

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง ประเภทรถไฟทางคู่ขนาดราง 1.0 เมตร ซึ่งเป็นการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางและตอนบน เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมทางรางจากสถานีบ้านไผ่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น มุ่งไปทางทิศตะวันออก ผ่านพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดยโสธร จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดนครพนม ไปสิ้นสุดที่สะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม มีความยาวของแนวเส้นทางทั้งหมด 354.783 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 30 แห่ง และชุมทางรถไฟ 1 แห่ง

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 3/2563 เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2563 ตามหนังสือของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ ทส (กกวล) 1009/ว7514 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2563 และในปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ในระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงการ โดยแบ่งงานก่อสร้างออกเป็น 2 ช่วงตอน และได้จ้างกลุ่มบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างแยกเป็น 2 สัญญาตามช่วงตอนต่างๆ รายละเอียดดังนี้

- สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ – ขอนแก่น อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ประมาณ กม.411+075 เป็น กม.0+000 ของโครงการ ถึง กม.177+500 รวมระยะทาง 177.50 กิโลเมตร โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้าง กิจการร่วมค้า เอเอส – ช.ทวี แอนด์ แอสโซซิเอทส์ เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างสัญญาที่ 1 มีกำหนดการเริ่มต้นการก่อสร้างเมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2566 สิ้นสุดการก่อสร้างวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2570 รวมระยะเวลาก่อสร้าง 1,440 วัน (48 เดือน)

- สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3 มีจุดเริ่มต้นโครงการต่อจากสัญญาที่ 1 บริเวณหนองพอก (กม. 177+500) จุดสิ้นสุดโครงการบริเวณสะพานมิตรภาพ 3 (กม. 354+783) รวมระยะทาง 177.28 กิโลเมตร (กม.177+500 ถึง กม.354+783) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้าง กิจการร่วมค้า ยูนิค ให้เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างสัญญาที่ 2 เริ่มต้นงานตามสัญญาเมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ.2566 สิ้นสุดงานตามสัญญาวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2570 รวมระยะเวลาก่อสร้าง 1,440 วัน (48 เดือน)

เพื่อให้การดำเนินการตามมาตรการที่ได้รับความเห็นชอบเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือเห็นชอบ ผู้รับจ้างงานก่อสร้างสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 คือ กิจการร่วมค้า เอเอส – ช.ทวี แอนด์ แอสโซซิเอทส์ และกิจการร่วมค้า ยูนิค จึงได้มอบหมายให้ บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม นำเสนอต่อผู้รับจ้างงานก่อสร้างทั้ง 2 สัญญา และผู้รับจ้างงานก่อสร้างนำเสนอต่อ รฟท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยรายงานฉบับนี้เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.2 องค์ประกอบของโครงการ

1.2.1 ลักษณะโครงการ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม เป็นโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เส้นทางใหม่ ขนาดราง 1.0 เมตร เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมทางรางจากสถานีบ้านไผ่ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ไปยังพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดยโสธร จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดนครพนม มีความยาวของแนวเส้นทางทั้งหมดประมาณ 354.783 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 30 แห่งและชุมทางรถไฟ 1 แห่ง โดยมีลานบรรทุกตู้สินค้า (Freight Platform) จำนวน 3 แห่งและย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) จำนวน 3 แห่ง

1.2.2 แนวเส้นทางรถไฟ

แนวเส้นทางโครงการมีระยะทางทั้งสิ้น 354.783 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางที่ชุมทางบ้านหนองแวงไร่ ตำบลในเมือง อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น (โดยเชื่อมต่อกับรางรถไฟเดิมจากสถานีบ้านไผ่) มุ่งไปทางทิศตะวันออก ผ่านจังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดยโสธร และเลี้ยวซ้ายวิ่งเลียบแม่น้ำโขงเข้าสู่จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดนครพนม ไปสิ้นสุดที่สะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองจังหวัดนครพนม โดยแนวเส้นทางโครงการผ่านพื้นที่ 6 จังหวัด 19 อำเภอ และ 70 ตำบล (รูปที่ 1.2.2-1) ได้แก่

