# ภาคผนวก

# ภาคผนวก ก

## หนังสือเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

# ภาคผนวก ก-1

## หนังสือเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

# มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)

# ครั้งที่ 5/2561

รับที่ 2901-10/62
วันที่ 29 ม.ค. 2562
เวลา
กองกลาง
รับเลขที่ 1024
วันที่ 22 ม.ค. 2562
เวลา 13:17 น.
การรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๙/ว ๗๕๒

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖๐/๑ ซอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
เลขที่รับ 620/23 ม.ค. 62 เวลา 18.00
วันที่ออก 1 23 ม.ค. 62

๑๗ มกราคม ๒๕๖๒

ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
(ระบบ) กส.รับที่ 648/62
วันที่ 25 ม.ค. 2562 เวลา 9.23

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๑ เรื่อง ได้แก่ วาระที่ ๕.๒ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและมีมติรับรองในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๒ ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

(นายวิจารย์ สิมาฉายา)
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและเลขานุการ

[redacted]

เรียน รอง ผวก. (ลงชื่อ) เพื่อพิจารณาและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

[redacted]

(นายจเร รุ่งฐานีย์)
รวพ./ผอก.
๒๓ ม.ค. ๖๒

[redacted]

(นายชัย [illegible])
รองผวก.
๒๕ ม.ค. ๖๒

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐
โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

กระดาษนี้ผลิตจากเยื่อเวียนทำใหม่ ร้อยละ ๑๐๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย

มติการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๑
วันพุธที่ ๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๓๐๑ ชั้น ๓ ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

---

[redacted]

ประธานกรรมการ

รองประธานกรรมการ คนที่ ๑

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน
แทน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กระดาษนี้ผลิตจากเยื่อเวียนทำใหม่ ร้อยละ ๑๐๐

[redacted] กรรมการ

[redacted] กรรมการ

[redacted] กรรมการ

[redacted] กรรมการ

[redacted] กรรมการ

[redacted] กรรมการ

[redacted] กรรมการ

[redacted] กรรมการ

[redacted] กรรมการ

[redacted] กรรมการและเลขานุการ

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

<u>กรรมการผู้ลาประชุม</u>

๑. [redacted] รองประธานกรรมการ คนที่ ๒

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

<u>ผู้เข้าร่วมประชุม</u>

[redacted] รองอธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน
แทน ปลัดกระทรวงพลังงาน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล

ผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

รักษาราชการแทนอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ

รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ

รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ

รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ

รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช

กระดาษนี้ผลิตจากเยื่อเวียนทำใหม่ ร้อยละ ๑๐๐

[redacted]

รองอธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี
รองอธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศสิ่งแวดล้อม
แทน อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ผู้อำนวยการส่วนแผนงานและงบประมาณ
แทน อธิบดีกรมป่าไม้
ผู้อำนวยการสำนักอนุรักษ์และฟื้นฟูแหล่งน้ำ
แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ
ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
แทน รองปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑๗. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี [redacted] จำนวน ๗ คน
๑๘. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี จำนวน ๑ คน
๑๙. เจ้าหน้าที่สำนักงานที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี จำนวน ๑ คน
๒๐. เจ้าหน้าที่สำนักโฆษก จำนวน ๒ คน
๒๑. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม จำนวน ๓ คน
๒๒. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย จำนวน ๔ คน
๒๓. เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง จำนวน ๒ คน
๒๔. เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข จำนวน ๓ คน
๒๕. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จำนวน ๑ คน
๒๖. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม จำนวน ๑ คน
๒๗. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน จำนวน ๑ คน
๒๘. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จำนวน ๑ คน
๒๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงพลังงาน จำนวน ๓ คน
๓๐. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี จำนวน ๑ คน
๓๑. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ จำนวน ๑ คน
๓๒. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง จำนวน ๒ คน
๓๓. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ จำนวน ๑๑ คน
๓๔. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้ จำนวน ๑ คน
๓๕. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช จำนวน ๕ คน
๓๖. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๒ คน
๓๗. เจ้าหน้าที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี จำนวน ๑ คน
๓๘. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๓๐ คน

กระดาษนี้ผลิตจากเยื่อเวียนทำใหม่ ร้อยละ ๑๐๐

[redacted]

รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
รองผู้ว่าการการเคหะแห่งชาติ
ผู้ช่วยผู้ว่าการการเคหะแห่งชาติ
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
การรถไฟแห่งประเทศไทย
วิศวกรกำกับการมาตรฐานวิศวกรรมโยธา
การรถไฟแห่งประเทศไทย

**เริ่มประชุมเวลา ๑๐.๐๐ น.**

**ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา**

**๕.๒ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย**

กรรมการและเลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า การประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ จังหวัดอุดรธานี มีมติรับทราบและเห็นชอบตามข้อเสนอของคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน ๓ สถาบัน (สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมธนาคารไทย) ในเรื่องการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ การเร่งรัดโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่ กรุงเทพฯ - หนองคาย ให้แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒ โดยโครงการฯ มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อจากช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ห่างจากสถานีรถไฟขอนแก่นประมาณ ๔.๒ กิโลเมตร เส้นทางผ่านจังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย สิ้นสุดที่สถานีหนองคาย โดยมีระยะทางรวม ๑๖๖ กิโลเมตร แนวเส้นทางใช้ในเขตทางเดียวกับแนวเส้นทางรถไฟในปัจจุบัน ยกเว้นบริเวณที่มีการปรับรัศมีโค้ง ประกอบด้วยสถานีรถไฟ ๑๔ สถานี ซึ่งเป็นสถานีรถไฟที่มีอยู่เดิมทั้งหมด ป้ายหยุดรถ ๔ แห่ง ลานกองเก็บตู้สินค้า ๓ แห่ง และโรงซ่อมบำรุง ๑ แห่ง ซึ่งเป็นโรงซ่อมบำรุงเบา

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ได้พิจารณารายงานรวม ๓ ครั้ง และในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๑ มีมติให้นำรายงานฯ ซึ่งได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยในรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ อาทิ การสร้างคันทางใหม่บนลาดคันทางเดิม ให้ตัดเป็นขั้นบันได (Benching) และให้วัดค่าความคลาดเคลื่อนของทางเดิม การสร้างรั้วทึบเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และมีหน่วยรับเรื่องร้องเรียน การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว การคงสภาพพืชพันธุ์ริมลำน้ำเพื่อลดตะกอนแขวนลอย การออกแบบและก่อสร้างทางลอด ทางข้าม เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปมาหาสู่ หรือเดินทางไปประกอบอาชีพได้ดังเดิม การสำรวจแหล่งโบราณสถานวัดโพธิ์ทอง (ร้าง) การอนุรักษ์สถานีที่ต้องทำการรื้อย้าย รวมทั้ง ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ อาทิ ติดตามตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ และสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

กระดาษนี้ผลิตจากเยื่อเวียนทำใหม่ ร้อยละ ๑๐๐

**ความเห็นที่ประชุม**

ที่ประชุมฯ พิจารณารายละเอียดโครงการฯ แล้ว มีความเห็นเพิ่มเติมดังนี้

๑. การกำหนดพื้นที่ทางแยก ทางข้าม ควรปรับปรุงให้มีมาตรฐาน

๒. การกำหนดแนวทางเพื่อการอนุรักษ์สถานีรถไฟที่ต้องทำการรื้อย้าย นอกเหนือจากการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นแล้ว เห็นควรเพิ่มเติมหน่วยงานการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย

๓. การออกแบบสถานีรถไฟใหม่ ให้พิจารณารูปแบบของสถาปัตยกรรมร่วมสมัย ไม่ว่าจะเป็นตัวอาคาร สถานี หรือทางข้าม

**มติที่ประชุม**

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๑ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการในประเด็นการปรับปรุงทางแยก ทางข้าม ให้มีมาตรฐาน เพิ่มเติมหน่วยงานการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการกำหนดแนวทางเพื่อการอนุรักษ์สถานีรถไฟที่ต้องทำการรื้อย้าย และการพิจารณาออกแบบสถานีรถไฟใหม่ ในรูปแบบของสถาปัตยกรรมร่วมสมัย และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ครั้งที่ ๙/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๑ อย่างเคร่งครัด

๒. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๙ และมาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

กระดาษนี้ผลิตจากเยื่อเวียนทำใหม่ ร้อยละ ๑๐๐

# มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ครั้งที่ 9/2561

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและก่อสร้าง
(ระบบ) กล.รับที่ 3407/61
วันที่ - 8 มิ.ย. 2561 เวลา 15.01

รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
3301/8 มิ.ย. 61 เวลา 16.10
8 มิ.ย. 61

กองกลาง
รับที่ 6556
วันที่ - 7 มิ.ย. 2561
เวลา 14.32 น.
การรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/ ๖๘๒๕

ศูนย์โครงการก่อสร้าง
กล. รับที่ 1306-15/61
วันที่ 13 มิ.ย. 2561
เวลา

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖๐/๑ ซอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑ มิถุนายน ๒๕๖๑

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๗๕/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๑

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานชี้แจงเพิ่มเติมครั้งที่ ๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทำรายงานฯ โดยบริษัท เทสโก้ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณารายงานฯ ดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๑ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศแล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป อนึ่ง ขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทยฉบับหลัก จำนวน ๑๘ เล่ม ฉบับผู้บริหาร จำนวน ๔๓ เล่ม พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) จำนวน ๔๓ แผ่น ซึ่งบันทึกข้อมูลเช่นเดียวกับรายงานฉบับหลัก ในรูปของ Digital File (pdf) / Adobe Acrobat เพื่อเป็นเอกสารอ้างอิงและส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายฯ ได้แจ้ง บริษัท เทสโก้ จำกัด พิจารณาดำเนินการต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

(นายสุโข ฤบลทิพย์)
รองเลขาธิการฯ ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๘๐๕
โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๒๒

เรียน ผู้จัดการโครงการ บ.เทสโก้

เพื่อโปรดพิจารณาเตรียมเอกสารประกอบ EIA

ตามคำขอข้างต้น ไปที่ สผ. เพื่อเอาเรียนเข้าประชุม

กก.วล. ต่อไป

[redacted]

(หัวหน้าคณะ อิทธิมาการ)

วศร.8 - วศร.2

14 มิ.ย. 61

# ภาคผนวก ก-2

## มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

# สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
# มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง ขอนแก่น-หนองคาย
## ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

แบบ สผ.1

**ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม**
**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย**

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 1. มาตรการทั่วไป | | | |
| | | 1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ<br>1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯกำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือ บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการ หรือ บำรุงรักษาโครงการ | |
| | | 1.2 ควบคุม ดูแล และกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือ บริษัทผู้ดำเนินโครงการและบริหารจัดการโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-1)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) | | 1.3 จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย | |
| | | 1.4 การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องจัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-2)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) | | 2. ในกรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต ดำเนินการดังนี้ | |
| | | 2.1 หากหน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตรับจดแจ้งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้นที่ได้รับการจดแจ้งไว้ แจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-3)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) | | 2.2 หากหน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตจัดส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมชุดที่เกี่ยวข้อง ให้ความเห็นประกอบการดำเนินการเปลี่ยนแปลง และเมื่อโครงการได้รับอนุมัติหรืออนุญาตให้มีการเปลี่ยนแปลง ให้หน่วยงานอนุมัติหรืออนุญาตแจ้งผลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ | |
| | | 3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ การรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-4)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ | | | |
| 2.1 ทรัพยากรดิน | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- การชะล้างพังทลายของดิน กิจกรรมจากการก่อสร้างของแนวเส้นทางโครงการ สถานีรถไฟ และองค์ประกอบต่างๆ จะมีการเปิดหน้าดินในการก่อสร้างฐานราก โดยกิจกรรมที่มีการเปิดหน้าดินที่ตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งน้ำผิวดิน การก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแหล่งน้ำ โครงสร้างระบบระบายน้ำของโครงการ อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบจากการชะล้างของดินลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน โดยเฉพาะบริเวณที่มีความลาดชันค่อนข้างสูง ทั้งนี้ กิจกรรมของการก่อสร้างดังกล่าวจะดำเนินการในช่วงระยะเวลาสั้น จึงประเมินว่าผลกระทบจากการชะล้างพังทลายของดินจะอยู่ในระดับต่ำ<br>- การทรุดตัวของดิน กิจกรรมของโครงการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบของการทรุดตัวของดิน ได้แก่ กิจกรรมของงานถมคันทาง กิจกรรมโครงสร้างยกระดับ งานก่อสร้างโครงสร้าง (งานสะพาน) และงานระบบระบายน้ำ ซึ่งอาจเป็นสาเหตุในการเพิ่มน้ำหนักต่อการรองรับของดินฐานราก ทำให้มีโอกาสเกิดผลกระทบขึ้นในด้านการทรุดตัวของดิน เช่น การทรุดตัวบริเวณคอสะพานระหว่างงานถมคันทาง (Embankment) ของรถไฟ เนื่องจากช่วงที่ผ่านท่อลอดขนาดใหญ่หากความสูงของงานถมคันทาง (Embankment) ไม่สูงมากจะใกล้กับระดับท่อลอด อาจเกิดการทรุดตัวที่ต่างกันได้ ซึ่งในการศึกษาของโครงการได้มีการวิเคราะห์เสถียรภาพของคันทางรถไฟ และวิเคราะห์การทรุดตัวของคันทางรถไฟประกอบการออกแบบโครงการ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ริมน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณพื้นที่โครงการ<br>2) การก่อสร้างบริเวณขอบและไหล่ทาง ให้ทยอยสร้างเป็นระยะๆ เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน<br>3) การปรับพื้นที่ตามแนวทางรถไฟทางใหม่บริเวณที่มีความลาดชันสูง จะมีพื้นที่หน้าดินที่ถูกตัดออกจะเป็นคล้ายหน้าผาชัน ซึ่งอาจเกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายดิน ควรปรับหน้าตัดดินให้เป็นขั้นบันไดกว้างประมาณ 1 เมตร แล้วปลูกไม้พุ่มเตี้ยที่ทนต่อความแห้งแล้งได้ดี หรือเป็นไม้ดอกไม้ประดับเพื่อความสวยงาม โดยเฉพาะบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟ<br>4) ในการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดินต้องอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน<br>5) ก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวและบ่อดักตะกอนชั่วคราว บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโรงซ่อมบำรุงของโครงการเพื่อดักตะกอนจากพื้นที่ก่อสร้างก่อนที่จะระบายน้ำลงสู่ทางระบายน้ำที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ | <u>ระยะก่อสร้าง</u> |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-5)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.1 ทรัพยากรดิน (ต่อ) | - ในการดำเนินการก่อสร้างคันทางใหม่ที่อยู่ติดกับคันทางเดิม ซึ่งมีระยะห่างของศูนย์กลางทางประมาณ 5 เมตรนั้น อาจก่อให้เกิดผลกระทบกับคันทางเดิม กล่าวคือ การไหลหรือเคลื่อนตัวของคันทางเดิม ส่งผลกระทบถึงโครงสร้างและก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินรถ ดังนั้น การบดอัดคันทางใหม่จะต้องมีมาตรการป้องกันการไหลหรือเคลื่อนตัวของคันทางเดิมและทางรถไฟ | 6) บริเวณที่มีความลาดชันสูงให้ทดสอบเสถียรภาพของดิน ก่อนการเปิดหน้าดิน หากดินมีเสถียรภาพต่ำต้องมีวิธีการป้องกันการพังทลายของดิน | |
| | | 7) ควบคุมดูแลกองวัสดุต่างๆให้อยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสม หลีกเลี่ยงบริเวณที่เกิดการกัดเซาะได้ง่าย | |
| | | 8) ให้วางแผนก่อสร้างในช่วงฤดูแล้งสำหรับกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน เช่น การปรับคันทาง การก่อสร้างสะพานรถไฟบริเวณที่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน โดยเฉพาะบริเวณลำน้ำพอง ห้วยน้ำสวย | |
| | | 9) ขุดลอกแหล่งน้ำหากพบว่าการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามลำน้ำทำให้เกิดการทับถมของตะกอนดินหรือเศษวัสดุก่อสร้าง | |
| | | 10) บูรณะสิ่งให้มีสภาพดังเดิมทันทีหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ | |
| | | 11) ในการก่อสร้างคันทางใหม่บนลาดคันทางเดิม ให้ทำการก่อสร้างโดยตัดลาดคันทางเดิมเป็นขั้นบันได (Benching) จากปลายเชิงลาดจนถึงขอบคันทางเดิม โดยมีความกว้างพอที่เครื่องมือบดทับที่เหมาะสมลงไปทำงานได้ กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างเป็นชั้นๆ ให้มีความหนาแต่ละชั้นตามที่กำหนดไว้ในขั้นตอนการควบคุมการก่อสร้าง เพื่อให้วัสดุที่ใช้ถมคันทางใหม่วางตัวอยู่บนชั้นทางเดิมมีเสถียรภาพมากขึ้น | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-6)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.1 ทรัพยากรดิน (ต่อ) | | 12) ก่อนทำการถมและบดอัดคันทางใหม่ที่ใกล้กับคันทางเดิม ให้ทำการสำรวจและวัดค่าความคลาดเคลื่อนของทางในช่วงนั้นๆ ไว้ เช่น แนวทางและระดับของรางเดิมพร้อมกับปักหมุดสำหรับอ้างอิงไว้ | |
| | | 13) ให้ตรวจและวัดค่าความคลาดเคลื่อนของทางเดิม หากพบว่าค่าความคลาดเคลื่อนของทางเดิม เปลี่ยนแปลงจนคาดว่าจะมีผลต่อการเดินรถ ให้หยุด/ระงับการก่อสร้างคันทางใหม่ และหาวิธีแก้ไขไม่ให้งานก่อสร้างมีผลกระทบต่อคันทางเดิม เช่น วิธีการเสริมคันทางด้านไหล่ทางมากขึ้น เพื่อให้คันทางเดิมมีน้ำหนักต้านแรงดันจากคันทางที่ก่อสร้างใหม่ได้เพียงพอ และปรับคันทางเดิมให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานได้ต่อไป | |
| | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- การชะล้างพังทลายของดินในระยะดำเนินการของโครงการ สภาพพื้นที่บริเวณของโครงการจะปกคลุมด้วย วัสดุคันทาง สิ่งก่อสร้าง ต้นไม้ ซึ่งสามารถป้องกันการชะล้างพังทลายของดินได้ สำหรับบริเวณขอบทางและไหล่ทางซึ่งมีความลาดชัน อาจจะเกิดการชะล้างพังทลายของดินได้บ้าง<br>- การทรุดตัวของดิน เช่น การทรุดตัวบริเวณโครงสร้างยกระดับ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการทรุดตัวไม่เท่ากันที่เชิงลาดทางยกระดับได้บ้าง ซึ่งเกิดขึ้นในพื้นที่ที่จำกัด และไม่ควรเกินค่าที่ออกแบบทางวิศวกรรม จึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) บริเวณที่มีสภาพเป็นดินที่ดอนให้ปรับหน้าตัดดินให้เป็นขั้นบันไดหนึ่งหรือสองชั้น แล้วปลูกไม้พุ่มขนาดเล็ก หรือปลูกไม้ดอกไม้ประดับในบริเวณใกล้สถานี บริเวณที่ห่างสถานีควรปลูกไม้ดอกพุ่มเตี้ยชนิดเดียวกันเป็นระยะๆ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- |
| | | 2) บริเวณสถานีรถไฟ และโรงซ่อมบำรุง ส่วนที่เป็นพื้นที่ว่างโล่งให้ปลูกพืช หรือหญ้าคลุมดิน | |
| | | 3) บริเวณที่มีความลาดชันสูง เช่น ขอบทางและไหล่ทางรถไฟ ที่เกิดจากการถมดิน ให้ปลูกพืชคลุมดินเป็นแนวป้องกันการชะล้างหน้าดิน | |
| | | 4) ตรวจสอบและซ่อมบำรุงโครงสร้างป้องกันเชิงลาดคันทางเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-7)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.2 คุณภาพอากาศ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>ผลกระทบของฝุ่นละอองและก๊าซต่างๆ จากกิจกรรมการก่อสร้าง<br>- กิจกรรมการขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้าง วัสดุประเภททราย หินกรวด เศษดินท้ายกระบะ อาจมีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนในบริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ และส่งผลกระทบให้เกิดมลพิษทางอากาศ<br>- การก่อสร้างจะเกิดฝุ่นละอองและก๊าซที่ระบายจากเครื่องจักรและเครื่องยนต์ที่ใช้ในการเตรียมหน้าดินและรถที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างและรถที่เข้า-ออกในพื้นที่ อาจเกิดผลกระทบจากฝุ่นละอองซึ่งเกิดจากการขุดเจาะ การเปิดหน้าดิน การจราจร การเคลื่อนย้ายต้นไม้ การเคลื่อนย้ายและกองดิน/หิน วัสดุ งานการถมบดอัดและปรับระดับหน้าดิน<br>- ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการจะลดลงตามระยะทางที่ห่างออกไป โดยมีค่าเท่ากับ 4.1 และ 3.6 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ที่ระยะ 25 และ 50 เมตรตามลำดับ ส่วนค่าความเข้มข้นที่มีอยู่เดิมจากการตรวจวัดสูงสุดในสภาพปัจจุบันมีค่าความเข้มข้นเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เท่ากับ 61 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร เมื่อพิจารณารวมค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ที่มีอยู่เดิมรวมกับค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ที่เกิดจากโครงการมีค่าเท่ากับ 65.1 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ที่ระยะ 25 เมตร เมื่อนำค่าที่ได้มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (0.120 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์ค่ามาตรฐานกำหนด | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) สร้างรั้วทึบชั่วคราวที่มีความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร กั้นระหว่างพื้นที่ก่อสร้างที่มีกิจกรรมซึ่งก่อให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย เช่น การเปิดหน้าดิน การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง การขุดเจาะ การผสมคอนกรีต เป็นต้น โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบอื่นๆ เช่น โรงเรียนในระยะ 50-200 เมตร ในช่วงเวลาที่ทำการก่อสร้าง<br>2) พื้นที่โรงซ่อมบำรุง กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การเปิดหน้าดิน การรื้อถอนอาคาร การกองวัสดุ การขุดเจาะ และการผสมคอนกรีต จะต้องทำภายในพื้นที่ที่มีรั้วทึบ สูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร กั้นโดยรอบ<br>3) จัดให้มีสิ่งรองรับวัสดุ ซึ่งอาจตกหล่นจากการดำเนินการก่อสร้างที่ระดับเหนือพื้นดิน เพื่อป้องกันการตกหล่นของวัสดุดังกล่าว<br>4) ฉีดพรมน้ำ อย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง บนพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดิน กองดิน กองทราย เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น<br>5) ปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้างและกระบะรถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างด้วยผ้าใบหรือสิ่งปกคลุมให้มิดชิด<br>6) ทำความสะอาด เศษดิน โคลน ทราย ที่ตกหล่นอยู่ภายนอกรั้วโครงการฯ โดยสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยอาจใช้รถล้าง กวาด และดูดฝุ่นช่วยในการทำความสะอาด | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 7 สถานี<br>1) สถานีตรวจวัด<br>- สถานีที่ 1 โรงเรียนหนองไผ่มอดินแดง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 2 โรงเรียนน้ำพอง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 3 โรงเรียนบ้านปะโค จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 4 โรงเรียนเทศบาล 7 (รถไฟสงเคราะห์) จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 5 วัดป่าศรีจันทร์ จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 6 วัดอุดมวัน จ.หนองคาย<br>- สถานีที่ 7 วัดศิริสามัคคีทรงธรรม จ.หนองคาย<br>2) ดัชนีที่ตรวจวัด<br>- ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP)<br>- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10)<br>- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)<br>- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ($NO_2$)<br>- ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ($SO_2$)<br>- ความเร็วและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direction)<br>3) ระยะเวลาดำเนินการ<br>ตรวจวัด 1 ครั้ง เมื่อมีการก่อสร้าง โดยดำเนินการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุด |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-8)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.2 คุณภาพอากาศ (ต่อ) | - มลพิษทางอากาศอื่นๆที่เกิดจากอุปกรณ์เครื่องจักรการก่อสร้าง ได้แก่ เครื่องยนต์ดีเซลของรถขุดตักและรถเกรดดินโดยงานปรับปรุงถนนลำลองและปรับพื้นที่จะมีความกว้างไม่มากและใช้ระยะเวลาสั้น ส่วนเครื่องยนต์ดีเซลขนาดใหญ่รวมทั้งรถบรรทุกอาจก่อให้เกิดควันดำ<br>- ค่าความเข้มข้นของมลพิษที่ระยะ 50 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง ที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ มีค่าความเข้มข้นก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เท่ากับ 0.05 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจนเท่ากับ 0.054 ส่วนในล้านส่วน ทั้งนี้เมื่อพิจารณารวมกับค่าที่ได้จากการตรวจวัดในปัจจุบัน ซึ่งค่าของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่ตรวจวัดได้มีค่าสูงสุด 1.4 ส่วนในล้านส่วน และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์มีค่าสูงสุด 0.296 ส่วนในล้านส่วน และฝุ่นละอองขนาดเล็กมีค่าสูงสุด 0.061 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร เมื่อรวมกับปริมาณที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการแล้ว ยังมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศในทุกดัชนีคุณภาพอากาศ<br>- การสร้างถนนลำลองเข้าพื้นที่ก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ ซึ่งผลกระทบเฉพาะพื้นที่อาจสูงหากเป็นถนนที่ไม่มีการฉีดน้ำเป็นประจำหรือไม่ทำผิวถนนที่ค่อนข้างถาวร เช่น ถนนลาดยาง เป็นต้น ผลกระทบที่สำคัญจะเกิดจากฝุ่นละอองจากรถบรรทุกบนถนนลำลองตามแนวทางรถไฟในระหว่างการก่อสร้าง | 7) ให้ล้างทำความสะอาดตัวรถ และล้อรถให้ปราศจากเศษดิน โคลน หรือทราย ก่อนนำรถทุกชนิดออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง<br>8) ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักร เครื่องยนต์ ที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ ให้มีสภาพพร้อมใช้งานและไม่ปล่อยสารมลพิษเกินกว่าที่มาตรฐานมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะกำหนด<br>9) จัดให้มีหน่วยรับเรื่องร้องเรียนและเจ้าหน้าที่สำหรับรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง และต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันทีเมื่อได้รับเรื่องร้องเรียน<br>10) ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทาง และผู้ใช้บริการรถไฟได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย<br>11) บำรุงรักษาผิวจราจรในพื้นที่ก่อสร้างทั้งแบบชั่วคราวและแบบถาวรให้อยู่ในสภาพดีเสมอตลอดช่วงเวลาก่อสร้าง และควบคุมความเร็วของรถในพื้นที่ก่อสร้างไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อลดการฟุ้งกระจายฝุ่น<br>12) หากมีการร้องเรียนกรณีของการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและถนนลำลอง จะต้องมีการป้องกันโดยการฉีดพรมน้ำหรือทับด้วยสารโพลีเมอร์ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง | 4) หน่วยงานรับผิดชอบ<br>ผู้รับเหมาก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของรฟท.<br>5) งบประมาณ<br>595,000 บาท/ปี |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-9)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.2 คุณภาพอากาศ (ต่อ) | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- จากการประเมินคุณภาพอากาศด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ CALINE 4 พบว่าในปีพ.ศ.2594 (ปีที่ 30 ของปีเปิดดำเนินการ ซึ่งมีจำนวนรถจากการคาดการณ์สูงสุด) ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กที่ระยะห่าง 10 เมตร จากขอบเขตทาง เมื่อรวมกับความเข้มข้นของฝุ่นที่มีอยู่เดิม พบค่าฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) มีค่า 57.4 ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่เกิดเนื่องจากการเดินรถดีเซลบนรางคู่ (1 เมตร) เมื่อรวมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐาน พบว่ามีค่าสูงสุดไม่เกิน 2.3 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ที่เกิดขึ้นจากการเดินรถไฟของโครงการ เมื่อรวมกับค่าที่ได้จากการตรวจวัดในปัจจุบัน พบว่ามีค่า 0.019 ส่วนในล้านส่วน เมื่อนำค่าที่ประเมินได้มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศพบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์ค่ามาตรฐานกำหนด<br>- ผลกระทบต่อสภาวะโลกร้อนเนื่องจากการเดินทางสัญจรของประชาชนและการขนส่งต่างๆในปัจจุบันและในอนาคต มีการใช้การจราจรทางถนนค่อนข้างมาก ทำให้เกิดการปล่อยมลพิษของยานพาหนะที่ระดับความเร็วต่างๆ การจราจรที่หนาแน่นจะก่อให้เกิดมลพิษมากขึ้น ดังนั้น การสัญจรและขนส่งทางรถไฟที่สามารถใช้ความเร็วโดยไม่มีการติดขัดเป็นวิธีการหนึ่งที่ช่วยลดการระบายก๊าซเรือนกระจกและสารมลพิษจากการจราจรได้อย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากจะทำให้การจราจรบนถนนลดลงและคล่องตัวขึ้น | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดบริเวณอาคารสถานีรถไฟและย่านสถานีเป็นประจำสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันปัญหาฝุ่นฟุ้งกระจาย และอาจใช้น้ำฉีดล้างพื้นเป็นครั้งคราว<br>2) ติดป้าย ห้ามติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้ขณะจอดรถบริเวณสถานีรถไฟและย่านสถานี และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ดับเครื่องยนต์ถ้าจอดรถเป็นเวลานาน<br>3) จัดระบบการจราจรเข้าออกบริเวณสถานีให้มีความคล่องตัว โดยติดตั้งป้ายและสัญญาณจราจรเพื่อบอกทิศทาง และจัดเตรียมพื้นที่จอดรถให้เพียงพอ พร้อมทั้งจัดพื้นที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารให้เป็นสัดส่วนและไม่กีดขวางการจราจร ทั้งนี้ การจราจรที่คล่องตัวจะช่วยลดการสะสมมลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นได้<br>4) ซ่อมบำรุงหัวรถจักรดีเซลให้อยู่ในสภาพดี ตามคู่มือการใช้งานเพื่อช่วยควบคุมการระบายมลพิษทางอากาศ<br>5) ในการจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศให้แสดง<br>- แหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศในช่วงที่ทำการตรวจวัด ได้แก่ ชนิดและจำนวนเที่ยวของขบวนรถไฟที่ใช้เส้นทางสภาพแวดล้อมทั่วไป เป็นต้น<br>- เปรียบเทียบ/วิเคราะห์แนวโน้มการเกิดผลกระทบ ซึ่งหากพบว่าค่ามลสารที่ตรวจวัดได้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ให้วิเคราะห์หาสาเหตุ ทำการสรุปสภาพปัญหา พร้อมทั้งข้อเสนอแนะ เสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อการแก้ไขต่อไป | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 7 สถานี<br>1) สถานีตรวจวัด<br>- สถานีที่ 1 โรงเรียนหนองไผ่มอดินแดง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 2 โรงเรียนน้ำพอง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 3 โรงเรียนบ้านปะโค จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 4 โรงเรียนเทศบาล 7 (รถไฟสงเคราะห์) จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 5 วัดป่าศรีจันทร์ จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 6 วัดอุดมวัน จ.หนองคาย<br>- สถานีที่ 7 วัดศิริสามัคคีทรงธรรม จ.หนองคาย<br>2) ดัชนีที่ตรวจวัด<br>- ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP)<br>- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10)<br>- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์(CO)<br>- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์($NO_2$)<br>- ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ($SO_2$)<br>- ความเร็วและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direction)<br>3) ระยะเวลาดำเนินการ<br>ดำเนินการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุด โดยดำเนินการตรวจวัดทุกปี ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ<br>4) หน่วยงานรับผิดชอบ<br>รฟท. โดยว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการ<br>5) งบประมาณ<br>1,190,000 บาท/ปี |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-10)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.3 เสียง | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- การก่อสร้างสถานีรถไฟ กิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดเสียงดัง ได้แก่ การปรับพื้นที่ โดยเฉพาะเมื่อมีการใช้เครื่องจักรหนัก เช่น รถขุดดัก ส่วนการตอกเสาเข็ม จะมีระดับเสียงประมาณ 101 เดซิเบลเอ ที่ระยะห่าง 15 เมตร แต่จะเกิดเฉพาะในช่วงการตอกเสาเข็ม ซึ่งไม่มีการใช้งานต่อเนื่องเหมือนเครื่องจักรอื่น จึงก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญในระยะสั้น และค่าระดับเสียงจะไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 เดซิเบลเอ)<br>- ในการประเมินผลกระทบด้านเสียงในระหว่างการก่อสร้างโครงการจะแบ่งกิจกรรมการก่อสร้างออกเป็น 1) งานก่อสร้างงานดินคันทาง ซึ่งรวมกิจกรรมงานรื้อย้าย/ปรับพื้นที่ 2) งานวางหมอนคอนกรีตและงานวางรางรถไฟ 3) งานก่อสร้างสะพาน/งานโครงสร้าง ซึ่งสรุปได้ว่าผู้ที่อยู่ในระยะน้อยกว่า 30 เมตร อาจได้รับระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกินกว่าค่ามาตรฐานที่ 70 เดซิเบลเอ โดยเฉพาะงานดินคันทาง<br>- ส่วนผลกระทบจากการก่อสร้างเสาเข็ม พบว่า ที่ระยะห่างออกไปจากจุดตอกเสาเข็ม 150 เมตร ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงจะไม่เกินมาตรฐาน และหากใช้เสาเข็มเจาะ พื้นที่ที่อยู่ในระยะประมาณ 20 เมตรขึ้นไปจากจุดที่มีการเจาะ จะมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงไม่เกินค่ามาตรฐาน<br>- ส่วนการขนส่งวัสดุที่มีขนาดใหญ่เข้าออกจากพื้นที่ อาจก่อให้เกิดเสียงดัง ซึ่งเกิดขึ้นเป็นระยะตามการทำงานของรถบรรทุกและเครื่องจักร ไม่ได้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นผลกระทบของความเดือดร้อนรำคาญ อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังจะใช้เวลาเพียงช่วงหนึ่งเท่านั้น ผลกระทบจึงน้อย | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น การเจาะ การขุดดิน การตอกเสาเข็ม ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน ระหว่าง 06.00-18.00 น. โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่ใกล้ชุมชน และศาสนสถาน เป็นต้น และการตอกเสาเข็มห้ามดำเนินการเกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน<br>2) จัดให้คนงานที่ทำงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบลเอ สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันหูด้วย เช่น ที่อุดหู (Ear plugs) หรือที่ครอบหู (Earmuffs) และกำหนดระเบียบการปฏิบัติงานให้ต้องใช้อุปกรณ์นั้นๆรวมถึงจัดการติดตามควบคุมให้มีการใช้อุปกรณ์โดยเคร่งครัดพร้อมกำหนดบทลงโทษเมื่อมีการฝ่าฝืน (เพื่อลดผลกระทบอันเกิดจากเสียงต่อสภาพอาชีวอนามัย)<br>3) บำรุงรักษาเครื่องจักรและเครื่องยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ให้มีสภาพพร้อมใช้งานและไม่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ<br>4) กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ชุมชน วัด โรงเรียน ให้เลือกใช้วัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างที่อยู่ในสภาพดี และใช้เทคนิควิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด เช่น ติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงเข้ากับอุปกรณ์ก่อสร้างเพื่อลดระดับเสียง<br>5) เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังอย่างต่อเนื่อง เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า ต้องมีวัสดุครอบเครื่องจักร หรือตั้งในตำแหน่งที่ไกลจากผู้ได้รับเสียงให้มากที่สุด | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 7 สถานี<br>1) สถานีตรวจวัด<br>- สถานีที่ 1 โรงเรียนหนองไผ่มอดินแดง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 2 โรงเรียนน้ำพอง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 3 โรงเรียนบ้านปะโค จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 4 โรงเรียนเทศบาล 7 (รถไฟสงเคราะห์) จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 5 วัดป่าศรีจันทร์ จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 6 วัดอุดมวัน จ.หนองคาย<br>- สถานีที่ 7 วัดศิริสามัคคีทรงธรรม จ.หนองคาย<br>2) ดัชนีที่ตรวจวัด<br>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)<br>- ระดับเสียงสูงสุด (Lmax)<br>- ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Leq 1 hr)<br>- ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L90)<br>- ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn)<br>3) ระยะเวลาดำเนินการ<br>ตรวจวัด 1 ครั้ง เมื่อมีการก่อสร้าง โดยดำเนินการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุด<br>4) หน่วยงานรับผิดชอบ<br>ผู้รับเหมาก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟท.<br>5) งบประมาณ<br>175,000 บาท/ปี |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-11)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.3 เสียง(ต่อ) | | 6) สร้างรั้วทึบทำด้วยแผ่นโลหะหรือวัสดุทึบที่กันเสียงได้ โดยเป็นวัสดุที่มีค่าความสามารถในการลดระดับเสียงที่ทะลุผ่าน (Transmission Loss: TL) ไม่น้อยกว่า 16 เดซิเบลเอ เช่น Aluminium Sheet ความหนาเท่ากับหรือมากกว่า 1.59 มิลลิเมตร ซึ่งมีค่า TL ประมาณ 23 เดซิเบลเอ เป็นต้น มีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 3 เมตร กั้นระหว่างพื้นที่ก่อสร้างที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น การขุดเจาะ การผสมคอนกรีต เป็นต้น กับย่านชุมชน หรือวัด ตลอดเวลาที่ทำการก่อสร้าง โดยรั้วทึบดังกล่าวนี้ต้องติดตั้งภายในขอบเขตพื้นที่โครงการ ต้องไม่มีช่องว่างด้านล่างหรือระหว่างรอยต่อ และมีความยาวเพียงพอที่ผู้ได้รับผลกระทบไม่สามารถมองเห็นพื้นที่ก่อสร้างได้ โดยพื้นที่ที่ต้องดำเนินการ มีดังนี้<br>6.1) พื้นที่ที่อาจได้รับระดับเสียงจากการก่อสร้าง 70 เดซิเบลเอ<br>(1) บ้านดอนหญ้านาง กม.454+136<br>(2) บ้านป่าก้าว กม.545+686<br>(3) วัดป่าศรีจันทร์ กม. 586+142<br>(4) บ้านดอนดู่ กม. 618+240<br>(5) บ้านดอนแดงเหนือ กม. 620+369<br>6.2) สถานีที่ทำการรื้อย้าย/สร้างใหม่ ได้แก่ สถานีน้ำพอง สถานีเขาสวนกวาง สถานีโนนสะอาด สถานีกุมภวาปี สถานีหนองตะไก้ และสถานีนาทา | |

[redacted]
(นายวีรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-12)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.3 เสียง(ต่อ) | | 7) ในการก่อสร้างเสาเข็ม จะต้องมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว โดยใช้แผ่นโลหะหรือวัสดุทึบที่กันเสียงได้ โดยเป็นวัสดุที่มีค่าความสามารถในการลดระดับเสียงที่ทะลุผ่าน (Transmission Loss: TL) ไม่น้อยกว่า 16 dB(A) เช่น Aluminium Sheet ความหนา ≥1.59 ม.ม. ซึ่งมีค่า TL ประมาณ 23 dB(A) เป็นต้น มีความสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 3 เมตร กั้นระหว่างจุดตอกเสาเข็มกับผู้ได้รับผลกระทบ ติดตั้งห่างจากจุดตอกประมาณ 20 เมตรหรือติดตั้งที่ขอบเขตทาง (Right of Way) ของโครงการ<br>8) การตอกเสาเข็มในพื้นที่โครงการที่อยู่ใกล้กับสถานศึกษาต่อไปนี้ ให้ดำเนินการเฉพาะในช่วงเวลาที่ไม่มีการเรียนการสอน เพื่อป้องกันผลกระทบจากระดับเสียง<br>▪ กม.482+090 โรงเรียนน้ำพอง<br>▪ กม.490+225 โรงเรียนบ้านคำมิด<br>▪ กม.522+234 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กห้วยเกิ้ง และโรงเรียนบ้านห้วยเกิ้ง<br>▪ กม.566+300 โรงเรียนบ้านหนองบัว<br>▪ กม.567+670 โรงเรียนเทศบาล 7 รถไฟสงเคราะห์<br>▪ กม.568+120 โรงเรียนคุณากรณ์<br>▪ กม.568+800 โรงเรียนตอนบอสโกวิทยา<br>▪ กม.569+520 โรงเรียนชุมชนบ้านเดื่อ | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-13)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.3 เสียง(ต่อ) | | 9) ประสานงานกับสถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อกำหนดช่วงเวลาการทำงานที่มีเสียงดังไม่ให้ตรงกับช่วงเวลาที่มีการเรียนการสอน | |
| | | 10) แจ้งให้ประชาชนในรัศมี 100 เมตรจากจุดตอกเข็มทราบล่วงหน้า โดยแจ้งระยะเวลาและช่วงเวลาทำงานอย่างชัดเจน เช่น จะใช้เวลาตอกกี่วัน ช่วงเวลาใดบ้าง เป็นต้น โดยการตอกเสาเข็มต้องไม่เกิน 4 ชั่วโมงต่อวันเพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียงลง พร้อมทั้งมีการชี้แจงทำความเข้าใจกับชุมชน รวมถึงรับฟังความคิดเห็นด้านผลกระทบ นำมาปรับปรุงการดำเนินการ ให้มีผลกระทบน้อยที่สุด | |
| | | 11) ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทาง และผู้ใช้บริการรถไฟ ได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่ายเป็นระยะๆ | |
| | | 12) จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานก่อสร้างโครงการ หรือสถานีรถไฟที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว ในการดำเนินการกำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชน โดยตั้งอยู่บริเวณสถานีต่างๆพร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ ทั้งนี้ ต้องมีการแก้ไขปัญหาโดยเร็วและรวบรวมข้อมูลการร้องเรียน พร้อมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหา เสนอต่อหน่วยงานการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อทราบและให้ความเห็น | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-14)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.3 เสียง(ต่อ) | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- แหล่งกำเนิดเสียงมาจากหัวรถจักรและเครื่องยนต์รถไฟ ระบบหรือเครื่องยนต์ที่ใช้ขับเคลื่อน รวมถึงเสียงที่เกิดจากล้อรถไฟกระทบกับราง โดยผลจากการคำนวณค่าระดับเสียงที่เกิดเนื่องจากโครงการในกรณีที่เลวร้ายที่สุดจะมีผลกระทบต่อผู้ได้รับเสียงในระดับที่อยู่ในเกณฑ์ค่ามาตรฐานระดับเสียงทั่วไปของประเทศไทย (กำหนดไว้ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เท่ากับ 70 เดซิเบลเอ) ซึ่งในปีพ.ศ.2594 ที่ระยะห่างจากรางรถไฟ 15 เมตร เสียงที่เกิดขึ้นเมื่อรวมกับระดับเสียงเดิม 56 เดซิเบลเอ จะมีระดับเสียงเป็น 66 เดซิเบลเอ (การบวกเสียงเป็นแบบ logarithm) และลดลงเหลือ 64 และ 63 เดซิเบลเอ ที่ระยะ 30 และ 40 เมตร ตามลำดับ ซึ่งสรุปได้ว่าระดับเสียงที่เกิดจากโครงการจะไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงแต่อย่างใด<br>- สำหรับผลกระทบของเสียงที่เกิดจากยานพาหนะที่วิ่งบนถนน มารับส่งผู้โดยสารและสินค้าที่สถานีรถไฟ อาจสูงขึ้นอีกเนื่องจากจะมีการจราจรที่คับคั่งเพิ่มขึ้นบริเวณสถานีรถไฟ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) ต้องทำการดูแลรักษาระบบรถไฟให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟ<br>2) ตรวจสอบซ่อมบำรุงรางรถไฟอย่างสม่ำเสมอ<br>3) กรณีที่มีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินการของโครงการ หากมีการตรวจสอบแล้วพบว่ามีค่าระดับเสียงรบกวนจากโครงการมากกว่า 10 เดซิเบลเอ ให้รีบดำเนินการแก้ไขผลกระทบ เช่น พิจารณาติดตั้งกำแพงกั้นเสียงบริเวณริมแนวเขตทางที่มีพื้นที่อ่อนไหวที่ได้ร้องเรียนมานั้นตั้งอยู่<br>4) ในการจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบด้านระดับเสียงให้แสดง<br>- แหล่งกำเนิดเสียงในช่วงที่ทำการตรวจวัด ได้แก่ ชนิดและจำนวนเที่ยวของขบวนรถไฟที่ใช้เส้นทาง สภาพแวดล้อมทั่วไป เป็นต้น<br>- เปรียบเทียบ/วิเคราะห์แนวโน้มการเกิดผลกระทบ ซึ่งหากพบว่าค่าระดับความดังของเสียงที่ตรวจวัดได้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ให้วิเคราะห์หาสาเหตุ ทำการสรุปสภาพปัญหา พร้อมทั้งข้อเสนอแนะ เสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อการแก้ไขต่อไป | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 7 สถานี<br>1) จุดตรวจวัด<br>- สถานีที่ 1 โรงเรียนหนองไผ่มอดินแดง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 2 โรงเรียนน้ำพอง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 3 โรงเรียนบ้านปะโค จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 4 โรงเรียนเทศบาล 7 (รถไฟสงเคราะห์) จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 5 วัดป่าศรีจันทร์ จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 6 วัดอุดมวัน จ.หนองคาย<br>- สถานีที่ 7 วัดศิริสามัคคีทรงธรรม จ.หนองคาย<br>2) ดัชนีที่ตรวจวัด<br>▪ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Leq 1 hr)<br>▪ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)<br>▪ ระดับเสียงสูงสุด (Lmax)<br>▪ ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L90)<br>▪ ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn)<br>3) ระยะเวลาดำเนินการ<br>ดำเนินการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุด โดยดำเนินการตรวจวัดทุกปี ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ<br>4) หน่วยงานรับผิดชอบ<br>รฟท. โดยว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการ<br>5) งบประมาณ<br>350,000 บาท/ปี |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-15)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.4 ความสั่นสะเทือน | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u><br>ผลการประเมินความสั่นสะเทือนควรมีระยะกันชนให้ระดับความสั่นสะเทือนที่จะไปถึงผู้รับไม่มากกว่า 3 มิลลิเมตร/วินาที ดังนั้น การตอกเข็มควรมีระยะห่างมากกว่า 25-50 เมตรขึ้นไป ซึ่งจากการศึกษาพื้นที่โดยรอบโครงการบริเวณสถานีต่างๆ มีผู้ที่อาจได้รับผลกระทบที่อยู่ในระยะห่างที่มากกว่าระยะดังกล่าวมาก โดยกิจกรรมหรือผลจากการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่ำ เนื่องจากขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบกระจาย แต่ระยะเวลาในการเกิดผลกระทบสั้น ผลกระทบต่อประชาชนจึงมีระดับต่ำ | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u><br>1) ก่อนการก่อสร้างในบริเวณที่คาดว่าอาจได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือน ผู้รับเหมาต้องนำเสนอมาตรการป้องกันผลกระทบที่เหมาะสม และแนวทางการควบคุมตรวจสอบการดำเนินการตามมาตรการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อสร้างบริเวณโบราณสถานวัดโพธิ์ทองร้าง ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณเขตทางรถไฟหรือศาสนสถานที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางการก่อสร้าง<br>2) การเลือกใช้เครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนที่น้อยที่สุด เพื่อไม่ให้ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้ที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง<br>3) กิจกรรมที่จะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การตอกเสาเข็ม การเจาะ การขุดผิวดิน ต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น เพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน<br>4) การก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กรองถนนชั่วคราวจะต้องใช้แผ่นเหล็กหนาเป็นพิเศษและวางแผ่นเหล็กให้แนบสนิทกับผิวถนนและมียางรองกันความสั่นสะเทือนจากยานพาหนะที่สัญจรไปมา<br>5) กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนมาก สามารถกำหนดให้ดำเนินการได้ทีละตำแหน่งในพื้นที่จำกัดขนาดเล็กเป็นช่วงๆ ไม่ให้ทำทั้งหมดของพื้นที่พร้อมกัน ซึ่งจะลดการสั่นสะเทือนโดยรวมได้มาก | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 7 สถานี<br>1) สถานีตรวจวัด<br>- สถานีที่ 1 โรงเรียนหนองไผ่มอดินแดง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 2 โรงเรียนน้ำพอง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 3 โรงเรียนบ้านปะโค จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 4 โรงเรียนเทศบาล 7 (รถไฟสงเคราะห์) จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 5 วัดป่าศรีจันทร์ จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 6 วัดอุดมวัน จ.หนองคาย<br>- สถานีที่ 7 วัดศิริสามัคคีทรงธรรม จ.หนองคาย<br>2) ดัชนีที่ตรวจวัด<br>ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity : PPV) และความถี่ (Frequency)<br>3) ระยะเวลาดำเนินการ<br>ตรวจวัด 1 ครั้ง เมื่อมีการก่อสร้าง โดยดำเนินการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการ และวันหยุด<br>4) หน่วยงานรับผิดชอบ<br>ผู้รับเหมาก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟท.<br>5) งบประมาณ<br>245,000 บาท/ปี |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-16)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.4 ความสั่นสะเทือน (ต่อ) | | 6) จัดให้มีหน่วยรับเรื่องร้องเรียน และเจ้าหน้าที่สำหรับรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง และต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันทีเมื่อได้รับเรื่องร้องเรียน<br>7) รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและเครื่องจักรที่เคลื่อนที่ได้ ให้ใช้เส้นทางที่มีระยะห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรือแหล่งชุมชน | |
| | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ผลการประเมินความสั่นสะเทือน พบว่าไม่มีผลกระทบใดๆ หากผู้รับอยู่ห่างแนวเส้นทางรถไฟประมาณ 20 เมตรขึ้นไป ซึ่งยังอยู่ในเขตทางรถไฟ แต่อาจเพียงรับรู้ได้ในขณะรถไฟแล่นผ่านเท่านั้น และไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป ส่วนพื้นที่อ่อนไหวพบว่าระดับความสั่นสะเทือนจากรถไฟตามปกติจะไม่เกินค่าที่มากกว่าค่าที่รู้สึกได้ที่ระยะห่างมากกว่า 20 เมตร จากแนวเส้นทางรถไฟ แม้ว่ามีจำนวนขบวนรถเพิ่มขึ้น แต่ค่าความสั่นสะเทือนในแต่ละครั้งที่ขบวนรถผ่าน (Event) จะมีค่าไม่รุนแรงจากผลการประเมิน ดังนั้น ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจะอยู่ในระดับต่ำ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) ตรวจสอบและบำรุงรักษารางรถไฟเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดผลกระทบของความสั่นสะเทือนจากการเดินรถไฟ<br>2) กรณีที่คาดว่าจะมีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการ หรือได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน<br>3) ในการจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน ให้แสดง<br>- แหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือนในช่วงที่ทำการตรวจวัด ได้แก่ ชนิดและจำนวนเที่ยวของขบวนรถไฟที่ใช้เส้นทาง สภาพแวดล้อมทั่วไป เป็นต้น<br>- เปรียบเทียบ/วิเคราะห์แนวโน้มการเกิดผลกระทบ ซึ่งหากพบว่าค่าระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจนอาจอยู่ในระดับที่ใกล้ค่ามาตรฐานฯ ให้วิเคราะห์หาสาเหตุแล้วทำการสรุปสภาพปัญหา พร้อมทั้งข้อเสนอแนะ เสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อการแก้ไขต่อไป | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ดำเนินการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน<br>จำนวน 7 สถานี<br>1) สถานีตรวจวัด<br>- สถานีที่ 1 โรงเรียนหนองไผ่มอดินแดง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 2 โรงเรียนน้ำพอง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 3 โรงเรียนบ้านปะโค จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 4 โรงเรียนเทศบาล 7 (รถไฟสงเคราะห์) จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 5 วัดป่าศรีจันทร์ จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 6 วัดอุดมวัน จ.หนองคาย<br>- สถานีที่ 7 วัดศิริสามัคคีทรงธรรม จ.หนองคาย<br>2) ดัชนีที่ตรวจวัด<br>ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity : PPV) และความถี่ (Frequency)<br>3) ระยะเวลาดำเนินการ<br>ดำเนินการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำการและวันหยุด โดยดำเนินการตรวจวัดทุกปี ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-17)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.4 ความสั่นสะเทือน (ต่อ) | | | 4) หน่วยงานรับผิดชอบ<br>รฟท.โดยว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการ<br>5) งบประมาณ<br>490,000 บาท/ปี |
| 2.5 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</u><br>- กิจกรรมการก่อสร้างที่อาจส่งผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำผิวดิน เช่น การก่อสร้างสะพานรถไฟ การก่อสร้างระบบระบายน้ำ ซึ่งผลกระทบจากกิจกรรมดังกล่าวอาจเกิดการกีดขวางทางน้ำและการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานรถไฟและระบบระบายน้ำจะเกิดในช่วงเวลาสั้นๆ จึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u><br>1) การออกแบบสะพานข้ามลำน้ำ ให้พิจารณาก่อสร้างโดยไม่มีเสาตอม่อลงในลำน้ำ โดยเฉพาะสะพานที่มีความยาวน้อยกว่า 20 เมตร ส่วนในกรณีที่มีข้อจำกัด ไม่สามารถดำเนินการได้ตามที่กำหนด ให้ออกแบบสะพานข้ามลำน้ำโดยให้มีตำแหน่งขนานกับสะพานเดิม มีความยาวช่วงสะพานไม่น้อยกว่าความยาวช่วงสะพานเดิม และมีตำแหน่งตอม่อที่สอดคล้องกับตอม่อสะพานเดิม เพื่อลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาของแหล่งน้ำ<br>2) ออกแบบสะพานข้ามลำน้ำพองเป็นชนิด Balanced Cantilever เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาเรื่องตอม่อในแหล่งน้ำ | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u><br>- |
| | | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) การก่อสร้างสะพานรถไฟ และระบบระบายน้ำต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด ต้องเลือกช่วงเวลาก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง เพื่อลดระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อลำน้ำ และควรใช้เวลาก่อสร้างสั้นที่สุดเพื่อลดระยะเวลาการเกิดผลกระทบลง<br>2) หากมีการปรับสภาพพื้นที่ที่ทำให้สภาพการไหลของน้ำเดิมเปลี่ยนแปลงไป ให้สร้างแนวทางการไหลของน้ำใหม่ทดแทน เพื่อให้สภาพการไหลน้ำของพื้นที่ไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-18)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| | | 3) หากมีเศษดิน เศษวัสดุก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำ จนก่อให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำหรือทำให้แหล่งน้ำตื้นเขิน เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้รับจ้างต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการขุดลอกในแหล่งน้ำดังกล่าวให้คืนสู่สภาพเดิม<br>4) เมื่อก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จให้ปรับปรุงและฟื้นฟูสภาพลำน้ำและตลิ่งให้มีสภาพใกล้เคียงกับสภาพเดิมมากที่สุด และปลูกพืชคลุมดินตามแนวตลิ่ง เพื่อป้องกันการชะล้างของตะกอนดินลงสู่ลำน้ำ | |
| | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ได้มีการออกแบบเพื่อป้องกัน/ลดผลกระทบต่อสภาพอุทกวิทยาไว้แล้ว การดำเนินโครงการจึงไม่ส่งผลกระทบที่สำคัญ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- |
| 2.6 คุณภาพน้ำผิวดิน | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อคุณภาพน้ำผิวดิน ในระยะก่อสร้าง ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของปริมาณตะกอน การปนเปื้อนของคราบน้ำมันและการปนเปื้อนของน้ำทิ้งจากสำนักงานก่อสร้างและที่พักคนงาน<br>- การเพิ่มขึ้นของปริมาณตะกอน กิจกรรมจากการก่อสร้างเช่น กิจกรรมดินตัด/ดินถม งานถมคันทาง การเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างฐานรากตอม่อ การก่อสร้างสะพานรถไฟ โครงสร้างระบบระบายน้ำ ซึ่งบริเวณที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านลำน้ำ ในระยะก่อสร้าง อาจมีการชะล้างของตะกอนดินลงสู่ลำน้ำ ทำให้เกิดความขุ่นเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ตะกอนเหล่านี้เป็นตะกอนหนักสามารถตกตะกอนได้เร็ว และผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาหนึ่ง | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) ติดตั้งบ่อหรือรางดักตะกอนบริเวณการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุง เพื่อลดผลกระทบจากตะกอนแขวนลอย ก่อนที่จะปล่อยออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ<br>2) ก่อสร้างสะพานรถไฟ และโครงสร้างระบบระบายน้ำควรให้คงสภาพพืชพันธุ์ที่ขึ้นอยู่ริมลำน้ำไว้ เพื่อลดปริมาณตะกอนแขวนลอยที่ถูกชะล้างลงสู่ลำน้ำ และปลูกพืชคลุมดินทันทีหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 4 สถานีคือ<br>1) สถานีตรวจวัด<br>- สถานีที่ 1 ลำน้ำพอง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 2 ห้วยเสียว จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 3 ห้วยหมากแข้ง จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 4 ห้วยน้ำสวย จ.หนองคาย |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-19)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.6 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | - การปนเปื้อนของคราบน้ำมัน การใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ในการก่อสร้างจำเป็นต้องมีการบำรุงรักษาโดยการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่น การถอดแยกชิ้นส่วน เป็นต้น อาจก่อให้เกิดการปนเปื้อนของน้ำมันต่างๆ ลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงได้ ทำให้คุณภาพน้ำเสื่อมโทรม โดยคราบน้ำมันจะขัดขวางการละลายของออกซิเจนในแหล่งน้ำ จึงประเมินว่าผลกระทบจะเกิดในระดับปานกลาง<br>- การปนเปื้อนของน้ำทิ้งจากบ้านพักคนงานและสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง จะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นมาจากห้องน้ำ ห้องส้วม และกิจกรรมการใช้น้ำอื่นๆ หากไม่มีการบำบัดที่เหมาะสม หรือไม่ถูกหลักสุขาภิบาล และมีการระบายลงสู่แหล่งน้ำโดยตรง จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ ซึ่งการรวบรวมน้ำเสียและบำบัดด้วยถังบำบัดสำเร็จรูปที่ถูกหลักสุขาภิบาล โดยให้มีคุณภาพน้ำทิ้งตามมาตรฐานกำหนด ก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ จะเป็นการลดผลกระทบที่จะเกิดเนื่องจากโครงการ | 3) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอย หรือเศษวัสดุก่อสร้างลงในแหล่งน้ำที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ<br>4) ต้องรวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล<br>5) จัดระบบระบายน้ำในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง บ้านพักคนงาน และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้รางระบาย เช่น ท่อ และบ่อพักตะกอนเพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน<br>6) บูรณะดลิ่งให้มีสภาพดังเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ<br>7) จัดห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะแบบถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน พื้นที่ก่อสร้าง หรือพื้นที่กองเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ในอัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้องและต้องตั้งห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร<br>8) ติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นใต้บริเวณโครงสร้างช่วงที่ผ่านลำน้ำต่างๆ<br>9) จัดให้มีพื้นที่รองรับเศษวัสดุ เศษขยะ หรืออุปกรณ์ที่ไม่ใช้แล้ว โดยรวบรวมจัดเก็บไว้ในพื้นที่ที่กำหนด ก่อนการขนย้ายเพื่อนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาลต่อไป | 2) ดัชนีที่ตรวจวัด<br>ความเป็นกรด-ด่าง อุณหภูมิ ปริมาณออกซิเจนละลาย ความสกปรกในรูปบีโอดี ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด น้ำมันและไขมัน โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด ไนเตรทไนโตรเจน ออโธฟอสเฟต ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด และฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย<br>3) ระยะเวลาดำเนินการ<br>ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินทุกๆ 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้างที่เข้าใกล้แหล่งน้ำนั้น<br>4) หน่วยงานรับผิดชอบ<br>ผู้รับเหมาก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟท.<br>5) งบประมาณ<br>160,000 บาท/ปี |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-20)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 2.6 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ผลกระทบในระยะดำเนินการต่อคุณภาพน้ำ สรุปได้ดังนี้<br>- การปนเปื้อนน้ำมันและไขมัน และสารอันตราย จากกิจกรรมการซ่อมบำรุงรักษา จะมีการล้างรถไฟ การบำรุงเครื่องจักรเครื่องยนต์ โดยใช้น้ำมัน สารหล่อลื่น ซึ่งอาจจะมีการซึมลงสู่ดินหรือถูกชะล้างสู่แหล่งน้ำได้ อย่างไรก็ตาม โครงการได้ออกแบบให้มีระบบการรวบรวมน้ำเสียและบำบัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ซึ่งจะมีการบำบัดน้ำเสียให้ได้คุณภาพตามมาตรฐานน้ำทิ้งที่กำหนด จึงประเมินว่าระดับผลกระทบต่อคุณภาพน้ำจะอยู่ในระดับต่ำ สำหรับน้ำเสียจากห้องน้ำ ห้องส้วม อ่างล้างมือ และน้ำล้างพื้น เป็นต้น โครงการจะมีระบบการรวบรวมน้ำเสียและบำบัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล และให้ได้คุณภาพตามมาตรฐานน้ำทิ้งที่กำหนด ก่อนปล่อยลงสู่ภายนอกโครงการ<br>- การปนเปื้อนน้ำทิ้งจากอาคารสถานีรถไฟ ส่วนใหญ่มีแหล่งกำเนิดมาจากพนักงานและผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม การออกแบบของโครงการกำหนดให้มีการติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ที่สามารถรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นและมีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียให้มีค่าไม่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนด ก่อนที่จะมีการระบายน้ำทิ้งออกสู่ภายนอก จึงประเมินว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมพร้อมระบบบำบัดน้ำเสียที่มีความเพียงพอไว้ในทุกสถานีรถไฟ และโรงซ่อมบำรุง เพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นก่อนระบายออกสู่ภายนอก<br>2) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีรถไฟ และโรงซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ<br>3) มีระบบบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากการซ่อมบำรุง เพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการซ่อมบำรุง<br>4) บนขบวนรถไฟ ให้มีระบบกักเก็บสิ่งปฏิกูลจากห้องส้วม และนำไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 4 สถานีคือ<br>1) สถานีตรวจวัด<br>- สถานีที่ 1 ลำน้ำพอง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 2 ห้วยเสียว จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 3 ห้วยหมากแข้ง จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 4 ห้วยน้ำสวย จ.หนองคาย<br>2) ดัชนีที่ตรวจวัด<br>ความเป็นกรด-ด่าง อุณหภูมิ ปริมาณออกซิเจนละลาย ความสกปรกในรูปบีโอดี ของแข็งแขวนลอย น้ำมันและไขมัน โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด ไนเตรทไนโตรเจน ออโธฟอสเฟต ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด และฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย<br>3) ระยะเวลาดำเนินการ<br>ดำเนินการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง ตรวจวัดเป็นเวลา 3 ปี หลังจากนั้นหากมีแนวโน้มว่าจะมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน ให้ทำการตรวจวัดทุกๆ 5 ปี<br>4) หน่วยงานรับผิดชอบ<br>รฟท.โดยว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการ<br>5) งบประมาณ<br>80,000 บาท/ปี |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-21)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 3. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ | | | |
| 3.1 นิเวศวิทยาทางบก | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- การพัฒนาโครงการจะดำเนินการภายในเขตทางปัจจุบันของการรถไฟแห่งประเทศไทย ยกเว้นบริเวณที่มีการปรับรัศมีโค้งจำนวน 2 ช่วง คือ สถานีโนนพยอม-สถานีน้ำพอง ซึ่งช่วงนี้ไม่มีพื้นที่ป่าอยู่ในเขตทางและพื้นที่ศึกษา ช่วงที่ 2 ที่มีการปรับรัศมีโค้ง คือ ช่วงสถานีเขาสวนกวาง-สถานีโนนสะอาด ซึ่งเป็นพื้นที่ประชิดกับป่าโพธิ์ศรีสำราญ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันไม่มีสภาพป่าหลงเหลืออยู่ โดยกลายเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ ได้แก่ ไร่อ้อย มันสำปะหลัง เป็นต้น มีไม้ตามหัวไร่ปลายนาบ้าง สำหรับพื้นที่อื่นๆ ตามแนวเส้นทางโครงการ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทางการเกษตรเช่นกัน กับมีแปลงไม้ยืนต้นที่ปลูกไว้ในบางบริเวณ กิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรดั้นไม้ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงของโครงการ เช่น การลักลอบตัดไม้ของคนงาน ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระดับต่ำ<br>- ส่วนทรัพยากรสัตว์ป่า กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการไม่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศของพื้นที่มากนัก เนื่องจากสภาพพื้นที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเป็นพื้นที่ชุมชนอยู่แล้ว ดังนั้น สัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการและพื้นที่ศึกษาซึ่งส่วนใหญ่เป็นสัตว์ขนาดเล็ก มีการเคลื่อนที่ได้เร็ว และสามารถดำรงชีวิตในสภาพพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงไปได้ ดังนั้น จึงประเมินได้ว่าไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่า | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) ควบคุมคนงานให้ตัดไม้ออกเฉพาะบริเวณที่จะทำการก่อสร้างเท่านั้น<br>2) เส้นทางขนส่งลำเลียงเครื่องจักร อุปกรณ์การก่อสร้าง และยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งคนงาน ควรใช้พื้นที่ในเขตทางเท่านั้น เพื่อป้องกันการสูญเสียพื้นที่ดันไม้เพิ่มเติม<br>3) ออกกฎข้อบังคับมิให้คนงานเข้าไปตัดฟันต้นไม้นอกแนวเขตทางที่จะดำเนินการก่อสร้าง พร้อมกับกำหนดกฎระเบียบหรือข้อบังคับในการควบคุมเจ้าหน้าที่โครงการและคนงานก่อสร้าง ห้ามลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์อย่างเคร่งครัด<br>4) ก่อนเริ่มงานก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแต่ละแห่ง ให้ทำการเดินตรวจสอบพื้นที่ หากพบสัตว์อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่จะทำการก่อสร้าง ต้องให้โอกาสสัตว์ได้หลบเลี่ยงออกไป ส่วนในกรณีที่พบสัตว์ปีก เช่น นก ที่ทำรังและวางไข่ ให้ปรับแผนงานการก่อสร้างไปดำเนินการในส่วนอื่นก่อน เพื่อไม่ให้กระทบกับการฟักไข่ ทั้งนี้ การฟักไข่ของนกส่วนใหญ่จะใช้เวลาประมาณ 2 สัปดาห์หรือมากกว่า<br>5) กำหนดให้มีท่อลอดเหลี่ยมขนาดพื้นที่หน้าตัด 1.5 เมตร วางทุกระยะประมาณ 500 เมตร ช่วงกม.502-กม.509 ซึ่งเป็นช่วงที่แนวเส้นทางผ่านแนวพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ (ซึ่งมีพื้นที่สปก.ข้อนทับอยู่) เพื่อให้สัตว์ขนาดเล็กในพื้นที่ประชิดกับแนวเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าโพธิ์ศรีสำราญ สามารถเดินทางข้ามไป-มาได้ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-22)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 3.1 นิเวศวิทยาทางบก (ต่อ) | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีโครงการกั้นรั้วตลอดแนวเขตทางรถไฟ สัตว์ป่าขนาดเล็กซึ่งอาศัยบริเวณโครงการเป็นสัตว์ที่สามารถเคลื่อนที่ได้เร็ว สามารถลอดช่องว่างของขอบรั้วด้านล่างได้ รวมถึงได้มีการก่อสร้างท่อลอดไว้แล้วในบางช่วง ส่วนสัตว์ป่าประเภทนกจะมีการเคลื่อนที่ได้ง่ายและสามารถบินข้ามรั้วได้ จึงคาดว่าการกั้นรั้วจะก่อให้เกิดผลกระทบต่ำ<br>- ภายหลังเมื่อการก่อสร้างสิ้นสุดลง สัตว์สามารถดำรงชีวิตและใช้ประโยชน์ในพื้นที่เดิมและพื้นที่ใกล้เคียงได้ตามปกติ จึงประเมินได้ว่าการดำเนินโครงการไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่า | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) บริเวณโรงซ่อมบำรุง ให้ปลูกต้นไม้โดยรอบบริเวณ เพื่อเป็นแนวกันชน ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อชุมชนใกล้เคียง และเป็นการเพิ่มต้นไม้ในระบบนิเวศ<br>2) บำรุงรักษาทรัพยากรต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่โครงการให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ตลอดเวลา | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- |
| 3.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น กิจกรรมดินตัด/ดินถม งานถมต้นทาง การเปิดหน้าดิน การก่อสร้างฐานรากตอม่อ การก่อสร้างสะพานโครงสร้างระบบระบายน้ำ อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อนิเวศทางน้ำ ดังนี้<br>- การรบกวนที่อยู่อาศัยของสัตว์พื้นท้องน้ำ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างฐานราก การก่อสร้างตอม่อบริเวณริมตลิ่งอาจก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของปริมาณตะกอนแขวนลอย ซึ่งจะมีผลโดยตรงต่อแหล่งอาศัยของสัตว์พื้นท้องน้ำและมีผลต่อการลดจำนวนของสัตว์พื้นท้องน้ำได้ ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นคาดว่าอยู่ในระดับปานกลาง | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>มาตรการลดผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำเป็นมาตรการเดียวกันกับมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>ดำเนินการตรวจวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำในคลอง/ลำราง จำนวน 4 สถานีคือ<br>1) สถานีตรวจวัด<br>- สถานีที่ 1 ลำน้ำพอง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 2 ห้วยเสียว จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 3 ห้วยหมากแข้ง จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 4 ห้วยน้ำสวย จ.หนองคาย<br>2) ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์<br>แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน<br>3) ระยะเวลาดำเนินการ<br>ดำเนินการตรวจวิเคราะห์สภาพนิเวศวิทยาทางน้ำทุกๆ 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้างที่เข้าใกล้แหล่งน้ำนั้น |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-23)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 3.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ) | - ผลกระทบจากการปนเปื้อนของตะกอนดินที่จะเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ซึ่งอาจก่อให้เกิดการชะล้างของตะกอนลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้มีความขุ่นเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบให้ปริมาณแสงที่แพลงก์ตอนพืชจะใช้สังเคราะห์แสงลดลง อาจทำให้ปริมาณของแพลงก์ตอนพืชลดลงได้ ประเมินว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะอยู่ในระดับต่ำ<br>- ผลกระทบจากการปนเปื้อนน้ำมันและไขมันที่ถูกชะล้างปนเปื้อนในแหล่งน้ำ คราบน้ำมันที่ลอยเหนือน้ำ จะทำให้การละลายออกซิเจนจากอากาศลงสู่แหล่งน้ำลดลง การส่องผ่านของแสงที่ลงสู่แหล่งน้ำลดลง ซึ่งจะส่งผลต่อการดำรงชีวิตของสัตว์น้ำ ประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง<br>- การลดลงของปริมาณออกซิเจน จากการปล่อยน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำผิวดินบริเวณบ้านพักคนงาน หากไม่มีการบำบัดน้ำเสียที่ถูกหลักสุขาภิบาล ซึ่งน้ำเสียเหล่านี้มีสารอินทรีย์เป็นองค์ประกอบหลัก ทำให้ปริมาณออกซิเจนละลาย ที่มีความสำคัญต่อระบบนิเวศในน้ำลดลง | | 4) หน่วยงานรับผิดชอบ<br>ผู้รับเหมาก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟท.<br>5) งบประมาณ<br>160,000 บาท/ปี |
| | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>กิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบ เช่น การซ่อมบำรุงรถไฟ การระบายน้ำทิ้งจากโรงซ่อมบำรุง ผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำ สรุปได้ดังนี้ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>มาตรการลดผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ เป็นมาตรการเดียวกันกับมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ตรวจวิเคราะห์สภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 4 สถานี คือ<br>1) สถานีตรวจวัด<br>- สถานีที่ 1 ลำน้ำพอง จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 2 ห้วยเสียว จ.ขอนแก่น<br>- สถานีที่ 3 ห้วยหมากแข้ง จ.อุดรธานี<br>- สถานีที่ 4 ห้วยน้ำสวย จ.หนองคาย |

