



การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับรูปแบบโครงสร้าง ทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่

ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568

(ฉบับปกปิดที่มีกฎหมายคุ้มครอง)

เจ้าของโครงการ : การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

สถานที่ติดต่อ : เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์ : 02-220-4108



จัดทำโดย

ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

254 อาคารวิจัยจุฬาฯ ชั้น 3-4 ถนนพญาไท แขวงวังใหม่

เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 02-218-2880

กรกฎาคม 2568

หนังสือรับรองการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์
(ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่

วันที่ 8 เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2568

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ตั้งอยู่ที่ อำเภอเมืองนครราชสีมา อำเภอโนนสูง อำเภอดง อำเภอบัวใหญ่ และอำเภอบัวลาย จังหวัดนครราชสีมา อำเภอพล อำเภอบ้านแฮด อำเภอบ้านไผ่ อำเภอโนนศิลาและอำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับประจำเดือน

(✓) มกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2568

() กรกฎาคม - ธันวาคม พ.ศ. 2568

() อื่นๆ (ระบุ).....

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

ผู้จัดทำรายงาน	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
รศ.ดร.นพภาพร พานิช	..	ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวนริภรณ์ จงพิเรชานนท์	..	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวบุปผชาติ มัธยม	..	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวเปรมสุตา จิวนอก	..	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม



ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ศุภิชัย ตั้งใจตรง)

กรรมการผู้อำนวยการ

ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)
กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่

1. ชื่อโครงการ ..โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-.....
.....ขอนแก่น) : กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณสถานีบ้านไผ่.....
ชื่อเดิมโครงการก่อนมีการเปลี่ยนแปลง (ถ้ามี)
2. สถานที่ตั้งแนวเส้นทางโครงการ โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการที่บริเวณหลังชุมทางถนนจิระ กม.267+300 ไปทางทิศเหนือจน
สิ้นสุดบริเวณหลังสถานีขอนแก่น กม. 545+100 โดยแนวเส้นทางผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา (อำเภอ
เมือง อำเภอโนนสูง อำเภอดง อำเภอบัวใหญ่ และอำเภอบัวลาย) และจังหวัดขอนแก่น (อำเภอพล อำเภอน้ำแฮด อำเภอ
บ้านไผ่ อำเภอโนนศิลา และอำเภอเมือง).....
3. ชื่อเจ้าของโครงการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.).....
4. สถานที่ติดต่อ.....เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330.....
โทรศัพท์02-220-4108.....โทรสาร02-220-4168.....
e-mail
5. จัดทำโดยศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.....
6. โครงการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือเลขที่.....ทส(กกวล)1005/ว11400.....
ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2557 และ ทส(กกวล)1009/ว 9718 เดือน กรกฎาคม 2561
7. โครงการได้นำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครั้งสุดท้าย เมื่อส่งรายงานฯ ช่วงระยะดำเนินการ ระหว่าง
เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 ตามหนังสือนำส่งที่ รฟ 1/94/2568 ลงวันที่ 24 มกราคม 2568.....
8. รายละเอียดโครงการแสดงรายละเอียดทั้งหมดในบทที่ 1 รายละเอียดโครงการ.....

สารบัญ

	หน้า
แบบตต.1	
แบบตต.2	
สารบัญ	ก
สารบัญตาราง	ค
สารบัญรูป	ง
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 รายละเอียดของโครงการโดยสังเขป	1-3
1.2.1 แนวเส้นทาง	1-3
1.2.2 สถานีรถไฟ	1-6
1.2.3 ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า	1-6
1.3 สภาพโครงการในปัจจุบัน	1-6
1.4 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	1-14
1.5 องค์ประกอบของรายงาน	1-14
บทที่ 2 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
2.1 วิธีการติดตามตรวจสอบ	2-1
2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
บทที่ 3 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
3.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2 การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง	3-1
บทที่ 4 สรุปผลการติดตามตรวจสอบ	
4.1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ	4-1
4.2 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ	4-1

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

เอกสารแนบ

- เอกสารแนบที่ 1 มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2557 วันที่ 23 กรกฎาคม 2557 ตามหนังสือ
ที่ ทส(กกวล)1005/ว11400 ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2557 รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะ
เร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)
- เอกสารแนบที่ 2 หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009.4/6119
วันที่ 16 พฤษภาคม 2561 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่
29 มิถุนายน 2561 ตามหนังสือที่ ทส (กกวล) 1009/ว 9718 เดือน กรกฎาคม 2561 รายงาน
การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการ
โลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) : กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟ
ยกระดับสถานีบ้านไผ่
- เอกสารแนบที่ 3 สำเนาหนังสือนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการ
ขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะ
ดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567
- เอกสารแนบที่ 4 แผนงานภารกิจประจำหน่วยต่างๆ ซึ่งใช้ตรวจสอบรถจักรตามวาระที่กำหนดไว้
- เอกสารแนบที่ 5 บันทึกข้อความที่เกี่ยวข้องกับการฝึกอบรมหลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการ
ทำงาน ประจำปี 2567

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1.2-1	ตำแหน่งสถานีรถไฟและป้ายหยุดรถของโครงการ	1-7
1.4-1	แผนการตรวจวัดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568	1-15
2.2-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568	2-2
3.2-1	จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 และเดือนมกราคม-มีนาคม 2568	3-5
3.2-2	จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางหลวงชนบท ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 และเดือนมกราคม-มีนาคม 2568	3-6
3.2-3	ข้อมูลจุดตัดทางหลวงและทางรถไฟของโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) และจำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 และเดือนมกราคม-มีนาคม 2568	3-6
4.2-1	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568	4-2

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1.2-1	ที่ตั้งโครงการ	1-4
1.2-2	แนวเส้นทางโครงการ	1-5
1.2-3	รูปตัดทั่วไปของการจัดวางทางรถไฟในโครงการ	1-6
1.2-4	บริเวณย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard)	1-6
1.3-1	สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ	1-8
2.1-1	ภาพตัวอย่างการสอบถามข้อมูลเพื่อติดตามตรวจสอบมาตรการฯ โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระหว่างวันที่ 25-28 พฤศจิกายน 2567	2-1
2.2-1	ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะประจำสถานีรถไฟ	2-26
2.2-2	ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ติดตั้งด้านหลังห้องน้ำของสถานีรถไฟ	2-26
2.2-3	ถังขยะรองรับมูลฝอยในบริเวณสถานีรถไฟ	2-27
2.2-4	พืชคลุมดินและการโรยหินกรวดเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายตลอดแนวทางรถไฟ	2-27
2.2-5	ห้องน้ำบริเวณลานกองเก็บตู้สินค้า	2-28
2.2-6	รางระบายน้ำบริเวณสถานีรถไฟ	2-28
2.2-7	พนักงานทำความสะอาดภายในสถานีรถไฟ	2-29
2.2-8	ถังขยะในบริเวณสถานีรถไฟซึ่งได้รับความอนุเคราะห์จากหน่วยงานท้องถิ่น	2-29
2.2-9	ความสะอาดเรียบร้อยภายในสถานีรถไฟ	2-30
2.2-10	สัญลักษณ์จราจรภายในบริเวณสถานีรถไฟ	2-30
2.2-11	การปลูกต้นไม้ภายในบริเวณสถานีรถไฟ	2-31
2.2-12	ป้ายห้ามจอดรถ	2-31
2.2-13	คู่มือบำรุงทาง	2-32
2.2-14	รถยนต์ราง (รถต๊ก) ซึ่งมีไว้สำหรับตรวจสอบทางรถไฟและที่ทำการนายตรวจทาง	2-32
2.2-15	การบำรุงทางตามวาระ โดยส่วนงานเครื่องกลบำรุงทางหนัก	2-33
2.2-16	ป้ายจราจรซึ่งติดตั้งในทางสาธารณะที่ใกล้เคียงทางรถไฟ	2-34
2.2-17	ปั้มน้ำอัตโนมัติในบริเวณที่เป็นทางลอด	2-34
2.2-18	ทางข้าม / ทางลอดสำหรับการสัญจรผ่านรางรถไฟ	2-35
2.2-19	ห้องเตรียม/รับประทานอาหารของเจ้าหน้าที่ภายในสถานีรถไฟ	2-35
2.2-20	อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ติดตั้งภายในสถานีรถไฟ	2-36
2.2-21	ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ	2-37
2.2-22	การจัดสภาพภูมิทัศน์ภายในสถานีรถไฟ	2-37
3.2-1	ทางข้าม / ทางลอด เพื่อใช้เป็นเส้นทางสัญจรข้ามระหว่างทางรถไฟ	3-2
3.2-2	สถานียกระดับบริเวณสถานีรถไฟบ้านไผ่	3-3
3.2-3	สถานียกระดับบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น	3-4

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 รายละเอียดของโครงการโดยสังเขป

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

1.2.1 แนวเส้นทาง

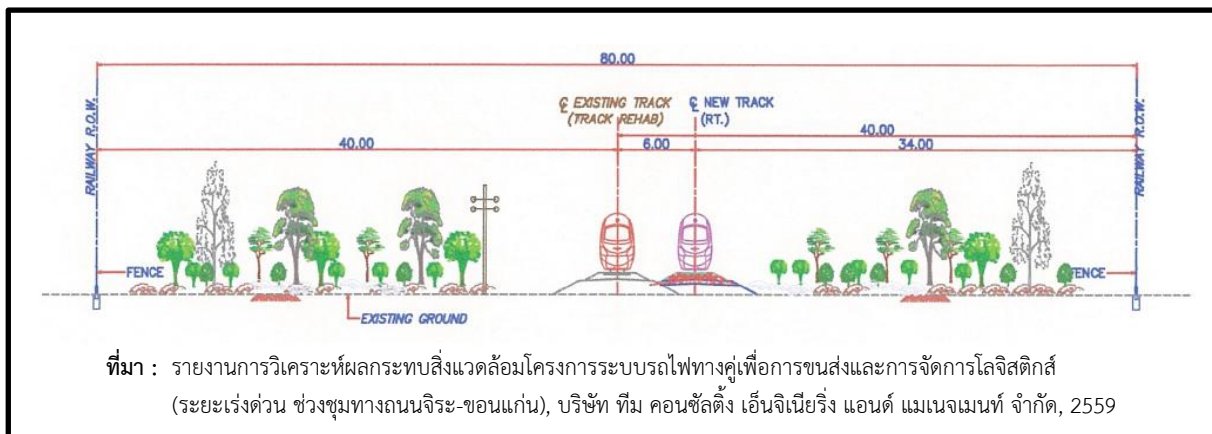
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่มขึ้นอีก 1 ทาง โดยอยู่ทางด้านทิศตะวันออก และขนานไปกับทางรถไฟเดิม ดังรูปที่ 1.2-2 ระยะห่างทั่วไปจากทางเดิม 6 เมตร ยกเว้นช่วง กม. 441+500 ถึง กม. 443+700 จะมีระยะห่างจากทางเดิม 15 เมตร ระยะทางรวมประมาณ 187 กิโลเมตร ความกว้างของเขตทางทั่วไป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

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



ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่, บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, กันยายน 2561

รูปที่ 1.2-2 แนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 1.2-3

รูปตัดทั่วไปของการจัดวางทางรถไฟในโครงการ

1.2.2 สถานีรถไฟ

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

1.2.3 ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า

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



รูปที่ 1.2-4

บริเวณย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard)

1.3 สภาพโครงการในปัจจุบัน

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

ตารางที่ 1.2-1 ตำแหน่งสถานีรถไฟและป้ายหยุดรถของโครงการ

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

หมายเหตุ : ^{1/} จากการสำรวจภาคสนาม พบว่า ปัจจุบันไม่มีป้ายหยุดรถหนองเม็กแล้ว

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



รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ



5. สถานีรถไฟโนนสูง



6. สถานีรถไฟบ้านดงพลอง



7. สถานีรถไฟบ้านมะค่า



8. ป้ายหยุดรถไฟเนินท้วแปบ



รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)



9. สถานีรถไฟพลสงคราม



10. สถานีรถไฟบ้านดอนใหญ่



11. สถานีรถไฟเมืองคง



12. ป้ายหยุดรถบ้านไร่



รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)



13. สถานีรถไฟโนนทองกลาง



14. ป้ายหยุดรถไฟห้วยระหัด



15. สถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่



16. ป้ายหยุดรถไฟเนินส่วสดี

รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)



