

เอกสารประชาสัมพันธ์



การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (ประชุมใหญ่) ครั้งที่ 2

งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคา

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกล
เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ช่วงศาลายา - นครปฐม



กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

- บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
- บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด
- บริษัท ทีมพลัส พาร์ตเนอร์ส จำกัด
- บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด



เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 2

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบนขบวนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงศาลายา – นครปฐม

1. ความเป็นมาโครงการ

เนื่องด้วยพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองที่มีการพัฒนาและขยายตัวเป็นวงกว้างอย่างต่อเนื่อง และมีความหนาแน่นของประชากรสูง ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาเมืองเป็นไปอย่างมีทิศทาง และคงกิจกรรมในเมืองให้สามารถดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง จึงได้มีการกำหนดแนวทางให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัด นครปฐม จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสงคราม และจังหวัดราชบุรี โดยการสร้างระบบขนส่งมวลชน ให้เชื่อมต่อกัน เพื่อให้สามารถเดินทางระหว่างกันได้อย่างสะดวก ซึ่งจะทำให้ผู้คนกระจายตัวไปอยู่อาศัย และเกิดการสร้างงานในพื้นที่ดังกล่าวในทิศทางที่เหมาะสม รัฐบาลจึงมีนโยบายในการจัดให้มีโครงการ ระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนโครงสร้าง พื้นฐานระบบราง ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวก ยกระดับคุณภาพชีวิต และตอบสนองความต้องการของ ประชาชนด้านการเดินทาง นอกจากนี้ โครงการระบบขนส่งมวลชนดังกล่าว ยังสร้างความเข้มแข็ง ทางเศรษฐกิจและเสริมสมรรถนะในการแข่งขันกับต่างประเทศ เช่น ลดการใช้พลังงาน ลดต้นทุน การขนส่ง เป็นต้น ถึงแม้ว่าจะมีการลงทุนสูงแต่ช่วยให้เกิดการพัฒนาด้านอื่น ๆ ตามมาอย่างต่อเนื่อง ในระยะยาว และเอื้อต่อการจัดระบบเศรษฐกิจพอเพียงในระดับบุคคลและชุมชนต่อไป ทั้งนี้ โครงการ ระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันอีกด้วย

การรถไฟแห่งประเทศไทย (การรถไฟฯ) ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยได้รับอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 และได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ และสามารถเปิดให้บริการประชาชนแล้ว ในช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต และช่วงสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการขออนุมัติก่อสร้างโครงการฯ ส่วนขยายในช่วงต่าง ๆ ต่อไป



โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงศาลายา – นครปฐม เป็นส่วนต่อขยายจากโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน – ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีพระราม 6 สถานีบางกรวย-กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และเป็นส่วนหนึ่งในแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-Map) ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เคยดำเนินโครงการศึกษาและออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (รังสิต-สถานีชุมทางบ้านภาชี มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา ตลิ่งชัน-นครปฐม และมหาชัย-ปากท่อ) ไว้เมื่อปี 2550 ดังนั้น เพื่อให้โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนระบบรางเป็นไปตามแผนการพัฒนาฯ การรถไฟฯ จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคา โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงศาลายา-นครปฐม เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่เป็นปัจจุบัน และสามารถนำไปใช้ประกอบการขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ได้ เนื่องจากผลการศึกษาเดิมที่ สนข. ศึกษาไว้เมื่อปี 2550 นั้น เป็นสถานการณ์ในอดีตที่ผ่านมาแล้ว 15 ปี ปัจจุบันสภาพแวดล้อมโดยรอบได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก

2. วัตถุประสงค์

การรถไฟฯ มีความประสงค์ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม วิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจและการเงิน ประมาณราคาก่อสร้าง (Cost Estimate) สรุปรวและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) จัดทำร่างพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และจัดทำร่างเอกสารประกวดราคา (Tender Document) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงศาลายา-นครปฐม

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เมื่อโครงการฯ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จะช่วยให้ประชาชนกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีระบบคมนาคมที่เชื่อมโยงถึงกันได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดเวลา และช่วยลดการใช้พลังงานลดมลพิษบนถนน ส่งเสริมเศรษฐกิจปริมณฑล และพัฒนาเครือข่ายระบบรางให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น



4. ขอบเขตของงาน

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

1) ทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่เป็นปัจจุบัน และสามารถนำไปใช้ประกอบการขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ได้ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย

(1) ทบทวนผลการศึกษาโครงการศึกษาและออกแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงตลิ่งชัน-นครปฐม ที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาไว้เมื่อปี 2550

(2) ศึกษา วิเคราะห์การดำเนินงานของโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งที่ศึกษาแล้วเสร็จ และที่อยู่ระหว่างการศึกษา

(3) ศึกษาแผนการเดินทาง โดยให้พิจารณาข้อมูลโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ทั้งหมด และให้พิจารณาแผนการเดินทางโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงทั้งระบบ ตลอดจนเสนอแนะรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสม

(4) ศึกษา นโยบาย และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งต่าง ๆ ของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น นโยบายรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-Map) เป็นต้น

(5) ศึกษาและตรวจสอบข้อมูลทางกายภาพ เช่น ระดับแนวทางการรถไฟ ข้อมูลทางระบายน้ำ ข้อมูลทางด้านการสำรวจทางธรณีวิทยา เป็นต้น

(6) ศึกษาความเหมาะสมของการจัดวางทางรถไฟ สถานีรถไฟ ย่านจอดรถไฟ ศูนย์ซ่อมบำรุง และองค์ประกอบต่าง ๆ ตลอดจนจุดตัดทางรถไฟและทางเข้าออกสถานี

(7) ศึกษาการเข้าถึงสถานี การจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบความปลอดภัย การจัดการระบบการจอดและการเดินทางต่อโดยรถไฟ (Park and Ride) การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี รวมทั้งพิจารณาการจราจรโดยรอบสถานี

(8) ศึกษาการเชื่อมต่อบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟในรัศมี 500 เมตร พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางต่าง ๆ (Intermodal Transfer Facilities: ITF) เช่น จุดเปลี่ยนถ่ายรถโดยสารสาธารณะ จุดจอดรถแท็กซี่ ทางเดินเท้า อาคารจอดและจร (Park and Ride) ฯลฯ

(9) ศึกษาการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างสถานีกับพื้นที่ชุมชน สถานีศึกษาและองค์การขนาดใหญ่ในบริเวณใกล้เคียงในรัศมี 2 กิโลเมตร

(10) ศึกษาบริเวณขนส่งมวลชนขนาดรองหรือระบบขนถ่ายผู้โดยสารจากบริเวณชุมชนสำคัญต่าง ๆ เพื่อเชื่อมโยงผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายรถไฟ (Feeder)

(11) จัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ โดยมีประเด็นหัวข้อในการเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการเป็นไปตามที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำหนด



- 2) วิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจและการเงิน
- 3) ประมาณราคาค่าก่อสร้าง (Cost Estimate)
- 4) สำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)

4.1) งานสำรวจแนวเส้นทางโครงการ และจัดทำแผนที่แสดงภูมิประเทศ แผนที่แสดงเขตที่ดิน และแผนที่แสดงสาธารณูปโภค

4.2) สำรวจสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อย้าย และผู้บุกรุกที่เข้ามาในแนวเขตที่ดินของการรถไฟฯ ที่จะดำเนินการก่อสร้าง พร้อมทั้งประมาณราคาค่ารื้อย้าย และค่าชดเชย โดยให้เป็นไปตามระเบียบของราชการที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี)

4.3) การสำรวจด้านธรณีวิทยา และปฐพีวิทยา

4.4) สำรวจตรวจสอบพื้นที่รับน้ำ (คลอง แม่น้ำ อ่างเก็บน้ำ ฯลฯ) สิ่งก่อสร้างที่กีดขวางการระบายน้ำ รวมทั้ง สะพาน ช่องน้ำ และระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทาง วิเคราะห์ และพยากรณ์ปริมาณน้ำฝน สถานการณ์น้ำท่วม เพื่อประเมินขีดความสามารถในการระบายน้ำของสะพาน ช่องน้ำตามแบบก่อสร้างที่จัดทำไว้เดิม และปรับปรุง ออกแบบแก้ไขให้เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และในอนาคต

4.5) สำรวจ ตรวจสอบ บริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนของทางผ่านเสมอระดับเดิมและการออกแบบการจัดการจราจรในบริเวณที่ต้องทำการก่อสร้างโครงการ ให้มีผลกระทบต่อการสัญจรทางถนนในระหว่างการก่อสร้างน้อยที่สุด

4.6) ติดต่อประสานงานและขออนุญาตกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำแบบรายละเอียดให้สอดคล้องกับข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ระเบียบ คำสั่ง และมาตรฐานต่าง ๆ รวมถึงแผนการพัฒนาหรือแผนงานก่อสร้างของหน่วยราชการนั้น ๆ

4.7) จัดทำรายงานหลักเกณฑ์ และมาตรฐานในการออกแบบ (Detailed Design Criteria and Standards)

4.8) ดำเนินการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ตามมาตรฐานการโครงสร้างทางรถไฟของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และมาตรฐานการออกแบบทางรถไฟของกรมการขนส่งทางราง (ขร.) และมาตรฐานสากล

4.9) ดำเนินการออกแบบงานระบบอาณัติสัญญาณ และระบบโทรคมนาคม พร้อมศูนย์ควบคุมระบบอาณัติสัญญาณทางไกล (Centralized Traffic Control: CTC) ตามมาตรฐานของการรถไฟฯ

- 5) จัดทำร่างพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน
- 6) จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA)
- 7) จัดทำร่างเอกสารประกวดราคา (Tender Document)
- 8) จัดทำรายงานการวิเคราะห์ความเสี่ยง (Hazard/Risk Log) หรือรายงานอื่น ๆ ที่จำเป็น
- 9) จัดทำรายงานศึกษาการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์และสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงการ และกำหนดผังการพัฒนาพื้นที่ รวมถึงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ (Master Plan) ด้วย

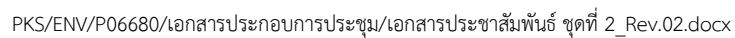
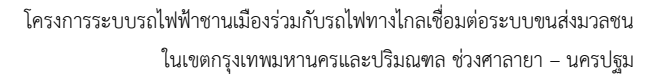


5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 21 ตำบล 4 อำเภอ 1 จังหวัด ประกอบด้วย อำเภอเมืองนครปฐม 6 ตำบล อำเภอนครชัยศรี 12 ตำบล อำเภอพุทธมณฑล 2 ตำบล และอำเภอสามพราน 1 ตำบล ดังรูปที่ 5-1 และตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1
พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
นครปฐม	พุทธมณฑล	ศาลายา
		มหาสวัสดิ์
	สามพราน	บางเตย
	นครชัยศรี	จิวราย
		ลานตากฟ้า
		วัดสำโรง
		สัมปทวน
		ไทยवास
		วัดแค
		นครชัยศรี
		บางกระบือ
		ท่าตำหนัก
		บางแก้ว
		ศรีษะทอง
		ท่าพระยา
	เมืองนครปฐม	สามควายเผือก
		ธรรมศาลา
		พระประโทน
		บ่อพลับ
		นครปฐม
		พระปฐมเจดีย์



