



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาของโครงการ

เนื่องจากในช่วงเวลาที่ผ่านมา โครงข่ายทางรถไฟไม่ได้รับการพัฒนาและไม่มีการก่อสร้างใหม่เพิ่มเติมมากนัก ทำให้มีพื้นที่การให้บริการครอบคลุมเพียง 47 จังหวัด อีกทั้งโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของรถไฟส่วนใหญ่มีสภาพค่อนข้างทรุดโทรมซึ่งเกิดจากหลายสาเหตุ รวมทั้งอายุการใช้งานที่ยาวนาน และขาดการบำรุงรักษา เนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณและที่สำคัญส่วนใหญ่ทางรถไฟในประเทศเป็นระบบทางเดี่ยว จึงส่งผลให้การเดินรถมีความล่าช้า เนื่องจากต้องทำการรอสับหลีกระหว่างขบวนเมื่อมีความล่าช้าของรถไฟคันใดคันหนึ่ง 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 (รศก.) ครั้งที่ 5/2553 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม วงเงิน 195,820.50 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณพิจารณาจัดสรรแหล่งเงินที่เหมาะสม ซึ่งแผนการลงทุนดังกล่าวได้รวมการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟทางคู่ (ระยะเร่งด่วน) ในเส้นทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ รวม 767 กิโลเมตร ที่มีสภาพเป็นคอขวดและเต็มความจุของทางปัจจุบัน ได้แก่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น นครปฐม-หนองปลาตุ๊ก-หัวหิน และประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

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

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

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

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

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

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการมอบหมายให้บริษัท กิจการร่วมค้า ซีเคซีเอส จำกัด เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการโดยเริ่มในปี 2559 และได้มีการจัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงระหว่างก่อสร้างทุก 6 เดือน 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 เป็นการรายงานผลการดำเนินการในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568

## 1.2 รายละเอียดของโครงการโดยสังเขป

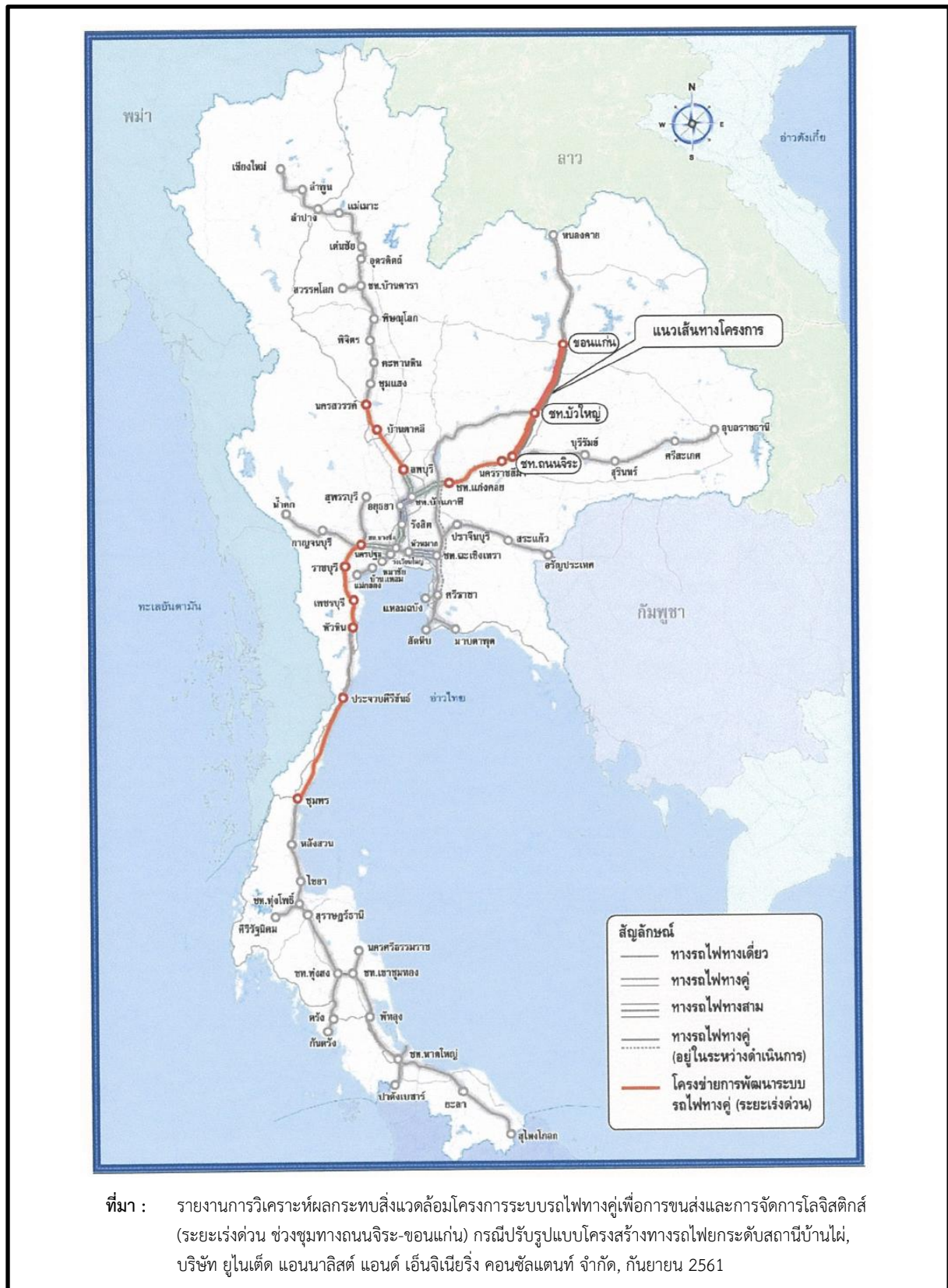
โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม 1 ทาง ด้านขวา (ตะวันออก) และขนานไปกับทางรถไฟเดิม ระยะทางประมาณ 187 กิโลเมตร (ที่ตั้งโครงการแสดงในรูปที่ 1.2-1) โดยยกเลิกจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับทุกแห่ง และก่อสร้างเป็นทางต่างระดับในตำแหน่งที่เหมาะสม ซึ่งเป็นการเพิ่มความจุของทางรถไฟตลอดจนความเร็ว 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 วิ่งไปทางทิศเหนือจนถึงสิ้นสุดโครงการบริเวณหลังสถานีรถไฟขอนแก่นที่ กม. 454+100 โดยสภาพภูมิประเทศแนวทางราบส่วนใหญ่จะเป็นที่ราบสูงตลอดทั้งเส้นทาง พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งได้ออกแบบให้มีรัศมีโค้งทางราบ 1,600-3,000 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 1.2-3 ส่วนค่ารัศมีโค้งทางดิ่งมีค่าไม่ต่ำกว่า 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





รูปที่ 1.2-1 ที่ตั้งโครงการ

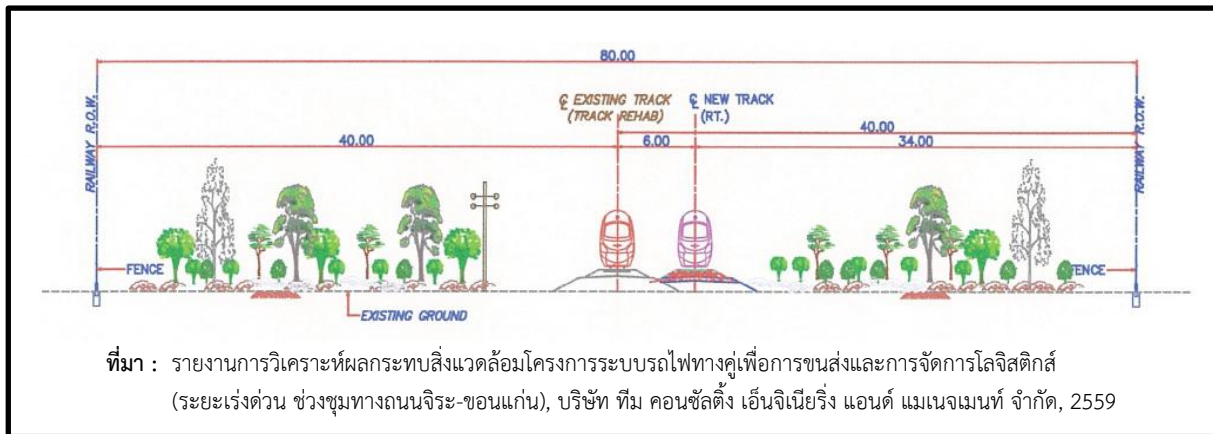


ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่, บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, กันยายน 2561

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 โดยในส่วนของสถานีรถไฟบ้านกระโดนเป็นตำแหน่งที่ก่อสร้างใหม่ ซึ่งย้ายจากจุด CY เดิมจากสถานีรถไฟบ้านเกาะ เพื่อรองรับการขนส่งที่จะเติบโตในอนาคตและหลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนเมืองของสถานีรถไฟบ้านเกาะ



รูปที่ 1.2-4 บริเวณย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard)

## 1.3 สภาพโครงการในปัจจุบัน

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

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

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



1. สถานีรถไฟบ้านเกาะ



2. สถานีรถไฟบ้านกระโดน



3. ป้ายหยุดรถไฟบ้านหนองก้าน



4. สถานีรถไฟหนองแม้ว

รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ





5. สถานีรถไฟโนนสูง



6. สถานีรถไฟบ้านดงพลอง



7. สถานีรถไฟบ้านมโนคำ



8. ป้ายหยุดรถเนินตัวแป

รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)





9. สถานีรถไฟพลสงคราม



10. สถานีรถไฟบ้านดอนใหญ่



11. สถานีรถไฟเมืองคง



12. ป้ายหยุดรถบ้านไร่

รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)





13. สถานีรถไฟโนนทองกลาง



14. ป้ายหยุดรถไฟห้วยระเห็ด



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

1.4-1

#### 1.5 องค์ประกอบของรายงาน

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 ฉบับนี้ประกอบไปด้วยเนื้อหาทั้งหมด 4 บท ได้แก่ บทที่ 1 บทนำ บทที่ 2 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม บทที่ 3 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และบทที่ 4 สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