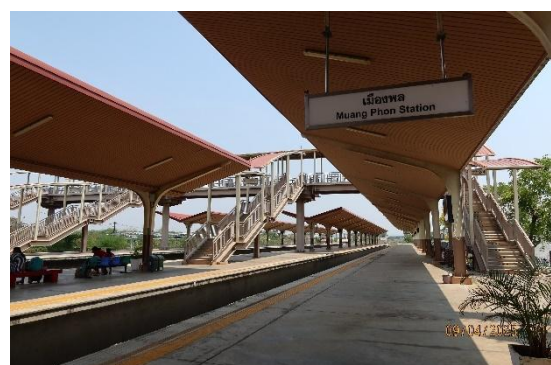
17. สถานีรถไฟหนองบัวลาย



18. ป้ายหยุดรถศาลาดิน



19. สถานีรถไฟหนองมะเชื้อ



20. สถานีรถไฟเมืองพล

รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)



21. สถานีรถไฟบ้านหัน



22. สถานีรถไฟบ้านไผ่ (ยกระดับ)



23. สถานีรถไฟบ้านแฮด



24. สถานีรถไฟท่าพระ

รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)



25. สถานีรถไฟขอนแก่น

รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)

1.4 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

1.5 องค์ประกอบของรายงาน

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 ฉบับนี้ประกอบไปด้วยเนื้อหาทั้งหมด 4 บท ได้แก่ บทที่ 1 บทนำ บทที่ 2 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม บทที่ 3 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และบทที่ 4 สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

ตารางที่ 1.4-1 แผนการตรวจวัดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่/ช่วงเวลา	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด					
				ม.ค. 68	ก.พ. 68	มี.ค. 68	เม.ย. 68	พ.ค. 68	มิ.ย. 68
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	สถานีที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ - สถานี W1 ลำตะคองเก่า - สถานี W2 ห้วยลำตะกลิ้ง - สถานี W3 ห้วยไผ่ - สถานี W4 ห้วยตะคร้อ - สถานี W5 หนองมะเขือ - สถานี W6 ห้วยหว้า - สถานี W7 แม่น้ำชี	2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง (ต่อเนื่องเป็นเวลา 3 ปี จากนั้นดำเนินการ ทุก 5 ปี)	- ความลึก - อุณหภูมิ - ความโปร่งแสง - ความเค็ม - ค่าความนำไฟฟ้า - ความเร็วกระแสน้ำ - ความเป็นกรด-ด่าง - ออกซิเจนละลายน้ำ - ความสกปรกในรูปความต้องการออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (บีโอดี) - ของแข็งแขวนลอย - น้ำมันและไขมัน - เหล็กทั้งหมด - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด - แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม - ตะกั่ว - แคดเมียม	ดำเนินการ 3 ปีต่อเนื่องแล้ว ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563-มิถุนายน 2566 (ดำเนินการครั้งต่อไปในปี พ.ศ.2571)					

ตารางที่ 1.4-1 แผนการตรวจวัดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 (ต่อ)

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่/ช่วงเวลา	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด					
				ม.ค. 68	ก.พ. 68	มี.ค. 68	เม.ย. 68	พ.ค. 68	มิ.ย. 68
2. อดุณิยมหาวิทยาลัยและ คุณภาพอากาศ	สถานีที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ - สถานี 1 วัดบ้านเกาะ - สถานี 2 วัดเสลา - สถานี 3 โรงเรียนหนองนาโคกไผ่ล้อมสามัคคี - สถานี 4 วัดโสฬาราม - สถานี 5 โรงเรียนวัดจันทร์ประสิทธิ์ - สถานี 6 วัดพุทธรังษี - สถานี 7 วัดนันทการาม	2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง (โดยตรวจวัดครั้งละ 5 วัน ต่อเนื่อง) (ดำเนินการเป็นเวลา 3 ปี หากไม่เกินมาตรฐาน ให้ตรวจวัดทุก 5 ปี)	- ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ความเร็วลมและทิศทางลม	ดำเนินการ 3 ปีต่อเนื่องแล้ว ระหว่าง เดือนกรกฎาคม 2563-มิถุนายน 2566 (ดำเนินการครั้งต่อไปในปี พ.ศ.2571)					
3. การติดตาม ตรวจสอบระดับ เสียง			- ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq-24 hrs.) - ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L ₉₀)						
4. ความสั่นสะเทือน			- ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (peak particle velocity)						
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ			- ความหลากหลายทางชีวภาพ - ชนิดและความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ - ความขุ่นของสัตว์หน้าดิน						
	สถานีที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ - สถานี W1 ลำตะคองเก่า - สถานี W2 ห้วยลำตะกลิ้ง - สถานี W3 ห้วยไผ่ - สถานี W4 ห้วยตะคร้อ - สถานี W5 หนองมะเขือ - สถานี W6 ห้วยหว้า - สถานี W7 แม่น้ำชี	2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง (3 ปี ต่อเนื่องหลังเปิด ดำเนินการจากนั้น ดำเนินการทุก 5 ปี)							

ตารางที่ 1.4-1 แผนการตรวจวัดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 (ต่อ)

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่/ช่วงเวลา	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด					
				ม.ค. 68	ก.พ. 68	มี.ค. 68	เม.ย. 68	พ.ค. 68	มิ.ย. 68
6. คมนาคมขนส่ง	- พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	เดือนละ 1 ครั้ง ตลอด ระยะดำเนินการ	- รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ทั้งตำแหน่ง ความรุนแรง และสาเหตุของอุบัติเหตุ	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7. เศรษฐกิจ-สังคม	- กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 ม.จากเขตทาง (ผู้นำ ชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม)	1 ครั้ง/ปี ทุกๆ 5 ปี (5 ปี/ครั้ง ตลอด ระยะเวลาดำเนินการ)	- สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน ผู้แทนศาสนสถานและ สถานศึกษาบริเวณใกล้เขตทางระยะ 500 เมตร จำนวน 400 ครัวเรือน	ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว 1 ครั้ง ในเดือน กุมภาพันธ์ 2564 (ดำเนินการครั้งต่อไปในปี พ.ศ.2569)					

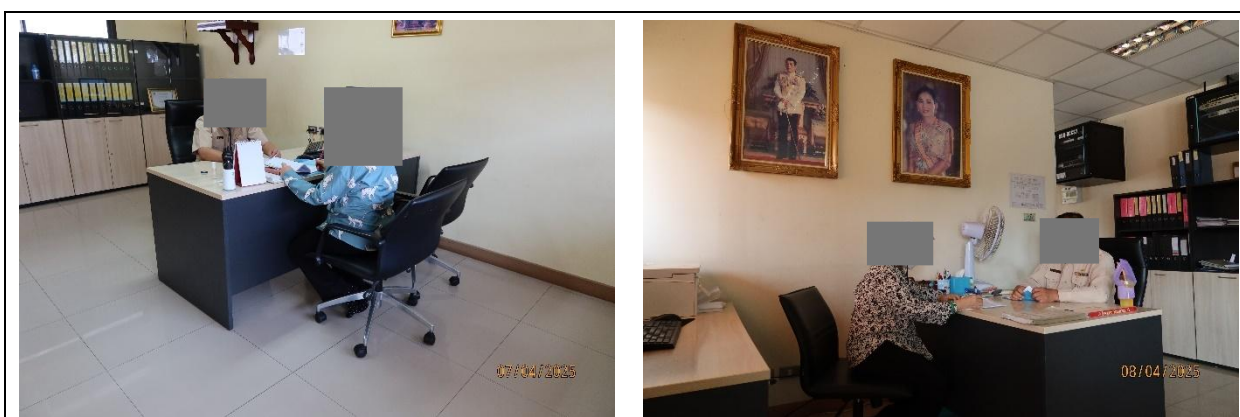
ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และ
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 วิธีการติดตามตรวจสอบ

สืบเนื่องจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศได้มีมติให้ความเห็นชอบโครงการระบบ รถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้าง ทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามหนังสือที่ ทส. 1009.4/6119 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2561 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระประชุมครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ได้ให้ ความเห็นชอบโครงการฯ ตามหนังสือที่ ทส. (กวล) 1009/ว9718 กรกฎาคม 2561 โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องนำ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ ไปปฏิบัติให้ครบถ้วน ทั้งนี้ การรถไฟฯ แห่งประเทศไทย ได้มอบหมายให้ที่ปรึกษาโครงการฯ ทำการตรวจสอบและลงพื้นที่ เพื่อดำเนินการตรวจติดตามผลการปฏิบัติ ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อม โดยได้ทำการสำรวจ สัมภาษณ์ พร้อมทั้งถ่ายภาพ และรวบรวมเอกสารที่ เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระหว่างวันที่ 7-10 เมษายน 2568 (รูปที่ 2.1-1)



รูปที่ 2.1-1 ภาพตัวอย่างการสอบถามข้อมูลเพื่อติดตามตรวจสอบมาตรการฯ โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระหว่างวันที่ 7-10 เมษายน 2568

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 แสดงดังตารางที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป	1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ 1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมดในการดำเนินการโครงการตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ	- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรการนี้เรียบร้อยแล้วตั้งแต่ช่วงก่อสร้างโครงการฯ โดยได้นำข้อกำหนดทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ไปเป็นส่วนหนึ่งของเงื่อนไขในสัญญาจ้าง ซึ่งกิจการร่วมค้า ซีเคซีเอช ในฐานะผู้รับจ้างต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวอย่างเคร่งครัด ^{1/}	-	-
	1.2 ควบคุม ดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินโครงการและผู้บริหารจัดการโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)	-การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรการนี้เรียบร้อยแล้วตั้งแต่ในระหว่างช่วงก่อสร้างโครงการฯ โดยได้มีการติดตามตรวจสอบการดำเนินการก่อสร้างให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ อย่างเคร่งครัดแล้ว ^{1/}	-	-

หมายเหตุ : ^{1/} อ้างอิงจากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะก่อสร้าง ซึ่งจัดทำโดยบริษัท ยูนิเทค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด พ.ศ. 2559-2562

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	1.3 จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย	- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรการนี้ตั้งแต่ระยะก่อสร้างและเริ่มเปิดดำเนินการ ในช่วง 3 ปีแรกแล้ว ในช่วงกรกฎาคม 2563- กรกฎาคม 2566 เรียบร้อยแล้ว ในระยะดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 นี้ได้มอบหมายให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ในการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	-	-
	1.4 การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องจัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรการนี้แล้ว โดยได้นำเสนอรายงานฯ ทุก 6 เดือน สำหรับรายงานฯ ในระยะดำเนินการฉบับล่าสุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 ได้นำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แล้วเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2568 ตามหนังสือที่ รฟ 1/94/2568 ลงวันที่ 24 มกราคม 2568 รวมทั้ง การเสนอรายงานผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ สผ. (Smart EIA Plus) แล้ว เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2568	-	เอกสารแนบที่ 3

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	2. ในกรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย แจ้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตดำเนินการดังนี้	- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ได้มีการขอปรับเปลี่ยนรายละเอียดของโครงสร้างทางรถไฟบริเวณสถานีบ้านไผ่เป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ซึ่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศในการประชุมครั้งที่ 15/2561 เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2561 ตามหนังสือของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เลขที่ ทส 1009.4/6119 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2561 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ได้มีมติเห็นชอบแล้ว	-	- อ้างถึงเอกสารแนบที่ 2

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	<p>2.1 หากหน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตรับจดทะเบียนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไปพร้อมกับให้จัดทำสำเนาการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้นที่ได้รับการจดทะเบียนไว้ แจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบ</p> <p>2.2 หากหน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตจัดส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานเพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมชุดที่เกี่ยวข้องให้ความเห็นประกอบการดำเนินการเปลี่ยนแปลง และเมื่อโครงการได้รับอนุมัติหรืออนุญาตให้มีการเปลี่ยนแปลง ให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตแจ้งผลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p>	<p>- ทั้งนี้ รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) : กรณีปรับปรุงโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ยังคงเป็นรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ โครงการฯ ซึ่งเป็นฉบับล่าสุด ซึ่งหากการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้แล้ว จะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในหัวข้อนี้ อย่างเคร่งครัดก่อนที่จะดำเนินการเปลี่ยนแปลงใดๆ</p>	-	-

