

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1. ความเป็นมาและการจัดทำรายงาน

คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในการประชุม คสช. เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 โดยมีมติเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วนซึ่งจะดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2557-2558 ประกอบด้วย 2 แผนงานหลัก คือ แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางราง และแผนการพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงประตูการค้าเมืองหลัก กทม. และปริมณฑล สำหรับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางราง ได้เห็นชอบให้มีการเร่งดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ จำนวน 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 887 กิโลเมตร

โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทาง มาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนา ระบบ รถไฟฟ้าทางคู่) ระยะที่ 1 (โครงการที่มีความพร้อมเริ่มดำเนินการในปีพ.ศ. 2558) ซึ่งที่ประชุม คสช. ครั้งที่ 8/2557 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 ได้มีมติเห็นชอบในหลักการตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 เพื่อพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟฟ้าทางคู่

โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทาง มาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ เป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประเภทรายงานโครงการ หรือกิจการที่ต้องทำรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทโครงการระบบขนส่งมวลชนที่ใช้รางและประเภทโครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้มอบอำนาจให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นผู้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สนพ.) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้พิจารณา โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 21/2558 เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2558 (เอกสาร 1-1 ในภาคผนวกที่ 1) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้มีมติเห็นชอบตามความเห็นของ คชก. ในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2558 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2558 ตามหนังสือที่ ทส (กกวล) 1005/ว764 ลงวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2559 (เอกสาร 1-2 ในภาคผนวกที่ 1) ภายหลังจากการได้รับความเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2559 (เอกสาร 1-3 ในภาคผนวกที่ 1) ให้เป็นผู้ดำเนินโครงการได้จัดให้มีการก่อสร้างโครงการภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ” โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินงานก่อสร้างสัญญาที่ 1 งานโยธาและระบบราง ช่วงมาบะเปา-คลองขนานจิตร กิจกรรมร่วมค้า ITD-RT ประกอบด้วย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไรท์ทันเนลลิง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินงานก่อสร้างสัญญาที่ 3 งานอุโมงค์ รถไฟ และกิจกรรมร่วมค้า ITD-LSS ประกอบด้วย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) และ LSIS

Co., Ltd. เป็นผู้ดำเนินงานสัญญาที่ 4 งานจัดหาและติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณและโทรคมนาคม สำหรับการดำเนินงานสัญญาที่ 2 งานโยธาและระบบรางช่วงคลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ ยังไม่ได้มีการประกวดราคาจ้างก่อสร้าง เนื่องจากอยู่ในกระบวนการปรับแบบรายละเอียดและจัดทำรายการงานการขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2560 (เอกสาร 1-4 ในภาคผนวกที่ 1) นอกจากนี้ ในระยะก่อสร้าง รฟท. ได้มีการว่าจ้างที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้าง (AMWW) ประกอบด้วย Asian Engineering Consultants Corp. Ltd., MAA Consultant Co., Ltd., WE Consultant Co., Ltd. และ WSP Global Inc. ทำหน้าที่สนับสนุนการทำงานด้านเทคนิคด้านบริหารจัดการ และการตรวจสอบการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้าง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้รับความเห็นชอบจาก คชก. และ กก.วล. อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งได้จัดให้มี หน่วยงานที่ 3 (Third Party) ซึ่งได้แก่ บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดจนจัดทำรายงานฯ เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้รับความทราบ

1.2 รายละเอียดโครงการโดยสังเขป

■ แนวเส้นทางโครงการ

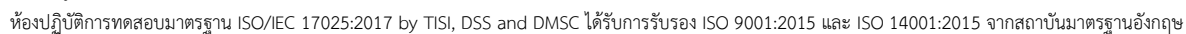
ระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ จุดเริ่มต้นที่สถานีรถไฟมาบะเปามีการออกแบบแนวเส้นทางใหม่เป็นแนวทางเลือกในช่วงมาบะเปา-ลาดบัวขาว และใช้แนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือเดิมจนถึงสิ้นสุดโครงการที่ชุมทางถนนจิระ ระยะทางรวมประมาณ 134 กิโลเมตร รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 1-1

แนวเส้นทางโครงการผ่านพื้นที่ 2 จังหวัด 6 อำเภอ ได้แก่ อำเภอแก่งคอย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอสีคิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา โดยมีการพาดผ่านเข้าพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ และพื้นที่ประทานบัตรการทำเหมือง ดังนี้

พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

- พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A บริเวณ กม.ที่ 138+000 ถึง 139+100 และ กม.ที่ 140+500 ถึง 141+400 ระยะทางรวมประมาณ 2.0 กิโลเมตร
- พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1B บริเวณ กม.ที่ 139+100 ถึง 140+400 ระยะทางรวมประมาณ 1.4 กิโลเมตร
- พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2 บริเวณ กม.ที่ 136+400 ถึง 136+800 และ กม.ที่ 196+000 ถึง 200+450 ระยะทางประมาณ 4.85 กิโลเมตร

ทั้งนี้ รฟท. โดยกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการขอผ่อนผันการใช้พื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1A เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในการประชุมเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2561 (เอกสาร 1-5 ในภาคผนวกที่ 1)



■ สถานีรถไฟ

สถานีรถไฟของโครงการ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. สถานีรถไฟที่สร้างขึ้นใหม่

มีการออกแบบอาคารสถานีรถไฟออกเป็น 3 ขนาด ตามปริมาณการคาดการณ์ของจำนวน ผู้โดยสารร่วมกับการออกแบบระบบปฏิบัติการเดินรถ ดังนี้

- สถานีขนาดเล็ก (Small type) : รองรับผู้โดยสารน้อยกว่า 2,000 คน/วัน
- สถานีขนาดกลาง (Medium type) : รองรับผู้โดยสาร 2,000-5,000 คน/วัน
- สถานีขนาดใหญ่ (Large type) : รองรับผู้โดยสารมากกว่า 5,000 คน/วัน

2. การปรับปรุงสถานีรถไฟเดิม

สถานีรถไฟเดิมที่ยังคงสภาพดี ไม่เป็นอุปสรรคในการก่อสร้าง และยังคงมีศักยภาพที่สามารถรองรับผู้โดยสารและผู้ใช้บริการสำหรับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานต่อไปได้ จะมีการนำมาปรับปรุงโดยพิจารณาถึงคุณค่าและการเวลาของสิ่งปลูกสร้างเดิม

สถานีรถไฟตลอดแนวเส้นทางโครงการ มีจำนวน 20 สถานี ได้แก่ สถานีมาบะเขว สถานีมวกเหล็กใหม่ สถานีปางอโศก สถานีบันไดม้า สถานีปากช่อง สถานีชัยม่วง สถานีจันทัก สถานีคลองขนานจิตร สถานีคลองไผ่ สถานีลาดบัวขาว สถานีบ้านใหม่สำโรง สถานีหนองน้ำขุ่น สถานีสีคิ้ว สถานีโคกสะอาด สถานีสูงเนิน สถานีกุดจิก สถานีโคกกรวด สถานีภูเขาลาด สถานีนครราชสีมา และสถานีชุมทางถนนจิระ

ทั้งนี้ ในช่วงก่อสร้างโครงการได้พิจารณาปรับรูปแบบสถานีรถไฟโดยพิจารณาจากศักยภาพการรองรับผู้โดยสาร/ผู้ใช้บริการ และคุณค่า/การเวลาของสิ่งปลูกสร้างเดิม โดยในแนวเส้นทางช่วงมาบะเขว-คลองขนานจิตร ได้มีการกำหนดรูปแบบการก่อสร้างและการปรับปรุงสถานีไว้ดังนี้ (รูปที่ 1-3 และเอกสาร 1-6 ในภาคผนวกที่ 1)

ตารางที่ 1-1 สถานการณ์ก่อสร้างสถานีรถไฟช่วงมาบะเปา-คลองขนานจิตร

สถานี	รูปแบบและขนาด	สถานะการดำเนินงาน
1. มาบะเปา	คงเดิม	คงเดิม
2. มวกเหล็ก	ก่อสร้างตำแหน่งใหม่ ^{1/} -สถานีขนาดกลางยกระดับ	มีการก่อสร้างในตำแหน่งใหม่เป็นสถานียกระดับขนาดกลาง ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วดังรูปที่ 1-3
3. ปางอโคก	ปรับปรุง	ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วดังรูปที่ 1-3
4. บ้านไผ่	ปรับปรุง ^{2/} -สถานีขนาดเล็ก	ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วดังรูปที่ 1-3
5. ปากช่อง	ก่อสร้างใหม่-สถานีขนาดกลาง	ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วดังรูปที่ 1-3
6. ชัยมัง	ปรับปรุง	ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วดังรูปที่ 1-3
7. จันทิก	ก่อสร้างใหม่ ^{3/}	ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วดังรูปที่ 1-3
8. คลองขนานจิตร	ก่อสร้างใหม่-สถานีขนาดเล็ก	ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วดังรูปที่ 1-3

