

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระยะก่อสร้าง เดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 พบว่า โครงการมีผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา จำนวน 3 สัญญา เข้ามาดำเนินการก่อสร้าง 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 4.79% สัญญาที่ 4-3 งานโยธาสำหรับช่วงนวนคร-บ้านโพ (DK.37+004.54 ถึง DK.60+001.64) ระยะทาง 23.00 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า ซีเอเอ็น มีความก้าวหน้าอยู่ที่ 57.35% และสัญญาที่ 4-4 งานโยธาสำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรายน้อย (J1K0+305 ถึง J1K3+159.85) ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) มีความก้าวหน้าอยู่ที่ 44.60% ซึ่งโครงการได้มีการกำกับดูแลผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะมาตรการที่ต้องกำกับและดูแลอย่างใกล้ชิดในช่วงการก่อสร้าง อาทิ การประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การสำรวจและจัดทำแผนงานการสร้างความตระหนักรู้ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ การจัดทำแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และการติดป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อ/ร้องเรียนผลกระทบ การประสาน/พบปะหารือกับผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อสร้างสัมพันธ์และรับทราบปัญหาของชุมชน การประชาสัมพันธ์รายละเอียดกิจกรรมและแผนการก่อสร้างให้แก่ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการได้รับทราบก่อนเริ่มงานก่อสร้าง การรวบรวมข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากประชาชน เพื่อรับทราบปัญหาและนำมาเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาหาทางป้องกันและแก้ไขปัญหาให้สอดคล้องกับปัญหาและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ สามารถสรุปผลได้ดังนี้

1. ผลการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) มาตรการทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมติที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ความเห็นชอบ ดังนี้

- ได้มีการจัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้
- ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ตลอดจนจัดให้มีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างใกล้ชิด
- ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิและตัวแทนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการ

- ได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณา 2 ครั้งต่อปี ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการนำเสนอรายงานแล้วจำนวน 7 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2564 ถึงปัจจุบัน

2) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ให้ความเห็นชอบไว้ในด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ โดยมีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โดยในส่วนของการทำงานที่ตรวจสอบพบว่าปฏิบัติไม่ครบถ้วนเรียบร้อย หรือได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากหน่วยงาน/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียง โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็วเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ จากการตรวจสอบไม่พบมาตรการที่โครงการไม่สามารถปฏิบัติได้ พบเพียงมาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ มาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดเนื่องจากมีผลกระทบเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และพบมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ ดังนี้

มาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ

- พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัยหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมในบางจุดไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วทึบได้ เนื่องจากกีดขวางการเข้า-ออกของประชาชน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการหารูปแบบและปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก ทั้งนี้ โครงการได้ดำเนินการปรับชนิดและรูปแบบของแนวรั้วให้มีความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติงาน ตลอดจนปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก

- การจัดให้มีพื้นที่สำหรับล้างล้อรถบรรทุกในบางจุดไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก อย่างไรก็ตาม ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ดำเนินการแก้ไขปรับเพิ่มความสะดวกของการทำความสะอาดผิวจราจรโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการใช้ถนนร่วมกับชุมชน โดยมีการตรวจสอบและทำความสะอาดเศษดินในบริเวณที่มีรถบรรทุกทุกเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ

มาตรการที่ต้องกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด

- ด้านสภาพการคมนาคม/ผิวจราจร ถนนที่มีการใช้ร่วมกับชุมชน จำเป็นต้องควบคุมดูแลการวิ่งของรถยนต์และรถบรรทุกของโครงการให้ใช้ความเร็วต่ำ ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเฉพาะในช่วงที่ต้องวิ่งผ่านชุมชน เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ และลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพิ่มบทลงโทษกรณีพบการกระทำผิดกฎ/ระเบียบที่กำหนด

- ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง ในพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดินเป็นบริเวณกว้าง หรือพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ประชิดชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม การฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง เป็นความถี่ที่ยังไม่เพียงพอต่อการควบคุมปริมาณฝุ่นละอองให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการรบกวนประชาชน และในบางกรณี การฉีดพรมน้ำ

ที่มากเกินไปสามารถก่อให้เกิดผลกระทบหรือความกังวลต่อผลกระทบในด้านอื่น เช่น อุบัติเหตุจากถนนลื่น ดังนั้น การกำหนดความถี่การฉีดพรมน้ำของโครงการจึงได้มีการพิจารณาโดยคำนึงถึงลักษณะพื้นที่และความต้องการ/ความห่วงกังวลของประชาชนเป็นหลัก

