

ภาคผนวกที่ 1

หนังสือเห็นชอบรายงานฯ และใบอนุญาตโครงการ

- เอกสารแนบ 1-1 หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กवल) 1005/ว9958
ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2560 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2560
- เอกสารแนบ 1-2 หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/23680
ลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2560 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบ
รถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อการเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย
(ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)
- เอกสารแนบ 1-3 แบบ สผ.1 รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1
กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ฉบับเดือนกันยายน 2560

เอกสารแนบ 1-1

หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1005/ว9958
ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2560 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ครั้งที่ 2/2560



สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา
กระทรวงสาธารณสุข
เลขที่ 6264
วันที่ 10 ส.ค. 2560
เวลา 14.15 น.

สำนักงานโครงการพัฒนาระบบงาน
วันที่ 1705
วันที่ 10 ส.ค. 2560
เวลา 15.32 น.

ที่ ทส (กกล) ๑๐๐๕ / ว ๕ ๙ ๕ ๕

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๙ สิงหาคม ๒๕๖๐

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จำนวน ๑ เรื่อง คือ วาระที่ ๔.๒ โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและมีมติรับรองในที่ประชุม รวมทั้งได้ให้การรับรองเบื้องต้นแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายวิจารณ์ สิมายา)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและเลขานุการ

รายงานการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐

วันพฤหัสบดีที่ ๖ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ เวลา ๐๙.๓๐ น.

ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการผู้มาประชุม

- | | |
|---|--------------------------|
| ๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ | ประธานกรรมการ |
| รองนายกรัฐมนตรี | |
| ๒. พลเอก สุรศักดิ์ กาญจนรัตน์ | รองประธานกรรมการ คนที่ ๒ |
| รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | |
| ๓. นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ | กรรมการ |
| ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม | |
| แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | |
| ๔. นายธวัช สุนทราจารย์ | กรรมการ |
| ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงสาธารณสุข | |
| แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | |
| ๕. พลเอก อาชาไนย ศรีสุข | กรรมการ |
| รองปลัดกระทรวงกลาโหม | |
| แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | |
| ๖. นายชยพล ธิติศักดิ์ | กรรมการ |
| รองปลัดกระทรวงมหาดไทย | |
| แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | |
| ๗. นายอำนาจ ปริมวงศ์ | กรรมการ |
| รองปลัดกระทรวงการคลัง | |
| แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | |
| ๘. นายเลิควิโรจน์ โกวัฒนะ | กรรมการ |
| รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | |
| แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | |
| ๙. นางปัทมา วีระวานิช | กรรมการ |
| ผู้ตรวจราชการกระทรวงศึกษาธิการ | |
| แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | |

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒



๑๐. นางสาวดาวัลย์ คำภา	กรรมการ
รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
แทน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
๑๑. นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย	กรรมการ
รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	
แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	
๑๒. นางเยาวลักษณ์ จำปรัตน์	กรรมการ
ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ	
แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ	
๑๓. นางอรอนงค์ ทรงกิตติ	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีน้ำเสียสิ่งแวดล้อมโรงงาน	
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	
๑๔. นายชัชชม อรรถกัญญ์	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๑๕. นายประเสริฐ ตปนียางกูร	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๑๖. นายสุวิทย์ รัตภูมิ	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๑๗. นายแพทย์สุรศักดิ์ ฐานิพานิชกุล	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๑๘. นายอดิศักดิ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๑๙. นายวิจารณ์ ลิมาฉายา	กรรมการและเลขานุการ
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
กรรมการผู้ลาประชุม	
๑. นายวิชณุ เครืองาม	รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
รองนายกรัฐมนตรี	
๒. สัตวแพทย์หญิง นันทริกา ชันซื่อ	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๓. นายอนรรฆ พัฒนวิบูลย์	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	
๔. นายพิจิตต์ รัตกุล	กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นางเอมอร ชีพสุมล	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน	
	แทน ปลัดกระทรวงพลังงาน	
๒. นายสมชัย มาสตีเยร	หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๓. นายสากล รินะกุล	อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	
๔. นายพุฒิพงศ์ สุรพฤกษ์	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๕. นายสุโข อุบลทิพย์	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๖. นายสุวรณ นันทศรุต	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	
	แทน อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	
๗. นายจงคล้าย วรพงศธร	รองอธิบดีกรมป่าไม้	
	แทน อธิบดีกรมป่าไม้	
๘. นายสมนึก สุขช่วย	รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ	
	แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ	
๙. นายนิวัติ มณีชัยดี	รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี	
	แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี	
๑๐. นายปิ่นสักก์ สุรัสวดี	รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
	แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
๑๑. นายฤทธิไกร ภูมิทนานท์ ณ มหาสารคาม	ผู้อำนวยการกลุ่มวิจัยและพัฒนางานอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรน้ำบาดาล	
	แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล	
๑๒. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี	จำนวน ๘ คน	
๑๓. คณะทำงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒ คน	
๑๔. เจ้าหน้าที่สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑ คน	
๑๕. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม	จำนวน ๗ คน	
๑๖. เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม	จำนวน ๑ คน	
๑๗. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย	จำนวน ๓ คน	
๑๘. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม	จำนวน ๑ คน	
๑๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข	จำนวน ๑ คน	
๒๐. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	จำนวน ๑ คน	
๒๑. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	จำนวน ๑ คน	
๒๒. เจ้าหน้าที่สำนักงบประมาณ	จำนวน ๑ คน	
๒๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงพลังงาน	จำนวน ๑ คน	
๒๔. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้	จำนวน ๑ คน	
๒๕. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน ๖ คน	

๒๖. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี	จำนวน ๑ คน
๒๗. เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑ คน
๒๘. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	จำนวน ๒ คน
๒๙. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๔ คน
๓๐. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒๘ คน

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

๑. นายวันชัย ถนอมศักดิ์	รองปลัดกรุงเทพมหานคร
๒. นายประพาส เหลืองศิรินภา	ผู้อำนวยการกองขนส่ง สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
๓. นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์	ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๔. นางสาวก่องกนก เมนะรุจิ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๕. นายอนันต์ เจนงามกุล	วิศวกรอำนวยการ ศูนย์บริหารโครงการพิเศษ ๑ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
๖. นางสาวพริ้งญา พรหมพูล	วิศวกร ๘ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
๗. ว่าที่พันตรี อนุชาต ปาลกะวงศ์ ณ อยุธยา	ผู้ช่วยผู้ว่าการชุมชนสัมพันธ์และสิ่งแวดล้อมโครงการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
๘. นางสาวใจ บุณนาค	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อมโครงการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
๙. ศาสตราจารย์ นพ.พงษ์รักษ์ ศรีบัณฑิตมงคล	รักษาการแทนรองอธิการบดีฝ่ายแผนงานบริหารการเงินและทรัพย์สิน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๐. ศาสตราจารย์ นพ.บรรณกิจ โลจนาภิวัฒน์	คณบดีคณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
๑๑. นายวิหวัธ สวัสดิ์-ชูโต	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่บริหารความยั่งยืนและวิศวกรรมโครงการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
๑๒. นายสุรชัย เหล่าพลสุข	ผู้อำนวยการโครงการก่อสร้างก๊าซธรรมชาติบนบกจากสถานีควบคุม ความดันก๊าซฯ ราชบุรี-วังน้อยที่ ๖ (RA6) ไปยังจังหวัดราชบุรี บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
๑๓. นายวุฒิศร โรจนะบุรณนท์	ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๑๔. นายจตุกร ศรีดิษฐ์	ผู้อำนวยการส่วนแผนจัดการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๑๕. นายสุรเชษฐ์ เหล่าพลสุข	ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๑๖. นายกิตติ เอกวัลลภ	รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง ๒ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๑๗. นายวันจักร ฉายากุล	วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง
๑๘. นายสุรจิต ทิพย์เกสร	ผู้อำนวยการสำนักสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน กรมทางหลวง

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

๔.๒ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีเส้นทางโครงการฯ ระยะทางยาว ๓๘๐ กิโลเมตร ตั้งอยู่ในแนวเขตทางรถไฟเดิม เป็นส่วนใหญ่ สภาพพื้นที่ตามเส้นทางเป็นพื้นที่ราบโดยตลอด ตัดผ่านพื้นที่ ๗ จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี อุดรธานี นครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก เส้นทางอยู่ในพื้นที่คุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ ๕ ทั้งหมด โดยไม่มีส่วนที่ตัดผ่านพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติหรืออุทยานแห่งชาติ ทั้งนี้ ช่วงที่ผ่านจังหวัดนครสวรรค์ ตัดผ่านพื้นที่อนุรักษ์ ๑ แห่งคือ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด เป็นระยะทาง ๔.๑๕ กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ โครงสร้างทางรถไฟของโครงการฯ ประกอบด้วย ทางรถไฟยกระดับ (Viaduct) ประมาณ ๑๑๘ กิโลเมตร ที่เหลือเป็นโครงสร้างคันทางดิน (Embankment) ยาวประมาณ ๒๖๐.๕ กิโลเมตร และมีสะพานรถไฟประมาณ ๑๒๕ แห่ง ความยาวรวม ๓.๕ กิโลเมตร นอกจากนี้ ยังมีอุโมงค์บริเวณตัวเมืองลพบุรี ยาว ๔ กิโลเมตร โครงการฯ มีความเร็วในการเดินทางที่ ๓๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีสถานีรถไฟความเร็วสูง จำนวน ๗ สถานี ประกอบด้วย สถานีบางซื่อ ดอนเมือง อุดรธานี ลพบุรี นครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ได้พิจารณารวม ๖ ครั้ง โดยในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๙ มีมติให้นำรายงานฯ ที่ได้รับรายละเอียดเพิ่มเติม ตามแนวทางที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเรียบร้อยแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาต่อไป

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ได้แก่ การออกแบบทางรถไฟตามมาตรฐานการรับน้ำหนัก ความต้านทานและความคงทนของอาคารหรือพื้นดินที่รองรับอาคาร สำหรับการก่อสร้างอาคารในเขตที่อาจได้รับแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว การก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินโดยใช้หัวขุดเจาะ การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดการทรุดตัวของทางรถไฟ ก่อสร้างรั้วที่บ่งชี้บริเวณที่มีการก่อสร้าง และติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหว การใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก การจัดให้มีมาตรการป้องกันแก้ไข หรือลดผลกระทบด้าน

ตะกอนในแหล่งน้ำ และหลีกเลี่ยงการตัดฟันไม้ใหญ่ตามเส้นทางยกระดับที่ผ่านบึงบอระเพ็ด มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำ และระบบนิเวศทางน้ำ ตามกำหนดระยะเวลา

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๙ ซึ่งให้ความเห็นต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี โดยให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ ๑ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๙ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

เอกสารแนบ 1-2

หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/23680

ลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2560 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบ
รถไฟความเร็วสูงเพื่อการเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะ
ที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/๒๖๖๔๐



กระทรวงคมนาคม
เลขรับ ๒๖๖๔๐
วันที่ ๑๔ ๑๐ ๖๐
เวลา ๑๕.๕๗

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง ๑. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๑๐๐.๑/๒๓๖ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๕๓๓๓๓ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๑๑๘๕๒ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ด่วนที่สุด ที่ กต ๑๓๐๔/๑๗๕๑ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด่วนที่สุด ที่ วท (ปคร) ๐๒๑๑/๔๖๒๗ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๔. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๒๐/๕๐๕ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐
๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๔๐๘/๑๑๔ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามที่ได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา) ไปเพื่อดำเนินการความละเอียดถี่ถ้วนแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาเห็นว่า

๑. โครงการที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนี้เป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ CLMV (Cambodia-Laos-Myanmar-Vietnam) และประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ (เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐอินเดีย) ซึ่งจะสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคตามนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนจะเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนตามนโยบาย One Belt, One Road ซึ่งมีความสำคัญในด้านภูมิรัฐศาสตร์โลก (Geopolitics)

/และมีผล ...

-๒-

และมีผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ รวมทั้งสร้างศักยภาพและโอกาสใหม่ทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ซึ่งหากประเทศไทยไม่ดำเนินโครงการดังกล่าวจะก่อให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) โดยเฉพาะการสูญเสียโอกาสในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค (Logistics Hub) นอกจากนี้ การดำเนินโครงการดังกล่าวจะสนับสนุนการขยายตัวของเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบเส้นทาง อันจะนำไปสู่การยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศในกลุ่มประเทศรายได้สูง (High Income) และการกระจายความเจริญอย่างทั่วถึงและลดความเหลื่อมล้ำในภาพรวม ซึ่งเป็นเป้าหมายที่สำคัญของคณะรักษาความสงบแห่งชาติและรัฐบาลตามร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๗๙) อีกทั้งยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาประเทศในระยะยาวและสอดคล้องกับการดำเนินนโยบายของรัฐบาลในช่วงที่ผ่านมา ตลอดจนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ทั้งนี้ เพื่อให้สาธารณชนเกิดความเข้าใจที่ถูกต้องตรงกับความเป็นจริง คณะรัฐมนตรีจึงเห็นควรให้ปรับชื่อโครงการจากที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนั้นให้ชัดเจนและเหมาะสม เป็น “โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)” โดยในระยะแรกจะเริ่มดำเนินการ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา ก่อน และในระยะต่อไปจะมีการพัฒนาเส้นทางต่อเนื่องในช่วงนครราชสีมา – หนองคาย และช่วงแก่งคอย – มาบตาพุด

๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมชี้แจงเพิ่มเติมว่า โครงการที่กระทรวงคมนาคมเสนอในครั้งนี้ เป็นโครงการเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและเชื่อมโยงกับโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งในปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีนได้พัฒนาเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงมาอย่างต่อเนื่อง และเป็นประเทศที่มีโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงมากที่สุดในโลก ซึ่งจะสร้างโอกาสการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคและสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ดังนั้น ในการดำเนินโครงการนี้ ซึ่งรัฐบาลไทยรับภาระการลงทุนของโครงการทั้งหมด กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรร่วมพัฒนาโครงการดังกล่าวกับสาธารณรัฐประชาชนจีนในระดับรัฐบาลต่อรัฐบาล ประกอบกับการพิจารณาดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงตามมาตรฐานสากลจะพิจารณาจากผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในภาพรวมเป็นหลัก มากกว่าที่จะพิจารณาบนพื้นฐานผลตอบแทนทางการเงินหรือความคุ้มค่าทางการเงินของโครงการเท่านั้น โดยที่เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ยืนยันความเหมาะสมของอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการว่า ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการ เฉพาะช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ในกรณีที่รวมผลประโยชน์ภาพรวมด้านเศรษฐกิจ (Wider Economic Benefit) อยู่ที่ร้อยละ ๑๑.๖๘ ซึ่งหากพิจารณาอัตราผลตอบแทนของทั้งโครงการ (ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย) จะส่งผลให้อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และสูงกว่ามาตรฐานการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ ๑๒

๓. ตามที่กระทรวงการต่างประเทศและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแล้วเห็นว่า การดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวเข้าข่ายเป็นสนธิสัญญาและหนังสือสัญญาระหว่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ของมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งต้องขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี แต่ไม่เข้าข่ายมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย วรรคสองและวรรคสาม

/ที่ต้องได้รับ ...

ที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังนั้น จึงเห็นควรปรับปรุงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ (เรื่อง การลงนามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕) ในข้อ ๔.๑ ให้เหมาะสม เป็น “ให้เสนอผลการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อรับทราบต่อไป”

ซึ่งคณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วลงมติว่า

๑. อนุมัติให้เปลี่ยนชื่อโครงการ จาก “โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย – จีน ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา” เป็น “โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)” และให้ปรับปรุงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ (เรื่อง การลงนามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕) ในข้อ ๔.๑ เป็น “ให้เสนอผลการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อรับทราบต่อไป”

๒. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามเงื่อนไขที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

๒.๑ ให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งสาขาทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้า คน ฐานความรู้ และเงินทุนแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ทั้งภายในประเทศและการเชื่อมโยงในระดับภูมิภาคให้ชัดเจน และจัดทำแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งประกอบด้วย การลำดับความสำคัญของการพัฒนาภาระด้านการคลัง และกลไกที่จะให้ภาคเอกชนดำเนินการหรือร่วมดำเนินการให้ชัดเจน เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยกำหนดเป็นเป้าหมายสำคัญภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี รวมทั้งให้กระทรวงคมนาคมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติชี้แจงภาพรวมผลประโยชน์เชิงยุทธศาสตร์จากการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในระดับภูมิภาคผ่านการดำเนินโครงการนี้และโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และการเสียโอกาสผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ หากไม่ดำเนินโครงการฯ รวมถึงการจัดทำข้อมูลค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการโครงการเชิงยุทธศาสตร์ทั้งโครงการไว้ล่วงหน้าอย่างชัดเจนด้วย

๒.๒ ให้กระทรวงคมนาคมกำหนดให้การจัดซื้อจัดจ้างของโครงการฯ อยู่ภายใต้ระบบข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้

๒.๓ ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการปฏิรูปกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศที่เน้นการเจริญเติบโตจากเศรษฐกิจฐานนวัตกรรม เพิ่มประสิทธิภาพและขยายฐานภาคการค้าและบริการเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางของการเชื่อมโยงภูมิภาค และยกระดับรายได้ของประชาชนในภาคชนบท เช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผังเมือง กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณ ๒ ข้างทางตามแนวเส้นทางการพัฒนากระบวน และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นต้น

๒.๔ ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินงานพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนา ระบบขนส่งทางรางต่อไป

๒.๕ ให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาแนวทางการจัดตั้งองค์กรพิเศษที่เป็นอิสระจากการกำกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อกำกับการดำเนินงานโครงการให้มีประสิทธิภาพ โดยให้มีโครงสร้างองค์กรที่มีความคล่องตัวและเหมาะสมสำหรับดำเนินกิจการระบบรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งกำหนดมาตรการหรือแนวทางในการสนับสนุนทั้งด้านงบประมาณและบุคลากรให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ การจัดตั้งองค์กรพิเศษดังกล่าวต้องดำเนินการให้ถูกต้องเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒.๖ ให้กระทรวงคมนาคมหารือกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอย่างใกล้ชิด เพื่อเร่งรัดการศึกษาความเหมาะสม การวิเคราะห์ผลตอบแทนของโครงการ และการเตรียมการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการในช่วงที่เหลือ (ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย) เพื่อให้การดำเนินโครงการในช่วงดังกล่าวมีความพร้อมที่จะดำเนินได้โดยเร็ว โดยคำนึงถึงช่วงเวลาที่สุดรับกับการเปิดให้บริการโครงการรถไฟความเร็วสูงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รวมทั้งให้ดำเนินการเจรจากับสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเพื่อหารือถึงแนวทางการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรางของทั้ง ๓ ประเทศด้วย

๓. มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหารือเกี่ยวกับการดำเนินการในขั้นตอนต่าง ๆ ตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่ได้วางแผนไว้

๔. สำหรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ ให้ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณ โดยเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) ในกรณีที่ใช้เงินกู้ดำเนินการ

๕. ให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๕๕/๓๖๐๗ ลงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐) ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยเฉพาะในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ ตลอดจน

การฝึกอบรมให้แก่บุคลากรของประเทศไทยเพื่อเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรม
การขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอื่น เพื่อลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ โดยการร่วมมือกับสถาบันการศึกษา
และองค์กรวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง

จึงเรียนยืนยันมา ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องดังกล่าวไปเพื่อสภานิติบัญญัติ
แห่งชาติทราบต่อไปแล้ว รวมทั้งได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว และขอได้โปรดส่งเรื่องดังกล่าว
จำนวน ๗๕๐ ชุด ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
โดยตรงต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นางณัฐจารี อนันตศิลป์)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

บัญชีรายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง
เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)
ให้ทราบ ดังนี้

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
๖. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
๗. ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
๘. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา
๙. ผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน
๑๐. ประธานกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ความที่สุด

ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๑๑๘๕๖



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน
ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๓๐๖๓ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีโดยด่วน กรณีกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมเป็นการดำเนินโครงการที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบในหลักการของกรอบยุทธศาสตร์ดังกล่าว ประกอบกับเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ (Memorandum of Understanding: MOU) เพื่อพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐานเชื่อมโยงประเทศไทยและจีน (ตอนใต้) เพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบรางลดระยะเวลาการเดินทางของประชาชน รวมทั้งสนับสนุนการเจริญเติบโตและโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศ จึงไม่ขัดข้องในหลักการของโครงการดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ มีอัตราผลตอบแทนของโครงการที่ต่ำ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อการเงินการคลังของประเทศ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการดังกล่าวก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประเทศและประชาชน รวมทั้งเพื่อเป็นการลดภาระผลกระทบทางการคลังของภาครัฐ กระทรวงการคลังมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

(๑) โดยที่โครงการดังกล่าวจะเริ่มก่อสร้าง ระยะที่ ๑ ระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร จากสถานีกลางดงถึงปางอโศก และการก่อสร้างระยะที่ ๒ ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร จากช่วงปากช่องถึงคลองขนานจิตร เป็นช่วงที่ไม่ต่อเนื่องกัน การประกวดราคาคัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้าง อาจไม่ได้รับความสนใจทำให้มีการแข่งขันน้อยรายและจะไม่เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Economy of Scale) และทางวิศวกรรม ทำให้ต้นทุน

/ค่าก่อสร้าง...

-๒-

ค่าก่อสร้างสูง นอกจากนี้ การออกแบบรายละเอียดก่อสร้างส่วนที่เหลือ ได้แก่ ช่วงแก่งคอย - นครราชสีมา และบางซื่อ - แก่งคอย จะทยอยออกแบบและประกวดราคาคัดเลือกผู้รับเหมา กระทรวงการคลัง เห็นว่า การทยอยออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างมีแนวโน้มที่ค่าใช้จ่ายเกินกว่าที่ได้ประมาณการไว้ (Cost Overrun) ทำให้โครงการดังกล่าวไม่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและการเงินเพิ่มขึ้น รวมทั้งจะเป็นภาระงบประมาณรายจ่ายของประเทศ ทั้งนี้ เมื่อค่าก่อสร้างเพิ่มสูงขึ้นเกินกว่ากรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ กระทรวงคมนาคมจะต้องทบทวนและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเพิ่มเติม ในการนี้ กระทรวงคมนาคมควรออกแบบรายละเอียดของโครงการให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้าง รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายโครงการโดยละเอียดเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายลดภาระงบประมาณของประเทศและก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และค่าใช้จ่ายโครงการเป็นไปตามที่ได้ประมาณการไว้

(๒) โดยที่โครงการดังกล่าวยังไม่มีแบบรายละเอียดที่ครบถ้วน รวมทั้งยังไม่มีการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ และ รฟท. ยังไม่ได้ขอพระราชทานออกฤกษ์กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในการนี้ การดำเนินก่อสร้างโครงการควรมีความพร้อมทั้งด้านการออกแบบรายละเอียดและการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ให้เรียบร้อยก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการจะเหมาะสมกว่า เนื่องจากหากไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับเหมาได้ตามสัญญาจะทำให้เกิดปัญหาความล่าช้าและค่าใช้จ่ายโครงการเพิ่มขึ้น รวมถึงค่าควบคุมงานก่อสร้าง บริหารโครงการและวิศวกรตรวจสอบอิสระที่อาจเพิ่มขึ้น

(๓) กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะหน่วยงานและประชาชนในพื้นที่ ควรพิจารณาจัดทำแผนการใช้ประโยชน์และการจัดรูปพื้นที่ตามแนวเส้นทางและบริเวณสถานีรถไฟ (Transit-Oriented Development : TOD และ Land Readjustment) รวมทั้งจัดทำแผนการพัฒนาและเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งสาธารณะระบบต่างๆ ในพื้นที่กับควบคุมการพัฒนาโครงการ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดจากการใช้พื้นที่ในการดำเนินโครงการ เกิดการพัฒนาเมืองและการกระจายความเจริญไปสู่ส่วนภูมิภาค รวมทั้งเกิดความชัดเจนในการเพิ่มผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและทางการเงินของโครงการในภาพรวม

(๔) รฟท. ควรกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเรื่องการเดินรถและการบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) ให้มีความชัดเจนเป็นรูปธรรม โดยในการพิจารณารูปแบบจะต้องคำนึงถึงรูปแบบที่สามารถบริหารจัดการได้อย่างคล่องตัว และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการให้บริการเดินรถ

(๕) กระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการ ร่วมกับหน่วยงานที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ควรกำหนดรูปแบบการถ่ายทอดองค์ความรู้และการฝึกอบรมให้กับบุคลากรของประเทศไทยอย่างชัดเจน โดยเฉพาะการให้บริการเดินรถและการซ่อมบำรุง ตามข้อ (๒) ซึ่งการถ่ายทอดองค์ความรู้จะเป็นการเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ

(๖) กระทรวงคมนาคมและ รฟท. ควรประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงวัตถุประสงค์และความจำเป็นในการดำเนินโครงการ เพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ และเพื่อสร้างความต้องการ (Demand) ในการใช้บริการ รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมือง และการสร้างฐานทางธุรกิจในส่วนภูมิภาค จากภาคเอกชนและภาคประชาชน

/๒. สำหรับ...

๒. สำหรับแนวทางการลงทุน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน ดังนั้น จึงเห็นควรที่รัฐบาลจะเป็นผู้รับภาระการลงทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

(๑) ค่าร้อยละและเวนคืนที่ดิน วงเงิน ๑๓,๐๖๙.๖๐ ล้านบาท ให้สำนักงานประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้กับ รพท.

(๒) ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างออกแบบรายละเอียดของฝ่ายจีน ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (CSC) ฝ่ายจีน ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการและที่ปรึกษาวิศวกรรม (PMC และ ICE) งานจ้างออกแบบ จัดหา ติดตั้งระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบรถไฟความเร็วสูง การจัดหาตู้รถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร วงเงิน ๑๖๖,๓๔๒.๖๑ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ที่เหมาะสม และนำมาให้ รพท. กู้ต่อ โดยให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี เป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รพท. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินโดยตรงทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รพท. ต่อไป

๓. ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๒ กำหนดให้โครงการที่จะใช้เงินกู้ จะต้องบรรจุในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปี ในกรณี ภายหลังจากที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ รพท. กู้เงินในประเทศเพื่อเป็นเงินลงทุนสำหรับโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา วงเงิน ๑๖๖,๓๔๒.๖๑ ล้านบาท แล้ว รพท. จะต้องเสนอความต้องการใช้เงินกู้แต่ละปีให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงินต่อคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ เพื่อบรรจุโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายวิสุทธิ์ ศรีสุพรรณ)

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง

รักษาการแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

กองพัฒนารัฐวิสาหกิจ ๑

โทร. ๐ ๒๒๙๘ ๕๘๘๐-๗ ต่อ ๒๑๔๐

โทรสาร ๐ ๒๒๙๘ ๘๕๔๗

สำเนาถูกต้อง



(นายพงศ์ศิริ ศรีมีงษ์ชัย)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด

ที่ กค ๑๓๐๔/ ๑๗๕๑



กระทรวงการต่างประเทศ
ถนนศรีอยุธยา กทม. ๑๐๕๐๐

๖๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง การขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ ๒๓๐๖๑ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่อ้างถึง ขอความเห็นกระทรวงการต่างประเทศเกี่ยวกับข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ความแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการต่างประเทศขอเรียนขอความเห็นเกี่ยวกับเรื่องนี้ ดังนี้

๑. กรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ เข้าข่ายเป็นสนธิสัญญาระหว่างประเทศและเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี แต่ไม่เข้าข่ายเป็นหนังสือสัญญาที่อาจมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้า หรือการลงทุน ของประเทศอย่างกว้างขวาง กล่าวคือ ไม่เป็นหนังสือสัญญาที่เกี่ยวกับการค้าเสรี เขตศุลกากรร่วม หรือการให้สิทธิพหุภาคี หรือทำให้ประเทศต้องสูญเสียสิทธิในทรัพยากรธรรมชาติทั้งหมด หรือบางส่วน ที่จะต้องได้รับความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามมาตรา ๑๗๘ วรรค ๒ และวรรค ๓ ของรัฐธรรมนูญ พ.ศ. ๒๕๖๐ อย่างไรก็ตาม หากการดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวจะต้องมีการแก้ไขกฎหมายหรือออกกฎหมายใหม่เป็นกรณี ก็ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติตามมาตรา ๑๗๘ วรรค ๒

อนึ่ง หากหน่วยงานต้นสังกัด (กระทรวงคมนาคม) เห็นควรปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ที่เห็นว่า การดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือฯ มีผลผูกพันต้องประมาณหรือการกู้เงินอย่างมีนัยสำคัญ ให้เสนอคณะรัฐมนตรีและสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพันต่อไป กระทรวงการต่างประเทศก็ไม่มีข้อขัดข้อง

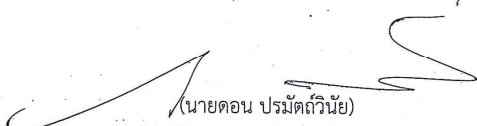
๒. การดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟระหว่างไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ตามหนังสือกระทรวงคมนาคมถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ระบุว่าเป็นเรื่องการขออนุมัติดำเนินโครงการดังกล่าว และกระทรวงคมนาคมระบุว่าเป็นการประกวดราคาจ้างก่อสร้างงานโยธาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-auction) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และกฎหมายไทย อาทิ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหา

/ อสังหาริมทรัพย์...

อสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. ๒๕๔๐ พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เป็นต้น ซึ่งจะเป็นการจัดทำสัญญาจัดจ้างระหว่างหน่วยงานของรัฐกับเอกชนที่ชนะการประกวดราคา อันเป็นสัญญาภายใต้บังคับกฎหมายภายใน มิใช่สนธิสัญญาภายใต้บังคับกฎหมายระหว่างประเทศและหนังสือสัญญาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญฯ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ


(นายดอน ปรมัตถ์วินัย)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ

กรมเอเชียตะวันออก
กองเอเชียตะวันออก ๓
โทร. ๐ ๒๒๐๓ ๕๐๐๐ ต่อ ๑๔๕๗๑
โทรสาร ๐ ๖๔๓ ๕๒๐๕

สำเนาถูกต้อง

(นายพงศ์ศิริ ศรีมิ่งขวัญชัย)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด

ที่ วท (ปคร) ๐๒๑๑/๕๖๒๗



กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
ถนนพระรามที่ ๖ ราชเทวี กทม. ๑๐๔๐๐

๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล)๒๓๐๖๓
ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ความละเอียดแล้ว นั้น

กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี พิจารณาแล้ว เห็นควรให้ความเห็นชอบต่อการขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมาตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และมีความพร้อมที่จะสนับสนุนการดำเนินโครงการดังกล่าวทั้งในด้านการกำหนดเทคโนโลยี องค์ความรู้ และสิ่งที่ควรรับการถ่ายทอดจากจีน การใช้เครื่องมือและบุคลากร รวมทั้งอาจสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์วิจัย ทดสอบมาตรฐาน ศูนย์ฝึกอบรม หรือโรงงานประกอบภายในประเทศ โดยกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมีโครงการวิจัยร่วมในด้านระบบรางกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (Science and Technology Partnership - STEP) เพื่อพัฒนาระบบการควบคุมการเดินรถให้สอดคล้องกับบริบทด้านเทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐานที่ประเทศไทยมีอยู่ ทั้งนี้ มีความเห็นเพิ่มเติมดังนี้

๑. ควรพิจารณาให้มีหน่วยงานกลางทำหน้าที่บริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินงานพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และการพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิค สำหรับรองรับการพัฒนา ระบบขนส่งทางราง โดยร่วมกับเครือข่ายสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยของภาครัฐ และภาคเอกชน อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทยให้สามารถพึ่งพาตนเองทางด้านเทคโนโลยีโดยควรบูรณาการความสามารถและกำหนดแนวทางพัฒนาร่วมกัน

/๒. ข้อ ๔.๘.๑ ...

๒. ข้อ ๔.๘.๑ กรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ สัญญาที่ ๒.๒ สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา และสัญญาที่ ๒.๓ งานวางราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จัดหาขบวนรถและฝึกอบรมบุคลากร ซึ่งรับผิดชอบโดยฝ่ายจีน ซึ่งในกระบวนการดังกล่าวต้องมีการตรวจสอบ ทดสอบวัสดุและผลิตภัณฑ์ ทั้งในงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟควรเสนอให้ฝ่ายจีนใช้มาตรฐานสากล เช่น ISO หรือ EN ฯลฯ เป็นมาตรฐานกลางในการทดสอบและการตรวจรับ เพื่อควบคุมคุณภาพวัสดุและผลิตภัณฑ์ที่จะใช้ในโครงการทั้งหมด ครอบคลุมทั้งงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟ โดยเน้นให้ต้องใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศไทยที่ได้รับการรับรอง มอก. ๑๗๐๒๕ ดำเนินการทดสอบเป็นลำดับแรก หากไม่มีห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศไทยดังกล่าว จึงจะยินยอมให้ใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในต่างประเทศที่ได้รับการรับรอง มอก. ๑๗๐๒๕ ในรายการที่ตรวจสอบได้ เพื่อเป็นการยกระดับห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศ และควบคุมคุณภาพของวัสดุผลิตภัณฑ์ให้ได้มาตรฐานและความปลอดภัยสูงสุด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นางอรรรชกา สืบญะเรือง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

สำนักงานปลัดกระทรวง

โทร. ๐ ๒๓๓๓ ๓๔๖๗

โทรสาร ๐ ๒๓๓๓ ๓๔๓๘

email : phenphan.m@most.go.th

สำเนาถูกต้อง



(นายพงศ์ศิริ ศรีมั่งขวัญชัย)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๗๒๐/ ๕๐๕

สำนักงบประมาณ

ถนนพระรามที่ ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๗) กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน
ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ค่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๓๐๖๓

ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงบประมาณเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กรณีกระทรวงคมนาคมเสนอ เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

๑. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ในวงเงิน ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓) ตามกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ โดยเป็นความร่วมมือแบบรัฐต่อรัฐ โดยในส่วนของโครงการก่อสร้างงานโยธา ให้ดำเนินการประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (e - auction) หรือการจัดจ้างลักษณะอื่น ๆ ตามระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทย ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ระเบียบ กรมบัญชีกลาง มติคณะรัฐมนตรี คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ และระเบียบราชการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๒. ให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั้งนี้ หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการโครงการฯ โดยใช้เงินกู้ เห็นควรอนุญาตให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๔ (๔)

/๓. เสนอสถานะนิติบัญญัติ...

๓. เสนอสมานัติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ และมาตรา ๑๗๘ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ซึ่งกำหนดให้การกระทำสัญญาที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้าหรือการลงทุนของประเทศอย่างกว้างขวาง จะต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา ก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพันต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานประมาณพิจารณาแล้วขอเรียน ดังนี้

๑. โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา เป็นการดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย ในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ เห็นชอบร่างบันทึกความเข้าใจ และสมานัติบัญญัติแห่งชาติได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๗ ให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๒๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๕๗ แล้ว ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสาร รองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการเดินทาง พร้อมทั้งช่วยเพิ่มศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจของหัวเมืองภูมิภาคในอนาคต ประกอบกับคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาโครงการดังกล่าว ตามนัยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบลงทุนของรัฐบาลกิจ พ.ศ. ๒๕๕๐ แล้ว จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ไทย - จีน ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ภายในวงเงิน ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓) ตามความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยระบบการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการรถไฟ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ โดยเป็นความร่วมมือแบบรัฐต่อรัฐ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยเสนอสมานัติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพันต่อไป ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ และมาตรา ๑๗๘ แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ทั้งนี้ ขอให้กระทรวงคมนาคมนำความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปดำเนินการอย่างเคร่งครัดด้วย

๒. สำหรับแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ในโครงการดังกล่าว เห็นควรให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินทุนในประเทศที่เหมาะสม วิธีการให้กู้ต่อและค้ำประกันเงินกู้ภายในประเทศ ตามแผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน เพื่อเป็นค่างานโยธาดำเนินตามสัญญา ๑ ค่างานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐาน

ด้านโยธาดำเนินตามสัญญา ๒.๑ ค่างานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธาดำเนินตามสัญญา ๒.๒ ค่างานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลตามสัญญา ๒.๓ ค่าบริหารจัดการการก่อสร้างของฝ่ายไทย และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน ๑๖๖,๓๔๒.๖๑ ล้านบาท โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้เงินกู้รายปีเฉพาะในส่วนค่าโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐบาลเป็นผู้รับภาระตามสัญญา ๑ สัญญา ๒.๑ สัญญา ๒.๒ และค่าบริหารจัดการการก่อสร้างของฝ่ายไทยเท่านั้น ซึ่งเป็นไปตามแนวทางการรับภาระค่าใช้จ่ายของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มกษะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๙ สำหรับค่าเวนคืนที่ดินและค่าร้อยละสี่ของมูลค่าที่ดิน วงเงิน ๑๓,๐๖๙.๖๐ ล้านบาท นั้น ในส่วนของค่าร้อยละสี่ของมูลค่าที่ดิน จำนวน ๓,๒๔๖ ล้านบาท เห็นควรให้ผู้เช่าที่ดินในเขตทางรถไฟเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการร้อยละสี่ของผู้เช่าเอง ตามเงื่อนไขสัญญาการใช้ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่วนค่าเวนคืนที่ดินและค่าร้อยละสี่ของมูลค่าที่ดิน จำนวน ๙,๘๒๓.๖๐ ล้านบาท ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป รวมทั้งขอให้กระทรวงคมนาคมควบคุมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามหลักเกณฑ์การกำหนดเงินค่าทดแทนที่ดินและสิ่งหักเหน้ำทรัพย์ ตามนัยพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๓๐ อย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและการใช้จ่ายงบประมาณ ให้มีความเหมาะสมและคุ้มค่า

๓. เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการบรรจุแผนการปฏิบัติงานโครงการดังกล่าวไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ตามนัยพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๙ ต่อไป

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ สำนักงานประมาณมีข้อสังเกต ดังนี้

๑. เห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดราคากลางของงานโยธาดำเนินตามสัญญา ๑ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ ที่กำหนดให้ไม่เกิน ๓๐ วัน ก่อนเริ่มดำเนินการจัดหาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้การกำหนดราคากลางงานก่อสร้างเป็นไปตามหลักเกณฑ์การคำนวณราคากลางงานก่อสร้างของทางราชการ นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยควรปฏิบัติตามประกาศกรมบัญชีกลาง เรื่อง อัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคางานก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ด้วย ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรดำเนินการตามระเบียบอย่างเคร่งครัด และเจรจาต่อรองราคาให้ได้ราคาต่ำสุด เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ และเมื่อได้ทราบผลการประกวดราคาแล้วให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบอีกครั้งหนึ่งก่อนลงนามในสัญญาจ้างต่อไป

๒. เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทยานก่อสร้าง สูตร และวิธีคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการ ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๒ แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๓/ว ๑๐๙ ลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๓๒

๓. การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับการบริหารโครงการให้มีประสิทธิภาพ และบรรลุเป้าหมายตามแผนที่กำหนดไว้ โดยให้รายงานผลการดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุก ๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ

๔. โดยที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีคำสั่ง ที่ ๓๐/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเร่งรัด และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา เพื่อกำหนด ขั้นตอนและหลักเกณฑ์วิธีการไว้เป็นกรณีพิเศษ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าวให้เป็นไปด้วยความรอบคอบ รัดกุม โปร่งใส มีประสิทธิภาพ และสามารถเร่งรัดการดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จได้โดยเร็ว จึงเห็นสมควร ให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการฯ ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติดังกล่าว และปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี หนังสือเวียน ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานทางราชการให้ถูกต้องครบถ้วน

อย่างไรก็ดี เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ทันต่อสถานการณ์และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เห็นสมควรให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสร้างความรู้และความเข้าใจให้กับทุกภาคส่วนให้ครอบคลุม ครบถ้วน รวมทั้งคำนึงถึงประโยชน์ที่ทางราชการและประชาชนจะได้รับเป็นสำคัญด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสมศักดิ์ โชติธิตะศิริ)

ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ

กองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ ๔

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๑๕๐๙

โทรสาร ๐ ๒๖๑๘ ๕๐๙๒

สำเนาถูกต้อง



(นายพงศ์ศิริ ศรีมิ่งขวัญชัย)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๔/ ๒๖๔



สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
๑ ถนนพระอาทิตย์ เขตพระนคร
กรุงเทพฯ ๑๐๒๐๐

๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๓๐๖๒ ลงวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาให้ความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กรณีการขออนุมัติดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ความละเอียดทราบแล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

๑. กระทรวงคมนาคมเสนอขออนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา วงเงิน ๑๗๙,๕๑๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี ซึ่งเป็นการสร้างทางรถไฟสายใหม่ จึงต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการได้ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๓๙ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓ และเป็นเรื่องที่อยู่ในอำนาจของคณะรัฐมนตรีที่จะพิจารณาอนุมัติได้ตามที่เห็นสมควร ส่วนการดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้างงานโยธาเป็นเรื่องที่ รฟท. ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการฯ ที่กระทรวงคมนาคมเสนอให้รัฐบาลรับประกัน โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายปี และ/หรือกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ภายในประเทศให้ตามความเหมาะสมโดยให้ รฟท. เป็นผู้กู้เงิน นั้น โดยที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ สรุปได้ว่า ในการขออนุมัติงบประมาณหรือเงินกู้ของรัฐบาลกิจ ให้ส่วนราชการที่เสนอเรื่องถามความเห็นของสำนักงบประมาณ กระทรวงการคลัง คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แล้วเสนอความเห็นของหน่วยงานดังกล่าวมาพร้อมกับการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะได้รวบรวมความเห็นดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วย โดยการพิจารณาค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการฯ เป็นอำนาจของคณะรัฐมนตรีที่จะพิจารณาได้ตามความเหมาะสม

และหากเห็นสมควรให้ รฟท. กู้เงินมาใช้ในโครงการฯ เกินกว่า ๕ ล้านบาทขึ้นไป คณะรัฐมนตรีจะต้องให้ความเห็นชอบก่อนจึงจะดำเนินการได้ ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๓๙ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๓

๓. โดยที่โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา มีวงเงิน ๑๗๙,๔๑๓ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๔ ปี ซึ่งจะจัดสรรจากงบประมาณรายปี และ/หรือเงินกู้ อันเป็นการก่อให้เกิดผลผูกพันต่อประมาณหรือเป็นการกู้เงินอย่างมีนัยสำคัญ หากคณะรัฐมนตรีอนุมัติการดำเนินโครงการดังกล่าวก็จะต้องเสนอเรื่องต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณา ก่อนดำเนินการต่อไป ซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

สำหรับการเสนอเรื่องเพื่อขอความเห็นชอบของรัฐสภาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย นั้น โดยที่สำนักงานฯ ไม่ได้รับเอกสารสัญญาการก่อสร้างโครงการฯ ในชั้นนี้จึงเห็นว่า หากสัญญา มีการกำหนดสิทธิและหน้าที่ให้ฝ่ายไทยและฝ่ายจีนต้องปฏิบัติ และมีการใช้ถ้อยคำที่ก่อให้เกิดผลผูกพันทางกฎหมายระหว่างกันตามกฎหมายระหว่างประเทศ จะเข้าลักษณะเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญฯ และหากเนื้อหาของสัญญาอาจมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้าหรือการลงทุนอย่างกว้างขวางตามมาตรา ๑๗๘ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญฯ จะต้องเสนอขอความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติซึ่งยังคงทำหน้าที่รัฐสภาตามบทเฉพาะกาลมาตรา ๒๖๓ ของรัฐธรรมนูญฯ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายดิศทัต โตตระกิตต์)

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

กองกฎหมายเทคโนโลยีและการคมนาคม

ฝ่ายกฎหมายคมนาคม

โทร. ๐ ๒๒๒๒ ๐๒๐๖-๙ ต่อ ๑๖๗๘ (นางสาวพรทิพย์ฯ)

โทรสาร ๐ ๒๒๒๖ ๕๑๖๕

www.krisdika.go.th

www.lawreform.go.th

สำเนาถูกต้อง



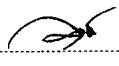
(นายพงศ์ศิริ ศรีมิ่งขวัญชัย)

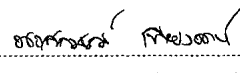
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

เอกสารแนบ 1-3

แบบ สผ.1 รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม
ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-
เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ฉบับเดือนกันยายน 2560

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่
ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก
การรถไฟแห่งประเทศไทย


(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
2๑ กันยายน 2560

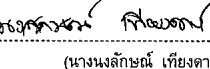

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



แบบ สผ.1
รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป		1) เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการระยะประมาณ 4 กิโลเมตร ตัดผ่านเขตห้ามล่าสัตว์ป่า บึงบอระเพ็ด ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำนานาชาติ ดังนั้น หน่วยงานเจ้าของโครงการจะต้องดำเนินการขออนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เขตห้ามล่าสัตว์ป่า และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำกับดูละพื้นที่ที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทั้งหมด 2) ก่อนก่อสร้างให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการประสานงานกับกรมศิลปากรเพื่อจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญด้านโบราณสถาน โบราณคดี เข้าร่วมตรวจสอบสังเกตการณ์ ก่อสร้างอุโมงค์ผ่านเมืองลพบุรี เพื่อพิจารณา กำหนดมาตรการเพิ่มเติม หากพบโบราณวัตถุ หรือแหล่งโบราณคดีขณะก่อสร้างอุโมงค์ 3) หน่วยงานเจ้าของโครงการ ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมศิลปากร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท	-


(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
2๑ กันยายน 2560


(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)		กรมโยธาธิการและผังเมือง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันแก้ไขและผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน 4) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมดตามที่ได้อนุญาตไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือ ผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการต้องปฏิบัติตามข้อจำกัด	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

ธวัชชัย พิลาธอน

(นางนงลักษณ์ เทียยดาห์)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)		5) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องจัดหาหน่วยงานหรือบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานเจ้าของโครงการ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยทั้งโครงการ หากหน่วยงานหรือบุคคลที่ 3 ดำเนินการตรวจสอบ พบว่าการดำเนินการใดๆ ของโครงการมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย จะต้องแจ้งให้หน่วยงานเจ้าของโครงการทราบทันที โดยหน่วยงานเจ้าของโครงการและผู้ดำเนินการก่อสร้างหรือบุคคลที่ 3 ร่วมกันดำเนินการค้นหาสาเหตุและกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบดังกล่าว ตลอดจน	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

ธวัชชัย พิลาธอน

(นางนงลักษณ์ เทียยดาห์)

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



2-4

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

บริษัท ปญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

 PANYA CONSULTANTS CO., LTD.

2-6

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
๒๙ กันยายน ๒๕๖๐

บริษัท ปญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

ปญญา

PANYA CONSULTANTS CO., LTD.

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 2.1 ธรณีวิทยา/แผ่นดินไหว	ระยะก่อสร้าง 1) การก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงจะดำเนินการในพื้นที่ราบ ไม่มีพื้นที่เสี่ยงต่อดินถล่ม โดยได้ออกแบบเป็นโครงสร้างทางยกระดับในช่วงผ่านดินอ่อน และนำท่วมซ้ำซาก ช่วงกรุงเทพฯ-อยุธยา มีฐานรากเป็นเสาเข็ม เพื่อป้องกันการทรุดตัวไว้แล้ว ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทางธรณีวิทยา 2) พื้นที่โครงการอยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงภัยแผ่นดินไหว เขต 1 และ 2ก คือ อาจมีแผ่นดินไหวเกิดขึ้นที่มีความรุนแรงระดับ III-VII เมอร์คัลลี สิ่งก่อสร้างออกแบบไม่มีความเสียหายบ้าง จึงต้องมีการออกแบบโครงสร้างป้องกันผลกระทบจากแผ่นดินไหว 3) สภาพธรณีวิทยาบริเวณอุโมงค์ลพบุรี เป็นดินเหนียวแข็ง มากถึงแข็งมากที่สุด การขุดอุโมงค์เลือกใช้วิธีขุดเจาะโดยใช้หัวขุด TBM ประเภทสมดุลแรงดันดิน (Earth Pressure Balance Shield E.P.B.)	ระยะก่อสร้าง 1) ออกแบบทางรถไฟตามมาตรฐานการรับน้ำหนัก ความต้านทานและความคงทนของอาคารหรือพื้นดินที่รองรับอาคารสำหรับการก่อสร้างอาคารในเขตที่อาจได้รับแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหวตามมาตรฐาน ASCE 7-05 มยผ.1302 และ มยผ.1301-54 2) ออกแบบลดการทรุดตัวบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างคันทางรถไฟกับโครงสร้างดอมมอสระพาน ทางเข้าอุโมงค์ และส่วนที่เป็นงานดินตัดเพื่อให้โครงสร้างและคันทางรถไฟเชื่อมต่อกันอย่างราบเรียบที่สุด 3) การก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินที่ผ่านเมืองลพบุรี กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างใช้หัวขุดเจาะประเภทสมดุลแรงดันดิน ซึ่งสามารถรักษาเสถียรภาพของมวลดินไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการและสิ่งปลูกสร้างข้างเคียง 4) การขุดเจาะ Bored Pile ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องเสนอสารละลายรักษาเสถียรภาพหลุมเจาะขณะทำการก่อสร้างเสาเข็มเจาะระบบเปียก และต้องได้รับอนุมัติจากผู้ว่าจ้างก่อน	ระยะก่อสร้าง -

(นายอาณัติ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.1 ธรณีวิทยา/แผ่นดินไหว (ต่อ)		โดยสามารถเลือกใช้สาร Polymer ซึ่งจะเพิ่มกำลังรับน้ำหนักบรรทุกเสียดทานผิวและกำลังรับน้ำหนักบรรทุกปลายเสาเข็ม ดีกว่าใช้ Bentonite 5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาเครื่องมือและบุคลากรผู้มีความชำนาญในการดำเนินงานเรื่องการติดตั้งอุปกรณ์ทางด้านวิศวกรรมปฐพีเทคนิคและธรณีวิทยา เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบจากการก่อสร้างอุโมงค์และโครงสร้างใต้ดินที่มีต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างข้างเคียง โดยติดตั้งอุปกรณ์ติดตามการเคลื่อนตัวของมวลดินระหว่างการขุดอุโมงค์ บันทึกค่าแรงดันน้ำที่เกิดขึ้นและเฝ้าสังเกตติดตามความเค้นที่เกิดขึ้นกับโครงสร้างสำคัญๆ ในขณะดำเนินการในบริเวณขุดเจาะอุโมงค์ การก่อสร้างกำแพงกันดินและงานขุดต่างๆ ที่จังหวัดลพบุรี เพื่อแจ้งเตือนการเคลื่อนตัวของดินที่ผิดปกติเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจส่งผลทำให้อาคารหรือสิ่งก่อสร้างข้างเคียงเกิดความเสียหาย	

(นายอาณัติ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.1 ธรณีวิทยา/แผ่นดินไหว (ต่อ)		6) ดินที่เกิดจากการขุดอุโมงค์ที่เมืองลพบุรี ต้องนำไปถมพื้นที่สถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีป่าหยาและใช้ถมคันทางรถไฟ ความเร็วสูงช่วง กม. 113+900 ถึง กม. 121+800 ที่เป็นคันทางบนพื้นดินบริเวณ ก่อนถึงสถานีป่าหยา โดยไม่กองทิ้งใน พื้นที่อื่น	
	ระยะดำเนินการ 1) หลังเปิดใช้เส้นทางรถไฟความเร็วสูงเป็นระยะเวลาหนึ่ง ช่วงรอยต่อของโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ และคันทางดินหรือรอยต่อกับสะพานอาจทรุดตัว ไม่เท่ากัน 2) หากเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวโครงสร้างต่างๆ จะไม่ได้รับความเสียหายเนื่องจากออกแบบ ป้องกันไว้แล้ว แต่จำเป็นต้องหยุดเดินรถชั่วคราว เพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของระบบเพื่อความ ปลอดภัยในการให้บริการ	ระยะดำเนินการ 1) ดัดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดการทรุดตัวของทาง รถไฟและทำการตรวจวัดอย่างน้อย 6-12 เดือนต่อเนื่องกันเพื่อให้แน่ใจว่าการทรุดตัว ที่เกิดขึ้นเป็นไปตามข้อกำหนดการ ออกแบบ 2) ดูแล ตรวจสอบ และบำรุงรักษาความมั่นคง แข็งแรงของโครงสร้างทางรถไฟความเร็ว สูงและบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเป็นประจำ ทุกปี	ระยะดำเนินการ -

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.2 คุณภาพอากาศ	ระยะก่อสร้าง ปริมาณฝุ่นละอองเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่เกิดขึ้น ในขณะก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงทั้ง 7 แห่ง จะมี ค่าสูงสุดอยู่ระหว่าง 62-150 มคก./ลบ.ม. ซึ่งยังไม่เกิน ค่ามาตรฐาน 330 มคก./ลบ.ม. ผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ	ระยะก่อสร้าง 1) ก่อสร้างรั้วกั้นสูงอย่างน้อย 2 เมตร กั้น โดยรอบบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน การรื้อ ถอนอาคาร การกองวัสดุ การขุดเจาะ และ การผสมคอนกรีตเพื่อลดการฟุ้งกระจาย ของฝุ่นละออง 2) ตรวจสอบสภาพ บำรุงรักษาเครื่องยนต์ รถบรรทุก รวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการ ก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้ งานเป็นประจำ 3) กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ ตามที่กฎหมายและท้องถิ่น กำหนด เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น ละออง และเพื่อความปลอดภัยในการจราจร 4) พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดิน และกอง วัสดุก่อสร้าง ต้องฉีดพรมน้ำเพื่อควบคุม ฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง 5) จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุก ที่วิ่งเข้า-ออก จากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ขึ้นมาจากถนนหรือทางหลวง เพื่อควบคุม มิให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือ รถบรรทุกตกหล่นบนถนนที่อยู่ใกล้เคียง พื้นที่โครงการ	ระยะก่อสร้าง ตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 7 สถานี ประกอบด้วย 1) บ.ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ 2) วัดดอนเมือง กรุงเทพฯ 3) วัดพิชัยสงคราม จ.พระนครศรีอยุธยา 4) บ้านโคกกระโดน จ.ลพบุรี 5) โรงเรียนสหวิทยาศึกษา จ.นครสวรรค์ 6) วัดวิจิตราราม จ.พิจิตร 7) โรงพยาบาลพุทธชินราช จ.พิษณุโลก ดัชนีและระยะเวลาที่ทำการตรวจวัด ได้แก่ การติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM- 10) สถานีละ 5 วันต่อเนื่อง โดยตรวจวัดในช่วง ที่มีกิจกรรมการก่อสร้างใกล้สถานีตรวจวัดใน ระยะ 0.5 กม. ปีละ 4 ครั้ง ตลอดระยะก่อสร้าง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) ค่าใช้จ่ายตรวจวัดสถานีละ 90,000 บาท หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นผู้ตั้ง งบประมาณเพื่อจัดจ้างบุคคลที่สามในการ ติดตามตรวจสอบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะ ดำเนินการและบำรุงรักษา

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.2 คุณภาพอากาศ (ต่อ)		6) จัดเจ้าหน้าที่เก็บกวาดดินโคลนและล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการ อย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง เพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด 7) กองวัสดุก่อสร้าง และรถบรรทุก จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมเพื่อป้องกัน ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น 8) จัดให้มีหน่วยงานรับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานก่อสร้างโครงการทุกแห่ง และมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์แสดงไว้ เมื่อได้รับเรื่องร้องเรียนจะต้องดำเนินการส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบหาสาเหตุและปรับปรุงแก้ไขเพื่อลดผลกระทบให้กับประชาชนทันที 9) ทำความสะอาดคราบปูนที่เกาะผนังอุโมงค์ภายในหลังก่อสร้างอุโมงค์เสร็จทันที	

ส-10

(นายอาเนห์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

นางนงลักษณ์ เทียงดาห์
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.2 คุณภาพอากาศ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟความเร็วสูงใช้กระแสไฟฟ้าในการเดินรถ จึงไม่มีผลกระทบโดยตรงต่อคุณภาพอากาศ แต่เพื่อเป็นการเฝ้าระวังโครงการจะกำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณแนวเส้นทางตลอดระยะดำเนินการ	ระยะดำเนินการ 1) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนและระบบรางแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง โดยจัดทำเป็นแผ่นพับแจกให้ประชาชนที่ใช้บริการที่สถานีรถไฟความเร็วสูงทุกแห่ง 2) จัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์และจักรยานในบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบรถไฟ 3) จัดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟความเร็วสูง ดังนี้ (1) การระบายอากาศในห้องน้ำสาธารณะ ให้ใช้พัดลมดูดอากาศไปทั้งนอกอาคาร โดยมีอัตราการระบายอากาศมากกว่า 4 เท่า ของปริมาตรห้องต่อชั่วโมง (2) การระบายอากาศในห้องเครื่องต่างๆ เช่น ห้องเครื่องสูบน้ำ ห้องเครื่องกำเนิดไฟฟ้า ให้มีพัดลมดูดอากาศที่สามารถดูดความร้อนจากแหล่งกำเนิดความร้อนได้ทั้งหมด	ระยะดำเนินการ 1) บริเวณพื้นที่อ่อนไหวตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 7 สถานี ประกอบด้วย (1) บ.บุษนิมิตไทย จำกัด (มหาชน) (2) วัดดอนเมือง กรุงเทพฯ (3) วัดพิชัยสงคราม จ.พระนครศรีอยุธยา (4) บ้านโคกกระเทียม จ.ลพบุรี (5) โรงเรียนสหวิทยาศึกษา จ.นครสวรรค์ (6) วัดวิจิตรวาม จ.พิจิตร (7) โรงพยาบาลพุทธชินราช จ.พิษณุโลก ติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM-10) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) ดำเนินการปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะดำเนินการ ค่าใช้จ่ายตรวจวัดสถานีละ 90,000 บาท 2) บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงตรวจสอบคุณภาพอากาศในอาคารสถานีทั้ง 7 สถานี โดยตรวจวัดขึ้นละ 2 จุด ประกอบด้วย CO, NO ₂ , THC ฝุ่นละอองรวม อุณหภูมิและความชื้นสัมพัทธ์ ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะดำเนินการ ค่าใช้จ่ายครั้งละ 350,000 บาท