หมายเหตุ :

^{1/} รฟท. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการ ได้อนุมัติให้ปรับตำแหน่งก่อสร้างสถานีรถไฟมวกเหล็กใหม่ จากก่อสร้างในจุดที่ต้องมีการเวนคืนพื้นที่บ้านจัดสรร เป็นการก่อสร้างในเขตพื้นที่ รฟท. เพื่อลดขนาดพื้นที่ที่จะต้องถูกเวนคืนที่ดินตามอำนาจหน้าที่ในมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 ข้อ 2 (2.2)

^{2/} รฟท. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการ ได้อนุมัติให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการก่อสร้างสถานีบ้านไผ่ จากก่อสร้างสถานีใหม่ (New station) เป็นปรับปรุงสถานีเดิม (Renovated Station) เนื่องจากอาคารสถานีรถไฟยังคงสภาพดี มีศักยภาพที่สามารถรองรับผู้โดยสาร/ผู้มาใช้บริการ และการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ต่อไป ตามอำนาจหน้าที่ในมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 ข้อ 2 (2.2)

^{3/} รฟท. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการ ได้อนุมัติให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการก่อสร้างสถานีจันทิก จากการปรับปรุงสถานีเดิม (Renovated Station) เป็นการก่อสร้างสถานีใหม่ (New Station) เนื่องจากโครงสร้างและส่วนประกอบของอาคารสถานีรถไฟจันทิกเป็นอาคารไม้เนื้ออ่อนที่ใช้งานมานาน สภาพค่อนข้างเก่า ไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมต่อการนำมาปรับปรุง (Renovated) ซึ่งมีความเสี่ยงในด้านความมั่นคงแข็งแรงในอนาคต ตามอำนาจหน้าที่ในมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 ข้อ 2 (2.2)



สถานีรถไฟมาวกเหล็กใหม่



สถานีรถไฟปางอโศก



สถานีรถไฟบันไดม้า



สถานีรถไฟปากช่อง



สถานีรถไฟชุมม่วง



สถานีรถไฟจันทิก



สถานีรถไฟคลองขนานจิตร

รูปที่ 1-3 สถานการณ์ก่อสร้างสถานีรถไฟช่วงมาบะเภา-คลองขนานจิตร

■ จุดตัดทางรถไฟและรั้วกันทางรถไฟ

เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดเสมอระดับตลอดแนวเส้นทางรถไฟ โครงการได้พิจารณาเลือกรูปแบบการก่อสร้างทางข้าม/ทางลอดให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ และ/หรือให้สอดคล้องกับสภาพการใช้งาน/ความต้องการของชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ได้แก่ ถนนยกระดับ (Overpass) ถนนยกระดับรูปตัวยู (U-Turn) ถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) และท่อเหลี่ยมลอดใต้ทางรถไฟ (Box Culvert) รวมทั้ง ถนนเลียบทางรถไฟในบางบริเวณเพื่อแก้ไขปัญหาการแบ่งแยกชุมชนจากการกั้นรั้วตลอดแนวเส้นทางโครงการ และสะพานลอยคนข้ามและรถจักรยานยนต์ข้ามในบริเวณที่มีชุมชน วัด และโรงเรียน เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายในการไป-มาหาสู่ระหว่างชุมชนทั้ง 2 ฝั่ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ (รูปที่ 1-4)



สะพานรถไฟ (Railway Bridge)



ถนนยกระดับข้ามทางรถไฟในแนวตรง (Overpass)



ถนนยกระดับข้ามทางรถไฟรูปตัวยู (U-Turn)

รูปที่ 1-4 รูปแบบการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดเสมอระดับและการแบ่งแยกชุมชน



ถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Box Underpass)



ท่อเหลี่ยมลอดใต้ทางรถไฟ (Box Culvert)



สะพานลอยคนข้ามและรถจักรยานยนต์ข้าม (Pedestrian Bridge)

รูปที่ 1-4 (ต่อ) รูปแบบการก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดเสมอระดับและการแบ่งแยกชุมชน



ถนนเลียบทางรถไฟ (Service Road)