[redacted]

(นายวีรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]

(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-24)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 3.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ) | - การปนเปื้อนน้ำมันและไขมันจากกิจกรรมภายในโรงซ่อมบำรุงอาจมีน้ำมัน สารหล่อลื่น และสารประกอบอื่นๆถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำในบริเวณใกล้เคียง โดยโครงการได้กำหนดให้มีการรวบรวมเพื่อนำไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล โอกาสการปนเปื้อนของน้ำมันและไขมันต่อแหล่งน้ำจึงเกิดขึ้นน้อย จึงประเมินผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ<br>- การปนเปื้อนน้ำทิ้งจากสถานีรถไฟและโรงซ่อมบำรุง น้ำเสียที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นน้ำเสียจากห้องน้ำ ห้องส้วม อ่างล้างมือ และน้ำล้างพื้น เป็นต้น ซึ่งน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะมีระบบการรวบรวมและบำบัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ซึ่งจะมีการบำบัดน้ำเสียให้ได้คุณภาพตามมาตรฐานน้ำทิ้ง ก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก จึงประเมินว่าเกิดผลกระทบในระดับต่ำ | | 2) ดัชนีที่ตรวจวัด<br>แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน<br>3) ระยะเวลาดำเนินการ<br>ดำเนินการตรวจวัด 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง เป็นเวลา 3 ปี หลังจากนั้นให้ทำการตรวจวัดทุกๆ 5 ปี<br>4) หน่วยงานรับผิดชอบ<br>รฟท.โดยว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการ<br>5) งบประมาณ<br>80,000 บาท/ปี |
| 4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ | | | |
| 4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน | <u>ระยะก่อนการก่อสร้าง</u><br>การก่อสร้างจะมีแนวเส้นทางรถไฟที่สร้างเพิ่มอีก 1 ทาง ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่เขตทางรถไฟ ยกเว้นบริเวณที่มีการปรับรัศมีโค้งที่จะต้องมีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่เป็นแนวเส้นทางรถไฟ สำหรับการก่อสร้างทางข้ามบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน บางแห่งจะต้องมีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมในการก่อสร้าง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การดำเนินการของโครงการจะมีการออกแบบให้มีการเวนคืนพื้นที่ให้น้อยที่สุด จึงคาดว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในระดับต่ำ | <u>ระยะก่อนการก่อสร้าง</u><br>1) ก่อนการก่อสร้างโครงการ จะต้องดำเนินการจัดทำหนังสือขออนุญาตใช้พื้นที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามลักษณะกิจกรรมและพื้นที่ความรับผิดชอบ ซึ่งประกอบด้วย<br>(1) กรมทางหลวง กรณีที่มีการก่อสร้างเกี่ยวข้องกับทางหลวง<br>(2) กรมทางหลวงชนบท กรณีที่มีการก่อสร้างเกี่ยวข้องกับถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท<br>(3) กรมเจ้าท่า ในกรณีที่มีการก่อสร้างผ่านแหล่งน้ำ/ลำน้ำ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า<br>(4) สำนักงานการปฏิรูปที่ดิน (สปก.) ในช่วงที่โครงการมีการปรับรัศมีโค้ง | <u>ระยะก่อนการก่อสร้าง</u> |

[redacted]

(นายวีรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]

(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-25)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ) | นอกจากนี้ ในการก่อสร้างโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแก้ปัญหาจุดตัด การก่อสร้างสะพาน ทางลอด ทางข้าม ระบบระบายน้ำ รวมถึงการปรับรัศมีโค้งของแนวเส้นทาง เป็นต้น จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณนั้นๆ ที่จะเปลี่ยนแปลงไปเป็นโครงสร้างโครงการ ซึ่งจะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อน | (5) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีมีการก่อสร้างบนพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น เทศบาล | |
| | | (6) หน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภค ที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ | |
| | | 2) ในกรณีที่โครงการมีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมป่าไม้ โครงการต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด | |
| | <u>ระยะก่อสร้าง</u> | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) กำหนดเขตการก่อสร้างให้ชัดเจน และควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างให้อยู่ในเขตทางเท่านั้น เพื่อลดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ใกล้เคียง | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |
| | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>การเดินรถไฟจะเป็นทางซึ่งมีความปลอดภัย รวดเร็ว ตรงต่อเวลา ส่วนบริเวณสถานีมีการพัฒนาให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น พื้นที่จอดรถ การพัฒนาโครงข่ายถนนโดยรอบสถานีและโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายในการใช้บริการระบบรางกับถนน สำหรับรองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเข้าสู่สถานี พื้นที่ให้เช่าประกอบกิจการเพื่อการพาณิชย์ เช่น พื้นที่ร้านค้า ซึ่งอาจส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟ ให้เป็นพื้นที่อยู่อาศัย พัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม อาจจะมีประชาชนและผู้ใช้ประโยชน์จากโครงการที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) การรถไฟแห่งประเทศไทย ควบคุมไม่ให้มีการบุกรุกในเขตทางรถไฟ<br>2) ติดตั้งป้ายกำหนดเขตทางรถไฟอย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนรับทราบ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-26)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 4.2 การคมนาคมขนส่ง | <u>ระยะก่อนการก่อสร้าง</u><br>การออกแบบและก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดเสมอระดับกับทางรถไฟ จะมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานต่างๆที่รับผิดชอบพื้นที่ที่รถไฟตัดผ่าน ซึ่งจะต้องดำเนินการเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกัน | <u>ระยะก่อนการก่อสร้าง</u><br>1) การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานงานกับกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท รวมถึงหน่วยงานท้องถิ่น เป็นต้น ที่รับผิดชอบพื้นที่บริเวณจุดตัดกับแนวเส้นทางรถไฟของโครงการ เพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องรับทราบแนวทางและรูปแบบการก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดนั้นๆ รวมถึงตารางเวลาการก่อสร้างเพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันในการเร่งรัดงบประมาณและการดำเนินการที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับแผนงานการก่อสร้างของโครงการ ทั้งนี้ การกำหนดพื้นที่ทางแยก ทางข้าม ควรปรับปรุงให้มีมาตรฐาน | <u>ระยะก่อนการก่อสร้าง</u><br>- |
| | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>กิจกรรมในระยะก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟ สถานีรถไฟ และองค์ประกอบต่างๆ อาจส่งผลกระทบต่อสภาพจราจร ดังนี้<br>- ผลกระทบจากการกีดขวางการสัญจรไป-มาของประชาชน การก่อสร้างแนวเส้นทางและสถานีรถไฟ จะมีรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างเข้าออกในพื้นที่ก่อสร้าง การจอดรอเพื่อเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างของรถบรรทุก หรือผลกระทบจากการลดจำนวนช่องจราจรในบริเวณที่มีการก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อความไม่สะดวกในการเดินทาง การกีดขวางการสัญจรไปมาของประชาชน อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างในแต่ละบริเวณจะใช้ระยะเวลาสั้น จึงประเมินผลกระทบในระดับต่ำ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) ติดสัญญาณเตือนภัย สัญญาณไฟ และป้ายเตือนแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณทางเข้า-ออก เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางระมัดระวังรถขนส่งวัสดุที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างและทางเบี่ยงทิศทางการจราจร โดยป้ายต่างๆ ต้องสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน<br>2) ให้มีการจัดการจราจรและเครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อผู้ที่สัญจรไปมาบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณใกล้เคียง<br>3) ต้องมีศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานตำรวจจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้างและโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงประชาสัมพันธ์เรื่องทางลัดทางเลี่ยง | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>สำรวจปริมาณจราจร และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ<br>1) จุดตรวจวัด<br>บริเวณถนนที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง<br>2) ดัชนีที่ตรวจวัด<br>ปริมาณจราจรต่อวัน บริเวณพื้นที่เข้า-ออก ของโครงการและจำนวนอุบัติเหตุจากการจราจรของโครงการ<br>3) ระยะเวลาดำเนินการ<br>ดำเนินการสำรวจและสรุปข้อมูล เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง<br>4) หน่วยงานรับผิดชอบ<br>ผู้รับเหมาก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟท.<br>5) งบประมาณ<br>540,000 บาท/ปี |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-27)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | - ผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุ กิจกรรมต่างๆในการก่อสร้างโครงการ อาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ที่สัญจรไปมา จึงประเมินผลกระทบในระดับปานกลาง<br>- ผลกระทบจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากยานพาหนะในการขนส่งของโครงการ สำหรับการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และการขนส่งคนงานก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง การเพิ่มของปริมาณยานพาหนะ อาจส่งผลกระทบต่อการจราจรบนถนนโครงข่าย เกิดความไม่คล่องตัวในการสัญจรไปมาของผู้ใช้เส้นทาง<br>- ดินที่เกิดจากการขุดเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากของโครงการ จะไม่มีการนำออกไปนอกเขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจะนำไปปรับถมพื้นที่ในบริเวณใกล้เคียงเพื่อลดผลกระทบจากการขนส่ง ซึ่งดินที่เกิดจากการก่อสร้างบริเวณสถานีน้ำพองจำนวน 22,058 ลูกบาศก์เมตรนั้น หากนำมาปรับถมให้มีความหนาของชั้นดินถมเพียง 30 เซนติเมตร ความกว้าง 20 เมตร (ด้านใดด้านหนึ่งของทางรถไฟ) จะคิดเป็นระยะทางตามแนวรถไฟประมาณ 3.676 กิโลเมตร หรือ น้อยกว่า หากเพิ่มความกว้างของชั้นดินถม ในทำนองเดียวกัน ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างบริเวณทางยกระดับและสถานีอุดรธานี ปริมาณ 52,536 ลูกบาศก์เมตร หากนำไปปรับถมสูง 30 เซนติเมตร ความกว้าง 20 เมตร จะคิดเป็นระยะทางด้านใดด้านหนึ่งของทางรถไฟที่ 8.756 กิโลเมตร หรือ น้อยกว่า หากเพิ่มความกว้างของชั้นดินถม ซึ่งประเมินได้ว่าเป็นระยะทางที่ไม่ไกลจากพื้นที่ก่อสร้างมากนัก ทั้งนี้ การขนส่งโดยส่วนใหญ่จะสามารถใช้เส้นทางลำลองที่สร้างขึ้นได้ โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับถนนสาธารณะมากนัก | 4) หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ระหว่างเวลา 06.00-09.00 น. และ 15.00-18.00 น.<br>5) ทำการขนส่งเคลื่อนย้ายดินเฉพาะเวลากลางวัน เพื่อมิให้เกิดการรบกวนการพักผ่อนในพื้นที่ใกล้เคียง<br>6) ตรวจสอบสภาพยานพาหนะต่างๆ ของผู้รับจ้างที่นำมาใช้ในระหว่างการก่อสร้างให้มีสภาพดีอยู่เสมอ<br>7) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมและจำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงที่ผ่านชุมชน และกวดขันหนักงานขับยานพาหนะของโครงการ ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด<br>8) จำกัดความเร็วของรถบรรทุกดินให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด หรือ ตามที่ท้องถิ่นนั้นๆกำหนดไว้<br>9) ติดตั้งป้ายแจ้งเขตกำลังใช้เครื่องจักรในการก่อสร้าง ในตำแหน่งพื้นที่ที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน<br>10) จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานโครงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบและความเดือดร้อนจากโครงการ | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-28)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | | 11) การขนส่งดินต้องพิจารณาจำนวน ปริมาณหรือน้ำหนักบรรทุกมิให้เกินขนาดบรรทุกของรถที่ใช้ขนส่ง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการหกหล่นของส่วนที่ล้น/บรรทุกเกิน พร้อมกับทำการปิดคลุมสิ่งที่บรรทุก เพื่อมิให้ตกหล่นหรือฟุ้งกระจาย<br>12) กรณีที่ต้องผ่านถนนสาธารณะ จะต้องทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออกจากบริเวณที่ขุดดินหรือกองดินเพื่อมิให้มีเศษดินโคลนติดออกไปร่วงหล่นในถนนสาธารณะ<br>13) ในกรณีที่เกิดการหกหล่นของดินระหว่างการขนส่ง ผู้ขนส่ง/ผู้รับเหมา จะต้องทำการเก็บกวาดให้เรียบร้อยทุกครั้ง<br>14) กำกับดูแลผู้รับเหมาให้มีการควบคุมน้ำหนักการบรรทุกไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ ขนาดรถบรรทุกและน้ำหนักการบรรทุกจะต้องไม่เกินความสามารถในการรองรับของถนนที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่ง เพื่อป้องกันมิให้ถนนชำรุดเสียหาย<br>15) หากผิวทางเดิมได้รับความเสียหายจากการดำเนินงานในโครงการ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรหลังการก่อสร้างทันทีที่การก่อสร้างในพื้นที่นั้นๆแล้วเสร็จ | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-29)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบดังนี้<br>- เกิดความคล่องตัวของการใช้รถไฟ เนื่องจากในระยะดำเนินการของโครงการ รถไฟไม่ต้องรอสับหลีก ทำให้เดินรถได้ตามกำหนดเวลา ไม่เสียเวลาในการเดินทาง มีความปลอดภัยมากขึ้น<br>- ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น โดยบริเวณสถานีรถไฟจะมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นจากผู้ใช้บริการรถไฟ อาจทำให้สภาพการจราจรติดขัดในบางช่วงเวลา อย่างไรก็ตาม ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเกิดบริเวณทางเข้า-ออกของสถานีรถไฟ เป็นผลกระทบในระดับต่ำ<br>- ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นบริเวณโรงซ่อมบำรุง บริเวณโรงซ่อมบำรุงจะมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากพนักงาน เจ้าหน้าที่ที่มาปฏิบัติงาน อาจทำให้สภาพการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเกิดบริเวณทางเข้า-ออกของโรงซ่อมบำรุงในช่วงเวลาสั้นๆ จึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) ประสานงานตำรวจท้องที่ ให้มีการจัดการจราจรบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟให้มีความคล่องตัว<br>2) จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในบริเวณทางเข้า-ออก บริเวณสถานีรถไฟและย่านขนส่งสินค้า | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- |
| 4.3 ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>บริเวณก่อสร้างโครงการอาจมีระบบสาธารณูปโภคใต้ดินและสาธารณูปโภคบนดิน โดยต้องทำการรื้อย้าย เช่น ระบบประปา ระบบไฟฟ้า เสาไฟฟ้า ระบบระบายน้ำ ซึ่งในการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคดังกล่าว อาจทำให้ประชาชนเกิดความไม่สะดวกในการใช้น้ำ ผลกระทบต่อระบบส่งจ่ายไฟฟ้าที่ไม่สามารถให้บริการได้ในขณะที่มีการรื้อย้าย ผลกระทบระบบการระบายน้ำ อย่างไรก็ตาม การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคจะเกิดในระยะเวลาสั้นๆ เฉพาะที่มีการต่อเชื่อมระบบเท่านั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) ประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ที่รับผิดชอบระบบสาธารณูปโภค เช่น ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ ที่ต้องรื้อย้าย<br>2) จัดทำแบบรายละเอียดที่แสดงตำแหน่ง และประเภทของสาธารณูปโภค เพื่อนำมากำหนดแผนงานที่ชัดเจน<br>3) ทำการก่อสร้างสาธารณูปโภคทดแทนให้แล้วเสร็จก่อนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคเดิม เพื่อลดผลกระทบให้เกิดขึ้นเฉพาะในช่วงที่ทำการตัดต่อ/เชื่อมระบบเท่านั้น | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-30)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 4.3 ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ) | | 4) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้า พร้อมกำหนดระยะเวลารื้อย้ายให้ชัดเจน<br>5) ทำการปิดกั้นบริเวณที่จะรื้อย้ายให้ชัดเจน พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนต่างๆ ให้เรียบร้อย<br>6) หากมีการร้องเรียนจากประชาชนว่าได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค ให้ดำเนินการแก้ไขในทันที<br>7) ควบคุม ดูแลกองวัสดุจากการรื้อย้ายให้อยู่ในแนวเขตการก่อสร้างและไม่ก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจร การระบายน้ำ และสร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่สัญจรผ่านไป-มา | |
| | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ไม่มีผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- |
| 4.4 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>กิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดการกีดขวางทิศทางการไหลของน้ำ และอาจจะมีเศษวัสดุตกหล่นก่อให้เกิดการกีดขวางทิศทางการไหลของน้ำ ทำให้น้ำไหลไม่สะดวก และระบายน้ำไม่ทัน อาจก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในบางบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงได้ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) จัดพื้นที่เขตก่อสร้างให้เป็นระเบียบและให้มีการใช้พื้นที่น้อยที่สุด และพื้นที่ที่ใช้ในการเก็บกองวัสดุหรือจุดก่อสร้างต้องไม่กีดขวางต่อการระบายน้ำโดยเฉพาะในช่วงเวลาที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม<br>2) ดูแลทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างโดยจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรและขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบและป้องกันไม่ให้ดินตะกอน และเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดช่องระบายน้ำ ท่อระบายน้ำ และปนเปื้อนลงสู่ลำคลองได้ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-31)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 4.4 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ) | | 3) ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานราก ต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะและต้องปิดล้อมปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ปิดล้อม และจะต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้ โดยไม่ให้มีการกองหรือเก็บไว้เป็นเวลานาน | |
| | | 4) ห้ามมิให้คนงานทิ้งขยะและวัสดุก่อสร้างต่างๆ ลงในแหล่งน้ำหรือรางระบายน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันปัญหาลำน้ำตื้นเขินหรือท่อระบายน้ำอุดตัน | |
| | | 5) จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง ส่วนบริเวณถนนลำลอง (Haul Road) ที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ ให้ทำรางระบายน้ำชั่วคราววางตัวขนานกับถนนลำลอง พร้อมมีบ่อดักตะกอนเป็นระยะ โดยเฉพาะช่วงที่เข้าใกล้แหล่งน้ำ | |
| | | 6) เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้มีการพิจารณาจัดการถนนลำลอง (Haul Road) ให้เหมาะสมกับพื้นที่ เช่น รื้อย้ายออกแล้วปรับสภาพพื้นที่ให้เรียบร้อย หรือ ในกรณีที่ต้องการคงไว้ จะต้องมีการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดี ไม่กีดขวางการระบายน้ำในพื้นที่ และไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินรถไฟ | |
| | | 7) ให้มีการออกแบบระบบการระบายน้ำ ผ่านแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ให้เพียงพอตามหลักการทางวิศวกรรม และควบคุมการก่อสร้างให้เป็นไปตามแบบโดยเคร่งครัด | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-32)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 4.4 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ) | | 8) ให้มีการออกแบบระบบระบายน้ำของโรงซ่อมบำรุง โดยแยกระหว่างระบบระบายน้ำฝนทั่วไปและระบบระบายน้ำเสียและจัดให้มีบ่อหน่วงน้ำ เพื่อควบคุมการระบายน้ำออกภายนอกไม่ให้เกินกว่าอัตราการระบายเดิมก่อนมีโครงการ | |
| | | 9) การก่อสร้างทางรถไฟข้ามลำน้ำที่เป็นเส้นทางระบายน้ำ ให้ดำเนินการในฤดูแล้ง และเร่งก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อป้องกันปัญหาการชะล้างตะกอนดินลงสู่ลำน้ำ และเร่งขนย้ายวัสดุก่อสร้างออกจากพื้นที่ก่อสร้างทันที เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ | |
| | | 10) หากต้องการถมทางระบายน้ำเดิมในขณะก่อสร้าง ควรจัดทำทางเบี่ยงลำน้ำให้สามารถระบายน้ำได้อย่างเพียงพอตลอดระยะเวลาก่อสร้าง และปรับลำน้ำให้กลับสู่สภาพเดิมภายหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ | |
| | | 11) หากเกิดภาวะน้ำท่วมขังด้านใดด้านหนึ่งของทางรถไฟ ผู้รับเหมาควรจัดหาเครื่องสูบน้ำ หรือหาทางระบายน้ำฝนให้ออกจากเขตน้ำท่วมโดยด่วน เพื่อที่ประชาชนจะไม่ได้รับความเดือดร้อน | |
| | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>มีการออกแบบระบบระบายน้ำให้เพียงพอต่ออัตราการไหลของน้ำจากฝนตก และมีการสร้างสะพานรถไฟ โดยการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการที่ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดจะทำให้ลดผลกระทบต่อระบบการระบายน้ำได้และจะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรมที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงโครงการ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) บำรุงรักษาระบบระบายน้ำของโครงการให้อยู่ในสภาพดี ไม่เกิดการอุดตัน เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดการท่วมขังของน้ำ | <u>ระยะดำเนินการ</u> |
| | | 2) ขุดลอกตะกอนและกำจัดเศษขยะหรือเศษวัชพืชที่อาจจะเกิดการอุดตันของระบบระบายน้ำ | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-33)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 4.5 การเกษตรกรรม | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>การก่อสร้างรถไฟทางคู่ของโครงการในบางบริเวณ จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่เกษตร ทั้งในบริเวณที่ประชาชนเข้ามาใช้ประโยชน์เพื่อทำการเกษตรในเขตทางรถไฟ บริเวณที่จะมีการเวนคืนในส่วนที่ต้องมีการปรับรัศมีโค้ง และบริเวณที่อาจจะต้องมีการเวนคืนจากการก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาจุดตัด การก่อสร้างโครงการยังอาจเป็นอุปสรรคต่อการข้ามไป-มาของสัตว์เลี้ยงและรถขนส่งทางการเกษตรอีกด้วย การดำเนินการของโครงการจึงส่งผลกระทบในระดับปานกลาง | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) การออกแบบก่อสร้างทางลอด-ทางข้ามระหว่างพื้นที่สองฝั่งของทางรถไฟ ต้องให้สัตว์เลี้ยงและ/หรือรถที่ใช้ในการเกษตรสามารถใช้ประโยชน์ได้<br>2) จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ โดยให้อยู่ในแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่เกษตรให้น้อยที่สุด<br>3) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้บุกรุกหรือทำความเสียหายต่อพื้นที่เกษตรกรรมหรือกระทบต่อการประกอบอาชีพเกษตรกรรมของประชาชนในท้องถิ่น<br>4) การเวนคืนพื้นที่ที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม เช่น อ้อย มันสำปะหลัง นาข้าว ควรให้โอกาสเกษตรกรในการเก็บเกี่ยวผลผลิตก่อน | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |
| | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>การดำเนินโครงการไม่มีผลกระทบต่อการเกษตรกรรม | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-34)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต | | | |
| 5.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u><br>ผลกระทบที่เกิดในระยะเตรียมการก่อสร้างจะเป็นผลกระทบต่อผู้ถูกเวนคืน<u>ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง</u> จากการพัฒนาโครงการ แม้ว่าโครงการจะชดเชยค่าทดแทนที่ดินและทรัพย์สินแต่อาจจะได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากการดำเนินโครงการ ได้แก่ ผลกระทบต่อการจัดหาที่อยู่อาศัยหรือที่ทำกินแห่งใหม่ ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ ผลกระทบต่อการเรียนของบุตรหลาน โดยอาจจะทำให้เดินทางไกลขึ้น หรืออาจต้องย้ายที่เรียนใหม่ นอกจากนี้ ผลกระทบต่อผู้ที่มาขอเช่าใช้พื้นที่ในเขตทางรถไฟ เพื่อทำธุรกิจค้าขายและที่พักอาศัย และทำการเกษตร ซึ่งอาจส่งผลกระทบโดยเฉพาะผู้ที่มีรายได้น้อย ไม่มีที่พักอาศัยหรือที่ดินทำกิน ซึ่งจากผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนที่อาศัยในบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการมีความกังวลเกี่ยวกับการหาที่อยู่ใหม่ซึ่งยังไม่สามารถหาที่อยู่ใหม่ได้ อยากให้ผู้มีรายได้น้อยได้มีที่อยู่อาศัย รวมทั้งอยากให้โครงการช่วยเหลือเกี่ยวกับค่าขนย้ายและการหาที่อยู่อาศัยใหม่ให้กับผู้ที่อยู่ในเขตทางรถไฟ | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u><br>ปฏิบัติตามมาตรการด้านการโยกย้ายเวนคืน อย่างโปร่งใส เป็นธรรมและรวดเร็ว | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-35)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ) | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้าง ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างโครงการจะเป็นผลกระทบต่อผู้ที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงโครงการ ซึ่งกิจกรรมในการก่อสร้างโครงการอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ เช่น เสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน เป็นต้น นอกจากนี้ ผลจากการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยในบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการเป็นกังวลเกี่ยวกับแรงงานที่เข้ามาก่อสร้างโครงการในการก่อให้เกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญต่อชุมชนในบริเวณใกล้เคียง ส่วนผลจากการประชุมกลุ่มย่อยประชาชนมีความกังวลเกี่ยวกับการระบาดของโรคที่เกิดเนื่องจากคนงานก่อสร้าง ปัญหาขยะมูลฝอยและน้ำเสียจากคนงานก่อสร้าง<br>- ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ ผลกระทบต่อสัตว์เลี้ยงในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ การต้อนสัตว์เลี้ยงไปหากินตามท้องทุ่ง จะทำให้ลำบากในการข้ามจากฝั่งหนึ่งไปอีกฝั่งหนึ่ง ส่วนผู้ประกอบอาชีพค้าขาย อาจส่งผลให้ร้านค้า ผู้ประกอบการที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง ค้าขายไม่สะดวก เนื่องจากการกีดขวางทางเข้า-ออก ร้านค้าในบริเวณที่มีการก่อสร้างโครงการ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแผนงานก่อสร้างแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานที่ก่อสร้าง รับฟังปัญหา รวมทั้งข้อเสนอแนะต่างๆจากประชาชนเพื่อให้งานก่อสร้างรบกวนประชาชนน้อยที่สุด<br>2) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมขนส่ง และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด<br>3) กำหนดมาตรการควบคุมดูแลในพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงาน เพื่อไม่ให้คนงานก่อปัญหาและสร้างความเดือดร้อนรำคาญ โดยมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด<br>4) จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง เจ้าของโครงการ บริษัทผู้รับผิดชอบ งบประมาณ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ที่ประชาชนสามารถร้องเรียนหรือติดต่อกับโครงการได้โดยสะดวก<br>5) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข่าวสารการดำเนินงานโครงการและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ผ่านสื่อต่างๆ อย่างต่อเนื่อง โดยใช้สื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูล ทั้งในรูปแบบการจัดประชุม การแจกเอกสารเผยแพร่หรือติดประกาศ<br>6) กรณีมีการเวนคืนทรัพย์สิน ให้ทำการจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯอย่างเหมาะสมและรวดเร็ว แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้างโครงการ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) จุดที่ทำการสำรวจ<br>พื้นที่ในระยะ/รัศมี 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ สถานีรถไฟ ลานกองเก็บตู้สินค้า และโรงซ่อมบำรุง โดยสอบถามกลุ่มเป้าหมาย ดังนี้<br>▪ ผู้นำชุมชน<br>▪ ชุมชน/ครัวเรือน<br>▪ สถานประกอบการ<br>▪ ผู้แทนศาสนสถาน/สถานศึกษา/สถานพยาบาล<br>2) ดัชนีที่สำรวจ<br>- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ<br>- ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง และความคิดเห็นต่อโครงการ<br>- ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ<br>3) ระยะเวลาดำเนินการ<br>ดำเนินการปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง<br>4) หน่วยงานรับผิดชอบ<br>ผู้รับเหมาก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟท.<br>5) งบประมาณ<br>400,000 บาท/ปี |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-36)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ) | - ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงานท้องถิ่น และเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น ในการจ้างแรงงาน ผู้รับเหมาก่อสร้างควรมีนโยบายจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นลำดับแรกเพื่อสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนและให้ท้องถิ่นได้รับประโยชน์ รวมถึงบรรเทาปัญหาความขัดแย้งของคนงานที่มาจากที่อื่นกับราษฎรท้องถิ่นได้ด้วย สำหรับผลประโยชน์ทางอ้อมเป็นผลจากการมีจำนวนแรงงานเข้ามาในพื้นที่ค่อนข้างมาก ส่งผลด้านบวกต่อการค้า การบริการของชุมชนท้องถิ่น เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของชำ และรถรับจ้าง ทำให้เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้นตามไปด้วย<br>**ผลกระทบระยะการก่อสร้าง/ปรับปรุงสถานีรถไฟ**<br>ในการพัฒนาโครงการ จะมีการปรับปรุงสถานีทั้งหมด 8 สถานี คือ สถานีสำราญ สถานีโนนพยอม สถานีห้วยเกิ้ง สถานีห้วยสามพาด สถานีหนองขอนกว้าง และสถานีนาพู่ สถานีอุดรธานี และสถานีหนองคาย การปรับปรุงจะอยู่ในลักษณะการเพิ่มพื้นที่ใช้สอยและอาคารประกอบ เช่น การเพิ่มอาคารห้องน้ำ ห้องเครื่อง ทางเชื่อม ชานชาลา เพื่อรองรับการให้บริการในลักษณะรถไฟทางคู่ ทั้งนี้จากการที่สถานีรถไฟดังกล่าว มีการให้บริการแก่ผู้โดยสารอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น ในระยะการปรับปรุงสถานีจึงอาจก่อให้เกิดผลกระทบทั้งต่อผู้ที่มาใช้บริการและผู้ที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ ความไม่สะดวกในการเข้าใช้บริการที่สถานี ด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยในระหว่างใช้บริการที่สถานี รวมถึงอาจกระทบกับผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียงสถานี | 7) จัดตั้งหน่วยรับเรื่องร้องเรียน และนำเรื่องร้องเรียนเหตุเดือดร้อนรำคาญ และการเสนอข้อคิดเห็นจากสาธารณชนเกี่ยวกับปัญหาเนื่องจากการก่อสร้างโครงการมาพิจารณาดำเนินการแก้ไขทันที<br>8) กำกับดูแลให้รถขนส่งวัสดุและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างบรรทุกน้ำหนักไม่เกินพิกัดของถนน หรือในกรณีที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ จะต้องมีการซ่อมแซมถนนชั่วคราวอย่างสม่ำเสมอในระหว่างการก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบในระดับสูงกับผู้ใช้ทาง และต้องทำการซ่อมแซมปรับปรุงถนนให้มีสภาพดีเมื่อการก่อสร้าง/ปรับปรุงสถานีแล้วเสร็จ<br>9) จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนทราบว่ามีโครงการปรับปรุงสถานีรถไฟ ระบุระยะเวลาที่ทำการปรับปรุง รวมถึงการเปลี่ยนแปลงใดๆที่เกิดขึ้นในการให้บริการที่สถานี โดยติดตั้งในที่ที่เห็นได้ชัดเจน ก่อนจะเข้าถึงบริเวณสถานีและในพื้นที่สถานีนั้นๆ<br>10) กั้นแยกพื้นที่ที่มีการก่อสร้างออกจากพื้นที่ที่มีการใช้งานอย่างชัดเจน โดยใช้รั้ว/ผนังทึบ และห้ามผ่านพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด การกั้นแยกพื้นที่ด้วยรั้ว/ผนังทึบ นอกจากจะช่วยป้องกันผลกระทบด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการแล้ว ยังช่วยลดผลกระทบด้านเสียงและฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง/ปรับปรุงสถานีอีกด้วย | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-37)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ) | นอกจากนี้ มีสถานีที่ต้องสร้างขึ้นใหม่และรื้อย้ายสถานีเดิมออก จำนวน 6 สถานี คือ สถานีน้ำพอง สถานีเขาสวนกวาง สถานีโนนสะอาด สถานีกุมภวาปี สถานีหนองตะไก้ และสถานีนาทา โดยมีพื้นที่ภายในอาคารสถานีประมาณ 276 ตารางเมตร ตัวอาคารสถานีมีลักษณะเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียว กล่าวได้ว่าเป็นงานก่อสร้างขนาดเล็ก โดยในการก่อสร้างจะทำการก่อสร้างอาคารสถานีใหม่ในพื้นที่ว่างของเขตรถไฟ ซึ่งสามารถทำการก่อสร้างสถานีใหม่จนแล้วเสร็จ จึงยกเลิกการใช้/รื้อย้ายสถานีเดิม จึงไม่กระทบกับการให้บริการในปัจจุบันของสถานีนั้นๆมากนัก แต่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านความไม่สะดวกในการเข้าถึงสถานีได้บ้าง รวมถึงเสียงดังและฝุ่นละอองจากพื้นที่ก่อสร้าง | 11) จัดให้มีที่นั่งพักคอยรถไฟที่สามารถกันแดดกันฝนได้ รวมถึงมีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่รองรับขยะ โดยมีป้ายบอก/แนะนำผู้มาใช้บริการอย่างชัดเจนถึงผังการจัดพื้นที่ให้บริการระหว่างการก่อสร้าง/ปรับปรุงสถานี<br>12) จัดให้มีรั้วทึบรอบพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร พร้อมทางเข้า-ออก ป้ายเตือน ป้ายห้าม ป้ายประกาศต่างๆ ตามมาตรฐานความปลอดภัยในงานก่อสร้าง รั้วทึบยังช่วยลดผลกระทบด้านเสียงและฝุ่นละอองที่อาจกระทบกับผู้ที่อยู่ใกล้เคียงสถานีด้วย | |
| | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ในระยะดำเนินการ มีการเดินรถไฟ จะส่งผลกระทบด้านบวก ดังนี้<br>- ช่วยให้ประชาชนเดินทางสะดวก รวดเร็วขึ้น มีความปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น ส่งเสริมให้มีการเดินทางด้วยรถไฟมากขึ้น<br>- ช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น<br>- ลดความสูญเสียปริมาณเชื้อเพลิง เนื่องจากโครงการรถไฟมีส่วนช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกเพิ่มขึ้นในการที่จะไม่ใช้รถยนต์ในการเดินทาง และเลือกที่จะมาใช้บริการรถไฟมากขึ้น<br>- ลดการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดรถไฟกับถนน<br>- เป็นการกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยเฉพาะตำแหน่งบริเวณสถานีรถไฟ จะมีการพัฒนาด้านการค้าขาย อสังหาริมทรัพย์ เพิ่มขึ้น | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) สำรวจความคิดเห็นของประชาชนโดยเฉพาะในช่วงแรกที่เริ่มดำเนินการ และจัดตั้งส่วนงานที่รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ต่อโครงการ เพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนาโครงการให้เหมาะสมต่อไป<br>2) จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในบริเวณสถานี เพื่อดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อย และความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้เส้นทาง และบรรเทาความกังวลของประชาชนในพื้นที่โครงการในเรื่องของความปลอดภัย เช่น ปัญหาอาชญากรรม เป็นต้น | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) จุดที่ทำการสำรวจ<br>พื้นที่ในระยะ/รัศมี 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ บริเวณสถานีรถไฟ ลานกองเก็บตู้สินค้า และโรงซ่อมบำรุง โดยสอบถามระดับ<br>▪ ผู้นำชุมชน<br>▪ ชุมชน/ครัวเรือน<br>▪ สถานประกอบการ<br>▪ ผู้แทนศาสนสถาน/สถานศึกษา/สถานพยาบาล |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-38)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ) | อย่างไรก็ตาม ผลกระทบด้านลบที่อาจจะเกิดจากการดำเนินการของโครงการในระยะเปิดดำเนินการจะเป็นผลกระทบที่เกิดเนื่องจากการกั้นรั้วตลอดแนวสองข้างทางของรถไฟ และมีการปิดจุดตัดที่เป็นทางลักผ่าน ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ที่สัญจรไป-มาระหว่างชุมชน ผลกระทบต่อการขนส่งผลิตผลทางการเกษตร เนื่องจากในการแก้ไขปัญหาจุดตัดบางจุดตัดจะมีการจำกัดความสูง ซึ่งในการขนส่งสินค้าเกษตร อาจต้องใช้รถขนส่งที่มีความสูงเกินกว่าโครงสร้างที่ปรับแก้ไขจุดตัด ทำให้ไม่สะดวกโดยต้องไปใช้ทางเชื่อมในจุดที่อยู่ใกลออกไป | | 2) ดัชนีที่สำรวจ<br>- การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในครัวเรือนโดยเปรียบเทียบก่อน และหลังมีโครงการ<br>- การใช้ประโยชน์ ผลกระทบที่เกิดจากโครงการและความคิดเห็นต่อโครงการ<br>- ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ<br>3) ระยะเวลาดำเนินการ<br>ดำเนินการปีละ 1 ครั้ง ในช่วง 3 ปีแรกที่เปิดดำเนินการโครงการ หลังจากนั้นให้ดำเนินการทุก ๆ 5 ปี<br>4) หน่วยงานรับผิดชอบ<br>รฟท.โดยว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการ<br>5) งบประมาณ<br>400,000 บาท/ปี |
| 5.2 การโยกย้ายและการเวนคืน | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u><br>การพัฒนาโครงการบริเวณที่มีการปรับรัศมีโค้งและบริเวณที่มีการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนบางแห่งจำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน รวมทั้งอาคารสิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่ในเขตทางของแนวเส้นทางรถไฟ และผู้ที่มาใช้ประโยชน์ในบริเวณเขตทางรถไฟ ซึ่งจะได้รับผลกระทบทางตรงและเป็นผลกระทบถาวร ที่ต้องสูญเสียที่ดินทำกินหรือที่อยู่อาศัย หรือสิ่งปลูกสร้าง ความเป็นอยู่ของสมาชิกในครัวเรือน รวมไปถึงการประกอบอาชีพ การเดินทางไปทำกิจวัตรประจำวัน ซึ่งในการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สิน โครงการจะต้องมีการชดเชยทรัพย์สินต่างๆ ที่พิจารณาตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายอย่างเป็นธรรม | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u><br>จัดทำหนังสือขออนุเคราะห์องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่แปลงที่ดินที่คาดว่าจะถูกเวนคืนนั้นตั้งอยู่ พร้อมรายละเอียดที่มี เช่น ตำแหน่งที่ตั้งแปลงที่ดิน เลขที่ดิน ชื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ เพื่อติดประกาศให้ประชาชนทราบ พร้อมระบุช่องทางการติดต่อกับโครงการ | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u> |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-39)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.2 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ) | **ระยะก่อสร้าง**<br>หลังจ่ายค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างแล้วเสร็จ ในระยะก่อสร้างของโครงการ จะไม่มีผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน | **การเวนคืน**<br>1) ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และทดแทนทรัพย์สิน ต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 กำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์โดยยึดตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเป็นอย่างน้อย มีความโปร่งใสและเป็นธรรม และต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการดำเนินการก่อสร้าง<br>2) หน่วยงานที่จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สิน เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สิน ให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบได้รับทราบ<br>3) แจ้งกำหนดเวลาที่จะย้ายออกให้ผู้ถูกเวนคืนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 ปี ก่อนก่อสร้าง เพื่อให้สามารถจัดหาที่อยู่ใหม่<br>**การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในเขตทาง**<br>1) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ที่อยู่ในเขตทางรถไฟทราบแผนงานและขั้นตอนการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง<br>2) แจ้งกำหนดเวลาที่จะต้องย้ายออกจากพื้นที่ที่ชัดเจนให้ผู้เช่าพื้นที่ในเขตทางรถไฟทราบก่อนก่อสร้างอย่างน้อย 6 เดือน<br>**วิธีการดำเนินการทดแทนทรัพย์สิน** สรุปได้ดังนี้<br>1) บริเวณที่มีการปรับรัศมีโค้งและบริเวณที่มีการก่อสร้างถนนยกระดับข้ามทางรถไฟที่จำเป็นต้องมีการเวนคืน ดำเนินการจ่ายค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติว่าด้วยการ | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-40)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.2 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ) | | จัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 และแนวทางปฏิบัติในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีองค์ประกอบหลัก ได้แก่ ค่าทดแทนที่ดิน ค่าทดแทนโรงเรือน/สิ่งปลูกสร้าง และค่าทดแทนไม้ยืนต้น<br>- กรณีที่ผู้ถูกเวนคืนเป็นหน่วยงานราชการ การรถไฟแห่งประเทศไทยอาจจะตกลงกับเจ้าของที่ดินในการขอใช้ที่ดินโดยจ่ายค่าชดเชยตามที่ได้ตกลงกันระหว่างหน่วยงานดังกล่าว สำหรับสิ่งปลูกสร้างจะจ่ายค่าชดเชยเช่นเดียวกับกรณีของผู้ถูกเวนคืน<br>2) สิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีที่มีหนังสือเช่ากับการรถไฟแห่งประเทศไทย จะดำเนินการจ่ายค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 ตามมาตรา 18 (5) โดยในการคิดค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์สำหรับผู้ที่ทำการเช่าพื้นที่การรถไฟฯเพื่อทำประโยชน์ โครงการจะทำการคิดค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบคือ การชดเชยของสิ่งปลูกสร้าง ค่ารื้อถอน และค่าขนย้าย รวมถึงการคิดค่าเสียโอกาส<br>3) สิ่งปลูกสร้างที่ไม่มีหนังสือเช่ากับการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย จะขออนุมัติเงินช่วยเหลือเป็นค่ารื้อถอน และค่าขนย้าย ตามหลักการทางมนุษยธรรม โดยโครงการจะต้องประสานให้ส่วนท้องถิ่นเจรจาสร้างความเข้าใจกับผู้ที่บุกรุกเข้าใช้ประโยชน์ในเขตทางรถไฟ เพื่อป้องกันความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-41)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.2 การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ) | | <u>การดำเนินการกรณีมีพื้นที่ที่เหลือจากการถูกเวนคืน</u><br>กรณีที่การเวนคืนทำให้มีพื้นที่เหลืออยู่จำนวนไม่มาก ให้พิจารณาดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 และตามคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนฯของกระทรวงคมนาคม (สิงหาคม 2556) ดังนี้<br>1) ในกรณีที่ต้องเวนคืนที่ดินแปลงใดแต่เพียงบางส่วน ถ้าเนื้อที่ดินส่วนที่เหลืออยู่นั้นน้อยกว่า 25 ตารางวา หรือด้านหนึ่งด้านใดน้อยกว่า 5 วา และที่ดินส่วนที่เหลืออยู่นั้นมิได้ติดต่อเป็นผืนเดียวกันกับที่ดินแปลงอื่นของเจ้าของเดียวกัน หากเจ้าของร้องขอให้เจ้าหน้าที่เวนคืนหรือจัดซื้อที่ดินส่วนที่เหลือด้วย การชดเชยหรือค่าทดแทนที่ดินในส่วนที่เหลือจากการเวนคืน จะถูกกำหนดให้จัดซื้อตามราคาเบื้องต้นของที่ดินส่วนที่ถูกเวนคืน ซึ่งเจ้าของที่ดินมีสิทธิ์อุทธรณ์หรือสิทธิต่างๆ ตามที่พรบ.ว่าด้วยการเวนคืนฯระบุ<br>2) กรณีที่ดินส่วนที่เหลือจากการเวนคืนนั้น มีสภาพด้อยลงหรือใช้ประโยชน์ได้จำกัดลง อันเป็นเหตุให้ที่ดินมีราคาลดลง การชดเชยทดแทนในส่วนนี้ อย่างน้อยจะเป็นไปตามคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนฯของกระทรวงคมนาคม (สิงหาคม 2556) เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ถูกเวนคืน | |
| | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ไม่มีผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืน | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-42)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.3 การสาธารณสุข | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) ปัญหาด้านสุขอนามัย<br>การก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคายที่ส่งผลกระทบด้านสุขภาพอนามัยต่อประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ศึกษาของโครงการ ได้แก่ การเจ็บป่วยโรคระบบทางเดินหายใจที่เกิดจากฝุ่นละออง และมลสาร ที่มาจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โรคติดต่อจากคนงานต่างถิ่น รวมถึงปัญหาเสียงดังจากการก่อสร้าง นอกจากนี้ การเข้ามาของคนงานก่อสร้างในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการให้บริการรักษาพยาบาล<br>2) ปัญหาด้านขยะมูลฝอย/น้ำเสีย/สิ่งปฏิกูล<br>ของเสียที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ ได้แก่ บริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง สำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง และการก่อสร้างของโครงการ ซึ่งเกิดจากการอุปโภค-บริโภคของคนงานก่อสร้างและพนักงานของโครงการ และการดำเนินการของโครงการ หากไม่มีการจัดการของเสียที่เกิดขึ้น ของเสียเป็นแหล่งเพาะพันธุ์เชื้อโรคและพาหะนำโรค อาจเกิดการแพร่กระจายของเชื้อโรคไปสู่ชุมชน และของเสียอาจปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้เกิดแหล่งน้ำเน่าเสียได้ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และด้านการจราจรอย่างเคร่งครัด<br>2) จัดห้องน้ำห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ มีระบบบำบัดแบบถังเกรอะ-ถังกรองไร้อากาศ และต้องมีปริมาณเพียงพอสำหรับที่พักคนงาน ในอัตราส่วนคนงาน 20 คนต่อ 1 ห้อง<br>3) ดำเนินการบำบัดน้ำเสีย และจัดการขยะมูลฝอย ตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด<br>4) จัดเตรียมน้ำดื่ม น้ำใช้ที่สะอาดให้แก่คนงานในระหว่างปฏิบัติงาน และให้มีอย่างเพียงพอ<br>5) จัดอบรมผู้ปฏิบัติงานให้รู้จักวิธีใช้ดูแลและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆอย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงานก่อนการปฏิบัติงาน และกำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ ให้ใช้งานได้ดีอยู่เสมอ หากพบว่าเครื่องจักรอุปกรณ์ใดชำรุดเสียหายต้องซ่อมแซมทันที เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-43)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.3 การสาธารณสุข (ต่อ) | 3) ปัญหาด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและการแพร่ระบาดของโรค<br>ปัญหาดังกล่าวเกิดจากการกำจัดการของเสียที่ไม่ถูกหลักสุขาภิบาล อาจก่อให้เกิดการแพร่ระบาดของโรคระบาดต่างๆ เช่น โรคบิด โรคอุจจาระร่วง และอาหารเป็นพิษ เป็นต้น รวมทั้งน้ำดื่ม-น้ำใช้ของคนงานก่อสร้างและพนักงานของโครงการ ต้องมีความสะอาดและเพียงพอต่อความต้องการ เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ศึกษาของโครงการ<br>4) ปัญหาด้านความเพียงพอของสถานบริการสาธารณสุขและบุคลากรทางแพทย์<br>การเข้ามาของคนงานก่อสร้างในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น อาจมีการเจ็บป่วยจากการทำงานของคนงานก่อสร้างและพนักงานของโครงการ อาจทำให้ความต้องการเข้ารับการรักษาเพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย จะมีคนงานก่อสร้างสูงสุด 80 คน โดยมีที่พักคนงาน 3 แห่ง และมีพนักงานของโครงการ จำนวน 30 คน โดยมีสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง 1 แห่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ทั้งนี้ จากข้อมูลสภาพแวดล้อมปัจจุบันด้านสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย มีจำนวนสถานบริการสาธารณสุขและบุคลากรทางการแพทย์รองรับให้บริการอย่างเพียงพอ | | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-44)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.3 การสาธารณสุข (ต่อ) | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) ปัญหาด้านสุขภาพอนามัย<br>โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เป็นทางรถไฟที่วิ่งระดับดินและทางยกระดับ ดังนั้น ฝุ่นละออง มลสาร และเสียงดัง ที่เกิดจากการเปิดการเดินรถ การขนส่งสินค้าที่ลานกองเก็บตู้สินค้า การซ่อมบำรุงระบบรถไฟ และรถยนต์และรถโดยสารที่มาส่งผู้ใช้บริการรถไฟ อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ ซึ่งฝุ่นละอองและมลสาร ส่งผลกระทบต่อระบบทางเดินหายใจ และเสียงส่งผลกระทบต่อการได้ยิน จากผลการประเมินด้านคุณภาพอากาศ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับผลการประเมินด้านเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน<br>2) ปัญหาด้านขยะมูลฝอย/น้ำเสีย/สิ่งปฏิกูล<br>ในระยะดำเนินการของโครงการได้จัดให้มีถังขยะให้เพียงพอในแต่ละสถานีรถไฟและโรงซ่อมบำรุง และให้มีการแยกประเภทขยะ โดยแยกเป็นขยะเปียก ขยะแห้ง และขยะอันตราย เพื่อรองรับขยะจากผู้ที่เข้ามาใช้บริการในสถานีรถไฟ และรองรับขยะจากการซ่อมบำรุงระบบรถไฟคัดแยกและรวบรวมนำไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล สำหรับน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้น กำหนดให้การติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียก่อปล่อยออกสู่ภายนอก<br>3) ปัญหาด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและการแพร่ระบาดของโรค<br>โครงการได้มีการจัดการสุขาภิบาลในสถานีรถไฟ ลานกองเก็บตู้สินค้า และโรงซ่อมบำรุง โดยจัดให้มีการจัดการขยะ/น้ำเสีย/สิ่งปฏิกูล เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งเชื้อโรคที่เกิดจากพาหะนำโรคต่างๆ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และเสียงโดยเคร่งครัด เพื่อมิให้เกิดเป็นผลกระทบต่อเนื่องถึงสภาพทางสาธารณสุขและสุขภาพของประชาชน<br>2) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบด้านสภาพสุขาภิบาล ทั้งการจัดการน้ำเสียและการจัดการขยะมูลฝอย เพื่อมิให้เกิดเป็นผลกระทบต่อเนื่องต่อสภาพสาธารณสุขของประชาชน | <u>ระยะดำเนินการ</u> |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-45)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.3 การสาธารณสุข (ต่อ) | 4) ปัญหาด้านความเพียงพอของสถานบริการสาธารณสุขและบุคลากรทางการแพทย์<br>การพัฒนาโครงการ เป็นทางเลือกสำคัญที่ทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ต่างอำเภอสามารถเข้ามาการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของอำเภอเมืองได้สะดวกมากยิ่งขึ้น เนื่องจากมีเครื่องมือและบุคลากรทางด้านสาธารณสุขในการให้บริการอย่างครบถ้วน เป็นทางเลือกในการใช้บริการทางการสาธารณสุขได้มากขึ้น และเป็นทางเลือกสำหรับการเดินโดยทางรถไฟเพื่อการเข้ารับบริการด้านสาธารณสุข | | |
| 5.4 อาชีวอนามัย และความปลอดภัย | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย<br>กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ การเตรียมพื้นที่ การก่อสร้างทางรถไฟ การแก้ปัญหาจุดตัด การก่อสร้างอาคารสถานีและลานกองเก็บตู้สินค้า การก่อสร้างทางเข้า-ออกและที่จอดรถบริเวณสถานี บางกิจกรรมจำเป็นต้องใช้เครื่องจักรขนาดใหญ่ในการก่อสร้าง ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุต่อคนงานก่อสร้างและผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง สาเหตุมักเกิดจากความประมาท การใช้เครื่องจักรไม่ถูกวิธี ความไม่ชำนาญในการใช้เครื่องมือ เกิดจากการชำรุดของเครื่องจักรหรือการจัดความอุปกรณ์เครื่องจักรไม่เป็นระเบียบ รวมถึงการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจ ที่เกิดจากฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ปัญหาการได้ยินที่เกิดจากการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังขณะทำงาน นอกจากนี้ โครงการก่อสร้างเป็นโครงการขนาดใหญ่ ต้องมีการขนส่งเครื่องจักรขนาดใหญ่ วัสดุ และอุปกรณ์ก่อสร้าง จึงมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้างต่อผู้ใช้ถนน | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เหมาะสมและเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมกำชับให้คนงานสวมอุปกรณ์ตลอดเวลาทำงาน<br>2) จัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid) ไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้สามารถให้การรักษาพยาบาลเบื้องต้นในกรณีที่เกิดการบาดเจ็บ/เจ็บป่วยเล็กน้อย | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-46)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.4 อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ) | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ผลกระทบด้านอาชีวอนามัยอาจเกิดกับพนักงานโครงการที่ทำงานในโรงซ่อมบำรุง ส่วนปัญหาด้านความปลอดภัยเนื่องจากการเกิดเหตุฉุกเฉินที่คาดไม่ถึง เช่น ขบวนรถไฟตกราง มีโอกาสเกิดขึ้นน้อยมากหรือไม่เกิดขึ้นเลย | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) ออกแบบและใช้ระบบในการควบคุมและเดินรถไฟตามมาตรฐานสากล<br>2) มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบรถไฟอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการในระหว่างดำเนินการ<br>3) จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับลักษณะงาน โดยเฉพาะพนักงานที่ทำงานในโรงซ่อมบำรุง เช่น หน้ากากสำหรับงานเชื่อม ถุงมือ เครื่องป้องกันเสียง เป็นต้น<br>4) จัดให้มีป้ายเตือนที่ชัดเจน ในบริเวณพื้นที่โรงซ่อมบำรุงที่อาจมีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่เหมาะสม เช่น มีเสียงดัง จากการตัด เจียร เป็นต้น และกำชับให้พนักงานมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสม | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- |
| 5.5 การแบ่งแยก | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>ในช่วงของการก่อสร้างโครงการประชาชนสามารถที่จะมีการเดินทางติดต่อระหว่างหมู่บ้านหรือชุมชนได้ แต่อาจจะมีความสะดวกลดลง และอาจจะต้องใช้เวลามากขึ้นในการเดินทางไปมาหาสู่ เนื่องจากกิจกรรมในการก่อสร้างอาจกีดขวางทางสัญจรไปมา และในการก่อสร้างจะมีการกั้นรั้วตลอดแนวเส้นทางด้วย | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u><br>1) ออกแบบและก่อสร้างทางลอด ทางข้าม บริเวณจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนน เพื่อลดผลกระทบจากโครงการภายหลังมีการกั้นรั้ว เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปมาหาสู่ หรือเดินทางไปประกอบอาชีพได้ดังเดิม<br>2) ให้มีการจัดวางวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางทางสัญจรไป-มา ของประชาชน<br>3) กำหนดขอบเขตพื้นที่การก่อสร้างให้ชัดเจน ไม่รุกล้ำพื้นที่ข้างเคียง | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-47)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.5 การแบ่งแยก (ต่อ) | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>การเดินรถไฟในระบบรางคู่ จะมีทั้งขบวนขาขึ้นและขาล่องแยกจากกัน รถสามารถใช้ความเร็วได้ ซึ่งอาจเกิดความไม่ปลอดภัยในบริเวณจุดตัดกับถนนหรือแม้แต่ในแนวเส้นทางโครงการ จึงมีการกั้นรั้วตลอดแนว ก่อให้เกิดเป็นผลกระทบด้านการแบ่งแยก โดยในการออกแบบจะได้กำหนดทางข้าม ทางลอดไว้เพื่อเป็นการเชื่อมทั้งสองฟากของทางรถไฟ แต่ในการเดินทางบางบริเวณอาจได้รับผลกระทบเกิดความไม่สะดวก เป็นต้น | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) ตรวจสอบและดูแลรักษาบริเวณทางลอด ทางข้าม ของโครงการให้อยู่ในสภาพดี มีความสะดวก ปลอดภัยและมีการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างที่เพียงพอ สำหรับผู้ที่ต้องเดินทางสัญจรไป-มา<br>2) ติดตั้งป้ายแจ้งเตือน ป้ายสัญลักษณ์ เพื่อให้ประชาชนที่สัญจรไป-มา ทราบบริเวณที่เป็นทางลอดทางข้าม ที่สามารถมองเห็นได้ทั้งกลางวันและกลางคืน | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- |
| 5.6 การสุขาภิบาล | | | |
| 5.6.1 การจัดการขยะมูลฝอย | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>ในช่วงของการก่อสร้างจะมีขยะมูลฝอยซึ่งเกิดจากแหล่งกำเนิดหลักๆ สรุปได้ดังนี้<br>- ขยะมูลฝอยที่เกิดจากคนงานก่อสร้าง เป็นขยะมูลฝอยประเภทพลาสติก เศษกระดาษ เป็นต้น โดยมีคนงานสูงสุด 80 คน/วัน มีขยะเกิดขึ้นประมาณ 0.08 ตัน/วัน หรือ 0.25 ลูกบาศก์เมตร/วัน (คำนวณจากอัตราการเกิดขยะมูลฝอย 1.02 กิโลกรัม/คน/วัน (กรมควบคุมมลพิษ,2535) และความหนาแน่นของขยะ 0.33 กิโลกรัม/ลิตร (กรมควบคุมมลพิษ,2536) โดยกำหนดให้มีถังขยะขนาด 100 ลิตร จำนวน 6 ใบและที่พักขยะขนาด 1 ลูกบาศก์เมตร บริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง ซึ่งมีความเพียงพอในการรวบรวมขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นก่อนที่จะนำไปกำจัดโดยองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นต่อไป จึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการแยกขยะประเภทของเสียอันตราย ที่เกิดจากการซ่อมบำรุงและการทำงานของเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ นำไปจัดเก็บแยกต่างหากจากขยะทั่วไป เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป<br>2) ต้องเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอย จำนวนที่เพียงพอตั้งไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงาน<br>3) ประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดเก็บขยะเพื่อนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาลต่อไป | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-48)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.6.1 การจัดการขยะมูลฝอย (ต่อ) | - ขยะมูลฝอยจากสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน 34 คน จะมีขยะมูลฝอยเกิดขึ้นประมาณ 0.03 ตัน/วัน หรือ 0.11 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยกำหนดให้มีถังขยะขนาด 50 ลิตร จำนวน 6 ใบ ตั้งไว้บริเวณสำนักงานโครงการในส่วนของที่ปรึกษาโครงการ จำนวน 2 ใบ สำนักงานโครงการในส่วนของผู้รับเหมา จำนวน 2 ใบ และบริเวณที่พักกลางวันจำนวน 4 ใบ และมีที่พักขยะขนาด 1 ลูกบาศก์เมตร บริเวณสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง ซึ่งมีความเพียงพอในการรวบรวมขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น ก่อนจะนำไปกำจัดโดยองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นต่อไป จึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ<br>- ขยะมูลฝอยและเศษวัสดุที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นขยะประเภทเศษวัสดุก่อสร้าง เช่น เศษไม้ เศษเหล็ก เศษหิน เศษปูน เป็นต้น ซึ่งมีบางส่วนที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ได้ หรือขายให้แก่ผู้ที่ต้องการรับซื้อ โดยสามารถลดปริมาณมูลฝอยที่ต้องกำจัดไปได้อีก สำหรับมูลฝอยที่ใช้ประโยชน์ไม่ได้ จะถูกรวบรวมไว้กับมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากคนงานก่อสร้าง ก่อนที่จะส่งไปกำจัดโดยองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นต่อไป จึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ | | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-49)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.6.1 การจัดการขยะมูลฝอย (ต่อ) | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ในระยะดำเนินการ ขยะมูลฝอยส่วนใหญ่จะมาจากพนักงานเจ้าหน้าที่ ผู้โดยสารบริเวณสถานีรถไฟ โดยแต่ละบริเวณจะมีการจัดถังขยะไว้อย่างเพียงพอและหน่วยงานที่รับผิดชอบจะนำไปกำจัดต่อไป<br>- ขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจากผู้โดยสารบนรถไฟจะมีการรวบรวมและนำไปสู่บถ่ายบริเวณสถานีนาทา เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนำไปกำจัดต่อไป<br>- บริเวณโรงซ่อมบำรุง ขยะมูลฝอยจะมาจากเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานซึ่งมีจำนวน 34 คน จะมีขยะมูลฝอยเกิดขึ้นประมาณ 0.03 ตัน/วัน หรือ 0.11 ลูกบาศก์เมตร/วัน (คำนวณจากอัตราการเกิดขยะมูลฝอย 1.02 กิโลกรัม/คน/วัน (กรมควบคุมมลพิษ,2535) และความหนาแน่นของขยะ 0.33 กิโลกรัม/ลิตร (กรมควบคุมมลพิษ, 2536)<br>- สำหรับของเสียอันตราย ได้แก่ น้ำมันหล่อลื่นที่เกิดจากการเปลี่ยนถ่าย จะมีภาชนะรองรับน้ำมันเก่า โดยจะนำไปจำหน่ายต่อไป จึงคาดว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) จัดตั้งภาชนะรองรับขยะมูลฝอยแบบแยกประเภทไว้ในพื้นที่สถานีรถไฟและโรงซ่อมบำรุง โดยแยกเป็นขยะเปียก ขยะแห้ง และขยะอันตราย เป็นอย่างน้อย เพื่อเป็นการลดปริมาณขยะที่ต้องกำจัด และสามารถจัดการขยะแต่ละประเภทได้อย่างเหมาะสม<br>2) ติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งที่ทิ้งขยะให้ชัดเจน<br>3) เก็บรวบรวมขยะจากขบวนรถไฟเพื่อนำไปกำจัดต่อไปโดยไม่ให้เหลือตกค้างในขบวนรถไฟ<br>4) ประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำขยะเพื่อไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาลต่อไป | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-50)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.6.2 การจัดการน้ำเสีย | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- น้ำเสียที่เกิดจากคนงานก่อสร้าง จะมีประมาณ 12.8 ลูกบาศก์เมตร/วัน (คำนวณจากอัตราการใช้น้ำ 200 ลิตร/คน/วัน (แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2549) และจะมีน้ำเสียเกิดขึ้นร้อยละ 80 ของน้ำใช้) ทั้งนี้ โครงการจะใช้ถังสำเร็จรูปแบบเกรอะ-กรองไร้อากาศ ขนาด 30 ลูกบาศก์เมตร น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะส่งไปยังบ่อพักน้ำทิ้งก่อนที่จะระบายออกสู่ภายนอก<br>- น้ำเสียที่เกิดจากเจ้าหน้าที่ของสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างโครงการแต่ละแห่งจะมีน้ำเสียเกิดขึ้นประมาณ 5.44 ลูกบาศก์เมตร/วัน (คำนวณจากอัตราการใช้น้ำ 200 ลิตร/คน/วัน ซึ่งเป็นการประเมินในเชิงเลวร้าย (Worst Case) เนื่องจากลักษณะการทำงานที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง จะต่างจากบ้านพัก/ครัวเรือน) โดยโครงการจะใช้ถังสำเร็จรูปแบบเกรอะ-กรองไร้อากาศ ขนาด 30 ลูกบาศก์เมตร โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะส่งไปยังบ่อพักน้ำทิ้งก่อนที่จะระบายออกสู่ภายนอกต่อไป | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด<br>2) ให้มีการบำบัดน้ำเสียเพื่อให้ได้คุณภาพน้ำทิ้งตามมาตรฐานที่กำหนด ก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |
| | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- น้ำเสียที่เกิดบริเวณสถานีรถไฟ จะมีการบำบัดโดยระบบบำบัดน้ำเสียแบบเกรอะ-กรองไร้อากาศ โดยน้ำทิ้งที่ออกจากระบบบำบัดน้ำเสียจะมีค่าความสกปรกในรูปบีโอดีไม่เกิน 20 มิลลิกรัมต่อลิตร<br>- น้ำเสียที่เกิดบริเวณโรงซ่อมบำรุง จะมีการบำบัดโดยที่น้ำกับน้ำมันที่เกิดขึ้นจะไหลไปตามรางระบายน้ำลงสู่ถังรวบรวมเพื่อแยกน้ำมันกับน้ำ และไปยังถังซึ่งเป็นถังปรับสภาพน้ำเสีย ก่อนส่งไปยังถังบำบัดน้ำเสียทางชีวภาพ น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้ว จะส่งไปยังบ่อพักก่อนระบายออกสู่ภายนอกต่อไป | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) น้ำเสียจากการดำเนินการของโครงการต้องมีการบำบัดให้ได้คุณภาพน้ำทิ้งตามมาตรฐานกำหนด ก่อนระบายออกสู่ภายนอก<br>2) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน อย่างเคร่งครัด เพื่อเป็นการจัดการน้ำเสียไม่ให้เกิดเป็นผลกระทบ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-51)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.7 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u><br>จากผลการสำรวจพบโบราณสถานวัดโพธิ์ทองร้าง ซึ่งเป็นโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร ตั้งอยู่ในบริเวณเขตทางของรถไฟในปัจจุบันและเขตทางของการพัฒนาโครงการ ซึ่งผลกระทบในระยะของการเตรียมการก่อสร้างจะมีการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและสิ่งกีดขวางในบริเวณเขตทาง อาจส่งผลต่อความเสียหายของโบราณสถานได้ | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u><br>1) ก่อนการก่อสร้างให้มีการประสานกับกรมศิลปากร หรือสำนักศิลปากรที่ 9 ขอนแก่น เพื่อขุดค้นทางโบราณคดีบริเวณพื้นที่ก่อสร้างของแหล่งโบราณสถานวัดโพธิ์ทองร้าง สำหรับศึกษากำหนดขอบเขตหลักฐานโบราณสถานแต่ละประเภทให้ชัดเจน โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายตามสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง<br>2) กรณีกิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างส่งผลกระทบโดยตรงต่อโบราณสถาน ต้องมีการนำเสนอแนวทางการอนุรักษ์จัดการอย่างเหมาะสมตามแต่กรณี เช่น การบันทึกข้อมูลหลักฐานตามมาตรฐานงานโบราณคดี การคัดเก็บและอนุรักษ์หลักฐานตามหลักวิชาการ โดยประสานกับกรมศิลปากร หรือสำนักศิลปากรที่ 9 ขอนแก่น ในการดำเนินการ<br>3) สถานีที่ต้องทำการรื้อย้ายเพื่อสร้างใหม่ ได้แก่ สถานีน้ำพอง สถานีเขาสวนกวาง สถานีโนนสะอาด สถานีกุมภวาปี สถานีหนองตะไก้ และสถานีนาทา การรถไฟแห่งประเทศไทยจะทำการประสานกับหน่วยงานท้องถิ่นในการกำหนดแนวทางเพื่อการอนุรักษ์ตามความประสงค์ของท้องถิ่นต่อไป ทั้งนี้ สถานีใดที่ท้องถิ่นไม่แจ้งความประสงค์ขอรับไปอนุรักษ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะทำการอนุรักษ์สถานีนั้นๆตามความเหมาะสม โดยมิให้มีการรื้อทำลาย | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted]

