ำมัน ต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล วัตถุดิบทราย น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว และภาชนะที่ปนเปื้อน ต้องเก็บรวบรวมไว้ในภาชนะหรือถุงสีแดงที่เขียนป้ายระบุว่าเป็นขยะอันตรายหรือวัตถุอันตราย จากนั้นนำไปรวบรวมไว้ในที่ที่พักระยะและส่งไปกำจัดยังหน่วยงานที่ได้รับอนุญาต จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลที่สำนักงานก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงานในเพียงพอ กรณีที่มีการขุดลอกวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างต่างๆ กำหนดให้ดำเนินการเฉพาะโรงซ่อมหรือซ่อมแซม จัดให้มีบ่อพักน้ำเสียเพื่อรองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ เช่น การล้างเครื่องจักรและอุปกรณ์ จัดสร้างห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอในอัตราคนงาน 15 คน/1 ห้อง ห้ามทิ้งขยะบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และห้ามล้างทำความสะอาดเครื่องมือ/เครื่องจักรในลำน้ำ โดยต้องกำหนดเป็นกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคนงานก่อสร้าง น้ำทิ้งจากการล้างล้างชั่วคราว และบ้านพักคนงานก่อสร้างจะต้องถูกบำบัดให้ได้คุณภาพอย่างน้อยให้เป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งชุมชนก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำ เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่ที่เหมาะสม และมีฝาปิดปากคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ ตรวจสอบสภาพบ่อตกไขมันและตกคราบไขมันนอกจากบ่ออย่างสม่ำเสมอ เดือนละ 2 ครั้ง และนำไปเก็บไว้ในถังเก็บของเสีย รอการนำส่งไปกำจัดยังสถานที่กำจัดที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลต่อไป 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ต่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 36/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำของแหล่งน้ำผิวดินในระยะดำเนินการ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบจากการปล่อยน้ำทิ้ง-น้ำเสียจากห้องน้ำของสถานีรถไฟและจากสถานีเก็บสินค้า ซึ่งจะอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากน้ำเสียที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นน้ำทิ้งจากห้องสุขา อ่างล้างมือ และน้ำล้างพื้น ซึ่งจะถูกรวบรวมด้วยระบบรวมน้ำเสีย ก่อนจะเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ดังนั้นโอกาสที่จะเกิดการปนเปื้อนโดยตรงลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงจึงเกิดขึ้นได้น้อยมาก ผลกระทบจากการปล่อยของน้ำเสียน้ำเน่าไหลลงสู่แหล่งน้ำผิวดินหรือการทิ้งน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำทางด้านกายภาพและทางเคมีของแหล่งน้ำ ผลที่ตามมาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสภาพนิเวศวิทยาของแหล่งน้ำผิวดินดังกล่าวได้ อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาถึงวิถีชีวิตในน้ำที่ในพื้นที่ พบว่าเป็น 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการจัดการระบบรวบรวมและจัดการมูลฝอยที่สถานีอย่างเหมาะสม โดยไม่ให้ปนเปื้อนลงสู่แม่น้ำ คูคลอง กำหนดให้มีการบำรุงรักษาแนวพืชคลุมดินบริเวณคัน และพื้นที่ที่มีแนวไม้เบญจมาศการชะล้างพังทลายให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันการชะล้างได้อย่างเหมาะสม กำหนดให้มีการควบคุมและดูแลคุณภาพน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการบริเวณสถานีรถไฟให้มีคุณภาพน้ำทิ้งอยู่ในมาตรฐานการควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก่อสร้างการระบายออกสู่ภายนอก มีรายละเอียดดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีความสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบและดูแลรักษาการระบายน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง - บริเวณสถานีรถไฟ ต้องจัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอ โดยแยกห้องชาย-หญิง น้ำทิ้งที่ระบายจากพื้นที่ดังกล่าว ต้องผ่านการบำบัดคุณภาพน้ำอย่างน้อยให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภทและบางขนาดของประเภทกระทรงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนด - จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเติมอากาศ และระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำห้องส้วมและส่วนอื่นๆ โดยน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีคุณภาพน้ำทิ้งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนมีการระบายออก - มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ เป็นระยะ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ความหลากหลายทางชีวภาพ ชนิดและความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ ความสมบูรณ์ของสัตว์น้ำพื้นดิน <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการ จากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <p>บริเวณจุดตัดแม่น้ำหรือลำคลอง จำนวน 6 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> สถานี W1 : คลองส่งน้ำ ต.โพธิ์มะเดื่อ อ.เมือง จ.นครปฐม สถานี W2 : แม่น้ำแม่กลอง ต.พงสวาย อ.เมือง จ.ราชบุรี สถานี W3 : คลองวันดาว ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี สถานี W4 : แม่น้ำเพชรบุรี ต.คลองกระแซง อ.เมือง จ. เพชรบุรี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต๋าวรุ่งกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 37/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	<p>สิ่งมีชีวิตที่สามารถทนต่อน้ำเสียและน้ำที่มีสารประกอบอินทรีย์สูง เช่น สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงินชนิด <i>Oscillatoria</i> sp. และสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน สกุล <i>Raphidiopsis</i> sp. เป็นต้น จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีบ่อพักน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีรถไฟ ซึ่งสามารถรองรับน้ำทิ้งได้อย่างน้อย 1 วัน เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ ซึ่งเป็นการลดปริมาณน้ำทิ้งในกรณีที่ต้องมีการระบายออกสู่พื้นที่ภายนอก จัดให้มีถังขยะมูลฝอยแบบมีฝัก แยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก และขยะมีพิษ วางไว้ตามบริเวณต่างๆ อาทิเช่น ทางเดินเท้าภายในอาคารสถานี เป็นต้น โดยจัดให้มีปริมาณถังขยะที่เพียงพอในการรองรับขยะในแต่ละวัน และจัดให้มีคนงานคอยดูแลถ่ายเทออกเมื่อเต็ม โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดที่มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก รณรงค์และชักชวนให้ไม่มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท โดยอาจใช้การตั้งจุดความสนใจด้วยรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวน เนื่องจากขยะจากสถานีรถไฟโดยส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีที่มาที่แน่นอน และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่หรือสามารถลดปริมาณได้ก่อนนำไปกำจัดเพื่อเป็นการรักษาความสะอาดและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดให้มีที่พักระบายน้ำใต้หลังคาไม่ล้น เพื่อป้องกันน้ำฝนชะขยะออกสู่ภายนอก โดยที่พักระบายดังกล่าวต้องสามารถจัดวางถังขยะหรือถุงดำที่รวบรวมขยะซึ่งมีปากถุงเรียบร้อยแล้วได้อย่างเพียงพอเพื่อเอากลับขึ้นต่อไป จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีรถไฟ เพื่อดูแลการรวมขยะ การทำความสะอาดโดยทั่วไป กำหนดให้มีการประสานงานกับองค์กรบริหารส่วนตำบล หรือหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีการเก็บขยะไปกำจัดทุก 1-2 วัน เพื่อให้มีขยะตกค้างในพื้นที่น้อยที่สุด โดยเฉพาะขยะเปียก รพท. ต้องกวาดขยะและควบคุมดูแลผู้เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟและเจ้าหน้าที่ประจำสถานีให้มีการรักษาความสะอาด และปฏิบัติตามหลักสุขอนามัยอย่างถูกต้อง 	<ul style="list-style-type: none"> สถานี W5 : คลองชะอำ ต.ชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี สถานี W6 : คลองบางเขยพันหก ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 82,000 บาท/ครั้ง <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต๋าวรุ่งกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 38/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณค่าต่อการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
การใช้ที่ดิน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตทางรถไฟเดิม ซึ่งกิจกรรมในระหว่างการก่อสร้างสถานีใหม่และระบบรางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทาง จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ได้ อย่างไรก็ตาม กิจกรรมต่างๆ ดำเนินการอยู่ในเขตทาง ของรฟท. เท่านั้น ดังนั้นผลกระทบต่อการใช้ที่ดินจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจนและจำกัดให้กิจกรรมการก่อสร้างโครงการดำเนินอยู่เฉพาะพื้นที่ดังกล่าวเท่านั้น เพื่อให้เกิดการควบคุมพื้นที่เกษตรกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินอื่นๆ ของประชาชนนอกเขตทางให้น้อยที่สุด รวมทั้งช่วยลดการสูญเสียพื้นที่ที่เสียสภาพในการเกษตรได้ หากจำเป็นต้องใช้พื้นที่เกษตรกรรมเพื่อการก่อสร้างเป็นที่พักคนงาน พื้นที่กองวัสดุ สำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ควรใช้พื้นที่ดังกล่าวหลังจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่ปลูกพืชอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูพื้นที่ให้กลับมามีใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การสำรวจและติดตามตรวจสอบการใช้พื้นที่ในเขตทาง สำหรับการกองวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรและเครื่องมือต่างๆ สำนักงานโครงการ ที่อยู่ในเขตทาง การสำรวจและติดตามตรวจสอบถึงความเดือดร้อนของประชาชนบริเวณทางเข้า-ออกชั่วคราว เพื่อชี้พื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่เกษตรกรรม ร้านค้า และสถานประกอบการ <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ในรัศมี 500 เมตร จากจุดกึ่งกลางตลอดแนวเส้นทางโครงการ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 160,000 บาท/ปี <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ตำรังสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 39/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การใช้ที่ดิน (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>โครงการดำเนินการบนเขตทาง ของรฟท. ดังนั้นจึงเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะเดิม สำหรับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีนั้น การใช้ที่ดินที่ได้รับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในระดับต่ำจะถูกแทนที่ด้วยการใช้ที่ดินที่ให้ผลตอบแทนที่สูงกว่า หากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวดำเนินการตามกฎหมายผังเมือง กฎหมายเกี่ยวกับการใช้อาคาร และกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ประสานกรมโยธาธิการและผังเมือง ให้กำหนดมาตรการในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่สองฟากแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างการพัฒนาโครงการกับการขยายตัวของชุมชน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การสำรวจและติดตามตรวจสอบการใช้ที่ดิน และเกษตรกรรม <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง/ปี ทุกๆ 5 ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ <p>สถานีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ในรัศมี 500 เมตรจากจุดกึ่งกลางทางรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 80,000 บาท/ปี (เฉพาะปีที่มีการสำรวจ) <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ
การคมนาคมขนส่ง	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>การพัฒนาโครงการจำเป็นต้องมีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมถึงการขนส่งแรงงานจากที่พักคนงาน มายังที่ตั้งโครงการ ดังนั้นกิจกรรมการขนส่งดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) การติดตั้งป้ายจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อมีการก่อสร้างต้องมีการวางแผนและใช้เครื่องหมายจราจรให้เหมาะสมกับบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยแสดงด้วยป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และอุปกรณ์แบ่งช่องจราจรอื่นๆ แตกต่างกันไปในแต่ละส่วนของพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งแบ่งเป็น 4 ส่วน ได้แก่ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ตำรังสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 40/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	การคมนาคมขนส่งบนถนนสายหลักที่ติดกับแนวเส้นทางโครงการได้ จากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดกับแนวเส้นทางโครงการเปรียบเทียบกับปริมาณจราจรปัจจุบัน บนทางหลวงหมายเลข 4 (ช่วง กม.ที่ 65+300, กม.ที่ 136+500 และ ช่วง กม.ที่ 216+920) ทางหลวงหมายเลข 323 (ช่วง กม.ที่ 80+264) และทางหลวงหมายเลข 3218 (ช่วง กม.ที่ 3+000) พบว่าค่า V/C Ratio ในระยะก่อสร้างมีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับ V/C Ratio ปัจจุบัน โดยอยู่ในระดับคงที่ตลอดถึงถึงจุดที่คับขัน จึงสามารถสรุปได้ว่าปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในระยะก่อสร้างจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการจราจรปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่การเคลื่อนล่วงหน้า คือ ช่วงของถนนที่ให้ผู้สัญจรใช้ถนนได้รับการเคลื่อนล่วงหน้าก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง อาจเป็นป้ายจราจร หรือไฟเตือน โดยมีระยะการติดตั้งแตกต่างกันตามชนิดของถนน - พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง คือ ช่วงของถนนที่นำผู้สัญจรใช้ถนนเปลี่ยนจากช่วงของถนนปกติไปสู่การจราจรในเขตพื้นที่ก่อสร้าง อาจใช้เส้นจราจรหรืออุปกรณ์อื่นๆ เช่น กรวยยางแฉกกัน โดยทั่วไประยะทางของช่วงการเปลี่ยนแปลงมักจะเกี่ยวข้องกับระยะการเบี่ยงการจราจร (Taper) - พื้นที่ปฏิบัติงาน คือ ช่วงของถนนที่มีพื้นที่ทำงานก่อสร้าง ทางเดินสำหรับผู้ปฏิบัติงานพื้นที่ใช้งานจราจร พื้นที่กันชน โดยมีการกั้นพื้นที่ถนนจากผู้สัญจรใช้ถนนแยกให้คนงานทำงาน วางเครื่องมือและวัสดุ - พื้นที่ช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง คือ ช่วงของการคืนพื้นที่ถนนปกติให้กับผู้สัญจรใช้ถนน โดยมีระยะตั้งแต่จุดสิ้นสุดการก่อสร้างจัดให้มีระยะการเบี่ยงการจราจร (Taper) ไปจนถึงป้ายสิ้นสุดการก่อสร้าง โดยทั่วไปจะมีระยะทางประมาณ 30 เมตร ต่อการเบี่ยง 1 ช่องจราจร ซึ่งพื้นที่การเคลื่อนล่วงหน้า และพื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลงจะเป็นส่วนที่สำคัญในการบอกให้ผู้สัญจรทราบเหตุการณ์ที่ผิดปกติข้างหน้า ช่วยให้ผู้ขับรถระวังและสามารถตัดสินใจในการเปลี่ยนช่องจราจรได้ ส่วนระยะป้ายต่างๆ ความยาวช่วงการเปลี่ยนแปลง จะขึ้นกับความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะ ในสายทางนั้นๆ ความกว้างของพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ขึ้นกับปริมาณจราจรต่อความจุของช่วงถนนนั้นๆ สามารถแบ่งออกเป็น 2 พื้นที่ คือ พื้นที่ถนนในเมืองและพื้นที่ถนนนอกเมือง ซึ่งความกว้างจะมีขนาดต่างกัน ต้องมีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรไฟกระพริบ แสงสีแดง 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต๋ารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 41/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>ให้ได้ตามมาตรฐาน รวมถึงต้องมีป้ายประชาสัมพันธ์ ที่ใช้เตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งควรติดตั้งทั้งทางแยกและริมถนนเป็นช่วงๆ อย่างน้อย 500 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง (ตารางที่ 1)</p> <p>ตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น - ที่ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างข้ามในเขตถนน และต้องมี การลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าก่อสร้าง และป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจร - ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างข้ามในเขตถนน และต้องมี การลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบล่วงหน้าพื้นที่ที่ก่อสร้าง มีการลดช่องจราจร และบีบด้วยความเร็วที่กำหนด - ที่ระยะ 100 และ 50 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว ป้ายนำทาง และป้ายระวางคนงาน เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าควรขับด้วยความเร็วที่กำหนด และระวางคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน - ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง (กรณีมีการก่อสร้างข้ามในเขตถนน และต้องมี การลดช่องจราจร) กำหนดให้ติดตั้งป้ายนำทางจราจร พร้อมทั้งไฟกระพริบ ซึ่งจัดวางให้ทั่วกัน 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต๋ารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 42/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>ดวงละ 3 เมตร ตลอดเขตแนวพื้นที่ก่อสร้าง และกรวย วางไว้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตร ตลอดแนว ลดช่องจราจร</p> <ul style="list-style-type: none">- แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งยาวตลอดแนวรถไฟ- ทวีระยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง และกรวย เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง <p>(ข) แนวทางการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none">กำหนดให้มีค่าและติดตั้งเครื่องหมายจราจร ไฟเตือน ป้ายเตือน อุปกรณ์อื่นๆ เช่น กรวย ยาง แฉกกัน อุปกรณ์แสงสว่าง เป็นต้น ตั้งแต่ก่อนถึงบริเวณก่อสร้างจนกระทั่งถึงบริเวณก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความปลอดภัยและสะดวกในการเดินทางในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยให้เกิดความแตกต่างจากสภาพการจราจรปกติในที่สุดดำเนินการจัดการให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถไปใช้ถนนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อความสะดวก ในการเดินทางอีกด้วย <p>อย่างไรก็ตามแผนการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง จะต้องได้รับการพิจารณาและเห็นชอบ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงในขั้นนี้ เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และหน่วยงานท้องถิ่น เป็นต้น ก่อนที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง</p> <p>(ค) การขนส่งวัสดุก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none">กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีการติดป้ายชื่อโครงการ บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง เบอร์โทรศัพท์ ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องราวร้องเรียนได้ กรณีที่มีการใช้ความเร็ว และ มีวัสดุอุปกรณ์หล่นตามถนน	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่ารุ่งสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none">กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจาย ของฝุ่นละออง ความสิ้นเปลืองและเพื่อความปลอดภัยในการจราจรจัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุม ไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกและถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการกำหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วง เวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลาว่างคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดรถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุม เพื่อป้องกัน ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่นกำหนดเส้นทางรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษาถนนให้อยู่ ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้างกำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกเป็นไปตาม พรบ. ทางหลวง พ.ศ.2535กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่กวาดเก็บวัสดุที่ตกหล่นจากรถบรรทุกบนผิวจราจรและไหล่ทางในพื้นที่ ตลอดพื้นที่การขนส่งวัสดุก่อสร้างกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการซ่อมแซมถนนท้องถิ่นหรือถนนชุมชนที่ชำรุด เนื่องจาก การขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ ให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่ารุ่งสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>(ง) การก่อสร้างทางเบี่ยงรถไฟชั่วคราว</p> <ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างคันทางรถไฟพร้อมวางหมอน วางและอัดหินโรยทางของเส้นทางเบี่ยงที่ขนานกับทางรถไฟปัจจุบัน โดยมีระยะห่างที่ไม่เกิดขวางกั้นการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางของโครงการ และเว้นจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดที่จะเชื่อมกับทางรถไฟปัจจุบันไว้ ประสานงานกับฝ่ายการโยธา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้ตรวจสอบความแข็งแรงและความถูกต้องของทางเบี่ยงพร้อมทั้งจัดการเวลาในการตัดทางรถไฟปัจจุบันและเชื่อมกับทางเบี่ยงที่ได้ก่อสร้างไว้แล้ว ซึ่งเวลาดังกล่าวคือช่วงที่จะไม่มีการเดินรถไฟผ่านในเส้นทางดังกล่าวแน่นอน ติดตั้งป้ายสัญญาณตามข้อกำหนดของการเดินรถไฟเพื่อให้พนักงานขับรถรถไฟที่ผ่านในจุดดังกล่าวสามารถปฏิบัติตามได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย เมื่อก่อสร้างทางใหม่หรือปรับปรุงทางปัจจุบันแล้วเสร็จ ก็จะดำเนินการตัดทางเบี่ยงออก และเชื่อมเส้นทางปัจจุบัน ซึ่งจะต้องประสานงานกับฝ่ายเดินรถและฝ่ายสถานีรถไฟ เพื่อขอช่วงเวลาของการทำงานดังกล่าว 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ระยะดำเนินการโครงการจะไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งบนถนนสายหลัก รวมถึงบริเวณทางแยกและจุดตัดทางหลวงเนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเมื่อผ่านจุดตัดถนนจะได้รับการออกแบบให้เป็นทางยกระดับหรือทางลอดทั้งหมด</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมายังสถานีรถไฟไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณสถานีรถไฟ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่ารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 45/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
การระบายน้ำและ ควบคุมน้ำท่วม	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมในระยะนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ แต่ควรมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันมิให้เกิดการดำเนินการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อสภาพการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ลักษณะพื้นที่ตามแนวเส้นทางส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม จึงต้องมีการถมดินเพื่อก่อสร้างแนวคันทางใหม่ให้สูงขึ้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดการกีดขวางทิศทางการไหลผ่านของน้ำ โดยเฉพาะในบริเวณที่แนวเส้นทางตัดผ่านลำน้ำหรือทางน้ำ ทำให้พื้นที่ไหลไม่สะดวก และอาจก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในบางบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงได้อย่างไรก็ตามได้ออกแบบให้มีช่องเปิดสำหรับอาคารระบายน้ำเพื่อให้สามารถระบายผ่านแนวคันทางได้ ผลกระทบดังกล่าวจึงเกิดขึ้นชั่วคราวในระหว่างการก่อสร้างเท่านั้น ส่วนการเก็บกองดินและวัสดุก่อสร้างจะพิจารณาไม่ให้กีดขวางทางน้ำ ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการ ประกอบด้วย ท่อลอด ทางลอด และสะพานข้ามลำน้ำ ให้มีความเหมาะสมที่สามารถรองรับปริมาณน้ำเพียงพอกับเหตุการณ์น้ำท่วมสูงสุด และสอดคล้องกับตำแหน่งร่องน้ำในปัจจุบัน <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการก่อสร้างในบริเวณที่ผ่านลำน้ำไปแล้วเสร็จโดยเร็ว หากเป็นไปได้ควรดำเนินการในฤดูแล้ง หากพบว่ามีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำทำให้เกิดการกีดขวางของตะกอนดิน หรือเศษวัสดุก่อสร้างให้หลุดลอยอยู่ในสภาพเดิม ตรวจสอบสภาพท่อ/ทางระบายน้ำ ตลอดแนวการก่อสร้างโครงการ หากพบว่ามีารอุดตันมีดินทรายทับถม หรือวัสดุกีดขวางต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางทางระบายน้ำ การก่อสร้างถนนและสะพานเบี่ยง ต้องไม่ปิดกั้นการระบายน้ำธรรมชาติ และต้องมีการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำอย่างน้อยในช่วง 24 ชั่วโมง หลังฝนตกหนัก การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาให้มีการจัดวางระบบระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อไม่ให้เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ที่กำลังดำเนินการก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง หากพบว่าพื้นที่โดยรอบเกิดภาวะน้ำท่วมเนื่องจากโครงการ ให้ผู้รับเหมาจัดหาเครื่องสูบน้ำมาระบายออกจากพื้นที่โดยเร็ว จัดให้มีสื่ออำนวยความสะดวกในการระบายน้ำเพิ่มเติม เช่น ท่อระบายน้ำ รางระบายน้ำ คูระบายน้ำ 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่ารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 46/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
การระบายน้ำและความคืบหน้า น้ำท่วม (ต่อ)		<p>น้ำข้างทางรถไฟ เพื่อทดแทนส่วนซึ่งถูกกระทบจากการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ห้ามมิให้คนงานก่อสร้างทิ้งเศษวัสดุก่อสร้างและขยะมูลฝอยทุกชนิดลงในลำน้ำต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันปัญหาการตื่นขึ้นของลำน้ำ การขัดขวางการไหลของน้ำ รวมถึงปัญหาน้ำท่วมขัง หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ การขุดหรือการเจาะใกล้แหล่งน้ำในช่วงฤดูฝน เพื่อลดปัญหาการพังทลายของดิน จัดให้มีการจัดระเบียบเก็บวัสดุอุปกรณ์ เศษวัสดุจากการก่อสร้าง และขยะมูลฝอยให้ดี เพื่อมิให้เกิดการกีดขวางหรืออุดตันการไหลของน้ำ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำให้ไหลจากผิวทางรถไฟถูกระบายตามแนวทางรถไฟลงไปยังท่อระบายน้ำเดิมหรือท่อระบายน้ำที่สร้างขึ้นใหม่ รวมถึงออกแบบขนาดของช่องเปิดอาคารระบายน้ำให้เพียงพอต่อปริมาณการไหลของน้ำที่ไหลผ่านแนวเส้นทาง ดังนั้นผลกระทบด้านการกีดขวางการระบายน้ำจึงอยู่ในระดับต่ำเท่านั้น</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำของสถานีรถไฟอย่างสม่ำเสมอ ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำ ทางลอด และสะพาน เป็นประจำทุก 3 เดือน และเพิ่มความถี่ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) หากพบว่ามี การสะสมของตะกอนและวัชพืชในบริเวณดังกล่าว จะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็วเพื่อมิให้เกิดขวางการระบายน้ำ บริเวณทางลอดชุมชน กำหนดให้มีการติดตั้งบิ๊มสูบน้ำอัตโนมัติ เพื่อใช้ในช่วงฤดูฝนที่มีน้ำขังในทางลอดให้มีการสูบน้ำออกจากบริเวณทางลอดดังกล่าว 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

