

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและการจัดทำรายงาน

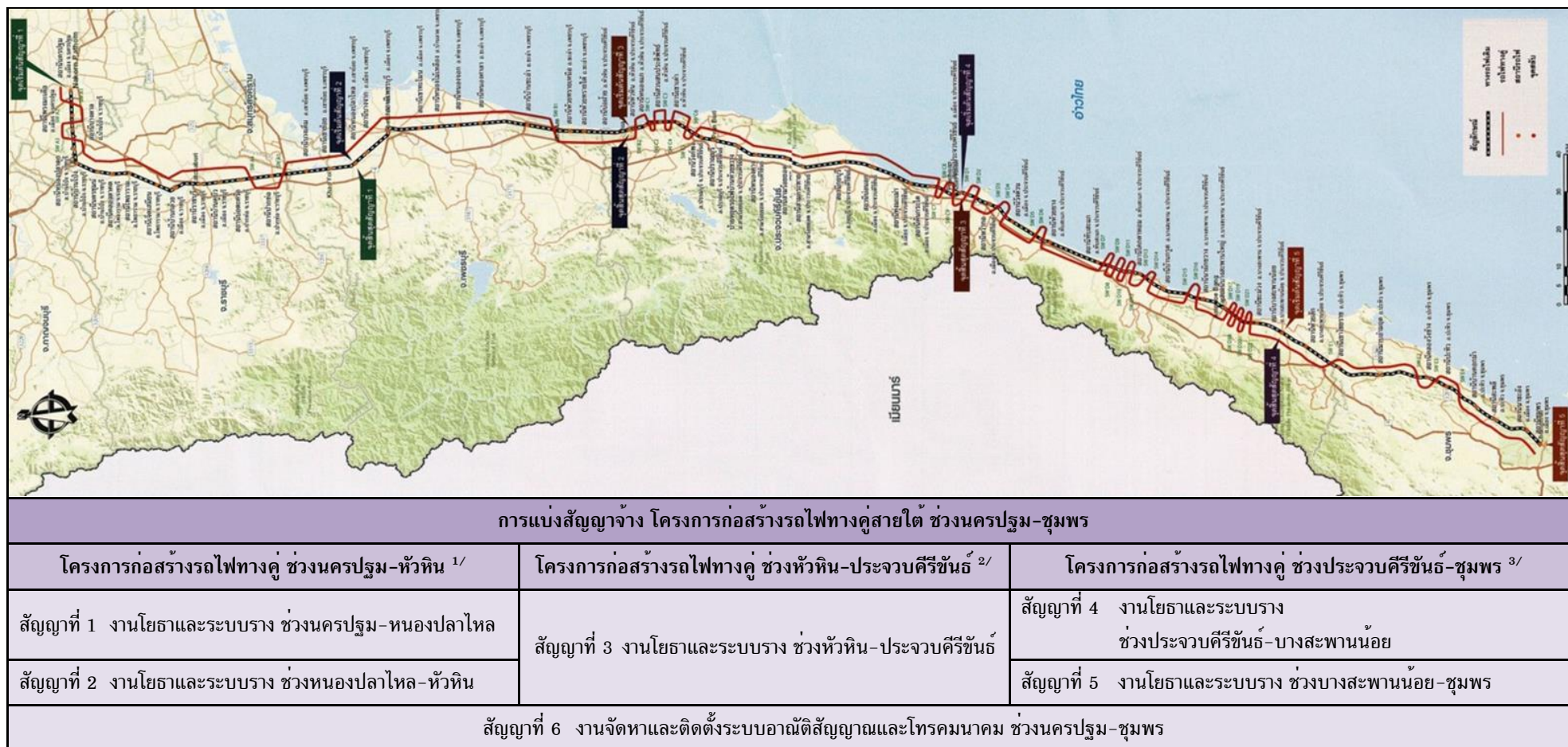
ตามมติคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ครั้งที่ 3/2555 เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2555 ณ จังหวัดภูเก็ต เห็นชอบข้อเสนอผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 3/2555 ในวันจันทร์ที่ 19 มีนาคม 2555 ตามข้อเสนอของคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) (สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมธนาคารไทย) สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (สทท.) สภาธุรกิจตลาดทุนไทย และผู้แทนภาคเอกชนในพื้นที่ 5 จังหวัดในกลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน (จังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ ตรัง และระนอง) ข้อเสนอของภาคเอกชน (เสนอโดย กกร./สทท.) ประกอบด้วย 8 เรื่อง ซึ่งมอบหมายกระทรวงคมนาคมพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ และความเหมาะสมในการพัฒนาเร่งรัดระบบโครงการรถไฟทางคู่ภาคใต้ (เส้นกรุงเทพฯ-ชุมพร-สุโขทัย และปาดังเบซาร์) ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงที่กระทรวงคมนาคมได้ศึกษาไว้ รวมทั้งเร่งรัดดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553-2557 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553

คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม โดยในการประชุม คสช. เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557 มีมติเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วน ซึ่งจะดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2557-2558 ประกอบไปด้วย 2 แผนงานหลัก คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางราง และการพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงประตูการค้าเมืองหลัก กทม. และปริมณฑล โดยตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางรางได้เห็นชอบให้มีการเร่งดำเนินการโครงการรถไฟทางคู่ 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 887 กิโลเมตร ซึ่ง โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ได้บรรจุอยู่ในโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย แผนงาน 1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาแบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ 1 ด้วย

เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่สอดคล้องกับแนวทางการแก้ไขปัญหาตามมติคณะรัฐมนตรีข้างต้นและนโยบายของรัฐบาลที่ส่งเสริมการลงทุนในโครงการที่สำคัญของประเทศ ทั้งโครงการต่อเนื่องและโครงการใหม่ที่มีความพร้อม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ จึงเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้า ผู้โดยสารและเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศตามแหล่งสถานที่สำคัญในเขตภาคใต้ และภาคใต้ตอนบน และเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้จ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บริษัท แอ็ค คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท บางกอกแพลนเนอร์ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เท็น คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดอร์ซ คอนซัลท์ เอเชีย จำกัด เป็นที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาคือความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะเวลาตั้งแต่เดือนมีนาคม-ธันวาคม 2558

เนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ เป็นโครงการที่จัดอยู่ในประเภทโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลำดับที่ 21 ประเภท ระบบขนส่งมวลชนที่ใช้รางทุกขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2555 การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้มอบหมายให้ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณา โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 24/2560 เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2560 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) มีมติเห็นชอบความคิดเห็นของ คชก. ในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2560 เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2560 ตามหนังสือที่ ทส (กกวล) 1005/ว12451 ลงวันที่ 29 กันยายน 2560 (เอกสาร 1-1 ในภาคผนวกที่ 1) ภายหลังจากการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 (เอกสาร 1-2 ในภาคผนวกที่ 1) ให้เป็นผู้ดำเนินโครงการได้จัดให้มีการก่อสร้างโครงการภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ “โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร” (รูปที่ 1.1-1) โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินงานโยธาและระบบราง ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และกิจการร่วมค้า CRSC ประกอบด้วย CRSC Research and Design Institute Group Co., Ltd. และ CRSC International Co., Ltd. เป็นผู้ดำเนินงานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม นอกจากนี้ ในระยะก่อสร้าง รฟท. ได้มีการว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CSCS ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เทสโก้ จำกัด บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอฟซิลอน จำกัด บริษัท ไวส์ โปรเจ็ค คอนซัลตติ้ง จำกัด บริษัท ดอร์ซ คอนซัลท์ เอเชีย จำกัด และบริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด ทำหน้าที่สนับสนุนการทำงานด้านเทคนิค ด้านบริหารจัดการ และการตรวจสอบการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้าง โดย รฟท. ได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ได้รับความเห็นชอบจาก คชก. และ กก.วล. อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งได้จัดให้มีหน่วยงานที่ 3 (Third Party) ซึ่งได้แก่ บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลตติ้ง เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนจัดทำรายงานฯ เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) ได้รับทราบ



ที่มาของแผนที่ : www.railway.co.th

หมายเหตุ : ^{1/} รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน
: ^{2/} รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
: ^{3/} รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ ระยะเร่งด่วน ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

รูปที่ 1.1-1 แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร

1.2 รายละเอียดโครงการโดยสังเขป

▪ แนวเส้นทางโครงการ

โครงการมีจุดเริ่มต้นที่ กม.217+005.328 (เป็นจุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน) ห่างจากสถานีรถไฟหัวหิน (กม.213+110.400) ประมาณ 4 กิโลเมตร และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่ กม.301+100 (เป็นจุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร) ก่อนถึงสถานีประจวบคีรีขันธ์ (กม.302+339.000) ประมาณ 1 กิโลเมตร (รูปที่ 1.2-1)

การก่อสร้างสำหรับโครงการนี้ เป็นการก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีก 1 ทาง โดยขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิมที่ใช้งานอยู่ โดยกำหนดให้ระยะห่างระหว่างแนวศูนย์กลางทางรถไฟใหม่และทางรถไฟเดิมโดยทั่วไป ห่างกันเป็นระยะ 5-10 เมตร โดยทางรถไฟใหม่ขนานกับทางรถไฟในเขตรถไฟเดิมตลอดช่วงความกว้างเขตทางเท่ากับ 80 เมตร ไปทางทิศใต้จนถึงสิ้นสุดที่ กม. 301+100 (เป็นจุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร) ก่อนถึงสถานีประจวบคีรีขันธ์ (กม.302+339.000) มีระยะทางประมาณ 84 กิโลเมตร โครงสร้างทางรถไฟตลอดช่วงเป็นทางระดับดิน (At Grade Track) ตลอดแนวอยู่ในพื้นที่เขตทางเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมด จึงไม่มีผลกระทบในด้านการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้าง

สำหรับความเร็วที่ออกแบบสำหรับการเดินรถคือ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ทั่วไป และ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในบริเวณที่มีข้อจำกัดของพื้นที่