(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

[redacted]

(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด





## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-52)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.7 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>เมื่อพิจารณาถึงตำแหน่งที่ตั้งและระยะห่างระหว่างแนวโบราณสถานกับพื้นที่กึ่งกลางของเส้นทางโครงการฯ และรูปแบบของกิจกรรมในระยะก่อสร้าง พบว่ามีผลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี ได้แก่ ผลกระทบจากการที่แนวเส้นทางอาจจะทับเขตแนวโบราณสถานซึ่งเป็นโบราณสถานวัดโพธิ์ทองร้าง ความสั่นสะเทือนที่อาจจะส่งผลให้โบราณสถานเกิดการชำรุด การทำลายหลักฐานโบราณคดีที่อาจจะเกิดจากกิจกรรมการปรับคันทาง งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อหลักฐานโบราณคดีและประวัติศาสตร์ที่อาจจะยังฝังอยู่ใต้ดินในบริเวณเขตทางรถไฟ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) การก่อสร้างในช่วงที่ใกล้กับแหล่งโบราณสถานวัดโพธิ์ทองร้าง ให้ใช้วิธีการและเครื่องจักรกลที่ก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุดและระหว่างการก่อสร้าง ควรตรวจวัดแรงสั่นสะเทือนบริเวณโบราณสถาน เพื่อจะได้ทราบว่าอยู่ในระดับที่อาจเป็นอันตรายต่อโบราณสถานหรือไม่<br>2) หากพบหลักฐานทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี ซาก หรือฐานรากโบราณสถานทั้งในระดับดินและใต้ดินในบริเวณที่มีการก่อสร้าง ต้องดำเนินการเก็บรวบรวม สงวนรักษา โดยการปรึกษาหารือกับกรมศิลปากร หรือสำนักศิลปากรที่ 9 ขอนแก่น<br>3) กรณีมีการใช้พื้นที่บริเวณที่พบหลักฐานทางโบราณคดี ต้องมีการวางแผน กำหนดและปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบต่อโบราณสถานตามแต่กรณี โดยได้รับความเห็นชอบจากกรมศิลปากร หรือสำนักศิลปากรที่ 9 ขอนแก่น เช่น การบันทึกข้อมูลหลักฐานตามมาตรฐานงานโบราณคดี การคัดเก็บและอนุรักษ์หลักฐานตามหลักวิชาการหรือตามความเหมาะสม<br>4) เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่อแหล่งโบราณคดี/โบราณสถานที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงบริเวณโครงการ ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted]

(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

[redacted]

(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-53)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.7 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | | 5) ในระหว่างการก่อสร้าง หากมีการขุดพบซากดึกดำบรรพ์ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ให้ทำการแจ้งเรื่องไปยังกรมทรัพยากรธรณี เพื่อให้รับทราบแหล่งข้อมูลของซากดึกดำบรรพ์ที่ขุดพบนั้น | |
| | | 6) ติดตั้งป้ายและกำหนดขอบเขตแจ้งจุดที่ค้นพบแหล่งซากดึกดำบรรพ์ให้เห็นชัดเจน และไม่ให้บุคคลภายนอกหรือคนงานก่อสร้างเข้าไปในพื้นที่นั้น | |
| | | 7) หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในพื้นที่ที่ขุดพบซากดึกดำบรรพ์และบริเวณใกล้เคียงเป็นการชั่วคราว ในระหว่างที่กรมทรัพยากรธรณีเข้าทำการสำรวจในบริเวณนั้น | |
| | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ในระยะดำเนินการหรือการเปิดให้บริการเดินรถ พบว่ามีผลกระทบหลักคือด้านแรงสั่นสะเทือน ซึ่งมีระดับที่ต่างกันตามปัจจัยของโครงสร้างทาง ทางวิ่ง ความเร็วรถไฟ และการผันแปรของระยะห่างจากจุดกำเนิด ทั้งนี้ ในพื้นที่ศึกษาตามแนวเส้นทางโครงการ มีแหล่งโบราณสถาน/โบราณคดี 42 แหล่ง อยู่ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 9 แห่ง อยู่ในระยะ 600-1,000 เมตร จำนวน 8 แห่ง ที่เหลือ 25 แห่งอยู่ห่างมากกว่า 1 กิโลเมตร ยกเว้นโบราณสถานวัดโพธิ์ทองร้าง ที่อยู่ในเขตทาง แต่มีสภาพเป็นเนินโบราณสถานที่ปัจจุบันมีเพียงศาลเพียงตาและที่พักสงฆ์ 1 รูป ซึ่งจากการประเมินพบว่าแหล่งโบราณสถาน/โบราณคดีเหล่านั้นไม่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด | <u>ระยะดำเนินการ</u> |
| | | 2) หากพบว่ากิจกรรมจากการดำเนินการของโครงการส่งผลกระทบและสร้างความเสียหายต่อแหล่งโบราณคดีที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศิลปากร หรือสำนักศิลปากรที่ 9 ขอนแก่น ให้เข้ามาตรวจสอบและหาแนวทางแก้ไขต่อไป | |
| | | 3) ในระยะดำเนินการ ไม่มีผลกระทบในประเด็นซากดึกดำบรรพ์อย่างไรก็ตาม ในกรณีใดๆที่พบซากดึกดำบรรพ์ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองซากดึกดำบรรพ์ พ.ศ.2551 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 125 ตอนที่ 32 ก วันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2551 | |

[redacted]
(นายวรวุฒ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-54)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.8 สุนทรียภาพ และการท่องเที่ยว | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>ผลกระทบที่อาจจะเกิดในช่วงการก่อสร้างโครงการ จะเป็นผลกระทบต่อความไม่น่าดูของการวางเครื่องจักร วัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้าง และกิจกรรมต่างๆ นอกจากนี้ อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ที่เดินทางไปท่องเที่ยว ซึ่งเกิดจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ที่อาจจะส่งผลต่อการลดความสะดวกในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยว หรือเกิดจากทัศนียภาพโดยรอบแนวก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเสริมสร้างผลกระทบเชิงบวก จึงควรพิจารณาออกแบบองค์ประกอบโครงการให้เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของพื้นที่ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) ในการศึกษาออกแบบสถานีรถไฟให้มีการออกแบบด้านสถาปัตยกรรมที่มีความเป็นเอกลักษณ์หรือให้สอดคล้องกับความสำคัญของท้องถิ่น ทั้งนี้ การออกแบบสถานีรถไฟใหม่ ให้พิจารณารูปแบบของสถาปัตยกรรมร่วมสมัย ไม่ว่าจะเป็นตัวอาคาร สถานี หรือทางข้าม | <u>ระยะก่อสร้าง</u> |
| | | 2) บริเวณก่อสร้างที่ใกล้กับแหล่งชุมชน วัด โรงเรียน สถานพยาบาล ให้มีการสร้างรั้วทึบสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร รอบพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ เพื่อบดบังทัศนียภาพบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง | |
| | | 3) ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด เพื่อมิให้ส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงการเดินทางท่องเที่ยว | |
| | | 4) ให้มีการรักษาความสะอาด ความเป็นระเบียบเรียบร้อยในพื้นที่ก่อสร้าง การกองเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างที่เป็นระเบียบ | |
| | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>แนวเส้นทางของโครงการและสถานีรถไฟส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ระดับดินซึ่งจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพต่อพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ ส่วนบางช่วงของแนวเส้นทางและสถานีรถไฟที่มีการยกระดับ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการบดบังทัศนียภาพต่อพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ<br>สำหรับผลกระทบด้านการท่องเที่ยวจะเป็นผลกระทบทางบวก เนื่องจากเมื่อมีการเปิดเดินรถจะส่งผลให้ประชาชนสามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้โดยสะดวกรวดเร็วมากขึ้น | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ให้มีการปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์โดยให้มีการปลูกต้นไม้ มีพื้นที่สีเขียวบริเวณสถานีรถไฟ | <u>ระยะดำเนินการ</u> |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-55)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 6. มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และการรับเรื่องร้องเรียน | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>ในระยะก่อนการก่อสร้างต่อเนื่องจนถึงระยะก่อสร้างโครงการนั้น เป็นช่วงที่จะมีกิจกรรมเกิดขึ้นในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและวิถีการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร แผนการพัฒนาโครงการ เป็นต้น เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ กิจกรรมที่จะเกิดขึ้น ระยะเวลาการดำเนินกิจกรรมต่างๆ เพื่อให้ประชาชนสามารถเตรียมการและปรับตัวให้สอดรับกับสภาวการณ์ที่จะเกิดขึ้น รวมถึงมีช่องทางในการที่จะสื่อสารกับโครงการ ทั้งเพื่อการร้องเรียน ให้ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่างๆ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) การประชาสัมพันธ์ในวงกว้าง ดังนี้<br>■ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับแผนการพัฒนาโครงการ รายละเอียดโครงการ ผ่านช่องทางการสื่อสารสาธารณะ เช่น โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ อย่างน้อย 1 ครั้ง ก่อนเริ่มการก่อสร้างโครงการ<br>■ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ประชาสัมพันธ์ผ่าน Website ของการรถไฟฯที่ www.railway.co.th ก่อนเริ่มการก่อสร้างและต่อเนื่องตลอดระยะก่อสร้างโครงการ<br>2) การประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ<br>■ ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ ที่มีข้อมูลอย่างน้อยประกอบด้วย แนวเส้นทางโครงการและองค์ประกอบโครงการ เช่น สถานี ที่หยุดรถ สะพาน การกั้นรั้ว เหตุผลและความจำเป็นของโครงการ ประโยชน์ที่จะได้รับ แผนการก่อสร้างโครงการ ช่องทางการติดต่อกับโครงการ เป็นต้น นำไปแจกจ่ายเผยแพร่แก่ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ผู้นำชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนเริ่มการก่อสร้าง | <u>ระยะก่อสร้าง</u> |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-56)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 6. มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และการรับเรื่องร้องเรียน (ต่อ) | | 3) การประชาสัมพันธ์บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงานก่อสร้าง<br>■ ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทำและติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยมีเนื้อหาอย่างน้อยประกอบด้วย ชื่อโครงการ แนวเส้นทางโครงการ ลักษณะการก่อสร้าง ระยะเวลาการก่อสร้าง ค่าก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง ผู้ควบคุมงานก่อสร้าง พร้อมหมายเลขโทรศัพท์และช่องทางการติดต่อกับโครงการ เป็นต้น นำไปติดตั้งบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ สถานีรถไฟที่ต้องมีการรื้อย้าย/สร้างใหม่ (สถานีน้ำพอง สถานีเขาสวนกวาง สถานีโนนสะอาด สถานีกุมภวาปี สถานีหนองตะไก้ และสถานีนาทา) สถานีรถไฟขนาดใหญ่ (สถานีอุดรธานีและสถานีหนองคาย) เพื่อประชาสัมพันธ์แก่ประชาชนตลอดระยะการก่อสร้าง | |
| | | 4) การประชาสัมพันธ์เฉพาะกิจ<br>■ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์หรือมีกิจกรรมที่ผิดไปจากการดำเนินการตามปกติ ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานไปยังผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อแจ้งเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่ผิดไปจากการดำเนินการตามปกตินั้น ซึ่งผู้นำชุมชนอาจประชาสัมพันธ์ผ่านทางเสียงตามสายหรือช่องทางอื่น เพื่อให้ประชาชนรับทราบได้กว้างขวางขึ้น | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-57)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 6. มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และการรับเรื่องร้องเรียน (ต่อ) | | 5) การดำเนินการรับเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ กำหนดช่องทางและแนวทางดำเนินการดังนี้<br>■ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการ พร้อมเจ้าหน้าที่ประจำในการรับเรื่องร้องเรียนและดำเนินการตามขั้นตอน (ดังรูปที่ 1) ทั้งนี้ต้องจัดทำแบบฟอร์มการรับเรื่องร้องเรียน เพื่อให้มีข้อมูลที่ครบถ้วนในการดำเนินการและบันทึกไว้<br>■ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และผู้รับเหมาก่อสร้าง กำหนดให้มีช่องทางการรับเรื่องร้องเรียน ดังนี้<br>1. การร้องเรียนด้วยตนเอง ที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง<br>2. การร้องเรียนทางโทรศัพท์ไปยังการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่หมายเลข 1690 หรือ ผู้รับเหมาก่อสร้าง ตามหมายเลขที่แจ้งประชาสัมพันธ์ไว้<br>3. การร้องเรียนผ่านทางจดหมาย เอกสาร ถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย ตู้ปณ. 200 รองเมือง ปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 หรือจดหมายอิเลคทรอนิคส์ (E-mail) ที่ comment@railway.co.th<br>4. การร้องเรียนผ่านทาง Web Site ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ www.railway.co.th | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด



## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-58)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 6. มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และการรับเรื่องร้องเรียน (ต่อ) | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>ในระยะดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ คาดว่าจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนผู้ใช้บริการ อย่างไรก็ตาม อาจมีความไม่สะดวกหรือความเดือดร้อนรำคาญเกิดขึ้นได้ รวมถึงประชาชนและผู้ใช้บริการอาจมีข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการและการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อโครงการในการได้รับทราบข้อมูลข้อเสนอแนะ นำมาปรับปรุงการให้บริการต่อไป | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>1) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดให้มีบอร์ดประชาสัมพันธ์ไว้ที่บริเวณสถานีรถไฟทุกสถานีของโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย จำนวน 14 สถานี คือ สถานีสำราญ สถานีโนนพยอม สถานีน้ำพอง สถานีเขาสวนกวาง สถานีโนนสะอาด สถานีห้วยเกิ้ง สถานีกุมภวาปี สถานีห้วยสามพาด สถานีหนองตะไก้ สถานีหนองขอนกว้าง สถานีอุดรธานี สถานีนาพู่ สถานีนาทา และสถานีหนองคาย เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร และระบุช่องทางการติดต่อสื่อสารกับการรถไฟฯในกรณีข้อเสนอแนะหรือข้อร้องเรียน<br>2) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดให้มีกล่องรับความคิดเห็น ติดตั้งไว้ที่สถานีรถไฟทั้ง 14 สถานี โดยกำหนดให้นายสถานีเป็นผู้ตรวจสอบข้อมูลที่ได้รับและพิจารณาดำเนินการตามกรอบอำนาจหน้าที่ และรายงานผู้บังคับบัญชาตามลำดับขั้นต่อไป | <u>ระยะดำเนินการ</u><br>- |
| 7. การปรับคืนพื้นที่หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ | เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ บริเวณที่ใช้เป็นสำนักงานควบคุมงาน บ้านพักคนงาน อาจปนเปื้อนด้วยเศษสิ่งปลูกสร้าง รวมถึงระบบบำบัดน้ำเสียและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ | เมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการปรับ/ฟื้นฟูเพื่อคืนพื้นที่สำนักงานก่อสร้าง ที่พักคนงานก่อสร้าง รวมถึงพื้นที่กองเก็บวัสดุหรือพื้นที่อื่นๆที่ใช้ประโยชน์ในระหว่างการก่อสร้าง ให้มีสภาพเหมือนเดิมหรือใกล้เคียงสภาพเดิม (ยกเว้นในกรณีที่เจ้าของพื้นที่ประสงค์จะคงสภาพไว้ใช้ประโยชน์อย่างอื่น) โดยจะต้องมีการจัดการให้เป็นไปตามหลักสุขาภิบาลและความปลอดภัย อย่างน้อยประกอบด้วย | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-59)

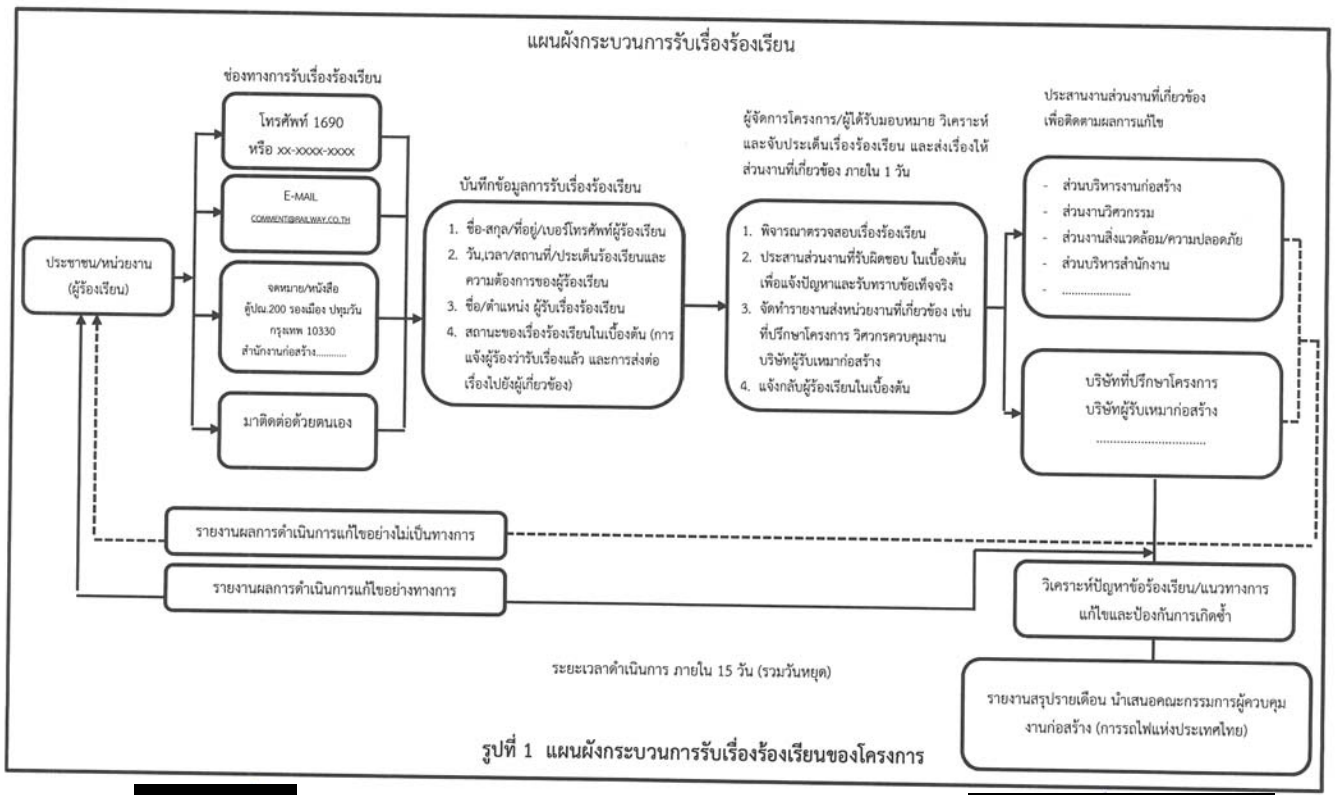
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 7. การปรับคืนพื้นที่หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ต่อ) | | 1) การจัดการกากของเสีย เศษวัสดุจากการก่อสร้าง และขยะมูลฝอย<br>- คัดแยกวัสดุ ของเสีย ที่สามารถนำไปใช้ซ้ำ (Reuse) นำกลับไปใช้ใหม่ (Recycle) ออก เพื่อลดปริมาณขยะ กาก ของเสียที่ต้องกำจัด<br>- คัดแยกกากของเสีย เศษวัสดุ ขยะ ออกเป็นขยะ/ของเสียทั่วไป และ ขยะ/ของเสียอันตราย นำไปกำจัดด้วยวิธีการที่เหมาะสมและเป็นไปตามหลักการทางวิชาการ<br>- น้ำเสียและสิ่งปฏิกูลที่หลงเหลืออยู่ ให้มีการสูบถ่ายออก พร้อมทั้งรื้อย้ายถังบำบัด ไปกำจัดยังเทศบาลหรือหน่วยงานรับกำจัดที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง | |
| | | 2) การรื้อย้ายโครงสร้าง องค์ประกอบต่างๆ จะต้องไม่ทิ้งค้างเศษวัสดุก่อสร้างไว้ในพื้นที่ เช่น อิฐ ปูน ไม้ เศษโลหะ ท่อราง แอสฟัลท์ เป็นต้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการปนเปื้อนในพื้นที่และอาจก่อให้เกิดอันตราย | |
| | | 3) ปรับถมหลุมบ่อ และเกลี่ยปรับพื้นที่ให้เหมาะสม เพื่อมิให้เกิดการท่วมขังของน้ำ รวมถึงอาจเป็นอันตรายต่อคนหรือสัตว์ | |
| | | 4) ปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายโดยฝน ระหว่างรอการใช้ประโยชน์อย่างอื่น | |

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

แบบ สผ.1




**รูปที่ 1 แผนผังกระบวนการรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ**

[redacted]
(นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted]
(นางดารณี ต.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

# ภาคผนวก ข

## เอกสารประกอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

# ภาคผนวก ข-1

## หนังสืออนุมัติบริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด

## เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party)

รับเอกสาร
RECEIVED
- 9 ก.ค. 2568

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ฝ่ายควบคุมงาน :
ผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง CSCKN

ฝ่ายก่อสร้าง :
กิจการร่วมค้า ช.ทวี - เอเอส ก่อสร้าง

เอกสารขอความเห็นชอบและอนุมัติ (Request for Approval)

หนังสือขออนุมัติ ☐ MAT ☐ MST ☐ SDW ☑ SUB ☐ ITR ☐ PCD ☐ SCH ☐ SUR ☐ OTH

เรื่อง : ขออนุมัติ Company Profile Envilab เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบสิ่งแวดล้อมประจำโครงการฯ

เลขที่ : GN/SUB/0003.00 Zone :

วันที่ : 9 ก.ค. 68

เรียน : ผู้จัดการโครงการ / วิศวกร (ผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง CSCKN)

สิ่งที่ส่งมาด้วย : 1 Volume III book 1/3 Section 1 (1.12) จำนวน 13 แผ่น
2 Company Profile Envilab จำนวน 94 แผ่น
3 จำนวน แผ่น

เพื่อขออนุมัติใช้งาน Company Profile Envilab เป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบสิ่งแวดล้อมประจำโครงการฯ
ซึ่งเป็นไปตามรายละเอียดข้อกำหนด : Volume III book 1/3 Section 1 ข้อ : 1.12 Contract Drawing [redacted]

บันทึก :

[redacted]
( นายประทุม ปุกวิเสษ )
รองผู้จัดการโครงการฯ 1

เรียน : วิศวกร / ผู้เชี่ยวชาญ

| ตำแหน่ง | Act. | Com. | Inf. |
|---|---|---|---|
| กลุ่มบริหารโครงการ | | | |
| ผชช. ด้านแผนงานก่อสร้าง | | | |
| ผชช. ด้านประมาณราคา | | | |
| ผชช. ด้านควบคุมคุณภาพ | | | |
| ผชช. ด้านเอกสาร | | | |
| ผชช. ด้านสิ่งแวดล้อม | / | | |
| ผชช. ด้านความปลอดภัย | | | |
| ผชช. ด้านกฎหมาย และสัญญา | | | |
| ผู้ประสานงานโครงการ | | | |
| กลุ่มงานประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วมและชี้แจง | | | |
| ผชช. ด้านการประชาสัมพันธ์ | | | |
| ผชช. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน | | | |

| ตำแหน่ง | Act. | Com. | Inf. |
|---|---|---|---|
| กลุ่มงานโยธา สำรวจ และระบบระบายน้ำ | | | |
| วิศวกรโยธา 1, 2, 3, 4 | | | |
| วิศวกรสำรวจ | | | |
| วิศวกรธรณีเทคนิค | | | |
| วิศวกรด้านระบายน้ำ | | | |
| วิศวกรตรวจสอบและทดสอบวัสดุ | | | |
| กลุ่มงานสะพานรถไฟ ทางลอด และโครงสร้างยกระดับ | | | |
| วิศวกรสะพาน 1, 2, 3 | | | |
| วิศวกรโครงสร้าง 1, 2 | | | |
| กลุ่มงานอาคาร | | | |
| วิศวกรอาคาร | | | |
| สถาปนิก | | | |

| ตำแหน่ง | Act. | Com. | Inf. |
|---|---|---|---|
| กลุ่มงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล | | | |
| วิศวกรไฟฟ้า | | | |
| วิศวกรเครื่องกล | | | |
| กลุ่มงานทางรถไฟ อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม | | | |
| วิศวกรด้านทางรถไฟ 1, 2 | | | |
| วิศวกรด้านอาณัติสัญญาณ | | | |
| วิศวกรด้านโทรคมนาคม | | | |
| กลุ่มงานสำรวจที่ดินและสิ่งแวดล้อมทรัพยากร | | | |
| ผชช. งานสำรวจที่ดิน | | | |
| ผชช. ด้านการประเมินทรัพย์สิน | | | |
| ผชช. ด้านเอกสารสัญญา | | | |
| | | | |

บันทึก :

[redacted]
( นายเอกวิชญ์ วีระพันธ์ )
ผู้จัดการโครงการ CSCKN
วันที่ : 15/7/68

สำเนาเรียน : PD,PE (SRT) เป็น PDF file

เรียน : ผู้จัดการโครงการ CSCKN
ผลการพิจารณา ☑ อนุมัติ ☐ อนุมัติตามบันทึก ☐ แก้ไข-เพิ่มเติม ☐ ไม่อนุมัติตามบันทึก

บันทึก :

[redacted]
(นางสาว ภาวดี ปัญญา)
วิศวกร7 ผู้เชี่ยวชาญ ตามสัญญาจ้างที่ปรึกษา
วันที่ : 18 ก.ค. 2568

เรียน : ผู้จัดการโครงการ กิจการร่วมค้า ช.ทวี - เอเอส ก่อสร้าง
ผลการพิจารณา ☑ อนุมัติ ☐ อนุมัติตามบันทึก ☐ แก้ไข-เพิ่มเติม ☐ ไม่อนุมัติตามบันทึก

บันทึก :

[redacted]
( นายเอกวิชญ์ วีระพันธ์ )
ผู้จัดการโครงการ CSCKN
วันที่ : 18/7/68

สำเนาเรียน : PD (SRT)

location of items described. Call attention to each entry by drawing a "Cloud" around the area or areas affected.

(b) Submit the completed total set of Record Documents to the Engineer. Participate in review meetings as required by the Engineer, make all required changes in the Record Documents, and promptly deliver the final Record Documents to the Engineer.

(c) The Contractor shall have no responsibility for recording changes in the Works subsequent to acceptance of the Work by the Engineer, except for changes resulting from replacements, repairs, and alterations made by the Contractor as part of his maintenance work under Defects Liabilities Period.

1.11.3.3 Video Record

A VDO record, of not less than 90 minutes duration, shall be made of all significant items of construction to show the Contractor's method of construction manufacture and installation, equipment used, specific testing and progress of the Works. Filming shall be carried out at frequent intervals from commencement of work to completion. Two editions shall be made, one narrated in Thai and the other in English.

The outline script and storyboard for VDO monthly and final of the filming schedule shall be approved by the Engineer before the commencement of construction.

## 1.12 ENVIRONMENTAL PROTECTION

### 1.12.1 DESCRIPTION

#### 1.12.1.1 Scope

The works covered by this Specification consist of the protection of the environmental resources within the project boundaries and those affected outside the limits of the Permanent Works during the entire duration of the Contract. The Contractor shall comply with all applicable environmental laws and regulations. The Contractor shall minimise environmental pollution and damage that may occur as the result of construction operations. The Contractor shall be responsible for any delays resulting from failure to comply with environmental laws and regulations.

The Contractor shall ensure compliance with this section by subcontractors.

The provisions of this Section however, shall not be applicable in the case of emergency works necessary for saving of life and property or safety of the Works.

#### 1.12.1.2 Definitions

(1) **"Environmental Protection"** means the prevention/control of pollution and habitat disruption that may occur to the environment during construction. The control of environmental pollution and damage requires consideration of land, water, and air; biological and cultural resources; and includes management of visual aesthetics; noise;

[redacted] [redacted]

solid, chemical, gaseous, and liquid waste; radiant energy and radioactive material as well as other pollutants.

(2) **"Hazardous and Toxic Waste"** means materials that, if abandoned or disposed of, may meet the definition of a hazardous waste. These are specified in the regulation. These waste streams would typically consist of material brought on Site by the Contractor to execute work, but are not fully consumed during the course of construction. Examples include, but are not limited to, excess paint thinners (i.e. methyl-ethyl-ketone, toluene etc.), waste thinners, excess paints, excess solvents, waste solvents, and excess pesticides, and contaminated pesticide equipment rinse water.

(3) **"Site Environmental Plan"** means the contract specific Site Environmental Plan which the Contractor shall submit for review prior to the completion of Mobilisation. The Plan shall include all aspects of environmental measurement, including all aspects of recording and measuring the environmental conditions continuously through the project.

### 1.12.1.3 Quality Assurance

(1) The Contractor shall conform to the Government of Thailand's Environmental Laws and Regulations as applicable. The current national standards established by the National Environmental Committee and other government agencies for control of environmental pollutants of air, water, and noise shall be followed for compliance during project construction.

(2) The Contractor shall comply with all Acts and Government Decrees that shall include but are not limited to:

(a) Air Quality
(b) Noise
(c) Ground Water Quality
(d) Water resources - Dwelling System
(e) Transportation
(f) Waste Management
(g) Economic and Social Conditions
(h) Immigration and Settlements
(i) Public Utilities
(j) Historic places/sites

[redacted] CH - AS Construction Joint Venture [redacted]

### 1.12.1.4 Tolerances

No requirement in this Section shall be construed as relieving the Contractor of any applicable local environmental protection laws and regulations. During construction, the Contractor shall be responsible for identifying, implementing, and submitting for review any additional requirements to be included in the Site Environmental Plan.

### 1.12.1.5 Submittals

All drawings and documentation specified in this section shall be submitted to the Engineer for review as required by Section 1.4: Submittals and Substitutions.

(1) Site Environmental Plan

(a) The Contractor shall submit his Site Environmental Plan to the Engineer for his review, within 90 days of the date of the Notice to Commence. The Contractor shall resubmit his Plan, modified as necessary until the Engineer shall issue a Notice of No Objection.

(b) The Site Environmental Plan shall consist of, but not limited to, the following issues:

(i) Contractor's Environmental Management System
Contractor's Obligation, Environmental Policy, Organization, Persons Responsible, etc.

(ii) Implementation Plan for Environmental Protection
Environmental Control/Mitigation Plan, Environmental Management Plan Documentation, Reporting and Check System

(2) Monitoring Report

(a) The Contractor shall submit a monthly monitoring report to the Engineer for his inspection in order to ensure that Contractor's activities for the Environmental Protection are adequately taken and to clear environmental problems.

(b) Monitoring Report shall consist of, but not limited to:

(i) Construction Activity;

(ii) Environmental Protection and Monitoring Activity;

(iii) Monitoring Result and Examination;

(iv) Corrective and/or Preventive Action, if necessary;

### 1.12.1.6 Environmental Programme

(1) The Contractor shall undertake environmental monitoring as required under the Contract, including setting up of monitoring stations.

(2) The Contractor shall ensure that audits of all the activities detailed in his Site Environmental Plan are carried out at weekly intervals or at such intervals as the Engineer may require ensuring the continuing effectiveness and compliance with the Site Environmental Plan. The Contractor shall make available on request any document which relates to his recent internal audits.

(3) The Engineer may conduct quarterly Audits of the Contractor's Site Environmental Plan and its effective implementation on the Site. The Engineer will give not less than fourteen (14) days notice. During the audit by the Engineer, the Contractor shall provide suitably qualified staff to accompany the auditor.

(4) Requirements established in this Section shall apply to all sites and all activities of the Contractor, and shall supplement the Technical Specifications.

[redacted]

1.12.2 PRODUCTS

Not applicable to this Section

1.12.3 EXECUTION

1.12.3.1 Air Quality

(1) The Contractor shall take all necessary precautions to minimise fugitive dust emissions from operations involving excavation, grading, and clearing of land and disposal of waste. He shall not allow emissions of fugitive dust from any transport, handling, construction or storage activity to remain visible in atmosphere beyond the property line of emission source for any prolonged period of time without notification to the Engineer.

The Impact Characteristic is the dust from construction and the trucks used in the construction process.

(2) Measurement of Impact Mitigation

(a) A fence shall be erected at least 20 metres from all construction activities including open-cut, dismantling, building demolition, material piles excavation, concrete mixing.

(b) Spray water 3 times daily over materials including soil, sand or other materials which produce dust and also provide covers.

(c) Eliminate soil, sand, and mud outside the fence around the site by vacuum in dry weather or sweep in wet weather.

(d) Clean all vehicles' wheels in the site area before going outside the site.

(e) In order to open new roads, the road surface must be covered to prevent dust distribution with concrete mix or asphaltic concrete, and which shall be finished before 05.00 hrs.

(f) In order to process construction on an existing road, the Contractor shall clean the road at least 4 times per week at night.

(g) Provide dust protection equipment to workers during surface opening, building demolitions, excavation, and concrete mixing.

1.12.3.2 Noise

(1) The Contractor shall consider noise as an environmental constraint in his planning and execution of the Works. The Contractor shall, at his own expense, take all appropriate measures to ensure that work carried out by the Contractor and by his sub-contractors, whether on or off the Site, will not cause any unnecessary or excessive noise which may disturb the occupants of any nearby dwellings, schools, hospitals, or premises with similar sensitivity to noise.

The Impact characteristics are the noise from piling, steel sheet transportation, and trucks.

(2) Measurement of Impact Mitigation [redacted]

[redacted]

CH - AS Construction Joint Venture

(a) Require a concrete mixing area to be at least 100 metres remote from a community or provide a fence of at least 3 metres high around the area.

(b) Check all vehicle engines and all equipment to produce noise not more than the Department of Land Transport's Standard.

(c) Mitigate noise impact by using bored piles.

(d) Avoid using steel sheet to cover road surface. If necessary use thicker steel case with rubber supports to prevent noise.

(e) Provide ear plugs for workers who work with riveting hammers, diesel powered generator, bulldozer, truck crane, backhoe, and asphaltic plant.

(f) When a complaint about noise impact is received, the Contractor must resolve the problem immediately.

(g) Provide a sign in an area where noise level is more than 90 dBa.

(h) Rotate all workers to mitigate an impact on workers who work in a noisy area.

### 1.12.3.3 Vibration

(1) The vibration level limits from construction equipment shall conform to applicable standards.

The scheme for monitoring vibration levels shall be submitted to the Engineer for his consent.

The Impact Characteristic arises from vibration of construction equipment.

(2) Measurement of Impact Mitigation.

(a) Check all vehicle engines, equipment, and truck weights to be under the Department of Land Transport's standard.

(b) Using bored piles or piling with less vibration at daytime to avoid a noise impact.

(c) In order to open a public road surface, permission must be received as an approval from a related party.

(d) All trucks in a construction area must run at low speed on a smooth road surface.

(e) In cases where vibration is more than a provided standard, the Contractor must provide a ditch between the sources and the area which would be affected to reduce the disturbance caused by the vibrations.

(f) To be careful with vibration from bored pile or piling in a sensitive area such as hospital, temple, and school.

(g) A dilapidated road surface for use by trucks must be improved immediately i.e. pave with asphaltic concrete.

(h) Using ditches to reduce vibrations.

(i) Using low speeds for all vehicles.

[redacted] [redacted]

### 1.12.3.4 Ground Water Quality

(1) The Contractor shall discharge wastewater from daily use of workers arising out of site offices, canteens or toilet facilities provided by him into sewerage system after obtaining prior approval of agency controlling the area. A wastewater drainage system shall be provided to drain wastewater into a sewerage system.

The Impact Characteristic is waste water arising from the daily use of water by workers.

(2) Measurement of Impact Mitigation

(a) Using a pail for waste matter in the toilet and pumping out sewage from septic tanks or cess pits every 6 months or when full by using a service from the local administration organisation.

(b) Using a prefabricated plant to treat waste water discharged from daily use which can reduce waste water with BOD>250 mg/litre to <30 mg/litre and also can treat waste water from at least 80% of all workers use. The waste water after treatment can be kept in a polishing pond for not more than 3 days.

### 1.12.3.5 Water Resource - Dwelling System

(1) Contractor shall at all times is to ensure that all existing stream courses and drains within and adjacent to the Site are kept safe and free from any debris and any excavated materials arising from the Works. The Contractor shall ensure that earth, bentonite, chemicals and concrete agitator washings etc. are not deposited in the watercourses but are suitably treated and effluents and residue disposed off in a manner approved by local authorities.

The Impact Characteristic is the sediment washed from a construction area into a water resource along the project alignment and irrigation channels

(2) Measurement of Impact Mitigation

(a) Avoid construction during the rainy season such that rain would be likely to wash sediment into a nearby water resource.

(b) Provide a system to trap and reduce sediment occurring from a construction site which could be washed into a nearby water resource.

### 1.12.3.6 Land Transportation

(1) The Contractor shall take measures to ensure that construction traffic is reasonably controlled and directed on the roads and for sites where the new alignment crosses existing roads.

[redacted] The Impact Characteristic is the traffic volume on roads, at which Track Doubling crosses roads with both interchange and at-grade intersection.

(2) Impact Mitigation Measurement

(a) Plan to use haul roads on by-pass highways, the consideration should stress on the [redacted] nearby material sources, by using highway and haul in off-peak traffic hours.

CH - AS Construction Joint Venture

(b) At the rail-road intersections, the Contractor shall install warning signs 2 weeks before the start of construction, and signs to be placed at 2 km from the intersection, both ways, in order to guide the road users onto other routes.

(c) In case it is necessary to close existing roads, this shall be done after 22.00hrs and re-open again to traffic in day time hours.

(d) If a detour is required the traffic signs and lighting should be appropriately equipped and clearly visible at night to prevent accidents, the traffic signs should be placed about 1 km from the detour, or at least 300 m.

(e) Trucks hauling construction equipment, soil, sand should be covered with canvas to stop dust and spillage.

(f) For hauling large construction equipment, the Project Manager should request local police to provide either escort car or to close the road to traffic.

(g) The loading should follow the Land Transport's Department's Regulations.

(h) Avoid the transport of construction materials in peak traffic hours such as 06.00 - 09.00 hrs and 15.00 - 18.00 hrs.

(i) Construction material trucks shall have the wheels and tyres washed on entering and leaving the construction area, in a cleaning facility inside the construction site.

(j) Checks shall be performed on engines and equipment to ensure that noise levels and emissions are not in excess of the standards established by the Land Transport Department.

(k) When complaints are made by the public to the Contractor about transportation of construction materials, the Contractor shall immediately implement remedies to resolve the complaint.

### 1.12.3.7 Waste Management

(1) The Contractor shall ensure that the Site is free of trash, garbage, debris and weeds. He shall provide and ensure proper uses of refuse containers to ensure that rodents, fleas and other pests are neither harboured nor attracted.

The Characteristic Impact is from the garbage of the labour camps.

(2) Measurement of Impact Mitigation.

(a) Provide at Site, metal or heavy-duty plastic 200 litre 'Refuse Containers' with tight-fitting lids for disposal of all garbage or trash associated with food. The containers shall not have openings that allow access by rodents.

(b) Arrange daily garbage collections or every other day, in order to prevent the pile of garbage accumulating, and the disposal shall be co-ordinated with the appropriate local organisation.

[redacted] [redacted]

### 1.12.3.8 Economic and Social Conditions

(1) The Contractor shall minimise any negative perception from local government, communities and any other others regarding environmental impact caused by his activities. Therefore the Contractor shall carry out social approaches in order to nourish and to maintain community perception towards the Project.

Impact characteristics to be mitigated are:

(a) Disputes between Labourers;

(b) Large movements of labour into the labour camps with consequential problems; and

(c) Environmental problems of increased dust, noise and traffic occur

(2) Measurement of Impact Mitigation

(a) Monitor the behaviour of labour in the camps.

(b) Establish labour camps away from existing communities.

(c) to give continuous attention to the social communication, and to accommodate public opinion in order to avoid misunderstanding and any conflict that may arise;

(d) to assign adequate staff responsible for the best public relations;

(e) to give respect to the local community's traditions;

(f) to assist the Engineer and the Employer in implementing social and/or related community development program; and to minimize traffic disturbance.

### 1.12.3.9 Settlement and immigration (Not Used)

(1) The Characteristic Impact is from the people who dwell on the land. Land may have to be acquired. Their livelihoods and homes could be lost.

(2) Measurement for Impact Mitigation

(a) The Contractor shall coordinate and cooperate with the special committee established to take care of the settlement and immigration of people; for them to be compensated; forward planning in advance for settlement and immigration for the people involved to resolve the problems and mitigate their circumstances.

(b) Compensation shall be generous.

(c) Resolution: The people settled in the SRT right-of-way should be considered and concluded by the committee to solve the problem on a request from a master leasing on SRT's Land No. 1/2000 and No. 1/2001.

(d) In case SRT can provide land for these people, consideration should be given for these people to settle in the same locality.

### 1.12.3.10 Public Utilities

(1) The Characteristic Impact is the removal of existing utilities due to the double tracking works.

(2) Measurement of Impact Mitigation

[redacted]

CH - AS Construction Joint Venture

[redacted]

(a) The Contractor shall, under the control of SRT, undertake a survey of the area within 20 metres of the existing track centre line on the side of the line where the additional track will be constructed, before commencing any construction work associated with the Track Doubling Project, Nakhon Phatom - Hua Hin, for the area under investigation.

(b) The SRT and the Contractor shall coordinate with the utility authority for the moving of the utility away from the area of construction if any.

(c) Depending on the survey result, damaged utilities shall be repaired immediately on discovery.

(d) On completion of the project SRT will plan for future maintenance.

**1.12.3.11 Historic Sites**

(1) The Characteristic Impact arises from vibration during construction activity that may affect the site.

(2) Measurement of Impact Mitigation

(a) if during excavation works the Contractor reveals relics that may be associated with an historic place, SRT shall order the cessation of activities at that site and inform the Fine Arts Department immediately.

(b) When work is progressing alongside a nearby temple work trains shall be operated at slow speed and prohibited from using the horn.

**1.12.3.12 Noise Barrier**

(1) General

(a) Scope

This work shall consist of the erection of the dispersion or/and absorption types noise barrier to the location, line and level of type indicated on the Drawings and required by this Specification.

(b) Submittals

The Contractor shall submit to the Employer's Representative for approval at least 60 days before the date of commencement of noise barrier works :

(i) Three copies of literature on the noise barrier panels from the panel manufacturer.

(ii) Details of all components of the noise barrier works, including any related test methods and results of the proposed materials.

(iii) Three copies of full detailed design, drawings and calculations demonstrating the adequacy of all components of the noise barrier.

(iv) Three copies of drawings showing the plan sections and elevations of the noise barrier at a scale of not less than 1:100. Exact location and spacing of the structural frames shall be clearly shown.

[redacted] [redacted]

CH - AS Construction Joint Venture

(v) Three copies of drawing showing all details necessary for the complete installation of the noise barrier.

(vi) A certificate for each type of noise barrier panel showing the manufacturer's name, the date and place, of manufacture and showing that the panels comply with the requirements stated in the Contract.

(c) Samples

(i) The Contractor shall supply the Employer's Representative with 3 sample panels of at least 0.5 $m^2$ for each type of noise barrier panel for approval of their finish, colour and quality 30 days before the date of commencement of noise barrier works. Once approved by the Employer's Representative, these samples shall be retained as the quality standard throughout the Contract.

(ii) The colour reference of each type of the noise barrier panels and of the structural steel members shown on the Drawings is subject to confirmation by the Employer's Representative. The colour reference shall be confirmed by the Employer's Representative as part of the approval of the sample panel and the Contractor shall obtain the confirmation prior to placing his order.

(iii) The Contractor shall provide a full size mock up sample of all of the panels and supporting posts. The mock up sample shall be at least 3 bays wide and in full height or as directed by the Employer's Representative, and identical to the permanent noise barrier to be installed. The mock up sample shall be used to demonstrate workmanship. Location of the mock up sample shall be agreed with the Employer's Representative. The mock up sample may be incorporated into permanent works if approved by the Employer's Representative.

(2) Materials

(a) Noise Barrier Panels

(i) General

The noise barrier panels shall be metal of approved type and dimensions, complete with accessories to perform the dispersive type or/and absorptive type to attenuate noise level design to withstand the minimum wind pressure of 150 kg/m2. The noise barrier panels shall be manufactured from durable material with high resistance to weather and air pollution to last a long service life of at least 10 years with minimum maintenance.

The panels shall be supplied with dimensions to suit the framing arrangement as specified on the Drawings. Unless specially approved by the Employer's Representative, alternative panel sizes requiring changes in the framing or sub-framing arrangement shall not be allowed.

The manufacturer shall have proven experience and history in manufacturing and supplying noise barrier works, and shall satisfy the Employer's

CH-AS Construction Joint Venture

Representative with proven track record of successful projects conducted in similar weathering conditions.

(ii) Inspection and Testing

The manufacturer shall allow the Employer's Representative to enter the factory and witness the manufacturing and the testing of the materials to be used in the work at all working time.

Upon delivery of the noise barrier panels on Site, the Employer's Representative shall at his discretion select random samples from each type of noise barrier panel and order any of the tests to be carried out on the selected samples as a quality control and continued monitoring of the barrier panels.

The approved manufacturer shall inform the Employer's Representative at least 14 days before commencing manufacturing. The wall panels shall not be delivered to the site prior to the Employer's Representative's approval. Once arrived at the site, only the acceptable panels without any damages shall be permitted for installation. Defective panels shall be rejected and shall be replaced at the Contractor's expense.

(iii) Acoustic Performance

The noise barrier system supply shall be tested for acoustic performance to ensure efficient and effective noise attenuation properties requirements as specified below

- Acoustic Testing
  - Procedure

    Tests shall be conducted by an independent testing laboratory registered for testing Airborne Sound Transmission Loss and Sound Absorption in a Reverberation Room.

    Tests shall be carried out on prototype panels prior to the commencement of production.
  - Test Method

    Panels shall be tested for Airborne Sound Transmission Loss using ISO 140-1 and ISO 140-3 "Acoustics - Measurement of sound insulation in buildings and of building elements". The Sound Transmission Class shall be determined according to ASTM E413 "Classification for Rating Sound Insulation".

    Absorption Panels shall be tested to determine their Sound Absorption Coefficient according to ISO 354 "Acoustics - Measurement of sound absorption in a reverberation room".

