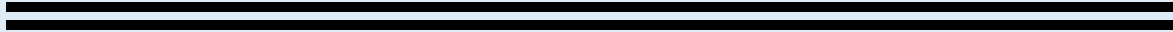


บทสรุปผู้บริหาร



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 2/2565 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ (ชื่อที่ใช้ในการก่อสร้าง : โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่) ระยะที่ 1 (โครงการที่มีความพร้อมเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. 2558) มีแนวเส้นทางเริ่มต้นที่สถานีรถไฟมาบะเปา มีการออกแบบแนวเส้นทางใหม่เป็นแนวทางเลือกในช่วงมาบะเปา-ลาดบัวขาว และใช้แนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือเดิมจนสิ้นสุดโครงการที่ชุมทางถนนจิระ ระยะทางรวมประมาณ 134 กิโลเมตร

โครงการเริ่มดำเนินงานก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 โดยมีการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้รับผิดชอบโครงการ และมีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (AMWW) ทำหน้าที่สนับสนุนการทำงานด้านเทคนิค ด้านบริหารจัดการ และการตรวจสอบการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้าง ทั้งนี้ ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 โครงการมีการดำเนินงานก่อสร้าง จำนวน 3 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 1 งานโยธาและระบบราง ช่วงมาบะเปา-คลองขนานจิตร ดำเนินงานโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) มีความคืบหน้าของการก่อสร้าง 95.59% สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ ดำเนินงานโดยกิจการร่วมค้า ITD-RT มีความคืบหน้าของการก่อสร้าง 97.92% และสัญญาที่ 4 งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ ดำเนินงานโดยกิจการร่วมค้า ITD-LSS มีความคืบหน้าของการก่อสร้าง 16.63% สำหรับสัญญาที่ 2 งานโยธาและระบบรางช่วงคลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ ยังไม่มีการดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้าง เนื่องจากอยู่ในระหว่างการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

สำหรับผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีรายละเอียดโดยสรุปดังนี้

1. การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ได้กำหนดให้โครงการต้องมีการดำเนินงานตามมาตรการในด้านต่างๆ ได้แก่ มาตรการทั่วไป มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วย อุทกวิทยาน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำผิวดิน อุทกนิเวศวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ประกอบด้วย ทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรสัตว์ป่า ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 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 โดยในส่วนของมาตรการที่ตรวจสอบพบว่าผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการไม่ครบถ้วนเรียบร้อยหรือได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากหน่วยงาน/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 การสวมตรวจสารเสพติด 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 คลองอุบกันต์ ทุก 3 เดือน ในวันที่ 6 กรกฎาคม 2565 และวันที่ 2 ตุลาคม 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 คลองม่วงเหล็ก และ W2 คลองอุปากันต์ ทุก 3 เดือน ในวันที่ 6 กรกฎาคม 2565 และวันที่ 2 ตุลาคม 2565 ผลการตรวจวิเคราะห์เมื่อนำมาเทียบกับเกณฑ์ของ Wilhm and Dorris พบว่า แหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอน (Plankton) และแพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) จะอาศัยอยู่ได้

- **นิเวศวิทยาทางบก (ป่าไม้และสัตว์ป่า)**

มีการดำเนินงานสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางบก (ป่าไม้-สัตว์ป่า) ในรัศมี 100 เมตร จากกึ่งกลางทางรถไฟระหว่างวันที่ 12-17 กรกฎาคม 2565 ผลการสำรวจพบสภาพเป็นป่าเบญจพรรณผสมดิบแล้ง และป่าเบญจพรรณบนเขาหินปูน ไม้ที่พบส่วนใหญ่เป็นไม้ชั้นคุณภาพที่ 3 (ไม้ขนาดเล็ก) และพบสัตว์ป่า ไม่พบสัตว์ป่าสงวน ส่วนใหญ่เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง และเป็นสัตว์จำพวกนก

- **การใช้ที่ดินและเกษตรกรรม**

มีการดำเนินงานติดตามตรวจสอบด้านการใช้ที่ดินและเกษตรกรรมตามที่มาตรการฯ กำหนด โดยการสำรวจสภาพการใช้พื้นที่ตลอดแนวพื้นที่โครงการ 2 ครั้งต่อปี ในวันที่ 18 พฤศจิกายน 2565 ผลการตรวจสอบ พบว่า มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างและการจัดวางวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างภายในขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับการอนุญาต และไม่พบผลกระทบในด้านการกีดขวางทางเข้า-ออกชั่วคราว บริเวณพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่เกษตรกรรม ร้านค้า และสถานประกอบการ

- **เศรษฐกิจ-สังคม**

โครงการได้ดำเนินงานลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของครัวเรือนทั่วไป สถานประกอบการ ผู้แทนศาสนสถานและสถานศึกษาในระยะ 500 เมตรจากเขตทาง ระยะก่อสร้าง ระหว่างวันที่ 29 กันยายน-3 ตุลาคม 2565 ผลการสำรวจพบว่า ส่วนใหญ่ทราบข้อมูล/ข่าวสารการดำเนินโครงการ (ร้อยละ 98.1) โดยผลกระทบที่รับรู้จากการดำเนินโครงการ สูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านคุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศและด้านขยะมูลฝอย/เศษวัสดุจากการก่อสร้าง (ร้อยละ 29.5) รองลงมาด้านการประกอบอาชีพ/รายได้ (ร้อยละ 29.0) และด้านการคมนาคมขนส่ง (ร้อยละ 27.1) ตามลำดับ

สำหรับการติดตามตรวจสอบผลกระทบในการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน ได้ดำเนินการเสร็จครบถ้วนเรียบร้อยแล้วในระหว่างปี 2561-2562 และด้านคุณภาพอากาศ ได้ดำเนินการเสร็จครบถ้วนเรียบร้อยแล้วในปี 2562 และปี 2565

3. ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

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

- โครงการควรกำหนดเงื่อนไข แนวทาง และขอบเขตดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจนให้ผู้รับจ้างก่อสร้างในสัญญางานระบบอาณัติสัญญาณได้ทราบ เพื่อให้เกิดการดำเนินงานที่สอดคล้องและไม่ซ้ำซ้อนกับการดำเนินงานของผู้รับจ้างก่อสร้างสัญญางานโยธาและระบบรางที่ดำเนินงานอยู่ก่อน

- โครงการควรกำหนดเงื่อนไข แนวทาง และขอบเขตดำเนินงานด้านการตรวจวัด/ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้างสัญญางานระบบอาณัติสัญญาณได้ทราบ เพื่อความต่อเนื่องของการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่สัญญางานโยธาและระบบรางดำเนินการแล้วเสร็จ ทั้งนี้ เนื่องจากมีกำหนดการและระยะเวลาดำเนินงานที่ไม่เท่ากัน

- ควรมีการพิจารณาหารือ/จัดทำข้อตกลงระหว่างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง เกี่ยวกับแนวทางการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาข้อพิพาทระหว่างผู้รับจ้างที่ต้องปฏิบัติงานในพื้นที่เดียวกัน