

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

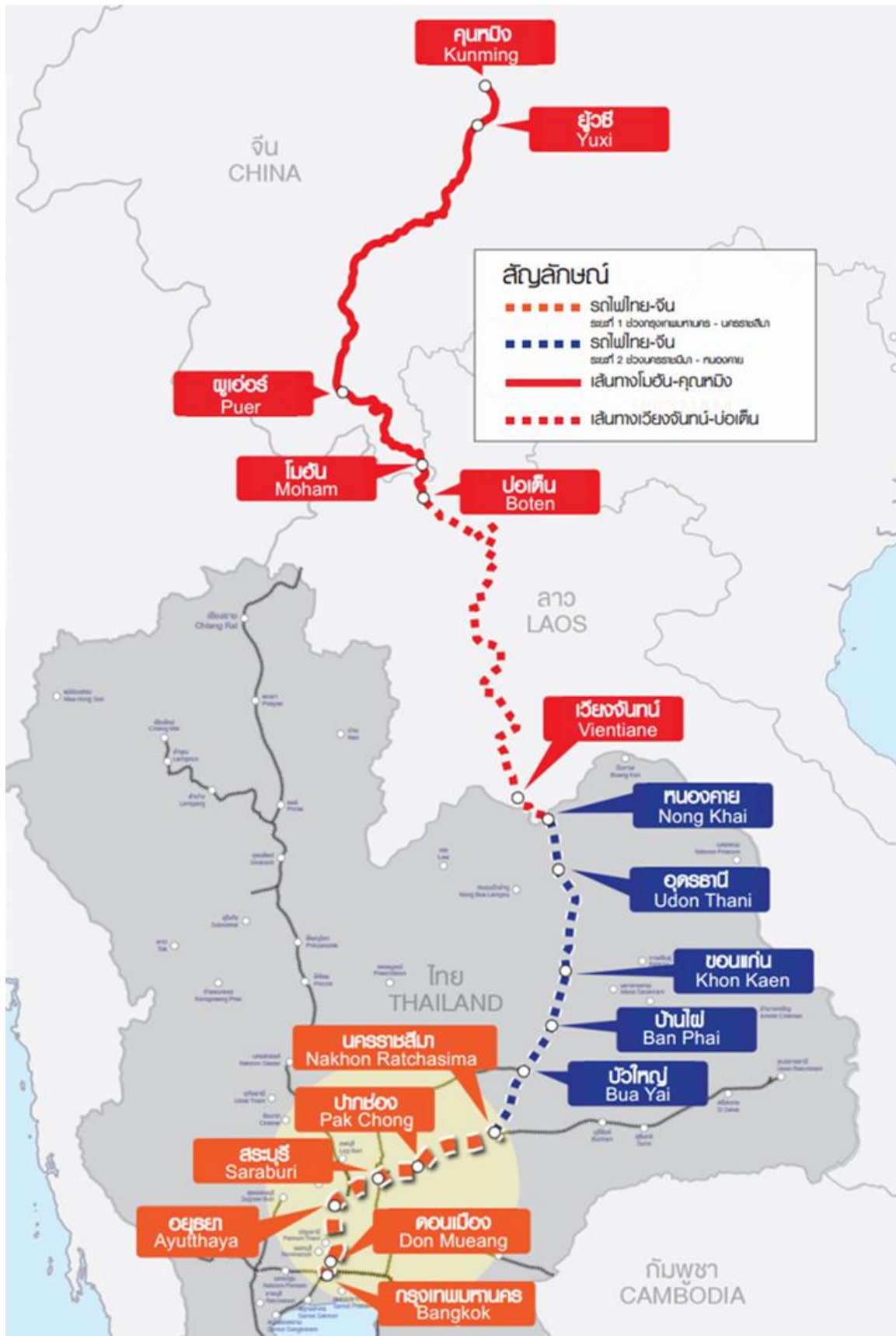
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและการจัดทำรายงาน

การศึกษาและพัฒนาการรถไฟความเร็วสูง เป็นนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 ข้อ 3.4 นโยบายโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชนและการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ ในข้อ 3.4.4 พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางโดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ ข้อย่อย 2) ศึกษาและพัฒนาการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา กรุงเทพฯ-หัวหิน และเส้นทางอื่น เพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ได้กำหนดไว้ในแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2555-2558 ตามความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 กันยายน 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 ในการเสริมสร้างการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางคมนาคมทางบก ระหว่างจีนกับประเทศสมาชิกอาเซียน