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่า โครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ การรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	- ในระยะดำเนินการนี้ ยังไม่ได้พบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม จนมีเรื่องร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของโครงการฯ	-	-
2. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	1. จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะสำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำสถานี	- สถานีรถไฟจำนวน 19 สถานีของโครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ได้รับการออกแบบให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะและแยกเป็นห้องชายและหญิง สำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำสถานี รวมถึงห้องส้วมสำหรับผู้สูงอายุหรือผู้พิการที่มาใช้บริการ	-	รูปที่ 2.2-1
	2. จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกหลักสุขาภิบาลทุกสถานี	- ได้มีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปไว้แล้วทุกสถานีเพื่อทำการบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องส้วม โดยเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประจำสถานีจะเป็นผู้ดูแลและตรวจสอบการทำงานของถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปดังกล่าว หากพบว่า ไม่สามารถทำงานได้อย่างปกติ เช่น มีกลิ่น ระบบกักน้ำมีปัญหา จะทำการประสานกับผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลให้เข้ามาทำการสูบน้ำออกไปกำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป	-	รูปที่ 2.2-2
	3. ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำสถานีสม่ำเสมอ			

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน (ต่อ)	4. จัดระบบการรวบรวมและการจัดการมูลฝอยที่สถานีอย่างเหมาะสม โดยไม่ให้ตกลงสู่แม่น้ำ คูคลอง	- ได้จัดให้มีถังขยะเพื่อรองรับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นภายในบริเวณสถานีไว้แล้วทุกสถานี ทั้งนี้ ขยะมูลฝอยดังกล่าวมีการรวบรวมไว้เพื่อรอให้หน่วยงานท้องถิ่นมารับไปกำจัดต่อไป	-	รูปที่ 2.2-3
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	1. บำรุงรักษาแนวพืชคลุมดินบริเวณดิ่งและพื้นที่ที่มีแนวโน้มเกิดการชะล้างพังทลายจากการก่อสร้างถนนโครงการให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันการชะล้างได้อยู่เสมอ	- จากการสำรวจและสังเกตพบว่า สถานีไม่ได้ทำการก่อสร้างบนพื้นที่ที่มีความลาดชัน อีกทั้งยังไม่พบการชะล้างพังทลายในเขตทางรถไฟ อย่างไรก็ตามเพื่อเป็นการป้องกันการชะล้างพังทลายที่อาจเกิดขึ้นบริเวณริมทางรถไฟ จึงได้มีการโรยหินกรวด รวมทั้งการบำรุงรักษาและตัดแต่งหญ้าซึ่งเป็นพืชคลุมดินไว้ตลอดทั้งแนวเส้นทางแล้ว	-	รูปที่ 2.2-4
	2. เพื่อควบคุมและดูแลคุณภาพน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ บริเวณสถานีรถไฟและลานกองเก็บตู้สินค้า ให้มีคุณภาพน้ำทิ้งอยู่ในมาตรฐานการควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท ก่อนทำการระบายออกสู่ภายนอก รายละเอียดดังนี้ - ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีความสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	- น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากสถานีรถไฟจะมีเพียงน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำห้องส้วมเท่านั้น ซึ่งในการออกแบบสถานีจะมีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแล้ว สำหรับลานกองเก็บตู้สินค้าซึ่งอยู่ที่บริเวณสถานีบ้านกระโดน สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีท่าพระ ได้ถูกออกแบบให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเช่นกัน - ในการดูแลประสิทธิภาพการทำงานของถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป รวมถึงการตรวจสอบระบบท่อ และระบบการระบายน้ำภายในสถานีนั้น จะดูแลโดยเจ้าหน้าที่ของ รฟท. ซึ่งประจำที่แต่ละสถานีตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งหากพบความผิดปกติของถังบำบัดน้ำเสีย เช่น มีกลิ่นเหม็น กัดซังโครกไม่ลงจะทำการประสานกับผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลให้เข้ามาทำการสูบออกไปกำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป		รูปที่ 2.2-5

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> - บริเวณสถานีรถไฟและย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า ต้องจัดห้องน้ำ/ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอ โดยแยกห้องชาย-หญิง และน้ำทิ้งที่ระบายจากพื้นที่ดังกล่าว ต้องผ่านการบำบัดคุณภาพน้ำอย่างน้อยให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวง วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมกำหนด - จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเดิมอากาศและระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำ ห้องส้วมและส่วนอื่นๆ ที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีคุณภาพชั้นต่ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนมีการระบายออก - มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี - จัดให้มีบ่อพักน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีรถไฟและลานกองเก็บตู้สินค้า รวมทั้งน้ำฝนมาพักยังบ่อพักน้ำ ซึ่งสามารถรองรับน้ำทิ้งได้อย่างน้อย 1 วัน เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟได้ ซึ่งเป็นการลดปริมาณน้ำทิ้งในกรณีที่ต้องมีการระบายออกพื้นที่ภายนอก 	<ul style="list-style-type: none"> - ทุกสถานีจะมีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล แยกชาย-หญิง และติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปแล้ว - ในการดูแลประสิทธิภาพการทำงานของถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป รวมถึงการตรวจสอบระบบท่อ และระบบการระบายน้ำภายในสถานีนั้น จะดูแลโดยเจ้าหน้าที่ของ รฟท. ซึ่งประจำที่แต่ละสถานีตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งหากพบความผิดปกติของถังบำบัดน้ำเสีย เช่น มีกลิ่นเหม็น กดชักโครกไม่ลงจะทำการประสานกับผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลให้เข้ามาทำการสูบลอกไปกำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป 		รูปที่ 2.2-6

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	3. จัดให้มีถังขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิดแยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะมีพิษ วางไว้ตามบริเวณต่างๆ อาทิเช่น ทางเดินเท้าภายในอาคารสถานี เป็นต้น โดยจัดให้มีปริมาณถังขยะที่เพียงพอในการรองรับขยะในแต่ละวัน และจัดให้มีคนงานคอยดูแลถ่ายเทออกเมื่อเต็ม โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดที่มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก	- บริเวณสถานีมีการจัดวางถังขยะแบบมีฝาปิดไว้ในบริเวณต่างๆ แล้ว อย่างเช่น บริเวณอาคารสถานี บริเวณชานชาลา จากการตรวจสอบพบว่า จำนวนถังขยะที่ตั้งวางเพียงพอในการรองรับขยะที่เกิดขึ้น แม้ว่าในบางแห่ง อาจมีถังขยะแบบแยกประเภทแล้วแต่ในการเก็บไปกำจัดโดยหน่วยงานส่วนท้องถิ่นยังไม่ได้ดำเนินการแยกให้ชัดเจน แต่ก็ไม่มีปัญหาในเรื่องของขยะตกค้างหรือเรื่องของความสะอาดในบริเวณสถานีแต่อย่างใด	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-3 และรูปที่ 2.2-8
	4. รณรงค์และชักชวนให้มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภทโดยอาจใช้การดึงดูดความสนใจด้วยรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวน เนื่องจากขยะจากสถานีรถไฟโดยส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีที่มาที่แน่นอน และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่หรือสามารถลดปริมาณได้ก่อนนำไปกำจัดเพื่อเป็นการรักษาความสะอาดและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- พบว่าในบางสถานีหน่วยงานท้องถิ่นได้มีการจัดถังขยะที่มีการระบุเป็นขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) หรือขยะรีไซเคิล (สีเหลือง) เพื่อชักชวนให้ทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท ทั้งนี้ขึ้นกับความพร้อมของหน่วยงานท้องถิ่นในการนำไปกำจัด อย่างไรก็ตาม สำหรับสถานีส่วนใหญ่พบว่าถังขยะที่วางไว้ในบริเวณแต่ละสถานีสามารถรองรับขยะที่เกิดขึ้นจากผู้โดยสารได้ทั้งหมด และภายในบริเวณสถานีมีความสะอาดไม่พบเศษขยะเกลื่อนกลาดแต่อย่างใด	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-3 และรูปที่ 2.2-8
	5. จัดให้มีที่พักขยะอยู่ภายใต้หลังคามีสันหลังคา เพื่อป้องกันน้ำฝนชะขยะออกสู่ภายนอก โดยที่พักขยะดังกล่าวต้องสามารถจัดวางถึงรองรับขยะหรือถุงดำที่รวบรวมขยะซึ่งมีดักถุงเรียบร้อยแล้วได้อย่างเพียงพอ เพื่อรอการเก็บขนต่อไป	- ขยะที่รวบรวมได้ภายในสถานีจะถูกใส่ถุงดำมัดปากถุงแน่นหนา ก่อนถูกนำไปวางในพื้นที่รอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป สำหรับบางสถานีที่มีถังตั้งวางอยู่นอกสถานีนั้นจะเป็นถังขยะได้รับความอนุเคราะห์จากหน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่มาตั้งวางและเก็บขนให้	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	6. จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีรถไฟเพื่อดูแลการรวบรวมขยะ การทำความสะอาดโดยทั่วไป	- สถานีทั่วไป (ขนาดเล็ก) จะได้รับการดูแลความสะอาดโดยเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ประจำอยู่ที่สถานีตลอด 24 ชั่วโมง สำหรับสถานีใหญ่ ได้แก่ สถานีบ้านไผ่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีขอนแก่นจะมีการจ้างพนักงานทำความสะอาดเพื่อดูแลความสะอาดภายในสถานี	-	รูปที่ 2.2-7
	7. ประสานงานกับองค์กรบริหารส่วนตำบล หรือหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้มีการเก็บขนขยะนำไปกำจัดทุกๆ 2 วัน เพื่อให้มีขยะตกค้างในพื้นที่น้อยที่สุด โดยเฉพาะขยะเปียก	- ในบางสถานีพบว่า มีการอำนวยความสะดวกจากหน่วยงานท้องถิ่นให้ความอนุเคราะห์จัดให้มีถังขยะมาตั้งไว้ในบริเวณสถานีรถไฟ และมีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อให้เขามารับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นไปกำจัดแล้ว จากการตรวจสอบพบว่า บริเวณสถานีรถไฟทุกแห่งมีความเป็นสะอาดเรียบร้อย และไม่มีขยะตกค้างภายในสถานีแต่อย่างใด	-	รูปที่ 2.2-8 และรูปที่ 2.2-9
	8. กวดขันและควบคุมดูแลให้ผู้เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟและเจ้าหน้าที่ประจำสถานีและลานกองเก็บตู้สินค้า ให้มีการรักษาความสะอาดและปฏิบัติตามหลักสุขอนามัยอย่างถูกต้อง	- เนื่องจากสถานีรถไฟเป็นการให้บริการสาธารณะซึ่งไม่สามารถควบคุมหรือกวดขันผู้ใช้บริการอย่างเข้มงวดได้ แต่อย่างไรก็ตาม เพื่อให้สถานีมีความสะอาดเรียบร้อย ได้มีการจัดให้มีถังขยะอย่างเพียงพอ และมีการดูแลห้องน้ำ-ห้องสุขาให้มีความสะอาดสำหรับผู้ใช้บริการอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2.2-10

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ	1. จัดระบบจราจรบริเวณสถานีให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งเครื่องหมายสัญลักษณ์จราจร เพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็วบริเวณสถานี	- แต่ละสถานีได้มีการทำสัญลักษณ์ลูกศรบนพื้นถนนเพื่อกำหนดทิศทางเข้าออกแล้ว จากการสังเกตพบว่า ในแต่ละสถานีมีการจัดพื้นที่จอดรถไว้อย่างพอเพียง และการจราจรภายในบริเวณสถานีส่วนใหญ่มีความคล่องตัวมากซึ่งจะไม่มีการจอดรถแบบติดเครื่องยนต์ไว้เป็นระยะเวลานานอันจะส่งผลต่อมลพิษทางอากาศได้	-	รูปที่ 2.2-10
	2. ปลุกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยดูดซับมลพิษทางอากาศ	- บริเวณสถานีมีการปลุกต้นไม้เพื่อความร่มรื่นแล้ว อย่างไรก็ตามเนื่องจากผู้มาใช้บริการมีไม่มากนัก และไม่พบว่าการจอดรถติดเครื่องยนต์ไว้ จึงไม่มีมลพิษทางอากาศเกิดขึ้นในสถานี	-	รูปที่ 2.2-11
	3. ควบคุมการปล่อยไอเสีย และคุณภาพของเชื้อเพลิง	- ปัจจุบันเชื้อเพลิงที่ใช้ในประเทศไทยได้ถูกพัฒนาให้เป็นเชื้อเพลิงที่ก่อให้เกิดมลพิษต่ำแล้วและมาตรฐานการปล่อยมลพิษจากเครื่องยนต์ของยานพาหนะก็มีการควบคุมให้มีการระบายมลพิษที่ลดลงมาก	-	-
	4. บริเวณสถานีรถไฟห้ามจอดรถ และห้ามติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้ขณะจอดเป็นเวลานาน	- ผู้ที่มาใช้บริการโดยเฉพาะผู้ที่มารับส่งผู้โดยสารที่สถานีรถไฟจะใช้ระยะเวลาไม่นานนัก จากการสังเกตไม่พบการติดเครื่องยนต์ขณะจอดเป็นเวลานานแต่อย่างใด	-	รูปที่ 2.2-12
	5. จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยทำความสะอาดบริเวณอาคารสถานีรถไฟและย่านสถานีเป็นประจำสม่ำเสมอ เพื่อลดการสะสมของฝุ่น	- สถานีทั่วไป(ขนาดเล็ก) จะได้รับการดูแลความสะอาดโดยเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ประจำอยู่ที่สถานีตลอด 24 ชั่วโมง สำหรับสถานีใหญ่ ได้แก่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ และสถานีขอนแก่นจะมีการจ้างพนักงานทำความสะอาดเพื่อดูแลความสะอาดภายในสถานี	-	อ้างถึงรูปที่ 2.2-7

