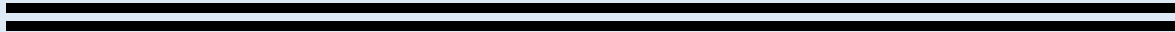


บทสรุปผู้บริหาร



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรี ให้เป็นผู้ดำเนินโครงการได้จัดทำให้มีการก่อสร้างภายใต้ชื่อ “โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)” โดยแนวเส้นทางของทั้งโครงการเริ่มต้นที่สถานีกลางบางซื่อ มุ่งหน้าไปด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือและค่อนไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ผ่านสถานีดอนเมือง ผ่านตัวเมืองพระนครศรีอยุธยาไปจนถึงสถานีชุมทางบ้านภาชี (จุดแยกของแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงสายภาคเหนือ) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเข้าสู่จังหวัดสระบุรีและจังหวัดนครราชสีมา

ในระยะก่อสร้างโครงการมีการแบ่งสัญญาออกเป็น 2 ส่วน ตามมติคณะกรรมการความร่วมมือเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ได้แก่ สัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil Work) ฝ่ายไทยเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้าง และสัญญาที่ 2 สัญญางานวางระบบ (Railway System) งานวางระบบรางงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลและรถจักรล้อเลื่อน ฝ่ายจีนเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้างโดยการสังเกตการณ์ของฝ่ายไทย สำหรับสถานะการดำเนินโครงการเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 สัญญาที่มีพื้นที่การดำเนินงานอยู่ในขอบเขตของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี) มีจำนวน 3 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 4-2 งานโยธาสำหรับช่วงดอนเมือง-นวนคร (DK.15+207.84 ถึง DK.37+004.54) ระยะทาง 22.60 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) มีความก้าวหน้าอยู่ที่ 0.11% สัญญาที่ 4-3 งานโยธาสำหรับช่วงนวนคร-บ้านโพ (DK.37+004.54 ถึง DK.60+001.64) ระยะทาง 23.00 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า ซีเอเอ็น มีความก้าวหน้าอยู่ที่ 19.34% และสัญญาที่ 4-4 งานโยธาสำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรุกราน้อย (J1K0+305 ถึง J1K3+159.85) ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) มีความก้าวหน้าอยู่ที่ 0.038% (ข้อมูล ณ วันที่ 25 ธันวาคม 2565)

สำหรับการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่า

1. ผลการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการมีผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา จำนวน 3 สัญญา เข้ามาดำเนินการเตรียมการก่อสร้างและก่อสร้าง ซึ่งโครงการได้มีการกำกับดูแลผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะมาตรการที่ต้องกำกับและดูแลอย่างใกล้ชิดในช่วงการก่อสร้าง อาทิ การประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การสำรวจและจัดทำแผนงานการรื้อถอนอาคารอุปโภคที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ การจัดทำแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และการติดป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อ/ร้องเรียนผลกระทบ การประสาน/พบปะหารือกับผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อสร้างสัมพันธ์

และรับทราบปัญหาของชุมชน การประชาสัมพันธ์รายละเอียดกิจกรรมและแผนการก่อสร้างให้แก่ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการได้รับทราบก่อนเริ่มงานก่อสร้าง การสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจสังคม และความ คิดเห็นของประชาชน เพื่อรับทราบปัญหาและข้อวิตกกังวลนำมาเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาหาทางป้องกัน และแก้ไขปัญหาให้สอดคล้องกับปัญหาและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ สามารถสรุปผลได้ดังนี้

มาตรการทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และ มาตรการทั่วไป โดยได้จัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง และนำมาตราการดังกล่าวมากำหนดเป็น เงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ตลอดจนจัดให้มีที่ปรึกษาบริหารงาน โครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง ดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างใกล้ชิด นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการ ติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิและตัวแทน หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อม ตลอดจนจัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) ภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง นำเสนอต่อ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณา 2 ครั้งต่อปี ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการนำเสนอรายงานแล้วจำนวน 2 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2564 ถึงปัจจุบัน

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด ทั้งนี้ ไม่พบมาตรการที่โครงการไม่สามารถปฏิบัติได้ พบเพียงมาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ มาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดเนื่องจากมีผลกระทบ เกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และพบมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังนี้

- มาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ ประกอบด้วย มาตรการติดตั้งแนวรั้วที่ตามแนวเขตพื้นที่ ก่อสร้างในบางจุดไม่สามารถดำเนินการได้ โดยได้มีการปรับชนิดและรูปแบบของแนวรั้ว/การกั้นขอบเขตให้ มี ความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติงาน และการจัดให้มีพื้นที่สำหรับล้างล้อรถบรรทุกในบางจุดไม่ สามารถดำเนินการได้ ซึ่งได้มีการปรับเพิ่มความถี่ของการทำความสะอาดผิวจราจรโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการใช้ ถนนร่วมกับชุมชน

- มาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด เนื่องจากมีผลกระทบเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในด้าน คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง และสภาพการคมนาคม/ผิวจราจร

- มาตรการที่โครงการได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสม กับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ ได้แก่ ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง เช่น มีการปรับ เพิ่มความถี่/รูปแบบการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ชุมชน ด้านความสิ้นเปลือง เช่น การสำรวจและบันทึกสภาพสิ่ง ปลุกสร้างบริเวณข้างเคียงที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ ด้านการจัดการเศษวัสดุ/ขยะมูลฝอย มีการจัดกิจกรรมทำความสะอาดประจำปีสัปดาห์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (Big Cleaning Day) โดยจัดให้มีการคัด แยกเศษวัสดุและขยะมูลฝอยที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ มารวบรวมเพื่อจำหน่ายแก่แหล่งรับซื้อต่างๆ ต่อไป ผ่านกิจกรรม “ขยะแลกของใช้” จัดกิจกรรม “น้ำมันเครื่องเก่า-ถุงมือเปื้อนน้ำมัน แลกของยังชีพ” โดยจัดให้

ผู้ปฏิบัติงานนำถูงมือเก่าที่ปนเปื้อนน้ำมัน หรือน้ำมันเครื่องที่เปลี่ยนถ่ายแล้วมาแลกเปลี่ยนของยังชีพ จากนั้นจะรวบรวมให้บริษัทเอกชนที่ได้รับอนุญาตนำไปกำจัด และการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้าง ด้านการสาธารณสุข และด้านการมีส่วนร่วมกิจกรรมกับชุมชน เป็นต้น

จากการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่ามีปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นคือ ประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งขึ้นอยู่กับความเคร่งครัดของการปฏิบัติตามมาตรการของผู้รับจ้างก่อสร้าง และความเข้มงวดของการกำกับและควบคุมดูแลผู้รับจ้างก่อสร้าง ดังนั้น โครงการได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดบทบาทและหน้าที่รับผิดชอบให้แก่ส่วนงานต่างๆ ภายในโครงการ ตั้งแต่เจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) บุคคลที่ 3 (Third Party) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ เพื่อร่วมกันตรวจสอบ กำกับดูแล กำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษ ตลอดจนกำหนดวิธีการและระยะเวลาปรับปรุงแก้ไขเมื่อพบการดำเนินงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ และ/หรือเกิดผลกระทบและข้อร้องเรียน

2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตามที่โครงการมีผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาสัญญา จำนวน 2 สัญญา เข้ามาดำเนินการเตรียมการก่อสร้างและก่อสร้าง โครงการจึงได้มีจัดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในช่วงก่อนที่จะมีการก่อสร้าง/ช่วงเตรียมการก่อสร้าง ในด้านเศรษฐกิจ-สังคม (การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน) เพื่อเป็นข้อมูลในการควบคุมดูแลผลกระทบการดำเนินโครงการและเป็นข้อมูลอ้างอิงแนวโน้มของผลกระทบที่อาจจะเกิดในช่วงที่มีการดำเนินงานก่อสร้าง สำหรับการติดตามตรวจสอบผลกระทบในช่วงก่อสร้าง ในด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ระบบนิเวศทางน้ำและการประมง อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ เศรษฐกิจ-สังคม และสาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า

- **คุณภาพน้ำผิวดิน :** โครงการได้มีการดำเนินการเก็บตัวอย่างเพื่อตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ในฤดูฝน เดือนกรกฎาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-3 จำนวน 1 จุด บริเวณคลองตามา ผลการตรวจวิเคราะห์ พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ยกเว้นค่า BOD_5

- **คุณภาพน้ำทิ้ง :** โครงการได้มีการดำเนินการเก็บตัวอย่างเพื่อตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งในฤดูฝน เดือนกรกฎาคม 2565 บริเวณบ่อบำบัดน้ำทิ้งจากบ้านพักคนงาน สัญญาที่ 4-3 จำนวน 1 จุด ผลการตรวจวิเคราะห์ พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ยกเว้นค่า BOD_5 ทั้งนี้ โครงการได้ดำเนินการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียภายในพื้นที่พักคนงานก่อสร้าง จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ในเดือนพฤศจิกายน 2565 พบว่า ค่าดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