นายอาเนห์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตติลา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 47/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
เศรษฐกิจ-สังคม	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมในระยะนี้สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง/ผู้ที่ต้องรื้อย้ายบ้านเรือน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบด้านจิตใจ ผลกระทบต่อวิถีชีวิต และปัญหาความขัดแย้งระหว่างผู้ถูกเวนคืนกับเจ้าหน้าที่โครงการ ผลกระทบต่อกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม/ผู้อยู่อาศัยใกล้เคียง ซึ่งอาจได้รับความไม่สะดวกในการสัญจรของครัวเรือน ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตร ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่น และเศรษฐกิจที่ขายในท้องถิ่น และความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินได้ ซึ่งหากมีการปฏิบัติตามมาตรการด้านเศรษฐกิจสังคมอย่างเคร่งครัด จะทำให้ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำเท่านั้น 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ชุมชน และประชาชนรับทราบและเข้าใจโครงการอย่างถูกต้องและทั่วถึง โดยเฉพาะแผนการก่อสร้างในช่วงต่างๆ ของแนวเส้นทางโครงการ กำหนดให้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยต้องมีรายละเอียดโครงการ ชื่อผู้ควบคุมงาน ที่ตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน และเบอร์ติดต่อเพื่อรับเรื่องร้องเรียน ประสานการดำเนินงานกับผู้นำชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ดำเนินการ ก่อนเข้าดำเนินการเตรียมการก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้าง ในการเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่ทั้งในช่วงของการศึกษาและสำรวจข้อมูลในสนามและช่วงของการดำเนินการก่อสร้างจะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้า โดยอาจแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือชี้แจงกับประชาชนโดยตรง ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ รวมทั้งขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบในด้านต่างๆ เพื่อลดความเดือดร้อนรำคาญและความไม่สะดวกจากกิจกรรมก่อสร้างที่มีต่อประชาชน เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งหาทางแก้ไขโดยเร็วที่สุด 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> สัมภาษณ์ครัวเรือนที่อยู่ในเขตทางที่ต้องอพยพโยกย้ายทุกครัวเรือนที่สามารถติดตามได้ สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน ผู้แทนศาสนสถานและสถานศึกษา บริเวณใกล้เขตทางระยะ 500 เมตร <p>ความถี่</p> <p>6 เดือน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ</p> <p>กลุ่มเป้าหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง ที่ต้องรื้อย้ายออกจากเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม ได้แก่ ครัวเรือน ผู้นำชุมชน ผู้แทนสถานศึกษา และศาสนสถาน กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม)

นายอาเนห์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตติลา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 48/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ให้ความสำคัญกับการจ้างแรงงานในโครงการแก่ราษฎรที่ได้รับผลกระทบในระดับแรก โดยประชาสัมพันธ์ถึงคุณสมบัติที่เหมาะสมกับลักษณะงานให้คนในท้องถิ่นรับทราบเพื่อเตรียมความพร้อมล่วงหน้า กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดกฎระเบียบต่างๆ ทั้งในพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่พักอาศัยของแรงงานก่อสร้าง เพื่อการควบคุมความประพฤติคนงานก่อสร้าง พร้อมบทลงโทษอย่างเคร่งครัด กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการจัดตั้งที่พักคนงานให้เป็นไปตามมาตรการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง ซึ่งระบุไว้ในหัวข้อข้อควรคำนึงและความปลอดภัย โดยต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงที่พักคนงานก่อสร้างทั้งในด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและการรบกวนต่อชีวิตความเป็นอยู่ กำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านการรับเรื่องร้องเรียน 	<p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 750,000 บาท/ปี (1 ครั้งในช่วง 6 เดือนก่อนก่อสร้าง) <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้แทนศาสนสถาน และสถานศึกษา ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง <p>กลุ่มเป้าหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม) <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 400,000 บาท/ปี (ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง)

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ด่างสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 49/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)			<p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> การรถไฟแห่งประเทศไทยกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทรับเหมาก่อสร้าง <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีติดตามตรวจสอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้แทนศาสนสถานและสถานศึกษา ที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ครั้ง/ปี ทุกๆ 5 ปี (5 ปี/1 ครั้ง) ตลอดระยะเวลาดำเนินการ <p>เป้าหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม) <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> 400,000 บาท/ปี เฉพาะปีที่มีการสำรวจ (5 ปี/1 ครั้ง)
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบในระยะดำเนินการจะเกิดขึ้นกับกลุ่มผู้อยู่อาศัยหรือผู้ประกอบการบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ รวมถึงประชาชนผู้ใช้เส้นทางเป็นหลัก ได้แก่ผลกระทบด้านบวกประกอบด้วยผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเดินทาง การขนส่งสินค้าและบริการ และผลประโยชน์ในภาพรวมต่อการเจริญเติบโตด้านธุรกิจการค้าและการลงทุนจากการพัฒนาทางขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ ทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ</p> <p>ผลกระทบด้านลบประกอบด้วย การทำให้ผู้คนมีวิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงไปอย่างถาวร โดยเฉพาะอย่างยิ่งคนที่ได้รับผลกระทบจากการต้องโยกย้ายออกจากพื้นที่ และผลกระทบจากจำนวนเที่ยว และขบวนของรถไฟที่เพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อคนในชุมชนที่อยู่ใกล้กับทางรถไฟ และสถานีรถไฟของโครงการ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบที่ประชาชนบริเวณใกล้เคียงโครงการ จะได้รับความเดือดร้อนรำคาญจากการเปิดดำเนินการอย่างจริงจังและอย่างต่อเนื่อง ทั้งมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและด้านสังคม เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งทบทวนแก้ไข จัดสถานที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนบริเวณสถานีรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ให้บริการ และเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่มีโอกาสนำสินค้ามาจำหน่าย กำหนดให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการรับเรื่องร้องเรียน 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ด่างสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 50/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	เมื่อพิจารณาจากลักษณะผลกระทบและขนาดผลกระทบ แล้วสามารถประเมินผลกระทบเชิงบวกและผลกระทบเชิงลบจะอยู่ในระดับปานกลาง		ผู้รับผิดชอบ • การรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้างบุคคลที่ 3 ให้มาดำเนินการ
การแบ่งแยกชุมชน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง กิจกรรมในระยะนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ แต่ควรมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันมิให้การดำเนินโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการส่งผลกระทบต่อชุมชนอย่างมีนัยสำคัญต่อการแบ่งแยกชุมชนดังเดิมเพิ่มเติม	ระยะเตรียมการก่อสร้าง • ออกแบบทางเชื่อมหรือทางลอดในระยะที่เหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรแก่คนในชุมชนให้เดินทางเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งได้เหมือนเดิม ทั้งนี้ ตำแหน่งของทางลอด ทางข้ามดังกล่าว ต้องสอดคล้องกับการใช้งานและความต้องการของประชาชน (การแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ แสดงดังตารางที่ 2)	ระยะเตรียมการก่อสร้าง • ไม่มี
	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ โดยเฉพาะการกันรั้วตลอดแนว แม้ว่าจะไม่ทำให้เกิดการแบ่งแยกชุมชนมากขึ้น แต่จะส่งผลกระทบต่อการเดินทางไปมาหาสู่และการทำกิจกรรมร่วมกันของคนในชุมชนให้ลดน้อยลง	ระยะก่อสร้าง • ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างทราบถึงแผนการก่อสร้าง และการปิดเส้นทางระหว่างชุมชน • ในกรณีที่ต้องมีการปิดเส้นทางเดิน และเส้นทางรถในการข้ามทางรถไฟบริเวณใด ต้องอำนวยความสะดวกให้สามารถสัญจรไป-มาระหว่างชุมชนได้โดยการจัดให้มีเส้นทางชั่วคราว หรือเปิดช่องทางให้สามารถสัญจรได้ และต้องใช้เวลาในการดำเนินการในบริเวณดังกล่าวให้สั้นที่สุด • ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบในด้านต่างๆ เพื่อลดความเดือดร้อนรำคาญและความไม่สะดวกจากกิจกรรมก่อสร้างที่มีต่อประชาชน • เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่มีชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการและเร่งหาทางแก้ไขโดยเร็วที่สุด	ระยะก่อสร้าง • ไม่มี

นายอาหนนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ต่างสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 51/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การแบ่งแยกชุมชน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการต้องมีการกันรั้วตลอดแนวเส้นทางเพื่อความปลอดภัยในการเดินรถและลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้การออกแบบเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟต่างๆ ส่งผลให้ชุมชนสองฟากทางรถไฟต้องเปลี่ยนเส้นทางที่เคยใช้ไปใช้ทางเชื่อมหรือทางลอดที่สร้างขึ้นเพื่อลดผลกระทบภายใต้โครงการ ซึ่งอาจส่งผลกระทบทางบวก กรณีที่ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวกและปลอดภัยกว่าเดิม แต่ก็อาจเกิดผลกระทบทางลบ ด้านทางเชื่อมหรือทางลอดไม่เหมาะสม ทำให้การไปมาหาสู่กันและการทำกิจกรรมร่วมกันลดลง ย่อมส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของคนในชุมชนในระยะยาว	ระยะดำเนินการ • ตรวจสอบการใช้งานของทางเชื่อม ทางลอด อย่างสม่ำเสมอ หากพบว่ามีปัญหาต้องรีบแก้ไขทันที • บริเวณทางลอดชุมชน กำหนดให้มีการติดตั้งมีสับน้ำอัตโนมัติ เพื่อใช้ในช่วงฤดูฝนที่มีน้ำขังในทางลอดให้มีการสูบน้ำออกจากบริเวณทางลอดดังกล่าว • กำหนดให้มีการตรวจสอบการทำงานของมีสับน้ำอัตโนมัติบริเวณทางลอดให้สามารถใช้งานได้จริงอยู่เสมอ โดยกำหนดให้ตรวจสอบปีละ 2 ครั้ง • บริเวณทางลอดชุมชน ต้องมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และติดตั้งป้ายบอกระดับความสูงเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และให้เกิดความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้บริการทางลอด	ระยะดำเนินการ • ไม่มี
การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่เขตทางของ รฟท. แต่พบว่าชุมชนที่ปลูกสร้างข้ามรัวก่อสร้างพื้นที่ของ รฟท. เป็นลักษณะของอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ต้องทำการโยกย้ายออกจำนวน	ระยะเตรียมการก่อสร้าง • ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการและขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ รวมทั้งเป็นช่องทางให้ประชาชนได้แสดงความคิดเห็นและรับข้อร้องเรียน • สำนักรายละเอียดทรัพย์สินที่จะต้องจ่ายค่าชดเชยอย่างละเอียด ได้แก่ ที่ดิน สิ่งปลูกสร้างและพืชผล ต้นไม้ เป็นต้น	ระยะเตรียมการก่อสร้าง • ไม่มี

นายอาหนนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ต่างสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 52/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน (ต่อ)	1,586 หลังคาเรือน ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการชดเชยทรัพย์สินตลอดแนวเส้นทางโครงการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างโปร่งใสและเป็นธรรมและเปิดโอกาสให้มีการบูรณาการมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่นโดยให้ผู้แทนในท้องถิ่น มาร่วมเป็นกรรมการกำหนดราคาชดเชยทรัพย์สิน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของทรัพย์สินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านและต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบเพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ รวมทั้งขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ ในกรณีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่เกษตรกรรมและต้องทำการเวนคืนที่ดิน รพท. ต้องแจ้งให้เกษตรกรทราบล่วงหน้าเพื่อให้ทำการเก็บเกี่ยวผลผลิตให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ 	
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง กิจกรรมหลักในระยะก่อสร้าง ได้แก่ งานแผ้วถางและปรับพื้นที่ งานขุดดิน ดินตัด/ดินถม งานปรับสภาพชั้นดินฐานราก งานขนย้ายวัสดุชิ้นส่วนงานก่อสร้าง งานขนย้ายวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ก่อสร้าง และการจราจรขนส่งต่างๆ อาจส่งผลกระทบต่อคนงานก่อสร้างในด้านของฝุ่นละออง ไอเสียจากเครื่องจักรเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน นอกจากนี้ ยังอาจเกิดอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากสภาพการทำงานและ	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (ก) มาตรการสำหรับคนงานก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> มาตรการด้านสาธารณสุข <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นพร้อมรถพยาบาลสำหรับคนงาน และประสานงานกับโรงพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ ล่วงหน้าเพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากการก่อสร้างโครงการ อบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในเขตก่อสร้างและเขตพื้นที่ทำงานพร้อมอบรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ควบคุมและใช้กฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการขี้นยานยนต์โดยเคร่งครัด 	ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ตาร์สุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 53/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	สภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม เช่น ความร้อนจากดวงอาทิตย์ แสงสว่างที่น้อยเกินไป การทำงานต่อเนื่องกันยาวนานเกิน 8 ชั่วโมงกรณีที่มีความจำเป็นต้องการก่อสร้าง อุบัติเหตุจากความบกพร่องของเครื่องจักรซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและชีวิตคนงานก่อสร้างได้ ความเสี่ยงจากการประมาทเลินเล่อละเลยต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลในพื้นที่เสี่ยงภัยการใช้อุปกรณ์เครื่องจักรที่ชำรุด หรืออุบัติเหตุจากการชนส่วนอุปกรณ์ก่อสร้าง เป็นต้น ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลางเท่านั้น	<ul style="list-style-type: none"> มาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> เพื่อความปลอดภัยเมื่อต้องใช้เครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกวดขันและดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้าง มีรายละเอียดดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> การถือเครื่องมือที่มีคม ควรให้ปลายชี้ลงด้านล่าง หรือห่อหุ้มหุ้มปิดเสีย เช่น วงเวียน เหล็กขีด อย่าเก็บหรือพกไว้ในกระเป๋าสีเสื้อหรือกางเกง ไม่ใช่เครื่องมือที่ชำรุด เช่น ค้อนที่บิ่นหรือแตก เพราะจะทำให้เกิดความผิดพลาดในขณะทำงานหรือตีชิ้นงานได้ การทำงานบนที่สูงต้องผูกมัดหรือเก็บเครื่องมือให้ปลอดภัย เพื่อป้องกันไม่ให้หล่นลงมาโดนคนที่อยู่ข้างล่างได้ เมื่อจะเดินเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง ผู้ใช้ต้องรู้เสียก่อนว่าจะหยุดเครื่องอย่างไร การเปลี่ยนความเร็วรอบของเครื่องจักร หรือเปลี่ยนสายพาน เพื่อง จะต้องหยุดเครื่องหรือตัดสวิทช์ออกก่อนทุกครั้ง อย่าพยายามหยุดเครื่องด้วยมือหรือร่างกายส่วนใดส่วนหนึ่ง พึงระวังส่วนประกอบของเครื่องจักรที่อาจจะเป็นอันตรายได้ เช่น เฟือง สายพาน มัดกัต่างๆ จะต้องมีการครอบ หรือเครื่องป้องกันไว้ ต้องตรวจดูชิ้นงานหรือมัดกัต่างๆ จะต้องยึดแน่นหรืออยู่ในตำแหน่งถูกต้องก่อนทำงานเสมอ เมื่อปฏิบัติงานเสร็จแล้ว ต้องตัดสวิทช์ไฟฟ้าออกก่อนทุกครั้ง 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ตาร์สุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 54/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องยกหรือถือของหนัก เพื่อความปลอดภัยเมื่อคนงานก่อสร้างต้องยกหรือถือของหนัก ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกวดขันและดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการยกหรือถือของหนัก มีรายละเอียดดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - การยกของที่หนักมากอาจทำให้เกิดอันตรายร้ายแรงได้ ควรช่วยกันหรือใช้เครื่องมือแรงยก และเมื่อยกของหนักๆ จากพื้น อย่าใช้หลังยก ให้ใช้กล้ามเนื้อที่ขาแทน - การยกของควรใช้กล้ามเนื้อที่ด้านซ้าย โดยยืนในท่าที่รับน้ำหนักได้สมดุล คือ งอเข่า หลังตรง ก้มหน้า จับของให้แน่น แล้วยืดขาขึ้น - พยายามหลีกเลี่ยงการยกของมีคม - เมื่อยกของขึ้นแล้ว ก่อนจะเดิน ต้องมองเห็นข้างหน้าและข้างๆ รอบตัว • มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า สำหรับคนงานก่อสร้างที่ต้องปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกวดขันและดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับไฟฟ้า มีรายละเอียดดังนี้ <p>ข้อควรระวังทั่วไปเกี่ยวกับการปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อพบว่าผ้าครอบหรือกล่องสวิตช์ชำรุด หรือแตกเสียหาย ควรปรับเปลี่ยนและซ่อมแซมทันที - รักษาความสะอาดบริเวณที่สวิตช์ไฟตั้งอยู่ใกล้ๆ - หมั่นสำรวจตรวจสอบสายไฟแรงสวิตช์ไฟ ตู้ควบคุมทางไฟฟ้า ไม่ให้มีเศษผง ทองแดง หรือโลหะที่นำไฟฟ้าอยู่และอย่าขึ้นส่วนอุปกรณ์ภายในตู้ควบคุม เช่น พิวส์ ออกจากตู้ควบคุม 	

นายอาเนห์ เทล้องบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ตั๋งสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลตัง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 55/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนฟิวส์ ควรใช้ฟิวส์เฉพาะงานนั้นๆ และก่อนเปลี่ยนต้องดับสวิตช์ (ให้วงจรไฟฟ้าเปิดเรียบร้อยแล้วเสียก่อน) - อย่าใช้ผ้าครอบที่ทำด้วยสารที่สามารถถูกติดไฟได้ - ผ้าครอบสวิตช์แต่ละอัน ควรมีป้ายแสดงรายละเอียด ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ➢ ใช้กับไฟฟ้ากระแสตรงหรือกระแสสลับ ➢ ความต้งศักย์ทางไฟฟ้า (หรือแรงดัน/แรงเคลื่อนไฟฟ้า) ➢ กระแสไฟฟ้า ➢ เครื่องมือเครื่องใช้ทางไฟฟ้าที่ต่อกับสวิตช์นั้น ➢ ชื่อผู้รับ - ต้องดับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด เมื่อต้องการตรวจสอบหรือซ่อมแซมเครื่องจักรแล้ว ให้ทำสัญลักษณ์หรือป้ายที่สวิตช์ ที่บอกว่า "กำลังซ่อม" - ก่อนดับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าปิด ต้องแน่ใจว่าทุกอย่างเรียบร้อยแล้วได้รับสัญญาณ ถูกต้องแล้ว และก่อนเปิดทดลองเดินเครื่อง ต้องตรวจสอบว่าเครื่องจักรนั้นไม่มีวัตถุอื่นใดติดหรือขัดอยู่ - การส่งสัญญาณเกี่ยวกับการเปิด-ปิดสวิตช์ ควรดำเนินการอย่างระมัดระวัง - อย่าปิด-เปิดสวิตช์ขณะมือเปียกน้ำ - การดับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าปิดต้องแน่ใจว่าสัญญาณนั้นถูกต้อง - การขันสลักเกลียวเพื่อยึดสายไฟฟ้า ต้องขันให้แน่น - อุปกรณ์ไฟฟ้าที่ชำรุดอย่าฝืนใช้งานจะเกิดอันตราย 	