6. รายละเอียดโครงการ

6.1 รายละเอียดโครงการ

แนวเส้นทางรถไฟของโครงการจะเชื่อมต่อขยายจากโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงส่วนต่อขยาย ช่วง ศิริราช-ตลิ่งชัน-ศาลายา โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่ช่วงทางวิ่งระดับพื้นต่ำแห่งก่อนถึงสถานีวัดสุวรรณ (กม. 23+000) แล้วมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตกไปตามแนวเส้นทางรถไฟทางคู่สายใต้ในปัจจุบัน ผ่านสถานีวัดสุวรรณ ที่หยุดรถคลองมหาสวัสดิ์ สถานีวัดจรัลราย สถานีนครชัยศรี สถานีท่าฉลอม สถานีต้นสำโรง และสิ้นสุดโครงการที่สถานีนครปฐม (กม. 48+343) รวมระยะทางประมาณ 25.3 กิโลเมตร ดังรูปที่ 6.1-1

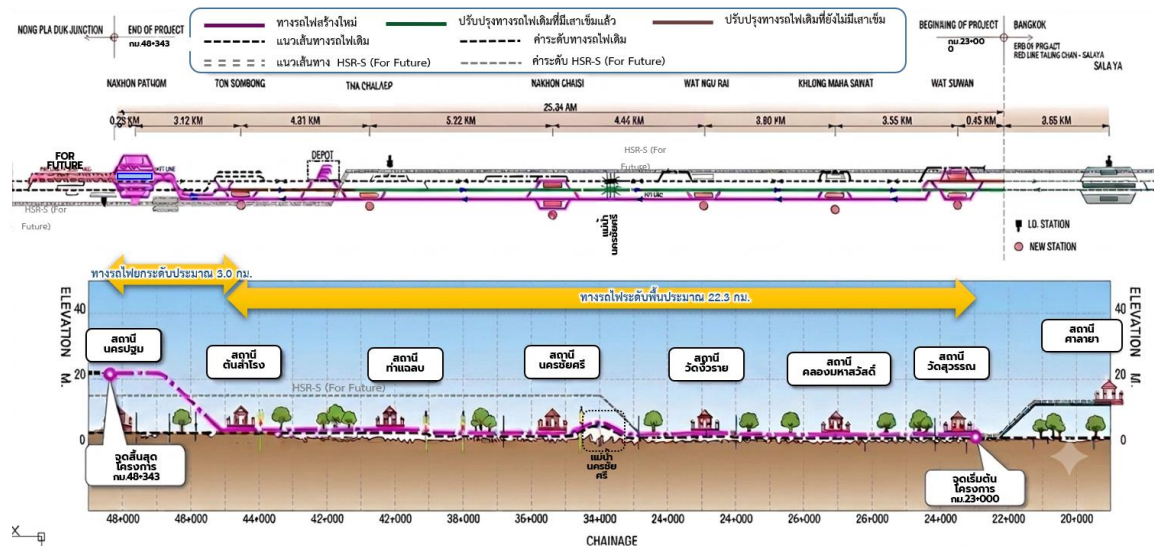


รูปที่ 6.1-1 แนวเส้นทางโครงการ

6.2 แนวคิดเบื้องต้นของโครงการ

1. การจัดวางแนวเส้นทาง

การจัดวางแนวเส้นทางรถไฟของโครงการได้พิจารณาให้รองรับระบบรถไฟฟ้าวิ่งร่วมกับระบบรถไฟทางไกล (Shared Track) ทางรถไฟมีรูปแบบเป็นทางคู่ โดยแนวเส้นทางรถไฟช่วง กม. 23+000 (จุดเริ่มต้นโครงการ) ถึง กม. 45+287 (สถานีต้นสำโรง) จะเป็นโครงสร้างทางวิ่งระดับพื้นระยะทางประมาณ 22.3 กิโลเมตร และปรับรูปแบบแนวเส้นทาง ช่วง กม. 45+287 ถึง กม. 48+343 (จุดสิ้นสุดโครงการ) เป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับระยะทางประมาณ 3.0 กิโลเมตร ดังรูปที่ 6.2-1

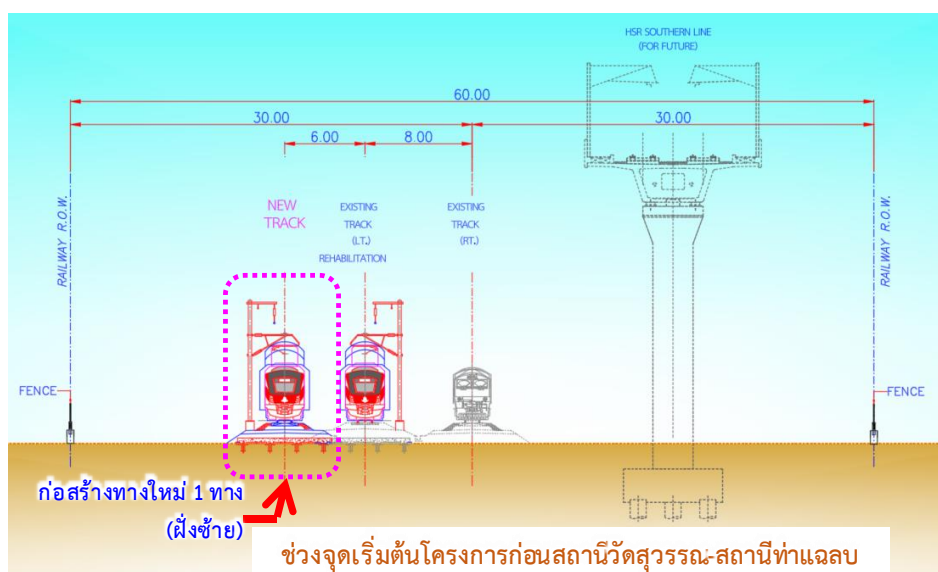


รูปที่ 6.2-1 การจัดวางแนวเส้นทางโครงการ

การจัดวางแนวเส้นทางรถไฟ จึงได้รูปแบบการจัดวางทางรถไฟที่เหมาะสมแบ่งออกเป็น
ช่วง ๆ ดังนี้

(1) ช่วงจุดเริ่มต้นโครงการก่อนสถานีวัดสุวรรณถึงสถานีท่าฉลอม (กม. 23+000 ถึง
กม. 41+093)

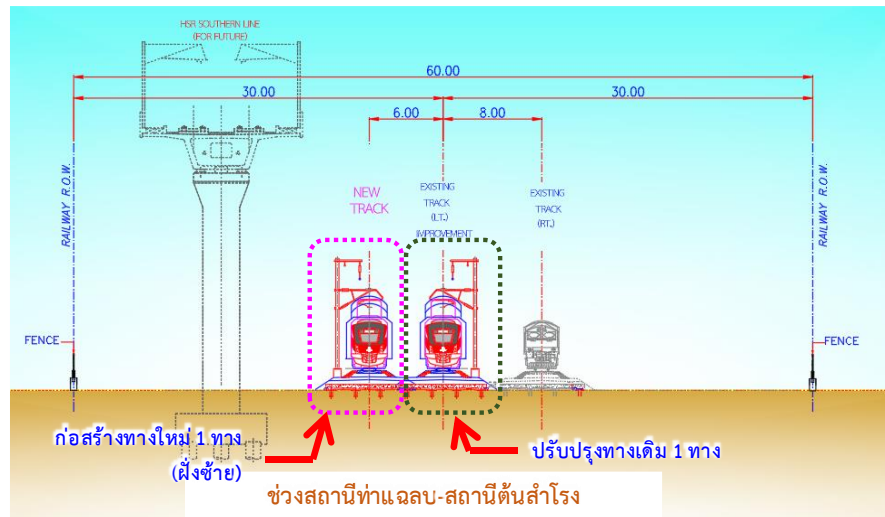
ก่อสร้างทางรถไฟใหม่ 1 ทาง ผึ่งซ้าย แบบมีเสาเข็มรองรับคันทางขนานไปกับทาง
รถไฟเดิม ด้านที่มีเสาเข็มรองรับอยู่แล้ว แสดงลักษณะทางรถไฟดังรูปที่ 6.2-2 ทั้งนี้ ช่วงสะพานรถไฟข้าม
แม่น้ำนครชัยศรี (ท่าจีน) จะก่อสร้างสะพานรถไฟใหม่ที่ผึ่งซ้ายของสะพานรถไฟปัจจุบันเพิ่มอีก
1 สะพาน



รูปที่ 6.2-2 แสดงแนวเส้นทางฯ ช่วงสถานีวัดสุวรรณถึงสถานีท่าฉลอม

(2) ช่วงสถานีท่าแฉลบถึงสถานีต้นลำโรง (กม. 41+093 ถึง กม. 45+287)

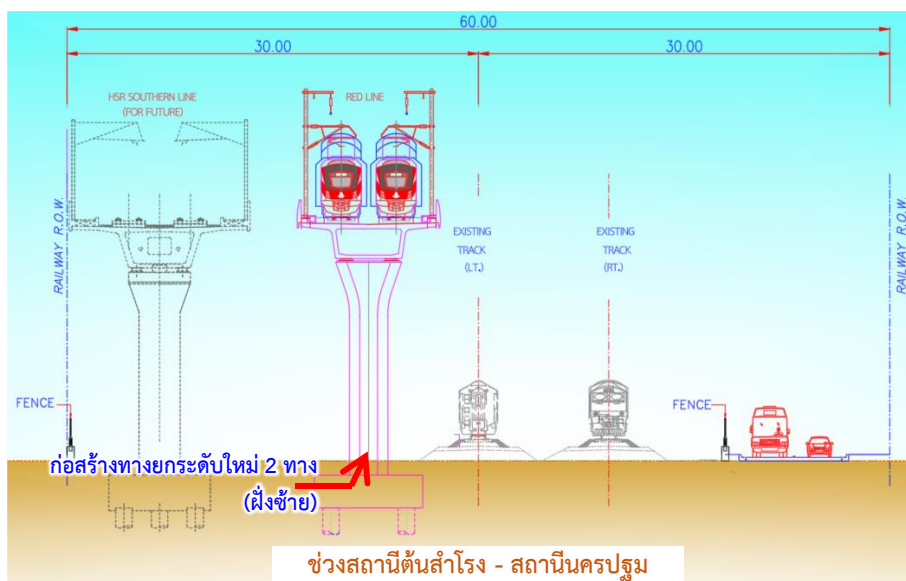
ก่อสร้างทางรถไฟใหม่ 1 ทาง ผึ่งซ้าย แบบมีเสาเข็มรองรับคันทาง และต้องรื้อถอนและปรับปรุงความแข็งแรงของทางรถไฟเดิม (ผึ่งซ้าย) 1 ทาง เนื่องจากยังเป็นคันทางแบบไม่มีเสาเข็มรองรับ แสดงลักษณะทางรถไฟดังรูปที่ 6.2-3



รูปที่ 6.2-3 แสดงแนวเส้นทางฯ ช่วงสถานีท่าแฉลบถึงสถานีต้นลำโรง

(3) ช่วงสถานีต้นลำโรงถึงจุดสิ้นสุดโครงการ (กม. 45+287 ถึง กม. 48+343)

ปรับแนวเส้นทางอยู่ฝั่งด้านซ้ายของทางรถไฟปัจจุบัน แล้วก่อสร้างทางรถไฟยกระดับลักษณะทางคู่ระยะทางประมาณ 3.0 กิโลเมตร แสดงลักษณะทางรถไฟดังรูปที่ 6.2-4



รูปที่ 6.2-4 แสดงแนวเส้นทางฯ ช่วงสถานีต้นลำโรงถึงสถานีนครปฐม



2. การออกแบบงานสถานี ย่านจตุรรถไฟ ศูนย์ซ่อมบำรุง

การพิจารณารูปแบบการจัดวางสถานีสำหรับให้บริการผู้โดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 7 สถานี (ไม่รวมสถานีศาลายา) ได้แก่ สถานีวัดสุวรรณ ที่หยุดรถคลองมหาสวัสดิ์ สถานีวัดจรัญราย สถานี นครชัยศรี สถานีท่าแฉลบ สถานีต้นสำโรง และสถานีนครปฐม โดยมีรายละเอียดของสถานีแสดงดัง ตารางที่ 6.2-1

ตารางที่ 6.2-1

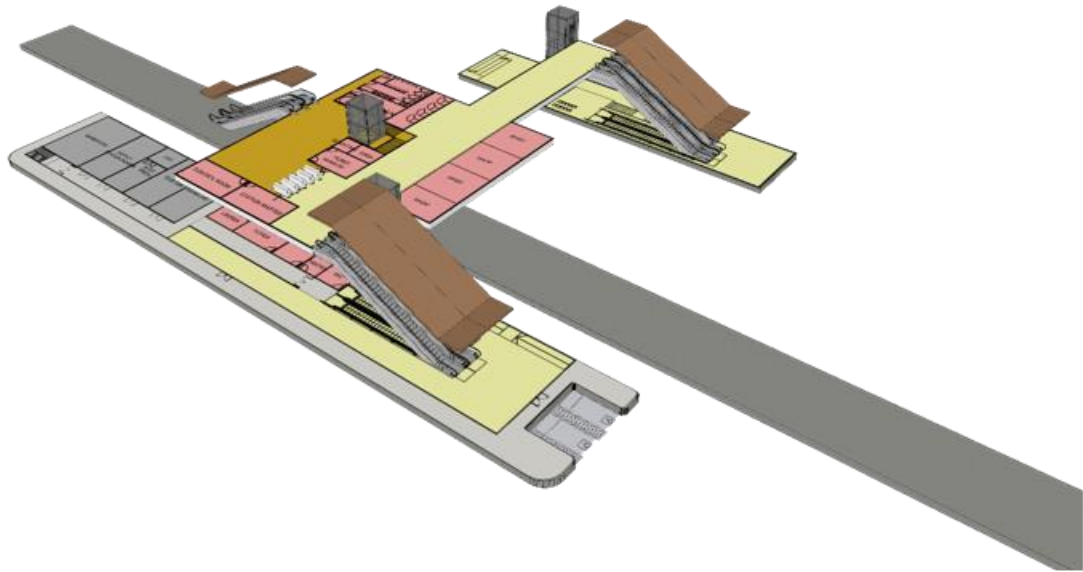
ตารางข้อมูลสถานีในพื้นที่โครงการ

ลำดับสถานี	ชื่อสถานี/ที่หยุดรถ	ข้อมูลทางรถไฟของโครงการ				หมายเหตุ
		ตำแหน่ง	ระยะทาง (กม.)	การให้บริการ		
				รถไฟฟ้า	รถไฟทางไกล	
-	ก่อนถึงสถานีวัดสุวรรณ	23+000				จุดเริ่มต้นโครงการ (บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการสายสีแดง ช่วงศิริราช-ตลิ่งชัน-ศาลายา)
1	สถานีวัดสุวรรณ	23+453	0.45	X		
2	ที่หยุดรถคลองมหาสวัสดิ์	26+999	3.55	X		
3	สถานีวัดจรัญราย	30+802	3.80	X		
4	สถานีนครชัยศรี	35+269	4.47	X	X	
5	สถานีท่าแฉลบ	40+455	5.19	X		
6	สถานีต้นสำโรง	44+437	3.98	X		
7	สถานีนครปฐม	48+049	3.61	X	X	
		48+343	0.29			จุดสิ้นสุดโครงการ
รวมระยะทาง			25.34			

รูปแบบสถานีของโครงการจะมีลักษณะเป็นอาคารสถานี 2 ชั้น โดยชั้นชานชาลาจะอยู่ที่ระดับดิน และชั้น Concourse จะอยู่ชั้น 2 แบ่งเป็นส่วน Paid Area และ Unpaid Area โดย Unpaid Area จะทำหน้าที่เป็นทางเดินเชื่อมระหว่าง 2 ฝั่งของทางรถไฟทำหน้าที่เป็นสะพานลอยข้ามฝั่งของผู้โดยสาร โดยทางเดินข้ามจะมีร้านค้าต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้งานสถานี ประกอบด้วย 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 : สถานีรถไฟระดับพื้น เป็นชานชาลา 1 ขานชาลา

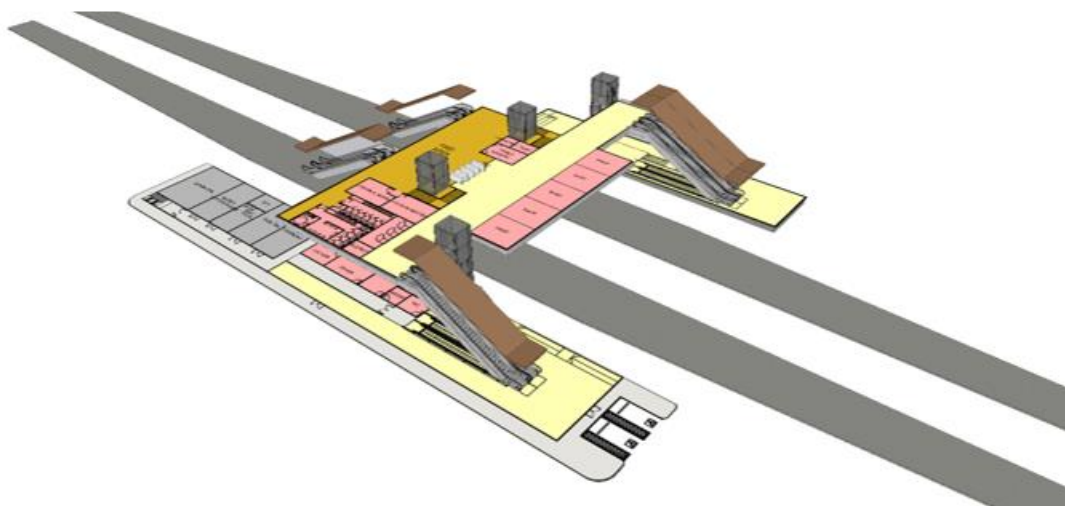
รูปแบบของสถานีคลองมหาสวัสดิ์ สถานีวัดจรัญราย สถานีท่าแฉลบ และสถานีต้นสำโรง พิจารณาออกแบบให้เป็นสถานีรถไฟระดับพื้น เป็นชานชาลา 1 ขานชาลา (Central Platform) 1 ขานชาลา กว้าง 8 เมตร มีความยาว 210 เมตร สำหรับจอดเฉพาะขบวนรถไฟในทางวิ่งหลัก จำนวน 2 ทาง แสดงไว้ดัง รูปที่ 6.2-5



รูปที่ 6.2-5 แสดงรูปแบบสถานีสถานีคลองมหาสวัสดิ์ สถานีวัดจี้วราย สถานีท่าแฉลบ และสถานีต้นลำโรง

รูปแบบที่ 2 : สถานีรถไฟระดับพื้น เป็นชานชาลากลาง 2 ชานชาลา

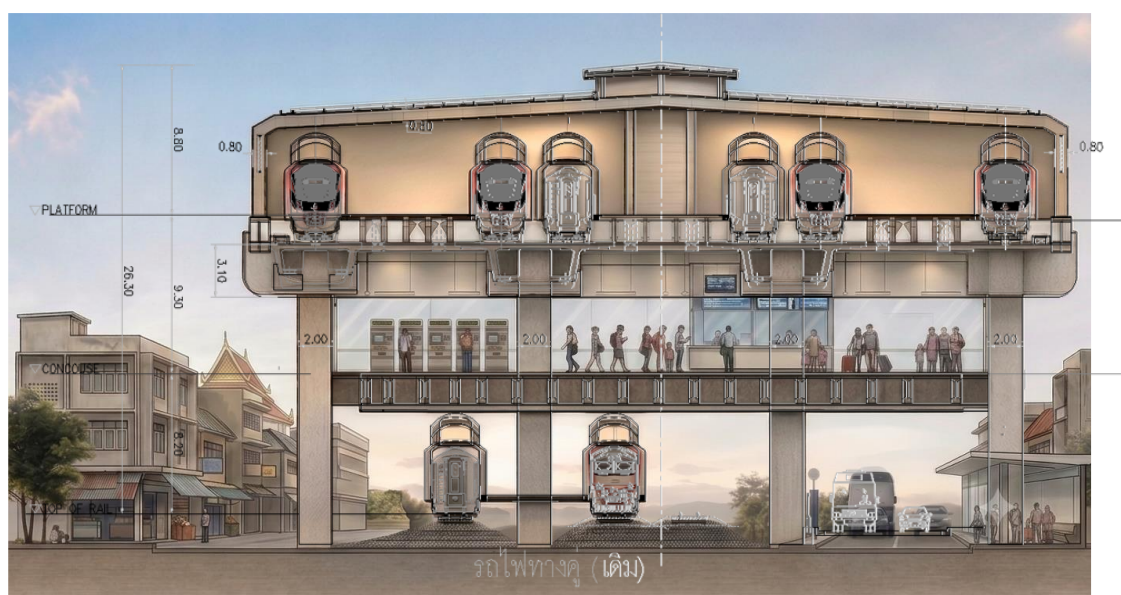
การออกแบบให้เป็นสถานีรถไฟระดับพื้น เป็นชานชาลากลาง 2 ชานชาลา ความกว้าง 8 เมตร และความยาว 210 ม. และ 350 ม. สำหรับสถานีวัดสุวรรณและสถานีนครชัยศรี ตามลำดับ สำหรับจอด ขบวนรถไฟในทางวิ่งหลัก จำนวน 2 ทาง ทางหลัก จำนวน 2 ทาง และทางรถไฟสำหรับขบวนรถสินค้าอยู่ฝั่ง ขวาสุด แสดงไว้ดัง รูปที่ 6.2-6



รูปที่ 6.2-6 แสดงรูปแบบสถานี สถานีวัดสุวรรณ และสถานีนครชัยศรี

ประเภทที่ 3 : สถานีนครปฐมยกระดับ

การจัดวางชานชาลาและทางรถไฟในช่วงสถานีนครปฐม พิจารณาการออกแบบเป็นอาคารสถานียกระดับ 3 ชั้น ให้มีชานชาลาสำหรับรองรับระบบรถไฟฟ้าและรถไฟทางไกลแยกออกจากกัน โดยแนวเส้นทางรถไฟจะสามารถรองรับส่วนต่อขยายทางรถไฟยกระดับของโครงการในอนาคต ซึ่งประกอบด้วยชานชาลาสำหรับจอดขบวนรถไฟฟ้าจำนวน 2 ชานชาลา ความกว้าง 7 เมตร ความยาว 210 เมตร และชานชาลาสำหรับจอดรถไฟทางไกลจำนวน 1 ชานชาลา ความกว้าง 7 เมตร ความยาว 350 ม. แสดงลักษณะทางรถไฟ ดังรูปที่ 6.2-7



รูปที่ 6.2-7 แสดงรูปแบบสถานีนครปฐม

แนวคิดหลักในการออกแบบรูปแบบสถานี ได้แก่

- ออกแบบสถานีให้มีรูปแบบที่ใกล้เคียงกันทั้งสายทาง
- แนวคิดหลักมาจาก “พระปฐมเจดีย์” โดยนำ PATTERN การกรูกระเบื้อง และเส้นสายโค้งมาเป็นหลักคิดในการออกแบบ
- เน้นบริเวณชุมทางเข้าให้เป็นจุดเด่น เนื่องจากแกนถนนที่วิ่งตรงสู่สถานีตรงกับบริเวณชุมทางเข้า
- โดยสถานีอื่นที่ไม่ใช่สถานีนครปฐม ชุมประตูจะเป็นรูปแบบที่เรียบง่าย ส่วนนครปฐมจะสื่อถึงองค์พระปฐมเจดีย์
- รูปแบบสถานีเรียบง่าย สะดวกต่อการใช้งานและการดูแลรักษา

