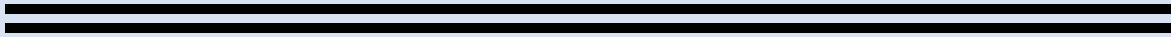


บทสรุปผู้บริหาร



บทสรุปผู้บริหาร

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรี ให้เป็นผู้ดำเนินโครงการได้จัดทำ มีการก่อสร้างภายใต้ชื่อ “โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)” โดยแนวเส้นทางของทั้งโครงการเริ่มต้นที่สถานีกลางบางซื่อ มุ่งหน้าไปด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือและค่อนไปกับแนวเส้นทางรถไฟเดิม ผ่านสถานีดอนเมือง ผ่านตัวเมืองพระนครศรีอยุธยา ไปจนถึงสถานีชุมทางบ้านภาชี (จุดแยกของแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงสายภาคเหนือ) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเข้าสู่จังหวัดสระบุรีและจังหวัดนครราชสีมา ซึ่งมีสถานะการดำเนินโครงการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil Work) ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 จำนวน 7 สัญญา ได้แก่

- สัญญาที่ 3-5 งานโยธาสำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา มีความก้าวหน้า 17.83 %
 - สัญญาที่ 3-4 งานโยธาสำหรับช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด มีความก้าวหน้า 99.97 %
 - สัญญาที่ 3-3 งานโยธาสำหรับช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง มีความก้าวหน้า 59.91 %
 - สัญญาที่ 4-7 งานโยธาสำหรับช่วงสระบุรี-แก่งคอย มีความก้าวหน้า 72.75 %
 - สัญญาที่ 3-2 งานโยธาสำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) มีความก้าวหน้า 99.99 %
 - สัญญาที่ 4-6 งานโยธาสำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี มีความก้าวหน้า 28.76 %
 - สัญญาที่ 3-1 งานโยธาสำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดง และ ช่วงปางอโศก-บ้านไผ่มีความก้าวหน้า 39.95 %
- ทั้งนี้มียานโยธาที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 2 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 1-1 และ สัญญาที่ 2-1

สำหรับการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 พบว่า

1. ผลการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการได้มีการกำกับดูแลผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะมาตรการที่ต้องกำกับและดูแลอย่างใกล้ชิดในช่วงการก่อสร้าง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการสรุปได้ดังนี้

มาตรการทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และ มาตรการทั่วไป โดยได้จัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง และนำมาตรการดังกล่าวมากำหนดเป็นเงื่อนไข ในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ตลอดจนจัดให้มีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และ ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการที่ กำหนดไว้อย่างใกล้ชิด ตลอดจนได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) ภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง นำเสนอต่อหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องได้พิจารณา 2 ครั้งต่อปี ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการนำเสนอรายงานแล้วจำนวน 14 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2562 ถึงปัจจุบัน

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ตามที่คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ให้ความเห็นชอบไว้ในรายงานฯ โดยมีที่ปรึกษา บริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้าง ก่อสร้างมีการดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อ สิ่งแวดล้อมและผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ สำหรับการดำเนินงานที่ตรวจสอบพบว่าปฏิบัติไม่ครบถ้วน เรียบร้อย หรือได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากหน่วยงาน/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียง โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับ จ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น ซึ่งจากการตรวจสอบ ไม่พบมาตรการที่ โครงการไม่สามารถปฏิบัติได้ พบเพียงมาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ มาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด และมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการ ดำเนินกิจกรรมโครงการ ดังนี้

- มาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด ได้แก่ ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง ด้านการระบายน้ำ ความไม่สะดวก แหล่งโบราณสถาน ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ทรัพยากรดิน ทรัพยากรป่าไม้ ด้านการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ การคมนาคมขนส่ง ด้านอาชีวอนามัย และการแบ่งแยก เป็นต้น
- มาตรการที่มีข้อจำกัดในการดำเนินงาน ได้แก่ การติดตั้งแนวรั้วทึบตามแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง และการ ดำเนินงานก่อสร้างอุโมงค์ เป็นต้น
- มาตรการที่ปฏิบัติเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่ EIA กำหนด ได้แก่ ด้านสาธารณสุขโรค ด้านสภาพเศรษฐกิจ และสังคม ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และมาตรการสำหรับช่วงฤดูฝน เป็นต้น