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5. เสียง	1. ตรวจสอบสภาพรางรถไฟ หัวจักรรถไฟ และกำแพงกันเสียง และทำการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ	<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟแห่งประเทศไทย มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจสอบสภาพรางรถไฟ หัวจักรรถไฟ โดยมีรายละเอียดดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • รางรถไฟ : โดยปกติรางรถไฟจะได้รับการตรวจสอบประจำวัน โดยนายตรวจทาง ซึ่งมีหน้าที่ตรวจทางโดยนั่งรถยนต์ราง (รถต๊ก) หรือการเดินเท้าตรวจทาง หรือบางครั้งอาจจะนั่งตรวจในขบวนรถไฟ ซึ่งการตรวจทางนี้จะดำเนินการทุกวันแล้วสำหรับขั้นตอนในการตรวจทางนั้น จะอยู่ในคู่มือบำรุงทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย นอกจากนี้จะมีการบำรุงทางตามวาระ (แผนงาน) ที่กำหนดไว้ โดยโครงการรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่นจะอยู่ในการดูแลของส่วนงานเครื่องกลบำรุงทางหนักแก่งคอย จากการสอบถามสารวัตรเครื่องมือกลหนักได้รับข้อมูลว่าปกติจะมีการเดินทางเพื่อซ่อมทางด้วยเครื่องมือกลหนักตามแผนงานประจำปี ภาระงานที่ได้แก่ การอัดหิน • หัวรถจักร : โดยปกติหัวรถจักร หรือดีเซลราง หรือรถโดยสารจะมีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงตามแผนงานภารกิจงานประจำหน่วยต่างๆ ได้แก่ หน่วยเครื่องยนต์ หน่วยไฟฟ้า หน่วยลม-ล่าง หน่วยส่วนบน โดยมีวาระการตรวจสอบที่ถูกกำหนดไว้ เช่น วาระประจำเที่ยว หรือวาระตามระยะเวลาหรือระยะทาง ซึ่งจะมีรายการตรวจสอบที่ถูกกำหนดไว้แล้วของแต่ละวาระดังกล่าว 	-	รูปที่ 2.2-13 ถึง 2.2-15

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5. เสียง (ต่อ)	2. หากผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะดำเนินการมีระดับเสียงเริ่มจะใกล้เคียงหรือเกินมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป หรือได้รับการร้องเรียน ควรพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณที่จำเป็นเพิ่มเติม	- จากผลการตรวจวัดระดับเสียงตามที่กำหนดไว้ในมาตรการติดตามตรวจสอบประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ พบว่า จากการติดตามตรวจสอบอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลา 3 ปี ระดับเสียงมีค่าไม่เกินมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปที่กำหนดไว้ ดังนั้นจึงยังไม่มี ความจำเป็นที่จะพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงแต่อย่างใด	-	-
6. ความสั่นสะเทือน	1. ตรวจสอบสภาพรถไฟ หัวจักรรถไฟ และทำการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ	- ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้แล้ว (และอ้างถึงรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านเสียงที่กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว)	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-13 ถึง 2.2-15
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. บำรุงรักษาแนวพืชคลุมดินบริเวณตลิ่งและพื้นที่ที่มีแนวโน้มเกิดการชะล้างพังทลายจากการก่อสร้างถนน โครงการให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันการชะล้างได้อยู่เสมอ	- จากการสำรวจและสังเกตพบว่า สถานีไม่ได้ทำการก่อสร้างบนพื้นที่ที่มีความลาดชัน อีกทั้งยังไม่พบการชะล้างพังทลายในเขตทางรถไฟ อย่างไรก็ตามเพื่อเป็นการป้องกันการชะล้างพังทลายที่อาจเกิดขึ้นบริเวณริมรางรถไฟ จึงได้มีการโรยหินกรวด รวมทั้งการบำรุงรักษาและตัดแต่งหญ้าซึ่งเป็นพืชคลุมดินไว้ตลอดทั้งแนวเส้นทางแล้ว	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-4
	2. เพื่อควบคุมและดูแลคุณภาพน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ บริเวณสถานีรถไฟและลานกองเก็บตู้สินค้า ให้มีคุณภาพน้ำทั้งอยู่ในมาตรฐานการควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท ก่อนทำการระบายออกสู่ภายนอก รายละเอียดดังนี้ - ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีความสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ	- น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากสถานีรถไฟจะมีเพียงน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำ ห้องส้วมเท่านั้น ซึ่งในการออกแบบสถานีจะมีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแล้ว สำหรับลานกองเก็บตู้สินค้าซึ่งอยู่ที่บริเวณสถานีบ้านกระโดน สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีท่าพระ ได้มีออกแบบให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเช่นกัน	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-5

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง - บริเวณสถานีรถไฟและย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า ต้องจัดห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้ อย่างเพียงพอ โดยแยกห้องชาย-หญิง และน้ำทิ้งที่ระบายจากพื้นที่ดังกล่าว ต้องผ่านการบำบัดคุณภาพน้ำอย่างน้อยให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด ของประกาศกระทรวง วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมกำหนด - จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเติมอากาศและระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำ ห้องส้วมและส่วนอื่นๆ ที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีคุณภาพขั้นต่ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนมีการระบายออก - มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี 	<ul style="list-style-type: none"> - ในการดูแลประสิทธิภาพการทำงานของถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป รวมถึงการตรวจสอบระบบท่อ และระบบการระบายน้ำภายในสถานีนั้น มีการดูแลโดยเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประจำที่แต่ละสถานีตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งหากพบความผิดปกติที่เกิดจากการใช้งาน เช่น มีกลิ่นเหม็น มีปัญหาชักโครกตกไม่ลง จะทำการประสานกับผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลให้เข้ามาทำการสูบน้ำออกไปกำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ จากการสอบถามแม่บ้านซึ่งทำความสะอาดสถานีขนาดใหญ่ ที่มีผู้โดยสารใช้งานเป็นจำนวนมาก ได้แก่ สถานีบ้านไผ่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีขอนแก่น ได้รับข้อมูลว่า ตั้งแต่เปิดดำเนินการยังไม่พบปัญหาส้วมเต็มแต่อย่างใด - ทุกสถานีจะมีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล แยกห้องชาย-หญิง และติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปแล้ว 	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-6

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	- จัดให้มีบ่อบำบัดน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีรถไฟและลานกองเก็บตู้สินค้า รวมทั้งน้ำฝนมาพักยังบ่อบำบัดน้ำ ซึ่งสามารถรองรับน้ำทิ้งได้อย่างน้อย 1 วัน เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟได้ ซึ่งเป็นการลดปริมาณน้ำทิ้งในกรณีที่ต้องมีการระบายออกพื้นที่ภายนอก	- เนื่องจากน้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในสถานีและบริเวณลานกองเก็บตู้สินค้ามีเพียงน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลจากห้องน้ำ-ห้องส้วมเท่านั้น ซึ่งน้ำเสียมีปริมาณน้อยมากและถูกบำบัดโดยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (ถัง SAT) ซึ่งสามารถรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้ทั้งหมด และน้ำทิ้งที่ได้รับการบำบัดแล้วจะระบายออกสู่รางระบายน้ำสาธารณะต่อไป	-	-
	3. จัดให้มีถังขยะมูลฝอยแบบมีฝาปิดแยกประเภทเป็นขยะแห้ง ขยะเปียก ขยะมีพิษ วางไว้ตามบริเวณต่างๆ อาทิเช่น ทางเดินเท้าภายในอาคารสถานี เป็นต้น โดยจัดให้มีปริมาณถังขยะที่เพียงพอในการรองรับขยะในแต่ละวัน และจัดให้มีคนงานคอยดูแลถ่ายเทออกเมื่อเต็ม โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือวันหยุดที่มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก	- บริเวณสถานีมีการจัดวางถังขยะแบบมีฝาปิดไว้ในบริเวณต่างๆ แล้ว เช่น บริเวณอาคารสถานี บริเวณชานชาลา จากการตรวจสอบพบว่าจำนวนถังขยะที่ตั้งวางเพียงพอในการรองรับขยะที่เกิดขึ้น แม้ว่าในบางแห่ง อาจมีการแยกแล้วแต่ในการเก็บไปกำจัดโดยหน่วยงานส่วนท้องถิ่นยังไม่ได้ดำเนินการแยกให้ชัดเจน ทั้งนี้ ไม่พบปัญหาในเรื่องของขยะตกค้างหรือเรื่องของความสะอาดในบริเวณสถานีแต่อย่างใด	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	4. รณรงค์และชักชวนให้มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท โดยอาจใช้การติดจุดความสนใจด้วยรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวนเนื่องจากขยะจากสถานีรถไฟโดยส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีที่มาที่แน่นอน และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่หรือสามารถลดปริมาณได้ก่อนนำไปกำจัดเพื่อเป็นการรักษาความสะอาดและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	- พบว่าในบางสถานีก็ได้มีการจัดถังขยะที่มีการระบุประเภทเป็นขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) หรือขยะรีไซเคิล (สีเหลือง) เพื่อชักชวนให้ทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท ทั้งนี้ขึ้นกับความพร้อมของหน่วยงานท้องถิ่นในการมารับขยะนำไปกำจัด อย่างไรก็ตาม สำหรับสถานีอื่นพบว่าถังขยะที่วางไว้ในบริเวณแต่ละสถานีสามารถรองรับขยะที่เกิดขึ้นจากผู้โดยสารได้ทั้งหมด และภายในบริเวณสถานีมีความสะอาดไม่พบเศษขยะเกลื่อนกลาดแต่อย่างใด	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-3
	5. จัดให้มีที่พักขยะอยู่ภายใต้หลังคามีผนังล้อม เพื่อป้องกันน้ำฝนขยะออกสู่ภายนอก โดยที่พักขยะดังกล่าวต้องสามารถจัดวางถึงรองรับขยะหรือถุงดำที่รวบรวมขยะซึ่งมัดปากถุงเรียบร้อยแล้วได้อย่างเพียงพอ เพื่อรอการเก็บขนต่อไป	- ขยะที่รวบรวมได้ภายในสถานีจะถูกใส่ถุงดำมัดปากถุงแน่นหนา ก่อนถูกนำไปวางในพื้นที่รอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป สำหรับบางสถานีที่มีถังตั้งวางอยู่นอกสถานีนั้นจะเป็นถังขยะได้รับความอนุเคราะห์จากหน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่มาตั้งวางและเก็บขนให้	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-3
	6. จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีรถไฟ เพื่อดูแลการรวบรวมขยะ การทำความสะอาดโดยทั่วไป	- สถานีทั่วไป (ขนาดเล็ก) จะได้รับการดูแลความสะอาดโดยเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ประจำอยู่ที่สถานีตลอด 24 ชั่วโมง สำหรับสถานีขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานีบ้านไผ่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีขอนแก่นจะมีการจ้างพนักงานทำความสะอาดเพื่อดูแลความสะอาดภายในสถานี	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-7

