

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

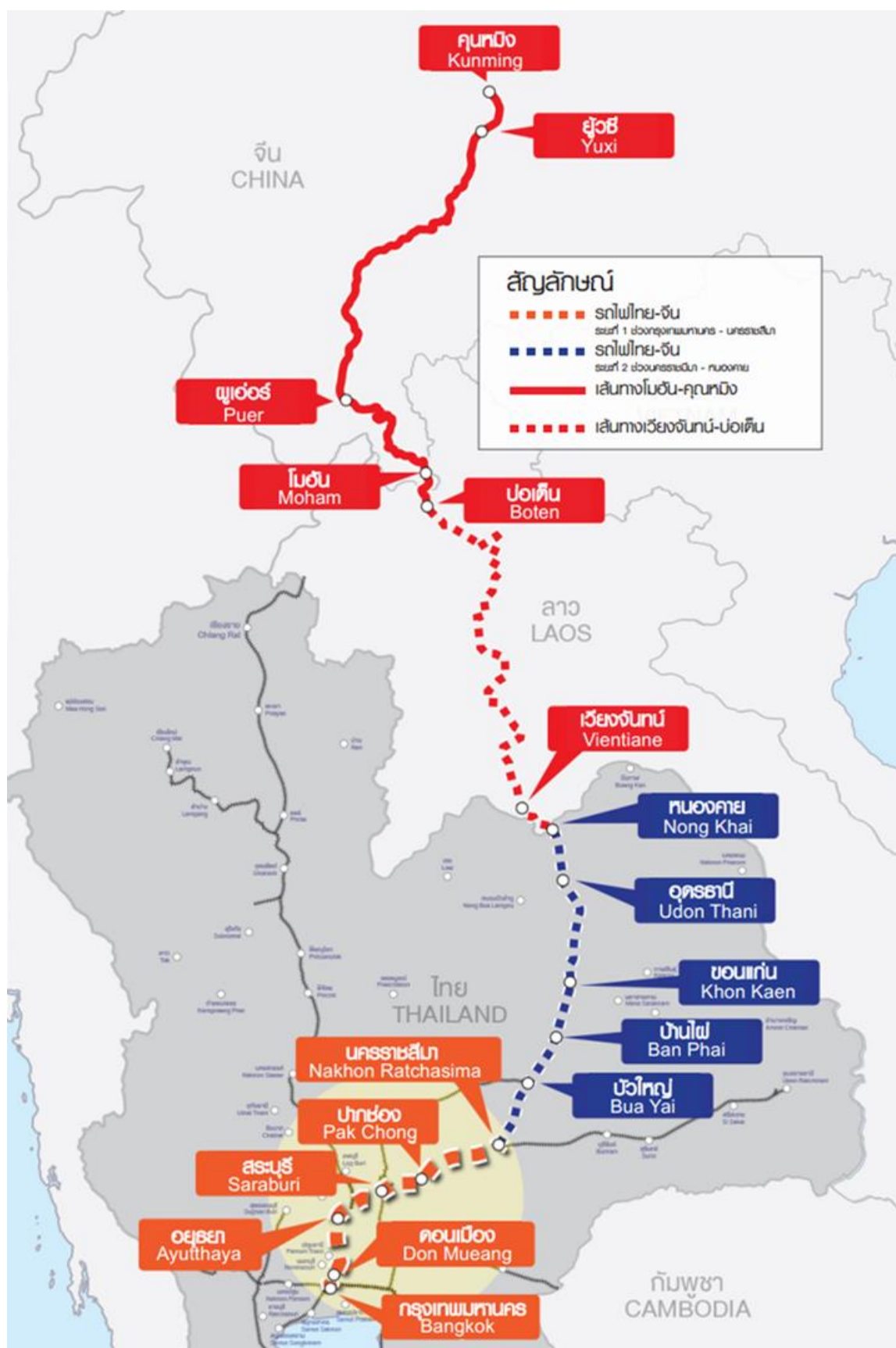
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและการจัดทำรายงาน

การศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูง เป็นนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 ข้อ 3.4 นโยบายโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชนและการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ ในข้อ 3.4.4 พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางโดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ ข้อย่อย 2) ศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา กรุงเทพฯ-หัวหิน และเส้นทางอื่น เพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ ได้กำหนดไว้ในแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2555-2558 ตามความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2554 ซึ่งมีเป้าหมายให้ศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงให้แล้วเสร็จภายในปี 2555 และเริ่มดำเนินโครงการให้ได้ภายในปี 2556

