



งานศึกษารูปแบบ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม งานยกระดับทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรี เพื่อแก้ไขปัญหารถไฟ



เอกสารประกอบการประชุม การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ประชุมใหญ่) ครั้งที่ 3

กลุ่มผู้ให้บริการ



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด



เอกสารประกอบการประชุม

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 3

งานศึกษารูปแบบ ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
งานยกระดับทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

1. ความเป็นมาโครงการ

ด้วยคณะกรรมการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้พิจารณาเรื่องของประธานหอการค้าจังหวัดสระบุรี ขอร้องสนับสนุนยกทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ที่มีถนนพหลโยธินผ่านเมืองตัดกับทางรถไฟ เกิดปัญหาจากการจราจรรถไฟวิ่งผ่านหลายขบวน ซึ่งหอการค้าจังหวัดสระบุรีได้ร่วมกับภาคเอกชนนำเสนอแนวทางแก้ปัญหาจราจร โดยเสนอขอยกทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรี ตลอด 7 กิโลเมตร จะเป็นการแก้ปัญหาได้อย่างสมบูรณ์ และจังหวัดสระบุรีได้มีการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดสระบุรี (กรอ.จ.สระบุรี) ครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2561 ที่ประชุมมีมติขอความอนุเคราะห์การรถไฟแห่งประเทศไทย (การรถไฟฯ) พิจารณาให้มีการยกระดับทางรถไฟรางคู่เดิม บริเวณจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี โดยขอให้การรถไฟฯ พิจารณาศึกษาความเหมาะสม/ความเป็นไปได้ และแนวทางการดำเนินการยกระดับทางรถไฟรางคู่เดิม เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตชุมชนเมือง

เพื่อให้การแก้ไขปัญหาจราจรในเขตชุมชนเมืองสระบุรี ตามที่หอการค้าจังหวัดสระบุรีร่วมกับภาคเอกชนจังหวัดสระบุรี เสนอขอให้ยกระดับทางรถไฟเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงต้องมีการศึกษารูปแบบ ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของการยกระดับทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรีเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมและขั้นตอนต่อไป

2. วัตถุประสงค์และขอบเขตงาน

การรถไฟฯ มีความประสงค์จะดำเนินงานจ้างผู้ให้บริการงานศึกษารูปแบบ ออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม (Engineering Detail Design) และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) งานยกระดับทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร โดยมีวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการ ดังต่อไปนี้

1) ศึกษาแบบทางด้านวิศวกรรม โดยการพิจารณารูปแบบการก่อสร้างโครงสร้าง ในช่วงที่เป็นจุดตัด เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง และเสนอโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นให้สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศและสภาวะแวดล้อมในปัจจุบัน และจัดทำรายงานการศึกษารูปแบบการก่อสร้างที่มีความเหมาะสมของโครงการ ออกแบบเพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพให้ครบถ้วนสมบูรณ์



2) สำรวจ ออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม ประมาณราคา ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและจัดทำเอกสารประกวดราคาเพื่อการก่อสร้าง รวมทั้งการวางแผนเส้นทาง กำหนดแนวเขตทาง การวางรูปแบบโครงสร้างในช่วงที่เป็นจุดตัดกับโครงการอื่น เสนอโครงสร้างพื้นฐาน ที่จำเป็น ออกแบบเพื่อเชื่อมโยงระบบและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) ศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

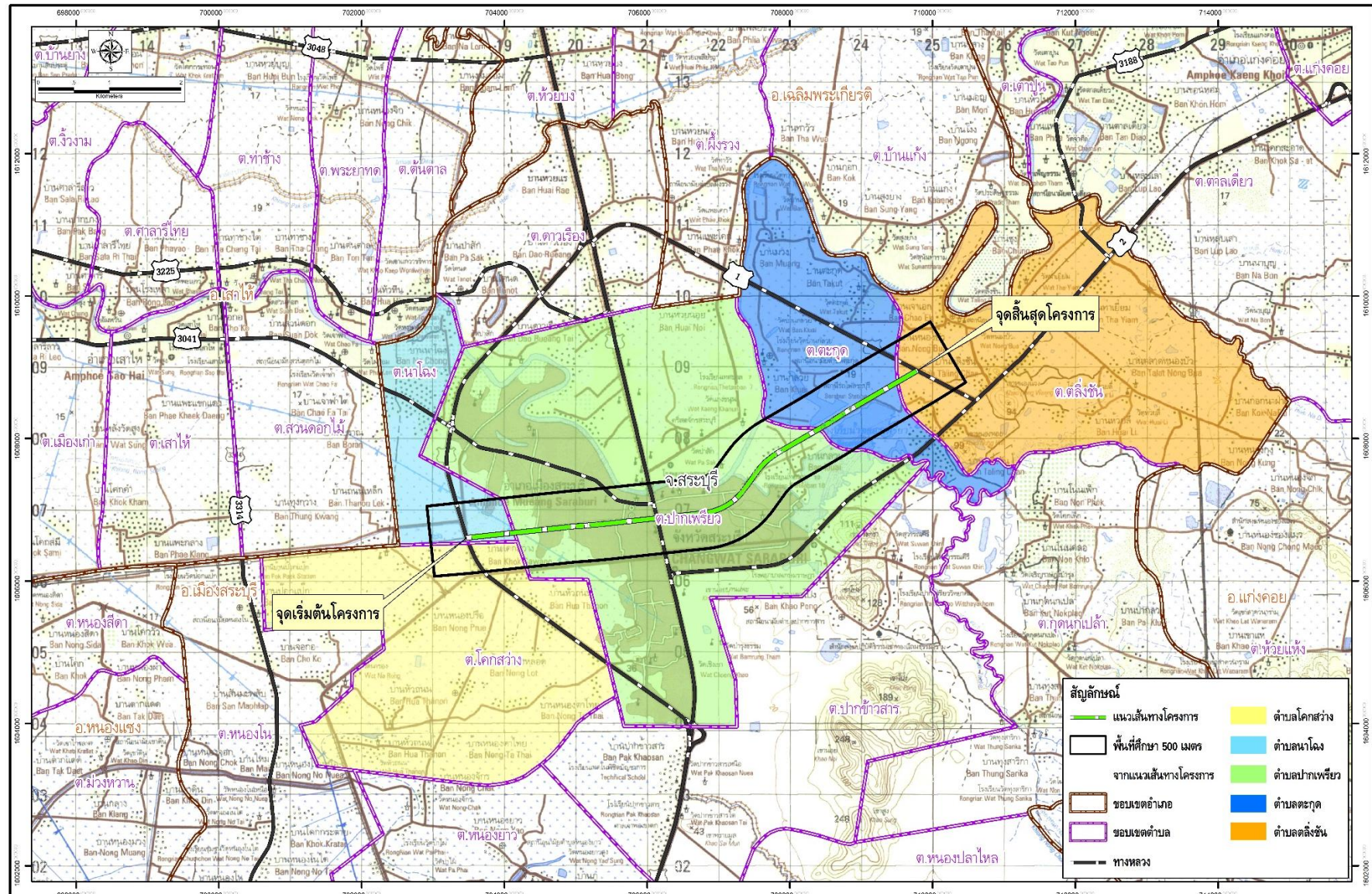
- 1) เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในเขตชุมชนเมืองสระบุรี อย่างบูรณาการ
- 2) เกิดความปลอดภัย ช่วยลดอุบัติเหตุ ด้วยการออกแบบแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนเป็นทางต่างระดับ
- 3) การเดินทางมีความรวดเร็วไม่ต้องหยุดชะงักในช่วงที่เดินทางผ่านจุดตัดทางรถไฟ

4. พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียของโครงการในรัศมี 500 เมตร ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนใน 5 ตำบล 1 อำเภอ 1 จังหวัด ได้แก่ ตำบลปากเพรียว ตำบลนาโง่ง ตำบลโคกสว่าง ตำบลตะกุด และตำบลลิ้นช้าง อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี รายละเอียดดังตารางที่ 1 และรูปที่ 1

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
สระบุรี	อำเภอเมืองสระบุรี	1. ตำบลปากเพรียว
		2. ตำบลนาโง่ง
		3. ตำบลโคกสว่าง
		4. ตำบลตะกุด
		5. ตำบลลิ้นช้าง



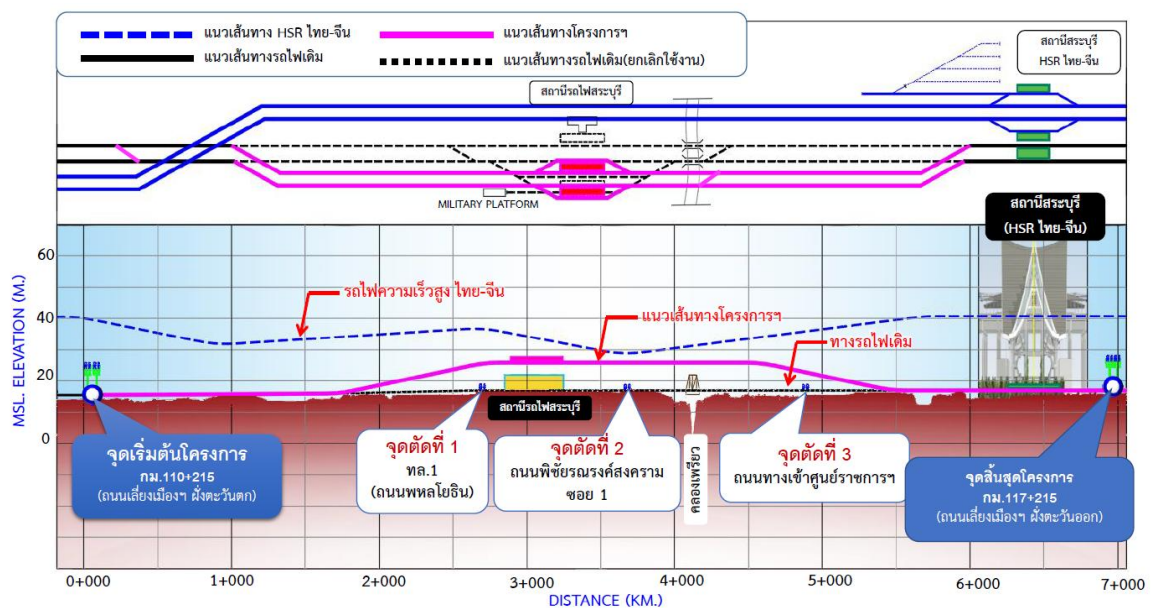


รูปที่ 2 : ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการและแนวเส้นทาง

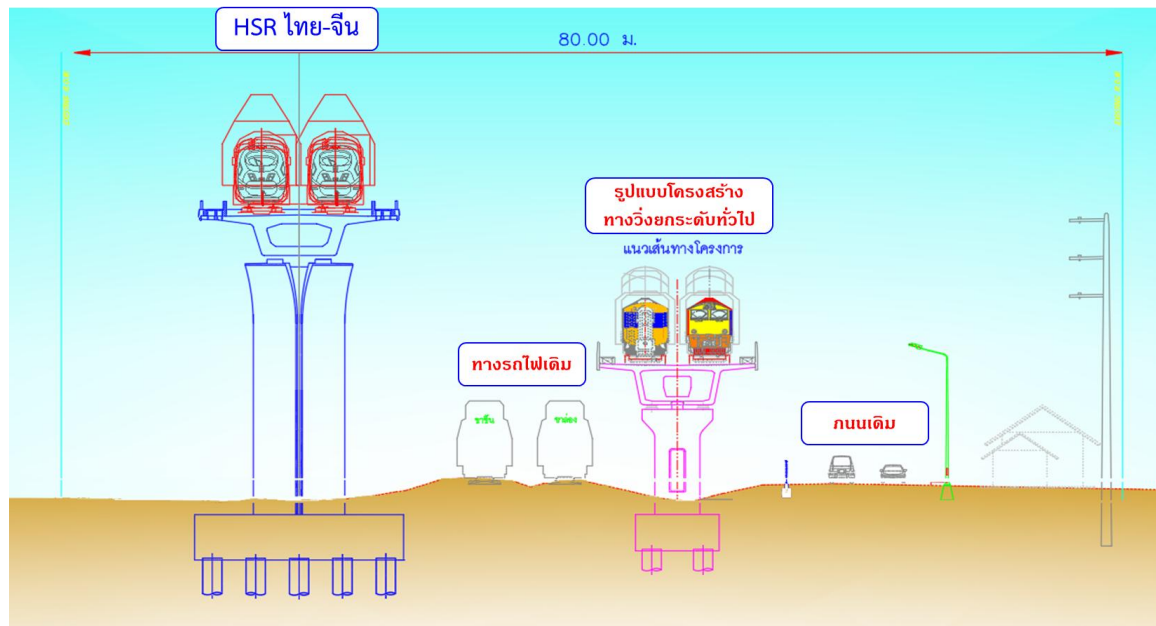
6. รายละเอียดโครงการ

6.1 การออกแบบโครงการ

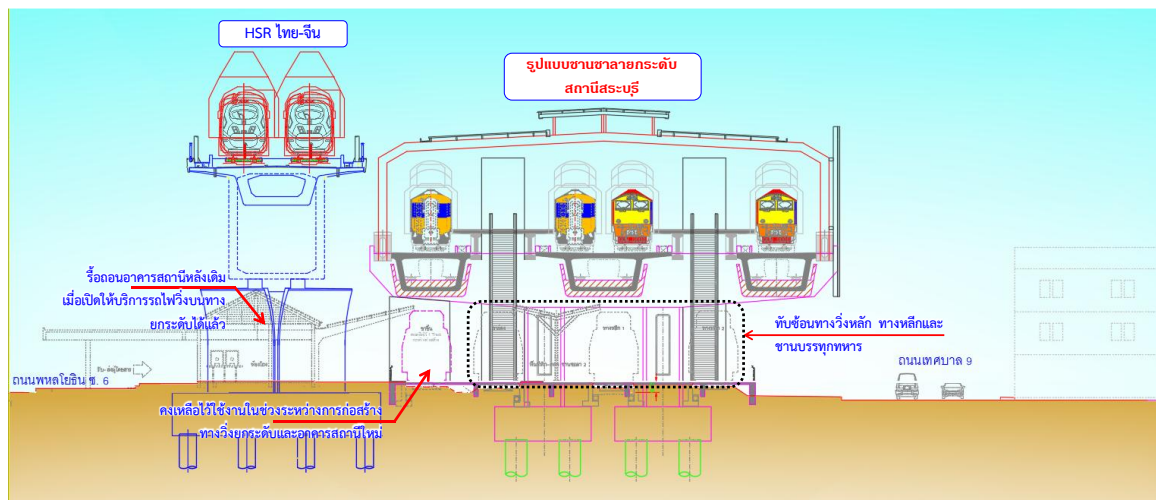
การออกแบบแนวเส้นทางของโครงการเป็นรถไฟทางคู่ มีจุดเริ่มต้นที่ กม.110+215 บริเวณจุดตัดถนนเลี้ยวเมืองสระบุรีฝั่งตะวันตก โดยทางรถไฟจะเป็นคันทางระดับพื้นตามแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน (รถไฟทางคู่) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกตลอดได้โครงสร้างทางรถไฟยกระดับของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ในช่วงที่เป็นโครงสร้าง Portal frame (อยู่ห่างจากสะพานข้ามทางรถไฟถนนเลี้ยวเมืองฯ ประมาณ 1 กม.) จากนั้นแนวเส้นทางของโครงการจะเริ่มเบี่ยงไปอยู่ฝั่งขวาของทางรถไฟเดิม และเริ่มต้นยกระดับเป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับผ่านจุดตัดที่ 1 ถนนพหลโยธิน และยกระดับเข้าสู่พื้นที่ย่านสถานีรถไฟสระบุรี โดยแนวเส้นทางของโครงการจะอยู่ฝั่งตรงข้ามกับอาคารสถานีเดิม ซึ่งในช่วงสถานีสระบุรี แนวเส้นทางเป็นรถไฟทางคู่ พร้อมทางหลัก 2 ทาง จากนั้น ยกระดับข้ามผ่านจุดตัดที่ 2 ถนนพิชัยณรงค์สงคราม ซอย 1 ข้ามคลองเพรียว และข้ามผ่านจุดตัดที่ 3 ถนนทางเข้าศูนย์ราชการฯ จากนั้นแนวเส้นทางของโครงการจะลดระดับลงสู่ระดับพื้น เพื่อเบี่ยงแนวเส้นทางไปบรรจบกับแนวเส้นทางรถไฟทางคู่เดิมบริเวณก่อนเข้าสู่ชานชาลาสถานีรถไฟความเร็วสูงสระบุรีของโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ที่ได้ก่อสร้างสถานีให้สามารถรองรับผู้โดยสารและเชื่อมโยงการใช้บริการร่วมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ไว้แล้ว จากนั้นแนวเส้นทางของโครงการจะอยู่ในแนวเส้นทางรถไฟทางคู่เดิมและไปสิ้นสุดที่ตำแหน่ง กม.117+215 บริเวณสะพานข้ามทางรถไฟถนนเลี้ยวเมืองสระบุรีด้านตะวันออกรวมระยะทางของโครงการประมาณ 7 กม. รายละเอียดดังรูปที่ 3 ถึง 5



รูปที่ 3 การออกแบบแนวเส้นทางของโครงการ



รูปที่ 4 แสดงโครงสร้างทางวิ่งยกระดับทั่วไปของโครงการ



รูปที่ 5 แสดงโครงสร้างขบวนขบวนระดับของสถานีรถไฟสระบุรี (ก่อสร้างใหม่)