ส-11

(นายอาเนห์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

นางนงลักษณ์ เทียงดาห์
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.2 คุณภาพอากาศ (ต่อ)		(3) การระบายอากาศในห้องอื่นๆ ที่ไม่มี แหล่งกำเนิดความร้อน เช่น ห้องเก็บ ของ ห้องไฟฟ้าประจำชั้น ต้องมีการ ระบายอากาศโดยใช้พัดลมดูดอากาศ ไปทิ้งนอกห้อง เพื่อให้มีอากาศ หมุนเวียนในห้อง ช่วยลดกลิ่นอับชื้น และคนที่มาทำงานในห้องไม่รู้สึก อึดอัด โดยมีอัตราการระบายอากาศ มากกว่า 5 เท่าของปริมาตรห้องต่อชั่วโมง (4) การระบายอากาศภายในอุโมงค์สะพาน จะใช้ piston effect ให้ขบวนรถเป็น ตัวตีระบายอากาศเข้าออกจากอุโมงค์	หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นผู้ตั้ง งบประมาณเพื่อจัดจ้างบุคคลที่สามในการ ติดตามตรวจสอบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะ ดำเนินการและบำรุงรักษา
2.3 เสียง	ระยะก่อสร้าง 1) ผลการประเมินระดับเสียงดังเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ เกิดขึ้นในพื้นที่รอบๆ บริเวณสถานีรถไฟ ความเร็วสูงทั้ง 7 แห่ง พบว่าในระยะห่าง 255- 1,081 ม. มีค่า 41.9-61.0 dBA ส่วนระดับเสียง รบกวนมีค่าตั้งแต่ 0.2-7.0 dBA ไม่เกินค่ามาตรฐาน	ระยะก่อสร้าง 1) กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเลือกใช้เครื่องมือ เครื่องจักร ที่มีการใช้ท่อไอเสียชนิดเก็บ เสียงเพื่อลดเสียงรบกวน 2) จัดให้มีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรและ เครื่องยนต์และบำรุงรักษาตามคู่มือให้อยู่ใน สภาพที่ได้อย่างสม่ำเสมอ 3) กำหนดช่วงเวลากิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง มาก เช่น การเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุด ผิวดินการกระแทก ฯลฯ ให้ดำเนินการในช่วงเวลา กลางวันเท่านั้น (เวลา 07.00-18.00 น.)	ระยะก่อสร้าง ตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 8 สถานี ประกอบด้วย 1) บ.ปูนดินมดไทย จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ 2) วัดดอนเมือง กรุงเทพฯ 3) วัดพิชัยสงคราม จ.พระนครศรีอยุธยา 4) บ้านโคกกระโดน จ.ลพบุรี 5) โรงเรียนสหวิทย์ศึกษา จ.นครสวรรค์ 6) สถานีประมงบึงบอระเพ็ด จ.นครสวรรค์ 7) วัดวิจิตราราม จ.พิจิตร 8) โรงพยาบาลพุทธชินราช จ.พิษณุโลก

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.3 เสียง (ต่อ)	2) ผลการประเมินระดับเสียงดังเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ เกิดขึ้น พบว่าพื้นที่รอบๆ ที่ตั้งอยู่ห่างจาก เส้นทางรถไฟน้อยกว่า 105 เมตร จะได้รับเสียงดัง เกิน 70 dBA จำนวน 50 แห่ง สถานที่ท่องเที่ยว ที่ตั้งอยู่ในระยะ 30-195 เมตร 12 แห่ง และ โบราณสถานที่ตั้งอยู่ในระยะ 77-85 เมตร 5 แห่ง ต้องมีมาตรการลดผลกระทบเสียงดังจากการ ก่อสร้างเส้นทางด้วย 3) ส่วนเสียงรบกวน พบว่ามีพื้นที่รอบๆ ที่ตั้งอยู่ใน ระยะน้อยกว่า 185 เมตร จากทางรถไฟจะได้รับ เสียงรบกวนเกินมาตรฐานที่กำหนดไว้ 10 dBA จำนวน 149 แห่ง ประกอบด้วย พื้นที่รอบๆ 125 แห่ง แหล่งท่องเที่ยว 15 แห่ง และ โบราณสถาน 9 แห่ง ที่ได้รับเสียงรบกวนเกินค่า มาตรฐานขณะก่อสร้าง 4) ผลการประเมินเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงและเสียงดัง รบกวนขณะก่อสร้างอุโมงค์ที่ปากอุโมงค์ไม่เกินค่า มาตรฐาน	4) การก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวน ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ โครงการฯ ต้องมีการแจ้งล่วงหน้าให้ชุมชน ทราบก่อนทุกครั้ง 5) หากจำเป็นต้องขุดเจาะเปิดพื้นถนน ชั่วคราวเพื่อทำงานก่อสร้างต้องใช้พื้นที่ยาง รองแผ่นเหล็ก เพื่อลดความดังของเสียง และจะใช้พื้นที่แผ่นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น 6) ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูงอย่างน้อย 2 เมตร บริเวณพื้นที่รอบๆ ใต้แก้ม ชุมชน วัด โรงเรียน จำนวน 125 แห่ง ดังตารางที่ 1 บริเวณที่ท่องเที่ยวจำนวน 15 แห่ง ดังตารางที่ 2 และบริเวณโบราณสถาน จำนวน 9 แห่ง ดังตารางที่ 3 7) งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับให้ใช้ เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก เพื่อลดเสียง ดังจากแรงกระแทก แต่ในบริเวณก่อสร้าง สะพานหรือฐานรากอาคารที่อยู่ใกล้พื้นที่ รอบๆ ที่ต้องใช้เสาเข็มตอกให้ใช้แผ่นไม้ รองหัวเสาเข็มลดเสียงดัง 8) จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงดังสำหรับ คนงานที่ต้องปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดัง เช่น ครอบหูลดเสียง ปลั๊กอุดหูลดเสียง	ดัชนีและระยะเวลาที่ทำการตรวจวัด ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) และรายงานค่าระดับเสียง เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr), ค่าระดับเสียง กลางวัน-กลางคืน (Ldn), ค่าระดับเสียงพื้นฐาน (L ₉₀) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L _{max}) ตรวจวัด ทุก ๆ 3 เดือน หรือปีละ 4 ครั้ง ในช่วงที่มี กิจกรรมการก่อสร้างอยู่ในระยะ 0.5 กม. จาก จุดตรวจวัด ค่าใช้จ่ายในการตรวจวัดสถานีละ 13,000 บาท/ครั้ง หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นผู้ตั้ง งบประมาณเพื่อจัดจ้างบุคคลที่สามในการ ติดตามตรวจสอบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะ ดำเนินการและบำรุงรักษา

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.3 เสียง (ต่อ)		รวมทั้งกำหนดระยะเวลาการทำงานของคนงานที่ได้รับเสียงให้เป็นไปตามประกาศของกระทรวงมหาดไทย 9) กำหนดความเร็วของรถบรรทุกในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ตามที่กฎหมายและท้องถิ่นกำหนดและให้ข้อชี้ด้วยความระมัดระวัง รวมทั้งหลีกเลี่ยงการทำงานที่จะส่งเสียงดังรบกวนชุมชนโดยเฉพาะในช่วงเวลาของการพักผ่อน 10) เลือกใช้เทคโนโลยีการเชื่อมต่อระบบทางเชื่อมยาว ช่วยลดเสียงดังจากการกระแทกระหว่างล้อรถไฟกับรอยต่อรางรถไฟขณะวิ่ง	
	ระยะดำเนินการ 1) ผลการประเมินระดับเสียงดังเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เมื่อเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง รวมกับเสียงดังจากรถไฟเดิม พบว่าพื้นที่อ่อนไหวตามเส้นทางในระยะห่าง 30-915 ม. มีเสียงดังเฉลี่ย 24 ชั่วโมงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน 2) ส่วนระดับเสียงดังรบกวนตามแนวเส้นทางในพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ พบว่าพื้นที่อ่อนไหว 32 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวอีก 7 แห่ง จะได้รับเสียงรบกวนเกินมาตรฐานที่กำหนดไว้ 10 dBA จะต้องมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงดังด้วย	ระยะดำเนินการ 1) ติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ ชุมชน วัด โรงเรียน จำนวน 32 แห่ง โดยมีความสูงและความยาวของกำแพงกันเสียง ดังตารางที่ 4 และที่บริเวณสถานีท่องเที่ยว จำนวน 7 แห่ง โดยมีความสูงและความยาวของกำแพงกันเสียง ดังตารางที่ 5 โดยช่วงที่โครงสร้างทางยกระดับ (Viaduct) จะติดตั้งกำแพงกันเสียงที่ขอบทางยกระดับ ส่วนช่วงที่เป็น	ระยะดำเนินการ ตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 8 สถานี ประกอบด้วย 1) บ.ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ 2) วัดดอนเมือง กรุงเทพฯ 3) วัดพิชัยสงคราม จ.พระนครศรีอยุธยา 4) บ้านโคกกระเทียม จ.ลพบุรี 5) โรงเรียนสหวิทยาศึกษา จ.นครสวรรค์ 6) สถานีประมงบึงบอระเพ็ด จ.นครสวรรค์ 7) วัดวิจิตราราม จ.พิจิตร

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.3 เสียง (ต่อ)	3) ระดับเสียงรถไฟความเร็วสูงวิ่งเข้าอุโมงค์ด้วยความเร็ว 300 กม./ชม. มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่เกินมาตรฐาน 70 dBA จะอยู่ในระยะห่างจากปากอุโมงค์ 70 เมตร แต่บริเวณนี้เป็นทุ่งนา จึงไม่มีผลกระทบ	โครงสร้างคันทางที่พื้นดิน (Embankment) จะติดตั้งกำแพงกันเสียงที่ระดับสันรางรถไฟ ค่าใช้จ่าย 232.89 ล้านบาท 2) ปลุกต้นไม้บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงทุกแห่งเพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียง 3) บำรุงรักษาระบบรถไฟโดยมีการกลิ้งล้อและเจียรรางรถไฟอย่างสม่ำเสมอตามคู่มือการบำรุงรักษา เพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีและลดเสียงดังและการสั่นสะเทือนจากรถไฟความเร็วสูงและรางรถไฟ 4) ติดตามผลการตรวจวัดเสียงดังตลอดเส้นทางและข้อร้องเรียนเรื่องเสียงดัง หากพบว่าระดับเสียงเริ่มจะเกินค่ามาตรฐานหรือมีข้อร้องเรียน ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มในบริเวณที่จำเป็น	8) โรงพยายาลพุทธชินราช จ.พิษณุโลก ดัชนีและระยะเวลาที่ทำการตรวจวัด ประกอบด้วย ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ยต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) และรายงานค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr), ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn), ค่าระดับเสียงพื้นฐาน (L90) และค่าระดับเสียงสูงสุด (Lmax) ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะดำเนินการ ค่าใช้จ่ายในการตรวจวัดสถานีละ 13,000 บาท/ครั้ง หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นผู้ตั้งงบประมาณเพื่อจัดจ้างบุคคลที่สามในการติดตามตรวจสอบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการและบำรุงรักษา
2.4 ความสั่นสะเทือน	ระยะก่อสร้าง ระดับความสั่นสะเทือนต่อพื้นที่อ่อนไหวจากการก่อสร้างสถานีรถไฟอยู่ในช่วง 0.011-0.0963 มม./วินาที อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ระดับความสั่นสะเทือนต่อพื้นที่อ่อนไหวจากการก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งอยู่ในช่วง 0.0355-2.3875 มม./วินาที อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน	ระยะก่อสร้าง 1) กิจกรรมการเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การตอก และการกระแทก ต้องก่อสร้างเฉพาะช่วงเวลากลางวันตั้งแต่เวลา 07.00-18.00 น. ไม่ทำในเวลากลางคืนเพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน	ระยะก่อสร้าง ตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 7 สถานี ประกอบด้วย 1) บ.ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ 2) วัดดอนเมือง กรุงเทพฯ 3) วัดพิชัยสงคราม จ.พระนครศรีอยุธยา

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.4 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		- กำหนดให้ผู้รับจ้างเลือกใช้วิธีการเจาะเสาเข็มในการก่อสร้างฐานรากของทางรถไฟยกระดับแทนการตอกเสาเข็มเพื่อลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น - ตรวจสอบ ดูแล รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องบรรทุกน้ำหนักและจะต้องใช้ความเร็วไม่เกินกฎหมายและต้องห้ามพาด - กรณีที่มีการเปิดผิวถนนชั่วคราวถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาแน่นทนผิวถนนจะต้องมีแผ่นยางรองก่อนเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนและเสียงดังที่อาจเกิดขึ้นได้ - การก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงหรือโรงซ่อมบำรุง ในการตอกเสาเข็มที่อยู่ใกล้อาคารบ้านพัก อาศัย วัด โรงเรียน โรงพยาบาล จะต้องมีการขุดดินนำร่องก่อนแล้วจึงตอกเสาเข็มหรือเลือกใช้เครื่องจักรตอกเสาเข็มแทนการตอกเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน - บำรุงรักษาผิวจราจรทั้งแบบชั่วคราวและถาวรในพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่เขตติดต่อการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา เพื่อลดแรงสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกที่แล่นผ่าน	- บ้านโคกกระดิน จ.ลพบุรี - โรงเรียนสหวิทยาศึกษา จ.นครสวรรค์ - วัดวิจิตราราม จ.พิจิตร - โรงพยาบาลพุทธชินราช จ.พิษณุโลก ดัชนีและระยะเวลาที่ทำการตรวจวัดประกอบด้วย อนุภาคความเร็วสูงสุด (PPV, Peak Particle Velocity) ตรวจวัดปีละ 1 ครั้ง ละ 5 วัน ต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด โดยตรวจวัดในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างอยู่ในระยะ 0.5 กม. จากจุดตรวจวัด หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นผู้ตั้งงบประมาณเพื่อจัดจ้างบุคคลที่สามในการติดตามตรวจสอบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

(นายอาณัติ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงตาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.4 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ ความสั่นสะเทือนในระยะดำเนินการรถไฟความเร็วสูงร่วมกับรถไฟเดิมต่อพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ พบว่า มีค่า 0.0060-0.7317 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับที่มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อยและอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานผลกระทบต่อการดำรงนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - จัดให้มีรถตรวจสภาพทางตรวจสอบสภาพทางรถไฟและตรวจสอบค่าความคลาดเคลื่อนเทียบกับค่ามาตรฐานและทำการบำรุงรักษาทางที่ไม่ได้มาตรฐานเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนของตัวรถต่อผู้โดยสาร - ดูแลบำรุงรักษาระบบล้อและรางให้มีความเรียบอยู่เสมอ - เลือกใช้เทคโนโลยีระบบรองราง (Track support systems) และระบบรางรถไฟที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับต่ำ เช่น Resilient fasteners, Ballast mat, Resiliently support ties และ Floating slab และการเชื่อมต่อรางให้ยาวต่อเนื่องกันโดยมีจำนวนหัวต่อรางน้อยช่วยลดแรงกระแทกระหว่างล้อกับรางรถไฟ	ระยะดำเนินการ ตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 6 สถานี ประกอบด้วย - บ.ป.นธิเมธไนไทย จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ - วัดดอนเมือง กรุงเทพฯ - วัดพิชัยสงคราม จ.พระนครศรีอยุธยา - บ้านโคกกระดิน จ.ลพบุรี - โรงเรียนสหวิทยาศึกษา จ.นครสวรรค์ - วัดวิจิตราราม จ.พิจิตร - โรงพยาบาลพุทธชินราช จ.พิษณุโลก ดัชนีและระยะเวลาที่ทำการตรวจวัดประกอบด้วย อนุภาคความเร็วสูงสุด (PPV, Peak Particle Velocity) ตรวจวัดปีละ 1 ครั้ง ละ 5 วัน ต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด เป็นระยะเวลา 5 ปี หากมีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานให้ดำเนินการตรวจวัดทุก 5 ปี หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นผู้ตั้งงบประมาณเพื่อจัดจ้างบุคคลที่สามในการติดตามตรวจสอบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการและบำรุงรักษา

(นายอาณัติ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงตาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.5 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และการระบายน้ำ	ระยะก่อสร้าง 1) ทางรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพ-อยุธยา จะก่อสร้างเป็นทางยกระดับจึงไม่กีดขวางการระบายน้ำตามเส้นทาง 2) ทางรถไฟความเร็วสูงในช่วงอยุธยา-พิษณุโลก เป็นทางรถไฟบนพื้นดินเป็นส่วนใหญ่ได้ออกแบบอาคารระบายน้ำจากพื้นที่รับน้ำ 36 ลุ่มน้ำย่อยตามแนวขวางทางรถไฟ ซึ่งมีค่า F.S อยู่ระหว่าง 1.26-1.026 ซึ่งสามารถระบายน้ำได้อย่างเพียงพอไม่กีดขวางทางไหลของน้ำ 3) การระบายน้ำในอุโมงค์ลพบุรี ได้ออกแบบให้มีท่อระบายน้ำ อยู่ด้านล่างของทางรถไฟน้ำจะไหลไปรวมกันที่ Sump ที่จุดต่ำสุดในอุโมงค์และที่บริเวณ Cut and Cover และถูกสูบออกสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ ไม่ท่วมขังในอุโมงค์	ระยะก่อสร้าง 1) ก่อสร้างสะพาน 96 แห่ง ติดตั้งท่อลอดเพื่อการระบายน้ำตามแนวขวางเส้นทางรถไฟ โดยคำนวณขนาดช่องเปิดที่เป็นคันทางดินถมให้ระบายน้ำได้อย่างเพียงพอ เพื่อป้องกันปัญหาการกีดขวางการระบายน้ำ 2) ออกแบบระบบระบายน้ำของคันทางรถไฟ โดยมีรางระบายน้ำคอนกรีตทั้ง 2 ด้านของคันทาง และทำการฝังท่อคอนกรีต (Box Culvert) เพื่อการระบายน้ำระหว่างพื้นที่ทั้งสองด้านของทางรถไฟ 3) จัดพื้นที่เขตก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และดูแลทำความสะอาด โดยการจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ มิให้กีดขวางทางระบายน้ำ 4) ห้ามมิให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะทุกชนิดลงในลำน้ำต่างๆ เพื่อป้องกันปัญหาการกีดขวางการไหลของน้ำ การตีเนชันของลำน้ำ รวมถึงปัญหาน้ำท่วมขัง 5) วางแผนให้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ การขุด หรือการเจาะไถแหล่งน้ำในช่วงฤดูแล้ง	ระยะก่อสร้าง 1) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องกำกับดูแลผู้รับเหมาให้มีการจัดวางระบบระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างและบ้านพักคนงาน โดยต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของพื้นที่ การซึม และการไหลของน้ำตลอดจนพื้นที่รับน้ำ ทั้งนี้จะต้องไม่กีดขวางน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียง 2) หน่วยงานเจ้าของโครงการกำกับดูแลให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามแผนงาน ตรวจสอบสภาพท่อ ทางระบายน้ำ ตะแกรงกันขยะมูลฝอยตลอดแนวเส้นทางโครงการ หากพบว่า มีการอุดตันของดินทรายหรือวัสดุ กีดขวาง ต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว พร้อมตรวจสอบประสิทธิภาพการป้องกัน การชะล้างพังทลายของดิน เป็นต้น

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.5 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และการระบายน้ำ (ต่อ)		6) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบดูแล และป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างกีดขวางทางระบายน้ำหรือระบายน้ำหรือท่อระบายน้ำสาธารณะ 7) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องไม่ทำการปิดกั้นทางระบายน้ำเดิม ต้องจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวในทุกพื้นที่ เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง และต้องคืนพื้นที่เมื่อเสร็จงาน 8) การกองดิน ทราย และวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร 9) บริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ ให้ซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันที หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ 10) ออกแบบตอม่อของสะพานรถไฟให้มีลักษณะที่ลู่น้ำได้และขนานไปกับแนวตอม่อของสะพานเดิม รวมทั้งพิจารณาเลือกระยะห่างระหว่างช่วงเสาหลัก (main span) เพื่อให้ส่งผลกระทบต่อสภาพการไหลตามธรรมชาติน้อยที่สุด 11) การก่อสร้างช่วงพื้นที่น้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่บึงบอระเพ็ด ต้องก่อสร้างนั่งร้านต่อเนื่องจากพื้นที่ตลิ่ง เพื่อให้เครื่องจักรและ	-

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.5 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และการระบายน้ำ (ต่อ)		รถบรรทุกวิ่งเข้าไปไม่ถึง การก่อสร้างฐาน รากต้องมีการทดแผ่นเหล็กเสาชิมพิต ล้อมรอบสำหรับคานทางวิ่งให้ใช้แบบ Segmental Box Girder โดยติดตั้งแบบใช้ Lanucher Truss และเมื่อก่อสร้างเสร็จให้เรือ ถอนจ้งน้ำออกทั้งหมด	
	ระยะดำเนินการ การระบายน้ำตามแนวรางเส้นทางรถไฟความเร็ว สูงผ่านอาคารระบายน้ำทุกแห่ง สามารถไหลผ่านได้ โดยสะดวก โดยมีค่า F.S. สูงมากระหว่าง 1.26-1.026 ดังนั้นแนวเส้นทางจะมีผลต่อการกีดขวางทางระบาย น้ำน้อยมาก	ระยะดำเนินการ ตรวจสอบการดูแลระบบระบายน้ำตามแนว เส้นทางรถไฟความเร็วสูง บริเวณสถานีรถไฟ ความเร็วสูงและบริเวณโรงซ่อมบำรุง อย่าง สม่ำเสมอเป็นประจำทุกปี ให้อยู่ในสภาพดีหาก เกิดการชำรุดเสียหายหรืออุดตันต้องปรับปรุง แก้ไขโดยทันที	ระยะดำเนินการ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องตรวจสอบ และดูแลระบบระบายน้ำ เป็นประจำต่อเนื่อง ทุกปี ประกอบด้วย 1) ดูแลบำรุงรักษาอาคารระบายน้ำตลอดแนว เส้นทางโครงการ ให้สามารถใช้งานได้ดี ตลอดเวลา หากพบว่ามีชำรุดเสียหาย ต้องเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว และหาก พบว่ามีผลกระทบของดินตะกอนและวัชพืช จะต้องดำเนินการกำจัดออกโดยเร็ว เพื่อไม่ให้ กีดขวางการระบายน้ำเพื่อไม่ให้เกิด ผลกระทบด้านการระบายน้ำในบริเวณ โครงการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง 2) ตรวจสอบการสะสมของดินตะกอนและ วัชพืชในทางระบายน้ำอาคารระบายน้ำ ท่อลอด และสะพาน รวมทั้งตรวจสอบจุดที่อาจเกิด

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงตาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.5 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และการระบายน้ำ (ต่อ)			น้ำท่วมขังในฤดูฝนและสาเหตุของน้ำท่วมขัง ตลอดแนวเส้นทางโครงการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-ตุลาคม)
2.6 ทรัพยากรดินและ การชะล้างพังทลาย	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้าง โดยเฉพาะการขุดดิน ถมดิน และการก่อสร้างคันทางรถไฟที่ยกสูงจากระดับพื้นดิน อาจทำให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินในระดับ ปานกลางบริเวณ กม.ที่ 197+000 กม.ที่ 223+500 และกม.ที่ 227+500 ถึง กม.ที่ 232+500 เนื่องจากเป็น พื้นที่ราบ ดังนั้น ผลกระทบต่อทรัพยากรดินในแง่การ ชะล้างพังทลายของดินจึงมีอยู่ในระดับต่ำ	ระยะก่อสร้าง 1) การตัดต้นไม้ที่ขึ้นอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างต้องตัด เฉพาะที่จำเป็นเท่านั้นเพื่อให้เกิดไม่ไร้คุณค่า 2) กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดดิน และการถมดิน ในย่านชุมชน ต้องจัดทำแผนงานดำเนินการให้เสร็จสิ้น ก่อนเข้าสู่ฤดูฝน เพื่อป้องกันผลกระทบจาก การชะล้างพังทลายของดิน และเพื่อความ สะดวกในการปฏิบัติงาน 3) ปลูกรักษาพื้นที่ลาดชันทางซึ่งมีความ ลาดชัน (1:1.5) หรือประมาณ 33.33 เปอร์เซ็นต์ โดยกำหนดให้ปลูกรักษาพันธุ์ดิน ชั้นบน (top soil) ที่ความหนา 15 เซนติเมตร โดยพันธุ์ไม้ที่เหมาะสมได้แก่ กล้วยน้ำว้า 4) ในช่วงทางวิ่งที่เป็นโครงสร้างทางระดับดิน (Embankment) ช่วง กม.ที่ 197+000, ระยะทาง 500 เมตร กม.ที่ 223+500 ระยะทาง 500 เมตร และ กม.ที่ 227+500 ถึง กม.ที่ 232+500 ระยะทาง 5 กิโลเมตร	ระยะก่อสร้าง -

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงตาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
		ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการสูญเสียดินระดับปานกลางจะดำเนินการปลูกไม้พุ่มขนาดความสูง 4 เมตร จำนวน 2 แถว เช่น ต้นพิกุล, ยี่โถ, แก้ว ระยะปลูก 2x2 เมตร แบบสลับฟันปลา โดยปลูกที่ระดับพื้นดินนอกบริเวณที่ลาดชันของคันทางรถไฟความเร็วสูงตลอดทั้ง 2 ฝั่งทางรถไฟ โดยต้องดูแลรักษาไม้พุ่มโดยการตัดแต่งกิ่งและทรงพุ่มเป็นประจำปีละ 4 ครั้ง	
	ระยะดำเนินการ เมื่อโครงการแล้วเสร็จสภาพพื้นที่บริเวณสถานีจะปกคลุมด้วยสิ่งก่อสร้างและมีการจัดภูมิทัศน์โดยการปลูกต้นไม้และจัดสวนหย่อม ซึ่งสามารถป้องกันการชะล้างพังทลายของดินได้ ส่วนบริเวณคันทางจะมีการปลูกหญ้าป้องกันเชิงลาดคันทางจากการกัดกร่อนของน้ำหรือการเลื่อนไหลของดินเชิงลาด การดำเนินโครงการจึงมีผลกระทบต่อทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายในระดับต่ำมาก	ระยะดำเนินการ 1) ตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างคันทางรถไฟอย่างสม่ำเสมอตามคู่มือบำรุงรักษา เพื่อป้องกันการพังทลายของดินอันเนื่องมาจากสาเหตุต่างๆ การกัดเซาะของน้ำ การยุบตัวของดินโดยธรรมชาติ เป็นต้น 2) ให้มีการบำรุงดูแลรักษาไม้พุ่มที่ปลูกไว้ในช่วง กม.197 กม.223+500 และ กม.227+500 ถึง กม.232+500 โดยการตัดแต่งกิ่งและทรงพุ่มเป็นประจำทุก ๆ ปี	ระยะดำเนินการ

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.7 คุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะก่อสร้าง 1) ก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงมี 2 แห่ง ที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำคือ สถานีอยุธยาและสถานีพิจิตรอยู่ในระยะห่างจากแหล่งน้ำ 35 และ 500 ม. ตามลำดับ 2) ศูนย์ซ่อมบำรุงหลักเชิงรากล้น้อยอยู่ห่างจากแหล่งน้ำ 350 ม. ส่วนหน่วยซ่อมบำรุงอื่นๆ อยู่ในระยะห่างมากกว่า 600 ม. ขึ้นไป 3) เส้นทางรถไฟความเร็วสูงมีการก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ 37 แห่ง ที่มีตอม่อในลำน้ำ 4) มีที่พักคนงานก่อสร้างประมาณ 20 แห่ง ห่างกันประมาณ 20 กม. มีคนงานประมาณแห่งละ 200 คน จะเกิดน้ำเสีย 24 ลบ.ม./วัน/แห่ง	ระยะก่อสร้าง 1) การก่อดิน ทรายน และวัสดุก่อสร้างอื่นๆ จะต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันน้ำฝนชะพาตะกอนดินทรายไหลลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งทำการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ 2) จัดให้มีมาตรการป้องกันแก้ไขหรือลดผลกระทบด้านตะกอนความขุ่นที่อาจเพิ่มขึ้นในแหล่งน้ำในช่วงเตรียมการก่อสร้างและระยะการก่อสร้าง ดังนี้ 2.1) มาตรการการลดการฟุ้งกระจายของตะกอนในท้องน้ำเนื่องจากการก่อสร้างฐานรากของสะพานข้ามแม่น้ำป่าสัก คลองท่าตะโก บึงบอระเพ็ด และคลองรังสิตประยูรศักดิ์ โดยการใช้บล็อกเหล็ก (steel casing) ซึ่งการใช้ steel casing จะเป็นตัวป้องกันมิให้ตะกอนดินและสารละลาย polymer ที่ใช้ในการเจาะเสาเข็มฟุ้งกระจายออกไปปนเปื้อนกับน้ำในแม่น้ำ และเป็นการจำกัดพื้นที่การเจาะให้อยู่เฉพาะภายใน steel casing เท่านั้น	ระยะก่อสร้าง (1) ตรวจวัดคุณภาพน้ำ 12 สถานี ดังนี้ 1) คลองบางเขน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 2) คลองตามา ใกล้พระราชวังบางปะอิน ต.บ้านเลน อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา 3) คลองกะมัง ต.กะมัง อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา 4) แม่น้ำป่าสัก ต.ท่าเรือ อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา 5) แม่น้ำลพบุรี ต.โพธิ์ไก่ตัน อ.เมือง จ.ลพบุรี 6) คลองอนุศาสนนันท์ ต.จันเสน อ.ตาคลี จ.นครสวรรค์ 7) บึงบอระเพ็ด ต.นครสวรรค์ออก อ.เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ 8) คลองปลากด ต.พินฉาน อ.ชุมแสง จ.นครสวรรค์ 9) คลองบุษบง ต.เนินมะกอก อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร 10) แม่น้ำยม ต.ท่าชัย อ.ศรีสวรรค์ จ.สุโขทัย 11) น้ำเข็กใกล้จุดบรรจบแม่น้ำน่าน ต.ท่าโพธิ์ อ.เมือง จ.พิจิตร

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



8-24

บริษัท ปญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด



PANYA CONSULTANTS CO., LTD.

