
ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 3

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในระยะดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทยในครั้งนี้ ได้ดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่กำหนดไว้ตามหนังสือแจ้งผลการพิจารณารายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบชลประทานเพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (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) และผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้เกินค่ามาตรฐาน โดยภาพรวมแสดงให้เห็นว่ากิจกรรมการเดินรถไฟไม่ได้ทำให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญแต่อย่างใด การดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 จึงยังไม่ต้องมีการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน อุทุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือนและนิเวศวิทยาทางน้ำแต่อย่างใด

ดังนั้น ในการดำเนินการครั้งนี้ จะมีเฉพาะการตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง ที่จะต้องมีการดำเนินการรวบรวมข้อมูลสถิติ เดือนละครั้ง สำหรับผลการสำรวจทางด้านเศรษฐกิจสังคมจะนำเสนอไว้ในบทที่ 4

3.2 การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง

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

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการลงพื้นที่เพื่อสำรวจตามแนวเส้นทางรถไฟ และรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของจุดตัดทางรถไฟ จากกระบวนฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม 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 3.2-2 สถานียกระดับบริเวณสถานีรถไฟบ้านไผ่



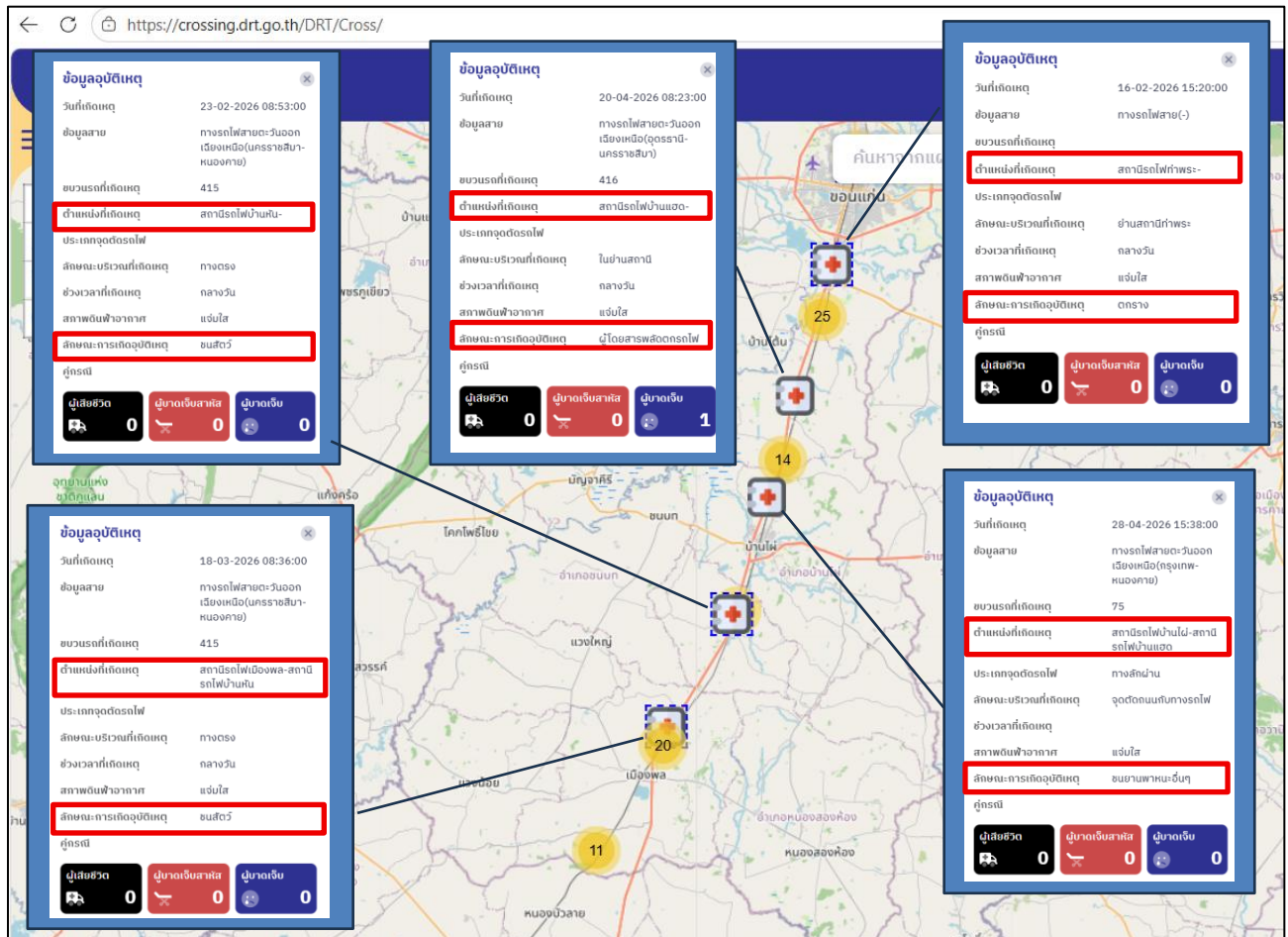
รูปที่ 3.2-3 สถานียกระดับบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น

2) ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงตามแนวเส้นทางรถไฟ

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของจุดตัดทางรถไฟ จากกระบบฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม จากเว็บไซต์ [ข้อมูลอุบัติเหตุของจุดตัดทางรถไฟ - ข้อมูลอุบัติเหตุของจุดตัดทางรถไฟ - MOT Data Catalog](https://crossing.drt.go.th/DRT/Cross/) (<https://crossing.drt.go.th/DRT/Cross/>) ซึ่งได้มีการแสดงข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั่วประเทศ โดยระบุเหตุการณ์ การเกิดอุบัติเหตุ วันที่เกิดเหตุ พิกัดที่เกิดเหตุ ตำแหน่งบริเวณสถานีที่ใกล้เคียง และหมายเลขขบวนรถไฟ ในช่วงเดือน มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางของโครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น จำนวน 5 ครั้ง ดังนี้

- วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2569 เกิดเหตุรถไฟตกราง บริเวณสถานีรถไฟท่าพระ
- วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2569 เกิดเหตุรถไฟชนสัตว์ บริเวณสถานีรถไฟบ้านหัน
- วันที่ 18 มีนาคม 2569 เกิดเหตุรถไฟชนสัตว์บริเวณระหว่างสถานีรถไฟเมืองพล-สถานีรถไฟบ้านหัน
- วันที่ 20 เมษายน 2569 เกิดเหตุผู้โดยสารพลัดตกรถไฟ บริเวณสถานีบ้านแฮด
- วันที่ 28 เมษายน 2569 เกิดเหตุรถไฟชนยานพาหนะอื่น บริเวณสถานีรถไฟบ้านไผ่-สถานีรถไฟบ้านแฮด (ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ/เสียชีวิต)

ทั้งนี้ สามารถแสดงรายละเอียดของอุบัติเหตุในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 ได้ในรูปที่ 3.2-4



รูปที่ 3.2-4 อุบัติเหตุของจุดตัดทางรถไฟที่เกิดขึ้นบนแนวเส้นทางโครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569

ที่มา <https://crossing.drt.go.th/DRT/Cross/>, 2 มิถุนายน 2569