

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

รัฐบาลได้มีนโยบายขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อกระจายเส้นทางการเดินทางให้สะดวกรวดเร็วและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งผู้โดยสารให้ได้ปริมาณมาก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรคับคั่งบนถนนที่มีพื้นที่จำกัด โครงข่ายรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบริการสาธารณะเพื่อช่วยประหยัดงบประมาณในการนำเข้าและสำรองเชื้อเพลิงที่มีความผันแปรด้านราคาในตลาดโลกอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งช่วยลดปริมาณสารมลพิษทางอากาศจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงและระดับเสียงของรถยนต์ในสภาพการจราจรด้วย

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2553 ได้มีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในการประชุมเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2553 ที่ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการในระยะ 10 ปีแรก (เปิดบริการภายในปี 2562) จำนวน 7 สาย ระยะทางรวม 154 กิโลเมตร โดยมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี เป็นโครงการที่ถูกบรรจุไว้ในแผนดังกล่าวด้วย

ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ได้กำหนดให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี เป็นระบบขนส่งมวลชนสายหลักที่เชื่อมฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นการรวมระบบรถไฟฟ้าสองเส้นทาง ได้แก่ เส้นทางบางส่วนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - สามเสน ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นเจ้าของโครงการ และเส้นทางทั้งหมดของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ที่สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นเจ้าของโครงการ

ต่อมาคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2554 ได้มีมติอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินการเปลี่ยนแปลงงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2552 ของโครงการศึกษาและออกแบบโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายวงแหวนรอบใน ตามแนวนนรัชดาภิเษก จำนวน 400 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจากค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เพื่อนำไปใช้ในการจัดจ้างที่ปรึกษาดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี

ผลการศึกษาทบทวนความเหมาะสมและแนวเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้า โดยเป็นความเห็นร่วมกันของ สนข. และ รฟม. กำหนดให้จุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่สถานีตลิ่งชัน โดยเชื่อมต่อกับเส้นทางจากระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (ตลิ่งชัน) ที่บริเวณสถานีรถไฟตลิ่งชัน จากนั้นใช้แนวเขตรถไฟฟ้าสายบางกอกน้อย ผ่านโรงพยาบาลศิริราช ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณเชิงสะพานพระปิ่นเกล้า ผ่านใต้ถนนราชดำเนิน แล้วเบี่ยงใช้ใต้ถนนหลานหลวง ผ่านแยกยมราชแล้วเข้าสู่แนวถนนเพชรบุรี เลี้ยวเข้าถนนราชปรารภถึงดินแดง แล้วเลี้ยวไปตามแนวถนนวิภาวดีรังสิต จากนั้นเลี้ยวขวาผ่านศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร 2 (ดินแดง) ตัดตรงไปเชื่อมกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย แล้วเบี่ยงเข้าแนวถนนพระราม 9 เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรามคำแหง ผ่านแยกลำสาลี ถนนกาญจนาภิเษก

ตัดกับถนนร่มเกล้าเขตมีนบุรีสิ้นสุดที่ทางแยกถนนสุวินทวงศ์ มีระยะทางรวม 39.8 กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งใต้ดิน 30.6 กิโลเมตร และเป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ 9.2 กิโลเมตร มีสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 30 สถานี แบ่งเป็น สถานีใต้ดิน 23 สถานี และสถานียกระดับ 7 สถานี

แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่กำหนดข้างต้น เป็นแนวเส้นทางเดิมซึ่งเกิดจากการรวมกันของโครงการรถไฟฟ้าสองโครงการ ระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - สามเสน ของ รฟม. กับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลของ สนข. ได้ถูกนำไปพิจารณาเปลี่ยนแปลงจากเส้นทางเดิมเป็นแนวเส้นทางใหม่ ช่วงตลิ่งชัน - ดินแดง ซึ่งเป็นแนวเส้นทางใหม่ตามที่กำหนดในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2553 มีระยะทางประมาณ 15.6 กิโลเมตร แนวเส้นทางนี้ยังไม่ได้มีการดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น รวมถึงการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี ระยะทางรวม 39.8 กิโลเมตร จึงมีการแบ่งการศึกษาด้านการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ แนวเส้นทางเดิมที่ รฟม. และ สนข. ได้ดำเนินการศึกษารายละเอียด ความเหมาะสม ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและออกแบบเบื้องต้นไว้แล้ว และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วในคราวประชุมเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2545 และในคราวประชุมเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2555 มีความยาวเส้นทางประมาณ 24.2 กิโลเมตร

ต่อมาได้มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าช่วงบางกะปิ - สามเสน เป็นช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - ลำสาลี - มีนบุรี โดย รฟม. ได้ว่าจ้างบริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ทำการศึกษา และจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - ลำสาลี - มีนบุรี โดยแนวเส้นทางของโครงการเริ่มจากสถานี ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย เบี่ยงเข้าแนวถนนพระรามเก้า ตัดผ่านถนนประดิษฐ์มนูธรรม เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรามคำแหง ผ่านแยกลำสาลี แยกถนนกาญจนาภิเษกไปสิ้นสุดที่แยกสุวินทวงศ์ในเขตมีนบุรี

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2558 ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ในคราวการประชุมครั้งที่ 16/2557 เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2557 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - ลำสาลี - มีนบุรี ของ รฟม. โดยให้ รฟม. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก 1-1)