นายอาเนห์ เทล้องบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ตั๋งสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลตัง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 56/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้สวิตช์ตัดตอน</p> <ul style="list-style-type: none"> - สวิตช์ตัดตอนที่ใช้งานกับส่วนที่เกิดอันตรายสูง ผู้รับผิดชอบต้องหมั่นตรวจสอบและทำป้ายบอก - ในกรณีที่มีการตรวจสอบซ่อมแซมเครื่องจักร ต้องทำป้ายหรือสัญลักษณ์ติดแขวนไว้ที่สวิตช์ว่า "อยู่ระหว่างการซ่อมแซม" หรือ "กำลังซ่อม" เมื่อเสร็จแล้วจึงค่อยนำป้ายออก - การใช้สวิตช์ควบคุมเครื่องจักรในการก่อสร้างที่ใช้ร่วมกันหลายๆ คน ควรมีหลักเกณฑ์หรือสัญญาณในการปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกัน - การทำงานร่วมกันระหว่างคนงาน 2 กลุ่ม กลุ่มที่ใช้เครื่องจักรร่วมกัน จะต้องใช้อย่างระมัดระวัง โดยเฉพาะในกรณีที่เกิดมีการตรวจสอบ ต้องมีการติดต่อประสานงานกับช่างเป็นอย่างดี ก่อนที่จะมีการเปิด-ปิดวงจรไฟฟ้า <p>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ทางไฟฟ้า</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบสายไฟฟ้า ถ้าพบว่าชำรุด ให้ใช้เทปพันเป็นฉนวนหุ้มให้เรียบร้อย และตรวจจุดต่อสายไฟให้เรียบร้อยด้วย - อุปกรณ์ไฟฟ้าที่เคลื่อนย้ายได้ ควรตรวจสอบบริเวณข้อต่อ ขั้วที่ติดอุปกรณ์ และสายไฟฟ้าอย่างระมัดระวัง ถ้าพบว่าชำรุด ให้รีบเปลี่ยนให้อยู่ในสภาพดี - การเปลี่ยนหรือซ่อมแซมเครื่องมือ อุปกรณ์ไฟฟ้า ต้องเป็นกรณีเล็กน้อย ต้องให้ช่างไฟฟ้าเป็นผู้ดำเนินการ - อย่าสัมผัสสายไฟฟ้าขณะที่มีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ - อย่าแขวนหรือห้อยสายไฟบนของมีคม อาทิเช่น ไม้ค้อน ไม้เลื่อย ไม้พัด - การใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าบางชนิด เช่น มอเตอร์ หม้อแปลง ควรมีผู้รับผิดชอบในการเปิด-ปิด 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 57/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ในส่วนของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ ควรมีเครื่องหมายแสดงไว้ เช่น ป้ายสัญญาณไฟ ชงแดง เทปแดง เป็นต้น - ถ้าเกิดสภาพผิดปกติกับอุปกรณ์ไฟฟ้า ควรสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด แล้วแจ้งให้ผู้รับผิดชอบทราบ - ห้ามปลดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายไฟฟ้าออก ยกเว้น กรณีที่ได้รับอนุญาตแล้วเท่านั้น - เมื่อใช้งานเสร็จแล้วควรสับสวิตช์และต้องแน่ใจว่าวงจรไฟฟ้าเปิด - อย่าทิ่มแทงตัวไฟด้วยกระดาษหรือผ้า - อย่านำสารไวไฟหรือวัสดุที่ติดไฟง่ายเข้าใกล้สวิตช์หรือปลั๊กไฟฟ้า - อย่าใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าขณะมีมือเปียกน้ำ - เมื่อมีผู้ได้รับอุบัติเหตุทางไฟฟ้า ต้องรีบสับสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด <p>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า</p> <ul style="list-style-type: none"> - การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าจะต้องมีการควบคุมดูแลโดยช่างหรือผู้ชำนาญการทางไฟฟ้า นอกจากงานที่มีความยากต่ำกว่า 50 โวลต์ ซึ่งต้องลงดินเรียบร้อยแล้ว - การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าจะดำเนินการได้ต้องผ่านการปรึกษาหรือกับผู้เชี่ยวชาญ โดยเฉพาะการสื่อสารเกี่ยวกับการป้องกันเมื่อมีการทำงานขณะมีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ หรือกรณีมีการขัดจังหวะ - หลีกเลี่ยงการทำงานขณะมีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ ยกเว้นในกรณีจำเป็นเท่านั้น - การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า นอกจากต้องปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานทางไฟฟ้าแล้ว ควรต้องปฏิบัติตามเพิ่มเติม ดังรายละเอียดต่อไปนี้ 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 58/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> ห้ามเปิดชิ้นส่วนของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่เมื่อเปิดแล้วจะมีกระแสไฟฟ้าหรือประจุไฟฟ้าไหลควรรักษาครอบหรือมีฉนวนกัน หรือถ้าไม่สามารถเปิดคลุมได้ก็ให้จัดทำป้ายอันตรายติดแขวนไว้ อุปกรณ์หรือสายไฟฟ้าที่ติดตั้งในที่สูง จะต้องมีฉนวนหุ้มอย่างดีและต้องตรวจสอบความเรียบร้อยอยู่เสมอ หมั่นตรวจตราฉนวนหุ้มอุปกรณ์ไฟฟ้าอยู่เสมอ ในบริเวณที่ซึ่งอาจมีการสัมผัสหรือทำงาน เมื่อมีการเดินสายไฟฟ้าบนถนน (แม้ว่าจะเดินชั่วคราวก็ตาม) ควรมีระบบป้องกันอันตรายซึ่งใช้เฉพาะงาน กรณีการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้าที่มีการจัดจังหวะงานได้ ควรเพิ่มความระมัดระวังนี้ เครื่องจักรบางชนิดเมื่อเดินเครื่องแล้วไม่สามารถกดสวิทช์ให้กลับมามีงานที่จุดเริ่มต้นได้ควรมีป้ายบอกไว้ เครื่องจักรทุกชนิดควรมีระบบสายดินที่ดี เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ ควรปรึกษาช่างไฟฟ้าหรือผู้เชี่ยวชาญทางไฟฟ้า ก่อนสับสวิตซ์ทำงาน ควรตรวจสอบให้แน่ใจก่อนว่าจะไม่เกิดอันตรายไฟฟ้าลัดวงจร มีระบบสายดินแหล่งจ่ายไฟเรียบร้อย มาตรการด้านการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น กรณีที่เกิดอุบัติเหตุในระหว่างการปฏิบัติงานภายในพื้นที่โครงการ ให้กับคนงานก่อสร้างก่อนจะมีการก่อสร้างจริง ดังรายละเอียดต่อไปนี้</p>	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 59/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>กรณีหยุดหายใจ</p> <ul style="list-style-type: none"> งัดขากรไกรออก บีบจมูกและอำปากของผู้ป่วย ยกคันท่อนขึ้นแล้วกดศีรษะให้หงายไปข้างหลังจากนั้นเอาสิ่งของที่อยู่ในปากของผู้ป่วยออกให้หมด ประกบปากลงบนปากของผู้ป่วย แล้วค่อยๆ เป่าลมจนเต็มปอด กระทำซ้ำหลายๆ ครั้ง จนผู้ป่วยสามารถหายใจได้เอง <p>กรณีประสบอันตรายจากไฟฟ้าดูด</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่ใช่มือเปล่าในการช่วยเหลือ รีบตัดกระแสไฟฟ้า (สวิตซ์/ปลั๊ก) ใช้นวมหรือสายไฟให้หลุดออกไป เมื่อไฟฟ้าดับ ควรรีบสับสวิตซ์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด ถ้าเกิดไฟฟ้าช็อต หรือลัดวงจรทำให้เกิดไฟไหม้รีบสับสวิตซ์ แล้วทำการดับไฟด้วยเครื่องดับเพลิงชนิดสารเคมี ไม่ใช่ใช้น้ำหรือเครื่องดับเพลิงที่เป็นน้ำทำการดับไฟ เพราะอาจเกิดอันตรายได้ กรณีประสบภัยในน้ำ อย่าลงไปช่วยจนกว่าจะแน่ใจว่าตัดกระแสไฟฟ้าหมดแล้ว กรณีผู้ป่วยหมดสติ ให้หมดหัวใจและหายใจช่วยชีวิตโดยทันที <p>การห้ามเลือด รายละเอียดขั้นตอนการห้ามเลือดสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ใช้เศษผ้าสะอาดพันรอบแขนหรือขา 2 รอบ ผูกเงื่อนแรก 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 60/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ใช้ท่อนไม้วางบนแฉียง แล้วผูกเชือก 2 ครั้ง - หมุนหรือขึ้นตะรอกจนกระทั่งเชือกหยดไหล - ผูกตรึงปลายไม้ให้อยู่กับที่ด้วยเชือกเส้นเล็กๆ - บันทึกเวลาที่เริ่มขึ้นตะรอกไว้ • มาตรการด้านการจัดสถานที่ทำงานให้เป็นระเบียบเรียบร้อย <ul style="list-style-type: none"> - สถานที่ปฏิบัติงานต้องปราศจากสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตรายที่อาจจะเป็นอุปสรรคต่อการทำงาน และต้องไม่มีเศษขยะ น้ำมัน และน้ำมันปน - จัดทางเดินให้โล่งเพื่อสามารถเข้าไปถึงที่ทำงานได้อย่างปลอดภัย - ห้องน้ำตลอดจนอ่างล้างมือต้องอยู่ในสภาพที่สะอาดและถูกสุขลักษณะ - อาหารต้องไม่จัดเก็บไว้ในสถานที่ปฏิบัติงาน - ชยะและของเหลือใช้ต้องนำออกไปนอกเขตปฏิบัติงานทุกวัน - ห้ามจัดวางวัสดุที่ย่อยต่อการลุกไหม้ใกล้กับจุดติดตั้งหลอดไฟหรือวัสดุที่มีความร้อน/มีประกายไฟ - น้ำมัน และจาระบีที่หกเรี่ยราดบนพื้น ต้องรีบทำความสะอาดให้เรียบร้อย - จัดเก็บวัสดุบนพื้นที่ได้ระดับ และอยู่ในสภาพเรียบร้อยมั่นคง - จัดทำลิ้มไม้หมอน สำหรับรองวัสดุที่เป็นรูปวงกลมเพื่อป้องกันการเคลื่อนตัว • มาตรการด้านการใช้อุปกรณ์เพื่อเตือนและกั้นบริเวณเพื่อป้องกันอันตรายในการปฏิบัติงาน <ul style="list-style-type: none"> - บริเวณเขตก่อสร้างต้องจัดทำรั้ว พร้อมปิดป้ายประกาศ "เขตก่อสร้างบุคลากรภายนอก" 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ตาจรูญ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 61/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ห้ามเข้า โดยรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง - บริเวณเขตอันตรายต้องจัดทำรั้ว พร้อมปิดป้ายประกาศ "เขตอันตรายในการก่อสร้าง" และมีไฟสัญญาณสีแดงแสดงให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืน - พื้นที่สูงและพื้นที่ที่มีช่องเปิดต่างๆ ต้องทำราวกันตกที่มีแรงแข็งแรง - ไม่อนุญาตให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง หรือหมตหน้าเข้าไปในเขตก่อสร้าง และเขตอันตรายในการก่อสร้าง - ห้ามผู้ปฏิบัติงานพักอาศัยในบริเวณเขตก่อสร้าง • มาตรการด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนที่สูง <ul style="list-style-type: none"> - ราวกันตกต้องมีแรงแข็งแรง มีความสูงไม่น้อยกว่า 90 เซนติเมตร จากพื้น - ตรวจสอบอุปกรณ์ทุกชนิดที่เกี่ยวข้องกับการใช้งาน เช่น รด เครน ลวดสลิง เชือก ตะขอ สะเก็ด ว่าอยู่ในสภาพดีทุกครั้งก่อนเริ่มทำงาน หากชำรุดห้ามนำมาใช้ - ขณะที่มีพายุหรือฝนตก ผู้ปฏิบัติงานต้องหยุดทำงานและลงมาข้างล่าง - เมื่อมีความเสี่ยงที่จะตกลงมาจากที่สูงและอยู่ในที่สูงเกิน 4 เมตรขึ้นไป ให้ผู้ควบคุมการก่อสร้างพิจารณาสั่งให้ใช้เข็มขัดนิรภัยและสายช่วยชีวิต • มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องใช้เครื่องกลหนักและรถเครนในการเคลื่อนย้ายของ <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีผู้ให้สัญญาณที่ชำนาญเพียงคนเดียว - อย่าเข้าใกล้ส่วนที่เครื่องจักรที่จะต้องหมุนเหวี่ยง - ในกรณีที่มีการขุดตอกที่หน้าดินบริเวณใดโดยรอบ - ห้ามเข้าใกล้วัสดุที่กำลังยกโดยเด็ดขาด 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ตาจรูญ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 62/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพวนายและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - การทำงานในเวลากลางคืน จัดให้มีแสงสว่างทั่วบริเวณตลอดเวลาที่ทำงาน - ห้ามมิให้ตัดแปลง หรือแก้ไขส่วนใดส่วนหนึ่งของรถเครน - จัดให้มีสัญญาณเสียง และแสงสว่างเตือนให้ทราบขณะรถเคลื่อนที่ - จัดให้มีคู่มือปฏิบัติงานเกี่ยวกับรถเครนเป็นภาษาไทยให้พนักงานขับรถศึกษาและปฏิบัติตามโดยถูกต้อง • มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้บันได <ul style="list-style-type: none"> - ควรใช้บันไดที่ผลิตจากโรงงานเชิดบันไดใช้กับงานหนัก - บันไดที่ชำรุด แตกหัก ห้ามใช้และควรตัดป้าย "ห้ามใช้งาน" - ห้ามนำบันได 2 อันมาติดต่อกันเพื่อให้ยาวขึ้น - อย่าตั้งบันไดบริเวณที่ลื่น มีขยะ - ปลายของบันไดต้องเกาะจากจุดที่พาดผ่าน 3 ฟุต - การขึ้นลงบันไดให้หันหน้าเข้าหาบันได - ห้ามยกของ แบกของขึ้นทางบันได - ห้ามใช้บันไดโลหะกับงานไฟฟ้าโดยเด็ดขาด • มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้นั่งร้าน <ul style="list-style-type: none"> - การทำงานในที่สูงเกินกว่า 2.00 เมตร ต้องกั้นนั่งร้าน - นั่งร้านที่สร้างด้วยโลหะต้องรับน้ำหนักบรรทุกได้ไม่น้อยกว่า 4 เท่า ของน้ำหนักการใช้งาน - พื้นนั่งร้านต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 35 เซนติเมตร - ต้องจัดทำบันไดเพื่อขึ้นลงในนั่งร้าน 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ด่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 63/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพวนายและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - ต้องจัดทำใบหรือดาช่ายนรภัยปิดคลุมโดยรอบนอกนั่งร้าน - โครงนั่งร้านต้องมีการยึดโยงค้ำยัน เพื่อป้องกันมิให้เขาหรือล้ม และในกรณีที่ต้องทำงานใกล้แนวสายไฟฟ้าที่ไม่มีฉนวนต้องมีระยะห่างไม่น้อยกว่าที่กำหนด หรือติดต่อการไฟฟ้ามาทำการติดตั้งฉนวน ครอบสายให้ชั่วคราว - ต้องมีราวกันตกสูงไม่น้อยกว่า 90 เซนติเมตร และสูงไม่เกิน 1.10 เมตร ยกเว้นเฉพาะช่วงที่จะขนถ่ายสิ่งของ - ถ้ามีการทำงานซ้อนกัน ต้องมีสิ่งป้องกันของตกมิให้เป็นอันตรายแก่ผู้ปฏิบัติงานอยู่ข้างล่าง - การทำงานอยู่บนนั่งร้านสูงเกินกว่า 4 เมตร หัวหน้างานจะต้องพิจารณาให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเข็มขัดนิรภัย • มาตรการด้านความปลอดภัยในการเลือกใช้ตะขอ โซยก ที่หนีบจับ ให้ยึดแน่นกับโครงสร้าง <ul style="list-style-type: none"> - ใช้ตะขอ กรณีที่มีที่ยึดเกี่ยวในการยกทีเดียว และจะใช้ตรวนเมื่อมีที่ยึดมากกว่าสองที่ยึดขึ้นไป - ตะขอต้องมีสลักนรภัยติดอยู่ (ยกเว้นตะขอบางประเภท) - ใช้ตะขอยกน้ำหนัก โดยให้น้ำหนักสูงสุดตรงร่องตะขอ - ขออนุมัติจากผู้นับพันบัญชีก่อนการผูกมัดวัสดุกับโครงสร้างอื่นๆ เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เกิดขีดจำกัดของโครงสร้างนั้น - ห้ามใช้ที่หนีบจับสำหรับแผ่นโลหะ คีม ที่หนีบจับท่อ แทนที่ที่หนีบจับที่ใช้กับโครงสร้าง - ต้องมีการตรวจสอบและอนุมัติตะขอ โซยก และที่หนีบจับที่ใช้กับโครงสร้างก่อนการใช้ทุกครั้ง ห้ามใช้เกินจากพิกัดน้ำหนักที่กำหนด 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ด่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 64/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - พิกัดน้ำหนักที่จะยกต้องระบุต้นขั้วบนอุปกรณ์ - ไม่ปล่อยวัสดุที่จะยกอยู่ในสภาพไม่รัดกุม และไม่ได้รับการเฝ้าระวัง ถูกห้อยแขวนอยู่กับโซ่ยก - ไม่ยืนหรือให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายอยู่ด้านล่างของวัสดุที่กำลังยกโดยโซ่ยก - ไม่ใช้โซ่มัดวัสดุ เพื่อทำการยก - ต้องมีการตรวจสอบโซ่ก่อนมีการยกวัสดุ การตรวจสอบด้วยสายตาให้ ตรวจสอบรวมไปถึงตะขอที่อาจเกิดปฏิกิริยาอันตรายที่เสียหายอันเนื่องจากนำไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ • มาตรการด้านความปลอดภัยในการขุด <ul style="list-style-type: none"> - การขุดพื้นดิน ดู ที่มีความลึกมากกว่า 1.5 เมตร ต้องมีการค้ำยันหรือทำให้ลาดเอียง และต้องมีการตรวจสอบโดยพนักงานทุกวันก่อนมีการเข้าไปทำงาน และการตรวจสอบต้องมีการทำบันทึกเก็บไว้ - จำเป็นที่จะต้องมีการกั้นขวาง และเครื่องหมายติดตั้งรอบบริเวณที่ทำการขุด - คนงานขุดดินต้องสวมหมวกนิรภัยและรองเท้าหุ้มส้นหรือรองเท้าหุ้มส้น - ไม่ควรให้บุคคลใดเข้าไปใกล้บริเวณขอบหลุมที่ทำการขุด หรือวัสดุอื่นใด เมื่อมีการทำงานของเครื่องจักร - ต้องจัดหับได้เมื่อมีการขุดพื้นดินสำหรับการเข้า-ออกพื้นที่ และต้องมีทางออก - สิ่งสกปรกหรือของที่ได้จากการขุด หรือวัสดุอื่นใด ต้องจัดเก็บห่างจากขอบของการขุดอย่างน้อย 1 เมตร - ต้องทำการตรวจสอบพื้นที่ของการขุดหลังจากฝนตกและต้องมีการป้องกันการเกิดน้ำท่วม 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต๋าวสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 65/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • ด้านความปลอดภัยในการจราจรภายในพื้นที่ก่อสร้างและการจัดที่จอดรถ <ul style="list-style-type: none"> - อนุญาตให้เฉพาะผู้ที่มีใบอนุญาตขับที่ถูกต้อง สามารถขับขี่ยานพาหนะในเขตก่อสร้าง - จำกัดความเร็วในเขตก่อสร้างที่ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง และให้เคารพกฎที่ปรากฏบนป้ายจราจร - ไม่อนุญาตให้ใช้รถเป็นพาหนะที่หวาดเสียว ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตราย - การแข่งข่งความปลอดภัยของยานพาหนะอนุญาตให้ขับแข่งในความเร็วกว่าที่กำหนดเท่านั้น - พนักงานขับรถยนต์ทุกคนต้องเปิดไฟให้สว่างก่อนมืด - ขดและขั้วรถยนต์พนักงานต้องคาดเข็มขัดนิรภัย และรถยนต์ทุกคันต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย - ให้พนักงานเดินทางขามือบนถนนในเขตก่อสร้าง ในขณะที่ยานยนต์วิ่งสวนกับพนักงาน - พนักงานขับรถต้องปฏิบัติตามกฎที่ปรากฏบนป้ายจราจรและให้ทางกับผู้เดินบนพื้นถนน - รถของพนักงาน ผู้มาติดต่อ ให้จอดได้เฉพาะบริเวณหน้าอาคารสำนักงานต่างๆ ซึ่งจัดเป็นที่จอดรถไว้แล้ว หรือจอดได้ในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดให้จอด โดยมีป้ายจราจรอนุญาตให้จอดรถติดตั้งไว้ - กฎระเบียบว่าด้วยการจราจรทั่วไปให้มีผลบังคับในเขตก่อสร้างด้วย • มาตรการด้านการป้องกันอัคคีภัยและเครื่องดับเพลิง <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้าง/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดฝึกอบรมการป้องกันอัคคีภัยและแผนฉุกเฉินให้กับพนักงาน - คนงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ใกล้ที่สุดของสัญญาณบอกเหตุเพลิงไหม้ และรู้ถึงการใช้อย่างถูกต้อง - คนงานก่อสร้างต้องทราบถึงชนิดต่างๆ ของสัญญาณบอกเหตุ เช่น ไฟไหม้ การอพยพ 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต๋าวสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 66/104

รายงานการแสดงผลกระทบบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>หรือภัยอื่นๆ และรู้เส้นทางหนีไฟ ตลอดจนจุดนัดพบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - คนงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ที่ใกล้ที่สุดของถังดับเพลิงและวิธีการใช้ - วัสดุไวไฟต้องเก็บให้ห่างจากแหล่งกำเนิดประกายไฟ - เมื่อเติมน้ำมันให้กับเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ จะต้องปิดเครื่อง หรือเครื่องยนต์นั้นต้องไม่ร้อน - ห้ามสูบบุหรี่ในที่ที่จัดทำให้ ไม่ทั้งในตะกร้า หรือถังขยะทั่วไป - จุดและสถานที่ที่ติดตั้งสัญญาณบอกเหตุจะต้องติดประกาศบนบอร์ดของเซฟตี้ - เมื่อเกิดเพลิงไหม้ เครื่องดับเพลิงที่เหมาะสมที่ได้ติดตั้งไว้แล้วตามจุดต่างๆ ที่จำเป็นคือเครื่องดับเพลิงชนิด ABC ขนาดหนัก 5-7 กิโลกรัม ผู้ประสบเหตุต้องเอาออกมาใช้ดับไฟทันที <p>• มาตรการความปลอดภัยด้านงานเชื่อม/งานเจียร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก่อนที่จะทำการเชื่อมตัดด้วยไฟฟ้าหรือแก๊สทุกครั้ง ผู้ปฏิบัติงานต้องทำการตรวจสอบบริเวณโดยรอบ จะต้องไม่มีวัสดุที่ติดไฟได้อยู่ในรัศมีที่ประกายไฟจากการปฏิบัติงานจะกระเด็นไปถึง ทั้งนี้ให้รวมถึงการเชื่อมในที่สูงที่สะเก็ดไฟจะตกลงไปได้ โดยให้ทำการเคลื่อนย้ายวัสดุที่ติดไฟดังกล่าวออกไป หรือจัดหาวัสดุที่ไม่ติดไฟ (Fire Proof Blanket) ปิดกั้น - จะต้องเคลื่อนย้ายสารที่สามารถติดไฟได้ในรัศมีบริเวณที่ประกายไฟจากการเชื่อมสามารถกระเด็นไปถึง - จัดให้มีอุปกรณ์วัสดุที่ไม่ติดไฟปิดกั้นบริเวณพื้นที่ ปฏิบัติงานเพื่อป้องกันประกายไฟหรือสะเก็ดไฟกระเด็นไปตกบริเวณสารไวไฟวัสดุติดไฟหรือกระเด็นถูกผู้ปฏิบัติงานอยู่ใกล้เคียง 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ตาร์งสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 67/104

รายงานการแสดงผลกระทบบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - การเชื่อมหรือตัดโลหะบรรจุสารไวไฟหรือแก๊สทุกครั้ง ต้องถ่ายและล้างทำความสะอาดสารไวไฟหรือแก๊สที่ตกค้างอยู่ในภาชนะ แล้วทำการระบายอากาศภายในภาชนะจนแน่ใจว่าไม่มีสารไวไฟหรือแก๊สตกค้าง หรือต้องเป็น 0% ของขีดจำกัดล่างของช่วงการติดไฟ (Lower Explosive Limit) แล้วเท่านั้น จึงทำการเชื่อมได้ - ในบริเวณที่มีการเชื่อมตัดจะต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงติด ตั้งไว้ใกล้บริเวณพื้นที่ทำงานให้เพียงพอ และสามารถหยิบใช้ได้โดยสะดวกในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน - กำหนดให้วางถังแก๊สในแนวตั้งให้ห่างจากบริเวณเชื่อมตัดเพื่อป้องกันสะเก็ดไฟ จากการเชื่อมกระเด็นไปถูก และยึดถังให้มั่นคงป้องกันการล้ม และตรวจสอบอุปกรณ์ทุกชิ้นเพื่อป้องกันการรั่วให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้ งานก่อนเริ่มทำงาน - อุปกรณ์การเชื่อมตัดด้วยไฟฟ้าจะต้องอยู่ในสภาพที่ไม่ชำรุด ผิดขาด เสียหาย - การถอดอุปกรณ์ออกเพื่อหยุดพักชั่วคราวหรือเลิกใช้งานจะต้องปิดสวิตช์ไฟฟ้าทุกครั้ง - พิวส์ของเครื่องเชื่อมไฟฟ้าที่ใช้ต้องมีขนาดเหมาะสมและใส่พิวส์ให้เข้าที่ - ห้ามสัมผัสสายลมกับสายแก๊สอย่างเด็ดขาด เพราะอาจทำให้เกิดการระเบิดได้ - ตรวจสอบสายลมและสายแก๊ส รวมทั้งอุปกรณ์ป้องกันไฟย้อนกลับ (Flashback Arrestors) ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน - สวมถุงมือและแว่นตา หรือหน้ากากทุกครั้งในการทำงาน - หลังจากปฏิบัติงานแล้วเสร็จให้มีการตรวจสอบบริเวณพื้นที่ทำงานเชื่อมตัดและจุดที่สะเก็ดไฟตก เพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีวัสดุติดไฟ 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ตาร์งสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 68/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • มาตรการด้านอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล <ul style="list-style-type: none"> - คนงานก่อสร้างทุกคนต้องทราบถึงสถานที่เก็บอุปกรณ์ความปลอดภัยและการใช้อุปกรณ์นั้นจริงๆ - ต้องจัดหาหมวกนิรภัยให้กับคนงานก่อสร้างทุกคน - อุปกรณ์ป้องกันตาและใบหน้า (เช่น อุปกรณ์ป้องกันใบหน้าที่มีส่วน กรอบอยู่บนแว่นตานิรภัย สำหรับงานตัดและงานตัด) ต้องถูกนำมาใช้กับงานที่ดวงตาและใบหน้าที่มีโอกาสได้รับอันตราย - สวมรองเท้านิรภัยหรือบูทที่แข็งแรงตลอดเวลาทำงาน - ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล เช่น Ear Muff หรือ Ear Plug ให้กับเจ้าหน้าที่ที่เข้าปฏิบัติงานในบริเวณที่มีเสียงดัง หรือหูหนวกเวียนศีรษะที่โครงการหรือคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน ทุกๆ 30 วัน - คนงานก่อสร้างต้องใส่เครื่องป้องกันหู เช่น Ear Muff หรือ Ear Plug เมื่อทำงานประเภทที่มีเสียงดังมากกว่า 90 เดซิเบล(เอ) ณ ตำแหน่งทำงานที่ห่างจากจุดกำเนิดเสียง 1 เมตร - คนงานก่อสร้างต้องสวมเข็มขัดนิรภัยในการทำงานในที่สูงเกินกว่า 4 เมตร • มาตรการด้านอุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่ตัวเครื่องจักร เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตราย หรือทำรั้วกันส่วนที่เคลื่อนไหวของเครื่องจักร/เครื่องมือซึ่งในภาวะปกติอาจมีบุคคลไปสัมผัสได้ - ห้ามนำอุปกรณ์ป้องกันอันตรายของเครื่องจักร/เครื่องมือออกจากตัวเครื่องขณะปฏิบัติงาน - ก่อนการปฏิบัติงานต้องนำอุปกรณ์ป้องกันอันตรายของเครื่องจักรที่ถูกถอดออกไปซ่อม 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 69/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<p>หรือเพื่อจุดประสงค์อื่นกลับมามีชีวิตให้เรียบร้อย</p> <ul style="list-style-type: none"> - หากต้องใช้เครื่องมือประเภทมอเตอร์เจียร์/ตัด ให้ตรวจสอบฝาครอบหรืออุปกรณ์ป้องกันอันตรายต้องให้มีอยู่ครบก่อนนำไปใช้งาน • มาตรการด้านการลงโทษ <ul style="list-style-type: none"> - พนักงานบริษัท และ/หรือพนักงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรการด้านอาชีพอนามัยและความปลอดภัยของโครงการฯ ถือว่ามีความผิด ตามกฎระเบียบแห่งความปลอดภัย ซึ่งจะได้รับโทษว่ากล่าวตักเตือน ภาคทัณฑ์ ปลดออกจากงาน ตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน (ได้แก่ พระราชบัญญัติแรงงาน ปี พ.ศ.2541) • มาตรการด้านการรายงานอุบัติเหตุและเหตุการณ์ต่างๆ <ul style="list-style-type: none"> - เหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งต่อไปนี้ ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ และต้องมีรายงานถึงแผนกความปลอดภัยทราบ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - อุบัติเหตุที่ถึงขั้นหยุดงานและอุบัติเหตุไม่ถึงขั้นหยุดงาน แต่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและได้รับการรักษาที่โรงพยาบาล - อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะ (ภายในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเท่านั้น) - อุปกรณ์/เครื่องมือได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุไฟไหม้เหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย การกระทำ/สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยต้องรายงานให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของโครงการฯ ทราบทันที 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 70/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> มาตรการด้านอาชีพอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับผู้รับเหมาก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้ความรู้และให้คำแนะนำแก่คนงานในการป้องกันโรค บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานอุปกรณ์ ให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำคู่มือด้านอาชีพอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้าง โดยต้องมีรายละเอียดครอบคลุมตามที่ระบุไว้ในมาตรการด้านอาชีพอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้างข้างต้นเป็นอย่างดี พร้อมทั้งต้องจัดให้มีการฝึกอบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยและการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ให้ถูกต้องแก่ผู้ปฏิบัติงาน ตามรายละเอียดดังที่ระบุไว้ในคู่มือดังกล่าว ก่อนการปฏิบัติงานจริง อีกทั้งต้องจัดวางคู่มือดังกล่าวไว้ใกล้มือคนงานก่อสร้าง เพื่อกรณีเกิดอุบัติเหตุเหตุฉุกเฉิน และต้องมีจำนวนคู่มือมากพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างในโครงการ บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แวนตา หน้ากากเครื่องป้องกันเสียง รองเท้าพื้นยางหุ้มส้น หรือเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่เครื่องป้องกันอันตราย 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 71/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>ส่วนบุคคลต่างๆ ตามสภาพและลักษณะของงาน และสวมใส่เครื่องคุ้มครองให้เรียบร้อยรัดกุม ไม่ขาดรุ่งริ่ง โดยในกรณีที่ทำงานเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าจะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเครื่องคุ้มครองที่ไม่เปียกน้ำ เครื่องแบบที่เหมาะสมสำหรับสวมในระหว่างการทำงานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักรในการก่อสร้าง คือ เสื้อและกางเกงที่เป็นชิ้นเดียวกัน อยู่ในสภาพเรียบร้อย ติดกระดุมทุกเม็ดให้เรียบร้อย ไม่ควรใส่เครื่องประดับ เช่น สร้อยคอ นาฬิกา แหวน เป็นต้น ต้องใส่รองเท้าหุ้มส้นหรือรองเท้าบูต เพื่อป้องกันเศษวัสดุในการก่อสร้างที่มุดา นอกจากนี้ คนงานก่อสร้างไม่ควรไถ่ผมยาว หรือถ้าหากไว้ ก็ควรต้องสวมหมวกในระหว่างปฏิบัติงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีพนักงานผู้ตรวจสอบด้านอาชีพอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบตามมาตรการลดผลกระทบด้านเสียง คุณภาพอากาศ และด้านการจัดการจราจร เพื่อความปลอดภัยในช่วงก่อสร้าง บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลต่างๆ ตามสภาพและลักษณะของงาน และสวมใส่เครื่องคุ้มครองให้เรียบร้อยรัดกุม ไม่ขาดรุ่งริ่ง โดยในกรณีที่ทำงานเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าจะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเครื่องคุ้มครองที่ไม่เปียกน้ำ เครื่องแบบที่เหมาะสมสำหรับสวมในระหว่างการทำงานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักรในการก่อสร้าง 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 72/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<p>เกี่ยวข้องกับเครื่องจักรในการก่อสร้าง คือเลื่อยและกังหันที่เป็นชิ้นเดียวกัน อยู่ในสภาพเรียบร้อย ตัดกระดุมทุกเม็ดไม่ให้เรียบร้อย ไม่ควรใส่เครื่องประดับ เช่น สร้อยคอ นาฬิกา แหวน เป็นต้น ต้องใส่รองเท้าหุ้มส้นหรือรองเท้าบู๊ต เพื่อป้องกันเศษวัสดุในการก่อสร้าง หักห้ามมือ นอกจากนั้น คนงานก่อสร้างไม่ควรใช้ผมยาว หรือถ้าหากไว้ ก็ควรต้องสวมหมวก ในระหว่างปฏิบัติงาน ทั้งนี้ รูปแบบเครื่องแต่งกายที่เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง สำหรับคนงานก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดให้มีพนักงานผู้ตรวจสอบด้านอาชีพอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง - บริษัทรับเหมา ผู้รับเหมาก่อสร้าง/ต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ - บริษัทรับเหมา ผู้รับเหมาก่อสร้าง/ต้องปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบตามมาตรการลดผลกระทบด้านเสียง คุณภาพอากาศ และด้านการจัดการจราจร เพื่อความปลอดภัยในช่วงก่อสร้าง <p>(ข) มาตรการสำหรับประชาชนที่อาศัยในชุมชนรอบพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟและแนวรางรถไฟ</p> <ul style="list-style-type: none"> • มาตรการด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทางคมนาคมและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง <ul style="list-style-type: none"> - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์บอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่าวงศ์
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 73/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
อาชีพอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการประกันภัยชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหาย/อันตราย อันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ • มาตรการเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม - บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และการคมนาคมขนส่ง อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมโครงการ ที่จะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมโยงของปัจจัยสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนและคนงานก่อสร้างต่อไปได้ 	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมหลักในระยะดำเนินการได้แก่ การเปิดให้บริการรถไฟฟ้า อาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสุขภาพต่อประชาชนที่อาศัยใกล้เคียง ตลอดจนเจ้าหน้าที่ประจำสถานีและประชาชนที่เข้ามาใช้บริการในส่วนของผู้และรองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ที่เกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเครื่องยนต์เสียงรบกวน และความสั่นสะเทือน ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลางเท่านั้น</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดเตรียมแผนงานด้านความปลอดภัยและแผนฉุกเฉินในระยะดำเนินการ เช่น การติดตั้งโทรศัพท์สำหรับโทรแจ้งเหตุฉุกเฉิน การจัดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินไว้คอยช่วยเหลือเวลาที่รถไฟเกิดความขัดข้อง ตลอดจนการเกิดอุบัติเหตุบนสถานีรถไฟ เช่น การป้องกันอัคคีภัย และการกู้ภัยจากอุบัติเหตุ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไม่มี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่าวงศ์
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 74/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การจัดการน้ำเสีย	ระยะก่อสร้าง น้ำเสียจากสำนักงานชั่วคราวของโครงการและน้ำเสียจากการอุปโภคบริโภคของพนักงานต้องมีการรวบรวมและบำบัดด้วยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ส่วนน้ำเสียจากการล้างอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ จะจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งเพื่อพักตะกอนและคราบน้ำมันก่อนระบายออกสู่ภายนอก จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างอยู่ในระดับต่ำ	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">จัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง เพื่อพักตะกอนและคราบน้ำมันจากการล้างอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ก่อนระบายสู่แหล่งรองรับสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอติดตั้งบ่อพักตะกอนเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการตกตะกอน หินและตะกอนจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เสมอจัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ออกแบบและติดตั้งอย่างเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วมหากสิ่งปฏิกูลในถังบำบัดน้ำเสียเต็มจะต้องประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบเข้าดำเนินการสูบสิ่งปฏิกูลไปกำจัดทันทีผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบบ่อดักไขมันอย่างสม่ำเสมอ และดักไขมันออกจากบ่อดักไขมันเป็นประจำอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ไขมันที่ตกออกให้ใส่ถุงพลาสติก มัดปากถุงให้แน่น และนำไปทิ้งที่ส่วนพิชชะของโครงการ เพื่อรอให้รถเก็บขนมูลฝอยมาดำเนินการเก็บขนเพื่อนำไปกำจัดต่อไปการก่อสร้างห้องส้วมของพนักงานก่อสร้าง ควรก่อสร้างให้มีระยะห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 150 เมตรตรวจสอบและดูแลรางระบายน้ำที่รองรับที่พนักงานและสถานพักค้าง ทะแหรงดักมูลฝอย และบ่อดักตะกอน โดยเก็บมูลฝอยที่ติดอยู่ที่ตะแหรงดักมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การระบายน้ำทิ้งภายในรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">ไม่มี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การจัดการน้ำเสีย (ต่อ)	ระยะดำเนินการ แหล่งกำเนิดน้ำเสียหลักในระยะดำเนินการมาจากห้องส้วมภายในสถานีรถไฟ โดยมีปริมาณน้ำเสียเท่ากับ 10, 30 และ 180 ลูกบาศก์เมตร/วัน สำหรับสถานีรถไฟขนาดเล็ก กลาง และใหญ่ ตามลำดับ ซึ่งโครงการได้ออกแบบให้แต่ละสถานีมีระบบท่อแยกระหว่างห้องน้ำโสโครก (ห้องส้วม) ออกจากห้องน้ำทิ้ง โดยน้ำเสียจากห้องส้วมจะไหลรวมไปบำบัดยังถังบำบัดน้ำเสียชนิดสำเร็จรูปแบบตะกอนแฉะ น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดจะมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานก่อนระบายออกสู่ภายนอก ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำเท่านั้น	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none">จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วมประจำสถานี โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดของโครงการต้องมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานก่อนระบายลงสู่ท่อแหล่งรองรับสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียงจัดให้มีบ่อดักไขมันสำหรับดักไขมันที่ปนเปื้อนมาจากน้ำเสียในกรณีที่มีพื้นที่ประกอบอาหารตรวจสอบและควบคุมให้มีการเดินระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งในโครงการกำหนดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้มีประสิทธิภาพตามข้อกำหนดไว้อยู่เสมอทำการสุบตะกอนจากส่วนตกตะกอนของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ โดยติดต่อดูดสิ่งปฏิกูลที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการกำจัดสิ่งปฏิกูลมาดำเนินการตรวจสอบและคอยดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงมารอะเต็ม ประสานงานให้รถดูดสิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่รับผิดชอบมาทำการดูดสิ่งปฏิกูลออกไปทันที	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none">ไม่มี
การจัดการขยะมูลฝอย	ระยะก่อสร้าง ขยะจากกิจกรรมการก่อสร้างที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น เศษเหล็ก และไม้ท่อน จะนำมาใช้ใหม่ ส่วนวัสดุที่ทำกลับมาใช้ประโยชน์ไม่ได้จะถูกรวบรวมไว้ก่อนนำไปกำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป ส่วนขยะมูลฝอยที่เกิดจากพนักงานก่อสร้าง จะมีการจัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอ พร้อมทั้ง	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">กำหนดให้มีการคัดแยกขยะมูลฝอย โดยนำเศษวัสดุที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้กลับมาใช้ ส่วนเศษวัสดุที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีกต้องแยกรวบรวมไว้อย่างเหมาะสมก่อนนำไปกำจัดต่อไปวางแผนการขุดดินแต่ละบริเวณให้สอดคล้องกับช่วงที่มีการถมดิน เพื่อโครงการสามารถนำประโยชน์จากดินที่มีอยู่ในโครงการได้อย่างสูงสุดดินที่ขุดออกจากกองก่อสร้างต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ	ระยะก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none">ไม่มี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่างสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การจัดการขยะมูลฝอย (ต่อ)	<p>ประสานงานให้หน่วยงานท้องถิ่นหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเก็บขนไปกำจัดต่อไป จึงคาดว่าผลกระทบด้านขยะมูลฝอยจากการก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>เส้นทางส่วนใหญ่อยู่ในระดับพื้นดินและสภาพพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มเป็นหลัก โครงการจึงมีงานดินขุดน้อยมากเมื่อเทียบกับงานดินถม โดยมีความต้องการดินถมรวมประมาณ 4,036,157 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งโครงการจะไม่มีดินเหลือจากการขุดออกสู่ภายนอก</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>แหล่งกำเนิดขยะมูลฝอยหลักมาจากผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 355.38 กรัม/ตารางเมตร/วัน ซึ่งขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นพลาสติก รองลงมาเป็นกระดาษ ทั้งนี้ โครงการจะจัดให้มีถังขยะรับมูลฝอยไว้ตามจุดต่างๆ ตามความเหมาะสม โดยมีพนักงานทำความสะอาดเก็บรวบรวมไปไว้ที่ส่วนพัทยขยะเป็นประจำทุกวัน พร้อมคัดแยกประเภทขยะมูลฝอยเพื่อลดปริมาณขยะที่ต้องถูกนำไปกำจัด และจะประสานงานให้หน่วยงานท้องถิ่นหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเก็บขนมูลฝอย</p>	<p>จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยที่มีสภาพดี ไม่รั่วซึม พร้อมทั้งมีฝาปิดป้องกันน้ำฝนและการสเกลินตั้งไว้ในจุดที่เหมาะสมภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ</p> <p>ตรวจสอบถังรองรับมูลฝอย และดูแลรักษาให้มีสภาพดีอยู่เสมอ</p> <p>กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งมูลฝอยลงในถังรองรับมูลฝอย และห้ามทิ้งหรือกองไว้ในนอกถังรองรับมูลฝอยโดยเด็ดขาด</p> <p>ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเข้าดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยบริเวณสถานีหรือตำแหน่งที่เหมาะสมให้เพียงพอเก็บปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น</p> <p>จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานี เพื่อเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยจากทุกบริเวณไปไว้ที่ส่วนพัทยขยะเป็นประจำทุกวัน</p> <p>คัดแยกประเภทขยะมูลฝอย เพื่อลดปริมาณขยะที่ต้องถูกนำไปกำจัด</p> <p>จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีที่เก็บขนมูลฝอยของโครงการ เช่น ผ่ากันเขื่อน ผ่าปิดปาก-จมูก และถุงมือยาง โดยมิชื้อบังคับให้สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันดังกล่าวขณะปฏิบัติงาน</p> <p>สำรวจความเพียงพอของถังรองรับมูลฝอยที่สถานี หากพบว่าปริมาณขยะมูลฝอยมากขึ้น ต้องจัดให้มีถังรองรับมูลฝอยเพิ่มขึ้นในปริมาณที่เพียงพอเก็บปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ไม่มี</p>

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจตุรลดา ตาร่วงสุก

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 77/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การจัดการขยะมูลฝอย (ต่อ)	ไม่กำจัดต่อไป จึงคาดว่าผลกระทบด้านขยะมูลฝอยจะอยู่ในระดับต่ำ	<p>ตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยที่จัดเตรียมไว้อย่างสม่ำเสมอ หากพบว่าแตกชำรุด หรือรั่วซึม จะต้องเปลี่ยนใหม่หรือซ่อมแซมอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานโดยทันที</p> <p>ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเข้าดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ</p>	
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) คุณภาพอากาศ</p> <p>แหล่งกำเนิดสารมลพิษทางอากาศหลักที่อาจจะกระทบต่อกิจกรรมการของวัด หรือนักท่องเที่ยวตามแหล่งศิลปกรรม ในระยะก่อสร้าง ได้แก่ ผู้คนที่เกิดจากการเตรียมพื้นที่และการรื้อพื้นที่เพื่อการก่อสร้าง เช่น การวาง วางรถไฟ การก่อสร้างทางยกระดับ และสะพานข้ามลำน้ำ เป็นต้น โดยในการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในเขตก่อสร้าง สารมลพิษที่สำคัญคือฝุ่นละอองรวม (TSP) โดยทั้งนี้</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>การพิจารณาออกแบบให้แนวเส้นทางโครงการให้มีระยะห่างจากแหล่งศิลปกรรมที่อยู่บริเวณเชิงเขาไผ่กนกที่สุด ซึ่งต้องเข้าพบ และหารือกับกรมศิลปากรที่ 1 ราชบุรี และสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี เพื่อทำการสำรวจ และหารือแนวทางในการปฏิบัติที่เหมาะสม และกำหนดออกแบบแนวเส้นทางรถไฟในบริเวณดังกล่าว</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ให้ดำเนินการรื้อย้ายสถานีรถไฟเดิมเพื่อเก็บรักษาไว้เป็นห้องสมุดหรือสถานที่ประวัติศาสตร์ที่สำคัญ นอกจากนั้นหากสถานีใดไม่สามารถดำเนินการรื้อย้ายได้และต้องรื้อทิ้งนั้น กำหนดให้จัดทำเป็นป้ายสัญลักษณ์และรูปถ่าย เพื่อสื่อถึงประวัติของสถานีรถไฟบริเวณดังกล่าวว่าในบริเวณดังกล่าวเคยเป็นสถานที่ตั้งของสถานีรถไฟมาก่อน และมีประวัติอย่างไร</p> <p>กำหนดให้ผู้ดำเนินการออกแบบรายละเอียดดำเนินการกำหนดตำแหน่งที่ตั้งสถานีเดิมที่ต้องรื้อย้ายออกไป</p> <p>บริเวณวัดเสนาหา กำแพงเมืองเก่าราชบุรี โบราณหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) และวัดบิปี (ร้าง) ซึ่งอยู่ประชิดเขตทาง ต้องกำหนดพื้นที่ดำเนินการก่อสร้างให้ห่างจากแหล่งศิลปกรรมดังกล่าวให้มากที่สุดรวมถึงต้องประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 1 ราชบุรี และสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี</p>	<p>ระยะก่อนก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจตุรลดา ตาร่วงสุก