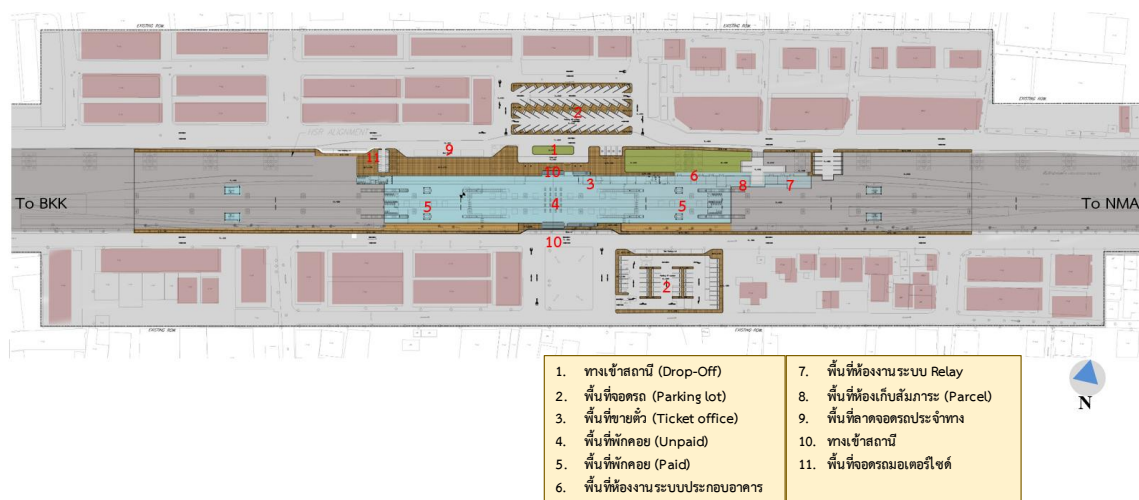
ทั้งนี้ แนวเส้นทางรถไฟยกระดับของโครงการจะซ้อนทับกับพื้นที่ขบวนรถทุกขบวน (Military Platform) ที่ตั้งอยู่บริเวณสถานีสระบุรี จึงจำเป็นต้องรื้อย้าย โดยการพิจารณาพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับก่อสร้างขบวนรถทุกขบวนแห่งใหม่ ได้ข้อสรุปให้ก่อสร้างที่บริเวณสถานีชุมทางหนองบัว

6.2 การออกแบบสถานี

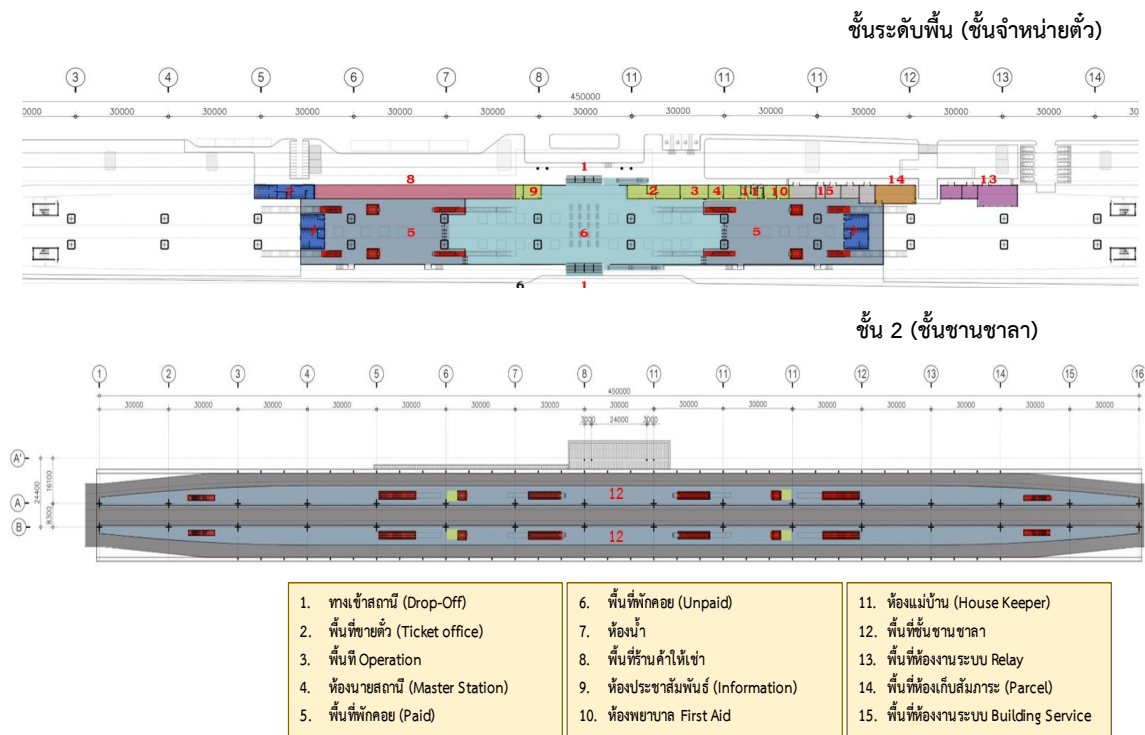
จากการที่หอการค้าจังหวัดสระบุรี มีมติให้ที่ปรึกษานำเสนอแนวคิดการออกแบบรูปแบบสถานีใหม่ คือแนวความคิด “นมดี หรือ กะหรีดั่ง” ที่เป็นชื่อเสียงของจังหวัดมานาน ไปศึกษาเพื่อออกแบบรูปแบบสถานีใหม่แทนแนวความคิดเดิมที่ได้เสนอไว้ คือ มัจฉาเรียงชล และต่อมาได้มีการหารือกับหอการค้าจังหวัดฯ อีกครั้ง จนได้ข้อสรุปว่าให้นำแนวความคิดของ “นมดี” มาพัฒนาเป็นรูปแบบของสถานี ซึ่งที่ปรึกษารับนโยบายดังกล่าวไปทำการศึกษารูปแบบ โดยนำรูปแบบตัววัว และลายบนตัวของวัว มาใช้สร้างรูปทรง และ Pattern Façade ของสถานี รวมถึงงานออกแบบสถาปัตยกรรมภายใน ในพื้นที่พักคอยผู้โดยสารที่สื่อถึงนมวัวผ่านรูปแบบการตกแต่งภายในเพื่อให้ผู้โดยสารหรือคนทั่วไปรับรู้ถึงสัญลักษณ์ดังกล่าวของจังหวัดที่มีชื่อเสียงด้านนี้



สถานีสระบุรีถูกออกแบบเป็นสถานีรถไฟยกระดับ โดยแผนผังหลัก (Master Layout Plan) ของสถานีถูกออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์ใหม่ ดังรูปที่ 6 บริเวณผังภายในของอาคารสถานีที่ชั้นระดับพื้น ซึ่งเป็นชั้นจำหน่ายตั๋วและพักคอย และที่ชั้น 2 ซึ่งออกแบบเป็นชั้นชานชาลา นำเสนอดังรูปที่ 7 สำหรับภาพบรรยากาศภายนอกฝั่งถนนเทศบาล 9 ฝั่งถนนพหลโยธิน ซ.6 และภาพบรรยากาศภายในของสถานีสระบุรี แสดงดังรูปที่ 8 รูปที่ 9 และ รูปที่ 10 ตามลำดับ



รูปที่ 6 แผนผังหลัก (Master Layout Plan) ของสถานีสระบุรี



รูปที่ 7 แผนผังภายในของอาคารสถานีสระบุรีที่ชั้นระดับพื้น และชั้น 2



รูปที่ 8 ภาพบรรยากาศภายนอกของสถานีสระบุรี (ฝั่งถนนเทศบาล 9)



รูปที่ 9 ภาพบรรยากาศภายนอกของสถานีสระบุรี (ฝั่งถนนพหลโยธิน ซ.6)



รูปที่ 10 ภาพบรรยากาศภายในของสถานีสระบุรี



6.3 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการงานยกระดับทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่บางส่วนใน 5 ตำบล 1 อำเภอ 1 จังหวัด คือ ตำบลปากเพรียว ตำบลนาโฆง ตำบลโคกสว่าง ตำบลตะกุด และตำบลลิ้นช้าง อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี โครงการได้ดำเนินการศึกษาและสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ในปัจจุบันที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินโครงการ รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จำเป็น และสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาแนวทางของการดำเนินโครงการเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดอีกด้วย ครอบคลุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รายละเอียดแสดง**ดังรูปที่ 11** โดยเป็นไปตามแนวทางของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

ทั้งนี้ สามารถสรุปผลกระทบที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงโครงการหรือมากกว่า ในกรณีพิจารณาแล้วเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้าง ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้นทั้งในด้านบวกและด้านลบ พร้อมทั้งกำหนดร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียด**ดังตารางที่ 2**



รูปที่ 11 การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.1 สภาพภูมิประเทศ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</u> การพัฒนาโครงการเป็นการใช้เส้นทางรถไฟเดิมซึ่งเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยระยะก่อสร้าง อาจจะส่งผลให้เกิดการชะล้างหน้าดินได้เมื่อมีฝนตก จึงอาจจะส่งผลให้เกิดการกัดเซาะของดิน แต่ทั้งนี้พื้นที่ทั้งหมดของโครงการเป็นเส้นทางเดิมของรถไฟ ดังนั้น ผลกระทบถึงอยู่ในระดับต่ำ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</u> 1) ควบคุมการปรับถมพื้นที่ การปรับระดับพื้นที่ ตลอดจนก่อสร้างโครงการให้ จำกัด อยู่เฉพาะในเขตทางก่อสร้างที่กำหนดเท่านั้น 2) กำหนดให้มีการปลูกพืชคลุมดินบริเวณเชิงลาดเพื่อให้เกิดความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม 3) จำกัดการตัดฟันต้นไม้และการแผ้วถาง/ปรับพื้นที่ในการก่อสร้างโครงการเท่านั้น รวมทั้งลาดดินตัดและลาดดินถมให้อยู่ภายในบริเวณที่จะก่อสร้างและอยู่ภายในเขตทางรถไฟเดิมเท่านั้น 4) การขุดเจาะเพื่อทำการก่อสร้างต่อม่อจะต้องกำหนดตำแหน่งในการขุดเจาะให้อยู่ในขอบเขตพื้นที่ทางรถไฟเท่านั้น	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง</u> -
	<u>ระยะดำเนินการ</u> เมื่อเปิดดำเนินการ กิจกรรมที่จะเกิดขึ้นคือการเดินรถไฟเท่านั้น จึงคาดว่าจะไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น	<u>ระยะดำเนินการ</u> -	<u>ระยะดำเนินการ</u> -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.2 ธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1) ผลกระทบต่อลักษณะทางธรณีวิทยา แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่เป็นการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ซึ่งในการก่อสร้างแนวเส้นทางยกระดับนั้นจะมีการเจาะเสาเข็ม และจำกัดขอบเขตอยู่ในแนวเส้นทางก่อสร้างรถไฟซึ่งจะมีแนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่บนทางรถไฟเดิมซึ่งไม่มีผลกระทบต่อสภาพทางธรณีวิทยาอย่างมีนัยสำคัญ 2) ผลกระทบต่อรอยเลื่อนและแผ่นดินไหว จากแผนที่ภัยพิบัติแผ่นดินไหวประเทศไทย (กรมทรัพยากรธรณี, 2562) พื้นที่ตั้งโครงการและบริเวณพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตภาคกลางซึ่งไม่ได้เป็นแหล่งศูนย์กลางการเกิดแผ่นดินไหว (Seismic Source) และอยู่ห่างจากรอยเลื่อนมีพลังที่ใกล้ที่สุด (รอยเลื่อนศรีสวัสดิ์) ประมาณ 151 กิโลเมตร ดังนั้น ในการก่อสร้างองค์ประกอบของทางรถไฟยกระดับ ซึ่งมีความสูง 9 เมตรจากระดับดินเดิม จะได้รับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหวในระดับต่ำ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1) ออกแบบโครงสร้างทางรถไฟให้สามารถรับแรงจากแผ่นดินไหวอย่างเพียงพอตามกฎกระทรวงด้านการออกแบบต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 ตลอดจนสอดคล้องตามมาตรฐานการออกแบบต้องใช้แรงแผ่นดินไหวในการออกแบบไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 3 ของน้ำหนักบรรทุกคงที่ไม่เกิน ร้อยละ 6 ของน้ำหนักบรรทุกคงที่ของทางรถไฟตามมาตรฐาน AASHTO 2) ให้มีการสำรวจสภาพธรณีวิทยาเพิ่มเติมก่อนการก่อสร้าง เพื่อยืนยันข้อมูลด้านธรณีวิทยาจากช่วงออกแบบ 3) ออกแบบโครงสร้างของโครงการที่สอดคล้องกับมาตรฐานการออกแบบอาคารต้านทานการสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว (มยผ.1302) ของกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2564	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.2 ธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว (ต่อ)		4) ให้ผู้รับจ้างต้องทำการตรวจสอบแนวและระดับของทางรถไฟเดิมตลอดช่วงระยะเวลาการก่อสร้าง และหากพบว่ามี การเคลื่อนหรือทรุดตัวของทางรถไฟเดิมเกินค่าพิกัดใช้งาน ตามที่ระบุไว้ในคู่มือบำรุงทางของ รฟท. ผู้รับจ้างต้องหยุดการก่อสร้างในตำแหน่งนั้น และแจ้งให้ผู้ควบคุมงานและ รฟท. ทราบโดยทันที เพื่อประเมินความแข็งแรงของคันทางและประเมินความปลอดภัยในการเดินทาง และเร่งดำเนินการแก้ไขทันที 5) หากพบว่าในจุดใดเกิดการทรุดตัวมากกว่าค่าที่ยอมให้ก็จะทำการยกการวางอัดหินเพิ่มเติมในจุดนั้นทันที	
	ระยะดำเนินการ การเปิดใช้แนวเส้นทางโครงการไม่มีกิจกรรมใด ๆ ที่ทำให้มีการรบกวนลักษณะทางธรณีวิทยา จึงไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อลักษณะทางธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว ประกอบกับการออกแบบโครงสร้างอาคารสถานีรถไฟ และโครงสร้างทางรถไฟยกระดับให้สามารถรองรับผลกระทบที่อาจ	ระยะดำเนินการ 1) ในกรณีเกิดแผ่นดินไหวบริเวณแนวเส้นทางโครงการ ให้ตรวจสอบความพร้อมของเส้นทางเดินทางก่อนที่ศูนย์ควบคุมการเดินทางจะอนุญาตให้เดินทางต่อไปได้	ระยะดำเนินการ -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
	เกิดขึ้นจากการเกิดแผ่นดินไหวในพื้นที่โครงการได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย ดังนั้น ผลกระทบในลักษณะดังกล่าวจึงไม่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการ	2) ดูแล ตรวจสอบ และบำรุงรักษาความมั่นคงแข็งแรงของทางรถไฟและบริเวณทางรถไฟยกระดับเป็นประจำทุกปี	
1.3 ทรัพยากรดิน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> การพัฒนาโครงการเป็นการใช้เส้นทางรถไฟเดิมซึ่งเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยระยะก่อสร้าง อาจจะส่งผลให้เกิดการชะล้างหน้าดินได้เมื่อมีฝนตก จึงอาจจะส่งผลให้เกิดการกัดเซาะของดิน แต่ทั้งนี้พื้นที่ทั้งหมดของโครงการเป็นเส้นทางเดิมของรถไฟ ดังนั้น ผลกระทบถึงอยู่ในระดับต่ำ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1) กิจกรรมการก่อสร้างที่สำคัญควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและการถมพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะหน้าดินในช่วงฤดูฝน 2) ปรับพื้นที่แล้วควรปลูกพืชคลุมดินในบริเวณที่ว่าง เช่น ไม้คลุมดินและพืชตระกูลหญ้า เป็นต้น เพื่อเป็นการป้องกันการกัดเซาะพังทลายของดิน 3) ควบคุมดูแลกองวัสดุต่าง ๆ ให้อยู่ในสถานที่ที่เหมาะสมและควรหลีกเลี่ยงบริเวณที่จะเกิดการกัดเซาะได้ง่ายและไม่ควรเก็บกองเป็นเวลานานเกินไป	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.3 ทรัพยากรดิน (ต่อ)		4) การก่อสร้างทางและลาดคันทางจะต้องมีการป้องกันการชะล้างพังทลายของดินตามรูปแบบที่ออกแบบไว้ โดยต้องดำเนินการทันทีหลังจากการแผ้วถางปรับพื้นที่แล้วเสร็จ 5) ในกรณีที่การก่อสร้างกระทบต่อตลิ่งริมน้ำจะต้องซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพดั้งเดิมโดยเร็ว 6) หลังฝนตกต้องทำการตรวจสอบระบบระบายน้ำและการควบคุมการกัดเซาะหน้าดิน หากมีความเสียหายเกิดขึ้นต้องรีบซ่อมแซมโดยด่วน	
	ระยะดำเนินการ เมื่อเปิดดำเนินการ กิจกรรมที่จะเกิดขึ้นคือการเดินรถไฟเท่านั้น จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการ -
1.4 อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง การเพิ่มขึ้นของฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ การเปิดหน้าดิน การขนส่งวัสดุก่อสร้างด้วยรถบรรทุก	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1) โครงการจะประสานกับทางชุมชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างให้ทราบทุกครั้ง และการดำเนินการก่อสร้างจะดำเนินการ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างพื้นที่ดำเนินการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บ้านประชาชน บริเวณชุมชนเสือขบ ตำบลปากเพรียว (A1)