2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 โครงการได้มีการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ ตามแผนการจัดการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Management and Action Plan; EMAP) ของโครงการ เพื่อเฝ้าระวังและติดตามแนวโน้มของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ตลอดจนทบทวนประสิทธิภาพ/ความเหมาะสมของแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลในการควบคุมดูแลผลกระทบการดำเนินโครงการ และเป็นข้อมูลอ้างอิงแนวโน้มของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในช่วงที่มีการดำเนินงานกิจกรรม สำหรับผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบในช่วงก่อสร้างในด้านต่างๆ ได้แก่

- **ธรณีวิทยาและการเกิดแผ่นดินไหว (สัญญาที่ 3-2) :** ผลการดำเนินงาน พบว่า เป็นไปตามเกณฑ์กำหนด ซึ่งจากการตรวจสอบพฤติกรรมการณ์การเคลื่อนของอุโมงค์ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ปลอดภัย ไม่ก่อให้เกิดอันตรายในการทำงานแต่อย่างใด

- **อากาศและบรรยากาศ (สัญญาที่ 4-6, สัญญาที่ 3-2, สัญญาที่ 3-3, และ สัญญาที่ 3-4) :** พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569

- **ระดับเสียง (สัญญาที่ 4-6, สัญญาที่ 3-2, สัญญาที่ 3-3, และ สัญญาที่ 3-4) :** พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

- **ความสั่นสะเทือน (สัญญาที่ 4-6, สัญญาที่ 3-2, สัญญาที่ 3-3, และ สัญญาที่ 3-4) :** พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (เทียบกับความสั่นสะเทือนกรณีนี้ 1 จุดตรวจวัดบริเวณฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร)

- **คุณภาพน้ำผิวดิน (สัญญาที่ 4-6, สัญญาที่ 4-7, สัญญาที่ 3-1, สัญญาที่ 3-3, และ สัญญาที่ 3-4) :** พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ในช่วงก่อนการดำเนินงานก่อสร้าง

- **ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ (สัญญาที่ 3-1, สัญญาที่ 3-2, สัญญาที่ 3-3 และ สัญญาที่ 3-4) :** พบว่าส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์อนุโลมสูงสุดตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภค) และสอดคล้องกับผลตรวจวัดช่วงก่อนก่อสร้าง (Baseline) ยกเว้น GW 1 บ้านซับบอน ตำบลทับทิม อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม ไม่สามารถเก็บตัวอย่างน้ำใต้ดินได้เนื่องจากปั้มน้ำชำรุด

- **การคมนาคมขนส่ง (สัญญาที่ 3-4) :** พบอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งตามแนวเส้นทางโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ จำนวน 1 ครั้ง

- **ด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม :**

- การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็น (ผู้ได้รับผลกระทบทางตรง) (สัญญาที่ 3-1, สัญญาที่ 3-2, สัญญาที่ 3-3 และ สัญญาที่ 3-4) : พบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าผลกระทบที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ 3 อันดับแรก พบว่า ได้รับผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย/สถานที่ทำกินมากที่สุด (ร้อยละ 9.76) รองลงมาด้านสภาพแวดล้อม (ร้อยละ 5.69) ด้านรายได้ (ลดลง/เพิ่มขึ้น) และด้านการเปลี่ยนแปลงอาชีพ (ร้อยละ 4.90) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

- จากสถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ข้อเสนอแนะ ในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 จำนวน 14 ครั้ง พบว่า จัดเป็นเรื่องร้องเรียนจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ โดยประเภทของผลกระทบที่ได้รับสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง และด้านการระบายน้ำ ในสัดส่วนที่เท่ากัน ด้านความไม่สะดวก และด้านสภาพการคมนาคมและผิวจราจร ในสัดส่วนที่เท่ากัน และด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน อย่างไรก็ตาม ข้อร้องเรียนและข้อเรียกร้อง/ข้อร้องขอในข้างต้น โครงการได้ดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จตามขั้นตอนของศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ

- การสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/อุบัติเหตุและความปลอดภัย (สัญญาที่ 3-4) : พบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานในพื้นที่การดำเนินงาน จำนวน 1 ครั้ง ระดับความรุนแรงของเหตุการณ์ในด้านการบาดเจ็บ/เจ็บป่วยอยู่ในระดับ 5 และทรัพย์สินเสียหายอยู่ในระดับ 3