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	7. ประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบล หรือหน่วยงานส่วนท้องถิ่นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้มีการเก็บขยะนำไปกำจัดทุกๆ 1-2 วัน เพื่อให้มีขยะตกค้างในพื้นที่น้อยที่สุด โดยเฉพาะขยะเปียก	- สถานีรถไฟแต่ละแห่งจะอยู่ในพื้นที่ให้บริการของหน่วยงานท้องถิ่น เช่น เทศบาล หรือ อบต. ซึ่งจะมากับขนขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นไปกำจัดตามรอบการให้บริการแล้ว จากการตรวจสอบไม่พบว่า มีขยะตกค้างภายในสถานีแต่อย่างใด	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-8
	8. กวดขันและควบคุมดูแลให้ผู้เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟ และเจ้าหน้าที่ประจำสถานีและลานกองเก็บตู้สินค้า ให้มีการรักษาความสะอาดและปฏิบัติตามหลักสุขอนามัยอย่างถูกต้อง	- เนื่องจากสถานีรถไฟเป็นการให้บริการสาธารณะซึ่งไม่สามารถควบคุมหรือกวดขันผู้ใช้บริการอย่างเข้มงวดได้ แต่อย่างไรก็ตาม เพื่อให้สถานีมีความสะอาดเรียบร้อย ได้มีการจัดให้มีถังขยะอย่างเพียงพอ และมีการดูแลห้องน้ำ-ห้องสุขาให้มีความสะอาดสำหรับผู้ใช้บริการอยู่เสมอ	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-9
8. การใช้ที่ดิน	1. การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานกรมโยธาธิการและผังเมืองให้กำหนดมาตรการในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่สองฟากแนวเส้นทางโครงการเพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างการพัฒนาโครงการกับการขยายตัวของชุมชน	- กรมโยธาธิการและผังเมืองจะมีภารกิจในการกำหนดผังเมืองรวมของเมืองหรือชุมชนอยู่แล้วเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในส่วนของพื้นที่ในเขตความรับผิดชอบของ รฟท. ซึ่งอยู่บริเวณสองฝั่งของแนวเส้นทางซึ่งอยู่นอกเขตสถานีรถไฟโครงการรถไฟฟ้าทางคู่นั้น จะดูแลโดยนายตรวจทาง ฝ่ายการช่างโยธา หากพบการบุกรุกขยายตัวเข้ามาในเขตพื้นที่ของ รฟท. จะทำการเตือนด้วยวาจา-ทำหนังสือ-ฟ้องร้อง ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องถึงความเจริญหรือการขยายตัวของชุมชนในเขตแนวเส้นทางโครงการพบว่า ไม่พบความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางเดิมที่มีอยู่ก่อนแล้ว แต่ได้มีการพัฒนาให้เป็นทางคู่เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง	-	-

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)
กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
9. การคมนาคมขนส่ง	1. กำหนดให้มีการติดตั้งป้าย และเครื่องหมายจราจร เพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี	<ul style="list-style-type: none"> - แต่ละสถานีได้มีการทำสัญลักษณ์ลูกศรบนพื้นถนนเพื่อกำหนดทิศทางการเข้าออกแล้ว จากการสังเกตพบว่า การจราจรภายในสถานีมีความคล่องตัวมาก และการจัดพื้นที่จอดรถไว้อย่างพอเพียง ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร - นอกจากนี้ ในบริเวณทางลอดหรือทางแยกซึ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นทางสัญจรระหว่างสองฝั่งของทางรถไฟพบว่า มีการติดป้ายสัญลักษณ์ไว้ให้เห็นได้อย่างชัดเจนแล้ว 	-	รูปที่ 2.2-16 และ อ้างอิงรูปที่ 2.2-10
	2. จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมายังสถานีรถไฟไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	- ด้วยลักษณะทางกายภาพของสถานี ทำให้รถยนต์หรือยานพาหนะที่เข้ามาส่งผู้โดยสารไม่สามารถใช้ความเร็วได้เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จึงไม่มีปัญหาแต่อย่างใด	-	-
	3. กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณสถานีรถไฟ	- เนื่องจากสถานีรถไฟส่วนใหญ่เป็นสถานีที่มีขนาดเล็ก การสัญจรเข้าออกบริเวณสถานีไม่หนาแน่น อีกทั้งมีป้ายบ่งชี้ หรือสัญลักษณ์ลูกศรชี้ทางที่มองเห็นได้ชัดเจน จึงไม่จำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกแต่อย่างใด ยกเว้นสถานีรถไฟขอนแก่น ซึ่งเป็นสถานีขนาดใหญ่	-	-

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
10. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	1. ตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำของสถานีรถไฟอย่างสม่ำเสมอ	- เจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประจำอยู่แต่ละสถานีจะเป็นผู้ดูแลการระบายน้ำเพื่อไม่ให้เกิดการอุดตันหรือกีดขวางอันอาจทำให้เกิดน้ำท่วมได้	-	-
	2. ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำ ทางลอด และสะพานเป็นประจำทุก 3 เดือน และเพิ่มความถี่ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-พฤศจิกายน) หากพบว่ามี การสะสมของตะกอนและวัชพืชในบริเวณดังกล่าวจะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางการระบายน้ำ	- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายการบำรุงทาง (นายตรวจทาง) มีหน้าที่ในการตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและตัดวัชพืชในทางระบายน้ำ ทางลอด และสะพานตามแนวเส้นทางเป็นประจำโดยสม่ำเสมอทุกวัน ทั้งนี้ตั้งแต่เปิดใช้งานโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่นยังไม่พบว่ามี การสะสมของตะกอนและวัชพืชจนทำให้เกิดขวางการระบายน้ำแต่อย่างใด	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-4
	3. บริเวณทางลอดชุมชน กำหนดให้มีการติดตั้งปั๊มสูบน้ำอัตโนมัติ เพื่อใช้ในกรณีในช่วงฤดูฝนที่มีน้ำขังในทางลอดให้มีการทำงานของปั๊มสูบน้ำออกจากบริเวณทางลอดดังกล่าว	- การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ทำการติดตั้งปั๊มสูบน้ำอัตโนมัติในบริเวณที่เป็นทางลอดของชุมชนเรียบร้อยแล้ว	-	รูปที่ 2.2-17

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)
กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
11. เศรษฐกิจ-สังคม	1. ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่ประชาชนบริเวณใกล้เคียงโครงการจะได้รับความเดือดร้อนรำคาญจากการเปิดดำเนินการโครงการอย่างจริงจัง และอย่างต่อเนื่อง ทั้งมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและด้านสังคม	- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการในด้านต่างๆ แล้ว อาทิเช่น ทำการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่รอบพื้นที่กำหนดไว้ในมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และทำการสำรวจความคิดเห็นและทัศนคติด้านเศรษฐกิจ-สังคม กับประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2564 ดังแสดงรายละเอียดในรายงานเดือน มกราคม-มิถุนายน 2564 แล้ว โดยครั้งต่อไปจะทำการสำรวจในปี พ.ศ.2569	-	-
	2. เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชน หรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งหาทางแก้ไข	- ประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากการดำเนินโครงการสามารถร้องเรียนได้หลายช่องทาง โดยเฉพาะสื่อสาธารณะ (Social Media) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากชุมชนและสถานีรถไฟอยู่ในพื้นที่อย่างใกล้ชิด ดังนั้น ประชาชนที่ได้พบปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของโครงการสามารถที่จะติดต่อกับนายสถานีได้ตลอดเวลา	-	-
	3. จัดสถานที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนบริเวณสถานีรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการ เพื่อเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่มีโอกาสนำสินค้ามาจำหน่าย	- เนื่องจากสถานีหลายแห่งไม่ได้ตั้งอยู่ในเขตชุมชนหนาแน่น อีกทั้งการใช้บริการจะขึ้นกับรอบของเที่ยวรถไฟ ดังนั้น จึงอาจจะไม่เหมาะกับการตั้งจำหน่ายสินค้า อย่างไรก็ตาม สถานีพร้อมที่จะเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่ที่สามารถนำสินค้ามาจำหน่ายได้	-	-
12. การแบ่งแยกชุมชน	1. ตรวจสอบการใช้งานของทางเชื่อม/ทางลอดอย่างสม่ำเสมอ หากพบว่ามีปัญหาต้องรีบแก้ไขทันที	- โดยปกติ ไม่พบปัญหาจากการใช้งานทางลอดหรือทางเชื่อมซึ่งสร้างขึ้นเพื่อป้องกันการสัญจรข้ามรางรถไฟในลักษณะทางลักผ่านและป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีฝนตกหนัก และไฟฟ้าดับทำให้เครื่องปั้มน้ำไม่ทำงาน เคยเกิดปัญหาน้ำขังบริเวณทางลอดที่ใช้สัญจร ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแล้วทันที	-	รูปที่ 2.2-18

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)
กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
13. สุขภาพ	การจัดการน้ำเสีย			
	1. จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วมประจำสถานี โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดของโครงการต้องมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานก่อนระบายลงสู่ท่อแหล่งรองรับสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียง	- ได้มีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปในทุกสถานีเพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องส้วมแล้ว	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-2
	2. จัดให้มีบ่อดักไขมันที่ปนเปื้อนมากับน้ำเสียในกรณีที่ มีพื้นที่ประกอบอาหาร	- จากการตรวจสอบพบว่าทุกสถานีรถไฟไม่มีพื้นที่ประกอบอาหารภายในสถานี บางสถานีรถไฟมีเพียงห้องเตรียมอาหาร (Pantry) ซึ่งเป็นห้องรับประทานอาหารของเจ้าหน้าที่เท่านั้น และน้ำเสียในห้องรับประทานอาหารเป็นเพียงน้ำล้างภาชนะ จานชาม โดยจะถูกส่งไปยังถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ	ไม่มีปัญหาเนื่องจากไม่มีพื้นที่ประกอบอาหาร	รูปที่ 2.2-19
	3. ตรวจสอบและควบคุมให้มีการเดินระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งในโครงการ	- ได้มีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปในทุกสถานีรถไฟเพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำห้องส้วมแล้ว โดยเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประจำสถานีจะเป็นผู้ดูแลและตรวจสอบการทำงานของถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปดังกล่าว หากพบว่า ไม่สามารถทำงานได้อย่างปกติ เช่น มีกลิ่นเหม็น กดชักโครกไม่ลง จะทำการประสานกับผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลให้เข้ามาทำการสูบออกไปกำจัด	-	-
	4. กำหนดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อให้มีประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้ อยู่เสมอ	อย่างเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ จากการสอบถามแม่บ้านซึ่งทำความสะอาดสถานีขนาดใหญ่ ที่มีผู้โดยสารใช้งานเป็นจำนวนมาก ได้แก่ สถานีบ้านไผ่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีขอนแก่น ได้รับข้อมูลว่า ตั้งแต่เปิดดำเนินการ มีการตรวจสอบดูแลห้องส้วมอยู่เสมอ จึงไม่มีปัญหาแต่อย่างใด	-	-
	5. ทำการสูบตะกอนจากส่วนตกตะกอนของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอโดยติดต่อรถดูดสิ่งปฏิกูลที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการกำจัดสิ่งปฏิกูลมาดำเนินการ		-	-
	6. ตรวจสอบและคอยดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่ เสมอ และเมื่อถึงกระยะเต็ม ประสานงานให้รถดูดสิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่รับผิดชอบมาทำการดูดสิ่งปฏิกูลออกในทันที		-	-

