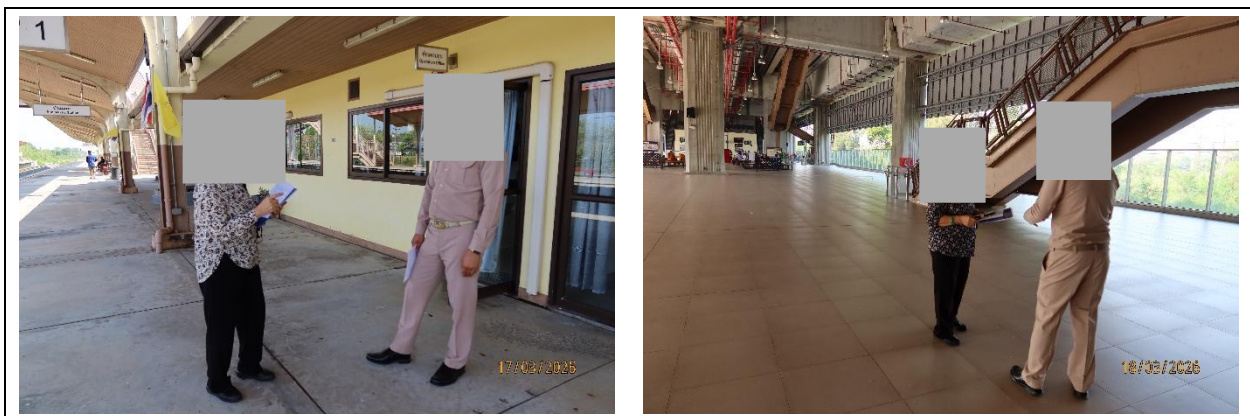

ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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 16-19 มีนาคม 2569 (รูปที่ 2.1-1)



รูปที่ 2.1-1 ภาพตัวอย่างการสอบถามข้อมูลเพื่อติดตามตรวจสอบมาตรการฯ โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระหว่างวันที่ 16-19 มีนาคม 2569

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 แสดงดังตารางที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569

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

หมายเหตุ : ^{1/} อ้างอิงจากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (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 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (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 สำหรับระยะดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 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 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 ได้นำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แล้วเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2569 ตามหนังสือที่ รฟ 1/127/2569 ลงวันที่ 29 มกราคม 2569 รวมทั้ง การเสนอรายงานผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ สผ. (Smart EIA Plus) แล้วเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2569	-	เอกสารแนบที่ 3

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)	2. ในกรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ที่ได้รับความเห็นชอบไว้ แล้ว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย แจ้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตดำเนินการดังนี้	- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ได้มีการขอปรับเปลี่ยนรายละเอียดของโครงสร้างทางรถไฟบริเวณสถานีบ้านไผ่เป็น โครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ซึ่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมฉบับขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการนี้ได้รับความ เห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบก และอากาศในการประชุมครั้งที่ 15/2561 เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2561 ตามหนังสือของสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เลขที่ ทส 1009.4/6119 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2561 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ได้มีมติเห็นชอบแล้ว	-	- เอกสารแนบที่ 2

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (ต่อ)

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

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (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 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (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 ห้องสุขาได้ถูกออกแบบให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเช่นกัน - ในการดูแลประสิทธิภาพการทำงานของถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป จะดูแลโดยเจ้าหน้าที่ของ รฟท. ซึ่งประจำที่แต่ละสถานีตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งหากพบความผิดปกติของถังบำบัดน้ำเสีย เช่น มีกลิ่นเหม็น กดชักโครกไม่ลงจะทำการประสานกับผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลให้เข้ามาทำการสูบออกไปกำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป	-	รูปที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	- บริเวณสถานีรถไฟและย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า ต้องจัดห้องน้ำ/ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้อย่างเพียงพอ โดยแยกห้องชาย-หญิง และน้ำทิ้งที่ระบายจากพื้นที่ดังกล่าว ต้องผ่านการบำบัดคุณภาพน้ำอย่างน้อยให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวง วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมกำหนด - จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเดิมอากาศและระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำ ห้องส้วมและส่วนอื่นๆ ที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีคุณภาพขั้นต่ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนมีการระบายออก - มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี - จัดให้มีบ่อบักน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีรถไฟและลานกองเก็บตู้สินค้า รวมทั้งน้ำฝนมาพักยังบ่อบักน้ำ ซึ่งสามารถรองรับน้ำทิ้งได้น้อย 1 วัน เพื่อให้สามารถตรวจสอบคุณภาพได้ และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟได้ ซึ่งเป็นการลดปริมาณน้ำทิ้งในกรณีที่ต้องมีการระบายออกพื้นที่ภายนอก	- แต่ละสถานีจะมีรางระบายน้ำทั้งแบบรางเปิด และรางที่อยู่ใต้พื้นถนน จากการตรวจสอบพบว่า อยู่ในสภาพที่ดีและไม่พบการอุดตันแต่อย่างใด - ทุกสถานีจะมีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล แยกชาย-หญิง และติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปแล้ว		รูปที่ 2.2-5