रू-25

บริษัท ปญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

ปญญา

PANYA CONSULTANTS CO., LTD.

รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.7 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		3.2) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอโดยประมาณ จำนวนขยะจากคนงาน 1 คน มีปริมาณขยะ 0.4 กก./วัน และติดต่อนักวิชาการท้องถิ่นที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อนำไปกำจัดหรือทำการฝังกลบให้ถูกต้อง ห้ามมิให้มีการทิ้งขยะของเสียใดๆ ลงสู่แหล่งน้ำ 3.3) กำหนดให้มีการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะต่างๆ ที่ใช้ในกิจกรรมก่อสร้างที่ศูนย์บริการ ยกเว้นกรณีจำเป็นต้องเติมหรือเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องจักร ต้องระมัดระวังไม่ให้เกิดการหกหล่นและให้ปฏิบัติงานในพื้นที่ซึ่งได้ออกแบบป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันไว้แล้ว เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ 3.4) น้ำมันเครื่องที่เปลี่ยนถ่ายจากเครื่องจักรต้องจัดเก็บในถัง 200 ลิตร รวบรวมไว้และติดต่อให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปทำการกำจัดที่ถูกต้อง ห้ามมิให้เททิ้งลงบนพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด 3.5) จัดเก็บเครื่องจักรเครื่องกลต่างๆ ไว้ในโรงเรือนเพื่อป้องกันการถูกชะล้างโดยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
2๑ กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงตาท)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.7 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ 1) จะมีน้ำเสียเกิดขึ้นที่สถานีรถไฟความเร็วสูงทั้ง 7 แห่ง ตามจำนวนผู้โดยสาร ระหว่าง 119-799 ลบ.ม./วัน 2) เกิดน้ำเสียที่ศูนย์ซ่อมบำรุงและหน่วยซ่อมบำรุงทางมีน้ำปนเปื้อนน้ำมันและน้ำเสียจากคนงานประมาณ 20 ลบ.ม./วัน 3) เกิดน้ำเสียจากขบวนรถไฟความเร็วสูงประมาณ 13.2 ลบ.ม.ต่อขบวน/วัน ต้องสูบน้ำถ่ายออกไปกำจัดทุกวัน	ระยะดำเนินการ 1) ให้จัดสร้างบ่อดักไขมัน-น้ำมัน บริเวณทางระบายน้ำริมทางรถไฟความเร็วสูงบริเวณที่จะมีการระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำ เพื่อใช้ในการดักไขมันหรือไขมันที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่ใกล้เคียงและการกำจัดออกได้ทันก่อนที่จะไหลลงสู่แหล่งน้ำ 2) จัดเจ้าหน้าที่คอยตรวจตราดูแลบ่อดักไขมัน-น้ำมัน และการระบายน้ำริมทางรถไฟความเร็วสูงเป็นประจำ หากพบสิ่งอุดตันหรือเกิดขวางทางน้ำต้องดำเนินการขุดลอกหรือแก้ไขทันที 3) ติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกราะกรองและเติมอากาศ บำบัดน้ำเสียได้ 15 ลบ.ม./วัน ที่โรงซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย และโรงซ่อมบำรุงพิษณุโลก แห่งละ 1 ชุด เพื่อบำบัดน้ำเสียจากขบวนรถไฟความเร็วสูงที่จะเข้ามาสูบน้ำถ่ายของเสียออกทุก ๆ วัน โดยจะปล่อยน้ำทิ้งที่บำบัดแล้วมี BOD ไม่เกิน 20 มก./ลิตร 4) ติดตั้งบ่อดักไขมันไว้ที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อยและศูนย์ซ่อมบำรุงพิษณุโลกเพื่อดักไขมันก่อนระบายน้ำลงสู่คูระบายน้ำสาธารณะ	ระยะดำเนินการ ตรวจวัดคุณภาพน้ำ จำนวน 12 สถานี ประกอบด้วย 1) คลองบางเขน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 2) คลองตามา ใกล้พระราชวังบางปะอิน ต.บ้านเลน อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา 3) คลองกะมัง ต.กะมัง อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา 4) แม่น้ำป่าสัก ต.ท่าเรือ อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา 5) แม่น้ำลพบุรี ต.โพธิ์ไทร ต.อ.เมือง จ.ลพบุรี 6) คลองอนุศาสนนันท์ ต.จินเสน อ.คาคส จ.นครสวรรค์ 7) บึงบอระเพ็ด ต.นครสวรรค์ออก อ.เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ 8) คลองปลากด ต.พันลัน อ.ชุมแสง จ.นครสวรรค์ 9) คลองบุษบง ต.เนินมะกอก อ.บางมูลนาค จ.พิจิตร 10) แม่น้ำยม ต.ท่าชัย อ.ศรีสัชนาลัย จ.สุโขทัย

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
2๑ กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงตาท)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.7 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		5) ติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียรูปแบบเกราะ กรองเดิมอากาศที่สถานีรถไฟความเร็วสูง ทั้ง 7 แห่ง ให้เพียงพอบำบัดน้ำเสียจาก ผู้ให้บริการน้ำทิ้งที่บำบัดแล้วจะมีค่า BOD ไม่เกิน 20 มก./ลิตร 6) ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปชนิด เติมอากาศในบริเวณอาคารซ่อมบำรุงทาง และศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรายน้อยและ พิษณุโลก ซึ่งสามารถบำบัดน้ำเสียได้ อย่างเพียงพอและมีค่า BOD ไม่เกิน 20 มก./ลิตร ก่อนระบายออกสู่กระแสน้ำ สาธารณะหรือแหล่งน้ำ	11) นำเช็กใกล้จุดบรรจบแม่น้ำน่าน ด.ท่าซอ อ.เมือง จ.พิจิตร 12) คลองบางกระทู้ม ด.บางกระทู้ม อ.บางกระทู้ม จ.พิษณุโลก ดัชนีที่ทำการวิเคราะห์ทั้งหมด 18 ดัชนี ได้แก่ อุณหภูมิ ความโปร่งแสง ความขุ่น ความนำไฟฟ้า ความเค็ม ออกซิเจนละลายน้ำ ความเป็นกรด-ด่าง ความกระด้าง ความสกปรก ในรูปบีโอดี ปริมาณของแข็งแขวนลอย ปริมาณของแข็งละลายน้ำ ไซมันและน้ำมัน ตะกั่ว ปะอศ แคดเมียม แมกนีเซียมคลอไรด์ ทั้งหมด และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง เป็นระยะเวลา 3 ปีแรก ต่อเนื่อง จากนั้นถ้าผลการตรวจวัดไม่แตกต่างกัน ให้ดำเนินการตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ค่าใช้จ่ายในการตรวจวัดสถานีละ 10,000 บาท/ครั้ง ติดตั้งเครื่องตรวจวัด BOD-COD online ที่บริเวณบ่อบำบัดน้ำทิ้งที่มาจากศูนย์ซ่อมบำรุง หลักเชียงรายน้อย หากน้ำทิ้งไม่ได้มาตรฐาน ต้องสูบกลับไปบำบัดอีกครั้ง ค่าใช้จ่าย 350,000 บาท

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

อรรถพร ฤกษ์พิบูลย์

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
2.7 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)			หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการจ้างบุคคลที่สาม ตรวจสอบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ
3. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ 3.1 ระบบนิเวศทางน้ำ และการประมง	ระยะก่อสร้าง 1) การก่อสร้างสะพานที่มีตอม่อในแม่น้ำลำคลอง ทั้ง 37 แห่ง อาจก่อให้เกิดความขุ่น สิ่งสกปรกในน้ำ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศและการ หายใจของสิ่งมีชีวิตในน้ำ 2) น้ำทิ้งจากชุมชนแรงงานก่อสร้างมีการติดตั้งระบบ บำบัดน้ำทิ้งแล้วผลกระทบต่อคุณภาพน้ำจะมีน้อย	ระยะก่อสร้าง ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำ ผิวดินในขณะก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบต่อ สิ่งมีชีวิตในแหล่งน้ำ	ระยะก่อสร้าง ตรวจสอบระบบนิเวศทางน้ำ จำนวน 12 สถานี ประกอบด้วย 1) คลองบางเขน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 2) คลองตาวา ใกล้พระราชวังบางปะอิน ด.บ้านเลน อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา 3) คลองกะมัง ด.กะมัง อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา 4) แม่น้ำป่าสัก ด.ท่าเรือ อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา 5) แม่น้ำพญาวัด ด.โพธิ์กีดัน อ.เมือง จ.ลพบุรี 6) คลองอนุศาสนนันท์ ด.จันเสน อ.ดาศิล จ.นครสวรรค์ 7) บึงบอระเพ็ด ด.นครสวรรค์ออก อ.เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ 8) คลองปลากด ด.พันสาน อ.ชุมแสง จ.นครสวรรค์

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

อรรถพร ฤกษ์พิบูลย์

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.1 ระบบนิเวศทางน้ำ และการประมง (ต่อ)			9) คลองบึงบอง ต.เนินมะกอก อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร 10) แม่น้ำยม ต.ท่าชัย อ.ศรีสัชนาลัย จ.สุโขทัย 11) น้ำเข็กใกล้จุดบรรจบแม่น้ำน่าน จ.พิจิตร 12) คลองบางกระทุ่ม ต.บางกระทุ่ม อ.บางกระทุ่ม จ.พิษณุโลก ดัชนีที่ทำการวิเคราะห์ทั้งหมด 4 ดัชนี ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์น้ำดิน และพรรณไม้น้ำ ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ค่าใช้จ่ายในการตรวจวัด 15,000 บาท/สถานี/ครั้ง หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นผู้ตั้งงบประมาณเพื่อจัดจ้างบุคคลที่สาม (third party) ในการติดตามตรวจสอบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการและบำรุงรักษา
	ระยะดำเนินการ การเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงจะมีน้ำทิ้งจากห้องสุขาของอาคารสถานีรถไฟและสิ่งปฏิกูลจากขบวนรถไฟ น้ำปนเปื้อนน้ำมัน จากสถานีซ่อมบำรุง อาจมีการรั่วไหลปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำกระทบต่อสิ่งมีชีวิต	ระยะดำเนินการ หน่วยงานเจ้าของโครงการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินในขณะดำเนินการเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในแหล่งน้ำ	ระยะดำเนินการ ตรวจวัดระบบนิเวศทางน้ำ จำนวน 12 สถานี ประกอบด้วย 1) คลองบางเขน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
 ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
 ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
 2๙ กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียมคำห์)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
 15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.1 ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ และการประมง (ต่อ)	ในน้ำ แต่โครงการได้มีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดถังเกราะ กรองเดิมอากาศ และถังดักไขมันและน้ำมันในอาคารต่าง ๆ ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ		2) คลองคามา ใกล้พระราชวังบางปะอิน ต.บ้านเลน อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา 3) คลองกะมัง ต.กะมัง อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา 4) แม่น้ำป่าสัก ต.ท่าเรือ อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา 5) แม่น้ำลพบุรี ต.โพธิ์เก้าต้น อ.เมือง จ.ลพบุรี 6) คลองอนุศาสนนันท์ ต.จันเสน อ.ตาคลี จ.นครสวรรค์ 7) บึงบอระเพ็ด ต.นครสวรรค์ออก อ.เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ 8) คลองปลากด ต.พันลาน อ.ชุมแสง จ.นครสวรรค์ 9) คลองบึงบอง ต.เนินมะกอก อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร 10) แม่น้ำยม ต.ท่าชัย อ.ศรีสัชนาลัย จ.สุโขทัย 11) น้ำเข็กใกล้จุดบรรจบแม่น้ำน่าน ต.ท่าซ้อ อ.เมือง จ.พิจิตร 12) คลองบางกระทุ่ม ต.บางกระทุ่ม อ.บางกระทุ่ม จ.พิษณุโลก

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
 ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
 ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
 29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียมคำห์)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
 15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.1 ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ และการประมง (ต่อ)			ดัชนีที่ทำการวิเคราะห์ทั้งหมด 4 ดัชนี ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน และพรรณไม้ น้ำ ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง เป็นระยะเวลา 3 ปีแรกต่อเนื่อง จากนั้นถ้าผลการตรวจวัดไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ให้ดำเนินการตรวจวัดทุก ๆ 3 ปี ค่าใช้จ่ายในการตรวจวัด 15,000 บาท/สถานี/ครั้ง หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการเป็นผู้ตั้งงบประมาณเพื่อจ้างบุคคลที่สาม (third party) ในการติดตามตรวจสอบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการและบำรุงรักษา
3.2 ระบบนิเวศวิทยาทางบก	ระยะก่อสร้าง เส้นทางรถไฟความเร็วสูงไม่ผ่านพื้นที่ป่าสงวนหรืออุทยานแห่งชาติ แต่ผ่านเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำนานาชาติ เป็นระยะทาง 4 กม. ซึ่งทางรถไฟยกระดับที่จะก่อสร้างใหม่อยู่ในเขตทางรถไฟเดิมไม่มีสภาพป่าปกคลุม แต่มีดินจามจุรีที่ชาวบ้านปลูกไว้และมีดินสะเดา มะขามเทศ กระทุ่มน้ำ ขึ้นอยู่ทั่ว ๆ กัน โดยมีจำนวนต้นที่ได้รับผลกระทบ 61 ต้น	ระยะก่อสร้าง 1) ก่อนก่อสร้างโครงการให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการขออนุญาตก่อสร้างโครงการช่วงที่ตัดผ่านพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด สำนักอนุรักษ์สัตว์ป่า กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เสียก่อน	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.2 ระบบนิเวศทางบก (ต่อ)		2) การก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงที่เป็นทางยกระดับที่ผ่านบึงบอระเพ็ดมีไม่ใหญ่ตามเส้นทางทั้งสิ้น 61 ต้น ให้ทำการสำรวจต้นไม้ในพื้นที่ตามแนวเส้นทางที่จะก่อสร้างเพื่อหลีกเลี่ยงการตัดฟัน หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ให้พิจารณาต้นไม้ที่เป็นไม้ใหญ่ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางเพียงอกมากกว่า 10 เซนติเมตรขึ้นไป ต้องตัดแต่งกิ่งชุดล้อมรอบโคนต้นทั้งไว้ประมาณ 1 เดือน แล้วจึงขุดย้ายต้นไม้ออกมาพักไว้ก่อนเพื่อก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงเสร็จแล้วจึงย้ายต้นไม้ที่ขุดล้อมมาปลูกในพื้นที่บริเวณข้างเคียงในเขตทางรถไฟ 3) จัดพื้นที่สีเขียวบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา นครสวรรค์ พิษณุโลก และพิษณุโลก โดยใช้พันธุ์ไม้ท้องถิ่นมาปลูก เช่น แคนนา บิบ ประดู่ ราชพฤกษ์ หมัน โดยไม่นำพันธุ์ไม้ต่างถิ่นมาปลูก เพื่อสร้างภูมิทัศน์ให้ร่มรื่น รวมทั้งให้สัตว์ป่าได้มีที่พักอาศัยหรือหลบภัย	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.2 ระบบนิเวศทางบก (ต่อ)		4) ปลุกหญ้าบนพื้นที่ลาดคันทางซึ่งมีความลาดชัน (1:1.5) หรือประมาณ 33.33 เปอร์เซ็นต์ โดยกำหนดให้ปลุกหญ้านดินชั้นบน (top soil) ที่ความหนา 15 เซนติเมตร โดยพันธุ์หญ้าที่เหมาะสมได้แก่ หญ้าวลน้อย เนื่องจากเป็นหญ้าพื้นเมืองของไทย สามารถขึ้นได้ดีในดิน เกือบทุกชนิด และยังปรับตัวกับสภาพแวดล้อมได้ดีได้ง่าย นอกจากนี้ ยังทนต่อร้อนและแห้งแล้ง หรือที่น้ำท่วมขังและได้เป็นครั้งคราว รวมทั้งยังต้านทานต่อโรคแมลงได้ดี การเตรียมดินเพื่อปลุกหญ้าจะต้องเตรียมดินให้โปร่ง มีการระบายน้ำที่ดี อากาศถ่ายเทได้สะดวก ขุดเก็บ ดิน หั่ว เหม้ง และรากของวัชพืชออกให้หมด เติมปุ๋ยอินทรีย์ในปริมาณที่เพียงพอ ผสมรวมไปกับดิน หลังจากนั้นก็นำแผ่นพันธุ์มาปลูก 5) ในช่วงทางวิ่งที่เป็นโครงสร้างทางระดับดิน (Embankment) ช่วง กม.ที่ 197+000, ระยะทาง 500 เมตร กม.ที่ 223+500 ระยะทาง 500 เมตร และ กม.ที่ 227+500 ถึง กม.ที่ 232+500 ระยะทาง 5 กิโลเมตร	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

ชัชวาลย์ พิเชฐพัฒน์

(นางงลักษณ์ เทียมคำห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.2 ระบบนิเวศทางบก (ต่อ)		ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการสูญเสียดินระดับปานกลางจะดำเนินการปลูกไม้พุ่มขนาดความสูง 4 เมตร จำนวน 2 แถว เช่น ต้นพิกุล, ยี่โถ, แก้ว ระยะปลูก 2x2 เมตร แบบสลับฟันปลา บริเวณพื้นที่ระดับพื้นดินนอกบริเวณที่ลาดชันของคันทางรถไฟความเร็วสูง ตลอดทั้ง 2 ฝั่งทางรถไฟ โดยต้องดูแลรักษาไม้พุ่มโดยการตัดแต่งกิ่งและทรงพุ่มเป็นประจำปีละ 4 ครั้ง	
	ระยะดำเนินการ 1) การดำเนินการให้บริการรถไฟความเร็วสูงไม่กระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรป่าไม้ 2) การเผาดองซังข้าวในเขต จ.นครสวรรค์ และพิจารณาปริมาณทางอาจทำให้ไฟลุกลามขึ้นมาในคันทางรถไฟความเร็วสูง	ระยะดำเนินการ 1) หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงต้องจัดให้มีการป้องกันการลุกลามติดไฟเข้ามาในเขตทางรถไฟ โดยการตัดหญ้าริมทางปีละ 2 ครั้ง ตลอดแนวเส้นทางรถไฟ 2) หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงต้องจัดให้มีการป้องกันและลดการเผาหญ้า ดองซังข้าวหรือเศษซากพืช โดยการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ จำนวน 10 ป้ายกระจายอยู่ในแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 3 (กม.173+000 ถึง กม.174+000)	ระยะดำเนินการ -

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

ชัชวาลย์ พิเชฐพัฒน์

(นางงลักษณ์ เทียมคำห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.2 ระบบนิเวศทางบก (ต่อ)		บ้านจันเสน-บ้านกกกัว้ว ตำบลช่องแค อำเภอดาคลี จังหวัดนครสวรรค์ และช่วงที่ 5 (กม.342+500) บ้านท่าหลวง ตำบลท่าหอ อำเภอเมืองพิจิตร และ (กม.350+000 ถึง กม.354+000) สถานีท่าล้อ-วัดท่าหอ ตำบลบางกระทุ่ม ตำบลไผ่ล้อม อำเภอบางกระทุ่ม จังหวัดพิษณุโลก เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนทราบอันตรายจากไฟฟ้า และลดเลิกการเผาป่า 3) หน่วยที่รับผิดชอบดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงต้องจัดให้มีการรับไฟฟ้าโดยจัดให้มีศูนย์รับแจ้งเหตุการณีกัดไฟฟ้า ไว้ที่หน่วยซ่อมบำรุงทางทุกแห่ง และแสดงเบอร์โทรศัพท์ติดต่อที่ชัดเจน และจัดเจ้าหน้าที่ควบคุมระดับไฟฟ้าได้ในทันที 4) จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบดูแลตรวจสอบการเกิดไฟฟ้าตามแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่ 3 และช่วงที่ 5 พร้อมทั้งหาสาเหตุป้องกัน แก้ไข เพิ่มเติมในบริเวณที่เกิดไฟฟ้าเป็นประจำ ช่วงเวลาที่ตรวจสอบเริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ถึงเดือนเมษายน	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

อรรถวิวัฒน์ กิยธนา

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.3 สัตว์ป่า	ระยะก่อสร้าง พื้นที่โครงการอยู่ในภาคกลางไม่มีแนวเขาขวางกั้น สัตว์ป่าที่พบ 262 ชนิด ส่วนใหญ่เป็นสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ตามเส้นทางรถไฟเดิมอยู่แล้ว สามารถปรับตัวได้ดี การก่อสร้างจะรบกวนสัตว์ป่าหลบหนีจากพื้นที่และอาจมีคณาณลักลอบล่าสัตว์ป่ามาทำอาหาร การก่อสร้างทางรถไฟของโครงการไม่ได้ทำลายพื้นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า เนื่องจากการก่อสร้างทางวิ่งของโครงการเป็นการดำเนินการในเขตทางรถไฟเดิม สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินตลอดทั้งสองข้างทางส่วนใหญ่มีสภาพเป็นพื้นที่เกษตรกรรมสลับพื้นที่ชุมชน สำหรับช่วงที่โครงการตัดผ่านเข้ามาในเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ดนั้น การดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งจะดำเนินการเฉพาะในเขตทางเดิมเท่านั้น และจากการสำรวจสัตว์ป่าในภาคสนาม และการประสานข้อมูลกับสถานีวิจัยสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ดพบว่า การดำเนินการก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบต่อการทำรังวางไข่ของนกน้ำในพื้นที่บึงบอระเพ็ด เนื่องจากตำแหน่งของพื้นที่ทำรังวางไข่ของนกน้ำอยู่ห่างจากทางรถไฟเดิมประมาณ 500 เมตร ขึ้นไป และทางโครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขและการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสัตว์ป่าไว้อย่างรัดกุมเรียบร้อยแล้ว	ระยะก่อสร้าง 1) ปิดประกาศบทลงโทษของการลักลอบล่าสัตว์ป่าให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ทราบไว้ที่สำนักงานก่อสร้างทุกแห่ง เพื่อเป็นการปกป้องทรัพยากรสัตว์ป่าไว้ และหากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นจะต้องมีการลงโทษเอาผิดกับผู้รับเหมาก่อสร้างด้วย เนื่องจากคณาณอยู่ในความดูแลของบริษัท และเอาโทษกับผู้ควบคุมการก่อสร้างด้วย เสมือนว่าเป็นผู้กระทำความผิดร่วมกัน 2) ปิดประกาศห้ามมิให้คนงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องนำสัตว์เลี้ยงเข้ามาเลี้ยงในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานและในบริเวณที่พักคนงานโดยเด็ดขาด หากมีการฝ่าฝืนต้องมีการลงโทษเช่นกัน 3) ขณะดำเนินการก่อสร้างหากมีการพบเห็นสัตว์ป่าอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงาน และหากการปฏิบัติงานอาจเกิดอันตรายต่อสัตว์ป่าจะต้องยุติการปฏิบัติงานชั่วคราว เพื่อให้สัตว์ป่าหลบหนีไปอยู่ในพื้นที่ปลอดภัยหรือติดต่อก่อน	ระยะก่อสร้าง 1) หน่วยงานเจ้าของโครงการประสานงานกับ เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด และสถานีวิจัยสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช ตรวจสอบผลกระทบที่อาจมีต่อชนิดและ ความหลากหลายของสัตว์ป่าและแหล่งสร้างรังวางไข่ของนกในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด ทุกเดือนๆ ละ 1 ครั้ง ตลอดช่วงก่อสร้างที่ผ่านพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด หากพบว่ากิจกรรมก่อสร้างมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบ เจ้าของโครงการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าว ต้องร่วมกันกำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขโดยทันที พร้อมทั้งร่วมกันตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขดังกล่าว จนสามารถป้องกันผลกระทบให้เป็นที่ยอมรับ 2) หน่วยงานเจ้าของโครงการประสานงานเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด และสถานีวิจัยสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่า และพันธุ์พืชตรวจสอบ

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

อรรถวิวัฒน์ กิยธนา

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.3 สัตว์ป่า (ต่อ)		ประสานงานกับเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ป่าไม้ดำเนินการเคลื่อนย้ายสัตว์ป่าไปยังพื้นที่ปลอดภัยก่อนจะปฏิบัติงานต่อไป 4) การดำเนินการก่อสร้างจะต้องตัดต้นไม้รอบพื้นที่ที่มีความจำเป็นในการก่อสร้างเท่านั้น ห้ามมิให้ตัดต้นไม้นอกเขตโครงการโดยเด็ดขาด 5) การสร้างที่พักคนงานต้องอยู่นอกเขตป่าหรือเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด แล้วมีรถรับส่งเข้า-เย็น เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่าและทำลายชีวิตสัตว์ป่าจากคนงานได้ 6) เศษขยะต่างๆ ในบริเวณพื้นที่พักคนงานจะต้องเก็บให้มิดชิดเพื่อป้องกันมิให้สัตว์ป่าเข้ามาหากินในบริเวณพื้นที่พัก 7) การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไปยังพื้นที่ก่อสร้างต้องทำเฉพาะช่วงเวลา 07.00-18.00 น. เท่านั้น เนื่องจากช่วงเวลาก่อนและหลังนี้จะเป็นช่วงเวลาที่สัตว์ป่า โดยเฉพาะสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกออกหากิน ดังนั้น การขนส่งในช่วงเวลากลางคืนจะมีโอกาสทำอันตรายต่อสัตว์ป่า รวมถึงการเดินทางเข้า-ออกในพื้นที่โครงการในช่วงเวลากลางคืน ต้องละเว้นหรือระงับการกระทำที่เป็นเช่นนั้น	โอกาสการรอดตายของพืชอาหารสัตว์ที่ปลูก ทุกเดือน ๆ ละ 1 ครั้ง ต่อเนื่องกันอย่างน้อย 6 เดือน หลังจากปลูกต้นไม้ดังกล่าว พร้อมทั้งรดน้ำ ใส่ปุ๋ย และถางวัชพืชอย่างสม่ำเสมอ หากพบว่าต้นไม้ตายต้องดำเนินการปลูกซ่อมทันที ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบครั้งละ 5,000 บาท ปีละ 60,000 บาท หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดสรรงบประมาณให้เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด และสถานีวิจัยสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช ดำเนินการ

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียมคำห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.3 สัตว์ป่า (ต่อ)	ระยะดำเนินการ เมื่อเปิดเดินรถไฟความเร็วสูงจะมีเสียงดังรบกวนบ้าง ซึ่งไม่แตกต่างจากสภาพปัจจุบันนัก สัตว์ป่าปรับตัวได้เกิดความเคยชินและอาศัยอยู่ในพื้นที่ต่อไป	ระยะดำเนินการ ปลูกต้นไม้รอบเขตทางรถไฟทั้งสองฝั่งรวมทั้งบริเวณสถานี เพื่อให้เป็นที่อยู่อาศัยรวมทั้งเป็นแหล่งอาหารของสัตว์ป่า โดยเฉพาะสัตว์ในกลุ่มสัตว์เลื้อยคลานด้วยนมและนก ดินไม้ที่ปลูกควรเป็นพืชอาหารสัตว์ เช่น หว่า และไทร ที่เป็นอาหารของสัตว์ป่า เป็นต้น	ระยะดำเนินการ หน่วยงานเจ้าของโครงการประสานงานกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด และสถานีวิจัยสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช ให้ร่วมเข้าตรวจสอบผลกระทบจากโครงการที่อาจมีต่อชนิดและความหลากหลายของสัตว์ป่าและแหล่งสร้างรังวางไข่ของนกในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ดทุก 6 เดือน ต่อเนื่องกัน 3 ปีแรก จากนั้นตรวจสอบทุก 3 ปี หากพบว่ากิจกรรมของโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบ เจ้าของโครงการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าว ต้องร่วมกันกำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขผลกระทบโดยทันที พร้อมทั้งร่วมกันตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขดังกล่าว จนสามารถป้องกันผลกระทบเป็นที่ยอมรับ ค่าใช้จ่าย : ตรวจสอบครั้งละ 5,000 บาท ปีละ 2 ครั้ง รวม 10,000 บาท หน่วยงานรับผิดชอบ เจ้าของโครงการจัดสรรงบประมาณให้เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ดและสถานีวิจัยสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช ดำเนินการ