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.4 คุณภาพอากาศ (ต่อ)	จากการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะก่อสร้าง (ทางรถไฟยกระดับและสถานีรถไฟ) โดยใช้แบบจำลอง พบว่า ค่าความเข้มข้นของมลสารทางอากาศหลัก ได้แก่ ฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานในทุกพื้นที่	ในช่วงเวลา 8.00-17.00 น. เท่านั้น (8 ชั่วโมง ไม่รวมช่วงเวลาพักเที่ยงตั้งแต่เวลา 12.00-13.00 น.) 2) กำหนดให้มีการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง เพื่อให้ค่าอัตราการระบายนฝุ่นละอองรวมและฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ลดลงประมาณร้อยละ 50 3) รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการต้องมีผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และการตกหล่นของวัสดุก่อสร้าง 4) จำกัดความเร็วของยานพาหนะในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 40 กม./ชม. ในกรณีแล่นผ่านแหล่งชุมชนที่พักอาศัย หรือย่านพาณิชยกรรม หรือแหล่งที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ 5) ติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ข้างของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างและพนักงานในพื้นที่ก่อสร้าง	โรงพยาบาลสระบุรี 2 (A2) และบ้านประชาชนบริเวณหมู่ที่ 6 ตำบลตะกุด (A3) ดัชนีตรวจวัด ประกอบด้วย 1) ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 2) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM _{2.5}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 4) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และเฉลี่ย 8 ชั่วโมง 5) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 6) ความเร็วลมและทิศทางลม (WS/WD) ระยะเวลาดำเนินการ 1) ระยะเตรียมการก่อสร้าง : ตรวจวัด 1 ครั้ง ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ 2) ระยะก่อสร้าง : ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งวันหยุดและวันทำการ ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.4 คุณภาพอากาศ (ต่อ)		6) จัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้สิ่งของที่บรรทุกตก หล่น ร่วงไหล หรือปลิวไปจากรถ ลงบน พื้นผิวโครงข่ายถนนเดิมหรือลำน้ำตามแนว เส้นทางที่ยานพาหนะใช้ในการขนส่ง อุปกรณ์ก่อสร้างผ่าน 7) ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรและอุปกรณ์ ก่อสร้างให้อยู่สภาพดีอยู่เสมอ หากพบ ความผิดปกติให้รีบแก้ไขโดยเร็ว 8) กรณีได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบ ด้านคุณภาพอากาศ การฟุ้งกระจายของ ฝุ่นละอองจากกิจกรรมก่อสร้าง ให้ หน่วยงานของโครงการกำหนดให้ ผู้รับเหมาแก้ไขปรับปรุงการแก้ไข และ ดำเนินการตามขั้นตอนของแผนการ ประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้างบุคคล ที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการ มลสารทางอากาศจากการ เดินรถไฟ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด	ระยะดำเนินการ 1) ซ่อมบำรุงรักษาทางและรักษาความสะอาด บริเวณทางรถไฟและสถานี ติดตั้งป้าย เครื่องหมายการจราจรบริเวณสถานีให้ ชัดเจน และจัดระบบจราจรบริเวณสถานีให้ มีความต่อเนื่อง โดยติดตั้งเครื่องหมาย	ระยะดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บ้านประชาชน บริเวณชุมชนเสื่อขบ ตำบลปากเพรียว (A1) โรงพยาบาลสระบุรี 2 (A2) และบ้าน ประชาชนบริเวณหมู่ที่ 6 ตำบลตะกุด (A3)



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.4 อุทกนิยมนิคมวิทยาและ คุณภาพอากาศ (ต่อ)		และสัญญาณจราจรเพียงพอกับทาง และ กำหนดความเร็วบริเวณสถานที่ และไม่ติด เครื่องยนต์เมื่อจอดรอเป็นเวลานาน เป็น การป้องกันและลดมลพิษทางอากาศได้ 2) ตรวจสอบและดูแลสภาพเครื่องยนต์ที่ใช้ใน โครงการให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	ดัชนีตรวจวัด ประกอบด้วย 1) ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 2) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM _{2.5}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 4) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และเฉลี่ย 8 ชั่วโมง 5) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 6) ความเร็วลมและทิศทางลม (WS/WD) ระยะเวลาดำเนินการ ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งวันหยุดและวันทำการ ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้น ติดตามทุกปีที่ 5, 10, 15, 20, 25 และ 30 หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้าง บุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.5 เสียง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง เสียงและความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง อาจรบกวนการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ จากการประเมินค่าระดับเสียงจากกิจกรรมเตรียมพื้นที่ กิจกรรมก่อสร้างทางยกระดับส่วนล่าง กิจกรรมก่อสร้างทางยกระดับส่วนบน และจากการก่อสร้างสถานีรถไฟ รวมกับค่าระดับเสียงพื้นฐานที่ได้จากการตรวจวัด พบว่า บริเวณผู้รับผลกระทบที่เป็นพื้นที่อ่อนไหวมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐาน 12 แห่ง จึงต้องมีมาตรการติดตั้งกำแพงกันเสียงระหว่างการก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1) โครงการจะประสานกับทางชุมชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างให้ทราบทุกครั้ง และการดำเนินการก่อสร้างจะดำเนินการในช่วงเวลา 8.00-17.00 น. เท่านั้น (8 ชั่วโมง ไม่รวมช่วงเวลาที่พักเที่ยงตั้งแต่เวลา 12.00-13.00 น.) 2) ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณที่มีการก่อสร้างประชิดชุมชน พื้นที่อ่อนไหว (กรณีระดับเสียงเกินมาตรฐาน) โดยต้องได้รับความยินยอมจากผู้ได้รับผลกระทบหรือมาตรการป้องกันเสียงอื่นที่เทียบเท่า โดยเลือกใช้วัสดุกันเสียง คือ เหล็ก (steel), 24 ga ความหนาไม่น้อยกว่า 0.64 มีค่า Transmission loss เท่ากับ 18 เดซิเบล (เอ) และแผ่นเมทัลชีทสำเร็จรูปแบบประกบคู่ ตรงกลางอัดด้วยวัสดุดูดซับเสียงไม่ลามไฟ ความหนาไม่น้อยกว่า 50 มิลลิเมตร มีค่า Transmission loss เท่ากับ 26 เดซิเบล(เอ) ซึ่งออกแบบเป็นกำแพงกันเสียงแบบตั้งตรง มีความสูง 2.5-3.0 เมตร	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างพื้นที่ดำเนินการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บ้านประชาชนบริเวณชุมชนเสือบ ตำบลปากเพรียว (N1) โรงพยาบาลสระบุรี 2 (N2) และบ้านประชาชนบริเวณหมู่ที่ 6 ตำบลตะกุด (N3) ดัชนีตรวจวัด ประกอบด้วย 1) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) 2) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) 3) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) 4) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระยะเวลาดำเนินการ 1) ระยะเตรียมการก่อสร้าง : ตรวจวัด 1 ครั้ง ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ 2) ระยะก่อสร้าง : ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งวันหยุดและวันทำการ หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.5 เสียง (ต่อ)		3) ในการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับให้ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก และการก่อสร้างสถานีหากมีความจำเป็นต้องใช้เสาเข็มตอกให้จัดหาหมอนรองหัวเสาเข็มเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง 4) กำหนดมาตรการบรรเทาผลกระทบระดับเสียงโดยจำกัดการใช้งานอุปกรณ์ก่อสร้างให้ทำงานไม่พร้อมกัน เช่น กิจกรรมเตรียมพื้นที่ มีการใช้งานรถแบคโฮและเครื่องเกลี่ยดินทางโครงการไม่สามารถใช้งานรถแบคโฮและเครื่องเกลี่ยดินพร้อมกันได้ โดยต้องใช้งานรถแบคโฮเพื่องานขุดทางให้แล้วเสร็จถึงสามารถใช้งานเครื่องเกลี่ยดินเพื่อปรับพื้นที่ เป็นต้น ส่วนการกำหนดการใช้งานเครื่องจักรของกิจกรรมอื่น ๆ ให้ยึดลำดับในการก่อสร้างเช่นเดียวกัน 5) จำกัดความเร็วของยานพาหนะในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 40 กม./ชม. ในกรณีแล่นผ่านแหล่งชุมชนที่พักอาศัย หรือย่านพาณิชยกรรม หรือแหล่งที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ	



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.5 เสียง (ต่อ)		6) เลือกใช้อุปกรณ์ เครื่องจักร ยานพาหนะ และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุดในกรณีที่มีเสียงดังมาจากเครื่องจักรหนัก ต้องติดตั้งเครื่องระงับเสียง (Silencer) หรือเครื่องลดเสียง (Muffler) รวมถึงปิดฝาครอบเครื่องยนต์ 7) กำหนดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษา เครื่องจักรก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังอย่างสม่ำเสมอ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ตลอดและไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง รวมถึงรถที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้างให้ลดเสียงมลพิษลงด้วยการปิดเครื่องยนต์เมื่อต้องจอดรอเป็นเวลานาน เพื่อไม่ให้รบกวนการพักผ่อนของประชาชน 8) หลีกเลี่ยงกิจกรรมก่อสร้างที่มีเสียงดังในช่วงเวลากลางคืน หากมีความจำเป็นต้องประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนรับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน	



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.5 เสียง (ต่อ)	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการ ระดับเสียงจากการเดินรถไฟ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด	ระยะดำเนินการ 1) บำรุงรักษาระบบท่อไอเสียต่าง ๆ เสมอ เพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ และป้องกันเสียงดัง จากการเดินเครื่องยนต์ 2) ตรวจสอบท่อระบายไอเสียให้อยู่ในสภาพที่เป็นประจำสม่ำเสมอ และเปลี่ยน/ซ่อมแซมเมื่อพบว่าอาจชำรุดเสียหาย เพื่อที่จะไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง 3) ติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่โครงการ ที่มีเสียงดังเกินมาตรฐานกำหนด	ระยะดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บ้านประชาชนบริเวณชุมชนเสื่อขบ ตำบลปากเพรียว (N1) โรงพยาบาลสระบุรี 2 (N2) และบ้านประชาชนบริเวณหมู่ที่ 6 ตำบลตะกุด (N3) ดัชนีตรวจวัด ประกอบด้วย 1) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) 2) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) 3) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) 4) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระยะเวลาดำเนินการ ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้น ติดตามทุกปี 5, 10, 15, 20, 25 และ 30 หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.6 ความสั่นสะเทือน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง อาจรบกวนการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการจากการประเมินผลโดยใช้แบบจำลองพบว่า บริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบมีความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้ถึงรู้สึกไม่สบายและถูกรบกวน และกิจกรรมการก่อสร้างขานชาลายกระดับอาจส่งผลกระทบต่ออาคารที่อยู่ใกล้เคียง	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1) เลือกใช้วิธีการก่อสร้างที่เหมาะสม และหลีกเลี่ยงการดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในเวลาเดียวกัน รวมทั้งหลีกเลี่ยงในช่วงเวลากลางคืน 2) กิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน เช่น การขุดเจาะผิวหน้าดิน การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ให้ดำเนินการในช่วงกลางวัน ตั้งแต่เวลา 08.00 -17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ 3) ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ไม่เกิน 40 กม./ชม. รวมถึงกำหนดน้ำหนักบรรทุกให้ไม่เกิน 25 ตัน ในกรณีแล่นผ่านชุมชนหรือบริเวณที่อ่อนไหว	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บ้านประชาชนบริเวณชุมชนเสื่อขบ ตำบลปากเพรียว (V1) โรงพยาบาลสระบุรี 2 (V2) และบ้านประชาชนบริเวณหมู่ที่ 6 ตำบลตะกุด (V3) ดัชนีตรวจวัด ประกอบด้วย 1) ความสั่นสะเทือน (mm/sec) 2) ความถี่ (Hz) ระยะเวลาดำเนินการ 1) ระยะเตรียมการก่อสร้าง : ตรวจวัด 1 ครั้ง ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ 2) ระยะก่อสร้าง : ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งวันหยุดและวันทำการ หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.6 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		ต่อผลกระทบ เช่น วัด โรงเรียน สถานศึกษา สถานพยาบาล เป็นต้น 4) ใช้แผ่นยางรองแผ่นเหล็กสำหรับพื้นถนน ชั่วคราว เพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่ อาจเกิดขึ้น 5) ในการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับให้ใช้ เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก และการ ก่อสร้างสถานีหากมีความจำเป็นต้องใช้ เสาเข็มตอกให้จัดหาหมอนรองหัวเสาเข็ม เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน 6) กรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความ สั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่องใกล้กับบริเวณ ชุมชน หรือบริเวณที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ เช่น วัด โรงเรียน สถานศึกษา สถานพยาบาล โดยเฉพาะการขุดเจาะ เสาเข็มเพื่อก่อสร้างสะพาน จำเป็นต้อง ปรับลดพลังงานในการขุดเจาะเสาเข็ม โดย เพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะ เพื่อลด ระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น	



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.6 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		7) กรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการ ให้หยุดดำเนินงานก่อสร้างทันที และต้องจัดวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางป้องกัน แก้ไขที่มีประสิทธิภาพ 8) กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ที่จากกิจกรรมการก่อสร้าง ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการกำกับให้ผู้รับเหมา ก่อสร้างดำเนินการแก้ไข และดำเนินการตามขั้นตอนของแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน 9) ให้บำรุงรักษาผิวจราจรเส้นทางขนส่งให้อยู่ในสภาพดี	
	ระยะดำเนินการ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบมีความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับไม่สามารถรับรู้ได้และไม่ส่งผลกระทบต่ออาคารทุกประเภท	ระยะดำเนินการ 1) กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการแก้ไข และดำเนินการตามขั้นตอนของแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียน	ระยะดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บ้านประชาชนบริเวณชุมชนเสื่อขบ ตำบลปากเพรียว (V1) โรงพยาบาลสระบุรี 2 (V2) และบ้านประชาชนบริเวณหมู่ที่ 6 ตำบลตะกุด (V3)



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.6 ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		2) บำรุงรักษาผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดีเพื่อ ป้องกันการกระแทกซึ่งก่อให้เกิดความ สั่นสะเทือนจากการคมนาคม	ดัชนีตรวจวัด ประกอบด้วย 1) ความสั่นสะเทือน (mm/sec) 2) ความถี่ (Hz) ระยะเวลาดำเนินการ ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและ ฤดูแล้ง ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้น ติดตาม ทุกปีที่ 5, 10, 15, 20, 25 และ 30 หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้าง บุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ
1.7 คุณภาพน้ำผิวดิน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> แหล่งลำน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน มี จำนวน 1 แห่ง คือ บริเวณคลองเพรียว ตำบลปาก เพรียว อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี โดย กิจกรรมการก่อสร้างจะมีการแผ้วถางต้นไม้ ทำให้ ดินปราศจากสิ่งปกคลุม การเปิดหน้าดินตลอดจน การถมเพื่อปรับระดับพื้นที่แนวเส้นทาง ในช่วง ที่ดินยังไม่มั่นคง เมื่อฝนตกลงมาจะทำให้เกิดการ ชะล้าง และน้ำตะกอนดินไหลลงสู่ลำน้ำทำให้ คุณภาพน้ำเสื่อมโทรมลง รวมทั้งกิจกรรมการ ขนส่งวัสดุก่อสร้างซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1) ป้องกันการรบกวนของเศษวัสดุก่อสร้าง หรือสิ่งแปลกปลอมลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง 2) ให้ทำการก่อสร้างโดยมีการป้องกันการ เปลี่ยนแปลงที่จะมีผลต่อคุณภาพน้ำและ สภาพการไหล ความเร็ว ทิศทาง ของแหล่ง น้ำในบริเวณใกล้เคียง 3) จัดให้มีการป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจาย และการเคลื่อนย้ายของ ตะกอน จาก กิจกรรมการก่อสร้างในแหล่งน้ำ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ บริเวณคลอง ชลประทาน (SW1) บริเวณคลองเพรียว (SW2) บริเวณอ่างเก็บน้ำคลองเพรียว (SW3) และบริเวณอ่างเก็บน้ำตะกุด (SW4) ดัชนีตรวจวัด ประกอบด้วย 1) ความลึก (Depth) 2) อุณหภูมิ (Temperature) 3) ความโปร่งแสง (Transparency) 4) การนำไฟฟ้า (Conductivity)



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.7 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	การเพิ่มขึ้นของปริมาณตะกอนในแหล่งน้ำได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างไม่ได้เปิดหน้าดินพร้อม ๆ กันตลอดแนวเส้นทาง ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงเป็นผลกระทบชั่วคราวและช่วงฤดูฝนเท่านั้น ทั้งนี้ โครงการได้ออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามลำน้ำโดยจะหลีกเลี่ยงการก่อสร้างตอม่อลงในแหล่งน้ำ และเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดจากตะกอนแขวนลอย จึงพิจารณาให้ก่อสร้างในฤดูแล้ง (ในช่วงที่ก่อสร้างผ่านลำน้ำ) และใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างสั้นที่สุด ดังนั้น ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำให้อยู่ในระดับปานกลาง	4) วางแผนงานและดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในช่วงฤดูแล้ง โดยเฉพาะแนวเส้นทางช่วงที่ผ่านคลองเพรียว แต่หากมีแผนการก่อสร้างอยู่ในช่วงฤดูฝนให้หลีกเลี่ยงกิจกรรมการขุดเปิดหน้าดินในขณะฝนตก เพื่อลดปัญหาการชะล้างพังทลายของดินในพื้นที่ก่อสร้าง 5) ในการก่อสร้างยกระดับทางรถไฟข้ามแหล่งน้ำ หรือใกล้เคียงแหล่งน้ำในระยะ 50 เมตรโครงการต้องมีตาข่ายรองรับโครงสร้างสะพาน เพื่อป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นลงในลำน้ำ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสภาพทางอุทกวิทยาของลำน้ำได้ 6) กรณีที่มีการซ่อมบำรุงวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างต่าง ๆ ต้องดำเนินการเฉพาะภายในโรงซ่อมหรืออู่ซ่อม	5) ความขุ่น (Turbidity) 6) ความเร็วของกระแส (Current Velocity) 7) ของแข็งทั้งหมด (Total Solids) 8) ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids) 9) ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 10) ปริมาณออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen) 11) บีโอดี (BOD) 12) น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) 13) ไนเตรท (Nitrate) 14) แบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) 15) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.7 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		7) จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดินทราย ตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำสาธารณะ 8) กองดินและเศษวัสดุก่อสร้างต้องให้ห่างจากลำน้ำ และทางระบายน้ำอย่างน้อย 50 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดินไปกีดขวางการไหลของน้ำ 9) ของเสียอันตรายที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนคราบน้ำมัน ต้องนำไปกำจัดโดย วิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล 10) จัดให้มีบ่อพักน้ำเสียเพื่อรองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การล้างเครื่องจักร และอุปกรณ์ 11) จัดให้มีห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะให้เพียงพอต่อจำนวนคนงาน (1 ห้องต่อคนงาน 15 คน) และห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติอย่างน้อย 50 เมตร	ระยะเวลาดำเนินการ 1) ระยะเตรียมการก่อสร้าง : ตรวจวัด 1 ครั้ง ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ 2) ระยะก่อสร้าง : ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝน และฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12)	1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)		
1.7 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		13) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอย และวัสดุเหลือใช้ลงในคลองและลำน้ำสาธารณะ โดยจัดให้มีภาชนะรวบรวมขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอและประสานงานกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่นมาเก็บขนไปกำจัดอย่างถูกวิธี	
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการ คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำบริเวณใกล้เคียงโครงการ อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมโครงการ 2 ประเด็นหลัก ดังนี้ 1) น้ำเสียจากพนักงาน และผู้ใช้บริการ โครงการ ได้ออกแบบระบบสุขาภิบาลรองรับอย่างเพียงพอในกรณีเลวร้ายที่สุด (Worst Case) คิดอัตราการใช้น้ำ 70 ลิตร/คน/วัน น้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้ห้องสุขาสาธารณะที่อยู่ภายในอาคารสถานีได้มีการสร้างอย่างถูกสุขลักษณะ แยกสัดส่วนของสุขาชาย และหญิง อัตราส่วน 15 คน ต่อ 1 ห้อง โดยน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วมจะผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของสถานี ดังนั้น โอกาสที่จะเกิดการปนเปื้อนต่อคุณภาพน้ำโดยตรงใน	ระยะดำเนินการ 1) ควบคุมและดูแลคุณภาพน้ำเสียจากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ โดยต้องมีการผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพให้มีคุณภาพน้ำทิ้งให้อยู่ในมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งก่อนการระบายออกสู่ภายนอก 2) ตรวจสอบสิ่งกีดขวางระบบระบายน้ำจากทางรถไฟอยู่เสมอ และหากพบว่ามีกิ่งไม้เศษขยะติดขวางอยู่บริเวณอาคารระบายน้ำให้รีบดำเนินการกำจัดออกทันที 3) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารต่าง ๆ ภายในสถานีรถไฟสระบุรีเพื่อบำบัดน้ำทิ้งให้ได้ตามมาตรฐานคุณภาพ	ระยะดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ บริเวณคลองชลประทาน (SW1) บริเวณคลองเพรียว (SW2) บริเวณอ่างเก็บน้ำคลองเพรียว (SW3) และบริเวณอ่างเก็บน้ำตะกุด (SW4) ดัชนีตรวจวัด ประกอบด้วย 1) ความลึก (Depth) 2) อุณหภูมิ (Temperature) 3) ความโปร่งแสง (Transparency) 4) การนำไฟฟ้า (Conductivity) 5) ความขุ่น (Turbidity) 6) ความเร็วของกระแส (Current Velocity) 7) ของแข็งทั้งหมด (Total Solids)