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)
กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
13. สุขภาพ (ต่อ)	การจัดการขยะมูลฝอย			
	1. จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยบริเวณสถานีหรือตำแหน่งที่เหมาะสมให้เพียงพอกับปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น	- บริเวณสถานีมีการจัดวางถังขยะแบบมีฝาปิดไว้ในบริเวณต่างๆ แล้ว เช่น บริเวณอาคารสถานี บริเวณชานชาลา จากการตรวจสอบพบว่า จำนวนถังขยะที่ตั้งวางเพียงพอในการรองรับขยะที่เกิดขึ้น	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-3
	2. จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีเพื่อเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยจากทุกบริเวณไปไว้ที่ส่วนพักขยะเป็นประจำทุกวัน	- สถานีทั่วไป (ขนาดเล็ก) ได้รับการดูแลความสะอาดโดยเจ้าหน้าที่ของ รฟท. ที่ประจำอยู่ที่สถานีตลอด 24 ชั่วโมง สำหรับสถานีขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ และสถานีขอนแก่นมีการจ้างพนักงานทำความสะอาดเพื่อดูแลความสะอาดภายในสถานีแล้ว	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-7
	3. คัดแยกประเภทขยะมูลฝอย เพื่อลดปริมาณขยะที่ต้องนำไปกำจัด	- มาตรการในการคัดแยกขยะที่เหมาะสมคือต้องมีการจัดถังขยะให้ทั้งตามประเภทของขยะ พบว่าในบางสถานี หน่วยงานท้องถิ่นมีความพร้อมก็ได้มีการจัดถังขยะที่มีการระบุประเภทเป็นขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) หรือขยะรีไซเคิล (สีเหลือง) เพื่อชักชวนให้ทั้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท ทั้งนี้ขึ้นกับความพร้อมของหน่วยงานท้องถิ่นในการนำไปกำจัด สำหรับสถานีอื่นพบว่าถังขยะที่วางไว้ในบริเวณแต่ละสถานีสามารถรองรับขยะที่เกิดขึ้นจากผู้โดยสารได้ทั้งหมด เนื่องจากมีปริมาณไม่มากนักและถูกนำไปกำจัดโดยหน่วยงานท้องถิ่นได้หมด ไม่มีการตกค้างของขยะ ภายในบริเวณสถานีมีความสะอาดไม่พบเศษขยะเกลื่อนกลาดแต่อย่างใด	-	-
	4. จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับพนักงานทำความสะอาดประจำสถานี เช่น ผ้ากันเปื้อน ผ้าปิดปาก-จมูก และถุงมือยาง โดยมีข้อบังคับให้สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันดังกล่าวขณะปฏิบัติงานที่	- พนักงานทำความสะอาดมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่จำเป็นแล้ว	-	-

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)
กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
13. สุขภาพ (ต่อ)	5. สํารวจความเพียงพอของถังรองรับมูลฝอยที่สถานี หากพบว่า มีปริมาณขยะมูลฝอยมากขึ้น ต้องจัดให้มีถังรองรับมูลฝอยเพิ่มขึ้นในปริมาณที่เพียงพอกับปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น	- จากการตรวจสอบพบว่า มีการจัดวางถังขยะที่จุดต่างๆในบริเวณสถานีรถไฟ ได้แก่ บริเวณอาคารสถานี บริเวณชานชาลา และบริเวณด้านหน้าสถานี (ลานจอดรถ) ซึ่งมีจำนวนเพียงพอกับปริมาณมูลฝอยแล้ว	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-3
	6. ตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยที่จัดเตรียมไว้อย่างสม่ำเสมอ หากพบว่า แตก ชำรุด หรือรั่วซึม จะต้องเปลี่ยนใหม่หรือซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานโดยทันที	- จากการตรวจสอบพบว่า ถังขยะที่วางอยู่ในบริเวณสถานีรถไฟอยู่ในสภาพที่ดี ไม่ชำรุด	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-3
	7. ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเข้าดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	- ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในบริเวณสถานีจะถูกรวบรวมและมีหน่วยงานท้องถิ่นมารับไปกำจัดตามรอบโดยไม่มีการตกค้างให้เกิดความสกปรกซึ่งอาจเป็นแหล่งของพาหะนำโรคได้	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-3 และรูปที่ 2.2-8

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
14. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	1. การเตรียมแผนงานด้านความปลอดภัยและแผนฉุกเฉินในระยะดำเนินการ เช่น การติดตั้งโทรศัพท์สำหรับโทรแจ้งเหตุฉุกเฉิน การจัดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินไว้คอยช่วยเหลือเวลาที่รถไฟเกิดความขัดข้อง ตลอดจนการเกิดอุบัติเหตุบนสถานีรถไฟ เช่น การป้องกันอัคคีภัย และการกู้ภัยจากรถตู้อันตราย	- บริเวณสถานีรถไฟทุกแห่งจะมีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อรับมือกับเหตุฉุกเฉิน (เหตุเพลิงไหม้) ได้แก่ อุปกรณ์ตรวจจับควัน/เปลวไฟ ถังดับเพลิง หัวรับน้ำดับเพลิง เป็นต้น ทั้งนี้ ทุกสถานีจะมีเจ้าหน้าที่ประจำอยู่ตลอด 24 ชั่วโมง อีกทั้งบ้านพักนายสถานีและพนักงานอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสถานีด้วย หากเกิดเหตุฉุกเฉินใดๆ ขึ้น สามารถติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ประจำการอยู่ซึ่งจะสามารถประสานต่อไปยังหน่วยงานกู้ภัยในท้องถิ่นได้	-	รูปที่ 2.2-20
	2. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และการคมนาคมขนส่งในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด	- โครงการฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ อย่างเคร่งครัดแล้ว เพื่อเป็นการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทางด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	-	-
	3. จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและด้านความปลอดภัยให้แก่พนักงานรถไฟ พร้อมทั้งควบคุมให้พนักงานรถไฟปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	- รฟท. จัดให้มีการฝึกอบรมเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นประจำทุกปีแล้ว โดยกองอาชีวอนามัย ฝ่ายทรัพยากรบุคคลจะจัดทำแผนงานความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเป็นประจำทุกปีงบประมาณ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และจัดให้มีการอบรมตามแผนงานที่กำหนดไว้แล้ว	-	เอกสารแนบที่ 5

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
15. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	1. แนวเส้นทางรถไฟที่ผ่านใกล้โบราณสถานและศาสนสถานต้องมีมาตรการเพื่อป้องกันมลภาวะทางด้านเสียง ฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือน ให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด	- การก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ได้ดำเนินการตามมาตรการการก่อสร้าง ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ในระดับที่ต่ำแล้ว	-	-
	2. ให้ประสานกับ รพท. เพื่อกำหนดความเร็วของขบวนรถไฟที่จะผ่านแหล่งโบราณสถานและศาสนสถานให้มีความเร็วระดับต่ำ เพื่อลดผลกระทบด้านมลภาวะทางเสียง ความสั่นสะเทือน และฝุ่นละอองให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด	- มีการกำหนดความเร็วของขบวนรถไฟให้สอดคล้องกับระเบียบวิธีปฏิบัติการเดินรถแต่ละประเภทแล้ว ซึ่งไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างต่างๆ จากผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่กำหนดไว้ในมาตรการติดตามตรวจสอบประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมพบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับความสั่นสะเทือนมีค่าไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดไว้	-	รูปที่ 2.2-21
16. สุนทรียภาพและภูมิทัศน์	1. ดูแลบำรุงรักษาความสะอาด ความเป็นระเบียบบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟให้มีความสะอาด สวยงามอยู่เสมอ	- บริเวณสถานีรถไฟได้รับการดูแลและรักษาความสะอาดให้มีความเป็นระเบียบ และสวยงามแล้ว	-	อ้างอิงรูปที่ 2.2-9
	2. ดูแลบำรุงรักษาต้นไม้ที่เป็นองค์ประกอบของการจัดภูมิสถาปัตยกรรมบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟให้เจริญงอกงามอยู่ในสภาพสมบูรณ์ตลอดเวลา	- จากการตรวจสอบพบว่า มีการปลูกต้นไม้เพื่อตกแต่งบริเวณสถานีอย่างสวยงาม และมีความเจริญงอกงามเป็นอย่างดีแล้ว นอกจากนี้ ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการจัดประกวดสถานีสวยงามเป็นประจำทุกปี ดังนั้น สภาพภูมิทัศน์ของแต่ละสถานีจึงได้รับการดูแลจากเจ้าหน้าที่และนายสถานีเป็นอย่างดี	-	รูปที่ 2.2-22



รูปที่ 2.2-1 ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะประจำสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-2 ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ติดตั้งด้านหลังห้องน้ำของสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-3 ถังขยะรองรับมูลฝอยในบริเวณสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-4 พืชคลุมดินและการโรยหินกรวดเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายตลอดแนวทางรถไฟ



รูปที่ 2.2-5 ห้องน้ำบริเวณลานกองเก็บตู้สินค้า



รูปที่ 2.2-6 รางระบายน้ำบริเวณสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-7 พนักงานทำความสะอาดภายในสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-8 ถังขยะในบริเวณสถานีรถไฟซึ่งได้รับความอนุเคราะห์จากหน่วยงานท้องถิ่น



รูปที่ 2.2-9

ความสะอาดเรียบร้อยภายในสถานีรถไฟ

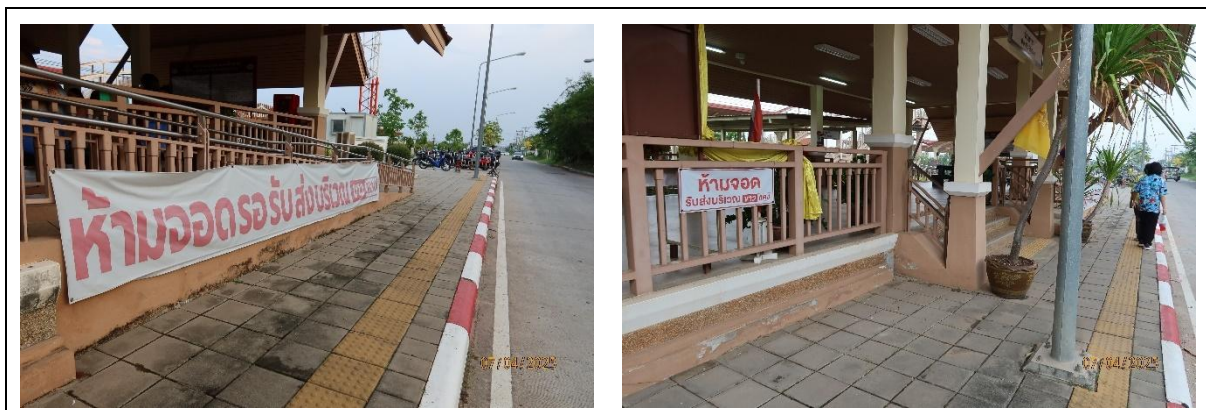


รูปที่ 2.2-10

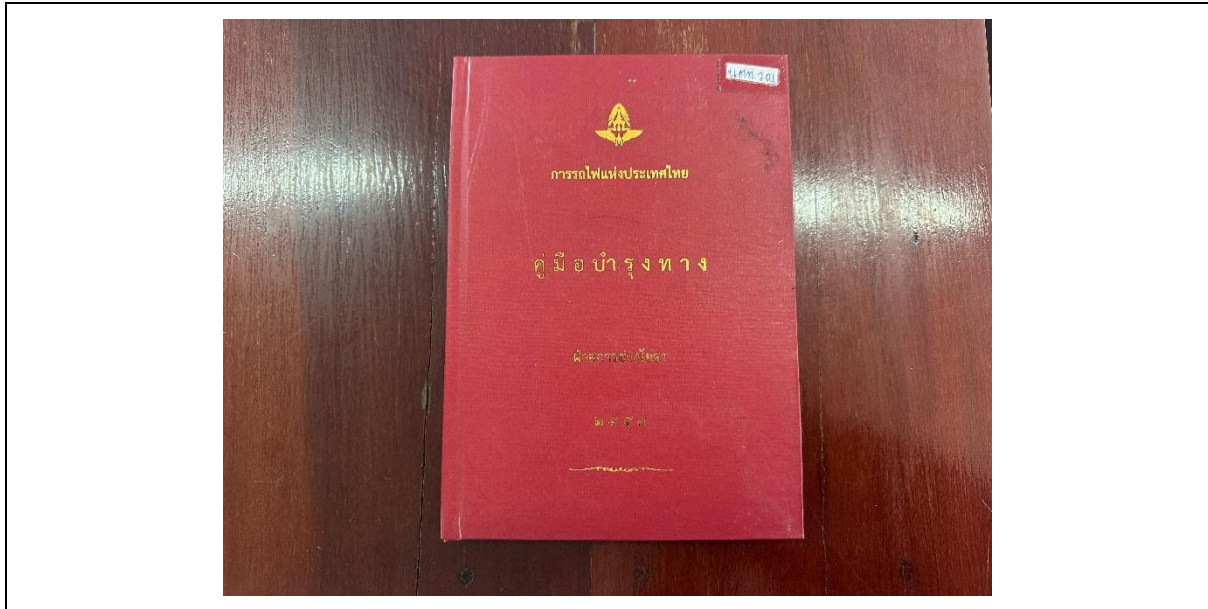
สัญลักษณ์จราจรภายในบริเวณสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-11 การปลูกต้นไม้ภายในบริเวณสถานีรถไฟ