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียมคำห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.4 ระบบนิเวศและความหลากหลาย ทางชีวภาพ	ระยะก่อสร้าง การก่อสร้างทางรถไฟเพื่อเดินรถไฟความเร็วสูง ช่วงที่ผ่านบึงบอระเพ็ด ซึ่งเป็นทั้งเขตห้ามล่าสัตว์ป่า และพื้นที่ชุ่มน้ำนานาชาติ ได้ออกแบบเป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ที่มีขนาดพื้นที่ก่อสร้างทางกว้างโดยรวมทั้งหมด 12.8 เมตร มีดอมอยู่ใต้เขตทางรถไฟเดิม ในช่วงก่อสร้างฐานรากจะมีการขุดดินเปิดหน้าดิน ก่อสร้างนั่งร้าน เพื่อก่อสร้างเสาเข็ม มีการนำเครื่องจักรกลเข้ามาในพื้นที่ จะมีเสียงดัง ผ่นคว้น มีการชะล้างหน้าดิน มีการขนย้ายดิน-คอนกรีต วัสดุ ก่อสร้างต่าง ๆ ด้วยรถบรรทุก	ระยะก่อสร้าง 1) ออกแบบเป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ยาว 4 กม. ในช่วงที่ผ่านบึงบอระเพ็ด โดยมีเสาตอม่ออยู่ในเขตทางรถไฟเดิม ไม่กีดขวางทางไหลของน้ำ เข้าออก จากบึงบอระเพ็ด 2) การก่อสร้างนั่งร้านในขณะที่ก่อสร้างเสาเข็ม และตอม่อโครงสร้างยกระดับที่ผ่านบึงบอระเพ็ดให้ติดตั้งผ้าใบหรือสแลนรองรับเศษวัสดุต่างๆ เศษไม้ที่อาจตกลงในบึงบอระเพ็ดและเก็บออกไปกำจัดในบริเวณที่เหมาะสม 3) ป้องกันการชะล้างพังทลายของดินในพื้นที่ก่อสร้างในเขตบึงบอระเพ็ด เช่น การใช้ Sheet piles ล้อมบริเวณก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับ ป้องกันมิให้ดินพังทลายหรือถูกชะล้างลงในแหล่งน้ำ และติดตั้งกำแพงคอนกรีตสูง 1 เมตร ตลอดแนวก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำพร้อมทั้งขุดบ่อตกตะกอนไว้ด้านในกำแพงคอนกรีต เพื่อลดตะกอนดินที่จะไหลลงสู่แหล่งน้ำ	ระยะก่อสร้าง หน่วยงานเจ้าของโครงการประสานงานกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ดและสถานีวิจัยสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช เข้าตรวจสอบ ชนิดและความหลากหลายของสัตว์ป่าในเขตบึงบอระเพ็ดในช่วงก่อสร้างทุกๆ เดือน ตลอดช่วงก่อสร้าง ค่าใช้จ่าย รวมอยู่ในการสำรวจด้านแหล่งทำรังวางไข่ของนกในบึงบอระเพ็ด หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการประสานงานกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ดและสถานีวิจัยสัตว์ป่าและพันธุ์พืช เพื่อดำเนินการ

ร-40

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
24 กันยายน 2560

อ.ไพฑูริย์ พิษณุโลก
(นางนงลักษณ์ เทียงตาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.4 ระบบนิเวศและความหลากหลาย ทางชีวภาพ (ต่อ)		4) ประกาศบทลงโทษของการลักลอบล่าสัตว์ป่าให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ทราบ เพื่อเป็นการปกป้องทรัพยากรสัตว์ป่าไว้ และหากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น จะต้องมีการลงโทษเอาผิดกับบริษัทที่รับเหมาทำการก่อสร้างด้วย เนื่องจากคนงานอยู่ในความดูแลของบริษัท และเอาโทษกับผู้ควบคุมการก่อสร้างด้วย เสมือนว่าเป็นผู้กระทำความผิดร่วมกัน 5) ประกาศห้ามมิให้คนงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องนำสัตว์เลี้ยงเข้ามาเลี้ยงในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานและในบริเวณที่พักคนงาน โดยเด็ดขาด หากมีการฝ่าฝืนต้องมีการลงโทษเช่นกัน 6) ขณะดำเนินการก่อสร้างหากมีการพบเห็นสัตว์ป่าอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงาน และหากการปฏิบัติงานอาจเกิดอันตรายต่อสัตว์ป่า จะต้องยุติการปฏิบัติงานชั่วคราว เพื่อให้สัตว์ป่าหลบหนีไปอยู่ในพื้นที่ปลอดภัยหรือติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่งานเจ้าหน้าที่ป่าไม้ดำเนินการเคลื่อนย้ายสัตว์ป่าไปยังพื้นที่ปลอดภัยก่อนที่จะปฏิบัติงานต่อไป	

ร-41

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
24 กันยายน 2560

อ.ไพฑูริย์ พิษณุโลก
(นางนงลักษณ์ เทียงตาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.4 ระบบนิเวศและความหลากหลาย ทางชีวภาพ (ต่อ)		7) การดำเนินการก่อสร้างจะต้องตัดต้นไม้ที่ความจำเป็นในการก่อสร้างเท่านั้น ห้ามมิให้ตัดต้นไม้นอกเขตโครงการโดยเด็ดขาด โดยการตัดต้นไม้ในเขตบึงบอระเพ็ด ต้องแจ้งเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด ก่อนดำเนินการ 8) การสร้างที่พักคนงานต้องอยู่นอกเขตป่า หรือเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด แล้วมีรั้วรับส่งเข้า-เย็น เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่าและทำลายชีวิตสัตว์ป่าจากคนงานได้ 9) เศษขยะต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่พักคนงาน จะต้องเก็บให้มิดชิดเพื่อป้องกันมิให้สัตว์ป่าเข้ามาหากินในบริเวณพื้นที่ที่พักเพื่อดำเนินโครงการ 10) การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไปยังพื้นที่ก่อสร้าง ต้องทำเฉพาะช่วงเวลา 07.00-18.00 น. เท่านั้น เนื่องจากช่วงเวลาก่อนและหลังนี้จะเป็นเวลาที่สัตว์ป่า โดยเฉพาะ สัตว์เลี้ยงลูกและสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกออกหากิน ดังนั้น การขนส่งในช่วงเวลากลางคืนจะโอกาสทำอันตรายต่อสัตว์ป่า รวมถึงการเดินทางเข้า-ออกในพื้นที่โครงการในช่วงเวลากลางคืน ควรละเว้นหรือกระทำการเท่าที่จะเป็นเท่านั้น	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียมคำ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.4 ระบบนิเวศและความหลากหลาย ทางชีวภาพ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ เมื่อก่อสร้างเสร็จโครงสร้างทางรถไฟแบบยกระดับ (VIADUCT) ไม่มีการปิดกั้นทางน้ำ น้ำสามารถไหลผ่านใต้โครงสร้างทางรถไฟยกระดับได้ตามปกติ จึงไม่มีผลใดๆ ต่อระบบนิเวศข้างเคียงแต่อย่างใด กิจกรรมของโครงการฯ ไม่ได้เปลี่ยนแปลงระบบนิเวศแตกต่างไปจากสภาพปัจจุบันที่เป็นอยู่	ระยะดำเนินการ 1) เลือกใช้เทคโนโลยีระบบรางแบบทางเชื่อมยาว เพื่อลดแรงสั่นสะเทือน และเสียงดังจากรถไฟความเร็วสูง 2) ปลูกต้นไม้ในเขตโครงการรถไฟทั้งสองฝั่ง ช่วงที่ผ่านบึงบอระเพ็ด รวมทั้งบริเวณสถานี เพื่อให้เป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า รวมทั้งเป็นแหล่งอาหารของสัตว์ป่า โดยเฉพาะในกลุ่มสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม และนก ดินไม้ที่ปลูกควรเป็นพืชอาหารสัตว์ เช่น หว่า และไทร เป็นต้น 3) ลดความเร็วของขบวนรถไฟความเร็วสูง ช่วงผ่านบึงบอระเพ็ด ที่ประมาณ 150 กม./ชั่วโมง เนื่องจากเป็นทางโค้งแคบและเข้าใกล้สถานีนครสวรรค์ ช่วยลดเสียงดังและความสั่นสะเทือน 4) หน่วยงานเจ้าของโครงการขอความร่วมมือจาก สผ. ในการรณรงค์ให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน เพื่อความร่วมมือในการควบคุมป้องกันการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ เนื่องจากการแพร่ระบาดของชนิดพันธุ์ต่างถิ่น	ระยะดำเนินการ 1) หน่วยงานเจ้าของโครงการประสานงานกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด และสถานีวิจัยสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช จัดทำบัญชีรายชื่อสัตว์ประจำถิ่น และสัตว์อพยพ รวมทั้งเฝ้าระวังการเปลี่ยนแปลงความหลากหลาย ความชุกชุม และสถานภาพของสัตว์ป่า หากมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญต้องดำเนินการหาสาเหตุ เพื่อทำการแก้ไขอย่างทันท่วงที 2) หน่วยงานเจ้าของโครงการประสานงานกับเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ดจัดทำบัญชีรายชื่อพืชพรรณต่างถิ่นรุกรานในพื้นที่ศึกษา หากมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญต้องดำเนินการหาสาเหตุเพื่อทำการแก้ไขอย่างทันท่วงที ค่าใช้จ่ายรวมอยู่ในการสำรวจด้านแหล่งทำรังวางไข่ของนกในบึงบอระเพ็ด หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการประสานงานเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ดและสถานีวิจัยสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช ดำเนินการ

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียมคำ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน/ผืนเมือง	ระยะก่อสร้าง การก่อสร้างเส้นทางส่วนใหญ่จะดำเนินการในเขตทางรถไฟเดิมจะมีสำนักงานก่อสร้างบ้านพักคนงานเกิดขึ้นอยู่ใกล้เส้นทางรถไฟ ยกเว้นบริเวณที่มีการปรับภูมิทัศน์ จะเว้นที่ดินซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันไปเป็นทางรถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะอยู่ติดกับแนวทางรถไฟเดิม ดังนั้น คาดการณ์ว่าผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินจะอยู่ในระดับต่ำ	ระยะก่อสร้าง 1) จำกัดความกว้างของเขตทางที่ทำการก่อสร้างเท่าที่จำเป็น โดยเฉพาะทางโค้งที่จะเว้นที่ดินเพื่อลดการสูญเสียพื้นที่และผลกระทบตอลงปลูกสร้างให้น้อยที่สุด 2) ใช้พื้นที่ในเขตทาง สำหรับเป็นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ทั้งนี้เพื่อลดการรบกวนพื้นที่การใช้ที่ดินด้านต่าง ๆ บริเวณที่ติดกับแนวเขตทางน้อยที่สุด	
	ระยะดำเนินการ การพัฒนาโครงการจะมีการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟความเร็วสูง ซึ่งอาจส่งผลให้มีการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟจากเดิมเป็นพื้นที่ชุมชนชนบทและพื้นที่ชุมชนกึ่งเมืองไปเป็นพื้นที่ชุมชนเมืองที่มีที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น รวมถึงมีพื้นที่พาณิชย์กรรมและการบริการชุมชน เพื่อรองรับและให้บริการประชาชนและผู้ใช้บริการรถไฟเพิ่มขึ้น ส่วนบริเวณสองข้างทางรถไฟที่มีการก่อสร้างมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่มากนัก จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องกำหนดและแสดงแนวเขตทางรถไฟให้ชัดเจน เพื่อป้องกันการบุกรุกพื้นที่เขตทางรถไฟภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จและมีการเปิดใช้เส้นทาง อาจเกิดผลกระทบต่อการใช้ที่ดินในระยะยาว ซึ่งสามารถกำหนดมาตรการและวางแผนเพื่อลดปัญหาที่จะเกิดขึ้น 2) ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการขอความช่วยเหลือทางวิชาการและประสานงานกับสำนักงานผังเมืองและโยธาธิการจังหวัดในพื้นที่โครงการจัดระเบียบการใช้ที่ดินโดยการกำหนดผังเมืองรวมที่เหมาะสมในบริเวณพื้นที่พัฒนายานธุรกิจและบริการ	ระยะดำเนินการ -

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน/ผืนเมือง (ต่อ)		เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟความเร็วสูงจะมีผลต่อการใช้ที่ดินและการขยายตัวของชุมชน เนื่องจากมีเส้นทางที่สามารถเข้าถึงทำให้มีบ้านพักและที่อยู่อาศัยมากขึ้น	
4.2 การคมนาคมขนส่ง	ระยะก่อสร้าง 1) งานแผ้วถาง รื้อย้ายสิ่งกีดขวาง งานปรับพื้นที่งานกองวัสดุอุปกรณ์ อาจกีดขวางทางจราจร 2) งานขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะใช้ถนนหมายเลข 32 บริเวณ จ.อยุธยา และถนนหมายเลข 12 เมืองพิษณุโลกเป็นจุดที่มีการจราจรหนาแน่น อาจได้รับผลกระทบมากกว่าบริเวณอื่น ๆ 3) อาจมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งวัสดุก่อสร้าง 4) อาจเกิดความชำรุดเสียหายของผิวจราจรจากการบรรทุกที่มีน้ำหนักมากจากแหล่งวัสดุ	ระยะก่อสร้าง 1) ควบคุมดูแลพนักงานขับรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง ไม่ให้บรรทุกเกินพิกัดน้ำหนักและจำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมายและต้องยื่นกำหนดเพื่อลดอุบัติเหตุ และความปลอดภัยของถนน 2) กรณีที่มีถนนของท้องถิ่นชำรุดเสียหาย ให้ผู้ควบคุมงานก่อสร้างเข้าตรวจสอบและกำหนดวิธีการซ่อมแซมที่เหมาะสม โดยผู้รับเหมาจะเป็นผู้ซ่อม โดยใช้งบประมาณที่เจ้าของโครงการได้ประมาณการเอาไว้ให้แล้วในค่าก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ให้หน่วยงานเจ้าของถนนร่วมพิจารณาให้ความเห็นชอบในการดำเนินการดังกล่าวด้วย 3) ติดตั้งป้ายชื่อโครงการและผู้รับเหมาไว้ที่รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างของโครงการทุกคัน พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ของโครงการ เพื่อให้ผู้เดือดร้อนหรือได้รับผลกระทบแจ้งปัญหาต่างๆ ให้ทราบและกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขทันที	ระยะก่อสร้าง หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องตรวจสอบความเสียหายของผิวจราจรของถนนท้องถิ่นที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง หากมีความเสียหายให้ปรับปรุงแก้ไขให้ใช้งานได้ตามเดิม หน่วยงานรับผิดชอบ ผู้รับจ้างเป็นผู้รับผิดชอบ ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานเจ้าของโครงการ

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		4) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องจัดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการแจ้งให้ผู้สัญจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทราบถึง ช่วงเวลาปฏิบัติงานขนส่งวัสดุและก่อสร้างโครงการ และมาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนทั่วไป 5) แจ้งให้ประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงที่ตั้งโครงการรับทราบเกี่ยวกับแผนการก่อสร้างเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรที่หนาแน่น 6) การขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรขนาดใหญ่ ต้องทำการขนส่งในช่วงเวลาหลัง 21:00 น. และหยุดขนส่งก่อน 03.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน 7) การขนส่งดินที่ขุดจากอุโมงค์ลพบุรีมาถมพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟพายัพและถมคันทางรถไฟก่อนถึงสถานีพายัพ ต้องจัดให้มีมาตรการดังนี้ - ดินป้ายประกาศริมเส้นทางขนส่งทุกๆ ระยะ 500 เมตร ให้ประชาชนทราบ ช่วงเวลาการขนส่งดินและวัสดุต่างๆ - จัดให้มีบริเวณเผ็ดล้างล้อรถบรรทุกเพื่อล้างดินโคลนก่อนวิ่งขึ้นมาจากทางล่อ	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

นางนงลักษณ์ เทียงดาห์

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		- รถบรรทุกดินจากการขุดอุโมงค์ให้ขนส่งในช่วงเวลากลางวันในช่วง 21.00-03.00 น. เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจร - จัดให้มีเจ้าหน้าที่เก็บกองดินโคลนที่อาจตกหล่นบริเวณถนนเลียบทางรถไฟที่เข้าสู่สถานีรถไฟพายัพ ตลอดจนการขนส่งดิน - ตรวจสอบการชำรุดของถนนเลียบทางรถไฟที่เข้าสู่สถานีรถไฟพายัพ หากชำรุดให้ซ่อมแซมทันทีให้ใช้งานได้ตามปกติ - ขนส่งดินจากอุโมงค์ให้ติดตั้งป้ายเตือนสัญญาณไฟ กรวยยาง ป้ายบอกทางเลียงให้ประชาชนได้ทราบเพื่อระมัดระวังและหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น 8) วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจรที่จำเป็นต้องผ่านย่านชุมชน และประสานงานอย่างใกล้ชิดกับกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อวางแผนจัดระบบจราจรให้เหมาะสมบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

นางนงลักษณ์ เทียงดาห์

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		9) ผู้รับเหมาจะต้องทำทางเบี่ยงชั่วคราวระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางตัดผ่าน เพื่อให้ผู้ใช้นสามารถสัญจรไป-มาได้ ตั้งเดิมระหว่างการก่อสร้างตัดผ่านจุดตัดดังกล่าว จนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ โดยทางโครงการได้ออกแบบรูปแบบการแก้ไขปัญหาคัดขวางรถไฟกับถนนไว้ทั้งหมด 179 แห่ง สรุปได้ดังนี้ - ถนนยกระดับ (overpass) 12 แห่ง - ถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) 1 แห่ง - ทางยกระดับรูปตัวยู (U-shape overpass) 25 แห่ง - ยกระดับรถไฟ (elevated railway) 102 แห่ง - อุโมงค์รถไฟ (tunnel railway) 4 แห่ง - ทางลอดใต้สะพานรถไฟ (Short Span Bridge) 32 แห่ง - ท่อเหลี่ยมลอดใต้ทางรถไฟ (box culvert) 1 แห่ง - ให้ไปใช้จุดข้างเคียง (to be closed) 2 แห่ง	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

นางนงลักษณ์ เทียงดาห์

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		10) การเปิดผิวถนนออกสู่โครงการ หลังจากดำเนินการในแต่ละวันเสร็จ ต้องปิดผิวหน้าด้วยคอนกรีต หรือยางมะตอย ซึ่งการกระทำดังกล่าวต้องทำให้เสร็จก่อนเวลา 05.00 น. เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเนื่องจากรถยนต์วิ่งผ่านไปมา 11) กรณีการเปิดผิวถนนสาธารณะจะต้องแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและได้รับความเห็นชอบก่อนดำเนินการ 12) ติดตั้งป้ายเตือน/สัญญาณไฟที่ได้มาตรฐานสำหรับใช้ในระยะก่อสร้างเพื่อแสดงให้ผู้ใช้งานสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ก่อนถึงเขตก่อสร้างอย่างน้อย 200 เมตร บริเวณแนวเส้นทางโครงการที่ตัดผ่านถนนเข้าชุมชน 13) การเปิดแนวก่อสร้าง ในด้านที่ติดกับทางสัญจรให้ตั้งกรวย แผงตั้ง หรือหลักที่มีการติดตั้งหลอดไฟที่สามารถเปิดใช้งานในเวลากลางคืนได้ ให้มีระยะการจัดวางทุก ๆ 30 เมตร โดยเวลากลางคืนจะต้องเปิดไฟเพื่อให้มองเห็นแนวก่อสร้างชัดเจน	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

นางนงลักษณ์ เทียงดาห์

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		14) ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคมสำหรับควบคุมการเดินรถไฟความเร็วสูงให้มีประสิทธิภาพรวดเร็ว ตรงต่อเวลา และมีความปลอดภัยสูงสำหรับการเดินทางของผู้โดยสาร 15) จัดให้มีหน่วยซ่อมบำรุงทางและโรงซ่อมบำรุง (Maintenance Base and Depot) เพื่อการซ่อมบำรุงทาง การซ่อมบำรุงล้อเลื่อน การซ่อมบำรุงตามวาระ ตามคู่มือการบำรุงรักษาเพื่อให้ทางสามารถใช้งานได้ดียิ่งขึ้นและมีความปลอดภัย 16) จัดระบบจราจรบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงให้มีความคล่องตัว พร้อมทั้งจัดให้มีพื้นที่จอดยานพาหนะให้เพียงพอสำหรับผู้มาใช้บริการ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกทั้งในบริเวณทางเข้าออก และบริเวณที่จอดรถ 17) ติดตั้งชุดรางตัดข้ามฉุกเฉิน (Emergency crossover ทุกระยะประมาณ 35 กม. เพื่อช่วยให้สามารถให้บริการเดินรถไฟความเร็วสูงได้ในขณะที่เส้นทางบางช่วงมีปัญหาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไข	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

ชอ.คณิศร พิเศษ

(นางนงลักษณ์ เทียงดา)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		18) จัดให้มีหัวรถจักรที่ขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเอง เช่น ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ไว้ลากจูงขบวนรถไฟความเร็วสูงที่อาจมีปัญหาขัดข้อง ซึ่งจะจอดในสภาพเตรียมพร้อม (Standby) อยู่ในหน่วยซ่อมบำรุงทางต่างๆ ตามเส้นทางพร้อมให้บริการอย่างรวดเร็วเมื่อเกิดเหตุ	
	ระยะดำเนินการ 1) โครงการรถไฟความเร็วสูงให้ประโยชน์ต่อการเดินทางและขนส่งที่รวดเร็วจากภาคกลางสู่ภาคเหนือสนับสนุนเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม การท่องเที่ยวและการขยายตัวและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ 2) การก่อสร้างทางข้ามทางลอด 179 แห่ง เพื่อแก้ไขปัญหาดูดตัดและทำให้รถยนต์แล่นผ่านได้โดยไม่ต้องหยุดรอ ช่วยเพิ่มความคล่องตัวด้านการจราจรและประชาชนสามารถสัญจรข้ามไปมาหาสู่กันได้ 3) เพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน ช่วยลดปริมาณจราจรบนถนน	ระยะดำเนินการ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องประสานงานกับโยธาธิการจังหวัดต่างๆ ในการกำหนดตำแหน่งป้ายบอกทางไปสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่ต้องการใช้บริการ	ระยะดำเนินการ

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

ชอ.คณิศร พิเศษ

(นางนงลักษณ์ เทียงดา)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4.3 การเกษตรกรรม	ระยะก่อสร้าง การก่อสร้างโครงการในช่วงที่มีการตัดเส้นทางใหม่ เพื่อปรับรั้วมีโค้งและการก่อสร้างในเขตทางรถไฟ อาจมีพื้นที่การเกษตรกรรมที่ต้องสูญเสียจากการก่อสร้างบ้าง โดยเป็นนาข้าว พืชผัก ที่ปลูกอยู่ในเขตทาง 7,754 ไร่ และไม้ผลไม่ยืนต้นอีก 404 ไร่ ราษฎรได้รับผลกระทบน้อย เพราะส่วนใหญ่เป็นพืชอายุสั้น เก็บเกี่ยวได้ก่อนก่อสร้าง ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ ระยะดำเนินการ จะก่อให้เกิดผลต่อการเกษตรกรรม ในด้านการเพิ่มทางเลือกการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรที่รวดเร็ว ช่วยคงคุณภาพความสด ใหม่ของสินค้าเกษตร จึงคาดว่าในระยะดำเนินการผลกระทบต่อการเกษตรกรรมจะส่งผลกระทบในด้านบวกในระดับปานกลาง	ระยะก่อสร้าง 1) ต้องทำงานก่อสร้างให้อยู่ในขอบเขตทางที่ได้กำหนดไว้เท่านั้น 2) เมื่อทำการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องปรับพื้นที่ให้เรียบร้อยแล้วคืนพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุด 3) การปฏิบัติงานต้องปฏิบัติงานที่ใช้ระยะเวลาสั้นที่สุดและไม่เกินตามแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ จนมีผลกระทบต่อการทำการเกษตรของประชาชน 4) ต้องมีการชดเชยทรัพย์สินให้กับพื้นที่เกษตรกรรมที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโดยเร็วที่สุดและด้วยราคาที่เป็นธรรม 5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดเป็นกฎระเบียบการทำงานไม่ให้เหวี่ยงสารเคมี หรือน้ำมันเครื่องใช้แล้ว ลงในเขตพื้นที่การเกษตรอย่างเด็ดขาด ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการจะส่งผลกระทบด้านบวกต่อการขนส่งสินค้าเกษตรกรรมที่สะดวกรวดเร็ว จึงไม่มีมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ	ระยะก่อสร้าง - ระยะดำเนินการ -

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4.4 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ	ระยะก่อสร้าง 1) ในการก่อสร้างอาจจำเป็นต้องรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคที่พาดผ่านหรืออยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เช่น แนวสายไฟฟ้า แนวสายโทรศัพท์ แนวท่อประปา เป็นต้น ซึ่งจะต้องประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคเพื่อทำการรื้อย้าย จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบจะอยู่ในระดับต่ำ 2) การใช้ไฟฟ้าในกิจกรรมการก่อสร้าง โครงการจะขอใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงและส่วนภูมิภาคที่รับผิดชอบในพื้นที่ สำหรับเครื่องจักร/อุปกรณ์บางประเภทที่ใช้ไฟฟ้าค่อนข้างมาก สามารถใช้ไฟฟ้าจากเครื่องกำเนิดไฟฟ้าเคลื่อนที่ได้ ดังนั้น คาดการณ์ว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้าของชุมชน 3) การใช้ไฟฟ้าส่วนใหญ่เป็นการใช้เพื่ออุปโภค-บริโภคของคณาการก่อสร้าง โดยผู้รับจ้างจะขอใช้บริการน้ำประปาจากทางประปาส่วนภูมิภาคที่ใช้บริการอยู่ในพื้นที่ ซึ่งมีความสามารถในการให้บริการได้	ระยะก่อสร้าง สาธารณูปโภค: 1) ก่อนเริ่มการก่อสร้าง จะต้องประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องในการวางแผนรื้อย้ายและติดตั้งระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ 2) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภครับทราบเกี่ยวกับแผนการรื้อย้ายล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ การจัดการเศษวัสดุ/ขยะมูลฝอย: 1) ลดปริมาณเศษวัสดุที่เกิดขึ้นโดยคัดเลือกนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ เช่น ดิน หินจากการขุดเจาะอุโมงค์ สามารถนำกลับไปใช้ใน งานถมปรับแนวเส้นทางรถไฟ หรือเศษปูน เศษดินที่เหลือจากการก่อสร้างอาคารไปใช้ถมปรับพื้นที่ในพื้นที่ที่ได้รับอนุญาต	ระยะก่อสร้าง -

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4.4 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (ต่อ)	อย่างเพียงพอ การใช้ซ้ำของโครงการจึงไม่มีผลกระทบต่อการใช้น้ำของชุมชนแต่อย่างใด 4) การจัดการขยะมูลฝอยจากสำนักงานก่อสร้างและที่พัคนงานแต่ละแห่งจะประสานงานให้หน่วยงานท้องถิ่นในพื้นที่รับผิดชอบตามเส้นทาง มาเก็บขนไปกำจัด ซึ่งคาดว่าจะไม่กระทบกับความสามารถในการเก็บขนของหน่วยงานแต่ละแห่ง	2) จัดให้มีที่รองรับขยะที่มีสภาพให้เพียงพอแก่ความต้องการ และวางภาชนะรองรับขยะมูลฝอยให้กระจายครอบคลุมพื้นที่โครงการ โดยจำนวนภาชนะที่ต้องจัดหาอาจประเมินจากปริมาณขยะมูลฝอยที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดยใช้อัตราการผลิตมูลฝอยของประชากรในชนบท (0.4 กก.ต่อคนต่อวัน) เป็นเกณฑ์ 3) ประสานงานให้เทศบาล/สุขาภิบาล เป็นผู้ดำเนินการกำจัดขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นบริเวณบ้านพักคนงาน หรือจัดหาสถานที่กำจัดขยะมูลฝอยในพื้นที่โครงการในกรณีพื้นที่ที่ก่อสร้างอยู่นอกเขตเทศบาล/สุขาภิบาล การจัดการมูลฝอยอันตราย 1) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดให้มีภาชนะรองรับขยะอันตรายขนาดถึง 240 ลิตร จำนวน 3 ถึง 10 ใบในพื้นที่พัคนงานก่อสร้างและสำนักงานก่อสร้างทุกแห่ง และตรวจสอบปริมาณหากมีปริมาณมากพอให้ติดต่อหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อนำไปกำจัดให้ถูกต้อง	

ส-54

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียมคำ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4.4 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (ต่อ)		2) กำหนดให้มีการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะต่างๆ ที่ใช้ในกิจกรรมก่อสร้างที่ศูนย์บริการ ยกเว้นกรณีจำเป็นมีการซ่อมแซมเครื่องจักรเครื่องกลในพื้นที่ก่อสร้างต้องเติมหรือเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องจักร ต้องระมัดระวังไม่ให้เกิดการหกหล่นและไปปฏิบัติงานในพื้นที่ซึ่งได้ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันไว้แล้ว เพื่อป้องกันการหกรั่วไหลของ น้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ 3) น้ำมันเครื่องที่เปลี่ยนถ่ายจากเครื่องจักรต้องจัดเก็บรวบรวมใส่ถัง 200 ลิตร เมื่อมีปริมาณมากพอและติดต่อให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม นำไปทำการกำจัดที่ถูกต้อง ห้ามไม่ให้เททิ้งลงบนพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด การจัดการน้ำเสีย: จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปในบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานก่อสร้างทุกแห่ง และต้องจัดทำบ่อบำบัดน้ำทิ้งจากถังบำบัดน้ำเสียที่เก็บกักน้ำทิ้งได้อย่างน้อย 1 วัน ก่อนปล่อยลงท่อระบายน้ำหรือแหล่งรองรับน้ำ	