- ด้านอุทกวิทยาและการระบายน้ำ บริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ ต้องมีการตรวจสอบดูแลและป้องกันมิให้ดินพังทลายหรือถูกชะล้างลงในแหล่งน้ำ โดยมีการเลือกใช้ Sheet piles ล้อมบริเวณก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับ เพื่อลดตะกอนดินที่จะไหลลงสู่แหล่งน้ำ และหลีกเลี่ยงการปิดกั้นทางระบายน้ำเดิม รวมทั้งจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่ปฏิบัติงาน

มาตรการที่ปฏิบัติเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่ EIA กำหนด

- ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง มีการปรับเปลี่ยนความถี่/รูปแบบการฉีดพรมน้ำบริเวณถนนภายในชุมชน เพื่อให้สามารถเข้าถึงและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ที่ชุมชน
- ด้านความสั่นสะเทือน มีการสำรวจและบันทึกสภาพสิ่งปลูกสร้างบริเวณข้างเคียงที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการซ่อมแซมในกรณีที่เกิดการชำรุดเสียหาย
- ด้านการจัดการเศษวัสดุ/ขยะมูลฝอย มีการจัดกิจกรรมทำความสะอาดประจำสัปดาห์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (Big Cleaning Day) โดยจัดให้มีการคัดแยกเศษวัสดุและขยะมูลฝอยที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ มารวบรวมเพื่อจำหน่ายแก่แหล่งรับซื้อต่างๆ ต่อไป ผ่านกิจกรรม “ขยะแลกของใช้” รวมทั้งจัดกิจกรรม “น้ำมันเครื่องเก่า-ถุงมือเปื้อนน้ำมัน แลกของยังชีพ” โดยจัดให้ผู้ปฏิบัติงานนำถุงมือเก่าที่ปนเปื้อนน้ำมันหรือน้ำมันเครื่องที่เปลี่ยนถ่ายแล้วมาแลกเป็นของยังชีพ จากนั้นจะรวบรวมให้บริษัทเอกชนที่ได้รับอนุญาตนำไปกำจัด
- ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานงานก่อสร้าง อาทิ
 - การฝึกอบรมพนักงาน (Training Course) เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน ได้แก่ หลักสูตรความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานสำหรับลูกจ้างใหม่/ผู้รับเหมา และความปลอดภัยเกี่ยวกับการเผาระวังการทำงานริมทางรถไฟ
 - ตรวจสอบความปลอดภัย (Safety Inspection) ภายในพื้นที่ก่อสร้าง (Safety Patrol) ประจำวันและประจำสัปดาห์ และตรวจสอบความปลอดภัยการทำงานใกล้ทางรถไฟ
 - จัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย เช่น กิจกรรม Safety Talk/Tool Box Talk กิจกรรม 5 ส และอัปเดตข่าวสารความปลอดภัย เป็นต้น
 - จัดให้มีระบบการขออนุญาตทำงาน (Work Permit)
 - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ ปฏิบัติงานประจำพื้นที่ก่อสร้าง
- ด้านการสาธารณสุข มีการดำเนินการฉีดพ่นสารเคมีเพื่อป้องกันพาหะนำโรคในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และบริเวณบ้านพักคนงาน การสาธิตการปฐมพยาบาลเบื้องต้น และการฝึกซ้อมเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บในพื้นที่ทำงาน เป็นต้น
- ด้านการมีส่วนร่วมกิจกรรมกับชุมชน มีการสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือกิจกรรม/ประเพณีของชุมชนท้องถิ่น

ปัญหาอุปสรรคและแนวทางการแก้ไข

จากการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบ มาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติและมาตรการที่ต้องกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดในด้านสภาพการคมนาคม/ผิวจราจร คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง และอุทกวิทยาและการระบายน้ำ ทั้งนี้ โครงการได้มีการปรับปรุงแบบการปฏิบัติตามมาตรการให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก รวมทั้งปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นคือ ประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านอื่นๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเคร่งครัดของการปฏิบัติตามมาตรการของผู้รับจ้างก่อสร้าง และความเข้มงวดของการกำกับและควบคุมดูแลผู้รับจ้างก่อสร้าง ดังนั้น โครงการได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดบทบาทและหน้าที่รับผิดชอบให้แก่ส่วนงานต่างๆ ภายในโครงการ ตั้งแต่เจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) บุคคลที่ 3 (Third Party) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ เพื่อร่วมกันตรวจสอบ กำกับดูแล กำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษ ตลอดจนกำหนดวิธีการและระยะเวลาปรับปรุงแก้ไขเมื่อพบการดำเนินงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ และ/หรือเกิดผลกระทบและข้อร้องเรียน