ตารางที่ 1.4-1 แผนการตรวจวัดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่/ช่วงเวลา	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด					
				ก.ค. 68	ส.ค. 68	ก.ย. 68	ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	สถานีที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานี W1 ลำตะคองเก่า</li> <li>- สถานี W2 ห้วยลำตะกลิ้ง</li> <li>- สถานี W3 ห้วยไผ่</li> <li>- สถานี W4 ห้วยตะคร้อ</li> <li>- สถานี W5 นองมะเขือ</li> <li>- สถานี W6 ห้วยหว้า</li> <li>- สถานี W7 แม่น้ำชี</li> </ul>	2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง (ต่อเนื่องเป็นเวลา 3 ปี จากนั้นดำเนินการ ทุก 5 ปี)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความลึก</li> <li>- อุณหภูมิ</li> <li>- ความโปร่งแสง</li> <li>- ความเค็ม</li> <li>- ค่าความนำไฟฟ้า</li> <li>- ความเร็วกระแสน้ำ</li> <li>- ความเป็นกรด-ด่าง</li> <li>- ออกซิเจนละลายน้ำ</li> <li>- ความสกปรกในรูปความต้องการออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (บีโอดี)</li> <li>- ของแข็งแขวนลอย</li> <li>- น้ำมันและไขมัน</li> <li>- เหล็กทั้งหมด</li> <li>- แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด</li> <li>- แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม</li> <li>- ตะกั่ว</li> <li>- แคดเมียม</li> </ul>	ดำเนินการ 3 ปีต่อเนื่องแล้ว ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563-มิถุนายน 2566 (ดำเนินการครั้งต่อไปในปี พ.ศ.2571)					

ตารางที่ 1.4-1 แผนการตรวจวัดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีสานไฟ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568 (ต่อ)

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่/ช่วงเวลา	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด					
				ก.ค. 68	ส.ค. 68	ก.ย. 68	ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 68
2. อดุณิยมหาวิทยาลัยและ คุณภาพอากาศ	สถานที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ - สถานี 1 วัดบ้านเกาะ - สถานี 2 วัดเสลา - สถานี 3 โรงเรียนหนองนาโคกไผ่ล้อมสามัคคี - สถานี 4 วัดโสฬาราม - สถานี 5 โรงเรียนวัดจันทร์ประสิทธิ์ - สถานี 6 วัดพุทธรังษี - สถานี 7 วัดนันทิการาม	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 <sub>2</sub> ) 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 <sub>90</sub> )						
4. ความสั่นสะเทือน			- ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (peak particle velocity)						
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ	สถานที่ทำการตรวจวัด 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)	- ความหลากหลายทางชีวภาพ - ชนิดและความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ - ความขุ่นของสัตว์หน้าดิน						

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

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่/ช่วงเวลา	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด					
				ก.ค. 68	ส.ค. 68	ก.ย. 68	ต.ค. 68	พ.ย. 68	ธ.ค. 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

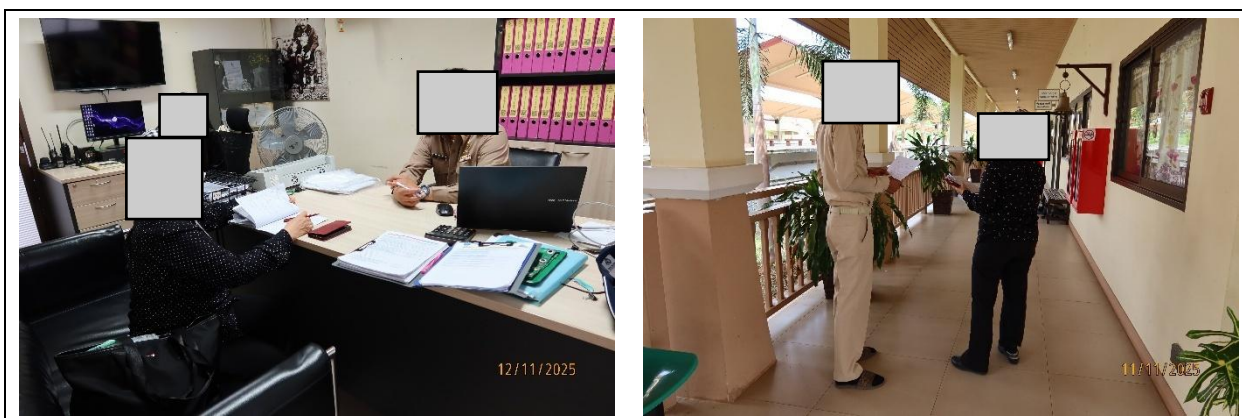


## บทที่ 2

# 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 10-13 พฤศจิกายน 2568 (รูปที่ 2.1-1)



รูปที่ 2.1-1 ภาพตัวอย่างการสอบถามข้อมูลเพื่อติดตามตรวจสอบมาตรการฯ โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระหว่างวันที่ 10-13 พฤศจิกายน 2568

## 2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 แสดงดังตารางที่ 2.2-1



ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)  
กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 ซีเคซีเอส ในฐานะผู้รับจ้างต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวอย่างเคร่งครัด <sup>1/</sup>	-	-
	1.2 ควบคุม ดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินโครงการและผู้บริหารจัดการโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)	- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรการนี้เรียบร้อยแล้วตั้งแต่ในระหว่างช่วงก่อสร้างโครงการฯ โดยได้มีการติดตามตรวจสอบการดำเนินการก่อสร้างให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ อย่างเคร่งครัดแล้ว <sup>1/</sup>	-	-

หมายเหตุ : <sup>1/</sup> อ้างอิงจากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะก่อสร้าง ซึ่งจัดทำโดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด พ.ศ. 2559-2562

**ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)**

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	1.3 จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย	- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรการนี้ตั้งแต่ระยะก่อสร้างและเริ่มเปิดดำเนินการในปี พ.ศ. 2563 สำหรับระยะดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 นี้ได้มอบหมายให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ในการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	-	-
	1.4 การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องจัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรการนี้แล้ว โดยได้นำเสนอรายงานฯ ทุก 6 เดือน สำหรับรายงานฯ ในระยะดำเนินการฉบับล่าสุด ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 ได้นำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แล้วเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2568 ตามหนังสือที่ รพ 1/1519/2568 ลงวันที่ 22 กรกฎาคม 2568 รวมทั้ง การเสนอรายงานผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ สผ. (Smart EIA Plus) แล้วเมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2568	-	เอกสารแนบที่ 3

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	2. ในกรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย แจ้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตดำเนินการดังนี้	- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (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	-	- เอกสารแนบที่ 2

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) : กรณีปรับปรุงโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ยังคงเป็นรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เป็นฉบับล่าสุด ซึ่งหากการรถไฟแห่งประเทศไทย มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้แล้ว จะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในหัวข้อนี้ อย่างเคร่งครัดก่อนที่จะดำเนินการเปลี่ยนแปลงใดๆ</p>	-	-

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่า โครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ การรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	- ในระยะดำเนินการนี้ยังไม่ได้พบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 บริเวณสถานีรถไฟ และลานกองเก็บตู้สินค้า ให้มีคุณภาพน้ำที่อยู่ในมาตรฐานการควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท ก่อนทำการระบายออกสู่ภายนอก รายละเอียดดังนี้ - ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีความสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	- น้ำเสียที่เกิดขึ้นบริเวณสถานีรถไฟจะมีเพียงน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำห้องส้วมเท่านั้น ซึ่งในการออกแบบสถานีจะมีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแล้ว สำหรับลานกองเก็บตู้สินค้าซึ่งอยู่ที่บริเวณสถานีบ้านกระโดน สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีท่าพระ ได้ถูกออกแบบให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเช่นกัน - ในการดูแลประสิทธิภาพการทำงานของถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป จะดูแลโดยเจ้าหน้าที่ของ รฟท. ซึ่งประจำที่แต่ละสถานีตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งหากพบความผิดปกติของถังบำบัดน้ำเสีย เช่น มีกลิ่นเหม็น กัดชักโครกไม่ลงจะทำการประสานกับผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลให้เข้ามาทำการสูบออกไปกำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป	-	รูปที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณสถานีรถไฟและย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า ต้องจัดห้องน้ำ/ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอ โดยแยกห้องชาย-หญิง และน้ำทิ้งที่ระบายจากพื้นที่ดังกล่าว ต้องผ่านการบำบัดคุณภาพน้ำอย่างน้อยให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวง วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมกำหนด</li> <li>- จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเดิมอากาศและระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำ ห้องส้วมและส่วนอื่นๆ ที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีคุณภาพขั้นต่ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนมีการระบายออก</li> <li>- มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี</li> <li>- จัดให้มีบ่อบักน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีรถไฟและลานกองเก็บตู้สินค้า รวมทั้งน้ำฝนมาพักยังบ่อบักน้ำ ซึ่งสามารถรองรับน้ำทิ้งได้น้อย 1 วัน เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟได้ ซึ่งเป็นการลดปริมาณน้ำทิ้งในกรณีที่ต้องมีการระบายออกพื้นที่ภายนอก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- แต่ละสถานีจะมีรางระบายน้ำทั้งแบบรางเปิด และรางที่อยู่ใต้พื้นถนน จากการตรวจสอบพบว่า อยู่ในสภาพที่ดีและไม่พบการอุดตันแต่อย่างใด</li> <li>- ทุกสถานีจะมีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล แยกชาย-หญิง และติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปแล้ว</li> </ul>		รูปที่ 2.2-5