- 1) จังหวัดขอนแก่น ประกอบด้วย อำเภอบ้านไผ่
- 2) จังหวัดมหาสารคาม ประกอบด้วย อำเภอโกสุมพิสัย อำเภอบรบือ และอำเภอเมืองมหาสารคาม
- 3) จังหวัดร้อยเอ็ด ประกอบด้วย อำเภอศรีสมเด็จ อำเภอเมืองร้อยเอ็ด อำเภอจังหาร อำเภอเชียงขวัญ อำเภอโพธิ์ชัย อำเภอโพธิ์ทอง อำเภอเมยวดี และอำเภอหนองพอก
- 4) จังหวัดยโสธร ประกอบด้วย อำเภอเลิงนกทา
- 5) จังหวัดมุกดาหาร ประกอบด้วย อำเภอนิคมน้ำสวาย อำเภอเมืองมุกดาหาร และอำเภอหว้านใหญ่

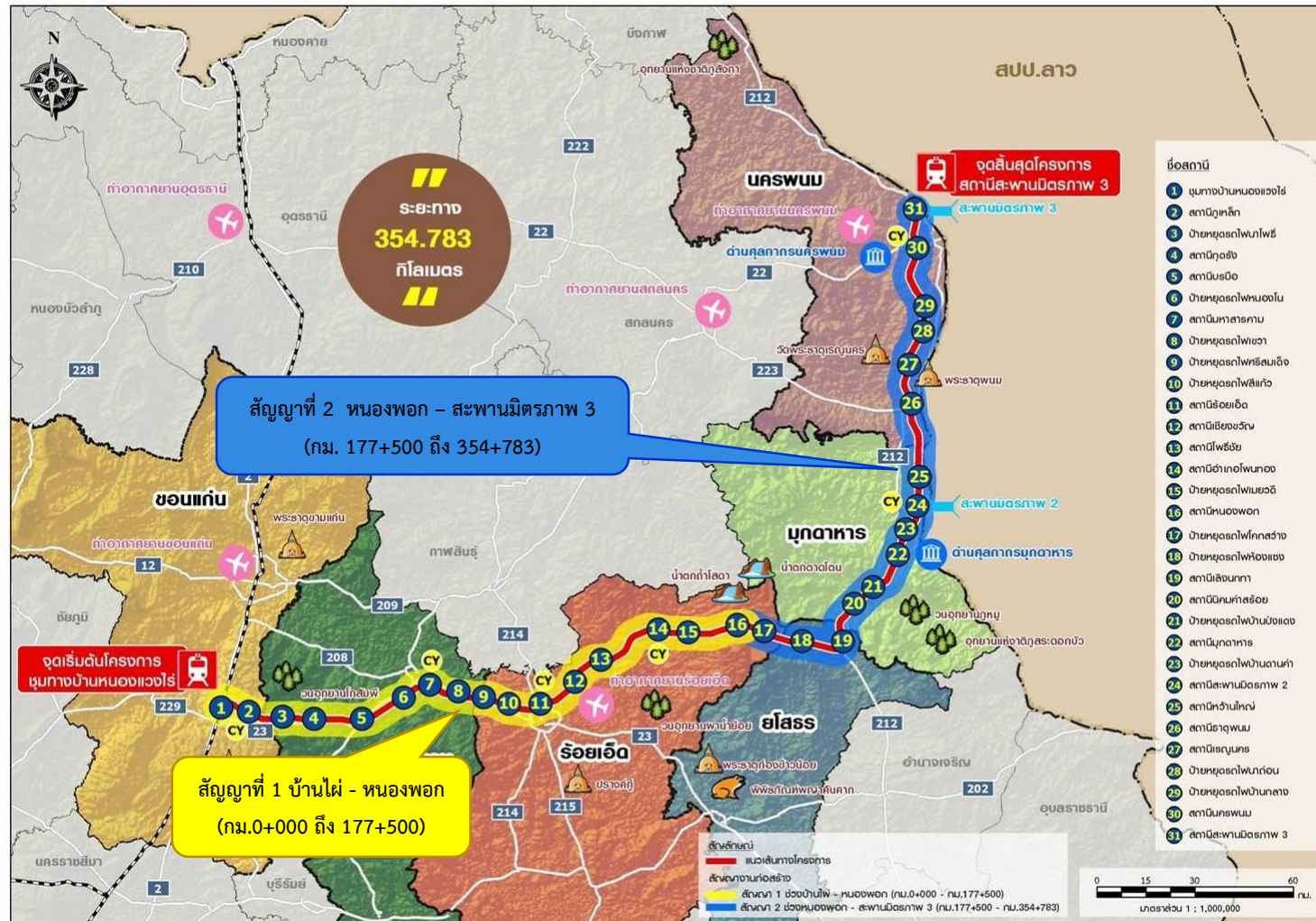
6) จังหวัดนครพนม ประกอบด้วย อำเภอธาตุพนม อำเภอเรณูนคร และอำเภอเมืองนครพนม

