
ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 3

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทยในครั้งนี้ ได้ดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่กำหนดไว้ตามหนังสือแจ้งผลการพิจารณารายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) กรณีปรับปรุงแบบโครงสร้างทางรถไฟยกระดับสถานีบ้านไผ่ จากสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ ทส. 1009.4/6119 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2561 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ตามหนังสือที่ ทส. (กกวล) 1009/ว9718 กรกฎาคม 2561 โดยพบว่า ในระยะดำเนินการได้กำหนดเงื่อนไขความถี่สำหรับการติดตามตรวจสอบไว้ โดยคุณภาพน้ำผิวดิน อุทุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือนและนิเวศวิทยาทางน้ำ กำหนดให้ดำเนินการเป็นเวลา 3 ปี หากไม่เกินมาตรฐานให้ตรวจวัดทุก 5 ปี ด้านเศรษฐกิจ-สังคมกำหนดให้ตรวจวัดทุก 5 ปี และการคมนาคมขนส่งให้ดำเนินการเดือนละ 1 ครั้งตลอดระยะดำเนินการ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มอบหมายให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และบริษัท เทสโก้ จำกัด ให้เป็นที่ปรึกษาดำเนินการในช่วง 3 ปีแรกตั้งแต่โครงการเปิดดำเนินการแล้ว (ระหว่าง วันที่ 9 กรกฎาคม 2563- วันที่ 8 กรกฎาคม 2566) และผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมมิได้เกินค่ามาตรฐาน โดยภาพรวมแสดงให้เห็นว่ากิจกรรมการเดินรถไฟมิได้ทำให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญแต่อย่างใด การดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 จึงยังไม่ต้องมีการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน อุทุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือนและนิเวศวิทยาทางน้ำ แต่อย่างใด สำหรับการสำรวจทางด้านเศรษฐกิจสังคม มีกำหนดดำเนินการครั้งต่อไปในปี พ.ศ. 2569

ดังนั้น ในการดำเนินการครั้งนี้ จะมีเฉพาะการตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง ที่จะต้องมีการดำเนินการรวบรวมข้อมูลสถิติ เดือนละครั้ง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.2 การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง

มาตรการติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง กำหนดให้ รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ทั้งตำแหน่ง ความรุนแรง และสาเหตุของอุบัติเหตุ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยมีความถี่ เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการลงพื้นที่เพื่อสำรวจตามแนวเส้นทางรถไฟ และติดต่อประสานงานไปยังหน่วยงานที่กำกับดูแลทางหลวงตามแนวเส้นทางรถไฟ โดยมีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

1) ผลการสำรวจพื้นที่แนวเส้นทางรถไฟ

จากการลงพื้นที่เพื่อสำรวจและติดตามตรวจสอบแนวเส้นทางรถไฟ และเส้นทางสัญจรในแนวเขตทางรถไฟ พบว่า แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่ผ่านพื้นที่สีเขียวซึ่งมีได้อยู่ในเขตชุมชน และเมื่อเส้นทางผ่านจุดตัดถนนหรือทางสัญจรของประชาชน ได้มีการออกแบบให้เป็นทางยกระดับ หรือทางลอดทั้งหมดเพื่อใช้ในการสัญจรข้ามระหว่างสองฝั่งของทางรถไฟแล้ว (แสดงในรูปที่ 3.2-1) ซึ่งนอกจากจะทำให้การคมนาคมบนถนนดีขึ้น เนื่องจากไม่ต้องหยุดรถที่สัญจรไปมาเพื่อให้รถไฟแล่นผ่านแล้ว ยังลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจากการข้ามทางลักผ่าน และจุดตัดต่างๆ ของแนวเส้นทางโครงการอีกด้วย สำหรับสถานีรถไฟบ้านไผ่และสถานีรถไฟขอนแก่นซึ่งเป็นสถานีรถไฟที่ผ่านเขตชุมชนหนาแน่นนั้น ได้ทำโครงสร้างของสถานีรถไฟเป็นรูปแบบสถานีรถไฟยกระดับ (แสดงในรูปที่ 3.2-2 และรูปที่ 3.2-3) ทั้งนี้ จากการสอบถามนายตรวจทางซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในการดูแลทางลอดและทางข้าม รวมถึง นายสถานีรถไฟ ได้รับข้อมูลว่า ตั้งแต่มีทางลอดหรือทางข้ามก็ไม่พบว่ามีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถไฟชนผู้สัญจรไปมาแต่อย่างใด



รูปที่ 3.2-1 ทางข้าม / ทางลอด เพื่อใช้เป็นเส้นทางสัญจรข้ามระหว่างทางรถไฟ



รูปที่ 3.2-1 ทางข้าม / ทางลอด เพื่อใช้เป็นเส้นทางสัญจรข้ามระหว่างทางรถไฟ (ต่อ)