[redacted] [redacted]

- Test Results Criteria Sound Transmission Loss

  Panels shall exhibit a Sound Transmission Class of at least 34 and shall have Airborne Sound Transmission Losses of no less than the values listed below:

| Frequency (Hertz) | Airborne Sound Transmission Loss (dB) |
|---|---|
| 100 | 17 |
| 125 | 20 |
| 160 | 22 |
| 200 | 25 |
| 250 | 29 |
| 315 | 31 |
| 400 | 35 |
| 500 | 37 |
| 630 | 39 |
| 800 | 41 |
| 1,000 | 43 |
| 1,250 | 46 |
| 1,600 | 48 |
| 2,000 | 50 |
| 2,500 | 52 |
| 3,150 | 54 |
| 4,000 | 55 |
| 5,000 | 56 |

- Sound Absorption

  The Sound Absorption Co-efficient of the Absorption Panel shall be no less than the values listed below

| Frequency (Hertz) | Sound Absorption Coefficient (Alpha) |
|---|---|
| 125 | 0.29 |
| 250 | 0.96 |
| 500 | 0.98 |
| 1,000 | 0.85 |
| 2,000 | 0.64 |
| 4,000 | 0.71 |

- Submittal

  The Contractor shall submit to the Employer's Representative, test certificates verifying the acoustic performance of panels, before production commences.

(iv) Steel Components of Noise Barriers

Steel components of the noise barrier wall shall be as shown on the Drawings and shall comply with the requirements in Section 4.10 of this Specification.

(b) Steel Frame

All steel frame, fixings, spacers and bolts shall comply with the requirement of Section 4.10: Structural Steel Works of these Specifications and the Drawings.

Painting system to be used for steelwork shall be in accordance with the requirements of Section 4.10: Structural Steel Works.

Supporting frames and foundation details shall be in accordance with the Drawings. The Contractor shall review the compatibility of the frame design with the noise barrier panels. Any modifications to the frame design to suit the noise barrier panels should be proposed to the Employer's Representative for approval.

(3) Execution

(a) Storage and Protection

Panels shall be stored under cover, on the platform above the ground as recommended by the manufacturer. They shall be protected all times from damage and when placed in position on the structure, they shall be free from dirt, grit, oil grease or other foreign substance to cause rust staining.

(b) Installation

Panels shall be installed strictly in accordance with the manufacturer's recommendations and approved Drawing.

As panels are erected they shall be securely held in position until connections and fastening are sufficiently complete to enable the panels to stand freely in total safety.

Provisions shall be made for both the horizontal and vertical adjustments of the structural frame and the noise barrier panels during installation.

Special provisions shall be made for panel installation so that, in case of accident, separation of panels from steel frames can be prevented.

Care shall be taken to avoid damaging the concrete parapets. Fixing positions shall be set out to avoid clashes with parapet reinforcement, hand rail on parapet wherever possible.

(c) Clean-Up

After installation, framing members and accessories shall be cleaned by approved method. Abrasive materials of any kind and sharp instruments shall not be used in cleaning surfaces. Benzene, leaded gasoline, acetone, carbon tetrachloride and cleaning liquids containing abrasives or powder cleaners shall not be used in cleaning surfaces.

All rubbish, cartons crates and any excess materials from the manufacture, delivery and installation shall be removed.

END OF SECTION 1

[redacted]

CH-AS Construction Joint Venture

[redacted]

# ENVILAB CO.,LTD

เรารับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยการตรวจวัดที่เที่ยงตรง










[redacted]

ISO 9001 Quality Management Systems CERTIFIED FS 737785

ISO 14001 Environmental Management CERTIFIED EMS 737786

ISO 45001 Occupational Health and Safety Management CERTIFIED OHS 737787

ANAB ACCREDITED MANAGEMENT SYSTEMS CERTIFICATION

ENVILAB



ได้เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2552 ดำเนินธุรกิจด้านการ ให้บริการการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมให้คำปรึกษาด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ขึ้นทะเบียนห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน ในนาม บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด เลขทะเบียน ว-118 จากกรมโรงงานอุตสาหกรรม และได้รับรองมาตรฐาน ISO/IEC 17025 :2017 จากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม หมายเลขการรับรองที่ ทดสอบ 0526 ความเป็นมา พ.ศ. 2544 ทางบริษัทฯ ให้บริการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายใต้ชื่อ บริษัท นีดีส ซัพพลาย แอนด์ เซอร์วิส จำกัด แต่เนื่องด้วยทางบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจ 3 ส่วน คือ ขายเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้เช่าเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม และให้บริการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ด้วยเหตุผลด้านการบริหารจัดการ จึงได้แยกส่วนงานบริการตรวจวัดคุณภาพ-สิ่งแวดล้อมออกมาก่อตั้งเป็น บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด เมื่อปี พ.ศ. 2552 ภายใต้ทีมบริหารเดียวกัน




กพช.-สมอ.-มอก.17025
ทดสอบ 0526




FS 737785 EMS 737786 OHS 737787

บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด ได้รับรองมาตรฐาน ISO/IEC 17025 : 2017 จาก สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม หมายเลขการรับรองที่ ทดสอบ 0526 มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก.17025 (ISO/IEC 17025) เป็น ข้อกำหนด ทั่วไปว่าด้วยความสามารถห้องปฏิบัติการในการดำเนินการทดสอบและ/ หรือสอบเทียบ เพื่อ ใช้เป็นเกณฑ์สำหรับห้องปฏิบัติการทดสอบและห้องปฏิบัติการสอบเทียบ ที่ต้องการแสดงให้เห็นว่าห้องปฏิบัติการมีการดำเนินงานด้านระบบคุณภาพ มีความสามารถทางวิชาการ ผลการทดสอบหรือสอบเทียบที่ออกโดยห้อง ปฏิบัติการเป็นที่เชื่อถือได้ว่าถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อตอบสนองต่อ วิสัยทัศน์ และนโยบายคุณภาพ สิ่งแวดล้อม และอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ของบริษัทฯ ปัจจุบันทางบริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO9001:2015, ISO45001:2018 และ ISO14001:2015

[redacted]

บริหารโดย



คุณอาดิตย์ วิทยประภารัตน์
กรรมการผู้จัดการและผู้อำนวยการฝ่ายขาย



คุณสุนีย์ วิทยประภารัตน์
กรรมการผู้จัดการ และผู้จัดการฝ่ายบัญชี และการเงิน

## นโยบายคุณภาพ

## สิ่งแวดล้อมและอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

"บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ด้วยการตรวจวัดที่เที่ยงตรง
มุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรชั้นนำและพัฒนาอย่างยั่งยืนในการให้บริการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม
วิเคราะห์ และรายงานผลตามมาตรฐานสากล ป้องกันการเจ็บป่วยจากการทำงานและอุบัติเหตุ
โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้า"

[redacted]



## บริการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปล่องระบาย (Stack Monitoring)

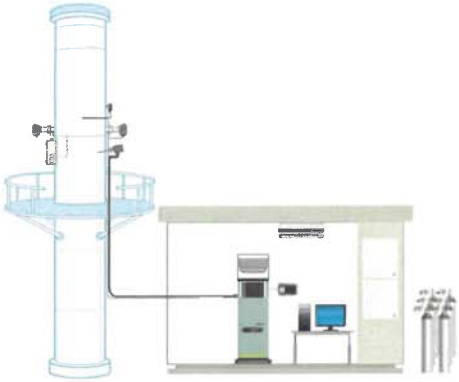
ตรวจวัดฝุ่นละอองรวม (Total Suspended Particulate: TSP) ปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ได้ ออกไซด์ ($SO_2$) ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ปริมาณก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจน ($NO_X$) ค่าความทึบแสง (Opacity) และสารเคมีอื่นๆ รวมถึง โลหะหนัก ตามมาตรฐาน US EPA Method

ตรวจวัดปริมาณก๊าซในปล่องระบาย ก๊าซออกซิเจนซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ($SO_2$), ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ปริมาณก๊าซออกไซด์ ของไนโตรเจน ($NO_X$), อุณหภูมิ และ ความเร็วลมในปล่องระบาย ด้วยวิธี Electrochemical Sensor ซึ่งได้รับการขึ้นทะเบียนตรวจวัด เลขที่ ว.118 ลูกค้าทราบผลตรวจ วัดทันทีเพื่อนำผลไปใช้ในเชิงการแก้ปัญหาอุปกรณ์ มีการสอบเทียบความถูกต้องตามมาตรฐานวิธีการตรวจวัด









CEMS Mobile Unit SYSTEM Include

- NOx Analyzer Model 42i HL THERMO Electric.,USA
- $SO_2$ Analyzer Model 43i HL THERMO Electric.,USA
- $CO_2/O_2$ Analyzer Model T803 API.,USA
- CO Analyzer Model T300M API., USA

## Reference MethodA

| | |
|---|---|
| *NOx Analyzer* | Chemiluminescence Method |
| *$SO_2$ Analyzer* | UV Absortion Method |
| *CO Analyzer* | NDIR Method |
| *$CO_2$ Analyzer* | NDIR Method |
| *Oxygen Analyzer* | Paramagnetic Method |

## Measurement Range

| | |
|---|---|
| *NOx Analyzer* | 0 -10,20,50,100,200,500,1000,5000 ppm |
| *$SO_2$ Analyzer* | 0 -10,20,50,100,200,500,1000,5000 ppm |
| *CO Analyzer* | 0 -100 ppm to 1000 ppm |
| *$CO_2$ Analyzer* | 0 -1%to 0 -20% |
| *Oxygen Analyzer* | 0 -1%to 0 -100% |





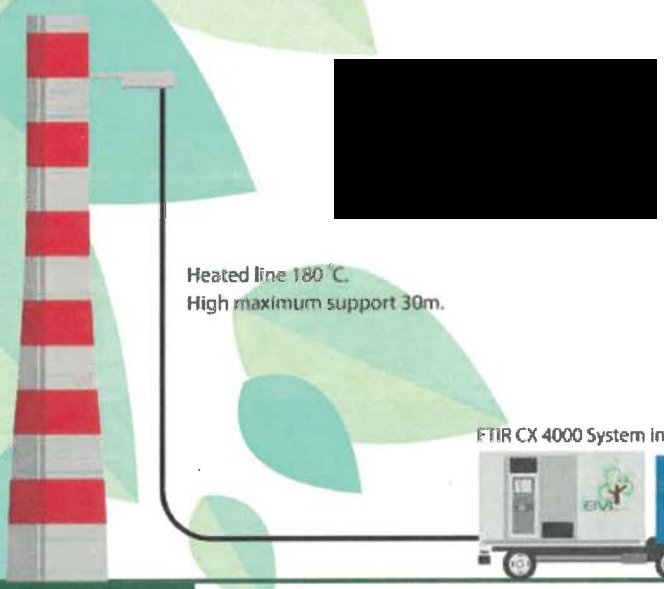

ENVILAB

การตรวจวัดคุณภาพอากาศในปล่องระบายแบบต่อเนื่อง ด้วยระบบ FTIR

- โรงไฟฟ้าถ่านหิน ก๊าซ หรือ ก๊าซชีวมวล Power generation esp. using biomass and refuse derived fuels
- เตาเผาขยะ รวมถึงขยะอันตราย Waste incinerators (both municipal and hazardous)
- โรงกลั่นน้ำมัน Refineries (CFC plant, sulfur plant, waste boilers)
- โรงถลุงเหล็ก โลหะ Aluminum plants (Perfluorocarbons, HF, SO2 monitoring)
- โรงงานผลิต สารเคมี ต่างๆ Fertilizer and nitric acid plants (NOx, Nitrous Oxide and Ammonia monitoring)
- โรงซีเมนต์ Cement plants

สามารถตรวจวัดชนิดก๊าซเบื้องต้น ดังนี้ และสามารถเพิ่ม ชนิดการตรวจวัดก๊าซ ได้ มากกว่า 400 ก๊าซ

| No | Compound name | Formula | CAS | Range | Unit | Compensation | Code/Package | Notes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Water | $H_2O$ | 7732-18-5 | 0-40 | vol-% | wet | GAS-APP-003 | |
| 2 | Carbon dioxide | $CO_2$ | 124-38-9 | 0-20 | vol-% | wet | GAS-APP-003 | |
| 3 | Carbon monoxide | CO | 630-08-0 | 0-500 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 4 | Nitrous oxide | $N_2O$ | 10024-97-2 | 0-100 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 5 | Nitrous monoxide (Nitric oxide) | NO | 10102-43-9 | 0-400 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 6 | Nitrogen dioxide | $NO_2$ | 10102-44-0 | 0-100 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 7 | Sulfur dioxide | $SO_2$ | 9/5/7446 | 0-100 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 8 | Ammonia | $NH_3$ | 7664-41-7 | 0-100 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 9 | Hydrogen chloride | HCl | 7647-01-0 | 0-100 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 10 | Hydrogen fluoride | HF | 76664-39-3 | 0-50 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 11 | Methane | $CH_4$ | 74-82-8 | 0-100 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 12 | Ethane | $C_2H_6$ | 74-84-0 | 0-100 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 13 | Ethylene (Ethene) | $C_2H_4$ | 74-85-1 | 0-100 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 14 | n-Propane | $C_3H_8$ | 74-98-6 | 0-100 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 15 | n-Hexane | $C_6H_{14}$ | 110-54-3 | 0-100 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 16 | Formaldehyde | HCOH | 50-00-0 | 0-50 | ppm | wet | GAS-APP-003 | |
| 17 | Benzene | C6H6 | 71-43-2 | 50 | ppm | wet | non-specific | |
| 18 | 1,3-Butadiene | CH2=CHCH=CH2 | 106-99-0 | 50 | ppm | wet | non-specific | |
| 19 | Toluene | C6H5CH3 | 108-88-3 | 50 | ppm | wet | non-specific | |
| 20 | Stylene | C6H5CH=CH2 | 100-42-5 | 50 | ppm | wet | non-specific | |
| 21 | m-Xylene | 1,3-(CH3)2C6H4 | 108-38-3 | 50 | ppm | wet | non-specific | |
| 22 | o-Xylene | 1,2-(CH3)2C6H4 | 95-47-6 | 50 | ppm | wet | non-specific | |
| 23 | p-Xylene | 1,4-(CH3)2C6H4 | 106-42-3 | 50 | ppm | wet | non-specific | |
| 24 | Ethylbenzene | C6H5C2H5 | 100-41-4 | 50 | ppm | wet | non-specific | |
| 25 | Phenol | C6H5OH | 108-95-2 | 50 | ppm | wet | non-specific | |
| 26 | Methylmercaptan(Methanethiol) | CH3SH | 74-93-1 | 50 | ppm | wet | non-specific | |






FTIR CX 4000 System in mobile



## ตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป (Ambient Quality Monitor)

ตรวจวัดฝุ่นละอองรวม (Total Suspended Particulate : TSP), ฝุ่นขนาดเล็กต่ำกว่า 10 ไมครอน (PM-10), ฝุ่นขนาดเล็กต่ำกว่า 2.5 ไมครอน (PM-2.5), ระดับ24 hr.), ปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ($SO_2$), ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO), ปริมาณก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจน ($NO_X$), ปริมาณก๊าซในกลุ่มไฮโดรคาร์บอน (THC), ปริมาณก๊าซโอโซน ($O_3$), ความเร็วและทิศทางของลม (อุตุนิยมวิทยา), ฯลฯ











## บริการการตรวจวัดเสียงรบกวน และเสียงรอบโรงงาน

ตรวจวัดระดับเสียงเป็นค่าเฉลี่ย ( Leq : 5, 10, 30 นาที, 1, 8, 24 ชั่วโมง ) ตรวจวัดเป็นระดับเสียงสูงสุด ( Lmax ) ตรวจวัดเป็นเปอร์เซ็นต์ไทล์ของระดับเสียง (L5, L10, L50,L90, L95) และตรวจวัดเป็น ระดับเสียงในเวลากลางวันและกลางคืน (Ldn) ในช่วงระยะเวลาการตรวจวัด 24 ชั่วโมง โดยรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียงจากการบันทึก ค่าในมาตรฐานระดับเสียงตรวจวัดเสียงรบกวนตามมาตรฐานการตรวจวัด ในกรณีเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากเสียงดัง











## การตรวจวัดระดับเสียงในสถานประกอบการ

ตรวจวัดระดับเสียงเป็นค่าเฉลี่ย (Leq : 8 ชั่วโมง) ตรวจวัดเสียงสะสมชนิดติดตัวบุคคล Noise dosimeter ตามมาตรฐานตรวจวัดของกระทรวงแรงงานและคุ้มครองสวัสดิการ








## ตรวจวัดดัชนีความร้อน

การตรวจวัดความร้อนในสถานประกอบการ เพื่อให้รู้ถึงปริมาณความร้อนที่เกิดจากกระบวนการผลิตหรือเกิดการการปฏิบัติงานมีผลอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ปฏิบัติงานได้ การตรวจวัดทำได้โดยใช้เครื่องวัดแบบกระเปาะเปียกและโกลบ ( Wet Bulb Globe Thermometer : WBGT ) สำหรับตรวจวัดหาอุณหภูมิ ความชื้น และ การแผ่รังสีความร้อน และประเมินความร้อนโดยใช้ดัชนีความเค้น (Heat Stress) ซึ่งเป็นผลจากสิ่งแวดล้อมและทางกายภาพที่อาจเกิดอันตรายต่อร่างกายได้





## บริการตรวจวัดแรงสั่นสะเทือน

การตรวจวัดแรงสั่นสะเทือนเนื่องจากการก่อสร้าง การตอกเสาเข็ม แรงสั่นสะเทือนที่เกิดจากการทำงานของเครื่องจักร การระเบิดเหมือง แรงสั่นสะเทือนที่มีผลกระทบต่อบุคคล เช่นการขับโฟร์คลิฟท์ การเจาะถนน

[redacted]







## การตรวจวัดฝุ่นละอองและสารเคมีในพื้นที่การทำงาน

ตรวจวัดและวิเคราะห์ฝุ่นละออง สารเคมี ตามมาตรฐานการตรวจวัด NIOSH หรือ OSHA โดยการเก็บตัวอย่างมาวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ ด้วยอุปกรณ์เก็บตัวอย่างพร้อมอุปกรณ์สอบเทียบความถูกต้องที่ได้มาตรฐาน









## การตรวจวัดฝุ่นละอองด้วยระบบตัวเลขดิจิตอล

ตรวจวัดฝุ่นละอองด้วยระบบตัวเลขดิจิตอล ด้วยระบบการกระเจิงของแสง Light Scattering แสดงผลตรวจวัดทันที ด้วยระบบตัวเลข สามารถตรวจวัดฝุ่นละอองขนาด 1, 2.5, 10 ไมครอน และ ฝุ่นรวม TSP มีทั้งแบบเคลื่อนย้าย และ ตรวจวัดระยะยาว







## การบริการตรวจวัด Indoor Air Quality IAQ

การตรวจวัดคุณภาพอากาศภายในอาคาร (Indoor Air Quality) ตามมาตรฐานคุณภาพอากาศประเทศสิงค์โปร์ หรือฮ่องกง ตรวจวัดอุณหภูมิ ความชื้น ฝุ่นละออง สาร VOCs CO $CO_2$ และ เชื้อแคทีเรียในอากาศ









การตรวจวัดการรั่วซึมของสารอินทรีย์ระเหยจากอุปกรณ์ โรงงานอุตสาหกรรม วิธีปฏิบัติ ให้เป็นไปตามวิธีการตรวจวัดที่ (Method21 :Determination Of Volatile OrganicCompound Leaks)





## การตรวจวัดควันดำ ควันขาว จากท่อไอเสียรถยนต์





## การตรวจวัดนับปริมาณจราจร





## การตรวจวัดระดับเสียงพร้อมจอแสดงผล









## ตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม งานก่อนสร้างอาคารสูง ช่วงงานเสาเข็มและฐานราก และช่วงก่อสร้าง ตามมาตรการตรวจวัด EIA APPROVE



- ตรวจวัดเสียง แรงสั่นสะเทือน ฝุ่น ก๊าซและคุณภาพน้ำ
- เก็บข้อมูลตรวจวัดวิเคราะห์จริง ตามมาตรฐานการตรวจวัด
- เก็บข้อมูลมากกว่า 90 %
- ควบคุมการเก็บตัวอย่างด้วยระบบ GPS

## สอบเทียบเครื่องทุกครั้ง

ภาพแสดงสอบเทียบเครื่องเก็บตัวอย่างฝุ่น และการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัด





*ภาพแสดงการสอบเทียบเครื่องวัดเสียง และการติดตั้งเครื่องตรวจวัด*



*อุปกรณ์สำหรับสอบเทียบเครื่องเก็บตัวอย่างฝุ่น ละอองในบรรยากาศ (Orifice Calibrator)*



*ภาพแสดงการเก็บน้ำทิ้งงานก่อสร้างคอนโด และอาคารสูง*





## ตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำและทรัพยากรชีวภาพ

- คุณภาพน้ำประปา น้ำดื่ม น้ำบริโภค สระว่ายน้ำ
- คุณภาพน้ำทิ้ง น้ำเสีย
- คุณภาพน้ำใต้ดิน น้ำบาดาล น้ำทะเล
- ทรัพยากรชีวภาพ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์

[redacted]










## Laboratory

***ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์***

บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด ได้รับการอนุมัติการขึ้นทะเบียนห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชนเลขที่ ว-118 จากกรมโรงงานอุตสาหกรรม ได้รับรองมาตรฐาน ISO/IEC 17025:2005 และยังได้รับใบอนุญาตรับรองรายงานการตรวจวัด และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในการทำงาน เลขที่ รสส. 004-9/0719 ตามกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน นอกจากนี้เรายังมี ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการวิเคราะห์ มีทักษะความรู้ ความสามารถและประสบการณ์มากมาย และเครื่องมือวิเคราะห์ที่ทันสมัยและได้รับมาตรฐาน และกำลังพัฒนาอย่างต่อเนื่อง



## Report

นอกจากนี้ทางบริษัท เอ็นไวเล็บ จำกัด ยังมีเจ้าหน้าที่ ที่มีประสบการณ์ในการจัดทำเล่มรายงาน ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของรายงานผล ส่วนงานของมาตรการ ทำงานด้วยความรวดเร็ว ถูกต้อง ใส่ใจลูกค้า พร้อมรับผลการตรวจวัดภายใน 30 วัน หลังจากวันที่ตรวจวัด



## List of Reference



## ผลงานตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการโรงไฟฟ้า

- โรงไฟฟ้าพระนครใต้
- โรงไฟฟ้าวังน้อย
- โรงไฟฟ้าจะนะ

## ผลงานตรวจวัดโรงงานกำจัดขยะ ชีวมวล

- กลุ่มโรงงาน Advance Power Conversion
- กลุ่มโรงงาน Advance Clean Power

## ผลงานตรวจวัดโรงงานน้ำตาล

- กลุ่มโรงงานน้ำตาลพิมาย
- กลุ่มโรงงานน้ำตาลละครบุรี
- กลุ่มโรงงานน้ำตาลบ้านไร่
- กลุ่มโรงงานน้ำตาลมิตรเกษตร
- กลุ่มโรงงานน้ำตาลกำแพงเพชร

## ผลงานตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรการโครงการ EIA กลุ่มงานก่อสร้างอาคารสูง

## ผลงานตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ทำงาน



[redacted]

: needissenvilab

: 02-802-3577

: info@evltesting.com

: needissevl536

เรารับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยการตรวจวัดที่เที่ยงตรง

540,540/1 ซ.บางแค7 แขวงบางแค เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160

Email:info@evltesting.com www.evltesting.com Tel:02-802-3577-8 Fax:02-802-3

# ภาคผนวก ข-2

## สำเนาหนังสือนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

ที่ รฟ ๑/ ๑๗๕ /๒๕๖๙

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน
กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐

๓๐ มกราคม ๒๕๖๙

เรื่อง นำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ระยะก่อสร้าง ประจำเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม ๒๕๖๘

เรียน เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ระยะก่อสร้าง ประจำเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม ๒๕๖๘ ซึ่งบันทึกข้อมูลไฟล์รายงานฯ ในรูปแบบของ Digital File (.pdf) ลงในอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ Flash Drive จำนวน ๑ อัน

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เริ่มดำเนินการโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ซึ่งได้รับความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศแล้ว โดยการรถไฟฯ กำหนดไว้ในสัญญาจ้างผู้รับจ้างก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด และมอบหมายให้บุคคลที่ ๓ (Third Party) จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ระบุไว้ในรายงานฯ ให้แก่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ทราบทุก ๖ เดือน นั้น

ในการนี้ การรถไฟฯ ขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ระยะก่อสร้าง ประจำเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม ๒๕๖๘ ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังกล่าว ดังมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมประการใด ขอได้โปรดแจ้งให้การรถไฟฯ ทราบด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

(นายอนันต์ โ[redacted]ย)
รองผู้ว่าการรถไฟแ[redacted]ย
รักษาการในตำแหน่ง ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
[redacted]
เจ้าหน้าที่ตรวจ - รับเอกสารงานสารบรรณ
วันที่ 4 ก.พ. 2569
เวลา 15.57

ฝ่ายโครงการพิเศษและสร้าง
โทร. ๐ ๒๒๒๐ ๔๗๖๕
โทรสาร ๐ ๒๒๒๐ ๔๗๖๔

ได้รับเอกสารฉบับนี้แล้ว
(ลงนาม) [redacted]
(
วันที่ 4 เดือน ก.พ. ปี 69

# หลักฐานการยื่นรายงานเข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์

| | |
|---|---|
| เลขที่ Monitor : | 256902-868 |
| ชื่อโครงการ : | โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย |
| รอบรายงาน : | ก.ค. 68 - ธ.ค. 68 |
| วันที่ยื่นรายงาน : | 16/02/2569 |
| เลขที่ IEE/EIA/EHIA : | 15141 |
| ผู้ยื่นรายงาน : | นายกิตติศักดิ์ สว่างศรี |
| อีเมล : | kitti.srt@gmail.com |
| โทรศัพท์ : | 022204765 |

**QR Code สำหรับเรียกดูข้อมูลรายงานรายงาน Monitor นี้**

โดยท่านสามารถเรียกดูข้อมูลรายงานต่างๆ

ที่เกี่ยวข้องกับโครงการได้ผ่านโมบายแอปพิเคชัน Smart EIA

อีกหนึ่งช่องทาง

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กองพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

Division of Environmental Impact Assessment Development

ที่ รฟ.กส.๑๖๐๐/๒๐๗๔/๒๕๖๘

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน
กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐

๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๘

เรื่อง แจ้งเลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ประจำเดือนมกราคม - เดือนมิถุนายน ๒๕๖๘

เรียน เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อ้างถึง ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๙ ตอนพิเศษ ๒๓ ง วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๕ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ข้อ ๓ ความถี่ และข้อยกเว้นในการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ (๓) ระบุว่า “กรณีโครงการหรือกิจการเริ่มต้นดำเนินการในช่วงระยะก่อสร้าง หรือช่วงระยะดำเนินการ หรือช่วงเวลาตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายใน ๒ เดือน ก่อนครบกำหนดการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการข้อ ๓ (๑) หรือ (๒) แล้วแต่กรณี ให้เลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการครั้งนั้นออกไป และให้นำผลการปฏิบัติตามมาตรการที่เลื่อนการเสนอไปรวมไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการในรอบถัดไป โดยให้แยกส่วนให้ชัดเจน พร้อมกับให้ระบุเหตุผลของการดำเนินงานดังกล่าวประกอบไว้ในรายงานด้วย ทั้งนี้ ให้มีหนังสือแจ้งการเลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมายหรือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แล้วแต่กรณีด้วยทุกครั้ง” ดังอ้างถึง นั้น

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย โดยได้เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๘ และได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง เป็นผู้รับจ้างก่อสร้าง ซึ่งกำหนดให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด เนื่องจากโครงการฯ ได้เริ่มต้นดำเนินการในช่วงระยะก่อสร้างก่อนครบกำหนดการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ ๒ เดือน ดังนั้น การรถไฟฯ จึงขอเลื่อนการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรดังกล่าว และจะรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการข้อ ๓ (๓) ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในครั้งถัดไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

(นายจเร รุ่งฐานีย)
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
ปฏิบัติการแทน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานนโยบายและแ
และสิ่งแวด
[redacted]
เจ้าหน้าที่ตรวจ - รับเอกสารงานสารบรร
วันที่ 31 ก.ค. 2568
เวลา 16.10 น.

ได้รับเอกสารฉบับนี้แล้ว
[redacted]
(สงนาม).....
(ชัววรณ
วันที่ 31 เดือน กค. ปี 68

ศูนย์โครงการพิเศษและก่อสร้าง
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
โทรศัพท์. ๐ ๒๒๒๐ ๔๗๖๕
โทรสาร ๐ ๒๒๒๐ ๔๗๖๔

# ภาคผนวก ข-3

## เอกสารงานเกี่ยวข้องกับงานเวนคืนที่ดินของโครงการ

# พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน



# พระราชกฤษฎีกา

กำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น
อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น อำเภอโนนสะอาด
อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ
ช่วงขอนแก่น - หนองคาย
พ.ศ. ๒๕๖๘

---

## พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๖ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๘
เป็นปีที่ ๑๐ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรกำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลสำราญ ตำบลโนนท่อน อำเภอเมืองขอนแก่น ตำบลม่วงหวาน ตำบลหนองกุง ตำบลวังชัย อำเภอน้ำพอง ตำบลเขาสวนกวาง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น ตำบลทมนางาม ตำบลโคกกลาง อำเภอโนนสะอาด ตำบลห้วยเกิ้ง ตำบลผาสุก อำเภอกุมภวาปี ตำบลห้วยสามพาด อำเภอประจักษ์ศิลปาคม ตำบลโนนสูง ตำบลหนองไผ่ ตำบลหมูม่น ตำบลนากว้าง ตำบลกุดสระ ตำบลบ้านขาว อำเภอเมืองอุดรธานี ตำบลนาพู่ อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี และตำบลสระใคร อำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อสร้างทางรถไฟ

เครื่องประกอบทางรถไฟ ทาง และสิ่งจำเป็นอื่นตามโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย และเพื่อนำที่ดินไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๗๕ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๘ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ และมาตรา ๓๗ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๐ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชกฤษฎีกานี้เรียกว่า “พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย พ.ศ. ๒๕๖๘”

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ที่ดินที่จะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการสร้างทางรถไฟ เครื่องประกอบทางรถไฟ ทาง และสิ่งจำเป็นอื่นตามโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย และเพื่อนำที่ดินไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืน

มาตรา ๔ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดสี่ปี

มาตรา ๕ เขตที่ดินที่จะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้ อยู่ในท้องที่ตำบลสำราญ ตำบลโนนท่อน อำเภอเมืองขอนแก่น ตำบลม่วงหวาน ตำบลหนองกุง ตำบลวังชัย อำเภอน้ำพอง ตำบลเขาสวนกวาง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น ตำบลทมนางาม ตำบลโคกกลาง อำเภอโนนสะอาด ตำบลห้วยเกิ้ง ตำบลผาสุก อำเภอกุมภวาปี ตำบลห้วยสามพาด อำเภอประจักษ์ศิลปาคม ตำบลโนนสูง ตำบลหนองไผ่ ตำบลหมูม่น ตำบลนากว้าง ตำบลกุดสระ ตำบลบ้านขาว อำเภอเมืองอุดรธานี ตำบลนาพู่ อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี และตำบลสระใคร อำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย มีส่วนแคบที่สุดหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และส่วนกว้างที่สุดสองร้อยห้าสิบเมตร ทั้งนี้ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกานี้

มาตรา ๖ ให้เริ่มต้นเข้าสำรวจที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกานี้ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกานี้ใช้บังคับ

มาตรา ๗ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหน้าที่ในการเวนคืน

มาตรา ๘ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชกฤษฎีกานี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
ภูมิธรรม เวชยชัย
รองนายกรัฐมนตรี

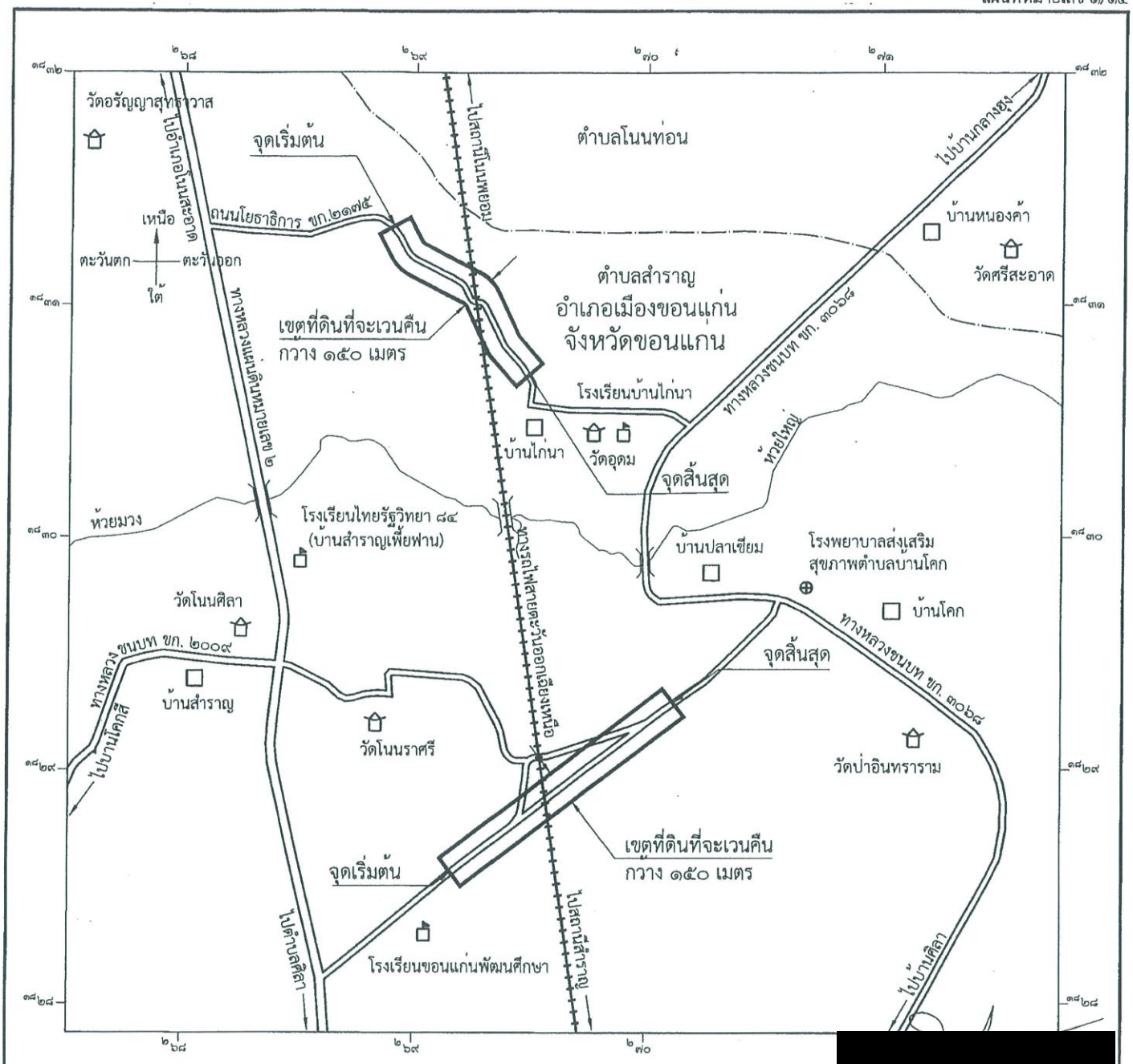
แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๒๕,๐๐๐

0 ๐.๕ ๑ ๑.๕ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๑/๑๕




เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- หมู่บ้าน บ้าน
- โรงพยาบาล สถานีอนามัย
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน

[redacted]
(นายสมโชค อื่นฮะรุนรักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

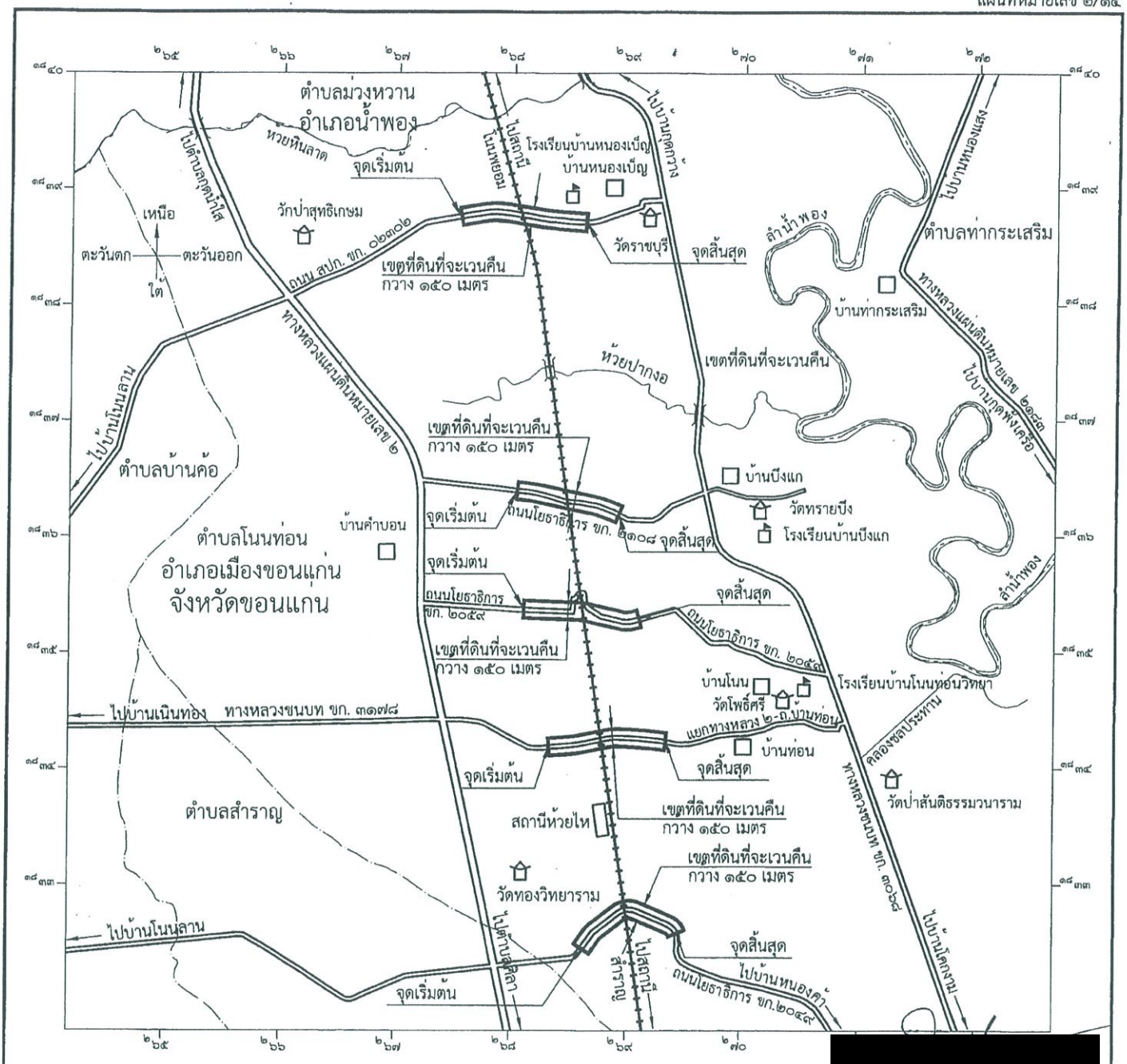
แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๕๐,๐๐๐

0 ๑ ๒ ๓ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๒/๑๕




## เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตอำเภอ เขตกิ่งอำเภอ
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- หมู่บ้าน บ้าน
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน
- สถานีรถไฟ

[redacted]
(นายสมโชค อินทร์นุรักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

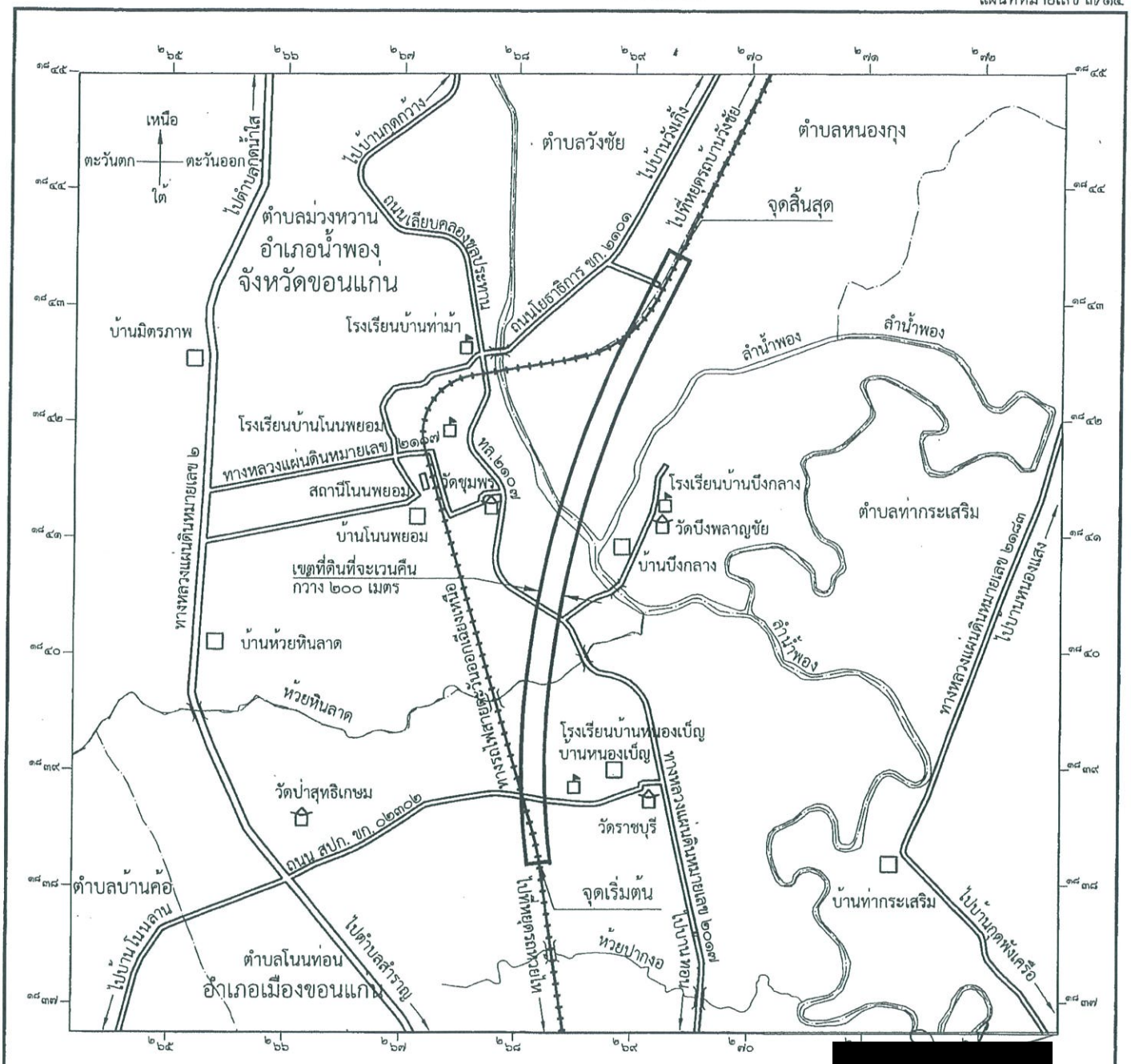
แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๕๐,๐๐๐

๐ ๑ ๒ ๓ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๓/๑๕




เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตอำเภอ เขตกิ่งอำเภอ
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- หมู่บ้าน บ้าน
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน
- สถานีรถไฟ

[redacted]
(นายสมโชค อินทรนุรักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

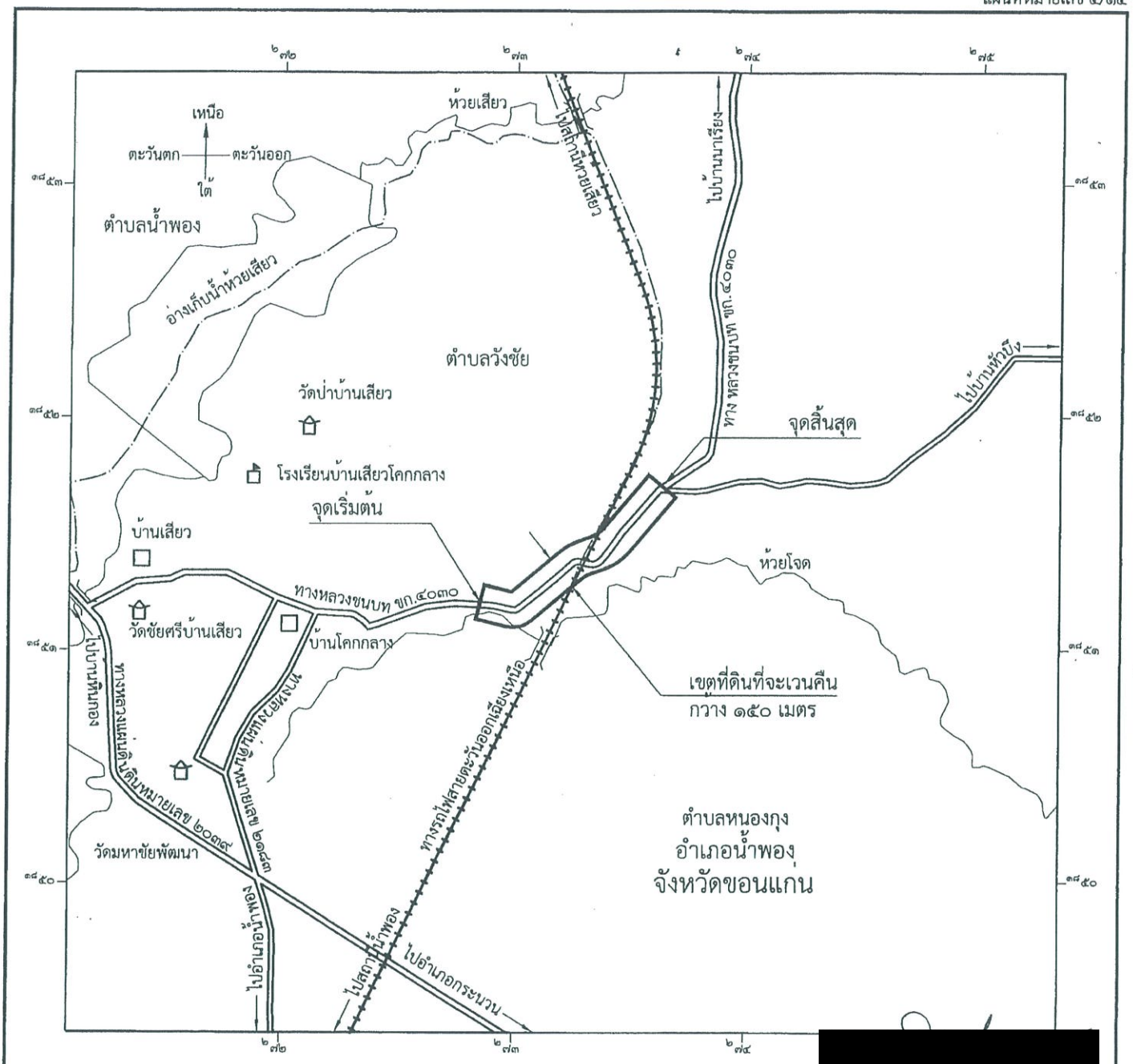
[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย
พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๒๕,๐๐๐

๐ ๐.๕ ๑ ๑.๕ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๔/๑๕




เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- หมู่บ้าน บ้าน
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน

[redacted]
(นายสมโชค อินทรนุรักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

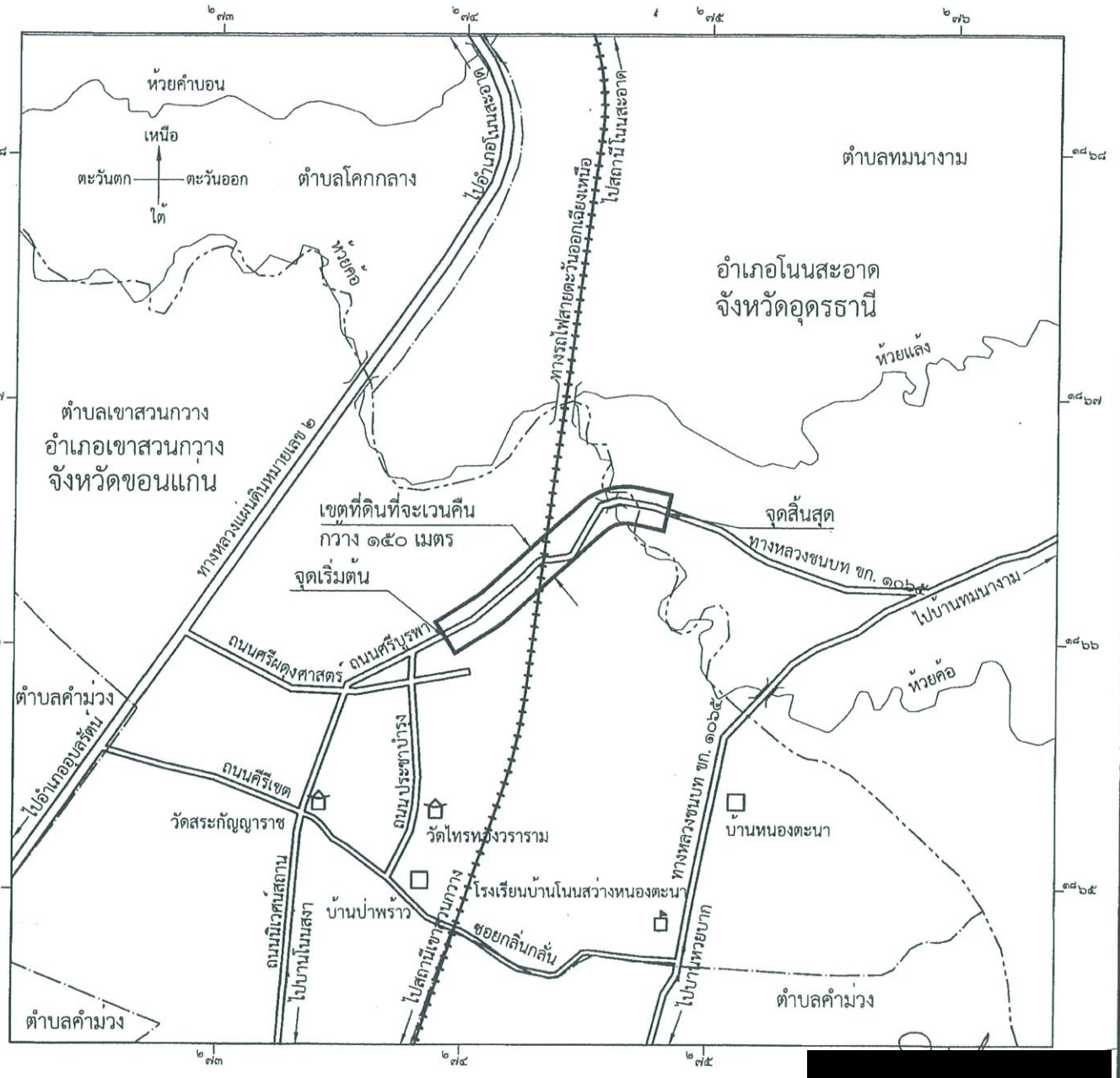
แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๒๕,๐๐๐

๐ ๐.๕ ๑ ๑.๕ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๕/๑๕




เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตจังหวัด
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- หมู่บ้าน บ้าน
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน

[redacted]
(นายสมโชค อินทรนุรักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

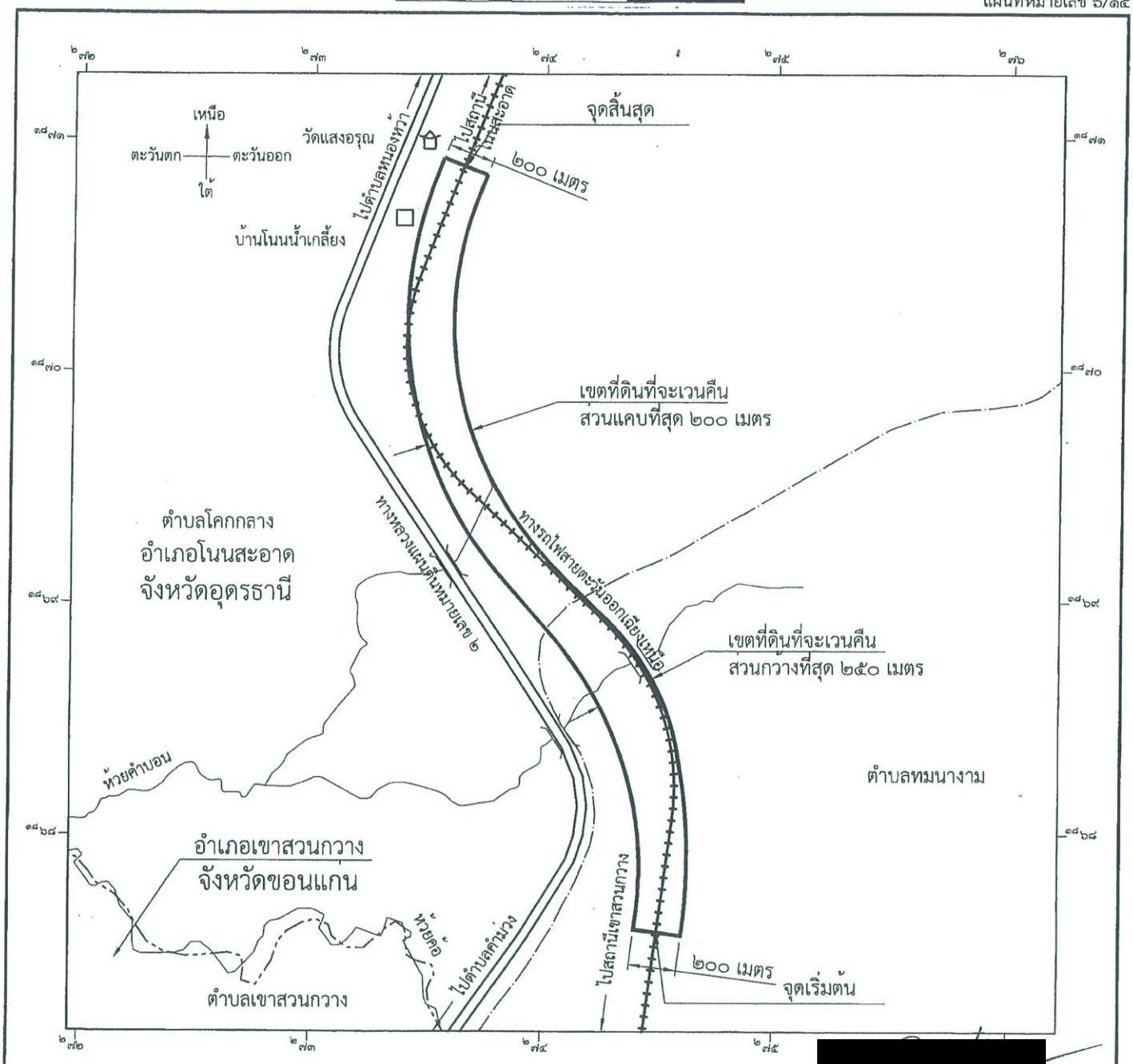
แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๒๕,๐๐๐

๐ ๐.๕ ๑ ๑.๕ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๖/๑๕




เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตจังหวัด
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- หมู่บ้าน บ้าน
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน

[redacted]
(นายสมโชค อินทรนุรักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

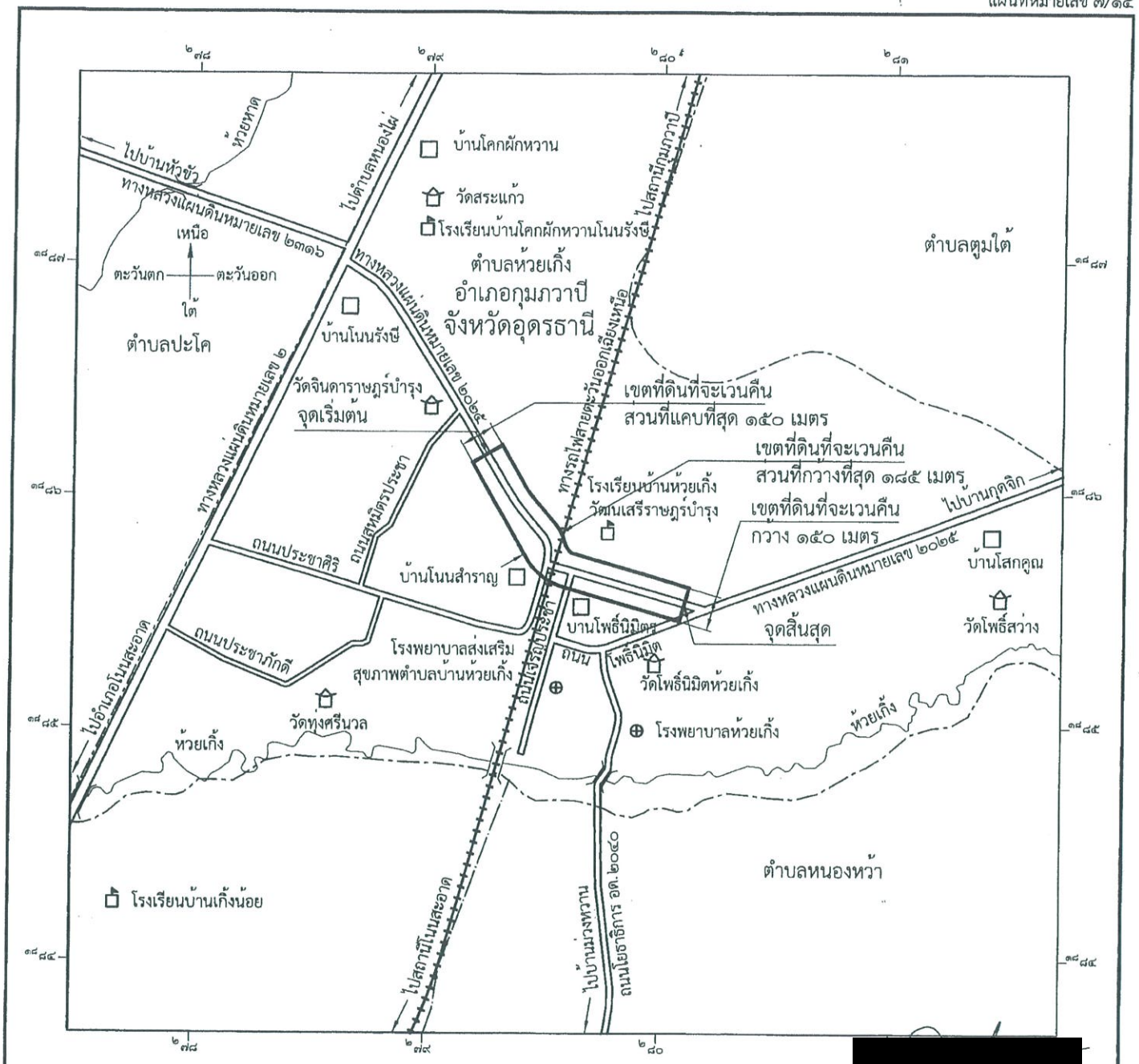
[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย
พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๒๕,๐๐๐
๐ ๐.๕ ๑ ๑.๕ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๗/๑๕




เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตอำเภอ เขตของเขต
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- หมู่บ้าน บ้าน
- โรงพยาบาล สถานีอนามัย
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน

[redacted]
(นายสมโชค อินทร์นุรักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย
พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๒๕,๐๐๐
๐ ๐.๕ ๑ ๑.๕ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๘/๑๕




เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตอำเภอ เขตกิ่งอำเภอ
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- หมู่บ้าน บ้าน
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน
- สถานีรถไฟ

[redacted]
(นายสมโชค อินทรนุรักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