สัญญาที่ 1 จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ประมาณ กม.411+075 เป็น กม.0+000 ของโครงการและสิ้นสุดที่ กม.177+500 บริเวณอำเภอหนองพอก จังหวัดร้อยเอ็ด รวมระยะทาง 177.50 กิโลเมตร

สัญญาที่ 2 จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงสถานีหนองพอก (กม. 177+500) ถึงสะพานมิตรภาพ 3 (กม. 354+783) รวมระยะทาง 177.28 กิโลเมตร (กม.177+500 ถึง กม.354+783) ประกอบด้วย คั่นทางรถไฟระยะทาง 168.15 กิโลเมตร และสะพานรถไฟระยะทาง 9.13 กิโลเมตร

แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ตามสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 แสดงดังรูปที่ 1.2.2-2





รูปที่ 1.2.2-2 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2

1.2.3 ตำแหน่งย่านสถานีและย่านวางสินค้า

1.2.3.1 ตำแหน่งย่านสถานี

แนวเส้นทางของโครงการ มีสถานีทั้งหมด 30 แห่ง และชุมทางรถไฟ 1 แห่ง (ตารางที่ 1.2.3-1 และรูปที่ 1.2.2-1)

ตารางที่ 1.2.3-1 แนวเส้นทางของโครงการ ตำแหน่งย่านสถานี และย่านขนส่งสินค้าของโครงการ

พื้นที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน			สถานี/ป้ายหยุด/ชุมทาง	ย่านสถานี	ย่านขนส่งสินค้า
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล			
1. ขอนแก่น	1. บ้านไผ่	1. บ้านไผ่ 2. ในเมือง 3. ภูเหล็ก 4. หินตั้ง	1. ชุมทางบ้านหนองแวงไร่ 2. สถานีภูเหล็ก	ชุมทาง เล็ก	ลานบรรทุกตู้สินค้า
2. มหาสารคาม	2. กุดรัง	5. นาโพธิ์ 6. กุดรัง	3. ป้ายหยุดรถไฟนาโพธิ์ 4. สถานีกุดรัง	ป้ายหยุด เล็ก	
	3. บรบือ	7. หนองสิม 8. บรบือ 9. หนองโก	5. สถานีบรบือ	กลาง	
	4. เมืองมหาสารคาม	10. แก่งเลิงจาน 11. หนองโน 12. แวงนาง 13. เขวา 14. ห้วยแอ่ง	6. ป้ายหยุดรถไฟหนองโน 7. สถานีมหาสารคาม 8. ป้ายหยุดรถไฟเขวา	ป้ายหยุด ใหญ่ ป้ายหยุด	ลานบรรทุกตู้สินค้า
3. ร้อยเอ็ด	5. ศรีสมเด็จ	15. โพธิ์ชัย	9. ป้ายหยุดรถไฟศรีสมเด็จ	ป้ายหยุด	
	6. เมืองร้อยเอ็ด	16. สีแก้ว 17. หนองแวง	10. ป้ายหยุดรถไฟสีแก้ว	ป้ายหยุด	
	7. จันทาร	18. ยางใหญ่	11. สถานีร้อยเอ็ด	ใหญ่	ย่านกองเก็บตู้สินค้า
	8. เชียงขวัญ	19. หมูม่น 20. บ้านเชียง 21. เชียงขวัญ 22. พระธาตุ	12. สถานีเชียงขวัญ	เล็ก	
	9. โพธิ์ชัย	23. สะอาด 24. ดอนโอง 25. เชียงใหม่	13. สถานีโพธิ์ชัย	เล็ก	