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (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 แต่ไม่พบปัญหาในเรื่องของขยะตกค้างหรือเรื่องของความสะอาดในบริเวณสถานีแต่อย่างใด	-	รูปที่ 2.2-3
	4. รณรงค์และชักชวนให้มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภทโดยอาจใช้การดึงดูดความสนใจด้วยรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวน เนื่องจากขยะจากสถานีรถไฟโดยส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีที่มาที่แน่นอน และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่หรือสามารถลดปริมาณได้ก่อนนำไปกำจัดเพื่อเป็นการรักษาความสะอาดและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- จากการตรวจสอบพบว่าในบางสถานีหน่วยงานท้องถิ่นได้มีการจัดถังขยะที่มีการระบุเป็นขยะทั่วไป (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 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (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 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (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 และไม่พบว่ามีารถจอดติดเครื่องยนต์ไว้ 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 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5. เสียง	1. ตรวจสอบสภาพรางรถไฟ หัวจักรรถไฟ และกำแพงกันเสียง และทำการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ	- การรถไฟแห่งประเทศไทย มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจสอบสภาพรางรถไฟ หัวจักรรถไฟ โดยมีรายละเอียดดังนี้ • รางรถไฟ : โดยปกติรางรถไฟจะได้รับการตรวจสอบประจำวัน โดยนายตรวจทาง ซึ่งมีหน้าที่ตรวจทางโดยนั่งรถยนต์ราง (รถต๊ก) หรือการเดินเท้าตรวจทาง หรือบางครั้งอาจจะนั่งตรวจในขบวนรถไฟ ซึ่งการตรวจทางนี้จะดำเนินการทุกวันแล้วสำหรับขั้นตอนในการตรวจทางนั้น จะอยู่ในคู่มือบำรุงทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย - นอกจากนี้จะมีการบำรุงทางตามวาระ (แผนงาน) ที่กำหนดไว้ โดยโครงการรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่นจะอยู่ในการดูแลของส่วนงานเครื่องกลบำรุงทางหนักแก้งค้อย จากการสอบถามสารวัตรเครื่องมือกลหนักได้รับข้อมูลว่าปกติจะมีการเดินทางเพื่อซ่อมทางด้วยเครื่องมือกลหนักตามแผนงานประจำปี ภาระงานที่ทำได้แก่ การเกลี่ยหิน การอัดหิน เป็นต้น • หัวรถจักร : โดยปกติหัวรถจักร หรือดีเซลราง หรือรถโดยสารจะมีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงตามแผนงานภารกิจงานประจำหน่วยต่างๆ ได้แก่ หน่วยเครื่องยนต์ หน่วยไฟฟ้า หน่วยลม-ล่าง หน่วยส่วนบน โดยมีวาระการตรวจสอบที่ถูกกำหนดไว้ เช่น วาระประจำเที่ยว หรือวาระตามระยะเวลาหรือระยะทาง ซึ่งจะมีรายการตรวจสอบที่ถูกกำหนดไว้แล้วของแต่ละวาระดังกล่าว	-	รูปที่ 2.2-12 ถึง 2.2-14