โดยก่อนหน้านี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 รับทราบและเห็นชอบตามผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2554 ที่มีมติเห็นชอบให้เปิดโอกาสให้นานาชาติเข้าร่วมประกวดราคาโครงการรถไฟความเร็วสูง 3 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ระยอง และกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี พร้อมทั้งมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมไปศึกษาความเหมาะสมของการกำหนดเส้นทาง โดยเฉพาะการขยายเส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง ไปจนถึงจังหวัดตราด เพื่อรองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าชายแดน รวมทั้งศึกษาความเหมาะสมของโครงการบริหารจัดการระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศ และการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบที่เหมาะสมก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2555 รับทราบผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชน เพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2555 ณ จังหวัดเชียงใหม่ และครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2555 ณ จังหวัดอุดรธานี โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง เร่งพิจารณารายละเอียดของโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย พร้อมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รวมทั้งศึกษาความเหมาะสมทางการเงินและเศรษฐศาสตร์ของโครงการโดยละเอียด พร้อมเร่งดำเนินการเสนอโครงการตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

เพื่อให้บรรลุตามนโยบายและแผนการบริหารราชการแผ่นดินดังที่กล่าวมา สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุน ด้านการขนส่งและจราจร จึงได้ดำเนินการศึกษาและพัฒนาโครงการให้มีความสอดคล้องกับระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษาความคุ้มค่าในการลงทุน ให้ครอบคลุมในทุกๆ ด้าน ภายใต้ “งานศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่” และ “งานศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา” เพื่อให้เกิดความพร้อมในการดำเนินการตามขั้นตอนของการลงทุน และเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนเพื่อลดภาระรายจ่ายการลงทุนของภาครัฐ (รูปที่ 1.1-1)



ที่มา : เอกสารประชาสัมพันธ์ ฉบับเดือนธันวาคม 2562

รูปที่ 1.1-1 แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย

ขณะเดียวกันรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย ในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 โดยกำหนดให้รัฐบาลจีนเข้ามามีส่วนร่วมในการศึกษาความเหมาะสม ก่อสร้างและพัฒนาระบบรถไฟ เส้นทางกรุงเทพฯ-แก่งคอย-นครราชสีมา-หนองคาย และเส้นทางแก่งคอย-มาบตาพุด (ระยะทางรวมประมาณ 867 กิโลเมตร) เพื่อร่วมพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคอื่นๆ ของไทย เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของประชาชน รวมถึงใช้ตำแหน่งที่ตั้งอันเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมของไทยในภูมิภาค ในการเสริมสร้างการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างจีนกับประเทศสมาชิกอาเซียน

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 2 โครงการได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 28/2559 เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2559 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้มีมติเห็นชอบตามความเห็นของ คชก. ในการประชุมครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2560 (เอกสารแนบ 1-1 ในภาคผนวกที่ 1) และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 33/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้มีมติเห็นชอบตามความเห็นของ คชก. ในการประชุมครั้งที่ 4/2560 เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2560 ภายหลังจากการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 (เอกสารแนบ 1-2 ในภาคผนวกที่ 1) ให้เป็นผู้รับผิดชอบการก่อสร้างโครงการได้จัดให้มีการก่อสร้างโครงการภายใต้ชื่อ “โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)” โดยมีการแบ่งสัญญาโครงการออกเป็น 2 ส่วน ตามมติคณะกรรมการความร่วมมือเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 11 และครั้งที่ 12 คือ สัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil Work) ฝ่ายไทยเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้าง และสัญญาที่ 2 สัญญางานวางระบบ (Railway System) งานวางระบบราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลและรถจักรล้อเลื่อน ฝ่ายจีนเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้าง โดยฝ่ายไทยจะเข้ามาสังเกตการณ์ทำงานของผู้รับจ้างจีน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายและข้อบังคับของฝ่ายไทย

ในช่วงก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดให้มีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (Project Management Consultant; PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement; CSC) ทำหน้าที่สนับสนุนการทำงานด้านเทคนิค ด้านบริหารจัดการ และการตรวจสอบการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้าง และได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง มีการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ความเห็นชอบจาก คชก. และ กก.วล. อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ

แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนจัดทำรายงานฯ เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้รับทราบ ตามข้อกำหนดในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับนี้ เป็นรายงานฉบับประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 ซึ่งจะรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ระยะก่อสร้าง เฉพาะขอบเขตและแนวเส้นทางช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี สำหรับแนวเส้นทางตั้งแต่ช่วงชุมทางบ้านภาชี-พิษณุโลก เป็นส่วนที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการแต่อย่างใด