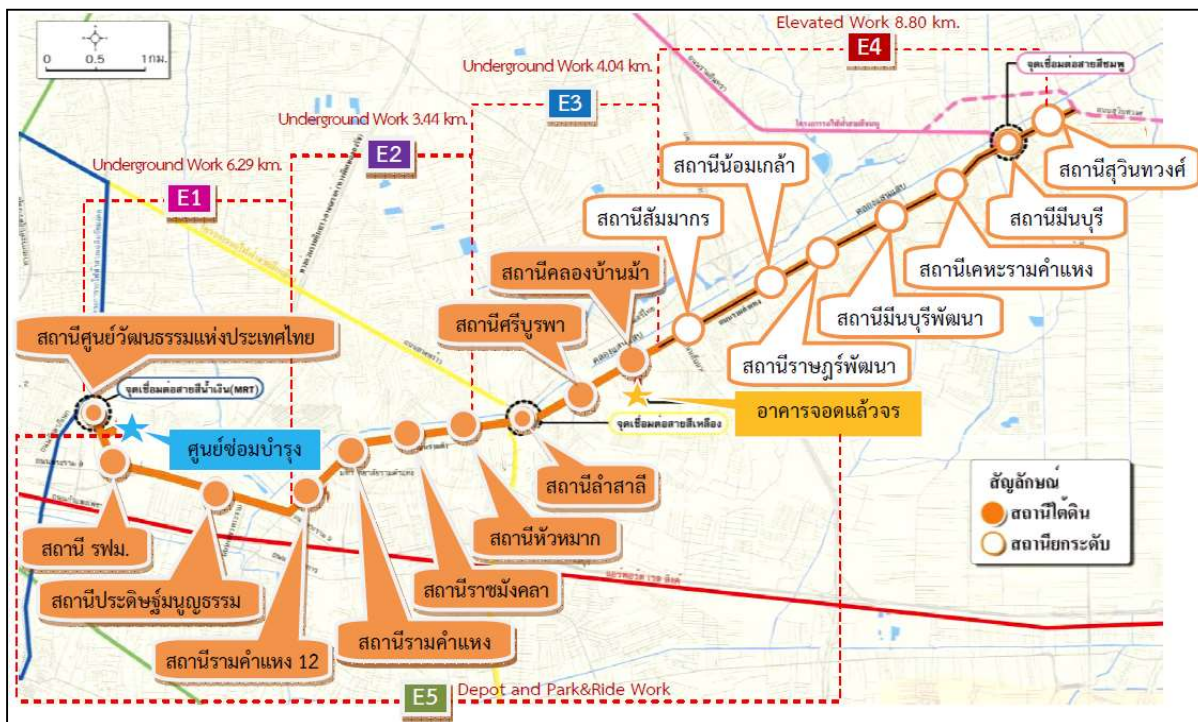
เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2558 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และมอบให้กระทรวงการคลังพิจารณาดำเนินการด้านการเงินและงบประมาณให้ถูกต้องและเป็นไปตามกฎหมาย รวมทั้งระเบียบหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไป

ต่อมาคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ 3/2562 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในคราวการประชุมครั้งที่ 13/2561 เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2561 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - ลำสาลี - มินบุรี กรณีย้ายตำแหน่งสถานีราชบุรีพัฒนา โดยให้ รฟม. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก 1-2)

1.2 รายละเอียดโครงการ

1.2.1 แนวสายทาง

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มินบุรี (สุวินทวงศ์) มีทั้งโครงสร้างใต้ดินและโครงสร้างยกระดับ ระยะทางประมาณ 22.5 กิโลเมตร เริ่มต้นเป็นโครงสร้างใต้ดินบริเวณสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยของรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ถนนรัชดาภิเษก เข้าไปในพื้นที่ รฟม. แล้วเบี่ยงตามแนวถนนพระราม 9 เลี้ยวฝั่งซ้ายของถนนลอดใต้คลองแสนแสบ ผ่านแยกประดิษฐ์มนูธรรม จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าถนนรามคำแหงไปตามแนวกิ่งกลางถนนผ่านมหาวิทยาลัยรามคำแหง แยกลำสาลี ลอดใต้คลองบ้านม้า จากนั้นโครงสร้างเปลี่ยนเป็นทางวิ่งยกระดับ ผ่านหน้าหมู่บ้านสัมมากร ข้ามทางยกระดับวังหลวงตะวันออก ผ่านแยกมัสยิด แยกลาดบัวขาว จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงมาอยู่ด้านขวา ฝั่งจากราจรขาเข้าของถนนรามคำแหงไปจนถึงสะพานข้ามแยกร่มเกล้าแล้วไปสิ้นสุดที่บริเวณแยกสุวินทวงศ์ แนวสายทางโครงการแสดงในรูปที่ 1-1



รูปที่ 1-1 แนวสายทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มินบุรี (สุวินทวงศ์)

1.2.2 สถานีรถไฟฟ้า

โครงสร้างสถานีรับ - ส่งผู้โดยสารแบ่งออกเป็นสถานีผู้โดยสารใต้ดินและสถานีผู้โดยสารยกระดับ ดังนี้

1.2.2.1 สถานีรถไฟฟ้าประเภทโครงสร้างใต้ดิน

สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินมีจำนวน 10 สถานี โดยเป็นสัญญาการก่อสร้างในลักษณะ Design & Build ได้แก่

1) สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย อยู่ใต้ถนนรัชดาภิเษกบริเวณด้านหน้าห้างเอสพลานาด สาขารัชดาภิเษก ซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย)

2) สถานี รฟม. อยู่ในพื้นที่ รฟม. ริมถนนพระราม 9 ฝั่งขาออกเมือง

3) สถานีประดิษฐานอนุธรรม อยู่บริเวณสี่แยกพระราม 9 - ประดิษฐานอนุธรรม บริเวณทางเข้า วัดพระรามเก้ากาญจนาภิเษก

4) สถานีรามคำแหง 12 อยู่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ สาขารามคำแหง

5) สถานีรามคำแหง อยู่บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง

6) สถานีราชมณฑล อยู่บริเวณหน้าสนามกีฬาห้วยหมาก (ราชมณฑลกีฬาสถาน)