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (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 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	- ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง - บริเวณสถานีรถไฟและย่านเก็บกองและขนถ่ายสินค้า ต้องจัดห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะไว้ อย่างเพียงพอ โดยแยกห้องชาย-หญิง และน้ำทิ้งที่ระบายจากพื้นที่ดังกล่าว ต้องผ่านการบำบัดคุณภาพน้ำอย่างน้อยให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด ของประกาศกระทรวง วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมกำหนด - จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเติมอากาศและระบบบำบัดน้ำเสียรวม ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำ ห้องส้วมและส่วนอื่นๆ ที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องมีคุณภาพขั้นต่ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนมีการระบายออก - มีแผนงานการตรวจสอบระบบท่อและการทำงานของอุปกรณ์เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพดี	- ในการดูแลประสิทธิภาพการทำงานของถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป รวมถึงการตรวจสอบระบบท่อ และระบบการระบายน้ำภายในสถานีนั้น มีการดูแลโดยเจ้าหน้าที่ของทางรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประจำที่แต่ละสถานี ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งหากพบความผิดปกติที่เกิดจากการใช้งาน เช่น มีกลิ่นเหม็น มีปัญหาชักโครกตกไม่ลง จะทำการประสานกับผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลให้เข้ามาทำการสูบน้ำออกไปกำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ จากการสอบถามแม่บ้านซึ่งทำความสะอาดสถานีขนาดใหญ่ ที่มีผู้โดยสารใช้งานเป็นจำนวนมาก ได้แก่ สถานีบ้านไผ่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีขอนแก่น ได้รับข้อมูลว่า ตั้งแต่เปิดดำเนินการยังไม่พบปัญหาส้วมเต็มแต่อย่างใด - แต่ละสถานีจะมีรางระบายน้ำทั้งแบบรางเปิด และรางที่อยู่ใต้พื้นถนน จากการตรวจสอบพบว่า อยู่ในสภาพที่ดี และไม่พบการอุดตันแต่อย่างใด - ทุกสถานีจะมีห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาล แยกห้องชาย-หญิง และติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปแล้ว	-	รูปที่ 2.2-2 และรูปที่ 2.2-5

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	- จัดให้มีบ่อพักน้ำ (Holding Pond) เพื่อรองรับน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากทุกแหล่งกำเนิดในสถานีรถไฟและลานกองเก็บตู้สินค้า รวมทั้งน้ำฝนมาพักยังบ่อพักน้ำ ซึ่งสามารถรองรับน้ำทิ้งได้น้อย 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 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	4. รณรงค์และชักชวนให้มีการทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท โดยอาจใช้การดึงดูดความสนใจด้วยรูปแบบถังขยะที่แปลกตา หรือคำเชิญชวนเนื่องจากขยะจากสถานีรถไฟโดยส่วนใหญ่เป็นขยะแห้งที่มีที่มาที่แน่นอน และสามารถนำกลับมาใช้ใหม่หรือสามารถลดปริมาณได้ก่อนนำไปกำจัดเพื่อเป็นการรักษาความสะอาดและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	- พบว่าในบางสถานีก็ได้มีการจัดถังขยะที่มีการระบุประเภทเป็นขยะทั่วไป (สีน้ำเงิน) หรือขยะรีไซเคิล (สีเหลือง) เพื่อชักชวนให้ทิ้งขยะให้ถูกต้องตามประเภท ทั้งนี้ขึ้นกับความพร้อมของหน่วยงานท้องถิ่นในการมารับขนนำไปกำจัด อย่างไรก็ตาม สำหรับสถานีอื่นพบว่าถังขยะที่วางไว้ในบริเวณแต่ละสถานีสามารถรองรับขยะที่เกิดขึ้นจากผู้โดยสารได้ทั้งหมด และภายในบริเวณสถานีมีความสะอาดไม่พบเศษขยะเกลื่อนกลาดแต่อย่างใด	-	รูปที่ 2.2-3
	5. จัดให้มีที่พักขยะอยู่ภายใต้หลังคามีผนังล้อม เพื่อป้องกันน้ำฝนขยะออกสู่ภายนอก โดยที่พักขยะดังกล่าวต้องสามารถจัดวางถึงรองรับขยะหรือถุงดำที่รวบรวมขยะซึ่งมัดปากถุงเรียบร้อยแล้วได้อย่างเพียงพอ เพื่อรอการเก็บขนต่อไป	- ขยะที่รวบรวมได้ภายในสถานีจะถูกใส่ถุงดำมัดปากถุงแน่นหนา ก่อนถูกนำไปวางในพื้นที่รอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป สำหรับบางสถานีที่มีถังตั้งวางอยู่นอกสถานีนั้นจะเป็นถังขยะได้รับความอนุเคราะห์จากหน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่มาตั้งวางและเก็บขนให้	-	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 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (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. ซึ่งจะมากับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นไปกำจัดตามรอบการให้บริการแล้ว 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)
กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
9. การคมนาคมขนส่ง	1. กำหนดให้มีการติดตั้งป้าย และเครื่องหมายจราจร เพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี	- แต่ละสถานีได้มีการทำสัญลักษณ์ลูกศรบนพื้นถนนเพื่อกำหนดทิศทางเข้าออกแล้ว จากการสังเกตพบว่า การจราจรภายในสถานีมีความคล่องตัวมาก และการจัดพื้นที่จอดรถไว้อย่างพอเพียง ดังนั้นจึงไม่จำเป็นที่จะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร - นอกจากนี้ ในบริเวณทางลอดหรือทางแยกซึ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นทางสัญจรระหว่างสองฝั่งของทางรถไฟพบว่า มีการติดป้ายสัญลักษณ์ไว้ให้เห็นได้อย่างชัดเจนแล้ว	-	รูปที่ 2.2-15 และรูปที่ 2.2-9
	2. จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมายังสถานีรถไฟไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	- ด้วยลักษณะทางกายภาพของสถานี ทำให้รถยนต์หรือยานพาหนะที่เข้ามาส่งผู้โดยสารไม่สามารถใช้ความเร็วได้เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จึงไม่มีปัญหาแต่อย่างใด	-	-
	3. กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณสถานีรถไฟ	- เนื่องจากสถานีรถไฟส่วนใหญ่เป็นสถานีที่มีขนาดเล็ก การสัญจรเข้าออกบริเวณสถานีไม่หนาแน่น อีกทั้งมีป้ายบ่งชี้ หรือสัญลักษณ์ลูกศรชี้ทางที่มองเห็นได้ชัดเจน จึงไม่จำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกแต่อย่างใด ยกเว้นสถานีรถไฟขอนแก่น ซึ่งเป็นสถานีขนาดใหญ่	-	รูปที่ 2.2-9

