



บทสรุปผู้บริหาร

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุ
ตะเภา) ฉบับที่ 1/2564 ระหว่างเดือนเมษายน-มิถุนายน 2564

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเภา) เป็นการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประเภทระบบขนส่งมวลชนทางรางภายใต้โครงการนำร่องของเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ตั้งอยู่ในพื้นที่บางส่วนของ 5 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง มีสถานีรถไฟความเร็วสูง 9 สถานี คือ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีมีนกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอุตะเภา รูปแบบของรถไฟความเร็วสูงเป็นโครงสร้างยกระดับและอุโมงค์เดี่ยวรางคู่ รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 220 กิโลเมตร ระบบขนส่งมวลชนทางรางที่เกี่ยวข้องในแนวเส้นทางโครงการประกอบด้วย 3 โครงการหลัก ได้แก่

- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (ARL)
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยายช่วงพญาไท-ดอนเมือง (ARLEX)
- โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-ระยอง (HSR)

การดำเนินการก่อสร้างโครงการเป็นช่วงโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-ระยอง (HSR) ตามแผนการดำเนินงานในเดือนเมษายน 2564 เป็นช่วงก่อนเริ่มการก่อสร้าง (Baseline) เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน 2564 เป็นระยะเตรียมการก่อสร้าง (Early Work) โครงการจะเริ่มเข้าสู่ระยะก่อสร้างตามแผนประมาณเดือนตุลาคม 2564 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเภา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระหว่างเดือนเมษายน-มิถุนายน 2564 สรุปได้ดังนี้

1. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ประกอบด้วย มาตรการทั่วไป สภาพภูมิประเทศ ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว/น้ำใต้ดิน อุทกวิทยาน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำผิวดิน อุตุนิยมิวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน นิเวศวิทยาทางบกทรัพยากรป่าไม้ นิเวศวิทยาทางน้ำ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่งและอุบัติเหตุ และความปลอดภัย การควบคุมน้ำท่วมและระบายน้ำ สาธารณูปโภค เศรษฐกิจ-สังคม การโยกย้ายและเวนคืน อาชีวอนามัยและความปลอดภัย สุขภาพพล แหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน และสุนทรียภาพ

การติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ ข้างต้น ซึ่งยังอยู่ในระยะเตรียมการก่อสร้าง พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมการก่อสร้างโครงการ โดยมีการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (PMSC) และบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ควบคุมและกำกับดูแลผู้รับจ้างก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จากการติดตามตรวจสอบ ไม่พบมาตรการที่ไม่สามารถปฏิบัติได้ แต่มีมาตรการที่ต้องกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด เช่น การขุดลอกรางระบายน้ำให้เป็นประจำเพื่อลดการอุดตันทางน้ำไหล การปรับการฉีดพรมน้ำให้มากขึ้นเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ การจัดการมูลฝอยจากการดำเนินงาน นอกจากนี้ เนื่องจากในระยะเตรียมการก่อสร้างยังอยู่ในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโคโรนา 2019 (COVID-19) โครงการจึงกำหนดมาตรการเพิ่มเติมจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อให้สอดคล้องกับประกาศของทางหน่วยงานราชการ เช่น การประกาศมาตรการเฉพาะสำหรับใช้ป้องกันการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) การตรวจคัดกรองอุณหภูมิร่างกาย การจัดหาเจลล้างมือแอลกอฮอล์ การให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการแพร่กระจายเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เป็นต้น

2. ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ประกอบด้วย ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว/น้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำผิวดิน อุตุนิยมิวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน นิเวศวิทยาทางน้ำ การคมนาคมขนส่งอุบัติเหตุความปลอดภัย และเศรษฐกิจ-สังคม ผลการติดตามตรวจสอบสรุปได้ว่า

2.1) ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว/น้ำใต้ดิน

เพื่อตรวจสอบการรั่วไหลของสารเคมี น้ำมัน ก๊าซของเสีย และน้ำทิ้ง รวมถึงตรวจสอบชั้นน้ำใต้ดินและการรั่วซึมของน้ำใต้ดินลงภายในพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ ซึ่งตามแผนการติดตามตรวจสอบจะดำเนินการติดตามตรวจสอบช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ และการก่อสร้างอุโมงค์ ดังนั้นการดำเนินงานในเดือนเมษายน-มิถุนายน 2564 ซึ่งอยู่ในช่วงก่อนเริ่มการก่อสร้าง (Baseline) และระยะเตรียมการก่อสร้าง (Early Work) จึงยังไม่มีกรติดตามตรวจสอบธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว/น้ำใต้ดิน