1.2 รายละเอียดโครงการโดยสังเขป

▪ แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ภายใต้โครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน เป็นแนวเส้นทางที่สอดคล้องกับแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงตามผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในบางส่วนของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ที่ได้รับความเห็นชอบในปี 2559 และในรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ที่ได้รับความเห็นชอบเมื่อปี 2560 โดยแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีจุดเริ่มต้นโครงการที่บริเวณสถานีกลางบางซื่อ ก่อนมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและค่อนไปกับแนวเส้นทางรถไฟเดิม ผ่านสถานีดอนเมือง ผ่านตัวเมืองพระนครศรีอยุธยา ไปจนถึงสถานีชุมทางบ้านภาชี ซึ่งจะเป็นจุดแยกของแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงสายภาคเหนือและสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งต้องมีการออกแบบด้านวิศวกรรมให้แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงทั้งสองสายแยกจากกัน โดยสายภาคเหนือจะวิ่งผ่านสถานีชุมทางบ้านภาชีขึ้นไปยังทางด่านทิศเหนือมุ่งสู่จังหวัดเชียงใหม่ ขณะที่สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้เข้าสู่จังหวัดสระบุรีและจังหวัดนครราชสีมา

แนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-ชุมทางบ้านภาชี

แนวเส้นทางช่วงแรกเป็นแนวเส้นทางที่มีการใช้เขตทางรถไฟร่วมกับโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) เริ่มต้นที่สถานีกลางบางซื่อ ผ่านสถานีจตุจักร สถานีวัดเสมียนนารี สถานีบางเขน สถานีทุ่งสองห้อง สถานีหลักสี่ สถานีการเคหะ สถานีดอนเมือง สถานีหลักหก ไปสิ้นสุดที่สถานีรังสิต โดยทางรถไฟความเร็วสูงจะอยู่ด้านฝั่งทิศตะวันออก จำนวน 2 ทาง วิ่งขนานกับทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (Airport Link) ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง จำนวน 2 ทาง ส่วนรถไฟชานเมืองสายสีแดง จะอยู่ทางด้านฝั่งทิศตะวันตกตามแนวเส้นทางรถไฟเดิม จำนวน 4 ทาง และยังมีเส้นทางรถไฟปัจจุบันระดับพื้นอีก 2 ทาง โดยมีสถานีรถไฟความเร็วสูง 2 แห่ง คือ สถานีบางซื่อ และสถานีดอนเมือง ซึ่งเป็นสถานีที่ใช้ร่วมกันกับโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) โครงสร้างทางวิ่งมี 2 รูปแบบ ที่เป็นโครงสร้างทางยกระดับ และโครงสร้างคันทางดิน ระยะทางรวมประมาณ 21 กิโลเมตร หลังจากนั้นแนวเส้นทางตั้งแต่ช่วงจากสถานีรังสิตจะเป็นทางยกระดับจนถึงทางหลวง

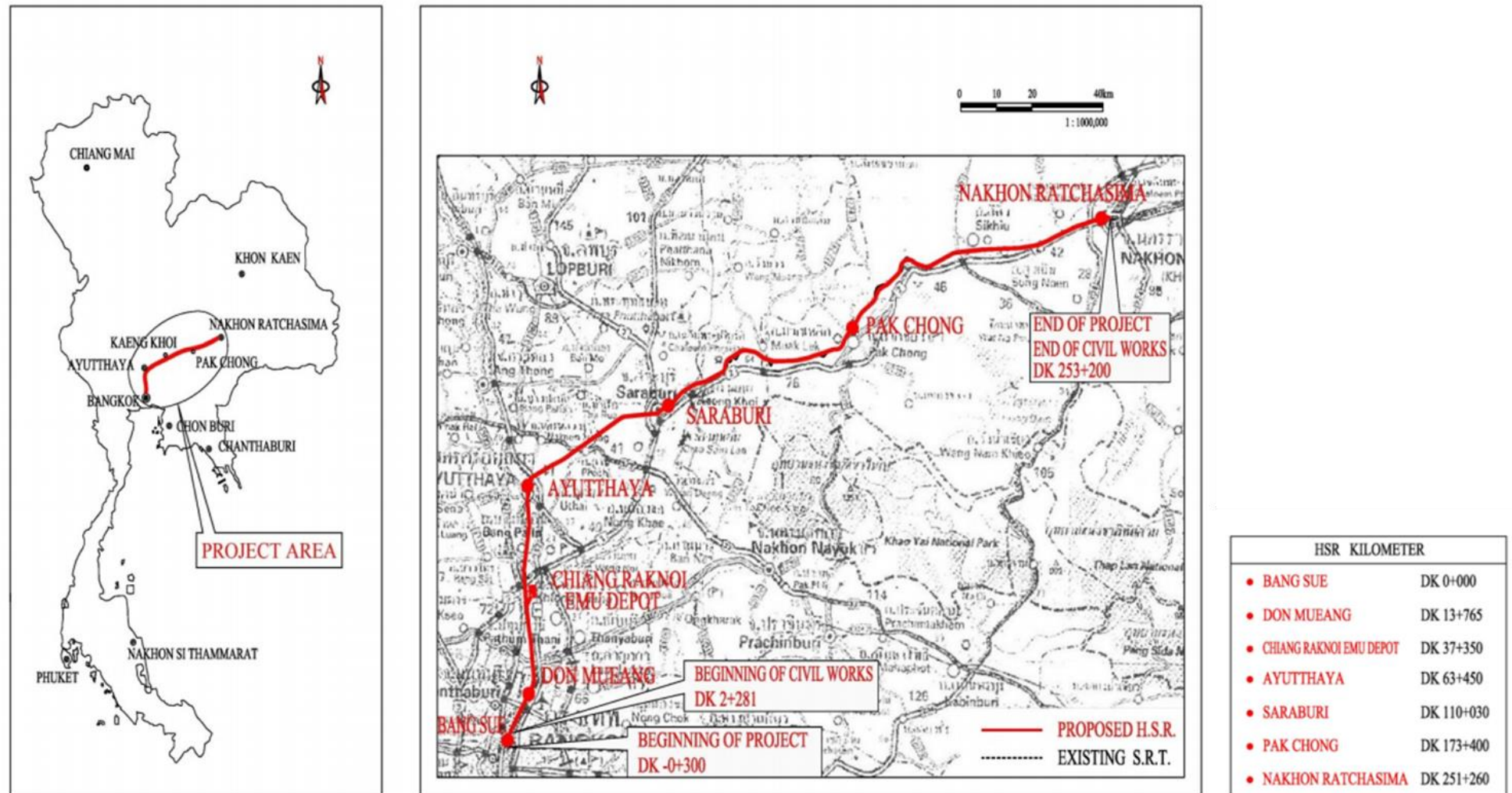
หมายเลข 32 ผ่านสถานีแล้วลดระดับเป็นทางวิ่งระดับพื้น โดยยกระดับข้ามสถานีพระแก้ว ไปสิ้นสุดที่สถานีชุมทางบ้านภาชีซึ่งจุดเชื่อมต่อระหว่างทางรถไฟสายเหนือกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ

แนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา

เริ่มต้นที่บริเวณสถานีชุมทางบ้านภาชี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างทางรถไฟสายเหนือกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ แนวเส้นทางจะขนานไปกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือในปัจจุบันข้ามคลองระพีพัฒน์ไปยังสถานีหนองกรวย สถานีหนองแซง สถานีหนองสีดา และสถานีบ้านป้อกแป็ก ก่อนมุ่งเข้าสู่ตัวเมืองสระบุรี ผ่านไปยังสถานีหนองบัว สถานีแก่งคอย สถานีทับกวาง และสถานีมาบกะเบา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟช่วงที่ผ่านสถานีมาบกะเบาเป็นเส้นทางคดเคี้ยว จึงต้องมีการปรับแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเป็นอุโมงค์รถไฟลอดผ่านพื้นที่ประทานบัตรของบริษัท ปูนซีเมนต์นครหลวง จำกัด (มหาชน) บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยพีค่อนและอุตสาหกรรม จำกัด (บริษัทในเครือทีพีโอ) และบริษัท อุตสาหกรรมปูนซิเมนต์กรุงเทพ จำกัด (บริษัทในเครือทีพีโอ) จนกระทั่งถึงสถานีหินลับ จึงมีการปรับแนวเส้นทางรถไฟให้มาร่วมกับแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบันเพื่อเข้าสู่สถานีม่วงเหล็ก สถานีกลางดง สถานีปางอโศก สถานีบันไดม้า สถานีปากช่อง และสถานีชัยม่วง หลังจากนั้นแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจะวิ่งเลียบอ่างเก็บน้ำลำตะคอง ก่อนจะผ่านเข้าสู่บริเวณภูเขาช่วงสถานีคลองขนานจิตร โดยต้องปรับแนวเส้นทางเป็นอุโมงค์รถไฟลอดผ่านแนวเขา ออกมาสู่สถานีคลองไผ่และสถานีลาดบัวขาว หลังจากนั้น แนวเส้นทางจะคู่ขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน ผ่านสถานีรถไฟหลายแห่ง ประกอบด้วย สถานีบ้านใหม่ลำไย สถานีหนองน้ำขุ่น สถานีสีคิ้ว สถานีโคกสะอาด สถานีสูงเนิน สถานีกุฎจิก สถานีโคกกรวด และสถานีภูเขาลาดก่อนมุ่งเข้าสู่ตัวเมืองนครราชสีมา และสิ้นสุดแนวเส้นทาง ณ สถานีรถไฟนครราชสีมา รวมระยะทาง 172 กม. (รูปที่ 1.2-1)