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
10. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	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 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
11. เศรษฐกิจ-สังคม	1. ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่ประชาชนบริเวณใกล้เคียงโครงการจะได้รับความเดือดร้อนรำคาญจากการเปิดดำเนินการโครงการอย่างจริงจัง และอย่างต่อเนื่อง ทั้งมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและด้านสังคม	- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการในด้านต่างๆ แล้ว อาทิเช่น ทำการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่รอบพื้นที่ที่กำหนดไว้ในมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และทำการสำรวจความคิดเห็นและทัศนคติด้านเศรษฐกิจ-สังคม กับประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ครั้งแรกในช่วงเปิดดำเนินการปีแรก (พ.ศ. 2564) และ 5 ปีต่อมาได้ทำการสำรวจอีกครั้งในช่วงเดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม 2569 ผลการสำรวจแสดงได้ตั้งรายละเอียดในบทที่ 4 ของรายงานฉบับนี้	-	-
	2. เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชน หรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งหาทางแก้ไข	- ประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากการดำเนินโครงการสามารถร้องเรียนได้หลายช่องทาง โดยเฉพาะสื่อสาธารณะ (Social Media) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากชุมชนและสถานีรถไฟอยู่ในพื้นที่อย่างใกล้ชิด ดังนั้น ประชาชนที่ได้อุปโภคปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของโครงการสามารถที่จะติดต่อกับนายสถานีได้ตลอดเวลา	-	-
	3. จัดสถานที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนบริเวณสถานีรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการ เพื่อเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่มีโอกาสนำสินค้ามาจำหน่าย	- เนื่องจากสถานีหลายแห่งไม่ได้ตั้งอยู่ในเขตชุมชนหนาแน่น อีกทั้งการใช้บริการจะขึ้นกับรอบของเที่ยวรถไฟ ดังนั้น จึงอาจจะไม่เหมาะกับการตั้งจำหน่ายสินค้า อย่างไรก็ตาม สถานีพร้อมที่จะเปิดโอกาสให้คนในพื้นที่ที่สามารถนำสินค้ามาจำหน่ายได้	-	-
12. การแบ่งแยกชุมชน	1. ตรวจสอบการใช้งานของทางเชื่อม/ทางลอดอย่างสม่ำเสมอ หากพบว่ามีปัญหาต้องรีบแก้ไขทันที	- โดยปกติ ไม่พบปัญหาจากการใช้งานทางลอดหรือทางเชื่อมซึ่งสร้างขึ้นเพื่อป้องกันการสัญจรข้ามรางรถไฟในลักษณะทางลักผ่านและป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีฝนตกหนักและไฟฟ้าดับทำให้เครื่องปั้มน้ำไม่ทำงาน เคยเกิดปัญหาน้ำขังบริเวณทางลอดที่ใช้สัญจร ซึ่งนายตรวจทาง และ/หรือนายสถานีที่อยู่ใกล้เคียงได้รับดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแล้วทันที	-	รูปที่ 2.2-17