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (ต่อ)			
1.7 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	แหล่งน้ำใกล้เคียงสถานีดังกล่าวคาดว่าจะไม่มี นัยสำคัญแต่อย่างใด ดังนั้น ผลกระทบต่อ คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำบริเวณใกล้เคียง โครงการจึงอยู่ในระดับต่ำ 2) การปนเปื้อนมลสารในน้ำ น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้ แล้ว และสารอันตรายจากกิจกรรมซ่อมบำรุง หัวรถจักร อาจมีโอกาสดังกล่าวของสาร หล่อลื่นปนเปื้อนน้ำชะล้างสู่แหล่งน้ำมี ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ ทั้งนี้ การออกให้มี ระบบรวบรวมน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว ตลอดจน การควบคุมอย่างเคร่งครัด ออกแบบให้มีการ จัดการน้ำมันเครื่อง ของเหลวที่เกิดจากการ ซ่อมบำรุงหัวรถจักรให้เป็นไปตามมาตรฐาน กำหนด จะช่วยควบคุมให้ผลกระทบอยู่ใน ระดับต่ำ	4) ห้ามทิ้งน้ำมันของเสียลงสู่แหล่งน้ำ หรือ ทางระบายน้ำโดยตรงและห้ามล้างอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักรในแหล่งน้ำธรรมชาติ	8) ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids) 9) ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 10) ปริมาณออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen) 11) บีโอดี (BOD) 12) น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) 13) ไนเตรท (Nitrate) 14) แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) 15) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) ระยะเวลาดำเนินการ ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและ ฤดูแล้ง ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้น ติดตาม ทุกปี 5, 10, 15, 20, 25 และ 30 หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้าง บุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
2.1 ทรัพยากรป่าไม้	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> จากการสำรวจสภาพภูมิประเทศ สังคมพืช รวมถึงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในสภาพ ปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการมีลักษณะสภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบโดยมีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ได้แก่ นาข้าว พืชไร่ พืชสวน และปลูกไม้ยืนต้น เช่น ยูคาลิปตัส เป็นต้น บริเวณพื้นที่โครงการ พบว่า พื้นที่ทั้งหมดของโครงการดำเนินกิจกรรมภายในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่มีทรัพยากรป่าไม้ที่สำคัญและพรรณไม้ที่พบทั้งหมดจะเป็นปลูกประดับและให้ร่มเงาตามแนวริมรั้วของพื้นที่การรถไฟ จากการสำรวจพบชนิดไม้ทั้งหมด 21 ชนิด และพบ 2 ชนิด ที่ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามในระดับโลก (IUCN Red List of Threatened Species) พบว่าเป็นชนิดพรรณพืชใกล้สูญพันธุ์ ได้แก่ สักและประดู่บ้าน พบว่า ประดู่ป่า เป็นชนิดบัญชีไม้หวงห้ามประเภท ก. และพรรณไม้ชนิดอื่นๆ เมื่อตรวจสอบสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์จาก IUCN (2025) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูก	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1) กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างภายในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น และกำหนดให้ที่พักคนงานก่อสร้างต้องไม่อยู่ใกล้เขตพื้นที่ป่า 2) จัดบันทึกปริมาณชนิดและจำนวนของต้นไม้ที่ทำการย้ายออกจากบริเวณที่ก่อสร้างทั้งหมด 3) การตัดต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืชต้องดำเนินการจะดำเนินการก่อสร้างเฉพาะพื้นที่ในเขตทางที่เท่านั้น เพื่อให้สภาพนิเวศของพื้นที่ถูกทำลายน้อยที่สุด และเปลี่ยนแปลงเป็นบริเวณแคบที่สุด ทั้งนี้ ต้องทำการหมายแนวเขตทางที่จะก่อสร้างให้เด่นชัด ในกรณีเป็นต้นไม้ขนาดใหญ่ต้องทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะตัดด้วยสีตลอดแนวเส้นทางที่จะก่อสร้าง 4) ในกรณีที่มีการเวนคืนพื้นที่เกษตรกรรม และพบไม้หวงห้าม ต้องดำเนินการขออนุญาตสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ใน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> พื้นที่ดำเนินการ สำหรับการก่อสร้างโครงการจะต้องดำเนินการขุดล้อมย้ายต้นไม้ออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการ รวมทั้ง 193 ต้น จาก 21 ชนิด ต้นไม้ที่ทำการขุดล้อมย้ายจะหาพื้นที่ในการอนุบาลกล้าไม้ ซึ่งคาดว่าจะใช้พื้นที่ประมาณ 1,930 ตารางเมตร (พื้นที่วางต้นไม้ประมาณ 10 ตร.ม./ต้น และพื้นที่อื่น ๆ) จนต้นไม้พันธุ์ดี ก่อนนำกลับไปปลูกบริเวณพื้นที่จัดภูมิทัศน์บริเวณทางแยก และพื้นที่เขตทางต่อไป ระยะเวลาดำเนินการ การขุดล้อมต้นไม้และนำไปอนุบาลในพื้นที่ที่จัดหา ให้ดำเนินการในระยะก่อสร้างและดำเนินการย้ายต้นไม้ไปปลูกใหม่บริเวณสถานีและบริเวณเขตทาง หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (ต่อ)			
2.1 ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)	คุกคามในระดับโลก (IUCN Red List of Threatened Species) พบว่าเป็นชนิดพรรณที่เป็นกังวลน้อย (LC) ดังนั้น ทรัพยากรป่าไม้ไม่ได้รับผลกระทบในด้านลบหรือเสียประโยชน์ เพราะไม่มีกิจกรรมที่รบกวนทรัพยากรป่าไม้พื้นที่ทั้งหมดของโครงการเป็นเส้นทางเดิมของรถไฟ ดังนั้น ผลกระทบถึงอยู่ในระดับต่ำ	พื้นที่ ไม่ในการตัดหรือหากเป็นไปได้ให้ดำเนินการล้อมไม้ออก 5) ในการที่ต้องตัดต้นไม้ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ตรวจสอบก่อนว่าเป็นไม้หวงห้ามไม้สงวนหรือไม่ / หากเป็นไม้หวงห้ามต้องดำเนินการขออนุญาตตัดให้ถูกต้องตามขั้นตอนของกรมป่าไม้หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนดำเนินการตัดฟัน 6) การขนส่งหินหรือวัสดุอุปกรณ์ของรถบรรทุกหรือการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรต่างต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียง 7) กำหนดให้มีการป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ ลงบริเวณที่มีต้นไม้วัดด้วยการขุดคูล้อมรอบสถานที่เก็บสำรองน้ำมันและสารเคมีเพื่อใช้ตักน้ำมันและสารเคมีที่อาจรั่วไหลขณะเดียวกันต้องกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่าง ๆ มิให้เกิด	



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (ต่อ)			
2.1 ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)		การรั่วไหลเพื่อป้องกันการปนเปื้อนของ น้ำมันและสารเคมีผิวดิน 8) ห้ามทิ้งขยะบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และห้าม ล้างทำความสะอาดเครื่องมือ/เครื่องจักร ในลำน้ำ โดยต้องกำหนดเป็นกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคบบคนงานก่อสร้าง 9) ห้ามมีการลักลอบตัดไม้หรือจุดไฟเผาใน บริเวณพื้นที่ป่าไม้ที่อยู่ใกล้เคียงแนว เส้นทางโครงการ และกำหนดให้มี กฎระเบียบพร้อมมาตรการการลงโทษชั้น เด็ดขาดสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานของ โครงการที่ลักลอบตัดไม้	
	ระยะดำเนินการ แนวเส้นทางโครงการที่มีถนนพหลโยธินผ่าน เมืองตัดกับทางรถไฟเกิดปัญหาจากการจอดรถ รถไฟวิ่งผ่านหลายขบวน จึงทำการยกทางรถไฟใน เขตเมืองสระบุรี ตลอด 7 กิโลเมตร จะเป็นการ แก้ปัญหา	ระยะดำเนินการ 1) ต้องทำการดูแลตกแต่งกิ่งต้นไม้ที่ปลุกและ ให้ทำการขุดเซยในกรณีที่มีต้นไม้ตายอย่าง สม่ำเสมอและต่อเนื่อง	ระยะดำเนินการ -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (ต่อ)			
2.1 ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)	อีกทั้ง โดยปกติแล้วระยะดำเนินการไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสภาพพื้นที่ป่าไม้ มีเพียงกิจกรรมการให้บริการการเดินทางรถไฟรางคู่และซ่อมบำรุงทางรถไฟเท่านั้น ซึ่งใช้การเดินทางและขนส่งอุปกรณ์ซ่อมบำรุงบนแนวรางรถไฟรางคู่ ดังนั้น ในระยะดำเนินการจึงไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้แต่อย่างใด		
2.2 ทรัพยากรสัตว์ป่า	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> จากการสำรวจสภาพภูมิประเทศ สังคมพืช รวมถึงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่ามีลักษณะสภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบโดยมีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยและพื้นที่เกษตรกรรม ได้แก่ นาข้าว พืชไร่ พืชสวน และปลูกไม้ยืนต้น เช่น ยูคาลิปตัส เป็นต้น พื้นที่ส่วนใหญ่สามารถเข้าถึงได้ง่ายและถูกรบกวนจากกิจกรรมของประชาชนอย่างต่อเนื่อง และเป็นระยะเวลายาวนานโดยสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ดังกล่าวเป็นสัตว์ป่าที่สามารถพบได้ทั่วไปทุกพื้นที่และส่วนใหญ่ค่อนข้างปรับตัวให้อาศัยใน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1) ระหว่างการตัดฟันต้นไม้และแผ้วถางพรรณพืชหากพบสัตว์ป่าต้องให้ออกสัตว์ป่าหลบหนีออกไปจากพื้นที่โดยปลอดภัย หรือช่วยเหลืออพยพสัตว์ป่า โดยเฉพาะสัตว์ชนิดที่เดินช้า หรืออาจเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างไม่ทันกับการตัดฟันต้นไม้ ต้องมีการช่วยเหลือนำไปปล่อยในพื้นที่ห่างออกไปจากแนวเขตเส้นทางโครงการและอยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง หรือนำไปส่งให้กับเจ้าหน้าที่ป่าไม้เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการปล่อยสัตว์ป่าต่อไป	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (ต่อ)			
2.2 ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	พื้นที่ถูกรบกวนได้ดี และสัตว์ป่าได้ปรับตัวให้เข้ากับสภาพการถูกรบกวนอย่างต่อเนื่องมาก่อนหน้าแล้ว โดยพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โครงการ พบสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (NT) จำนวน 1 ชนิด (<i>Pycnonotus jocosus</i>) แก่นกปรอดหัวโขน เมื่อตรวจสอบสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์จาก IUCN (2025) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามในระดับโลก (IUCN Red List of Threatened Species) พบว่าเป็นชนิดพรรณที่เป็นกังวลน้อย (LC) ดังนั้นทรัพยากรสัตว์ป่าได้รับผลกระทบในด้านลบหรือเสียประโยชน์ เพราะสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการก่อสร้างโครงการ โดยเป็นผลกระทบด้านลบในระดับต่ำ	2) ที่พักคนงานและเจ้าหน้าที่ ที่พักกองวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนที่พักยานยนต์ เครื่องจักร การก่อสร้างต่าง ๆ ต้องไม่ใช่พื้นที่ป่า และต้องไม่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ป่าไม้เพื่อป้องกันการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่ เพิ่มขึ้นการรบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์ป่า 3) ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้าง รวมถึงบุคคลภายนอกล่าสัตว์ป่าทุกชนิดอย่างเคร่งครัด 4) ระมัดระวังผลกระทบที่อาจคาดไม่ถึง เช่น การทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่าง ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรสัตว์ป่า และประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ	



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (ต่อ)			
2.2 ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> กิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการนั้นคือการให้บริการการเดินรถไฟทางคู่และอาจจะมีจำนวนเที่ยวของขบวนรถไฟเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนไปรบกวนการดำรงชีวิตของสัตว์ป่ามากขึ้นตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากระบบนิเวศเป็นพื้นที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายและถูกรบกวนจากกิจกรรมของราษฎรอย่างต่อเนื่องและเป็นระยะเวลายาวนานโดยสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ดังกล่าวเป็นสัตว์ป่าที่สามารถพบได้ทั่วไปทุกพื้นที่และส่วนใหญ่ค่อนข้างปรับตัวให้อาศัยในพื้นที่ถูกรบกวนได้ดี และสัตว์ป่าได้ปรับตัวให้เข้ากับสภาพการถูกรบกวนอยู่อย่างต่อเนื่องมาก่อนหน้าแล้ว ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ	<u>ระยะดำเนินการ</u> 1) บำรุงรักษาแนวรั้วกันอย่างสม่ำเสมอ และซ่อมแซมให้แข็งแรงมีประสิทธิภาพป้องกันสัตว์เข้าไปในแนวเส้นทางเดินรถอย่างมีประสิทธิภาพ 2) พิจารณาเดินรถโดยลดความเร็วในบริเวณใกล้พื้นที่ป่า ซึ่งสามารถช่วยลดทั้งระดับเสียงและอุบัติเหตุ 3) ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือเจ้าหน้าที่ บุกรุกทำลายป่าไม้ ลักลอบตัดไม้ ถางป่า เก็บหาของป่า หรือไล่ล่าสัตว์ป่า ที่มีอยู่ภายนอกบริเวณและใกล้เคียงพื้นที่โครงการตลอดอายุของโครงการ	<u>ระยะดำเนินการ</u> -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (ต่อ)			
2.3 นิเวศวิทยาทางน้ำ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> แหล่งลำน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน มีจำนวน 1 แห่ง คือ บริเวณคลองเพรียว ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามลำน้ำ โดยกิจกรรมการก่อสร้างจะมีการแผ้วถางต้นไม้ ทำให้ดินปราศจากสิ่งปกคลุม การเปิดหน้าดินตลอดจนการถมเพื่อปรับระดับพื้นที่แนวเส้นทางอาจส่งผลให้เกิดการชะล้างดิน ตะกอนลงไปที่บึงในลำน้ำส่งผลให้ลดการส่องสว่างของแสง และขัดขวางการสังเคราะห์แสงของแพลงก์ตอนพืชและพืชน้ำ ส่งผลให้จำนวนแพลงก์ตอนลดลง และทำให้ความสมบูรณ์ของแหล่งน้ำลดลงด้วย ของแข็งแขวนลอยมีผลโดยตรงต่อสัตว์น้ำ โดยไปอุดตันเหงเหงือก ซึ่ง เป็นอวัยวะหายใจของสัตว์น้ำ และไปรบกวนการกินอาหารของสัตว์น้ำดินที่ใช้ระบบกรองน้ำ ทำให้อวัยวะดังกล่าวอุดตัน ทำให้สัตว์น้ำขาดอาหารตะกอนหนักที่สะสมอยู่ที่ก้นแม่น้ำ จะมีผลต่อสภาพนิเวศบริเวณพื้นที่ท้องน้ำ โดยเฉพาะสัตว์น้ำดินและปลาบางชนิดที่หากินที่พื้นท้องน้ำ อย่างไรก็ตาม ตะกอนดินที่เกิดขึ้นเป็นของแข็ง	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1) ให้ปฏิบัติตามมาตรการด้านคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด 2) ติดตั้งป้ายห้ามคนงานก่อสร้างจับสัตว์น้ำ 3) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าว่าจะมีการย้าย/เบี่ยงแนวท่อระบายน้ำ 4) ขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการหล่นลงบนพื้นถนนและการถูกชะล้างโดยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงที่พื้นที่ก่อสร้าง 5) ติดตั้งตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นใต้บริเวณโครงสร้างช่วงก่อสร้างผ่านแหล่งน้ำ 6) เร่งดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่การขุดเจาะและถมพื้นที่เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝน 7) ออกแบบให้มีห้องส้วมและระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกหลักสุขาภิบาล สำหรับผู้โดยสารพนักงาน และเจ้าหน้าที่ประจำสถานีรถไฟ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างพื้นที่ดำเนินการ</u> จำนวน 4 สถานี ได้แก่ บริเวณคลองชลประทาน (SW1) บริเวณคลองเพรียว (SW2) บริเวณอ่างเก็บน้ำคลองเพรียว (SW3) และบริเวณอ่างเก็บน้ำตะกุด (SW4) <u>ดัชนีตรวจวัด</u> ประกอบด้วย 1) แพลงก์ตอนพืช 2) แพลงก์ตอนสัตว์ 3) สัตว์น้ำดิน <u>ระยะเวลาดำเนินการ</u> 1) ระยะเตรียมการก่อสร้าง : ตรวจวัด 1 ครั้ง ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ 2) ระยะก่อสร้าง : ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ</u> การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (ต่อ)			
2.3 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	แขวนลอยที่ไม่เป็นพิษทางเคมีต่อสิ่งมีชีวิต และในช่วงฤดูฝนหรือฤดูน้ำมากในลำน้ำจะมีอัตราการไหลสูง ดังนั้น การตกตะกอนที่บดบังที่ท้องน้ำจะเกิดขึ้นได้น้อยมาก และปริมาณน้ำท่ามากจะช่วยเจือจางปริมาณตะกอนหรือปริมาณสารแขวนลอยที่จะส่งผลกระทบดังกล่าวข้างต้นให้ลดน้อยลง ดังนั้น จึงสรุปว่าผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ ซึ่งมีต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำและระบบนิเวศทางน้ำมีน้อยมาก	8) ออกแบบระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสีย และของเสียอย่างถูกหลักสุขาภิบาลสำหรับผู้โดยสารบนขบวนรถไฟ 9) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยจากคนงานก่อสร้างและวัสดุการก่อสร้างเหลือใช้ลงในลำน้ำสาธารณะหรือท่อระบายน้ำสาธารณะใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันปัญหาน้ำตื้นเขินหรือท่อระบายน้ำอุดตันอันจะส่งผลให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงฝนตก 10) จัดระบบระบายน้ำชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยให้มีบ่อพักตะกอนและคันกันตะกอนให้มีขนาดอย่างเพียงพอ เพื่อตกตะกอนน้ำฝนปนเปื้อน ป้องกันการตะกอนลงสู่แหล่งน้ำ	
	ระยะดำเนินการ ผลกระทบในระยะการใช้เส้นทางที่มีต่อคุณภาพน้ำผิวดิน อาจเกิดจากการรั่วไหลของน้ำมันของรถไฟลงสู่พื้น ซึ่งคราบน้ำมันอาจถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำได้ อย่างไรก็ตาม การรั่วไหลของน้ำมันจากยานพาหนะโดยทั่วไปแล้วจะมีปริมาณเพียงเล็กน้อย คราบน้ำมันที่ถูกชะล้างลง	ระยะดำเนินการ 1) ห้ามระบายน้ำเสีย น้ำมัน สารเคมี ของเสียที่เกิดจากการดำเนินการลงสู่แหล่งน้ำโดยเด็ดขาด	ระยะดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ บริเวณคลองชลประทาน (SW1) บริเวณคลองเพรียว (SW2) บริเวณอ่างเก็บน้ำคลองเพรียว (SW3) และบริเวณอ่างเก็บน้ำตะกุด (SW4)