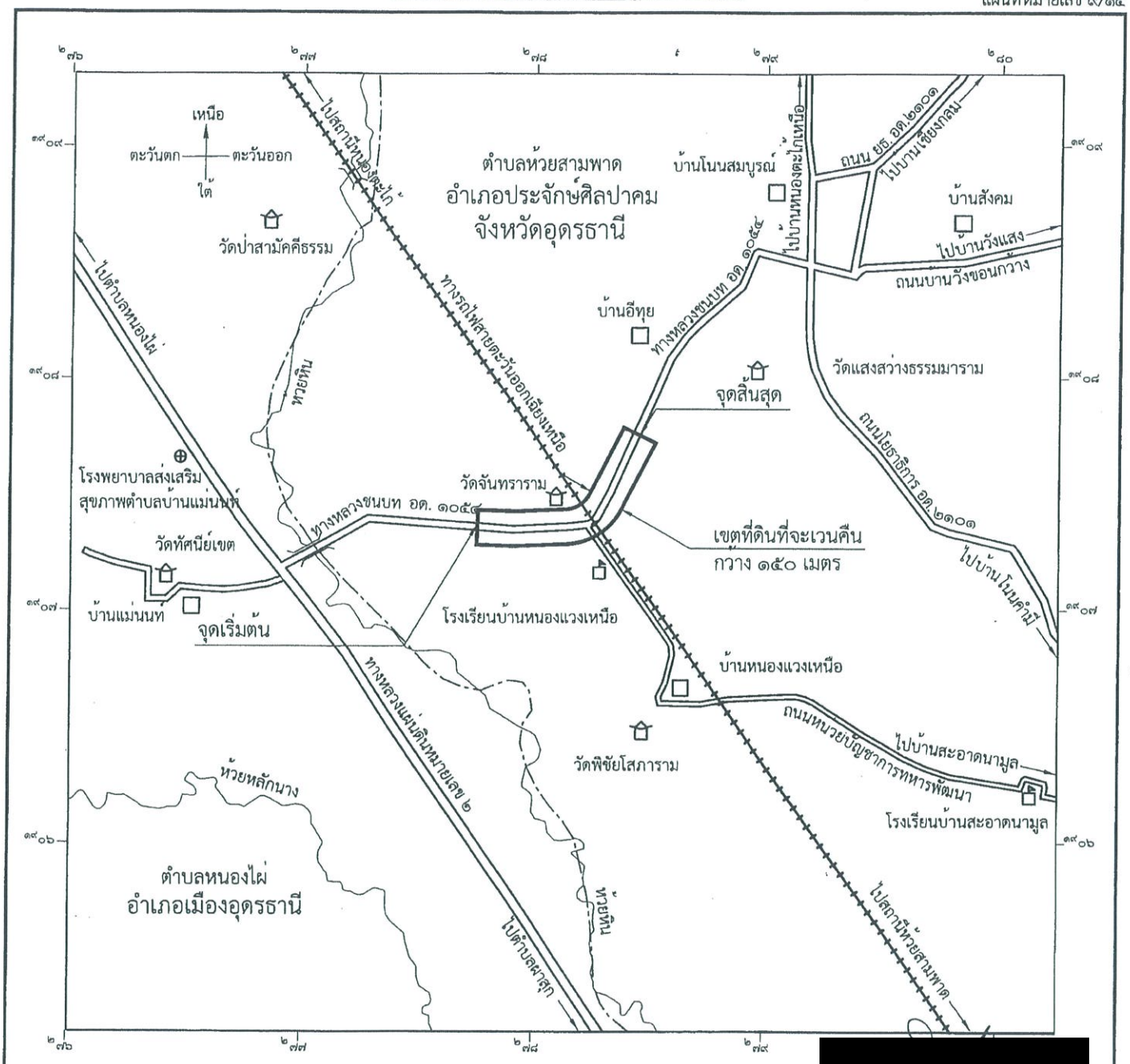
แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๒๕,๐๐๐

๐ ๐.๕ ๑ ๑.๕ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๙/๑๕




## เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตอำเภอ เขตกิ่งอำเภอ
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- หมู่บ้าน บ้าน
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน

[redacted]
(นายสมโชค อินทรนุรักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

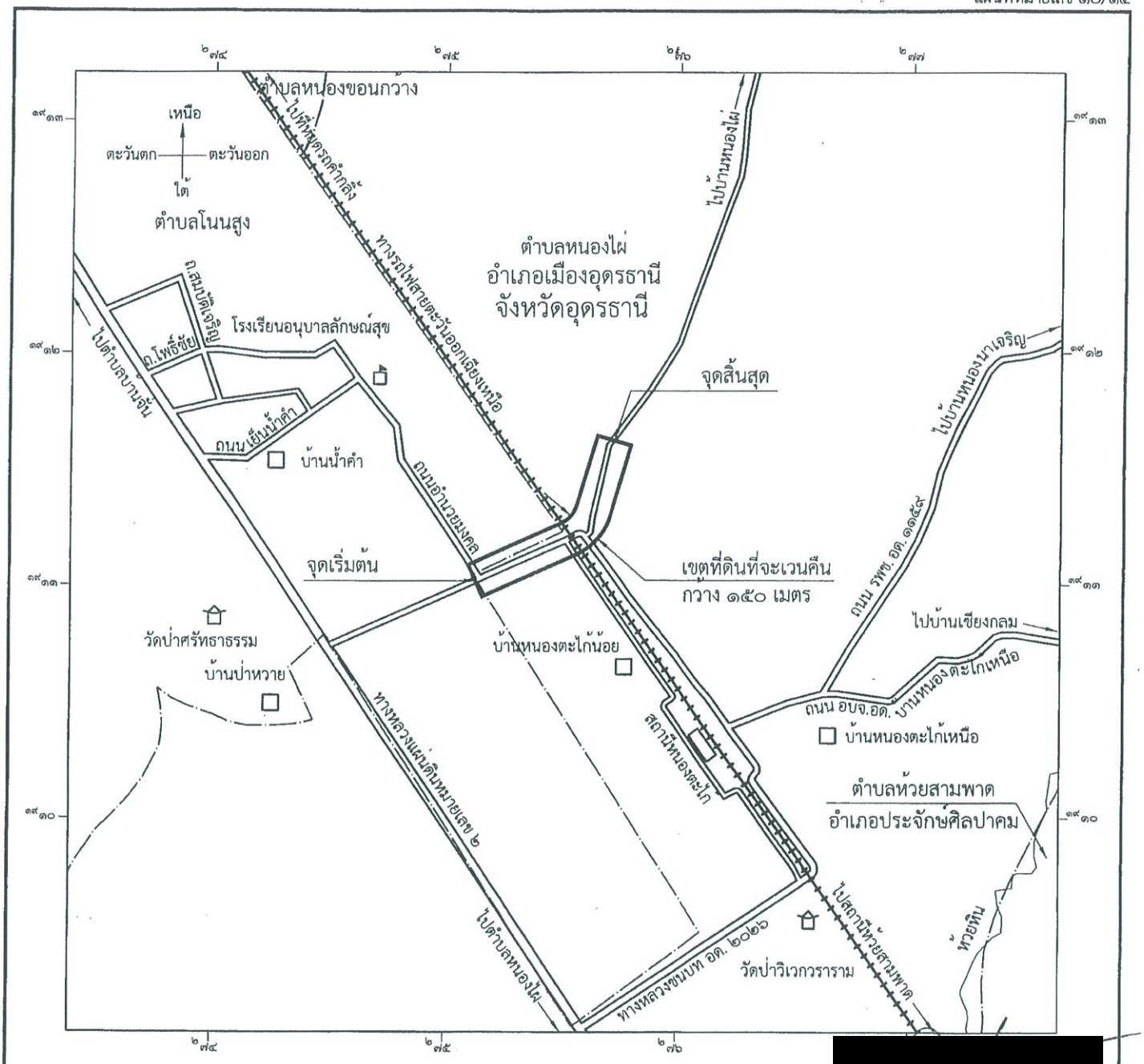
แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๒๕,๐๐๐

๐ ๐.๕ ๑ ๑.๕ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๑๐/๑๕




เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตจังหวัด
- เขตอำเภอ เขตของเขต
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- หมู่บ้าน บ้าน
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน

[redacted]
(นายสมโชค อินทรบุรักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

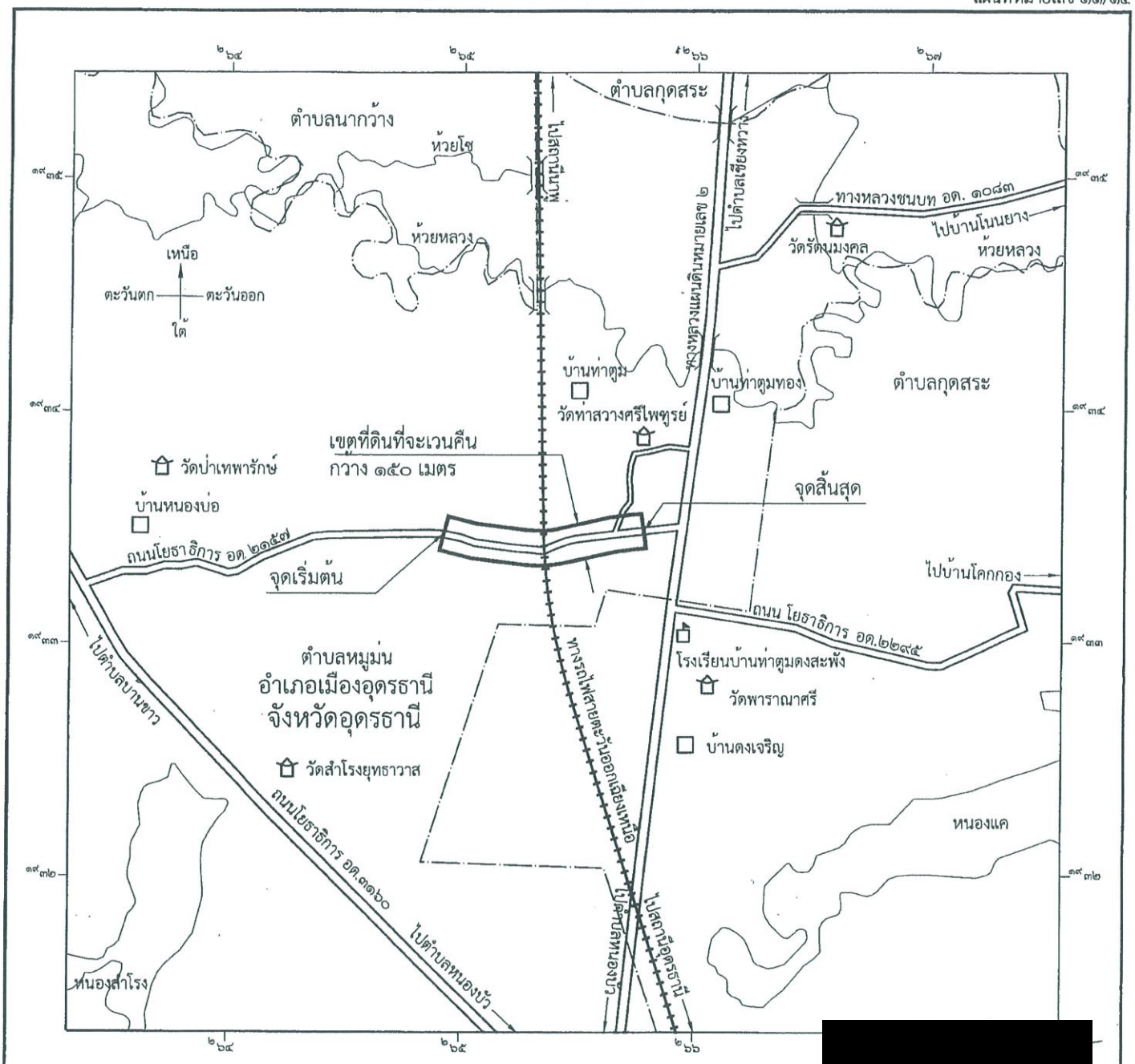
[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย
พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๒๕,๐๐๐
๐ ๐.๕ ๑ ๑.๕ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๑๑/๑๕




เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตตำบล เขตองค์กรการบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- อ่างเก็บน้ำ หนอง บึง
- หมู่บ้าน บ้าน
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน

[redacted]
(นายสมโชค อินทร์นุรักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

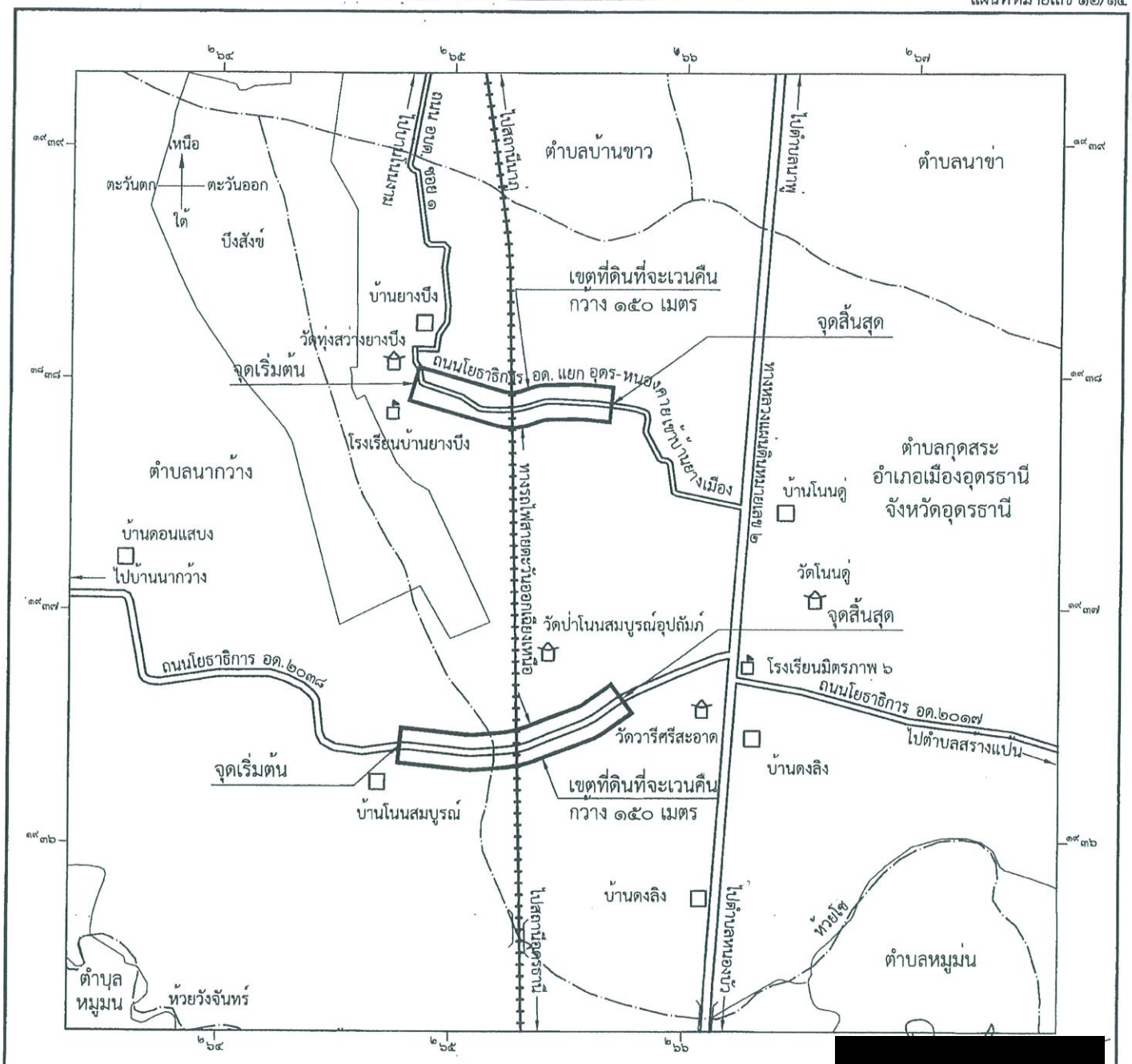
แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๒๕,๐๐๐

๐ ๐.๕ ๑ ๑.๕ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๑๒/๑๕




เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตอำเภอ
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- หมู่บ้าน บ้าน
- โรงพยาบาล สถานีอนามัย
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน

[redacted]
(นายสมโชค อินทร์นุรักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

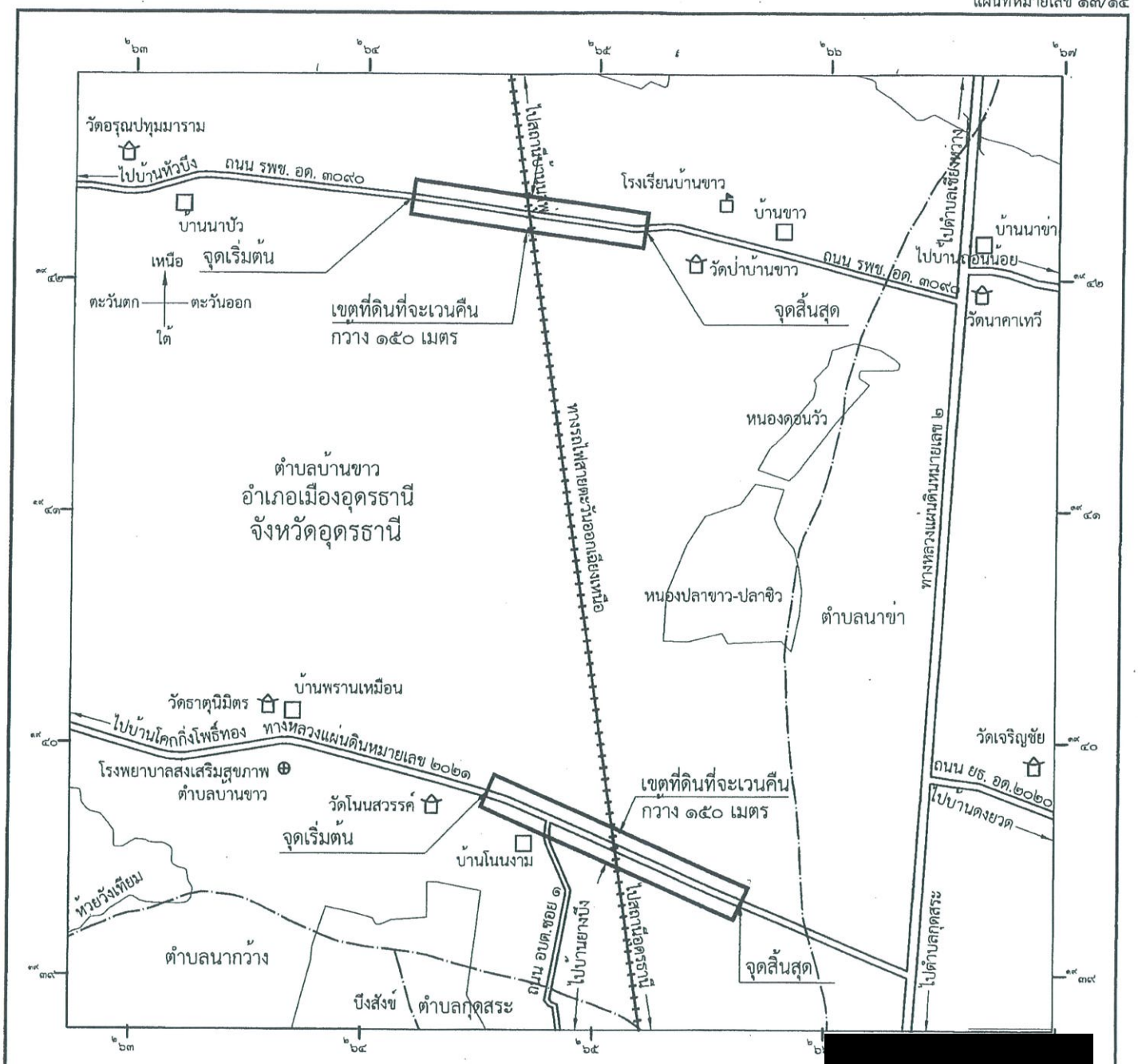
แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๒๕,๐๐๐

๐ ๐.๕ ๑ ๑.๕ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๑๓/๑๕




## เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตจังหวัด
- เขตอำเภอ เขตของเขต
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- อ่างเก็บน้ำ หนอง บึง
- หมู่บ้าน บ้าน
- โรงพยาบาล สถานีอนามัย
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน

[redacted]
(นายสมโชค ชินทรัพย์รักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีรัศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

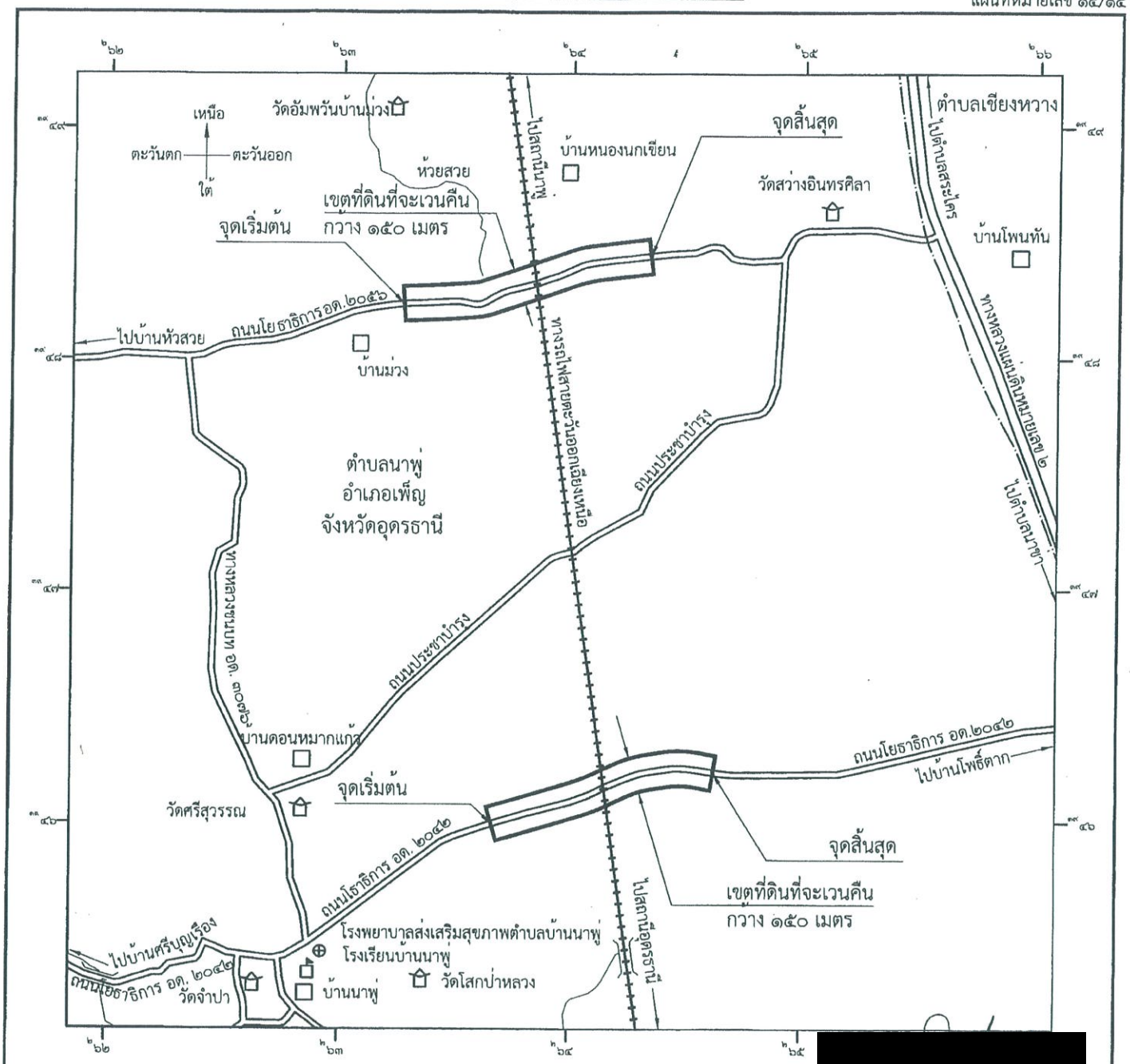
แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๒๕,๐๐๐

๐ ๐.๕ ๑ ๑.๕ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๑๔/๑๕




เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ขอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- หมู่บ้าน บ้าน
- โรงพยาบาล สถานีอนามัย
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน

[redacted]
(นายสมโชค อินทร์นุรักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

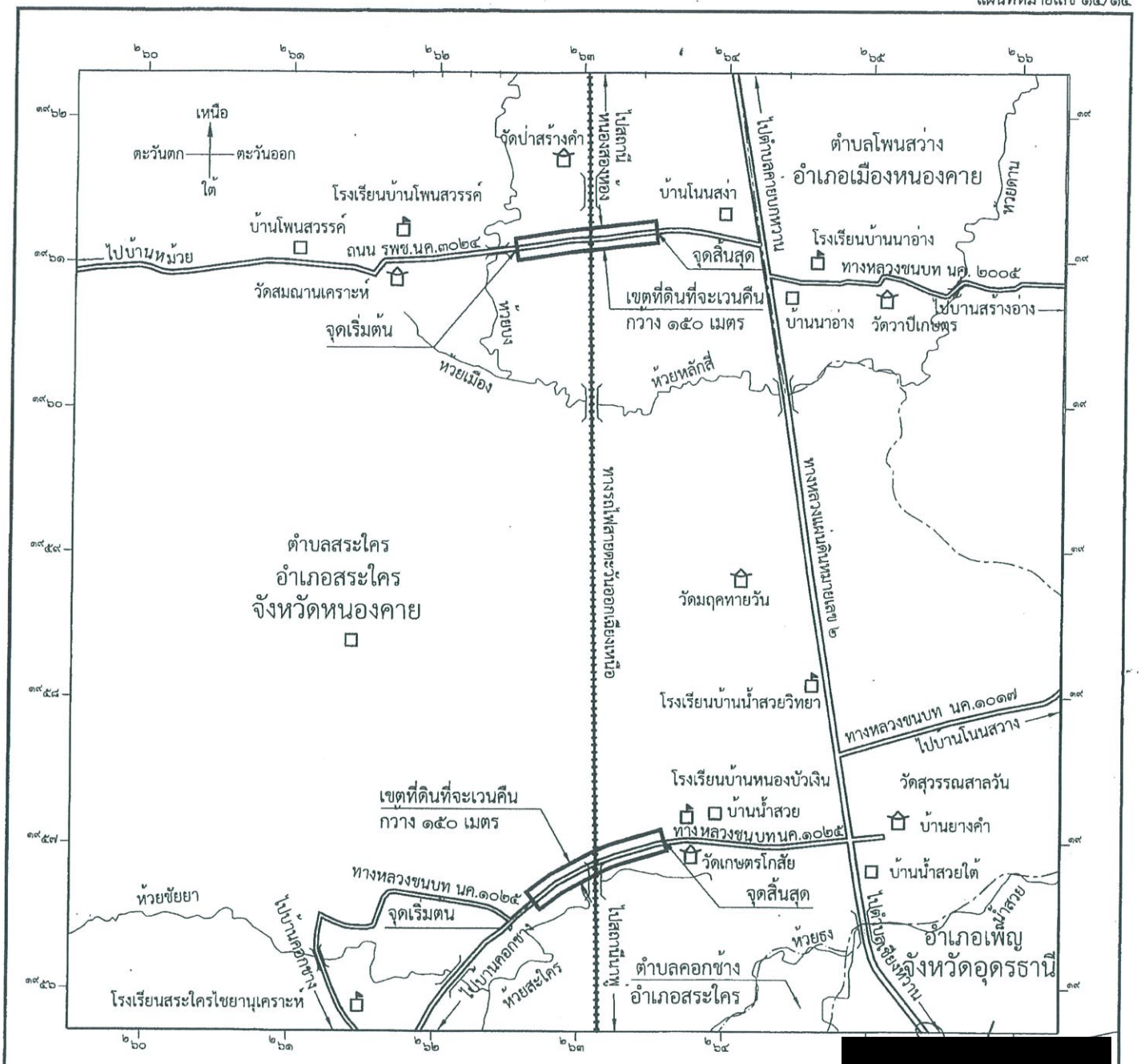
[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น
อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี
และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่
ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย
พ.ศ. ๒๕๖๘

มาตราส่วน ๑ : ๔๐,๐๐๐
๐ ๑ ๒ ๓ กิโลเมตร

แผนที่หมายเลข ๑๕/๑๕




## เครื่องหมาย

- แนวเขตที่ดินที่จะเวนคืน
- เขตอำเภอ
- เขตตำบล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล
- ทางหลวง ถนน ซอย
- ทางรถไฟ
- สะพาน
- แม่น้ำ คลอง ห้วย
- หมู่บ้าน บ้าน
- มหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน
- วัด ศาสนสถาน

[redacted]
(นายสมโชค ชินทรัพย์รักษ์)
หัวหน้ากองจัดการที่ดิน

[redacted]
( นายอนันต์ เจนงามกุล )
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง

[redacted]
(นายวีริศ อัมระปาล)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ คือ เนื่องจากมีความจำเป็นต้องสร้างทางรถไฟ เครื่องประกอบทางรถไฟ ทาง และสิ่งจำเป็นอื่นตามโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ในท้องที่ตำบลสำราญ ตำบลโนนท่อน อำเภอเมืองขอนแก่น ตำบลม่วงหวาน ตำบลหนองกุง ตำบลวังชัย อำเภอน้ำพอง ตำบลเขาสวนกวาง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น ตำบลทมนางาม ตำบลโคกกลาง อำเภอโนนสะอาด ตำบลห้วยเกิ้ง ตำบลผาสุก อำเภอกุมภวาปี ตำบลห้วยสามพาด อำเภอประจักษ์ศิลปาคม ตำบลโนนสูง ตำบลหนองไผ่ ตำบลหมูม่น ตำบลนากว้าง ตำบลกุดสระ ตำบลบ้านขาว อำเภอเมืองอุดรธานี ตำบลนาพู่ อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี และตำบลสระใคร อำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่การจราจรและการขนส่งอันเป็นกิจการสาธารณูปโภค และเพื่อนำที่ดินไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืน สมควรกำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในท้องที่ดังกล่าว เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปทำการสำรวจเพื่อให้ทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องได้มาโดยแน่ชัด จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้

คำสั่งเฉพาะที่ ก. 25/2569 ลงวันที่ 8 มกราคม 2569

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคา

อสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทน

ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินเวนคืน

ศูนย์โครงการก่อสร้าง
คส. 1318 เวลา 15:13
วันที่ 21 เม.ย. 2569

ดำเนินการผ่าน E-DOC
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
กส. 2624/69 เวลา 8.43
วันที่ 21 เม.ย. 2569

# บันทึกข้อความ

เลขที่ รฟ.วก.๑๐๐๑/๙๓๐ /๒๕๖๙

20 เม.ย. 2569
กองกลาง สำนักงานผู้ว่าการ

เรื่อง นำส่งคำสั่งเฉพาะที่ ก.๒๕/๒๕๖๙

เรียน วญส.

กองกลาง สำนักงานผู้ว่าการ ขอนำส่งคำสั่งเฉพาะที่ ก.๒๕/๒๕๖๙ ลงวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๙ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทน ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเมืองเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคายดังแนบมาพร้อมนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และกรุณารับไว้พิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

[redacted]
(นายสนิท พลสรรค์)
ผสก./กกก.

ศูนย์โครงการก่อสร้าง
SRT.KN/ 846-4 /2569
ลงวันที่ 22 เม.ย 69 เวลา.....

เรียน ผสร.
เพื่อทราบ
วอร.

เพื่อทราบและดำเนินการตามคำสั่งข้างต้นต่อไป

[redacted]
(นายอรรถพล เกาประเสริฐ)
วญส.
21 เม.ย.69

เรียน วปท.2 กกต พกน.8 (นายจักรี, นายอัครสิทธิ์)
เพื่อทราบและดำเนินการตามคำสั่งข้างต้น

[redacted]
นายพฤติน้ย เลือดนักรา
วอร.
22 เม.ย. 2569

เรียน เลขานุการศูนย์โครงการ
เพื่อทราบและดำเนินการ
ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

[redacted]
นายไชยา วงศ์สิทธิพรรุ่ง
วปท.๒(PE/CT)
22 เม.ย. 69



คำสั่งเฉพาะ
ที่ ก. ๒๕/๒๕๖๘

การรถไฟแห่งประเทศไทย

**เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทน ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย**

**********

ตามที่ได้มีประกาศบังคับใช้พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น อำเภอโนนสะอาด อำเภอกุมภวาปี อำเภอประจักษ์ศิลปาคม อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย พ.ศ. ๒๕๖๘ ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๔๒ ตอนที่ ๔๙ ก หน้า ๔๑ - ๔๔ ลงวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๘ มีผลบังคับใช้ ๔ ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๘ ถึงวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๗๒ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการสร้างทางรถไฟ เครื่องประกอบทางรถไฟ ทาง และสิ่งจำเป็นอื่นตามโครงการก่อสร้างทางคู่ ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย และเพื่อนำที่ดินไปชดเชยให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืน โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหน้าที่ในการเวนคืน และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชกฤษฎีกานี้ นั้น

บัดนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เข้าดำเนินการสำรวจ และจัดทำรายละเอียดข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืน ทั้งหมดในท้องที่ ตำบลโนนท่อน อำเภอเมืองขอนแก่น ตำบลม่วงหวาน ตำบลหนองกุง ตำบลวังชัย อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ตำบลทมนางาม ตำบลโคกกลาง อำเภอโนนสะอาด ตำบลโนนสูง ตำบลหนองไผ่ ตำบลหมูม่น อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี เสร็จเรียบร้อยแล้ว

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๖๒ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทน ประกอบด้วยบุคคลดังต่อไปนี้

คณะที่ ๑. ในเขตท้องที่ตำบลโนนท่อน อำเภอเมืองขอนแก่น และตำบลม่วงหวาน ตำบลหนองกุง ตำบลวังชัย อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น

| | |
|---|---|
| ๑.๑ นายอำเภอเมืองขอนแก่น | เป็นประธาน และกรรมการในเขตท้องที่อำเภอเมืองขอนแก่น |
| ๑.๒ นายอำเภอน้ำพอง | เป็นกรรมการในเขตท้องที่อำเภอน้ำพอง |
| ๑.๓ เจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดขอนแก่น หรือผู้แทน | เป็นกรรมการ |

๑.๔ เจ้าพนักงาน ...

| | |
|---|---|
| ๑.๔ เจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดขอนแก่น สาขาน้ำพอง หรือผู้แทน | เป็นกรรมการ |
| ๑.๕ ธนารักษ์พื้นที่ขอนแก่น หรือผู้แทน | เป็นกรรมการ |
| ๑.๖ นายกเทศมนตรีตำบลโนนท่อน | เป็นกรรมการในเขตท้องที่ตำบลโนนท่อน อำเภอเมืองขอนแก่น |
| ๑.๗ นายกเทศมนตรีตำบลม่วงหวาน | เป็นกรรมการในเขตท้องที่ตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง |
| ๑.๘ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหนองกุง | เป็นกรรมการในเขตท้องที่ตำบลหนองกุง อำเภอน้ำพอง |
| ๑.๙ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลวังชัย | เป็นกรรมการในเขตท้องที่ตำบลวังชัย อำเภอน้ำพอง |
| ๑.๑๐ วิศวกรกำกับการกองปรับปรุงทาง เขต ๒ การรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน | เป็นกรรมการ |
| ๑.๑๑ หัวหน้ากองจัดการที่ดิน การรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน | เป็นกรรมการ และเลขานุการ |
| ๑.๑๒ พนักงานเทคนิค ๘ กองจัดการที่ดิน การรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน | เป็นผู้ช่วยเลขานุการ |

คณะที่ ๒. ในเขตท้องที่ตำบลโนนสูง ตำบลหนองไผ่ ตำบลหมูม่น อำเภอเมืองอุดรธานี และตำบลทมนางาม ตำบลโคกกลาง อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

| | |
|---|---|
| ๒.๑ นายอำเภอเมืองอุดรธานี | เป็นประธาน และกรรมการในเขตท้องที่อำเภอเมืองอุดรธานี |
| ๒.๒ นายอำเภอโนนสะอาด | เป็นกรรมการในเขตท้องที่อำเภอโนนสะอาด |
| ๒.๓ เจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดอุดรธานี หรือผู้แทน | เป็นกรรมการ |
| ๒.๔ เจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดอุดรธานี สาขากุมภวาปี ส่วนแยกโนนสะอาด หรือผู้แทน | เป็นกรรมการ |
| ๒.๕ ธนารักษ์พื้นที่อุดรธานี หรือผู้แทน | เป็นกรรมการ |
| ๒.๖ ปฏิรูปที่ดินจังหวัดอุดรธานี หรือผู้แทน | เป็นกรรมการ |
| ๒.๗ นายกเทศมนตรีตำบลโนนสูง-น้ำคำ | เป็นกรรมการในเขตท้องที่ตำบลโนนสูง อำเภอเมืองอุดรธานี |
| ๒.๘ นายกเทศมนตรีตำบลหนองไผ่ | เป็นกรรมการในเขตท้องที่ตำบลหนองไผ่ อำเภอเมืองอุดรธานี |
| ๒.๙ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหมูม่น | เป็นกรรมการในเขตท้องที่ตำบลหมูม่น อำเภอเมืองอุดรธานี |
| ๒.๑๐ นายกเทศมนตรีตำบลทมนางาม | เป็นกรรมการในเขตท้องที่ตำบลทมนางาม อำเภอโนนสะอาด |

๒.๑๑ นายก ...

๒.๑๑ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลโคกกลาง เป็นกรรมการในเขตท้องที่
ตำบลโคกกลาง อำเภอโนนสะอาด

๒.๑๒ วิศวกรกำกับการกองปรับปรุงทาง เขต ๒
การรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน เป็นกรรมการ

๒.๑๓ หัวหน้ากองจัดการที่ดิน
การรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน เป็นกรรมการ และเลขานุการ

๒.๑๔ พนักงานเทคนิค ๘ กองจัดการที่ดิน
การรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

ให้คณะกรรมการกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นให้แก่เจ้าของภายในแนวเขตที่ดินที่จะเวนคืนให้แล้วเสร็จ ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง และประกาศให้ประชาชนทราบ ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นไม่อาจกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นให้แล้วเสร็จได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ รัฐมนตรีอาจอนุมัติให้ขยายระยะเวลาได้ไม่เกินเก้าสิบวัน โดยทำเป็นประกาศและระบุเหตุผลการขยายระยะเวลาไว้ด้วย และให้นำความในมาตรา ๑๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.๒๕๖๒ มาใช้บังคับกับการเผยแพร่ประกาศดังกล่าวโดยอนุโลม

ในกรณีที่รัฐมนตรีเห็นว่าราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการได้กำหนดไว้ต่ำหรือสูงเกินไป ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม รัฐมนตรีจะเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อกำหนดราคาใหม่ให้เกิดความเป็นธรรมขึ้นก็ได้ ราคาที่คณะรัฐมนตรีกำหนดดังกล่าวให้ถือว่าเป็นราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นที่คณะกรรมการกำหนด ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๙

[redacted]

(นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง)
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการในตำแหน่ง ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
ในฐานะเป็นเจ้าหน้าที่ในการเวนคืน

# ภาคผนวก ข-4

## หลักฐานการชำระค่าบริการเก็บขยะมูลฝอย

## ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569

**ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย** เล่มที่ 35/69 เลขที่ 19

**สำนักงาน** ทต. ลานจิน

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา ..... ลิตร ..... เดือน

ประจำเดือน ธ.ค.68 - ม.ค.69 จาก กิจการร่วมการค้า ชลวี-เอเสก่อสร้าง (สำนักงานใหญ่)

บ้านเลขที่ 293/3 ม.4 ถนน ..... ตำบล ห้วยต้น .....

อำเภอ เมือง จ.อุบลราชธานี เป็นเงิน 1000. (หนึ่งพันบาทถ้วน) บาท ..... สตางค์

ไว้แล้ว แต่วันที่ 9 ม.ค. 2569.

* โอน 9/1/69 [redacted] ..... ผู้รับเงิน

..... หัวหน้าหน่วยงานคลัง

**ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย** เล่มที่ 35/69 เลขที่ 19

**สำนักงาน** ทต. ลานจิน

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา ..... ลิตร ..... เดือน

ประจำเดือน ธ.ค.68 - ม.ค.69 จาก กิจการร่วมการค้า ชลวี-เอเสก่อสร้าง (สำนักงานใหญ่)

บ้านเลขที่ 293/3 ม.4 ถนน ..... ตำบล ห้วยต้น .....

อำเภอ เมือง จ.อุบลราชธานี เป็นเงิน 1000. (หนึ่งพันบาทถ้วน) บาท ..... สตางค์

ไว้แล้ว แต่วันที่ 9 ม.ค. 2569.

* โอน 9/1/69 [redacted] ..... ผู้รับเงิน

..... หัวหน้าหน่วยงานคลัง

**ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย** เล่มที่ 53/67 เลขที่ 16

**สำนักงาน** [illegible]

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา ..... ลิตร (สำนักงานใหญ่) ..... เดือน

ประจำเดือน กุมภาพันธ์ 67 จาก กิจการร่วมค้า ธ. ทวีกิจ ..... เอเชีย ก่อสร้าง

บ้านเลขที่ 293/3 ถนน มิตรภาพ ตำบล บ้านจั่น

อำเภอ เมือง จ. อุดรธานี เป็นเงิน 500 บาท - สตางค์

ไว้แล้ว แต่วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2567

[redacted] ..... ผู้รับเงิน

..... หัวหน้าหน่วยงานคลัง

**ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย** เล่มที่ 53/67 เลขที่ 16

เทศบาลตำบลบ้านจั่น

**สำนักงาน** .....

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา ..... ลิตร (สำนักงานใหญ่) ..... เดือน

ประจำเดือน กุมภาพันธ์ 67 จาก กิจการร่วมค้า ธ. ทวีกิจ ..... เอเชีย ก่อสร้าง

บ้านเลขที่ 293/3 ถนน มิตรภาพ ตำบล บ้านจั่น

อำเภอ เมือง จ. อุดรธานี เป็นเงิน 500 บาท - สตางค์

ไว้แล้ว แต่วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2567

[redacted] ..... ผู้รับเงิน

..... หัวหน้าหน่วยงานคลัง

**ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย** เล่มที่ 53/69 เลขที่ 40

**สำนักงาน** เทศบาลตำบลบ้านจั

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา ..... ลิตร ..... เดือน

ประจำเดือน มีนาคม 2569 จาก กิจการร่วมการค้า ซงวี - เอเชีย กลอรี่ (สำนักงานใหญ่)

บ้านเลขที่ 293/3 ม.4 ถนน ..... ตำบล มาบจั

อำเภอ เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี เป็นเงิน 500. บาท - สตางค์

ไว้แล้ว แต่วันที่ 12 มี.ค. 69 (ห้าร้อยบาทถ้วน)

* วันที่ 12/3/69 [redacted]

(.....) ผู้รับเงิน

..... หัวหน้าหน่วยงานคลัง

---

**ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย** เล่มที่ 53/69 เลขที่ 40

**สำนักงาน** เทศบาลตำบลบ้านจั

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา ..... ลิตร ..... เดือน

ประจำเดือน มีนาคม 2569 จาก กิจการร่วมการค้า ซงวี - เอเชีย กลอรี่ (สำนักงานใหญ่)

บ้านเลขที่ 293/3 ม.4 ถนน ..... ตำบล มาบจั

อำเภอ เมืองอุดรธานี จ.อุดรธานี เป็นเงิน 500. บาท - สตางค์

ไว้แล้ว แต่วันที่ 12 มี.ค. 69 (ห้าร้อยบาทถ้วน)

* วันที่ 12/3/69 [redacted]

(.....) ผู้รับเงิน

..... หัวหน้าหน่วยงานคลัง

**ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย** เล่มที่ 78/69 เลขที่ 22

**สำนักงาน** เทศบาลตำบลบ้านจั่น

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา.....ลิตร.....เดือน

ประจำเดือน เม.ย - พ.ค. 69 จาก กิจการร้านค้า ส.ทวี-เอเอ กองทุน (เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม)

บ้านเลขที่ 293/3 ม.4 ถนน.....ตำบล.....

อำเภอ เมือง จ.อุดรธานี เป็นเงิน 1000 บาท - สตางค์ (หนึ่งพันบาทถ้วน)

ไว้แล้ว แต่วันที่ 8 พ.ค. 69

ท.ถ.8/5/69.

[redacted] ผู้รับเงิน

.....หัวหน้าหน่วยงานคลัง

**ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย** เล่มที่ 29/69 เลขที่ 19

**สำนักงาน** .....

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา .....ลิตร .....เดือน

ประจำเดือน มิถุนายน 2569 จาก กิจการร่วมการค้า จ.พี. เอนสุก (สำนักงานใหญ่)

บ้านเลขที่ 293/3 ม.4 ถนน ..... ตำบล บ้านฉัน

อำเภอ เมือง จ.อุบลราชธานี เป็นเงิน 500 (ห้าร้อยบาทถ้วน) บาท .....สตางค์

ไว้แล้ว แต่วันที่ 16 มิ.ย. 69

*โอน 16/6/69.

[redacted] ผู้รับเงิน

.....หัวหน้าหน่วยงานคลัง

**ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย** เล่มที่ 29/69 เลขที่ 19

**สำนักงาน** เทศบาลตำบลบ้านฉัน

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา .....ลิตร .....เดือน

ประจำเดือน มิถุนายน 2569 จาก กิจการร่วมการค้า จ.พี. เอนสุก (สำนักงานใหญ่)

บ้านเลขที่ 293/3 ม.4 ถนน ..... ตำบล บ้านฉัน

อำเภอ เมือง จ.อุบลราชธานี เป็นเงิน 500 (ห้าร้อยบาทถ้วน) บาท .....สตางค์

ไว้แล้ว แต่วันที่ 16 มิ.ย. 69

*โอน 16/6/69.

[redacted] ผู้รับเงิน

.....หัวหน้าหน่วยงานคลัง

# ภาคผนวก ข-5

## หนังสือขอความอนุเคราะห์ชี้จุดเพื่อขุดตรวจโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

ที่ รฟ.กส.๑๖๐๐/๖๕๐๖ /๒๕๖๘

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน
กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐

๑๗ สิงหาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ชี้จุดเพื่อขุดตรวจโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

เรียน ผู้อำนวยการสำนักศิลปากรที่ ๘ ขอนแก่น

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือผู้ให้บริการ เลขที่ CSCKN/SRT/๐๑๖๒/LT ลงวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๘

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย และได้ว่าจ้างกลุ่มผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง ประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด ผู้ให้บริการหลัก (Lead Firm) บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด บริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นท์ จำกัด บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไวส โปรเจ็ค คอนซัลติ้ง จำกัด และบริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด เป็นผู้ให้บริการเพื่อควบคุมงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย นั้น

สืบเนื่องจากการสำรวจพื้นที่ก่อสร้างพบว่ามีแหล่งโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ วัดป่าศรีจันทร์ และวัดโพธิ์ทอง (ร้าง) ที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ เพื่อให้การดำเนินงานก่อสร้างเป็นไปตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการฯ จึงขอให้สำนักศิลปากรฯ ให้ความอนุเคราะห์ในการชี้จุดเพื่อขุดตรวจโบราณสถานดังกล่าว ทั้งนี้ ขอมอบหมายให้นายบุญเพิ่ม พลเยี่ยม หมายเลขโทรศัพท์ ๐๘ ๗๙๓๖ ๖๐๓๐ เป็นผู้ประสานงานของผู้รับจ้าง และนางสาวพัชรี ชลาประเสริฐ หมายเลขโทรศัพท์ ๐๘ ๖๔๑๒ ๔๙๔๖ เป็นผู้ประสานงานของกลุ่มผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้างฯ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ตามเรื่องดังกล่าวต่อไป จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]
(นายอรรถพล เกาประเสริฐ)
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
ผู้อำนวยการโครงการงานวิศวกรรมโยธาและระบบราง

ศูนย์โครงการก่อสร้าง
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
โทรศัพท์. ๐ ๒๒๒๐ ๔๗๖๕
โทรสาร ๐ ๒๒๒๐ ๔๗๖๔

CSCKN CONSORTIUM
งานจ้างควบคุมงานก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย
21/11-14 ซอยสุขุมวิท 18 แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 Tel. 0-2259-6575 Fax. 0-2258-1313 E-mail: csckn.center@gmail.com

ศูนย์โครงการก่อสร้าง
SRT.KN/RL.201/2568
วันที่ 5 ส.ค. 68 เวลา.....

ที่ CSCKN/SRT/0162/LT 4 สิงหาคม 2568

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ออกหนังสือถึงสำนักศิลปากรที่ 8 ขอนแก่น เพื่อระบุจุดขุดตรวจโบราณสถาน จำนวน 2 แห่ง

เรียน วิศวกรโครงการด้านบริหารงานก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธาและระบบราง วปท.๒(PE/CT)

อ้างถึง 1. สัญญาผู้รับจ้าง เลขที่ กส.14/ทค./2567 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2567
2. สัญญาที่ปรึกษา เลขที่ กส.1/ทค./2568 ลงวันที่ 7 มกราคม 2568

สิ่งที่ส่งมาด้วย หนังสือ กิจการร่วมค้า ช.ทวี – เอเอสก่อสร้าง จำนวน 1 ชุด
เลขที่ JVKN/CSCKN/0082/LT ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2568

ตามที่ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ตามสัญญาที่อ้างถึง 1. และว่าจ้างกลุ่มผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด บริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ไวส โปรเจ็ค คอนซัลติ้ง จำกัด และบริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด เป็นผู้ให้บริการงานจ้างควบคุมงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ตามสัญญาที่อ้างถึง 2. นั้น

ตามที่กิจการค้าร่วม ช.ทวี - เอเอส ก่อสร้าง ขอความอนุเคราะห์ออกหนังสือถึงสำนักศิลปากรที่ 8 ขอนแก่น นั้น

ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการฯ กลุ่มผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากการรถไฟฯ ดำเนินการออกหนังสือถึงสำนักศิลปากรที่ 8 ขอนแก่น เพื่อระบุจุดขุดตรวจโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดป่าศรีจันทร์ และวัดโพธิ์ทอง (ร้าง) รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย โดยที่ผู้รับจ้างได้มอบหมายให้นายบุญเพิ่ม พลเยี่ยม หมายเลขโทรศัพท์ 087-9366030 เป็นผู้ประสานงาน และกลุ่มผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง ได้มอบหมายให้นางสาวพัชรี ชลาประเสริฐ หมายเลขโทรศัพท์ 086-4124946 เป็นผู้ประสานงานต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

เรียน วปท.2
ลงนามแล้ว ดำเนินการ

เรียน วญส. (PD/CT)
โครงการฯ พิจารณาแล้ว เห็นควรดำเนินการ
ตามที่เสนอ จึงได้ดำเนินการร่างหนังสือ ดังกล่าว เสร็จเรียบร้อยแล้ว
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาลงนาม ในร่างหนังสือ

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]
(นายเอกวิชญ์ วีระพันธ์)
ผู้จัดการโครงการ
กลุ่มผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง

[redacted]
(นายไชยา วงศ์สิทธิพรรุ่ง)
วปท.๒(PE/CT)
8 ส.ค. 68

[redacted]
(นายอรรถพล ชลาประเสริฐ)
วญส.
15 ส.ค. 68

สำเนาเรียน :
☐ รวก. (The Engineer) (นายอนันต์ฯ) ☑ วญส. (PD/CT) ☑ ญญพ. (PD/ST)
☑ วอร. (DPD) ☑ วออ. (APD) ☐ วปท.๒ (PE/CT) ☑ ววก.๑ (PE/ST)
☐ วศส.๘ ☐ วศส.๖ ☑ ผู้รับจ้าง

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE
กิจการร่วมค้า ช.ทวี–เอเอส ก่อสร้าง
CH-AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) อาคาร ช.ทวี เลขที่ 124/7 หมู่ 3 ถนนรังสิต-ปทุมธานี ตำบลบางพูน
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทร.0-2958-9925 โทรสาร.0-2958-9926

**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย**

รับเอกสาร
RECEIVED
1 ส.ค. 2568
เวลา : 16.00น
เลขที่ : R-0405

เลขที่ JVKN/CSCKN/0082/LT

วันที่ 1 สิงหาคม 2568

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ทำหนังสือถึงสำนักศิลปากรที่ 8 ขอนแก่น

เรียน ผู้จัดการโครงการ ผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง CSCKN

อ้างถึง สัญญาเลขที่ กส.14/ทคค./2567 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2567

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 แผ่น
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ภาพถ่ายทางอากาศ และ Lay out plan จำนวน 5 แผ่น

ตามที่ กิจการร่วมค้า ช.ทวี – เอ เอส ก่อสร้าง ได้ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย กับการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.14/ทคค./2567 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2567 มูลค่างานตามสัญญา 28,679,000,000.00 บาท (สองหมื่นแปดพันหกร้อยเจ็ดสิบเก้าล้านบาทถ้วน) นั้น

ด้วย กิจการร่วมค้า ช.ทวี – เอ เอส ก่อสร้าง มีความประสงค์ ขอความอนุเคราะห์จากสำนักศิลปากรที่ 8 ขอนแก่น ชี้จุดขุดตรวจโบราณสถาน ที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ จำนวน 2 จุด ได้แก่ วัดป่าศรีจันทร์ และวัดโพธิ์ทอง (ร้าง) รายละเอียดตามที่ส่งด้วย 1 และ 2

ดังนั้น กิจการร่วมค้า ช.ทวี – เอ เอส ก่อสร้าง จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้างประสานการรถไฟฯ ออกหนังสือถึงสำนักศิลปากรที่ 8 ขอนแก่น เพื่อขอความอนุเคราะห์ชี้จุดขุดตรวจโบราณสถานดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อให้โครงการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

( นายนฤชิต ไชยะโท )
รองผู้จัดการโครงการฯ 2
กิจการร่วมค้า ช.ทวี - เอเอส ก่อสร้าง

CH AS Construction กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง Joint Venture

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-51)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.7 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u><br>จากผลการสำรวจพบโบราณสถานวัดโพธิ์ทองร้าง ซึ่งเป็นโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร ตั้งอยู่ในบริเวณเขตทางของรถไฟในปัจจุบันและเขตทางของการพัฒนาโครงการ ซึ่งผลกระทบในระยะของการเตรียมการก่อสร้างจะมีการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและสิ่งก่อสร้างในบริเวณเขตทาง อาจส่งผลต่อความเสียหายของโบราณสถานได้ | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u><br>1) ก่อนการก่อสร้างให้มีการประสานกับกรมศิลปากร หรือสำนักศิลปากรที่ 9 ขอนแก่น เพื่อขุดค้นทางโบราณคดีบริเวณพื้นที่ก่อสร้างของแหล่งโบราณสถานวัดโพธิ์ทองร้าง สำหรับศึกษากำหนดขอบเขตหลักฐานโบราณสถานแต่ละประเภทให้ชัดเจน โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายตามสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง<br>2) กรณีกิจกรรมในระยะเตรียมการก่อสร้างส่งผลกระทบโดยตรงต่อโบราณสถาน ต้องมีการนำเสนอแนวทางการอนุรักษ์จัดการอย่างเหมาะสมตามแต่กรณี เช่น การบันทึกข้อมูลหลักฐานตามมาตรฐานงานโบราณคดี การคัดเก็บและอนุรักษ์หลักฐานตามหลักวิชาการ โดยประสานกับกรมศิลปากร หรือสำนักศิลปากรที่ 9 ขอนแก่น ในการดำเนินการ<br>3) สถานีที่ต้องทำการรื้อย้ายเพื่อสร้างใหม่ ได้แก่ สถานีน้ำพอง สถานีเขาสวนกวาง สถานีโนนสะอาด สถานีกุมภวาปี สถานีหนองตะไก้ และสถานีนาทา การรถไฟแห่งประเทศไทยจะทำการประสานกับหน่วยงานท้องถิ่นในการกำหนดแนวทางเพื่อการอนุรักษ์ตามความประสงค์ของท้องถิ่นต่อไป ทั้งนี้ สถานีใดที่ท้องถิ่นไม่แจ้งความประสงค์ขอรับไปอนุรักษ์ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะทำการอนุรักษ์สถานีนั้นๆตามความเหมาะสม โดยมิให้มีการรื้อทำลาย | <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted] (นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted] (นางดารณี ด.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ อ่อนน้อม)
ผู้จำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

Ref.JVKN\CSCKN\00821\17





## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-52)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.7 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>เมื่อพิจารณาถึงตำแหน่งที่ตั้งและระยะห่างระหว่างแนวโบราณสถานกับพื้นที่กึ่งกลางของเส้นทางโครงการฯ และรูปแบบของกิจกรรมในระยะก่อสร้าง พบว่ามีผลกระทบด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดีได้แก่ ผลกระทบจากการที่แนวเส้นทางอาจจะทับเขตแนวโบราณสถานซึ่งเป็นโบราณสถานวัดโพธิ์ทองร้าง ความสั่นสะเทือนที่อาจจะส่งผลให้โบราณสถานเกิดการชำรุด การทำลายหลักฐานโบราณคดีที่อาจจะเกิดจากกิจกรรมการปรับดินทาง งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อหลักฐานโบราณคดีและประวัติศาสตร์ที่อาจจะซ่อนอยู่ใต้ดินในบริเวณเขตทางรถไฟ | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>1) การก่อสร้างในช่วงที่ใกล้กับแหล่งโบราณสถานวัดโพธิ์ทองร้าง ให้ใช้วิธีการและเครื่องจักรกลที่ก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุดและระหว่างการก่อสร้าง ควรตรวจวัดแรงสั่นสะเทือนบริเวณโบราณสถาน เพื่อจะได้ทราบว่าอยู่ในระดับที่อาจเป็นอันตรายต่อโบราณสถานหรือไม่<br>2) หากพบหลักฐานทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี ซาก หรือฐานรากโบราณสถานทั้งในระดับดินและใต้ดินในบริเวณที่มีการก่อสร้าง ต้องดำเนินการเก็บรวบรวม สงวนรักษา โดยการปรึกษาหารือกับกรมศิลปากร หรือสำนักศิลปากรที่ 9 ขอนแก่น<br>3) กรณีมีการใช้พื้นที่บริเวณที่พบหลักฐานทางโบราณคดี ต้องมีการวางแผน กำหนดและปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบต่อโบราณสถานแต่กรณี โดยได้รับความเห็นชอบจากกรมศิลปากร หรือสำนักศิลปากรที่ 9 ขอนแก่น เช่น การบันทึกข้อมูลหลักฐานตามมาตรฐานงานโบราณคดี การคัดเก็บและอนุรักษ์หลักฐานตามหลักวิชาการหรือตามความเหมาะสม<br>4) เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนต่อแหล่งโบราณคดี/โบราณสถานที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงบริเวณโครงการ ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด | <u>ระยะก่อสร้าง</u><br>- |

[redacted] (นายวรวุฒิ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



[redacted] (นางดารณี ด.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ ออนน้อม)
ผู้จำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

Ref JVKN\CSCKN\00821\17

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ-53)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| 5.7 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | | 5) ในระหว่างการก่อสร้าง หากมีการขุดพบซากดึกดำบรรพ์ในบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ให้ทำการแจ้งเรื่องไปยังกรมทรัพยากรธรณี เพื่อให้รับทราบแหล่งข้อมูลของซากดึกดำบรรพ์ที่ขุดพบนั้น | |
| | | 6) ติดตั้งป้ายและกำหนดขอบเขตแจ้งจุดที่ค้นพบแหล่งซากดึกดำบรรพ์ให้เห็นชัดเจน และไม่ให้บุคคลภายนอกหรือคนงานก่อสร้างเข้าไปในพื้นที่นั้น | |
| | | 7) หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในพื้นที่ที่ขุดพบซากดึกดำบรรพ์และบริเวณใกล้เคียงเป็นการชั่วคราว ในระหว่างที่กรมทรัพยากรธรณีเข้าทำการสำรวจในบริเวณนั้น | |
| | ระยะดำเนินการ<br>ในระยะดำเนินการหรือการเปิดให้บริการเดินรถ พบว่ามีผลกระทบหลักคือด้านแรงสั่นสะเทือน ซึ่งมีระดับที่ต่างกันตามปัจจัยของโครงสร้างทาง ทางวิ่ง ความเร็วรถไฟ และการผันแปรของระยะห่างจากจุดกำเนิด ทั้งนี้ ในพื้นที่ศึกษาตามแนวเส้นทางโครงการ มีแหล่งโบราณสถาน/โบราณคดี 42 แหล่ง อยู่ในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 9 แห่ง อยู่ในระยะ 600-1,000 เมตร จำนวน 8 แห่ง ที่เหลือ 25 แห่งอยู่ห่างมากกว่า 1 กิโลเมตร ยกเว้นโบราณสถานวัดโพธิ์ทองร้าง ที่อยู่ในเขตทาง แต่มีสภาพเป็นเนินโบราณสถานที่ปัจจุบันมีเพียงศาลเพียงตาและที่พักสงฆ์ 1 รูป ซึ่งจากการประเมินพบว่าแหล่งโบราณสถาน/โบราณคดีเหล่านั้นไม่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ | ระยะดำเนินการ<br>1) ดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด<br>2) หากพบว่ากิจกรรมจากการดำเนินการของโครงการส่งผลกระทบและสร้างความเสียหายต่อแหล่งโบราณคดีที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศิลปากร หรือสำนักศิลปากรที่ 9 ขอนแก่น ให้เข้ามาตรวจสอบและหาแนวทางแก้ไขต่อไป<br>3) ในระยะดำเนินการ ไม่มีผลกระทบในประเด็นซากดึกดำบรรพ์อย่างไรก็ตาม ในกรณีใดๆที่พบซากดึกดำบรรพ์ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองซากดึกดำบรรพ์ พ.ศ.2551 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 125 ตอนที่ 32 ก วันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2551 | ระยะดำเนินการ<br>[redacted] |

[redacted]
(นายวรวุฒ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

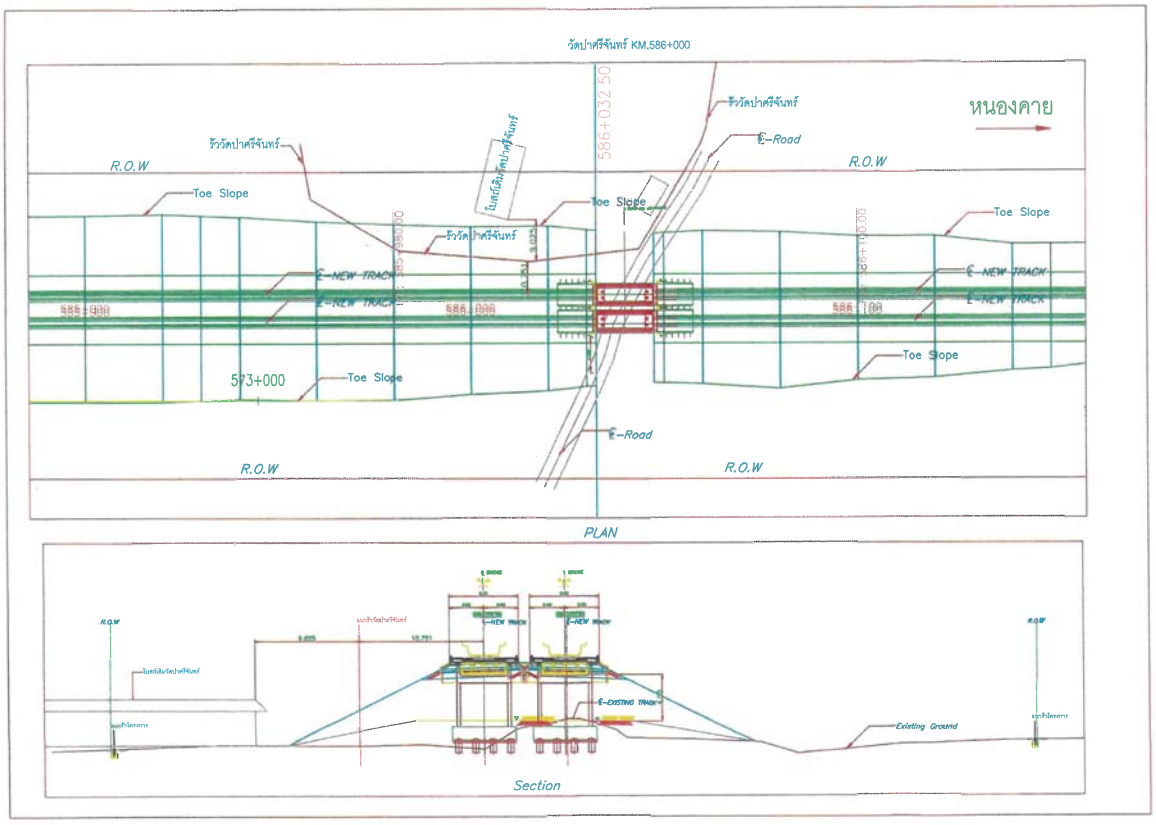


[redacted]
(นางดารณี ด.เจริญ) (นางสาวระพีวรรณ ฮ่อนน้อม)
ผู้จำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท เทสโก้ จำกัด

Ref. JVKN1CSCKN10082117



Ref. งบหน่วยรถไฟ 0082/14



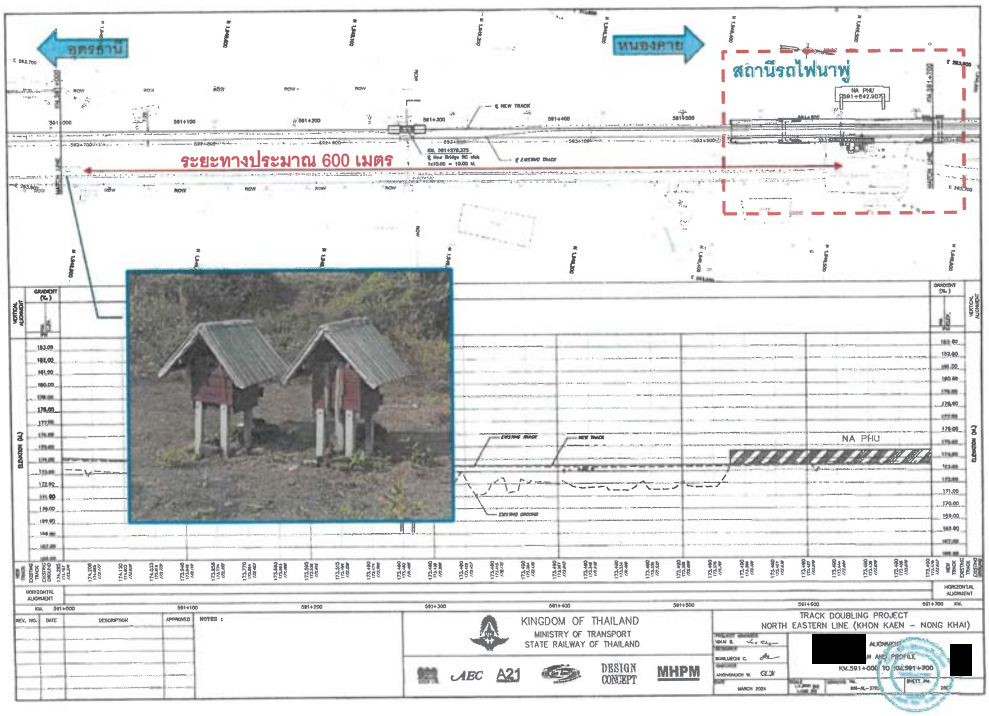

2

Ref. งบหน่วยรถไฟ 0082/14



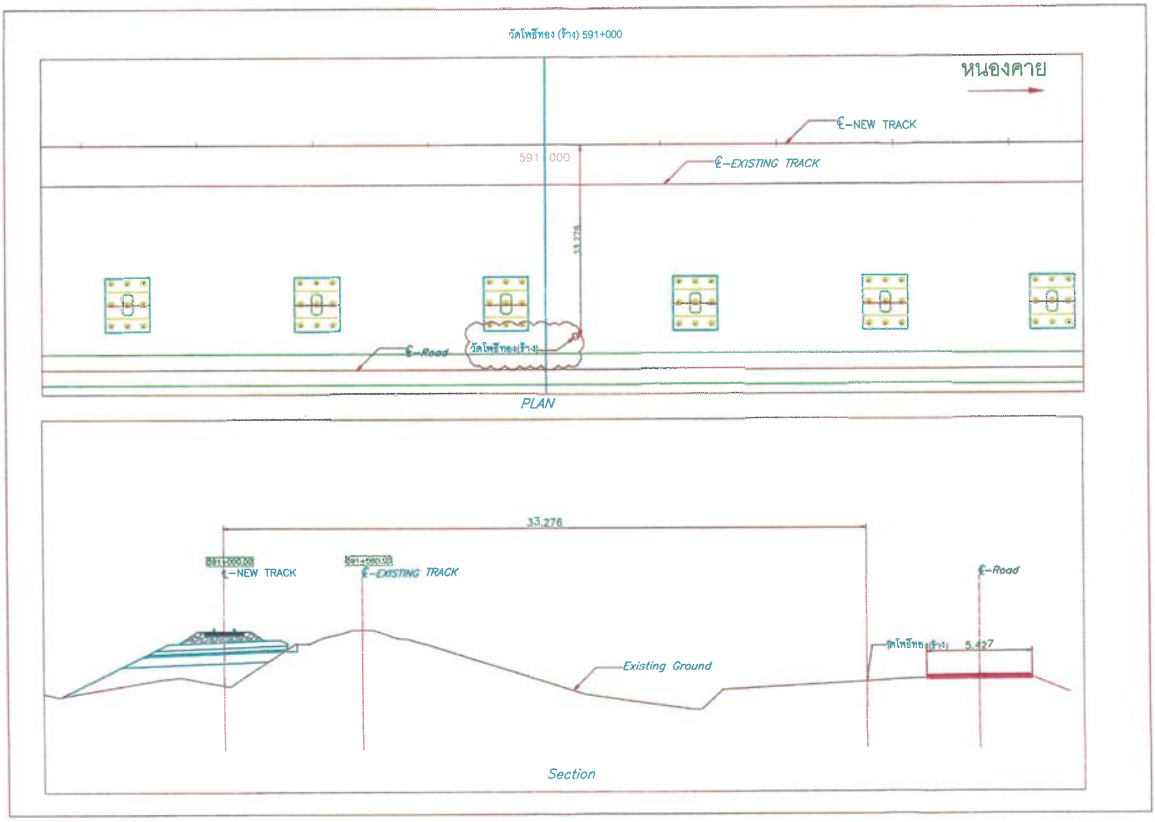

3

Ref. JVKKTCSCKM00021L1




4

Ref. JVKKTCSCKM00021L1




5

# ภาคผนวก ข-6

## บันทึกพิจารณาตรวจสอบเพื่อจัดทำบัญชีต้นไม้

# บันทึกการตรวจพิจารณาร่วม

เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2564 เวลา 9.00 น. เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องได้ร่วมพิจารณา

**เรื่อง** พิจารณาตรวจร่วม เพื่อติดตามปัญหา ต้นไม้ ขัดขวางการก่อสร้าง และเข้าช่วง กม.536+450-604+500

**ตามหนังสือ** โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

**เลขที่** SRT.KN/GL.01/[illegible] ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2564

จากการตรวจสอบร่วมมีรายละเอียดดังนี้

คณะตรวจร่วม จากฝ่าย ผอ. กร. สร. รก. และผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้ดำเนินการตรวจร่วมกัน และสรุป ในการดำเนินการดังต่อไปนี้.

1. ให้ตรวจสอบ และดำเนินการตัดต้นไม้ในแนว ที่มีลักษณะเข้าเขตพื้นที่ก่อสร้าง. การก่อสร้างทางคู่ ขอนแก่น - หนองคาย ช่วง 536+450 - 604+500 2 แห่ง

1.1 ให้เจ้าหน้าที่สำรวจ และจัดทำบัญชี พร้อมถ่ายรูปปริมาณต้นไม้ และข้อมูลให้ครบถ้วน

2. ให้ตรวจสอบ และดำเนินการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในแนว รฟท. ที่กีดขวาง การก่อสร้างรถไฟทางคู่ ขอนแก่น - หนองคาย ช่วง 536+450 - 604+500 2 แห่ง

2.1 ให้เจ้าหน้าที่สำรวจ และจัดทำบัญชี พร้อมถ่ายรูปปริมาณของสิ่งปลูกสร้าง เพื่อประเมินมูลค่าชดเชย ตามหลักเกณฑ์ถอนตามระเบียบการ.

2.2 ให้ผู้ครอบครองพื้นที่ ผู้เช่าหรือผู้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ ที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้าง และส่งข้อมูลให้กับโครงการ และประชาสัมพันธ์ แจ้งผู้เช่าให้รับทราบ เพื่อเข้าพื้นที่ให้ดำเนินการก่อสร้างตามกำหนดต่อไป

(ลงนาม) [redacted]
(นายกิตติ กองสงวนรมมา)
ตำแหน่ง สนธ.รถ. โทร

(ลงนาม) [redacted]
(นายมีชัย รอดภัย)
ตำแหน่ง ผสม.ขอ. โทร 080-0185182

(ลงนาม) [redacted]
(ทนงศักดิ์ ไกรชัยกุล)
สอบ.

(ลงนาม) [redacted]
(สิริชัย วาจาสิทธิ์)
ทนง. ปราสาทพร

ตำแหน่ง.....โทร.....

(ลงนาม).....[redacted]

(นาง สาวพัธรี ธลาประเสริฐ)

ตำแหน่ง ผบ.ผลัด.ด่านสิงขรเกาะสอง โทร 086-412 4546.

(ลงนาม).....[redacted]

(นายมุทธิตมิ ศิริธัย)

ตำแหน่ง ผบ.วิศวกรโยธา(ทหารRE3,47) โทร 061-6023594

(ลงนาม).....[redacted]

(นาย สุรศักดิ์ แสงทอง)

ตำแหน่ง วิศวกร AS. zone 3 โทร 083-3337106

ตำแหน่ง.....โทร.....

(ลงนาม).....[redacted]

(เรือเอกหญิง ชีวกร ศิริ)

ตำแหน่ง สรอ.รส. โทร 0897225440.

(ลงนาม).....

(.....)

ตำแหน่ง.....โทร.....

ตำแหน่ง.....โทร.....

(ลงนาม).....

(.....)

ตำแหน่ง.....โทร.....

(ลงนาม).....

(.....)

ตำแหน่ง.....โทร.....

ตำแหน่ง.....โทร.....

(ลงนาม).....

(.....)

ตำแหน่ง.....โทร.....

(ลงนาม).....

(.....)

ตำแหน่ง.....โทร.....

ตำแหน่ง.....โทร.....

(ลงนาม).....[redacted]

(นายโกสินท์ โสรา)

ตำแหน่ง CSC NK Zone 3,4 โทร 082-1456948

(ลงนาม).....[redacted]

(พ.ต.จิรวัฒน์ ไชยศรีวงษ์)

ตำแหน่ง วิศวกร AS. Zone 3 โทร 081-7954925

(ลงนาม).....[redacted]

(นาย สมาบูพ ทำนอง)

ตำแหน่ง วิศวกร AS โทร 085-5423798

ตำแหน่ง.....โทร.....

(ลงนาม).....

(.....)

ตำแหน่ง.....โทร.....

(ลงนาม).....

(.....)

ตำแหน่ง.....โทร.....

ตำแหน่ง.....โทร.....

(ลงนาม).....

(.....)

ตำแหน่ง.....โทร.....

(ลงนาม).....

(.....)

ตำแหน่ง.....โทร.....

ตำแหน่ง.....โทร.....

(ลงนาม).....

(.....)

ตำแหน่ง.....โทร.....

(ลงนาม).....

(.....)

ตำแหน่ง.....โทร.....

ผู้เข้าร่วม การตรวจพิจารณา

พิจารณาตรวจร่วมเพื่อจัดทำบัญชีต้นไม้ บัญชีผู้บุกรุกและผู้เช่าช่วง กม.536+750 ถึง กม.604+500

| ลำดับ | รายชื่อ | ตำแหน่ง | เบอร์โทร | ลายมือชื่อ |
|---|---|---|---|---|
| 1 | [illegible] | [illegible] | [redacted] | |
| 2 | [illegible] | [illegible] | | |
| 3 | [illegible] | [illegible] | | |
| 4 | [illegible] | [illegible] | | |
| 5 | [illegible] | [illegible] | | |
| 6 | [illegible] | [illegible] | | |
| 7 | [illegible] | [illegible] | | |
| 8 | [illegible] | [illegible] | | |
| 9 | [illegible] | [illegible] | | |
| 10 | [illegible] | [illegible] | | |
| 11 | [illegible] | [illegible] | | |
| 12 | [illegible] | [illegible] | | |
| 13 | | | | |
| 14 | | | | |
| 15 | | | | |
| 16 | | | | |
| 17 | | | | |
| 18 | | | | |
| 19 | | | | |
| 20 | | | | |
| 21 | | | | |
| 22 | | | | |
| 23 | | | | |
| 24 | | | | |
| 25 | | | | |
| 26 | | | | |
| 27 | | | | |
| 28 | | | | |
| 29 | | | | |
| 30 | | | | |
| 31 | | | | |
| 32 | | | | |
| 33 | | | | |
| 34 | | | | |
| 35 | | | | |
| 36 | | | | |
| 37 | | | | |
| 38 | | | | |
| 39 | | | | |
| 40 | | | | |

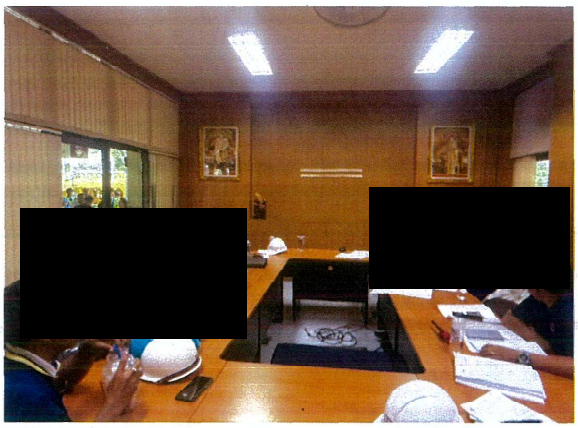
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

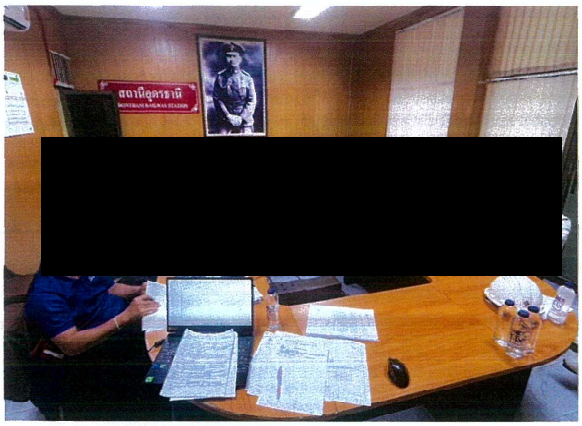
การรถไฟแห่งประเทศไทย

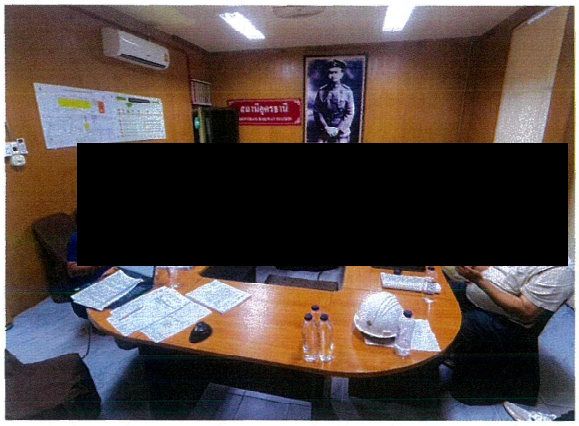
ผู้ควบคุมงาน : ผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง CSCKN

ผู้รับเจ้าง: กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง

## รูปภาพการตรวจร่วมเพื่อจัดทำบัญชีต้นไม้ บัญชีผู้บุกรุก และเช่าช่วง กม.536+750-604+500



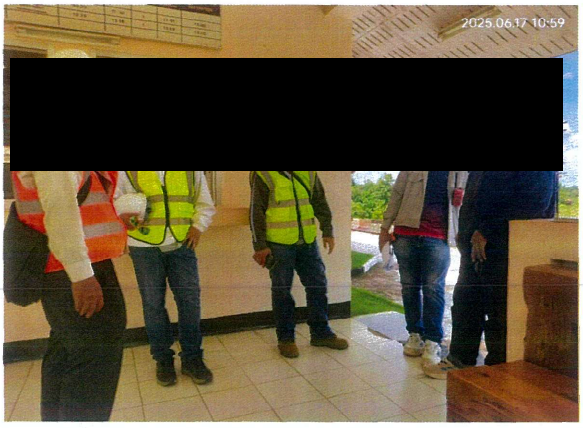












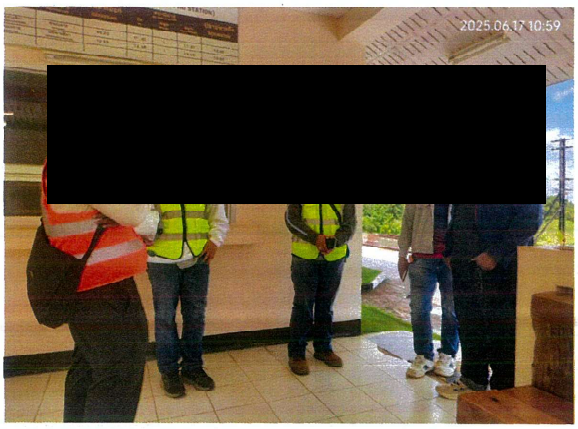
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้ควบคุมงาน : ผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง CSCKN

ผู้รับจ้าง: กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง

รูปภาพการตรวจร่วมเพื่อจัดทำบัญชีต้นไม้ บัญชีผู้บุกรุก และเช่าช่วง กม.536+750-604+500






# ภาคผนวก ข-7

## เอกสารการดำเนินงานประชาสัมพันธ์

การรถไฟแห่งประเทศไทย
STATE RAILWAY OF THAILAND

# การรถไฟแห่งประเทศไทย

## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

งานก่อสร้าง : โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย สัญญาเลขที่ กส.14/ทค./2567

ปริมาณงาน : 1. ก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม 1 ทาง ขนานไปกับทางรถไฟเดิม และมีการก่อสร้างปรับแนวเส้นทางใหม่บางส่วน รวมระยะทางประมาณ 167 กิโลเมตร

2. งานก่อสร้างสถานีรถไฟใหม่และปรับปรุงสถานีรถไฟเดิมรวม 14 แห่ง และงานก่อสร้างที่หยุดรถ 4 แห่ง

3. งานก่อสร้างย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard) 3 แห่ง

4. งานก่อสร้างโยธาและอื่นๆ ของโครงการ เช่น งานระบบระบายน้ำ สะพานลอยคนเดินข้าม งานรั้ว

5. งานก่อสร้างทางยกระดับข้ามทางรถไฟ (Overpass) ทางลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) และรูปแบบอื่นๆ เพื่อแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ

6. งานระบบรางเป็นทางกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge)

7. งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมตลอดแนวเส้นทาง

8. งานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและอุปสรรคต่างๆ ที่อยู่ในเขตพื้นที่โครงการ (ถ้ามี)

ผู้รับจ้าง : กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง เลขที่ 124/7 หมู่ 3 ถนนรังสิต-ปทุมธานี ตำบลบางพูน อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000
นายปิยะ สุนทราญ ผู้จัดการโครงการก่อสร้าง โทรศัพท์ 086 322 5711 , 0 42110126

ระยะเวลา : วันเริ่มต้นสัญญา 25 เมษายน 2568 วันสิ้นสุดสัญญา 8 เมษายน 2571 (ระยะเวลา 1,080 วัน)

ค่าก่อสร้าง : 28,679,000,000.00 บาท (สองหมื่นแปดพันหกร้อยเจ็ดสิบเก้าล้านบาทถ้วน)

ผู้ควบคุมงาน : กลุ่มที่ปรึกษาผู้ให้บริการควบคุมงานก่อสร้าง CSCKN ประกอบด้วย
บริษัท เทสโก้ จำกัด, บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด, บริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด, บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด, บริษัท ไวส โปรเจ็ค คอนซัลติ้ง จำกัด, บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด
นายเอกวิชญ์ วีระพันธ์ ผู้จัดการโครงการควบคุมงานก่อสร้าง โทรศัพท์ 085 070 8465 , 0 42110155

โครงการนี้ก่อสร้างด้วยเงินภาษีของประชาชน

กระทรวงคมนาคม

การรถไฟแห่งประเทศไทย

# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่
# ช่วงขอนแก่น-หนองคาย






## ข้อมูล/สื่อประชาสัมพันธ์




**วีดิทัศน์แนะนำโครงการ**

ข่าวดีของคนอีสาน รถไฟทางคู่ ขอนแก่น-หนองคาย กำลังมาแล้วเด้อ!




**การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ**

"การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ บริเวณจุดตัดถนนทางหลวงหมายเลข 216 (แยกบ้านจั่น)"

# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง ขอนแก่น-หนองคาย

## ความเป็นมาของโครงการ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เป็นส่วนหนึ่งของโครงการตามที่คณะกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมแห่งชาติ ได้พิจารณาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ 2 เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาการโดยสารและการขนส่งสินค้า โดยการยกระดับรถไฟทางคู่ให้เป็นรถไฟความเร็วปานกลาง ที่คำนึงถึงความเหมาะสม ออกแบบสายและเชื่อมต่อระดับการขนส่งอื่นอย่างเป็นระบบและประหยัดพลังงาน ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบจากสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2561 และ คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2561

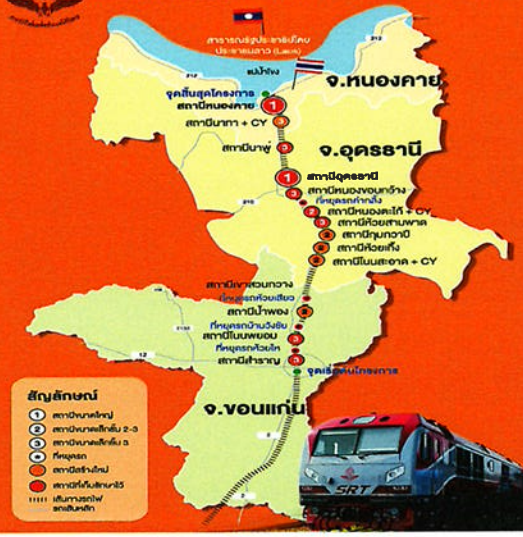
## สรุปโครงการ

**แนวเส้นทางของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ผ่านพื้นที่ใน 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย**

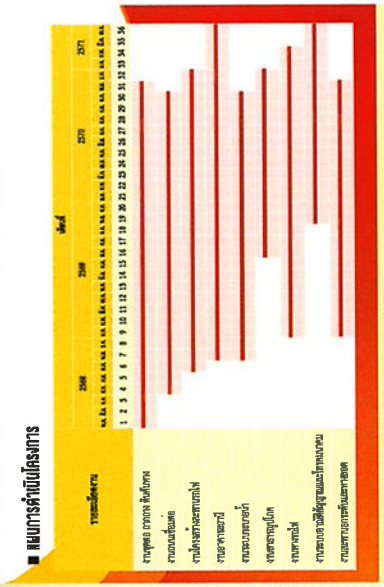
มีจุดเริ่มต้นที่ประมาณ กม.453+955 (เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางหนองจิระ - ขอนแก่น) ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีขอนแก่น (ที่ตั้งและกิโลเมตรที่ 449+750) ประมาณ 4.2 กิโลเมตร และมีจุดสิ้นสุดที่สถานีหนองคาย (ที่ตั้งและกิโลเมตรที่ 623+000) รวมระยะทางประมาณ 167 กิโลเมตร เป็นการพัฒนาทางสถานีรถไฟบริการออกแบบก่อสร้างทางวิ่งยก 1 ทาง กำหนดให้มีความเร็วออกแบบในการเดินรถสำหรับ โดยมีการกำหนดรัศมีวงเลี่ยงและระยะสัมภาระ ลดปัญหาบนพื้นที่ต่อสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งสาธารณะ ทั้งพื้นที่ในเมือง และระหว่างประเทศ และรู้สึกได้ประสานพื้นที่บริการทางสังคมที่ทำให้เกิดความคุ้มค่าของผู้ใช้บริการ ซึ่งการพัฒนาระบบรางที่สำคัญทั้งในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและการบริการขนส่งสินค้า ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟ



## แผนที่เส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง ขอนแก่น-หนองคาย




## แผนการดำเนินโครงการ




**หน่วยงานที่รับผิดชอบ**

ฝ่ายโครงสร้างพื้นฐานและก่อสร้าง
การรถไฟแห่งประเทศไทย
ชุมนุมการรถไฟเดิม
ฝ่ายโครงการและสิ่งแวดล้อมการก่อสร้าง
ห้อง 821 อาคารสำนักงาน ชั้น 8 การรถไฟแห่งประเทศไทย
แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร 10330
โทรศัพท์ 0 2220 4788 โทรสาร 0 2221 5709
อีเมล์ somnatsa.engineering@railway.co.th 0 4311 3188

**กลุ่มผู้รับเหมาก่อสร้าง**

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE

กิจการค้าร่วม กรี-เอเอส กัลฐ์ก้าง
บริษัท เอเชีย เอสเซ็ท จำกัด (มหาชน)
บริษัท กิจการ จำกัด
บริษัท เอ เอส อินเตอร์ จำกัด
ที่ปรึกษาก่อสร้าง
บริษัท ดูอะตูม ผู้จัดการก่อสร้าง จำกัด
โทรศัพท์ 088 288 3711, 0 4811 0188

**ผู้ควบคุมงาน**

CSCKN
CONSULTANT
กิจการค้าร่วม CSCKN
บริษัท เอเอ็ก จำกัด
บริษัท เอ็ม.เอสเอ็ม จำกัด
บริษัท เคเอสซี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
บริษัท เคอี อาย จำกัด
บริษัท ไอที ไนน์ตี้ส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
บริษัท ไอที ไนน์ตี้ส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
บริษัท เอ็นจี คอนซัลท์ จำกัด
ที่ปรึกษาออกแบบ
บริษัท คนดี จำกัด (มหาชน) สำนักงานกรุงเทพฯ
87/11-14 อาคารอยู่เจริญ 11 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10110
ผู้ควบคุมงานโครงการ กิจการค้าร่วม ผู้จัดการก่อสร้างและควบคุมงานก่อสร้าง
โทรศัพท์ 088 070 8488, 0 4811 0188



## วิสัยทัศน์การรถไฟแห่งประเทศไทย

"เป็นผู้ให้บริการเพลตฟอร์มการเชื่อมต่อและการขนส่งที่ปูงตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย"
"To become logistics and connectivity platform to fulfill stakeholders' expectations"



## โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วง ขอนแก่น-หนองคาย โครงการนี้ก่อสร้างโดยเงินภาษีของประชาชน

### โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

เป็นส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนตามพันธกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มุ่งเน้นการให้บริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ รวมถึงการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ตอบสนองนโยบายของรัฐในการพัฒนา ขยาย และเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

ด้วยวิสัยทัศน์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่จะ
"เป็นผู้ให้บริการเพลตฟอร์มการเชื่อมต่อและการขนส่งที่มุ่งตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย"

ในการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการ กิจการร่วมค้า กรี-เอเอส ก่อสร้าง เป็นผู้ดำเนินงานก่อสร้าง ในกรอบวงเงินก่อสร้าง 28,709 ล้านบาท ระยะเวลา 1,080 วัน ประกอบด้วย

- งานก่อสร้างทางรถไฟที่ขึ้นใหม่ 1 ทาง ขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม และมีการก่อสร้างปรับแนวเส้นทางใหม่บางส่วน รวมระยะทางประมาณ 167 กิโลเมตร โครงสร้างทางรถไฟเป็นทางระดับพื้น ทางรถไฟยกระดับ และสะพานรถไฟ
- งานก่อสร้างสถานีรถไฟ ปรับปรุงสถานีรถไฟเดิม 14 สถานี ได้แก่ สถานีสำราญ สถานีโนนพอขอ สถานีน้ำพอง สถานีหนองขอนกว้าง สถานีโนนสะอาด สถานีห้วยเกิ้ง สถานีบุ่นกวาวี สถานีห้วยสามพาด สถานีหนองตะไก้ สถานีหนองขอนกว้าง สถานีบุ่นกวาวี สถานีนาทา และสถานีหนองคาย
- งานก่อสร้างที่หยุดรถ 4 แห่ง ได้แก่ ที่หยุดรถห้วยไห ที่หยุดรถบ้านวังชัย ที่หยุดรถห้วยเสียว และที่หยุดรถกำหนึ่ง
- งานก่อสร้างย่านเก็บกองและซ่อมก่อสินค้า 3 แห่ง ซึ่งจะตั้งอยู่บริเวณสถานีโนนสะอาด และสถานีหนองตะไก้ และบริเวณสถานีนาทา
- งานก่อสร้างทางยกระดับข้ามทางรถไฟ (Overpass) ทางลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) และสูปแบบอื่น ๆ เพื่อแก้ปัญหาจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ
- งานระบบรางเป็นทางกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge)
- งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมตลอดแนวเส้นทาง
- งานก่อสร้างโยธาและอื่น ๆ เช่น งานระบบระบายน้ำ สะพานลอยคนเดินข้าม งานรั้ว
- งานจัดซื้อจัดจ้างและจัดหาขบวนรถดีเซลราง 14 คัน และรถจักรดีเซลไฮดรอลิก 4 คัน

และเพื่อให้งานก่อสร้างมีความถูกต้อง เรียบร้อย และสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการจัดจ้าง กิจการค้าร่วม CSCKN ทำหน้าที่ควบคุม บริการจัดการ กำกับดูแลการก่อสร้าง ตรวจสอบและงานก่อสร้าง ในช่วงระยะเวลาการรับประกันความชำรุดบกพร่อง พร้อมทั้งสนับสนุนการรถไฟในการบริหารจัดการเรื่องที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์ และการขอขยายใช้พื้นที่เหมืองรายการ



การออกแบบ : Design Concept Co., Ltd

**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่...**
6 ม.ค. ·

🎉🚆 สวัสดีปีใหม่ 2569 🚆🎉
ขอให้ปีใหม่นี้เป็นปีที่เต็มไปด้วยความสุข ความสำเร็จ และความก้าวหน้าในทุกเส้นทางชีวิต
--
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย




19 6 1

**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่...**
10 ม.ค. ·

🎉🧒🧑 กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ โรงเรียนดงเค็ง

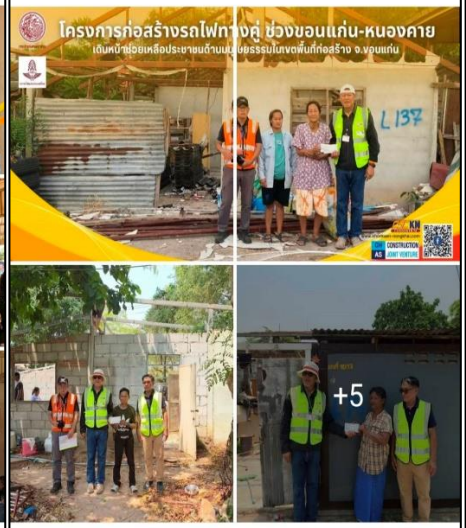
เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2569 🗓️... เพิ่มเติม




10 1

**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่...**
23 มี.ค. ·

เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2569 ณ ตำบลศิลา จังหวัดขอนแก่น ตัวแทนโครงการได้ลงพื้นที่พบปะพูดคุย พร้อมมอบความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมแก่ประชาชนที่อาศัย... เพิ่มเติม




14 6

**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่...**
27 มี.ค. ·

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2569 ณ ตำบลศิลา จังหวัดขอนแก่น ตัวแทนโครงการได้ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการ พร้อมทั้งพบปะพูดคุย ชี้แจงข้อมูลและเสริมสร้... เพิ่มเติม




13 1

**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่...**

3 เม.ย. ·

🚆 แจงชัดข้อกังวล ต.หมูม่น ยืนยันไม่กระทบระบบระบายน้ำ🌊... เพิ่มเติม




10 1

**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่...**

8 เม.ย. ·

💦เติมสุข ต้อนรับสงกรานต์💦

🗓️ วันที่ 8 เมษายน 2569... เพิ่มเติม




15 1

**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่...**

16 พ.ค. ·

⚠️ โครงการฯ ร่วมหารือโรงเรียนน้ำพอง มาตรการความปลอดภัยช่วงเปิดเทอม

🗓️วันที่ 15 พฤษภาคม 2569
📍 ณ โรงเรียนน้ำพอง อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น

โครงการฯ ได้เข้าพบคณะผู้บริหารโรงเรียนน้ำพอง เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินงาน พร้อมรับฟังความคิดเห็นจากทางโรงเรียน โดยเน้นหารือแนวทางด้านความปลอดภัยในช่วงเปิดภาคเรียน เพื่อดูแลความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน ผู้ปกครอง และผู้สัญจรไปมา อีกทั้งทางโครงการฯ แสดงเจตนาพร้อมสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ของโรงเรียนต่อไป



**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่...**

29 พ.ค. ·

🚆 การรถไฟฯ ลงพื้นที่ตรวจการจ้างงวดที่ 12

🗓️ วันที่ 29 พฤษภาคม 2569... เพิ่มเติม




67 2 18

**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่...**

9 มิ.ย. ·

🚧โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ขอนแก่น–หนองคาย ร่วมยกระดับความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางร... เพิ่มเติม




52 5

**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่...**

16 มิ.ย. ·

🚆โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ร่วมกิจกรรมเนื่องในวันคุ้มครองผู้บริโภคไทย... เพิ่มเติม




15

**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่...**

18 มิ.ย. ·

🦺 ร่วมตรวจประเมินความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ขอนแก่น - หนองคาย... เพิ่มเติม




53 5 4

**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่...**

19 มิ.ย. ·

🚆โครงการรถไฟทางคู่ ขอนแก่น-หนองคาย ร่วมเป็นเจ้าภาพทอดผ้าป่าสามัคคีเพื่อการศึกษา

🗓️วันที่ 19 มิถุนายน 2569
📍ณ โรงเรียนบ้านโนนทองห้วยบาก ต.คำม่วง อ.เขาสวนกวาง จ.ขอนแก่น

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ร่วมเป็นเจ้าภาพทอดผ้าป่าสามัคคีเพื่อการศึกษา ณ โรงเรียนบ้านโนนทองห้วยบาก จ.ขอนแก่น โดยทางโครงการฯได้นำไอศกรีมร่วมทำบุญแจกโรงทานให้แก่โรงเรียนและผู้ปกครองที่มาร่วมงาน นอกจากนี้ยังได้สมทบทุนปัจจัยต่อยอดกองผ้าป่าเพื่อให้โรงเรียนได้ใช้เป็นทุนในการพัฒนาโรงเรียนอีกด้วย



# ภาคผนวก ข-8

## ตัวอย่างเอกสารตรวจสอบสภาพเครื่องจักร

6

2.1



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE

# แบบตรวจสอบเครื่องจักรกลประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร ..... ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข ..... บริษัท ..... เดือน .....

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดมีการสำรวจระบบสาธารณูปโภคใต้ดินแล้ว | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงานพร้อมธงเขียว-แดงและวิทยุสื่อสาร | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.ตรวจสภาพสายน้ำมันไฮดรอลิคและจุดข้อต่อสายน้ำมัน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.ตรวจสภาพ บุ้งกี๋ / หัวเจาะคอนกรีต / ใบมีด | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.มีถังดับเพลิงติดตั้งไว้ที่บริเวณทำงาน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมันไฮดรอลิค | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.ระบบล็อค , เบรค บุ้งกี๋ / หัวเจาะคอนกรีต / ใบมีด อยู่ในสภาพดี | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.การทำงานของ บุ้งกี๋ / หัวเจาะคอนกรีต / ใบมีด (การยึด-หด-สวิง) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

# แบบตรวจสอบเครื่องจักรกลประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร แทคโม ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข 221-22 บริษัท CH เดือน มีนาคม

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 2.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 3.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | / | | | | | | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดมีการสำรวจระบบสาธารณูปโภคใต้ดินแล้ว | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงานพร้อมธงเขียว-แดงและวิทยุสื่อสาร | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 4.ตรวจสภาพสายน้ำมันไฮดรอลิคและจุดข้อต่อสายน้ำมัน | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | / | | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 5.ตรวจสภาพ บุ้งกี๋ / หัวเจาะคอนกรีต / ใบมีด | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 7.มีถังดับเพลิงติดตั้งไว้ที่บริเวณทำงาน | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมันไฮดรอลิค | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 5.ระบบล็อค , เบรค บุ้งกี๋ / หัวเจาะคอนกรีต / ใบมีด อยู่ในสภาพดี | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 6.การทำงานของ บุ้งกี๋ / หัวเจาะคอนกรีต / ใบมีด (การยิด-หด-สวิง) | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 7.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | | | / | | / | | / | | | / | | | / | | / | | | / | | | | | | | | | | | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

2



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

CH.THAVEE CONSTRUCTION AS KS TIPAKORN

# แบบตรวจสอบเครื่องจักรกลประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร เกาะคอ ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข TT-14 บริษัท CH เดือน มีนาคม

| วันที่ | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.ล้อ, ยาง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไฟส่องสว่าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีถังดับเพลิง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ระบบล็อค, เบรคมือ, ไฟเบรค | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.กระจกมองหลัง, ข้าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีระบบไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| √ = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ | [redacted] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| O = ชำรุดต้องปรับปรุง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

8.



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

CH.THAVEE CONSTRUCTION AS KS TIPAKORN

# แบบตรวจสอบเครื่องจักรกลประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร WT ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข WT-08 บริษัท ธนวี เดือน สิงหาคม

| วันที่ | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.ล้อ, ยาง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.ไฟส่องสว่าง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.มีถังดับเพลิง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมัน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.ระบบล็อค, เบรคมือ, ไฟเบรค | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.กระจกมองหลัง, ข้าง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.มีระบบไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

2



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

CH.THAVEE CONSTRUCTION AS KS TIPAKORN

# แบบตรวจสอบเครื่องจักรกลประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร ET ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข ET-14 บริษัท S.M.T เดือน Jun 64

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดมีการสำรวจระบบสาธารณูปโภคใต้ดินแล้ว | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงานพร้อมธงเขียว-แดงและวิทยุสื่อสาร | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4. ล้อ, ยาง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไฟส่องสว่าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีถังดับเพลิง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ระบบล็อค , เบรคมือ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.กระจกมองหลัง, ข้าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน สัญญาณถอย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

| | |
|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที |

ผู้ตรวจสอบ [redacted]

FM-SF-DCL-001(Rev01)

5



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

CH.THAVEE CONSTRUCTION

# แบบตรวจสอบเครื่องจักรกลประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร 07 ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข 07-14 บริษัท ช.ท. เดือน มีนาคม

| วันที่ | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.ล้อ, ยาง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไฟส่องสว่าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีถังดับเพลิง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ระบบล็อค, เบรคมือ, ไฟเบรค | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.กระจกมองหลัง, ข้าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีระบบไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

10



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

CH.THAVEE CO.,LTD. A.S KS TIPAKORN

# แบบตรวจสอบเครื่องจักรกลประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร BH ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข BH-136 บริษัท ช.ทวี เดือน มิถุนายน

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดมีการสำรวจระบบสาธารณูปโภคใต้ดินแล้ว | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงานพร้อมธงเขียว-แดงและวิทยุสื่อสาร | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.ตรวจสภาพสายน้ำมันไฮดรอลิคและจุดข้อต่อสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ตรวจสภาพ บุ้งกี๋ / หัวเจาะคอนกรีต / ใบมีด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีถังดับเพลิงติดตั้งไว้ที่บริเวณทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมันไฮดรอลิค | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ระบบล็อค , เบรค บุ้งกี๋ / หัวเจาะคอนกรีต / ใบมีด อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.การทำงานของ บุ้งกี๋ / หัวเจาะคอนกรีต / ใบมีด (การยึด-หด-สวิง) | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

| | |
|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที |

ผู้ตรวจสอบ [redacted]



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

CH.THAVEE CONSTRUCTION AS KS TIPAKORN

# แบบตรวจสอบเครื่องจักรกลประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร DT ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข DT-67 บริษัท ช.ท. เดือน มีนาคม

| วันที่ | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.ล้อ, ยาง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.ไฟส่องสว่าง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.มีถังดับเพลิง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมัน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.ระบบล็อค, เบรคมือ, ไฟเบรค | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.กระจกมองหลัง, ข้าง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.มีระบบไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| √ = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ | [redacted] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| O = ชำรุดต้องปรับปรุง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

4



**โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย**

## แบบตรวจสอบเครื่องจักรกลประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร..... ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข ..... บริษัท ..... เดือน .....

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดไม่มีท่อหรือสายไฟใต้ดิน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อมนกหวีด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.คันบังคับ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ระบบส่งกำลัง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.กระจกมองหลัง, ข้าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.เฟืองทด, โซ่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.พวงมาลัย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ถังดับเพลิงใช้งานได้ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.เฟืองหมุน, คลัช | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.กระจกมองหน้ารถ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ไฟส่องสว่าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

2

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

CH.THAVEE CONSTRUCTION AS K.S. TIPAKORN

# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

## แบบตรวจสอบ เครื่องจักรกลหนักประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List



ประเภทของเครื่องจักร SR ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข SR-65 บริษัท ช.ท.ว เดือน มีนาคม

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.กันบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดไม่มีท่อหรือสายไฟใต้ดิน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อมนกหวีด | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 1.คันบังคับ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2. ระบบส่งกำลัง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3. กระจกมองหลัง, ข้าง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 4. เฟืองทด, โซ่ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.พวงมาลัย | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 6.ถังดับเพลิงพร้อมใช้งาน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 7. เฟืองหมุน, คลัช | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 1. กระจกมองหน้ารถ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2.ไฟส่องสว่าง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 4.ประกันภัย | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

2



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

# แบบตรวจสอบปั้นจั่นประจำวัน Mobile Crane & Boom Truck Daily Check List

ประเภทของปั้นจั่น MOBILE CRANE ขนาด 50ตัน ตัน ปั้นจั่นหมายเลข CRT-04

ชื่อ ผู้ควบคุมปั้นจั่น [redacted] คป.2 หมายเลข ..... หมดอายุวันที่ .....

บริษัท CH เดือน January.

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.พื้นที่ตั้งเครนมีความแข็งแรง มีทางเข้า-ออก | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.จุดตั้งเครนห่างจากแนวสายไฟฟ้า และมีแสงสว่างเพียงพอ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน รวมทั้งรัศมีการยกของ และมีป้ายเตือน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.มีผู้ให้สัญญาณปั้นจั่น และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อมนกหวีด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.มีเชือกสำหรับผูกมัดสิ่งของ สำหรับบังคับและควบคุมทิศทางขณะยกของ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ , น้ำกลั่นแบตเตอรี่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ตรวจสภาพสายน้ำมันไฮดรอลิค และจุดข้อต่อสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.ตรวจสภาพตะขอยก , รอก , สลิง อยู่สภาพที่ดีใช้งานตามข้อกำหนด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ตรวจสภาพโครงสร้างของปั้นจั่น,สภาพยาง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.มีถังดับเพลิงติดตั้งไว้ที่รถเครน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมันไฮดรอลิค | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.สภาพขาเครนเหยียดออกจนสุด และการตั้งเครนอยู่บนพื้นที่แข็งแรง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ระบบล็อค , เบรคสลิง ทำงานได้ตามปกติ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.ระบบตัดอัตโนมัติเมื่อตะขอเลื่อนไปชน ที่ Limit Switch | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 8.มีสัญญาณการยกน้ำหนักเกิน และระบบตัดการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 9.ระบบไฟสัญญาณเตือนเมื่อสวิงบูม ซ้าย-ขวา | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

| | | |
|---|---|---|
| P | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| △ | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE



# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

## แบบตรวจสอบ เครื่องจักรกลหนักประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร....รถบดล้อเรียบ..... ชื่อพนักงานควบคุม ....นายกิตติพงษ์ แก้วนิล.....

รถหมายเลข ....ถข-5137 กทม..... บริษัท ..เค.เอส.ร่วมค้า จำกัด.. เดือน .....มีนาคม 69.....

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.กันบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานบด | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการบดไม่มีท่อหรือสายไฟใต้ดิน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อมนกหวีด | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.คันบังคับ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2.ระบบส่งกำลัง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.กระจกมองหลัง, ข้าง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 4.เฟืองทด, โซ่ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.พวงมาลัย | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 6.ถังดับเพลิงพร้อมใช้งาน | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| 7.เฟืองหมุน, คลัช | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. กระจกมองหน้ารถ | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| 2.ไฟส่องสว่าง | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| 3.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| 4.ประกันภัย | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |




# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

## แบบตรวจสอบ เครื่องจักรกลหนักประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

ประเภทของเครื่องจักร...รถบดล้อยาง ..... ชื่อพนักงานควบคุม .....[redacted].....

รถหมายเลข ทะเบียน ...ตง-4996 กทม. ..... บริษัท ..เค.เอส.ร่วมค้า จำกัด.. เดือน ...ม.ค.69.....

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานบด | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการบดไม่มีท่อหรือสายไฟใต้ดิน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อมนกหวีด | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| คันบังคับ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| ระบบส่งกำลัง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| กระจกมองหลัง, ข้าง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| เฟืองทด, โซ่ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| พวงมาลัย | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| ถังดับเพลิงใช้งานได้ | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| เฟืองหมุน, คลัช | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| กระจกมองหน้ารถ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| ไฟส่องสว่าง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| ประกันภัย | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| มีระบบไฟเตือนการทำงาน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE

# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

## แบบตรวจสอบ เครื่องจักรกลหนักประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List



ประเภทของเครื่องจักร มอเตอร์เกรด ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข ๓๓-8089 นครสวรรค์ บริษัท ..... เดือน มี.ค. 69

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.กันบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดไม่มีท่อหรือสายไฟใต้ดิน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อมนกหวีด | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 4.ตรวจสภาพสายน้ำมันไฮดรอลิคและจุดข้อต่อสายน้ำมัน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.ตรวจสภาพ บุ้งกี๋ / หัวแย็ค / ใบมีด | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 7.มีถังดับเพลิงติดตั้งไว้ที่บริเวณทำงาน | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมันไฮดรอลิค | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.ระบบล็อค , เบรค บุ้งกี๋ / หัวแยค / ใบมีด อยู่ในสภาพดี | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 6.การทำงานของ บุ้งกี๋ / หัวแยค / ใบมีด (การยืด-หด-สวิง) | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 7.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

CONSTRUCTION JOINT VENTURE

# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

## แบบตรวจสอบ เครื่องจักรกลหนักประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List



ประเภทของเครื่องจักร รถแบคโฮ ชื่อพนักงานควบคุม นายไชยพร ทองกำเนิด

รถทะเบียน ตค3546 บริษัท เค.เอส.ร่วมค้า จำกัด เดือน มีนาคม 2569

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | - | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | - | / | - | - | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | - | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | - | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดไม่มีท่อหรือสายไฟใต้ดิน | - | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อม | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.ตรวจสภาพสายน้ำมันไฮดรอลิคและจุดข้อต่อสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ตรวจสภาพ บุ้งกี๋ / หัวแย็ค / ใบมีด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีถังดับเพลิงติดตั้งไว้ที่บริเวณทำงาน | / | - | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | - | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมันไฮดรอลิค | - | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | - | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ระบบล็อค , เบรค บุ้งกี๋ / หัวแยค / ใบมีด อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.การทำงานของ บุ้งกี๋ / หัวแยค / ใบมีด (การยึด-หด-สวิง) | - | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| × | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

CONSTRUCTION JOINT VENTURE

# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

## แบบตรวจสอบ เครื่องจักรกลหนักประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List



ประเภทของเครื่องจักร รถบดถนน ชื่อพนักงานควบคุม นายเจษฎา วิชาธรรม

รถทะเบียน ถข154 บริษัท เค.เอส.ร่วมค้า จำกัด เดือน มีนาคม 2569

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดไม่มีท่อหรือสายไฟใต้ดิน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อม | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.ตรวจสภาพสายน้ำมันไฮดรอลิคและจุดข้อต่อสายน้ำมัน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.ตรวจสภาพ บุ้งกี๋ / หัวแย็ค / ใบมีด | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.มีถังดับเพลิงติดตั้งไว้ที่บริเวณทำงาน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมันไฮดรอลิค | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.ระบบล็อก , เบรค บุ้งกี๋ / หัวแยค / ใบมีด อยู่ในสภาพดี | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.การทำงานของ บุ้งกี๋ / หัวแยค / ใบมีด (การยึด-หด-สวิง) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

[redacted]

CONSTRUCTION JOINT VENTURE

# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

## แบบตรวจสอบ เครื่องจักรกลหนักประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร รถแทรกเตอร์ ชื่อพนักงานควบคุม นายวิเชียร แสวงวิเวก

รถทะเบียน ตค2780 บริษัท เค.เอส.ร่วมค้า จำกัด เดือน มีนาคม 2569



| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดไม่มีท่อหรือสายไฟใต้ดิน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อม | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.ตรวจสภาพสายน้ำมันไฮดรอลิคและจุดข้อต่อสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ตรวจสภาพ บุ้งกี๋ / หัวแยค / ใบมีด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีถังดับเพลิงติดตั้งไว้ที่บริเวณทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมันไฮดรอลิค | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ระบบล็อค , เบรค บุ้งกี๋ / หัวแยค / ใบมีด อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.การทำงานของ บุ้งกี๋ / หัวแยค / ใบมีด (การยึด-หด-สวิง) | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | [redacted] |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

CONSTRUCTION JOINT VENTURE

# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

## แบบตรวจสอบ เครื่องจักรกลหนักประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List



ประเภทของเครื่องจักร รถบรรทุกสิบล้อ ชื่อพนักงานควบคุม นายทอง มั่นมาก

รถทะเบียน 81-5765 บริษัท เค.เอส.ร่วมค้า จำกัด เดือน มีนาคม 2569

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดไม่มีท่อหรือสายไฟใต้ดิน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อม | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.ตรวจสภาพสายน้ำมันไฮดรอลิคและจุดข้อต่อสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ตรวจสภาพ บุ้งกี๋ / หัวแย็ค / ใบมีด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีถังดับเพลิงติดตั้งไว้ที่บริเวณทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมันไฮดรอลิค | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ระบบล็อค , เบรค บุ้งกี๋ / หัวแยค / ใบมีด อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.การทำงานของ บุ้งกี๋ / หัวแยค / ใบมีด (การยืด-หด-สวิง) | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| × | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

CONSTRUCTION JOINT VENTURE

# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชอนแก่น-หนองคาย

## แบบตรวจสอบ เครื่องจักรกลหนักประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List



ประเภทของเครื่องจักร รถบรรทุกสิบล้อ ชื่อพนักงานควบคุม นายสิทธิชัย หารินไสล

รถทะเบียน 70-7161 บริษัท เค.เอส.ร่วมค้า จำกัด เดือน มีนาคม 2569

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดไม่มีท่อหรือสายไฟใต้ดิน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อม | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.ตรวจสภาพสายน้ำมันไฮดรอลิคและจุดข้อต่อสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ตรวจสภาพ บุ้งกี๋ / หัวแย็ค / ใบมีด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีถังดับเพลิงติดตั้งไว้ที่บริเวณทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมันไฮดรอลิค | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ระบบล็อค , เบรค บุ้งกี๋ / หัวแยค / ใบมีด อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.การทำงานของ บุ้งกี๋ / หัวแยค / ใบมีด (การยึด-หด-สวิง) | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

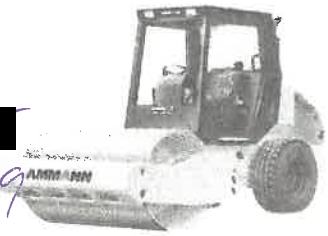
| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE

CH.TH VEE AS KS

# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

## แบบตรวจสอบ เครื่องจักรกลหนักประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List



ประเภทของเครื่องจักร รถบด ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข RD-01 บริษัท AS Consult เดือน มี.ค. 69

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานบด | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการบดไม่มีท่อหรือสายไฟใต้ดิน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อมนกหวีด | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.คันบังคับ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2. ระบบส่งกำลัง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3. กระจกมองหลัง, ข้าง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 4. เฟืองทด, โซ่ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.พวงมาลัย | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 6.ถังดับเพลิงพร้อมใช้งาน | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7. เฟืองหมุน, คลัช | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. กระจกมองหน้ารถ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2.ไฟส่องสว่าง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 4.ประกันภัย | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |



# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

CONSTRUCTION JOINT VENTURE

## แบบตรวจสอบ เครื่องจักรกลหนักประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

CH.TH VEE

ประเภทของเครื่องจักร ฮิตาชิ ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข DT-09 บริษัท AP (Zone 2) เดือน มี.ค.

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.คนขับรถมีใบขับขี่ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2.มีการปิดคลุมผ้าใบ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับการทำงาน ขนย้าย | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 4.บริเวณพื้นที่ไม่มีการทรุด | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อมหมวกนิรภัย | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ✓ | ✓ | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกดันและแบตเตอรี่ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| ล้อ, ยาง | | | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| ไฟส่องสว่าง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 7.มีถังดับเพลิง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมัน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 5.ระบบล็อค , เบรค มือ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| กระจกมองหลัง, ข้าง | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 7.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE

CH.THAVEE CONSTRUCTION | AS | KS KS JOINT VENTURE CO.,LTD | ITALIAN-THAI

# แบบตรวจสอบเครื่องจักรกลประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร รถบรรทุกน้ำ 10 ล้อ ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข 98-9445 TT-01-TTC บริษัท ทิพากร ช่างกล เดือน มีนาคม

| วันที่ | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.ล้อ, ยาง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไฟส่องสว่าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีถังดับเพลิง | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ระบบล็อค, เบรคมือ, ไฟเบรค | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.กระจกมองหลัง, ข้าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีระบบไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

CH.THAVEE AS KS

# แบบตรวจสอบเครื่องจักรกลประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร ...รถน้ำมัน... ชื่อพนักงานควบคุม ...-...