โครงการมีการออกแบบแนวเส้นทางโดยมีการปรับระดับโค้งเพื่อรองรับความเร็วในการเดินรถดังนี้

- กม.218+429.550 ปรับระดับโค้งเดิม 1,000 เมตร เป็น 1,600 เมตร เพื่อรองรับความเร็วในการเดินรถที่ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- กม.245+611.956 ปรับระดับโค้งเดิม 987 เมตร เป็น 1,600 เมตร เพื่อรองรับความเร็วในการเดินรถที่ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- กม.300+429.612 ปรับจากรัศมีโค้งเดิม 797 เมตร เป็น 1,000 เมตร เพื่อรองรับความเร็วในการเดินรถที่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องเขตทาง และเป็นช่วงที่การเดินทางต้องลดความเร็วเพื่อเข้าสู่สถานีประจวบคีรีขันธ์ที่ห่างออกไปประมาณ 1 กิโลเมตร

▪ สถานี

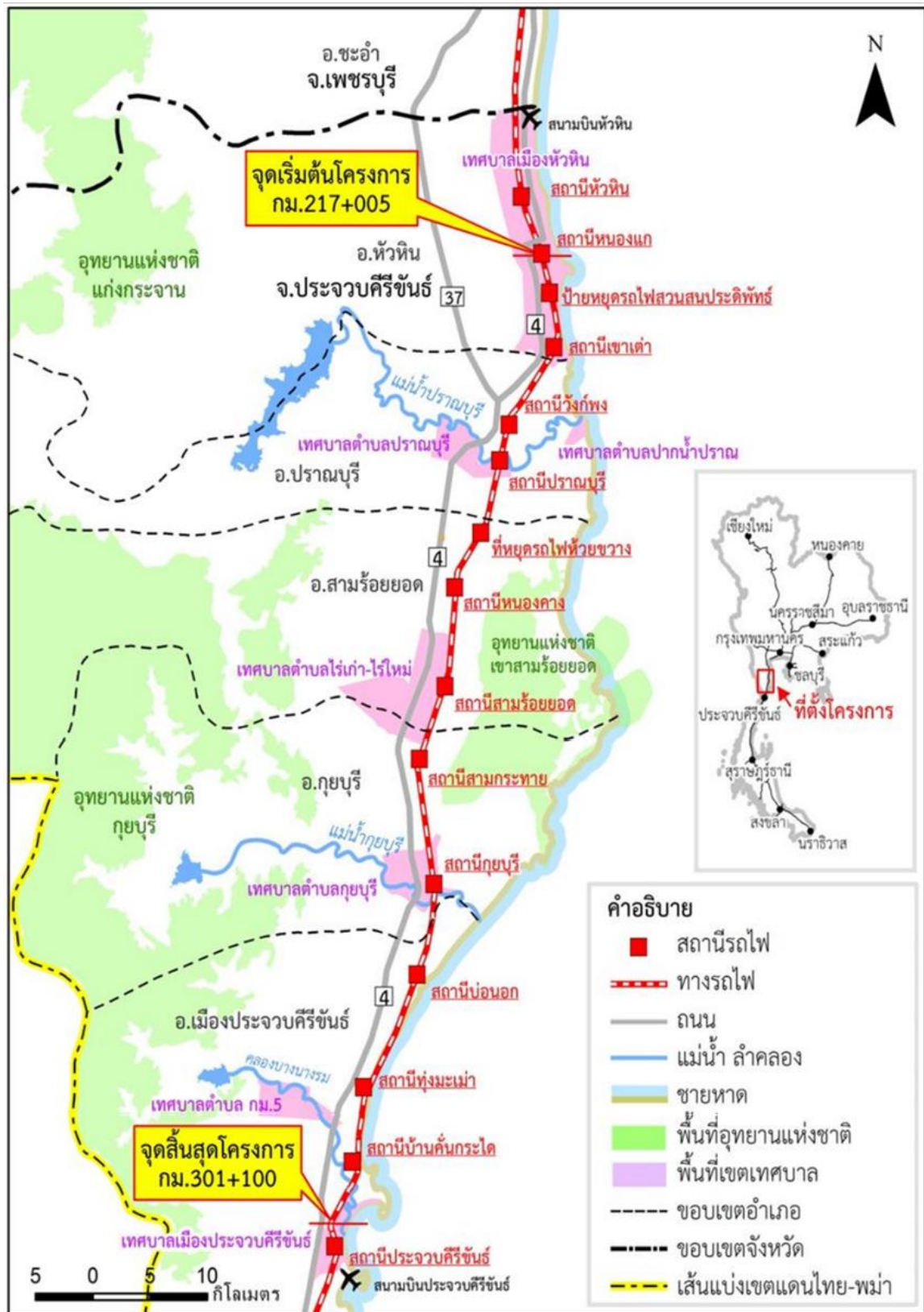
ขนาดของสถานีและป้ายหยุดรถในแนวเส้นทางโครงการ ได้มีการออกแบบโดยคาดการณ์จากปริมาณผู้โดยสาร แบ่งขนาดของสถานีออกเป็น 2 ขนาด ได้แก่ สถานีขนาดเล็ก รองรับปริมาณผู้โดยสารไม่เกิน 150 คน/ชั่วโมงเร่งด่วน หรือรองรับผู้โดยสารไม่เกิน 1,000 คน/วัน และสถานีขนาดกลาง รองรับปริมาณผู้โดยสารไม่เกิน 300 คน/ชั่วโมงเร่งด่วน หรือรองรับผู้โดยสารไม่เกิน 2,000 คน/วัน มีรายละเอียดขนาดของสถานีและลักษณะของการดำเนินการแสดงดังตารางที่ 1.2-1