โดยแสดงรูปสถานีทั่วไป ดังรูปที่ 6.2-8 และรูปแบบสถานีนครปฐม ดังรูปที่ 6.2-9

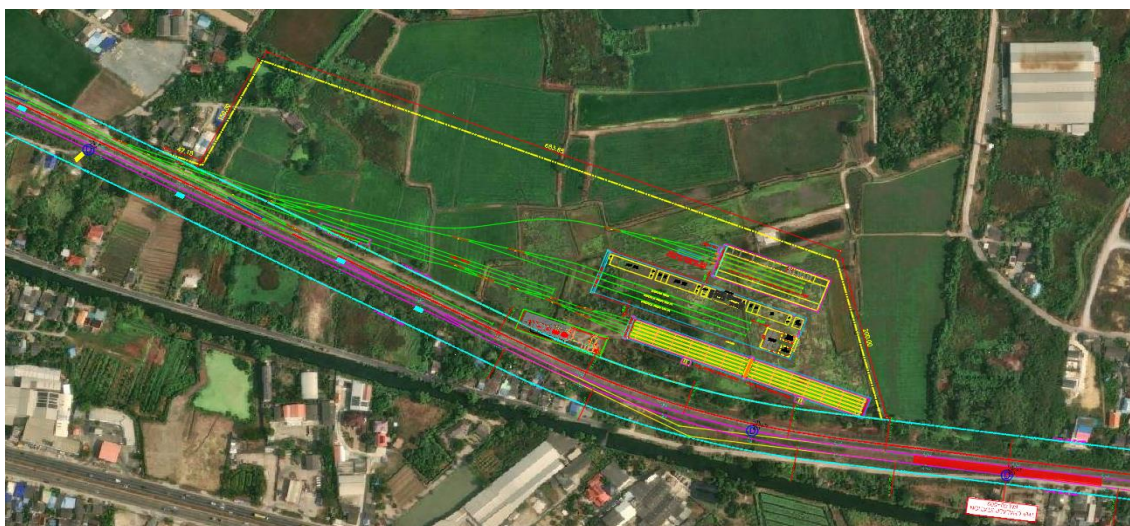


รูปที่ 6.2-8 แสดงรูปแบบสถานีทั่วไป



รูปที่ 6.2-9 แสดงรูปแบบสถานีนครปฐมยกระดับ

การพิจารณาการจัดวางย่านจอดรถไฟ ศูนย์ซ่อมบำรุง และองค์ประกอบต่าง ๆ ของโครงการ โดยได้กำหนดไว้บริเวณสถานีท่าแฉลบซึ่งเป็นบริเวณเดียวกับการศึกษาของโครงการฯ สนข. ตำแหน่ง กม. 41+100 โดยต้องเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมเนื้อที่ประมาณ 90 ไร่ ในท้องที่อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม แสดงผังการจัดวางย่านจอดรถไฟ ศูนย์ซ่อมบำรุง และองค์ประกอบต่าง ๆ ไว้ดังรูปที่ 6.2-10 ถึงรูปที่ 6.2-11



รูปที่ 6.2-10 แสดงตำแหน่งพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงฯ บริเวณสถานีท่าแฉลบ

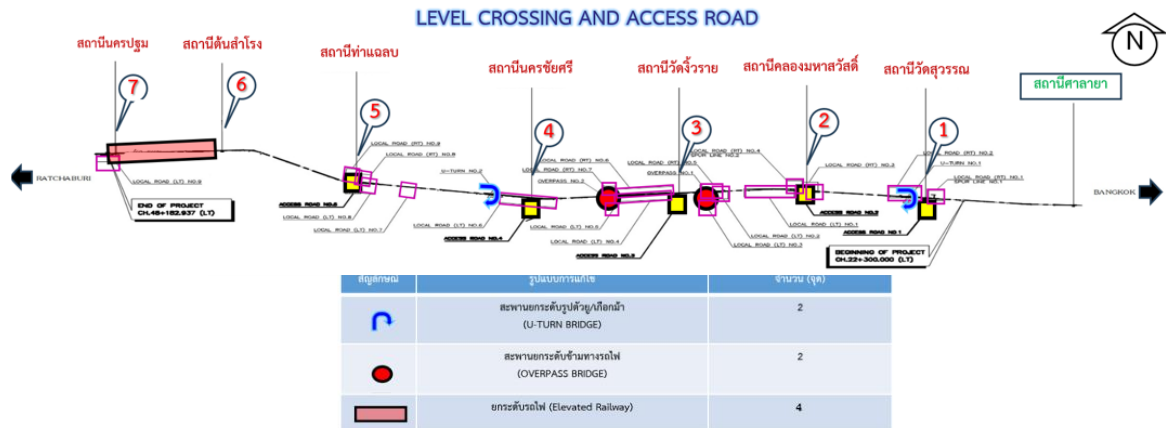


รูปที่ 6.2-11 แสดงลักษณะศูนย์ซ่อมบำรุงฯ บริเวณสถานีท่าแฉลบ



3. การแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ และถนนทางเข้า-ออกสถานี

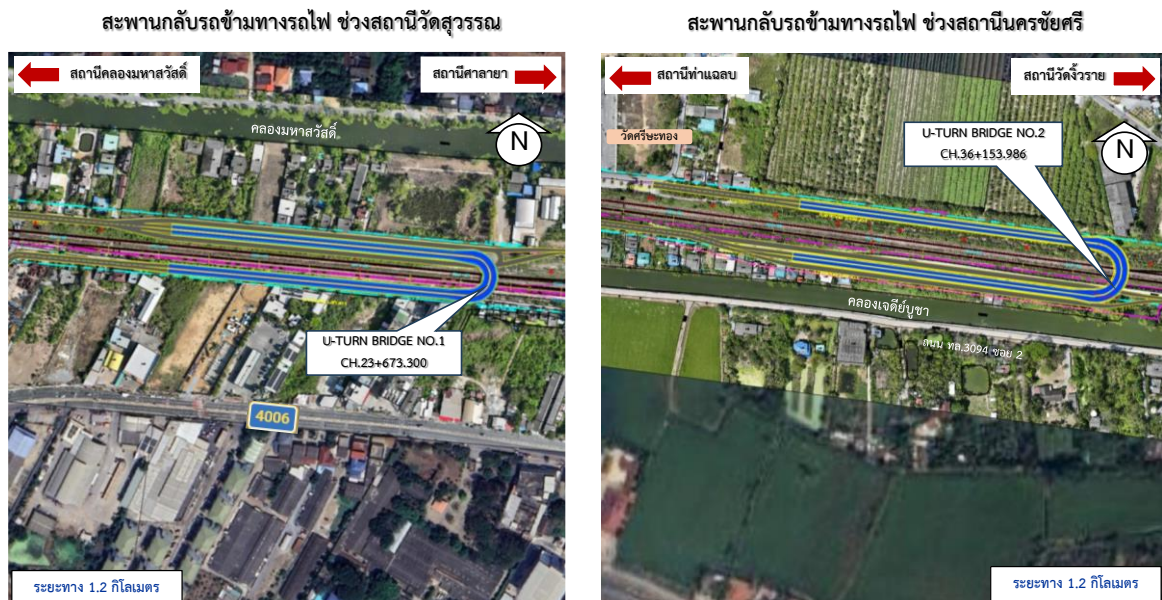
ดำเนินการออกแบบเพื่อการแก้ไขปัญหาจุดตัดเสมอระดับในพื้นที่โครงการ ดังรูปที่ 6.2-12



รูปที่ 6.2-12 แสดงลักษณะตำแหน่งการแก้ปัญหาจุดตัด

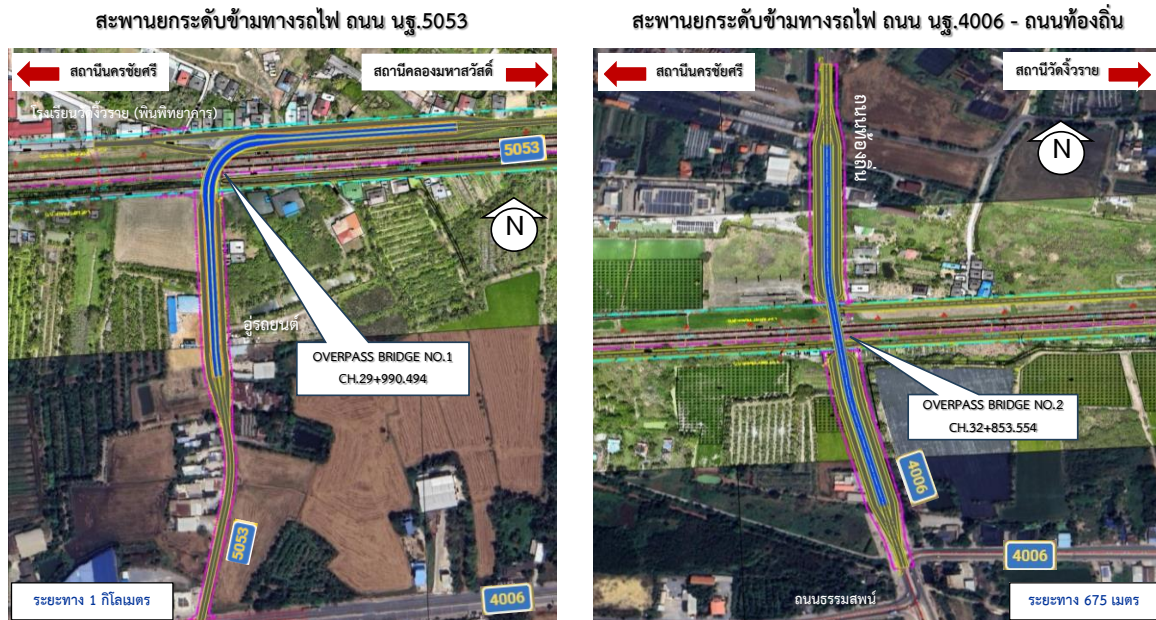
รูปแบบการแก้ปัญหาจุดตัด ดังนี้

- สะพานยกระดับข้ามทางรถไฟในลักษณะรูปตัวยู (Elevated U-turn Bridge) จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ จุดตัดถนนศาลายา-วัดสุวรรณ และจุดตัดถนนเพชรเกษม-ศิริระทอง ดังรูปที่ 6.2-13



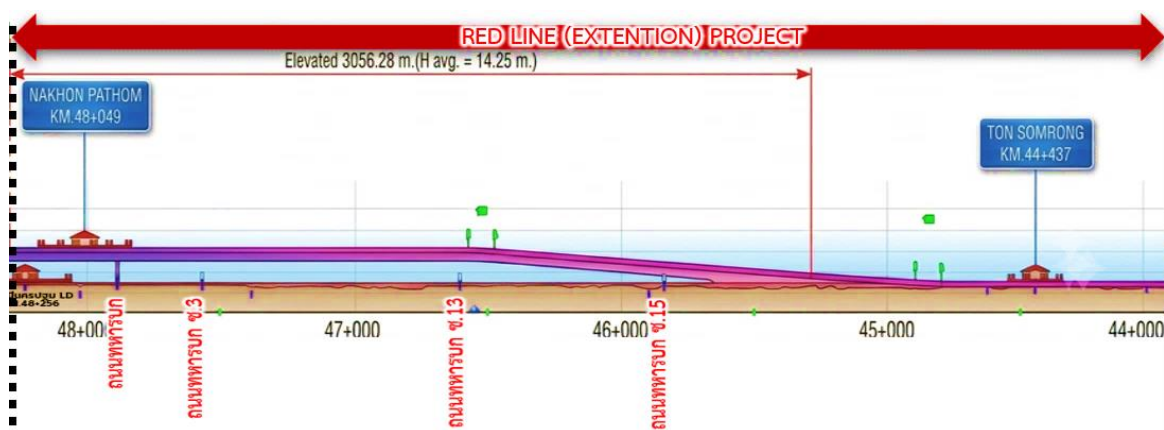
รูปที่ 6.2-13 แสดงลักษณะสะพานยกระดับข้ามทางรถไฟในลักษณะรูปตัวยู 2 แห่ง