นอกจากนี้ เนื่องจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) นี้ ได้ถูกนำมาใช้ในการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เพียงส่วนหนึ่ง คือพื้นที่ในช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางภาชี และพื้นที่โครงการส่วนที่เหลือจะเป็นโครงการก่อสร้างในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้น ในกระบวนการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมจึงจำเป็นต้องกำหนดขอบเขตในส่วนที่เกี่ยวข้องที่ชัดเจน

2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการ นั้น ได้มีการดำเนินงานตามแผนการจัดการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Management and Action Plan; EMAP) ของโครงการ เพื่อเฝ้าระวังและติดตามแนวโน้มของผลกระทบที่อาจจะเกิด ตลอดจนทบทวนประสิทธิภาพ/ความเหมาะสมของแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรการฯ ของโครงการ ทั้งนี้ การดำเนินงานในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 โครงการมีการติดตามตรวจสอบผลกระทบในช่วงก่อสร้าง ในด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำและการประมง อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ เศรษฐกิจ-สังคม และสาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ

- **คุณภาพน้ำผิวดิน** : ได้มีการดำเนินการเก็บตัวอย่างเพื่อตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ในฤดูแล้ง เดือนมีนาคม 2568 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-3 จำนวน 1 จุด บริเวณคลองตามา ผลการตรวจวิเคราะห์ พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ยกเว้นค่า DO และ BOD₅ (ปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์น้ำในคลองตามาเพื่อการระบายน้ำและเกษตรกรรม และตลอดแนวคลองตามีจำนวนบ้านเรือนตั้งอยู่ค่อนข้างหนาแน่น ทำให้มีโอกาสได้รับน้ำทิ้งที่มีสารอินทรีย์)

- **คุณภาพน้ำทิ้ง** : ได้มีการดำเนินการเก็บตัวอย่างเพื่อตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ในฤดูแล้ง เดือนมีนาคม 2568 จำนวน 2 จุด WW3 บริเวณบ่อกักน้ำทิ้งจากบ้านพักคนงาน สัญญาที่ 4-3 และ WW4 บ่อกักน้ำทิ้งจากบ้านพักคนงาน สัญญาที่ 4-4 ผลการตรวจวิเคราะห์ พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

- **ระบบนิเวศทางน้ำและการประมง** : ได้มีการดำเนินการเก็บตัวอย่างสิ่งมีชีวิตทางน้ำเพื่อศึกษานิเวศวิทยาทางน้ำ ในฤดูแล้ง เดือนมีนาคม 2568 บริเวณที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง จำนวน 1 จุด บริเวณคลองตามา ผลการตรวจสอบ พบว่า แหล่งน้ำมีคุณสมบัติเหมาะสมที่แพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอน

สัตว์จะอาศัยอยู่ได้ แต่ไม่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัยของสัตว์น้ำดิน ทั้งนี้ จากการสำรวจพบพรรณไม้ น้ำทั้งหมด 10 ชนิด

- **การคมนาคมขนส่ง** : จากข้อมูลบันทึกการสำรวจสภาพของถนนท้องถิ่นที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 พบว่า มีความเสียหายของผิวจราจรมากกว่า 1 จุด บริเวณถนนทางเข้าสถานีรถไฟเชียงรากน้อย ทั้งนี้ อยู่ระหว่างดำเนินการซ่อมแซมถนนที่เสียหาย

- **เศรษฐกิจ-สังคม** : จากสถิติข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากศูนย์รับเรื่องร้องเรียนโครงการ เดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 มีจำนวนทั้งหมด 5 ครั้ง โดยผลกระทบที่ได้รับการร้องเรียน ได้แก่ ปัญหาด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง สภาพการคมนาคม/ผิวจราจร และการระบายน้ำ อย่างไรก็ตาม ข้อร้องเรียนในช่วงต้นโครงการได้มีการดำเนินงานตามขั้นตอนของศูนย์รับเรื่องร้องเรียน โดยมีการบันทึก ตรวจสอบข้อเท็จจริง แก้ไขปัญหา ตลอดจนพิจารณาแนวทางป้องกันร่วมกันระหว่างเจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จทั้งหมดโดยใช้เวลาน้อยกว่า 15 วัน

สำหรับการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม ช่วงก่อสร้าง ในบริเวณชุมชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการประจำปี 2568 มีแผนการดำเนินการในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568