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 78/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p>ผู้จากการก่อสร้างจะเป็นผลกระทบชั่วคราว ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบในลักษณะผลกระทบที่รุนแรงสูงสุดพบว่า บริเวณที่จะมีการเปิดหน้าดินเป็นพื้นที่ที่จะมีกิจกรรมการก่อสร้างสูงสุดและใช้เวลามากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับการก่อสร้างปกติ โดยผลการศึกษาด้านคุณภาพอากาศจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Box Model) พบว่า ความเข้มข้นฝุ่นเฉลี่ยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่อยู่ในเขตทางของรถไฟฟ้าจะมีค่าสูงสุดประมาณ 32.44 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดค่ามาตรฐานฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง คือ 330 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ดังนั้นแหล่งศิลปกรรมใกล้พื้นที่เขตทางมากที่สุด หรืออยู่ประชิดก็ยังไม่ได้รับปริมาณฝุ่นจากกิจกรรมการก่อสร้างไม่เกินเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อกิจกรรมการของวัด หรือพื้นที่ท่องเที่ยวตามแหล่งศิลปกรรมอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>เพื่อทำการสำรวจ และหรือแนวทางในการปฏิบัติที่เหมาะสม และกำหนดออกแบบแนวเส้นทางรถไฟในบริเวณดังกล่าว</p> <ul style="list-style-type: none"> ขุดเจาะการก่อสร้างที่มีจุดเปิดพื้นที่สำหรับก่อสร้างโครงการ ต้องมีนักโบราณคดีประจำอยู่บริเวณหน้างาน เพื่อดำเนินการเฝ้าระวังและตรวจสอบด้านโบราณคดีขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการ ไม่ให้เกิดความเสียหายต่อแหล่งขุดดำเนินการก่อสร้างโครงการในพื้นที่ที่มีแหล่งศิลปกรรมห่างจากแนวเส้นทางโครงการฯ น้อยกว่า 200 เมตร ซึ่งอาจจะได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละอองเสียง และความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรกลจะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน อย่างเคร่งครัดโดยมีรายละเอียดดังนี้ ด้านอากาศ <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสภาพเครื่องยন্ত্রบรรทุก รวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งาน กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมงในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพื่อความปลอดภัยในการจราจร พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้าง กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำ เพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง กำหนดให้ไม่ทำการเปิดหน้าดินพร้อมกันทั้งหมด และเปิดผิวหน้าดินในพื้นที่ก่อสร้างตามความจำเป็น 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 79/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p>(ข) ระดับเสียง</p> <p>ผลการประเมินผลกระทบทางด้านเสียงของโครงการ จากการให้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ฯ พบว่าระดับเสียงจากโครงการในกิจกรรมการก่อสร้างสถานีรถไฟและทางยกระดับ (ช่วงเมืองหัวหิน) มีค่าระดับเสียง Leq 24 อยู่ในช่วง 59.6-60.0 เดซิเบล(เอ) และพบว่าที่ระยะห่าง 150 เมตร ขึ้นไปจากแหล่งกำเนิดเสียงมีระดับเสียง Leq 24 จากกิจกรรมการก่อสร้างต่ำกว่ามาตรฐาน ระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) เมื่อรวมระดับเสียงจากผลการประเมินฯ กับระดับเสียงพื้นฐานที่ตรวจวัดบริเวณแหล่งศิลปกรรมตามแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร พบว่ามีค่าอยู่ในช่วง 59.0-79.8 เดซิเบล(เอ) เมื่อเปรียบเทียบผลการประเมินกับค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) พบว่าระดับเสียง Leq 24 ที่มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานอยู่ในระยะห่างจากพื้นที่โครงการไม่เกิน 50 เมตร ดังนั้นสามารถสรุปได้ว่าแหล่งศิลปกรรมอาจได้รับผลกระทบที่เกิดจากเสียงในระยะก่อสร้าง</p>	<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกและถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ กำหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลาลดความเร็วเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด กำหนดให้ดำเนินการก่อกองวัสดุก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น รถบรรทุกที่ขนวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น กำหนดเส้นทางรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง สอบถามปัญหาเรื่องรบกวนเสียงอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ จากชุมชนใกล้เคียง เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขต่อไป การก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับการเปิดผิวหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ ขุดเจาะผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วกันโดยรอบบริเวณที่จะทำการก่อสร้างให้มีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 2 เมตร ตลอดเวลาที่ทำการก่อสร้าง บำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อช่วยให้สภาพดี ไม่ให้มีอัตราการปล่อยสารมลพิษที่เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด รักษาความสะอาดเรียบร้อยรวมทั้งการจัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมในบริเวณก่อสร้างพร้อมทั้งจัดเก็บโยกย้ายสิ่งก่อสร้างและวัสดุที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างต่างๆ 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 80/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	มีจำนวน 20 แห่ง จำแนกเป็นโบราณสถาน 6 แห่ง ประกอบด้วย วัดคงคาราม กำแพงเมืองเก่าราชบุรี โบราณสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) วัดบิบบ (ร้าง) พระราชวังไกลกังวล และสถานีรถไฟหัวหิน และศาสนสถาน จำนวน 14 แห่ง ประกอบด้วย วัดเสนาหวา วัดโพธิ์ระตะ วัดป่าไผ่ วัดโพธิ์ธาราม วัดบ้านกล้วย วัดบางสีเจริญธรรม วัดปากท่อ มัสยิดอัลมัจญิดเราะห์ วัดนาค วัดป้อมไผ่ วัดไกลกังวล วัดหัวหิน โบสถ์คาทอลิก บ้านบุญพรธรรม และวัดหนองแก ยกเว้นวัดพระงามที่ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว เนื่องจากช่วงนั้นเป็นบริเวณที่มีทางอยู่แล้วในปัจจุบัน ซึ่งกิจกรรมก่อสร้างทางรถไฟจะเริ่มที่บริเวณจุดที่ห่างจากวัดพระงาม 700 เมตร ดังนั้นจึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวเป็นเพียงการดำเนินการในระยะสั้นและไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างตลอดเวลา โครงการจึงได้กำหนดมาตรการ เพื่อป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านระดับเสียงตามมาตรการทั่วไป และมาตรการเฉพาะโดยการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว	<p>ออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุดหลังจากที่ไม่ต้องการใช้แล้วหรือหลังจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวแล้วเสร็จ</p> <p>เสียง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างทุกวัน 7 วัน เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดังผิดปกติ - การก่อสร้างบนถนนกำหนดให้ไม่นำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนนหากในกรณีนี้จำเป็นต้องใช้ แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษและมีการรองเพื่อกันเสียงดังและความสั่นสะเทือน - กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อกิจกรรมในแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี โดยเฉพาะกิจกรรมทางศาสนา ในศาสนสถาน และกิจกรรมท่องเที่ยวในแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี มาตรการนี้จะลดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ลงได้ไม่เกิน 3 เดซิเบล(เอ) ขึ้นกับระดับเสียงจากแหล่งกำเนิดอื่นๆ - กิจกรรมใดๆ ที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะต้องมีการประกาศให้สาธารณชนทราบโดยทั่วถึง - กำหนดให้บริเวณที่เห็นว่ามีผลกระทบด้านเสียง เช่นการขุดเจาะพื้นผิว ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูง 4 เมตร ซึ่งทำหน้าที่เสมือนกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันเสียงไม่ให้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงและผู้ที่เกี่ยวข้อง - พิจารณาใช้เครื่องจักรอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด ได้แก่ การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก (ตลอดพื้นที่ก่อสร้างโครงการกำหนดให้มีการใช้เข็มเจาะทั้งหมด ยกเว้น บริเวณการก่อสร้างสะพานรถไฟ และบริเวณสถานีรถไฟ) รวมทั้งพิจารณาเลือกใช้ 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ตารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p>ในระยะก่อสร้าง ซึ่งสามารถลดระดับเสียงได้ไม่เกินค่ามาตรฐานฯ</p> <p>(ค) ความสั่นสะเทือน</p> <p>ในระยะก่อสร้างมีกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดแรงสั่นสะเทือน ได้แก่ กิจกรรมการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างทำให้เกิดผลกระทบแหล่งศิลปกรรม เพราะขณะที่รถบรรทุกวิ่งผ่านจะเกิดแรงสั่นสะเทือนกระจายออกไปโดยรอบ ส่วนกิจกรรมที่ใช้เครื่องจักรในการทำงาน ได้แก่ งานเจาะดิน และการก่อสร้างตอม่อฐานรากบริเวณโครงสร้างยกระดับที่สถานีหัวหิน และสะพานข้ามแม่น้ำ เป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการสั่นสะเทือนเกิดจากการใช้เครื่องจักรหนักในการก่อสร้าง อย่างไรก็ตามระดับความรุนแรงของผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจะขึ้นอยู่กับชนิด อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักรกลที่ใช้วิธีการก่อสร้าง รวมทั้ง ระยะห่างของแหล่งรับความสั่นสะเทือนจากแหล่งกำเนิดโดยพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่ตั้งอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 เมตร อาจจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือน</p>	<p>การก่อสร้างแบบใช้ส่วนประกอบแบบหล่อสำเร็จ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับเสียงให้อยู่ในระดับที่ควบคุมได้รวมทั้งช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้างอันจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งศิลปกรรมในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างในระดับต่ำที่สุด เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในกรณีก่อสร้างใกล้ศาสนสถานให้จัดกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดเสียงในช่วงที่มีการประกอบศาสนกิจและในวันสำคัญทางศาสนา - กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้บริเวณแนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมงและต้องมีการรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์พร้อมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหามาเสนอต่อทางรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) - กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะในพื้นที่ก่อสร้างที่เป็นเมืองหรือชุมชน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง - การขนถ่ายวัสดุและอุปกรณ์จะต้องมีการควบคุมจากวิศวกรผู้คุมงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด - ในส่วนของแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่ค้าขาย ซึ่งอยู่ใกล้โครงการนั้น การก่อสร้างที่มีเสียงดังอาจต้องประสานในการทำงานก่อสร้าง เช่นทำงานที่มีเสียงดังในช่วงที่นอกฤดูท่องเที่ยว หรือช่วงที่ไม่ใช่ช่วงวันหยุดยาว - จัดให้มีกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังซึ่งอาจกระทบต่อแหล่งศิลปกรรม <p>ความสั่นสะเทือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้เครื่องจักรอุปกรณ์และวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เช่น การใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก เป็นต้น 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ตารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	เมื่อพิจารณาจากการระดับความรุนแรงของผลกระทบ (Worst Case) กำหนดให้ระดับความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการมีระดับความรุนแรงของผลกระทบในระดับเดียวกับความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการตอกเสาเข็มชนิดเข็มตอก (Pile Driver (impact)) ซึ่งพบว่าความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการสูงสุดจะเป็นแหล่งศิลปกรรมที่ตั้งอยู่ใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด ได้แก่ กำแพงเมืองเก่าราชบุรี สะพานพุทธจักรวาลโบราณสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) วัดบึง (ร้าง) วัดเสนหา วัดโพธารามวัดปากท่อ มัสยิดอัลฮัมฟิเราะห์ ซึ่งมีระดับความรุนแรงของผลกระทบในระดับสูงเกิน 13.966 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งเป็นระดับที่คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และเป็นระดับความรุนแรงของผลกระทบที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างข้างเคียงน้อย อย่างไรก็ตาม ตำแหน่งที่มี	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะหลุมเสาเข็มเสาเข็มและอาจได้รับความเสียหายหากใช้เข็มตอก - กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความรุนแรงของผลกระทบให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. และต้องแจ้งประชาชนและผู้ประกอบการข้างเคียงให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีการก่อสร้างที่ทำให้เกิดความรุนแรงของผลกระทบ - กำหนดให้รถขุดเจาะหลุมเสาเข็มเสาเข็มเป็นไปตาม พรบ. ทางหลวง พ.ศ.2535 - สำหรับกลุ่มประเภทแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีที่ต้องมีการเฝ้าระวังขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการเนื่องจากผลกระทบทั้งทางด้านเสียงที่เกินมาตรฐาน และแรงสั่นสะเทือน (บริเวณที่แหล่งศิลปกรรมมีระยะห่างจากแนวเส้นทางรถไฟน้อยกว่า 20 เมตร) ให้ผู้รับเหมาระสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 1 ราชบุรี และสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี ขณะดำเนินการขุดเปิดพื้นที่สำหรับก่อสร้างโครงการ โดยต้องมีนักโบราณคดีประจำอยู่บริเวณหน้างานเพื่อดำเนินการเฝ้าระวังและตรวจสอบด้านโบราณคดีขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการไม่ให้เกิดความเสียหายต่อแหล่งขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการ - กำหนดให้มีการขุดรื้อน้ำให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มดำเนินการขุดเปิดพื้นที่ในบริเวณที่แหล่งศิลปกรรมอยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟน้อยกว่า 20 เมตร เพื่อป้องกันผลกระทบด้านความรุนแรงของผลกระทบ 	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 83/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	การก่อสร้างโครงสร้างสะพานและสถานีรถไฟไม่ได้ตั้งอยู่ในบริเวณแหล่งศิลปกรรม บริเวณดังกล่าวจึงไม่มีกิจกรรมการตอกเสาเข็ม ประกอบกับ แหล่งกำเนิดความรุนแรงของผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการจะเกิดขึ้นเพียงช่วงเวลานั้นๆ ในแต่ละช่วงของโครงการ ดังนั้น คาดว่าผลกระทบจากความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการจะอยู่ในระดับปานกลาง นอกจากนี้ ในการออกแบบแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ผ่านวัดบึง (ร้าง) จังหวัดราชบุรี และเมืองโบราณคูบัวจังหวัดราชบุรี ได้มีการกำหนดแผนปฏิบัติการเพื่อลดผลกระทบต่อแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี โดยกำหนด ให้ รพท. ประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 1 และสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี เพื่อทำการศึกษาและหาแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสม ในการออกแบบแนวเส้นทางดังกล่าว ส่วนวัดพระงามนั้น แม้ว่าจะมีการประเมินผลกระทบ จากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ว่ามีผลกระทบด้านความรุนแรงของผลกระทบ แต่เนื่องจากบริเวณดังกล่าวไม่มีกิจกรรมก่อสร้างใดๆ เพราะปัจจุบันเป็นทางคูอยู่แล้ว จึงไม่มีกิจกรรมก่อสร้างทางรถไฟจะเริ่มทางจากวัดพระงามไปประมาณ		

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 84/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p>700 เมตร จากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการตอกเสาเข็มจะต้องระมัดระวังไม่ให้เกิดอันตรายต่อสิ่งก่อสร้าง และอย่างไรก็ตามการก่อสร้างของโครงการจะมีการใช้เสาเข็มตอก สำหรับการก่อสร้างสถานีและสะพานและทางยกระดับเท่านั้น โดยจะต้องระมัดระวังการตอกเสาเข็มมากที่สุด เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีระดับความสั่นสะเทือนสูงที่สุด แต่หากดำเนินการอย่างระมัดระวัง ก็จะไม่ทำให้เกิดผลกระทบที่สำคัญ เช่น อาจใช้เข็มเจาะแทนหากพิจารณาว่าอาจทำให้อาคารข้างเคียงเสียหายได้ ซึ่งความสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็มไม่ใช่สาเหตุเดียวที่จะทำให้เกิดความเสียหายต่ออาคารบ้านเรือน แต่การเคลื่อนของดินก็มีส่วนได้เช่นกัน ดังนั้นวิศวกรผู้ควบคุมการก่อสร้างจะต้องกำกับดูแลและป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายดังกล่าว</p> <p>(ง) ด้านอื่นๆ</p> <p>นอกจากนี้กิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างอาจส่งผลกระทบต่อวัดและชุมชนในลักษณะของการปิดกั้นเส้นทางสัญจรเดิมระหว่างวัดกับชุมชน ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางติดต่อกันระหว่างศาสนสถานกับชุมชน หรือ</p>		