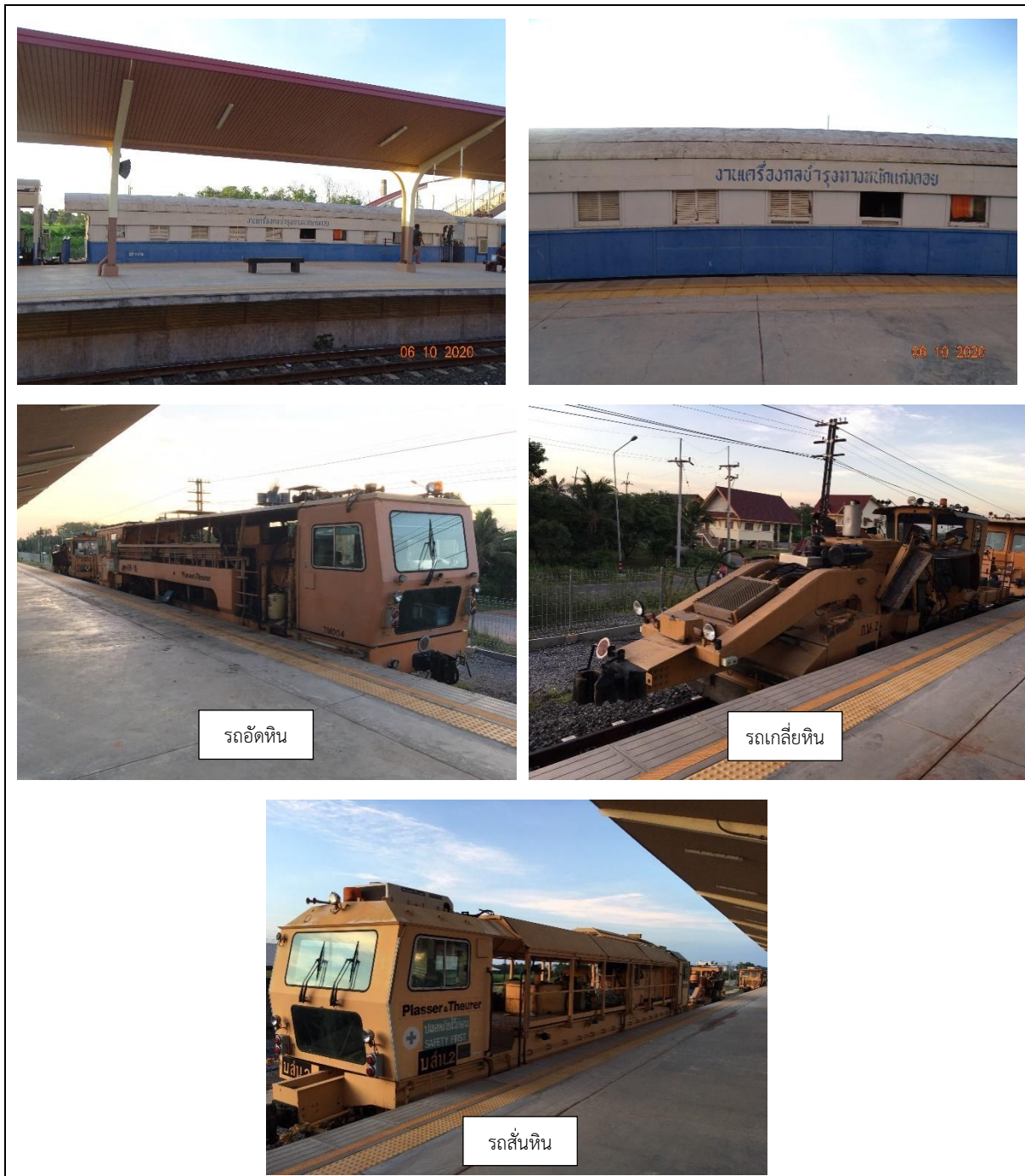
รูปที่ 2.2-12 ป้ายห้ามจอดรถ



รูปที่ 2.2-13 คู่มือบำรุงทาง



รูปที่ 2.2-14 รถยนต์ราง (รถตีก) ซึ่งมีไว้สำหรับตรวจสอบทางรถไฟและที่ทำกรนายตรวจทาง



รูปที่ 2.2-15

การบำรุงทางตามวาระ โดยส่วนงานเครื่องกลบำรุงทางหนัก



รูปที่ 2.2-16 ป้ายจราจรซึ่งติดตั้งในทางสาธารณะที่ใกล้เคียงทางรถไฟ



รูปที่ 2.2-17 ปิ่มน้ำอัตโนมัติในบริเวณที่เป็นทางลอด



รูปที่ 2.2-18

ทางข้าม / ทางลอดสำหรับการสัญจรผ่านรางรถไฟ



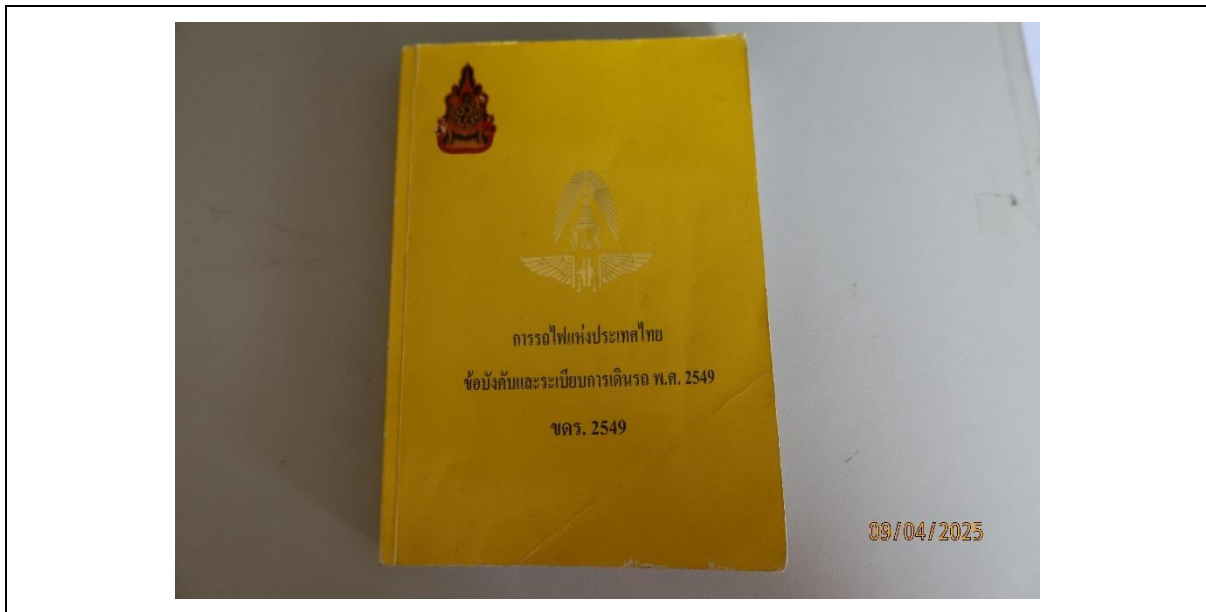
รูปที่ 2.2-19

ห้องเตรียม/รับประทานอาหารของเจ้าหน้าที่ภายในสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-20

อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ติดตั้งภายในสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-21 ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ



รูปที่ 2.2-22 การจัดสภาพภูมิทัศน์ภายในสถานีรถไฟ

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 3

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทยในครั้งนี้ ได้ดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่กำหนดไว้ตามหนังสือแจ้งผลการพิจารณารายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ จากสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ ทส. 1009.4/6119 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2561 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ตามหนังสือที่ ทส. (กกวล) 1009/ว9718 กรกฎาคม 2561 โดยพบว่า ในระยะดำเนินการได้กำหนดเงื่อนไขความถี่สำหรับการติดตามตรวจสอบไว้ โดยคุณภาพน้ำผิวดิน อุตุณิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือนและนิเวศวิทยาทางน้ำ กำหนดให้ดำเนินการเป็นเวลา 3 ปี หากไม่เกินมาตรฐานให้ตรวจวัดทุก 5 ปี ด้านเศรษฐกิจ-สังคมกำหนดให้ตรวจวัดทุก 5 ปี และการคมนาคมขนส่งให้ดำเนินการเดือนละ 1 ครั้งตลอดระยะดำเนินการ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มอบหมายให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และบริษัท เทสโก้ จำกัด ให้เป็นที่ปรึกษาดำเนินการในช่วง 3 ปีแรกตั้งแต่โครงการเปิดดำเนินการแล้ว (ระหว่าง วันที่ 9 กรกฎาคม 2563- วันที่ 8 กรกฎาคม 2566) และผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมมิได้เกินค่ามาตรฐาน โดยภาพรวมแสดงให้เห็นว่ากิจกรรมการเดินรถไฟมิได้ทำให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญแต่อย่างใด การดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 จึงยังไม่ต้องมีการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน อุตุณิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือนและนิเวศวิทยาทางน้ำ แต่อย่างใด สำหรับการสำรวจทางด้านเศรษฐกิจสังคม มีกำหนดดำเนินการครั้งต่อไปในปี พ.ศ. 2569

ดังนั้น ในการดำเนินการครั้งนี้ จะมีเฉพาะการตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง ที่จะต้องมีการดำเนินการรวบรวมข้อมูลสถิติ เดือนละครั้ง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.2 การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง

มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง กำหนดให้ รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ทั้งตำแหน่ง ความรุนแรง และสาเหตุของอุบัติเหตุ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยมีความถี่ เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการลงพื้นที่เพื่อสำรวจตามแนวเส้นทางรถไฟ และติดต่อประสานงานไปยังหน่วยงานที่กำกับดูแลทางหลวงตามแนวเส้นทางรถไฟ โดยมีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

1) ผลการสำรวจพื้นที่แนวเส้นทางรถไฟ

จากการลงพื้นที่เพื่อสำรวจและติดตามตรวจสอบแนวเส้นทางรถไฟ และเส้นทางสัญจรในแนวเขตทางรถไฟ พบว่า แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่สีเขียวซึ่งมีได้อยู่ในเขตชุมชน และเมื่อเส้นทางผ่านจุดตัดถนนหรือทางสัญจรของประชาชน ได้มีการออกแบบให้เป็นทางยกระดับ หรือทางลอดทั้งหมดเพื่อใช้ในการสัญจรข้ามระหว่างสองฝั่งของทางรถไฟแล้ว (แสดงในรูปที่ 3.2-1) ซึ่งนอกจากจะทำให้การคมนาคมบนถนนดีขึ้น เนื่องจากไม่ต้องหยุดรถที่สัญจรไปมาเพื่อให้รถไฟผ่านแล้ว ยังลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจากการข้ามทางลักผ่าน และจุดตัดต่างๆ ของแนวเส้นทางโครงการอีกด้วย สำหรับสถานีรถไฟบ้านไผ่และสถานีรถไฟขอนแก่นซึ่งเป็นสถานีรถไฟที่ผ่านเขตชุมชนหนาแน่นนั้น ได้ทำโครงสร้างของสถานีรถไฟเป็นรูปแบบสถานีรถไฟยกระดับ (แสดงในรูปที่ 3.2-2 และรูปที่ 3.2-3) ทั้งนี้ จากการสอบถามนายตรวจทางซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในการดูแลทางลอดและทางข้าม รวมถึง นายสถานีรถไฟ ได้รับข้อมูลว่า ตั้งแต่มีทางลอดหรือทางข้ามก็ไม่พบว่ามีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถไฟชนผู้สัญจรไปมาแต่อย่างใด



รูปที่ 3.2-1

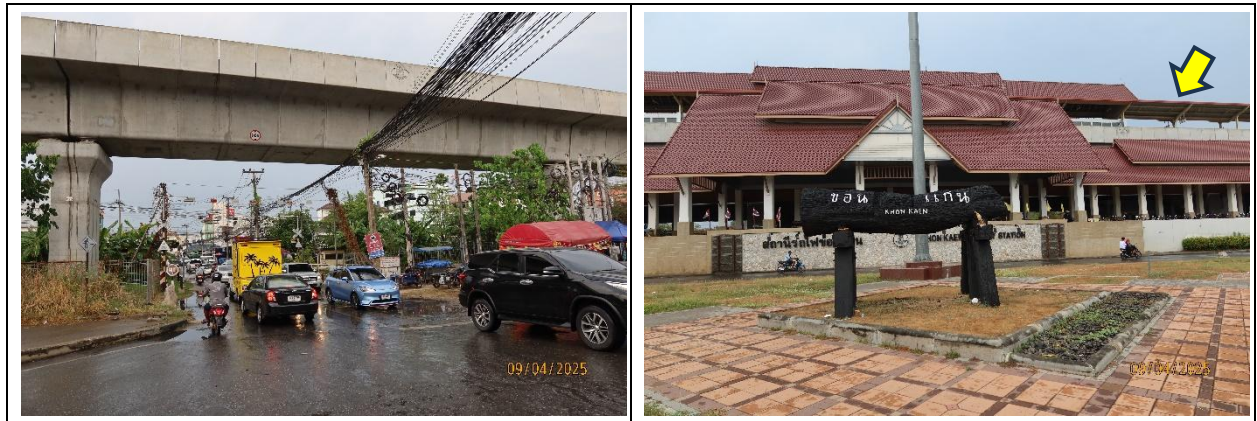
ทางข้าม / ทางลอด เพื่อใช้เป็นเส้นทางสัญจรข้ามระหว่างทางรถไฟ