- **สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ** : พบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ จำนวน 2 ครั้ง โดยแบ่งเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ถึงขั้นหยุดงานและหยุดงานไม่เกิน 3 วัน อย่างไรก็ตาม ทางโครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการตรวจสอบพื้นที่ปฏิบัติงาน ตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ตามแผนงานที่กำหนด รวมทั้งปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่โครงการ

3. ปัญหา อุปสรรคและแนวทางการแก้ไข

จากการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาการดำเนินงานตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบเพียงปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นคือ ประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขในแต่ละพื้นที่ปฏิบัติงาน มาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ และมาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด ในด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง สภาพการคมนาคม/ผิวจราจร และอุทกวิทยาและการระบายน้ำ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเคร่งครัดของการปฏิบัติตามมาตรการของผู้รับจ้างก่อสร้าง และความเข้มงวดของการกำกับและควบคุมดูแลผู้รับจ้างก่อสร้าง ดังนั้น โครงการได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดบทบาทและหน้าที่รับผิดชอบให้แก่ส่วนงานต่างๆ ภายในโครงการ ตั้งแต่เจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) บุคคลที่ 3 (Third Party) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ เพื่อร่วมกันตรวจสอบ กำกับดูแล กำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษ ตลอดจนกำหนดวิธีการและระยะเวลาปรับปรุงแก้ไขเมื่อพบการดำเนินงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ และ/หรือเกิดผลกระทบและข้อร้องเรียน

4. ข้อเสนอแนะ

สำหรับการดำเนินงานในช่วงถัดไป โครงการควรมีการกำกับดูแลการดำเนินงานกิจกรรมก่อสร้างอย่างใกล้ชิด โดยปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังนี้

- ร่วมกันตรวจสอบ กำกับดูแล กำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษ ตลอดจนกำหนดวิธีการและระยะเวลาปรับปรุงแก้ไขเมื่อพบการดำเนินงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ และ/หรือเกิดผลกระทบและข้อร้องเรียน

- ปรับชนิด/รูปแบบของการกั้นขอบเขตให้มีความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติงาน ตลอดจนปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก
- ปรับเพิ่มประสิทธิภาพของการทำความสะอาดผิวจราจรโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการใช้ถนนร่วมกับชุมชน โดยมีการตรวจสอบและทำความสะอาดเศษดินในบริเวณที่มีรถบรรทุกเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ
- จัดให้มีการดูแลทำความสะอาด โดยการจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
- จัดให้มีการตรวจสอบดูแล และป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างกีดขวางทางระบายน้ำ คูระบายน้ำ และท่อระบายน้ำสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
- จัดให้มีการประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการและแผนการดำเนินงาน และระยะเวลาในการทำงาน ตลอดจนผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการอย่างสม่ำเสมอ
- เข้าประสาน/พบปะหารือกับผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ เพื่อสร้างความสัมพันธ์ และรับทราบปัญหาของชุมชนโดยตรง สำหรับนำมาเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนดำเนินงานในด้านต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม อาชีวอนามัย และความปลอดภัย
- กำหนดเงื่อนไข แนวทาง และขอบเขตดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจนให้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้างแต่ละสัญญาที่จะเข้ามาดำเนินงานก่อสร้างในอนาคต เพื่อให้เกิดความสอดคล้อง/ต่อเนื่องกับของดำเนินงานของผู้รับจ้างก่อสร้างที่ดำเนินงานอยู่ในปัจจุบัน
- แจกแจงเงื่อนไขและขอบเขตการดำเนินงานด้านการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมให้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้างแต่ละสัญญาได้รับทราบ เพื่อเตรียมดำเนินการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมในช่วงก่อนการก่อสร้าง (Baseline) และจัดเตรียมแผนการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมในช่วงของการก่อสร้างในอนาคตให้ครบถ้วนตามความถี่และพื้นที่ที่มาตรการฯ กำหนด
- เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการมีการใช้เขตทางรถไฟร่วมกับโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) และวิ่งขนานกับทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน โครงการจึงควรจัดให้มีการประสานงานเพื่อพิจารณาแผนงานก่อสร้าง แนวทางการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการจัดการพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนประเด็นปัญหา/อุปสรรค ความซับซ้อน และรูปแบบของการก่อสร้างโครงการ เพื่อป้องกันและลดผลกระทบต่อพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง และประโยชน์สูงสุดของการพัฒนาโครงการ