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ตาร์สุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 85/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p>นักท่องเที่ยวที่ไปยังแหล่งศิลปกรรมต่างๆ ดังนั้นผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงเวลาสั้นๆ ที่อยู่ในช่วงการก่อสร้างเพียงชั่วคราวเท่านั้น</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(ก) คุณภาพอากาศ</p> <p>การประเมินผลกระทบจากการดำเนินโครงการโดยใช้แบบจำลองฯ (ดังรายละเอียดในหัวข้อการศึกษาคุณภาพอากาศ) ในระยะดำเนินการส่วนใหญ่จะเป็นฝุ่นขนาดเล็ก (PM10) ทั้งนี้ จากการประเมินความเข้มข้นของสารมลพิษ ณ พื้นที่แหล่งศิลปกรรมพบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) ที่เกิดขึ้นจากโครงการ พบว่าในกรณีให้เลวร้ายที่สุดในปีที่สูงสุดท้ายของการคาดการณ์ (ปีพ.ศ.2577) ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) ที่ระยะห่าง 15 เมตรจากแนวเส้นทางไปยังผู้รับผลกระทบ บริเวณตามแนวเส้นทางโครงการมีความเข้มข้นอยู่ในช่วง 0.86-9.38 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร โดยที่ค่า</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ให้ประสานกับรฟท. เพื่อกำหนดความเร็วของขบวนรถไฟที่จะผ่านโบราณสถานและศาสนสถาน ให้มีความเร็วระดับต่ำเพื่อลดผลกระทบและลดมลภาวะทางเสียง แรงสั่นสะเทือนและฝุ่นละอองให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณพื้นที่โครงการที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ซึ่งอาจกระทบต่อแหล่งศิลปกรรม จำนวน 21 แห่ง ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> วัดเสนาหา (ติดเขตทาง) วัดโพรงมะเดื่อ วัดหนองกบ วัดดอนตูม วัดป่าไผ่ วัดคงคาราม วัดโพธาราม วัดเจ็ดเสมียน วัดบ้านกล้วย วัดบางลี่เจริญธรรม โบราณสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) วัดปากท่อ มัสยิดอัลมัฆีเราะฮ์ วัดปิบ (ร้าง) วัดนาค วัดบ่อฝ้าย วัดไถลกังวล พระราชวังไถลกังวล 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ตาร์สุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 86/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p>มาตรฐานฯ สำหรับ PM-10 เฉลี่ย 24 ชั่วโมงสูงสุดกำหนดไว้ไม่เกิน 120 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร สำหรับแหล่งศิลปกรรมตลอดแนวเส้นทางโครงการพบว่า มีความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) ในระหว่างปี พ.ศ.2562-2577 จากแบบจำลองฯ รวมกับค่าจากการตรวจวัดมีค่าอยู่ระหว่าง 1.15-9.38 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศค่ามาตรฐาน (กำหนดไว้ที่ 120 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร (ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง) จากผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการของโครงการพบว่าความเข้มข้นของมลพิษทางอากาศในบรรยากาศที่มีแหล่งกำเนิดจากขบวนรถไฟของโครงการ มีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ดังนั้นคาดว่าจะผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากการดำเนินการโครงการต่อแหล่งศิลปกรรมอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>(ข) ระดับเสียง</p> <p>จากผลการคาดการณ์ระดับเสียงที่ระยะห่างต่างๆ จากแนวเส้นทางรถไฟ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์</p>	<ul style="list-style-type: none"> - วัดหัวหิน - วัดหนองแก <p>- โปสเตอร์ค่าพอลิกันบูตตรา</p>	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอร์ปอเรชั่น จำกัด



หน้า 87/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p>พบว่าระดับเสียงจากกิจกรรมในระยะดำเนินการโครงการปี พ.ศ.2577 ซึ่งเป็นปีที่มีจำนวนขบวนรถไฟมากที่สุด ที่ระยะห่าง 15-500 เมตร จากแนวเส้นทางรถไฟโครงการ มีค่าอยู่ในช่วง 50.8-81.7 เดซิเบล(เอ) และพบว่าที่ระยะห่าง 60 เมตร ขึ้นไปจากแหล่งกำเนิดเสียง มีระดับเสียง L_{eq24} ต่ำกว่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ))</p> <p>เมื่อรวมระดับเสียงจากผลการประเมิน กับระดับเสียงพื้นฐานที่ตรวจวัด บริเวณแหล่งศิลปกรรมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบในระยะ 500 เมตร ตามแนวเส้นทางโครงการพบว่า มีค่าอยู่ในช่วง 58.9-81.8 เดซิเบล(เอ)</p> <p>เมื่อเปรียบเทียบผลการประเมินกับค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ)) พบว่าแหล่งศิลปกรรมที่มีระดับเสียง $L_{eq} 24$ ส่วนใหญ่มีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (70 เดซิเบล(เอ)) ยกเว้น พื้นที่อเนกนิเวศ ที่ตั้งอยู่ห่างจากแนวเส้นทางรถไฟน้อยกว่า 60 เมตร มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานมีจำนวน 18 แห่ง จำแนกเป็นโบราณสถาน 6 แห่ง ประกอบด้วย วัดคงคาราม กำแพงเมืองเก่าราชบุรี</p>		

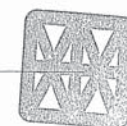
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอร์ปอเรชั่น จำกัด



หน้า 88/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	โบราณสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) วัดบิบบ (ร้าง) พระราชวังไกลกังวล และสถานีรถไฟหัวหิน และศาสนสถาน จำนวน 12 แห่ง ประกอบด้วย วัดเสมโท วัดโพธิ์มะเค็ด วัดหนองกบ วัดป่าไผ่ วัดโพธาราม วัดบ้านกล้วย วัดบางสีเจริญธรรม วัดปากท่อ มัสยิดอัลมัฆเพเราะห์ วัดนาถ ยกเว้น วัดพระงาม ที่ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว เนื่องจากช่วงนี้เป็นบริเวณที่มีทางอยู่แล้ว ในปัจจุบัน ซึ่งกิจกรรมก่อสร้างทางรถไฟจะเริ่มที่บริเวณจุดที่ห่างจากวัดพระงาม 700 เมตร ดังนั้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลางโครงการจึงได้กำหนดมาตรการเฉพาะโดยการติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวร ซึ่งสามารถลดระดับเสียงให้ไม่เกินค่ามาตรฐานฯ และพื้นที่อ่อนไหวที่ตั้งอยู่ในช่วงอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐาน เนื่องจากค่าระดับเสียง Leq24 สูงสุดจากการตรวจวัดบริเวณโรงเรียนตรุนเคียกามีค่าสูงเกินค่ามาตรฐาน (ค่าสูงสุดเท่ากับ 73.6 เดซิเบล(เอ)) มีจำนวน 7 แห่ง ได้แก่พระราชวังไกลกังวล		

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่างสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 89/104

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	สถานีรถไฟหัวหิน วัดบ่อผ้าย วัดไกลกังวล วัดหัวหิน โบสถ์คาทอลิกนักบุญเอเรซา และวัดหนองแก ซึ่งเป็นพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นผลมาจากที่ปรึกษาเลือกใช้ผลการตรวจวัดระดับเสียงจากจุดตรวจวัดที่ใกล้เคียงพื้นที่อ่อนไหวมากที่สุดมาใช้ในการคำนวณ คือจุดตรวจวัดบริเวณโรงเรียนตรุนเคียก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีค่าระดับเสียงเกินเกณฑ์มาตรฐาน (73.6 เดซิเบล(เอ)) จึงทำให้ผลการประเมินระดับเสียงที่พื้นที่อ่อนไหวในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด (70 เดซิเบล(เอ)) ดังนั้นจึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ (ค) ความสั่นสะเทือน จากการศึกษาหัวข้อด้านความสั่นสะเทือนพบว่าระดับความสั่นสะเทือนจากรถไฟตามปกติจะไม่เกินค่าที่รู้สึกได้ที่ระยะห่างกว่า 20 เมตรจากรางรถไฟ หากพิจารณาจากแหล่งศิลปกรรมพบว่าจะได้รับแรงสั่นสะเทือนที่มีผลต่อสุขภาพและอาคารน้อยลงไป เนื่องจากแหล่งศิลปกรรมส่วนใหญ่อยู่ห่างจาก		

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ต่างสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 90/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p>ราง 20 เมตรขึ้นไป ส่วนบริเวณที่ใกล้กว่าในระยะ 20 เมตร ได้แก่ วัดพระงาม วัดเสนหา กำแพงเมืองราชบุรี โบราณสถานหมายเลข 1 (โคกนายใหญ่) และวัดบิบ (ร้าง) อาจได้รับแรงสั่นสะเทือน แต่เนื่องจากทางรถไฟ มีพื้นที่เขตทางที่เพียงพอ และผู้รับความสั่นสะเทือนก็ไม่ได้สร้างอาคารติดเขตทาง ดังนั้นแม้ว่าจำนวนขบวนรถไฟเพิ่มขึ้น แต่ระดับความสั่นสะเทือนในแต่ละครั้งที่ขบวนรถวิ่งผ่าน (Event) ก็ไม่ได้รุนแรงขึ้น จึงกำหนดขนาดของผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>(ง) ด้านอื่นๆ</p> <p>ในการดำเนินโครงการอาจจะมีผลกระทบโดยตรงต่อพื้นที่วัดในพุทธศาสนาสายเถรวาท เนื่องจากลักษณะของพื้นที่เดิมของโครงการเป็นพื้นที่ชุมชนที่มีแนวรถไฟกั้นกลาง แต่ยังสามารถข้ามไป-มาได้ แต่เมื่อมีการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ขึ้น ต้องดำเนินการกั้นรั้ว 2 ข้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งส่งผลให้ในบางพื้นที่มีการสัณฐานต่อกระเบื้องระหว่างวัดกับชุมชนเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการได้แบ่งกั้นวัดกับชุมชนออกจากกันอย่างถาวร รวมทั้งเส้นทางการเดินทาง</p>		

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ตำวงศ์กิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 91/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p>เข้าไปปิดเบียดทางในชุมชนของพระสงฆ์อาจต้องเดินอ้อมในระยะทางที่ไกลมากขึ้นหรืออาจปฏิบัติไม่ได้ อีกต่อไป ในขณะเดียวกันชาวบ้านในชุมชนที่เป็นคณะศรัทธาต่อวัดเดินทางเข้าวัดได้ลำบากกว่าเดิม อาจต้องเดินทางอ้อมโดยมีระยะทางไกลมากขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางเพื่อไปปฏิบัติธรรมของผู้สูงอายุ ที่เดิมเคยมีบ้านอยู่ใกล้จากวัดอาจต้องเดินทางอ้อมไกลกว่าเดิม ซึ่งอาจจะทำให้ไม่สามารถเดินทางไปได้ด้วยตนเอง ผลกระทบลักษณะนี้อาจจะทำให้ความสัมพันธ์ของวัดกับชุมชนห่างเหินกันไป</p>		
สุนทรียภาพ	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมในระยะนี้ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ แต่ควรมีการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันมิให้การดำเนินโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อสุนทรียภาพในพื้นที่</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างโครงการจะอยู่ในระดับพื้นดิน ไม่มีโครงสร้างที่สูงโดดเด่นจนอาจเป็นผลกระทบต่อนัยภาพ นอกจากนี้ ทางโครงการได้กำหนดมีการ</p>	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ออกแบบสถานีหัวหินให้มีสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องกับสถานีเดิม และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางสุนทรียภาพ <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ โดยผนวกข้อกำหนดไว้ในสัญญาจ้างให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบทางด้านทัศนียภาพต่อสถานที่ที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมหรือประวัติศาสตร์ที่ตั้งอยู่ประชิดแนวเส้นทาง 	<p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ตำวงศ์กิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 92/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
สุนทรียภาพ (ต่อ)	รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อย ของพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ จึงไม่ก่อให้เกิดเป็น ผลกระทบที่สำคัญต่อทัศนียภาพและสุนทรียภาพ ระยะดำเนินการ ช่วงที่เป็นทางรถไฟระดับดินจะไม่ก่อให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงลักษณะภูมิทัศน์ของพื้นที่ ส่วนช่วงที่ เป็นสะพานยกระดับ ตั้งแต่ กม.ที่ 211+582 ผ่าน ตลาดหัวหินไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ จะก่อให้เกิด การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิทัศน์เล็กน้อย เนื่องจาก โครงสร้างยกระดับสูงจากระดับดินเดิมประมาณ 9 เมตร แต่เนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินสองฟากแนว เส้นทางเป็นตึกแถวอาคารพาณิชย์ จึงไม่มีความ ขัดแย้งในด้านรูปร่าง ขนาดและความสูงกับโครงสร้าง ของโครงการ สำหรับสถานที่ที่มีคุณค่าทางสถาปัตย- กรรมและประวัติศาสตร์ที่อยู่ในข่ายที่จะได้รับ ผลกระทบทางด้านทัศนียภาพจากโครงการจำกัด อยู่เฉพาะที่ตั้งอยู่ประชิดเขตทางเพียง 10 แห่ง ซึ่งจะได้รับผลกระทบในระดับต่ำเท่านั้น ส่วนวัด/ ศาลเจ้าอีก 56 แห่ง และพระราชวังไกลกังวล	ระยะดำเนินการ • ไม่มี	ระยะดำเนินการ • ไม่มี

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 93/104

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

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
สุนทรียภาพ (ต่อ)	จะไม่ได้รับผลกระทบ เนื่องจากมีอาคารสิ่งปลูกสร้าง สวนไม้ผล หรือ ป่าไม้กั้นอยู่ระหว่างวัดกับแนว เส้นทางโครงการ ผลกระทบทางด้านทัศนียภาพต่อ สถานีรถไฟหัวหิน จากโครงสร้างทางยกระดับและ สถานียกระดับในบริเวณดังกล่าวเป็นผลกระทบที่มี น้อยสำคัญ จำเป็นต้องมีมาตรการแก้ไข ซึ่งผู้ศึกษาได้ ออกแบบสถานีรถไฟยกระดับหัวหิน ให้มีลักษณะ รูปแบบสถาปัตยกรรมที่กลมกลืนกับอาคารสถานี รถไฟหัวหินในปัจจุบันอีกทั้งจัดภูมิสถาปัตย์ใน บริเวณโดยรอบให้สวยงาม เพื่อลดผลกระทบ ทางด้านทัศนียภาพให้อยู่ในระดับเป็นที่ยอมรับได้ ผลกระทบทางด้านทัศนียภาพต่อวนอุทยาน แห่งชาติชะอำ และอุทยานแห่งชาติสรีนคร จะอยู่ใน ระดับต่ำเนื่องจากลักษณะโครงการเป็นทางรถไฟ ระดับดิน วางตัวขนานไปกับแนวทางรถไฟที่มีอยู่เดิม นอกจากนี้ยังมีอาคารสิ่งปลูกสร้าง พื้นที่ทำไร่ พื้นที่ลุ่มแม่น้ำยัง กั้นอยู่ระหว่างพื้นที่อุทยานแห่งชาติ สรีนครกับแนวทางรถไฟของโครงการด้วย		

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรลดา ดำรงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 94/104

ฝ่ายสัญญาและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในงานก่อสร้าง

[illegible]

ตารางที่ 2

การออกแบบจุดตัดทางรถไฟสายใต้ ช่วงนครปฐม-ชมทางหนองปลาตก-หัวหิน

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

ตารางที่ 2 (ต่อ)

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

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ดารงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 97/104

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ลำดับ ทางผ่าน	ชื่อสถานี, ที่หยุดรถ, ป้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ	ศูนย์กลางถนน และสถานี	ประเภทเครื่อง กั้นถนน	ความกว้าง ถนน (เมตร)	ปริมาณจราจร ปี 2553	ค่า TM ปี 2553	อยู่ในท้องที่		การปรับปรุงที่แนะนำ	หมายเหตุ
							อำเภอ	จังหวัด		
	เจ็ดเสมียน	88+878.60								
S30	ถ.เพชรมาฆม-บ้านพงสวาย	90+521.33	ข1.FS.BUZZ	4.00 ม.	2,270	188,000	โพธาราม	ราชบุรี	Overpass Type2	
S31	ถ.เพชรมาฆม-วัดบ้านช่อง	92+294.40	ข1.FS.BUZZ	4.00 ม.	1,990	165,000	เมือง	ราชบุรี	Overpass Type1	
S32	ถ.เพชรมาฆม-บ้านคลองยายคลั่ง	93+545.93	ป้ายจราจร	4.00 ม.	1,180	98,000	เมือง	ราชบุรี	Box culvert	
S33	ถ.ราชบุรี-วัดบ้านกล้วย	94+267.70	ข1.FS.BUZZ	4.00 ม.	3,550	295,000	เมือง	ราชบุรี	Overpass Type2	
	บ้านกล้วย	94+640.29								
S34	ถ.ราชบุรี-วัดบางลี่	96+593.10	ข1.FS.BUZZ	4.00 ม.	6,040	501,000	เมือง	ราชบุรี	Overpass Type2	
S35	ถ.ราชบุรี-วัดศรีเจริญเนินหม้อ	98+006.00	ป้ายจราจร	4.00 ม.	2,770	230,000	เมือง	ราชบุรี	Overpass Type2	
S36	ถ.เพชรมาฆม (ทางคู่ขนาน)	98+990.00	ก1. (M 220 V.A.C.)	28.00 ม.	35,430	2,941,000	เมือง	ราชบุรี	ใช้สะพานข้ามทางรถไฟของ กรมทางหลวงที่มีอยู่เดิม	
S37	ถ.ค่ายมาตุรังษี-บ้านพิทักษ์ทหาร	99+218.75	Under Pass	3.00 ม.	-	-	เมือง	ราชบุรี	-	อุโมงค์เดิม
S38	ถ.ค่ายมาตุรังษี-สโมสรนายทหาร	100+110.00	Under Pass	6.00 ม.	-	-	เมือง	ราชบุรี	-	อุโมงค์เดิม
	**สะพานราชบุรี	100+141.00								
S39	ถ.เลียบแม่น้ำแม่กลอง	100+281.25	Under Pass	9.50 ม.	-	-	เมือง	ราชบุรี	-	อุโมงค์เดิม
S40	ถ.เขตลาดราชบุรี	100+406.25	Under Pass	12.50 ม.	-	-	เมือง	ราชบุรี	-	อุโมงค์เดิม
	ราชบุรี	101+315.24								
S41	ถ.หัวคูทอง	102+175.18	ข1.FS.BUZZ	6.00 ม.	14,140	1,230,000	เมือง	ราชบุรี	กรมทางหลวงปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนานไปใช้สะพาน ข้ามทางรถไฟของถนน ที่อยู่ใกล้เคียง	
S42	ถ.ราชบุรี-บ้านดอนตะโก	104+920.33	ป้ายจราจร	4.00 ม.	50	4,000	เมือง	ราชบุรี	ปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนานไป ข้ามจุดตัด ถ.ราชบุรี - บ้านคูบัว	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตตรา ดารงสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 98/104