ส-55

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียมคำ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4.4 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ การให้บริการรถไฟความเร็วสูงจะมีความต้องการ พลังงานไฟฟ้าสูงสุด เพื่อการเดินรถในปีแรกที่ ให้บริการปี 2562 จำนวน 86.2 MW หรือคิดเป็นการ ใช้พลังงานไฟฟ้า 147.0 GWH/ปี ในปี 2564 จำนวน 166.3 MW หรือคิดเป็นพลังงานไฟฟ้า 452.5 GWH/ปี ซึ่งมีปริมาณน้อยไม่กระทบกับการใช้พลังงานไฟฟ้า ของประเทศ	ระยะดำเนินการ การจัดการขยะมูลฝอย: 1) จัดให้มีที่รองรับขยะมูลฝอยให้เหมาะสม และเพียงพอแก่ความต้องการทั้งบนขบวน รถ บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง และ บ้านพักพนักงาน โดยจำนวนภาชนะที่ต้อง จัดเตรียมบริเวณบ้านพักอาจประเมินจาก ปริมาณขยะมูลฝอยที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดย ใช้อัตราการผลิตมูลฝอยของประชากรใน เขตชนบท (0.4 กก.ต่อคนต่อวัน) เป็น เกณฑ์ ส่วนจำนวนภาชนะที่ต้องจัดเตรียม บริเวณสถานีรถไฟจะพิจารณาจากผู้ที่มา ใช้บริการสถานี (0.4 กก.ต่อคนต่อวัน) 2) ประสานงานให้เทศบาล/สุขาภิบาล เป็น ผู้ดำเนินการกำจัดขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นบริเวณ บ้านพักพนักงาน สถานีรถไฟความเร็วสูง หน่วยซ่อมบำรุงทางและศูนย์ซ่อมบำรุง	ระยะดำเนินการ -



(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560



(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
4.4 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (ต่อ)		การจัดการน้ำเสีย: 1) ดึงเก็บน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลบนรถไฟจะถูก ถ่ายออกจากขบวนรถวันละ 1 ครั้ง โดยทำ การสูบน้ำถ่ายออกที่ศูนย์ซ่อมบำรุงหลัก เชิงรกรากน้อย และศูนย์ซ่อมบำรุงมาพิษณุโลก ซึ่งจะติดตั้งบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบ เกราะกรองเดิมอากาศที่บำบัดน้ำเสีย แห้งละ 1 ชุด การบำบัดน้ำเสียจากห้องน้ำ บนรถไฟจะปล่อยน้ำทิ้งออกมาตาม มาตรฐานที่ BOD ไม่เกิน 20 มิลลิกรัมต่อลิตร 2) ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบเกราะกรอง และเดิมอากาศไว้ที่สถานีรถไฟความเร็วสูง ทุกแห่ง โรงซ่อมบำรุงและหน่วยซ่อมบำรุง ทาง และที่ศูนย์ซ่อมบำรุงหลักเชิงรกราก น้อยและศูนย์ซ่อมบำรุงมาพิษณุโลกเพื่อ บำบัดน้ำเสียให้มีคุณภาพตามมาตรฐานน้ำ ทิ้งไม่เกิน 20 มก./ลิตร ก่อนระบายลงสู่ท่อ ระบายน้ำหรือแหล่งน้ำธรรมชาติ	



(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560



(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 5.1 เศรษฐกิจ-สังคม	ระยะก่อสร้าง 1) ความเดือดร้อนรำคาญจากเสียงดัง และความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างต้องมีการลดผลกระทบ ซึ่งคาดการณ์ว่าผลกระทบด้านลบจะอยู่ในระดับปานกลาง และเกิดขึ้นชั่วคราวในระยะเวลาสั้น 2) ในการก่อสร้างจะมีการจ้างแรงงานก่อสร้างจำนวนประมาณ 4,000 คน ซึ่งเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจและกระจายรายได้ให้ผู้ที่เป็นแรงงานรับจ้างในพื้นที่ซึ่งคาดการณ์ว่าเป็นผลกระทบทางบวกในภาพรวม 3) การจ้างแรงงานต่างถิ่นอาจทำให้เกิดปัญหาทางสังคม อย่างไรก็ตาม โครงการจะกำหนดเป็นเงื่อนไขไว้ในสัญญาจ้างผู้รับจ้างให้มีการควบคุมดูแลคนงานอย่างเคร่งครัด จึงมีผลกระทบในระดับปานกลาง 4) การจับจ่ายใช้สอยของคนงานที่เข้าดำเนินการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อร้านค้าปลีกย่อยในชุมชนบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการในระดับต่ำ และเกิดขึ้นชั่วคราวในระดับสั้น	ระยะก่อสร้าง 1) จัดทำแผนการจัดหางานโดยพิจารณาแรงงานในท้องถิ่นให้ได้รับการคัดเลือกเข้าทำงานกับโครงการเป็นลำดับแรก 2) กำหนดตำแหน่งที่พักคนงานก่อสร้างให้อยู่ห่างจากที่พักอาศัยของชุมชนอย่างน้อย 50 เมตร 3) กำหนดกฎระเบียบการทำงานของคนงานอย่างเคร่งครัด และมีการตรวจตราความปลอดภัยเป็นระยะๆ รวมทั้งมีการจัดทำทะเบียนคนงานก่อสร้างและจัดทำบันทึกการทำงานตลอดระยะก่อสร้าง 4) ให้ความช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบที่เช่าที่เช่าทางรถไฟถูกโยกย้ายให้มีสิทธิในการจับจองสิทธิการใช้ประโยชน์ในร้านค้าในสถานี และจ่ายค่าเช่าในราคาที่ไม่สูงกว่าราคาเช่าเดิมมากนัก	ระยะก่อสร้าง หน่วยงานเจ้าของโครงการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม การเปลี่ยนแปลงสภาพความเป็นอยู่ และความคิดเห็นของประชาชน เปรียบเทียบก่อนและหลังจากการก่อสร้างโครงการโดยการสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม มีเนื้อหาสาระสำคัญประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไปของครัวเรือน ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างโครงการ และข้อเสนอแนะต่อโครงการในชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงเส้นทางโครงการครอบคลุมระยะข้างละ 500 เมตร จากแนวถึงกลางเส้นทางโครงการ กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย ประชาชน สถานประกอบการในพื้นที่ ผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว หน่วยงานราชการ และหน่วยงานที่ดูแลบังคับพระเขต

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียมคำห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายงานแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		5) จัดตั้งศูนย์ประสานงานและรับเรื่องร้องทุกข์ไว้ที่บริเวณสำนักงานก่อสร้างโครงการทุกแห่งและจัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องทุกข์และตรวจสอบสาเหตุและดำเนินการแก้ไขปัญหาคให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบในทันที 6) จัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เคลื่อนที่เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ข่าวสารโครงการเป็นระยะๆ สร้างความเข้าใจระหว่างผู้ก่อสร้างโครงการกับประชาชนและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างน้อยเดือนละครั้ง 7) หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีกิจกรรมส่งเสริมอาชีพให้กับผู้ได้รับผลกระทบเพื่อพัฒนาทักษะสามารถพัฒนาเป็นอาชีพหลักและอาชีพเสริมที่สามารถสร้างรายได้ทดแทนรายได้ที่สูญเสียไป	โดยในระยะก่อสร้างให้ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดจ้างหน่วยงานหรือบุคคลที่ 3 ดำเนินการ
	ระยะดำเนินการ 1) การพัฒนาโครงการช่วยเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างภาคกลางและภาคเหนือ ลดเวลาการเดินทางและจะมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง เป็นการลดปัญหาการจราจรในภาพรวม รวมทั้งช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ดังนั้นคาดการณ์ว่าจะเกิดผลกระทบด้านบวกในระดับมาก	ระยะดำเนินการ หน่วยงานเจ้าของโครงการประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง ศึกษาวางแผนการใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต	ระยะดำเนินการ หน่วยงานเจ้าของโครงการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม การเปลี่ยนแปลงสภาพความเป็นอยู่ และความคิดเห็นของประชาชนภายหลังเปิดดำเนินโครงการโครงการโดยการสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม มีเนื้อหาสาระสำคัญประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียมคำห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	2) การเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง จะมีผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนกับประชาชนที่อยู่ริมเส้นทาง ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงตั้งให้กับพื้นที่อ่อนไหว รวมทั้งผลกระทบด้านทัศนียภาพบริเวณเมืองลพบุรี ต้องออกแบบเป็นอุโมงค์ลดการบดบังต่อโบราณสถาน 3) โครงการได้ออกแบบเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนในพื้นที่ ทำให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางโดยรถไฟ และลดอุบัติเหตุของรถที่สัญจรผ่านบริเวณจุดตัดรถไฟ จึงคาดการณ์ว่าจะเกิดผลกระทบด้านลบในระดับน้อย 4) การพัฒนาโครงการทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีความคล่องตัว ส่งผลให้มีการเติบโตด้านธุรกิจการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุนในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น คาดการณ์ว่าจะเกิดผลกระทบด้านบวกในระดับมาก 5) การพัฒนาโครงการจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทาง โดยเฉพาะบริเวณย่านสถานีรถไฟ ส่งผลให้มีแนวโน้มการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่โดยรวมที่ดีขึ้น ดังนั้น คาดการณ์ว่าจะเกิดผลกระทบด้านบวกในระดับมาก		ของครัวเรือน ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม ความ คิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการโครงการ และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในชุมชนที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการครอบคลุมระยะข้างละ 500 เมตร จากแนวกึ่งกลางเส้นทางโครงการ กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย ประชาชนและสถานประกอบการในพื้นที่ ผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว หน่วยงานราชการ และหน่วยงานที่ดูแลบังคับใช้ โดยดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมปีละ 1 ครั้ง ในช่วง 5 ปีแรก หลังจากนั้นติดตามทุก 5 ปี ตลอดระยะดำเนินการ หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดจ้างหน่วยงานหรือบุคคลที่ 3 ดำเนินการ

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

อรรถพร ฤกษ์พิบูลย์

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.2 การแบ่งแยกชุมชน	ระยะก่อสร้าง การก่อสร้างโครงการอาจก่อให้เกิดการแบ่งแยกชุมชน จึงได้กำหนดมาตรการป้องกันโดยจัดทำสะพานลอยคนข้ามช่วงที่ผ่านชุมชน	ระยะก่อสร้าง 1) ก่อสร้างสะพานลอยคนข้าม 19 แห่ง ตามตำแหน่งที่ประชาชนต้องการจากผลการประชุมกลุ่มย่อยและได้กำหนดไว้ในแบบก่อสร้างแล้ว	-
5.3 การโยกย้ายเวนคืนและชดเชยทรัพย์สิน	ระยะก่อนก่อสร้าง การก่อสร้างโครงการจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินและต้องโยกย้ายบ้านเรือนนอกเขตทางรถไฟ โดยมีพื้นที่จะเวนคืน 1,560 ไร่ 69.47 ตารางวา มีผู้ได้รับผลกระทบ 574 ราย มีบ้านเรือนที่ต้องรื้อย้ายในที่ดินที่ถูกเวนคืน 117 หลัง ค่าชดเชย 599.24 ล้านบาท ส่วนงานก่อสร้างในเขตทางรถไฟจำเป็นต้องโยกย้ายบ้านเรือน 868 หลัง ซึ่งส่วนใหญ่เช่าอาศัยอยู่ในบริเวณย่านสถานีรถไฟต่าง ๆ	ระยะก่อนก่อสร้าง 1) หน่วยงานเจ้าของโครงการ ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ พื้นที่ได้รับผลกระทบ และขั้นตอนการเวนคืนและการพิจารณาค่าชดเชยให้แก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ 2) สำรวจรายละเอียดทรัพย์สิน ที่ดิน ไม่ยืนยันของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ 3) ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกา บริเวณพื้นที่ที่จะเวนคืนโดยระบุตำแหน่งบริเวณที่จะเวนคืนให้ชัดเจนและปิดประกาศในหน่วยราชการในท้องที่ให้ประชาชนทราบ 4) หน่วยงานเจ้าของโครงการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืน ประกอบด้วย ผู้แทนของการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนกรมที่ดิน ผู้แทนของสภาท้องถิ่น และผู้แทนชุมชน เพื่อร่วมกันพิจารณา	-

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

อรรถพร ฤกษ์พิบูลย์

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.3 การโยกย้ายเวนคืนและ ชดเชยทรัพย์สิน (ต่อ)		ค่าใช้จ่ายในการชดเชยทรัพย์สินและที่ดิน ตามระเบียบบัญญัติใน พรบ. ว่าด้วยการ เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 5) คณะกรรมการที่ตั้งตั้งขึ้นจะต้องกำหนด ราคาชดเชยที่เป็นธรรม และทำความเข้าใจ กับราษฎร ที่ได้รับผลกระทบจากการ พัฒนาโครงการด้วย 6) จัดตั้งเจ้าหน้าที่เพื่อให้ความช่วยเหลือหรือ อำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่ได้รับ ผลกระทบด้านการชดเชยที่ดินทรัพย์สินใน การติดต่อ ประสานงาน และยื่นคำร้อง ขอรับค่าชดเชย ทั้งนี้ในกรณีที่มีการ ร้องทุกข์ ต้องเร่งแก้ปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว	
	ระยะก่อสร้าง	ระยะก่อสร้าง 1) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องดำเนินการ แต่งตั้งคณะกรรมการชดเชยทรัพย์สิน เป็นผู้ดำเนินการในเรื่องการจ่ายค่าชดเชย โดยมีอำนาจหน้าที่กำหนดราคาชดเชย ทรัพย์สิน ตรวจสอบและจ่ายเงินค่าชดเชย ทรัพย์สิน 2) จัดชุดประชาสัมพันธ์เมื่อเริ่มโครงการ แจง สิทธิให้ราษฎรที่ได้รับผลกระทบจาก โครงการทราบว่าจะได้รับอัตราค่าชดเชยเท่าใด และกำหนดเวลาที่จะได้รับเงินค่าชดเชย	ระยะก่อสร้าง

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.3 การโยกย้ายเวนคืนและ ชดเชยทรัพย์สิน (ต่อ)		3) การดำเนินการจ่ายค่าทดแทน ต้องจ่าย ค่าชดเชยทรัพย์สินให้กับราษฎรให้หมดใน งวดเดียว เพื่อจะได้นำไปใช้ประโยชน์ตามที่ ต้องการได้	
	ระยะดำเนินการ ไม่มีผลกระทบ	ระยะดำเนินการ หากมีการเปิดให้เช่าอาคารหรือสถานที่ บริเวณรถไฟฟ้าความเร็วสูง หน่วยงานเจ้าของ โครงการพิจารณาให้สิทธิผู้ได้รับผลกระทบจาก การโยกย้าย/เวนคืน ได้เช่าอาศัยบริเวณสถานี รถไฟฟ้าความเร็วสูงก่อนบุคคลอื่น	ระยะดำเนินการ
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ	ระยะก่อสร้าง 1) ผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ในชุมชนใกล้สถานี รถไฟต่างๆ ผู้คนละอองจากการก่อสร้างอาจส่งผล ต่อโรคระบบทางเดินหายใจ ส่วนเสียงและความ สั่นสะเทือนจากการก่อสร้างอาจทำให้เกิดความ รำคาญ รบกวนจิตใจ หรือเกิดความเครียดได้ นอกจากนี้ประชาชนอาจได้รับผลกระทบจากการ แพร่ระบาดของโรคจากคนงานก่อสร้างที่เข้ามาใน พื้นที่เช่น โรคอุจจาระร่วง หรือโรคจากแรงงาน ต่างถิ่น จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ	ระยะก่อสร้าง สาธารณสุข 1) ประสานงานกับหน่วยงานทางด้านสาธารณสุข ในพื้นที่ เพื่อตรวจร่างกายของคนงาน ก่อนที่จะเข้ามาทำงานในพื้นที่โครงการ และ เพื่อเตรียมการรองรับการให้บริการที่เหมาะสม	ระยะก่อสร้าง 1) จัดทำบันทึกการเจ็บป่วยของพนักงาน คนงานและสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทุกวัน วัน โดยบันทึกแยกเป็นฝ่ายต่างๆ ชนิด อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและสาเหตุของอุบัติเหตุ หรือการเจ็บป่วย รวมถึงจำนวนวันที่ต้อง หยุดงาน 2) ตรวจสอบการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน อันตรายส่วนบุคคลของคนงานในขณะ ทำงานทุก ๆ วัน

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบทสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)	2) ผลกระทบด้านอาชีวอนามัยคนงานก่อสร้าง ได้แก่ อันตรายจากการปฏิบัติงาน และอันตรายจากสภาพการทำงานที่ไม่เหมาะสม เช่น อยู่ในที่มีเสียงดัง ความสั่นสะเทือน และฝุ่นละอองซึ่งอาจก่อให้เกิดโรคต่างๆ ได้ นอกจากนี้อาจเกิดผลกระทบในด้านอุบัติเหตุการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ ได้กำหนดมาตรการต่างๆ รองรับไว้แล้ว จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ	2) กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดหาที่พักคนงานให้อยู่เป็นระเบียบมีรั้วแสดงบริเวณ และจัดการสุขาภิบาลภายในที่พักอาศัยที่ดี มีที่รองรับน้ำเสียและขยะ จัดให้มีน้ำดื่ม น้ำใช้ และห้องน้ำที่เพียงพอ 3) จัดให้มีการอบรมให้ความรู้ด้านสุขศึกษาแก่คนงานเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกสุขลักษณะ เพื่อป้องกันตนเองจากโรคติดต่อที่อาจเกิดขึ้น อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน 1) จัดทำบันทึก ข้อตกลงร่วมกันระหว่างเจ้าของโครงการและผู้รับเหมาในระหว่างก่อสร้าง โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัย โดยระบุเป็นข้อกำหนดไว้ในเอกสารประกวดราคา 2) หน่วยงานเจ้าของโครงการ ต้องแจ้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รับทราบและรับผิดชอบในการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุ และส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน โดยปฏิบัติตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องความปลอดภัยในการทำงานอย่างเคร่งครัด เช่น มีการปักป้ายเตือนอันตราย รวมทั้งห้ามบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้ามาในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้น	3) จัดหาเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศภายในอุโมงค์และทำการติดตามตรวจวัดให้ครอบคลุมพื้นที่ปฏิบัติงานและบันทึกผลการตรวจวัด พร้อมทั้งประเมินสภาพอากาศภายในอุโมงค์ว่ามีอันตรายหรือไม่ โดยดำเนินการทั้งก่อนและระหว่างคนงานทำงานในอุโมงค์อย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง โดยคุณภาพอากาศที่ตรวจวัดประกอบด้วย - ร้อยละของออกซิเจนในอากาศ - ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ - ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ - ฝุ่นละออง - ฝุ่นละอองขนาดเล็ก ค่าใช้จ่ายรวมอยู่ในค่าก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการ

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

19 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบทสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)		3) ผู้รับเหมาจะต้องจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (personal protection devices) ให้แก่พนักงานและคนงานที่ปฏิบัติงานในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ และเหมาะสม เช่น หมวกนิรภัย แวนตาที่ครอบจมูก ปลั๊กอุดหู ถุงมือ รองเท้านิรภัย เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น และผู้รับเหมาจะต้องทำซ้ำตรวจตราดูแลให้คนงานที่ปฏิบัติงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ตลอดเวลาขณะปฏิบัติงาน 4) ในสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและบ้านพักคนงานนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้งแบบ A, B, C ขนาด 15 ปอนด์อย่างน้อย 1 ชุด/อาคาร หรือติดตั้งไว้ในระยะทางไม่เกิน 45 เมตร โดยติดตั้งให้ส่วนบนสุดของตัวเครื่องอยู่สูงจากพื้นที่อาคารไม่เกิน 1.40 เมตร ในที่ที่มองเห็นและอ่านคำแนะนำการใช้และนำไปใช้งานได้โดยสะดวกตลอดเวลา และให้มีการตรวจสอบให้อยู่ในสภาพดีไม่น้อยกว่า 6 เดือนต่อครั้ง พร้อมติดตั้งแสดงผลการตรวจสอบและวันที่ตรวจสอบ	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบล้างที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)		5) ต้องจัดให้มีแสงสว่างภายในเขตพื้นที่ก่อสร้างเพื่อความปลอดภัยในการทำงานของคนงานและเครื่องจักรกลต่างๆ รวมทั้งยานพาหนะที่สัญจรผ่านไปมา โดยเฉพาะบริเวณทางรถไฟที่มีถนนเลียบริมทางรถไฟ และบริเวณจุดตัดถนนต่างๆ และจัดให้มีการติดตั้งไฟสัญญาณหรือไฟกะพริบเพื่อแสดงให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจนในช่วงเวลากลางคืน 6) ผู้รับเหมาต้องติดตั้งตาข่ายหรือสิ่งกีดขวางด้านใต้ของทางวิ่งยกระดับที่กำลังก่อสร้างเพื่อป้องกันเศษวัสดุตกหล่น ทำอันตรายกับคนงานที่อยู่ด้านล่างหรือประชาชนที่สัญจรผ่านไปมา 7) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทำหน้าที่กำกับดูแลให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบ คำสั่ง และมาตรการความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งให้ความรู้วิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้องเพื่อความปลอดภัยในการทำงานแก่คนงาน 8) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีการอบรมให้ความรู้กับคนงานใหม่ที่เข้าปฏิบัติงานให้มีความรู้และข้อปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

นางนงลักษณ์ เทียงดาห์

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบล้างที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)		9) จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีบุคลากรทางการแพทย์ที่สามารถให้ความช่วยเหลือเบื้องต้นในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุได้ทันทั่วทั้ง รวมทั้งจัดเตรียมรถพยาบาลที่พร้อมจะนำผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลอื่นๆ ในกรณีที่เกินขีดความสามารถที่จะให้การรักษายาบาลได้ หรืออาจจะประสานงานกับสถานบริการทางสาธารณสุขที่ใกล้เคียงในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน 10) จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแลรับผิดชอบประสานงาน จัดอบรมคนงานให้ปฏิบัติงานโดยคำนึงถึงความปลอดภัยในการทำงานให้มีการใช้เครื่องมือเครื่องจักรอย่างถูกต้อง และมีเทคนิคในการทำงานที่ปลอดภัย รวมทั้งต้องกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดไว้ 11) จัดให้มีน้ำสะอาดสำหรับดื่ม ห้องน้ำ ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะให้เพียงพอ โดยใช้เกณฑ์ตามที่กฎหมายแรงงานกำหนด	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

นางนงลักษณ์ เทียงดาห์

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)		12) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนการป้องกันและระงับอัคคีภัย ประกอบด้วย การตรวจตรา การอบรม การรณรงค์ ป้องกันอัคคีภัย การดับเพลิง การอพยพหนีไฟ การบรรเทาทุกข์ และจัดเก็บแผนดังกล่าวให้สามารถตรวจสอบได้ 13) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟตามแผนแก่คนงานและพนักงานอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง 14) ในระยะก่อสร้างผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้คนงานหรือพนักงานที่ทำงานก่อสร้างเข้ารับการฝึกอบรม ฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น รวมทั้งแผนปฏิบัติเมื่อเกิดอัคคีภัย จากหน่วยงานที่ทางราชการกำหนดหรือให้การยอมรับไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของจำนวนคนงานในแต่ละหน่วยของสำนักงานก่อสร้าง 15) จัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยขณะก่อสร้างอุโมงค์ ดังนี้ - ผู้รับเหมาจะต้องมีการตั้งหน่วยกู้ภัยจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ ด้านการกู้ภัยหรือช่วยเหลือเบื้องต้นสำหรับอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง ภายในอุโมงค์	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

อรรถพงษ์ พิทยอน

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)		- จัดเตรียมวิธีการป้องกันหรือหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ หรือการบาดเจ็บของคนงานหรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น โดยการฝึกอบรมคนงานให้มีทักษะในการทำงาน เนื่องจากเป็นการก่อสร้างเฉพาะทางที่ต้องใช้ความชำนาญของผู้ปฏิบัติงาน - ผู้รับเหมาต้องดำเนินการจัดเตรียมแผนงานหรืออุปกรณ์ในการป้องกันอัคคีภัย เนื่องจากในระหว่างการปฏิบัติงาน มีการใช้เครื่องมือในการทำงานบางประเภทที่อาจทำให้เกิดประกายไฟขึ้น เช่น การเชื่อมโลหะ จึงต้องมีการเตรียมแผนงานหรืออุปกรณ์ดังกล่าว รวมทั้งอุปกรณ์และบุคลากรในการปฐมพยาบาลเบื้องต้น เพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหรือระงับ/บรรเทาเหตุการณ์ในเบื้องต้น ก่อนนำตัวผู้ได้รับบาดเจ็บส่งสถานพยาบาลใกล้เคียงต่อไป	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

อรรถพงษ์ พิทยอน

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)		- จัดให้มีระบบระบายอากาศภายในอุโมงค์ที่กักสิ่งขูดเจาะและก่อสร้าง อย่างเพียงพอสำหรับคนงานและเครื่องจักรตามมาตรฐาน OSHA และ USACE - การทำงานภายในอุโมงค์จะใช้เฉพาะเครื่องยนต์ดีเซลเท่านั้น ซึ่งต้องมีการตรวจสอบสภาพอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เศษวัสดุ และก๊าซต่างๆ เช่น คาร์บอนมอนอกไซด์ และไนโตรเจนออกไซด์ เป็นต้น ซึ่งต้องมีการตรวจสอบสภาพและดำเนินการซ่อมแซมส่วนที่ชำรุดตามกำหนดเวลา เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง - ออกแบบให้มีช่องทางเดินหนีภัยภายในอุโมงค์ที่ผ่านเมืองลพบุรี สำหรับใช้เป็นช่องทางอพยพผู้โดยสารขึ้นจากอุโมงค์ในกรณีฉุกเฉิน - ออกแบบป้องกันอัคคีภัยในสถานีรถไฟความเร็วสูงและอุโมงค์ตามมาตรฐาน NFPA130 สำหรับงานออกแบบระบบขนส่งมวลชนประเภทราง	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

อภินันท์ พิทยานนท์
(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)		- เลือกใช้วัสดุโครงสร้างสถานี อุโมงค์ วัสดุตกแต่งต่างๆ สายไฟและอุปกรณ์ไฟฟ้า เป็นวัสดุที่ไม่ติดไฟไหม้ ภายในอุโมงค์จะติดตั้งระบบป้องกันและระงับเพลิงภายในอุโมงค์ตามมาตรฐาน NFPA130 ได้แก่ • ระบบเตือนอัคคีภัย เพื่อแจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่และผู้โดยสารทราบ เพื่อหนีไฟได้อย่างทันเวลาที่ก่อนไฟจะลุกลาม • ติดตั้งระบบประกาศสาธารณะ ผู้โดยสารสามารถติดต่อกับพนักงานขับรถไฟความเร็วสูงเพื่อแจ้งเหตุอัคคีภัยหรือได้อย่างรวดเร็ว 16) จัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยในที่พักคนงาน ดังนี้ 1) การก่อสร้างโครงการจะมีลูกจ้างมากกว่า 50 คน ตามกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2553) ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย (คปภ.) เพื่อกำหนดนโยบายด้านความ	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

อภินันท์ พิทยานนท์
(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบล้างสัญญาที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)		ปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างและความปลอดภัยในที่พักคนงาน เช่น กำหนดแผนงานการก่อสร้างและมาตรการควบคุมความปลอดภัย ยื่นเสนอต่อผู้ว่าจ้างก่อนก่อสร้างภายใน 30 วัน นับแต่เริ่มทำสัญญาก่อสร้าง การควบคุมและกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามระเบียบหรือกฎหมายความปลอดภัยโดยมีการตรวจสอบสาเหตุการเกิดอันตรายต่าง ๆ และประชุมอย่างน้อยเดือนละครั้ง รวมทั้งการให้ข้อเสนอแนะและการฝึกอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง 2) จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในพื้นที่สำนักงานก่อสร้างทุกแห่งสอดส่องดูแลเฝ้าระวังไม่ให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเด็ดขาด	