รั้วกันทางรถไฟ (Fence)

รูปที่ 1-4 (ต่อ) รูปแบบการก่อสร้างเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดเสมอระดับและการแบ่งแยกชุมชน

■ ขอบเขตการก่อสร้าง

โครงการมีการแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 4 สัญญา ดังนี้

สัญญาที่ 1 ช่วงมาบะเปา-คลองขนานจิตร รับจ้างก่อสร้างโดย บริษัท อินตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ขอบเขตงานประกอบด้วย

- การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ใหม่ระดับพื้น ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร และก่อสร้างทางรถไฟทางเดี่ยวใหม่ระดับพื้นเพิ่ม 1 ทาง ขนานกับทางรถไฟปัจจุบัน ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ยกระดับ ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร และมีสะพานรถไฟ จำนวน 21 สะพาน
- งานก่อสร้างสถานีรถไฟรวมทั้งหมด 8 สถานี แบ่งเป็นสถานีเดิม 1 สถานี การปรับปรุงสถานีเดิม 3 สถานี การก่อสร้างสถานีใหม่ระดับพื้น 3 สถานี (ขนาดกลาง 1 สถานี และขนาดเล็ก 2 สถานี) และการก่อสร้างสถานีใหม่ยกระดับ 1 สถานี
- งานก่อสร้างถนนยกระดับข้ามทางรถไฟ (Overpass) 1 แห่ง ถนนกลับรถระดับรูปตัวยู (U-Turn) 6 แห่ง ถนนยกระดับเพื่อเปลี่ยนเส้นทาง (Interchange) 1 แห่ง และถนนลอดใต้สะพานทางรถไฟ โดยใช้ท่อเหลี่ยม 2 แห่ง
- งานก่อสร้างโยธาและอื่นๆ ของโครงการ เช่น งานระบบระบายน้ำ สะพานคนเดินข้ามงานรั้ว
- งานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและอุปกรณ์ต่างๆ ที่อยู่ในเขตพื้นที่โครงการ

สัญญาที่ 2 ช่วงคลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ ยังไม่มีการประกวดราคาคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้าง

สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์ รับจ้างก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า ITD-RT ขอบเขตงานประกอบด้วย

- ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟทางใหม่ ระยะทางรวมประมาณ 8 กิโลเมตร ซึ่งประกอบไปด้วยงานก่อสร้างอุโมงค์ที่ 1 กม.ที่ 136+000 ถึง กม.ที่ 141+850
งานก่อสร้างอุโมงค์ที่ 2 กม.ที่ 144+400 ถึง กม.ที่ 145+150
งานก่อสร้างอุโมงค์ที่ 3 กม.ที่ 198+200 ถึง กม.ที่ 199+600
- งานโยธาและอื่นๆ ของโครงการ เช่นงานระบบระบายน้ำ สะพานลอยคนเดินข้าม งานรั้ว
- งานระบบรางเป็นทางกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge)
- งานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างและอุปกรณ์ต่างๆ ที่อยู่ในเขตพื้นที่โครงการ

สัญญาที่ 4 งานจัดหาและติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณและโทรคมนาคม รับจ้างก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า ITD-LSS ขอบเขตงานประกอบด้วย

- การออกแบบ จัดหา และติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณและโทรคมนาคม สำหรับทางรถไฟที่ก่อสร้างใหม่และทางรถไฟเดิม จำนวน 18 สถานี พร้อมระบบป้องกันเหตุอันตรายของขบวนรถโดยอัตโนมัติ (Automatic Train Protection: ATP) ตามมาตรฐาน European Train Control System (ETCS) Level 1 ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ
- การออกแบบ จัดหา และติดตั้งระบบควบคุมการเดินรถทางไกล (Centralized Traffic Control : CTC) เพื่อควบคุมการเดินรถตลอดพื้นที่ของโครงการ โดยจะติดตั้งระบบควบคุมการเดินรถทางไกลที่บริเวณสถานีนครราชสีมา