องค์ประกอบของโครงการ

องค์ประกอบที่สำคัญของโครงการ (รูปที่ 1.2-2) ประกอบด้วย สถานีรถไฟความเร็วสูง 6 สถานี ได้แก่ สถานีกลางบางซื่อ (DK. 0+000) ซึ่งเป็นศูนย์กลางของระบบขนส่งมวลชนทางราง ทั้งระบบรถไฟทางไกล รถไฟฟ้าและรถไฟความเร็วสูง และเป็นสถานีต้นทางของโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา สถานีดอนเมือง (DK.13+765) สถานีอยุธยา (DK.63+450) สถานีสระบุรี (DK. 110+030) สถานีปากช่อง (DK. 173+400) และจุดสิ้นสุดที่สถานีนครราชสีมา (DK. 251+260) พร้อมกับกำหนดพื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (EMU Depot) (DK.37+350) บริเวณตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งมีระยะห่างจากสถานีกลางบางซื่อราว 37 กม. และศูนย์ซ่อมบำรุง Maintenance Base and Station Yard (DK.217+300) บริเวณสถานีรถไฟโคกสะอาด ตำบลสีคิ้ว อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา



ที่มา : บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 1.2-1 ภาพรวมแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา



ที่มา : เอกสารประชาสัมพันธ์ ฉบับเดือนธันวาคม 2562

รูปที่ 1.2-2 องค์ประกอบหลักของแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

▪ ขอบเขตการดำเนินโครงการ

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีการดำเนินโครงการภายใต้ชื่อโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) ซึ่งแบ่งสัญญาโครงการออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1) ฝ่ายไทย (สัญญา 1) รับผิดชอบจัดการประกวดราคาหาผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา (Civil Work) ตามระเบียบฯ มูลค่ากรอบวงเงินรวมโดยประมาณ 132,233.50 ล้านบาท (ร้อยละ/เวนคืน 13,069.60 ล้านบาท และก่อสร้างงานโยธา 119,163.88 ล้านบาท) แบ่งออกเป็น 14 สัญญาย่อย รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 1.2-3 และตารางที่ 1.2-1)

2) ฝ่ายจีน (สัญญา 2) รับผิดชอบงานออกแบบรายละเอียดงานโยธา (Detailed Design Services Agreement) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา (Construction Supervision Consultant Services Agreement) และงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร (Track Work, Electrical and Mechanical Systems, EMU, and Training Services Agreement) แบ่งเป็น 3 สัญญาย่อย รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.2-1

ตารางที่ 1.2-1 การแบ่งสัญญาโครงการ

สัญญา	ขอบเขตการดำเนินงาน	EIA
ฝ่ายไทย (สัญญา 1)	สัญญาที่ 1-1 งานโยธา สำหรับช่วงกลางดง-ปางอโศก (DK.150+500 ถึง DK.154+000) ระยะทาง 3.50 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 2-1 งานโยธา สำหรับช่วงสีคิ้ว-กุดจิก (DK.214+000 ถึง DK.225+000) ระยะทาง 11.00 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 3-1 งานโยธา สำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บ้านไผ่ (DK.119+008.5 ถึง DK.130+841.25, DK.138+820 ถึง DK.150+500 และ DK.154+000 ถึง DK.160+700) ระยะทาง 30.21 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 3-2 งานโยธา สำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) (DK.130+841.25 ถึง DK.138+820 และ DK.186+800 ถึง DK.191+050) ระยะทาง 12.23 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 3-3 งานโยธา สำหรับช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง (DK.160+700 ถึง DK.186+800) ระยะทาง 26.10 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 3-4 งานโยธา สำหรับช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด (DK.191+050 ถึง DK.214+000 และ DK.225+000 ถึง DK.239+500) ระยะทาง 37.45 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 3-5 งานโยธา สำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา (DK.239+500 ถึง DK.251+881.22) ระยะทาง 12.38 กิโลเมตร	1/

หมายเหตุ : ^{1/} ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) และรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

