

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 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) 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 ซึ่งเป็นการลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างรถยนต์กับรถไฟทำให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน 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 และหลังจากนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มอบหมายให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ และจัดทำรายงานผลดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง โดยรายงานฯ ฉบับนี้ เป็นการรายงานผลการดำเนินการในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

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

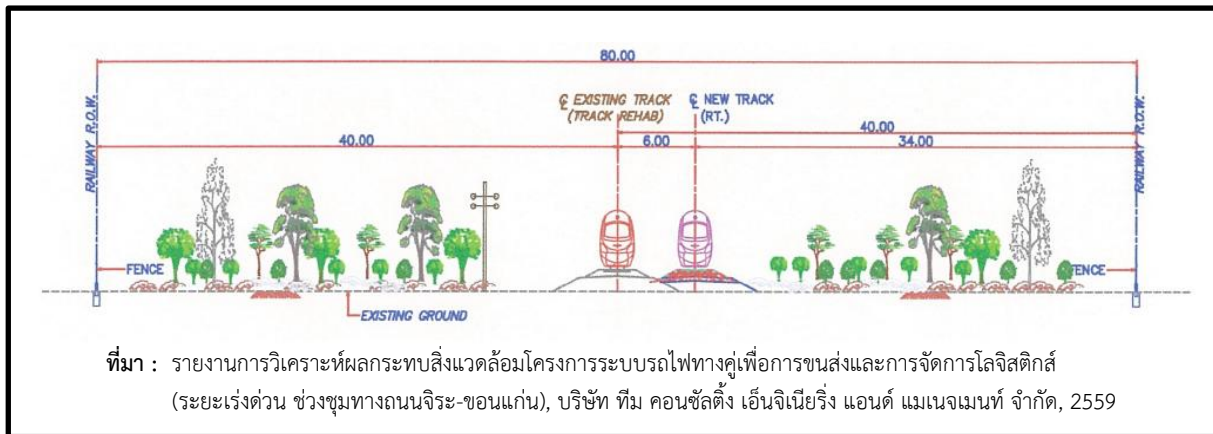
จุดเริ่มต้นโครงการเริ่มที่บริเวณหลังสถานีชุมทางถนนจิระ กม.267+300 วิ่งไปทางทิศเหนือจนถึงสิ้นสุดโครงการบริเวณหลังสถานีรถไฟขอนแก่นที่ กม.454+100 โดยสภาพภูมิประเทศแนวทางราบส่วนใหญ่จะเป็นที่ราบสูงตลอดทั้งเส้นทาง พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งได้ออกแบบให้มีรัศมีโค้งทางราบ 1,600-3,000 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 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

ที่ตั้งโครงการ



ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่, บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส 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
				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	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 ^{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 โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วน (ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น), บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด, 2559



1. สถานีรถไฟบ้านเกาะ



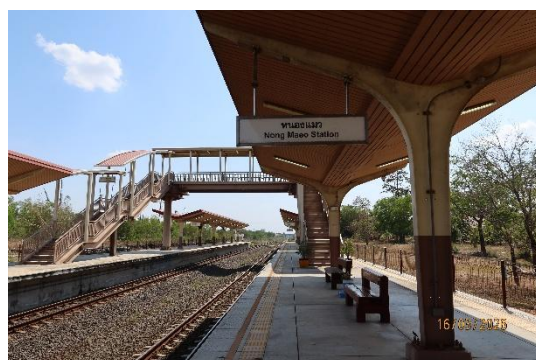
2. สถานีรถไฟบ้านกระโดน



3. ป้ายหยุดที่บ้านหนองกันงา



4. สถานีรถไฟหนองแมว



รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ



รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)



9. สถานีรถไฟผดสงคราม



10. สถานีรถไฟบ้านดอนใหญ่



11. สถานีรถไฟเมืองคง



12. ป้ายหยุดรถบ้านไร่

รูปที่ 1.3-1 สภาพแวดล้อมบริเวณสถานีรถไฟ (ต่อ)



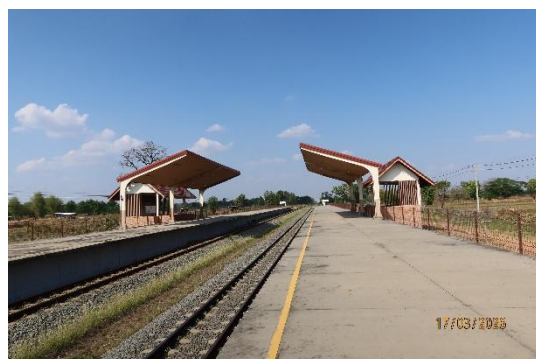
13. สถานีรถไฟโนนทองกลาง



14. ป้ายหยุดรถไฟห้วยระหาด



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 การดำเนินการระหว่างมกราคม-มิถุนายน 2569 จึงทำการติดตามตรวจสอบเฉพาะมาตรการด้านการคมนาคมขนส่ง และด้านเศรษฐกิจ-สังคมเท่านั้น โดยแผนการตรวจวัดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 1.4-1

1.5 องค์ประกอบของรายงาน

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 ฉบับนี้ประกอบไปด้วยเนื้อหาทั้งหมด 5 บท ได้แก่ บทที่ 1 บทนำ บทที่ 2 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม บทที่ 3 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม บทที่ 4 การติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม และบทที่ 5 สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

ตารางที่ 1.4-1 แผนการตรวจวัดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่/ช่วงเวลา	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด					
				ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69
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 - แบคทีเรียกลุ่มฟิโคไลโคลิฟอร์ม - ตะกั่ว - แคดเมียม	ดำเนินการ 3 ปีต่อเนื่องแล้ว ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563-มิถุนายน 2566 (ดำเนินการครั้งต่อไปในปี พ.ศ.2571)					

ตารางที่ 1.4-1 แผนการตรวจวัดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีสานไฟ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569 (ต่อ)

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่/ช่วงเวลา	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด					
				ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69
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 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	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 - ความขรุขระของสัตว์หน้าดิน						

ตารางที่ 1.4-1 แผนการตรวจวัดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569 (ต่อ)

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่/ช่วงเวลา	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด					
				ม.ค. 69	ก.พ. 69	มี.ค. 69	เม.ย. 69	พ.ค. 69	มิ.ย. 69
6. คมนาคมขนส่ง	- พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะดำเนินการ	- รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ทั้งตำแหน่ง ความรุนแรง และสาเหตุของอุบัติเหตุ	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7. เศรษฐกิจ-สังคม	- กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 ม.จากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม)	1 ครั้ง/ปี ทุกๆ 5 ปี* (5 ปี/ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ)	- สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน ผู้แทนศาสนสถานและสถานศึกษาบริเวณใกล้เคียงเขตทางระยะ 500 เมตร จำนวน 400 ครัวเรือน		↔				

หมายเหตุ : * ดำเนินการครั้งแรกหลังจากดำเนินการในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 และครั้งที่ 2 ในเดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม 2569