■ แผนการก่อสร้าง

แผนการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ แสดงดังตารางที่ 1-2

ตารางที่ 1-2 แผนการดำเนินโครงการก่อสร้าง

สัญญา	วันที่ลงนามสัญญาจ้าง	วันที่แจ้งให้เริ่มงาน	ระยะเวลาดำเนินงาน ก่อสร้าง
1. งานโยธาและระบบราง (ช่วงมาบะเปา-คลองขนานจิตร)	28 ธ.ค. 60	1 ก.พ. 61	48 เดือน (ก.พ. 61- ม.ค. 65)
			10 เดือน** (ก.พ.-พ.ย. 65)
2. งานโยธาและระบบราง (ช่วงคลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ)	*	*	*
3. งานอุโมงค์รถไฟ	28 ธ.ค. 60	1 ก.ค. 61	42 เดือน (ก.ค. 61 - ธ.ค. 64)
			9 เดือน** (ม.ค.-ก.ย. 65)
4. งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติ สัญญาณและโทรคมนาคม (ช่วงมาบะเปา- ชุมทางถนนจิระ)	24 ธ.ค. 62	24 ม.ค. 63	45 เดือน (ม.ค. 63- ต.ค. 66)
รวมระยะเวลาดำเนินงานตลอดทั้งโครงการ			68 เดือน (ก.พ. 61-ต.ค. 66)

หมายเหตุ : * ยังไม่มีการประกวดราคาคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้าง

** การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาขยายสัญญาดำเนินงานก่อสร้าง

1.3 แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ

1) การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างก่อสร้างเทียบกับมาตรการฯ และข้อกำหนดฯ พร้อม ทั้งสรุปประเด็นปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขหรือแผนที่กำหนดไว้ ตลอดจนเสนอแนะแนวทางการแก้ไข รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1-3

2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ใน มาตรการฯ และข้อกำหนดฯ โดยสรุปผลเปรียบเทียบกับมาตรฐานหรือเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสรุปผลการติดตามตรวจสอบในช่วงที่ผ่านมา ติดตามแสดงแนวโน้มของผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1-3

3) การจัดทำรายงานฯ

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

ตารางที่ 1-3 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ

การดำเนินการ	พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่	กำหนดการดำเนินงาน
1. การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	พื้นที่ก่อสร้าง บ้านพักคนงาน และสำนักงานก่อสร้าง	ทุก 6 เดือน	เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566
2. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม - คุณภาพน้ำผิวดิน	1. คลองมวกเหล็ก 2. คลองอุปากันต์ 3. คลองสาขาของลำตะคอง ^{2/} 4. คลองเหมืองกลาง ^{2/}	ทุก 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ไม่ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบเนื่องจากไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง
- นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. คลองมวกเหล็ก 2. คลองอุปากันต์ 3. คลองสาขาของลำตะคอง ^{2/} 4. คลองเหมืองกลาง ^{2/}	ทุก 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ไม่ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบเนื่องจากไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง
- คุณภาพอากาศ	1. วัดหินลับ ^{1/} 2. วัดสิริสัมพันธ์ ^{1/} 3. วัดสถานือนามัยคลองไผ่ ^{2/} 4. ศูนย์สุขภาพชุมชนโคกกรวด ^{2/} 5. โรงเรียนสุขานารี ^{2/}	1 ครั้ง เมื่อการก่อสร้างผ่านพื้นที่ที่กำหนดไว้ (ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง)	เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ไม่ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบเนื่องจากไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง
- เสียงและความสั่นสะเทือน	1. วัดมวกเหล็กนอก ^{1/} 2. วัดปางอโศก ^{1/} 3. วัดศิริวันต์ ^{1/} 4. วัดสีคิ้วคณาราม ^{2/} 5. วัดใหม่อัมพร ^{2/} 6. วัดป่าจิตสามัคคี ^{2/}	1 ครั้ง เมื่อการก่อสร้างผ่านพื้นที่ที่กำหนดไว้ (ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง)	เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ไม่ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบเนื่องจากไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง
- นิเวศวิทยาทางบก (ป่าไม้-สัตว์ป่า)	- สำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางบก (ป่าไม้และสัตว์ป่า) ในรัศมี 100 เมตร จากกึ่งกลางรถไฟ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ ^{2/}	ระยะเตรียมการก่อสร้าง 1 ครั้ง ระยะก่อสร้าง ปีละ 1 ครั้ง	เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ไม่ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบเนื่องจากไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง
- การใช้ที่ดินและเกษตรกรรม	- สำรวจและติดตามตรวจสอบการใช้พื้นที่ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ดำเนินโครงการ ^{1/}	ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ไม่ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบเนื่องจากไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง

ตารางที่ 1-3 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ

การดำเนินการ	พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่	กำหนดการดำเนินงาน
- เศรษฐกิจและสังคม	- สํารวจความคิดเห็นของครัวเรือนผู้ถูกเวนคืนและถูกอพยพโยกย้ายที่สามารถติดตามได้ ^{2/}	1 ครั้ง ในช่วง 6 เดือน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ	เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ไม่ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบเนื่องจากไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง
	- สํารวจความคิดเห็นของหัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้แทนศาสนสถานและสถานศึกษาที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากเขตทาง ^{2/}	1 ครั้ง ในช่วง 6 เดือน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ และปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ไม่ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบเนื่องจากไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง
3. การจัดทำรายงานฯ	-	2 ครั้ง/ปี (ทุก 6 เดือน)	เดือนมกราคม พ.ศ. 2567

หมายเหตุ : ^{1/} กำหนดการดำเนินงานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ จะมีการปรับเปลี่ยนตามแผนการก่อสร้างของโครงการ

: ^{2/} ดำเนินงานติดตามตรวจสอบเฉพาะในเขตพื้นที่ในแนวเส้นทางโครงการช่วงมาบะเปา-คลองขนานจิตร สำหรับแนวเส้นทางโครงการ ช่วงคลองขนานจิตร-ชุมทางถนนจิระ (สัญญาที่ 2) ยังไม่ได้มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง เนื่องจากอยู่ในระหว่างการปรับแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2560

1.4 รายละเอียดการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่ผ่านมา

ที่ผ่านมาโครงการได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการสรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) และผู้รับจ้างก่อสร้างสัญญาที่ 1 งานโยธาและระบบราง (ช่วงมาบะเปา-คลอง ขนานจิตร) สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ และสัญญาที่ 4 งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม (ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ) เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม (สผ.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาจำนวน 10 ครั้ง ได้แก่

1. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2561 เดือนกุมภาพันธ์-มิถุนายน (รายงานฉบับแรก)
 2. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2561 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม
 3. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2562 เดือนมกราคม-มิถุนายน
 4. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2562 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม
 5. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2563 เดือนมกราคม-มิถุนายน
 6. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2563 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม
 7. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2564 เดือนมกราคม-มิถุนายน
 8. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2564 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม
 9. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2565 เดือนมกราคม-มิถุนายน
 10. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2565 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม
 11. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2566 เดือนมกราคม-มิถุนายน
- สำหรับฉบับนี้ เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม

1.5 สถานะการดำเนินโครงการ

โครงการมีการดำเนินงานก่อสร้างโดยมีเปอร์เซ็นต์ความคืบหน้าของงานก่อสร้าง ณ วันที่ 29 ธันวาคม 2566 ดังนี้

- สัญญาที่ 1 ดำเนินการไปแล้ว 92.39%
- สัญญาที่ 2 ยังไม่มีการดำเนินการประกวดราคาจ้างก่อสร้าง
- สัญญาที่ 3 ดำเนินการไปแล้ว 98.137%
- สัญญาที่ 4 ดำเนินการไปแล้ว 29.29%

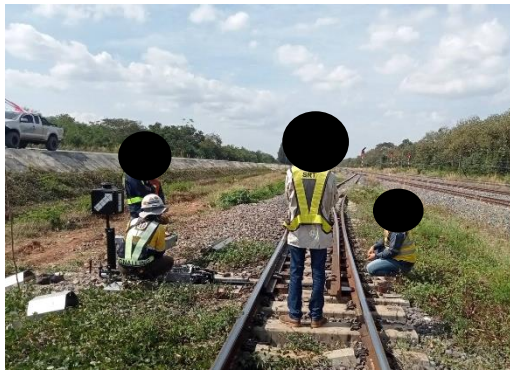
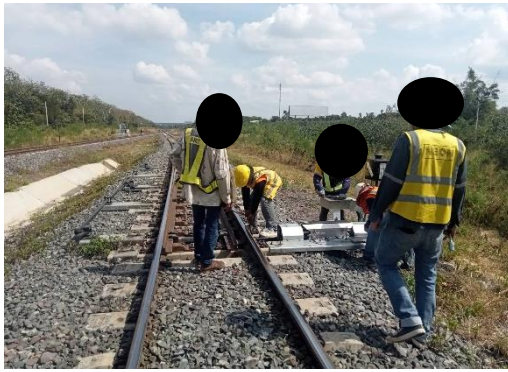
สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างที่มีการดำเนินการในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 รายละเอียดดังนี้