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 อาจมีถังขยะแบบแยกประเภทแล้วแต่ในการเก็บไปกำจัดโดยหน่วยงานส่วนท้องถิ่นซึ่งบางแห่งยังไม่ได้ดำเนินการแยกให้ชัดเจน แต่ไม่พบปัญหาในเรื่องของขยะตกค้างหรือเรื่องของการสะอาดในบริเวณสถานีแต่อย่างใด	-	รูปที่ 2.2-3
	4. รณรงค์และชักชวนให้มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภทโดยอาจใช้การดึงดูดความสนใจด้วยรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวน เนื่องจากขยะจากสถานีรถไฟโดยส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีที่มาที่แน่นอน และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่หรือสามารถลดปริมาณได้ก่อนนำไปกำจัดเพื่อเป็นการรักษาความสะอาดและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- จากการตรวจสอบพบว่าในบางสถานีหน่วยงานท้องถิ่นก็ได้มีการจัดถังขยะที่มีการระบุเป็นขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) หรือขยะรีไซเคิล (สีเหลือง) เพื่อชักชวนให้ทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท ทั้งนี้ขึ้นกับความพร้อมของหน่วยงานท้องถิ่นในการนำไปกำจัด อย่างไรก็ตาม สำหรับสถานีส่วนใหญ่พบว่าถังขยะที่วางไว้ในบริเวณแต่ละสถานีสามารถรองรับขยะที่เกิดขึ้นจากผู้โดยสารได้ทั้งหมด และภายในบริเวณสถานีมีความสะอาดไม่พบเศษขยะเกลื่อนกลาดแต่อย่างใด	-	รูปที่ 2.2-3
	5. จัดให้มีที่พักขยะอยู่ภายใต้หลังคามีผนังล้อม เพื่อป้องกันน้ำฝน ขยะขยะออกสู่ภายนอก โดยที่พักขยะดังกล่าวต้องสามารถจัดวางถังรองรับขยะหรือถุงดำที่รวบรวมขยะซึ่งมีดปากถุงเรียบร้อยแล้วได้อย่างเพียงพอ เพื่อรอการเก็บขนต่อไป	- ขยะที่รวบรวมได้ภายในสถานีจะถูกใส่ถุงดำมัดปากถุงแน่นหนา ก่อนถูกนำไปวางในพื้นที่รอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป สำหรับบางสถานีที่มีถังตั้งวางอยู่นอกสถานีนั้นจะเป็นถังขยะได้รับความอนุเคราะห์จากหน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่มาตั้งวางและเก็บขนให้	-	รูปที่ 2.2-6



ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)

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

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4. อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ	1. จัดระบบจราจรบริเวณสถานีให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งเครื่องหมายสัญลักษณ์จราจร เพื่อบอกทิศทางและกำหนดความเร็วบริเวณสถานี	- แต่ละสถานีได้มีการทำสัญลักษณ์ลูกศรบนพื้นถนนเพื่อกำหนดทิศทางเข้าออกแล้ว จากการสังเกตพบว่า ในแต่ละสถานีมีการจัดพื้นที่จอดรถไว้อย่างพอเพียง และการจราจรภายในบริเวณสถานีส่วนใหญ่มีความคล่องตัวมากซึ่งจะไม่มีการจอดรถแบบติดเครื่องยนต์ไว้เป็นระยะเวลานานอันจะส่งผลกระทบต่อมลพิษทางอากาศได้	-	รูปที่ 2.2-9
	2. ปลุกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยดูดซับมลพิษทางอากาศ	- บริเวณสถานีมีการปลุกต้นไม้เพื่อความร่มรื่นแล้ว อย่างไรก็ตามเนื่องจากผู้มาใช้บริการมีไม่มากนัก และไม่พบว่าการจอดรถติดเครื่องยนต์ไว้ จึงไม่มีมลพิษทางอากาศเกิดขึ้นในสถานี	-	รูปที่ 2.2-10
	3. ควบคุมการปล่อยไอเสีย และคุณภาพของเชื้อเพลิง	- ปัจจุบันเชื้อเพลิงที่ใช้ในประเทศไทยได้ถูกพัฒนาให้เป็นเชื้อเพลิงที่ก่อให้เกิดมลพิษต่ำแล้วและมาตรฐานการปล่อยมลพิษจากเครื่องยนต์ของยานพาหนะก็มีการควบคุมให้มีการระบายนพิษที่ลดลงมาก	-	-
	4. บริเวณสถานีรถไฟห้ามจอดรถ และห้ามติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้ขณะจอดเป็นเวลานาน	- ผู้ที่มาใช้บริการโดยเฉพาะผู้ที่มารับส่งผู้โดยสารที่สถานีรถไฟจะใช้ระยะเวลาไม่นานนัก จากการสังเกตไม่พบการติดเครื่องยนต์ขณะจอดเป็นเวลานานแต่อย่างใด	-	รูปที่ 2.2-11
	5. จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยทำความสะอาดบริเวณอาคารสถานีรถไฟและย่านสถานีเป็นประจำสม่ำเสมอ เพื่อลดการสะสมของฝุ่น	- สถานีทั่วไป(ขนาดเล็ก) จะได้รับการดูแลความสะอาดโดยเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ประจำอยู่ที่สถานีตลอด 24 ชั่วโมง สำหรับสถานีใหญ่ ได้แก่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ และสถานีขอนแก่นจะมีการจ้างพนักงานทำความสะอาดเพื่อดูแลความสะอาดภายในสถานี	-	รูปที่ 2.2-7

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5. เสียง	1. ตรวจสอบสภาพรางรถไฟ หัวจักรรถไฟ และกำแพงกันเสียง และทำการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การรถไฟแห่งประเทศไทย มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจสอบสภาพรางรถไฟ หัวจักรรถไฟ โดยมีรายละเอียดดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>• รางรถไฟ : โดยปกติรางรถไฟจะได้รับการตรวจสอบประจำวัน โดยนายตรวจทาง ซึ่งมีหน้าที่ตรวจทางโดยนั่งรถยนต์ราง (รถต๊ก) หรือการเดินเท้าตรวจทาง หรือบางครั้งอาจจะนั่งตรวจในขบวนรถไฟ ซึ่งการตรวจทางนี้จะดำเนินการทุกวันแล้ว สำหรับขั้นตอนในการตรวจทางนั้น จะอยู่ในคู่มือบำรุงทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย</li> <li>นอกจากนี้จะมีการบำรุงทางตามวาระ (แผนงาน) ที่กำหนดไว้ โดยโครงการรถไฟฟ้าคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่นจะอยู่ในการดูแลของส่วนงานเครื่องกลบำรุงทางหนักแก้งค้อย จากการสอบถามสารวัตรเครื่องมือกลหนักได้รับข้อมูลว่าปกติจะมีการเดินทางเพื่อซ่อมทางด้วยเครื่องมือกลหนักตามแผนงานประจำปี ภาระงานที่ได้แก่ การอัดหิน</li> <li>• หัวรถจักร : โดยปกติหัวรถจักร หรือดีเซลราง หรือรถโดยสารจะมีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงตามแผนงานภารกิจงานประจำหน่วยต่างๆ ได้แก่ หน่วยเครื่องยนต์ หน่วยไฟฟ้า หน่วยลม-ล่าง หน่วยส่วนบน โดยมีวาระการตรวจสอบที่ถูกกำหนดไว้ เช่น วาระประจำเที่ยว หรือวาระตามระยะเวลาหรือระยะทาง ซึ่งจะมีรายการตรวจสอบที่ถูกกำหนดไว้แล้วของแต่ละวาระดังกล่าว</li> </ul> </li> </ul>	-	รูปที่ 2.2-12 ถึง 2.2-14

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 (และอ้างอิงรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านเสียงที่กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว)	-	รูปที่ 2.2-12 ถึง 2.2-14
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. บำรุงรักษาแนวพืชคลุมดินบริเวณตลิ่งและพื้นที่ที่มีแนวโน้มเกิดการชะล้างพังทลายจากการก่อสร้างถนน โครงการให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันการชะล้างได้อยู่เสมอ	- จากการสำรวจและสังเกตพบว่า สถานีไม่ได้ทำการก่อสร้างบนพื้นที่ที่มีความลาดชัน อีกทั้งยังไม่พบการชะล้างพังทลายในเขตทางรถไฟ อย่างไรก็ตามเพื่อเป็นการป้องกันการชะล้างพังทลายที่อาจเกิดขึ้นบริเวณริมรางรถไฟ จึงได้มีการโรยหินกรวด รวมทั้งการบำรุงรักษาและตัดแต่งหญ้าซึ่งเป็นพืชคลุมดินไว้ตลอดทั้งแนวเส้นทางแล้ว	-	รูปที่ 2.2-4
	2. เพื่อควบคุมและดูแลคุณภาพน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ บริเวณสถานีรถไฟและลานกองเก็บตู้สินค้า ให้มีคุณภาพน้ำทั้งอยู่ในมาตรฐานการควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภท ก่อนทำการระบายออกสู่ภายนอก รายละเอียดดังนี้ - ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีความสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ	- น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากสถานีรถไฟจะมีเพียงน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำ ห้องส้วมเท่านั้น ซึ่งในการออกแบบสถานีจะมีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแล้ว สำหรับลานกองเก็บตู้สินค้าซึ่งอยู่ที่บริเวณสถานีบ้านกระโดน สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีท่าพระ ได้มีออกแบบให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเช่นกัน	-	รูปที่ 2.2-2 และรูปที่ 2.2-5