- สะพานข้ามทางรถไฟ (Overpass) จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ จุดตัดถนนทางเข้าวัดจี้วราย (ถนนของกรมทางหลวงชนบทหมายเลข นร.5053) และจุดตัดถนนทางเข้าวัดจี้วรายของเทศบาลตำบลจี้วราย ดังรูปที่ 6.2-14



รูปที่ 6.2-14 แสดงสะพานยกระดับข้ามทางรถไฟ 2 แห่ง

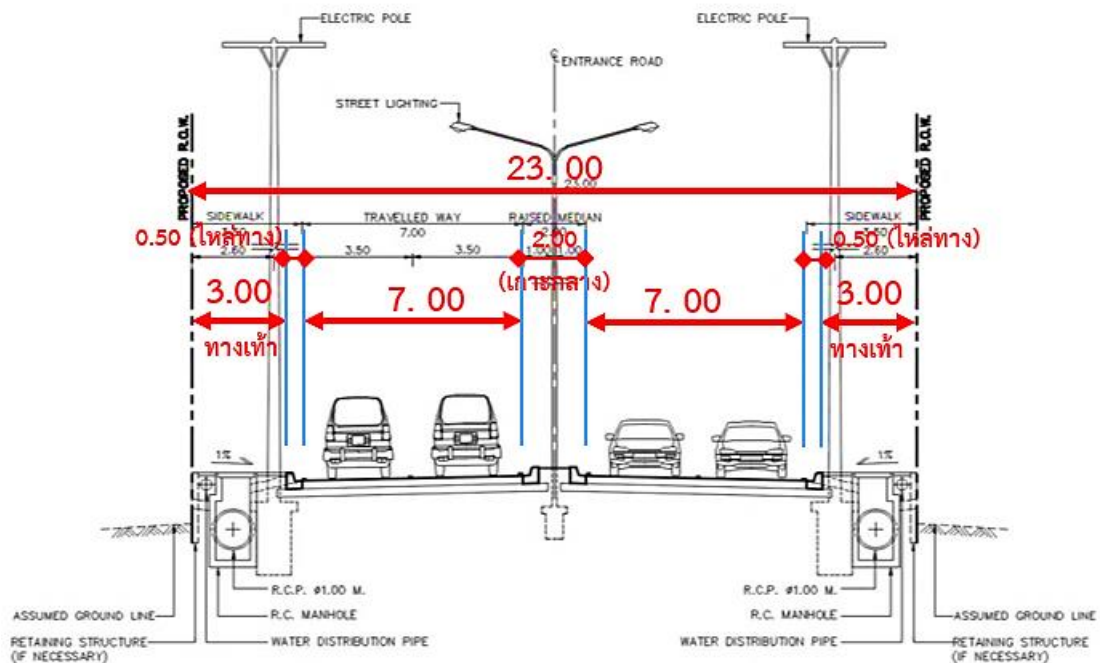
- ยกระดับรถไฟช่วงสถานีต้นสำโรง - สถานีนครปฐม จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ จุดตัดถนนทหารบก ถนนทหารบกซอย 3 ถนนทหารบกซอย 13 และถนนทหารบกซอย 15 ดังรูปที่ 6.2-15



รูปที่ 6.2-15 แสดงยกระดับทางรถไฟข้ามจุดตัด 4 แห่ง

4. การออกแบบถนนทางเข้า-ออกสถานี

เนื่องจากบางสถานีมีถนนทางเข้า-ออกที่ต้องใช้โครงข่ายทางถนนท้องถิ่นที่มีความซับซ้อน และไม่ต่อเชื่อมกับถนนสายหลักโดยตรง ทำให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าต้องใช้เวลาค่อนข้างมากในการเดินทางเข้า-ออกสถานีรถไฟ เกิดความไม่สะดวก จึงได้พิจารณาการออกแบบถนนทางเข้า-ออกสถานี ลักษณะเป็นถนนตัดใหม่ โดยออกแบบถนนทางเข้า-ออกสถานี ในช่วงทางสถานีศาลายา - สถานีนครปฐม จำนวน 4 สถานี ได้แก่ (1) สถานีวัดสุวรรณ (2) สถานีคลองมหาสวัสดิ์ (3) สถานีวัดจิวราย และ (4) สถานี นครชัยศรี ถนนทางเข้า-ออกของสถานีมีลักษณะเป็นถนนแนวใหม่ รองรับการเดินทาง 2 ทิศทาง (เข้าและออกสถานี) มีขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ถนนกลางออกแบบเป็นเกาะยก (Raised Median) ขนาดกลาง 2.00 เมตร ทางเท้า (Side Walk) กว้าง 3.00 เมตร มีระบบระบายน้ำ รูปแบบท่อกลมพร้อมบ่อพักใต้ทางเท้า (Pipe Culvert with Manhole) รวมความกว้างเขตทาง 23.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6.2-16 ถึง รูปที่ 6.2-19



รูปที่ 6.2-16 แสดงรูปตัดถนนทางเข้า-ออกสถานี



ถนนทางเข้า-ออกของสถานีวัดสุวรรณ



ถนนทางเข้า-ออกของสถานีคลองมหาสวัสดิ์



รูปที่ 6.2-17 แสดงลักษณะถนนทางเข้า-ออกสถานีวัดสุวรรณและสถานีคลองมหาสวัสดิ์

ถนนทางเข้า-ออกของสถานีวัดจี้วราย

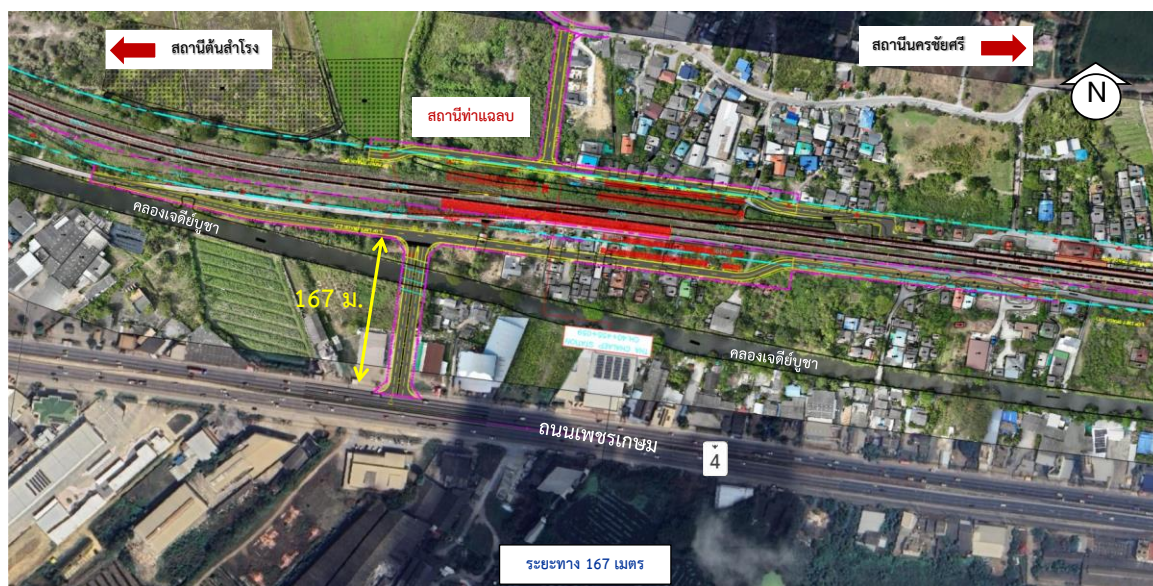


ถนนทางเข้า-ออกของสถานีนครชัยศรี



รูปที่ 6.2-18 แสดงลักษณะถนนทางเข้า-ออกสถานีวัดจี้วรายและสถานีนครชัยศรี

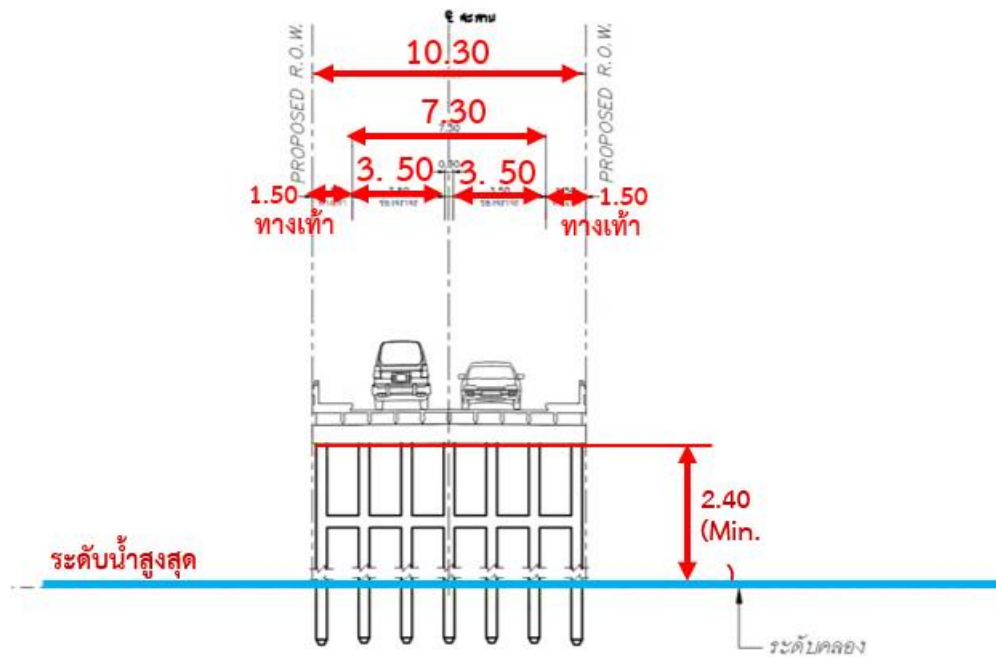
ถนนทางเข้า-ออกของสถานีท่าแฉลบ



รูปที่ 6.2-19 แสดงลักษณะถนนทางเข้า-ออกสถานีท่าแฉลบ

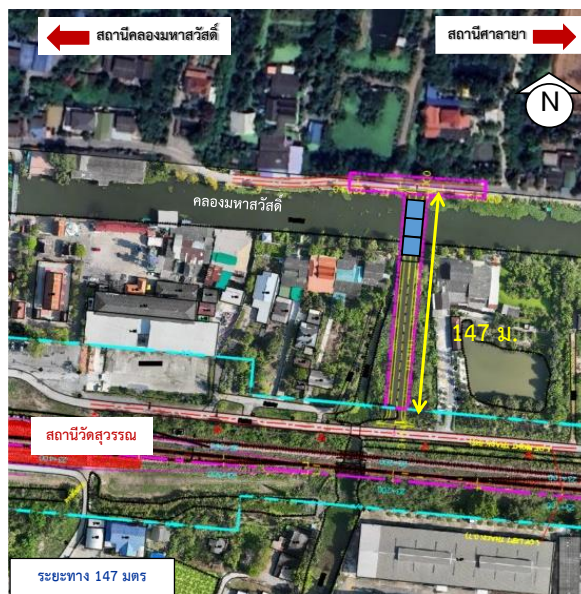
5. การออกแบบสะพานและถนนเชื่อมต่อพื้นที่สถานี