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 งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และรถจักรล้อเลื่อน ฝ่ายจีนเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้าง โดยฝ่ายไทยจะเข้ามาสังเกตการณ์ทำงานของผู้รับจ้างจีน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายและข้อบังคับของฝ่ายไทย

ในช่วงก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดให้มีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (Project Management Consultant; PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement; CSC) ทำหน้าที่สนับสนุนการทำงานด้านเทคนิค ด้านบริหารจัดการ และการตรวจสอบการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้าง และได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง มีการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ได้รับความเห็นชอบจาก คชก. และ

กก.วล. อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนจัดทำรายงานฯ เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้รับทราบ ตามข้อกำหนดในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับนี้ เป็นรายงานฉบับประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 ซึ่งจะรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ระยะก่อสร้าง เฉพาะขอบเขตและแนวเส้นทางช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี สำหรับแนวเส้นทางตั้งแต่ช่วงชุมทางบ้านภาชี-พิษณุโลก เป็นส่วนที่ปัจจุบันยังไม่ได้มีการดำเนินการ

1.2 รายละเอียดโครงการโดยสังเขป

■ แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ภายใต้โครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน เป็นแนวเส้นทางที่สอดคล้องกับแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงตามการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (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 ก่อนมุ่งหน้าไปด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือและคู้ขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟเดิมผ่านสถานีดอนเมือง ผ่านตัวเมืองพระนครศรีอยุธยาไปจนถึงสถานีชุมทางบ้านภาชี ซึ่งจะเป็นจุดแยกของแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงสายภาคเหนือและสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งต้องมีการออกแบบด้านวิศวกรรมให้แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงทั้งสองสายแยกจากกัน โดยสายภาคเหนือจะวิ่งผ่านสถานีชุมทางบ้านภาชีขึ้นไปทางด้านทิศเหนือมุ่งสู่จังหวัดเชียงใหม่ ขณะที่สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเข้าสู่จังหวัดสระบุรีและจังหวัดนครราชสีมา

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

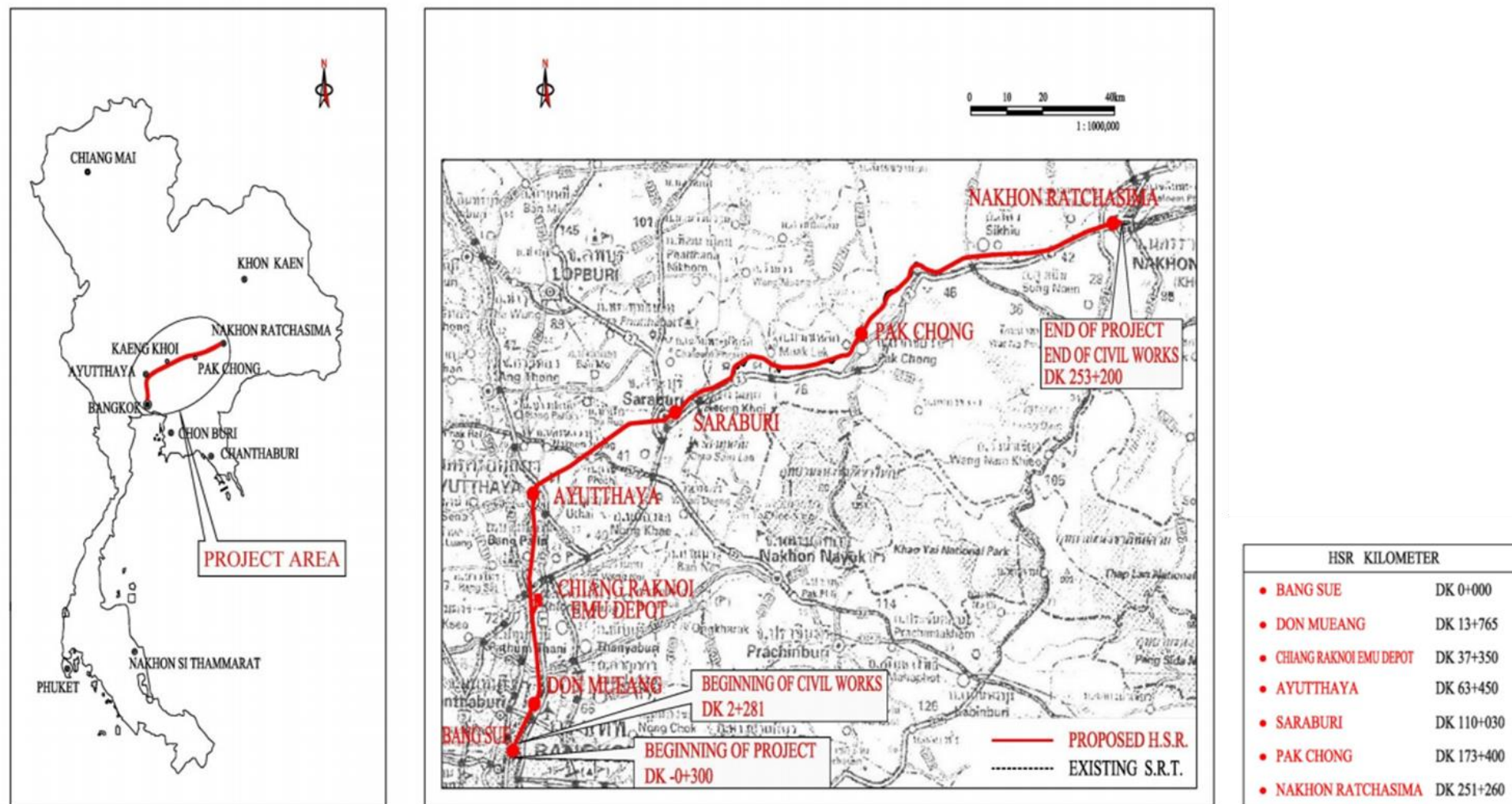
สถานีบางซื่อ และสถานีดอนเมือง ซึ่งเป็นสถานีที่ใช้ร่วมกันกับโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) โครงสร้างทางวิ่งมี 2 รูปแบบ ที่เป็นโครงสร้างทางยกระดับ และโครงสร้างคันทางดิน ระยะทางรวมประมาณ 21 กิโลเมตร หลังจากนั้นแนวเส้นทางตั้งแต่ช่วงจากสถานีรังสิตจะเป็นทางยกระดับจนถึงทางหลวงหมายเลข 32 ผ่านสถานีแล้วลดระดับเป็นทางวิ่งระดับพื้น โดยยกระดับข้ามสถานีพระแก้ว ไปสิ้นสุดที่สถานีชุมทางบ้านภาชี ซึ่งจุดเชื่อมต่อระหว่างทางรถไฟสายเหนือกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ

แนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา

เริ่มต้นที่บริเวณสถานีชุมทางบ้านภาชี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างทางรถไฟสายเหนือกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ แนวเส้นทางจะขนานไปกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือในปัจจุบันข้ามคลองระพีพัฒน์ไปยังสถานีหนองกรวย สถานีหนองแขง สถานีหนองสีดา และสถานีบ้านปึกแบ็ก ก่อนมุ่งเข้าสู่ตัวเมืองสระบุรี ผ่านไปยังสถานีหนองบัว สถานีแก่งคอย สถานีทับกวาง และสถานีมาบกะเบา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟช่วงที่ผ่านสถานีมาบกะเบาเป็นเส้นทางคดเคี้ยว จึงต้องมีการปรับแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเป็นอุโมงค์รถไฟลอดผ่านพื้นที่ประทานบัตรของบริษัท ปูนซีเมนต์นครหลวง จำกัด (มหาชน) บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยพีค่อนและอุตสาหกรรม จำกัด (บริษัทในเครือทีพีโอ) และบริษัท อุตสาหกรรมปูนซิเมนต์กรุงเทพ จำกัด (บริษัทในเครือทีพีโอ) จนกระทั่งถึงสถานีหินลับ จึงมีการปรับแนวเส้นทางรถไฟให้มาร่วมกับแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบันเพื่อเข้าสู่สถานีมวกเหล็ก สถานีกลางดง สถานีปางอโศก สถานีบันไดม้า สถานีปากช่อง และสถานีชัยม่วง หลังจากนั้นแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจะวิ่งเลียบอ่างเก็บน้ำลำตะคอง ก่อนจะผ่านเข้าสู่บริเวณภูเขาช่วงสถานีคลองขานาจิตร โดยต้องปรับแนวเส้นทางเป็นอุโมงค์รถไฟลอดผ่านแนวเขา ออกมาสู่สถานีคลองไผ่และสถานีลาดบัวขาว หลังจากนั้นแนวเส้นทางจะคู่ขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน ผ่านสถานีรถไฟหลายแห่ง ประกอบด้วย สถานีบ้านใหม่สำโรง สถานีหนองน้ำขุ่น สถานีสีคิ้ว สถานีโคกสะอาด สถานีสูงเนิน สถานีกุดจิก 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 สายกรุงเทพ-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 สำหรับช่วงสี่คิ้ว-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-สี่คิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด (DK.191+050 ถึง DK.214+000 และ DK.225+000 ถึง DK.239+500) ระยะทาง 37.45 กิโลเมตร | 1/ |