7) สถานีห้วยหมาก อยู่บริเวณหน้าโรงพยาบาลรามคำแหง

8) สถานีลำสาลี อยู่บริเวณแยกลำสาลี ซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง

9) สถานีศรีบูรพา อยู่บริเวณสามแยกถนนรามคำแหงตัดถนนศรีบูรพา (แยกบ้านม้า) หน้าห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีเอ็กซ์ตร้า สาขาสุขาภิบาล 3

10) สถานีคลองบ้านม้า อยู่ระหว่างซอยรามคำแหง 92 กับซอยรามคำแหง 94 หน้าพื้นที่ก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วเสร็จฝั่งขาเข้าเมือง

1.2.2.2 สถานีรถไฟฟ้าประเภทโครงสร้างยกระดับ

โครงสร้างสถานีรับ - ส่งผู้โดยสารบนโครงสร้างยกระดับมีจำนวน 7 สถานี ได้แก่

1) สถานีสัมมากร อยู่บริเวณหน้าหมู่บ้านสัมมากร เป็นสถานียกระดับตั้งอยู่บนแนวเกาะกลางถนนแบบพิเศษ ซึ่งจะมีความกว้างของสถานีแคบกว่าสถานียกระดับที่ตั้งอยู่บนเกาะกลางถนนรามคำแหงสถานีอื่นๆ รูปที่ 1-2

2) สถานีน้อมเกล้า อยู่บริเวณหน้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาน้อมเกล้า ถนนรามคำแหง

3) สถานีราษฎร์พัฒนา อยู่บริเวณระหว่างซอยรามคำแหง 159/1 กับซอยรามคำแหง 163

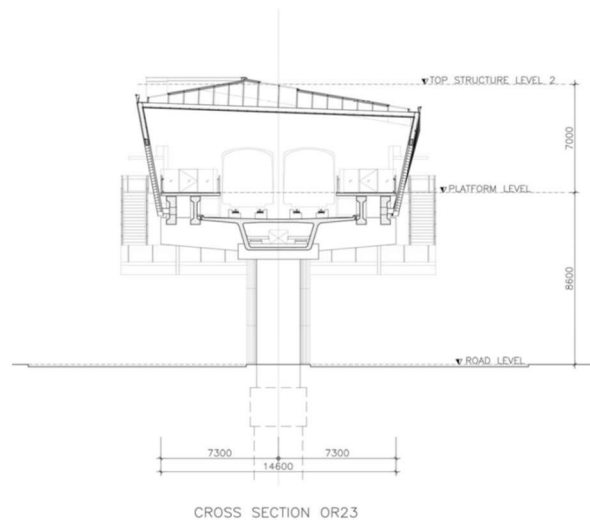
4) สถานีมีนพัฒนา อยู่บริเวณหน้าทางเข้าวัดบางเพ็งใต้ ตรงข้ามหมู่บ้านธรากร

5) สถานีเคหะรามคำแหง อยู่บริเวณปากซอยรามคำแหง 184 ใกล้การเคหะรามคำแหง มีนบุรี

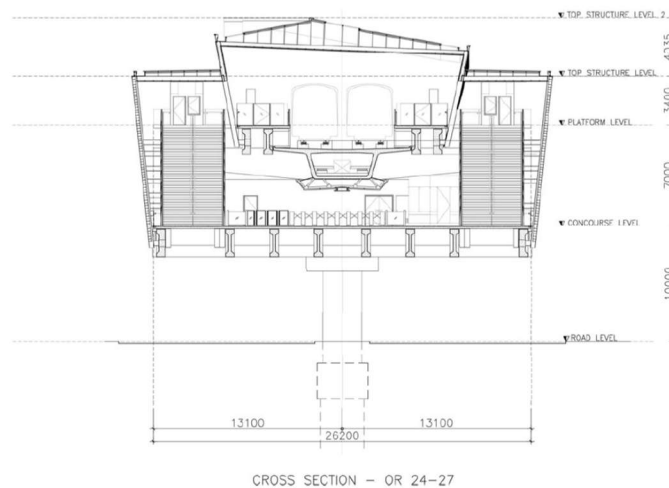
6) สถานีมีนบุรี อยู่เลยสะพานรถยนต์ข้ามคลองสองต้นนุ่นไปประมาณ 180 เมตร ซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี

7) สถานีสุวินทวงศ์ อยู่ก่อนถึงทางแยกสุวินทวงศ์ประมาณ 450 - 500 เมตร

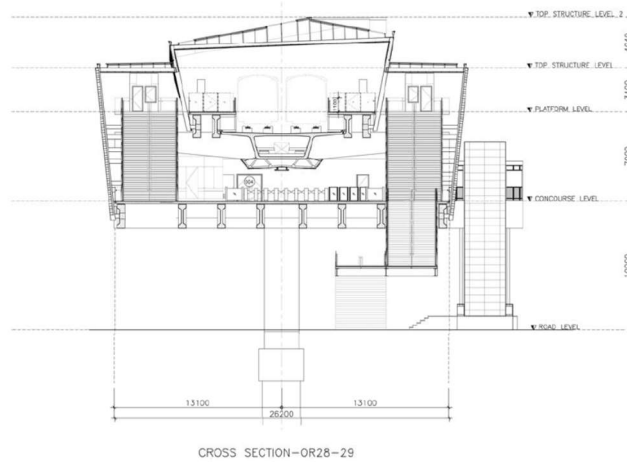
รูปแบบโครงสร้างของสถานีนี้ร่มเกล้า สถานีราษฎร์พัฒนา สถานีมีนพัฒนา และสถานีเคหะรามคำแหง ซึ่งเป็นสถานียกระดับตั้งอยู่บนเกาะกลางถนนบนถนนรามคำแหง รูปแบบโครงสร้างแสดงในรูปที่ 1-3 ส่วนสถานีมีนบุรีและสถานีสุวินทวงศ์ เป็นสถานียกระดับตั้งอยู่ริมถนนรามคำแหง รูปแบบโครงสร้างแสดงในรูปที่ 1-4