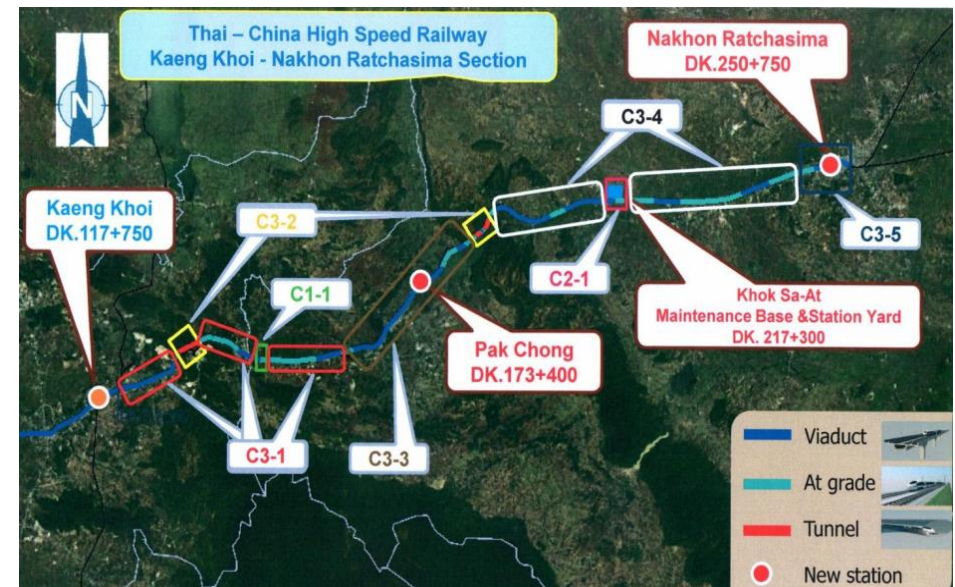
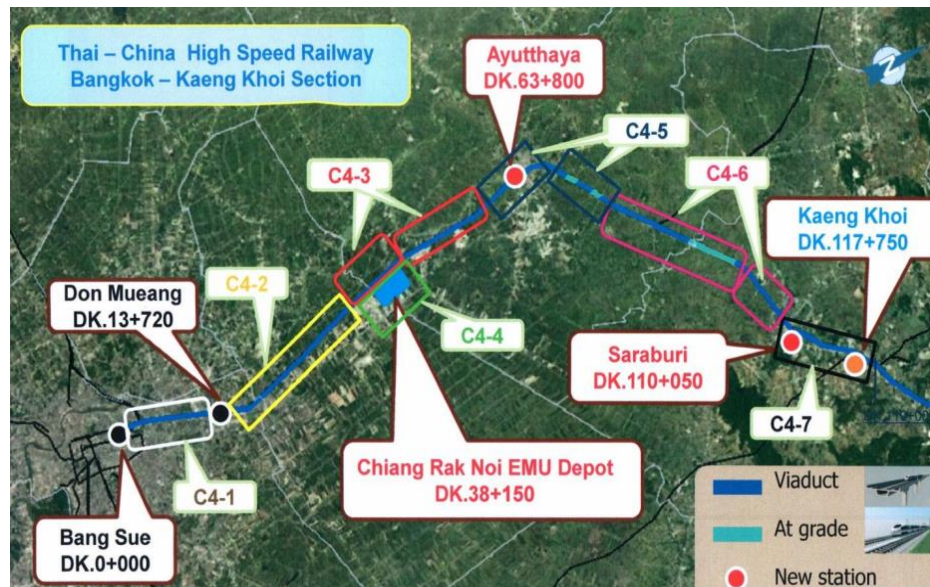
: ^{2/} ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก)

ตารางที่ 1.2-1 (ต่อ) การแบ่งสัญญาโครงการ

สัญญา		ขอบเขตการดำเนินงาน	EIA
ฝ่ายไทย (สัญญา 1) (ต่อ)	สัญญาที่ 4-1	งานโยธา สำหรับช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง (DK. 2+281.02 ถึง DK. 13+309.08 และ DK.14+400.83 ถึง DK.15+207.84) ระยะทาง 11.79 กิโลเมตร	2/
	สัญญาที่ 4-2	งานโยธา สำหรับช่วงดอนเมือง-นวนคร (DK.15+207.84 ถึง DK.37+004.54) ระยะทาง 22.60 กิโลเมตร	2/
	สัญญาที่ 4-3	งานโยธา สำหรับช่วงนวนคร-บ้านโพ (DK.37+004.54 ถึง DK.60+001.64) ระยะทาง 23.00 กิโลเมตร	2/
	สัญญาที่ 4-4	งานโยธา สำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรากลน้อย (J1K0+305 ถึง J1K3+159.85)	2/
	สัญญาที่ 4-5	งานโยธา สำหรับช่วงบ้านโพ-พระแก้ว (DK.60+001.64 ถึง DK.74+412.91) ระยะทาง 13.30 กิโลเมตร	2/
	สัญญาที่ 4-6	งานโยธา สำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี (DK.74+412.91 ถึง DK.106+016.75) ระยะทาง 31.60 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 4-7	งานโยธา สำหรับช่วงสระบุรี-แก่งคอย (DK.106+016.75 ถึง DK.119+008.5) ระยะทาง 12.99 กิโลเมตร	1/
ฝ่ายจีน (สัญญา 2)	สัญญาที่ 2.1	ออกแบบรายละเอียดงานโยธา (Detailed Design Services Agreement)	1/, 2/
	สัญญาที่ 2.2	ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา (Construction Supervision Consultant Services Agreement)	1/, 2/
	สัญญาที่ 2.3	งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร (Track Work, Electrical and Mechanical Systems, EMU, and Training Services Agreement)	1/, 2/

หมายเหตุ : ^{1/} ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สาย กรุงเทพฯ-นครราชสีมา) และรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

: ^{2/} ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก)



ที่มา : บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 1.2-3 การแบ่งสัญญาโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

■ แผนการก่อสร้าง

แผนและกำหนดการดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา แสดงดังตารางที่ 1.2-2

