
สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

บทที่ 5

สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

สรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ได้อย่างครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด

5.2 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569 ประกอบด้วย ผลการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุ และการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม ทั้งนี้ การตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ ในบรรยากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และนิเวศวิทยาทางน้ำ ได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้วในช่วง 3 ปีแรกตั้งแต่โครงการเปิดดำเนินการ (ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563-เดือนมิถุนายน 2566) โดยกำหนดความถี่ของการตรวจวัดครั้งต่อไปเป็นระยะเวลา 5 ปี โดยจะดำเนินการครั้งต่อไปในปี พ.ศ. 2571 สำหรับการสำรวจทางด้านเศรษฐกิจ-สังคม ซึ่งจะต้องมีการดำเนินการ ทุก 5 ปี ได้ดำเนินการแล้ว 1 ครั้งในปี พ.ศ. 2564 ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2569 จึงได้ดำเนินการสำรวจทางด้านเศรษฐกิจสังคมครั้งที่ 2 ในช่วงเดือน กุมภาพันธ์-มีนาคม พ.ศ.2569

ทั้งนี้ จากผลการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดระหว่างทางหลวงกับทางรถไฟของโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 4 ครั้ง เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2569 เกิดเหตุรถไฟตกรางบริเวณสถานีรถไฟท่าพระ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2569 เกิดเหตุรถไฟชนสัตว์บริเวณสถานีรถไฟบ้านหัน วันที่ 18 มีนาคม 2569 เกิดเหตุรถไฟชนสัตว์บริเวณระหว่างสถานีรถไฟเมืองพล-สถานีรถไฟบ้านหัน วันที่ 20 เมษายน 2569 เกิดเหตุผู้โดยสารพลัดตกรถไฟบริเวณสถานีบ้านแฮด และวันที่ 28 เมษายน 2569 เกิดเหตุรถไฟชนยานพาหนะอื่นบริเวณสถานีรถไฟบ้านไผ่-สถานีรถไฟบ้านแฮด ทั้งนี้ ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตแต่อย่างใด สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงในตารางที่ 5.2-1

ตารางที่ 5.2-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ความถี่/ช่วงเวลาที่ตรวจวัด	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	สถานที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ - สถานี W1 ลำตะคองเก่า - สถานี W2 ห้วยลำตะคอง - สถานี W3 ห้วยไผ่ - สถานี W4 หนองตะคร้อ - สถานี W5 หนองมะเขือ - สถานี W6 ห้วยหว้า - สถานี W7 แม่น้ำชี	- ความลึก - อุณหภูมิ - ความโปร่งแสง - ความเค็ม - ค่าความนำไฟฟ้า - ความเร็วกระแส - ความเป็นกรด-ด่าง - ออกซิเจนละลายน้ำ - ความสกปรกในรูปความต้องการออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (บีโอดี) - ของแข็งแขวนลอย - น้ำมันและไขมัน - เหล็กทั้งหมด - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม - ตะกั่ว - แคดเมียม	ปีละ 2 ครั้ง ในฤดูฝนและฤดูแล้ง เป็นเวลา 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการ จากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี	ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563 ถึงเดือนมิถุนายน 2566 โดยการตรวจวัดครั้งต่อไปจะอยู่ในช่วงปี พ.ศ. 2571

ตารางที่ 5.2-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569 (ต่อ)

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ความถี่/ช่วงเวลาที่ตรวจวัด	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. อุตุนิยมิวิทยาและคุณภาพอากาศ	สถานที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ - สถานี 1 วัดบ้านเกาะ - สถานี 2 วัดเสลา - สถานี 3 โรงเรียนหนองนาโคก - ไฟลอมสามัคคี - สถานี 4 วัดโสภาราม - สถานี 5 โรงเรียนวัดจันทร์ประสิทธิ์	- ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ความเร็วลมและทิศทางลม	ปีละ 2 ครั้ง ในฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยตรวจวัดครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง เป็นเวลา 3 ปีหลังเปิดดำเนินการ หากมีค่าไม่เกินมาตรฐานให้ตรวจวัดทุก 5 ปี	ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563 ถึงเดือนมิถุนายน 2566 โดยการตรวจวัดครั้งต่อไปจะอยู่ในช่วงปี พ.ศ. 2571 ทั้งนี้ ผลการตรวจวัดเป็นเวลา 3 ปี ไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน
3. ระดับเสียง	- สถานี 6 วัดพุทธรังษี - สถานี 7 วัดนันทิการาม	- ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq-24 hrs.) - ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀)		
4. ความสั่นสะเทือน		- ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (peak particle velocity)		

ตารางที่ 5.2-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569 (ต่อ)