รูปที่ 1-2 รูปตัดตามขวางสถานี ประเภทโครงสร้างยกระดับแบบพิเศษ



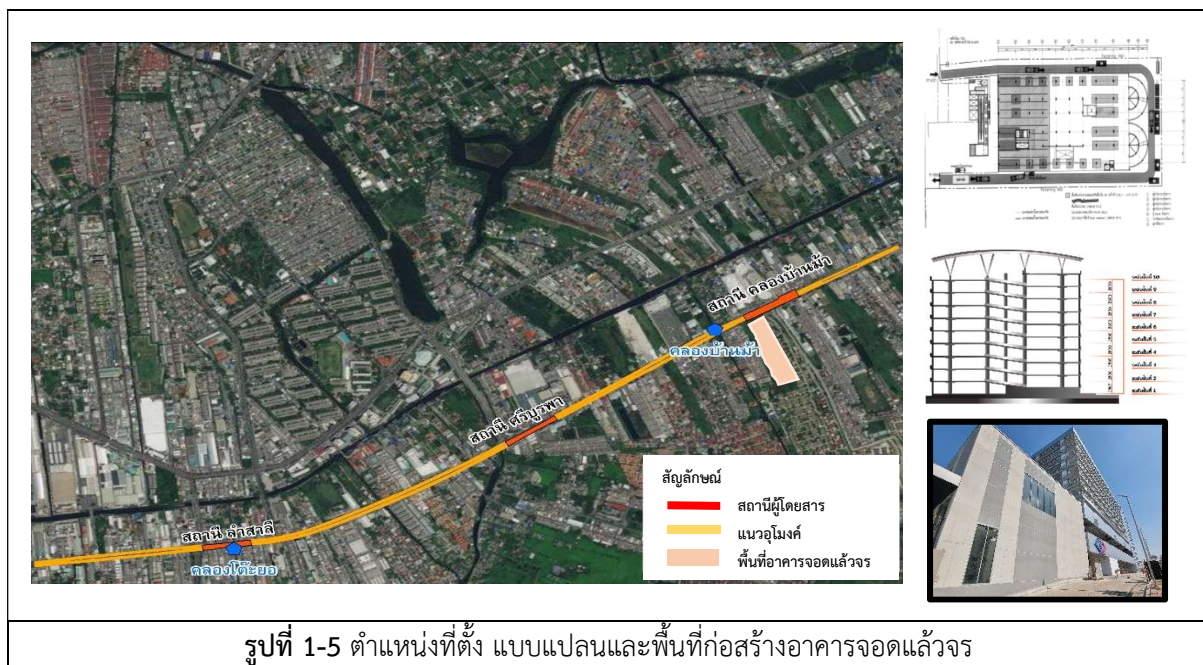
รูปที่ 1-3 รูปตัดตามขวางสถานี ประเภทโครงสร้างยกระดับแบบตั้งบนเกาะกลางถนน



รูปที่ 1-4 รูปตัดตามขวางสถานี ประเภทโครงสร้างยกระดับแบบตั้งริมถนน

1.2.3 อาคารจอดแล้วจร

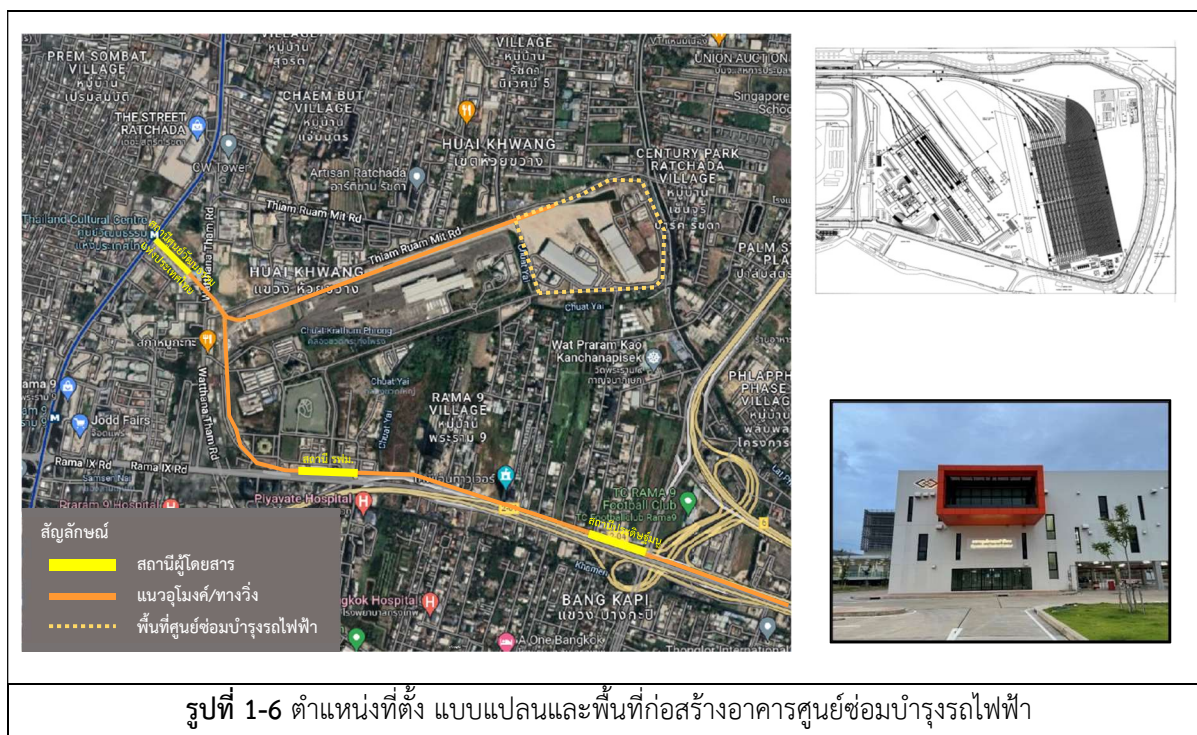
รูปแบบเป็นอาคารจอดรถยนต์สูง 10 ชั้น ตั้งอยู่บนพื้นที่ประมาณ 6 ไร่บริเวณสถานีคลองบ้านม้า ฝั่งขาเข้าเมือง ถนนรามคำแหง เป็นอาคารให้บริการจอดรถยนต์ 1,200 คัน มีทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารจอดแล้วจร กับอาคารสถานีคลองบ้านม้า แสดงในรูปที่ 1-5



รูปที่ 1-5 ตำแหน่งที่ตั้ง แบบแปลนและพื้นที่ก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร

1.2.4 ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

รูปแบบเป็นอาคารยกระดับปานกลาง มีแนวทางวิ่งเชื่อมต่อกันระหว่างทางวิ่งรถไฟฟ้าใต้ดินกับอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ใช้สำหรับพักรถไฟฟ้า ทำความสะอาดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ตั้งอยู่บนพื้นที่ประมาณ 155 ไร่ ในพื้นที่ของ รฟม. ทางฝั่งตะวันออก ระหว่างถนนพระราม 9 กับถนนเทียนร่วมมิตร แสดงในรูปที่ 1-6



ศูนย์ซ่อมบำรุงมีพื้นที่ประมาณ 155 ไร่ ตั้งอยู่บนพื้นที่ของ รฟม. ติดกับโรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล โดยภายในศูนย์ซ่อมบำรุง ประกอบด้วยอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้แก่ อาคารบริหารและศูนย์ควบคุมกลางการเดินรถ (Administration/OCC Building) สถานีไฟฟ้าย่อยรับไฟฟ้าหลักจากการไฟฟ้านครหลวง (Bulk Substation) อาคารโรงซ่อมบำรุงหลัก (Main Workshop) สำหรับซ่อมบำรุงขบวนรถไฟฟ้า อาคารโรงซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐาน (Infra - structure Maintenance Workshop) สำหรับซ่อมบำรุงองค์ประกอบอื่นๆ ของโครงการที่ไม่ใช่ขบวนรถไฟฟ้า ได้แก่ โครงสร้างทางวิ่ง ระบบราง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบจ่ายไฟฟ้า ระบบสื่อสาร ระบบประกอบอาคาร ฯลฯ อาคารและโครงสร้างอื่นๆ ได้แก่ อาคารเก็บรักษาขบวนรถไฟฟ้าโรงล้างขบวนรถไฟฟ้าอัตโนมัติ พื้นที่ล้างขบวนรถด้วยแรงงานพนักงานโรงเจียรล้อรถไฟฟ้ารางทดสอบอาคารเก็บวัสดุอันตรายอาคารบำบัดน้ำเสียโรงเก็บขยะถนนภายในและพื้นที่จอดรถยนต์บ้อม/อาคารรักษาความปลอดภัยพื้นที่หนองน้ำ และ แนวคันดินกั้นน้ำและรั้วรอบพื้นที่ทั้งหมด

1.3 การดำเนินการโครงการ

การดำเนินการของโครงการ มีรายละเอียดการดำเนินการ ดังนี้ (แผนการดำเนินงานของ รฟม. ณ สิ้นเดือน ธันวาคม 2566)

1.3.1 งานสำรวจสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม 2559 ถึงเดือน ตุลาคม 2562

1.3.2 งานจัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ ดำเนินการระหว่างเดือนพฤษภาคม 2559 ถึงเดือนพฤษภาคม 2560

1.3.3 งานจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ ดำเนินการระหว่างเดือนพฤษภาคม 2559 ถึงเดือน กุมภาพันธ์ 2560

1.3.4 งานก่อสร้างงานโยธิตามสัญญา ดำเนินการก่อสร้างเดือนพฤษภาคม 2560 ถึงเดือนมิถุนายน 2566

1.3.5 งานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานเดินรถ มีแผนดำเนินการระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2567 ถึงเดือนพฤษภาคม 2571

1.4 การก่อสร้างและการควบคุมงาน

1.4.1 สัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธา

รฟม. ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มินบุรี (สุวินทวงศ์) รวมทั้งสิ้น 6 สัญญา ดังนี้

1) สัญญา 1 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - รามคำแหง 12 ระยะทาง 6.29 กิโลเมตร รวม 3 สถานี ดำเนินการโดยกิจการร่วมค้า ซีเคเอสที (CKST Joint Venture) ซึ่งเป็นผู้รับจ้างร่วมกันระหว่าง บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) กับบริษัท ซิโน - ไทยเอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) โดยสัญญาว่าจ้างก่อสร้างงานโยธาได้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed) เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560 และสิ้นสุดเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2565

2) สัญญา 2 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงรามคำแหง 12 - หัวหมาก ระยะทาง 3.44 กิโลเมตร รวม 4 สถานี ดำเนินการโดยกิจการร่วมค้า ซีเคเอสที ซึ่งเป็นผู้รับจ้างร่วมกันระหว่าง บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) กับบริษัท ซิโน - ไทยเอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) โดยสัญญาว่าจ้างก่อสร้างงานโยธาได้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed) เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560 และสิ้นสุดเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2565

3) สัญญา 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงหัวหมาก - คลองบ้านม้า ระยะทาง 4.04 กิโลเมตร รวม 3 สถานี ดำเนินการโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) โดยสัญญาว่าจ้างก่อสร้างงานโยธาได้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed) เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560 และสิ้นสุดเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2565

4) สัญญา 4 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงคลองบ้านม้า- มินบุรี(สุวินทวงศ์) ระยะทาง 8.80 กิโลเมตร รวม 7 สถานี ดำเนินการโดยบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) โดยสัญญาว่าจ้างก่อสร้างงานโยธาได้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed) เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560 และสิ้นสุดเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2566

5) สัญญา 5 งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร ประกอบด้วยงานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง โรงซ่อมบำรุงศูนย์ควบคุมการเดินรถ โรงจอดรถไฟฟ้า บริเวณสำนักงาน รฟม. ถนนพระราม 9 ห้วยขวาง และอาคารจอดแล้วจรจำนวน 1 แห่ง บริเวณคลองบ้านม้า ถนนรามคำแหง ดำเนินการโดยกิจการร่วมค้า ซีเคเอสที ซึ่งเป็นผู้รับจ้างร่วมกันระหว่าง บริษัท ซี. การช่าง จำกัด (มหาชน) กับบริษัท ซีโน - ไทยเอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) โดยสัญญาว่าจ้างก่อสร้างงานโยธาได้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed) เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560 และสิ้นสุดเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2565

6) สัญญา 6 งานออกแบบควบคุมงานก่อสร้างระบบราง ประกอบด้วยงานออกแบบควบคุมงานก่อสร้างงานระบบราง ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ซึ่งเป็นระบบรางของทางวิ่งรถไฟฟ้าและระบบรางภายในศูนย์ซ่อมบำรุง งานติดตั้งรางทางวิ่ง รางจ่ายกระแสไฟฟ้าและงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการโดยบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) โดยสัญญาว่าจ้างก่อสร้างงานโยธาได้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed) เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560 และสิ้นสุดเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2566

ทั้งนี้สัญญางานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดินทั้งหมดเป็นสัญญาจ้างการก่อสร้างในรูปแบบที่ให้ผู้รับจ้างออกแบบและดำเนินการก่อสร้าง (Design and build)

1.4.2 สัญญาจ้างกลุ่มที่ปรึกษากำกับการดำเนินงานโครงการ

รฟม. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มที่ปรึกษา เพื่อควบคุมกำกับการดำเนินงานโครงการ (Project Implementation Consultant : PIC) นำโดยบริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด (มหาชน)

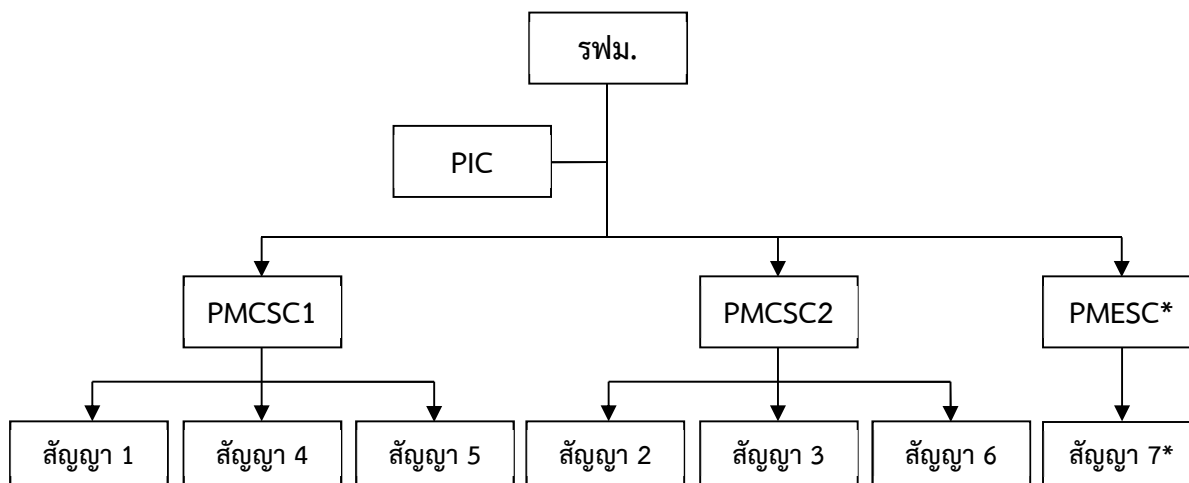
1.4.3 สัญญาจ้างกลุ่มที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา

รฟม. ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ประกอบไปด้วย

1) กลุ่มที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา 1 (Project Management and Construction Supervision Consultant : PMSC1) นำโดยบริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด ควบคุมกำกับการดำเนินงานก่อสร้างผู้รับจ้าง 3 สัญญา ได้แก่ สัญญา 1 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - รามคำแหง 12 สัญญา 4 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงคลองบ้านม้า - สุวินทวงศ์ และสัญญา 5 งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร

2) กลุ่มที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา 2 (Project Management and Construction Supervision Consultant : PMSC2) นำโดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด ควบคุมกำกับการดำเนินงานก่อสร้างผู้รับจ้าง 3 สัญญา ได้แก่ สัญญา 2 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงรามคำแหง 12 - หัวหมาก สัญญา 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงหัวหมาก - คลองบ้านม้า และสัญญา 6 งานออกแบบและก่อสร้างระบบรางรถไฟฟ้าตลอดแนวสายทางโครงการ และในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง

ผังการบริหารงานโครงการก่อสร้างแสดงไว้ในรูปที่ 1-7



รูปที่ 1-7 ฝั่งบริหารงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - ลำสาลี - มีนบุรี

หมายเหตุ * รฟม. จะดำเนินการสรรหาผู้รับจ้างสัญญา 7 งานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานเดินรถ และที่ปรึกษา PMESC สำหรับควบคุมงานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า งานทดลองเดินรถไฟฟ้า ตามแผนการดำเนินงานต่อไป