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

กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
13. สุขภาพ	การจัดการน้ำเสีย			
	1. จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วมประจำสถานี โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดของโครงการต้องมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานก่อนระบายลงสู่ท่อแหล่งรองรับสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียง	- ได้มีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปในทุกสถานีเพื่อทำการบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องส้วมแล้ว	-	รูปที่ 2.2-2
	2. จัดให้มีบ่อดักไขมันที่ปนเปื้อนมากับน้ำเสียในกรณีที่มีพื้นที่ประกอบอาหาร	- จากการตรวจสอบพบว่าทุกสถานีรถไฟไม่พบพื้นที่ประกอบอาหารภายในสถานี บางสถานีรถไฟมีเพียงห้องจัดเก็บอาหาร (Pantry) ซึ่งเป็นห้องรับประทานอาหารของเจ้าหน้าที่เท่านั้น และน้ำเสียในห้องรับประทานอาหารเป็นเพียงน้ำล้างภาชนะ จานชาม โดยจะถูกส่งไปยังถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ	ไม่มีปัญหาเนื่องจากไม่มีพื้นที่ประกอบอาหาร	รูปที่ 2.2-18
	3. ตรวจสอบและควบคุมให้มีการเดินระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งในโครงการ	- ได้มีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปในทุกสถานีรถไฟเพื่อทำการบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากห้องน้ำห้องส้วมแล้ว โดยเจ้าหน้าที่ของทางรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประจำสถานีจะเป็นผู้ดูแลและตรวจสอบการทำงานของถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปดังกล่าว หากพบว่า ไม่สามารถทำงานได้อย่างปกติ เช่น มีกลิ่นเหม็น กดชักโครกไม่ลง จะทำการประสานกับผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูลให้เข้ามาทำการสูบน้ำออกไปกำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ จากการสอบถามแม่บ้านซึ่งทำความสะอาดสถานีขนาดใหญ่ ที่มีผู้โดยสารใช้งานเป็นจำนวนมาก ได้แก่ สถานีบ้านไผ่ สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสถานีขอนแก่น ได้รับข้อมูลว่า ตั้งแต่เปิดดำเนินการ มีการตรวจสอบดูแลห้องส้วมอยู่เสมอ จึงไม่มีปัญหาแต่อย่างใด	-	-
	4. กำหนดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อให้มีประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้อยู่เสมอ			
	5. ทำการสูบน้ำจากส่วนตกตะกอนของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอโดยติดต่อดูดสิ่งปฏิกูลที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการกำจัดสิ่งปฏิกูลมาดำเนินการ			
	6. ตรวจสอบและคอยดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงกระยะเต็ม ประสานงานให้รถดูดสิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่รับผิดชอบมาทำการดูดสิ่งปฏิกูลออกในทันที			

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

กรณีปรับรูปแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (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 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (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 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (ต่อ)

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา อุปสรรคของการดำเนินการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
14. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	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 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (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

วางระบายน้ำบริเวณสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-6

ถังขยะในบริเวณสถานีรถไฟซึ่งได้รับความอนุเคราะห์จากหน่วยงานท้องถิ่น



รูปที่ 2.2-7

เจ้าหน้าที่ / พนักงานทำความสะอาดภายในสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-8