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ความถี่/ช่วงเวลาที่ตรวจวัด	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ	สถานที่ทำการตรวจวัด 7 สถานี ได้แก่ - สถานี W1 ลำตะคองเก่า - สถานี W2 ห้วยลำตะกิ้ง - สถานี W3 ห้วยไผ่ - สถานี W4 นหนองตะคร้อ - สถานี W5 หนองมะเขือ - สถานี W6 ห้วยหว่า - สถานี W7 แม่น้ำชี	- ความหลากหลายทางชีวภาพ - ชนิดและความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ - ความขรุขระของสัตว์หน้าดิน	ปีละ 2 ครั้ง ในฤดูฝนและฤดูแล้ง เป็นเวลา 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการ จากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี	ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 3 ปีต่อเนื่องหลังเปิดดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563 ถึงเดือนมิถุนายน 2566 โดยการตรวจวัดครั้งต่อไปจะอยู่ในช่วงปี พ.ศ. 2571
6. การคมนาคมขนส่ง	- พื้นที่ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	-	เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะดำเนินการ	- จากการลงพื้นที่เพื่อสำรวจและติดตามตรวจสอบแนวเส้นทางรถไฟและเส้นทางสัญจรในแนวเขตทางรถไฟพบว่า แนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่จะผ่านพื้นที่สีเขียวซึ่งมีได้อยู่ในเขตชุมชน และเมื่อเส้นทางผ่านจุดตัดถนนหรือทางสัญจรของประชาชนได้มีการออกแบบให้เป็นทางยกระดับหรือทางลอดทั้งหมดเพื่อใช้สัญจรข้ามระหว่างสองฝั่งของทางรถไฟแล้ว ซึ่งนอกจากจะทำให้การคมนาคมบนถนนดีขึ้นเนื่องจากไม่ต้องหยุดรถที่สัญจรไปมาเพื่อให้รถไฟผ่านแล้ว ยังลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจากการข้ามทางลักผ่านและจุดตัดต่างๆ ของแนวเส้นทางโครงการอีกด้วย สำหรับสถานีรถไฟบ้านไผ่และสถานีรถไฟขอนแก่นซึ่งเป็นสถานีที่ผ่านเขตชุมชนหนาแน่นนั้น ได้ทำโครงสร้างสถานีในรูปแบบสถานียกระดับ อย่างไรก็ตามพบว่า มีอุบัติเหตุรถไฟชนยานพาหนะอื่นบริเวณสถานีรถไฟบ้านไผ่-สถานีรถไฟบ้านแฮด 1 ครั้งเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2569 แต่ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ/เสียชีวิตแต่อย่างใด

ตารางที่ 5.2-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569 (ต่อ)

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ความถี่/ช่วงเวลาที่ตรวจวัด	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. เศรษฐกิจ-สังคม	กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 ม.จากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม)	สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน ผู้แทนศาสนสถานและสถานศึกษา บริเวณใกล้เขตทางระยะ 500 เมตร จำนวน 400 ครัวเรือน	1 ครั้ง/ปี ทุกๆ 5 ปี (5 ปี/ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ)	การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมได้มีการดำเนินการครั้งแรกแล้ว ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564 และได้ดำเนินการอีกครั้งในช่วงเดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม 2569 จากผลการสำรวจ สามารถสรุปได้ดังนี้ การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมโดยใช้แบบสอบถามในช่วงเดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม 2569 ดำเนินการจำนวน 555 ชุด โดยแบ่งเป็น 1) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 39 ชุด 2) กลุ่มผู้นำชุมชน จำนวน 104 ชุด 3) กลุ่มครัวเรือน จำนวน 412 ชุด โดยกลุ่มครัวเรือนจะแบ่งออกเป็น 4 กลุ่มย่อย ได้แก่ - กลุ่มครัวเรือนช่วงจังหวัดนครราชสีมา (ในระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ) - กลุ่มครัวเรือนช่วงจังหวัดนครราชสีมา (ในระยะ 51-500 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ) - กลุ่มครัวเรือนช่วงจังหวัดขอนแก่น (ในระยะ 0-50 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ) - กลุ่มครัวเรือนช่วงจังหวัดขอนแก่น (ในระยะ 51-500 เมตรจากกึ่งกลางของทางรถไฟ)

ตารางที่ 5.2-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะเร่งด่วน ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569 (ต่อ)

แผนงาน	จุดตรวจวัด/พื้นที่ดำเนินการ	องค์ประกอบที่ตรวจวัด	ความถี่/ช่วงเวลาที่ตรวจวัด	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	- กลุ่มผู้อาศัยในระยะ 500 ม.จากเขตทาง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม)	- สัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม สัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้นำชุมชน ผู้แทนศาสนสถานและสถานศึกษา บริเวณใกล้เขตทางระยะ 500 เมตร จำนวน 400 ครัวเรือน	1 ครั้ง/ปี ทุกๆ 5 ปี (5 ปี/ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ)	สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นที่มีต่อโครงการฯ ของทุกกลุ่มนั้น ส่วนใหญ่มีผลไปในทิศทางเดียวกัน สรุปได้ดังนี้ - ส่วนใหญ่รับรู้ข้อมูลของโครงการ และมีความเห็นว่าการพัฒนาโครงการมีความจำเป็นต่อชุมชน - ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นว่าโครงการมีประโยชน์ในด้านต่างๆ เช่น เพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง มีความปลอดภัย สร้างงานและรายได้ และช่วยพัฒนาเศรษฐกิจในชุมชนได้ เป็นต้น - สำหรับผลกระทบที่เกิดขึ้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ให้ความเห็นว่าโครงการมิได้ก่อให้เกิดผลกระทบ ยกเว้นผลกระทบด้านการระบายน้ำ โดยกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวและกลุ่มผู้นำชุมชนประมาณร้อยละ 53-56 ได้รับผลกระทบโดยอยู่ในระดับน้อยถึงน้อยมาก (ร้อยละ 54-56) ส่วนกลุ่มครัวเรือนในระยะ 0-50 เมตร จากเขตทางรถไฟของจังหวัดขอนแก่นร้อยละ 54 ได้รับผลกระทบเรื่องเสียง และอยู่ในระดับน้อยถึงน้อยมาก (ร้อยละ80) และร้อยละ 51 ได้รับผลกระทบเรื่องความสั่นสะเทือนโดยอยู่ในระดับน้อยถึงน้อยมาก (ร้อยละ 74) สำหรับข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่มีต่อโครงการ ทุกกลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นไปในทางเดียวกันในเรื่องการให้ปรับปรุงแก้ไขปัญหาน้ำท่วม/น้ำขังในอุโมงค์ทางลอดในช่วงฤดูฝน และเพิ่มไฟฟ้าส่องสว่างในอุโมงค์