

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นการดำเนินงานตาม “แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและกำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม (Site Environmental Plan)” ของโครงการ ซึ่งดำเนินการโดยบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อติดตามตรวจสอบผลการดำเนินงาน เฝ้าระวังและติดตามแนวโน้มของผลกระทบที่อาจจะเกิด ตลอดจนทบทวนประสิทธิภาพ/ความเหมาะสมของแผนการจัดการสิ่งแวดล้อม และมาตรการของโครงการ รายละเอียดดังนี้

1. การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (AMWW) ได้กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินงานตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม และผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้มากที่สุด สำหรับการดำเนินงานที่ตรวจสอบพบว่าปฏิบัติไม่ครบถ้วนเรียบร้อย หรือได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากหน่วยงาน/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างในช่วงที่ผ่านมา โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็วเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ จากการตรวจสอบ ไม่พบมาตรการที่โครงการไม่สามารถปฏิบัติได้ พบเพียงมาตรการที่มีปัญหาอุปสรรคต่อการปฏิบัติ และมาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดเนื่องจากมีผลกระทบเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ พบมาตรการที่โครงการได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ ดังนี้

มาตรการที่มีปัญหาอุปสรรคต่อการปฏิบัติ

- การจัดการหินและดินที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้าง : หินและดินที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการของโครงการ มีปริมาณมากกว่าปริมาณที่ประเมินไว้ใน EIA ซึ่งส่งผลให้โครงการต้องพิจารณาหาพื้นที่และแนวทางการจัดการเพิ่มเติมให้เพียงพอและไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียง
- การจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก : โครงการมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก อันเนื่องมาจากพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นทางในแนวยาว และมีความกว้างของพื้นที่ค่อนข้างน้อยซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการจัดพื้นที่ล้างล้อ อย่างไรก็ตาม โครงการได้มีการดำเนินการตามมาตรการฉีดพรมน้ำและล้างทำความสะอาด/สะอาดผิวจราจรในบริเวณข้างเคียงเป็นการทดแทน

มาตรการที่ต้องกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด

- ด้านสภาพผิวจราจร : ควรเพิ่มความถี่การตรวจสอบสภาพการชำรุดของผิวจราจร ถนนท้องถิ่นหรือถนนชุมชน และบำรุงรักษา/ซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ
- ด้านการจราจรและฝุ่นละออง : ควบคุมดูแลการวิ่งของรถยนต์และรถบรรทุกของโครงการให้ใช้ความเร็วต่ำ ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเฉพาะในช่วงที่ต้องวิ่งผ่านชุมชน เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ และลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพิ่มบทลงโทษกรณีพบการกระทำผิดกฎระเบียบที่กำหนด/

มาตรการที่ปฏิบัติเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่ EIA กำหนด

- **ด้านคุณภาพน้ำทิ้ง** : มีการติดตั้งเครื่องเติมอากาศ (Aerator) ในบริเวณบ่อกักน้ำสุดท้าย (บ้านพักคนงาน) เพื่อป้องกัน/ลดการเน่าเสียของน้ำ เนื่องจากบ่อกักน้ำสุดท้าย (บ้านพักคนงาน) ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ไม่ได้มีการเชื่อมต่อกับรางระบายน้ำหรือแหล่งน้ำสาธารณะ
- **ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย** : มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานงานก่อสร้าง เช่น การดำเนินงานตามมาตรการความปลอดภัยในการใช้วัตถุระเบิด มาตรการความปลอดภัยในการปฏิบัติงานใกล้ทางรถไฟ การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ก่อนเริ่มทำงาน การสุ่มตรวจสารเสพติด การตรวจสอบสภาวะแวดล้อมในการทำงานภายในอุโมงค์ และการจัดให้มีระบบการขออนุญาตทำงาน (Work Permit) เป็นต้น
- **ด้านการป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)** : มีการประกาศมาตรการเฉพาะสำหรับใช้ป้องกันการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในพื้นที่โครงการ ให้สอดคล้องกับประกาศของทางราชการ อาทิ การกำหนดมาตรการการสวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้าตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน การล้างมือด้วยสบู่หรือแอลกอฮอล์ การเว้นระยะห่างทางสังคม การจำกัดจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมโดยการประชุมผ่านโปรแกรม Zoom การตรวจวัดอุณหภูมิก่อนเข้าสำนักงาน บ้านพักคนงาน และพื้นที่ก่อสร้าง การทำความสะอาดอุปกรณ์และบริเวณที่มีผู้สัมผัสปริมาณมาก การยอมรับระบบติดตามตัวผ่านแอปพลิเคชันทางโทรศัพท์มือถือ มาตรการการเดินทางไปต่างประเทศ มาตรการพิเศษสำหรับพนักงานในการให้ปฏิบัติงานจากสถานที่พัก (Work From Home) มาตรการเลื่อนวันหยุดช่วงเทศกาลวันสงกรานต์ มาตรการการปฏิบัติตามพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน เป็นต้น

2. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการได้มีดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ คุณภาพอากาศ การใช้ที่ดินและเกษตรกรรม และข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ พบว่า

▪ คุณภาพน้ำผิวดิน

มีการดำเนินงานติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดินตามที่มาตรการฯ กำหนด โดยเก็บตัวอย่างน้ำเพื่อตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 จุด บริเวณ W1 คลองมวกเหล็ก ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี และ W2 คลองอุปากันต์ ตำบลปากช่อง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ทุก 3 เดือน ในวันที่ 15 มกราคม 2565 และวันที่ 3 เมษายน 2565 ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์ ประกอบด้วย ด้านกายภาพ ได้แก่ ความลึก (Depth) อุณหภูมิ (Temperature) ความโปร่งแสง (Transparency) ความเค็ม (Salinity) ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) และความเร็วกระแสน้ำ (Velocity) ด้านเคมี ได้แก่ ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) บีโอดี (BOD) ของแข็งแขวนลอย (SS) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) และเหล็กทั้งหมด (Total Iron) ด้านชีวภาพ ได้แก่ แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB) และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มทั้งหมด (FCB) และโลหะหนัก ได้แก่ ตะกั่ว (Pb) และแคดเมียม (Cd) เมื่อนำมาเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี และ W2 คลองอุปากันต์ ตำบลปากช่อง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ทุก 3 เดือน ในวันที่ 15 มกราคม 2565 และวันที่ 3 เมษายน 2565 ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์ได้แก่ ชนิด ความหนาแน่น และความหลากหลายทางชีวภาพของแพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) และแพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) และชนิด ความชุกชุม และความหลากหลายทางชีวภาพของสัตว์หน้าดิน (Benthos) เมื่อนำมาเทียบกับเกณฑ์ของ Wilhm and Dorris พบว่า แหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอน (Plankton) และสัตว์หน้าดิน (Benthos) อาศัยอยู่ได้

▪ อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ

มีการดำเนินงานติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศตามที่มาตรการฯ กำหนด โดยเก็บตัวอย่างจำนวน 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), ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (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 ผลการตรวจสอบพบว่า มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างและการจัดวางวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างภายในขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับการอนุญาต และไม่พบผลกระทบในด้านการกีดขวางทางเข้า-ออกชั่วคราว บริเวณพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่เกษตรกรรม ไร่ นา และสถานประกอบการ

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

นอกจากนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบเพิ่มเติมนอกเหนือจากเงื่อนไขที่ EIA กำหนด ในด้านข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการพิจารณาแนวโน้มผลกระทบจากการดำเนินโครงการ มีผลการตรวจสอบดังนี้

▪ ข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

จากสถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบว่า เป็นผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง โดยเป็นข้อเรียกร้อง/ข้อร้องขอ ในด้านการจัดการจราจร/ทางข้าม ทั้งนี้ ผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในช่วงต้น โครงการได้มีการดำเนินงานตามขั้นตอนของศูนย์รับเรื่องร้องเรียน โดยมีการบันทึก ตรวจสอบข้อเท็จจริง แก้ไขปัญหา ตลอดจนพิจารณาแนวทางป้องกันร่วมกันระหว่างเจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (AMWW) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ตลอดจนหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง

3. ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

เนื่องจากโครงการมีการดำเนินงานแยกสัญญางานระบบอาณัติสัญญาณออกจากสัญญางานโยธาและระบบราง ตามแนวทางของคณะกรรมการกำกับการจัดซื้อจัดจ้าง (คกจ.) เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการรายขนาดกลางสามารถเข้าร่วมการยื่นข้อเสนอ/คัดเลือกได้มากมาย อันเป็นการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการไทย ตลอดจนเกิดการแข่งขันซึ่งเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐ ประกอบกับโครงการมีการใช้เขตทางร่วมกันกับ “โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1) ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา” ดังนั้น ทั้งการแยกสัญญาภายในโครงการ และการใช้เขตทางร่วมกับโครงการอื่น ส่งผลให้เกิดการเข้าทำงานในพื้นที่เดียวกันหรือพื้นที่ซ้ำซ้อนกัน อาจทำให้ผู้รับจ้างก่อสร้างบางรายทำงานได้ไม่เป็นไปตามแผน และ/หรืออาจเกิดปัญหาข้อโต้แย้ง ข้อพิพาท ตลอดจนการปฏิเสธความรับผิดชอบระหว่างผู้รับจ้างก่อสร้างแต่ละราย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในงานด้านการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และงานด้านการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บุคคลที่ 3 (Third Party) ในฐานะหน่วยงานผู้ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการ จึงมีความเห็นดังนี้

- โครงการควรกำหนดเงื่อนไข แนวทาง และขอบเขตดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจนให้ผู้รับจ้างก่อสร้างสัญญางานระบบอาณัติสัญญาณได้ทราบ เพื่อให้เกิดการดำเนินงานที่สอดคล้องและไม่ซ้ำซ้อนกับการดำเนินงานของผู้รับจ้างก่อสร้างสัญญางานโยธาและระบบรางที่ดำเนินงานอยู่ก่อน

- โครงการควรกำหนดเงื่อนไข แนวทาง และขอบเขตดำเนินงานด้านการตรวจวัด/ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้างสัญญางานระบบอาณัติสัญญาณได้ทราบ เพื่อความต่อเนื่องของการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่สัญญางานโยธาและระบบรางดำเนินการแล้วเสร็จ ทั้งนี้ เนื่องจากมีกำหนดการและระยะเวลาดำเนินงานที่ไม่เท่ากัน

- ควรมีการพิจารณาหารือ/จัดทำข้อตกลงระหว่างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง เกี่ยวกับแนวทางการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาข้อพิพาทระหว่างผู้รับจ้างที่ต้องปฏิบัติงานในพื้นที่เดียวกัน