ความสะอาดเรียบร้อยภายในสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-9

สัญลักษณ์จราจรภายในบริเวณสถานีรถไฟ

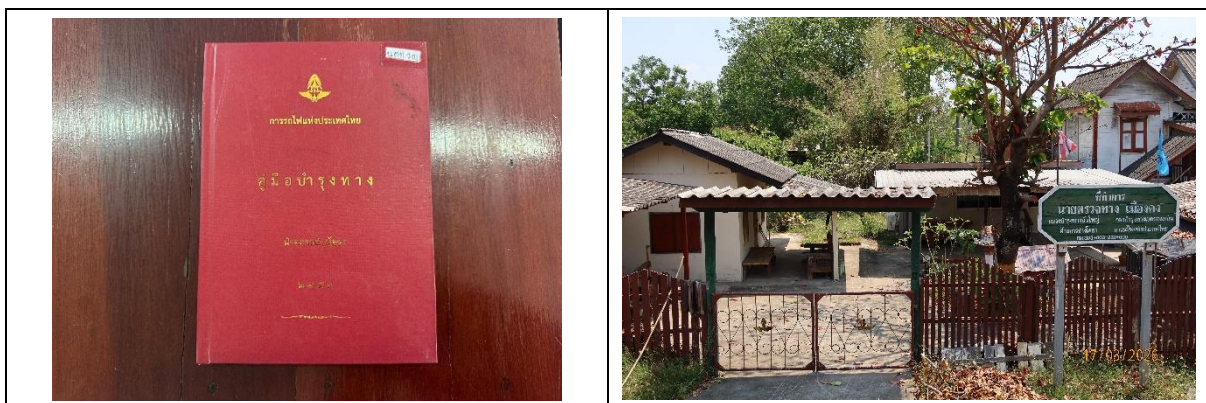


รูปที่ 2.2-10

การปลูกต้นไม้ภายในบริเวณสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-11 ป้าย / สัญลักษณ์ห้ามจอดรถ



รูปที่ 2.2-12 คู่มือบำรุงทาง

รูปที่ 2.2-13 ที่ทำการนายตรวจทาง



รูปที่ 2.2-14 การบำรุงทางตามวาระ โดยส่วนงานเครื่องกลบำรุงทางหนัก



รูปที่ 2.2-15 ป้ายจราจรซึ่งติดตั้งในทางสาธารณะที่ใกล้เคียงทางรถไฟ



รูปที่ 2.2-16 ปุ่มสูบน้ำอัตโนมัติในบริเวณที่เป็นทางลอด



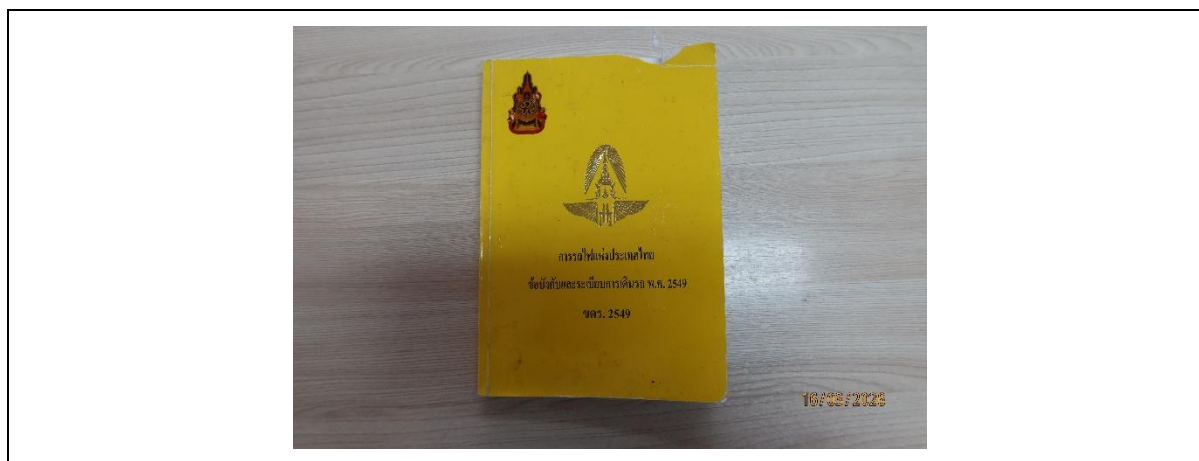
รูปที่ 2.2-17 ทางข้าม / ทางลอดสำหรับการสัญจรผ่านรางรถไฟ



รูปที่ 2.2-18 ห้องเตรียม / รับประทานอาหารของเจ้าหน้าที่ภายในสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-19 อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ติดตั้งภายในสถานีรถไฟ



รูปที่ 2.2-20 ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ



รูปที่ 2.2-21

การจัดสภาพภูมิทัศน์ภายในสถานีรถไฟ