สำหรับพื้นที่ภายในบริเวณย่านสถานี จะประกอบด้วยอาคารอื่นๆ เช่น อาคารสื่อสาร บ้านพักนายสถานีและผู้ช่วยนายสถานี และบ้านพักพนักงานควบคุมประจำ เป็นต้น

ตารางที่ 1.2-1 แนวทางการก่อสร้างและปรับปรุงสถานีในโครงการ

สถานี	ขนาดสถานี	แนวทางการดำเนินการ	หมายเหตุ
1. หนองแก	ขนาดเล็ก (S)	ปรับปรุงต่อเติม	-
2. สวนสนประดิพัทธ์	ขนาดกลาง (M)	สร้างใหม่	เปลี่ยนจากป้ายหยุดรถเป็นสถานี
3. เขาเตา	ขนาดเล็ก (S)	ปรับปรุงต่อเติม	-
4. วังกุง	ขนาดกลาง (M)	สร้างใหม่	มีศูนย์ควบคุมการเดินรถ (Local Area Control Centre)
5. ปราณบุรี	ขนาดกลาง (M)	สร้างใหม่	สร้างห้องสื่อสารใหม่
6. ป้ายหยุดรถห้วยขวาง	ป้ายหยุดรถ (T)	เพิ่มชานชาลา	เพิ่มชานชาลาด้านข้าง 2 ข้าง มีหลังคาบางส่วน
7. หนองค้าง	ขนาดเล็ก (S)	ปรับปรุงต่อเติม	สร้างห้องสื่อสารใหม่
8. สามร้อยยอด	ขนาดเล็กที่มีชานพักสินค้า (S)	ปรับปรุงต่อเติม	สร้างห้องสื่อสารใหม่
9. สามกระทาย	ขนาดเล็ก (S)	ปรับปรุงต่อเติม	-
10. กุยบุรี	ขนาดกลาง (M)	สร้างใหม่ ย้ายตำแหน่ง	อยู่ในแนวรางประธานใหม่
11. บอนอก	ขนาดเล็ก (S)	ปรับปรุงต่อเติม	อยู่ในแนวรางประธานใหม่
12. ทูมมะเมา	ขนาดเล็ก (S)	สร้างใหม่ ย้ายตำแหน่ง	ติดสะพานรยยนต์ข้ามทางรถไฟ
13. คั่นกระได	ขนาดเล็ก (S)	ปรับปรุงต่อเติม	อยู่ในแนวรางประธานใหม่

ที่มา : บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



ที่มาของแผนที่ : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์, กันยายน 2560

รูปที่ 1.2-1 แนวเส้นทางโครงการ

▪ ขอบเขตการก่อสร้าง

งานโยธาและระบบรางช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ : รับจ้างก่อสร้างโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ได้มีการลงนามสัญญาจ้างวันที่ 28 ธันวาคม 2560 มีกำหนดเริ่มงานตามสัญญาวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2561 ระยะเวลาดำเนินการ 30 เดือน ต่อมาได้รับการขยายสัญญาจ้าง จำนวน 11 เดือน และ 4 เดือน ตามลำดับ รวมระยะเวลาดำเนินการ 45 เดือน ขอบเขตงานประกอบด้วย

- งานก่อสร้างทางรถไฟใหม่เพิ่ม 1 ทาง โดยทำการก่อสร้างทางรถไฟ 1 ทางขนานไปกับทางรถไฟเดิม ระยะทางรวมประมาณ 84 กิโลเมตร โครงสร้างทางรถไฟเป็นทางวิ่งระดับพื้นทั้งหมด มีสะพานรถไฟจำนวน 52 สะพาน

- งานก่อสร้างสถานีรถไฟระดับพื้น 12 สถานี และป้ายหยุดรถไฟ 1 แห่ง
- งานก่อสร้างย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (CY) 1 แห่ง ได้แก่ สถานีสามร้อยยอด
- งานก่อสร้างโยธาและอื่นๆ ของโครงการ เช่น งานระบบระบายน้ำ และงานรั้ว
- งานก่อสร้างถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ (Flyover) ถนนกัลปพฤกษ์ระดับรูปตัวยู (U-Turn and Overpass) ถนนลอดใต้สะพานทางรถไฟ (Underpass) และถนนลอดใต้สะพานรถไฟโดยใช้ท่อเหลี่ยม (Underpass Box) เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ

- งานระบบรางเป็นทางกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge)

- งานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและอุปสรรคต่างๆ ที่อยู่ในเขตพื้นที่โครงการ (ถ้ามี)

งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร : รับจ้างก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า CRSC ได้มีการลงนามสัญญาจ้างวันที่ 27 ธันวาคม 2562 มีกำหนดเริ่มงานตามสัญญาวันที่ 27 มกราคม 2563 ระยะเวลาดำเนินการ 36 เดือน ขอบเขตงานประกอบด้วย

- การออกแบบ จัดหา ติดตั้ง และทดสอบระบบอาณัติสัญญาณไฟสีสามท่า ควบคุมบังคับสัมพันธ์ด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer Based Interlocking (CBI) System) ทำงานร่วมกับประแจกลไฟฟ้า และ วงจรไฟตอน (Train Detection)

- การออกแบบ จัดหา ติดตั้ง และทดสอบระบบโทรคมนาคม

- การออกแบบ จัดหา ติดตั้ง และทดสอบระบบควบคุมการเดินรถทางไกล (Centralized Traffic Control : CTC)

- การออกแบบ จัดหา ติดตั้ง และทดสอบระบบป้องกันเหตุอันตรายของขบวนรถโดยอัตโนมัติ (Automatic Train Protection) ตามมาตรฐาน European Train Control System (ETCS) Level 1

- การออกแบบ จัดหา ติดตั้ง และทดสอบเครื่องกั้นถนนผ่านเสมอระดับทาง

- งานประสานงานกับผู้รับจ้างงานโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และผู้รับจ้างอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำการออกแบบ จัดหา และติดตั้งระบบอุปกรณ์ต่างๆ ในสัญญานี้ให้สอดคล้องกันกับงานโครงสร้างรถไฟทางคู่ และงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

- งานอื่นๆ ที่จำเป็นเพื่อให้งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร แล้วเสร็จสมบูรณ์

■ แผนการก่อสร้าง

แผนการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ แสดงดังตารางที่

1.2-2

ตารางที่ 1.2-2 แผนการดำเนินโครงการก่อสร้าง

สัญญา	วันที่ลงนามสัญญาจ้าง	วันที่แจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed)	ระยะเวลา ดำเนินงานก่อสร้าง
งานโยธาและระบบราง (ช่วงหัวหิน- ประจวบคีรีขันธ์)	28 ธ.ค. 60	1 ก.พ. 61	30 เดือน (ก.พ. 61-ก.ค. 63)
			11 เดือน* (ส.ค. 63-มิ.ย. 64)
			4 เดือน** (ก.ค.-ต.ค. 64)
งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคม (ช่วงนครปฐม-ชุมพร)	27 ธ.ค. 62	27 ม.ค. 63	36 เดือน (ม.ค. 63-ม.ค. 66)
รวมระยะเวลาดำเนินงานตลอดทั้งโครงการ			60 เดือน (ก.พ. 61-ม.ค. 66)

หมายเหตุ : * การรถไฟพิจารณาขยายสัญญาดำเนินงานก่อสร้าง ระยะเวลา 11 เดือน

: ** การรถไฟพิจารณาขยายสัญญาดำเนินงานก่อสร้าง ระยะเวลา 4 เดือน

1.3 แผนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เทียบกับมาตรการฯ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสรุปประเด็นปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขหรือแผนที่กำหนดไว้ ตลอดจนเสนอแนะแนวทางการแก้ไข รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.3-1

2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในมาตรการฯ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง โดยสรุปผลเปรียบเทียบกับมาตรฐานและ/หรือเกณฑ์ที่กำหนด พร้อมทั้งสรุปผลการติดตามตรวจสอบในช่วงที่ผ่านมาเพื่อติดตามแนวโน้มของผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.3-1