รูปที่ 3.2-2 สถานีกระดับบริเวณสถานีรถไฟบ้านไผ่



รูปที่ 3.2-3 สถานียกระดับบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น

2) ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงตามแนวเส้นทางรถไฟ

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติบนทางหลวง ตามแนวเส้นทางรถไฟในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดขอนแก่นนั้น จากหน่วยงานกำกับดูแล จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ แขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 1 แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1 แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่) และแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น หน่วยงานดังกล่าว ได้มีการสรุปข้อมูลไว้เป็นสถิติรายเดือน โดยมีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.2-1 และตารางที่ 3.2-2 ซึ่งพบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 133 ครั้ง โดยมีได้มีสาเหตุมาจากโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่นแต่อย่างใด

นอกจากนี้ ได้ทำการตรวจสอบข้อมูลบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงกับทางรถไฟของโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) พบว่า มีทั้งสิ้น 5 จุด โดยระหว่าง เดือนมกราคม-ธันวาคม 2566 และเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 พบว่าไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-3

ตารางที่ 3.2-1 จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากร ระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม 2566 และเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567

ชื่อสายทาง	ทางหลวง หมายเลข	หมายเลข ควบคุม	กม.	จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)																	
				ม.ค. 66	ก.พ. 66	มี.ค. 66	เม.ย. 66	พ.ค. 66	มิ.ย. 66	ก.ค. 66	ส.ค. 66	ก.ย. 66	ต.ค. 66	พ.ย. 66	ธ.ค. 66	ม.ค. 67	ก.พ. 67	มี.ค. 67	เม.ย. 67	พ.ค. 67	มิ.ย. 67
เลี้ยวเมืองนครราชสีมา ^{1/}	204	0200	3+546 - 18+839	3	3	3	7	1	2	3	3	4	2	1	3	2	-	7	-	4	3
สี่มุม-โคกสูง ^{1/}	2198	0200	5+000 - 23+427	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
โคกสวาย-เขวงทางหลวง นครราชสีมาที่ 1 ^{1/}	205	0402	195+197 - 232+685	6	9	7	5	2	2	5	4	6	4	3	2	3	10	2	1	2	5
ดอนหวาย-โนนสูง ^{1/}	2067	0101	0+000 - 7+120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
โนนสูง-ขามสะแกแสง ^{1/}	2067	0102	12+908 - 28+542	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
คง-บ้านพลีอม ^{1/}	2160	0100	0+000 - 32+463	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กุดกว้าง-เมืองเก่า ^{2/}	2424	0100	0.00+138	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
หนองแวง-โสภะพระพล ^{3/}	0002	0401	264+989	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
พล-ลำชี ^{3/}	2065	0100	1+512	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
บ่อตะครอง-โคกสำราญ ^{3/}	2246	0100	4+898	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
บ้านไผ่-ไพศาล ^{3/}	0023	0100	0+677	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
พล-ท่าทางแมว ^{3/}	2233	0100	0+054	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ท่าพระ-หนองสะพัง ^{3/}	0208	0100	0+513	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เจนจบทิศ ^{3/}	2228	-	303+763	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ : - ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่บันทึกได้ทั้งหมด ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการระบบรถไฟทางคู่ แต่อย่างใด

ที่มา : 1/ ข้อมูลจากแขวงทางหลวงชนครราชสีมาที่ 1, ธันวาคม 2567

2/ ข้อมูลจากแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1, ธันวาคม 2567

3/ ข้อมูลจากแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่), ธันวาคม 2567

ตารางที่ 3.2-2 จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางหลวงชนบท ระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม 2566 และเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567

ชื่อสายทาง	รหัสสายทาง	ช่วงกม.	จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	
			มกราคม-ธันวาคม 2566	มกราคม-มิถุนายน 2567
แยกทางหลวงหมายเลข 2 บ้านหนองไผ่	ขก. 1039	411+900	ไม่มีอุบัติเหตุ	ไม่มีอุบัติเหตุ

ที่มา : ข้อมูลจากแขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น, ธันวาคม 2567

ตารางที่ 3.2-3 ข้อมูลจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟของโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) และสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถ ระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม 2566 และเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567

ถนนที่ตัดผ่านทางรถไฟ	ทางหลวง หมายเลข	หมายเลขควบคุม	กม.	สถิติอุบัติเหตุ
พล-ลำชี	2065	0100	1+512	ไม่มีอุบัติเหตุ
บ่อตะครอง-โคกสำราญ	2246	0100	4+989.1	ไม่มีอุบัติเหตุ
พล-ท่าทางแมว	2233	0100	0+054	ไม่มีอุบัติเหตุ
ท่าพระ-หนองสะพัง	208	0100	0+507	ไม่มีอุบัติเหตุ
เจนจบทิศ	2228	-	303+763	ไม่มีอุบัติเหตุ

ที่มา : ข้อมูลจากแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่), ธันวาคม 2567