ส-72

.....
(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

.....
(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบล้างสัญญาที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)		3) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดกฎระเบียบการทำงาน ห้ามการทะเลาะวิวาทหรือเล่นการพนันในหน่วยงานก่อสร้าง และกำหนดข้อห้ามการดื่มของมึนเมาในเวลางาน และห้ามการเสพสิ่งเสพติดที่ผิดกฎหมายโดยเด็ดขาด และกำหนดบทลงโทษกรณีฝ่าฝืนอย่างน้อยต้องครอบคลุม ดังนี้ (ก) จัดให้มีหัวหน้าคนงาน คอยควบคุมดูแลคนงานก่อสร้างไม่ให้ก่อความเดือดร้อนต่อผู้ที่ยังอาศัยอยู่ (ข) ออกกฎระเบียบการปฏิบัติงานภายในบ้านพักคนงาน อาทิเช่น - ห้ามก่อไฟก่อนได้รับอนุญาต เพื่อป้องกันการเกิดอัคคีภัย - ห้ามเล่นการพนันทุกประเภท เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการมั่วสุมและการทะเลาะวิวาท - ห้ามซื้อขายสิ่งเสพติดผิดกฎหมายทุกประเภทและมีไว้ในครอบครอง เพื่อความปลอดภัยของคนงานและผู้พักอาศัยในบริเวณใกล้เคียง	

ส-73

.....
(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

.....
(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย		- ห้ามส่งเสียงดังรบกวนบุคคลข้างเคียง - ห้ามทะเลาะวิวาททุกกรณี เพื่อความสงบเรียบร้อยภายในบริเวณบ้านพักคนงาน หากมีการทะเลาะวิวาทเกิดขึ้นพิจารณาให้ออกทั้งสองฝ่าย - ห้ามทำลาย เคลื่อนย้าย ดัดแปลง ต่อเติมทรัพย์สินของบริษัทผู้รับเหมารายใด - ห้ามลักขโมย หากมีการลักขโมยเกิดขึ้นต้องถูกส่งดำเนินคดี - ห้ามนำบุคคลภายนอกมาพักในพื้นที่บ้านพักคนงานโดยไม่ได้รับอนุญาต เพื่อความเป็นระเบียบและความปลอดภัยภายในบริเวณบ้านพักคนงาน - ห้ามเลี้ยงสัตว์ทุกชนิด ทั้งนี้ ผู้รับเหมาแต่ละรายต้องกำหนดบทลงโทษอย่างเด็ดขาด พร้อมทั้งจะต้องควบคุมการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด	
และสุขภาพ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ 1) ด้านสาธารณสุข อาจได้รับผลกระทบจากเสียงดัง ฝุ่นละออง จากการเดินรถไฟซึ่งจะมีความเร็วและความถี่ในการเดินรถเพิ่มขึ้น ทั้งนี้โครงการจะมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณพื้นที่อ่อนไหว 35 แห่ง และบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวอีก 7 แห่ง จึงคาดการณ์ว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1) จัดทำบันทึกข้อตกลงร่วมกันระหว่างเจ้าของโครงการและผู้รับเหมาในระหว่างดำเนินการ โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัย โดยเขียนข้อตกลงไว้ในเอกสารประกวดราคา	ระยะดำเนินการ 1) กรณีที่ต้องส่งเจ้าหน้าที่เข้าไปทำงานในอุโมงค์ ต้องจัดให้มีการตรวจวัดก๊าซออกซิเจนและก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในอากาศ เพื่อประเมินสภาพอากาศในที่ปฏิบัติงาน โดยให้ตรวจวัดก่อนเข้าไปทำงาน และระหว่างที่ทำงานในอุโมงค์

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงตารห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)	2) ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย การเดินรถไฟความเร็วสูงอาจเกิดเหตุฉุกเฉินหรือมีอุบัติเหตุต่าง ๆ เช่น ไฟไหม้ในขบวนรถไฟ ไฟไหม้ในอุโมงค์ จะต้องมีการป้องกัน แผนเผชิญเหตุ และแผนฟื้นฟูรับเพื่อป้องกันและลดผลกระทบ	2) ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องประสานงานกับโยธาธิการจังหวัดต่างๆ ในการกำหนดตำแหน่งป้ายบอกทางไปสถานีรถไฟความเร็วสูง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่ต้องการใช้บริการนั้น 3) ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคมสำหรับควบคุมการเดินรถไฟความเร็วสูงให้มีประสิทธิภาพรวดเร็ว ตรงต่อเวลา และมีความปลอดภัยสูงสำหรับการเดินทางของผู้โดยสาร 4) จัดให้มีหน่วยซ่อมบำรุงทางและโรงซ่อมบำรุง (Maintenance Base and Depot) เพื่อการซ่อมบำรุงทาง การซ่อมบำรุงล้อเลื่อน การซ่อมบำรุงตามวาระ ตามคู่มือการบำรุงรักษาเพื่อให้ทางสามารถใช้งานได้ดียิ่งขึ้นและมีความปลอดภัย 5) จัดระบบจราจรบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงให้มีความคล่องตัว พร้อมทั้งจัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์พาหนะให้เพียงพอสำหรับผู้มาใช้บริการ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกทั้งในบริเวณทางเข้า-ออก และบริเวณที่จอดรถ	2) แจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบทุก 6 เดือน

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงตารห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)		6) ติดตั้งชุดรางตัดข้ามฉุกเฉิน (Emergency crossover) ทุกระยะประมาณ 35 กม. เพื่อช่วยให้สามารถให้บริการเดินรถไฟความเร็วสูงได้ในขณะที่เส้นทางบางช่วงมีปัญหาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไข 7) จัดให้มีหัวรถจักรที่ขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเอง เช่น ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ไว้ลากจูงขบวนรถไฟความเร็วสูงที่อาจมีปัญหาขัดข้อง ซึ่งจะจอดในสภาพเตรียมพร้อม (Standby) อยู่ในหน่วยซ่อมบำรุงทางต่างๆ ตามเส้นทางพร้อมให้บริการอย่างรวดเร็วเมื่อเกิดเหตุ 8) จัดให้มีตำรวจรถไฟและนายตรวจประจำขบวนรถไฟ เพื่อดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร ทั้งบนขบวนรถไฟและบริเวณสถานีรถไฟ 9) จัดให้มีสัญญาณฉุกเฉินไว้ใช้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่บนขบวนรถไฟในกรณีที่เกิดเหตุอันตรายแก่ผู้โดยสาร 10) ติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนอันตราย ตามจุดต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)		11) ดำเนินการบำรุงรักษาและซ่อมแซมรางรถไฟความเร็วสูง ตู้ขบวน และหัวรถจักรตามแผนการดำเนินงานที่ได้กำหนดไว้ 12) จัดให้มีช่องหลบรถไฟในอุโมงค์ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุกรณีรถไฟความเร็วสูงผ่านขณะเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานภายในอุโมงค์ 13) ตรวจสอบการหลุดตัวและการรั่วซึมของอุโมงค์อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง 14) ติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณการจราจร หรือรั้วกั้นในแนวเส้นทางรถไฟผ่านเพื่อเป็นการลด/ป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น 15) จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำและจัดให้มีระบบดับเพลิงไว้ในกรณีที่เกิดเหตุเพลิงไหม้ 16) จัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพพนักงาน ของหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงในช่วงก่อนรับเข้าทำงาน และตรวจสอบสุขภาพพนักงานประจำปี 17) ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล จัดทำสถิติการสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการทำงาน และการเจ็บป่วยของพนักงาน และรายงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบเป็นประจำต่อเนื่องทุกปี	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)		18) จัดให้มีแผนปฏิบัติการเกิดเหตุฉุกเฉิน ได้แก่ แผนอพยพผู้โดยสารออกจากจุด เกิดเหตุ ได้แก่ อาคารสถานีรถไฟความเร็ว สูง อุโมงค์ ทางวิ่งยกระดับ วิศวกรรมเหตุ ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นเพื่อผู้โดยสารปลอดภัย 19) จัดเตรียมชุดอุปกรณ์สำเร็จก่อนกู้ สถานการณ์ ที่มีลักษณะเป็นชุดสำเร็จ มี ขนาดเหมาะสมที่จะใส่วางบนรถไฟและ ลากจูงไปในจุดเกิดเหตุโดยหวั่นเกรงการใช้ กอบกู้สถานการณ์ ภายในชุดอุปกรณ์ สำเร็จ ประกอบด้วย ชุดอุปกรณ์เบื้องต้น สำหรับการดับเพลิง ชุดอุปกรณ์สำหรับ ปฐมพยาบาลฉุกเฉิน และหน่วยอภิบาล (Intensive Care Unit)	
5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และ โบราณคดี	ระยะก่อสร้าง จากการสำรวจด้านโบราณคดีและประวัติศาสตร์ใน พื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตรจากแนวเส้นทาง โครงการ พบแหล่งโบราณคดี ศาสนสถาน ที่คาดว่า จะมีผลกระทบดังนี้ 1) ผลกระทบโดยตรง พบว่ามีอาคารที่อยู่ห่างจาก แนวเส้นทางโครงการในระยะ 0-20 เมตร ที่เป็นอาคารสถาปัตยกรรม จำนวน 5 แห่ง คือ สถานีรถไฟดอนเมือง สถานีรถไฟบางปะอิน สถานีชุมทางบ้านภาชี สถานีรถไฟตาคลี และ สถานีรถไฟนครสวรรค์	ระยะก่อสร้าง 1) ก่อนก่อสร้างให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ ดำเนินการประสานงานกับกรมศิลปากรเพื่อ จัดให้มีผู้เชี่ยวชาญด้านโบราณสถาน โบราณคดี เข้าร่วมตรวจสอบสังเกตการณ์ ก่อสร้างอุโมงค์ผ่านเมืองลพบุรี เพื่อ พิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติม หากพบ โบราณวัตถุหรือแหล่งโบราณคดีขณะ ก่อสร้างอุโมงค์	ระยะก่อสร้าง 1) ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดจ้างบุคคล ที่สาม (third party) ที่มีตำแหน่ง ผู้เชี่ยวชาญด้านโบราณสถานและ โบราณคดี ร่วมตรวจสอบการก่อสร้างทาง วิ่งและสถานีรถไฟความเร็วสูงของโครงการ ตลอดระยะก่อสร้าง

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

24 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดา)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)	2) ผลกระทบโดยอ้อม ได้แก่ โบราณสถาน ศาสน สถานและอาคารสถาปัตยกรรมที่อยู่ห่างจากแนว เส้นทางโครงการระยะ 21-100 เมตร โดย มีโบราณสถานและศาสนสถานจำนวน 11 แห่ง ได้แก่ - กรุงเทพมหานคร มี 2 แห่ง คือ วัดเสมียนนารี และวัดหลักสี่ - จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 1 แห่ง คือ วัดพิชัยสงคราม - จังหวัดลพบุรี มี 7 แห่ง คือ วัดบันไดหิน วัดนครโกษา วัดอินทรา ศาลพระกาฬ พระปรางค์สามยอด วัดป่าธรรมโสภณ และ วัดหนองเต่า (พานิชนธรรมนิการาม) - จังหวัดพิจิตร มี 1 แห่ง คือ วัดท่าพ้อ อาคาร สถาปัตยกรรมจำนวน 3 แห่ง คือ สถานีรถไฟ อยุธยา สถานีรถไฟลพบุรี และสถานีรถไฟ พิษณุโลก ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างและดำเนิน โครงการอาจมีผลกระทบจากด้านเสียง ผ่นละออง ควัน และความสั่นสะเทือน ต่อโบราณสถาน ศาสนสถาน และอาคารสถาปัตยกรรมดังกล่าว	2) โบราณสถานและศาสนสถานที่ได้รับ ผลกระทบที่มีทั้งในระยะ 21-100 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ วัดเสมียนนารี วัดหลักสี่ วัดพิชัยสงคราม วัดบันไดหิน วัดนครโกษา วัดอินทรา ศาลพระกาฬ พระปรางค์สามยอด วัดป่าธรรมโสภณ วัดหนองเต่า (พานิชนธรรมนิการาม) และวัดท่าพ้อ จะต้อง มีการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับเจ้าอาวาส วัดหรือเจ้าของสถานที่ เพื่อแจ้งให้ทราบ เกี่ยวกับกิจกรรมการดำเนินการก่อสร้าง ทางรถไฟความเร็วสูง ซึ่งอาจก่อให้เกิด ผลกระทบด้านผ่นละออง และเสียงดัง ทั้งนี้ ทางโครงการได้จัดให้มีการติดตั้งกำแพงกัน เสียงชั่วคราว 9 แห่ง ที่จะได้รับเสียงรบกวน เกินมาตรฐานแล้ว 3) อาคารสถาปัตยกรรมที่ได้รับผลกระทบ ทางตรงและทางอ้อม จำนวน 8 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟดอนเมือง บางปะอิน อยุธยา ชุมทางภาชี ลพบุรี ตาคลี นครสวรรค์ และ พิษณุโลก เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่แล้ว ดังนั้นต้องดำเนินการก่อสร้างอย่าง	2) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องประสานงาน กับกรมศิลปากรขอเจ้าหน้าที่จากกอง โบราณคดีและสำนักศิลปากรประจำท้องที่ เป็นผู้ร่วมตรวจสอบ สังเกตการณ์ก่อสร้าง โครงการที่อยู่ใกล้โบราณสถานและอาคาร สถาปัตยกรรมในจังหวัดกรุงเทพมหานคร พระนครศรีอยุธยา ลพบุรี และพิจิตร หาก ตรวจสอบพบว่ากิจกรรมการก่อสร้างของ โครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบ ด้านผ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน คณะผู้ตรวจสอบดังกล่าวต้องร่วมกัน กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขผลกระทบทันที พร้อมทั้งปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขดังกล่าว จนสามารถป้องกันผลกระทบต่อแหล่ง โบราณสถานโบราณคดีหรือโบราณวัตถุให้ เป็นที่เรียบร้อย 3) ในกรณีพบหลักฐานทางโบราณคดี โบราณสถาน หรือโบราณวัตถุใดๆ ในพื้นที่ ก่อสร้างของโครงการจะต้องหยุดดำเนินการ ก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวทันที และแจ้งต่อ สำนักศิลปากรประจำท้องที่ ให้มา ดำเนินการตรวจสอบตามขั้นตอนทางด้าน โบราณคดีเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

24 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดา)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)		ระดับรังสีเพื่อให้คงรูปแบบของอาคารที่มี ความเป็นเอกลักษณ์ ทั้งนี้สถานีรถไฟที่จะ ใช้พื้นที่เดิมเป็นสถานีรถไฟความเร็วสูง จะต้องมีการออกแบบรูปแบบสถานีให้คง อนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมเดิมให้มากที่สุด 4) ออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงให้มี ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่มีความ กลมกลืนกับอาคารสถานีรถไฟเดิมและให้ ใช้ประโยชน์สำหรับผู้โดยสารที่จะมาใช้ บริการได้ต่อไป 5) ในช่วงที่รถไฟความเร็วสูงผ่านเข้าตัวเมือง จังหวัดลพบุรี มีโบราณสถานหลายแห่ง เช่น พระปรางค์สามยอด วัดปทุมรัตนโกสินทร์ วัดบันไดหิน วัดนครโกษา เพื่อลด ผลกระทบต่อบรรณสถาน ต้องออกแบบ เป็นอุโมงค์ลอดผ่านตัวเมืองลพบุรี ซึ่งมี จุดเริ่มต้นโดยประมาณที่กิโลเมตรที่ 122+400 และสิ้นสุดที่กิโลเมตร 127+200 มีความยาวประมาณ 4.6 กิโลเมตร โดยมี ความยาวของช่วงที่เป็นอุโมงค์ประมาณ 3.3 กิโลเมตร และช่วงที่เป็น Cut and Cover และ Open Cut ประมาณ 1.3 กิโลเมตร สำหรับ	4) หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดจ้างบุคคลที่ 3 ติดตาม ตรวจสอบ คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง ฝุ่นละอองขนาดเล็ก) เสียง (Leq24 ชั่วโมง และเสียงรบกวนและความ สั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างโดยตรวจวัด ปีละ 1 ครั้ง 5 วันต่อเนื่องกันช่วงก่อสร้าง โครงสร้างทางวิ่งใกล้กับที่ตั้งโบราณสถาน และศาสนสถาน 6 แห่ง ได้แก่ วัดเสมียนนารี วัดหลักสี่ (กทม.) วัดพิชัยสงคราม (พระนครศรีอยุธยา) พระปรางค์สามยอด วัดปทุมรัตนโกสินทร์ (ลพบุรี) และวัดท่าอิฐ (พิจิตร) ค่าใช้จ่าย ค่าตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือนตรวจวัดสถานีละ 40,000 บาท หรือตรวจวัด 6 สถานี ปีละ 240,000 บาท หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดจ้างบุคคลที่ 3 ดำเนินการตรวจวัดและจัดทำรายงาน

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดา)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)		การก่อสร้างอุโมงค์จะใช้วิธีการก่อสร้างแบบ Earth Pressure Balance Shield ซึ่งเป็น เทคโนโลยีที่มีความทันสมัยและใช้กันอย่าง แพร่หลายในปัจจุบันการก่อสร้างอุโมงค์ ด้วยวิธีนี้จะเกิดแรงสั่นสะเทือนและผลกระทบ ทางเสียงในระหว่างการก่อสร้างน้อยมาก เมื่อเทียบกับวิธีอื่น รวมทั้งยังสามารถ ควบคุมการเคลื่อนตัวของดินเหนืออุโมงค์ ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานได้ ซึ่งจะไม่ส่งผล กระทบต่ออาคารหรือโบราณสถานข้างเคียง 6) กำหนดให้มีการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัด พฤติกรรมของทั้งดินและอาคาร เพื่อทำการ ตรวจวัดเป็นระยะๆ ให้ครอบคลุมพื้นที่ที่ ได้รับผลกระทบ (Influence Zone) จากการ ก่อสร้างอุโมงค์ลพบุรี ทั้งนี้เพื่อเฝ้าระวัง อย่างใกล้ชิดและควบคุมการขั้นตอนทำงาน ให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรม โดยมีการ เคลื่อนตัวของดินอยู่เกณฑ์ที่กำหนด 7) ต้องใช้เครื่องมืออุปกรณ์และเครื่องจักรกลที่ ไม่ก่อให้เกิดระดับเสียงดังและใช้อุปกรณ์ ลดหรือควบคุมระดับเสียงจากเครื่องจักรกล	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดา)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)		8) กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ จัดเตรียมพนักงานอย่างน้อย 3-4 คน ให้มาปฏิบัติหน้าที่ควบคุม ดูแลบำรุงรักษาหรือตรวจสอบเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่างๆ หรือยานพาหนะที่นำมาใช้ในการก่อสร้างให้อยู่สภาพดีตลอดระยะเวลาก่อสร้าง 9) กำหนดให้บริเวณแหล่งโบราณสถานที่อยู่ใกล้แนวก่อสร้างเส้นทางและสถานีรถไฟความเร็วสูงในระยะน้อยกว่า 44 เมตร ลงมาเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อแรงสั่นสะเทือน กำหนดให้การก่อสร้างฐานรากเพื่อรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟความเร็วสูง กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะหน้าตัดกลม (circular bored pile) หรือหน้าตัดเหลี่ยม (barrette pile) เพื่อลดระดับการสั่นสะเทือน กรณีหลีกเลี่ยงไม่ได้ต้องใช้เสาเข็มคอก ต้องขุดดินนำร่องก่อนแล้วจึงตอกเสาเข็มเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน 10) การตอกเสาเข็มพืดเหล็ก (steel sheetpile) ระหว่างการก่อสร้างฐานรากเพื่อรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟความเร็วสูง ที่มีอาคารหรือบ้านพักอาศัย	

(นายยานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)		ตั้งอยู่ใกล้เคียงจะต้องตอกเข็มพืดเหล็กให้ลึกจนพื้นชั้นดินเหนียวอ่อนถึงอ่อนปานกลางเพื่อช่วยกันและลดระดับการสั่นสะเทือนในระดับความลึกไม่ให้ไปรบกวนต่อพื้นที่โดยรอบ หรือเลือกใช้เครื่องจักรกลเสาเข็มเพื่อลดแรงสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม 1) กรณีหากพบหลักฐานทางโบราณคดีโบราณสถาน หรือโบราณวัตถุใดๆ ในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการจะต้องหยุดดำเนินการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวทันที และแจ้งต่อสำนักศิลปากรในพื้นที่ให้มาดำเนินการตรวจสอบตามขั้นตอนทางด้านโบราณคดีเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป	
	ระยะดำเนินการ 1) โบราณสถานที่อยู่ใกล้เส้นทางในระยะ 100 เมตร มี 11 แห่ง อาจได้รับผลกระทบจากฝุ่นละอองเสียงดัง และความสั่นสะเทือนเพิ่มขึ้นจากการให้บริการรถไฟความเร็วสูง 2) อุโมงค์ช่วงที่ผ่านเมืองลพบุรีอยู่ใต้ดินในระดับความลึกประมาณ 30 เมตร จึงไม่บดบังทัศนียภาพของแหล่งโบราณสถานในจังหวัดลพบุรี โดยเฉพาะผลกระทบต่อพระปรางค์สามยอด ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบและติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด 2) ดัดตั้งกำแพงกันเสียงหรือปลูกต้นไม้ตามแนวทางการรถไฟที่อยู่ใกล้กับศาสนสถานเพื่อเป็นแนวป้องกันลม บดบังสายตา ช่วยลดผลกระทบจากฝุ่นละอองและช่วยดูดซับเสียง	ระยะดำเนินการ หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดจ้างบุคคลที่ 3 ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ (ฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดเล็ก) เสียง (Leq24 ชั่วโมง และเสียงรบกวน และความสั่นสะเทือน บริเวณแหล่งโบราณสถาน 6 แห่ง ได้แก่ วัดเสมียนนารี วัดหลักสี่ (กทม.) วัดพิชัยสงคราม (พระนครหรือยุชยา) พระปรางค์สามยอด วัดป่าธรรมโสภณ (ลพบุรี) และวัดท่าพ้อ (พิจิตร) ตรวจวัดปีละ 1 ครั้ง ในช่วง 3 ปีแรก

(นายยานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)		3) หากเกิดความเสียหายจากการดำเนินงานของโครงการจะต้องพิจารณาตั้งงบประมาณพิเศษเพื่อดูแลรักษาโบราณสถานและศาสนสถาน	ของการดำเนินการ หากผลการตรวจวัดไม่กระทบต่อแหล่งโบราณสถานให้ยกเลิกมาตรการติดตามตรวจวัดนี้ ค่าใช้จ่ายปีละ 240,000 บาท หน่วยงานรับผิดชอบ หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดจ้างบุคคลที่ 3 ดำเนินการและจัดทำรายงาน
5.6 สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว	ระยะก่อสร้าง 1) ผลกระทบด้านทัศนียภาพ :พื้นที่ก่อสร้างจะมีทัศนียภาพที่ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย สกปรกไม่น่าดู แต่จะเป็นผลกระทบชั่วคราวในระยะก่อสร้าง ซึ่งต้องมีมาตรการลดผลกระทบ จึงคาดว่าผลกระทบจะลดลงอยู่ในระดับต่ำ 2) ผลกระทบด้านการท่องเที่ยว :การก่อสร้างทางรถไฟ และการปรับปรุงจุดตัดจะมีผลกระทบต่อการท่องเที่ยวในด้านการกีดขวางเส้นทางการเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว และทัศนียภาพที่ไม่น่ามองของบริเวณใกล้เคียง จะทำให้สุนทรียภาพของแหล่งท่องเที่ยวลดลง แต่สามารถลดผลกระทบได้ด้วยมาตรการที่เหมาะสม ดังนั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	ระยะก่อสร้าง 1) กำหนดให้ผู้รับจ้างรักษาความสะอาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในพื้นที่ก่อสร้าง การเก็บกองวัสดุไม่ให้เกิดขวางการใช้สอยพื้นที่ 2) จัดให้มีรั้วที่ล้อมรอบเขตก่อสร้างและมีป้ายแสดงเขตก่อสร้างให้ชัดเจน 3) ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่เป็นเท่านั้น หลีกเลี่ยงการทำลายสภาพธรรมชาติโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง 4) ปูลูกลินไม้บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงทุกแห่ง โดยเลือกใช้พันธุ์ไม้ที่เป็นสัญลักษณ์ของจังหวัด พันธุ์ไม้ที่ไหม้เกรียม พันธุ์ไม้ที่มีสีสนของดอกสวยงาม	ระยะก่อสร้าง

ร-84

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.6 สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว (ต่อ)		5) ในกรณีที่มีการปิดพื้นที่ หรือปิดทางเข้า ออกของสถานที่ท่องเที่ยวให้ติดตั้งป้ายแจ้งเตือน ด้านหน้าเป็นภาษาไทย และภาษาอังกฤษ เพื่อให้นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติสามารถรับรู้สถานการณ์ และหลีกเลี่ยงการเดินทางไปยังเส้นทางอื่น 6) ในการออกแบบรายละเอียดสถานีรถไฟความเร็วสูง ต้องใช้หลักการออกแบบเมือง (Urban Design) โดยเน้นความโปร่งเบา มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมดั้งเดิม มีรูปแบบด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรมที่ทันสมัย แต่มีความเรียบง่ายเพื่อช่วยลดผลกระทบและเป็นการเสริมสร้างทัศนียภาพบริเวณสถานีรถไฟฯ ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น 7) ในการออกแบบรายละเอียดโครงสร้างเสาและทางยกระดับต้องมีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมดั้งเดิมหรือทัศนียภาพโดยรอบ 8) กำหนดให้พิจารณาเลือกใช้วัสดุสีผิวที่เป็นโทนอ่อนหรือสีสว่าง ทำให้โครงสร้างทางยกระดับหรือสถานีรถไฟฯ มีความกลมกลืนสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและสามารถลดระดับความกระด้างกับทัศนียภาพดั้งเดิมที่อยู่โดยรอบ	

ร-85

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.6 สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว (ต่อ)	ระยะดำเนินการ 1) ผลกระทบด้านทัศนียภาพ : จะมีการกันรั้วตลอดสองข้างทางรถไฟ ซึ่งเป็นรั้วโปร่งจึงไม่ส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพและมุมมองของสายตาต่อทั้งผู้โดยสารรถไฟและประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ ส่วนโครงสร้างทางยกระดับส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณชุมชนเมืองที่เป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์และที่พักอาศัย ซึ่งมีโครงสร้างที่มีความสูงเช่นเดียวกับทางยกระดับ จึงไม่เป็นการบดบังมากนัก และสำหรับอาคารสถานีได้รับการออกแบบให้มีรูปแบบกลมกลืนกับสถาปัตยกรรมเดิม และใช้หลักการออกแบบเมือง (Urban Design) พร้อมทั้งมีการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณสถานีรถไฟให้สวยงาม จึงเป็นผลกระทบทางบวกต่อผู้มองอย่างใดก็ตาม การพัฒนาโครงการจะทำให้การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อการท่องเที่ยวและการบริการจึงอาจส่งผลกระทบทางอ้อมในเชิงลบต่อทัศนียภาพ หากขาดการควบคุมดูแลที่เหมาะสมสรุปโดยภาพรวมผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1) จัดภูมิทัศน์บริเวณสถานีโดยสาร และโครงสร้างต่าง ๆ เพื่อลดการขัดแย้งทางด้านทัศนียภาพ 2) ในการออกแบบทางลอดทางข้าม ต้องออกแบบโครงสร้างให้ดูโปร่ง รวมทั้งเลือกรูปแบบ ทรง สีวัสดุให้ดูกลมกลืนกับธรรมชาติ 3) ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมต่อกับทางเข้า-ออกสถานีรถไฟความเร็วสูง และเชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยว 4) จัดตั้งรั้วโครงการเป็นรั้วตาข่ายโปร่งตามที่ออกแบบไว้ ซึ่งสามารถมองเห็นได้โดยไม่กีดขวางสายตา	ระยะดำเนินการ

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.6 สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว (ต่อ)	2) ผลกระทบด้านการท่องเที่ยว : การเปิดดำเนินโครงการจะส่งผลกระทบทางบวกในระดับปานกลางต่อการท่องเที่ยว เนื่องจากจะทำให้การเดินทางรวดเร็วขึ้นจึงใจนักท่องเที่ยวให้มาเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ		
5.7 การประชาสัมพันธ์โครงการ	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมของโครงการในระยะก่อสร้างอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนทั้งทางด้านสุขภาพและจิตใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน รวมถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดแผนปฏิบัติการด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อให้เป็นที่ยอมรับและสร้างความเข้าใจที่ชัดเจนต่อชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ	ระยะก่อสร้าง 1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่โครงการได้รับทราบเกี่ยวกับการดำเนินโครงการในขั้นต้น ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ในลักษณะการเผยแพร่ข้อมูลโครงการและการหารือกับชุมชน เพื่อให้คนในชุมชนได้รับทราบรายละเอียดโครงการและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินโครงการ รวมถึงให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางป้องกันและติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในชุมชน กล่าวคือ - จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วยพื้นที่ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ควบคุมงาน	ระยะก่อสร้าง