รถหมายเลข ...OT-01 -TP... บริษัท ...ทิพการ จำกัด... เดือน ...มีนาคม...

| วันที่ | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.ล้อ, ยาง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไฟส่องสว่าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีถังดับเพลิง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ระบบล็อค, เบรคมือ, ไฟเบรค | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.กระจกมองหลัง, ข้าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีระบบไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | [redacted] |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

# แบบตรวจสอบเครื่องจักรกลประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร รถบดล้อยาง ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข ดบ-412 WR-25-KPAC บริษัท ทิพากร จำกัด เดือน มีนาคม

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดไม่มีท่อหรือสายไฟใต้ดิน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อมนกหวีด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.คันบังคับ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ระบบส่งกำลัง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.กระจกมองหลัง, ข้าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.เฟืองทด, โซ่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.พวงมาลัย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ถังดับเพลิงใช้งานได้ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.เฟืองหมุน, คลัช | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.กระจกมองหน้ารถ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ไฟส่องสว่าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE
CH.THAVEE AS K.S. PAKORN

# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

## แบบตรวจสอบ เครื่องจักรกลหนักประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List




ประเภทของเครื่องจักร รถดอนสก ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข ถข-1754 SR-01-TP บริษัท ธิพากร อิงค์ เดือน มีนาคม

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดไม่มีท่อหรือสายไฟใต้ดิน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงาน และสวมเสื้อสะท้อนแสงสีส้มพร้อมนกหวีด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.คันบังคับ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2. ระบบส่งกำลัง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3. กระจกมองหลัง, ข้าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4. เฟืองทด, โซ่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.พวงมาลัย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ถังดับเพลิงพร้อมใช้งาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7. เฟืองหมุน, คลัช | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. กระจกมองหน้ารถ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ไฟส่องสว่าง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.ประกันภัย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

CH.THAVEE AS K.S. JOINT VENTURE IPAKORN

# แบบตรวจสอบเครื่องจักรกลประจำวัน Heavy Equipment Daily Check List

ประเภทของเครื่องจักร เบ็คโฮ ชื่อพนักงานควบคุม [redacted]

รถหมายเลข BH-02-TTC บริษัท ทิพกร สำนักงาน เดือน มีนาคม

| รายการตรวจสอบสภาพพื้นที่ทำงาน | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.มีใบอนุญาตเกี่ยวกับงานขุด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.กั้นบริเวณพื้นที่ทำงาน และมีป้ายเตือน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.จุดทำงานห่างจากแนวสายส่งไฟฟ้า | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.บริเวณพื้นที่ทำการขุดมีการสำรวจระบบสาธารณูปโภคใต้ดินแล้ว | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ไม่มีพนักงานอยู่ในรัศมีการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.มีผู้ให้สัญญาณการทำงานพร้อมธงเขียว-แดงและวิทยุสื่อสาร | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| **รายการตรวจสอบก่อนติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ตรวจวัดระดับน้ำในหม้อน้ำ สายพานเครื่องยนต์ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.ตรวจวัดระดับน้ำกลั่นและแบตเตอรี่ | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ตรวจวัดระดับน้ำมัน และสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.ตรวจสภาพสายน้ำมันไฮดรอลิคและจุดข้อต่อสายน้ำมัน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ตรวจสภาพ บุ้งกี๋ / หัวเจาะคอนกรีต / ใบมีด | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.ตรวจสภาพโครงสร้างตัวรถและห้องคนขับอยู่ในสภาพที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีถังดับเพลิงติดตั้งไว้ที่บริเวณทำงาน | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| **รายการตรวจสอบหลังติดเครื่องยนต์** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.เสียงเครื่องยนต์ , ไอเสีย | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 2.การทำงานของ จอ , สเกล , มาตรวัด ต่างๆ อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 3.ไม่มีการรั่วซึมของระบบน้ำมันไฮดรอลิค | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 4.คันบังคับ และปุ่มควบคุมต่างๆ ทำงานได้ถูกต้อง | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 5.ระบบล็อค , เบรค บุ้งกี๋ / หัวเจาะคอนกรีต / ใบมีด อยู่ในสภาพดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 6.การทำงานของ บุ้งกี๋ / หัวเจาะคอนกรีต / ใบมีด (การยืด-หด-สวิง) | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 7.มีระบบไฟส่องสว่าง ไฟหมุน สัญญาณแตร อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |
| 8.มีระบบไฟเตือนการทำงาน | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | / | |

| | | |
|---|---|---|
| √ | = ผ่าน ใช้งานได้ดี | ผู้ตรวจสอบ [redacted] |
| O | = ชำรุดต้องปรับปรุง | |
| X | = ไม่ผ่าน ต้องแก้ไขทันที | |

# ภาคผนวก ข-9

## ตัวอย่างเอกสาร ปจ.2

**SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.**

**E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427**

**255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645**

**รายงานการตรวจสอบและการทดสอบส่วนประกอบและอุปกรณ์สำหรับรถปั้นจั่น และเรือปั้นจั่น**

**(ปั้นจั่นชนิดเคลื่อนที่)**

**ตามประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการทดสอบส่วนประกอบและอุปกรณ์ของปั้นจั่น**



**บริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนยิเนียริ่ง (1964) จำ**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ที่อยู่เลขที่** | 230 | **หมู่** | ยาสูบ1 | **ถนน** | วิภาวดีรังสิต | | |
| **อำเภอ** | จตุจักร | **จังหวัด** | กรุงเทพมหานคร | **โทร.** | 02-2720030 | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **LORRY CRANE ยี่ห้อ** | **TADANO** | **รุ่น** | **ZE-550** |
| | **หมายเลขเครื่องจักร** | **84-8211 อุดรธานี** | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ตรวจสอบเมื่อวันที่** | **10 มิถุนายน 2569** | **ตรวจสอบครั้งต่อไป** | **9 กันยายน 2569** |

**ขณะทดสอบปั้นจั่นใช้งานอยู่ที่** **อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี**

SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645

| LORRY CRANE ยี่ห้อ | TADANO | รุ่น | ZE-550 |
|---|---|---|---|
| หมายเลขเครื่องจักร | | 84-8211 อุดรธานี | |

**แบบการทดสอบการติดตั้งปั้นจั่นเมื่อติดตั้งเสร็จ ปั้นจั่นที่มีการหยุดใช้งาน**
**และส่วนประกอบและอุปกรณ์ของปั้นจั่นชนิดเคลื่อนที่**

**๑. การทดสอบกรณี**

☐ **(๑) การทดสอบตามข้อ ๕๗**

☐ ปั้นจั่นที่มีการติดตั้งแล้วเสร็จ

☐ กรณีปั้นจั่นใหม่หลังการติดตั้งแล้วเสร็จ ก่อนการใช้งาน

☐ กรณีปั้นจั่นที่ใช้งานแต่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง หรือการเพิ่มหรือลดความสูง

☐ ปั้นจั่นหยุดการใช้งานตั้งแต่ ๖ เดือนขึ้นไป ก่อนนำมาใช้งานใหม่

**ปั้นจั่นที่ใช้สำหรับประเภทการทำงาน**

☐ ประเภทอุตสาหกรรม ตั้งแต่ ๑ ตันขึ้นไป
ขนาดพิกัดน้ำหนักยกปลอดภัยตามที่ผู้ผลิตหรือวิศวกรกำหนด ขนาด ---------- ตัน

☐ ประเภทก่อสร้าง ทุกขนาด
ขนาดพิกัดน้ำหนักยกปลอดภัยตามที่ผู้ผลิตหรือวิศวกรกำหนด ขนาด ---------- ตัน

☐ ประเภทอื่นๆ ระบุ ---------- ตั้งแต่ ๑ ตันขึ้นไป
ขนาดพิกัดน้ำหนักยกปลอดภัยตามที่ผู้ผลิตหรือวิศวกรกำหนด ขนาด ---------- ตัน

☑ **(๒) การทดสอบส่วนประกอบและอุปกรณ์ของปั้นจั่นตามข้อ ๕๘**

(๒.๑) ประเภท ☐ อุตสาหกรรม ☐ อื่น ๆ ระบุ ----------

การทดสอบครั้งนี้เป็นรอบที่ ☐๑ ☐ ๒ ☐ ๓ ☐ ๔ ☐ อื่น ๆ ----------

การทดสอบครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ ----------

☐ ขนาดพิกัดน้ำหนักยกปลอดภัยตามที่ ผู้ผลิตหรือวิศวกรกำหนดตั้งแต่ ๑ ตัน แต่ไม่เกิน ๓ ตัน ทดสอบอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง

☐ ขนาดพิกัดน้ำหนักยกปลอดภัยตามที่ ผู้ผลิตหรือวิศวกรกำหนดตั้งแต่ ๓ ตัน แต่ไม่เกิน ๕๐ ตัน ทดสอบอย่างน้อย [redacted]

☐ ขนาดพิกัดน้ำหนักยกปลอดภัยตามที่ [redacted] ๕๐ ตัน ทดสอบอย่างน้อย ๓ เดือน ต่อ ๑ ครั้ง

(๒.๒) ประเภทก่อสร้าง

การทดสอบครั้งนี้เป็นรอบที่ ☐๑ ☐ ๒ ☐ [redacted] ----------

การทดสอบครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ [redacted] ----------

☐ ขนาดพิกัดน้ำหนักยกปลอดภัยตามที่ ผู้ผลิตหรือวิศวกรกำหนดไม่เกิน ๓ ตัน ทดสอบอย่างน้อย ๖ เดือน ต่อ ๑ ครั้ง

☑ ขนาดพิกัดน้ำหนักยกปลอดภัยตามที่ ผู้ผลิตหรือวิศวกรกำหนดมากกว่า ๓ ตัน ขึ้นไป ทดสอบอย่างน้อย 6 เดือน ต่อ ๑ ครั้ง ครั้งต่อไป 9 กันยายน 2569 ----------

SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645

**๒.) ผู้ทำการทดสอบ ได้ดำเนินการทดสอบส่วนประกอบและอุปกรณ์ของปั้นจั่น**

**ชื่อสถานประกอบการ** บริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนยิเนียริ่ง (1964) จำกัด

**เลขทะเบียนนิติบุคคล** 0105507001749

**ประกอบกิจการ** รับเหมาก่อสร้าง

**ชื่อนายจ้าง/ผู้กระทำแทน** -

**สถานประกอบกิจการตั้งอยู่เลขที่** 230 ซอย ยาสูบ1 ถนน วิภาวดีรังสิต แขวง จอมพล

เขต จตุจักร จังหวัด กรุงเทพมหานคร โทร. 02-2720030

สถานประกอบการนี้มีปั้นจั่น จำนวน - เครื่อง ปั้นจั่นที่ใช้ทดสอบ เป็นเครื่องที่ -

ทำการทดสอบเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2569 ขณะทดสอบปั้นจั่นอยู่ที่ อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี

**ชื่อ-สกุล ของผู้บังคับปั้นจั่น**

(๑) ตามเอกสารแนบ ☐ ผ่านการอบรม( มีหลักฐานแสดง) ☐ ไม่ผ่านการอบรม

(๒) ☐ ผ่านการอบรม( มีหลักฐานแสดง) ☐ ไม่ผ่านการอบรม

(๓) ☐ ผ่านการอบรม( มีหลักฐานแสดง) ☐ ไม่ผ่านการอบรม

**ชื่อ-สกุล ของผู้ให้สัญญาณแก่ผู้บังคับปั้นจั่น**

(๑) ตามเอกสารแนบ ☐ ผ่านการอบรม( มีหลักฐานแสดง) ☐ ไม่ผ่านการอบรม

(๒) ☐ ผ่านการอบรม( มีหลักฐานแสดง) ☐ ไม่ผ่านการอบรม

(๓) ☐ ผ่านการอบรม( มีหลักฐานแสดง) ☐ ไม่ผ่านการอบรม

**ชื่อ-สกุล ของผู้ยึดเกาะวัสดุ**

(๑) ตามเอกสารแนบ ☐ ผ่านการอบรม( มีหลักฐานแสดง) ☐ ไม่ผ่านการอบรม

(๒) ☐ ผ่านการอบรม( มีหลักฐานแสดง) ☐ ไม่ผ่านการอบรม

(๓) ☐ ผ่านการอบรม( มีหลักฐานแสดง) ☐ ไม่ผ่านการอบรม

**ชื่อ-สกุล ของผู้ควบคุมการใช้ปั้นจั่น**

(๑) ตามเอกสารแนบ ☐ ผ่านการอบรม( มีหลักฐานแสดง) ☐ ไม่ผ่านการอบรม

(๒) ☐ ผ่านการอบรม( มีหลักฐานแสดง) ☐ ไม่ผ่านการอบรม

(๓) ☐ ผ่านการอบรม( มีหลักฐานแสดง) ☐ ไม่ผ่านการอบรม

**๓.) ข้อมูลของผู้ผลิต ผู้สร้าง หรือผู้คำนวณออกแบบปั้นจั่น**

**โดย :** ☑ ชื่อผู้ผลิต/ผู้สร้าง TADANO [redacted]

☐ ชื่อวิศวกรผู้คำนวณออกแบบ (กรณีไม่ได้มาจากผู้ผลิต)

เลขที่ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม

ยี่ห้อ TADANO

ประเทศ JAPAN ปีที่ผลิต - หมายเครื่องจักร 84-8211 อุดรธานี

รุ่น ZE-550 ขนาดเครื่องต้นกำลัง - กิโลวัตต์/แรงม้า

มาตรฐาน(ถ้ามี) - ผู้นำเข้า/ผู้จำหน่าย(ถ้ามี) -

SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645

**ทีอยู่** -

-

โทรศัพย์ - โทรสาร -

**๔. ข้อมูลของผู้ดำเนินการทดสอบประกอบด้วย**

ข้าพเจ้า นาย คมสัน ศิริชาติ

หรือนิติบุคคล (ชื่อ) บริษัท ศิริชาติ วิศวกรรม จำกัด

หมายเลขบัตรประจำตัวประชาชน/เลขทะเบียนนิติบุคคล เลขที่ 455567001645

ที่อยู่เลขที่ 255 หมู่ที่ - ตำบล ในเมือง อำเภอ เมือง จังหวัด ร้อยเอ็ด

โทรศัพย์/โทรสาร 0872348427

E-mail komsan_sirichart@ymail.com

**ผู้ทำการทดสอบมีคุณสมบัติอย่างหนึ่งอย่างใด ดังนี้**

☑ ๑) ได้รับอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร

เลขทะเบียน สก.4543 หมดอายุวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2573

ใบสำคัญ (ตามมาตรา ๘) เลขที่ ๓-๔๕๐๑-๐๑๔๕๓-๐๐-๑

ซึ่งไม่ได้อยู่ระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาต

☐ (๒) ได้รับอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ประเภทนิติบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร

เลขทะเบียน - หมดอายุวันที่ -

ใบสำคัญ (ตามมาตรา ๑๑) เลขที่ -

หมดอายุวันที่ - ซึ่งไม่ได้อยู่ระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาต

โดยมีบุคลากรที่ได้รับอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร และไม่ได้อยู่ระหว่าง ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาต เป็นผู้ทำการทดสอบชื่อ -

เลขทะเบียน - ระดับ - หมดอายุวันที่ -

หมายเลขบัตรประจำตัวประชาชน -

**๕. กรณีทดสอบปั้นจั่นชนิดอยู่กับที่ ได้ด าเนินการทดสอบตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งาน ที่ผู้ผลิต หรือวิศวกร** กำหนดและตามรายการ ดังนี้

**๑) แบบปั้นจั่น** ☑ รถปั้นจั่นไฮดรอลิกล้อยาง ☐ รถปั้นจั่นล้อตี[redacted]

☐ เรือปั้นจั่น ☐ อื่นๆ (ระบุ)

**๒) ขนาดพิกัดการยก**

๒.๑) ขนาดพิกัดน้ำหนักยกอย่างปลอดภัย (Safe Working Load) ☑ ผู้ผลิต

☑ ที่แขนปั้นจั่นไกลสุด ๐.๔๕ ตัน @ ๑๒.๐๐ เมตร และที่แขนปั้นจั่นใกล้สุด ๖.๐๐ ตัน @ ๒.๐๐ เมตร

☑ ที่มุมองศามากสุด ๖.๐๐ ตัน และที่มุมองศาน้อยสุด ๐.๔๕ ตัน

☑ อื่นๆ @Boom ๑๑.๕ m.

SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645

**๓) รายละเอียดคุณลักษณะ (Specification) และคู่มือการใช้งานในการประกอบ การติดตัง การทดสอบ การใช้ การซ่อมแซม การบำรุงรักษา การตรวจสอบ การรือถอนปั้นจันหรืออุปกรณ์อื่นของปั้นจัน**

☑ มีโดยผู้ผลิตกำหนด ☐ มีโดยวิศวกรกำหนด ☐ ไม่มี เหตุผล ----------

**๔) การดัดแปลงแก้ไขส่วนหนึ่งส่วนใดของปั้นจั่น**

☐ มี ระบุ ---------- ☑ ไม่มี

**๕)โครงสร้างปั้นจั่น**

**๕.๑) สภาพโครงสร้างหลักปั้นจั่น**

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

**๕.๒) สภาพรอยเชื่อมต่อ**

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

**๕.๓ )สภาพของน็อตสลักเกลียวยึดและหมุดย้ำ**

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

**๖)การติดตั้งบนฐานที่มั่นคง**

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

**๗) การติดตั้งน้ำหนักถ่วง (Counterweight) ที่มั่นคง**

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

**๘) ระบบต้นกำลัง**

๘.๑)สภาพและความพร้อมของเครื่องยนต์

๘.๑.๑) ระบบหล่อลื่น

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๘.๑.๒) ระบบเชื่อเพลิง

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๘.๑.๓) ระบบระบายความร้อน

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๘.๑.๔) การติดตั้งมั่นคงแข็งแรง

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------



๘.๒) ระบบส่งกำลัง ระบบบดัดต่อกำลังและระบบเบรค

๘.๒.๑) สภาพของเพลา ข้อต่อเพลา เฟือง โซ่ สายพาน

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๘.๒.๒) ระบบคลัตซ์

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๘.๒.๓) ระบบเบรค

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645

**๙) ครอบปิดหรือกัน (Guard) ส่วนทีหมุนรอบตัวเอง ส่วนทีเคลือนไหวได้ หรือส่วนทีอาจเป็นอันตราย**

☑ มี/เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

**๑๐)ที่ครอบปิดหรือฉวนหุ้มท่อไอเสีย**

☑ มี/เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

**๑๑)ระบบควบคุมการทำงานของปั้นจั่น**

๑๑.๑)สภาพของแผงควบคุม

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๑๑.๒)สภาพกลไกที่ใช้ควบคุม

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

**๑๒)ระบบไฮดรอลิก (Hydraulic) และระบบลม (Pneumatic)**

๑๒.๑)สภาพของท่อน้ำมันและข้อต่อ

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๑๒.๒)สภาพของท่อลมและข้อต่อ

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

~~**๑๓) สวิตช์หยุดการทำงานของปั้นจั่นได้โดยอัตโนมัติ (Limit Switches)**~~

๑๓.๑) การทำงานของตะขอชุดยก (Upper Limit Switches)

☐ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๑๓.๒) มุมแขนปั้นจั่น

☐ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

~~**๑๔) การทำงานของชุดควบคุมพิกัดน้ำหนักยก (Overload Limit Switches)**~~

☐ มี/เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

**๑๕) ม้วนลวดสลิง (Rope Drum) รอก และตะขอ**

๑๕.๑) สภาพม้วนลวดสลิง

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๑๕.๒) มีลวดสลิงเหลืออยู่ในม้วนลวดสลิงตลอดเวลาที่ปั้นจั่นทำงานอย่างน้อย ๒ ร[redacted]

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๑๕.๓)อัตราส่วนระหว่างเส้นผ่านศูนย์กลางของรอกกับเส้นผ่านศูนย์กลางของลว[redacted]ส้น

ผ่าศูนย์กลางของรอกหรือ ล้อใดๆ กับเส้นผ่าศูนย์กลางของลวดสลิงที่พันตามผู้ผลิตกำหนด[redacted]

๑๕.๓.๑)รอกปลายแขนปั้นจั่นไม่น้อยกว่า ๑๘:๑ หรือสัดส่วน - ----------

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645

๑๕.๓.๒)รอกของตะขอไม่น้อยกว่า ๑๖:๑ หรือสัดส่วน - ที่ผู้ผลิตกำหนด

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ)

๑๕.๓.๓)รอกหลังแขนปั้นจั่นไม่น้อยกว่า ๑๕:๑ หรืออัตราส่วน - ที่ผู้ผลิตกำหนด

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ)

๑๕.๔)สภาพตะขอ

๑๕.๔.๑)การบิดตัวของตะขอ

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ)

๑๕.๔.๒)การถ่างออกของปากตะขอต้องน้อยกว่าร้อยละ ๕

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ)

๑๕.๔.๓)การสึกหรอที่ท้องตะขอต้องน้อยกว่าร้อยละ ๑๐

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ)

๑๕.๔.๔)ไม่มีส่วนใดส่วนหนึ่งของตะขอ แตกร้าว

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ)

๑๕.๔.๕)ไม่มีการเสียรูปทรงหรือสึกหรอของห่วงตะขอ

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ)

๑๕.๔.๖)มีชุดป้องกันลวดสลิงหลุดจากตะขอ (Safety Latch)

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ)

**๑๖)สภาพของลวดสลิงเคลื่อนที่(Running Ropes)**

๑๖.๑)ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 10 mm. มิลลิเมตร ค่าความปลอดภัยไม่น้อยกว่า ๕ (Safety Factor) เท่ากับ 6 อายุการใช้งาน - เดือน / ปี

๑๖.๒) ในหนึ่งช่วงเกลียว (Rope Lay) เส้นลวดขาดน้อยกว่า ๓ เส้น ในเส้นเกลียวเดียวกัน (Strand) หรือน้อยกว่า ๖ เส้น ในหลายเส้น เกลียวรวมกัน

หรือตามที่ผู้ผลิตกำหนด (ระบุ)

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ)

~~**๑๗) ลวดสลิงยึดโยง (Standing Ropes)**~~

๑๗.๑) ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง - ค่าความปลอดภัยต้องไม่น้อยกว่า ๓ เท่ากับ - อายุการใช้งาน [redacted] /ปี

๑๗.๒) เส้นลวดขาดตรงข้อต่อน้อยกว่า ๒ เส้น ในหนึ่งช่วงเกลียว

หรือตามที่ผู้ผลิตกำหนด (ระบุ) -

☐ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ)

SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645

**๑๘) สภาพลวดสลิง**

๑๘.๑) ลวดเส้นนอกสึกไปน้อยกว่าหนึ่งในสามของเส้นผ่านศูนย์กลางเดิม

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๑๘.๒) ไม่มีการขมวด ถูกกระแทก แตกเกลียวหรือชำรุด

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๑๘.๓) เส้นผ่านศูนย์กลางเล็กลงไม่เกินร้อยละ ๕ ของเส้นผ่านศูนย์กลางที่ระบุ (Nominal Diameter)

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๑๘.๔) ไม่ถูกความร้อนทำลายหรือเป็นสนิมมากจนเห็นชัดเจน

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๑๘.๕) ไม่ถูกกัดกร่อนชำรุดมากจนเห็นได้ชัดเจน

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

~~**๑๙) สัญญาณเสียงและแสงไฟเตือนตลอดเวลาที่ปั้นจั่นทางานโดยติดตั้งไว้ให้เห็นและได้ยินชัดเจน**~~

☐ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

~~**๒๐) มีป้ายบอกพิกัดน้ำหนักยกไว้ที่ปั้นจั่น และรอกของตะขอ (Hook Block)**~~

☐ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

**๒๑) ตารางแสดงพิกัดน้ำหนักยกสิ่งของ (Load Chart) ติดไว้ในบริเวณที่ผู้บังคับปั้นจั่นเห็นได้ชัดเจน**

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

~~**๒๒) รูปภาพหรือคู่มือการใช้สัญญาณมือในการสื่อสารระหว่างผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับปั้นจั่น ติดไว้ที่จุดหรือตำแหน่ง**~~
ที่ลูกจ้างผู้ปฏิบัติงานเห็นชัดเจน

☐ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

**๒๓) เครื่องดับเพลิงพร้อมใช้งานได้ที่ห้องบังคับปั้นจั่น หรือตำแหน่งที่สามารถใช้งานได้สะดวก**

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

~~**๒๔) ระบบความปลอดภัย**~~

๒๔.๑) Anti-two block devices

☐ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๒๔.๒) Boom backstop devices

☐ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๒๔.๓) Swing radius warning devices

☐ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๒๔.๔) Boom Angle indicator

☐ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๒๔.๕) อื่นๆ (ระบุ) ----------

☐ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------



SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645

**๒๕) ขายันพื้น (Outriggers)**

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

**~~๒๖) ระบบวัดความเสถียร (ระดับน้ำหรือมาตรวัดระดับความเอียง)~~**

☐ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

**๒๗) อุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ใช้ในการทดสอบ**

น้ำหนักที่ใช้ทดสอบการยก ระบุ โหลดจำลอง น้ำหนัก 1.1 ตัน

เครื่องมือวัด ระบุ เวอร์เนีย,ตลับเมตร วิธีการตรวจสอบแนวเชื่อม ระบุ สายตา

อื่นๆ ระบุ ใช้กล้องวัดรัศมีการยก

**๒๘) การทดสอบการรับน้ำหนักของปั้นจั่นในครั้งนี้เป็นการทดสอบในกรณี (น้ำหนักที่ใช้ทดสอบการยกอาจใช้การทดสอบด้วยน้ำหนักจริงหรือ ทดสอบด้วยน้ำหนักจำลอง (Load simulation))**

๒๘.๑) ปั้นจั่นใหม่ (หลังการติดตั้งแล้วเสร็จ ก่อนการใช้งาน) ผลการทดสอบการรับน้ำหนัก ๑ เท่า ของพิกัดน้ำหนักยกของพิกัดน้ำหนักยกของพิกัดน้ำหนักยกสูงสุดและต่ำสุด ตามรางตารางแสดงพิกัดน้ำหนักยก (Load chart) แต่ต้องไม่เกินตามขนาดพิกัด น้ำหนักยกอย่างปลอดภัย (Safety Working Load) ที่ ผู้ผลิตกำหนด

☑ เรียบร้อย ☐ ไม่เรียบร้อย (ระบุ) ----------

๒๘.๒) ปั้นจั่นที่ใช้งานแล้ว

๒๘.๒.๑) ผลการทดสอบการรับน้ำหนักที่ ๑- ๑.๒๕ เท่าของน้ำหนักที่ใช้งานจริงสูงสุด แต่ต้องไม่เกินตามตาราง แสดงพิกัดน้ำหนักยก (Load chart) ตามที่ผู้ผลิตหรือวิศวกรกำหนด

| | | | |
|---|---|---|---|
| ☑ ตามวาระทุก 3 เดือน/ปี | | ☑ ผ่าน | ☐ ไม่ผ่าน |
| ☐ หลังการติดตั้งเสร็จ (กรณีย้ายที่ตั้งใหม่) | | ☐ ผ่าน | ☐ ไม่ผ่าน |
| ☐ หยุดการใช้งานตั้งแต่ ๖ เดือนขึ้นไป | | ☐ ผ่าน | ☐ ไม่ผ่าน |
| ☐ หลังการซ่อมแซมที่มีผลต่อความปลอดภัย | | ☐ ผ่าน | ☐ ไม่ผ่าน |
| ☐ หลังการการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง | | ☐ ผ่าน | ☐ ไม่ผ่าน |

**๒๙) น้ำหนักยกที่อนุญาตให้ใช้งาน (ต้องไม่เกิน ตามตารางแสดงพิกัดน้ำหนักยก (Load chart))**

☑ ๒๙.๑) น้ำหนักยกที่อนุญาตให้ใช้งาน ๖.๐๐ ตัน ที่ระยะ [redacted]

☑ ๒๙.๒) น้ำหนักยกที่อนุญาตให้ใช้งาน ๐.๙๕ ตัน ที่ระยะ [redacted]

☐ ๒๙.๓) น้ำหนักยกที่อนุญาตให้ใช้งาน ตัน ที่ระยะ [redacted]

☐ ๒๙.๔) น้ำหนักยกที่อนุญาตให้ใช้งาน ตัน ที่ระยะ [redacted]

SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645

**๓๐) กรณีมีรายการทดสอบเพิ่มเติมตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานที่ผู้ผลิตหรือวิศวกรกำหนด (สามารถแนบเอกสารเพิ่มเติม)**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645

**รายการเพิ่มเติมกรณีตรวจสอบ ทดสอบ หรือแก้ไข ปรับแต่ง สิ่งชำรุดบกพร่อง**

| |
|---|
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |

**หมายเหตุ**

๑. กรณีข้อใดที่ไม่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบและทดสอบความปลอดภัยของปั้นจั่น ไม่ต้[redacted]งรายละเอียดในหัวข้อดังกล่าว

๒. การตรวจสอบและทดสอบความปลอดภัยของปั้นจั่นต้องมีภาพถ่ายของวิศวกรขณะทดสอบ สำเนาใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม และสำเนาผู้ขึ้นทะเบียนตามมาตรา ๙ หรือผู้ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๑๑ แล้วแต่กรณี พร้อมทั้งเก็บไว้เป็นหลักฐานให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้

SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645

# คำชี้แจงรายการทดสอบส่วนประกอบและอุปกรณ์สำหรับปั้นจั่น

[๑] วิศวกรต้องคำนวณหาขนาดพิกัดน้ำหนักยกอย่างปลอดภัยของปั้นจั่นแต่ละชนิด

[๒] วิศวกรต้องคำนวณทางวิศวกรรมพร้อมกับการทดสอบกรณีมี การดัดแปลงส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้าง ที่มีผลต่อการรับน้ำหนักหรือรับแรงของปั้นจั่นขณะยก

[๓] โครงสร้างหลักหมายถึง ชิ้นส่วนที่รับนำหนัก หรือรับแรงของปั้นจันขณะยก เช่น คาน เสา เพลา ล้อ รางเลื่อนแขนต่อ ข้อต่อทุกจุด สลักเกลียวยึด และแนวเชื่อม เป็นต้น

[๔] ต้องมีเอกสารการรับรองการติดตั้งปั้นจั่นบนฐานที่มั่นคงโดยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม สาขาโยธา ตามพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. ๒๕๔๒

[๕] ให้มีการทดสอบความแม่นยำที่เกี่ยวข้องกับสิ่งต่อไปนี้ ทิศทาง ระยะ ความเร็ว รัศมี มุมยก

[๖] Limit switch ที่ใช้ทำการยกขึ้นสูงสุด-ลดลงต่ำสุด, ชุดรางเลื่อนซ้ายสุด-ขวาสุด, ชุดรางเลื่อนหน้าสุดหลังสุด กรณีปั้นจั่นหอสูงแขนเลื่อนไกลสุด-ใกล้สุด, มุมกวาดซ้ายสุด-ขวาสุด

[๗] น้ำหนักที่ใช้ทดสอบการยกอาจใช้การทดสอบด้วยน้ำหนักจริง หรือทดสอบด้วยน้ำหนักจำลอง เช่น Load cell หรือ Dynamometer เป็นต้น

เครื่องมือที่ใช้วัดขนาดและเส้นผ่านศูนย์กลางของลวดสลิง สลักเกลียว ตะขอและอื่นๆ เช่น เวอร์เนียร์คาลิปเปอร์ หรือเครื่องมืออื่น ที่มีความละเอียดในการวัดไม่น้อยกว่า ๐.๑ มิลลิเมตร

การตรวจสอบแนวเชื่อมโดยใช้ดุลยพินิจของวิศวกรผู้ทดสอบ เช่น การตรวจสอบด้วยสายตา การใช้สารแทรกซึม ผงแม่เหล็ก(Magnetic Particle Inspection) คลื่นเสียง รังสี เป็นต้น ตามสภาพและความจำเป็นของชิ้นงานอื่นๆ ให้วิศวกรผู้ทดสอบระบุอุปกรณ์หรือ เครื่องมือที่ใช้ในการทดสอบนอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้ว

[๘] กรณีปั้นจั่นที่ใช้งานแล้วให้ทดสอบการรับน้ำหนักที่ ๑.๒๕ เท่า ของน้ำหนักที่ใช้งานจริงสูงสุด โดยไม่เกินพิกัดน้ำหนักยกอย่าง ปลอดภัยที่ผู้ผลิตออกแบบไว้ เช่น

ตัวอย่างที่ ๑ ปั้นจั่นที่ผู้ผลิตออกแบบไว้ ๑๐ ตัน ใช้งานจริงสูงสุด ๖ ตัน จะต้องทดสอบที่ ๖ x ๑.๒๕ จะเท่ากับ ๗.๕ ตัน ต้องทดสอบการรับน้ำหนักที่ ๗.๕ ตัน

ตัวอย่างที่ ๒ ปั้นจั่นที่ผู้ผลิตออกแบบไว้๑๐ ตัน ใช้งานจริงสูงสุด ๙ ตัน จะต้องทดส[redacted] ต้น แต่เนื่องจากเกิน กว่าน้ำหนักที่ผู้ผลิตออกแบบไว้ ดังนั้น ต้องทดสอบการรับน้ำหนักที่ ๑๐

เรียบร้อย หมายถึง มี ถูกต้อง ครบถ้วน ใช้การได้จริง

ไม่เรียบร้อย หมายถึง ไม่มี ไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน ใช้การไม่ได้ หรือไม่พร้อมใช้งาน

หมายเหตุ วิศวกรผู้ลงนามจะต้องกรอกข้อมูลรายละเอียดไว้ในแบบให้เรียบร้อยและครบถ้วนทีสุด ด้วยความถูกต้อง เที่ยงตรง โดยความรับผิดชอบในความปลอดภัยของส่วนรวมตามจรรยาบรรณและมารยาทอันดีในการประกอบ วิชาชีพวิศวกรรม

SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 3450101453001
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าในการตรวจสอบและทดสอบความปลอดภัยในการใช้ปั้นจั่นครั้งนี้ วิศวกรได้ดำเนินการตรวจสอบและทดสอบ ปั้นจั่น ตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือการใช้งานการใช้งานที่ผู้ผลิตหรือวิศวกรกำหนด และนายจ้างได้ดำเนินการซ่อม แซม แก้ไข และ ปรับปรุง กรณีพบข้อบกพร่องให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ตามหลักวิชาการทางวิศวกรรม และตามรายละเอียดคุณลักษณะและคู่มือที่ผู้ผลิตกำหนดหรือวิศวกรกำหนด เป็นที่[redacted]อชื่อร่วมกันไว้เป็นหลักฐานสำคัญ ดังนี้

ตามข้อ ๔ (๑) ลงชื่อ [redacted] วันที่ 10 มิถุนายน 2569
( )
วิศวกรซึ่งได้รับใบสำคัญการขึ้นทะเบียนตามมาตรา ๙ เป็นผู้ทดสอบ

ลงชื่อ [redacted] วันที่ 10 มิถุนายน 2569
( คมสัน ศิริชาติ )
วิศวกรซึ่งได้รับใบอนุญาตตามมาตรตรา ๑๑ / เป็นผู้ทดสอบ

SIRICHAT ENGINEERING CO.,LTD.
บริษัท ศิริชาติ วิศวกรรม จำกัด

ตามข้อ ๔ (๑) ลงชื่อ วันที่
( )
วิศวกรซึ่งได้รับใบสำคัญการขึ้นทะเบียนตามมาตรา ๙ เป็นผู้ทดสอบ

ลงชื่อ วันที่
( )
นายจ้างของสถานประกอบกิจการ/ผู้กระทำการแทน

SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645

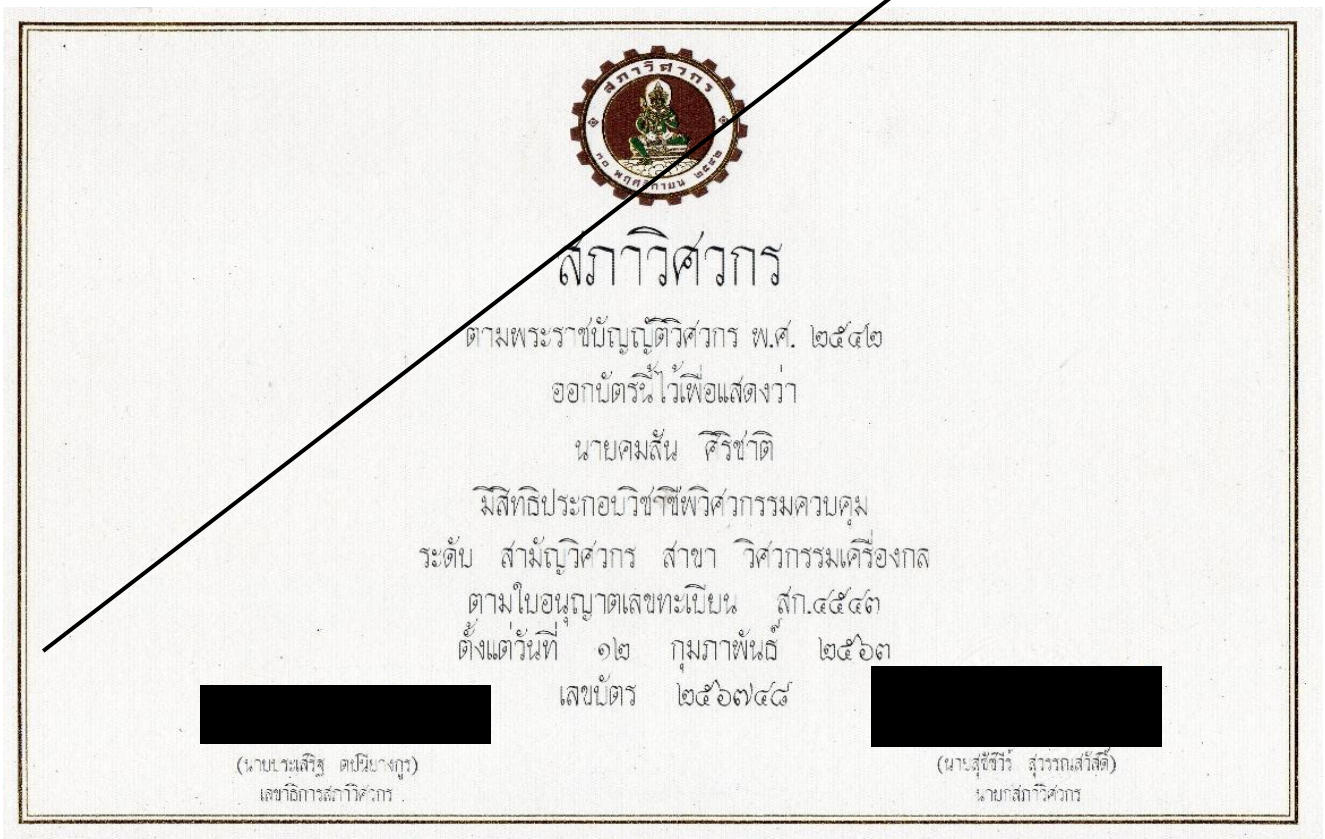



ใช้รับรองความเป็นเจ้าของเครื่องจักร

10 มิถุนายน 2569

**LORRY CRANE ยี่ห้อ TADANO ZE-550**

**หมายเลขเครื่องจักร** 84-8211 อุดรธานี



SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID : 0455567001645




LORRY CRANE ยี่ห้อ TADANO รุ่น ZE-550
หมายเลขเครื่องจักร 84-8211 อุดรธานี
10 มิถุนายน 2569



แบบ กภ.บค
บุคคลธรรมดา

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
ใบสำคัญ
การขึ้นทะเบียนเป็นผู้ให้บริการทดสอบปั้นจั่น
ใบสำคัญเลขที่ ๐๖๐๒-๐๑-๒๕๖๕-๐๐๓๘

ขึ้นทะเบียนให้ นายคมสัน ศิริชาติ
เลขบัตรประจำตัวประชาชน ๓-๔๕๐๑-๐๑๔๕๓-๐๐-๑
ที่อยู่ ๒๕๕ ถนนปัทมานนท์ ตำบลในเมือง อำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด
เป็นบุคคลผู้ให้บริการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานตามกฎกระทรวง
กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม
ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั้นจั่น หม้อน้ำ พ.ศ. ๒๕๖๔ ในการเป็น[redacted]
ทั้งนี้ สามารถดำเนินการได้เฉพาะ[redacted]ประเภทและขนาด ตามกฎหมายว่าด้วย[redacted]
การขึ้นทะเบียนและการ[redacted]ให้บริการเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย
ในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๖๔ แห่งพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
พ.ศ. ๒๕๕๔

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๗ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๕

[redacted]
(นางสาวปรียานันท์ ลิขิตศานต์)
ผู้อำนวยการกองความปลอดภัยแรงงาน

ใช้รับรองความปลอดภัยของเครื่องจักร

10 มิถุนายน 2569
LORRY CRANE ยี่ห้อ TADANO ZE-550
หมายเลขเครื่องจักร 84-8211 อุดรธานี



แบบ กภ.บญ
นิติบุคคล

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
ใบอนุญาต
เป็นนิติบุคคลผู้ให้บริการทดสอบปั้นจั่น

ใบอนุญาตเลขที่ ๐๖๐๒-๐๓-๒๕๖๘-๐๒๖๘

อนุญาตให้ บริษัท ศิริชาติ วิศวกรรม จำกัด
เลขทะเบียนนิติบุคคล ๐๔๕๕๕๖๗๐๐๑๖๔๕
ตั้งอยู่ เลขที่ ๒๕๕ ถนนปัทมานนท์ ตำบลในเมือง อำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด
เป็นนิติบุคคลผู้ให้บริการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตามกฎกระทรวง
กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม
ในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั้นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ. ๒๕๖๔ เรื่อง การทดสอบปั้นจั่น ทั้งนี้ สามารถดำเนินการ
ได้เฉพาะงานตามประเภทและชนิดตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร ประกอบกับกฎกระทรวงการขึ้นทะเบียน และการอนุญาต
ให้บริการเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ แห่งพระราชบัญญัติ
ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ โดยมีบุคคล
แนบท้ายใบอนุญาตนี้

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑๓ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๘ ถึงวันที่ ๑

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๓ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๘

[redacted]

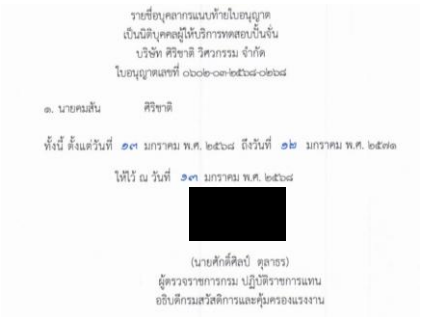
[redacted]

[redacted]

SIRICHAT ENGINEERING CO.,LTD.
บริษัท ศิริชาติ วิศวกรรม จำกัด

(นายศักดิ์ศิลป์ ตุลาธร)
ผู้ตรวจราชการกรม ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

ใช้รับรองความแข็งแรงของเครื่อง จักร



รายชื่อบุคลากรแนบท้ายใบอนุญาต
เป็นนิติบุคคลผู้ให้บริการทดสอบปั้นจั่น
บริษัท ศิริชาติ วิศวกรรม จำกัด
ใบอนุญาตเลขที่ ๐๖๐๒-๐๓-๒๕๖๘-๐๒๖๘

๑. นายคมสัน ศิริชาติ

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑๓ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๘ ถึงวันที่ ๑๒ มกราคม พ.ศ. ๒๕๗๑

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๓ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๘

[redacted]

(นายศักดิ์ศิลป์ ตุลาธร)
ผู้ตรวจราชการกรม ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

10 มิถุนายน 2569
LORRY CRANE ยี่ห้อ TADANO
หมายเลขเครื่องจักร
ZE-550

ที่ รง ๐๕๐๔/๓๔๓

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
ถนนมิตรไมตรี ดินแดง กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๒๔ มกราคม ๒๕๖๘

เรื่อง การขออนุญาตเป็นผู้ให้บริการทดสอบเครื่องจักร ปั้นจั่น และหม้อน้ำ

เรียน กรรมการผู้จัดการบริษัท ศิริชาติ วิศวกรรม จำกัด

อ้างถึง แบบคำขอและรับคำขอใบอนุญาตฯ ของบริษัท ศิริชาติ วิศวกรรม จำกัด

สิ่งที่ส่งมาด้วย ใบอนุญาตเป็นผู้ให้บริการทดสอบเครื่องจักร ปั้นจั่น และหม้อน้ำ และรายชื่อบุคลากรแนบท้าย
ลงวันที่ ๒๔ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๘ จำนวน ๓ ฉบับ

ตามหนังสือที่อ้างถึง บริษัท ศิริชาติ วิศวกรรม จำกัด ยื่นแบบคำขอและรับคำขอใบอนุญาต พร้อมเอกสารหลักฐานประกอบการขอเป็นผู้ให้บริการทดสอบเครื่องจักร ปั้นจั่น และหม้อน้ำ ตามกฎกระทรวง การขึ้นทะเบียนและการอนุญาตให้บริการเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อให้กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานพิจารณาความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน พิจารณาแล้วเห็นว่าการยื่นแบบคำขอและรับคำขอ ใบอนุญาตเป็นผู้ให้บริการทดสอบเครื่องจักร ปั้นจั่น และหม้อน้ำ ของบริษัท ศิริชาติ วิศวกรรม จำกัด เป็นไปตาม กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั้นจั่น และหม้อน้ำ พ.ศ. ๒๕๖๔ และกฎกระทรวงการขึ้นทะเบียน และการอนุญาตให้บริการเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยฯ จึงออกใบอนุญาตให้บริษัท ศิริชาติ วิศวกรรม จำกัด เป็นผู้ให้บริการทดสอบเครื่องจักร ปั้นจั่น และหม้อน้ำ พร้อมบุคลากร จำนวน ๑ ราย โดยมีใบอนุญาตเป็นผู้ให้บริการ ทดสอบเครื่องจักร ใบอนุญาตเลขที่ ๐๖๐๓-๐๓-๒๕๖๘-๐๒๖๗ เป็นผู้ให้บริการทดสอบปั้นจั่น ใบอนุญาตเลขที่ ๐๖๐๒-๐๓-๒๕๖๘-๐๒๖๖ และเป็นผู้ให้บริการทดสอบหม้อน้ำ ใบอนุญาตเลขที่ ๐๖๐๓-๐๓-๒๕๖๘-๐๑๗๓ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย และขอให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎกระทรวงการขึ้นทะเบียนและการอนุญาต ให้บริการเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยฯ อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ กรณีใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ของบริษัทฯ หมดอายุ ให้ดำเนินการต่ออายุใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม และจัดส่งฉบับสำเนา ให้กองความปลอดภัยแรงงาน เพื่อให้สถานภาพการเป็นผู้ให้บริการทดสอบเครื่องจักร ปั้นจั่น และหม้อน้ำ เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความ[redacted]

[redacted]

[redacted]

SIRICHAT ENGINEERING CO.,LTD.
บริษัท ศิริชาติ วิศวกรรม จำกัด

(นายศักดิ์ศิลป์ ตุลาธร)
ผู้ตรวจราชการกรม ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

กองความปลอดภัยแรงงาน
โทรศัพท์ ๐ ๒๔๔๘ ๙๑๒๘ - ๓๙ ต่อ ๙๐๗
โทรสาร ๐ ๒๔๔๘ ๙๑๔๓

ใช้รับรองความแปลของเครื่องจักร

10 มิถุนายน 2569
LORRY CRANE ยี่ห้อ TADANO ZE-550
หมายเลขเครื่องจักร

SIRICHART ENGINEERING .,CO LTD.
E-Mail : komsan_sirichart@ymail.com , Tel : 0872348427
255 ถ.ปัทมานนท์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ร้อยเอ็ด 45000 TAX ID :0455567001645

**ภาพ ถ่ายวันตรวจสอบ/ทดสอบ**






**LORRY CRANE ยี่ห้อ** **TADANO** **รุ่น** **ZE-550**

**หมายเลขเครื่องจักร** **84-8211 อุดรธานี**

**ขณะทดสอบใช้งานอยู่ที่โครงการ** **อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี**

**ตรวจทดสอบเมื่อวันที่** **10 มิถุนายน 2569**

**ตรวจสอบครั้งต่อไปวันที่** **9 กันยายน 2569**

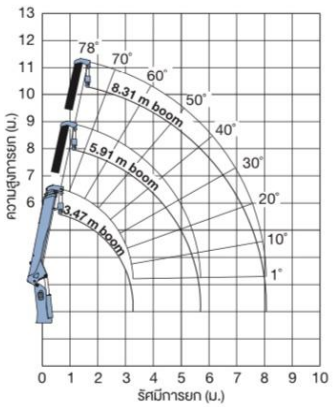
# TM-ZE550MH series



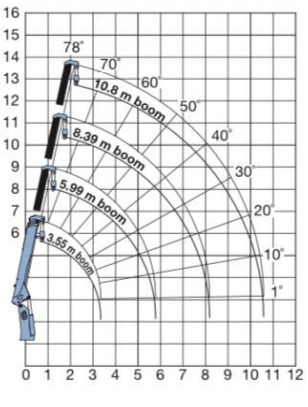



## ระยะการทำงาน

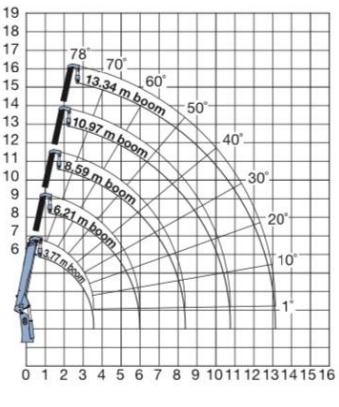
**TM-ZE553MH**



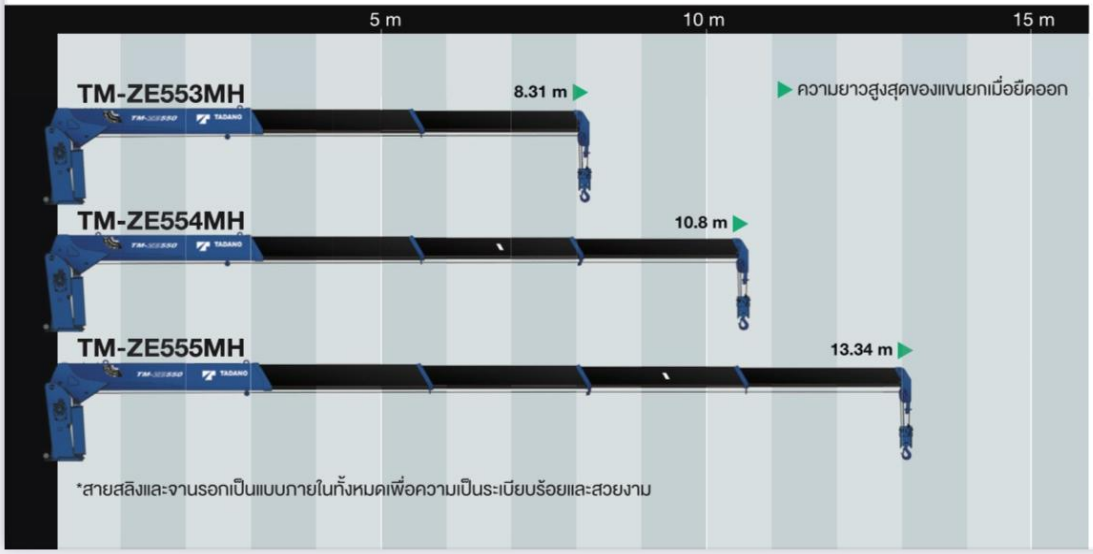

**TM-ZE554MH**




**TM-ZE555MH**




หมายเหตุสำหรับระยะการทำงาน :
ควรคำนึงถึงค่าเบี่ยงเบนของบูม รัศมีการยกและมุมการยกของบูม อันเนื่องมาจากน้ำหนักที่เกิดขึ้นขณะทำการยกของ



## ข้อมูลจำเพาะทางเทคนิค

| รุ่น | TM-ZE553MH* | TM-ZE554MH* | TM-ZE555MH* |
|---|---|---|---|
| **พิกัดความสามารถการยก** | 5,050 กก. ที่ 2.5 ม. (สายสลิง 5 ทบ) | | |
| **บูม** | แขนยกไฮดรอลิกในโครงสร้างรูปแบบเจ็ดเหลี่ยม | แขนยกไฮดรอลิกทำงานร่วมกับสลิง ในโครงสร้างรูปแบบเจ็ดเหลี่ยม | |
| **จำนวนท่อนบูม** | 3 | 4 | 5 |
| ความยาว | 3.47 – 8.31 ม. | 3.55 – 10.8 ม. | 3.77 – 13.34 ม. |
| ความเร็วการยืด | 4.84 ม. / 18 วินาที | 7.25 ม. / 21 วินาที | 9.57 ม. / 25 วินาที |
| ช่วงองศา/ความเร็วการยก | 1° ถึง 78° / 12 วินาที | | |
| ความสูงการยกสูงสุด** | ประมาณ 10.3 ม.** | ประมาณ 12.7 ม.** | ประมาณ 15.2 ม.** |
| รัศมีการยกสูงสุด** | 8.09 ม.** | 10.58 ม.** | 13.12 ม.** |
| **รอกกว้านสลิง** | ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฮดรอลิค ทดความเร็วด้วยเฟืองตัวหนอน มีระบบเบรคแบบกลไก (รุ่น TM-ZE555MH จะมีตัวกันสลิงหมดโรล) | | |
| แรงดึงสลิงเส้นเดียวสูงสุด | 9.90 kN {1,010kgf} | | |
| ความเร็วการดึงสลิงเส้นเดียวสูงสุด | 66 เมตร / นาที (ที่สลิงชั้นที่ 4) | | |
| สลิง (เส้นผ่าศูนย์กลาง x ความยาว) | 8 มม. X 67 ม. | 8 มม. X 82 ม. | 8 มม. X 97 ม. |
| **การสวิง** | ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฮดรอลิค ทดความเร็วด้วยเฟืองตัวหนอน สวิงได้ต่อเนื่อง 360° บนฐานสวิงแบบบอลแบริ่ง ระบบล็อกการสวิงอัตโนมัติ | | |
| ความเร็วในการสวิง | 2.5 รอบ/นาที | | |
| **ขาค้ำยัน** | คานและแม่แรงบังคับด้วยไฮดรอลิครวมเข้ากับโครงของเครน | | |
| ความกว้างขณะยืดออก | สูงสุด: 3.8 ม. , กลาง: 3.0 ม. , ต่ำสุด: 2.2 ม. | | |
| **ระบบไฮดรอลิค** | | | |
| วาล์วควบคุม | วาล์วควบคุมแบบหลายตัวพร้อมกับวาล์วนิรภัยในตัว | | |
| **อุปกรณ์ความปลอดภัยมาตรฐาน** | โหลดมิเตอร์ โหลดอินดิเคเตอร์ อุปกรณ์ป้องกันรอกชน ตัวจำกัดการกว้านสลิง ไฟแสดงสถานะ P.T.O. สลักนิรภัยตะขอ วาล์วนิรภัยระบบไฮดรอลิค วาล์วกันน้ำมันไหลกลับและวาล์วกันตก มาตรวัดระดับ | | |
| **รถบรรทุกที่เหมาะสม** | น้ำหนักรวมของยานพาหนะ 12,000 ถึง 25,000 กก. | | |

*พร้อมกับอุปกรณ์เก็บตะขอเกี่ยว โดยมีกลไกการเก็บตะขอไว้ข้างได้ปลายแขนยก
**ควรคำนึงถึงค่าเบี่ยงเบนของบูม รัศมีการยกและมุมการยกของบูม อันเนื่องมาจากน้ำหนักที่เกิดขึ้นขณะทำการยกของ

## พิกัดความสามารถในการยก (แซสซีเปล่า)

### Table A

#### TM-ZE553MH

• บูม 3.47 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.5 (ค่าต่ำสุด) | 2.8 | 3.25 |
|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 5,050 | 4,050 | 3,280 |

• บูม 5.91 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.6 (ค่าต่ำสุด) | 2.8 | 3.3 | 3.6 | 4.1 | 4.5 | 5.0 | 5.5 | 5.69 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 4,050 | 4,050 | 3,280 | 2,930 | 2,430 | 2,030 | 1,730 | 1,430 | 1,380 |

• บูม 8.31 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.6 (ค่าต่ำสุด) | 3.4 | 3.8 | 4.1 | 4.5 | 5.0 | 5.5 | 6.0 | 6.5 | 7.0 | 7.5 | 8.09 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 3,130 | 3,130 | 2,680 | 2,430 | 2,030 | 1,730 | 1,430 | 1,330 | 1,180 | 1,030 | 930 | 830 |

#### TM-ZE554MH

• บูม 3.55 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.5 (ค่าต่ำสุด) | 2.8 | 3.33 |
|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | ity (kg)5,050 | 4,050 | 3,250 |

• บูม 5.99 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.6 (ค่าต่ำสุด) | 2.8 | 3.6 | 4.0 | 4.5 | 5.0 | 5.77 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 4,050 | 4,050 | 2,930 | 2,430 | 1,980 | 1,680 | 1,330 |

• บูม 8.39 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.6 (ค่าต่ำสุด) | 3.0 | 3.6 | 4.0 | 4.5 | 5.0 | 5.5 | 6.0 | 6.5 | 7.0 | 7.5 | 8.17 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 3,130 | 3,130 | 2,930 | 2,430 | 1,980 | 1,680 | 1,430 | 1,180 | 1,130 | 1,000 | 900 | 780 |

• บูม 10.8 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 3.5 (ค่าต่ำสุด) | 4.0 | 4.5 | 5.0 | 6.0 | 7.0 | 8.0 | 9.0 | 10.0 | 10.58 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 2,130 | 2,130 | 1,980 | 1,630 | 1,180 | 1,000 | 800 | 680 | 580 | 550 |

#### TM-ZE555MH

• บูม 3.77 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.5 (ค่าต่ำสุด) | 2.8 | 3.55 |
|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 5,050 | 4,050 | 2,950 |

• บูม 6.21 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.6 (ค่าต่ำสุด) | 2.8 | 3.6 | 3.9 | 4.5 | 5.0 | 5.5 | 5.99 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 4,050 | 4,050 | 2,930 | 2,530 | 1,930 | 1,630 | 1,380 | 1,130 |

• บูม 8.59 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.6 (ค่าต่ำสุด) | 3.4 | 3.6 | 3.9 | 4.5 | 5.0 | 5.5 | 6.0 | 6.5 | 7.0 | 7.5 | 8.37 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 3,130 | 3,130 | 2,930 | 2,530 | 1,930 | 1,630 | 1,380 | 1,130 | 1,050 | 930 | 830 | 650 |

• บูม 10.97 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 4.0 (ค่าต่ำสุด) | 4.5 | 5.0 | 6.0 | 7.0 | 8.0 | 9.0 | 10.0 | 10.75 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 2,230 | 1,930 | 1,580 | 1,130 | 900 | 700 | 550 | 500 | 450 |

• บูม 13.34 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 5.0 (ค่าต่ำสุด) | 6.0 | 7.0 | 8.0 | 9.0 | 10.0 | 11.0 | 12.0 | 13.12 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 1,430 | 1,130 | 900 | 700 | 550 | 500 | 430 | 400 | 350 |

### Table D

#### TM-ZE553MH

• บูม 3.47 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.5 (ค่าต่ำสุด) | 2.95 | 3.25 |
|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 5,050 | 4,050 | 3,700 |

• บูม 5.91 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.6 (ค่าต่ำสุด) | 2.95 | 3.8 | 4.1 | 4.5 | 5.0 | 5.5 | 5.69 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 4,050 | 4,050 | 3,130 | 2,930 | 2,630 | 2,380 | 2,180 | 2,080 |

• บูม 8.31 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.6 (ค่าต่ำสุด) | 3.0 | 3.8 | 4.1 | 4.5 | 5.0 | 5.5 | 6.0 | 6.5 | 7.0 | 7.5 | 8.09 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 3,130 | 3,130 | 3,130 | 2,930 | 2,630 | 2,380 | 2,180 | 1,980 | 1,830 | 1,680 | 1,530 | 1,430 |

#### TM-ZE554MH

• บูม 3.55 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.5 (ค่าต่ำสุด) | 2.9 | 3.33 |
|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 5,050 | 4,050 | 3,550 |

• บูม 5.99 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.5 (ค่าต่ำสุด) | 2.9 | 3.7 | 4.0 | 4.5 | 5.0 | 5.77 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 4,050 | 4,050 | 3,130 | 2,930 | 2,580 | 2,330 | 2,030 |

• บูม 8.39 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.5 (ค่าต่ำสุด) | 3.0 | 3.7 | 4.0 | 4.5 | 5.0 | 5.5 | 6.0 | 6.5 | 7.0 | 7.5 | 8.17 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 3,130 | 3,130 | 3,130 | 2,930 | 2,580 | 2,330 | 2,080 | 1,930 | 1,780 | 1,630 | 1,480 | 1,380 |

• บูม 10.8 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 3.5 (ค่าต่ำสุด) | 4.5 | 5.0 | 6.0 | 7.0 | 8.0 | 9.0 | 10.0 | 10.58 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 2,130 | 2,130 | 2,030 | 1,780 | 1,530 | 1,380 | 1,200 | 1,050 | 1,000 |

#### TM-ZE555MH

• บูม 3.77 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.5 (ค่าต่ำสุด) | 2.8 | 3.55 |
|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 5,050 | 4,050 | 3,150 |

• บูม 6.21 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.5 (ค่าต่ำสุด) | 2.8 | 3.6 | 3.9 | 4.5 | 5.0 | 5.5 | 5.99 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 4,050 | 4,050 | 3,130 | 2,930 | 2,530 | 2,230 | 1,980 | 1,780 |

• บูม 8.59 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 2.5 (ค่าต่ำสุด) | 3.0 | 3.6 | 3.9 | 4.5 | 5.0 | 5.5 | 6.0 | 6.5 | 7.0 | 7.5 | 8.37 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 3,130 | 3,130 | 3,130 | 2,930 | 2,530 | 2,230 | 1,980 | 1,780 | 1,630 | 1,480 | 1,380 | 1,180 |

• บูม 10.97 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 4.0 (ค่าต่ำสุด) | 4.5 | 5.0 | 6.0 | 7.0 | 8.0 | 9.0 | 10.0 | 10.75 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 2,230 | 2,180 | 2,030 | 1,730 | 1,430 | 1,230 | 1,080 | 980 | 900 |

• บูม 13.34 ม.

| รัศมีการยก (ม.) | 5.0 (ค่าต่ำสุด) | 6.0 | 7.0 | 8.0 | 9.0 | 10.0 | 11.0 | 12.0 | 13.12 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| พิกัดความสามารถในการยก (กก.) | 1,430 | 1,330 | 1,230 | 1,080 | 980 | 880 | 800 | 730 | 650 |

**หมายเหตุสำหรับข้อมูลจำเพาะทางเทคนิค:**
ความเร็วในการทำงานของเครนถูกรับประกันภายใต้สภาพการทำงานของอัตราการไหลของปั๊มไฮดรอลิคที่ 60 ลิตร/นาที
**หมายเหตุพิกัดความสามารถในการยก :**
น้ำหนักของตะขอเกี่ยว (45 กก.) สลิงและอุปกรณ์การยกทั้งหมดจะถูกรวมเข้าไปยังน้ำหนักในการยก

# ภาคผนวก ข-10

## หนังสือขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน

ที่ นค ๐๐๓๐/๘๓๒

สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
จังหวัดหนองคาย ถนนมิตรภาพ นค ๔๓๐๐๐

๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๙

เรื่อง การรับแจ้งและขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน

เรียน กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทิพากร จำกัด

อ้างถึง หนังสือบริษัท ทิพากร จำกัด ลงวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๙

ตามหนังสือที่อ้างถึง ท่านได้แจ้งชื่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างานปฏิบัติงาน ณ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย) เพื่อขึ้นทะเบียนต่อสำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดหนองคาย ตามรายละเอียดที่แจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดหนองคาย ได้ขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานเรียบร้อยแล้ว ดังนี้

๑. นายอำนาจ แสงอ่อน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน เลขทะเบียนที่ ๐๑-๒๔๓-๒๕๖๙-๐๐๐๐๔๕

๒. นายไพรวรรณ ทาโคตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน เลขทะเบียนที่ ๐๑-๒๔๓-๒๕๖๘-๐๐๐๐๔๖

๓. นายธนกฤต สุวรรณศรี เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน เลขทะเบียนที่ ๐๑-๒๔๓-๒๕๖๘-๐๐๐๐๔๗

๔. นางสาวจีรนันท์ แก้วผา เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน เลขทะเบียนที่ ๐๑-๒๔๓-๒๕๖๘-๐๐๐๐๔๘

ทั้งนี้ ขอให้แจ้งเลขทะเบียนประจำตัวให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานทราบ และกำชับให้ปฏิบัติหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

(นางสาวบูชา ชาญประเสริฐ)
สวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดหนองคาย

กลุ่มงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน พื้นที่ ๑
โทรศัพท์/โทรสาร ๐ ๔๒๔๑ ๒๕๔๗,๐ ๔๒๔๒ ๐๗๐๑
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : Nongkhai@labour.mail.go.th



ที่ อด ๐๐๓๐/๙๙๗

สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
จังหวัดอุดรธานี
๒๕ ถนนวัฒนานุวงศ์ อด ๔๑๐๐๐

๘ พฤษภาคม ๒๕๖๙

เรื่อง การแจ้งเลขทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน

เรียน กรรมการผู้จัดการ บริษัท เค.เอส.ร่วมค้า จำกัด

อ้างถึง แบบคำขอการแจ้งการขึ้นทะเบียน การพ้นจากตำแหน่งหรือพ้นจากหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ในการทำงาน และผู้บริหารหน่วยงานความปลอดภัย บริษัท เค.เอส.ร่วมค้า จำกัด ลงวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๙

สิ่งที่ส่งมาด้วย ทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน จำนวน ๑ แผ่น

ตามหนังสือที่อ้างถึง บริษัท เค.เอส.ร่วมค้า จำกัด ได้แจ้งขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ตามมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔ ประกอบกับ ข้อ ๗ ของกฎกระทรวงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานบุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการ พ.ศ. ๒๕๖๕ นั้น

สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดอุดรธานี ได้ดำเนินการขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน พร้อมกำหนดเลขทะเบียนเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอให้ท่านแจ้งเลขทะเบียนประจำตัวให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานทราบ และกำชับให้ปฏิบัติหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งขอเชิญเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานเข้ากลุ่มไลน์ “ชมรม จป. อุดรธานี” โดยการสแกน QR Code ที่แนบมาพร้อมนี้ ทั้งนี้ หากมีการเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน กรุณาแจ้งให้สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดอุดรธานีทราบด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

สิบเอก [redacted]
(ยุทธศักดิ์ ศรีวรกุล)
สวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดอุดรธานี

กลุ่มงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ๒
โทรศัพท์ ๐ ๔๒๒๒ ๒๒๘๔ ต่อ ๑๔
โทรสาร ๐ ๔๒๒๔ ๓๓๒๙

กลุ่มชมรม จป.อุดรธานี

ทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน

บริษัท เค.เอส.ร่วมค้า จำกัด

โดย สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดอุดรธานี

| ลำดับที่ | ชื่อ - นามสกุล (จป.) | เลขทะเบียน (จป.) | วันที่ดำเนินการ | ข้อมูลเลขทะเบียนเดิม (ถ้ามี) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | เลขทะเบียนเดิม (ถ้ามี) | แจ้งหน่วยงานเดิมหรือดำเนินการเพื่อแก้ไขทะเบียน จป. | วันที่ดำเนินการ |
| ระดับหัวหน้างาน | | | | | | |
| ๑ | นายศิริพงค์ เขียวกุ้ง | [redacted] | ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๙ | - | - | - |
| ๒ | นายมิตรวัฒน์ เทียบมาต | | ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๙ | - | - | - |
| ๓ | ว่าที่ ร.ต.สุริยา เนตรภักดี | | ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๙ | - | - | - |
| ๔ | นายกฤตภาส คล่องแคล่ว | | ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๙ | - | - | - |
| ๕ | นายณรงค์กร ปานประเสริฐ | | ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๙ | - | - | - |

ลงชื่อ [redacted] ผู้บันทึก

(นางสาวสุวภา สุพรรณ)

นักวิชาการแรงงาน

วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๙

ลงชื่อ [redacted] ผู้ตรวจสอบ

(นางสาวพัณณ์ชิตา ประเสริฐพงค์)

นักวิชาการแรงงานปฏิบัติการ

วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๙

ที่ นค ๐๐๓๐/๑๐ ๗๐

สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
จังหวัดหนองคาย ถนนมิตรภาพ นค ๔๓๐๐๐

๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๘

เรื่อง การรับแจ้งและขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน

เรียน กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทิพากร จำกัด

อ้างถึง หนังสือบริษัท ทิพากร จำกัด ลงวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๘

ตามหนังสือที่อ้างถึง ท่านได้แจ้งชื่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน และระดับบริหาร เพื่อขึ้นทะเบียนต่อสำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดหนองคาย ตามรายละเอียดที่แจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดหนองคาย ได้ขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานเรียบร้อยแล้ว ดังนี้

๑. นายกันตินันท์ ลิ้มเกตุ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน เลขทะเบียนที่ ๐๑-๒๔๓-๒๕๖๘-๐๐๐๐๕๐

๒. นายภาสกร ชาธิรัตน์ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน เลขทะเบียนที่ ๐๑-๒๔๓-๒๕๖๘-๐๐๐๐๕๑

๓. นายอุทิศ ประทุมไทย เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับบริหาร เลขทะเบียนที่ ๐๒-๒๔๓-๒๕๖๘-๐๐๐๐๑๗

ทั้งนี้ ขอให้แจ้งเลขทะเบียนประจำตัวให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานทราบ และกำชับให้ปฏิบัติหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

(นายรักชาติ เลิศไกรย์)
นักวิชาการแรงงานชำนาญการพิเศษ รักษาราชการแทน
สวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดหนองคาย

กลุ่มงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน พื้นที่ ๑
โทรศัพท์/โทรสาร ๐ ๔๒๔๑ ๒๕๔๗,๐ ๔๒๔๒ ๐๗๐๑
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : Nongkhai@labour.mail.go.th



ที่ นค ๐๐๓๐/๙๓๙ สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
จังหวัดหนองคาย ถนนมิตรภาพ นค ๔๓๐๐๐

๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๘

เรื่อง การรับแจ้งและขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน

เรียน กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทิพากร จำกัด

อ้างถึง หนังสือบริษัท บริษัท ทิพากร จำกัด (สำนักงานชั่วคราว จ.หนองคาย) ลงวันที่ ๒๑ กรกฎาคม ๒๕๖๘

ตามหนังสือที่อ้างถึง ท่านได้แจ้งชื่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับวิชาชีพ ของบริษัท ทิพากร จำกัด ซึ่งปฏิบัติงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ (ช่วงขอนแก่น-หนองคาย) ไม่มีเลขที่ตั้ง หมู่ที่ ๑๐ ตำบลค่ายบกหวาน อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย เพื่อขึ้นทะเบียนต่อสำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดหนองคาย ตามรายละเอียดที่แจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดหนองคาย ได้ขึ้นทะเบียนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน และกำหนดเลขทะเบียนประจำตัวของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน เรียบร้อยแล้ว คือ นางสาวณัฐมล ผาทอง เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับวิชาชีพ เลขทะเบียนที่ ๐๕-๒๔๓-๒๕๖๘-๐๐๐๐๐๓ ทั้งนี้ ขอให้แจ้งเลขทะเบียนประจำตัวให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ทราบ และกำชับให้ปฏิบัติหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

(นายรักชาติ เลิศไกรย์)
นักวิชาการแรงงานชำนาญการพิเศษ รักษาราชการแทน
สวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดหนองคาย

กลุ่มงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน พื้นที่ ๑
โทรศัพท์/โทรสาร ๐ ๔๒๔๑ ๒๕๔๗,๐ ๔๒๔๒ ๐๗๐๑
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : Nongkhai@labour.mail.go.th

CH AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
กิจการร่วมค้า ช.ทวี–เอเอส ก่อสร้าง
CH-AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) อาคาร ช.ทวี เลขที่ 124/7 หมู่ 3 ถนนรังสิต-ปทุมธานี ตำบลบางพูน
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์ 0 2958 9925 โทรสาร 0 2958 9926

เขียนที่ กิจการร่วมค้า ช.ทวี – เอเอส ก่อสร้าง

14 พฤษภาคม 2568

เรื่อง การแจ้งชื่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานเพื่อขึ้นทะเบียนต่อกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

เรียน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดอุดรธานี

ข้าพเจ้า นายบุญเพิ่ม พลเยี่ยม เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับวิชาชีพ ประจำโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ชื่อสถานประกอบกิจการ กิจการร่วมค้า ช.ทวี – เอเอส ก่อสร้าง ตั้งอยู่เลขที่ 124/7 หมู่ที่ 3 ถนน รังสิต-ปทุมธานี ตำบลบางพูน อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี ประเภทกิจการ ก่อสร้างทางรถไฟ โทรศัพท์ 02-958-9925 E-mail : hrjv.chas.uth68@gmail.com จำนวนลูกจ้างทั้งหมด 13 คน (ชาย 5 คน หญิง 8 คน)

ขอนำส่งเอกสารดังนี้

1. แบบ กภ.จพ. 1 ฉบับ

2. หนังสือคำสั่งแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน ระดับบบริหาร และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับวิชาชีพ อย่างละ1 ฉบับ

3. เอกสารสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของ น.ส.พรทิพย์ ชมพูพฤกษ์ 1 ฉบับ

เอกสารสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน นายบุญเพิ่ม พลเยี่ยม 1 ฉบับ

เอกสารสำเนาบัตรประชาชน นายนฤชิต ไชยะโท 1 ฉบับ

4. เอกสารสำเนาวุฒิบัตรของ น.ส.พรทิพย์ ชมพูพฤกษ์ 1 ฉบับ

เอกสารสำเนาวุฒิบัตรของ นายบุญเพิ่ม พลเยี่ยม 1 ฉบับ

เอกสารสำเนาวุฒิบัตรของ นายนฤชิต ไชยะโท 1 ฉบับ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

( นายบุญเพิ่ม พลเยี่ยม )

เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับวิชาชีพ

ได้รับเอกสารต้นฉบับแล้ว

ลงชื่อ [redacted] .....ผู้รับ

วันที่ 21/5/68

สนง.สวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดอุดรธานี

ผู้ประสานงานคุณดวงพร,คุณปานทิพย์

ฝ่ายทรัพยากรบุคคล โทร.02-958-9925,094-941-8555

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE
กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
CH-AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) ที่ตั้ง ช.ทวี เลขที่ 124/7 หมู่ 3 ถนนรังสิต ปทุมธานี ตำบลบางพูน
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์ 0 2958 9925 โทรสาร 0 2958 9926

เขียนที่ กิจการร่วมค้า ช.ทวี – เอเอส ก่อสร้าง

14 พฤษภาคม 2568

เรื่อง การแจ้งชื่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานเพื่อขึ้นทะเบียนต่อกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

เรียน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดอุดรธานี

ข้าพเจ้า นายบุญเพิ่ม พลเยี่ยม เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับวิชาชีพ ประจำโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ชื่อสถานประกอบกิจการ กิจการร่วมค้า ช.ทวี – เอเอส ก่อสร้าง ตั้งอยู่เลขที่ 124/7 หมู่ที่ 3 ถนน รังสิต-ปทุมธานี ตำบลบางพูน อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี ประเภทกิจการ ก่อสร้างทางรถไฟ โทรศัพท์ 02-958-9925 E-mail : hrjv.chas.uth68@gmail.com จำนวนลูกจ้างทั้งหมด 13 คน (ชาย 5 คน หญิง 8 คน)

ขอนำส่งเอกสารดังนี้

1. แบบ กภ.จพ. 1 ฉบับ

2. หนังสือคำสั่งแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน ระดับบบริหาร และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับวิชาชีพ อย่างละ1 ฉบับ

3. เอกสารสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของ น.ส.พรทิพย์ ชมพูพฤกษ์ 1 ฉบับ

เอกสารสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน นายบุญเพิ่ม พลเยี่ยม 1 ฉบับ

เอกสารสำเนาบัตรประชาชน นายนฤชิต ไชยะโท 1 ฉบับ

4. เอกสารสำเนาวุฒิบัตรของ น.ส.พรทิพย์ ชมพูพฤกษ์ 1 ฉบับ

เอกสารสำเนาวุฒิบัตรของ นายบุญเพิ่ม พลเยี่ยม 1 ฉบับ

เอกสารสำเนาวุฒิบัตรของ นายนฤชิต ไชยะโท 1 ฉบับ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

[redacted]

( นายบุญเพิ่ม พลเยี่ยม )

เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับวิชาชีพ

ได้รับเอกสารต้นฉบับแล้ว

ลงชื่อ [redacted] ผู้รับ

วันที่ 21/5/68

สนง.สวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดอุดรธานี

ผู้ประสานงานคุณดวงพร,คุณปานทิพย์

ฝ่ายทรัพยากรบุคคล โทร.02-958-9925,094-941-8555

# ภาคผนวก ข-11

## กฎระเบียบสำหรับโครงการก่อสร้าง

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE
กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
CH-AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) อาคาร ช.ทวี เลขที่ 124/7 หมู่ 3 ถนนรังสิต-ปทุมธานี ตำบลบางพูน
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์.0-2958-9925 โทรสาร.0-2958-9926

# ประกาศโครงการที่ CH-AS /01

## กฎระเบียบปฏิบัติและข้อห้ามด้านความปลอดภัยในการทำงาน

## กิจการร่วมค้า ช.ทวี - เอเอส ก่อสร้าง

กิจการร่วมค้าฯ มีจุดประสงค์มุ่งเน้นให้ความสำคัญ และตระหนักถึงความรับผิดชอบต่ออาชีวอนามัย และความปลอดภัย ในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ของกิจการร่วมค้าฯ เพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืน โดยผู้โดยบริหาร และพนักงานทุกคนมีความมุ่งมั่นในการปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อห้ามด้านความปลอดภัยในการทำงานอย่างเคร่งครัด ดังนี้

1. ผู้ปฏิบัติงานทุกคน ต้องปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ และคำแนะนำต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด หรือห้ามละเว้นถ้าไม่ทราบไม่เข้าใจให้ถามหัวหน้างาน หรือผู้บังคับบัญชาได้
2. ผู้ปฏิบัติงานทุกคน เมื่อพบเห็นสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย หรือพบว่าเครื่องมือเครื่องใช้ชำรุด ไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย ถ้าแก้ไขด้วยตนเองได้ให้ดำเนินการแก้ไขทันที ถ้าแก้ไขไม่ได้ให้รายงาน ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว
3. ผู้ปฏิบัติงานทุกคน ต้องรักษาความสะอาด และจัดเก็บวัสดุต่าง ๆ ให้เป็นระเบียบเรียบร้อยอยู่เสมอ
4. ผู้ปฏิบัติงานทุกคน ต้องสังเกตและปฏิบัติตามป้ายห้าม ป้ายเตือนอย่างเคร่งครัด
5. ห้ามบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้อง เข้าไปในบริเวณทำงานที่ตนไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง
6. ต้องใส่หมวกนิรภัยตลอดเวลาทำงาน ในสภาพปกติที่สามารถใส่ได้
7. พื้นที่ก่อสร้างที่ติดทางรถไฟ และทางรถยนต์ให้ใช้ความระมัดระวังเป็นกรณีพิเศษ
8. แต่งกายให้เรียบร้อยรัดกุม ไม่ขาดรุ่งริงหรือ มีส่วนยื่นห้อย ฯลฯ และห้ามสวมใส่รองเท้าแตะเข้ามาในโครงการหรือบริเวณที่ทำการก่อสร้างโดยเด็ดขาด และห้ามถอดเสื้อในขณะที่ตามสภาพปกติ
9. ห้ามหยอกล้อเล่นกัน ในขณะปฏิบัติงาน
10. ห้ามเสพของมึนเมา และห้ามเข้ามาในสถานที่ปฏิบัติงานในลักษณะมึนเมาโดยเด็ดขาด
11. ห้ามอยู่ในรัศมีที่จะเป็นอันตรายในบริเวณที่กำลังมีการยกของหรือเคลื่อนย้ายวัสดุโดยรถเครน หรือเครื่องจักรกลอื่น ๆ
12. ห้ามใช้, ปรับแต่ง หรือซ่อมแซมเครื่องจักรกลต่าง ๆ ที่ตัวเองไม่มีหน้าที่หรือไม่ได้รับอนุญาต
13. ปฏิบัติตามกฎของการป้องกันอัคคีภัยอย่างเคร่งครัด
14. วัตถุไวไฟ หรือน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเก็บในสถานที่ที่กำหนดไว้เท่านั้น
15. ในการซ่อมแซมอุปกรณ์ต่าง ๆ ทางไฟฟ้า ต้องให้ช่างไฟฟ้าหรือผู้ที่รู้วิธีการเท่านั้นปฏิบัติหน้าที่นี้
16. ห้ามวางวัสดุ หรือสิ่งของอื่น ๆ กีดขวางถังน้ำยาดับเพลิง หรืออุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัย
17. เมื่อได้รับบาดเจ็บไม่ว่าจะเล็กน้อยเพียงไรก็ตามจะต้องรายงานให้หัวหน้างานและเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทราบ เพื่อสอบถสาเหตุหาวิธีป้องกันและแจ้งให้ผู้ปฏิบัติงานอื่น ๆ ทราบ และรับการปฐมพยาบาลทันที เพราะถ้าปล่อยไว้อาจจะเกิดอันตรายในภายหลัง

18. ถ้าหัวหน้างานเห็นว่า ผู้ใต้บังคับบัญชาไม่อยู่ในสภาพที่จะทำงาน อย่างปลอดภัยได้ต้องสั่งให้หยุดพักทำงานทันที

19. ผู้ปฏิบัติงานทุกคน ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเคร่งครัด ไม่ว่าจะเป็นในบริเวณทำงานหรือนอกบริเวณทำงาน

20. การทำงานบนที่สูงตั้งแต่สองเมตรขึ้นไป ต้องสวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันการตก เข็มขัดนิรภัยแบบเต็มตัว

21. การทำงานในที่คับขัน/ลับตา ซึ่งอาจเกิดอันตรายได้ ต้องอยู่ในสายตาของเพื่อนร่วมงานอยู่ตลอดเวลา

กิจการร่วมค้าฯ จะสื่อสาร นโยบายด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัยให้แก่พนักงานทุกระดับ ได้ทราบโดยทั่วกัน เพื่อนำไปปฏิบัติให้บรรลุผลต่อไปรวมทั้งจะเปิดเผยต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอีกทั้งหน่วยงานภายนอกและสาธารณชน เพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้ทราบ ซึ่งเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนภายในกิจการร่วมค้าฯ ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบการพัฒนา
ด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัย และนำไปปฏิบัติให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ของกิจการร่วมค้าฯ ต่อไป

ประกาศ ณ วันที่ 25 เมษายน 2568

CH - AS Construction
กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
Joint Venture

.....[redacted].....

นายปิยะ สุนทราญู
ผู้จัดการโครงการฯ
กิจการร่วมค้าช.ทวีเอเอส ก่อสร้าง

CH AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
CH-AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) อาคาร ช.ทวี เลขที่ 124/7 หมู่ 3 ถนนรังสิต-ปทุมธานี ตำบลบางพูน
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์.0-2958-9925 โทรสาร.0-2958-9926

# ประกาศ ประกาศโครงการที่ CH-AS / 01
## เรื่อง นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมล้อม
## กิจการร่วมค้า ช.ทวี - เอเอส ก่อสร้าง

กิจกรรมร่วมค้าช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง เป็นผู้ประกอบธุรกิจการก่อสร้างสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ครบวงจร โดยกิจการร่วมค้าฯได้ตระหนักดีว่าการดำเนินธุรกิจจะส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียด้าน สิ่งแวดล้อมทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังนั้น กิจการร่วมค้าฯจึงมุ่งมั่นที่จะผลักดันและสนับสนุนการดำเนินงานต่างๆให้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด พร้อมทั้งเสริมสร้าง อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานแก่ทุกคนในองค์กร เพื่อการเติบโตทางธุรกิจควบคู่กับการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ดังนั้น บริษัทจึงได้กำหนดนโยบายและมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. บริษัทมุ่งมั่นในการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และข้อตกลงกับลูกค้า คู่ค้า หรือผู้มีส่วนได้เสีย ที่เกี่ยวข้องด้านสิ่งแวดล้อม อาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง
2. บริษัทได้กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อป้องกันและลดผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากกิจกรรม ผลิตภัณฑ์ และการบริการของบริษัท พร้อมทั้งสนับสนุนผลิตภัณฑ์และบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
3. บริษัทได้สร้างจิตสำนึกให้ความรู้ และสื่อสารนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมให้แก่พนักงาน ตลอดทั้ง ผู้ที่ทำงานภายใต้การควบคุมของกิจการร่วมค้าฯ ให้ตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจัดหาหลักสูตร ฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องสิ่งแวดล้อม อาชีวอนามัยและความปลอดภัยแก่บุคลากรภายในองค์กรเพื่อเป็นการยกระดับ ความรู้และเสริมสร้างแนวทางในการปฏิบัติตนให้สอดคล้องกับนโยบายสิ่งแวดล้อม
4. บริษัทมีการบริหารจัดการการใช้พลังงาน สาธารณูปโภค และของเสีย เช่น น้ำ ไฟฟ้า ขยะมูลฝอย ฯลฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรณรงค์ให้มีการใช้ทรัพยากรที่มีจำกัดอย่าง มีประสิทธิภาพ โดยการลดการใช้ ใช้ให้คุ้มค่า และนำกลับมาใช้ใหม่
5. กิจการร่วมค้าฯได้ปรับปรุงวิธีการดำเนินงานและเสริมสร้างสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยตามมาตรฐานและวิธีการที่กำหนด พร้อมทั้งดำเนินการปรับปรุงเพื่อลดอุบัติเหตุ และป้องกันการเจ็บป่วยจากโรคที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน เพื่อลดความเสี่ยงที่จะนำไปสู่ผลกระทบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน
6. กิจการร่วมค้าฯสร้างเสริมความสัมพันธ์อันดีต่อสังคม ร่วมกับภาครัฐ ภาคเอกชน รวมถึงหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องโดยให้การสนับสนุนและมีส่วนร่วมในกิจกรรมเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง

ประกาศ ณ วันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2568

CH - AS Construction กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง Joint Venture

[redacted]

นายช่างปิยะ สุนทราญ
ผู้จัดการโครงการฯ

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE
กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
CH-AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) อาคาร ช.ทวี เลขที่ 124/7 หมู่ 3 ถนนรังสิต-ปทุมธานี ตำบลบางพูน
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์.0-2958-9925 โทรสาร.0-2958-9926

# ประกาศ ประกาศโครงการที่ CH-AS / 01

## เรื่อง นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมล้อม

## กิจการร่วมค้า ช.ทวี - เอเอส ก่อสร้าง

กิจการร่วมค้าฯ มีจุดประสงค์มุ่งเน้นให้ความสำคัญ และตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม และการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ ในขณะดำเนิน การก่อสร้าง

กิจการร่วมค้าช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง จึงได้กำหนดนโยบายฉบับนี้ ข้อพึงประพฤติปฏิบัติต่อสิ่งแวดล้อม นโยบายสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นแนวทางนำไปสู่การปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ดังนี้

**1. การจัดการสิ่งแวดล้อม** กิจการร่วมค้าช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง ดำเนินธุรกิจบนพื้นฐานข้อกำหนดทางกฎหมายรวมถึงมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม โดยสอดคล้องกับทุกประเด็นตั้งแต่ระดับท้องถิ่นจนถึงระดับประเทศ โดยคำนึงถึงการควบคุมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ เช่น มลพิษ การสิ้นเปลืองในการใช้ทรัพยากร การวางแผนและออกแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

**3. สภาพภูมิอากาศ** กิจการร่วมค้าช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง ดำเนินธุรกิจสอดคล้องกับเป้าหมายตามทรัพยากรธรรมชาติ และน้ำอย่างยั่งยืน ผ่านการดำเนินงานด้านประสิทธิภาพเชิงนิเวศและเศรษฐกิจหมุนเวียน การลดการปล่อยมลพิษ การก่อให้เกิดน้ำเสียและของเสียทั้งของเสียอันตรายและไม่อันตรายโดยจะต้องมีของเสียไปฝังกลบน้อยที่สุด

**4. ความหลากหลายทางชีวภาพ** กิจการร่วมค้าช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง มีความมุ่งมั่นในการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพและระบบนิเวศ การหลีกเลี่ยงและลดผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพ จากการดำเนินการก่อสร้าง ควบคุมเพื่อลดผลกระทบสุทธิเชิงบวกทางธรรมชาติ ให้ความสำคัญในการปกป้องรักษาความหลากหลายทางชีวภาพ

**5. การรายงานทางสิ่งแวดล้อม** กิจการร่วมค้าช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง จัดทำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมโดยถือเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและการตรวจประเมินระบบการจัดการ เพื่อยกระดับการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม เปิดเผย โปร่งใส และรับผิดชอบต่อการรายงานข้อมูล ตลอดจนมีการหารือผู้มีส่วนได้เสียในส่วนของผลการดำเนินงานตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย

**6. การสื่อสาร มีส่วนร่วมและฝึกอบรม** กิจการร่วมค้าช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง เสริมสร้างการสื่อสารความรู้ สนับสนุนการมีส่วนร่วมและปลูกฝังความตระหนักเรื่องการจัดการสิ่งแวดล้อม สภาพภูมิอากาศ การก่อสร้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพ อย่างยั่งยืน ส่งเสริมการสร้างจิตสำนึก และการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและจิตสาธารณะของพนักงาน รวมถึงการใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่าและยั่งยืน ตลอดจนจัดการฝึกอบรมให้พนักงาน ลูกค้า คู่ธุรกิจ และ ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง เช่น การอบรมบริหารจัดการทรัพยากรและของเสียอย่างมีประสิทธิภาพ แนวทางการนำวัสดุก่อสร้างกลับมาใช้ซ้ำหรือแปรรูปเพื่อลดการใช้วัตถุดิบและของเสีย รวมถึงจัดให้มีช่องทางการสื่อสาร เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อร้องเรียนจากพนักงาน ชุมชน เพื่อนำไปพิจารณาปรับปรุงการจัดการ ด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง

เพื่อให้นโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อม การก่อสร้าง สภาพภูมิอากาศ และความหลากหลายทางชีวภาพ อย่างยั่งยืนฉบับนี้ ได้ถูกปลูกฝังเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร และนำไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม จึงขอให้ทุกกิจการร่วมค้าฯนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมในการดำเนินธุรกิจ

ประกาศ ณ วันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2568

CH - AS Construction
กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
Joint Venture

[redacted]

นายช่างปิยะ สุนทราญ

ผู้จัดการโครงการฯ

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE
กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
CH-AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) อาคาร ช.ทวี เลขที่ 124/7 หมู่ 3 ถนนรังสิต-ปทุมธานี ตำบลบางพูน
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์.0-2958-9925 โทรสาร.0-2958-9926

# ประกาศโครงการที่ CH-AS / 01
# นโยบายอาชีวอนามัย และความปลอดภัย
# กิจการร่วมค้า ช.ทวี - เอเอส ก่อสร้าง

กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง มีความห่วงใยต่อชีวิตและสุขภาพของพนักงานทุกคน ดังนั้น จึงเห็นสมควรให้มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานควบคู่ไปกับหน้าที่ประจำของพนักงาน
จึงได้กำหนดนโยบายไว้ดังนี้

1. ความปลอดภัยในการทำงานถือเป็นหน้าที่รับผิดชอบอันดับแรกในการปฏิบัติงานของพนักงานทุกคน
2. กิจการร่วมค้าฯ จะสนับสนุนให้มีการปรับปรุงสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย
3. . กิจการร่วมค้าฯ จะสนับสนุนส่งเสริมให้มีกิจกรรมความปลอดภัยต่างๆ ที่จะช่วยกระตุ้นจิตสำนึกของพนักงาน เช่น การอบรม จูงใจ ประชาสัมพันธ์ การแข่งขันด้านความปลอดภัย เป็นต้น
4. ผู้บังคับบัญชาทุกระดับจะต้องกระทำตนให้เป็นแบบอย่างที่ดี เป็นผู้นำ อบรม ฝึกสอน จูงใจให้พนักงานปฏิบัติงานด้วยวิธีที่ปลอดภัย
5. พนักงานทุกคนต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเอง เพื่อนร่วมงาน ตลอดจนทรัพย์สินของบริษัทฯ เป็นสำคัญตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน
6. พนักงานทุกคนต้องดูแลความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยในพื้นที่ที่ปฏิบัติงาน
7. พนักงานทุกคนต้องให้ความร่วมมือในโครงการความปลอดภัยอาชีวอนามัยของกิจการร่วมค้าฯ และมีสิทธิ์เสนอความคิดเห็นในการปรับปรุงสภาพการทำงาน และวิธีการทำงานให้ปลอดภัย
8. กิจการร่วมค้าฯ จะจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบายที่กำหนดไว้ข้างต้นเป็นประจำ

จึงประกาศมาให้ทราบ และถือปฏิบัติโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 25 เมษายน 2568

[redacted]

(นายปิยะ สุนทราญ)
ผู้จัดการโครงการฯ
กิจการร่วมค้า ช.ทวี - เอเอส ก่อสร้าง

CH - AS Construction
กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
Joint Venture

# ภาคผนวก ข-12

## ผังบุคลากรในขั้นตอนการแจ้งอุบัติการณ์

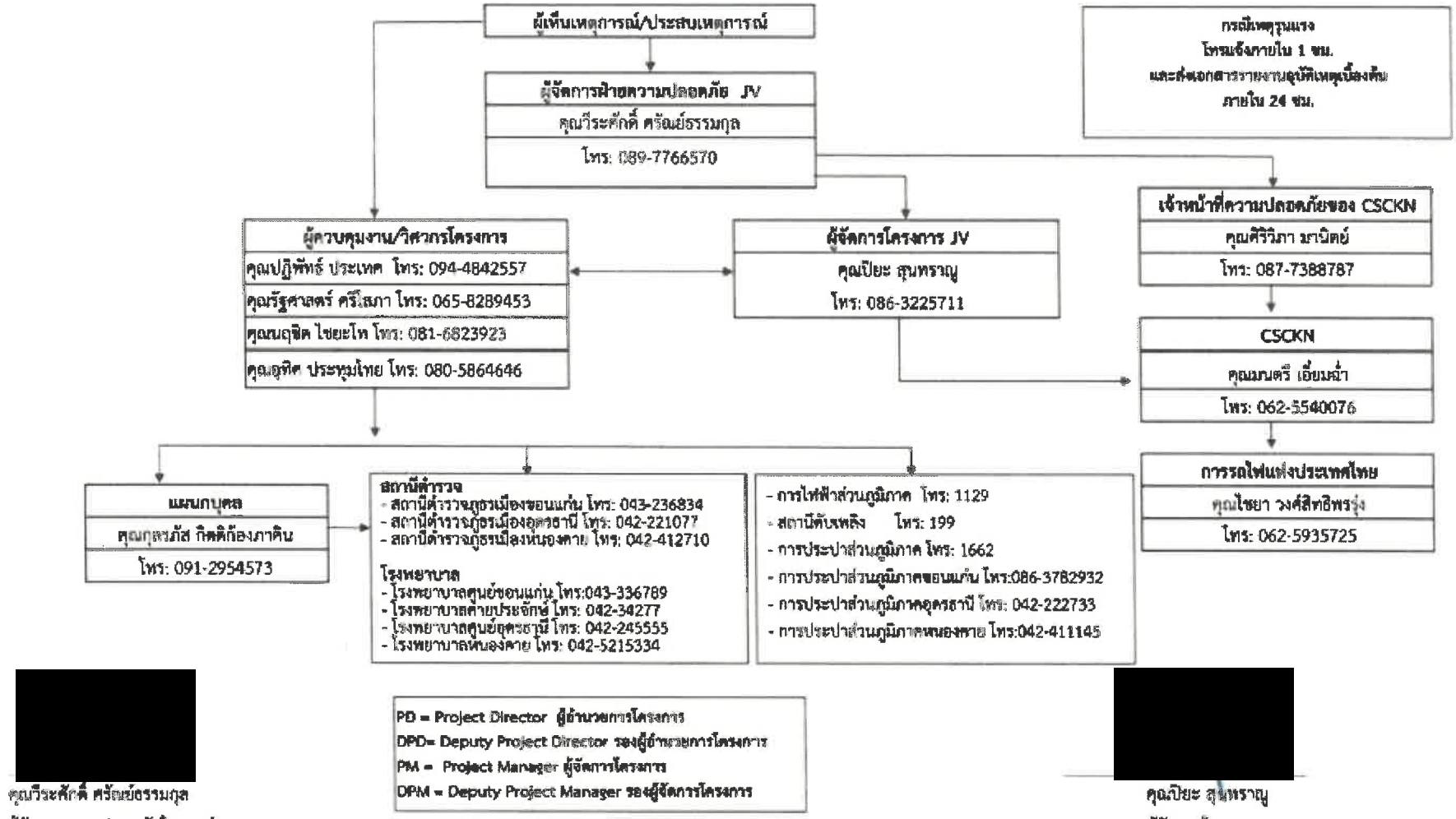
## และเหตุฉุกเฉินของโครงการ

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE

# โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น -หนองคาย

## ACCIDENT / INCIDENT REPORT PROCEDURE

## ขั้นตอนการแจ้งอุบัติเหตุ ( Emergency Call)




[redacted]

คุณวีระศักดิ์ ศรัณย์ธรรมกุล
ผู้จัดการความปลอดภัยในการทำงาน

[redacted]

คุณปิยะ สุนทรญู
ผู้จัดการโครงการฯ

# ภาคผนวก ข-13

## สถิติด้านความปลอดภัยในการทำงาน

## และชั่วโมงในการทำงาน

## ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569

กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
CH-AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) อาคาร ช.ทวี เลขที่ 124/7 หมู่ 3 ถนนรังสิต-ปทุมธานี ตำบลบางพูน
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์.0-2958-9925 โทรสาร.0-2958-9926

สถิติความปลอดภัย

## สรุปสถิติความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน
## ประจำเดือน มกราคม 2569

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE

ปลอดภัยไว้ก่อน SAFETY FIRST

# สถิติความปลอดภัย
## SAFETY FIRST

| | | |
|---|---|---|
| เป้าหมาย TARGET | 2000000 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| สถิติที่ดีที่สุดในอดีต PAST BEST RECORD | 0790848 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| สถิติปัจจุบัน CURRENT RECORD (MANHOUR) | 0790848 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| วันที่เกิดอุบัติเหตุครั้งสุดท้ายเมื่อ LAST ACCIDENT OCCURRED | 00-00 | |
| วันที่ปัจจุบัน To Date | 25 มกราคม 69 | |

- ชั่วโมงความปลอดภัยในการทำงาน

| คู่สัญญา : กิจการร่วมค้า ช.ทวี เอ-เอส ก่อสร้าง วันที่ 26 ธันวาคม 2568 ถึง 25 มกราคม 2569<br>เริ่มสัญญา : 25 เมษายน 2568<br>สิ้นสุดสัญญา : 8 เมษายน2571 | |
|---|---|
| **รายละเอียด** | **จำนวน** |
| - ระยะเวลาโครงการ | 1,080 วัน |
| - ทำงานมาแล้ว | 276 วัน |
| - ระยะเวลาโครงการที่เหลือ | 804 วัน |
| - จำนวนคนทำงานเฉลี่ย | 559 คน |
| - ชั่วโมงการทำงานสะสม | 138,584 ชั่วโมงการทำงาน |
| - จำนวนอุบัติเหตุถึงขั้นหยุดงาน | 0 ครั้ง |
| - วันที่เกิดเหตุครั้งสุดท้าย | - |

- ชั่วโมงความปลอดภัยในการทำงาน

| ลำดับ | รายละเอียด | เดือนธันวาคม | เดือนธันวาคม | สะสม |
|---|---|---|---|---|
| 1. | กำลังคนเฉลี่ย (คน)<br>รวมผู้รับเหมาช่วงทั้งหมด | 618 | 559 | - |
| 2. | ชั่วโมงทำงาน (ชั่วโมง)<br>รวมผู้รับช่วงทั้งหมด | 148,240 | 138,584 | 790,848 |
| 3. | ทรัพย์สินเสียหาย | 0 | 0 | 0 |
| 4. | การบาดเจ็บการปฐมพยาบาลเบื้องต้น | 0 | 0 | 0 |
| 5. | ได้รับบาดเจ็บสาหัส | 0 | 0 | 0 |
| 6. | ร้ายแรง | 0 | 0 | 0 |

สถิติความปลอดภัย

**สรุปสถิติความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน**
**ประจำเดือน กุมภาพันธ์ 2569**

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

ปลอดภัยไว้ก่อน SAFETY FIRST

## สถิติความปลอดภัย

SAFETY FIRST

| | | |
|---|---|---|
| เป้าหมาย TARGET | 2000000 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| สถิติที่ดีที่สุดในอดีต PAST BEST RECORD | 0212128 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| สถิติปัจจุบัน CURRENT RECORD (MANHOUR) | 0212128 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| วันที่เกิดอุบัติเหตุครั้งสุดท้ายเมื่อ LAST ACCIDENT OCCURRED | 00-00 | |
| วันที่ปัจจุบัน To Date | 25 กุมภาพันธ์ 69 | |

- ชั่วโมงความปลอดภัยในการทำงาน

| คู่สัญญา : กิจการร่วมค้า ช.ทวี เอ-เอส ก่อสร้าง วันที่ 26 มกราคม ถึง 25 กุมภาพันธ์ 2569<br>เริ่มสัญญา : 25 เมษายน 2568<br>สิ้นสุดสัญญา : 8 เมษายน2571 | |
|---|---|
| รายละเอียด | จำนวน |
| - ระยะเวลาโครงการ | 1,080 วัน |
| - ทำงานมาแล้ว | 307 วัน |
| - ระยะเวลาโครงการที่เหลือ | 773 วัน |
| - จำนวนคนทำงานเฉลี่ย | 855 คน |
| - ชั่วโมงการทำงานสะสม | 232,128 ชั่วโมงการทำงาน |
| - จำนวนอุบัติเหตุถึงขั้นหยุดงาน | 0 ครั้ง |
| - วันที่เกิดเหตุครั้งสุดท้าย | - |

- ชั่วโมงความปลอดภัยในการทำงาน

| ลำดับ | รายละเอียด | เดือนมกราคม | เดือนกุมภาพันธ์ | สะสม |
|---|---|---|---|---|
| 1. | กำลังคนเฉลี่ย (คน)<br>รวมผู้รับเหมาช่วงทั้งหมด | 599 | 855 | - |
| 2. | ชั่วโมงทำงาน (ชั่วโมง)<br>รวมผู้รับช่วงทั้งหมด | 138,584 | 212,128 | 1,002,976 |
| 3. | ทรัพย์สินเสียหาย | 0 | 0 | 0 |
| 4. | การบาดเจ็บการปฐมพยาบาลเบื้องต้น | 0 | 0 | 0 |
| 5. | ได้รับบาดเจ็บสาหัส | 0 | 0 | 0 |
| 6. | ร้ายแรง | 0 | 0 | 0 |

สถิติความปลอดภัย

## สรุปสถิติความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน
## ประจำเดือน มีนาคม 2569

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE

ปลอดภัยไว้ก่อน SAFETY FIRST

# สถิติความปลอดภัย
## SAFETY FIRST

| | | |
|---|---|---|
| เป้าหมาย TARGET | 2000000 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| สถิติที่ดีที่สุดในอดีต PAST BEST RECORD | 1209832 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| สถิติปัจจุบัน CURRENT RECORD (MANHOUR) | 1209832 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| วันที่เกิดอุบัติเหตุครั้งสุดท้ายเมื่อ LAST ACCIDENT OCCURRED | 00-00 | |
| วันที่ปัจจุบัน To Date | 25 มีนาคม 69 | |

- ชั่วโมงความปลอดภัยในการทำงาน

| คู่สัญญา : กิจการร่วมค้า ช.ทวี เอ-เอส ก่อสร้าง วันที่ 26 กุมภาพันธ์ ถึง 25 มีนาคม 2569<br>เริ่มสัญญา : 25 เมษายน 2568<br>สิ้นสุดสัญญา : 8 เมษายน2571 | |
|---|---|
| **รายละเอียด** | **จำนวน** |
| - ระยะเวลาโครงการ | 1,080 วัน |
| - ทำงานมาแล้ว | 335 วัน |
| - ระยะเวลาโครงการที่เหลือ | 745 วัน |
| - จำนวนคนทำงานเฉลี่ย | 923 คน |
| - ชั่วโมงการทำงานสะสม | 206,856 ชั่วโมงการทำงาน |
| - จำนวนอุบัติเหตุถึงขั้นหยุดงาน | 0 ครั้ง |
| - วันที่เกิดเหตุครั้งสุดท้าย | - |

- ชั่วโมงความปลอดภัยในการทำงาน

| ลำดับ | รายละเอียด | เดือนกุมภาพันธ์ | เดือนมีนาคม | สะสม |
|---|---|---|---|---|
| 1. | กำลังคนเฉลี่ย (คน)<br>รวมผู้รับเหมาช่วงทั้งหมด | 855 | 923 | - |
| 2. | ชั่วโมงทำงาน (ชั่วโมง)<br>รวมผู้รับช่วงทั้งหมด | 212,128 | 206,856 | 1,209,832 |
| 3. | ทรัพย์สินเสียหาย | 0 | 0 | 0 |
| 4. | การบาดเจ็บการปฐมพยาบาลเบื้องต้น | 0 | 0 | 0 |
| 5. | ได้รับบาดเจ็บสาหัส | 0 | 0 | 0 |
| 6. | ร้ายแรง | 0 | 0 | 0 |

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE
กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
CH-AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) อาคาร ช.ทวี เลขที่ 124/7 หมู่ 3 ถนนรังสิต-ปทุมธานี ตำบลบางพูน
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์.0-2958-9925 โทรสาร.0-2958-9926

สถิติความปลอดภัย

## สรุปสถิติความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน
## ประจำเดือน เมษายน 2569

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

ปลอดภัยไว้ก่อน SAFETY FIRST

# สถิติความปลอดภัย
## SAFETY FIRST

| | | |
|---|---|---|
| เป้าหมาย TARGET | 2000000 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| สถิติที่ดีที่สุดในอดีต PAST BEST RECORD | 1209832 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| สถิติปัจจุบัน CURRENT RECORD (MANHOUR) | 1400520 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| วันที่เกิดอุบัติเหตุครั้งสุดท้ายเมื่อ LAST ACCIDENT OCCURRED | 00-00 | |
| วันที่ปัจจุบัน To Date | 25 เมษายน 69 | |

- ชั่วโมงความปลอดภัยในการทำงาน

| คู่สัญญา : กิจการร่วมค้า ช.ทวี เอ-เอส ก่อสร้าง วันที่ 26 มีนาคม ถึง 25 เมษายน 2569<br>เริ่มสัญญา : 25 เมษายน 2568<br>สิ้นสุดสัญญา : 8 เมษายน2571 | |
|---|---|
| **รายละเอียด** | **จำนวน** |
| **- ระยะเวลาโครงการ** | 1,080 วัน |
| **- ทำงานมาแล้ว** | 366 วัน |
| **- ระยะเวลาโครงการที่เหลือ** | 714 วัน |
| **- จำนวนคนทำงานเฉลี่ย** | 769 คน |
| **- ชั่วโมงการทำงานสะสม** | 190,688 ชั่วโมงการทำงาน |
| **- จำนวนอุบัติเหตุถึงขั้นหยุดงาน** | 0 ครั้ง |
| **- วันที่เกิดเหตุครั้งสุดท้าย** | - |

- ชั่วโมงความปลอดภัยในการทำงาน

| ลำดับ | รายละเอียด | เดือนมีนาคม | เดือนเมษายน | สะสม |
|---|---|---|---|---|
| 1. | กำลังคนเฉลี่ย (คน)<br>รวมผู้รับเหมาช่วงทั้งหมด | 923 | 769 | - |
| 2. | ชั่วโมงทำงาน (ชั่วโมง)<br>รวมผู้รับช่วงทั้งหมด | 206,856 | 190,688 | 1,400,520 |
| 3. | ทรัพย์สินเสียหาย | 0 | 0 | 0 |
| 4. | การบาดเจ็บการปฐมพยาบาลเบื้องต้น | 0 | 0 | 0 |
| 5. | ได้รับบาดเจ็บสาหัส | 0 | 0 | 0 |
| 6. | ร้ายแรง | 0 | 0 | 0 |

กิจการร่วมค้า ช.ทวี–เอเอส ก่อสร้าง
CH–AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) อาคาร ช.ทวี เลขที่ 124/7 หมู่ 3 ถนนรังสิต-ปทุมธานี ตำบลบางพูน
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์.0-2958-9925 โทรสาร.0-2958-9926

สถิติความปลอดภัย

## สรุปสถิติความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน
## ประจำเดือน พฤษภาคม 2569

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE

ปลอดภัยไว้ก่อน SAFETY FIRST

# สถิติความปลอดภัย
## SAFETY FIRST

| | | |
|---|---|---|
| เป้าหมาย TARGET | 2000000 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| สถิติที่ดีที่สุดในอดีต PAST BEST RECORD | 1209832 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| สถิติปัจจุบัน CURRENT RECORD (MANHOUR) | 1629408 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| วันที่เกิดอุบัติเหตุครั้งสุดท้ายเมื่อ LAST ACCIDENT OCCURRED | 00-00 | |
| วันที่ปัจจุบัน To Date | 25 พฤษภาคม 69 | |

- ชั่วโมงความปลอดภัยในการทำงาน

| คู่สัญญา : กิจการร่วมค้า ช.ทวี เอ-เอส ก่อสร้าง วันที่ 26 มีนาคม ถึง 25 พฤษภาคม 2569<br>เริ่มสัญญา : 25 เมษายน 2568<br>สิ้นสุดสัญญา : 8 เมษายน2571 | |
|---|---|
| **รายละเอียด** | **จำนวน** |
| **- ระยะเวลาโครงการ** | 1,080 วัน |
| **- ทำงานมาแล้ว** | 396 วัน |
| **- ระยะเวลาโครงการที่เหลือ** | 684 วัน |
| **- จำนวนคนทำงานเฉลี่ย** | 954 คน |
| **- ชั่วโมงการทำงานสะสม** | 228,888 ชั่วโมงการทำงาน |
| **- จำนวนอุบัติเหตุถึงขั้นหยุดงาน** | 0 ครั้ง |
| **- วันที่เกิดเหตุครั้งสุดท้าย** | - |

- ชั่วโมงความปลอดภัยในการทำงาน

| ลำดับ | รายละเอียด | เดือนเมษายน | เดือนพฤษภาคม | สะสม |
|---|---|---|---|---|
| 1. | กำลังคนเฉลี่ย (คน)<br>รวมผู้รับเหมาช่วงทั้งหมด | 769 | 954 | - |
| 2. | ชั่วโมงทำงาน (ชั่วโมง)<br>รวมผู้รับช่วงทั้งหมด | 190,688 | 228,888 | 1,629,408 |
| 3. | ทรัพย์สินเสียหาย | 0 | 0 | 0 |
| 4. | การบาดเจ็บการปฐมพยาบาลเบื้องต้น | 0 | 0 | 0 |
| 5. | ได้รับบาดเจ็บสาหัส | 0 | 0 | 0 |
| 6. | ร้ายแรง | 0 | 0 | 0 |

สถิติความปลอดภัย

**สรุปสถิติความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน**

**ประจำเดือน มิถุนายน 2569**

CH CONSTRUCTION
AS JOINT VENTURE

# สถิติความปลอดภัย

## SAFETY FIRST

| | | |
|---|---|---|
| เป้าหมาย TARGET | 2 0 0 0 0 0 0 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| สถิติที่ดีที่สุดในอดีต PAST BEST RECORD | 1 2 0 9 8 3 2 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| สถิติปัจจุบัน CURRENT RECORD (MANHOUR) | 1 8 8 1 9 8 4 | ชั่วโมงทำงาน (MANHOUR) |
| วันที่เกิดอุบัติเหตุครั้งสุดท้ายเมื่อ LAST ACCIDENT OCCURRED | 0 0 - 0 0 | |

| | |
|---|---|
| วันที่ปัจจุบัน To Date | 2 5 มิถุนายน 6 9 |

- ชั่วโมงความปลอดภัยในการทำงาน

| คู่สัญญา : กิจการร่วมค้า ช.ทวี เอ-เอส ก่อสร้าง วันที่ 26 พฤษภาคม ถึง 25 มิถุนายน 2569<br>เริ่มสัญญา : 25 เมษายน 2568<br>สิ้นสุดสัญญา : 8 เมษายน2571 | |
|---|---|
| **รายละเอียด** | **จำนวน** |
| **- ระยะเวลาโครงการ** | 1,080 วัน |
| **- ทำงานมาแล้ว** | 427 วัน |
| **- ระยะเวลาโครงการที่เหลือ** | 653 วัน |
| **- จำนวนคนทำงานเฉลี่ย** | 1,018 คน |
| **- ชั่วโมงการทำงานสะสม** | 243,896 ชั่วโมงการทำงาน |
| **- จำนวนอุบัติเหตุถึงขั้นหยุดงาน** | 0 ครั้ง |
| **- วันที่เกิดเหตุครั้งสุดท้าย** | - |

- ชั่วโมงความปลอดภัยในการทำงาน

| ลำดับ | รายละเอียด | เดือนเมษายน | เดือนพฤษภาคม | สะสม |
|---|---|---|---|---|
| 1. | กำลังคนเฉลี่ย (คน)<br>รวมผู้รับเหมาช่วงทั้งหมด | 954 | 1,018 | - |
| 2. | ชั่วโมงทำงาน (ชั่วโมง)<br>รวมผู้รับช่วงทั้งหมด | 228,888 | 243,896 | 1,881,984 |
| 3. | ทรัพย์สินเสียหาย | 0 | 0 | 0 |
| 4. | การบาดเจ็บการปฐมพยาบาลเบื้องต้น | 0 | 0 | 0 |
| 5. | ได้รับบาดเจ็บสาหัส | 0 | 0 | 0 |
| 6. | ร้ายแรง | 0 | 0 | 0 |

# ภาคผนวก ข-14

## แผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยประจำปี 2569

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE
กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
CH-AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) อาคาร ช.ทวี เลขที่ 124/7 หมู่ 3 ถนนวิสัย-ปทุมธานี ตำบลบางหูช้าง อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์ 0 2958 9925 โทรสาร 0-2958 9926

# โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วง ขอนแก่น - หนองคาย Track Doubing Project Transportatin and

## แผนงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน / Occupational Health Safety and Environment Master Plan

| ลำดับ Item | รายการ/Description | พ.ศ.2569 | | | | | | | | | | | | หมายเหตุ/Remark (ปีพ.ศ.2569) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ม.ค. | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย. | พ.ค. | มิ.ย. | ก.ค. | ส.ค. | ก.ย. | ต.ค. | พ.ย. | ธ.ค. | |
| 1 | ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | ทบทวนนโยบายความปลอดภัย (Review Safety Policy) | | | | | | | | | | ← | | → | By safety committee |
| 1.2 | ประเมินผลและทบทวนระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Evaluate and Review Safety Management System) | | | | | | ← | | → | | | ← | → | By safety committee Once a Year |
| 1.3 | การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (Appointment of Safety Officers) | | | | | ← | → | | | | | ← | → | เริ่มโครงการ, ปีละ 2 ครั้ง |
| 1.4 | แต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย (Appointment of Safety Officers) | | | | | | | ← | → | | | ← | → | เริ่มโครงการปีละ 2 ครั้ง |
| 1.5 | การทบทวนคู่มือและข้อบังคับด้านความปลอดภัยและจัดทำ (Review Manuals and Regulations of Safety) make it | ← | → | | | | | ← | → | | | | | By safety committee เริ่มโครงการปีละ 2 ครั้ง |
| 1.6 | การตรวจสุขภาพของพนักงานประจำปี Annual Health Check-up | | | ← | | | | | | | | | → | By safety ปีละ 1 ครั้ง |
| 2 | แผนการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย (Safety Training Plan) | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | อบรมพนักงานใหม่ เปลี่ยนงาน ก่อนเริ่มงาน (Safety Training for New Employees) | ← | → | | | | | | | | | | → | จัดอบรมสัปดาห์ที่ 1และ3ของเดือน ช่วงเริ่มโครงการ(รวมเอกสารการอบรม) |
| 2.2 | การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับหัวหน้างาน (Safety Training for Safety Officer of Supervisor Level) | | ← | | | | | → | | | | ← | → | เริ่มโครงการ, ปีละ 2 ครั้ง 30คน/ครั้ง |
| 2.3 | การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับบริหาร (Safety Training for Safety Officer of Supervisor Level) | | | | | | ← | → | | | | ← | → | เริ่มโครงการ, ปีละ 2 ครั้ง 30คน/ครั้ง |
| 2.4 | การฝึกอบรมคณะกรรมการ (คปอ) (Safety Training for Safety Committee) | | | | | ← | → | | | | ← | → | | เริ่มโครงการ, ปีละ 2 ครั้ง 30คน/ครั้ง |
| 2.5 | อบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและการช่วยชีวิต First aid CPR Training services | | ← | | | | | | | | → | | | Inhouse Training 30คน/ครั้ง |

# โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วง ขอนแก่น - หนองคาย Track Doubing Project Transportatin and

## แผนงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน / Occupational Health Safety and Environment Master Plan

| ลำดับ Item | รายการ/Description | พ.ศ.2569 ม.ค. | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย. | พ.ค. | มิ.ย. | ก.ค. | ส.ค. | ก.ย. | ต.ค. | พ.ย. | ธ.ค. | หมายเหตุ/Remark (ปีพ.ศ.2569) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.6 | การอบรมดับเพลิงเบื้องต้น/ภาคปฏิบัติ<br>Basic Fire fighting training | | | | | | | | | | | | | Inhouse Training 40% |
| 2.7 | อบรมบทบาทหน้าที่ของทีมระงับเหตุฉุกเฉิน<br>Emergency Response Team Training | | | | | | | | | | | | | Inhouse Training |
| 2.8 | อบรมการปฏิบัติงานกับปั้นจั่นอย่างปลอดภัย ( 4 ผู้ )<br>Safe crane operation | | | | | | | | | | | | | Inhouse Training<br>4 ผู้ 20คน 3วัน |
| 2.9 | อบรมการติดตั้งและการตรวจสอบนั่งร้านในงานก่อสร้าง<br>Installation and inspection scaffolding | | | | | | | | | | | | | Inhouse Training<br>20คน |
| 2.10 | ความปลอดภัยในการทำงานตอกเสาเข็ม<br>All personnel involving with piling work must be trained, | | | | | | | | | | | | | Inhouse Training |
| 2.11 | อบรมพนักงานให้สัญญาณการจารจร<br>Look out man/Trafic man/watch man | | | | | | | | | | | | | เริ่มโครงการ, ปีละ 2 ครั้ง |
| 2.12 | ความปลอดภัยในการทำงานตัดเชื่อมงานเจียร<br>Hot work Training | | | | | | | | | | | | | By safety officer Professional Level<br>Every 3 month |
| 2.13 | อบรมการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้า<br>Safety in Electrical works | | | | | | | | | | | | | Every 6 month |
| 2.14 | การปฏิบัติงานบนที่สูง<br>Safe working at height | | | | | | | | | | | | | By safety officer Professional Level<br>Every 1 month |
| 2.15 | การฝึกอบรมหรือการพัฒนาความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย<br>(Safety Development Training for Safety team | | | | | | | | | | | | | Inhouse Training<br>Only Safety |
| 3 | การตรวจสอบและปรับปรุงด้านความปลอดภัย<br>(Safety Inspection and Improvements) | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 | ตรวจสอบรถบรรทุกดิน<br>(Check the Dump Truck) | | | | | | | | | | | | | Safety ,Engineer<br>Once a month |
| 3.2 | การตรวจสอบความปลอดภัยปั้นจั่น<br>(Crane Safety Inspection ) | | | | | | | | | | | | | Safety ,Engineer<br>Once a month |

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE
กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
CH-AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) อาคาร ช.ทวี เอชที 124/7 หมู่ 3 ถนนวังฟิล-ปทุมธานี ตำบลบางพูน
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์ 0 2958 9925 โทรสาร 0-2958 9926



| ลำดับ Item | รายการ/Description | พ.ศ.2569 ม.ค. | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย. | พ.ค. | มิ.ย. | ก.ค. | ส.ค. | ก.ย. | ต.ค. | พ.ย. | ธ.ค. | หมายเหตุ/Remark (ปีพ.ศ.2569) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.3 | การตรวจสอบอุปกรณ์ไฟฟ้า (Electrical Enguipment Safety Inspection) | | | | | | | | | | | | | Safety , Electrical Once a month |
| 3.4 | การตรวจสอบการตรวจสอบตู้เชื่อมไฟฟ้า (Electrical Welding Safety Inspection) | | | | | | | | | | | | | Safety , Electrical Once a month |
| 3.5 | การตรวจสอบอุปกรณ์ชุดตัดแก๊ส Gas Cuting Equipment Safety Inspection | | | | | | | | | | | | | Safety , Chief Once a month |
| 3.6 | การตรวจสอบเครื่องจักรกล / ประจำปี Heavy Vehicle inspection | | | | | | | | | | | | | Safety , Engineer Once a Year |
| 3.7 | การตรวจอุปกรณ์ปฐมพยาบาล/เวชภัณฑ์ Inspection First aid Facilities | | | | | | | | | | | | | Safety , Once a month |
| 3.8 | การตรวจสอบถังดับเพลิง Fire Extinguisher Safety Inspection | | | | | | | | | | | | | Safety , Once a month |
| 3.9 | การตรวจสอบนั่งร้าน Scaffolding reinspection | | | | | | | | | | | | | Safety , Engineer Once a month |
| 3.10 | การตรวจสอบปรับปรุงและเพิ่มเติมเครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายความปลอดภัย/ป้ายเตือนต่างๆ Checking for improvement traffic signs and safety warning signs, if required | | | | | | | | | | | | | Safety , Engineer Once a month |
| 4 | การรายงานและประชุมด้านความปลอดภัย (Reprot and Safety Meeting) | | | | | | | | | | | | | |
| 4.1 | การประชุมความปลอดภัยประจำสัปดาห์ร่วมกับที่ปรึกษา Weekly Safety Meeting with Consultants | | | | | | | | | | | | | Meeting Everyweek |
| 4.2 | การประชุมความปลอดภัยประจำเดือนร่วมกับที่ปรึกษา Monthly Safety Meeting with Consultants | | | | | | | | | | | | | Once a month |

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE
กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
CH-AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) อาคาร ช.ทวี เลขที่ 124/7 หมู่ 3 เกษรวิสัย-ปทุมธานี ตำบลเกาทุม
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์ 0 2958 9925 โทรสาร 0 2958 9926

# โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วง ขอนแก่น - หนองคาย Track Doubing Project Transportatin and

## แผนงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน / Occupational Health Safety and Environment Master Plan

| ลำดับ Item | รายการ/Description | พ.ศ.2569 | | | | | | | | | | | | หมายเหตุ/Remark (ปีพ.ศ.2569) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ม.ค. | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย. | พ.ค. | มิ.ย. | ก.ค. | ส.ค. | ก.ย. | ต.ค. | พ.ย. | ธ.ค. | |
| 4.3 | การประชุมคณะกรรมการความปลอดภัย<br>Project Safety Committee Meeting | | | | | | | | | | | | | By safety officer<br>Every month |
| 4.4 | การรายงานผลการฝึกอบรมดับเพลิงประจำปี<br>Annual Reporting of Firefighting Training | | | | | | | | | | | | | Once a year |
| 4.5 | รายงานผลการตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน<br>Report of Measurement Results for Working Environment Issues | | | | | | | | | | | | | Once a Year |
| 5 | กิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย<br>Safety Promotion Activities | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1 | ป้ายโครงการ ป้ายนโยบายด้านความปลอดภัย<br>Safety Policy Sgnage | | | | | | | | | | | | | บำรุงรักษา |
| 5.2 | บอร์ดสถิติด้านความปลอดภัย<br>Safety Bulletin Board | | | | | | | | | | | | | |
| 5.3 | บอร์ดข่าวสารด้านความปลอดภัย<br>Safety Statistic Board | | | | | | | | | | | | | Once a month |
| 6 | การเตรียมความพร้อมสำหรับภาวะฉุกเฉิน<br>Preparation for Emergency | | | | | | | | | | | | | |
| 6.1 | จัดทำแผนฉุกเฉิน<br>Emergency plan | | | | | | | | | | | | | ก่อนเริ่มงาน<br>Befor start work |
| 6.2 | จัดทำป้ายจุดรวมพล,ป้ายทางออกฉุกเฉิน<br>Assembly Point , Emergency Exit | | | | | | | | | | | | | Once a month<br>4 Zone |
| 6.4 | จัดให้มีเบอร์โทรศัพท์กรณีฉุกเฉิน<br>Provide Emergency Phone | | | | | | | | | | | | | Once a year |
| 6.6 | การอพยพหนีไฟ และซ้อมดับเพลิง<br>Emergency Evacuation Drill and Fighting | | | | | | | | | | | | | Once a year |

CH CONSTRUCTION AS JOINT VENTURE
กิจการร่วมค้า ช.ทวี-เอเอส ก่อสร้าง
CH-AS CONSTRUCTION JOINT VENTURE
(สำนักงานใหญ่) อาคาร ช.ทวี เลขที่ 124/7 หมู่ 3 ถนนรังสิต-ปทุมธานี ตำบลบางปูน
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์ 0 2958 9925 โทรสาร 0 2958 9926



แผนงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน / Occupational Health Safety and Environment Master Plan

| ลำดับ Item | รายการ/Description | พ.ศ.2569 ม.ค. | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย. | พ.ค. | มิ.ย. | ก.ค. | ส.ค. | ก.ย. | ต.ค. | พ.ย. | ธ.ค. | หมายเหตุ/Remark (ปีพ.ศ.2569) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7 | **โครงการส่งเสริมด้านสุขอนามัยและสิ่งแวดล้อม** Promoting Health and Enviromment | | | | | | | | | | | | | |
| 7.1 | การเก็บของและทำความสะอาด Big Cleaning Day Housekeeping and Site Cleaning | | | | | ← | | | | | | | → | สัปดาห์ละ 1 ครั้ง ทุกวันจันทร์ |
| 7.2 | จัดให้มีห้องพยาบาล,มีตู้ยา First Aid Room, | | | | | | ← | | | | | | → | Once a year |
| 7.3 | จัดให้มีที่พักสูบบุรี Smoking Accommodation | | | | | ← | | → | | | | | | จัดเพิ่มเติมในส่วนที่ชำรุดเสียหาย |
| 7.4 | จัดให้มีภาชนะคัดแยกขยะ | | | | | ← | | | | | | | → | จัดเพิ่มเติมในส่วนที่ชำรุดเสียหาย |
| 7.5 | จัดให้มีการสุ่มตรวจสารเสพติด | | | | | ← | | | | | | | → | 6 เดือนครั้ง |
| รวมงบประมาณ/Total | | | | | | | | | | | | | | |

สัญลักษณ์ :
แผนงาน ←→
ผลงาน ←→

เสนอโดย/Present by : [redacted]
(นายวีระศักดิ์ ศรัณย์ธรรมกุล)
ผู้จัดการโครงการฯผู้จัดการฝ่ายความปลอดภัย

อนุมัติ/Approved by : [redacted]
( นาย ปิยะ สุนทราญ )
ผู้จัดการโครงการ/Project Manager

712

Ref. JVKN/CSCKN/0536/RE