3) การจัดทำรายงาน

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

ตารางที่ 1.3-1 กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

การดำเนินการ	พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่	กำหนดการดำเนินงาน ^{1/}																													
			2561											2562											2563							
			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.
			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
1. การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- พื้นที่ก่อสร้าง บ้านพักคนงาน และสำนักงานก่อสร้าง	- เดือนละ 1 ครั้ง																														
2. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม																																
2.1 คุณภาพอากาศ	1. โรงเรียนเทศบาลบ้านตะเกียบ (กม.218+500) 2. โรงเรียนบ้านวังกพง (กม. 232+500) 3. โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการปราณบุรี (กม. 235+400) 4. โรงเรียนบ้านนาวัลเปรียง (กม. 259+000) 5. โรงเรียนอนุบาลกุยบุรี (กม. 272+100)	- ตรวจวัดระหว่างการก่อสร้างเป็นเวลา 3 วัน ต่อเนื่องในระหว่างที่มีการปรับถมพื้นที่ ถมดิน ที่มีฝุ่นละอองมาก																														
2.2 ระดับเสียง	1. โรงเรียนเทศบาลบ้านตะเกียบ (กม.218+500) 2. โรงเรียนบ้านวังกพง (กม. 232+500) 3. โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการปราณบุรี (กม. 235+400) 4. โรงเรียนบ้านนาวัลเปรียง (กม. 259+000) 5. โรงเรียนอนุบาลกุยบุรี (กม. 272+100)	- ตรวจวัดระหว่างการก่อสร้างเป็นเวลา 3 วัน ต่อเนื่องในระหว่างการก่อสร้างที่มีเสียงดัง																														
2.3 คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	1. แม่น้ำปราณบุรี หมู่ที่ 6 ตำบลปราณบุรี 2. คลองชลประทาน หมู่ที่ 2 ตำบลปราณบุรี 3. แม่น้ำกุยบุรี หมู่ที่ 1 ตำบลกุยบุรี 4. คลองบางนางรม หมู่ที่ 6 ตำบลอวน้อย	- 1 ครั้ง ระหว่างที่มีการก่อสร้างงานดินใกล้เคียงแหล่งน้ำ																														
2.4 นิเวศวิทยาทางบก-ป่าไม้	- ตรวจสอบการดำเนินงานจำกัดอยู่พื้นที่ดำเนินการที่กำหนดไว้ไม่ให้ดำเนินกิจกรรมออกนอกขอบเขตพื้นที่การรถไฟฯ	- ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง																														
2.5 นิเวศวิทยาทางบก-สัตว์ป่า	- สำรวจสัตว์ป่าตลอดแนวเส้นทางในเขตทางของการรถไฟฯ โดยเฉพาะสัตว์ป่าที่ถูกคุกคาม เช่น เสือปลา นกยูง และค้างแว่น ถิ่นได้ รวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครองที่ใกล้สูญพันธุ์ที่อาจหลงเข้ามาบริเวณที่มีการก่อสร้าง	- ทุก 6 เดือน หรือ 2 ครั้ง/ปี ในระยะเวลาก่อสร้าง																														
2.6 เศรษฐกิจ และสังคม	- สำรวจความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชน และสถานที่อ่อนไหว ในระยะ 500 เมตร จากแนวเขตทางรถไฟ - สรุปร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ	- 1 ครั้ง/ปี ในระหว่างการก่อสร้าง - ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง																														
2.7 สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- รายงานอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานที่ยังผลให้เกิดการสูญเสีย/เสียหายต่อทรัพย์สินและ/หรือบาดเจ็บทางร่างกายที่เกิดขึ้นในพื้นที่ก่อสร้างโครงการและบริเวณใกล้เคียง	- ทุกเดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง																														
3. การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	- พื้นที่ก่อสร้าง บ้านพักคนงาน และสำนักงานก่อสร้าง	- เดือนละ 1 ครั้ง																														
4. การจัดทำรายงานฯ		- 2 ครั้ง/ปี (ทุก 6 เดือน)																														

หมายเหตุ :  แผนการดำเนินงาน (Plan)
:  ผลการดำเนินงานจริง (Actual)
: ^{1/} กำหนดการดำเนินงานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ จะมีการปรับเปลี่ยนตามแผนการก่อสร้างของโครงการ

ตารางที่ 1.3-1 (ต่อ) กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

การดำเนินการ	พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่	กำหนดการดำเนินงาน ^{1/}																					
			2563					2564										2565						
			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.
			31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	-				
1. การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- พื้นที่ก่อสร้าง บ้านพักคนงาน และสำนักงานก่อสร้าง	- เดือนละ 1 ครั้ง																						
2. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม																								
2.1 คุณภาพอากาศ	1. โรงเรียนเทศบาลบ้านตะเกียบ (กม.218+500) 2. โรงเรียนบ้านวังภัง (กม. 232+500) 3. โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการปราณบุรี (กม. 235+400) 4. โรงเรียนบ้านนาวัลเปรียง (กม. 259+000) 5. โรงเรียนอนุบาลกุยบุรี (กม. 272+100)	- ตรวจวัดระหว่างการก่อสร้างเป็นเวลา 3 วัน ต่อเนื่องในระหว่างที่มีการปรับถมพื้นที่ ถมดิน ที่มีฝุ่นละอองมาก																						
2.2 ระดับเสียง	1. โรงเรียนเทศบาลบ้านตะเกียบ (กม.218+500) 2. โรงเรียนบ้านวังภัง (กม. 232+500) 3. โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการปราณบุรี (กม. 235+400) 4. โรงเรียนบ้านนาวัลเปรียง (กม. 259+000) 5. โรงเรียนอนุบาลกุยบุรี (กม. 272+100)	- ตรวจวัดระหว่างการก่อสร้างเป็นเวลา 3 วัน ต่อเนื่องในระหว่างการก่อสร้างที่มีเสียงดัง																						
2.3 คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศน์วิทยาทางน้ำ	1. แม่น้ำปราณบุรี หมู่ที่ 6 ตำบลปราณบุรี 2. คลองชลประทาน หมู่ที่ 2 ตำบลปราณบุรี 3. แม่น้ำกุยบุรี หมู่ที่ 1 ตำบลกุยบุรี 4. คลองบางนางรม หมู่ที่ 6 ตำบลอวน้อย	- 1 ครั้ง ระหว่างที่มีการก่อสร้างงานดินใกล้เคียงแหล่งน้ำ																						
2.4 นิเวศวิทยาทางบก-ป่าไม้	- ตรวจสอบการดำเนินงานจำกัดอยู่พื้นที่ดำเนินการที่กำหนดไว้ไม่ให้ดำเนินกิจกรรมออกนอกขอบเขตพื้นที่การรถไฟฯ	- ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง																						
2.5 นิเวศวิทยาทางบก-สัตว์ป่า	- สำรวจสัตว์ป่าตลอดแนวเส้นทางในเขตทางของการรถไฟฯ โดยเฉพาะสัตว์ป่าที่ถูกคุกคาม เช่น เสือปลา นกยูง และค้างแว่น ถิ่นใต้ รวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครองที่ใกล้สูญพันธุ์ที่อาจหลงเข้ามาบริเวณที่มีการก่อสร้าง	- ทุก 6 เดือน หรือ 2 ครั้ง/ปี ในระยะเวลาก่อสร้าง																						
2.6 เศรษฐกิจ และสังคม	- สำรวจความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชน และสถานที่อ่อนไหว ในระยะ 500 เมตร จากแนวเขตทางรถไฟ - สรุปร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ	- 1 ครั้ง/ปี ในระหว่างการก่อสร้าง - ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง																						
2.7 สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- รายงานอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานที่ยังผลให้เกิดการสูญเสีย/เสียหายต่อทรัพย์สินและ/หรือบาดเจ็บทางร่างกายที่เกิดขึ้นในพื้นที่ก่อสร้างโครงการและบริเวณใกล้เคียง	- ทุกเดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง																						
3. การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	- พื้นที่ก่อสร้าง บ้านพักคนงาน และสำนักงานก่อสร้าง	- เดือนละ 1 ครั้ง																						
4. การจัดทำรายงานฯ		- 2 ครั้ง/ปี (ทุก 6 เดือน)																						