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (ต่อ)			
2.3 นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	แหล่งน้ำจืดมีผลต่อเนื่องต่อระบบนิเวศทางน้ำ นั้นมีระดับความต่ำ จึงกล่าวได้ว่าไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำและนิเวศทางน้ำอย่างมี นัยสำคัญผลกระทบต่อระบบนิเวศในน้ำ สัมพันธ์ กับคุณภาพน้ำผิวดินซึ่งหากลดผลกระทบที่มีต่อ คุณภาพน้ำผิวดิน จะช่วยลดผลกระทบต่อนิเวศ ทางน้ำ	2) บำรุงรักษาแนวพืชคลุมดินบริเวณตลิ่ง และ พื้นที่ที่มีแนวโน้มเกิด การชะล้างพังทลาย ให้อยู่ในสภาพที่สามารถป้องกันการชะล้าง ได้อยู่เสมอ 3) ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสีย ให้มี ประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสีย โดยมี คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตาม เกณฑ์ที่ออกแบบอย่างสม่ำเสมอ 4) ควบคุมให้มีการรวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะ ปนเปื้อนด้วยวิธีการที่เหมาะสม	ดัชนีตรวจวัด ประกอบด้วย 1) แพลงก์ตอนพืช 2) แพลงก์ตอนสัตว์ 3) สัตว์หน้าดิน ระยะเวลาดำเนินการ ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและ ฤดูแล้ง ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้น ติดตาม ทุกปีที 5, 10, 15, 20, 25 และ 30 หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้าง บุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์			
3.1 การใช้ประโยชน์ ที่ดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมก่อสร้างโครงการมีองค์ประกอบหลัก ที่ก่อสร้าง ได้แก่ แนวเส้นทางโครงการ โดยพื้นที่ ก่อสร้างเกือบทั้งหมดตั้งอยู่ในเขตทางรถไฟเดิม ยกเว้นบริเวณที่มีการปรับภูมิทัศน์ที่จะต้องมีการ เวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการ เปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่เป็นแนวเส้นทางรถไฟ อย่างไรก็ตาม การดำเนินการของโครงการจะมี การออกแบบให้มีการเวนคืนพื้นที่ให้น้อยที่สุด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1) ให้ดำเนินการที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ต่อสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณรอบ พื้นที่โครงการให้น้อยที่สุด 2) กำหนดพื้นที่ก่อสร้างที่ชัดเจนและ กำหนดให้กิจกรรมก่อสร้างโครงการ ดำเนินอยู่เฉพาะพื้นที่ดังกล่าวเท่านั้น เพื่อที่จะรบกวนพื้นที่เกษตรกรรม และการ ใช้ประโยชน์ที่ดินอื่น ๆ นอกเขตทางของ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ (ต่อ)			
3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ)	ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในด้านลบระดับต่ำ	ประชาชนให้น้อยที่สุด รวมทั้งช่วยลดการสูญเสียพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเกษตรได้ 3) หากจำเป็นต้องใช้พื้นที่เกษตรกรรมเพื่อการก่อสร้างเป็นที่พักคนงาน พื้นที่กองวัสดุสำนักงานควบคุมงาน หรือถนนชั่วคราว ใช้พื้นที่ดังกล่าวหลังจากมีการเก็บเกี่ยวผลผลิตแล้ว และควรเลือกพื้นที่เกษตรกรรมที่ปลูกพืชอายุสั้น และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องมีการฟื้นฟูให้กลับมาใช้ประโยชน์ในการเกษตรต่อไปได้ 4) จำกัดความกว้างของเขตทางที่ทำการก่อสร้างเท่าที่จำเป็น โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่จะมีการเวนคืนที่ดิน เพื่อลดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและผู้ได้รับกระทบด้านการเวนคืน	



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ (ต่อ)			
3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ)	<u>ระยะดำเนินการ</u> เนื่องจากโครงการได้ดำเนินการบนเขตทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะเดิม ไม่ได้เป็นการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากนัก ประกอบกับ การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีจะทำให้การใช้ที่ดินได้รับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในระดับต่ำจะถูกแทนที่การใช้ที่ดินให้ผลตอบแทนที่สูงกว่า เพิ่มความสะดวกในการเดินทาง เกิดการขยายตัวของเมืองบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟมากขึ้น อีกทั้งยังอาจเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟ เกิดการเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยและย่านการค้าตามแนวถนนโครงข่ายดังกล่าว ซึ่งต้องพิจารณารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของผังเมือง กฎหมายควบคุมอาคาร และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงคาดว่าผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในระยะดำเนินการเป็นผลกระทบด้านลบในระดับต่ำ	<u>ระยะดำเนินการ</u> 1) ประสานกรมโยธาธิการและผังเมืองให้กำหนดมาตรการในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างการขยายตัวของชุมชน และการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟรางคู่อย่างมีประสิทธิภาพ 2) ในกรณีที่ผังเมืองรวมในเขตพื้นที่รอบสถานีรถไฟขาดอายุหรือยังไม่มีประกาศบังคับใช้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในท้องที่ให้มีการออกเทศบัญญัติหรือข้อบัญญัติท้องถิ่นเพื่อเป็นการป้องกันและควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสม	-



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ (ต่อ)			
3.2 การคมนาคมขนส่ง	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> ในระยะก่อสร้างจะมีรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และการตั้งวางเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ และกองวัสดุก่อสร้างในพื้นที่ก่อสร้างซึ่งอาจอยู่ใกล้เส้นทางการจราจรของประชาชนในท้องถิ่น การจอดรอเพื่อเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างของรถบรรทุก หรือผลกระทบจากการลดจำนวนช่องจราจรในบริเวณที่มีการก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความไม่สะดวกในการเดินทาง ทำให้การสัญจรชะลอตัวในบางช่วงเวลา และการขนส่งวัสดุก่อสร้างและคนงานก่อสร้างในบริเวณเส้นทางหลักที่จะใช้ในการขนส่งโดยเฉพาะเส้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ก่อสร้าง อาจมีเศษฝุ่นและทรายตกอยู่บนผิวจราจร และยังทำให้เกิดการบดบังการมองเห็นของเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ซึ่งอาจทำให้ประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้ทาง เช่น ผู้ขับขีรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน หรือคนเดินเท้าได้รับอุบัติเหตุจากเศษหิน ดิน ทราย และวัสดุก่อสร้างได้ ดังนั้นผลกระทบจึงอยู่ในด้านลบระดับปานกลาง	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1) วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ โดยให้หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 2) ติดตั้งแผงกั้น/เครื่องหมาย/อุปกรณ์งานทาง/สัญญาณจราจรที่ได้ มาตรฐานให้เห็นเด่นชัดทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน 3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงบริเวณทางร่วม/ทางแยก 4) ไม่ปิดกั้นการจราจร หากมีความจำเป็นให้ทำทางเบี่ยงที่สามารถสัญจรได้ 5) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับรถได้รับรู้ถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงของถนนเนื่องจากการก่อสร้างโดยใช้ป้ายสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และอุปกรณ์แบ่งช่องจราจรเป็นสัญญาณเตือนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> พื้นที่ดำเนินการ ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ (ต่อ)			
3.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		6) ประชาสัมพันธ์เพื่อแนะนำเส้นทางลัดสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัด โดยเฉพาะบริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ (ทางรถไฟกับทางรถยนต์) 7) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้าง เพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างก่อนเสนอให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินงานในสนามไม่น้อยกว่า 30 วัน และต้องมีการนัดประชุมเพื่อขอคำปรึกษากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจรท้องถิ่น แขวงทางฯ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่างๆ 8) การขุดเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากต้องทำให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดด้วยวิธีการก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อจราจรน้อยที่สุด และไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนโดยทั่วไป	วิธีดำเนินการ รวบรวมและจัดทำรายงานสถิติ สาเหตุและลักษณะความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการสัญจรบริเวณแนวเส้นทางโครงการ และประสิทธิภาพการให้บริการของแนวเส้นทางโครงการและใกล้เคียง ระยะเวลาดำเนินการ เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ (ต่อ)			
3.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		9) ในการก่อสร้าง ผู้รับเหมาจะต้องหาอุปกรณ์เผกกัน ผ้าใบ หรืออื่น ๆ มาปิดกันบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ไปรบกวนประชาชนที่พักอาศัยและใช้เส้นทางนั้น รวมถึงต้องทำความสะอาดล้อรถยนต์ทุกคันที่เข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง 10) เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง ทางโครงการฯ ต้องควบคุมความเร็วของรถ ที่เข้าออกพื้นที่โครงการอยู่ในพิกัดที่กฎหมายกำหนด และควบคุมพนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎระเบียบการขับอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งดูแลพนักงานขับรถและยานพาหนะให้อยู่ในสภาพพร้อมปฏิบัติงานอยู่เสมอ รวมทั้งเลือกใช้เส้นทางในช่วงเวลาที่เหมาะสม หลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ 11) ในกรณีที่เกิดการหล่นของดินระหว่างการขนส่ง ผู้ขนส่ง/ผู้รับเหมา ต้องทำการเก็บกวาดให้เรียบร้อยทุกครั้ง	



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ (ต่อ)			
3.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		12) หากผิวทางเดิมได้รับความเสียหายจากการดำเนินงานในโครงการ กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรหลังการก่อสร้างทันทีที่การก่อสร้างในพื้นที่นั้น ๆ แล้วเสร็จ 13) จัดให้มีผ้าใบปกคลุมส่วนกระเบาะบรรทุกของรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิดเพื่อป้องกันการร่วงหล่นของวัสดุก่อสร้างและอุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้ถนน	
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการโครงการไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งบนถนนสายหลักรวมถึงบริเวณทางแยกและจุดตัดทางหลวงทำให้มีปริมาณการจราจรคล่องตัวเนื่องจากแนวเส้นทางโครงการเมื่อผ่านบริเวณจุดตัดถนนจะได้รับการออกแบบให้เป็นทางยกระดับ และจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพิ่มความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางมากยิ่งขึ้น อีกทั้งการเดินรถไฟมีความรวดเร็วไม่ต้องหยุดชะงักในช่วงที่เดินรถไฟผ่านจุดตัดทางรถไฟ	ระยะดำเนินการ 1) ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรบริเวณทางแยกเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ถนนและเสริมสร้างความปลอดภัย 2) ตรวจสอบและบำรุงรักษาป้ายและสัญลักษณ์จราจรและสภาพเส้นทางให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ 3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร เพื่อความคล่องตัวในการระบายรถออกจากพื้นที่โครงการ	ระยะดำเนินการ -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ดังนั้น การดำเนินโครงการจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนถนนสายหลัก บริเวณพื้นที่โครงการ จึงมีผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง		
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ (ต่อ)			
3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1) น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค ในระยะก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีกิจกรรมก่อสร้าง คือ ก่อสร้างทางรถไฟ ปรับปรุงสถานีเดิมหรือก่อสร้างสถานีใหม่ ซึ่งจะมีคนงานก่อสร้างและบ้านพักคนงานก่อสร้างอยู่ในบริเวณใกล้พื้นที่ก่อสร้าง และการใช้น้ำในกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น น้ำใช้ในการล้างอุปกรณ์ เครื่องมือ เป็นต้น โดยการใช้ น้ำของโครงการทั้งหมดจะใช้น้ำจากการประปาส่วนภูมิภาค ดังนั้น จึงคาดว่าจะการใช้น้ำของโครงการในระยะก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อการใช้น้ำของชุมชนที่อยู่โดยรอบที่ตั้งโครงการในระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1) ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าก่อนการรื้อย้าย 2) จัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอกับคนงานก่อสร้าง 3) ทำการก่อสร้างสาธารณูปโภคทดแทนให้แล้วเสร็จก่อนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคเดิมเพื่อลดผลกระทบให้เกิดขึ้นเฉพาะในช่วงที่ทำการตัดต่อหรือเชื่อมระบบเท่านั้น 4) จัดทางเท้าและทางเข้าชั่วคราวในกรณีที่ทำทางเข้าหรือทางเท้าได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายสาธารณูปโภค	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.3 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (ต่อ)	2) ไฟฟ้า ในระยะก่อสร้างโครงการ โครงการต้อง ดำเนินการขอใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โดยนำมาใช้ในกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้ง บ้านพักคนงานก่อสร้างโครงการ นอกจากนี้ ในกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ คาดว่าไม่มี กิจกรรมใด ๆ ที่ต้องใช้กระแสไฟฟ้าในปริมาณสูง มาก ดังนั้น คาดว่าในระยะก่อสร้างการใช้ไฟฟ้า ของโครงการจะไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ไฟฟ้า ของชุมชนอย่างมีนัยสำคัญ		
	ระยะดำเนินการ 1) น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค ในระยะดำเนินการนั้นมีการใช้น้ำในบริเวณ ย่านสถานี ได้แก่ น้ำใช้สำหรับอาคารสถานี ห้องน้ำห้องส้วม น้ำใช้บริเวณย่านเก็บกองวัสดุ และขนถ่ายสินค้า โรงซ่อมบำรุง การใช้น้ำล้าง อุปกรณ์ เครื่องมือต่าง ๆ ปริมาณไม่มากนัก สำหรับกิจกรรมการเดินรถมีการใช้น้ำของห้องน้ำ บนรถไฟ โดยการใช้ของโครงการทั้งหมดจะใช้ น้ำจากการประปาส่วนภูมิภาคในพื้นที่ ดังนั้น ผลกระทบของโครงการคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ ให้ประสานงานกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบ ระบบสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เพื่อ บำรุงรักษาระบบสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้ งานอย่างต่อเนื่อง	ระยะดำเนินการ -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ (ต่อ)			
3.3 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (ต่อ)	2) ไฟฟ้า การดำเนินโครงการจะมีการใช้ไฟฟ้าส่วนใหญ่ ที่บริเวณสถานี โดยจะมีการออกแบบระบบการ ให้บริการระบบไฟฟ้าเครื่องกลให้สอดคล้องกับกฎ บังคับต่าง ๆ ทั้งของภายในประเทศและเป็นไป ตามมาตรฐานสากล พิจารณาเลือกใช้อุปกรณ์ที่ ประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับระบบ จ่ายกำลังไฟฟ้า โครงการจะใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้า ส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่ซึ่งขอใช้บริการไฟฟ้าอยู่ แล้ว ดังนั้น ผลกระทบของโครงการในด้าน พลังงานไฟฟ้าในระยะดำเนินการคาดว่าจะอยู่ใน ระดับต่ำ		
3.4 การระบายน้ำและ การควบคุมน้ำท่วม	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างที่จะก่อให้เกิด ผลกระทบต่อการลดประสิทธิภาพการระบายน้ำ ตามธรรมชาติ ได้แก่ การก่อสร้างทางชั่วคราว การ เตรียมทางเบี่ยง อาจก่อสร้างทับเส้นทางไหล ของแหล่งน้ำเดิม ส่งผลให้เกิดขวางการไหลของน้ำ และลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามธรรมชาติ และหากก่อสร้างในฤดูฝน (กรณีเร่งด่วน) อาจทำให้	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1) จัดให้มีระบบระบายน้ำที่เหมาะสมกับพื้นที่ สำนักงานโครงการและบ้านพักคนงาน รวมถึงตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบฯ ให้ มีสภาพดีอยู่เสมอ 2) กำหนดให้กิจกรรมการก่อสร้างที่สำคัญ เช่น การปรับสภาพพื้นที่ การขุดดิน เป็นต้น ให้ ดำเนินการเสร็จสิ้นก่อนฤดูฝน หาก จำเป็นต้องดำเนินการช่วงฤดูฝนให้อัดชั้น	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ (ต่อ)			
3.4 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	เกิดน้ำท่วมขังได้เนื่องจากระบายไม่ทัน ดังนั้นจึงกำหนดระดับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะช่วงฤดูฝน 3) ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานราก ต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ และต้องปิดหรือปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ที่ปิดล้อม รวมถึงต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้โดยไม่ให้มีการกองหรือเก็บไว้เป็นเวลานาน 4) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ลงในแหล่งน้ำหรือวางระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันท่อระบายน้ำอุดตัน 5) กรณีที่ต้องมีการก่อสร้างบริเวณทางระบายน้ำข้างถนน ผู้รับเหมาต้องแจ้งแผนให้เจ้าของพื้นที่ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน 6) กรณีฝนตกหนักเกิดสภาวะน้ำท่วมขังฉับพลันในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ต้องเร่งดำเนินการระบายน้ำลงสู่ลำน้ำสาธารณะโดยเร็วที่สุด และต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในบริเวณชุมชนหรือเส้นทาง	