1.4.4 สัญญาจ้างงานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานเดินรถ

เนื่องจาก รฟม. ได้คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการฯ แล้วเสร็จตั้งแต่เดือนกันยายน 2565 แต่อย่างไรก็ตามในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2566 กระทรวงคมนาคมได้ถอนเรื่องดังกล่าว เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ให้ความเห็นว่า การดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการฯ ยังมีดีความที่อยู่ระหว่างรอการพิจารณา เห็นควรรอให้การพิจารณาคดีได้ข้อยุติก่อน จึงเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอผลพิจารณาของศาลปกครองก่อนเสนอผลการคัดเลือกต่อกระทรวงคมนาคมอีกครั้งหนึ่ง

ตามแผนการดำเนินงานของ รฟม. (ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2566) ผู้รับจ้างสัญญา 7 จะเริ่มงานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าในเดือนพฤศจิกายน 2567 โดยเป็นงานที่จะต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA โครงการฯ ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าว รฟม. จะควบคุมกำกับให้ผู้รับจ้างสัญญา 7 ดำเนินการตามมาตรการฯ ดังกล่าว และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ นำเสนอ รฟม. พิจารณา เพื่อให้ รฟม. เสนอรายงานต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาต่อไป

1.5 ความก้าวหน้างานก่อสร้างโครงการ

รฟม. ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างการก่อสร้างงานโยธาทั้งหมด 6 สัญญา ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2560 และได้รับแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed) เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2560

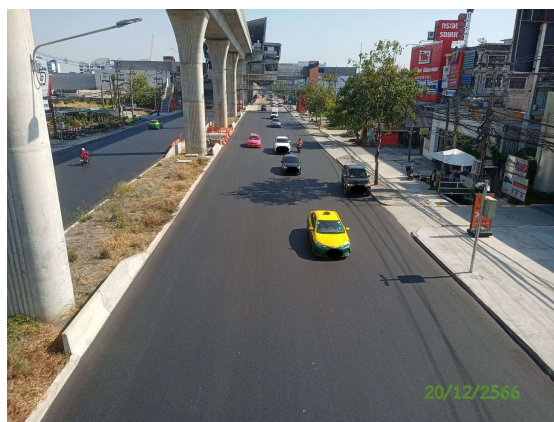
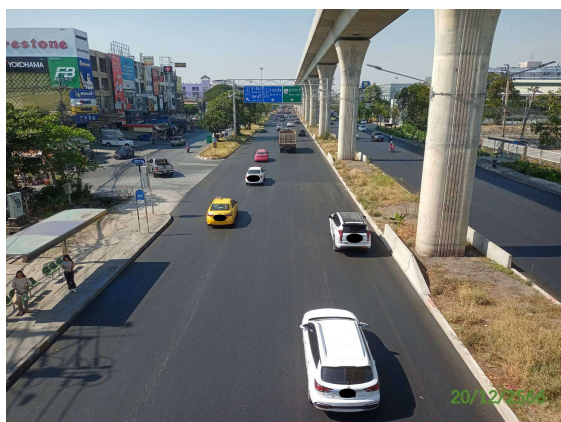
หลังจากได้รับแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงานแล้ว ผู้รับจ้างทุกสัญญาได้เริ่มปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องตามข้อกำหนดงานโดยลำดับแรกผู้รับจ้างได้นำเสนอแผนการจัดการและติดตามตรวจสอบสิ่งแวดล้อม (Environmental Management Plan หรือ EMP) ซึ่งเป็นแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมดที่สอดคล้องกับข้อเสนอแนะในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งผู้รับจ้างทุกรายต้องนำไปปฏิบัติตามตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง

ทั้งนี้ ผู้รับจ้างสัญญา 1 สัญญา 2 และสัญญา 5 โดยกิจการร่วมค้า ซีเคเอสที และผู้รับจ้างสัญญา 3 โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ได้สิ้นสุดสัญญาการก่อสร้างงานโยธาแล้ว เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2565

สำหรับผู้รับจ้างสัญญา 4 และสัญญา 6 โดยบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้สิ้นสุดสัญญาการก่อสร้างงานโยธาเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2566 และวันที่ 24 เมษายน 2566 ตามลำดับ ซึ่งได้ว่าจ้างบริษัท เอส ที เอส กรีน จำกัด เป็นที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงาน EMP อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566 ผู้รับจ้างสัญญา 4 อยู่ระหว่างการคืนสภาพพื้นที่ของถนนรามคำแหงให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) ภายหลังจากงานก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ แล้วเสร็จ จึงทำให้ยังคงมีงานปรับปรุงพื้นผิวจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมใต้พื้นที่โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า รวมทั้งงานปลูกพันธุ์ไม้บริเวณเกาะกลางใต้พื้นที่โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า โดยเป็นงานที่ รฟม. ต้องได้รับความเห็นชอบรูปแบบการปรับปรุงพื้นผิวจราจรและรูปแบบการปลูกพันธุ์ไม้จาก กทม. ก่อนดำเนินการ จึงทำให้งานดังกล่าวเป็น Outstanding works ที่ต้องดำเนินการภายหลังสิ้นสุดสัญญาการก่อสร้างงานโยธา



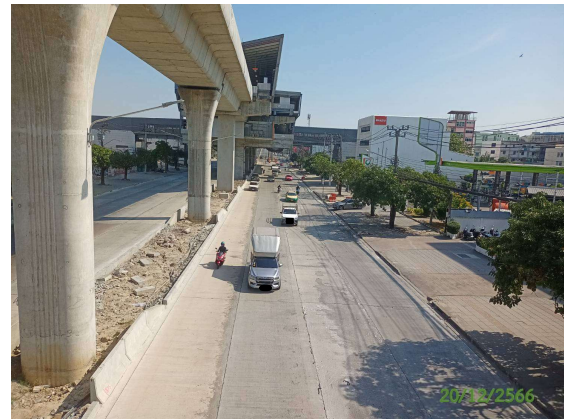
รูปที่ 1-8 สภาพพื้นที่บริเวณทางวิ่งยกระดับระหว่างจุดเริ่มต้นโครงการถึงสถานีสัมมาร



รูปที่ 1-9 สภาพพื้นที่บริเวณทางวิ่งยกระดับระหว่างสถานีสัมมารถึงสถานีอ่อนเกล้า



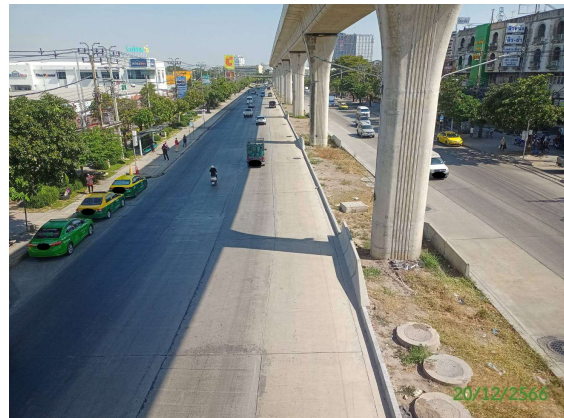
รูปที่ 1-10 สภาพพื้นที่บริเวณทางวิ่งยกระดับระหว่างสถานีน้อมเกล้าถึงสถานีราชบุรีพัฒนา



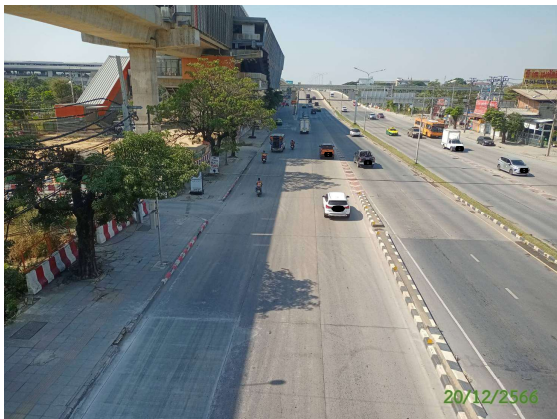
รูปที่ 1-11 สภาพพื้นที่บริเวณทางวิ่งยกระดับระหว่างสถานีราชบุรีพัฒนาถึงสถานีมีนพัฒนา



รูปที่ 1-12 สภาพพื้นที่บริเวณทางวิ่งยกระดับระหว่างสถานีมีนพัฒนาถึงสถานีเคหะรามคำแหง



รูปที่ 1-13 สภาพพื้นที่บริเวณทางวิ่งยกระดับระหว่างสถานีเคหะรามคำแหงถึงสถานีมีนบุรี



รูปที่ 1-14 สภาพพื้นที่บริเวณทางวิ่งยกระดับระหว่างสถานีมีนบุรีถึงสถานีสุวินทวงศ์



รูปที่ 1-15 สภาพพื้นที่บริเวณทางวิ่งยกระดับระหว่างสถานีสุวินทวงศ์ถึงจุดสิ้นสุดโครงการ

1.6 ความเป็นมาของการจัดทำรายงาน

ผู้รับจ้างได้สิ้นสุดสัญญาการก่อสร้างงานโยธาตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2566 แต่เนื่องจากยังคงอยู่ระหว่างการคืนสภาพพื้นที่ของถนนรามคำแหงให้ กทม. ภายหลังจากงานก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ แล้วเสร็จ ทำให้ยังคงมีงานปรับปรุงพื้นผิวจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมใต้พื้นที่โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า รวมทั้งงานปลูกพันธุ์ไม้บริเวณเกาะกลางใต้พื้นที่โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า โดยเป็นงานที่ รฟม. ต้องได้รับความเห็นชอบรูปแบบการปรับปรุงพื้นผิวจราจรและรูปแบบการปลูกพันธุ์ไม้จาก กทม. ก่อนดำเนินการ จึงทำให้งานดังกล่าวเป็น Outstanding works ที่ต้องดำเนินการภายหลังสิ้นสุดสัญญาการก่อสร้างงานโยธา

อย่างไรก็ตามงานปรับปรุงพื้นผิวจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมใต้พื้นที่โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า รวมทั้งงานปลูกพันธุ์ไม้บริเวณเกาะกลางใต้พื้นที่โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า เป็นงานที่ผู้รับจ้างต้องดำเนินการคืนสภาพพื้นที่เมื่องานก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของโครงการฯ ดังนั้น จึงได้มีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังกล่าวในช่วงเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566 นำเสนอ รฟม. พิจารณา เพื่อ รฟม. จะได้เสนอรายงานต่อ สผ. พิจารณาต่อไป

1.7 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Mitigation Measures) ในระยะก่อสร้าง
- 2) เพื่อจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

1.8 แผนการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ได้ดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรการต่างๆ ที่ได้กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของโครงการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบแล้วอย่างเคร่งครัด โดยมีลักษณะงานที่ต้องดำเนินการ ดังนี้

1.8.1 งานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เป็นการดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของผู้รับจ้างภายหลังการก่อสร้างงานโยธาสิ้นสุดตามสัญญาเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2566

1.8.2 งานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากโครงการได้ดำเนินการกิจกรรมงานก่อสร้างแล้วเสร็จตามสัญญาการก่อสร้างงานโยธาเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2566 จึงไม่มีการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ หากเริ่มงานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานเดินรถ สัญญา 7 รฟม. จะดำเนินงานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ต่อไป