ตารางที่ 1.2.3-1 (ต่อ) แนวเส้นทางของโครงการ ตำแหน่งย่านสถานี และย่านขนส่งสินค้าของโครงการ

พื้นที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน			สถานี/ป้ายหยุด/ชุมทาง	ย่านสถานี	ย่านขนส่งสินค้า
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล			
3. ร้อยเอ็ด (ต่อ)	10. โพนทอง	26. อุ่มเม่า 27. โพธิ์ศรีสว่าง 28. โพธิ์ทอง 29. แวง 30. วังสามัคคี	14. สถานีอำเภอโพนทอง	กลาง	ลานบรรทุกตู้สินค้า
	11. เมยวดี	31. ชุมพร			
	12. หนองพอก	32. กกโพธิ์ 33. หนองพอก 34. รอบเมือง 35. โคกสว่าง 36. ฝาน้ำย้อย	15. ป้ายหยุดรถไฟเมยวดี 16. สถานีหนองพอก 17. ป้ายหยุดรถไฟโคกสว่าง	ป้ายหยุด เล็ก ป้ายหยุด	
4. ยโสธร	13. เลิงนกทา	37. ห้างแสง 38. กุดเชียงหมี 39. สามัคคี 40. กุดแห่	18. ป้ายหยุดรถไฟห้างแสง 19. สถานีเลิงนกทา	ป้ายหยุด กลาง	
5. มุกดาหาร	14. นิคมคำสร้อย	41. โชคชัย 42. นิคมคำสร้อย 43. นากอก 44. กกแดง 45. หนองแวง	20. สถานีนิคมคำสร้อย 21. สถานีนิคมคำสร้อย	เล็ก เล็ก	
	15. เมืองมุกดาหาร	46. นาโสก 47. คำอาฮวน 48. มุกดาหาร 49. บางทรายใหญ่	22. สถานีมุกดาหาร 23. ป้ายหยุดรถไฟบ้านดำนาคำ 24. สถานีสะพานมิตรภาพ 2	ใหญ่ ป้ายหยุด เล็ก	ย่านกองเก็บตู้สินค้า
	16. ห้วยน้ำใหญ่	50. บางทรายน้อย 51. ชะโนด 52. ห้วยน้ำใหญ่ 53. ป่งขาม	25. สถานีห้วยน้ำใหญ่	เล็ก	

ตารางที่ 1.2.3-1 (ต่อ) แนวเส้นทางของโครงการ ตำแหน่งย่านสถานี และย่านขนส่งสินค้าของโครงการ

พื้นที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน			สถานี/ป้ายหยุด/ชุมทาง	ย่านสถานี	ย่านขนส่งสินค้า
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล			
6. นครพนม	17. ธาตุพนม	54. ผังแดง 55. น้ำก่ำ 56. ธาตุพนม 57. ธาตุพนมเหนือ 58. พระกลางทุ่ง 59. ดอนนางหงษ์ 60. นาถ่อน	26. สถานีธาตุพนม 27. ป้ายหยุดรถไฟนาถ่อน	กลาง ป้ายหยุด	
	18. เรณูนคร	61. หนองย่างหิน 62. โพนทอง 63. นางาม	28. สถานีเรณูนคร	เล็ก	
	19. เมืองนครพนม	64. บ้านกลาง 65. คำเตย 66. หนองญาติ 67. โพธิ์ตาก 68. นาทราย 69. นาราชควาย 70. อาจสามารถ	29. ป้ายหยุดรถไฟบ้านกลาง 30. สถานีนครพนม 31. สถานีสะพานมิตรภาพ 3	ป้ายหยุด ใหญ่ กลาง	ย่านกองเก็บตู้สินค้า