ตารางที่ 1.2-2 แผนการก่อสร้างงานโยธา

สัญญา	วันที่ลงนาม สัญญาจ้าง	วันที่แจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed)	ระยะเวลา ดำเนินงานก่อสร้าง
4-1 งานโยธา สำหรับช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ^{2/}	*	*	*
4-2 งานโยธา สำหรับช่วงดอนเมือง-นวนคร ^{2/}	5 ก.ค. 64	20 ม.ค. 64	ม.ค. 65 – ม.ค. 68
4-3 งานโยธา สำหรับช่วงนวนคร-บ้านโพ ^{2/}	29 มี.ค. 64	30 ส.ค. 64	ส.ค. 64 – ส.ค. 67
4-4 งานโยธา สำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรายน้อย ^{2/}	*	*	*
4-5 งานโยธา สำหรับช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ^{2/}	*	*	*
4-6 งานโยธา สำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี ^{1/}	*	*	*
4-7 งานโยธา สำหรับช่วงสระบุรี-แก่งคอย ^{1/}	26 พ.ย. 63	19 ก.พ. 64	มี.ค. 64 – ก.พ. 67
3-1 งานโยธา สำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดงและช่วงปางอโศก-บันไดม้า ^{1/}	*	*	*
1-1 งานโยธา สำหรับช่วงกลางดง-ปางอโศก ^{1/}	20 ธ.ค. 60 12 ก.ค. 62 30 มี.ค. 63	21 ธ.ค. 60	ธ.ค. 60 – ก.ย. 63
3-2 งานโยธา สำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) ^{1/}	26 พ.ย. 63	19 เม.ย. 64	พ.ค. 64 – ม.ค. 67
3-3 งานโยธา สำหรับช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง ^{1/}	26 พ.ย. 63	19 ก.พ. 64	มี.ค. 64 – ก.พ. 67
2-1 งานโยธา สำหรับช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ^{1/}	6 มี.ค. 62 15 มี.ค. 64	30 เม.ย. 62	พ.ค. 62 – มิ.ย. 64
3-4 งานโยธา สำหรับช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ^{1/}	26 พ.ย. 63	26 ม.ค. 64	ก.พ. 64 – ม.ค. 67
3-5 งานโยธา สำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ^{1/}	26 พ.ย. 63	26 ม.ค. 64	ก.พ. 64 – ม.ค. 67
รวมระยะเวลาก่อสร้างงานโยธา			ธ.ค. 60 – ม.ค. 68

หมายเหตุ : * ยังไม่ดำเนินการ

- : ^{1/} ไม่ได้อยู่ในขอบเขตรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก
- : ^{1/} ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) และรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)
- : ^{2/} ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก)

สำหรับสัญญาก่อสร้างงานโยธาที่อยู่ในขอบเขตและแนวเส้นทางในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ได้มีการดำเนินงานแล้ว จำนวน 2 สัญญา ได้แก่

1) สัญญาที่ 4-2 งานโยธาสำหรับช่วงดอนเมือง-นวนคร (DK.15+207.84 ถึง DK.37+004.54) ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ระยะทางรวม 21.8 กิโลเมตร
2. งานอาคารและสิ่งปลูกสร้างรองรับงานระบบไฟฟ้า
3. งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายราง งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

2) สัญญาที่ 4-3 งานโยธาสำหรับช่วงนวนคร-บ้านโพ (DK.37+004.54 ถึง DK.60+001.64) ดำเนินการก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า ซีเอเอ็น ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ระยะทางรวม 23 กิโลเมตร
2. การก่อสร้างทางวิ่งเข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุง
3. งานอาคารและสิ่งปลูกสร้างรองรับงานระบบไฟฟ้า
4. งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายราง งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

1.3 แผนการติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการปฏิบัติงานของโครงการเทียบกับมาตรการฯ และข้อกำหนดฯ พร้อมทั้งสรุปประเด็นปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขหรือแผนที่กำหนดไว้ ตลอดจนเสนอแนะแนวทางการแก้ไข รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.3-1

2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในมาตรการฯ และข้อกำหนดฯ โดยสรุปผลเปรียบเทียบกับมาตรฐานหรือเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสรุปผลการติดตามตรวจสอบในช่วงที่ผ่านมาติดตามแสดงแนวโน้มของผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.3-1

3) การจัดทำรายงานฯ

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการสรุปและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้ทราบ ปีละ 2 ครั้ง (ทุก 6 เดือน) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.3-1

ตารางที่ 1.3-1 กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

การดำเนินการ	ความถี่	กำหนดการดำเนินงาน ^{1/}																																											
		ปี 2564				ปี 2565												ปี 2566												ปี 2567											ปี 2568				
		ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.		ธ.ค.	ม.ค.		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39		40	41		
1. การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
2. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม																																													
2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน	ปีละ 2 ครั้ง (ฤดูฝนและฤดูแล้ง)	●						●				●								●				●													●								
2.2 ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำและการประมง	ปีละ 2 ครั้ง (ฤดูฝนและฤดูแล้ง)	●						●				●								●				●													●								
2.3 การคมนาคมขนส่ง	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2.4 เศรษฐกิจ-สังคม																																													
- การรวบรวมข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ*	ทุก 1 เดือน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
- การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม	ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง		●												●																									●					
2.5 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ	ทุก 1 เดือน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
3. การจัดทำรายงานฯ																																													
3.1 รายเดือน	ทุก 1 เดือน*	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
3.2 ราย 6 เดือน	ทุก 6 เดือน					●					●						●						●						●					●									●		
สัญญาก่อสร้างงานโยธาที่มีการดำเนินงาน	สัญญาที่ 4-1																																												
	สัญญาที่ 4-2																																												
	สัญญาที่ 4-3																																												
	สัญญาที่ 4-4																																												
	สัญญาที่ 4-5																																												

หมายเหตุ : ■ กำหนดการดำเนินงานก่อสร้าง
: ● แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ (Plan)
: ● ผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ (Actual)
: * เป็นการดำเนินงานที่โครงการกำหนดขึ้นเพิ่มเติม

1.4 รายละเอียดการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ

ที่ผ่านมาโครงการได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้พิจารณาแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ได้แก่ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2564

สำหรับรายงานฉบับนี้ เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือน มกราคม-มิถุนายน 2565 ซึ่งเป็นการสรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และผู้รับจ้างก่อสร้าง

1.5 สถานะการดำเนินโครงการ

ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการมีการก่อสร้างงานโยธา จำนวน 2 สัญญามีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้าของการก่อสร้าง ณ วันที่ 25 มิถุนายน 2565 รายละเอียดดังนี้

- สัญญา 4-2 งานโยธา สำหรับช่วงดอนเมือง-นวนคร มีงานสำรวจแนวพื้นที่ก่อสร้าง งานสำรวจพื้นที่สำหรับติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ แสดงดังภาพที่ 1.5-1 เปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 0.03%
- สัญญา 4-3 งานโยธา สำหรับช่วงนวนคร-บ้านโพ มีงานเจาะสำรวจดิน งาน Clearing and Grubbing งาน Bore Pile งาน Pile Cap งานก่อสร้าง Segment Yard งานผลิต Segment แสดงดังภาพที่ 1.5-2 เปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 1.88%

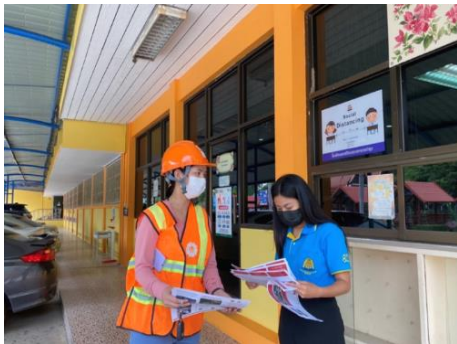


งานสำรวจแนวพื้นที่ก่อสร้าง

ภาพที่ 1.5-1 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-2



งานสำรวจพื้นที่สำหรับติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ



การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการ

ภาพที่ 1.5-1 (ต่อ) การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-2



งานเจาะสำรวจดิน

ภาพที่ 1.5-2 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-3



งาน Clearing and Grubbing

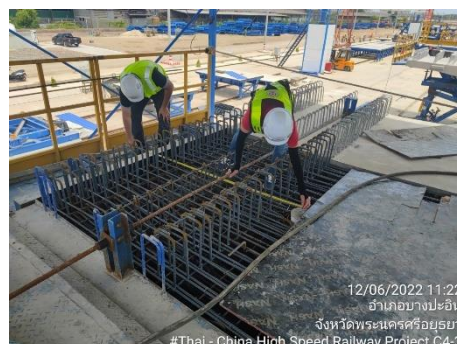
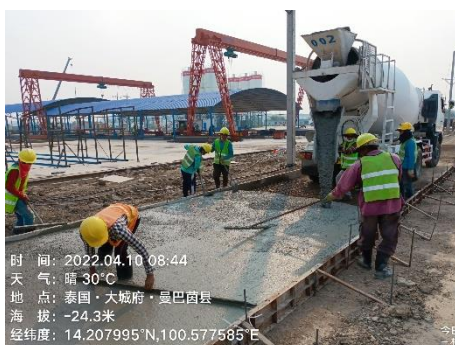


งาน Bore Pile

ภาพที่ 1.5-2 (ต่อ) การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-3



งาน Pile Cap



งานก่อสร้าง Segment Yard

ภาพที่ 1.5-2 (ต่อ) การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-3



งานผลิต Segment

ภาพที่ 1.5-2 (ต่อ) การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-3