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

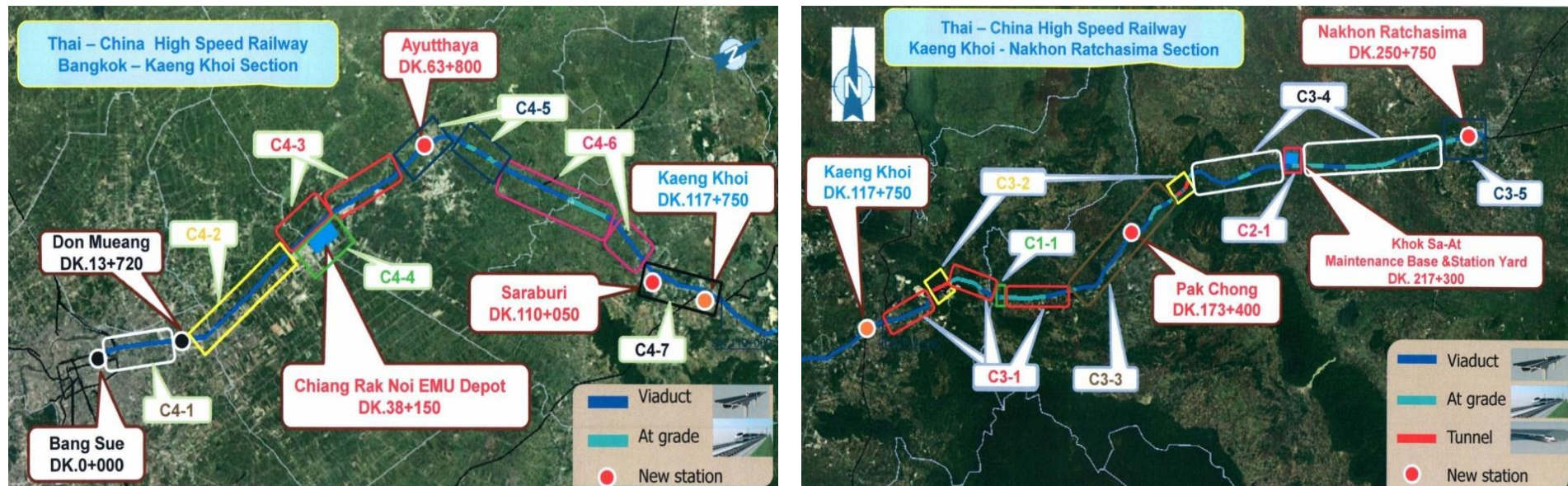
: ^{2/} ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก)

ตารางที่ 1.2-1 (ต่อ) การแบ่งสัญญาโครงการ

| สัญญา | | ขอบเขตการดำเนินงาน | EIA |
|-------------------------|--------------|--|--------|
| ฝ่ายไทย (สัญญา 1) (ต่อ) | สัญญาที่ 3-5 | งานโยธา สำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา (DK.239+500 ถึง DK.251+881.22) ระยะทาง 12.38 กิโลเมตร | 1/ |
| | 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 สำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรกรน้อย (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 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) และรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

: 2/ ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-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 | วันที่ลงนามสัญญาจ้าง | วันที่แจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed) | ระยะเวลาดำเนินงานก่อสร้าง |
|--|---|---|---------------------------|
| 4-1 งานโยธา สำหรับช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ^{2/} | * | * | * |
| 4-2 งานโยธา สำหรับช่วงดอนเมือง-นวนคร ^{2/} | 5 ก.ค. 64 | 20 ม.ค. 65 | 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 สำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรากลน้อย ^{2/} | 29 มี.ค. 64 | 27 ก.ย. 65 | ก.ย. 65 - ก.ย. 68 |
| 4-5 งานโยธา สำหรับช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ^{2/} | * | * | * |
| 4-6 งานโยธา สำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี ^{1/} | 29 มี.ค. 64 | 20 ม.ค. 65 | ม.ค. 65 - ม.ค. 68 |
| 4-7 งานโยธา สำหรับช่วงสระบุรี-แก่งคอย ^{1/} | 26 พ.ย. 63 | 19 ก.พ. 64 | มี.ค. 64 - ก.พ. 67 |
| 3-1 งานโยธา สำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-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 สำหรับช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก ^{1/} | 6 มี.ค. 62 | 30 เม.ย. 62 | พ.ค. 62 - มี.ย. 66 |
| 3-4 งานโยธา สำหรับช่วงลำตะคอง-สี่คิ้ว 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 - ก.ย. 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 3 สัญญา ได้แก่

1) สัญญาที่ 4-2 งานโยธาสำหรับช่วงตอนเมือง-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

3) สัญญาที่ 4-4 งานโยธาสำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงราคน้อย (J1K0+305 ถึง J1K3+159.85)

ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. ทางรถไฟระดับพื้นในศูนย์บำรุง
2. งานอาคารภายในศูนย์ซ่อมบำรุงฯ รวมถนนต่อเชื่อม
 - อาคารระบบซ่อมบำรุงขบวนรถไฟ 19 อาคาร
 - อาคารควบคุมระบบการจัดการเดินรถและฝึกอบรม 4 อาคาร
 - อาคารสำหรับระบบซ่อมบำรุงทาง 8 อาคาร
3. งานก่อสร้างถนน งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ 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 | | | | | | | | | | | | | |
| | | 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. | | |
| | | 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 | | |
| 1. การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ | ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 2. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ปีละ 2 ครั้ง (ฤดูฝนและฤดูแล้ง) | ● | | | | | | ● | | | | | | | | | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน | | ● | | | | | | ● | | | | ● | | | | | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.2 ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำและการประมง | ปีละ 2 ครั้ง (ฤดูฝนและฤดูแล้ง) | ● | | | | | | ● | | | | | | | | | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.3 การคมนาคมขนส่ง | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 2.4 เศรษฐกิจ-สังคม | ทุก 1 เดือน | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | |
| | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | |
| - การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม | ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง | | ● | | | | | | | | | | | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ● | |
| | | | ● | | | | | | | | | | | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.5 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ | ทุก 1 เดือน | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 3. การจัดทำรายงานฯ | ทุก 1 เดือน* | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 3.1 รายเดือน | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | |
| 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

ตารางที่ 1.3-1 (ต่อ) กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี)

| การดำเนินการ | ความถี่ | กำหนดการดำเนินงาน ^{1/} | | | | | | | | | | | |
|---|--|---------------------------------|------|-------|-------|------|-------|------|------|------|------|------|------|
| | | ปี 2568 | | | | | | | | | | | |
| | | ม.ค. | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย. | พ.ค. | มิ.ย. | ก.ค. | ส.ค. | ก.ย. | ต.ค. | พ.ย. | ธ.ค. |
| | | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 |
| 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 ตลอดระยะเวลา ก่อสร้าง | | | | | | | | | | | | |
| 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 3 ครั้ง ได้แก่

- 1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2564
- 2) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565
- 3) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

สำหรับรายงานฉบับนี้ เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 ซึ่งเป็นการสรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และผู้รับจ้างก่อสร้าง

1.5 สถานะการดำเนินโครงการ

ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 โครงการมีการก่อสร้างงานโยธา จำนวน 3 สัญญามีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้าของการก่อสร้าง ณ วันที่ 25 มิถุนายน 2566 รายละเอียดดังนี้

- สัญญาที่ 4-2 งานโยธา สำหรับช่วงตอนเมือง-นวนคร มีการเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง แสดงดังภาพที่ 1.5-1 เปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 0.19%
- สัญญาที่ 4-3 งานโยธา สำหรับช่วงนวนคร-บ้านโพ มีงานเจาะสำรวจดิน งาน Bore Pile งาน Pile Cap งาน Column งานก่อสร้างชิ้นส่วนสะพาน (Segment) และงาน Segment Erection แสดงดังภาพที่ 1.5-2 เปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 14.08%
- สัญญาที่ 4-4 งานโยธาสำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงราคาน้อย มีงานก่อสร้างอาคารทดสอบวัสดุ และการเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง แสดงดังภาพที่ 1.5-3 เปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 0.085%



การเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง

ภาพที่ 1.5-1 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-2



งานเจาะสำรวจดิน



งาน Bore Pile

ภาพที่ 1.5-2 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-3



งาน Pile Cap



งาน Column

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

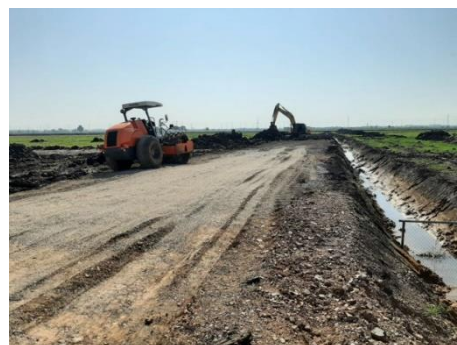


งานก่อสร้างชิ้นส่วนสะพาน (Segment)



งาน Segment Erection

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



การเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง

ภาพที่ 1.5-3 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-4