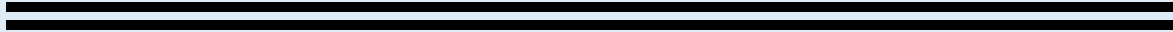


บทสรุปผู้บริหาร



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ฉบับที่ 1/2565 เดือนมกราคม-มิถุนายน

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (ชื่อที่ใช้ในการก่อสร้าง : โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่) ระยะที่ 1 (โครงการที่มีความพร้อมเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. 2558) มีแนวเส้นทางเริ่มต้นที่สถานีรถไฟมาบะเขว มีการออกแบบแนวเส้นทางใหม่เป็นแนวทางเลือกในช่วงมาบะเขว-ลาดบัวขาว และใช้แนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือเดิมจนสิ้นสุดโครงการที่ชุมทางถนนจิระ ระยะทางรวมประมาณ 134 กิโลเมตร

โครงการเริ่มดำเนินงานก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 โดยมีการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้รับผิดชอบโครงการ และมีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (AMWW) ทำหน้าที่สนับสนุนการทำงานด้านเทคนิค ด้านบริหารจัดการ และการตรวจสอบการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้าง ทั้งนี้ ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการมีการดำเนินงานก่อสร้าง จำนวน 3 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 1 งานโยธาและระบบราง ช่วงมาบะเขว-คลองขนานจิตร ดำเนินงานโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) มีความคืบหน้าของการก่อสร้าง 94.87% สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ ดำเนินงานโดยกิจการร่วมค้า ITD-RT มีความคืบหน้าของการก่อสร้าง 91.39% และสัญญาที่ 4 งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ช่วงมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ ดำเนินงานโดยกิจการร่วมค้า ITD-LSS มีความคืบหน้าของการก่อสร้าง 13.08% สำหรับสัญญาที่ 2 งานโยธาและระบบรางช่วงคลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ ยังไม่มีการดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้าง เนื่องจากอยู่ในระหว่างการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

สำหรับผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 มีรายละเอียดโดยสรุปดังนี้

1. การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้โครงการต้องมีการดำเนินงานตามมาตรการในด้านต่างๆ ได้แก่ มาตรการทั่วไป มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วย อุทกวิทยาน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำผิวดิน อุทกนิเวศวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ประกอบด้วย ทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรสัตว์ป่า ชีวนิเวศพันธุ์พืช และนิเวศวิทยาทางน้ำ มาตรการด้านคุณค่าต่อการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ประกอบด้วย การใช้ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง และการระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย เศรษฐกิจ-สังคม การแบ่งแยกชุมชน การโยกย้ายและเวนคืน อาชีวอนามัยและความปลอดภัย เหมืองแร่ การจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอย ประวัติศาสตร์และโบราณคดี และสุนทรียภาพ

จากการติดตามตรวจสอบมาตรการฯ ในช่วงต้น พบว่าโครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และบริษัทปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (AMWW) ได้ทำหน้าที่กำกับดูแลและควบคุมให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินงานตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้มากที่สุด โดยในส่วนของการตรวจสอบพบว่าผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการไม่ครบถ้วนเรียบร้อยหรือได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากหน่วยงาน/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง โครงการจะมีการสั่งการให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็วเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ จากการตรวจสอบ ไม่พบมาตรการที่โครงการไม่สามารถปฏิบัติตามได้ พบเพียง

มาตรการที่มีปัญหาอุปสรรคต่อการปฏิบัติ ได้แก่ การจัดการหินและดินที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง และการจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก

มาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดเนื่องจากมีผลกระทบเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ สภาพผิวจราจร การจราจรและฝุ่นละออง