- **ระบบนิเวศทางน้ำและการประมง :** โครงการได้มีการดำเนินการเก็บตัวอย่างสิ่งมีชีวิตทางน้ำเพื่อศึกษาชีววิทยาทางน้ำในฤดูฝน เดือนกรกฎาคม 2565 บริเวณที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง จำนวน 1 จุด บริเวณคลองตามา ผลการตรวจสอบ พบว่า แหล่งน้ำมีคุณสมบัติเหมาะสมที่แพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์จะอาศัยอยู่ได้ แต่ไม่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัยของสัตว์น้ำดิน ทั้งนี้จากสำรวจพบพรรณไม้น้ำ ทั้งหมด 14 ชนิด

- **ด้านการคมนาคมขนส่ง :** จากข้อมูลบันทึกการสำรวจสภาพของถนนท้องถิ่นที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่า มีความเสียหายของผิวจราจร จำนวน 1 จุด บริเวณถนนทางเข้าสถานีรถไฟเชียงใหม่

▪ **ด้านเศรษฐกิจ-สังคม สถิติข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากศูนย์รับเรื่องร้องเรียน** จากสถิติในเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าเรื่องร้องเรียนที่ได้รับส่วนใหญ่จัดเป็นข้อร้องเรียนผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยผลกระทบที่ได้รับการร้องเรียน ได้แก่ ปัญหาด้านสภาพการคมนาคม/ผิวจราจร ความไม่สะดวก และการระบายน้ำ และการพัฒนาโครงการ ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ข้อร้องเรียนในช่วงต้นโครงการได้มีการดำเนินงานตามขั้นตอนของศูนย์รับเรื่องร้องเรียน ซึ่งส่วนใหญ่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จโดยใช้เวลาน้อยกว่า 15 วัน สำหรับการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม ช่วงเตรียมการก่อสร้าง จากการสำรวจข้อมูลในบริเวณชุมชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ สัญญาที่ 4-4 เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2565 เพื่อนำข้อมูลมาใช้ประกอบการวางแผนดำเนินงานก่อสร้างโครงการ พบว่า ชุมชนมีปัญหาสภาพแวดล้อมที่มีอยู่เดิมก่อนมีโครงการ สูงสุด 3 อันดับ ในด้านฝุ่นละอองสูงที่สุด รองลงมาเป็นปัญหาระดับเสียง/เสียงดังรบกวน และปัญหาน้ำท่วม/การระบายน้ำ โดยในช่วงก่อสร้างชุมชนคาดว่าจะได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับ ในด้านระดับเสียง/เสียงรบกวน ด้านความสิ้นเปลือง และด้านคุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ ตามลำดับ ทั้งนี้ จากผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน ช่วงก่อสร้าง ในบริเวณชุมชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ สัญญาที่ 4-2 และ 4-3 เมื่อวันที่ 15-18 พฤศจิกายน 2565 พบว่า ในช่วงก่อสร้างชุมชนได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับ ในด้านระดับเสียง/เสียงรบกวน ด้านคุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ และการจราจร (การปิด/การเบี่ยง/สภาพการจราจร) และการระบายน้ำ/น้ำท่วม ตามลำดับ และในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ พบว่า ชุมชนส่วนใหญ่ทราบข้อมูลโครงการ (ร้อยละ 96.5)

▪ **ด้านสาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ :** พบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ จำนวน 1 ครั้ง โดยเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ถึงขั้นหยุดงาน

3. ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

สำหรับการดำเนินงานในช่วงถัดไป โครงการควรมีการกำกับดูแลการดำเนินงานกิจกรรมก่อสร้างอย่างใกล้ชิด โดยปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังนี้

- ปรับชนิด/รูปแบบของการกันขอบเขตให้มีความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติงาน ตลอดจนปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก
- ปรับเพิ่มความถี่ของการทำความสะอาดผิวจราจรโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการใช้ถนนร่วมกับชุมชน โดยมีการตรวจสอบและทำความสะอาดเศษดินในบริเวณที่มีรถบรรทุกเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ
- จัดให้มีการดูแลทำความสะอาด โดยการฉีดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
- จัดให้มีการตรวจสอบดูแล และป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างกีดขวางทางระบายน้ำ คูระบายน้ำ และท่อระบายน้ำสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
- จัดให้มีการประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการและแผนการดำเนินงาน และระยะเวลาในการทำงาน ตลอดจนผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการอย่างสม่ำเสมอ
- เข้าประสาน/พบปะหารือกับผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ เพื่อสร้างความสัมพันธ์ และรับทราบปัญหาของชุมชนโดยตรง สำหรับนำมาเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนดำเนินงานในด้านต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม อาชีวอนามัย และความปลอดภัย