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง</li> <li>- บริเวณสถานีรถไฟและย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า ต้องจัดห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้ อย่างเพียงพอ โดยแยกห้องชาย-หญิง และน้ำทิ้งที่ระบายจากพื้นที่ดังกล่าว ต้องผ่านการบำบัดคุณภาพน้ำอย่างน้อยให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด ของประกาศกระทรวง วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมกำหนด</li> <li>- จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเติมอากาศและระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำ ห้องส้วมและส่วนอื่นๆ ที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีคุณภาพขั้นต่ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนมีการระบายออก</li> <li>- มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในการดูแลประสิทธิภาพการทำงานของถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป รวมถึงการตรวจสอบระบบท่อ และระบบการระบายน้ำภายในสถานีนั้น มีการดูแลโดยเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประจำที่แต่ละสถานี ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งหากพบความผิดปกติที่เกิดจากการใช้งาน เช่น มีกลิ่นเหม็น มีปัญหาชักโครกตกไม่ลง จะทำการประสานกับผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลให้เข้ามาทำการสูบน้ำออกไปกำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ จากการสอบถามแม่บ้านซึ่งทำความสะอาดสถานีขนาดใหญ่ ที่มีผู้โดยสารใช้งานเป็นจำนวนมาก ได้แก่ สถานีบ้านไผ่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีขอนแก่น ได้รับข้อมูลว่า ตั้งแต่เปิดดำเนินการยังไม่พบปัญหาส้วมเต็มแต่อย่างใด</li> <li>- แต่ละสถานีจะมีรางระบายน้ำทั้งแบบรางเปิด และรางที่อยู่ใต้พื้นถนน จากการตรวจสอบพบว่า อยู่ในสภาพที่ดี และไม่พบการอุดตันแต่อย่างใด</li> <li>- ทุกสถานีจะมีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล แยกห้องชาย-หญิง และติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปแล้ว</li> </ul>	-	รูปที่ 2.2-2 และรูปที่ 2.2-5

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	- จัดให้มีบ่อพักน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีรถไฟและลานกองเก็บตู้สินค้า รวมทั้งน้ำฝนมาพักยังบ่อพักน้ำ 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 อาจมีการแยกแล้วแต่ในการเก็บไปกำจัดโดยหน่วยงานส่วนท้องถิ่นบางแห่งอาจยังไม่ได้ดำเนินการแยกให้ชัดเจน ทั้งนี้ ไม่พบปัญหาในเรื่องของขยะตกค้างหรือเรื่องของความสะอาดในบริเวณสถานีแต่อย่างใด	-	รูปที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	4. รณรงค์และชักชวนให้มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท โดยอาจใช้การดึงดูดความสนใจด้วยรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวนเนื่องจากขยะจากสถานีรถไฟโดยส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีที่มำที่แน่นอน และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่หรือสามารถลดปริมาณได้ก่อนนำไปกำจัดเพื่อเป็นการรักษาความสะอาดและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	- พบว่าในบางสถานีก็ได้มีการจัดถังขยะที่มีการระบุประเภทเป็นขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) หรือขยะรีไซเคิล (สีเหลือง) เพื่อชักชวนให้ทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท ทั้งนี้ขึ้นกับความพร้อมของหน่วยงานท้องถิ่นในการมารับขนนำไปกำจัด อย่างไรก็ตาม สำหรับสถานีอื่นพบว่าถังขยะที่วางไว้ในบริเวณแต่ละสถานีสามารถรองรับขยะที่เกิดขึ้นจากผู้โดยสารได้ทั้งหมด และภายในบริเวณสถานีมีความสะอาดไม่พบเศษขยะเกลื่อนกลาดแต่อย่างใด	-	รูปที่ 2.2-3
	5. จัดให้มีที่พักขยะอยู่ภายใต้หลังคามีผนังล้อม เพื่อป้องกันน้ำฝนขยะออกสู่ภายนอก โดยที่พักขยะดังกล่าวต้องสามารถจัดวางถึงรองรับขยะหรือถุงดำที่รวบรวมขยะซึ่งมัดปากถุงเรียบร้อยแล้วได้อย่างเพียงพอ เพื่อรอการเก็บขนต่อไป	- ขยะที่รวบรวมได้ภายในสถานีจะถูกใส่ถุงดำมัดปากถุงแน่นหนาก่อนถูกนำไปวางในพื้นที่รอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป สำหรับบางสถานีที่มีถังตั้งวางอยู่นอกสถานีนั้นจะเป็นถึงขยะได้รับความอนุเคราะห์จากหน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่มาตั้งวางและเก็บขนให้	-	รูปที่ 2.2-3 และ รูปที่ 2.2-6
	6. จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีรถไฟ เพื่อดูแลการรวบรวมขยะ การทำความสะอาดโดยทั่วไป	- สถานีทั่วไป (ขนาดเล็ก) จะได้รับการดูแลความสะอาดโดยเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ประจำอยู่ที่สถานีตลอด 24 ชั่วโมง สำหรับสถานีขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานีบ้านไผ่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีขอนแก่นจะมีการจ้างพนักงานทำความสะอาดเพื่อดูแลความสะอาดภายในสถานี	-	รูปที่ 2.2-7

**ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 จากการตรวจสอบไม่พบว่ามีขยะตกค้างภายในสถานีแต่อย่างใด	-	รูปที่ 2.2-6
	8. กวดขันและควบคุมดูแลให้ผู้เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟ และเจ้าหน้าที่ประจำสถานีและลานกองเก็บตู้สินค้า ให้มีการรักษาความสะอาดและปฏิบัติตามหลักสุขอนามัยอย่างถูกต้อง	- เนื่องจากสถานีรถไฟเป็นการให้บริการสาธารณะซึ่งไม่สามารถควบคุมหรือกวดขันผู้ใช้บริการอย่างเข้มงวดได้ แต่อย่างไรก็ตามเพื่อให้สถานีมีความสะอาดเรียบร้อย ได้มีการจัดให้มีถังขยะอย่างเพียงพอ และมีการดูแลห้องน้ำ-ห้องสุขาให้มีความสะอาดสำหรับผู้ใช้บริการอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2.2-8
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 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
9. การคมนาคมขนส่ง	1. กำหนดให้มีการติดตั้งป้าย และเครื่องหมายจราจร เพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี	<ul style="list-style-type: none"> <li>- แต่ละสถานีได้มีการทำสัญลักษณ์ลูกศรบนพื้นถนนเพื่อกำหนดทิศทางเข้าออกแล้ว จากการสังเกตพบว่า การจราจรภายในสถานีมีความคล่องตัวมาก และการจัดพื้นที่จอดรถไว้อย่างพอเพียง ดังนั้นจึงไม่จำเป็นที่จะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร</li> <li>- นอกจากนี้ ในบริเวณทางลอดหรือทางแยกซึ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นทางสัญจรระหว่างสองฝั่งของทางรถไฟพบว่า มีการติดป้ายสัญลักษณ์ไว้ให้เห็นได้อย่างชัดเจนแล้ว</li> </ul>	-	รูปที่ 2.2-15 และรูปที่ 2.2-9
	2. จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมายังสถานีรถไฟไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	- ด้วยลักษณะทางกายภาพของสถานี ทำให้รถยนต์หรือยานพาหนะที่เข้ามาส่งผู้โดยสารไม่สามารถใช้ความเร็วได้เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จึงไม่มีปัญหาแต่อย่างใด	-	-
	3. กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณสถานีรถไฟ	- เนื่องจากสถานีรถไฟส่วนใหญ่เป็นสถานีที่มีขนาดเล็ก การสัญจรเข้าออกบริเวณสถานีไม่หนาแน่น อีกทั้งมีป้ายบังคับ หรือสัญลักษณ์ลูกศรชี้ทางที่มองเห็นได้ชัดเจน จึงไม่จำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกแต่อย่างใด ยกเว้นสถานีรถไฟขอนแก่น ซึ่งเป็นสถานีขนาดใหญ่	-	รูปที่ 2.2-9

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
10. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	1. ตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำของสถานีรถไฟอย่างสม่ำเสมอ	- เจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประจำอยู่แต่ละสถานีจะเป็นผู้ดูแลการระบายน้ำเพื่อไม่ให้เกิดการอุดตันหรือกีดขวางอันอาจทำให้เกิดน้ำท่วมได้	-	รูปที่ 2.2-5
	2. ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและวัชพืชในทางระบายน้ำ ทางลอด และสะพานเป็นประจำทุก 3 เดือน และเพิ่มความถี่ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-พฤศจิกายน) หากพบว่ามี การสะสมของตะกอนและวัชพืชในบริเวณดังกล่าวจะต้องดำเนินการนำออกโดยเร็ว เพื่อมิให้เกิดขวางการระบายน้ำ	- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายการบำรุงทาง (นายตรวจทาง) มีหน้าที่ในการตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและตัดวัชพืชในทางระบายน้ำ ทางลอด และสะพานตามแนวเส้นทางเป็นประจำโดยสม่ำเสมอทุกวัน ทั้งนี้ตั้งแต่เปิดใช้งานโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่นยังไม่พบว่ามี การสะสมของตะกอนและวัชพืชจนทำให้เกิดขวางการระบายน้ำแต่อย่างใด	-	รูปที่ 2.2-4 และรูปที่ 2.2-13
	3. บริเวณทางลอดชุมชน กำหนดให้มีการติดตั้งปั๊มสูบน้ำอัตโนมัติ เพื่อใช้ในกรณีในช่วงฤดูฝนที่มีน้ำขังในทางลอดให้มีการทำงานของปั๊มสูบน้ำออกจากบริเวณทางลอดดังกล่าว	- การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ทำการติดตั้งปั๊มสูบน้ำอัตโนมัติในบริเวณที่เป็นทางลอดของชุมชนเรียบร้อยแล้ว	-	รูปที่ 2.2-16

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)

กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 เคยเกิดปัญหาน้ำซึ่งบริเวณทางลอดที่ใช้สัญจร ซึ่งนายตรวจทาง และ/หรือนายสถานีที่อยู่ใกล้เคียงได้รับดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแล้วทันที	-	รูปที่ 2.2-17