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ (ต่อ)			
3.4 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)		คมนาคมใกล้เคียงด้วย หากพบว่าเกิดภาวะน้ำท่วมเนื่องจากกิจกรรมของโครงการให้ผู้รับจ้างจัดหาเครื่องสูบน้ำมาระบายออกจากพื้นที่โดยเร็ว	
	ระยะดำเนินการ ในการศึกษาการระบายน้ำในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ จะต้องมีการพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำให้เพียงพอต่ออัตราการไหลของน้ำฝน อีกทั้งแนวเส้นทางอยู่ในพื้นที่เขตทางรถไฟเดิม โดยการออกแบบระบบระบายน้ำของโครงการที่ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด จะทำให้ลดผลกระทบต่อระบบการระบายน้ำได้และไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรมที่ตั้งอยู่ใน บริเวณใกล้เคียงโครงการ จึงกำหนดระดับผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1) ตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาระบบระบายน้ำให้อยู่ในสภาพใช้งานได้มีประสิทธิภาพ สามารถระบายน้ำได้ดี รวมทั้งชุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำของโครงการให้สามารถใช้งานได้และมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ 2) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนข้อมูลการแก้ไขปัญหาการระบายน้ำบริเวณโดยรอบโครงการ	ระยะดำเนินการ -
3.5 การเกษตรกรรม	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง จังหวัดสระบุรีมีพื้นที่เกษตรกรรม เป็นพื้นที่ที่มีสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินมากที่สุด บริเวณของโครงการที่มีพื้นที่เกษตรกรรมตั้งอยู่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการสูญเสียพื้นที่เกษตรทั้งในบริเวณที่ประชาชนเข้ามาใช้ประโยชน์เพื่อทำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1) สำรวจปริมาณและมูลค่าจากผลิตผลทางการเกษตรในพื้นที่ศึกษาเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการก่อสร้างของโครงการ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ (ต่อ)			
3.5 การเกษตรกรรม (ต่อ)	การเกษตรในเขตทางรถไฟ รวมถึงบริเวณที่อาจต้องมีการโยกย้าย/เวนคืนจากการก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดในบางบริเวณที่จำเป็น การดำเนินการของโครงการจึงอาจส่งผลกระทบต่อ การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่เกษตรกรรม ถือเป็นแหล่งสร้างอาหาร สร้างอาชีพ จึงประเมินได้ว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในด้านลบระดับปานกลาง	2) จำกัดการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการให้อยู่ในแนวเขตทางที่กำหนดไว้ รวมถึงควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างโครงการที่จะไปรบกวนพื้นที่เกษตรให้น้อยที่สุด 3) ปฏิบัติงานใช้ระยะเวลาที่สั้นที่สุดและไม่เกินแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ เมื่อมีการก่อสร้างแล้วเสร็จต้องรีบคืนพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุด รวมทั้งปรับพื้นที่ให้คืนสภาพเดิมมากที่สุด 4) ประชาสัมพันธ์กำหนดการก่อสร้างของโครงการให้เจ้าของที่ดิน และพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณใกล้เคียงเขตทางทราบล่วงหน้าอย่างทั่วถึง โดยเฉพาะเรื่องตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างโครงการและช่วงเวลาที่จำเป็นต้องทำการโยกย้าย/เวนคืน	
	ระยะดำเนินการ การดำเนินโครงการจะส่งผลดีกับการขนส่งสินค้าทางการเกษตรมากขึ้น ต้นทุนในการขนส่งถูกลง สินค้าการเกษตรเสียหายน้อยลง ถึงมือผู้บริโภคเร็วขึ้น ดังนั้น ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอยู่ในด้านบวกระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการ -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1.1) กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง (ก) ผลกระทบด้านจิตใจ กลุ่มผู้ที่มีสิ่งปลูกสร้างอยู่ในเขตทางรถไฟซึ่งต้องถูกโยกย้าย เกิดความวิตกกังวลและความเครียดในการประกอบอาชีพและการลงทุน ความยุ่งยากในการเสาะหาที่อยู่แห่งใหม่ให้มีลักษณะคล้ายกับพื้นที่ดิน หรือที่อยู่อาศัยแบบเดิม ประกอบกับมีความคุ้นเคยกับชุมชน เคยชินกับที่พักอาศัย เพราะส่วนใหญ่เป็นคนดั้งเดิม อยู่อาศัยมานาน มีความพึงพอใจกับสภาพความเป็นอยู่ในปัจจุบัน มีความผูกพันระหว่างเครือญาติ ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นคาดว่าจะอยู่ในระดับสูง (ข) ผลกระทบต่อวิถีชีวิต การที่ต้องรื้อย้ายบ้านเรือนและต้องเสาะหาที่อยู่แห่งใหม่ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต ต้องเริ่มต้นสร้างฐานะใหม่ที่ต้องอาศัยระยะเวลา และต้องปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมแห่งใหม่ เพื่อนบ้านใหม่และมีรายจ่ายเพิ่มขึ้น เมื่อพิจารณาจำนวนที่ต้องรื้อย้าย	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1) ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนรับทราบและเข้าใจโครงการอย่างถูกต้องและทั่วถึง โดยเฉพาะแผนก่อสร้างในช่วงต่าง ๆ ของแนวเส้นทางโครงการทราบล่วงหน้าก่อนมีการก่อสร้างโครงการ 2) ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่ประชาชนจะได้รับความสะดวก รวดเร็ว รำคาญและความไม่สะดวกจากกิจกรรมก่อสร้าง 3) กำหนดแผนการรับเรื่องร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบ และกำหนด แผนการแก้ไขเรื่องร้องเรียนให้สอดคล้องและรวดเร็ว 4) ให้พิจารณารับคนในท้องถิ่นที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเข้าทำงานเป็นอันดับแรก เพื่อลดปัญหาการว่างงาน การอพยพย้ายถิ่น และความขัดแย้งระหว่างชุมชนกับแรงงาน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> พื้นที่ดำเนินการ บริเวณพื้นที่โครงการตลอดแนวเส้นทางโครงการ วิธีดำเนินการ สำรวจความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายที่อาจจะได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ทางตรงและทางอ้อมที่จะเกิดผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ โดยกลุ่มเป้าหมายที่ทำการศึกษา แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางตรง และ (2) กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางอ้อม ระยะเวลาดำเนินการ 1) ระยะเตรียมการก่อสร้าง : ตรวจวัด 1 ครั้ง ในช่วงเตรียมการก่อสร้างโครงการ 2) ระยะก่อสร้าง : ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง (3.5 ปี) หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	108 สิ่งปลูกสร้าง ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้น คาดว่าจะอยู่ในระดับสูง (ค) ผลกระทบต่อการศึกษาของ บุตรหลาน การย้ายไปอยู่ที่แห่งใหม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่อการศึกษานักเรียนที่ต้องย้าย ไปเรียนโรงเรียนแห่งใหม่ ต้องปรับตัวเข้ากับ สภาพแวดล้อมโรงเรียนใหม่ เพื่อนใหม่ ครูใหม่ ก่อให้เกิดความวิตกกังวล ความเครียดกับทั้ง ผู้ปกครองและบุตรหลาน ผลการเรียนลดลง ซึ่ง อาจได้รับผลกระทบในระยะแรก แต่เมื่ออาศัยอยู่ นานขึ้นจะเกิดความคุ้นเคยและปรับตัวได้ ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง (ง) ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ ริมทางรถไฟ กิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ต้อง ปิดกั้นพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง รวมทั้งพื้นที่สถานี สระบุรี สำหรับเตรียมพื้นที่วางวัสดุก่อสร้าง การรื้อ ย้ายสิ่งปลูกสร้าง ระบบสาธารณูปโภค ส่งผลให้ผู้ ประกอบอาชีพริมทางรถไฟ พ่อค้าแม่ค้าขายของริม ทางรถไฟ ประเภทรถเข็น หาบเร่ หรือตลาดสด	5) เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการและ แจ้งความก้าวหน้าของการดำเนินการให้ ชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการทราบ	



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	หรือตลาดนัดใกล้กับบริเวณสถานี ต้องได้รับผลกระทบในการประกอบอาชีพค้าขาย รายได้ลดลง ซึ่งส่วนใหญ่มีรายได้ไม่แน่นอนในแต่ละเดือนอยู่แล้ว หรือบางรายต้องย้ายทำเลพื้นที่ค้าขายหรืออาจต้องหยุดค้าขาย อย่างไรก็ดี ในระหว่างการก่อสร้างสถานีสระบุรียังคงเปิดดำเนินการปกติ ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง (จ) ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ เสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือนและทัศนียภาพไม่สวยงาม ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อกลุ่มผู้พักอาศัยในเขตทางรถไฟที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างโครงการมากที่สุด อาจต้องได้รับความเดือดร้อน สิ่งปลูกสร้างหรือทรัพย์สินชำรุดเสียหาย เกิดความรำคาญ ประกอบกับผู้พักอาศัยบางส่วนประกอบอาชีพค้าขาย ประกอบธุรกิจส่วนตัว ส่งผลให้จำนวนผู้มาซื้อสินค้าหรือใช้บริการน้อยลง แต่เนื่องจากการแบ่งการก่อสร้างเป็นช่วง ๆ ตาม		



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	แนวเส้นทางรถไฟ ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้น คาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง 1.2) กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม (ก) ความเดือดร้อนรำคาญจากกิจกรรม ก่อสร้างโครงการ เสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความ สั่นสะเทือนและทัศนียภาพไม่สวยงาม ก่อให้เกิด ความเดือดร้อนรำคาญต่อกลุ่มครัวเรือน ผู้พักอาศัย โดยเฉพาะบริเวณที่มีการตอกเสาเข็ม วางท่อ เกิดการบดบังทัศนียภาพ การปิดบังทิศทางการ เข้าออกของลูกค้าจะทำให้มีผู้มาซื้อสินค้าหรือมา ใช้บริการน้อยลง นอกจากนี้จะเกิดผลกระทบกับ วัด ศาสนสถาน และการเรียนการสอนของ โรงเรียนที่อยู่ใกล้เคียง แต่เนื่องจากการก่อสร้าง อยู่ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ดังนั้นผลกระทบที่ เกิดขึ้นคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง		



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	(ข) ความไม่สะดวกในการสัญจร กิจกรรมระยะเตรียมการ ได้แก่ การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปการ/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน บ้านพัก พนักงาน/คนงาน การเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุ ก่อสร้าง และโรงซ่อมเครื่องจักร การขนส่ง เครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้าง กิจกรรมระยะ ก่อสร้าง ได้แก่ งานเตรียมพื้นที่ งานดิน งาน เตรียมวัสดุก่อสร้างและงานขนย้าย งานโครงสร้าง และงานระบายน้ำ งานสาธารณูปโภค สุขาภิบาล เป็นต้น กิจกรรมเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อกลุ่ม ครัวเรือน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมที่ต้อง เดินทาง การประกอบอาชีพ ทำให้ไม่ได้รับความ สะดวกในการสัญจรไป-มา เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เสียเวลาในการเดินทาง อย่างไรก็ตามการก่อสร้าง แบ่งการก่อสร้างเป็นช่วง ๆ และสามารถ ดำเนินการได้พร้อมกัน ดังนั้นระยะเวลาในการ ก่อสร้างแต่ละช่วงจะไม่นานนัก ดังนั้นผลกระทบ ที่เกิดขึ้นคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลาง		



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	(ค) ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน หากผู้รับเหมาก่อสร้างขาดความระมัดระวัง และไม่ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้าง อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง อีกทั้ง ในระยะก่อสร้างมีคนงานจำนวนมากเข้ามาปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนงานก่อสร้างกับคนในชุมชนได้ (ง) ความไม่สะดวกในการใช้บริการรถไฟ การเตรียมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างระบบสาธารณูปโภค เตรียมพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานควบคุมงาน บ้านพักพนักงานหรือคนงาน และพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง ส่งผลให้ต้องปิดกั้นพื้นที่บางส่วนบริเวณย่านสถานี ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกในการเข้า – ออก สถานี การเดินทาง การรอเที่ยวขบวนรถที่ค่อนข้างใช้เวลานาน ของกลุ่มนักท่องเที่ยวและกลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟ แต่ทางโครงการได้วางแผนและจัดสรรพื้นที่บริเวณย่าน		



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	สถานีเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัย ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ (จ) ผลประโยชน์ในการจ้างแรงงาน ท้องถิ่น และเศรษฐกิจค้าขายในท้องถิ่น เนื่องจากการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ จำเป็นต้องใช้แรงงานในระยะก่อสร้างโครงการ จำนวนมากดังนั้นจึงเป็นโอกาสของคนในท้องถิ่น ที่สนใจจะเข้ามาปฏิบัติงานก่อสร้างโครงการ เช่น แรงงานในการก่อสร้างและการควบคุมการสร้าง หรือปรับปรุงสถานีรถไฟ อีกทั้งยังมีส่วนช่วย กระตุ้นเศรษฐกิจการค้าในชุมชน ที่ส่วนใหญ่ ประกอบอาชีพค้าขาย หรือผู้ประกอบการอาชีพ รับจ้างทั่วไป ซึ่งจะทำให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น ผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบเชิงบวก		
	ระยะดำเนินการ การเจริญเติบโตด้านธุรกิจการค้าและการ ลงทุน ซึ่งบริเวณที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบอย่าง ชัดเจนคือบริเวณสถานีต่าง ๆ รวมถึงบริเวณที่ ออกแบบแนวเส้นทางใหม่นั้น ส่งผลให้มีการ	ระยะดำเนินการ 1) ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไข ผลกระทบที่ประชาชนบริเวณใกล้เคียง โครงการจะได้รับความเดือดร้อนรำคาญ จากการเปิดดำเนินการอย่างจริงจัง และอย่างต่อเนื่อง	ระยะดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ บริเวณพื้นที่โครงการตลอดแนวเส้นทาง โครงการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	เติบโตธุรกิจการค้า และมีการลงทุนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากในการดำเนินโครงการคาดว่าจะมี จำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการจราจรมี ความคล่องตัวเพิ่มมากขึ้น การดำเนินโครงการจะ ส่งผลให้คุณภาพชีวิตของคนและบุคคลที่ เกี่ยวข้องมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นด้วย เพราะ พิจารณาเห็นว่าโครงการจะมีผลต่อการเดินทาง ทำให้สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ทั้งทางรถไฟ ความเร็วสูง รถไฟ และรถยนต์ เนื่องจากมีการ แก้ไขปัญหาจุดตัดของถนนกับทางรถไฟได้อย่าง ถาวร	2) จัดให้มีแผนรองรับเรื่องร้องเรียนและการ แก้ไขปัญหา และแผน ประชาสัมพันธ์ โครงการ โดยระบุช่องทางการร้องเรียน ขั้นตอนการดำเนินการแก้ไขปัญหา รวมทั้ง ผู้รับผิดชอบ พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ ช่องทางในการร้องเรียนและขั้นตอนการรับ เรื่องร้องเรียนให้ชุมชนทราบ รวมถึง รายงานผลการดำเนินงานตามแผนงาน ด้านชุมชนสัมพันธ์ให้ประชาชนโดยรอบ ทราบอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง 3) จัดให้มีการเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจาก การดำเนินโครงการ หากพิสูจน์ได้ว่ามี สาเหตุมาจากการดำเนินโครงการ จนก่อให้เกิดความเสียหาย โดยให้เป็นไป ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างรวดเร็วและ เป็นธรรม	วิธีดำเนินการ สำรวจความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมาย ที่อาจจะได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและ ทางลบ ทางตรงและทางอ้อมที่จะเกิด ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ โดย กลุ่มเป้าหมายที่ทำการศึกษา แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ทางตรง และ (2) กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ ทางอ้อม ระยะเวลาดำเนินการ ปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 3 ปีแรก ของการเปิด ดำเนินโครงการ และจากนั้นทุก ๆ 5 ปี (คิดที่ 30 ปี รวม 8 ครั้ง) หน่วยงานที่รับผิดชอบ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดจ้าง บุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการทั้งหมดอยู่ในพื้นที่เขตทางรถไฟ เนื่องจากโครงการเน้นการพัฒนาโดยใช้พื้นที่ของ รฟท. เป็นหลัก อย่างไรก็ตามจากการสำรวจภาคสนาม พบว่า มีสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในเขตทางของการรถไฟฯ ที่มีการเข้าใช้ประโยชน์โดยไม่มีสัญญาเช่า ซึ่งมีความจำเป็นต้องโยกย้ายจำนวน 108 สิ่งปลูกสร้าง โดยอยู่ในพื้นที่ของชุมชนเขาคุบตาบ ปากเพรียว อำเภอเมืองสระบุรี จำนวน 84 สิ่งปลูกสร้าง มีลักษณะเป็นบ้านพักอาศัยประเภทต่าง ๆ เเพง โรงจอดรถ ร้านค้า และอื่น ๆ และอยู่ในพื้นที่ของชุมชนริมคลองเพรียว ตำบลตะกุด อำเภอเมืองสระบุรี จำนวน 24 สิ่งปลูกสร้าง มีลักษณะเป็นบ้านพักอาศัยประเภทต่าง ๆ เเพงพักชั่วคราว โรงจอดรถ ร้านค้าและอื่น ๆ ดังนั้น ผลกระทบด้านโยกย้ายเวนคืนจึงอยู่ในระดับสูง	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1) ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการโยกย้ายต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับ 2) สำรวจความเห็นกลุ่มผู้โยกย้าย บริเวณพื้นที่ของ รฟท.	-