รูปที่ 3.2-1 ทางข้าม / ทางลอด เพื่อใช้เป็นเส้นทางสัญจรข้ามระหว่างทางรถไฟ (ต่อ)



รูปที่ 3.2-2 สถานีระดับบริเวณสถานีรถไฟบ้านไผ่



รูปที่ 3.2-3 สถานียกระดับบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น

2) ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงตามแนวเส้นทางรถไฟ

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติบนทางหลวง ตามแนวเส้นทางรถไฟในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดขอนแก่นนั้น จากหน่วยงานกำกับดูแล จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1 แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1 แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่) และแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น หน่วยงานดังกล่าว ได้มีการสรุปข้อมูลไว้เป็นสถิติรายเดือน โดยมีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.2-1 และตารางที่ 3.2-2 ซึ่งพบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 38 ครั้ง โดยมีได้มีสาเหตุมาจากโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่นแต่อย่างใด

นอกจากนี้ ได้ทำการตรวจสอบข้อมูลบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงกับทางรถไฟของโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) พบว่า มีทั้งสิ้น 5 จุด โดยระหว่าง เดือนมกราคม-ธันวาคม 2566 และเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 พบว่าไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-3

ตารางที่ 3.2-1 จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 และเดือนมกราคม-มีนาคม 2568

ชื่อสายทาง	ทางหลวง หมายเลข	หมายเลข ควบคุม	กม.	จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)								
				ก.ค. 67	ส.ค. 67	ก.ย. 67	ต.ค. 67	พ.ย. 67	ธ.ค. 67	ม.ค. 68	ก.พ. 68	มี.ค. 68
เลี้ยวเมืองนครราชสีมา ^{1/}	204	0200	3+546 - 18+839	4	-	-	-	-	2	2	2	5
สี่มุม-โคกสูง ^{1/}	2198	0200	5+000 - 23+427	-	-	-	-	-	-	-	-	-
โคกสวาย-แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1 ^{1/}	205	0402	195+197 - 232+685	3	1	1	3	3	2	3	5	-
ดอนหวาย-โนนสูง ^{1/}	2067	0101	0+000 - 7+120	-	-	-	-	-	-	-	-	-
โนนสูง-ขามสะแกแสง ^{1/}	2067	0102	12+908 - 28+542	-	-	-	-	-	1	-	-	-
คง-บ้านเหลื่อม ^{1/}	2160	0100	0+000 - 32+463	-	-	-	-	-	1	-	-	-
กุดกว้าง-เมืองเก่า ^{2/}	2424	0100	0.00+138	-	-	-	-	-	-	-	-	-
หนองแขวง-โสกพระ-พล ^{3/}	0002	0401	264+989	-	-	-	-	-	-	-	-	-
พล-ลำชี ^{3/}	2065	0100	1+512	-	-	-	-	-	-	-	-	-
บ่อตะครอง-โคกสำราญ ^{3/}	2246	0100	4+898	-	-	-	-	-	-	-	-	-
บ้านไผ่-ไพศาล ^{3/}	0023	0100	0+677	-	-	-	-	-	-	-	-	-
พล-ท่าทางแมว ^{3/}	2233	0100	0+054	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ท่าพระ-หนองสะพัง ^{3/}	0208	0100	0+513	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เจนจบทิศ ^{3/}	2228	-	303+763	-	-	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ : - ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่บันทึกได้ทั้งหมด ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ฯ แต่อย่างใด

ที่มา : ^{1/} ข้อมูลจากแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1, ธันวาคม 2567

^{2/} ข้อมูลจากแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1, เมษายน 2568

^{3/} ข้อมูลจากแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่), ธันวาคม 2567

ตารางที่ 3.2-2 จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางหลวงชนบท ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 และเดือนมกราคม-มีนาคม 2568

ชื่อสายทาง	รหัสสายทาง	ช่วงกม.	จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	
			กรกฎาคม-ธันวาคม 2567	มกราคม-มีนาคม 2568
แยกทางหลวงหมายเลข 2 บ้านหนองไผ่	ขก. 1039	411+900	ไม่มีอุบัติเหตุ	ไม่มีอุบัติเหตุ

ที่มา : ข้อมูลจากแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น, เมษายน 2568

ตารางที่ 3.2-3 ข้อมูลจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟของโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) และสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางหลวง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 และเดือนมกราคม-มีนาคม 2568

ถนนที่ตัดผ่านทางรถไฟ	ทางหลวง หมายเลข	หมายเลขควบคุม	กม.	สถิติอุบัติเหตุ
พล-ลำชี	2065	0100	1+512	ไม่มีอุบัติเหตุ
บ่อตะครอง-โคกสำราญ	2246	0100	4+989.1	ไม่มีอุบัติเหตุ
พล-ท่าทางแมว	2233	0100	0+054	ไม่มีอุบัติเหตุ
ท่าพระ-หนองสะพัง	208	0100	0+507	ไม่มีอุบัติเหตุ
เจนจบทิศ	2228	-	303+763	ไม่มีอุบัติเหตุ

ที่มา : ข้อมูลจากแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่), ธันวาคม 2567

หมายเหตุ: คำนวณสถิติในช่วงเดือน มกราคม ถึง มีนาคม 2568 โดยใช้สถิติเดิมที่ผ่านมา

สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

บทที่ 4

สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

สรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ได้อย่างครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด

4.2 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 ประกอบด้วย ผลการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุ สำหรับการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และนิเวศวิทยาทางน้ำ ได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในช่วง 3 ปีแรกตั้งแต่โครงการเปิดดำเนินการ (ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563-เดือนมิถุนายน 2566) โดยกำหนดความถี่ของการตรวจวัดครั้งต่อไปเป็นระยะเวลา 5 ปี โดยจะดำเนินการครั้งถัดไปในปี พ.ศ. 2571 สำหรับการสำรวจทางด้านเศรษฐกิจ-สังคม ซึ่งดำเนินการแล้ว 1 ครั้งในปี พ.ศ. 2564 โดยจะดำเนินการครั้งถัดไปในปี พ.ศ. 2569

ทั้งนี้ จากผลการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงกับทางรถไฟของโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 และเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ไม่พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแต่อย่างใด สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงในตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ความถี่/ช่วงเวลาที่ตรวจวัด	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	สถานที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - สถานี W1 ลำตะคองเก่า - สถานี W2 ห้วยลำตะกิ้ง - สถานี W3 ห้วยไผ่ - สถานี W4 หนองตะคร้อ - สถานี W5 หนองมะเขือ - สถานี W6 ห้วยหว้า - สถานี W7 แม่น้ำชี 	<ul style="list-style-type: none"> - ความลึก - อุณหภูมิ - ความโปร่งแสง - ความเค็ม - ค่าความนำไฟฟ้า - ความเร็วกระแส - ความเป็นกรด-ด่าง - ออกซิเจนละลายน้ำ - ความสกปรกในรูปความต้องการออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (บีโอดี) - ของแข็งแขวนลอย - น้ำมันและไขมัน - เหล็กทั้งหมด - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด - แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม - ตะกั่ว - แคดเมียม 	ปีละ 2 ครั้ง ในฤดูฝนและฤดูแล้ง เป็นเวลา 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการ จากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี	ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563 ถึงเดือนมิถุนายน 2566 โดยการตรวจวัดครั้งต่อไปจะอยู่ในช่วงปี พ.ศ. 2571

ตารางที่ 4.2-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 (ต่อ)

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ความถี่/ช่วงเวลาที่ตรวจวัด	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ	สถานที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ - สถานี 1 วัดบ้านเกาะ - สถานี 2 วัดเสลา - สถานี 3 โรงเรียนหนองนาโคก ฝั่ล้อมสามัคคี - สถานี 4 วัดโสภาราม - สถานี 5 โรงเรียนวัดจันทร์ประสิทธิ์	- ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ความเร็วลมและทิศทางลม	ปีละ 2 ครั้ง ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัดครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง เป็นเวลา 3 ปีหลังเปิดดำเนินการ หากมีค่าไม่เกินมาตรฐานให้ตรวจวัดทุก 5 ปี	ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563 ถึงเดือนมิถุนายน 2566 โดยการตรวจวัดครั้งต่อไปจะอยู่ในช่วงปี พ.ศ. 2571
3. ระดับเสียง	- สถานี 6 วัดพุทธรังษี - สถานี 7 วัดนันทิการาม	- ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq-24 hrs.) - ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L ₉₀)		
4. ความสั่นสะเทือน		- ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (peak particle velocity)		

ตารางที่ 4.2-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 (ต่อ)

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ความถี่/ช่วงเวลาที่ตรวจวัด	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ	สถานที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - สถานี W1 ลำตะคองเก่า - สถานี W2 ห้วยลำตะกลิ้ง - สถานี W3 ห้วยไผ่ - สถานี W4 หอนงตะคร้อ - สถานี W5 หอนงมะเขือ - สถานี W6 ห้วยหว้า - สถานี W7 แม่น้ำชี 	<ul style="list-style-type: none"> - ความหลากหลายทางชีวภาพ - ชนิดและความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ - ความขรุขระของสัตว์หน้าดิน 	ปีละ 2 ครั้ง ในฤดูฝนและฤดูแล้ง เป็นเวลา 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการ จากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี	ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563 ถึงเดือนมิถุนายน 2566 โดยการตรวจวัดครั้งต่อไปจะอยู่ในช่วงปี พ.ศ. 2571
6. การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ 	-	เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> - จากการลงพื้นที่เพื่อสำรวจและติดตามตรวจสอบแนวเส้นทางรถไฟและเส้นทางสัญจรในแนวเขตทางรถไฟพบว่า แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่จะผ่านพื้นที่สีเขียวซึ่งมีได้อยู่ในเขตชุมชน และเมื่อเส้นทางผ่านจุดตัดถนนหรือทางสัญจรของประชาชนได้มีการออกแบบให้เป็นทางยกระดับหรือทางลอดทั้งหมดเพื่อใช้สัญจรข้ามระหว่างสองฝั่งของทางรถไฟแล้ว ซึ่งนอกจากจะทำให้การคมนาคมบนถนนดีขึ้นเนื่องจากไม่ต้องหยุดรถที่สัญจรไปมาเพื่อให้รถไฟผ่านแล้ว ยังลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจากการข้ามทางลักผ่านและจุดตัดต่างๆ ของแนวเส้นทางโครงการอีกด้วย สำหรับสถานีรถไฟบ้านไผ่และสถานีรถไฟขอนแก่นซึ่งเป็นสถานีที่ผ่านเขตชุมชนหนาแน่นนั้น ได้ทำโครงสร้างสถานีในรูปแบบสถานียกระดับ ดังนั้น จึงยังไม่พบว่ามีรายงานอุบัติเหตุทางรถยนต์ชนกับรถไฟในเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับโครงการแต่อย่างใด

ตารางที่ 4.2-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 (ต่อ)

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ความถี่/ช่วงเวลาที่ตรวจวัด	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. เศรษฐกิจ-สังคม	- กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 ม.จากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม)	- สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน ผู้แทนศาสนสถานและสถานศึกษา บริเวณใกล้เขตทางระยะ 500 เมตร จำนวน 400 ครัวเรือน	1 ครั้ง/ปี ทุกๆ 5 ปี (5 ปี/ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ)	การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมได้มีการดำเนินการแล้วในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564 โดยได้มีการทำแบบสอบถามจำนวน 555 ครัวเรือน ทั้งนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2564 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ แผนการดำเนินการครั้งต่อไปจะอยู่ในช่วงปี พ.ศ. 2569