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)  
กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
13. สุขภาพ	<b>การจัดการน้ำเสีย</b>			
	1. จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วมประจำสถานี โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดของโครงการต้องมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานก่อนระบายลงสู่ท่อแหล่งรองรับสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียง	- ได้มีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปในทุกสถานีเพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องส้วมแล้ว	-	รูปที่ 2.2-2
	2. จัดให้มีบ่อดักไขมันที่ปนเปื้อนมากับน้ำเสียในกรณีที่ มีพื้นที่ประกอบอาหาร	- จากการตรวจสอบพบว่าทุกสถานีรถไฟไม่มีพื้นที่ประกอบอาหารภายในสถานี บางสถานีรถไฟมีเพียงห้องจัดเก็บอาหาร (Pantry) ซึ่งเป็นห้องรับประทานอาหารของเจ้าหน้าที่เท่านั้น และน้ำเสียในห้องรับประทานอาหารเป็นเพียงน้ำล้างภาชนะ จานชาม โดยจะถูกส่งไปยังถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ	ไม่มีปัญหาเนื่องจากไม่มีพื้นที่ประกอบอาหาร	รูปที่ 2.2-18
	3. ตรวจสอบและควบคุมให้มีการเดินระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งในโครงการ	- ได้มีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปในทุกสถานีรถไฟเพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำห้องส้วมแล้ว โดยเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประจำสถานีจะเป็นผู้ดูแลและตรวจสอบการทำงานของถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปดังกล่าว หากพบว่า ไม่สามารถทำงานได้อย่างปกติ เช่น มีกลิ่นเหม็น กัดชักโครกไม่ลง จะทำการประสานกับผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลให้เข้ามาทำการสูบน้ำออกไปกำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ จากการสอบถามแม่บ้านซึ่งทำความสะอาดสถานีขนาดใหญ่ ที่มีผู้โดยสารใช้งานเป็นจำนวนมาก ได้แก่สถานีบ้านไผ่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีขอนแก่น ได้รับข้อมูลว่า ตั้งแต่เปิดดำเนินการ มีการตรวจสอบดูแลห้องส้วมอยู่เสมอ จึงไม่มีปัญหาแต่อย่างใด	-	-
	4. กำหนดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อให้มีประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้อยู่เสมอ			
	5. ทำการสูบน้ำเสียออกจากส่วนตกตะกอนของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอโดยติดต่อรถดูดสิ่งปฏิกูลที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการกำจัดสิ่งปฏิกูลมาดำเนินการ			
	6. ตรวจสอบและคอยดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงกระยะเต็ม ประสานงานให้รถดูดสิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่รับผิดชอบมาทำการดูดสิ่งปฏิกูลออกในทันที			

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)  
กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
13. สุขภาพ (ต่อ)	การจัดการขยะมูลฝอย			
	1. จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยบริเวณสถานีหรือตำแหน่งที่เหมาะสมให้เพียงพอกับปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น	- บริเวณสถานีมีการจัดวางถังขยะแบบมีฝาปิดไว้ในบริเวณต่างๆ แล้ว เช่น บริเวณอาคารสถานี บริเวณชานชาลา จากการตรวจสอบพบว่า จำนวนถังขยะที่ตั้งวางเพียงพอในการรองรับขยะที่เกิดขึ้น	-	รูปที่ 2.2-3
	2. จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดประจำสถานีเพื่อเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยจากทุกบริเวณไปไว้ที่ส่วนพักขยะเป็นประจำทุกวัน	- สถานีทั่วไป (ขนาดเล็ก) ได้รับการดูแลความสะอาดโดยเจ้าหน้าที่ของ รฟท. ที่ประจำอยู่ที่สถานีตลอด 24 ชั่วโมง สำหรับสถานีขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ และสถานีขอนแก่นมีการจ้างพนักงานทำความสะอาดเพื่อดูแลความสะอาดภายในสถานีแล้ว	-	รูปที่ 2.2-7
	3. คัดแยกประเภทขยะมูลฝอย เพื่อลดปริมาณขยะที่ต้องนำไปกำจัด	- มาตรการในการคัดแยกขยะที่เหมาะสมคือต้องมีการจัดถังขยะให้ทั้งตามประเภทของขยะ พบว่าในบางสถานี หน่วยงานท้องถิ่นมีความพร้อมก็ได้มีการจัดถังขยะที่มีการระบุประเภทเป็นขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) หรือขยะรีไซเคิล (สีเหลือง) เพื่อชักชวนให้ทั้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท ทั้งนี้ขึ้นกับความพร้อมของหน่วยงานท้องถิ่นในการนำไปกำจัด สำหรับสถานีอื่นพบว่าถังขยะที่วางไว้ในบริเวณแต่ละสถานีสามารถรองรับขยะที่เกิดขึ้นจากผู้โดยสารได้ทั้งหมด เนื่องจากมีปริมาณไม่มากนักและถูกนำไปกำจัดโดยหน่วยงานท้องถิ่นได้หมด ไม่มีการตกค้างของขยะ ภายในบริเวณสถานีมีความสะอาดไม่พบเศษขยะเกลื่อนกลาดแต่อย่างใด	-	รูปที่ 2.2-3 และรูปที่ 2.2-6
	4. จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับพนักงานทำความสะอาดประจำสถานี เช่น ผ้ากันเปื้อน ผ้าปิดปาก-จมูก และถุงมือยาง โดยมีข้อบังคับให้สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันดังกล่าวขณะปฏิบัติหน้าที่	- พนักงานทำความสะอาดมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่จำเป็นแล้ว	-	-

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น)  
กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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	-	รูปที่ 2.2-3
	6. ตรวจสอบสภาพถังรองรับมูลฝอยที่จัดเตรียมไว้อย่างสม่ำเสมอ หากพบว่า แตก ชำรุด หรือรั่วซึม จะต้องเปลี่ยนใหม่หรือซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานโดยทันที	- จากการตรวจสอบพบว่า ถังขยะที่วางอยู่ในบริเวณสถานีรถไฟอยู่ในสภาพที่ดี ไม่ชำรุด	-	รูปที่ 2.2-3
	7. ติดต่อประสานงานให้รถเก็บขนมูลฝอยของหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบหรือหน่วยงานเอกชนที่ได้รับอนุญาตเข้าดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ	- ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในบริเวณสถานีจะถูกรวบรวมและมีหน่วยงานท้องถิ่นมารับไปกำจัดตามรอบโดยไม่มีการตกค้างให้เกิดความสกปรกซึ่งอาจเป็นแหล่งของพาหะนำโรคได้	-	รูปที่ 2.2-3 และรูปที่ 2.2-6

**ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 (ต่อ)**

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<b>14. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b>	1. การเตรียมแผนงานด้านความปลอดภัยและแผนฉุกเฉินในระยะดำเนินการ เช่น การติดตั้งโทรศัพท์สำหรับโทรแจ้งเหตุฉุกเฉิน การติดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินไว้คอยช่วยเหลือเวลาที่รถไฟเกิดความขัดข้อง ตลอดจนการเกิดอุบัติเหตุบนสถานีรถไฟ เช่น การป้องกันอัคคีภัย และการกู้ภัยจากวัตถุอันตราย	- บริเวณสถานีรถไฟทุกแห่งจะมีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อรับมือกับเหตุฉุกเฉิน (เหตุเพลิงไหม้) ได้แก่ อุปกรณ์ตรวจจับควัน/เปลวไฟ ถึงดับเพลิง หัวรับน้ำดับเพลิง เป็นต้น ทั้งนี้ ทุกสถานีจะมีเจ้าหน้าที่ประจำอยู่ตลอด 24 ชั่วโมง อีกทั้งบ้านพักนายสถานีและพนักงานอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสถานีด้วย หากเกิดเหตุฉุกเฉินใดๆ ขึ้น สามารถติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ประจำการอยู่ซึ่งจะสามารถประสานต่อไปยังหน่วยงานกู้ภัยในท้องถิ่นได้	-	รูปที่ 2.2-19
	2. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และการคมนาคมขนส่งในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด	- โครงการฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ อย่างเคร่งครัดแล้ว เพื่อเป็นการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทางด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	-	-
	3. จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและด้านความปลอดภัยให้แก่พนักงานรถไฟ พร้อมทั้งควบคุมให้พนักงานรถไฟปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	- รฟท. จัดให้มีการฝึกอบรมเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นประจำทุกปีแล้ว โดยกองอาชีวอนามัย ฝ่ายทรัพยากรบุคคลจะจัดทำแผนงานความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเป็นประจำทุกปีงบประมาณ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และจัดให้มีการอบรมตามแผนงานที่กำหนดไว้แล้ว ทั้งนี้ ได้มีการจัดทำเป็นรายงานสรุปผลการพัฒนาศักยภาพบุคลากรและโครงการฝึกอบรม (Personnel Capacity Building and Training Programs) ไว้ในรายงานผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประจำปีงบประมาณ 2568 แล้ว	-	เอกสารแนบที่ 5

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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 2.2-20
16. สุนทรียภาพและภูมิทัศน์	1. ดูแลบำรุงรักษาความสะอาด ความเป็นระเบียบบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟให้มีความสะอาด สวยงามอยู่เสมอ	- บริเวณสถานีรถไฟได้รับการดูแลและรักษาความสะอาดให้มีความเป็นระเบียบ และสวยงามแล้ว	-	รูปที่ 2.2-8
	2. ดูแลบำรุงรักษาด้านไม้ที่เป็นองค์ประกอบของการจัดภูมิสถาปัตยกรรมบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟให้เจริญงอกงามอยู่ในสภาพสมบูรณ์ตลอดเวลา	- จากการตรวจสอบพบว่า มีการปลูกต้นไม้เพื่อตกแต่งบริเวณสถานีอย่างสวยงาม และมีความเจริญงอกงามเป็นอย่างดีแล้ว นอกจากนี้ ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการจัดประกวดสถานีสวยงามเป็นประจำทุกปี ดังนั้น สภาพภูมิทัศน์ของแต่ละสถานีจึงได้รับการดูแลจากเจ้าหน้าที่และนายสถานีเป็นอย่างดี	-	รูปที่ 2.2-21





รูปที่ 2.2-1

ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะประจำสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-2

ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ติดตั้งด้านหลังห้องน้ำของสถานีรถไฟ





รูปที่ 2.2-3

ถังขยะรองรับมูลฝอยในบริเวณสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-4

พืชคลุมดินและการโรยหินกรวดเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายตลอดแนวทางรถไฟ



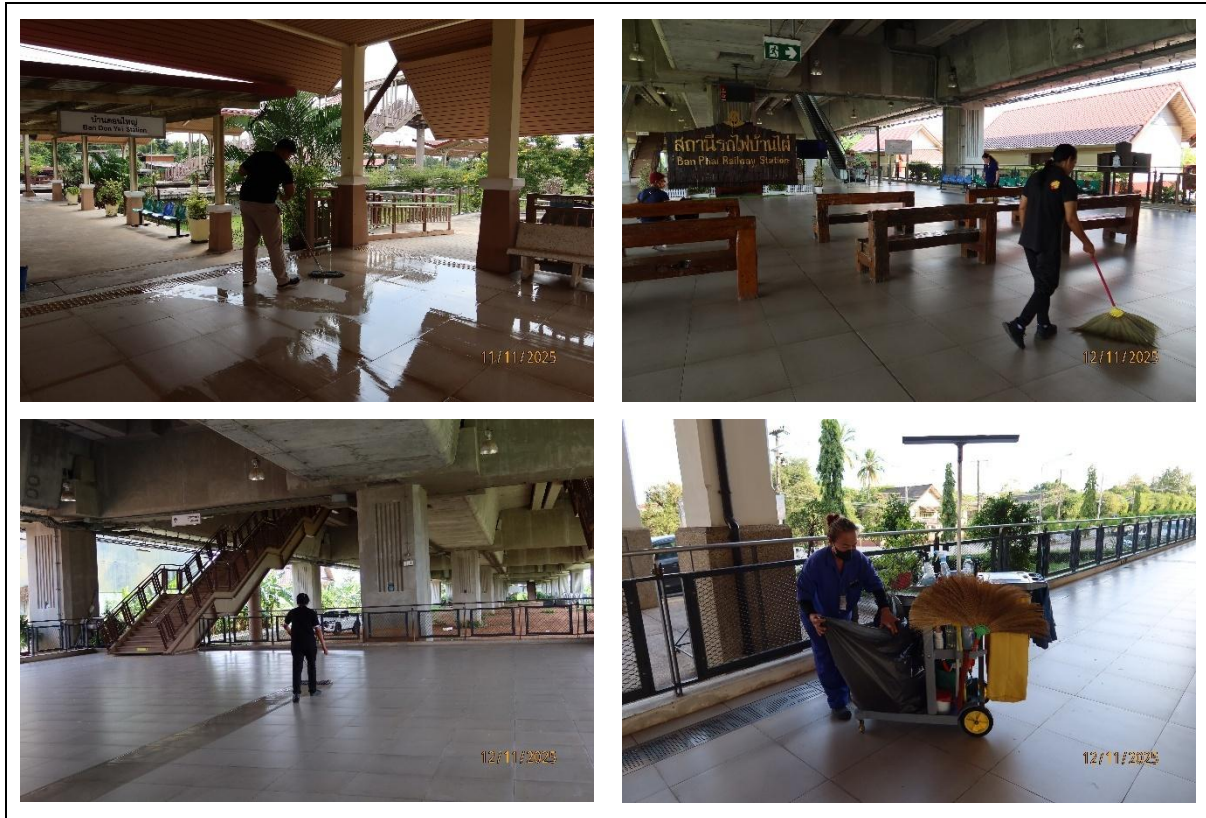


รูปที่ 2.2-5 รางระบายน้ำบริเวณสถานีรถไฟ

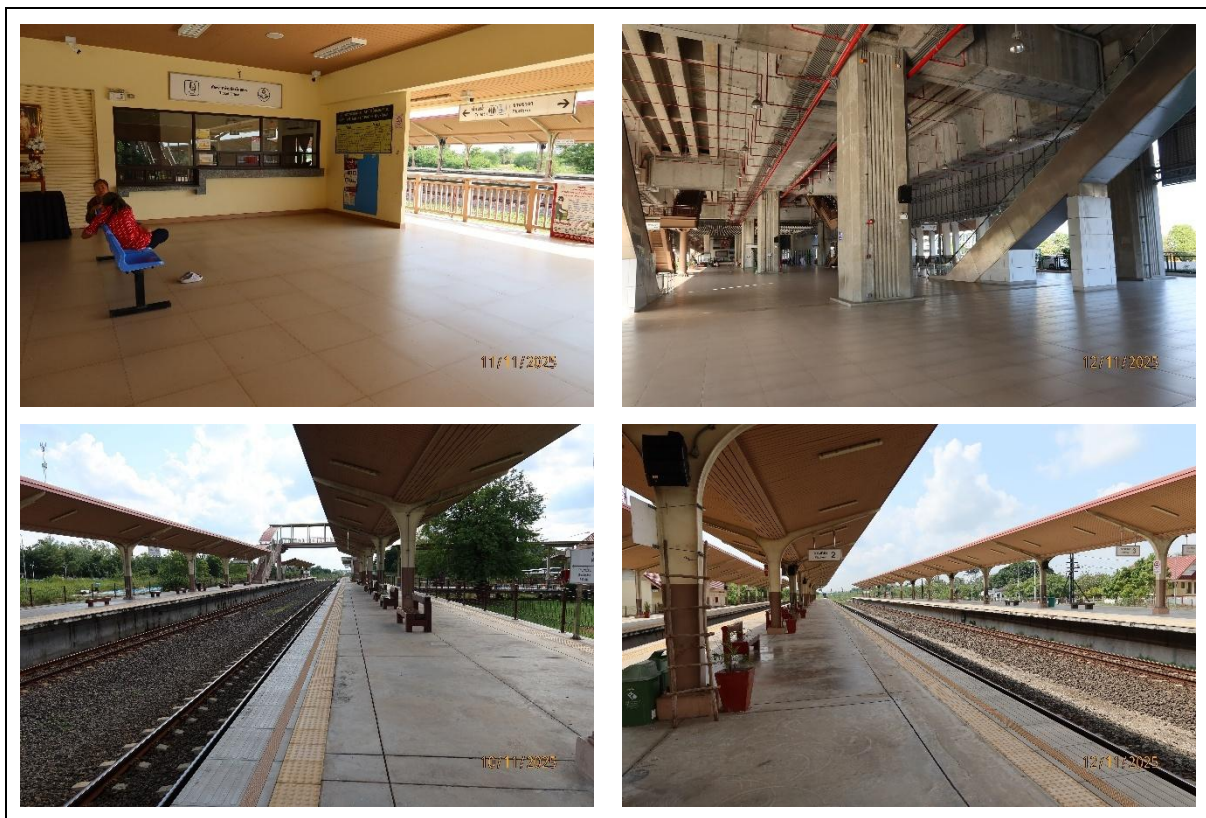


รูปที่ 2.2-6 ถังขยะในบริเวณสถานีรถไฟซึ่งได้รับความอนุเคราะห์จากหน่วยงานท้องถิ่น





รูปที่ 2.2-7 เจ้าหน้าที่ / พนักงานทำความสะอาดภายในสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-8 ความสะอาดเรียบร้อยภายในสถานีรถไฟ





รูปที่ 2.2-9 สัญลักษณ์จราจรภายในบริเวณสถานีรถไฟ

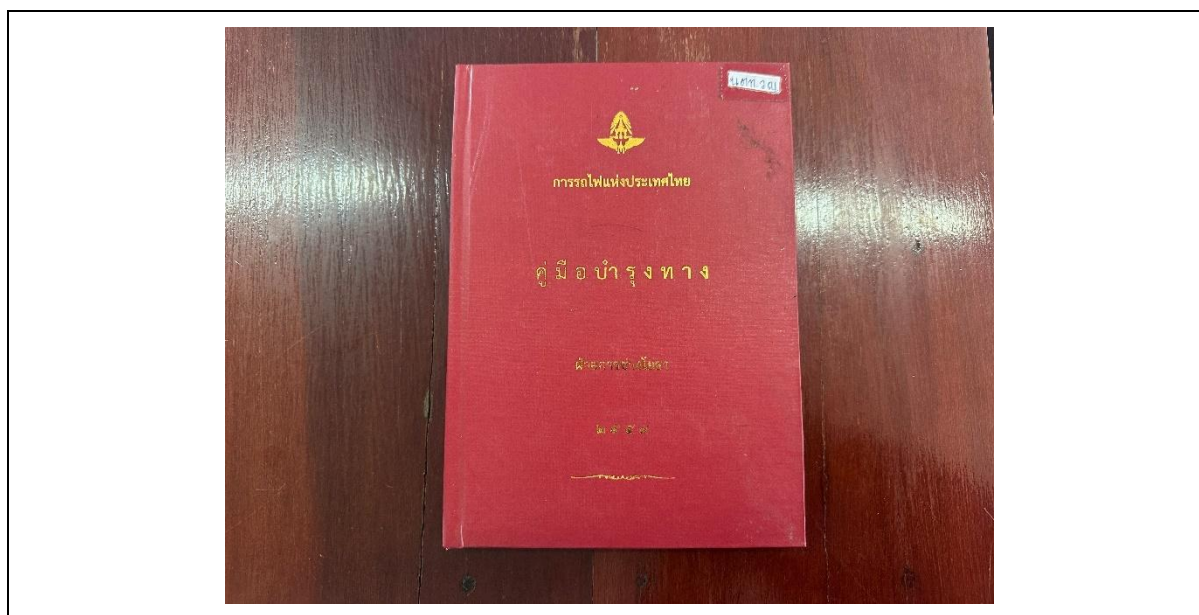


รูปที่ 2.2-10 การปลูกต้นไม้ภายในบริเวณสถานีรถไฟ





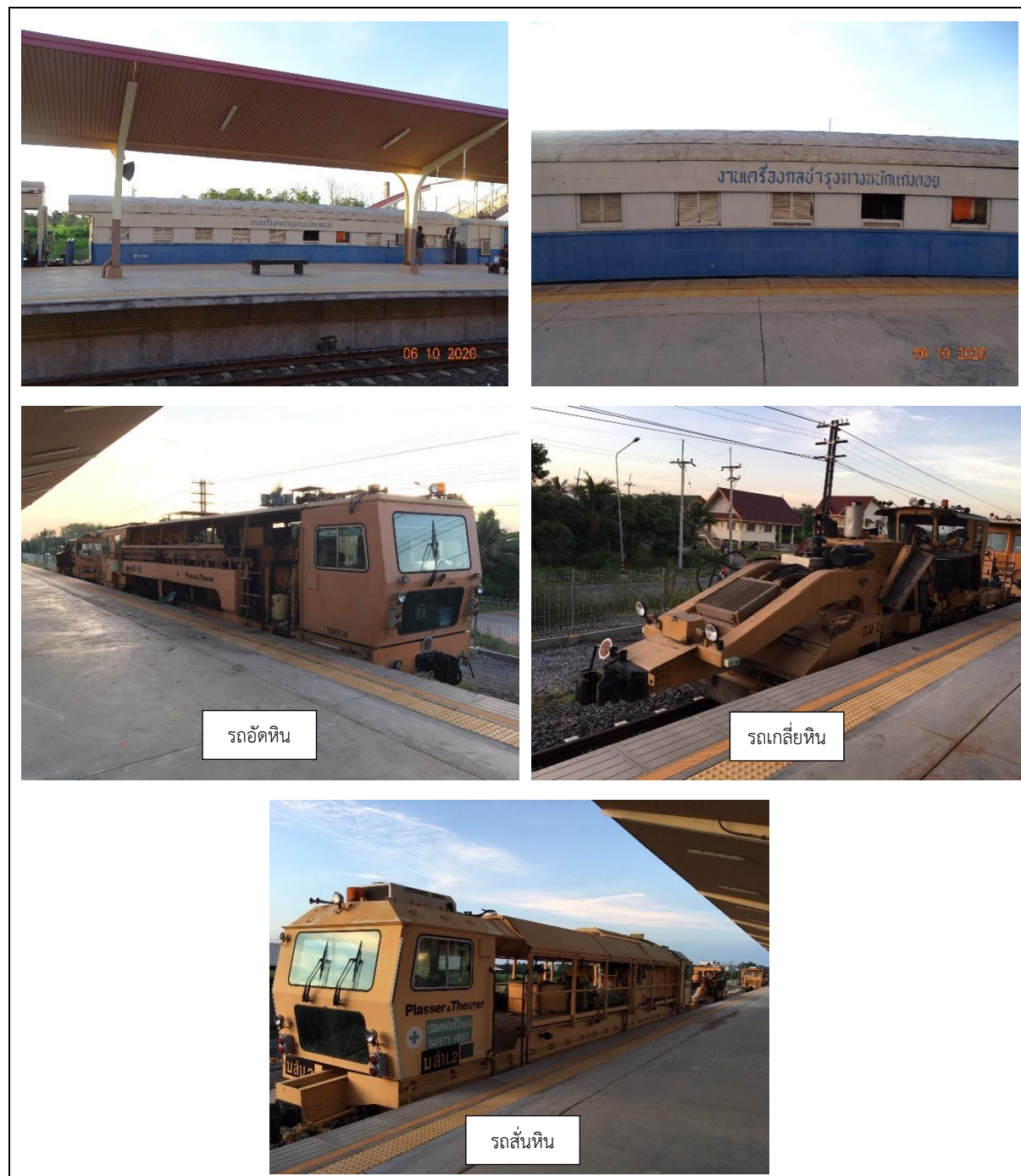
รูปที่ 2.2-11 ป้าย / สัญลักษณ์ห้ามจอดรถ



รูปที่ 2.2-12 คู่มือบำรุงทาง



รูปที่ 2.2-13 รถยนต์ราง (รถตีก) ซึ่งมีไว้สำหรับตรวจสอบทางรถไฟและที่ทำกรนายตรวจทาง



รูปที่ 2.2-14 การบำรุงทางตามวาระ โดยส่วนงานเครื่องกลบำรุงทางหนัก





รูปที่ 2.2-15 ป้ายจราจรซึ่งติดตั้งในทางสาธารณะที่ใกล้เคียงทางรถไฟ



รูปที่ 2.2-16 ปุ่มสูบน้ำอัตโนมัติในบริเวณที่เป็นทางลอด





รูปที่ 2.2-17 ทางข้าม / ทางลอดสำหรับการสัญจรผ่านรางรถไฟ

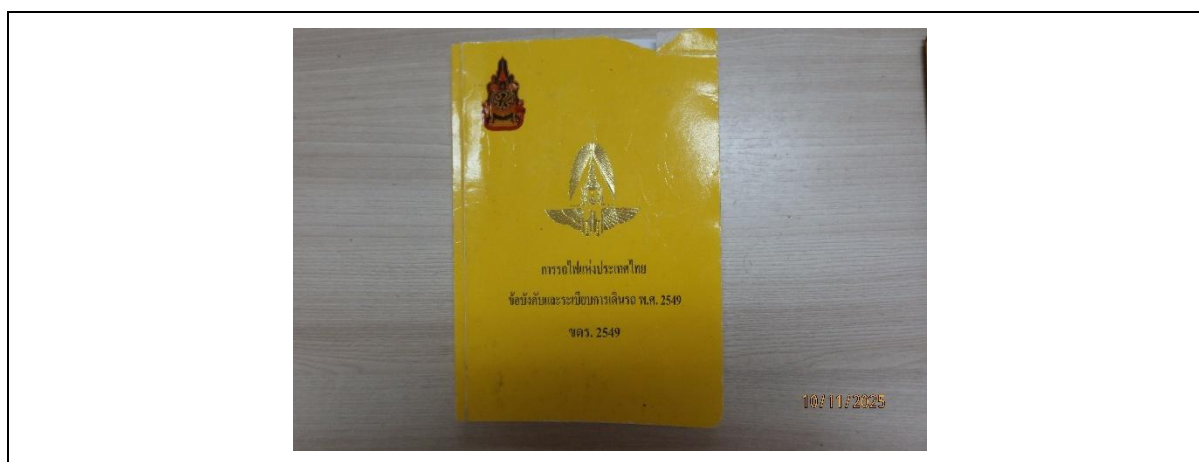


รูปที่ 2.2-18 ห้องเตรียม / รับประทานอาหารของเจ้าหน้าที่ภายในสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-19

อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ติดตั้งภายในสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-20

ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ





รูปที่ 2.2-21 การจัดสภาพภูมิทัศน์ภายในสถานีรถไฟ

---

## ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## บทที่ 3

### ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 3.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทยในครั้งนี้ ได้ดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่กำหนดไว้ตามหนังสือแจ้งผลการพิจารณารายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ จากสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ ทส. 1009.4/6119 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2561 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ตามหนังสือที่ ทส. (กวล) 1009/ว9718 กรกฎาคม 2561 โดยพบว่า ในระยะดำเนินการได้กำหนดเงื่อนไขความถี่สำหรับการติดตามตรวจสอบไว้ โดยคุณภาพน้ำผิวดิน อุดุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ 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 การดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 จึงยังไม่ต้องมีการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน อุดุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ 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 และรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของจุดตัดทางรถไฟ จากระบบฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม โดยมีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้



## 1) ผลการสำรวจพื้นที่แนวเส้นทางรถไฟ

จากการลงพื้นที่เพื่อสำรวจและติดตามตรวจสอบแนวเส้นทางรถไฟ และเส้นทางสัญจรในแนวเขตทางรถไฟ พบว่า แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่สีเขียวซึ่งมีได้อยู่ในเขตชุมชน และเมื่อเส้นทางผ่านจุดตัดถนนหรือทางสัญจรของประชาชน ได้มีการออกแบบให้เป็นทางยกระดับ หรือทางลอดทั้งหมดเพื่อใช้ในการสัญจรข้ามระหว่างสองฝั่งของทางรถไฟแล้ว (แสดงในรูปที่ 3.2-1) ซึ่งนอกจากจะทำให้การคมนาคมบนถนนดีขึ้น เนื่องจากไม่ต้องหยุดรถที่สัญจรไปมาเพื่อให้รถไฟแล่นผ่านแล้ว 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 3.2-2 สถานีกระดับบริเวณสถานีรถไฟบ้านไผ่