หมายเหตุ :  แผนการดำเนินงาน (Plan)
:  ผลการดำเนินงานจริง (Actual)
: ^{1/} กำหนดการดำเนินงานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ จะมีการปรับเปลี่ยนตามแผนการก่อสร้างของโครงการ

1.4 รายละเอียดการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ

ที่ผ่านมาโครงการได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง นำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้พิจารณาแล้ว จำนวน 8 ครั้ง ได้แก่

1. รายงานฉบับที่ 1/2561 เดือนกุมภาพันธ์-มิถุนายน
2. รายงานฉบับที่ 2/2561 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม
3. รายงานฉบับที่ 1/2562 เดือนมกราคม-มิถุนายน
4. รายงานฉบับที่ 2/2562 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม
5. รายงานฉบับที่ 1/2563 เดือนมกราคม-มิถุนายน
6. รายงานฉบับที่ 2/2563 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม
7. รายงานฉบับที่ 1/2564 เดือนมกราคม-มิถุนายน
8. รายงานฉบับที่ 2/2564 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม

สำหรับรายงานฉบับนี้ เป็นรายงานฉบับที่ 1/2565 เดือนมกราคม-มิถุนายน ซึ่งเป็นการสรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของเจ้าของโครงการ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSCS3) และผู้รับจ้างก่อสร้าง (ITD)

1.5 สถานะการดำเนินโครงการ

งานโยธาและระบบราง ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ : มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้าประมาณ 99.96 % (สถานะ ณ วันที่ 25 มิถุนายน 2565) โดยกิจกรรมที่มีการดำเนินงานในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 (ภาพที่ 1.5-1 และเอกสาร 2-1 ในภาคผนวกที่ 2) มีดังนี้

- งานถนนและยานสถานี (Road and Station Access)
- งานโครงสร้างทางรถไฟ (Railway Structure)
- งานอาคาร (Building)
- งานท่อและงานระบายน้ำ (Pipe and Drainage)
- งานทางรถไฟ (Track Work)
- งานโครงสร้างตัดผ่านทางรถไฟ (Overpass and Underpass)
- งานสาธารณูปโภค (Utilities)
- งาน Commissioning Generator



งานถนนและย่านสถานี (Road and Station Access)



งานโครงสร้างทางรถไฟ (Railway Structure)

ภาพที่ 1.5-1 กิจกรรมการดำเนินงานโยธาและระบบราง ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565

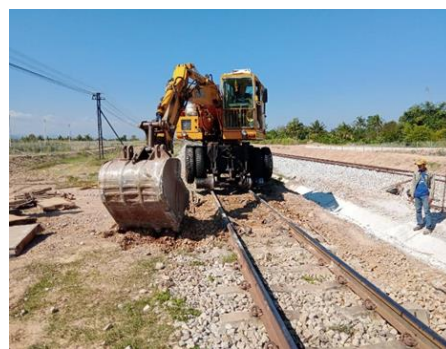
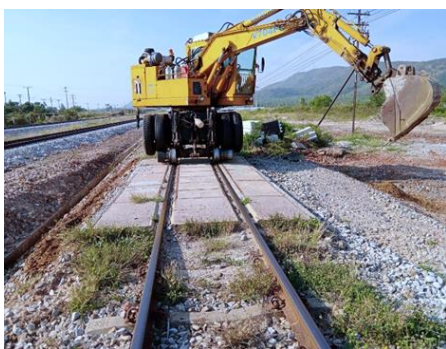


งานอาคาร (Building)