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.2 การโยกย้ายและ เวนคืน (ต่อ)	ระยะดำเนินการ การโยกย้ายสิ่งปลูกสร้างได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ตั้งแต่ช่วงการก่อสร้าง ในช่วงดำเนินการจึงมีเฉพาะ กิจกรรมการเดินขบวนรถไฟเท่านั้น ซึ่งไม่ก่อ ให้เกิดผลกระทบต่อการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการ -
4.3 การสาธารณสุข และสุขภาพ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง พื้นที่โครงการอยู่ในความดูแลของสถานบริการ สาธารณสุขระดับปฐมภูมิ 6 แห่ง ได้แก่ (1) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกสว่าง (2) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลดาวเรือง (3) ศูนย์บริการสาธารณสุข 2 เขาคูบา (4) คลินิก หมอครอบครัว โรงพยาบาลเทศบาล (5) โรงพยาบาล ส่งเสริมสุขภาพตำบลตะกุด (6) โรงพยาบาล ส่งเสริมสุขภาพตำบลลิ้นช้าง และสถานบริการ สาธารณสุขระดับตติยภูมิ 1 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลสระบุรี กิจกรรมของโครงการใน ระยะก่อสร้างจำเป็นต้องมีการรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง การปรับพื้นที่ การบดอัดดิน งานดิน การขนย้าย วัสดุก่อสร้าง การขุดเจาะ และการตอกเสาเข็ม อาจทำให้ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1) จัดเตรียมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นไว้ ในพื้นที่โครงการและสนับสนุน ประสาน งานกับสถานบริการสาธารณสุขในบริเวณ ใกล้เคียง 2) หากเกิดโรคระบาด ให้ปฏิบัติตาม ข้อกำหนดหรือมาตรการของทางราชการ หรือกระทรวงสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง พื้นที่ดำเนินการ พื้นที่แนวเส้นทางโครงการและบริเวณที่มี การขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ รวมถึงพื้นที่ชุมชนที่ อาจได้รับผลกระทบ วิธีดำเนินการ 1) บันทึกสถิติอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุ/ อุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการต่อประชาชน 2) บันทึกสถิติอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง ของโครงการต่อประชาชน ระยะเวลาดำเนินการ ตั้งแต่ระยะเตรียมการก่อสร้าง จนถึงระยะ ดำเนินการของโครงการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.3 การสาธารณสุข และสุขภาพ (ต่อ)	ได้รับการสัมผัสฝุ่นละออง ระดับเสียง ความ สั่นสะเทือน กากของเสียจากโครงการ อุบัติเหตุ จากการสัญจรผ่านบริเวณก่อสร้าง การเกิดโรค ที่มาจากคนงานต่างถิ่น การแย่งใช้ระบบบริการ สาธารณสุขเมื่อเกิดการเจ็บป่วยของคนงาน ก่อสร้างซึ่งอาจแย่งทรัพยากรสาธารณสุขของ ประชาชน นอกจากนี้ อาจเกิดความวิตกกังวล จากการก่อสร้างของโครงการอีกด้วย อย่างไรก็ตาม บริเวณใกล้พื้นที่โครงการมีหน่วยบริการ สาธารณสุขกระจายอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ โดยห่างจากแนวรถไฟของโครงการไม่มาก หาก เกิดเหตุการณ์ไม่คาดฝันจะสามารถนำผู้ป่วยส่ง ตรงไปยังหน่วยบริการสาธารณสุขได้ ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการใน ระยะก่อสร้างในระดับปานกลาง		หน่วยงานรับผิดชอบ 1) บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง 2) ที่ปรึกษาควบคุมงาน



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.3 การสาธารณสุข และสุขภาพ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการของโครงการ กิจกรรมที่จะเกิดขึ้นคือกิจกรรมการเดินรถไฟเท่านั้น ซึ่งคาดว่าจะกิจกรรมที่ส่งผลกระทบด้านการสาธารณสุขต่อประชาชนเกิดขึ้นได้ยาก เนื่องจากโครงการเป็นการต่อขยายจากทางรถไฟเดิมที่มีอยู่ในพื้นที่ และประชาชนมีความคุ้นชิน อย่างไรก็ตามอาจเกิดความวิตกกังวลจากโครงการเกิดขึ้นได้ตลอดระยะดำเนินการของโครงการ ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1) จัดเตรียมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นไว้ในพื้นที่โครงการและสนับสนุน 2) ประสานงานกับสถานบริการสาธารณสุขในบริเวณใกล้เคียง 3) ต้องกำหนดช่วงเวลาพักสำหรับคนงานซ่อมบำรุงที่ปฏิบัติงานกับ เครื่องจักร อุปกรณ์/ที่มีเสียงดังหรือสั่นสะเทือน 4) จัดให้มีรถสำหรับส่งคนงานไปยังสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง 5) หากเกิดโรคระบาด ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือมาตรการของทางราชการ หรือกระทรวงสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด	ระยะดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ พื้นที่แนวเส้นทางโครงการและบริเวณที่มีการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ รวมถึงพื้นที่ชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบ วิธีดำเนินการ สรุปสถิติเรื่องร้องเรียนและการบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน พร้อมการดำเนินการแก้ไขปัญหา อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ระยะเวลาดำเนินการ ตั้งแต่ระยะเตรียมการก่อสร้าง จนถึงระยะดำเนินการของโครงการ หน่วยงานรับผิดชอบ 1) การรถไฟแห่งประเทศไทย 2) ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การรื้อย้ายสิ่งกีดขวาง การปรับพื้นที่ การบดอัดดิน งานดิน การขนย้ายวัสดุก่อสร้าง การขุดเจาะและการตอกเสาเข็ม อาจทำให้คนงานก่อสร้างได้รับผลกระทบด้านอาชีวอนามัยจากการรับสัมผัสฝุ่นละออง ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน ตลอดจนอุบัติเหตุจากการทำงานซึ่งอาจเกิดจากสภาพการที่ไม่ปลอดภัย และการกระทำของคนงานก่อสร้างที่ไม่ปลอดภัย จากการทำงานกลางแจ้ง และทำงานกับเครื่องจักรขนาดใหญ่ รวมทั้งการเกิดโรคระบาดภายในคนงานก่อสร้างด้วยกัน จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการในระยะก่อสร้างในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1) ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เป็นปัจจุบัน 2) จัดพื้นที่ก่อสร้าง ที่พักคนงานก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมการก่อสร้างให้ถูกสุขลักษณะ รวมทั้งรื้อถอนช่วงเสร็จสิ้นการก่อสร้าง 3) จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันและระงับอัคคีภัยให้มีความเพียงพอความเหมาะสม และดูแลการใช้อุปกรณ์นั้น 4) จัดให้มีการอบรมเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับคนงานก่อสร้าง 5) จัดให้มีการอบรมเกี่ยวกับวิธีป้องกันอัคคีภัยและการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นอย่างถูกวิธี	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้างพื้นที่ดำเนินการ 1) พื้นที่ก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางโครงการ 2) พื้นที่พักคนงาน วิธีดำเนินการ 1) บันทึกสถิติอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยของพนักงาน/คนงานก่อสร้าง 2) บันทึกสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในที่พักคนงาน ระยะเวลาดำเนินการ ตลอดระยะเตรียมการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ 1) บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง 2) ที่ปรึกษาควบคุมงาน



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.4 อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)		6) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ เหมาะสม และควบคุมดูแลให้คนงาน ก่อสร้างใส่ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ ก่อสร้าง 7) จัดทำแผนฉุกเฉิน และอบรมบุคคลที่ เกี่ยวข้องให้ทราบถึงหน้าที่ รวมถึงแนวทาง ปฏิบัติที่เหมาะสม เพื่อเตรียมพร้อมรับมือ สถานการณ์ฉุกเฉิน	
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการของโครงการ กิจกรรมที่จะ เกิดขึ้นคือกิจกรรมการเดินรถไฟเท่านั้น ซึ่งคาดว่า กิจกรรมที่ส่งผลกระทบด้านอาชีวอนามัยต่อ พนักงานผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่สถานีรถไฟ และใน งานซ่อมบำรุงรักษาเท่านั้น เช่น ผลกระทบจาก การทำงานผลิตหลักการยศาสตร์ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น จากการซ่อมบำรุงรักษา การสัมผัสน้ำมันเครื่อง น้ำมันหล่อลื่นจากการปฏิบัติงานซ่อมบำรุง ฯลฯ ดังนั้น จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ 1) จัดให้มีแผนฉุกเฉินและดำเนินการฝึกซ้อม แผนให้ เป็นไป ตาม ข้อ กำหนด ของ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง 2) ตรวจสอบอุปกรณ์ดับเพลิง อุปกรณ์ป้องกัน ส่วนบุคคล รวมทั้งอุปกรณ์สื่อสารให้อยู่ใน สภาพพร้อมใช้งานได้อยู่ตลอดเวลา 3) ให้พนักงานหรือเจ้าหน้าที่สวมใส่อุปกรณ์ ป้องกันส่วนบุคคลตามความเหมาะสมของ ลักษณะงานและพื้นที่ปฏิบัติงาน	ระยะดำเนินการ -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.5 สุนทรียภาพและ การท่องเที่ยว	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> กิจกรรมการก่อสร้างและรูปแบบโครงสร้าง ยกระดับของโครงการอาจก่อให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงหรือบดบังทัศนียภาพของสถานที่ สำคัญที่อยู่ประชิดแนวเส้นทางโครงการ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1) ออกแบบองค์ประกอบและขนาดของ โครงการ รวมถึงเลือกใช้สีที่ เหมาะสมและ สอดคล้องกับสถาปัตยกรรมพื้นที่ 2) ออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์ให้มีความ กลมกลืนกับสภาพแวดล้อมบริเวณพื้นที่ โครงการ	<u>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> -
	<u>ระยะดำเนินการ</u> ในระยะดำเนินการ โครงการจะกลับสู่สภาวะปกติ และไม่มีการก่อสร้าง โดยรถไฟจะวิ่งในแนว เส้นทางเดิมที่ประชาชนคุ้นเคยอยู่แล้ว และ โครงการได้ออกแบบระบบสถานีและโครงสร้าง พื้นฐานให้กลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ ทั้งนี้ โครงการอาจเกิดผลในเชิงบวกต่อ ภาพลักษณ์เมืองในระยะยาว หากมีการบริหาร จัดการภูมิทัศน์ร่วมกับท้องถิ่นอย่างเหมาะสม ดังนั้น ผลกระทบในระยะดำเนินการคาดว่าจะอยู่ใน ระดับต่ำ	<u>ระยะดำเนินการ</u> ตรวจสอบ ดูแลรักษาต้นไม้ในพื้นที่สีเขียวให้ เจริญเติบโตดีอยู่เสมอ	<u>ระยะดำเนินการ</u> -



ตารางที่ 2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (ต่อ)			
4.6 แหล่งโบราณสถาน โบราณคดี และ สถานที่สำคัญ ทางประวัติศาสตร์	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ผล การตรวจสอบพบแหล่งโบราณคดี และ โบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน จำนวน 3 แห่ง (1) วัดศาลาแดง ตำบลปากเพรียว (280 เมตร จากแนวเส้นทาง) (2) วัดหนองโสน (วัดป่าสัก) ตำบลปากเพรียว (456 เมตร จากแนวเส้นทาง) (3) วัดหนองบัว ตำบลลิ้นจี่ (850 เมตร จาก แนวเส้นทาง) จากการประเมินผลกระทบด้าน ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างของ โครงการ พบว่า โบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน ทั้ง 3 แห่ง ไม่ได้รับผลกระทบและไม่สามารถรับรู้ ได้ถึงความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างแต่อย่างใด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1) ในกรณีที่พื้นที่ก่อสร้างโครงการมีความ เป็นไปได้ที่จะพบแหล่งโบราณคดี จะต้อง ให้นักโบราณคดีเข้าร่วมในการสำรวจ 2) หากขุดพบหลักฐาน ขึ้นส่วนโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี และแหล่ง ศิลปกรรมให้ หยุดการก่อสร้างและแจ้งกรมศิลปากรหรือ สำนักศิลปากรใน พื้นที่ทันทีรวมทั้งต้อง อนุญาตให้นักโบราณคดีจากกรมศิลปากร หรือสำนัก ศิลปากรในพื้นที่สามารถเข้า สำรวจได้ตลอดเวลา 3) ให้เลือกใช้เครื่องจักร วิธีการก่อสร้างที่ ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง -
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการ (เมื่อโครงการเปิดให้ บริการ) กิจกรรมของโครงการ เช่น การเดินรถ การใช้เสียงของขบวนรถไฟ การเคลื่อนไหวของ ผู้โดยสาร และการใช้พื้นที่บริเวณสถานี ฯลฯ จะ ไม่ก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนหรือการเปลี่ยนแปลง ทางกายภาพที่มีนัยสำคัญต่อโบราณสถานหรือ สถานที่สำคัญใด ๆ	ระยะดำเนินการ -	ระยะดำเนินการ -

6.4 การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

งานการยกระดับทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่มีถนนพหลโยธินผ่านเมือง ตัดกับทางรถไฟเป็นโครงการก่อสร้างที่มีขนาดใหญ่ มีกระบวนการและกิจกรรมก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับ สาธารณชนและสภาพแวดล้อมโดยรอบส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ตามแนวสายทาง รวมถึง ประชาชนผู้ใช้เส้นทางจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ จึงจำเป็นต้องดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของ ประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการต่อกลุ่มเป้าหมายที่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ เพื่อเป็นการนำเสนอข้อมูลโครงการ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะมา วิเคราะห์ประกอบการศึกษา เพื่อเชื่อมโยงความคิดในทุกมิติและสร้างแนวร่วมจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง อย่างครอบคลุม พร้อมทั้งป้องกันผลกระทบอันเกิดจากการพัฒนาโครงการ

6.4.1 วัตถุประสงค์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและรับฟังความคิดเห็น การศึกษาความเหมาะสม การออกแบบ รายละเอียด และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในงานการยกระดับทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรี เพื่อ แก้ไขปัญหาจราจร

2) เพื่อให้สาธารณชนได้เห็นถึงความสำคัญและความจำเป็นของงานการยกระดับทางรถไฟใน โครงการ พร้อมทั้งสร้าง “แนวร่วม” จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในภาคส่วนต่าง ๆ ให้เกิดความเข้าใจยอมรับ และมีส่วนร่วมกับการรถไฟฯ ในการผลักดันโครงการไปสู่ความสำเร็จ

3) เพื่อเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายได้แสดงความคิดเห็น แลกเปลี่ยนข้อมูล และข้อเสนอแนะ โดยนำความเห็นที่ได้มาประกอบการศึกษา เพื่อให้การพัฒนาโครงการสอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพ พื้นที่ของโครงการ

6.4.2 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการได้พิจารณาให้สอดคล้อง กับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และแนวทาง การมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของ สผ. ฉบับเดือนสิงหาคม 2566

การดำเนินงานในกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน มุ่งเน้นการเชื่อมโยงความคิดในทุกมิติ และการสร้างการมีส่วนร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียอย่างครอบคลุม โดยมีบทบาทสำคัญในการแลกเปลี่ยน ข้อมูลข่าวสารระหว่างประชาชนและผู้ดำเนินโครงการ เป็นทั้งผู้ให้และผู้รับ (Two-way Communication) และครอบคลุมถึงการให้คำแนะนำและคำปรึกษาหารือ (Consultation) กับกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ โดยกำหนดให้มีบุคลากรหลัก ประกอบด้วย ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม และ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อนำเสนอ ชี้แจง และรับฟังข้อมูลจากประชาชน



โดยกำหนดวิธีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ 3 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 แนะนำโครงการกับแกนนำทางความคิดในพื้นที่ เน้นการให้ข้อมูลโครงการในทุกระดับ และเน้นกลุ่มเป้าหมายระดับผู้วางแนวนโยบาย เช่น การแนะนำโครงการให้กับผู้บริหารในพื้นที่ ครอบคลุมไปถึงผู้นำแผนไปปฏิบัติโดยการให้ข้อมูลข่าวสารที่สำคัญในพื้นที่ประกอบด้วย การแนะนำโครงการต่อผู้บริหารในพื้นที่ระดับจังหวัดและการแทรกวาระการประชุมและสัมมนาเชิงลึก (ต่อเนื่องตลอดโครงการ)

ช่วงที่ 2 สร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ เป็นการประชาสัมพันธ์ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างทั่วถึงและร่วมรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะ โดยเน้นกลุ่มผู้นำทางด้านความคิดและผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ ประกอบด้วย 4 กิจกรรม ได้แก่

- (1) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 1
- (2) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1
- (3) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 2
- (4) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

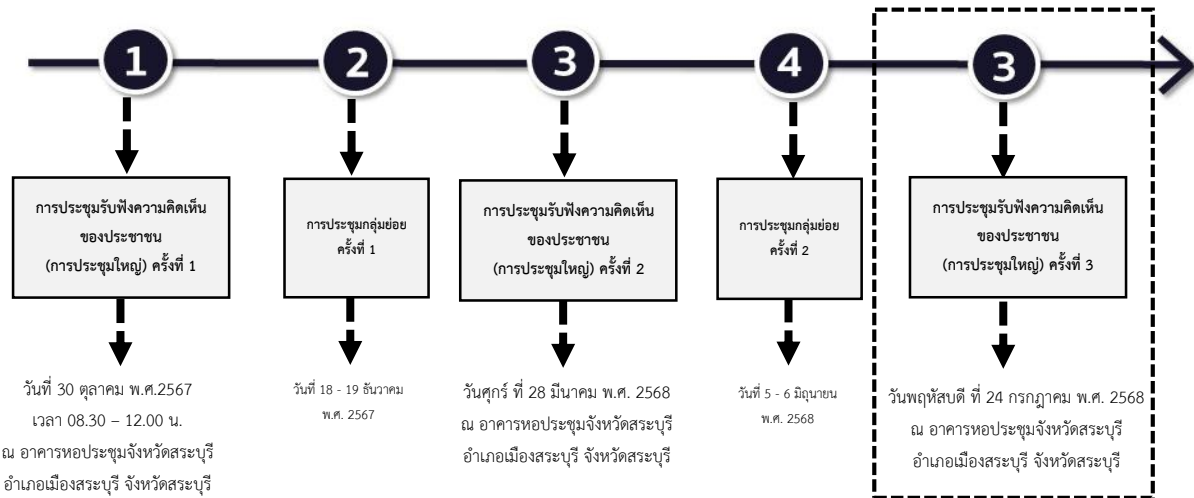
ช่วงที่ 3 สรุปผลการศึกษาของโครงการ เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาในประเด็นต่าง ๆ ที่ชัดเจน ทั้งด้านวิศวกรรมการออกแบบ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ในรูปแบบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 3

6.3.3 กลุ่มเป้าหมายของโครงการ

การกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์จะพิจารณาจากผู้มีส่วนได้เสียครอบคลุมทุกภาคส่วนตามแนวทางการจำแนกผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ของ สผ. ฉบับเดือน สิงหาคม 2566



6.3.4 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



กิจกรรม	ระยะเวลาดำเนินงาน (เดือน)											
	2567				2568							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	ก.ค.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.
การมีส่วนร่วมของประชาชน												
• รวบรวมข้อมูลและวางแผนเตรียมงาน												
• การเข้าพบหารือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและผู้นำชุมชนในพื้นที่												
• การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 1												
• การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1												
• การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 2												
• การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2												
• การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 3												
การดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์												
• การเชิญสื่อมวลชนเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (กลุ่มใหญ่)												
• การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร กิจกรรมที่สำคัญของโครงการ												
• การจัดทำนิทรรศการ												
• การจัดทำเอกสารประกอบการประชุม สื่อและสื่อพิมพ์ต่างๆ ได้แก่ เอกสารเผยแพร่ป้ายประชาสัมพันธ์ วิดีทัศน์ และเว็บไซต์โครงการ												

1. การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 1

ดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 1 ในวันพุธที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2567 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ อาคารหอประชุมจังหวัดสระบุรี อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 240 คน (ไม่รวมผู้ที่รับผิดชอบในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม)



ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญจากการประชุมใหญ่ ครั้งที่ 1

ด้านรายละเอียดโครงการ

- เสนอแนะให้พัฒนาพื้นที่ใต้ทางรถไฟ 2 แสนตารางเมตร เป็นพื้นที่นันทนาการและพื้นที่เศรษฐกิจ
- เสนอแนะให้ทำผนังกันเสียง และออกแบบพื้นรางรถไฟให้มีช่องเพื่อป้องกันการเสียงดัง รวมถึงป้องกันสิ่งของตกหล่นจากช่องรถไฟตกลงด้านล่าง
- เสนอแนะให้มีการออกแบบงานยกระดับทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรี ให้มีความสอดคล้องและกลมกลืนกับแบบทางรถไฟความเร็วสูง
- เสนอแนะให้คงสถานีรถไฟสระบุรีไว้ และปรับปรุงให้มีความเหมาะสม เพื่อสร้างแลนด์มาร์คเมืองสระบุรี
- ควรมีการออกแบบถนนเลียบทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงสถานีรถไฟกับพื้นที่อื่น ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ
- ในการพัฒนาโครงการเสนอแนะให้บริษัทที่ปรึกษาประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสระบุรี และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่
- ควรออกแบบพื้นที่ที่เหมาะสมและอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และคนพิการ เช่น การจัดให้มีลานจอดรถสำหรับผู้พิการ เป็นต้น
- ควรออกแบบให้มีห้องรับรองสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยว



- เสนอแนะให้พิจารณาเรื่องความมั่นคงของประเทศด้วย โดยพิจารณาการออกแบบโครงการไม่ให้กระทบต่อการเคลื่อนย้ายกำลังพลและอุปกรณ์ทางทหารในพื้นที่จังหวัดสระบุรี ซึ่งถือเป็นฐานที่มั่นหลักของกองทัพในกรณีเกิดสงคราม
- เสนอให้ออกแบบพื้นที่สถานีเพื่อให้ประชาชนสามารถมาจับจ่ายใช้สอยได้ เช่น การจัดตั้งตลาดได้รู้ หรือสวนสาธารณะ
- เสนอแนะให้ถนนเลียบริมทางรถไฟแบ่งช่องจราจรสำหรับรถมอเตอร์ไซด์ และชาเลนจ์เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- เสนอให้เพิ่มจุดข้ามทางรถไฟบริเวณซอยเสื่อขบ เนื่องจากพื้นที่นี้มีโรงพยาบาลสระบุรี 2 ซึ่งการสร้างจุดข้ามจะช่วยลดปัญหาการจราจรและเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงบริการของโรงพยาบาล
- เสนอให้มีการสร้างอุโมงค์ลอดใต้รางรถไฟที่ตรงกับเส้นตลาดนอก เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรและลดปัญหาการจราจรในบริเวณนี้
- เพื่อลดผลกระทบต่อแนวท่อระบายน้ำและแนวท่อประปา และระบบสาธารณูปโภคอื่น ๆ บริษัทที่ปรึกษาควรหารือกับหน่วยงานท้องถิ่นก่อนออกแบบระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานอย่างละเอียดก่อนดำเนินการก่อสร้าง

ด้านสิ่งแวดล้อม

- ควรมีการศึกษาผลกระทบด้านสุขภาพต่อกลุ่มเปราะบาง เนื่องจากกลุ่มนี้อาจได้รับผลกระทบจากเสียงดัง และฝุ่นละออง ซึ่งอาจส่งผลเสียต่อสุขภาพได้
- เสนอแนะให้มีการควบคุมด้านความปลอดภัยในช่วงก่อสร้างโครงการ
- ควรมีการปลูกต้นไม้หลังจากเสร็จสิ้นการก่อสร้างทางรถไฟ เพื่อช่วยลดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง
- ควรทำการศึกษาระบบระบายน้ำในพื้นที่ เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่ชุมชนและที่ดินของประชาชน
- ควรมีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมมากที่สุดเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนอย่างเหมาะสม
- ควรมีการควบคุมผู้รับเหมาอย่างเข้มงวดในช่วงการก่อสร้างโครงการ เนื่องจากหลายโครงการที่ผ่านมาแสดงให้เห็นถึงการขาดการควบคุมผู้รับเหมาที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
- ควรมีการติดตามตรวจสอบผลกระทบในช่วงก่อสร้างและดำเนินการ เพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่

ด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

- ปัจจุบันมีชุมชนที่อาศัยอยู่ในที่ดินของการรถไฟ ซึ่งประชาชนได้อยู่อาศัยมานาน หากมีความจำเป็นต้องโยกย้ายชุมชนดังกล่าว อาจทำให้ชาวบ้านเกิดความวิตกกังวล จึงขอเสนอแนะให้มีการศึกษาสภาพความเป็นอยู่ของชุมชน พร้อมทั้งพิจารณาโครงการบ้านมั่นคงของกรมพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ซึ่งเป็นโครงการที่มุ่งแก้ไขปัญหามลพิษที่ที่ดิน

- ควรจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนในชุมชนสำหรับโครงการ เพื่อให้สามารถรับเรื่องร้องเรียนได้อย่างสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

- เสนอแนะให้มีการวางแผนการประชาสัมพันธ์โครงการไว้ที่สถานีสระบุรี เพื่อให้ประชาชนได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึง

2. การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

ดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18 - 19 ธันวาคม พ.ศ. 2567 โดยกำหนดการประชุม 4 กลุ่ม ดังนี้

วันพุธที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2567

- เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุม องค์การบริหารส่วนตำบลโคกสว่าง ตำบลโคกสว่าง อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี

- เวลา 13.30-16.30 น. ณ อาคารร่วมใจ เทศบาลเมืองสระบุรี ตำบลปากเพรียว อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี

วันพฤหัสบดีที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2567

- เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุม เทศบาลตำบลตะกุด ตำบลตะกุด อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี

- เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ศาลาการเปรียญ วัดหนองบัว ตำบลลี้ช้าง อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี

โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 223 คน (ไม่รวมผู้ที่รับผิดชอบในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม)



ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

ด้านรายละเอียดโครงการ

- ควรออกแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟให้เหมาะสมและมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และคนพิการ เช่น การจัดให้มีบันไดเลื่อน ลิฟต์ และลานจอดรถสำหรับผู้พิการ เป็นต้น



- โครงการได้มีการประเมินถึงความสะดวกของผู้สูงอายุที่ใช้บริการหรือไม่ ถ้ายกระดับให้สูงขึ้นจะเกิดความไม่สะดวกสำหรับผู้สูงอายุและเด็ก อย่างไรก็ตาม สถานีรถไฟเดิมจะมีความสะดวกกว่าเพราะเป็นพื้นราบ
- ควรออกแบบก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟให้กระทบต่อประชาชนที่ต้องโยกย้ายให้น้อยที่สุด
- ควรคงสถานีรถไฟสระบุรีให้อยู่ในตำแหน่งเดิม หากมีการย้ายไปไปรวมกับสถานีรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากขึ้น และทำให้การค้าขายบริเวณสถานีรถไฟสระบุรีเดิมได้รับผลกระทบ
- เสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเพิกถอนพื้นที่ที่อยู่นอกเขต 40 เมตรจากเขตรางรถไฟ โดยไม่ต้องเข้าพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- เสนอแนะให้มีการออกแบบถนนใต้ทางยกระดับรถไฟ เพื่อสามารถสัญจรได้
- เสนอแนะให้มีการเพิ่มแสงสว่างบริเวณพื้นที่ใต้ทางรถไฟ รวมถึงปรับทัศนียภาพให้สวยงาม

- มีความกังวลว่าจะมีผู้บุกรุกใช้พื้นที่ใต้ทางรถไฟเมื่อก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ

ด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

- เสนอแนะให้ประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนส่งรายชื่อเพื่อเข้าร่วมโครงการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยในชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาระบบรางในพื้นที่ ของสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) เพื่อป้องกันการเกิดปัญหากับประชาชนในอนาคต
- การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทที่ปรึกษาควรมีการลงพื้นที่เพื่อแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับครัวเรือนที่จะต้องมีการโยกย้าย โดยแจ้งผ่านผู้นำชุมชนในพื้นที่ หรือเป็นการเข้าพบประชาชนรายบุคคล

3. การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 2

ดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 2 ในวันศุกร์ที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ อาคารหอประชุมจังหวัดสระบุรี อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 196 คน





ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญจากการประชุมใหญ่ ครั้งที่ 2

ด้านรายละเอียดโครงการ

- เสนอแนะให้พิจารณาขยายระยะทางยกระดับทางรถไฟจากถนนเลี้ยวเมืองฝั่งตะวันตกอีกประมาณ 1 กิโลเมตร เพื่อให้การเชื่อมต่อพื้นที่ต่าง ๆ ได้ครอบคลุมยิ่งขึ้นโดยเฉพาะบริเวณศาลากลางจังหวัดเดิมและชุมชนบ้านอ้อย
- เสนอแนะให้มีทาง Local Road ลอดใต้โครงสร้างทางรถไฟในลักษณะคล้ายกับโครงการไฮปเวลได้หรือไม่
- เสนอแนะให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาการออกแบบรูปแบบการก่อสร้าง Local Road จากจังหวัดสระบุรีที่เชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย และนำมาชี้แจงความเป็นไปได้ของการดำเนินการดังกล่าว

ด้านสิ่งแวดล้อม

- ในการพัฒนาโครงการอาจจะส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยเฉพาะในกลุ่มประชาชนที่มีความเปราะบางต่อปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ เด็ก และผู้ป่วยโรคระบบทางเดินหายใจ พบว่ามีความเสี่ยงต่อผลกระทบจากฝุ่นละอองและเสียงรบกวนที่เพิ่มสูงขึ้น อีกทั้งในการก่อสร้างในหลายพื้นที่ยังพบว่าผู้รับเหมาไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ซึ่งกรณีดังกล่าวไม่มีแก้ไขปัญหาย่างชัดเจน ดังนั้นจึงเสนอแนะให้บริษัทที่ปรึกษากำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด
- ประชาชนยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ไม่ว่าจะเป็นผลกระทบต่อจราจร ปัญหาของชุมชนเขาควา รวมถึงผลกระทบระหว่างการก่อสร้าง อาทิ ฝุ่นละออง PM 2.5 มลพิษทางเสียง มลพิษทางน้ำ และมลพิษอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในกระบวนการก่อสร้าง ดังนั้นจึงเสนอแนะให้บริษัทที่ปรึกษากำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมปัญหาต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น

ด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

- โครงการมีมาตรการช่วยเหลือชุมชนเขาควาที่จะต้องมีการโยกย้าย 90 หลังคาเรือนอย่างไร
- กรณีที่ไม่ได้ลงทะเบียนเข้าร่วมโครงการของสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องจะช่วยเหลืออย่างไร
- ควรมีการจัดประชุมในพื้นที่ชุมชนเพิ่มเติม และเสนอแนะให้มีหน่วยงานราชการเข้าประชุมด้วย

- ได้รับแจ้งเรื่องราวร้องทุกข์จากประชาชนในพื้นที่ชุมชนเขาควา ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ โดยมีประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณริมทางรถไฟจำนวน 90 ครัวเรือน ที่ไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินเป็นของตนเอง เมื่อเกิดปัญหาความเดือดร้อนขึ้น จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาให้ความช่วยเหลืออย่างเหมาะสม
- ด้านที่อยู่อาศัยและการโยกย้ายบ้านเรือนต้องมีการตรวจสอบสิทธิในที่ดินอย่างละเอียด เพื่อให้เป็นไปตามหลักสิทธิและความชอบธรรมตามกฎหมาย ทั้งนี้ ทางจังหวัดมีระเบียบข้อบังคับที่ครอบคลุมประเด็นเหล่านี้อยู่แล้ว และพร้อมที่จะดำเนินการให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย

4. การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

ดำเนินการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 5-6 มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยกำหนดการประชุม 4 กลุ่ม ดังนี้

วันพฤหัสบดีที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2568

- เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุม องค์การบริหารส่วนตำบลโคกสว่าง ตำบลโคกสว่าง อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี
- เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมพระพุทธราย 1 ชั้น 1 ที่ว่าการอำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี

วันศุกร์ที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2568

- เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุม เทศบาลตำบลตะกุด ตำบลตะกุด อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี
- เวลา 13.30 - 16.30 น. ณ ศาลาการเปรียญ วัดหนองบัว ตำบลตลิ่งชัน อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี

โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 130 คน (ไม่รวมผู้ที่รับผิดชอบในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม)





ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

ด้านรายละเอียดโครงการ

- การออกแบบพื้นที่ของสถานีรถไฟให้เหมาะสมและมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และคนพิการ เช่น การจัดให้มีบันไดเลื่อน ลิฟต์ และลานจอดรถสำหรับผู้พิการ เป็นต้น

- เสนอแนะให้มีการปรับสีของสถานีให้โดดเด่น

- ควรมีการออกแบบพื้นที่โครงการให้สอดคล้องกับบริบทของชุมชนโดยรอบ โดยไม่กีดขวางเส้นทางสัญจรเดิม และจัดให้มีเส้นทางที่ปลอดภัยสำหรับประชาชนผู้สัญจร

ด้านสิ่งแวดล้อม

- เสนอแนะให้โครงการคำนึงถึงการอยู่ร่วมกันกับชุมชนโดยรอบในระยะยาว โดยควรจัดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น การก่อสร้างแนวกันเสียง การเพิ่มพื้นที่สีเขียวหรือปลูกต้นไม้ให้ร่มเงา การจัดทางจักรยาน และทางเดินเท้าที่ปลอดภัย

ด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

- ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายจะมีมาตรการและต้องมีหลักเกณฑ์ในการช่วยเหลืออย่างไรบ้าง เนื่องจากไม่ได้ลงทะเบียนสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) (พอช.) ในโครงการแก้ไขปัญหาที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้ต่ำในชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาระบบรางในพื้นที่

- เสนอแนะให้มีการรวมกลุ่มของประชาชนในพื้นที่โดยเฉพาะชุมชนเขาควา เพื่อเป็นตัวแทนในการเจรจาและติดตามความคืบหน้าของโครงการ ทั้งนี้ แม้ยังไม่มีกำหนดรูปแบบอย่างเป็นทางการ แต่ควรมีการจัดตั้งกลไกหรือโครงสร้างที่ชัดเจนเพื่อทำหน้าที่ในการประสานงาน สื่อสาร และเสนอข้อคิดเห็นของประชาชนอย่างเป็นระบบ ซึ่งจะช่วยลดความตึงเครียด และแบ่งเบาความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น โดยเฉพาะการเข้าร่วมรับฟังความเห็นในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ควรมีการเปิดโอกาสให้ชุมชนสะท้อนข้อกังวลและข้อเสนอแนะได้อย่างเป็นรูปธรรม

6.3.5 กำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 3

กำหนดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 3 งานศึกษารูปแบบออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม งานยกระดับทางรถไฟในเขตเมืองสระบุรี เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ในวันพฤหัสบดีที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ อาคารหอประชุมศูนย์ราชการจังหวัดสระบุรี ตำบลตะกุด อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี มีรายละเอียดดังนี้



08.30 – 09.00 น.	ลงทะเบียน รับเอกสารประกอบการประชุม และชมบอร์ด นิทรรศการ พร้อมรับประทานอาหารว่าง
09.00 – 09.15 น.	กล่าวรายงานการประชุมและกล่าวเปิดการประชุม
09.15 – 09.30 น.	ชมวีดิทัศน์แนะนำโครงการ
09.30 – 10.30 น.	การนำเสนอแนะนำเสนอสรุปผลการศึกษาด้านวิศวกรรม ด้าน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
10.30 – 11.30 น.	การรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ
11.30 – 12.00 น.	สรุปผลการประชุม
12.00 น.	ปิดการประชุม และรับประทานอาหารกลางวัน

7. ติดต่อสอบถามเพิ่มเติม



การรถไฟแห่งประเทศไทย

1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ : 1690



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230
ผู้ประสานงาน : นายณัฐวุฒิ ขำเจริญ วิศวกรระบบราง
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1325



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230
ผู้ประสานงาน : นางสาววิรดา เมืองเงิน นักด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1401-5 ต่อ 135 หรือ 08 7356 1782
อีเมล : wirada_m@team.co.th



บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด

128/212 อาคารพญาไทพลาซ่า ชั้น 19 ถนนพญาไท
แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร
ผู้ประสานงาน : นายรัฐกร แก้วผณี โทรศัพท์ : 0 2129 3170



เว็บไซต์โครงการ



เพจ Facebook โครงการ