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.7 การประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ)		ก่อสร้างสามารถเห็นได้ชัดเจน โดย ติดตั้งก่อนเริ่มการก่อสร้างในบริเวณ จุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดการ ก่อสร้างโครงการ บ้ายดังกล่าวจะต้อง ได้รับการดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพ ดีไปจนถึงสิ้นสุดระยะก่อสร้างโครงการ - ผู้รับเหมาจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์ โครงการก่อนการก่อสร้าง โดยแผนพับ มีเนื้อหาประกอบด้วย เหตุผลความ จำเป็น วัตถุประสงค์โครงการ สาเหตุสำคัญ ของโครงการผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและ ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์ จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งให้มีรายละเอียดของศูนย์รับเรื่อง ร้องเรียนของโครงการโดยจัดทำจำนวน 2,000 ชุด เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชนที่ พักอาศัยตามแนวเส้นทาง ร้านค้าริมทาง และผู้ใช้เส้นทาง	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.7 การประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ)		- ก่อนเปิดพื้นที่ก่อสร้างกำหนดให้ ผู้รับเหมาก่อสร้างแจ้งกับประชาชนที่มี บ้านเรือนตั้งอยู่ในแนวพื้นที่ก่อสร้าง โยกย้ายออกไป โดยแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 60 วัน ผ่านทางผู้นำชุมชนและองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นก่อน กรณีผู้ได้รับ ผลกระทบมีข้อสงสัยให้ผู้รับเหมา ก่อสร้าง เข้าไปชี้แจงด้วยตนเอง - กรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมี การดำเนินการใด ๆ ที่เป็นอุปสรรคของ การสัญจรปกติต้องมีการประชาสัมพันธ์ ให้ทราบล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย 7 วัน และติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้ผู้ใช้ทาง สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่ สะดวกกว่าและป้องกันไม่ให้เกิด อุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่น และผู้ใช้ทางร่วมกันได้รับความเดือดร้อน - ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดตั้งศูนย์รับเรื่อง ร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงาน ก่อสร้างโครงการทุกแห่ง พร้อมติดตั้ง บอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ และกล่อง รับเรื่องราวร้องเรียนไว้ภายในศูนย์เมื่อ ได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้วให้	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.7 การประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ)		ศึกษาปัญหาดังกล่าวแล้วทำการแก้ไข อย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงาน ปัญหาและผลการดำเนินการให้กระทรวง แห่งประเทศไทยทราบทุกสัปดาห์ 2) ควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจ ก่อให้เกิดผลกระทบให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด และปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่าง เคร่งครัด โดยเฉพาะเมื่อการก่อสร้างผ่าน ชุมชนและบ้านเรือนในเขตเมือง 3) พิจารณาจ้างแรงงานชุมชนในช่วงก่อสร้าง 4) ประสานงานกับองค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น และหน่วยงานในพื้นที่ เช่น สถานี ตำรวจ กรมทางหลวง และกรมทางหลวง ชนบท เพื่อวางแผนการใช้รถใช้ถนน ในช่วงก่อสร้าง 5) ควบคุมคนงานก่อสร้างอย่างเข้มงวด พร้อมกำหนดบทลงโทษกับคนงานที่ฝ่าฝืน ข้อบังคับของการทำงาน เพื่อ ความสงบสุข และความปลอดภัยของคนในชุมชน	

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

นางนงลักษณ์ เทียงดาห์

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท บัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



รายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.7 การประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ)		6) จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความ เดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้าง พร้อมทั้ง แก้ปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว 7) ประสาน/พบปะหารือกับผู้นำชุมชนและ เจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่าง สม่ำเสมอเพื่อสร้างสัมพันธ์อันดีกับชุมชน	
	ระยะดำเนินการ	ระยะดำเนินการ รวบรวมข้อคิดเห็นและข้อร้องเรียนที่ศูนย์ รับเรื่องร้องเรียนและดำเนินการแก้ไขปัญห อย่างเร่งด่วน	ระยะดำเนินการ

(นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์)

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

29 กันยายน 2560

นางนงลักษณ์ เทียงดาห์

(นางนงลักษณ์ เทียงดาห์)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

บริษัท บัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

15 กันยายน 2560



ตารางที่ 1 รายชื่อบริเวณพื้นที่อ่อนไหว ที่จะติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ในระยะก่อสร้าง
ทางรถไฟความเร็วสูง

ลำดับที่	พื้นที่อ่อนไหว	โครงสร้างทาง	จังหวัด	ระยะห่าง (ม.)	ระดับการรบกวน ^ข ก่อนติดตั้งกำแพงกันเสียง	ภายหลังติดตั้งกำแพงกันเสียง		
						กำแพงกันเสียง (เมตร)		ระดับการ รบกวน ^ข
						ความสูง	ความยาว	
พื้นที่อ่อนไหวทั่วไป								
1	โรงเรียนวัดเขื่อนนาฮี	Viaduct	กรุงเทพฯ	48	21.8	4	10	8.2
2	โรงพยาบาลศิริราช	Viaduct	กรุงเทพฯ	118	14.0	2	10	6.8
3	โรงเรียนสารินันท์ศึกษา	Viaduct	กรุงเทพฯ	155	11.6	2	10	5.0
4	โรงเรียนบางเขน วิทยาลัยสุรนารี	Viaduct	กรุงเทพฯ	82	17.2	2	10	9.5
5	โรงเรียนวัดดอนเมือง พหารอากาศอุทิศ	Viaduct	กรุงเทพฯ	92	16.2	2	10	8.6
6	โรงเรียนดอนเมืองทหารอากาศบำรุง	Viaduct	กรุงเทพฯ	175	10.6	2	10	4.3
7	โรงเรียนสุทิวาธร	Viaduct	กรุงเทพฯ	161	11.3	2	10	4.8
8	โรงเรียนเปรมประชา สายหยุด เกษมสงคราม	Viaduct	กรุงเทพฯ	51	21.3	4	10	7.8
9	โรงเรียนวัดประยูรวงศาวาส	Viaduct	ปทุมธานี	154	11.7	2	10	5.1
10	รพ.ศ.พ.พิทักษ์แห่งที่ 1	Viaduct	ปทุมธานี	95	15.9	2	10	6.4
11	ศาลเจ้าต้องกงรังสิต	Viaduct	ปทุมธานี	32	25.4	4	29	8.0
12	โรงเรียนวัดหัวหิน	Viaduct	ปทุมธานี	53	21.0	4	10	7.5
13	วัดหัวหิน	Viaduct	ปทุมธานี	125	13.5	2	10	6.4
14	บ้านคลองเปรม	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	116	14.2	2	10	7.0
15	วัดกำแพง	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	176	10.6	2	10	4.3
16	ศาลหลวงพ่อดัด	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	66	19.1	3	10	8.7
17	โรงเรียนวัดป่าอินทร์	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	47	22.0	4	10	8.4
18	รพ.ศ.บ้านโพ	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	152	11.8	2	10	5.2
19	บ้านโพ	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	44	22.6	4	10	8.8
20	วัดโพธิ์	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	152	11.8	2	10	5.2
21	บ้านโรงจาว	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	175	10.6	2	10	4.3
22	วัดวัดชัย	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	137	12.7	2	10	5.8
23	วัดกล้วย	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	159	11.4	2	10	4.9
24	วัดธรรมนิม	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	100	15.4	2	10	6.0
25	โรงเรียนวัดมาบพระจันทร์ ทุ่งบางระชาวัน	Embankment	พระนครศรีอยุธยา	61	19.7	3	10	9.2
26	วัดมาบพระจันทร์	Embankment	พระนครศรีอยุธยา	144	12.3	2	10	5.5
27	บ้านพระแก้ว	Embankment	พระนครศรีอยุธยา	85	16.9	2	10	9.2
28	วัดกาฬ	Embankment	พระนครศรีอยุธยา	106	14.9	2	10	7.6
29	โรงเรียนวัดพัฒนา	Embankment	พระนครศรีอยุธยา	65	19.3	3	10	8.8
30	วัดพัฒนา	Embankment	พระนครศรีอยุธยา	156	11.6	2	10	5.0
31	วัดหนองหัว	Embankment	พระนครศรีอยุธยา	95	15.9	2	10	8.4
32	โรงเรียนแสงทวีวิทยา	Embankment	พระนครศรีอยุธยา	162	11.2	2	10	4.8
33	โรงพยาบาลท่าเรือ	Embankment	พระนครศรีอยุธยา	85	16.9	2	10	9.2
34	โรงเรียนเทศบาลท่าเรือประชานุกูล	Embankment	สระบุรี	60	19.9	3	10	9.3
35	โรงเรียนบ้านหม้อ พัฒนานุกูล	Embankment	สระบุรี	40	23.5	4	10	9.4
36	อ.บ้านหม้อ	Embankment	สระบุรี	79	17.5	2	10	8.9
37	บ้านโคกกระเจด	Embankment	สระบุรี	47	22.0	4	10	8.4
38	บ้านควัว	Embankment	สระบุรี	121	13.8	2	10	6.7
39	อ.หนองไธ	Embankment	สระบุรี	124	13.6	2	10	6.5
40	บ้านหนองไธ	Embankment	สระบุรี	168	11.0	2	10	4.6
41	บ้านหนองกอน	Embankment	สระบุรี	171	10.8	2	10	4.4
42	วัดคลองกุ่มธรรมนิม	Embankment	สระบุรี	102	15.2	2	10	7.9
43	โรงเรียนชุมชนบ้านกล้วยรางบัว	Embankment	สระบุรี	115	14.2	2	10	7.1
44	บ้านกล้วย	Embankment	สระบุรี	84	17.0	2	10	9.3
45	บ้านคลองเจริญ	Embankment	สระบุรี	118	14.0	2	10	6.8

ตารางที่ 1 รายชื่อบริเวณพื้นที่อ่อนไหว ที่จะติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ในระยะก่อสร้าง
ทางรถไฟความเร็วสูง (ต่อ)

ลำดับที่	พื้นที่อ่อนไหว	โครงสร้างทาง	จังหวัด	ระยะห่าง (ม.)	ระดับการกวน ^ข ก่อนติดตั้งกำแพงกันเสียง	ภายหลังติดตั้งกำแพงกันเสียง		
						กำแพงกันเสียง (เมตร)		ระดับการ กวน ^ข
						ความสูง	ความยาว	
46	วัดบ้านคลอง	Embankment	สระบุรี	153	11.7	2	10	5.1
47	วัดโคกกระเจด	Embankment	สระบุรี	88	16.6	2	10	9.0
48	วัดสิงห์	Embankment	สระบุรี	66	19.1	3	10	8.7
49	โรงเรียนบ้านโคกกระเจดรางบัวรางบัว	Embankment	สระบุรี	182	10.3	2	10	4.1
50	วัดหนองเสา	Embankment	สระบุรี	116	14.2	2	10	7.0
51	บ้านหนองเสา	Embankment	สระบุรี	111	14.6	2	10	7.3
52	บ้านหนองทรายขาว	Embankment	สระบุรี	130	13.1	2	10	6.2
53	บ้านหมวกศิลา	Embankment	สระบุรี	131	13.1	2	10	6.1
54	อ.บ้านหม้อ	Embankment	สระบุรี	86	16.8	2	10	9.2
55	บ้านสถานีหัวแก้ว	Embankment	สระบุรี	169	10.9	2	10	4.5
56	บ้านไผ่ใหญ่	Embankment	สระบุรี	175	10.6	2	10	4.3
57	โรงเรียนบ้านไผ่ใหญ่	Embankment	สระบุรี	84	17.0	2	10	9.3
58	วัดไผ่ใหญ่	Embankment	สระบุรี	48	21.8	4	10	8.2
59	โรงเรียนบ้านหัววัง	Embankment	สระบุรี	60	19.9	3	10	9.3
60	โรงเรียนวัดเนินเขาสวรรค์	Embankment	นครสวรรค์	69	18.7	3	10	8.4
61	วัดกกแก้ว	Embankment	นครสวรรค์	104	15.1	2	10	7.8
62	โรงเรียนบ้านกกแก้ว	Embankment	นครสวรรค์	72	18.3	3	10	8.1
63	บ้านคลองน้อย	Embankment	นครสวรรค์	142	12.4	2	10	5.6
64	วัดคลองน้อย	Embankment	นครสวรรค์	105	15.0	2	10	7.7
65	โรงเรียนวัดคลองน้อย	Embankment	นครสวรรค์	114	14.3	2	10	7.1
66	วัดคลองน้อย	Embankment	นครสวรรค์	72	18.3	3	10	8.1
67	บ้านท่าเสาหัว	Embankment	นครสวรรค์	115	14.2	2	10	7.1
68	โรงเรียนวัดบ้านเขี้ยว	Viaduct	นครสวรรค์	143	12.4	2	10	5.5
69	วัดวังหลวงคลอง	Viaduct	นครสวรรค์	164	11.1	2	10	4.7
70	โรงเรียนวัดสว่างนัย ศาลาประชาบาล	Viaduct	นครสวรรค์	111	14.6	2	10	7.3
71	โรงเรียนวัดวัดเขี้ยว	Viaduct	นครสวรรค์	185	10.1	2	10	4.0
72	วัดสันติภาพวัดเขี้ยว	Embankment	นครสวรรค์	173	10.7	2	10	4.4
73	บ้านคลอง	Embankment	นครสวรรค์	140	12.5	2	10	5.7
74	บ้านหนองหัว	Embankment	นครสวรรค์	114	14.3	2	10	7.1
75	โรงเรียนวัดวัดบ้านเขี้ยว	Embankment	นครสวรรค์	104	15.1	2	10	7.8
76	วัดวัดบ้านเขี้ยว	Embankment	นครสวรรค์	86	16.8	2	10	9.2
77	บ้านหัววัง	Embankment	นครสวรรค์	119	13.9	2	10	6.8
78	บ้านวัดเขี้ยว	Embankment	นครสวรรค์	124	13.6	2	10	6.5
79	วัดเขี้ยว	Embankment	นครสวรรค์	71	18.5	3	10	8.2
80	บ้านหนองหัว	Embankment	นครสวรรค์	161	11.3	2	10	4.8
81	บ้านหัววัง	Viaduct	นครสวรรค์	128	13.3	2	10	6.3
82	บ้านหัววัง	Embankment	นครสวรรค์	139	12.5	2	10	5.7
83	บ้านหัววัง	Embankment	นครสวรรค์	147	12.1	2	10	5.4
84	บ้านหนองหัว	Embankment	นครสวรรค์	174	10.7	2	10	4.4
85	วัดบ้านเขี้ยว	Embankment	นครสวรรค์	155	11.6	2	10	5.0
86	โรงเรียนวัดบ้านเขี้ยว วัดบ้านเขี้ยว	Embankment	นครสวรรค์	135	12.8	2	10	6.0
87	วัดบ้านเขี้ยว	Embankment	นครสวรรค์	37	24.1	3	10	9.2
88	วัดคลองปากน้ำ	Embankment	นครสวรรค์	101	15.3	2	10	8.0
89	โรงเรียนวัดเขี้ยว	Embankment	นครสวรรค์	109	14.7	2	10	7.4
90	วัดคลองวัง	Embankment	นครสวรรค์	157	11.5	2	10	5.0

ตารางที่ 1 รายชื่อบริเวณพื้นที่อ่อนไหว ที่จะติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ในระยะก่อสร้าง
ทางรถไฟความเร็วสูง (ต่อ)

ลำดับที่	พื้นที่อ่อนไหว	โครงสร้างทาง	จังหวัด	ระยะห่าง (ม.)	ระดับการรบกวน ^ข ก่อนติดตั้งกำแพงกันเสียง	ภายหลังติดตั้งกำแพงกันเสียง		
						กำแพงกันเสียง (เมตร)		ระดับการ รบกวน ^ข
						ความสูง	ความยาว	
91	วัดชุมแสง	Embankment	นครสวรรค์	124	13.6	2	10	6.5
92	โรงเรียนพาณิชย์สงเคราะห์	Embankment	นครสวรรค์	173	10.7	2	10	4.4
93	วัดแสงสวรรค์	Embankment	นครสวรรค์	143	12.4	2	10	5.5
94	บ้านเนินมะกอก	Embankment	พิจิตร	162	11.2	2	10	4.6
95	บ้านไร่	Embankment	พิจิตร	30	26.0	4	27	8.6
96	บ้านท่าช้าง	Embankment	พิจิตร	173	10.7	2	10	4.4
97	วัดโพธิ์ทอง	Embankment	พิจิตร	154	11.7	2	10	5.1
98	อ.บางมูลนาก	Embankment	พิจิตร	181	10.3	2	10	4.1
99	วัดชัยมงคล	Embankment	พิจิตร	92	16.2	2	10	6.6
100	อ.ละหานหิน	Embankment	พิจิตร	183	10.2	2	10	4.1
101	วัดสันติพิหาราม	Embankment	พิจิตร	82	17.2	2	10	9.5
102	วัดสะพานหิน	Embankment	พิจิตร	74	18.1	3	10	8.0
103	บ้านน้ำโหนด	Embankment	พิจิตร	64	19.4	3	10	8.9
104	บ้านน้ำโหนด	Embankment	พิจิตร	132	13.0	2	10	6.1
105	โรงเรียนราษฎรเจริญ	Viaduct	พิจิตร	131	13.1	2	10	6.1
106	วัดหัวดง	Viaduct	พิจิตร	167	11.0	2	10	4.6
107	โรงเรียนบ้านหัวดง	Viaduct	พิจิตร	88	16.6	2	10	9.0
108	โรงเรียนชุมชนบ้านวังกลม	Embankment	พิจิตร	68	18.9	3	10	8.5
109	โรงเรียนเทศบาลท่าหลวงสงเคราะห์	Viaduct	พิจิตร	158	11.5	2	10	5.0
110	บ้านคลองท่าหลวง	Viaduct	พิจิตร	123	13.6	2	10	6.6
111	โรงเรียนบ้านท่าพ้อ คุรุวิทยากรณ์	Embankment	พิจิตร	55	20.6	3	10	10.0
112	วัดท่าพ้อ	Embankment	พิจิตร	60	19.9	3	10	9.3
113	วัดหัวนกกั้ว	Embankment	พิจิตร	138	12.6	2	10	5.8
114	โรงเรียนศึกษาภิบาล	Embankment	พิจิตร	64	19.4	3	10	8.9
115	วัดแม่เทียบ	Embankment	พิจิตร	135	12.8	2	10	6.0
116	โรงเรียนบ้านแม่เทียบ	Embankment	พิจิตร	125	13.5	2	10	6.4
117	บ้านนางทราย	Embankment	พิจิตร	174	10.7	2	10	4.4
118	โรงเรียนวัดนางทราย	Embankment	พิจิตร	133	12.9	2	10	6.0
119	โรงเรียนวัดบ้านใหม่	Embankment	พิจิตร	143	12.4	2	10	5.5
120	วัดบ้านใหม่	Embankment	พิจิตร	139	12.5	2	10	5.7
121	บ้านหนองคณโฑ	Viaduct	พิจิตร	124	13.6	2	10	6.5
122	โรงเรียนวังพระ	Viaduct	พิจิตร	57	20.3	3	10	9.8
123	วัดวังพระ	Viaduct	พิจิตร	70	18.6	3	10	8.3
124	วัดพิศุทธคาม	Embankment	พิจิตร	135	12.8	2	10	6.0
125	โรงเรียนสะพานที่สาม	Embankment	พิจิตร	92	16.2	2	10	8.6

หมายเหตุ : 3/ ค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540)

ตารางที่ 2 บริเวณสถานที่ท่องเที่ยว ที่จะติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ในระยะก่อสร้าง
ทางรถไฟความเร็วสูง

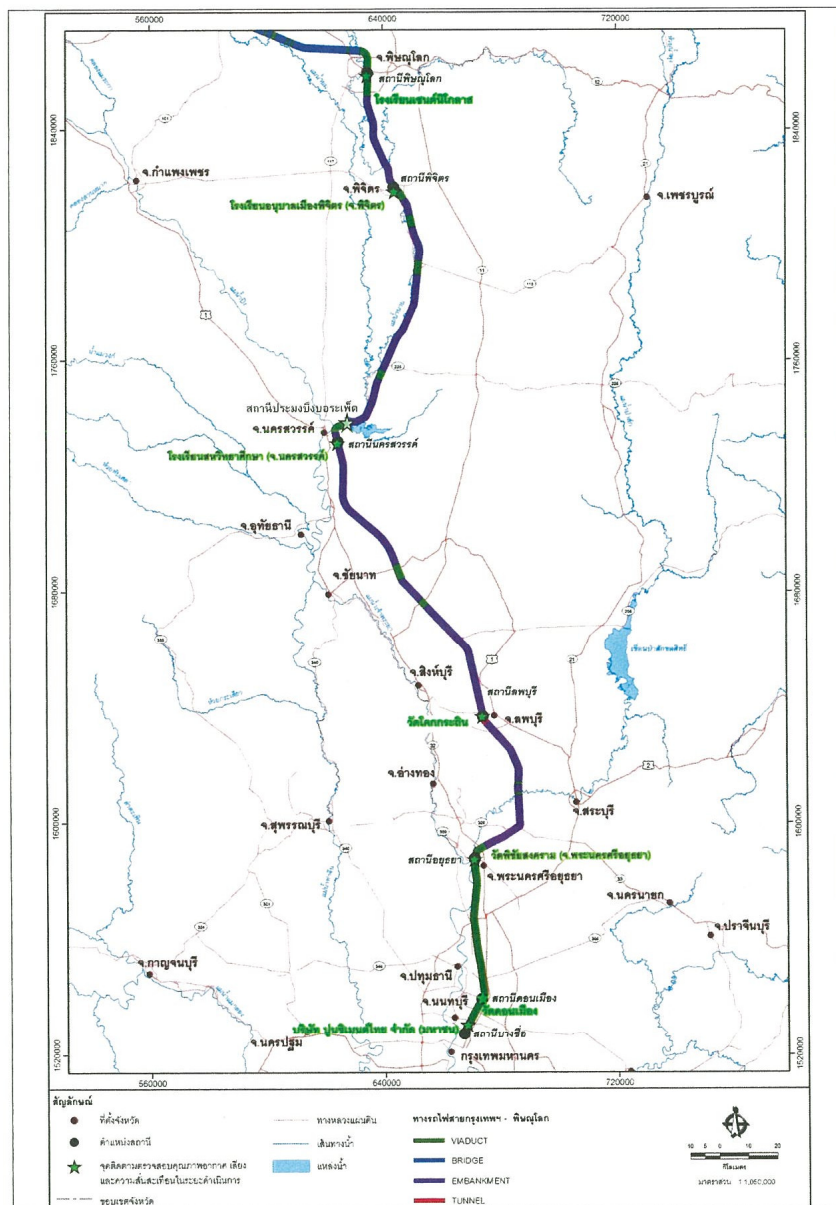
ลำดับที่	พื้นที่อ่อนไหว	โครงสร้างทาง	จังหวัด	ระยะห่าง (ม.)	ระดับการรบกวน ^ข ก่อนติดตั้งกำแพงกันเสียง	ภายหลังติดตั้งกำแพงกันเสียง		
						กำแพงกันเสียง (เมตร)		ระดับการ รบกวน ^ข
						ความสูง	ความยาว	
พื้นที่อ่อนไหวประเภทสถานที่ท่องเที่ยว								
1	พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติพระนคร	Viaduct	กรุงเทพฯ	84	17.0	2	10	9.3
2	บ้านปั้นตุ๊กตา	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	115	14.2	2	10	7.1
3	โรงแรมกรุงศรีริเวอร์	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	155	11.6	2	10	5.0
4	กลุ่มเกษตรแม่บ้าน	Embankment	นครสวรรค์	34	24.9	4	31	5.2
5	สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติริมทางรถไฟ	Viaduct	พิจิตร	35	24.6	4	32	7.5
6	วัดท่าฟ้า	Embankment	พิจิตร	83	17.1	2	10	9.4
7	ตลาดหัวโพธิ์นาค	Embankment	พิจิตร	84	17.0	2	10	9.3
8	ตลาดคลอง	Embankment	พิจิตร	35	24.6	4	32	7.5
9	ตลาดเทศบาล	Viaduct	พิจิตร	174	10.7	2	10	4.4
10	มัสยิดปากีสถาน	Viaduct	พิจิตร	50	21.5	4	10	8.0
11	ที่บ่อน้ำพุร้อน	Viaduct	พิจิตร	95	15.9	2	10	8.4
12	ท่ารถไปพรมพิจิตร	Viaduct	พิจิตร	93	16.1	2	10	8.6
13	วัดห้อย (ธรรมจักร)	Viaduct	พิจิตร	85	16.9	2	10	9.2
14	โรงเรียนพิจิตรวิทยาคม	Viaduct	พิจิตร	30	26.0	4	27	8.6
15	สนามกีฬาจังหวัดพิจิตร	Viaduct	พิจิตร	58	20.2	3	10	9.6

หมายเหตุ : 3/ ค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540)

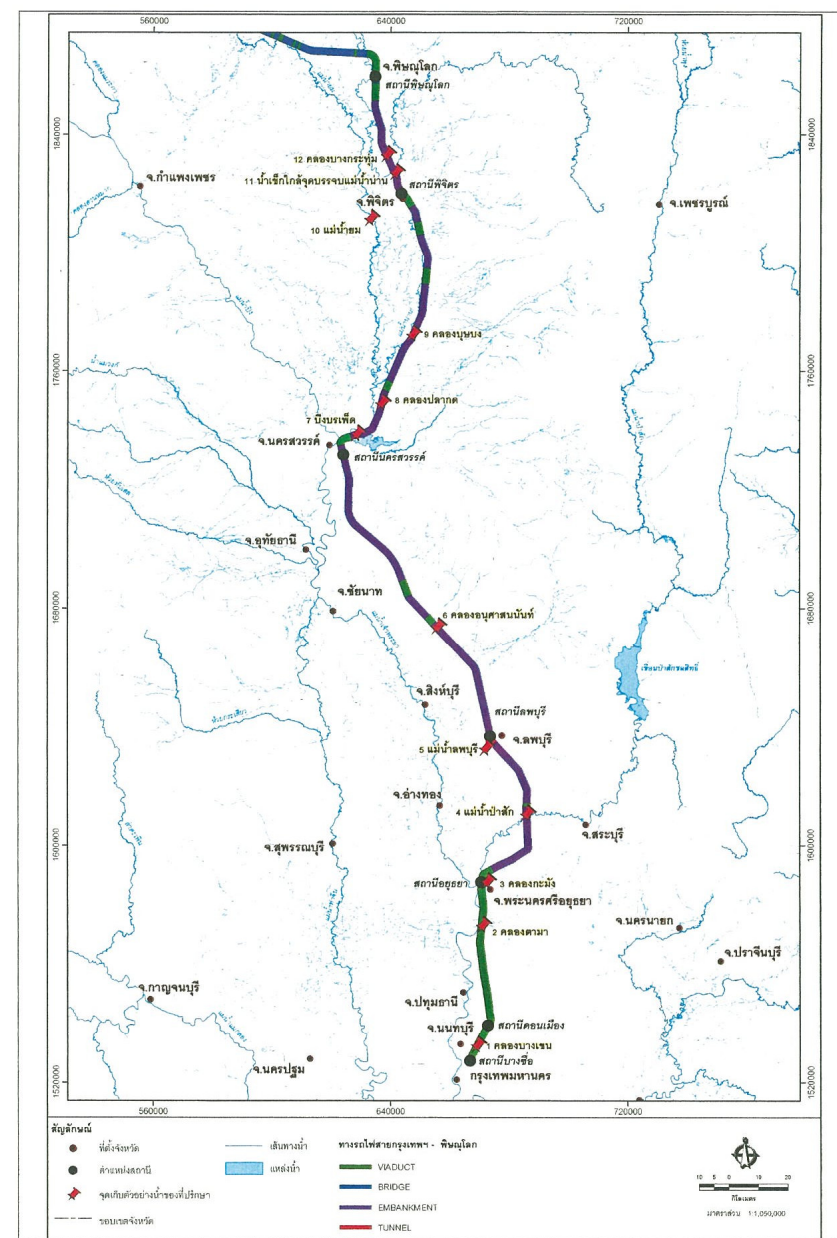
ตารางที่ 3 บริเวณโบราณสถานที่ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ในระยะก่อสร้าง
ทางรถไฟความเร็วสูง

ลำดับที่	พื้นที่อ่อนไหว	โครงสร้างทาง	จังหวัด	ระยะห่าง (ม.)	ระดับการรบกวน ^ข ก่อนติดตั้งกำแพงกันเสียง	ภายหลังติดตั้งกำแพงกันเสียง		
						กำแพงกันเสียง (เมตร)		ระดับการ รบกวน ^ข
						ความสูง	ความยาว	
พื้นที่อ่อนไหวประเภทโบราณสถาน								
1	วัดเลี่ยมนารี	Viaduct	กรุงเทพฯ	77	17.7	3	10	7.7
2	วัดหลักสี่	Viaduct	กรุงเทพฯ	85	16.9	2	10	9.2
3	วัดดอนเมือง	Viaduct	กรุงเทพฯ	155	11.6	2	10	5.0
4	วัดพิชัยสงคราม	Viaduct	พระนครศรีอยุธยา	82	17.2	2	10	9.5
5	วัดหนองเต่า พานิชธรรมิกาวาส	Embankment	ลพบุรี	78	17.6	2	10	10.0
6	วัดท่าช้าง	Embankment	พิจิตร	116	14.2	2	10	7.0
7	วัดบางมูลนาก เมตตพนา	Embankment	พิจิตร	133	12.9	2	10	6.0
8	วัดท่าพ้อ	Embankment	พิจิตร	83	17.1	2	10	9.4
9	วัดห้อย (วัดธรรมจักร)	Embankment	พิจิตร	159	11.4	2	10	4.9
ค่ามาตรฐาน					ไม่เกิน 10 ⁴	ค่ามาตรฐาน		ไม่เกิน 10 ⁴

หมายเหตุ : 3/ ค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540)



รูปที่ 1 สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก



รูปที่ 2 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำและระบบนิเวศทางน้ำ

