



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา  
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)  
ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)  
(ฉบับปิดข้อมูลที่มีกฎหมายคุ้มครอง)



รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง :  
โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา  
(ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

(รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม)

มกราคม 2567



S.P.S. CONSULTING SERVICE CO., LTD  
7 Soi Phaholyothin 24, Phaholyothin Rd.,  
Jompol, Chatuchak, Bangkok, 10900  
Tel: 0-2939-4370 Automatic 5 Lines,  
Fax: 0-2513-4221. www.spscon.com



United Analyst and Engineering  
Consultant Co., Ltd.  
3 Soi Udomsuk 41, Sukhumvit Road,  
Bangchak Sub-District, Phrakhanong  
District. Bangkok. THAILAND 10260

(✓) เจ้าของโครงการมิได้มอบอำนาจแต่อย่างใด



บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด  
S.P.S. CONSULTING SERVICE CO., LTD.

7 ซอยพหลโยธิน 24 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900  
7 SOI PHAHOLYOTHIN 24, PHAHOLYOTHIN RD., JOMPOL, CHATUCHAK, BANGKOK 10900  
TEL. 0-2939-4370 (Automatic 3 Lines) FAX : 0-2513-4221  
E-MAIL : SALE@SPSCON.COM WEBSITE : WWW.SPSCON.COM

หนังสือรับรองการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา  
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

วันที่ 9 มกราคม 2567

หนังสือฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งมีแนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่บางส่วนของ อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอหนองแซง อำเภอสว่างวีระวงศ์ อำเภอเสนาห์ อำเภอเมืองสระบุรี อำเภอแก่งคอย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี และอำเภอปากช่อง อำเภอสี่คิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ฉบับที่ 2/2566 ประจำปีงบประมาณ-ธันวาคม 2566 โดยมีเจ้าหน้าที่ผู้ร่วมจัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

ผู้จัดทำรายงาน

ตำแหน่ง

ลายมือชื่อ



กรรมการผู้จัดการ

### หนังสือรับรอง

การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพ-นครราชสีมา สัญญาที่ 3-1 งานโยธาสำหรับ

ช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า

วันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2567

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำ  
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพ-นครราชสีมา สัญญาที่ 3-1 งานโยธาสำหรับ ช่วงแก่งคอย-กลางดง และ  
ช่วงปางอโศก-บันไดม้า ของกิจการร่วมค้า บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)-บริษัท ไข่น้ำ เรลเวย์ นัมเบอร์เทน  
เอนจิเนียริง กรุป จำกัด ประจำเดือน

( ) มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

(✓) กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

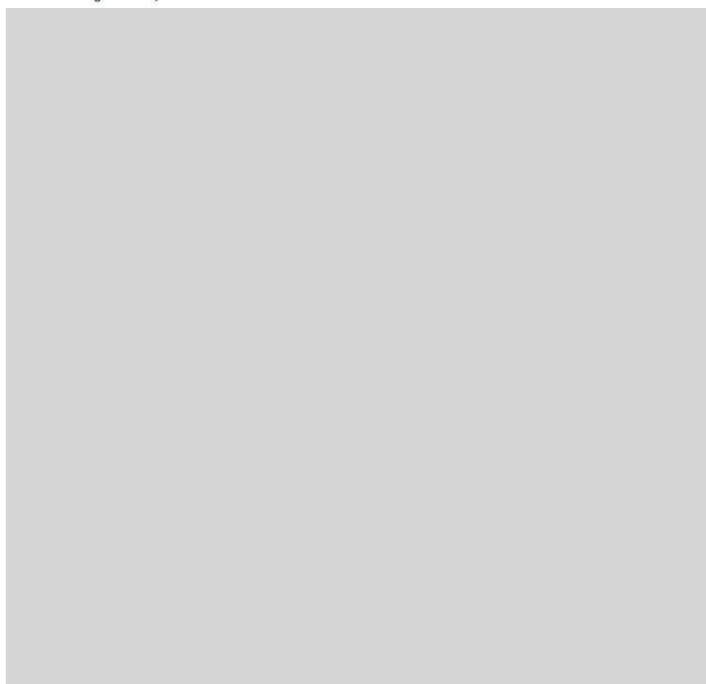
( ) อื่น ๆ (ระบุ).....

โดยมีคณะผู้ควบคุมในการจัดทำรายงานดังนี้

รายชื่อผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน

ลายมือชื่อ

ตำแหน่ง



ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม

ผู้เชี่ยวชาญด้านความั่นสะเทือน

ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ

ผู้ควบคุมห้องปฏิบัติการ

ผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน

ตำแหน่ง

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ขอแสดงความนับถือ



ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญรูป	II
สารบัญตาราง	III
สารบัญภาพ	IV
บทสรุปผู้บริหาร	1
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและการจัดทำรายงาน	1-1
1.2 รายละเอียดโครงการโดยสังเขป	1-5
1.3 แผนการติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	1-15
1.4 รายละเอียดการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	1-18
1.5 สถานะการดำเนินโครงการ	1-18
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
2.1 การดำเนินการ	2-1
2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-2
บทที่ 3 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
3.1 การดำเนินการ	3-1
3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.3 สรุปผลการดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2.1 การติดตามตรวจสอบด้านธรณีวิทยาและการเกิดแผ่นดินไหว	3-13
3.2.2 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ	3-14
3.2.3 การติดตามตรวจสอบระดับเสียง	3-43
3.2.4 การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน	3-55
3.2.5 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน	3-64
3.2.6 การติดตามตรวจสอบคุณภาพชั้นลุ่มน้ำ	3-81
3.2.7 การติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง	3-102
3.2.8 การติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจและสังคม	3-106
3.2.9 การติดตามตรวจสอบด้านการสาธารณสุขและความปลอดภัย	3-132
บทที่ 4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
ภาคผนวกที่ 1 หนังสือเห็นชอบรายงานฯ และใบอนุญาตโครงการ	
ภาคผนวกที่ 2 เอกสารประกอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	
ภาคผนวกที่ 3 ใบรายงานผลการตรวจวัดสิ่งแวดล้อม	
ภาคผนวกที่ 4 เอกสารสอบเทียบเครื่องมือ	
ภาคผนวกที่ 5 ใบอนุญาตห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน	
ภาคผนวกที่ 6 การดำเนินงานด้านการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน	
ภาคผนวกที่ 7 หนังสือขออนุญาตใช้พื้นที่ตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม	

## สารบัญรูป

ชื่อรูป	หน้า
1.1-1	แนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพ-หนองคาย
1.2-1	ภาพรวมแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
1.2-2	องค์ประกอบหลักของแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
1.2-3	การแบ่งสัญญาโครงการฯ ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
3.2.1-1	ตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
3.2.2-2	ตำแหน่งและภาพการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
3.2.5-1	ตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา
3.2.5-2	ตำแหน่งและการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน
3.2.6-1	ตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างน้ำใต้ดิน
3.2.8.2-1	กราฟแสดงสถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ
3.2.8.3-1	ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสำรวจ และผลการสำรวจสภาพด้านเศรษฐกิจและสังคม
3.2.8.3-2	ความพึงพอใจต่อบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน
3.2.8.3-3	ความคิดเห็นต่อปัญหาสภาพแวดล้อมที่มีอยู่เดิมของชุมชนที่อาศัยอยู่
3.2.8.3-4	ความคิดเห็นต่อสภาพการเปลี่ยนแปลงหรือผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการ (ทางบวก)
3.2.8.3-5	ความคิดเห็นต่อสภาพการเปลี่ยนแปลงหรือผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาโครงการ (ทางลบ)
3.2.8.3-6	ผลการสำรวจด้านการประชาสัมพันธ์และการรับทราบข้อมูลโครงการ
3.2.8.3-7	ผลกระทบที่ห่วงกังวลว่าจะได้รับจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างโครงการ

สารบัญตาราง		
ชื่อตาราง		หน้า
1.2-1	การแบ่งสัญญาโครงการ	1-9
1.2-2	แผนการก่อสร้างงานโยธา	1-12
1.3-1	กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)	1-16
2.2-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)	2-5
3.2-1	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)	3-3
3.2.2-1	วิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์คุณภาพอากาศ	3-14
3.2.2-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม	3-24
3.2.2-3	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม ที่ผ่านมา	3-31
3.2.3-1	วิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์เสียง	3-43
3.2.3-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียง	3-44
3.2.3-3	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ที่ผ่านมา	3-48
3.2.4-1	วิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์ความสั่นสะเทือน	3-55
3.2.4-2	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน	3-56
3.2.4-3	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ที่ผ่านมา	3-60
3.2.4-4	Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating the effects of short-term vibration on structures	3-62
3.2.4-5	มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร	3-63
3.2.5-1	วิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน	3-64
3.2.5-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน	3-72
3.2.5-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ที่ผ่านมา	3-78
3.2.6.1-1	วิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน	3-81
3.2.6.1-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน	3-87
3.2.6.1-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ที่ผ่านมา	3-92
3.2.6.2-1	วิธีเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีตรวจวัดน้ำใต้ดิน	3-94
3.2.6.2-2	ผลการตรวจวัดปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/บ่อน้ำตื้น	3-95
3.2.6.2-3	ผลการตรวจวัดปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/บ่อน้ำตื้น ที่ผ่านมา	3-98
3.2.7-1	บันทึกสถิติอุบัติเหตุด้านการคมนาคมขนส่ง	3-102
3.2.7-2	บันทึกสถิติอุบัติเหตุด้านการคมนาคมขนส่ง ที่ผ่านมา	3-103
3.2.8.2-1	สถิติร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566	3-109
3.2.8.2-2	สถิติร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ที่ผ่านมา	3-110
3.2.8.8-1	กลุ่มเป้าหมายและจำนวนที่ทำการสำรวจ (ช่วงก่อสร้าง)	3-119
3.2.8.3-2	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินโครงการที่ ผ่านมา	3-131
3.2.9-1	สถิติอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566	3-132
3.2.9-2	สถิติอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน ที่ผ่านมา	3-133

## สารบัญภาพ

ชื่อภาพ	หน้า
1.5-1 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 2-1	1-19
1.5-2 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-5	1-21
1.5-3 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-4	1-22
1.5-4 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-3	1-23
1.5-5 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-7	1-24
1.5-6 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-2	1-25
1.5-7 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-6	1-26
1.5-8 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-1	1-27
2.2-1 การติดตามตรวจสอบมาตรการฯ	2-105
2.2-2 การประชุมคณะกรรมการฯ	2-106
2.2-3 การประชาสัมพันธ์โครงการ	2-106
2.2-4 การป้องกันการกัดเซาะการพังทลายของดิน	2-107
2.2-5 รางระบายน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	2-108
2.2-6 การจัดเก็บ/วางกองวัสดุก่อสร้าง	2-108
2.2-7 บ่อตกตะกอน	2-109
2.2-8 พื้นที่สำหรับผสมคอนกรีต	2-109
2.2-9 การทำความสะอาดผิวจราจร	2-110
2.2-10 อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากเสียง	2-110
2.2-11 การฉีดพรมน้ำบริเวณพบฝุ่นละออง	2-111
2.2-12 การตรวจสอบอุปกรณ์สำหรับก่อสร้าง	2-111
2.2-13 ช่องทางรับเรื่องร้องเรียน	2-112
2.2-14 การวางแผนหลักในพื้นที่ก่อสร้าง	2-113
2.2-15 เครื่องจักรที่มีอุปกรณ์ลดความดังของเสียงที่แหล่งกำเนิด	2-113
2.2-16 การกั้นแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง	2-114
2.2-17 ภาชนะรองรับมูลฝอย	2-115
2.2-18 พื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงเครื่องจักร	2-115
2.2-19 ภาชนะสำหรับจัดเก็บน้ำมันที่ใช้แล้ว	2-116
2.2-20 ห้องน้ำ ห้องส้วม	2-116
2.2-21 การเก็บขนมูลฝอย	2-117
2.2-22 ระบบบำบัดน้ำเสีย	2-117
2.2-23 บ่อพักน้ำจากการชำระล้าง	2-117
2.2-24 พื้นที่สำหรับจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง	2-118
2.2-25 สำนักงานโครงการสนาม	2-118
2.2-26 เครื่องสูบน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	2-118
2.2-27 ระบบระบายน้ำ	2-119
2.2-28 ทางเบี่ยงน้ำจากทางระบายน้ำเดิม	2-119
2.2-29 ระบบบำบัดน้ำจากอาคาร	2-119
2.2-30 จุดตรวจการณ์	2-120



## สารบัญภาพ (ต่อ)

ชื่อภาพ	หน้า
2.2-31	มาตรการป้องกันการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า
2.2-32	บ้านพักคนงาน
2.2-33	ป้ายทางเบี่ยง
2.2-34	ป้ายลดความเร็ว
2.2-35	การติดผ้าใบกันฝุ่น
2.2-36	การซ่อมแซมผิวถนน
2.2-37	การขนส่งวัสดุก่อสร้างและอุปกรณ์ก่อสร้าง
2.2-38	การติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ของโครงการ
2.2-39	การคืนสภาพผิวจราจร
2.2-40	การปิดคลุมผ้าใบคลุมท้ายรถบรรทุก
2.2-41	การสำรวจความคิดเห็นของประชากร
2.2-42	การประกาศรับสมัครงาน
2.2-43	เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร
2.2-44	การประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2.2-45	การประชาสัมพันธ์กลุ่มผู้เวนคืนที่ดิน
2.2-46	การอบรมคนงานก่อนเริ่มงาน
2.2-47	การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล
2.2-48	ยานพาหนะเพื่อใช้ในการขนย้ายผู้ป่วย
2.2-49	การตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกขนส่ง
2.2-50	การขออนุญาตใช้สถานพยาบาลและอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น
2.2-51	การปัก Sheet pile กันดินพังทลาย
2.2-52	ผู้ให้สัญญาณแก่ผู้ควบคุมรถเครน
2.2-53	ปรับสภาพพื้นที่คืน
2.2-54	กิจกรรมประโยชน์ต่อส่วนรวม
3.2.1-1	การตรวจวัดการหลุดร่วงจากกิจกรรมการก่อสร้างอุโมงค์
3.2.8.1-1	การลงพื้นที่สำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน (ก่อนก่อสร้าง)
3.2.8.3-1	การลงพื้นที่สำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน (ช่วงก่อสร้าง)

# บทสรุปผู้บริหาร



## รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566

### บทสรุปผู้บริหาร

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงการด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรี ให้เป็นผู้ดำเนินโครงการได้จัดให้มีการก่อสร้างภายใต้ชื่อ “โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)” โดยแนวเส้นทางของทั้งโครงการเริ่มต้นที่สถานีกลางบางซื่อ มุ่งหน้าไปด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือและค่อนไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านสถานีดอนเมือง ผ่านตัวเมืองพระนครศรีอยุธยาไปจนถึงสถานีชุมทางบ้านภาชี (จุดแยกของแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงสายภาคเหนือ) มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเข้าสู่จังหวัดสระบุรีและจังหวัดนครราชสีมา

ในระยะก่อสร้าง โครงการมีการแบ่งสัญญาออกเป็น 2 ส่วน ตามมติคณะกรรมการความร่วมมือเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ได้แก่ สัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil Work) ฝ่ายไทยเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้าง และสัญญาที่ 2 สัญญางานวางระบบ (Railway System) งานวางระบบราง งานระบบไฟฟ้า และเครื่องกลและรถจักรล้อเลื่อน ฝ่ายจีนเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้างโดยการสังเกตการณ์ของฝ่ายไทย สำหรับสถานะการดำเนินโครงการเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 อยู่ระหว่างการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil Work) จำนวน 7 สัญญา และเตรียมการก่อสร้าง 1 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 2-1 งานโยธาสำหรับช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก มีความก้าวหน้า 100 % (ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม 2566) สัญญาที่ 3-5 งานโยธาสำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา มีความก้าวหน้า 5.63 % สัญญาที่ 3-4 งานโยธาสำหรับช่วงลำตะคอง-สี่คิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด มีความก้าวหน้า 70.79 % สัญญาที่ 3-3 งานโยธาสำหรับช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง มีความก้าวหน้า 41.03 % สัญญาที่ 4-7 งานโยธาสำหรับช่วงสระบุรี-แก่งคอย มีความก้าวหน้า 49.40 % สัญญาที่ 3-2 งานโยธาสำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) มีความก้าวหน้า 49.00 % สัญญาที่ 4-6 งานโยธา สำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี มีความก้าวหน้า 0.47 % และสัญญาที่ 3-1 งานโยธา สำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดง และ ช่วงปางอโศก-บันไดม้า (เตรียมการก่อสร้าง) มีความก้าวหน้า 0.8 %

ทั้งนี้ การก่อสร้างงานโยธาสัญญาที่ 1-1 งานโยธาสำหรับช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ซึ่งดำเนินการโดยกรมทางหลวง ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้วในเดือนกันยายน 2563

สำหรับการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 พบว่า

#### 1. ผลการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการมีผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา จำนวน 8 สัญญา เข้ามาดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งในระหว่างก่อสร้างโครงการได้มีการกำกับดูแลผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะมาตรการที่ต้องกำกับและดูแลอย่างใกล้ชิดในช่วงการก่อสร้าง เช่น ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง ด้านสภาพการคมนาคม/ผิวจราจร ด้านการปิดเบี่ยง/การจัดการจราจร การประชาสัมพันธ์รายละเอียดกิจกรรมและแผนการก่อสร้าง

การรวบรวมข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากประชาชน เพื่อรับทราบปัญหาและนำมาเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาหาทางป้องกันและแก้ไขปัญหาให้สอดคล้องกับปัญหาและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ สามารถสรุปผลได้ดังนี้

### มาตรการทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และมาตรการทั่วไป โดยได้จัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง และนำมาตรการดังกล่าวมากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ตลอดจนจัดให้มีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างใกล้ชิด นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิและตัวแทนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และได้ดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2565 ตลอดจนได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) ภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง นำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณา 2 ครั้งต่อปี ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการนำเสนอรายงานแล้วจำนวน 9 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2562 ถึงปัจจุบัน

### มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ให้ความเห็นชอบไว้ในรายงานฯ โดยมีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ สำหรับการดำเนินงานที่ตรวจสอบพบว่าปฏิบัติไม่ครบถ้วน เรียบร้อย หรือได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากหน่วยงาน/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียง โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น

ทั้งนี้ จากการตรวจสอบไม่พบมาตรการที่โครงการไม่สามารถปฏิบัติได้ พบเพียงมาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ มาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดเนื่องจากมีผลกระทบเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ ดังนี้

มาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด ได้แก่ ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่น ด้านสภาพการคมนาคม/ผิวจราจร และด้านการปิดเบี่ยง/การจัดการจราจร

มาตรการที่ปฏิบัติเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่ EIA กำหนด ได้แก่ การมีส่วนร่วมกิจกรรมกับชุมชน มีการจัดกิจกรรมร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น เช่น การบริจาคอุปกรณ์ปฐมพยาบาล การจัดกรรมวันเด็กร่วมกับชุมชน การมีส่วนร่วมในกิจกรรมวันสำคัญ เป็นต้น

จากการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่ามีปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นคือ ประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งขึ้นอยู่กับความเคร่งครัดของการปฏิบัติตามมาตรการของผู้รับจ้างก่อสร้าง และความเข้มงวดของการกำกับและควบคุมดูแลผู้รับจ้างก่อสร้าง ดังนั้น โครงการได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม โดย



กำหนดบทบาทและหน้าที่รับผิดชอบให้แก่ส่วนงานต่างๆ ภายในโครงการ ตั้งแต่เจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) บุคคลที่ 3 (Third Party) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ เพื่อร่วมกันตรวจสอบ กำกับดูแล กำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษ ตลอดจนกำหนดวิธีการและระยะเวลาปรับปรุงแก้ไขเมื่อพบการดำเนินงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ และ/หรือเกิดผลกระทบและข้อร้องเรียน

## 2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 โครงการได้มีการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ ตามแผนการจัดการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Management and Action Plan; EMAP) ของโครงการ เพื่อเฝ้าระวังและติดตามแนวโน้มของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ตลอดจนทบทวนประสิทธิภาพ/ความเหมาะสมของแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลในการควบคุมดูแลผลกระทบการดำเนินโครงการ และเป็นข้อมูลอ้างอิงแนวโน้มของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในช่วงที่มีการดำเนินงานกิจกรรม สำหรับผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบในช่วงก่อสร้างในด้านต่างๆ ได้แก่

- **ธรณีวิทยาและการเกิดแผ่นดินไหว** : พบว่า การเคลื่อนตัวของมวลจากกิจกรรมการก่อสร้าง ส่วนใหญ่มีค่า Rate of Change ไม่เกิน 4 มิลลิเมตร/วัน ทั้งนี้ จากการตรวจสอบพฤติกรรมของการเคลื่อนตัวของอุโมงค์ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ปลอดภัย ไม่ก่อให้เกิดอันตรายในการทำงานแต่อย่างใด

- **อากาศและบรรยากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน** : พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

- **คุณภาพน้ำผิวดิน** : พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

- **ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ** : ผลการตรวจวิเคราะห์ พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์อนุญาตสูงสุด

- **การคมนาคมขนส่ง** : พบว่า ในเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 ไม่พบอุบัติเหตุจากกิจกรรมการคมนาคมขนส่งตามแนวเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์

- **ด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม** :

- จากสถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 จำนวน 14 ครั้ง พบว่า ส่วนใหญ่จัดเป็นผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ (ร้อยละ 85.7) และข้อเรียกร้อง/ข้อร้องขอ (ร้อยละ 14.3) โดยประเภทของผลกระทบที่ได้รับการร้องเรียนสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ สภาพการคมนาคม/ผิวจราจร และความไม่สะดวก (ร้อยละ 20.0) คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง และการระบายน้ำ (ร้อยละ 14.3) และขยะมูลฝอย/เศษวัสดุ และความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ 7.1) ตามลำดับ ทั้งนี้ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จโดยใช้เวลาน้อยกว่า 15 วัน (ร้อยละ 78.6)

- สำหรับการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน ในช่วงเดือนตุลาคม 2566 และ เดือนพฤศจิกายน 2566 พบว่า ชุมชนมีปัญหาสภาพแวดล้อมที่มีอยู่เดิม สูงสุด 3 อันดับ ชุมชนมีปัญหาสภาพแวดล้อมที่มีอยู่เดิม สูงสุด 3 อันดับ ชุมชนมีปัญหาสภาพแวดล้อมที่มีอยู่เดิม สูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านฝุ่นละอองสูงที่สุด (ร้อยละ 40.1) รองลงมาเป็นปัญหาด้านเขม่า/ควัน (ร้อยละ 21.6) และระดับเสียง/เสียงรบกวน (ร้อยละ 16.0) และผลกระทบที่ได้รับการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างโครงการ สูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านคุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 22.3) ระดับเสียง/เสียงรบกวน (ร้อยละ 19.1) และการจราจร (การปิด/การเบี่ยง/สภาพการจราจร) (ร้อยละ 15.9) ตามลำดับ ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ พบว่า ต้องการทราบรายละเอียดโครงการ (ร้อยละ 31.9) ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล/รับทราบข้อมูลผ่านผู้นำชุมชน (ร้อยละ 32.3) และต้องการทราบข้อมูลผ่านป้ายประกาศต่างๆ (ร้อยละ 21.1)

▪ การสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/อุบัติเหตุและความปลอดภัย :

ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 พบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ จำนวน 1 ครั้ง ทั้งนี้ ไม่พบแนวโน้มการสูญเสียอวัยวะ/ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิตแต่อย่างใด

3. ปัญหา อุปสรรคและการแก้ไข

จากการดำเนินงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นคือ

▪ ด้านการการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- การติดตั้งแนวรั้วที่บดบังตามแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง : พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัย หรือพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมในบางจุด ไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วที่บดบังได้ เนื่องจากจะกีดขวางการเข้า-ออก ของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ดังนั้น โครงการได้ดำเนินการปรับชนิดและรูปแบบของแนวรั้วให้มีความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติงาน ตลอดจนปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก

- การจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก : เนื่องจากพื้นที่ดำเนินการก่อสร้างโครงการมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก อันเนื่องมาจากพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นทางในแนวยาว และมีความกว้างค่อนข้างน้อย อย่างไรก็ตาม โครงการได้ดำเนินการแก้ไขโดยกำหนดให้ผู้รับจ้างปรับเพิ่มความถี่ของการทำความสะอาดผิวจราจรโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการใช้ถนนร่วมกับชุมชน โดยให้มีคนงานคอยตรวจสอบและทำความสะอาดเศษดินในบริเวณที่มีรถบรรทุกเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ

- การหลีกเลี่ยงการใช้แผ่นเหล็กปูพื้นที่ก่อสร้าง : พื้นที่ก่อสร้างในบางบริเวณที่มีลักษณะเป็นดินอ่อนหรือมีความเสถียรน้อย มีความจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กปูเพื่อวางอุปกรณ์/เครื่องจักร ตลอดจนเพื่อการสัญจรของรถยนต์/รถบรรทุก

- การถมทิ้งหินที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์รถไฟ : จากการประเมินปริมาณหินที่คาดว่าจะเกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์รถไฟ ในส่วนของวิธีการจัดการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ระบุให้จัดหาและคัดเลือกแหล่งถมทิ้งหินที่เหมาะสม ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่บริเวณเขตทางรถไฟ (Right of Way) และพื้นที่ใกล้เคียงพบว่า บริเวณเขตทางรถไฟ (Right of Way) ไม่มีพื้นที่เหลือสำหรับการถมทิ้งหินของโครงการ เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ ได้มีการถมทิ้งหินที่จนเต็มพื้นที่แล้ว คงเหลือพื้นที่บริเวณข้างเคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ จำนวน 6 จุด ที่คาดว่าจะสามารถใช้เป็นที่ถมทิ้งหินได้ ซึ่งต้องมีการประเมินความเหมาะสมและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อพื้นที่ข้างเคียงต่อไป อย่างไรก็ตาม กรณีที่ไม่สามารถหาพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับถมทิ้งหินที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์ทั้งหมดได้ โครงการอาจพิจารณาทางเลือกอื่นเพิ่มเติม เช่น การขุดครอบครองและจำหน่ายออก ซึ่งต้องเข้าสู่กระบวนการตรวจสอบอำนาจหน้าที่ ระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ ระเบียบของการรถไฟฯ และระเบียบราชการ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

▪ ด้านมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- จุดตรวจวัดบริเวณโรงเรียนอนุบาลยุววิทยา (สัญญาที่ 4-6) : ไม่สะดวกให้ใช้พื้นที่ในการตั้งเครื่องมือตรวจวัดฯ อย่างไรก็ตาม โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลยุววิทยาเป็นจุดทดแทน

- ผลวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองมวกเหล็ก (สัญญา 3-1) : จากการตรวจสอบไม่พบผลการตรวจวิเคราะห์ใน EIA บริเวณคลองมวกเหล็กซึ่งเป็นจุดติดตามตรวจสอบฯ ของสัญญา 3-1 อย่างไรก็ตาม โครงการได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างทำการวิเคราะห์เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับช่วงก่อนก่อสร้าง

#### 4. ข้อเสนอแนะ

จากการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง พบว่า ปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นคือ มาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเคร่งครัดของการปฏิบัติตามมาตรการของผู้รับจ้างก่อสร้าง และความเข้มงวดของการกำกับและควบคุมดูแลผู้รับจ้างก่อสร้าง ดังนั้น โครงการควรมีการกำกับดูแลการดำเนินงานกิจกรรมก่อสร้างอย่างใกล้ชิด โดยปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังนี้

- ร่วมกันตรวจสอบ กำกับดูแล กำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษ ตลอดจนกำหนดวิธีการและระยะเวลาปรับปรุงแก้ไข เมื่อพบการดำเนินงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ และ/หรือเกิดผลกระทบและข้อร้องเรียนจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ
- ปรับชนิดและรูปแบบของแนวรั้วให้มีความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติงาน ตลอดจนปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก
- ปรับเพิ่มความถี่ของการทำความสะอาดผิวจราจรโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการใช้ถนนร่วมกับชุมชน โดยให้มีคนงานคอยตรวจสอบและทำความสะอาดเศษดินในบริเวณที่มีรถบรรทุกเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ
- ในบริเวณที่เป็นดินอ่อนใช้แผ่นเหล็กปูเพื่อวางอุปกรณ์/เครื่องจักร ตลอดจนเพื่อการสัญจรของรถยนต์/รถบรรทุก

# บทที่ 1

บทนำ



## บทที่ 1

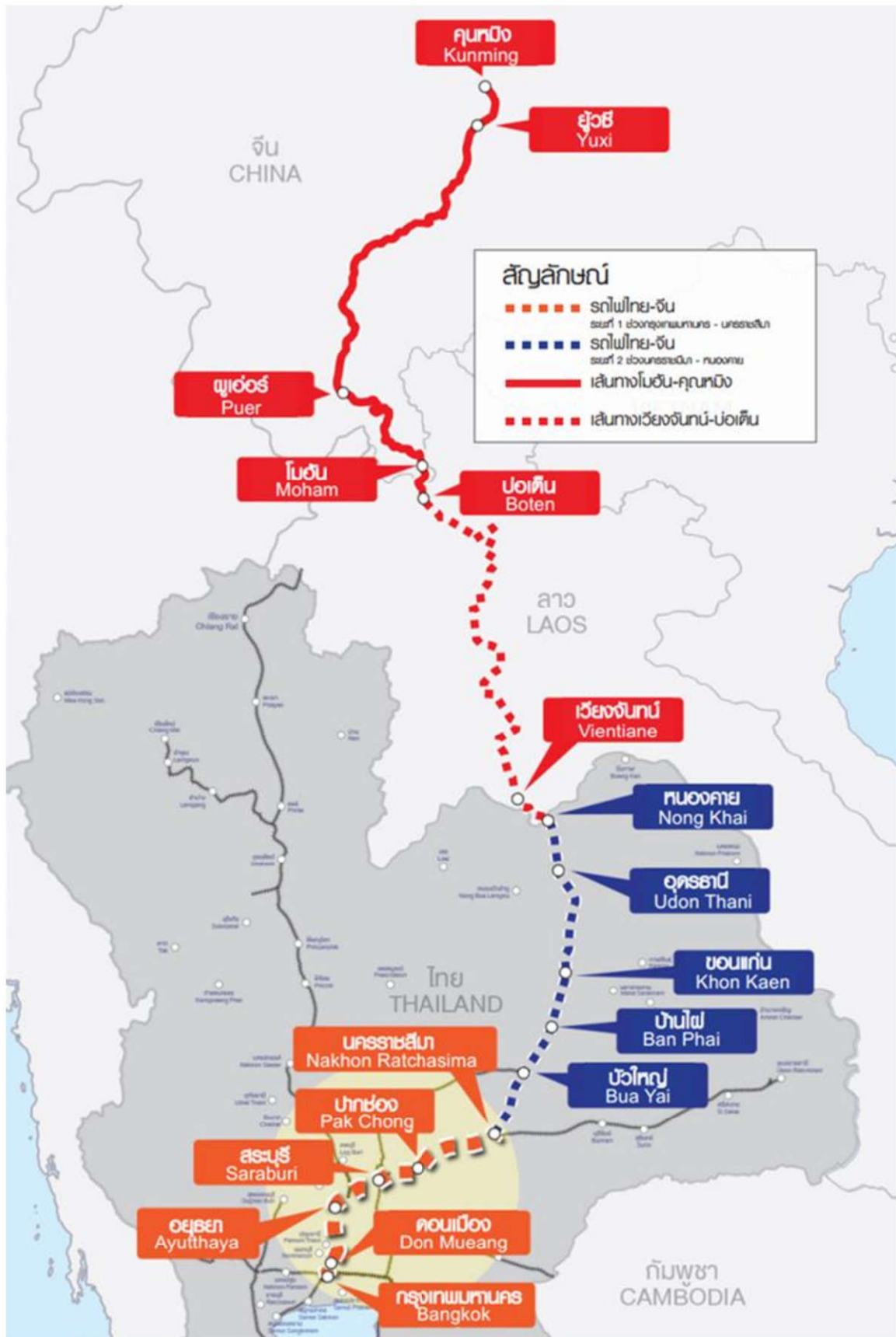
### บทนำ

#### 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 ทั้งนี้ได้กำหนดไว้ในแผนการบริหารราชการแผ่นดิน 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

เพื่อให้บรรลุตามนโยบายและแผนการบริหารราชการแผ่นดินดังกล่าวมา 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 ช่วงกรุงเทพ-หนองคาย

ขณะเดียวกันรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย ในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2564 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 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 (เอกสารแนบ 1-1 ในภาคผนวกที่ 1) 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

ต่อมา โครงการได้มีการทบทวนและตรวจสอบรายละเอียดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิม ซึ่งพบว่าแนวเส้นทางของโครงการบางช่วงมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดและองค์ประกอบของโครงการที่เคยได้ออกแบบไว้ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมปัจจุบันและเกณฑ์มาตรฐานการออกแบบรถไฟความเร็วสูงของฝ่ายจีน ตามมติการประชุมคณะกรรมการความร่วมมือเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 22 เมื่อวันที่ 22-24 พฤศจิกายน 2560 รวมถึงการปรับแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้างให้สอดคล้องกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการศึกษา เช่น โครงสร้างทางรถไฟความเร็วสูง รูปแบบอุโมงค์รถไฟความเร็วสูง ที่ตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานีรถไฟความเร็วสูง ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้จัดให้มีการศึกษาและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-

นครราชสีมา) นำเสนอต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายให้ดำเนินโครงการหรือกิจการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2564 ได้พิจารณา โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 25/2563 เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2563 (เอกสารแนบ 1-3 ในภาคผนวกที่ 1) และต่อมาคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้มีมติเห็นชอบตามความเห็นของ คชก. ในการประชุมครั้งที่ 6/2563 เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม 2563 (เอกสารแนบ 1-4 ในภาคผนวกที่ 1)

ในช่วงก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดให้มีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (Project Management Consultant; PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement; CSC) ทำหน้าที่สนับสนุนการทำงานด้านเทคนิค ด้านบริหารจัดการ และการตรวจสอบการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้าง และได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง มีการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้รับความเห็นชอบจาก คชก. และ กก.วล. อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนจัดทำรายงานฯ เพื่อเสนอต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายให้ดำเนินโครงการหรือกิจการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2564 ได้รับทราบ ตามข้อกำหนดในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับนี้ เป็นรายงานฉบับประจำเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565 ซึ่งจะรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIAโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ระยะก่อสร้าง เฉพาะขอบเขตและแนวเส้นทางช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา



## 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 ก่อนมุ่งหน้าไปด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือและคุชนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟเดิม ผ่านสถานีดอนเมือง 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 และโครงสร้างคันดินถม ระยะทางรวมประมาณ 21 กิโลเมตร หลังจากนั้นแนวเส้นทางตั้งแต่ช่วงจากสถานีรังสิตจะเป็นทางยกระดับจนถึงทางหลวงหมายเลข 32 โดยยกระดับข้ามสถานีพระแก้ว ไปสิ้นสุดที่สถานีชุมทางบ้านภาชีซึ่งจุดเชื่อมต่อระหว่างทางรถไฟสายเหนือกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ

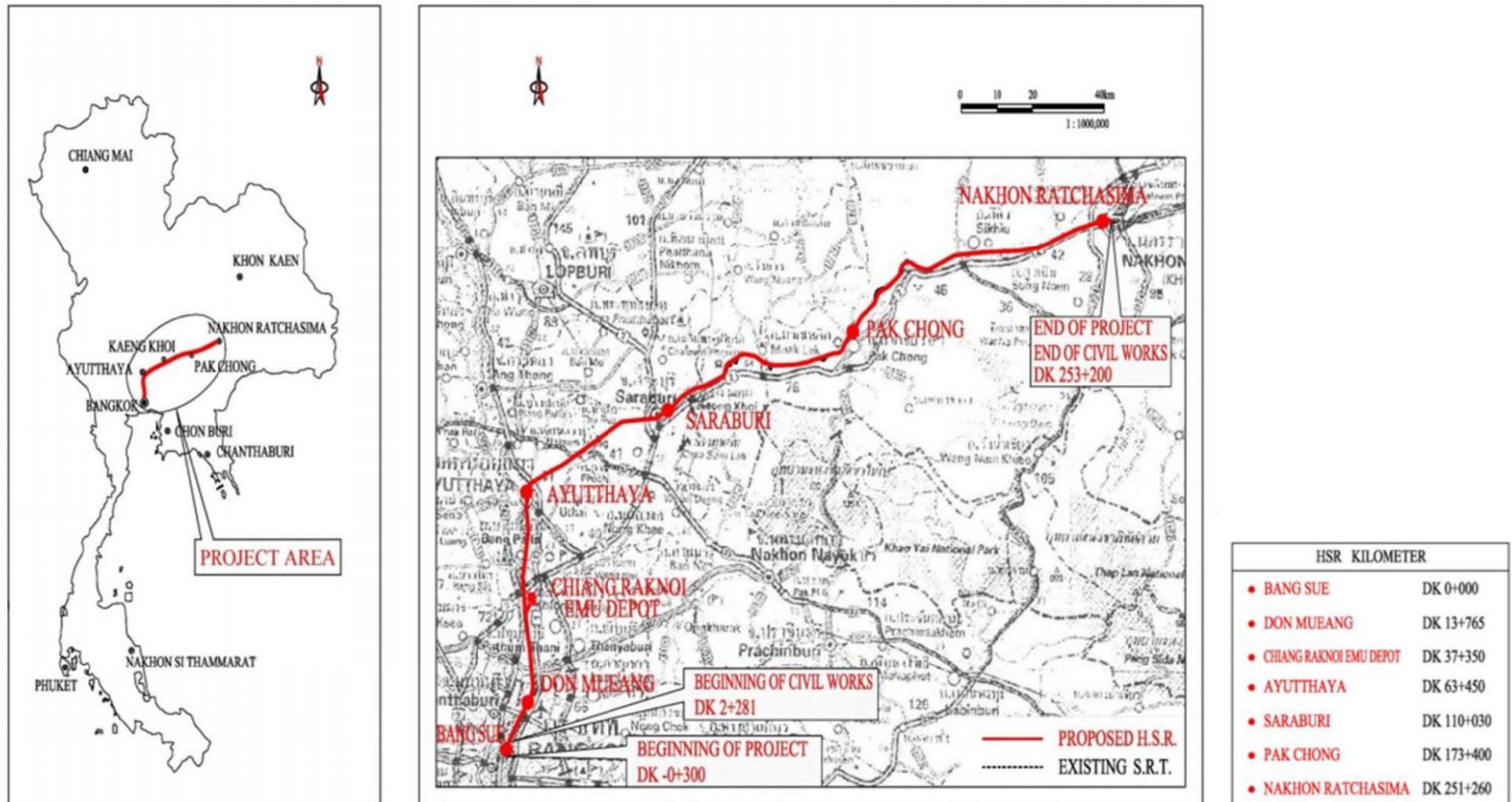
#### แนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา

เริ่มต้นที่บริเวณสถานีชุมทางบ้านภาชี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างทางรถไฟสายเหนือกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ แนวเส้นทางจะขนานไปกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือในปัจจุบันข้ามคลองระพีพัฒน์ไปยังสถานีหนองกรวย สถานีหนองแขง สถานีหนองสีดา และสถานีบ้านปึกแป็ก ก่อนมุ่งเข้าสู่ตัวเมืองสระบุรี ผ่านไปยังสถานีหนองบัว สถานีแก่งคอย สถานีทับกวาง และสถานีมาบกะเบา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟช่วงที่ผ่านสถานีมาบกะเบาเป็นเส้นทางคดเคี้ยว จึงต้องมีการปรับแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเป็นอุโมงค์รถไฟลอดผ่านพื้นที่ประทานบัตรของบริษัท ปูนซิเมนต์นครหลวง จำกัด (มหาชน) บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยฟิโคโนและอุตสาหกรรม จำกัด (บริษัทในเครือที่พีไอ) และบริษัท อุตสาหกรรมปูนซิเมนต์กรุงเทพ จำกัด (บริษัทในเครือที่พีไอ) จนกระทั่งถึงสถานีหินลับ จึงมีการปรับแนวเส้นทางรถไฟให้มาร่วมกับแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบันเพื่อเข้าสู่สถานีม่วงเหล็ก สถานีกลางดง สถานีปางอโศก สถานีบันไดม้า สถานีปากช่อง และสถานีชัยม่วง หลังจากนั้นแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจะวิ่งเลียบอ่างเก็บน้ำลำตะคอง ก่อนจะผ่านเข้าสู่บริเวณภูเขาช่วงสถานีคลองขานาจิตร โดยต้องปรับแนวเส้นทางเป็นอุโมงค์รถไฟลอดผ่านแนวเขา ออกมาสู่สถานีคลองไผ่และสถานีลาดบัวขาว หลังจากนั้น แนวเส้นทางจะคุชนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน ผ่านสถานีรถไฟหลายแห่ง ประกอบด้วย สถานีบ้าน

ใหม่สำโรง สถานีหนองน้ำขุ่น สถานีสีคิ้ว สถานีโคกสะอาด สถานีสูงเนิน สถานีกุดจิก สถานีโคกกรวด และสถานีภูเขา  
ลาดก่อนมุ่งเข้าสู่ตัวเมืองนครราชสีมา 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 รถไฟฟ้าและ  
รถไฟความเร็วสูง และเป็นสถานีต้นทางของโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา สถานีดอนเมือง  
(DK.13+765) สถานีอยุธยา (DK.63+450) สถานีสระบุรี (DK. 110+030) สถานีปากช่อง (DK. 173+400) และ  
จุดสิ้นสุดที่สถานีนครราชสีมา (DK. 251+260) พร้อมกับกำหนดพื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (EMU Depot)  
(DK.37+350) บริเวณตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งมีระยะห่างจากสถานีกลาง  
บางซื่อราว 37 กม. และศูนย์ซ่อมบำรุง Maintenance Base and Station Yard (DK.217+300) บริเวณสถานีรถไฟ  
โคกสะอาด 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

ตาราง 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 : <sup>1/</sup> ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) และรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

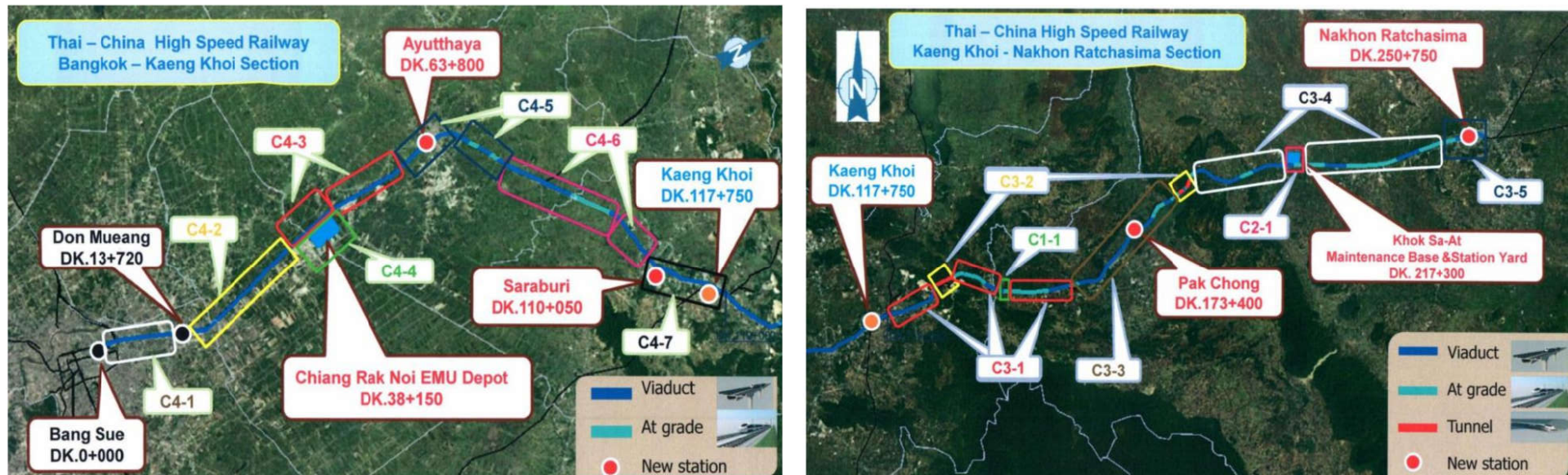
: <sup>2/</sup> ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก)

ตาราง 1.2-1 (ต่อ)

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 สำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย (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 <sup>2/</sup>	*	*	*
4-2 งานโยธา สำหรับช่วงดอนเมือง-นวนคร <sup>2/</sup>	5 ก.ค. 64	20 ม.ค. 65	ม.ค. 65 - ม.ค. 68
4-3 งานโยธา สำหรับช่วงนวนคร-บ้านโพ <sup>2/</sup>	29 มี.ค. 64	30 ส.ค. 64	ส.ค. 64 - ส.ค. 67
4-4 งานโยธา สำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย <sup>2/</sup>	29 มี.ค. 64	27 ก.ย. 65	ก.ย. 65 - ก.ย. 68
4-5 งานโยธา สำหรับช่วงบ้านโพ-พระแก้ว <sup>2/</sup>	*	*	*
4-6 งานโยธา สำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี <sup>1/</sup>	29 มี.ค. 64*	18 มิ.ย. 64 20 ม.ค. 65	ม.ค. 65 - ม.ค. 68
4-7 งานโยธา สำหรับช่วงสระบุรี-แก่งคอย <sup>1/</sup>	26 พ.ย. 63	19 ก.พ. 64	มี.ค. 64 - ก.พ. 67
3-1 งานโยธา สำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บ้านไผ่ <sup>1/</sup>	19 ก.ค. 66	1 พ.ย. 66	พ.ย. 66 - ต.ค. 69
1-1 งานโยธา สำหรับช่วงกลางดง-ปางอโศก <sup>1/</sup>	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) <sup>1/</sup>	26 พ.ย. 63	19 เม.ย. 64	พ.ค. 64 - ม.ค. 67
3-3 งานโยธา สำหรับช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง <sup>1/</sup>	26 พ.ย. 63	19 ก.พ. 64	มี.ค. 64 - ก.พ. 67 ก.พ. 67 - ม.ค. 69 <sup>3/</sup>
2-1 งานโยธา สำหรับช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก <sup>1/</sup>	6 มี.ค. 62	30 เม.ย. 62	พ.ค. 62 - ต.ค. 63 ต.ค. 63 - พ.ค. 64 <sup>3/</sup>
3-4 งานโยธา สำหรับช่วงลำตะคอง-สี่คิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด <sup>1/</sup>	26 พ.ย. 63	26 ม.ค. 64	ก.พ. 64 - ม.ค. 67
3-5 งานโยธา สำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา <sup>1/</sup>	26 พ.ย. 63	26 ม.ค. 64	ก.พ. 64 - ม.ค. 67 ม.ค. 67 - มิ.ย. 68 <sup>3/</sup>
รวมระยะเวลาก่อสร้างงานโยธา			ธ.ค. 60 - ต.ค. 69

หมายเหตุ : \* ยังไม่ดำเนินการ

- : <sup>1/</sup> ไม่ได้อยู่ในขอบเขตรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก
- : <sup>1/</sup> ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) และรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)
- : <sup>2/</sup> ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก)
- : <sup>3/</sup> ขยายสัญญาก่อสร้างโครงการ



สำหรับสัญญาก่อสร้างงานโยธาที่อยู่ในขอบเขตและแนวเส้นทางในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ได้มีการดำเนินงานก่อสร้างแล้ว จำนวน 8 สัญญา ได้แก่

1) สัญญาที่ 1-1 งานโยธาสำหรับช่วงกลางดง-ปางอโศก (DK.150+500 ถึง DK.154+000) ดำเนินการก่อสร้างโดยกรมทางหลวง มีขอบเขตงานประกอบด้วย การก่อสร้างคันทางรถไฟระดับดิน ระยะทางประมาณ 3.5 กิโลเมตร (ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ)

2) สัญญาที่ 2-1 งานโยธาสำหรับช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก (DK.214+000 ถึง DK.225+000) ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท ซีวิล คอนสตรัคชั่น เซอร์วิสেস แอนด์โปรดักส์ จำกัด (ชื่อเดิม : บริษัท ซีวิล เอ็นจิเนียริง จำกัด) มีขอบเขตงานประกอบด้วย

1. การก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟ ระยะทางรวม 11 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น
  - คันทางรถไฟระดับดิน ระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร
  - โครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร
2. งานศูนย์ซ่อมบำรุง (Station Yard) จำนวน 1 แห่ง ซึ่งประกอบด้วย ศูนย์ควบคุมการเดินรถ หอพัก ที่ล้างล้อ เป็นต้น
3. งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายราง ระบบสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

3) สัญญาที่ 3-5 งานโยธา (Civil Work) สำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา (DK.239+500 ถึง DK.251+881.22) ดำเนินการก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า เอสพีทีเค ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟ ระยะทางรวม 12.38 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น
  - คันทางรถไฟระดับดิน ระยะทางประมาณ 7.85 กิโลเมตร
  - โครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ 4.53 กิโลเมตร
2. งานอาคารสถานี 1 แห่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณย่านสถานี
3. งานอาคารและสิ่งปลูกสร้างรองรับงานระบบไฟฟ้าตามแนวทางรถไฟ 2 แห่ง รวมถนนต่อเชื่อม
4. งานรื้อย้ายอาคารและปรับปรุงสถานีเดิม งานปรับปรุงรื้อย้ายถนนเดิม งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

4) สัญญาที่ 3-4 งานโยธา (Civil Work) สำหรับช่วงลำตะคอง-สี่คิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด (DK.191+050 ถึง DK.214+000 และ DK.225+000 ถึง DK.239+500) ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟ ระยะทางรวม 37.45 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น
  - คันทางรถไฟระดับดิน ระยะทางประมาณ 14.12 กิโลเมตร
  - โครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ 23.33 กิโลเมตร
2. งานอาคารและสิ่งปลูกสร้างรองรับงานระบบไฟฟ้า 8 แห่ง
3. งานรื้อย้ายสถานีเดิม งานปรับปรุงย้ายถนนเดิม งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

5) สัญญาที่ 3-3 งานโยธา (Civil Work) สำหรับช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง (DK.160+700 ถึง DK.186+800) ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท ไทย เอ็นจิเนียริ่งและอุตสาหกรรม จำกัด ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟ ระยะทางรวม 26.10 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น
  - คั่นทางรถไฟระดับดิน ระยะทางประมาณ 1.15 กิโลเมตร
  - โครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ 24.95 กิโลเมตร
2. งานอาคารสถานี 1 แห่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณย่านสถานี
3. งานอาคารและสิ่งปลูกสร้างรองรับงานระบบไฟฟ้าตามแนวทางรถไฟ 3 แห่ง รวมถนนต่อเชื่อม
4. งานรื้อย้ายรางเดิม งานรื้อย้ายอาคารในสถานีเดิม งานก่อสร้างถนน งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

6) สัญญาที่ 4-7 งาน โยธา (Civil Work) สำหรับช่วงสระบุรี -แก่งคอย (DK.106+016.75 ถึง DK.119+008.5) ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท ซีวิลเอนจิเนียริ่ง จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ระยะทางรวม 12.99 กิโลเมตร
2. งานอาคารสถานี จำนวน 1 แห่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณย่านสถานี
3. งานศูนย์ซ่อมบำรุงทาง (Station Yard) จำนวน 1 แห่ง
4. งานรื้อย้ายอาคารและปรับปรุงสถานีเดิม งานรื้อย้ายรางเดิม งานปรับปรุงย้ายถนนเดิมงาน ระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

7) สัญญาที่ 3-2 งานโยธา สำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) (DK.130+841.25 ถึง DK.138+820 และ DK.186+800 ถึง DK.191+050) ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ระยะทางรวม 8,001.72 เมตร (8 กิโลเมตร) โดยแบ่งเป็น
  - อุโมงค์ผาเสด็จ ระยะทางประมาณ 274.72 เมตร (0.28 กิโลเมตร)
  - อุโมงค์มวกเหล็ก ระยะทางประมาณ 3,465 เมตร (3.47 กิโลเมตร)
  - อุโมงค์หินลับ ระยะทางประมาณ 162 เมตร (0.16 กิโลเมตร)
  - อุโมงค์คลองไผ่ ระยะทางประมาณ 4,100 เมตร (4.10 กิโลเมตร)
2. งานโครงสร้างรถไฟยกระดับ ระยะทางรวม 959.30 เมตร (0.96 กิโลเมตร)
3. งานคั่นทางรถไฟทางระดับดิน ระยะทางรวม 3,267.69 เมตร (3.27 กิโลเมตร)
4. งานอาคารสิ่งปลูกสร้างรองรับงานระบบไฟฟ้า 4 แห่ง รวมถนนเชื่อม
5. งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

8) สัญญาที่ 4-6 งานโยธา สำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี (DK.106+016.75 ถึง DK.119+008.5) ระยะทาง 12.99 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานโครงสร้างรถไฟยกระดับ ระยะทางรวม 24.58 กิโลเมตร
2. งานคั่นทางรถไฟระดับดิน ระยะทางรวม 7.02 กิโลเมตร
3. งานอาคารสิ่งปลูกสร้างรองรับงานระบบไฟฟ้า
4. งานรื้อย้ายอาคารและปรับปรุงสถานีเดิม งานรื้อย้ายรางเดิม งานปรับปรุงถนนเดิม งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

9) 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 ดำเนินการก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ บริษัท ชีนา เรลเวย์ นัมเบอร์เทน เอนจิเนียริง กรุ๊ป จำกัด

1. งานโครงสร้างทางรถไฟระยะทางรวม 30.21 กิโลเมตร
2. งานโครงสร้างคันทางระดับดิน 10.18 กิโลเมตร
3. งานโครงสร้างทางยกระดับ 20.03 กิโลเมตร
4. งานอาคารและสิ่งปลูกสร้างรองรับงานระบบรถไฟ 9 แห่ง
5. งานรื้อย้ายรางเดิม งานรื้อย้ายสถานีเดิม งานปรับปรุงย้ายถนนเดิม งานก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ
6. งานต่อเนื่องสัญญา 1-1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก ในการก่อสร้างรั้วกัน และดูแลรักษากันคันทางที่กรมทางหลวงก่อสร้างให้การรถไฟแห่งประเทศไทย

### 1.3 แผนการติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 1) การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

#### 2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม





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

#### 3) การจัดทำรายงานฯ

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการสรุปและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อเสนอต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายให้ดำเนินโครงการหรือกิจการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2564 ได้ทราบ ปีละ 2 ครั้ง (ทุก 6 เดือน) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.3-1

ตารางที่ 1.3-1 กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

การดำเนินการ	ช่วงเวลา / ความถี่	2562								2563												2564												2565														
		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.	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	41	42	43	44			
1. การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตาม มาตรการฯ																																																
▪ มาตรการตามมติ คชก.	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง																																															
▪ มาตรการตามมติ กก.วล.	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง																																															
▪ มาตรการตามมติ ครม.	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง																																															
2. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม																																																
▪ ด้านธรณีวิทยาและการเกิดแผ่นดินไหว	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง																																															
▪ คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง																																															
▪ คุณภาพน้ำผิวดิน	ปีละ 2 ครั้ง																																															
▪ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง																																															
▪ - วัดปริมาณน้ำ/น้ำบ่อต้น	2 เดือนครั้ง																																															
▪ การคมนาคมขนส่ง	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง																																															
▪ สภาพเศรษฐกิจและสังคม																																																
▪ - ร้องเรียน ข้อคิดเห็น และ ข้อเสนอแนะ	อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง																																															
▪ - สำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และ ความคิดเห็นของประชาชน*	1 ครั้ง ช่วงก่อนการก่อสร้าง และปีละ 1 ครั้ง*																																															
▪ การสาธารณสุข/ความปลอดภัย	ทุก 1 เดือน																																															
3. การจัดทำรายงาน																																																
▪ รายงานรายเดือน	ทุก 1 เดือน*																																															
▪ รายงานราย 6 เดือน	2 ครั้งต่อปี (ทุก 6 เดือน)																																															
สัญญาก่อสร้างงานโยธา ที่มีการดำเนินงาน	สัญญา 1-1																																															
	สัญญา 2-1																																															
	สัญญา 3-1																																															
	สัญญา 3-5 และ 3-4																																															
	สัญญา 3-3 และ 4-7																																															
	สัญญา 3-2																																															
	สัญญา 4-6																																															

หมายเหตุ :  กำหนดการดำเนินงานก่อสร้าง  
:  แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ช่วงก่อนก่อสร้าง (Baseline)  
:  แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ช่วงก่อสร้าง (Construction)  
:  ผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ (Actual)  
: \* เป็นการดำเนินงานที่โครงการกำหนดขึ้นเพิ่มเติม

ตารางที่ 1.3-1 (ต่อ)

การดำเนินการ	ช่วงเวลา / ความถี่	2566												2567												2568												2569	
		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.	ก.พ.
		45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60																						
1. การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	▪ มาตรการตามมติ คชก.																																						
	▪ มาตรการตามมติ กก.วล.																																						
	▪ มาตรการตามมติ ครม.																																						
2. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	▪ ด้านธรณีวิทยาและการเกิดแผ่นดินไหว																																						
	▪ คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน																																						
	▪ คุณภาพน้ำผิวดิน																																						
	▪ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ																																						
	- วัดปริมาณน้ำใต้ดิน/น้ำบ่อตื้น																																						
	▪ การคมนาคมขนส่ง																																						
	▪ สภาพเศรษฐกิจและสังคม ข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ																																						
	สำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็น ของประชาชน*																																						
	▪ การสาธารณสุข/ความปลอดภัย																																						
3. การจัดทำรายงาน	▪ รายงานรายเดือน																																						
	▪ รายงานราย 6 เดือน																																						
สัญญาก่อสร้างงานโยธา ที่มีการดำเนินงาน	สัญญา 1-1																																						
	สัญญา 2-1																																						
	สัญญา 3-1																																						
	สัญญา 3-5 และ 3-4																																						
	สัญญา 3-3 และ 4-7																																						
	สัญญา 3-2																																						
	สัญญา 4-6																																						

หมายเหตุ : กำหนดการดำเนินงานก่อสร้าง  
: แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ช่วงก่อนก่อสร้าง (Baseline)  
: แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ช่วงก่อสร้าง (Construction)  
: ผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ (Actual)  
: เป็นการดำเนินงานที่โครงการกำหนดขึ้นเพิ่มเติม

## 1.4 รายละเอียดการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ

ที่ผ่านมาโครงการได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายให้ดำเนินโครงการหรือกิจการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2564 ได้พิจารณาแล้ว จำนวน 9 ครั้ง ได้แก่

- 1) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน 2562
- 2) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2562
- 3) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2563
- 4) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2563
- 5) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2564
- 6) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2564
- 7) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565
- 8) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565
- 9) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

สำหรับรายงานฉบับนี้ เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 ซึ่งเป็นการสรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และผู้รับจ้างก่อสร้าง

## 1.5 สถานะการดำเนินโครงการ

ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 โครงการมีการก่อสร้างงานโยธา จำนวน 8 สัญญา มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้าของการก่อสร้าง ณ เดือนธันวาคม 2566 รายละเอียดดังนี้

- สัญญาที่ 2-1 งานโยธาสำหรับช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 100 % (ภาพที่ 1.5-1)
- สัญญาที่ 3-5 งานโยธา สำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 5.63 % (ภาพที่ 1.5-2)
- สัญญาที่ 3-4 งานโยธา สำหรับช่วงลำตะคอง-สี่คิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 70.79 % (ภาพที่ 1.5-3)
- สัญญาที่ 3-3 งานโยธา สำหรับช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 41.03 % (ภาพที่ 1.5-4)
- สัญญาที่ 4-7 งานโยธา สำหรับช่วงสระบุรี-แก่งคอย มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 49.40 % (ภาพที่ 1.5-5)
- สัญญาที่ 3-2 งานโยธา สำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 49.00 % (ภาพที่ 1.5-6)
- สัญญาที่ 4-6 งานโยธา สำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 0.47 % (ภาพที่ 1.5-7)
- สัญญาที่ 3-1 งานโยธา สำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดง และ ช่วงปางอโศก-บันไดม้า (เตรียมการก่อสร้าง) มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 0.8 % (ภาพที่ 1.5-8)

สำหรับการก่อสร้างที่ผ่านมา โครงการได้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จจำนวน 1 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 1-1 งานโยธาสำหรับช่วงกลางดง-ปางอโศก (ก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2563)



อาคารศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูง



อาคารสำนักงาน



พื้นที่สีเขียว

ภาพที่ 1.5-1 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 2-1





ทางวิ่งรถไฟความเร็วสูง



งานติดตั้งรั้ว



งานคืนสภาพผิวจราจร



การป้องกันดินพังทลายบริเวณทางวิ่งรถไฟความเร็วสูง

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





งานโครงสร้างทางวิ่งรถไฟความเร็วสูง



งานเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง



งานรื้อย้ายราง

งานตัดเหล็ก ดัดเหล็ก ผูกเหล็ก เทคอนกรีต Segment

ภาพที่ 1.5-2 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-5



งานโครงสร้างทางวิ่งรถไฟความเร็วสูง



งานเข้าแบบเสาคอนกรีต



งานติดตั้ง Launcher



งานผูกเหล็กเสาคอนกรีต



งานเทพูนคอนกรีต



งานระบบระบายน้ำ



งานเข็มเจาะ



งานติดตั้ง Segment

ภาพที่ 1.5-3 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-4





งานปรับพื้นที่สำหรับเตรียมการก่อสร้าง



งานผลิตชิ้นส่วน Segment



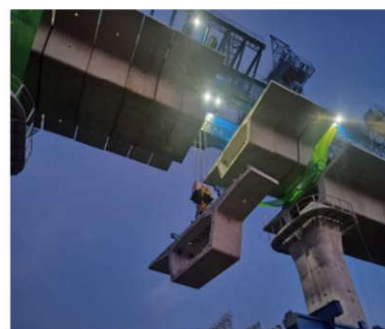
งานเสาเข็มเจาะ



งาน Subbase For Railway



งาน Pipe culverts Dia



งานติดตั้ง Segment

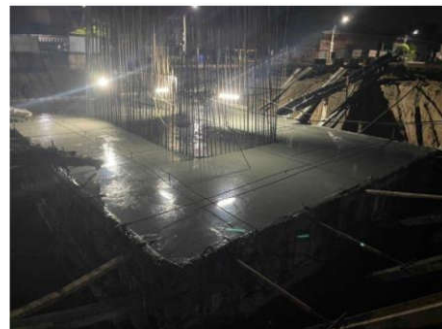
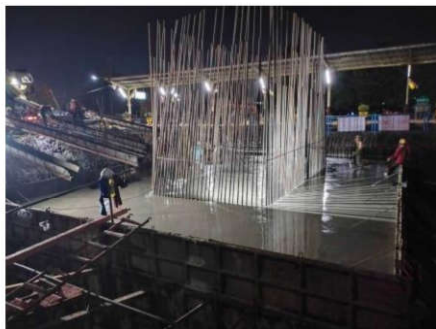
ภาพที่ 1.5-4 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-3



งาน Pile Cap & Column สำหรับทางวิ่งยกระดับ



งาน Column สำหรับสถานีรถไฟความเร็วสูง



งานผลิต Segment



งานติดตั้ง Segment



งาน Switch Beam

ภาพที่ 1.5-5 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-7





งาน Excavation



งาน Shotcrete



งาน Anchor bolt, steel support



งาน Invert Arch Filling



งาน Lining arch wall



งานติดตั้ง Water Proof



งาน Guide Wall



งาน Ground grouting

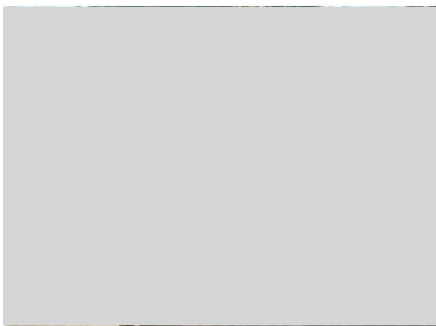
ภาพที่ 1.5-6 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-2



### การเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้าง



### งานเสาเข็มเจาะ



### การประชาสัมพันธ์โครงการฯ

ภาพที่ 1.5-7 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-6





ภาพที่ 1.5-8 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-1