มาตรการที่โครงการได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ ได้แก่

- ด้านคุณภาพน้ำทิ้ง : มีการติดตั้งเครื่องเติมอากาศ (Aerator) ในบริเวณบ่อพักน้ำสุดท้าย (บ้านพักคนงาน) เพื่อป้องกัน/ลดการเน่าเสียของน้ำ
- ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย : มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานงานก่อสร้าง เช่น การดำเนินงานตามมาตรการความปลอดภัยในการใช้วัตถุระเบิด มาตรการความปลอดภัยในการปฏิบัติงานใกล้ทางรถไฟ การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ก่อนเริ่มทำงาน การสุ่มตรวจสารเสพติด การตรวจสอบสภาวะแวดล้อมในการทำงานภายในอุโมงค์ และการจัดให้มีระบบการขออนุญาตทำงาน (Work Permit) เป็นต้น
- ด้านการป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) : มีการประกาศมาตรการเฉพาะสำหรับใช้ป้องกันการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในพื้นที่โครงการ ให้สอดคล้องกับประกาศของทางราชการ

2. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้โครงการจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เข้ามาเป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ได้แก่ คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน นิเวศวิทยาทางบก (ป่าไม้และสัตว์ป่า) การใช้ที่ดินและเกษตรกรรม และเศรษฐกิจและสังคม ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า

- คุณภาพน้ำผิวดิน มีการดำเนินงานติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดินตามที่มาตรการฯ กำหนด โดยเก็บตัวอย่างน้ำเพื่อตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 จุด บริเวณ W1 คลองม่วงเหล็ก และ W2 คลองอุบักันต์ ทุก 3 เดือน ในวันที่ 15 มกราคม 2565 และวันที่ 3 เมษายน 2565 ผลการตรวจวิเคราะห์เมื่อนำมาเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน พบว่า ดัชนีที่ทำการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 (แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำจากกิจกรรมบางประเภท สามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภค-บริโภค

โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำโดยทั่วไปก่อนและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุตสาหกรรม)

- **นิเวศวิทยาทางน้ำ** มีการดำเนินงานติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำตามที่มาตรการฯ กำหนด โดยตรวจเก็บตัวอย่างน้ำและตะกอนท้องน้ำเพื่อตรวจวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 2 จุด บริเวณ W1 คลองมวกเหล็ก และ W2 คลองอุปากันต์ ทุก 3 เดือน ในวันที่ 15 มกราคม 2565 และวันที่ 3 เมษายน 2565 ผลการตรวจวิเคราะห์เมื่อนำมาเทียบกับเกณฑ์ของ Wilhm and Dorris พบว่า แหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอน (Plankton) และแพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) จะอาศัยอยู่ได้

- **อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ** มีการดำเนินงานติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศตามที่มาตรการฯ กำหนด โดยเก็บตัวอย่าง จำนวน 1 จุด บริเวณ A1 วัดหินลับ ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี จำนวน 1 ครั้ง เมื่อการก่อสร้างผ่านพื้นที่ไวต่อผลกระทบที่กำหนดไว้ (ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง) ระหว่างวันที่ 26-31 พฤษภาคม 2565 ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์ได้แก่ ความเร็วและ ทิศทางลม (WS&WD), ฝุ่นละอองรวม (TSP), ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10), ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO), ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO2) เมื่อนำมาเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน พบว่า ทุกดัชนีที่ทำการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ทั้งนี้ จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศที่ผ่านมาในช่วงต้นไม่ได้แสดงถึงแนวโน้มผลกระทบด้านคุณภาพอากาศแต่อย่างใด

- **การใช้ที่ดินและเกษตรกรรม** มีการดำเนินงานติดตามตรวจสอบด้านการใช้ที่ดินและเกษตรกรรมตามที่มาตรการฯ กำหนด โดยการสำรวจสภาพการใช้พื้นที่ตลอดแนวพื้นที่โครงการ 2 ครั้งต่อปี ในวันที่ 17 พฤษภาคม 2565 ผลการตรวจสอบ พบว่า มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างและการจัดวางวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างภายในขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับการอนุญาต และไม่พบผลกระทบในด้านการกีดขวางทางเข้า-ออกชั่วคราว บริเวณพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่เกษตรกรรม ร้านค้า และสถานประกอบการ

สำหรับการติดตามตรวจสอบผลกระทบในด้านนิเวศวิทยาทางบก (ป่าไม้-สัตว์ป่า) มีแผนดำเนินการในเดือนกรกฎาคม 2565 ด้านเศรษฐกิจ-สังคม มีแผนดำเนินการในเดือนตุลาคม 2565 และการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน ได้ดำเนินการเสร็จครบถ้วนเรียบร้อยแล้วในระหว่างปี 2561-2562

นอกจากนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบเพิ่มเติมในด้านข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาแนวโน้มของผลกระทบ โดยจากข้อมูลสถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบว่า ผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างเป็นข้อเรียกร้อง/ข้อร้องขอในการจัดการจราจร/ทางข้าม ทั้งนี้ ผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในช่วงต้น โครงการได้ดำเนินงานตามขั้นตอนของศูนย์รับเรื่อง

ร้องเรียน โดยมีการบันทึก ตรวจสอบข้อเท็จจริง แก้ไขปัญหา ตลอดจนพิจารณาแนวทางป้องกันร่วมกันระหว่าง เจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (AMWW) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ตลอดจนหน่วยงาน ภายนอกที่เกี่ยวข้อง

3. ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

เนื่องจากโครงการมีการดำเนินงานแยกสัญญางานระบบอาณัติสัญญาณออกจากสัญญางานโยธาและระบบราง ตามแนวทางของคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง (คกจ.) เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการราย ขนาดกลางสามารถเข้าร่วมการยื่นข้อเสนอ/คัดเลือกได้มากมาย อันเป็นการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการไทย ตลอดจนเกิดการแข่งขันซึ่งเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐ ประกอบกับโครงการมีการใช้เขตทางร่วมกันกับ “โครงการ ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบ รถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร- นครราชสีมา)” ดังนั้น ทั้งการแยกสัญญาภายในโครงการ และการใช้เขตทางร่วมกับโครงการอื่น ส่งผลให้เกิดการ เข้าทำงานในพื้นที่เดียวกันหรือพื้นที่ซ้ำซ้อนกัน อาจทำให้ผู้รับจ้างก่อสร้างบางรายทำงานได้ไม่เป็นไปตามแผน และ/หรือ อาจเกิดปัญหาข้อโต้แย้ง ข้อพิพาท ตลอดจนการปฏิเสธความรับผิดชอบระหว่างผู้รับจ้างก่อสร้างแต่ละ ราย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในงานด้านการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และงานด้านการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บุคคลที่ 3 (Third Party) ในฐานะหน่วยงานผู้ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตาม มาตรการฯ ของโครงการ จึงมีความเห็นดังนี้

- โครงการควรกำหนดเงื่อนไข แนวทาง และขอบเขตดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจนให้ผู้รับจ้างก่อสร้างในสัญญางานระบบอาณัติสัญญาณได้ทราบ เพื่อให้เกิดการ ดำเนินงานที่สอดคล้องและไม่ซ้ำซ้อนกับการดำเนินงานของผู้รับจ้างก่อสร้างสัญญางานโยธาและระบบรางที่ ดำเนินงานอยู่ก่อน

- โครงการควรกำหนดเงื่อนไข แนวทาง และขอบเขตดำเนินงานด้านการตรวจวัด/ติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้างสัญญางานระบบอาณัติสัญญาณได้ทราบ เพื่อความต่อเนื่องของการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่สัญญางานโยธาและระบบรางดำเนินการแล้ว เสร็จ ทั้งนี้ เนื่องจากมีกำหนดการและระยะเวลาดำเนินงานที่ไม่เท่ากัน

- ควรมีการพิจารณาหารือ/จัดทำข้อตกลงระหว่างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และโครงการ ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง เกี่ยวกับแนวทางการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อหลีกเลี่ยง ปัญหาข้อพิพาทระหว่างผู้รับจ้างที่ต้องปฏิบัติงานในพื้นที่เดียวกัน