เนื่องจากสถานีวัดสุวรรณและสถานีคลองมหาสวัสดิ์ มีถนนท้องถิ่นของเทศบาลตำบลมหาสวัสดิ์ ตั้งอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของสถานี สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างทางหลวงชนบท นร.5053 – นร.3004 แต่ไม่สามารถเดินทางเข้า-ออกสถานีโดยทางรถยนต์ได้ เนื่องจากมีคลองมหาสวัสดิ์ คั่นกลางระหว่างถนนและสถานี ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกของผู้ใช้บริการ การรถไฟฯ จึงดำเนินการออกแบบสะพานเชื่อมต่อถนนในพื้นที่สถานี ทั้งสถานีวัดสุวรรณและสถานีคลองมหาสวัสดิ์ โดยมีรูปแบบดังแสดงในรูปที่ 6.2-20 ถึงรูปที่ 6.2-21

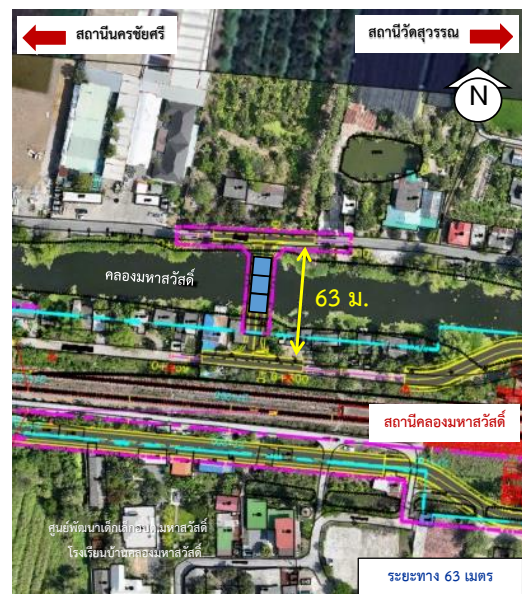


รูปที่ 6.2-20 แสดงรูปตัดสถานข้ามคลอง

สะพานและถนนเชื่อมต่อพื้นที่สถานีวัดสุวรรณ



สะพานและถนนเชื่อมต่อพื้นที่สถานีคลองมหาสวัสดิ์



รูปที่ 6.2-21 แสดงตำแหน่งสะพานข้ามคลองสถานีวัดสุวรรณและสถานีคลองมหาสวัสดิ์



6.3 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการงานศึกษารูปแบบ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบนขบวนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงศาลายา – นครปฐม ระยะทางประมาณ 25.3 กิโลเมตร จะครอบคลุมพื้นที่ในระยะทาง 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการทั้งสองฝั่ง ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนใน 21 ตำบล 4 อำเภอ 1 จังหวัด คือ ตำบลศาลายา ตำบลมหาสวัสดิ์ อำเภอพุทธมณฑล ตำบลบางเตย อำเภอสามปราชญ์ ตำบลจี่วราย ตำบลลานตากฟ้า ตำบลวัดสำโรง ตำบลสัมปทวน ตำบลไทยาวาส ตำบลวัดแค ตำบลนครชัยศรี ตำบลบางกระเบา ตำบลท่าตำหนัก ตำบลบางแก้ว ตำบลศรีษะทอง ตำบลท่าพระยา อำเภอนครชัยศรี ตำบลสามควายเผือก ตำบลธรรมศาลา ตำบลพระประโทน ตำบลบ่อพลับ ตำบลนครปฐม ตำบลพระปฐมเจดีย์ อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม

6.3.1 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิเคราะห์และประเมินผลกระทบต่อปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ได้แก่

1) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| • สภาพภูมิประเทศ | • เสี่ยง |
| • ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว | • ความสั่นสะเทือน |
| • ทรัพยากรดิน | • อุทกวิทยา/คุณภาพน้ำผิวดิน |
| • อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ | |

2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

- | | |
|-------------------------------------|--------------------|
| • นิเวศวิทยาทางบก | • นิเวศวิทยาทางน้ำ |
| (ทรัพยากรป่าไม้และทรัพยากรสัตว์ป่า) | |

3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- | | |
|------------------------|-------------------------------|
| • การระบายน้ำและ | • การคมนาคมขนส่งและจราจร |
| การควบคุมน้ำท่วม | • การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูล |
| • การใช้ประโยชน์ที่ดิน | และขยะมูลฝอย |
| • การเกษตรกรรม | • สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ |



4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

- เศรษฐกิจสังคม
- การโยกย้ายและการเวนคืน
- การสาธารณสุขและสุขภาพ
- การแบ่งแยกชุมชน
- อาชีวอนามัย
- อุบัติเหตุ และความปลอดภัย
- โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี
ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และ
แหล่งมรดกทางวัฒนธรรม
- คุณภาพทัศนียภาพ และ
การท่องเที่ยว

6.3.2 ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

การพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกล เพื่อเชื่อมต่อบริษัทขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงศาลายา-นครปฐม การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ตระหนักถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนโดยรอบ จึงได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การดำเนินโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประชาชนในพื้นที่ศึกษาให้น้อยที่สุด ทั้งนี้ สามารถสรุปผลกระทบและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในเบื้องต้นได้ดังต่อไปนี้

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
คุณภาพอากาศ การเพิ่มขึ้นของฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ การเปิดหน้าดิน การขนส่งวัสดุก่อสร้างด้วยรถบรรทุก	• ปิดคลุมรถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้างอย่างมิดชิด • ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง • กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง • จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ
เสียงและความสั่นสะเทือน เสียงและความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้าง อาจรบกวนการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ	• งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับให้ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก เพื่อลดเสียงดังจากแรงกระแทก แต่ในบริเวณก่อสร้างสะพานหรือทางรถไฟที่อยู่ใกล้พื้นที่อ่อนไหวที่ต้องใช้เสาเข็มตอกให้ใช้แผ่นไม้รองหัวเสาเข็มลดเสียงดัง • ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ • จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน พร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียน โดยอาจพิจารณาจัดตั้งศูนย์ฯ ดังกล่าวในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานภาคสนาม หรืออาจ



ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
เสียงและความสั่นสะเทือน (ต่อ) เสียงและความสั่นสะเทือนจากการเดินรถอาจ รบกวนการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชน ที่อาศัยในพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงแนวเส้นทาง โครงการ	- จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน พร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบ ดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียน โดยอาจพิจารณาจัดตั้ง ศูนย์ฯ ดังกล่าวในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานภาคสนาม หรืออาจ ประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องในการรวบรวม เรื่องร้องเรียนส่งให้การรถไฟแห่งประเทศไทย - ตรวจสอบสภาพรางรถไฟ และทำการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ - ติดตามผลการตรวจวัดระดับเสียง และความสั่นสะเทือน หากพบว่าระดับเสียงเริ่มจะเกินมาตรฐานหรือมีข้อร้องเรียน ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงเพิ่มในบริเวณที่จำเป็น
คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ การปนเปื้อนของน้ำเสียหรือตะกอนดินจากพื้นที่ ก่อสร้างและที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน	- จัดให้มีบ่อพักน้ำเสียและระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อรองรับ น้ำเสียจากกิจกรรมต่าง ๆ - กองดินและเศษวัสดุก่อสร้างต้องให้ห่างจากลำน้ำ และทาง ระบายน้ำอย่างน้อย 50 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลาย ของดินไปกีดขวางการไหลของน้ำ
การปนเปื้อนของน้ำเสียและของเสียลงสู่แหล่งน้ำ ตามแนวเส้นทาง และบริเวณโดยรอบสถานี	- จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารต่าง ๆ ภายในสถานี รถไฟเพื่อบำบัดน้ำทิ้งให้ได้ตามมาตรฐานคุณภาพ - ห้ามทิ้งน้ำมันของเสียลงสู่แหล่งน้ำ หรือทางระบายน้ำโดยตรง และห้ามล้างอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักรในแหล่งน้ำ ธรรมชาติ
การคมนาคมขนส่ง การก่อสร้างอาจกีดขวางการจราจรในบริเวณ พื้นที่โครงการ	- จัดให้มีทางเบี่ยงชั่วคราวอย่างเหมาะสม หากการก่อสร้าง กีดขวางเส้นทางสัญจร ทางของชุมชน พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ ล่วงหน้า - ดำเนินการประสานกับหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อพิจารณากำหนด แผนการจัดการจราจรให้มีความสะดวกโดยเฉพาะช่วงเวลา เร่งด่วนและสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ในพื้นที่
การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม การก่อสร้างแนวเส้นทาง อาจกีดขวางการไหล ของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตาม ธรรมชาติ	การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำ ต้อง คำนึงถึงเรื่องเส้นทางการระบายน้ำในปัจจุบัน ซึ่งถ้าพบว่า กิจกรรมการก่อสร้างก่อให้เกิดการกีดขวางการไหลของน้ำ ต้องนำสิ่งกีดขวางทางระบายน้ำออกให้หมดโดยทันที



ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	กรณีฝนตกหนักเกิดสภาวะน้ำท่วมขังฉับพลันในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ต้องเร่งดำเนินการระบายน้ำลงสู่ลำน้ำสาธารณะโดยเร็วที่สุด ขณะเดียวกันต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในบริเวณชุมชนหรือเส้นทางคมนาคมใกล้เคียงด้วยหากพบว่าพื้นที่โดยรอบเกิดสภาวะน้ำท่วม เนื่องจากโครงการให้ผู้รับเหมาจัดหาเครื่องสูบน้ำมาระบายออกจากพื้นที่โดยเร็ว
เศรษฐกิจ-สังคม ผลกระทบด้านการประกอบธุรกิจการค้าในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง ปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนในชุมชนกับเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการ และผลกระทบด้านการเดินทางภายในชุมชนและระหว่างชุมชน	- ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนรับทราบและเข้าใจโครงการอย่างถูกต้องและทั่วถึง โดยเฉพาะแผนก่อสร้างในช่วงต่าง ๆ - เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีที่ชุมชนหรือประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากโครงการ และเร่งหาทางแก้ไขโดยเร็วที่สุด
การโยกย้ายและเวนคืน การพัฒนาโครงการอยู่ในพื้นที่เขตทางของทางรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ในบางช่วงของแนวเส้นทางจำเป็นต้องมีการโยกย้ายบ้านเรือนที่อยู่ในเขตทาง	- ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ต้องได้รับ รวมทั้งขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ - ประสานงานกับองค์กรพัฒนาชุมชน เพื่อเข้ามาช่วยเหลือประชาชนที่ต้องโยกย้ายออกจากเขตทางรถไฟ
การแบ่งแยกชุมชน การออกแบบแนวเส้นทางโครงการต้องยกเลิกจุดตัดเสมอระดับทั้งหมด ส่งผลให้การเดินทางไปมาหาสู่กันของคนในชุมชนไม่สะดวก	- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างทราบถึงแผนการก่อสร้าง และการปิดเส้นทางระหว่างชุมชน โดยให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบก่อนการดำเนินการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน - บริเวณทางเชื่อมชุมชน ต้องมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และติดตั้งป้ายบอกระดับความสูง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และให้เกิดความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้บริการ
แหล่งโบราณสถาน โบราณคดี และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ การก่อสร้างโครงการอาจก่อให้เกิดการทรุดตัวของดินริมคลอง และส่งผลกระทบต่อสิ่งก่อสร้างประวัติศาสตร์ริมคลอง เช่น ทำน้ำ กำแพง วัด หรือโครงสร้างเก่าแก่ที่ยังคงใช้งานอยู่ รวมทั้งการทำลายหลักฐานทางโบราณคดี	ประสานงานกับสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี ล่วงหน้าก่อนมีการก่อสร้างโครงการ เพื่อแจ้งรายละเอียดโครงการ และแจ้งให้ทราบถึงการดำเนินงานในช่วงก่อสร้างโครงการ



ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
แหล่งโบราณสถาน โบราณคดี และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ (ต่อ)	ขณะที่ดำเนินการก่อสร้างหากพบหลักฐานทางโบราณคดีและประวัติศาสตร์ใด ๆ เช่น เศษภาชนะ ดินเผา เครื่องมือหิน เป็นต้น ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องหยุดดำเนินการในบริเวณนั้นทันที และรีบแจ้งต่อสำนักศิลปากรที่ 2 สุพรรณบุรี ทราบโดยทันทีเพื่อทำการตรวจสอบหลักฐานและปฏิบัติตามหลักกฎหมายต่าง ๆ ตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
การท่อน้ำเสียและสุนทรีย์ภาพ กิจกรรมการก่อสร้างและรูปแบบโครงสร้างยกระดับของโครงการอาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือบดบังทัศนียภาพของสถานที่สำคัญที่อยู่ประชิดแนวเส้นทางโครงการ	- ออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสถานีโดยคำนึงถึงอัตลักษณ์ของท้องถิ่น - ออกแบบโครงสร้างทางวิ่ง หรือทางยกระดับทางรถไฟให้มีความผสมผสานกลมกลืนกับสภาพภูมิทัศน์เดิม

6.4 การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงศาลายา-นครปฐม เป็นกระบวนการสำคัญในการให้ข้อมูลและสร้างความเข้าใจให้กับประชาชนทราบรายละเอียดของโครงการได้อย่างถูกต้องครบถ้วน และเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนในพื้นที่โครงการและพื้นที่ต่อเนื่องเข้ามามีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นโดยเฉพาะผู้ได้รับผลกระทบเพื่อสะท้อนให้เห็นความต้องการ ลดข้อห่วงกังวลพร้อมนำข้อคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาพัฒนาโครงการให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนเกิดผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด เกิดการยอมรับโครงการและนำไปสู่ความสำเร็จในการพัฒนาโครงการ โดยโครงการได้พิจารณาให้สอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของ สผ. ฉบับเดือนสิงหาคม 2566 รายละเอียดดังรูปที่ 6.4-1

6.4.1 วัตถุประสงค์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน

- 1) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและรับฟังความคิดเห็น การศึกษาความเหมาะสม การออกแบบ รายละเอียดโครงการ และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 2) เพื่อให้สาธารณชนได้เห็นถึงความสำคัญและความจำเป็นของโครงการ พร้อมทั้งสร้าง “แนวร่วม” จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในภาคส่วนต่าง ๆ ให้เกิดความเข้าใจยอมรับ และมีส่วนร่วมกับการรถไฟฟ้า ในการผลักดันโครงการไปสู่ความสำเร็จ



3) เพื่อเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายได้แสดงความคิดเห็น แลกเปลี่ยนข้อมูล และข้อเสนอแนะ โดยนำความคิดเห็นที่ได้มาประกอบการศึกษา เพื่อให้การพัฒนาโครงการสอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ของโครงการ

6.4.2 แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

แนวทางการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการได้พิจารณาให้สอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 และแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของ สผ. ฉบับเดือนสิงหาคม 2566

การดำเนินงานในกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน มุ่งเน้นการเชื่อมโยงความคิดเห็นในทุกมิติ และการสร้างการมีส่วนร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียอย่างครอบคลุม โดยมีบทบาทสำคัญในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างประชาชนและผู้ดำเนินโครงการ เป็นทั้งผู้ให้และผู้รับ (Two-way Communication) และครอบคลุมถึงการให้คำแนะนำและคำปรึกษาหารือ (Consultation) กับกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ โดยกำหนดให้มีบุคลากรหลัก ประกอบด้วย ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม และผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อนำเสนอ ชี้แจง และรับฟังข้อมูลจากประชาชน

โดยกำหนดวิธีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ 3 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 แนะนำโครงการกับแกนนำทางความคิดในพื้นที่ เน้นการให้ข้อมูลโครงการในทุกระดับ และเน้นกลุ่มเป้าหมายระดับผู้วางแผนนโยบาย เช่น การแนะนำโครงการให้กับผู้บริหารในพื้นที่ ครอบคลุมไปถึงผู้นำแผนไปปฏิบัติโดยการให้ข้อมูลข่าวสารที่สำคัญในพื้นที่ประกอบด้วย การแนะนำโครงการต่อผู้บริหารในพื้นที่ระดับจังหวัดและการแพร่กระจายการประชุมและสัมภาษณ์เชิงลึก (ต่อเนื่องตลอดโครงการ)

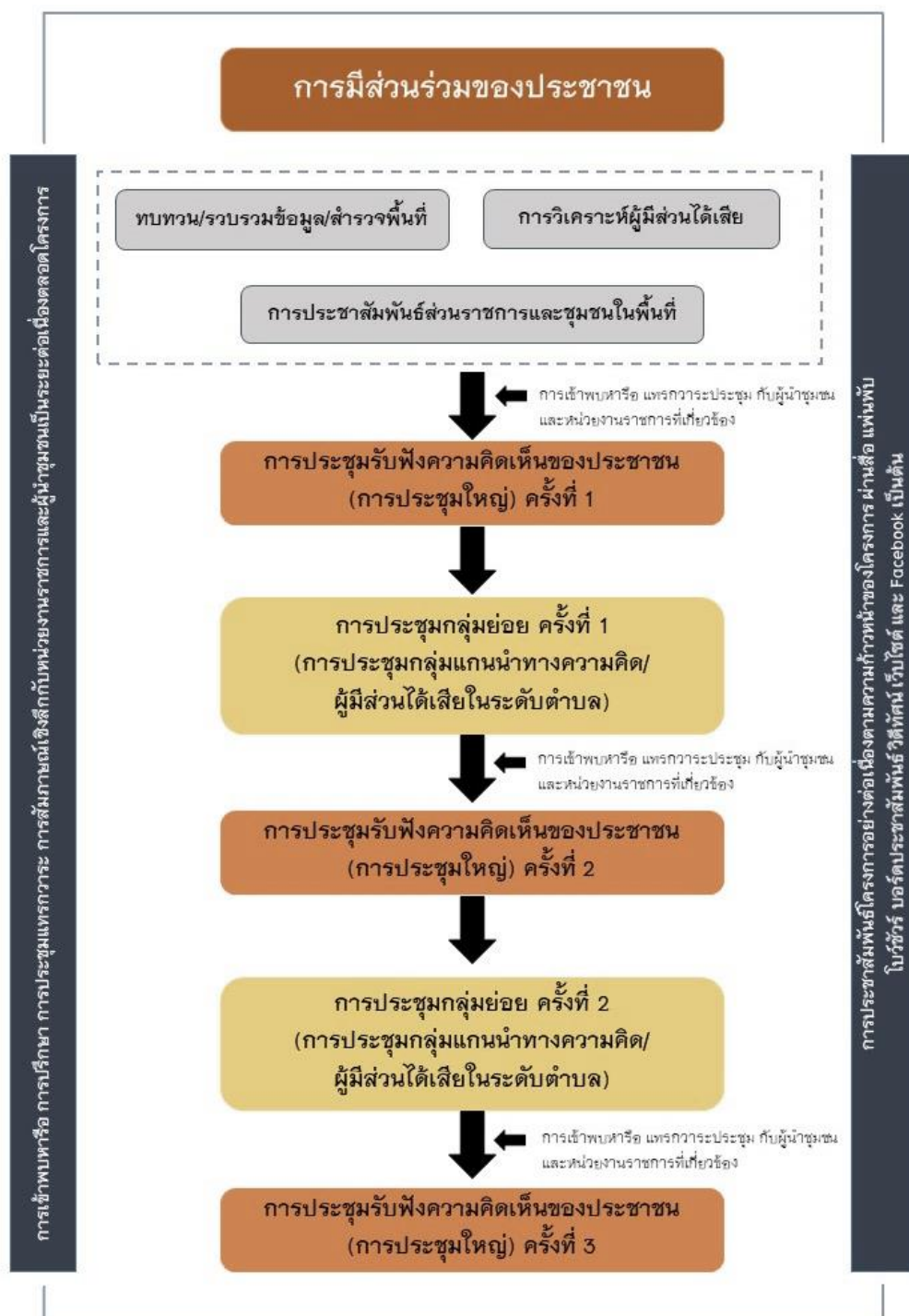
ช่วงที่ 2 สร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ เป็นการประชาสัมพันธ์ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างทั่วถึงและร่วมรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะ โดยเน้นกลุ่มผู้นำทางด้านความคิด และผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ ประกอบด้วย 4 กิจกรรม ได้แก่

- (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 และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ในรูปแบบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 3

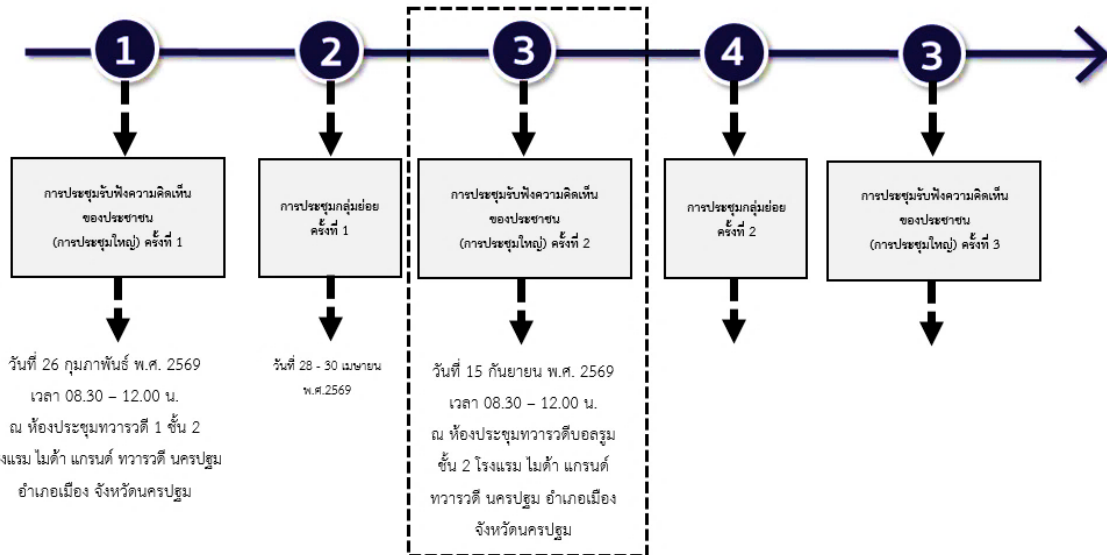
6.4.3 กลุ่มเป้าหมายของโครงการ

การกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์จะพิจารณาจากผู้มีส่วนได้เสียครอบคลุมทุกภาคส่วนตามแนวทางการจำแนกผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ของ สผ. ฉบับเดือน สิงหาคม 2566