1) รูปแบบย่านสถานี

(1) ป้ายหยุดรถไฟ

สำหรับจอดรับ-ส่ง ไม่มีรางหลักและอาคารสถานี จำนวน 12 แห่ง ได้แก่ ป้ายหยุดรถไฟนาโพธิ์ ป้ายหยุดรถไฟหนองโน ป้ายหยุดรถไฟเขวา ป้ายหยุดรถไฟศรีสมเด็จ ป้ายหยุดรถไฟสีแก้ว ป้ายหยุดรถไฟเมยวดี ป้ายหยุดรถไฟโคกสว่าง ป้ายหยุดรถไฟห้องแซง ป้ายหยุดรถไฟบ้านปงแดง ป้ายหยุดรถไฟบ้านดาคำ ป้ายหยุดรถไฟนาถ่อน และป้ายหยุดรถไฟบ้านกลาง

(2) สถานีขนาดเล็ก

ประกอบด้วย รางหลักเพียง 1 ด้าน และอาคารสถานีขนาดเล็ก 1 อาคาร มีจำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีภูเหล็ก สถานีภูศรี สถานีเชียงขวัญ สถานีโพธิ์ชัย สถานีหนองพอก สถานีนิคมคำสร้อย สถานีสะพานมิตรภาพ 2 สถานีหัวน้ำใหญ่ และสถานีเรณูนคร

(3) สถานีขนาดกลาง

ประกอบด้วย รางหลัก 2 ด้าน และอาคารสถานีขนาดกลาง 1 อาคาร มีจำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีบรีอ สถานีอำเภอโพนทอง สถานีเลิงนกทา สถานีธาตุพนม และสถานีสะพานมิตรภาพ 3

(4) สถานีขนาดใหญ่

ประกอบด้วย รางหลัก 2 ด้าน และอาคารสถานีขนาดใหญ่ 1 อาคาร มีจำนวน 4 สถานี ได้แก่ สถานีมหาสารคาม สถานีร้อยเอ็ด สถานีมุกดาหาร และสถานีนครพนม

(5) ชุมทาง

มีระบบอาณัติสัญญาณและประแจทางแยก มีจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ชุมทางบ้านหนองแวงไร่

2) ย่านสถานีสำคัญในพื้นที่เมือง

การกำหนดตำแหน่งสถานีตลอดโครงการ จำนวน 30 สถานี 1 ชุมทางรถไฟ ทางที่ปรึกษาได้ใช้ข้อมูลทางด้านผังเมืองในแต่ละพื้นที่ที่มี การสำรวจพื้นที่จริงในปัจจุบันพร้อมทั้งนำเสนอตำแหน่งสถานีทั้งหมดในการประชุมการมีส่วนร่วมในทุกๆ ครั้ง เพื่อหาตำแหน่งที่เหมาะสมที่สุดและไม่ส่งผลกระทบต่อภาพรวมโครงการโดยสถานีทั่วไปจะอยู่ใกล้แหล่งชุมชน ตัวอำเภอ ส่วนสถานีประจำจังหวัดซึ่งเป็นสถานีใหญ่ ได้แก่ สถานีมหาสารคาม สถานีร้อยเอ็ด สถานีมุกดาหาร จะอยู่ในเขตตัวเมือง มีเพียงสถานีนครพนมที่ห่างจากเขตเมืองกว่าสถานีอื่น เนื่องจากตำแหน่งสถานีนครพนมที่ที่กำหนดมาจากการศึกษาความเหมาะสมเดิมนั้น ได้ผ่านบริเวณที่ชุมชนหนาแน่นมากและพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ เช่น วัด โรงเรียน เป็นต้น ดังนั้นในขั้นตอนการทบทวนผลการศึกษาและพิจารณาแนวเส้นทางเดิมทางที่ปรึกษาจึงได้ปรับขยับเลื่อนตำแหน่งสถานีนครพนมไปอยู่ห่างออกจากแนวเดิม เพื่อให้ลดผลกระทบต่อประชาชนซึ่งตำแหน่งสถานีแห่งใหม่จะอยู่ใกล้กับสนามบินจังหวัดนครพนมและมหาวิทยาลัยนครพนมอีกด้วย ดังนั้นแนวเส้นทางและที่ตั้งของสถานีในโครงการจึงมีความเหมาะสม โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) สถานีมหาสารคาม ที่ตั้งสถานีอยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองพื้นที่ผังเมืองรวมประเภทพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม ไม่ห่างไกลจากศูนย์กลางเมือง สามารถเข้าถึงจากถนนสายหลักที่เป็นทางเลี้ยวเมืองได้