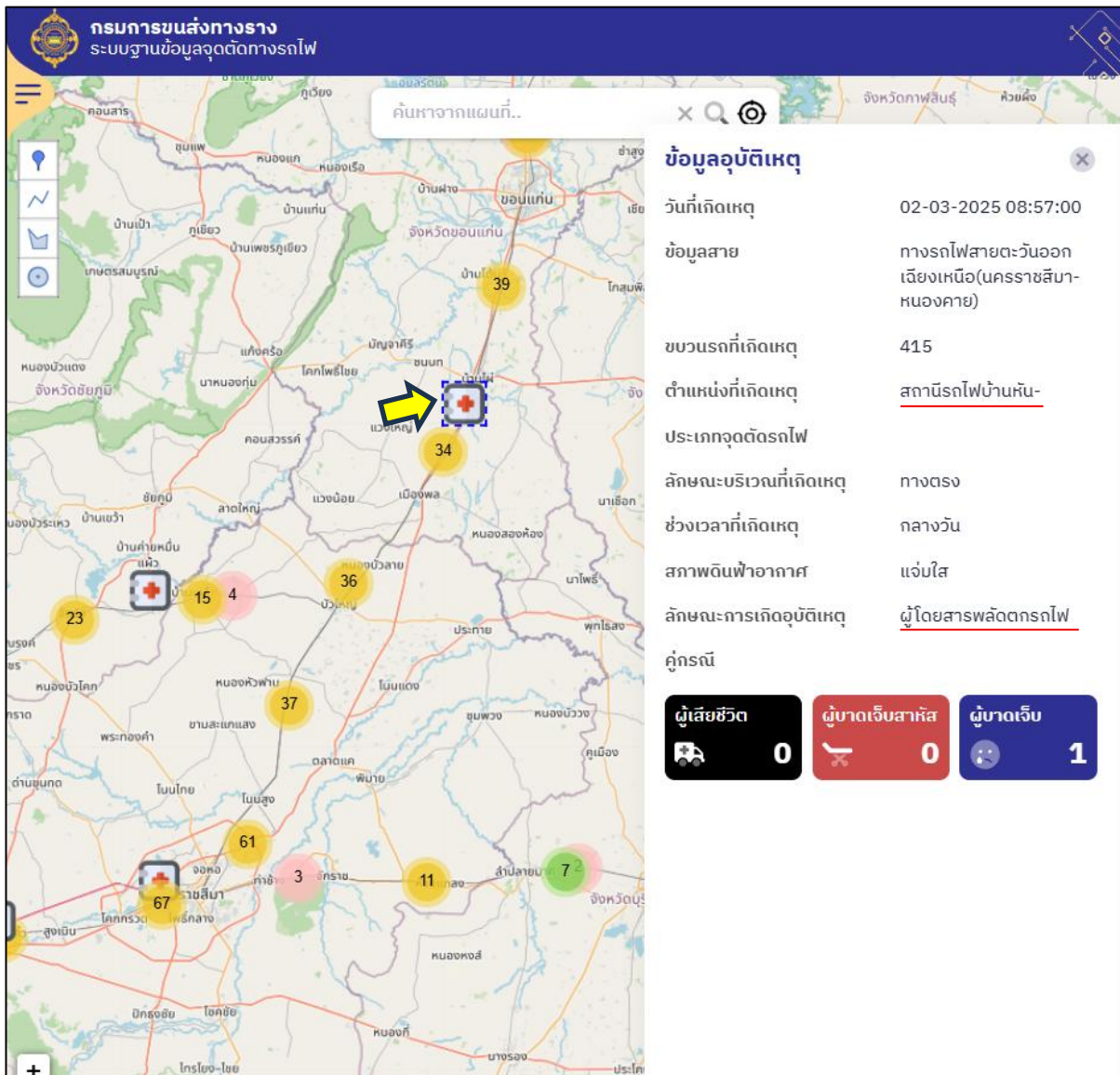


รูปที่ 3.2-3 สถานีกระดับบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น

## 2) ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงตามแนวเส้นทางรถไฟ

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของจุดตัดทางรถไฟ จากกระบวนข้อมูลของกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม จากเว็บไซต์ [ข้อมูลอุบัติเหตุของจุดตัดทางรถไฟ - ข้อมูลอุบัติเหตุของจุดตัดทางรถไฟ - MOT Data Catalog](https://datagov.mot.go.th/dataset/drt2566_05) ( [https://datagov.mot.go.th/dataset/drt2566\\_05](https://datagov.mot.go.th/dataset/drt2566_05)) ณ วันที่ 16 ธันวาคม 2568 ซึ่งได้มีการแสดงข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั่วประเทศ โดยระบุเป็นจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ และปีที่เกิดเหตุ พิกัดที่เกิดเหตุ ตำแหน่งบริเวณสถานที่ใกล้เคียง และหมายเลขขบวนรถไฟ ตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2560 จนถึงปัจจุบัน ในช่วงปี พ.ศ. 2568 พบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั่วประเทศจำนวนรวมทั้งสิ้น 60 ครั้ง สำหรับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางของโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น พบว่า มี 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2568 โดยเกิดเหตุผู้โดยสารพลัดตกรถไฟและได้รับบาดเจ็บบริเวณสถานีรถไฟบ้านไผ่ ซึ่งมีได้เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนจุดตัดถนนจากรถไฟขบวนพาหนะอื่น แต่อย่างไรก็ดี แสดงรายละเอียดของอุบัติเหตุในรูปที่ 3.2-4





รูปที่ 3.2-4 อุบัติเหตุของจุดตัดทางรถไฟที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ในช่วงปี พ.ศ. 2568

ที่มา <https://crossing.drt.go.th/DRT/Cross/>



---

## สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

## บทที่ 4

### สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

สรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 4.1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ

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

#### 4.2 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568 ประกอบด้วย ผลการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุ สำหรับการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และนิเวศวิทยาทางน้ำ ได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในช่วง 3 ปีแรกตั้งแต่โครงการเปิดดำเนินการ (ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563-เดือนมิถุนายน 2566) โดยกำหนดความถี่ของการตรวจวัดครั้งต่อไปเป็นระยะเวลา 5 ปี โดยจะดำเนินการครั้งต่อไปในปี พ.ศ. 2571 สำหรับการสำรวจทางด้านเศรษฐกิจ-สังคม จะต้องมีการดำเนินการ ทุก 5 ปี ซึ่งดำเนินการแล้ว 1 ครั้งในปี พ.ศ. 2564 และ ในครั้งต่อไป จะมีการดำเนินการสำรวจทางด้านเศรษฐกิจสังคมในช่วงเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2569

ทั้งนี้ จากผลการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงกับทางรถไฟของโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ในช่วงปี พ.ศ. 2568 พบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2568 โดยเกิดเหตุผู้โดยสารพลัดตกรถไฟและได้รับบาดเจ็บบริเวณสถานีรถไฟบ้านหัน ซึ่งอุบัติเหตุดังกล่าว มิได้เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนจากจุดตัดทางรถไฟที่เป็นอุบัติเหตุชนยานพาหนะอื่น หรือชนคน/สัตว์แต่อย่างใด สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงในตารางที่ 4.2-1

**ตารางที่ 4.2-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568**

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ความถี่/ช่วงเวลาที่ตรวจวัด	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	สถานที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานี W1 ลำตะคองเก่า</li> <li>- สถานี W2 ห้วยลำตะกั้ง</li> <li>- สถานี W3 ห้วยไผ่</li> <li>- สถานี W4 หนองตะคร้อ</li> <li>- สถานี W5 หนองมะเขือ</li> <li>- สถานี W6 ห้วยหว้า</li> <li>- สถานี W7 แม่น้ำชี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความลึก</li> <li>- อุณหภูมิ</li> <li>- ความโปร่งแสง</li> <li>- ความเค็ม</li> <li>- ค่าความนำไฟฟ้า</li> <li>- ความเร็วกระแส</li> <li>- ความเป็นกรด-ด่าง</li> <li>- ออกซิเจนละลายน้ำ</li> <li>- ความสกปรกในรูปความต้องการออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (บีโอดี)</li> <li>- ของแข็งแขวนลอย</li> <li>- น้ำมันและไขมัน</li> <li>- เหล็กทั้งหมด</li> <li>- แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด</li> <li>- แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม</li> <li>- ตะกั่ว</li> <li>- แคดเมียม</li> </ul>	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 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568 (ต่อ)

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ความถี่/ช่วงเวลาที่ตรวจวัด	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. อุตุนิยมิวิทยาและคุณภาพอากาศ	สถานที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานี 1 วัดบ้านเกาะ</li> <li>- สถานี 2 วัดเสลา</li> <li>- สถานี 3 โรงเรียนหนองนาโคก</li> <li>- ไฟล์้อมสามัคคี</li> <li>- สถานี 4 วัดโสภาราม</li> <li>- สถานี 5 โรงเรียนวัดจันทร์ประสิทธิ์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ฝุ่นละอองรวม (TSP)</li> <li>- ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10)</li> <li>- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li> <li>- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li> <li>- ความเร็วลมและทิศทางลม</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานี 6 วัดพุทธรังษี</li> <li>- สถานี 7 วัดนันทิการาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq-24 hrs.)</li> <li>- ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn)</li> <li>- ระดับเสียงสูงสุด (Lmax)</li> <li>- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L<sub>90</sub>)</li> </ul>		
4. ความสั่นสะเทือน		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (peak particle velocity)</li> </ul>		

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

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ความถี่/ช่วงเวลาที่ตรวจวัด	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ	สถานที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ - สถานี W1 ลำตะคองเก่า - สถานี W2 ห้วยลำตะกั้ง - สถานี W3 ห้วยไผ่ - สถานี W4 นหนองตะคร้อ - สถานี W5 หนองมะเขือ - สถานี W6 ห้วยหว้า สถานี W7 แม่น้ำชี	- ความหลากหลายทางชีวภาพ - ชนิดและความหนาแน่นของ แพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอน สัตว์ - ความขรุขระของสัตว์หน้าดิน	ปีละ 2 ครั้ง ในฤดูฝนและฤดูแล้ง เป็น เวลา 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการ จากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี	ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิด ดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563 ถึงเดือนมิถุนายน 2566 โดยการตรวจวัดครั้งต่อไปจะอยู่ในช่วงปี พ.ศ. 2571
6. การคมนาคมขนส่ง	- พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	-	เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะดำเนินการ	- จากการลงพื้นที่เพื่อสำรวจและติดตามตรวจสอบแนว เส้นทางรถไฟและเส้นทางสัญจรในแนวเขตทางรถไฟพบว่า แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่จะผ่านพื้นที่สีเขียวซึ่งมีได้อยู่ ในเขตชุมชน และเมื่อเส้นทางผ่านจุดตัดถนนหรือทางสัญจร ของประชาชนได้มีการออกแบบให้เป็นทางยกระดับหรือ ทางลอดทั้งหมดเพื่อใช้สัญจรข้ามระหว่างสองฝั่งของทาง รถไฟแล้ว ซึ่งนอกจากจะทำให้การคมนาคมบนถนนดีขึ้น เนื่องจากไม่ต้องหยุดรถที่สัญจรไปมาเพื่อให้รถไฟแล่นผ่าน แล้ว ยังลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจากการข้ามทางลักผ่าน และจุดตัดต่างๆ ของแนวเส้นทางโครงการอีกด้วย สำหรับ สถานีรถไฟบ้านไผ่และสถานีรถไฟขอนแก่นซึ่งเป็นสถานีที่ ผ่านเขตชุมชนหนาแน่นนั้น ได้ทำโครงสร้างสถานีในรูปแบบ สถานียกระดับ <u>ดังนั้น จึงยังไม่พบว่ามีรายงานอุบัติเหตุรถไฟ ชนกับยานพาหนะอื่น หรือชนกับคน/สัตว์ ในเส้นทางที่ เกี่ยวข้องกับโครงการแต่อย่างใด</u>

ตารางที่ 4.2-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 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-สังคมได้มีการดำเนินการครั้งแรกแล้วในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564 โดยได้มีการทำแบบสอบถามจำนวน 555 ครัวเรือน ทั้งนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2564 เป็นที่เรียบร้อยแล้วสำหรับในครั้งที่ 2 มีแผนในการดำเนินงาน ในเดือน กุมภาพันธ์ 2569