รูปที่ 6.4-1 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

6.4.4 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



1. การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 1

ดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมทวารวดี 1 ชั้น 2 โรงแรม ไมด้า แกรนด์ ทวารวดี นครปฐม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม มีผู้เข้าร่วมทั้งสิ้น 238 ราย





ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ

- ควรมีมาตรการออกแบบเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน
- ทบทวนรูปแบบการออกแบบอุโมงค์หรือทางลอดใหม่เพื่อให้ประชาชนสัญจรได้จริง ไม่กลายเป็นโครงสร้างที่ไม่ได้ใช้งาน
- ควรพิจารณาการออกแบบโครงการให้สะดวกต่อผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะในมุมการพัฒนาเชิง TOD ที่ควรเอื้อต่อการเดินเท้าและการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น
- ควรพิจารณาพัฒนาเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์
- ควรออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในการสัญจรให้ปลอดภัยและสะดวกยิ่งขึ้น ลิฟต์และบันไดเลื่อนที่ยังไม่มีในปัจจุบัน
- พิจารณาเรื่องความคุ้มค่าการลงทุนควบคู่กับคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการจัดให้มีต้นไม้หรือพื้นที่สีเขียวที่ช่วยฟอกอากาศและลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม
- มีความห่วงกังวลว่ากิจกรรมการก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียงอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
- เสนอให้กำหนดมาตรการในรายงาน EIA ให้ผู้รับเหมาต้องรับผิดชอบดูแลรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้าง
- ควรกำหนดมาตรการดูแลความสะอาดและการจัดการขยะในพื้นที่ดังกล่าวโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อป้องกันปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและลดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ
- เสนอแนะให้โครงการประชาสัมพันธ์ข้อมูลและมาตรการป้องกันผลกระทบแก่ประชาชนและคณะสงฆ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเข้าใจและความเชื่อมั่นต่อการพัฒนาโครงการ

2. การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (การประชุมกลุ่มแกนนำทางความคิด/ผู้มีส่วนได้เสีย)

ดำเนินการจัดประชุมฯ ระหว่างวันที่ 28 - 30 เมษายน พ.ศ. 2569 โดยกำหนดการประชุม 6 กลุ่ม มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 249 คน ดังนี้

กลุ่มที่ 1 : วันอังคารที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลมหาสวัสดิ์ ตำบลมหาสวัสดิ์ อำเภอกุสุมาลย์ จังหวัดนครปฐม

กลุ่มที่ 2 : วันอังคารที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2569 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ อาคารอเนกประสงค์ วัดจิวราย ตำบลจิวราย อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม

กลุ่มที่ 3 : วันพุธที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลนครชัยศรี ตำบลนครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม

กลุ่มที่ 4 : วันพุธที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2569 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมสภาเทศบาลตำบลศีรษะทอง ตำบลศีรษะทอง อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม

กลุ่มที่ 5 : วันพฤหัสบดีที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2569 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ศูนย์ประชุม เทศบาลตำบลธรรมศาลา ตำบลธรรมศาลา อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

กลุ่มที่ 6 : วันพฤหัสบดีที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2569 เวลา 13.30 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมชั้น 3 เทศบาลนครนครปฐม ตำบลนครปฐม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญ

- อยากให้มีการออกแบบให้สามารถเข้าสู่สถานีวัดสุวรรณได้ง่าย
- อยากเสนอให้ช่วงที่ก่อสร้างใช้เป็นเสาเข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบให้กับชาวบ้านบริเวณใกล้เคียง
- บริเวณถนนเลียบเมืองนครชัยศรี เกิดความกังวลเรื่องทางข้ามจุดตัดบริเวณหน้าวัดศิระทอง แนะนำให้มีการออกแบบเพื่อลดปัญหาคาดตัดดังกล่าวไว้ล่วงหน้า
- เสนอให้บริเวณสถานีรถไฟนครชัยศรีทางเข้าด้านทิศเหนือ และบริเวณทางเข้าด้านทิศเหนือสถานีท่าฉลอม ขยายเส้นทางจราจรเป็น 4 ช่องทาง เพื่อความสะดวกในการจราจรของผู้ใช้สถานีและพื้นที่ต่อเนื่อง
- เสนอให้มีการทบทวนการออกแบบสถานี และระบบราง รวมทั้งพื้นที่ใช้สอยโดยรอบเนื่องจากการออกแบบในปัจจุบันกระทบประชาชนโดยรอบและมีค่าใช้จ่ายในการเวนคืนค่อนข้างสูง
- สนับสนุนให้โครงการพัฒนาในรูปแบบลอยฟ้าและยินดีที่จะเชิญกรมศิลปากรมาร่วมหารือกับทางโครงการและเทศบาลด้วย เนื่องจากในพื้นที่มีการใช้งานรถเข็นเป็นจำนวนมากกังวลเรื่องหากมีจุดตัดที่มีขนาดกว้างขึ้นจะกระทบต่อปัญหาการสัญจรของประชาชน



กลุ่มที่ 1 ณ ห้องประชุม เทศบาลตำบลมหาสวัสดิ์ ตำบลมหาสวัสดิ์ อำเภอกุสุมาลย์ จังหวัดนครปฐม



กลุ่มที่ 2 ณ อาคารอเนกประสงค์ วัดจิวราย ตำบลจิวราย อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม



กลุ่มที่ 3 ณ ห้องประชุม เทศบาลตำบลนครชัยศรี ตำบลนครชัยศรี อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม



กลุ่มที่ 4 ณ ห้องประชุมสภา เทศบาลตำบลศรีชะทอง ตำบลศรีชะทอง อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม



กลุ่มที่ 5 ณ ศูนย์ประชุม เทศบาลตำบลธรรมศาลา ตำบลธรรมศาลา อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม



กลุ่มที่ 6 ณ ห้องประชุมชั้น 3 เทศบาลนครนครปฐม ตำบลนครปฐม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

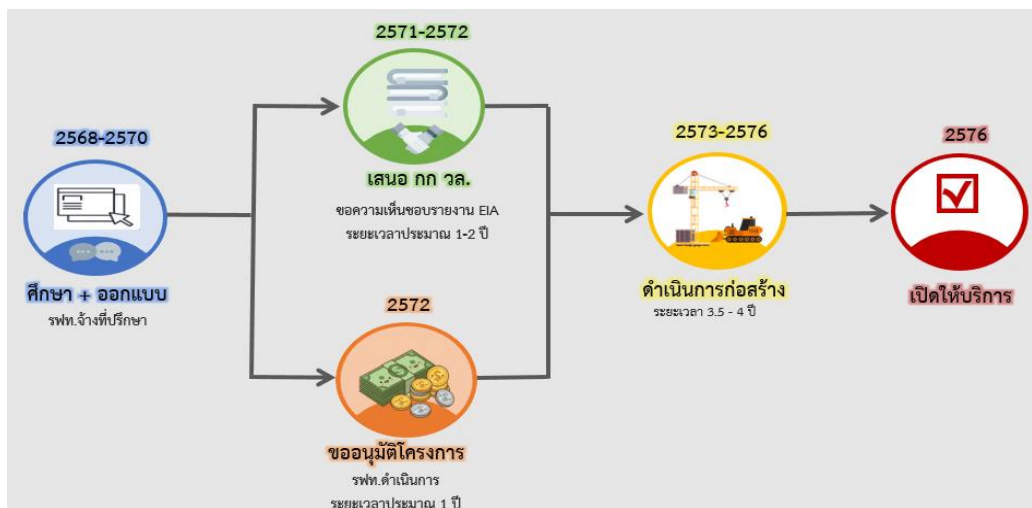
7. แผนการดำเนินงาน

จากกิจกรรมที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 450 วัน นับตั้งแต่วันเริ่มต้นปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจึงได้จัดทำสรุปภาพรวมขอบเขตงาน ดังรูปที่ 7-1 แผนการปฏิบัติงานของโครงการที่สอดคล้องกับระยะเวลาและความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ

กิจกรรม	ระยะเวลาโครงการ (วัน)														
	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
การทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสม															
การวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจและการเงิน															
การประมาณราคาก่อสร้าง (Cost Estimate)															
งานสำรวจ ออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)															
การจัดทำร่างพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน															
การจัดทำรายงาน EIA การประเมินสัมพันธภาพและการมีส่วนร่วมของประชาชน															
การจัดทำเอกสารประกวดราคา															
การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ความเสี่ยง (Hazard/Risk Log) หรือรายงานอื่น ๆ ที่จำเป็นเพื่อนำไปใช้ประกอบการพิจารณารับรองระบบของโครงการ															
การจัดทำรายงานการศึกษาพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์และสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงการ และกำหนดผังการพัฒนาพื้นที่ รวมถึงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ (Master Plan)															

รูปที่ 7-1 แผนการปฏิบัติงานของโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด
(ระยะเวลาดำเนินโครงการ 450 วัน)

รูปที่ 7-2 แสดงแผนการดำเนินงานโครงการ โดยงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม และออกแบบรายละเอียดจะแล้วเสร็จภายใน ปี 2570 เริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี 2573 มีระยะเวลา ก่อสร้างประมาณ 3.5-4.0 ปี และเปิดให้บริการในปี 2576



รูปที่ 7-2 แผนการดำเนินงานโครงการ

8. กำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 2

กำหนดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (การประชุมใหญ่) ครั้งที่ 2 งานจ้างที่ปรึกษา เพื่อทบทวนแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อบริษัทขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงศาลายา – นครปฐม ในวันอังคารที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมทวารวดีบอลรูม ชั้น 2 โรงแรม ไม้ด้า แกรนด์ ทวารวดี นครปฐม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม มีรายละเอียดดังนี้

- | | |
|------------------|--|
| 08.30 – 09.00 น. | ลงทะเบียน รับเอกสารประกอบการประชุม และชมบอร์ด
นิทรรศการ พร้อมรับประทานอาหารว่าง |
| 09.00 – 09.15 น. | กล่าวรายงานการประชุมและกล่าวเปิดการประชุม |
| 09.15 – 10.15 น. | การนำเสนอรายละเอียดโครงการ <ul style="list-style-type: none">• รับชมวีดิทัศน์โครงการ• รายละเอียดโครงการ รูปแบบและเส้นทางรถไฟที่มีความเหมาะสม รูปแบบด้านวิศวกรรม และการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนร่างรายงานและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| 10.15 – 11.30 น. | การรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ |
| 11.30 – 12.00 น. | สรุปผลการประชุม |
| 12.00 น. | ปิดการประชุม และรับประทานอาหารกลางวัน |



9. ติดต่อสอบถามเพิ่มเติม



การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์ 1690



ด้านวิศวกรรม (บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน))

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

ผู้ประสานงาน : นายวีรชาติ เนื่องนิภานนท์ ตำแหน่ง วิศวกรโครงการ

โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1314

อีเมล : weerachart_n@team.co.th



ด้านสิ่งแวดล้อมและการประชาสัมพันธ์ (บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

ผู้ประสานงาน : นายอลงกรณ์ เกษหอม นักวิชาการด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1401-5 ต่อ 135 หรือ 09 5982 5156 อีเมล : alongkon_k@team.co.th



ด้านจราจรและระบบรถไฟฟ้า (บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด)

128/212 อาคารพญาไทพลาซ่า ชั้น 19 ถนนพญาไท แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

ผู้ประสานงาน : นายประวิติ สุดแก้ว ตำแหน่ง วิศวกรระบบรถไฟฟ้า

โทรศัพท์ : 0 2129 3170 อีเมล : prawat.mhpm@gmail.com