2.2) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ช่วงก่อนเริ่มการก่อสร้าง (Baseline) โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน ในวันที่ 24-25 เมษายน 2564 จำนวน 5 สถานี ได้แก่ คลองลาดกระบัง แม่น้ำบางปะกง คลองบางละมุง คลองตาไผ่ และคลองตาพูน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน พบว่าแหล่งน้ำผิวดินบริเวณแม่น้ำบางปะกง และคลองบางไผ่ ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานแหล่งน้ำประเภทที่ 3 (แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร) สำหรับแหล่งน้ำผิวดินบริเวณคลองลาดกระบัง คลองบางละมุง และคลองตาพูน ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานแหล่งน้ำประเภทที่ 4 (แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และการอุตสาหกรรม)

2.3) อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในช่วงก่อนเริ่มการก่อสร้าง (Baseline) และระยะเตรียมการก่อสร้าง (Early Work) โดยดำเนินการตรวจวัด ในช่วงเดือนเมษายน-มิถุนายน 2564 จำนวน 11 สถานี ได้แก่ วัดดอนเมือง บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) วัดอุทัยธาราม โรงเรียนวัดลาดกระบัง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง วัดราชภูร์ศรัทธาทำ สำนักปฏิบัติธรรมสันตยาวิถนองอ้อ โรงเรียนบ้านหนองตะโก มัสยิดนูรูลมูกรอบิน โรงเรียนบ้านรถไฟ และวัดสระแก้ว ทั้งนี้การตรวจวัดในเดือนเมษายน 2564 มีอยู่ 2 สถานีที่ไม่อนุญาตให้เข้าตรวจวัดเนื่องจากสถานการณ์การระบาดไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ได้แก่ บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เมื่อนำผลการตรวจติดตามตรวจสอบมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนด

มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป พบว่า ทุกดัชนีที่ทำการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

2.4) ระดับเสียง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ช่วงก่อนเริ่มการก่อสร้าง (Baseline) และระยะเตรียมการก่อสร้าง (Early Work) โดยดำเนินการตรวจวัด ในช่วงเดือนเมษายน-มิถุนายน 2564 จำนวน 11 สถานี ได้แก่ วัดดอนเมือง บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) วัดอุทัยธาราม โรงเรียนวัดลาดกระบัง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง วัดราชสุวรรณศรีธาทำ สำนักปฏิบัติธรรมสันตยาวิถหนองอ้อ โรงเรียนบ้านหนองตะโก มัสยิดนูรูลมูกรอบิน โรงเรียนบ้านรถไฟ และวัดสระแก้ว ทั้งนี้การตรวจวัดในเดือนเมษายน 2564 มีอยู่ 2 สถานีที่ไม่อนุญาตให้เข้าตรวจวัดเนื่องจากสถานการณ์การระบาดไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ได้แก่ บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เมื่อนำผลการตรวจติดตามตรวจสอบมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq, 24 \text{ hr}}$) มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ พบว่า ดัชนีที่ทำการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด สำหรับระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด

2.5) ความสั่นสะเทือน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนในช่วงก่อนเริ่มการก่อสร้าง (Baseline) และระยะเตรียมการก่อสร้าง (Early Work) โดยดำเนินการตรวจวัด ในระหว่างช่วงเดือนเมษายน-มิถุนายน 2564 จำนวน 11 สถานี ได้แก่ วัดดอนเมือง บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) วัดอุทัยธาราม โรงเรียนวัดลาดกระบัง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง วัดราชสุวรรณศรีธาทำ สำนักปฏิบัติธรรมสันตยาวิถหนองอ้อ โรงเรียนบ้านหนองตะโก มัสยิดนูรูลมูกรอบิน โรงเรียนบ้านรถไฟ และวัดสระแก้ว ทั้งนี้การตรวจวัดในเดือนเมษายน 2564 มีอยู่ 2 สถานีที่ไม่อนุญาตให้เข้าตรวจวัดเนื่องจากสถานการณ์การระบาดไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ได้แก่ บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เมื่อนำผลการตรวจติดตามตรวจสอบมาเปรียบเทียบ

กับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (เทียบกับความสั่นสะเทือนกรณีที่ 1 จุดตรวจวัดบริเวณฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร) พบว่า ทุกสถานีอยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร

2.6) นิเวศวิทยาทางน้ำ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ ในช่วงก่อนเริ่มการก่อสร้าง (Baseline) และระยะเตรียมการก่อสร้าง (Early Work) โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ ในระหว่างช่วงเดือนเมษายน-มิถุนายน 2564 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ คลองลาดกระบัง แม่น้ำบางปะกง คลองบางละมุง และคลองตาไผ่ พบว่า แพลงก์ตอนพืชมีดัชนีความหลากหลายอยู่ในช่วง 2.25-3.17 บ่งชี้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตจะอาศัยอยู่ได้จนถึงเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต สำหรับแพลงก์ตอนสัตว์ มีดัชนีความหลากหลายอยู่ในช่วง 0.69-2.19 และสัตว์หน้าดินมีดัชนีความหลากหลายอยู่ในช่วง 0.80-2.93 บ่งชี้ว่าแหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตจนถึงมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตจะอยู่อาศัยได้

2.7) การคมนาคมขนส่ง

การติดตามตรวจสอบชนิดและปริมาณรถเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ในช่วงก่อนเริ่มการก่อสร้าง (Baseline) ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 เนื่องจากรถที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างมีจำนวนน้อยและเป็นรถที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างเท่านั้นไม่มีรถบุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องไปในพื้นที่และรถที่เข้าไปในพื้นที่มีจำนวนไม่มากพอ ที่จะส่งผลทำให้จราจรเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ การสำรวจสถิติการเกิดอุบัติเหตุตลอดแนวเส้นทางโครงการ ตั้งแต่เดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2564 บริเวณ 4 สถานี ได้แก่ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ช่วงร่วมเกล้า-สุวรรณภูมิ ทางหลวงหมายเลข 304 ใกล้ที่ตั้งสถานีฉะเชิงเทรา ถนนเลียบริมทางรถไฟใกล้ที่ตั้งสถานีพัทยา และทางหลวงหมายเลข 3 ช่วงทางเชื่อมต่อกับสนามบินอู่ตะเภา พบว่า 1.บริเวณทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ช่วงร่วมเกล้า-สุวรรณภูมิ เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 115 ราย 2.บริเวณทางหลวงหมายเลข 304 ใกล้ที่ตั้งสถานีฉะเชิงเทรา เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 28 ราย 3.บริเวณถนนเลียบริมทางรถไฟใกล้ที่ตั้งสถานีพัทยา เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 44 ราย และ 4.บริเวณทางหลวงหมายเลข 3 ช่วงทางเชื่อมต่อกับสนามบินอู่ตะเภา เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 5 ราย

2.8) การติดตามตรวจสอบเศรษฐกิจ-สังคม

ดำเนินการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม ในช่วงก่อนเริ่มการก่อสร้าง (Baseline) ในระยะ 0-500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยมีกลุ่มเป้าหมายจำนวน 5 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง กลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยอ้อม กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มหน่วยงานราชการ และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว ซึ่งในเดือนมิถุนายน 2564 ได้ดำเนินการสำรวจ 2 กลุ่ม คือ กลุ่มหน่วยงานราชการ และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว สำหรับกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงยังอยู่ระหว่างการขอข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่วนอีก 2 กลุ่ม ยังไม่สามารถดำเนินการในเดือนมิถุนายนได้เนื่องจากสถานการณ์โรคระบาดโควิด-19 ผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม ของกลุ่มหน่วยงานราชการและกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว จะแบ่งออกเป็น 3 ช่วง คือ 1.ช่วง ดอนเมือง-พญาไท 2.ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ 3.ช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ผลการสำรวจสรุปได้ว่า

- กลุ่มหน่วยงานราชการ ช่วงที่ 1-3 ทราบข้อมูลข่าวสารการดำเนินโครงการ ร้อยละ 28.6-44.4 เห็นต่อการก่อสร้างโครงการ ร้อยละ 77.8-92.5 โดยผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง เสียงดังรบกวน และความสิ้นสະเทือน

- กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว ช่วงที่ 1-3 ทราบข้อมูลข่าวสารการดำเนินโครงการ ร้อยละ 32.4-40.5 เห็นด้วยต่อการก่อสร้างโครงการ ร้อยละ 81.5-88.1 โดยผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการสูงสุด ได้แก่ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง เสียงดังรบกวน และความสิ้นสະเทือน