3. ปัญหา อุปสรรคและการแก้ไข

จากการดำเนินงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นดังนี้

- **ด้านการการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

- โครงการได้ดำเนินการปรับชนิดและรูปแบบของแนวรั้วสำหรับการติดตั้งตามแนวเขตพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก

- ไม่พบ Section 10-7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทางโครงการจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้ Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

- **ด้านมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

- จุดตรวจวัดบริเวณโรงเรียนอนุบาลยุววิทยา (สัญญาที่ 4-6) ไม่สะดวกให้ใช้พื้นที่ในการตั้งเครื่องมือตรวจวัดฯ อย่างไรก็ตาม โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลวิทยายเป็นจุดทดแทน

4. ข้อเสนอแนะ

สำหรับการดำเนินงานในช่วงถัดไป โครงการควรมีการกำกับดูแลการดำเนินงานกิจกรรมก่อสร้างอย่างใกล้ชิด โดยร่วมกันตรวจสอบ กำกับดูแล กำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษ ตลอดจนกำหนดวิธีการและระยะเวลาปรับปรุงแก้ไข เมื่อพบการดำเนินงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ และ/หรือเกิดผลกระทบและข้อร้องเรียนจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ได้แก่

- ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง : ในพื้นที่ที่พบว่า เป็นฝุ่นละออง หรือพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ประชิดชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม ในการกำหนดความถี่การฉีดพรมน้ำของโครงการ ควรมีการพิจารณาโดยคำนึงถึงลักษณะพื้นที่และความต้องการ/ความห่วงกังวลของประชาชนเป็นหลัก
- ด้านการระบายน้ำ : พื้นที่ที่มีปัญหาท่วมขังควรขุดแนวร่องระบายน้ำใหม่ขนานไปกับแนวทางรถไฟทั้งสองด้าน และจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำ เพื่อเร่งระบายน้ำไปสู่ลำน้ำหรือทางน้ำธรรมชาติใกล้เคียง
- ความไม่สะดวก : ควรจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในบริเวณทางเข้า-ออกโครงการ รวมถึงผู้ที่สัญจร ไป- มา ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ
- ด้านแหล่งโบราณสถาน : ควรจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประสานงานกับหน่วยงานที่กำกับดูแลแหล่งโบราณและศาสนสถาน เพื่อร่วมพิจารณามาตรการลดผลกระทบและมีการประชุมคณะกรรมการฝ่ายระวางอาคารของแหล่งโบราณและศาสนสถานมีการประชุมคณะกรรมการฝ่ายระวางอาคารของแหล่งโบราณและศาสนสถาน และควรจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์และประสานงานหน่วยงานที่กำกับดูแลวัดน้ำพุ และ จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการฝ่ายระวางอาคารของแหล่งโบราณและศาสนสถาน
- ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ : ควรปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด
- ทรัพยากรดิน : ควรจัดให้มีการประสานไปยังหน่วยงานท้องถิ่นที่มีความประสงค์ที่จะนำดินและหินจากการระเบิดหินไปใช้ประโยชน์ตามความประสงค์
- ทรัพยากรป่าไม้ : ควรประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ป่าไม้ โดยมีการชี้แจงแผนการดำเนินการ ขอบเขตของพื้นที่ดำเนินการที่จะต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ ตลอดจนขั้นตอนและวิธีการก่อสร้าง ภายใต้หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขของกรมป่าไม้ ตลอดจนระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- ด้านการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ : ดำเนินการคัดเลือกพื้นที่จัดการวัสดุขุดจากอุโมงค์ (ดินและหิน) และนำเสนอให้กับหน่วยงานเจ้าของโครงการได้พิจารณา
- การคมนาคมขนส่ง : ควรจัดให้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อประชาชนผู้ใช้เส้นทางสัญจรได้ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง
- ด้านอาชีวอนามัย : ควรมีการตรวจสอบและดูแลรักษาสภาพเครื่องจักรต่างๆ ให้มีสภาพดีและพร้อมใช้งานอยู่เสมอ และจัดให้มีการอบรมด้านความปลอดภัย และจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับลักษณะงาน และเพียงพอต่อคนงานเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน
- การแบ่งแยก : รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างให้มีความเหมาะสมกับการใช้เส้นทางสัญจรไปมาระหว่างชุมชน