งานท่อและงานระบายน้ำ (Pipe and Drainage)

ภาพที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานโยธาและระบบราง ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565



งานทางรถไฟ (Track Work)



งานโครงสร้างตัดผ่านทางรถไฟ (Overpass and Underpass)

ภาพที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานโยธาและระบบราง ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565



งานสาธารณูปโภค (Utilities)



งาน Commissioning generator

ภาพที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานโยธาและระบบราง ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565

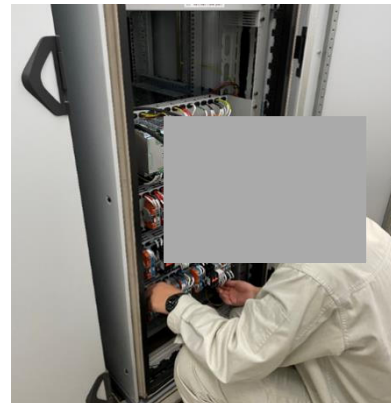
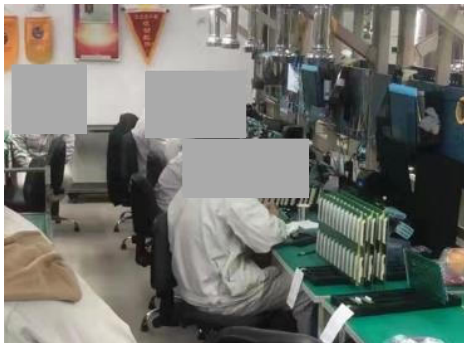
งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่
ช่วงนครปฐม-ชุมพร : มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้าประมาณ 30.01 % (สถานะ ณ วันที่ 25 มิถุนายน 2565)
โดยกิจกรรมที่มีการดำเนินงานในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 (ภาพที่ 1.5-2) มีดังนี้

- การจัดส่งอุปกรณ์ PABX ของงานโทรคมนาคม จากประเทศจีน เพื่อดำเนินการ FAT
- การประชุมหารือร่วมกันเพื่อดำเนินการ FAT ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานอาณัติสัญญาณฯ
- งานก่อสร้างฐานตู้ LOC ฐานเสา Colourlight Signal เสา Radio Tower และ งาน Re-Survey

Marketing Out IRJ

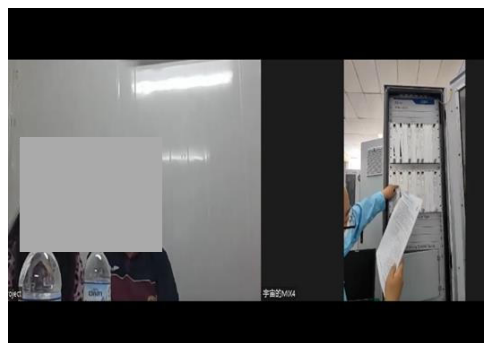
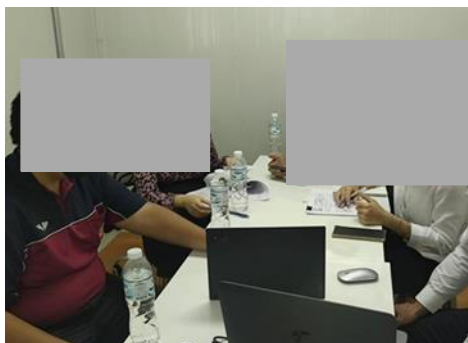


การจัดส่งอุปกรณ์ PABX ที่ CRSC Warehouse (ปากท่อ)

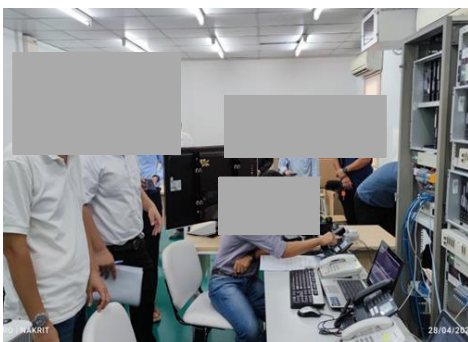


การผลิต CBI Cabinet ณ ประเทศจีน

ภาพที่ 1.5-2 กิจกรรมการดำเนินงานจัดหาและติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณและโทรคมนาคม
ช่วงนครปฐม-ชุมพร เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565



การดำเนินการ Pre-FAT อุปกรณ์ CBI ผ่านระบบ Video Conference



การดำเนินการ FAT อุปกรณ์ PABX จำนวน 15 สถานี



การดำเนินการ FAT ตู้ Rack ของอุปกรณ์ระบบ Telecommunication

ภาพที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
ช่วงนครปฐม-ชุมพร เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565



งานก่อสร้างฐานตู้ LOC



งาน Re-Survey Marking Out IRJ

ภาพที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานจัดหาและติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณและโทรคมนาคม
ช่วงนครปฐม-ชุมพร เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565



งานก่อสร้างเสา Radio Tower



งานก่อสร้างฐานเสาสัญญาณไฟ (Colourlight Signal)

ภาพที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
ช่วงนครปฐม-ชุมพร เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565