- สถานะการดำเนินโครงการ สัญญาที่ 1 ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง เนื่องจากรอการเวนคืนที่ดิน และส่งมอบพื้นที่จากการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
- สถานะการดำเนินโครงการ สัญญาที่ 3 ไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง เนื่องจากรอการเวนคืนที่ดิน และส่งมอบพื้นที่จากการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
- สถานะการดำเนินโครงการ สัญญาที่ 4 งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม (ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ) มีรายละเอียดดังรูปที่ 1-5



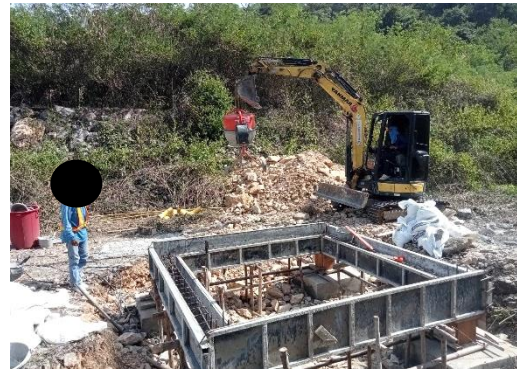
งานติดตั้งเสาสัญญาณบนฐานคอนกรีต
ที่สถานีมาบะเปา และสถานีม่วงเหล็กใหม่

รูปที่ 1-5 กิจกรรมการดำเนินงานสัญญาที่ 4 งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ
และโทรคมนาคม (ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ)



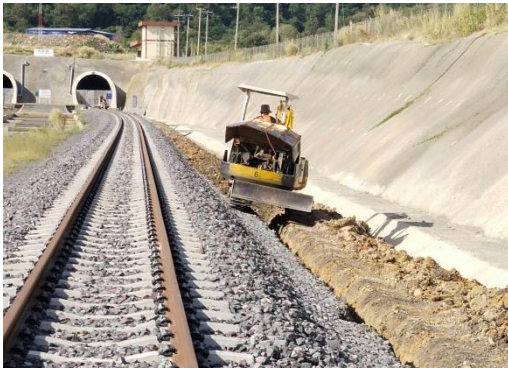
งานตรวจสอบการติดตั้ง Point Machine
ที่สถานีปางอโศก

รูปที่ 1-5 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานสัญญาที่ 4 งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ
และโทรคมนาคม (ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ)



งานก่อสร้างฐานคอนกรีตสำหรับติดตั้งตู้ LOC
ที่สถานีมาบะเปา

รูปที่ 1-5 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานสัญญาที่ 4 งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ
และโทรคมนาคม (ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ)



สถานีมาบะเภา



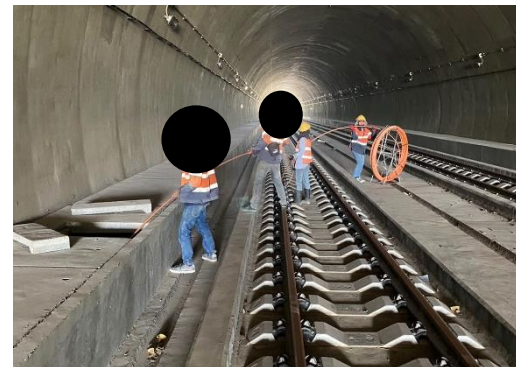
สถานีม่วงเหล็กใหม่

งานขุดร่องสำหรับติดตั้งเคเบิลและฝังกลบ
ที่สถานีมาบะเภา และสถานีม่วงเหล็กใหม่

รูปที่ 1-5 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานสัญญาที่ 4 งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ
และโทรคมนาคม (ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ)



สถานีมาบะเภา



สถานีม่วงเหล็กใหม่

งานชุดร่องสำหรับติดตั้งเคเบิลและฝังกลบ
ที่สถานีมาบะเภา และสถานีม่วงเหล็กใหม่

รูปที่ 1-5 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานสัญญาที่ 4 งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ
และโทรคมนาคม (ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ)



งานทดสอบ Fixed Station Radio Sets (Individual Test)

ที่สถานีมาบะเปา สถานีมวกเหล็กใหม่ สถานีปางอโศก สถานีบันไดม้า สถานีปากช่อง
สถานีชุมม่วง สถานีจันทัก และสถานีคลองขนานจิตร

รูปที่ 1-5 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานสัญญาที่ 4 งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ
และโทรคมนาคม (ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ)