

การศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

รวบรวมข้อมูลศักยภาพของทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน (ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต) ร่วมกับการลงพื้นที่สำรวจภาคสนามเป็นตัวแทนของฤดูแล้ง และฤดูฝน

ผลที่ได้จะนำไปสู่การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการ ต่อไป

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น อาทิ



ควบคุมฝุ่นละอองอย่างเคร่งครัด จัดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง และรถบรรทุกต้องมีผ้าใบปิดคลุม วัสดุให้มิดชิด



กองดินและเศษวัสดุก่อสร้าง ต้องให้ห่างจากลำน้ำและทางระบายน้ำ อย่างน้อย 50 เมตร



การปรับพื้นที่ การตัดพืชน้ำ การขุดเปิดหน้าดิน การถมดิน ให้ดำเนินการในพื้นที่เขตทาง เท่านั้น



ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสีย ให้มีประสิทธิภาพตามเกณฑ์ อย่างสม่ำเสมอ



ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ทราบถึงแผนการก่อสร้างและแผนการปิดเส้นทางระหว่างชุมชน



จัดตั้งหน่วยงานรับเรื่องร้องเรียน เพื่อหาสาเหตุ และแจ้งผลการแก้ไข ให้ประชาชนทราบโดยเร็ว



การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

จัดประชุมทั้งหมด 5 ครั้ง ประกอบด้วย

▲ การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 1

วันพฤหัสบดีที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569 เวลา 08.30 น. - 12.00 น.

ณ ห้องประชุมทวารวดี 1 และ 2 โรงแรมใบด้า แกรนด์ ทวารวดี นครปฐม อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม



▲ การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

(การประชุมกลุ่มแกนนำทางความคิด/ผู้มีส่วนได้เสียในระดับตำบล)

วันที่ 28 - 30 เมษายน พ.ศ. 2569 จำนวน 6 กลุ่ม ในอำเภอสามพราน อำเภอกุสุมาลย์ อำเภอนครชัยศรี และอำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม



พร้อมทั้งจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผ่านหลากหลายช่องทาง เพื่อให้เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างทั่วถึงและครอบคลุม

ช่องทางการติดต่อ



การรถไฟแห่งประเทศไทย

1 ถนนรอมเมือง แขวงรอมเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
ศูนย์บริหารโครงการพิเศษ 1
โทรศัพท์ : 0 2220 4750 โทรสาร 0 2220 4764



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนพหลโยธิน แขวงพหลโยธิน เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10230
ผู้ประสานงาน : นายวีรชาติ เนื่องนิทานนท์ ตำแหน่ง วิศวกรโครงการ
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1314
อีเมล : weerachart_n@team.co.th



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแต้นส์ จำกัด

151 ถนนพหลโยธิน แขวงพหลโยธิน เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10230
ผู้ประสานงาน : นายอลงกรณ์ เกษมทอง ตำแหน่ง นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1401-5 ต่อ 135 หรือ 09 5982 5156
อีเมล : alongkon_k@team.co.th



บริษัท ทีมพลัส พาร์ทเนอร์ส จำกัด

151 ถนนพหลโยธิน แขวงพหลโยธิน เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10230
ผู้ประสานงาน : นางสาวนันทิยา สายหงส์ ตำแหน่ง สถาปนิก
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1718-9 หรือ 08 1824 0383
อีเมล : numpung_s@team.co.th



บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด

128/212 อาคารพญาไทพลาซ่า ชั้น 19 ถนนพญาไท แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
ผู้ประสานงาน : นายประวิทย์ สุดแก้ว ตำแหน่ง วิศวกรระบบไฟฟ้า
โทรศัพท์ : 0 2129 3170
อีเมล : prawat.mhpm@gmail.com



www.redlinesalaya-nakhonpathom.com



facebook :
รถไฟฟ้าสีแดง ช่วงศาลายา-นครปฐม

เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ (โบรชัวร์ ชุดที่ 2)
การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
(การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 2



โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงศาลายา - นครปฐม



ความเป็นมาของโครงการ

เนื่องด้วยพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองที่มีการพัฒนาและขยายตัว เป็นวงกว้างอย่างต่อเนื่อง และมีความหนาแน่นของประชากรสูง ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาเมืองเป็นไปอย่างมีทิศทาง และคงกิจกรรมในเมือง ให้สามารถดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง จึงได้มีการกำหนดแนวทางให้เกิดการพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยการสร้างระบบขนส่งมวลชนให้เชื่อมต่อกัน เพื่อให้สามารถเดินทางระหว่างกันได้อย่างสะดวก รัฐบาลจึงมีนโยบายในการจัดการ เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานระบบราง ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวก ยกระดับคุณภาพชีวิต และตอบสนองความต้องการของประชาชนด้านการเดินทาง

ทั้งนี้ โครงการระบบขนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันอีกด้วย โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ช่วงศาลายา - นครปฐม เป็นส่วนต่อขยายจากโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และเป็นส่วนหนึ่งในแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-Map)



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแต้นส์ จำกัด



บริษัท ทีมพลัส พาร์ทเนอร์ส จำกัด



บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม วิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจและการเงิน ประมาณราคาค่าก่อสร้าง (Cost Estimate) สำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)
- เพื่อจัดทำร่างพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน
- เพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และจัดทำร่างเอกสารประกวดราคา (Tender Document) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกล เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงศาลายา-นครปฐม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ประชาชนกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีระบบคมนาคมที่เชื่อมโยงถึงกันได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดเวลา
- ช่วยลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษบนถนน ส่งเสริมเศรษฐกิจปริมณฑล
- พัฒนาเครือข่ายระบบรางให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ระยะเวลาดำเนินงาน 450 วัน

การออกแบบแนวเส้นทาง

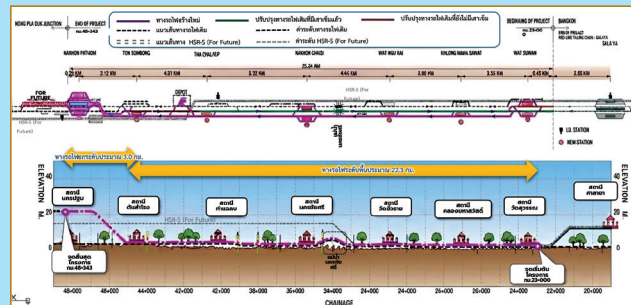
ทางรถไฟของโครงการเชื่อมต่อกับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วง ศิริราช-ตลิ่งชัน-ศาลายา โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการ ที่ตำแหน่ง กม.23+000 ผ่านสถานีวัดสุวรรณ ที่หยุดรถคลองมหาสวัสดิ์ สถานีวัดจรัญราษี สถานีท่าเสาหลัก สถานีต้นสำโรง ก่อนจะเบี่ยงแนวเส้นทางไปอยู่ฝั่งทิศใต้ของทางรถไฟเดิม จากนั้นจะยกระดับทางรถไฟเข้าสู่สถานีนครปฐม แล้วไปสิ้นสุดโครงการที่ปลายสถานีนครปฐมยกระดับ ตำแหน่ง กม.48+343 รวมระยะทางโครงการประมาณ 25.3 กิโลเมตร

โดยเป็นทางรถไฟแบบรางคู่ ขนาดความกว้างรางรถไฟ 1.00 เมตร (Metre-gauge) รองรับระบบรถไฟฟ้าวิ่งร่วมกับระบบรถไฟทางไกล โดยมีลักษณะโครงสร้างทางวิ่งแบ่งเป็น 2 รูปแบบ คือ

รูปแบบที่ 1 ช่วงสถานีวัดสุวรรณถึงสถานีต้นสำโรง เป็นทางรถไฟระดับพื้น ระยะทางประมาณ 22.3 กิโลเมตร โดยเป็นการก่อสร้างทางวิ่งใหม่เพิ่ม 1 ทาง ฝั่งด้านทิศใต้ของทางรถไฟเดิม และใช้แนวเส้นทางพร้อมปรับปรุงทางรถไฟเดิม 1 ทาง

รูปแบบที่ 2 ช่วงสถานีต้นสำโรงถึงสถานีนครปฐม เป็นทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร โดยเป็นการก่อสร้างทางวิ่งยกระดับใหม่รูปแบบรถไฟทางคู่

ทั้งนี้ แนวเส้นทางโครงการช่วงสถานีวัดสุวรรณถึงสถานีต้นสำโรง จะใช้ทางรถไฟเดิมที่เหลือ 1 ทาง ไว้สำหรับรองรับขบวนรถไฟขนส่งสินค้า



การออกแบบสถานี

แสดงถึงเอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรมท้องถิ่น โดยมีรูปแบบที่สอดคล้องกับตลอดเส้นทาง จัดวางพื้นที่ใช้สอยของสถานีทุกแห่งให้มีรูปแบบเดียวกัน เพื่อความสะดวกในการจดจำ และลดความสับสนในการใช้งานของผู้โดยสารตลอดจนมีความสอดคล้องกับพฤติกรรมการใช้งาน และการบริหารจัดการ

พร้อมทั้งจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทุกคน (Universal Design) โดยคำนึงถึงความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้บริการ และพนักงาน รวมถึงดูแลรักษาง่าย เหมาะกับงบประมาณ ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

รูปแบบสถานี

รูปแบบของสถานีทั่วไปจะเป็นอาคารระดับพื้น โดยจะมีชานชาลาอยู่ที่ระดับพื้น และชั้นจำหน่ายตั๋วอยู่ที่ชั้น 2 ยกเว้นสถานีนครปฐมจะเป็นอาคารสถานียกระดับ โดยมีชั้นจำหน่ายตั๋วอยู่ที่ชั้น 2 และชานชาลาอยู่ที่ชั้น 3

เบื้องต้นมีการออกแบบสถานีของโครงการ 3 รูปแบบ ประกอบด้วย



แนวคิดหลักในการออกแบบรูปแบบสถานี



ออกแบบสถานีให้มีรูปแบบที่ใกล้เคียงกันทั้งสายทาง เน้นความเรียบง่าย กันแดดกันฝนได้ดี สะดวกต่อการใช้งานและการดูแลรักษาใช้วัสดุที่ทนทาน ดูแลรักษาได้ง่าย สามารถระบายอากาศได้ดี

ทั้งนี้ ในการออกแบบนำแนวคิดหลักมาจากรูปแบบ "พระปฐมเจดีย์" โดยใช้ Pattern การกรูกระเบื้อง และเส้นสายโค้งเป็นหลักคิดในการออกแบบ เน้นบริเวณชัฏทางเข้าให้เป็นจุดเด่น เนื่องจากถนนที่วิ่งตรงสู่สถานีตรงกับบริเวณชัฏทางเข้า โดยสถานีอื่นชัฏประตูจะเป็นรูปแบบที่เรียบง่าย ส่วนของสถานีนครปฐมจะออกแบบให้สื่อถึงองค์พระปฐมเจดีย์

การออกแบบ – ปรับปรุง ย่านสถานี

ปรับปรุงระบบการสัญจรบริเวณย่านสถานีให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานีมากขึ้น รวมถึงการส่งเสริมให้การเข้าถึงสถานีง่ายขึ้น ทั้งการเดินเท้า รถยนต์ ทางจักรยาน ตลอดจนปรับปรุงภูมิทัศน์ของย่านสถานีให้มีความสวยงาม เป็นระเบียบ จัดผังใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งในเชิงพาณิชย์ และการเอื้อประโยชน์ต่อชุมชน

การออกแบบและวางผังศูนย์ซ่อมบำรุงฯ

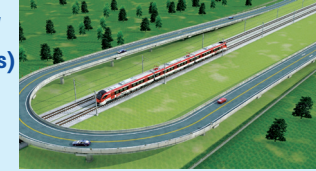
จากการศึกษาตำแหน่งที่เหมาะสมสำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงฯ จะอยู่บริเวณใกล้กับสถานีท่าเสาหลัก ห่างไปประมาณ 200 เมตร ทางทิศตะวันตก (ด้านสถานีต้นสำโรง) โดยมีแนวรั้วกันแยกพื้นที่อย่างชัดเจน

รูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน

รูปแบบที่ 1 ถนนยกระดับข้ามทางรถไฟในลักษณะรูปตัวยู (U-Shape Overpass)

จำนวน 2 แห่ง ได้แก่

- จุดตัด ถ.ศาลายา – วัดสุวรรณ
- จุดตัด ถ.เพชรเกษม – ศิริราช



รูปแบบที่ 2 สะพานยกระดับข้ามทางรถไฟในลักษณะแบบถนนตรง (Overpass) และรูปตัวแอล (L-Shape)

- จำนวน 2 แห่ง ได้แก่
- จุดตัดถนนกรมทางหลวงฯ นพ.5053 (หน้าวัดจรัญราษี)
 - จุดตัดทางหลักผ่านถนนรถยนต์ทางเข้าวัดจรัญราษี (อยู่ใกล้กับที่ตั้งหั่วรถจักรไอน้ำ)

รูปแบบที่ 3 ยกระดับทางรถไฟ (Elevated Railway) ข้ามถนนรถยนต์

จำนวน 4 แห่ง ได้แก่

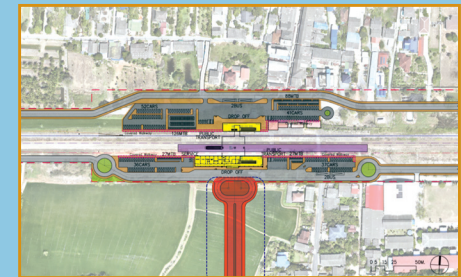
- จุดตัดถนนหน้าพระ (ถนนทหารบก)
- จุดตัดถนนทหารบก ขอย 3
- จุดตัดถนนทหารบก ขอย 13
- จุดตัดถนนทหารบก ขอย 15



การออกแบบถนนทางเข้า-ออกสถานี

การออกแบบถนนทางเข้า-ออกสถานี ลักษณะเป็นถนนตัดใหม่ เพื่อเชื่อมต่อกับสายหลักเข้าสู่สถานีได้โดยตรง จำนวน 5 สถานี ได้แก่

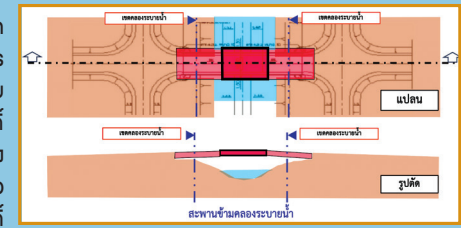
สถานีวัดสุวรรณ สถานีคลองมหาสวัสดิ์ สถานีวัดจรัญราษี สถานีนครชัยศรี และสถานีท่าเสาหลัก



โดยออกแบบเป็นถนนแนวใหม่ รองรับการเดินทาง 2 ทิศทาง ขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ และบ่อพักใต้ทางเท้า รวมความกว้างเขตทาง 23.00 เมตร

การออกแบบสะพานและถนนเชื่อมต่อพื้นที่สถานี

เพื่ออำนวยความสะดวกของผู้ใช้บริการ โครงการจึงมีแนวคิดที่จะออกแบบสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างพื้นที่ชุมชนฝั่งด้านทิศเหนือของคลองมหาสวัสดิ์



ให้สามารถเข้าสู่สถานีวัดสุวรรณ และสถานีคลองมหาสวัสดิ์ได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น