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ลำดับ ทางผ่าน	ชื่อสถานี, ที่หยุดรถ, ป้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ	ศูนย์กลางถนน และสถานี	ประเภทเครื่อง กั้นถนน	ความกว้าง ถนน (เมตร)	ปริมาณจราจร ปี 2553	ค่า TM ปี 2553	อยู่ในท้องที่		การปรับปรุงที่แนะนำ	หมายเหตุ
							อำเภอ	จังหวัด		
S43	ถ.เข้าวัดคูบัว	105+405.20	ป้ายจราจร	4.00 ม.	70	67,000	เมือง	ราชบุรี	เปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนานไป ข้ามจุดตัด ถ.ราชบุรี - บ้านคูบัว	
	บ้านคูบัว	105+462.68								
S44	ถ.ราชบุรี-บ้านคูบัว	106+127.71	ข1.FS.BUZZ	4.00 ม.	-	-	เมือง	ราชบุรี	แผนการทางหลวงก่อสร้าง สะพานปี 58-59	
S45	ถ.ราชบุรี-วัดท่ากระดาน	107+099.56	ข2.FS.BUZZ	6.00 ม.	1,383	58,000	เมือง	ราชบุรี	เปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนานไป ข้ามจุดตัด ถ.ราชบุรี - บ้านคูบัว	
S46	ถ.เลียบคลองชลประทาน	107+994.50	ป้ายจราจร	6.00 ม.	440	38,000	เมือง	ราชบุรี	Overpass Type1	
S47	ถ.ราชบุรี-บ้านโปะตะคว้อ	111+150.84	ป้ายจราจร	4.00 ม.	1,520	132,000	เมือง	ราชบุรี	Overpass Type1	
	โปะตะคว้อ	111+206.68								
S48	ถ.ราชบุรี-บ้านป่าไถ่	113+113.60	ป้ายจราจร	4.00 ม.	1,040	90,000	เมือง	ราชบุรี	Box culvert	
S49	ถ.บ้านป่าไถ่-วัดเพลง	114+330.53	ป้ายจราจร	4.00 ม.	80	7,000	ปากท่อ	ราชบุรี	Overpass Type1	
	บ้านป่าไถ่	114+500.00								
S50	ถ.บ้านหนองสองบ้านโคกทอง	116+293.45	ป้ายจราจร	4.00 ม.	50	5,000	ปากท่อ	ราชบุรี	Overpass Type2	
S51	ถ.บ้านหนองสองบ้านไร่ปากท่อ	117+139.61	ป้ายจราจร	4.00 ม.	30	3,000	ปากท่อ	ราชบุรี	Box culvert	
S52	ถ.บ้านป่าไถ่-ตลาดปากท่อ	117+781.84	ป้ายจราจร	4.00 ม.	3,170	276,000	ปากท่อ	ราชบุรี	Overpass Type1	
	ปากท่อ	118+627.10								
S53	ถ.ปากท่อ-แม่กลอง	118+915.13	ก1. (M.220 V.AC.)	8.00 ม.	-	-	ปากท่อ	ราชบุรี	แผนการทางหลวงก่อสร้างสะพาน ปี 56-57 ทล.3093	
S54	ถ.บ้านหนองกระเจ็ดบ้านดอนม่วง	120+548.78	ป้ายจราจร	4.00 ม.	190	17,000	ปากท่อ	ราชบุรี	Overpass Type1	
S55	ถ.บ.หนองเสือ-โคกกระโดน	121+660.75	ป้ายจราจร	4.00 ม.	160	14,000	ปากท่อ	ราชบุรี	Box culvert	
S56	ถ.ธนบุรี-ปากท่อ	122+337.00	Over Pass	12.00 ม.	-	-	ปากท่อ	ราชบุรี	-	สะพานเดิม
S57	ถ.ธนบุรี-ปากท่อ	122+358.00	Over Pass	9.00 ม.	-	-	ปากท่อ	ราชบุรี	-	สะพานเดิม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดลอม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 99/104

ตารางที่ 2 (ต่อ)

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

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดารงสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดลอม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 100/104

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ลำดับ ทางผ่าน	ชื่อสถานี, ที่หยุดรถ, ป้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ	ศูนย์กลางถนน และสถานี	ประเภทเครื่อง กั้นถนน	ความกว้าง ถนน (เมตร)	ปริมาณจราจร ปี 2553	ค่า TM ปี 2553	อยู่ในท้องที่		การปรับปรุงที่แนะนำ	หมายเหตุ
							อำเภอ	จังหวัด		
S70	ถ.ตลาดเพชร-บ้านแหลม	152+495.05	ก3. (มือหมุน)	7.50 ม.	22,380	1,947,000	เมือง	เพชรบุรี	Overpass Type1	
S71	ถ.ทางเข้าวัดนาค	153+266.60	ทางลักผ่าน	3.00 ม.	450	39,000	เมือง	เพชรบุรี	ปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนาน ไปข้ามจุดตัด ถ.ตลาดเพชร - สายกระดาน	
S72	ถ.ตลาดเพชร-บ้านท่าหิน	153+698.82	ข2.FS.BUZZ	5.00 ม.	7,410	645,000	เมือง	เพชรบุรี	ปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนาน ไปข้ามจุดตัด ถ.ตลาดเพชร - สายกระดาน	
S73	ถ.ตลาดเพชร-สายกระดาน	153+899.40	ป้ายจราจร	7.00 ม.	7,720	672,000	เมือง	เพชรบุรี	Overpass Type1	ถนนพ.1005 ทร. ปรับเป็นสัญญาณไฟ อัตโนมัติ 2554
S74	ถ.ทางหลวง 3177 (ทางเจ้าสำราญ)	154+944.80	ก3. (มือหมุน)	10.00 ม.	33,450	2,910,000	เมือง	เพชรบุรี	Overpass Type1	
S75	ถ.เลียบคลองส่งน้ำ	156+519.70	ทางลักผ่าน	4.00 ม.	1,990	173,000	เมือง	เพชรบุรี	Overpass Type1	
S76	ถ.เพชรเกษม-บ้านห้วยเสือ	157+957.43	ข1.FS.BUZZ	4.00 ม.	1,600	139,000	เมือง	เพชรบุรี	Overpass Type2	
S77	ถ.เพชรเกษม-บ้านห้วยเสือ	158+278.15	ป้ายจราจร	4.00 ม.	790	69,000	เมือง	เพชรบุรี	ปิดการจราจร ใช้ทางคู่ขนาน ไปข้ามจุดตัด ถ.เพชรเกษม - บ้านห้วยเสือ (S76)	
S78	ถ.เพชรเกษม-บ้านตะโกงาม	158+877.28	ป้ายจราจร	4.00 ม.	1,230	107,000	เมือง	เพชรบุรี	Overpass Type1	
S79	ถ.เพชรเกษม-บ้านคอนยาง	160+148.82	ป้ายจราจร	4.00 ม.	1,230	107,000	เมือง	เพชรบุรี	Overpass Type1	ถนน พ.1029 ทร. ปรับเป็นสัญญาณไฟ อัตโนมัติ 2555
	เขาโพน	160+322.20								
	ถ.เพชรเกษม-บ้านทรายทุ่ง	161+096.52	ป้ายจราจร	4.00 ม.			เมือง	เพชรบุรี	ปิดการจราจร	ถนนไม่มีการสัญจร
S80	ถ.เพชรเกษม-บ้านหนองกะเจ็ด	162+837.70	ป้ายจราจร	4.00 ม.	70	6,000	เมือง	เพชรบุรี	Box culvert	
S81	ถ.เลียบคลองส่งน้ำ	163+074.00	ก3. (มือหมุน)	5.00 ม.	5,610	488,000	เมือง	เพชรบุรี	Overpass Type1	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ด่างสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดลอม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 101/104

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ลำดับ ทางผ่าน	ชื่อสถานี, ที่หยุดรถ, ป้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ	ศูนย์กลางถนน และสถานี	ประเภทเครื่อง กั้นถนน	ความกว้าง ถนน (เมตร)	ปริมาณจราจร ปี 2553	ค่า TM ปี 2553	อยู่ในท้องที่		การปรับปรุงที่แนะนำ	หมายเหตุ
							อำเภอ	จังหวัด		
	หนองไผ่เหลือง	164+212.10								
S82	ถ.เพชรเกษม-บ.หนองไผ่เหลือง	164+400.02	ป้ายจราจร	4.00 ม.	1,840	160,000	เมือง	เพชรบุรี	Overpass Type1	
S83	ถ.หนองบัว-โรงเรียนบ้านช่อง	166+053.80	ป้ายจราจร	7.00 ม.	510	44,000	เมือง	เพชรบุรี	Box culvert และทางคู่ขนาน ไปข้ามฝั่งจุด S84	
S84	ถ.เพชรเกษม-บึงเคียน	166+505.70	ก3. (มือหมุน)	6.50 ม.	5,890	512,000	หนองจอก	เพชรบุรี	Overpass Type1	
S85	ถ.เพชรเกษม-หนองเตาปูน	167+496.50	ป้ายจราจร	4.00 ม.	570	50,000	หนองจอก	เพชรบุรี	Overpass Type1	
S86	ถ.เพชรเกษม-บ้านหนองจอก	168+600.70	ป้ายจราจร	4.00 ม.	200	17,000	หนองจอก	เพชรบุรี	Box culvert	
	หนองจอก	169+901.00								
S87	ถ.เพชรเกษม-ตลาดหนองจอก	170+271.76	ก3. (มือหมุน)	7.00 ม.	-	-	ท่ายาง	เพชรบุรี	ถนนพ.1016 ทร.ปรับเป็นสะพาน 2556	ถนนพ.1016 ทร. ปรับเป็นสะพาน 2556
S88	ถ.ทางเข้าโรงเรียนหนองแกตุ	172+376.70	ทางลักผ่าน	4.00 ม.	100	9,000	ท่ายาง	เพชรบุรี	Box culvert	
S89	ถ.เพชรเกษม-บ้านหนองแกตุ	172+770.00	ป้ายจราจร	10.00 ม.	450	39,000	ท่ายาง	เพชรบุรี	Overpass Type1	
S90	ถ.เพชรเกษม-บ้านหนองศาลา	175+095.81	ป้ายจราจร	10.00 ม.	550	48,000	ท่ายาง	เพชรบุรี	Overpass Type1	
	หนองศาลา	175+409.60								
S91	ถ.เพชรเกษม-บ้านท่า	176+393.30	ข1.FS.BUZZ	6.00 ม.	1,150	100,000	ท่ายาง	เพชรบุรี	Overpass Type1	
S92	ถ.เพชรเกษม-บ้านม่วง	178+827.57	ป้ายจราจร	8.00 ม.	510	44,000	ท่ายาง	เพชรบุรี	Overpass Type1	
S93	ถ.เพชรเกษม-บ้านหนองตาพุด	182+212.35	ป้ายจราจร	4.00 ม.	2,060	176,000	ชะอำ	เพชรบุรี	Overpass Type1	
S94	ถ.เทศบาลตำบลชะอำ	182+673.40	ทางลักผ่าน	4.00 ม.	2,490	217,000	ชะอำ	เพชรบุรี	Box culvert	
	ถ.เข้าบ้านสวนเกษม	183+837.00	ป้ายจราจร	5.00 ม.			ชะอำ	เพชรบุรี	ปิดการจราจร	ถนนไม่มีการสัญจร
S95	ถ.เข้าโรงพยาบาลเกษม	184+552.30	ก2.	5.00 ม.	210	18,000	ชะอำ	เพชรบุรี	Overpass Type1	ใช้วิธีขุดลอก
S96	ถ.เพชรเกษม-หัวหิน	186+429.90	Over Pass	20.00 ม.	-	-	ชะอำ	เพชรบุรี		สะพานเดิม

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ด่างสุกิจ

ผู้อำนวยการสิ่งแวดลอม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 102/104

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ลำดับ ทางผ่าน	ชื่อสถานี, ที่หยุดรถ, ป้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ	ศูนย์กลางถนน และสถานี	ประเภทเครื่อง กั้นถนน	ความกว้าง ถนน (เมตร)	ปริมาณจราจร ปี 2553	ค่า TM ปี 2553	อยู่ในท้องถิ่น		การปรับปรุงที่แนะนำ	หมายเหตุ
							อำเภอ	จังหวัด		
	บ้านชะอำ	187+066.90								
S97	ถ.เพชรเกษม-หมู่บ้านชะอำ	187+439.78	ข1.FS.BUZZ	8.10 ม.	12,280	1,068,000	ชะอำ	เพชรบุรี	Overpass Type2	
S98	ถ.เพชรเกษม-คันคลองส่งน้ำ	190+087.53	ป้ายจราจร	4.00 ม.	330	29,000	ชะอำ	เพชรบุรี	Overpass Type1	
S99	ถ.เพชรเกษม-คันคลองส่งน้ำ	191+546.50	ป้ายจราจร	4.00 ม.	110	10,000	ชะอำ	เพชรบุรี	ปิดการจราจรสามารถใช้ทางขนาน ไปข้ามจุดตัด ถ.เพชรเกษม - บ้านบ่อแถม	
S100	ถ.เพชรเกษม- บ้านบ่อแถม	192+519.67	ป้ายจราจร	4.00 ม.	2,470	215,000	ชะอำ	เพชรบุรี	Overpass Type2	
S101	ถ.เพชรเกษม- ยุบกระเพา	193+093.00	ป้ายจราจร	4.00 ม.	2,780	242,000	ชะอำ	เพชรบุรี	Overpass Type2	
S102	ถ.เพชรเกษม-ผู้ห้วย	196+036.30	ข1.FS.BUZZ	6.00 ม.	-	-	ชะอำ	เพชรบุรี	ถนนพ.บ.1001 พ.ร.บ.เป็น สะพาน 2557	ถนนพ.บ.1001 พ.ร. ป.บ.เป็นสะพาน 2557
	ห้วยทรายเหนือ	197+861.10								
S103	ถ.เพชรเกษม-ห้วยทรายเหนือ	198+027.50	ป้ายจราจร	4.00 ม.	2,870	250,000	ชะอำ	เพชรบุรี	Overpass Type2	
S104	ถ.เพชรเกษม-บ.หนองคาง	198+294.55	ป้ายจราจร	4.30 ม.	2,850	248,000	ชะอำ	เพชรบุรี	Box culvert และทางคู่ขนานเชื่อม S103	
S105	ถ.เพชรเกษม-วิทยาลัยเกษตร	201+299.07	ข1.FS.BUZZ	6.00 ม.	-	-	ชะอำ	เพชรบุรี	ถนนพ.บ.1010 พ.ร.บ.เป็นสะพาน 2556	ถนนพ.บ.1001 พ.ร. ป.บ.เป็นสะพาน 2556
S106	ถ.เพชรเกษม-ห้วยทรายใต้	201+597.00	ป้ายจราจร	4.00 ม.	1,770	154,000	ชะอำ	เพชรบุรี	ปิดการจราจรใช้ทางคู่ขนาน ไปข้ามจุดตัด ถ.เพชรเกษม - วิทยาลัยเกษตร	
	ห้วยทรายใต้	201+641.00								
S107	ถ.เพชรเกษม-สถานีรถไฟ	203+873.55	ข1.FS.BUZZ	9.50 ม.	1,320	115,000	ชะอำ	เพชรบุรี	Overpass Type2	
S108	ถ.เพชรเกษม-คันคลองส่งน้ำ	204+935.30	ทางลัดผ่าน	4.00 ม.	260	23,000	ชะอำ	เพชรบุรี	Box culvert	
S109	ถ.เพชรเกษม-บ้านบ่อฝ้าย	207+213.50	ก3. (สี่เหลี่ยม)	5.00 ม.	14,080	1,225,000	หัวหิน	ประจวบคีรีขันธ์	Overpass Type1	

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดาวันสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 103/104

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ลำดับ ทางผ่าน	ชื่อสถานี, ที่หยุดรถ, ป้ายหยุดรถ และชื่อถนนตัดผ่านทางรถไฟ	ศูนย์กลางถนน และสถานี	ประเภทเครื่อง กั้นถนน	ความกว้าง ถนน (เมตร)	ปริมาณจราจร ปี 2553	ค่า TM ปี 2553	อยู่ในท้องถิ่น		การปรับปรุงที่แนะนำ	หมายเหตุ
							อำเภอ	จังหวัด		
S110	ถ.เพชรเกษม-คันคลองส่งน้ำ	208+219.60	ป้ายจราจร	4.50 ม.	7,990	695,000	หัวหิน	ประจวบคีรีขันธ์	Overpass Type2	
S111	ถ.เพชรเกษม-หัวหินเรื่อวิท	211+166.90	ก3. (สี่เหลี่ยม)	4.50 ม.	21,600	1,879,000	หัวหิน	ประจวบคีรีขันธ์	Overpass Type2	
S112	ถ.ขมิ้น-หนองพลับ	212+429.44	ก3. (สี่เหลี่ยม)	7.00 ม.	33,060	2,876,000	หัวหิน	ประจวบคีรีขันธ์	ไม่มีการปรับปรุง	ทางรถไฟยกระดับ
S113	ถ.ทางเข้าสถานีรถไฟหัวหิน	212+719.40	ป้ายจราจร	7.00 ม.	840	73,000	หัวหิน	ประจวบคีรีขันธ์	ไม่มีการปรับปรุง	ทางรถไฟยกระดับ
	หัวหิน	212+991.18								

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
รองอธิบดีกรมทางหลวง รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาวจิตรา ดาวันสุกิจ
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 104/104