(2) สถานีร้อยเอ็ด ตั้งอยู่นอกเขตผังเมืองรวม ในพื้นที่ตำบลยางใหญ่ อำเภอจังหาร สถานีห่างจากใจกลางเมืองเพียง 4.5 กิโลเมตร สามารถเข้าถึงได้ จากถนนสายหลักทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214

(3) สถานีมุกดาหาร ตั้งอยู่ในเขตผังเมืองรวมพื้นที่ประเภทชนบทและเกษตรกรรม สถานีห่างจากใจกลางเมือง 5.0 กิโลเมตร สามารถเข้าถึงได้ จากถนนสายหลักทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2042

(4) สถานีธาตุพนม ตั้งอยู่ในเขตผังเมืองรวมพื้นที่ประเภทชนบทและเกษตรกรรม สถานีห่างจากใจกลางเมือง 3.0 กิโลเมตร สามารถเข้าถึงได้ จากถนนสายหลักทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212

(5) สถานีนครพนม ตั้งอยู่นอกเขตผังเมืองในเขตตำบลนาทราย อำเภอเมืองนครพนม สถานีห่างจากใจกลางเมือง 7.5 กิโลเมตร สามารถเข้าถึงได้ จากถนนสายหลักทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22

1.2.3.2 ย่านเก็บกองตู้สินค้า

ย่านเก็บกองตู้สินค้า ประกอบด้วย ลานบรรทุกตู้สินค้า (Freight Platform) 3 แห่ง และย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) 3 แห่ง รวมทั้งหมด 6 แห่ง (ตารางที่ 1.2.3-1) ได้แก่

1) ลานบรรทุกตู้สินค้าสถานีหลัก

สถานีหลักเหมาะสำหรับการก่อสร้างเป็นลานบรรทุกตู้สินค้าและพื้นที่สำหรับเก็บตู้สินค้าชั่วคราว เพื่อรอการขนส่ง โดยจัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี เป็นลานบรรทุกตู้สินค้า ขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 200 เมตร (6,000 ตารางเมตร)

2) ลานบรรทุกตู้สินค้าสถานีมหาสารคาม

สถานีมหาสารคามเหมาะสำหรับการก่อสร้างเป็นลานบรรทุกตู้สินค้าและพื้นที่สำหรับเก็บตู้สินค้าชั่วคราว เพื่อรอการขนส่ง โดยจัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี เป็นลานบรรทุกตู้สินค้า ขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 200 เมตร (6,000 ตารางเมตร)

3) ลานบรรทุกตู้สินค้าสถานีอำเภอนาทอง

สถานีอำเภอนาทองเหมาะสำหรับการก่อสร้างเป็นลานบรรทุกตู้สินค้าและพื้นที่สำหรับเก็บตู้สินค้าชั่วคราว เพื่อรอการขนส่ง โดยจัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี เป็นลานบรรทุกตู้สินค้า ขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 200 เมตร (6,000 ตารางเมตร)

4) ย่านกองเก็บตู้สินค้าสถานีร้อยเอ็ด

เนื่องจากสถานีร้อยเอ็ดมีปริมาณการขนส่งสินค้าสูง ซึ่งจำเป็นต้องมีกิจกรรมรับฝากตู้สินค้า จึงจำเป็นต้องมีกิจกรรมรับฝากตู้สินค้า และเหมาะสำหรับการก่อสร้างเป็นย่านกองเก็บตู้สินค้า โดยจัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี ขนาดกว้าง 50 เมตร และยาว 500 เมตร (25,000 ตารางเมตร)

5) ย่านกองเก็บตู้สินค้าสถานีสะพานมิตรภาพ 2

เนื่องจากสถานีสะพานมิตรภาพ 2 อยู่บริเวณชายแดนไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวคาดว่าในอนาคตจะมีปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสูงขึ้น จึงจำเป็นต้องมีกิจกรรมรับฝากตู้สินค้า และเหมาะสำหรับการก่อสร้างเป็นย่านกองเก็บตู้สินค้า โดยจัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี ขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 500 เมตร (15,000 ตารางเมตร)

6) ย่านกองเก็บตู้สินค้าสถานีสะพานมิตรภาพ 3

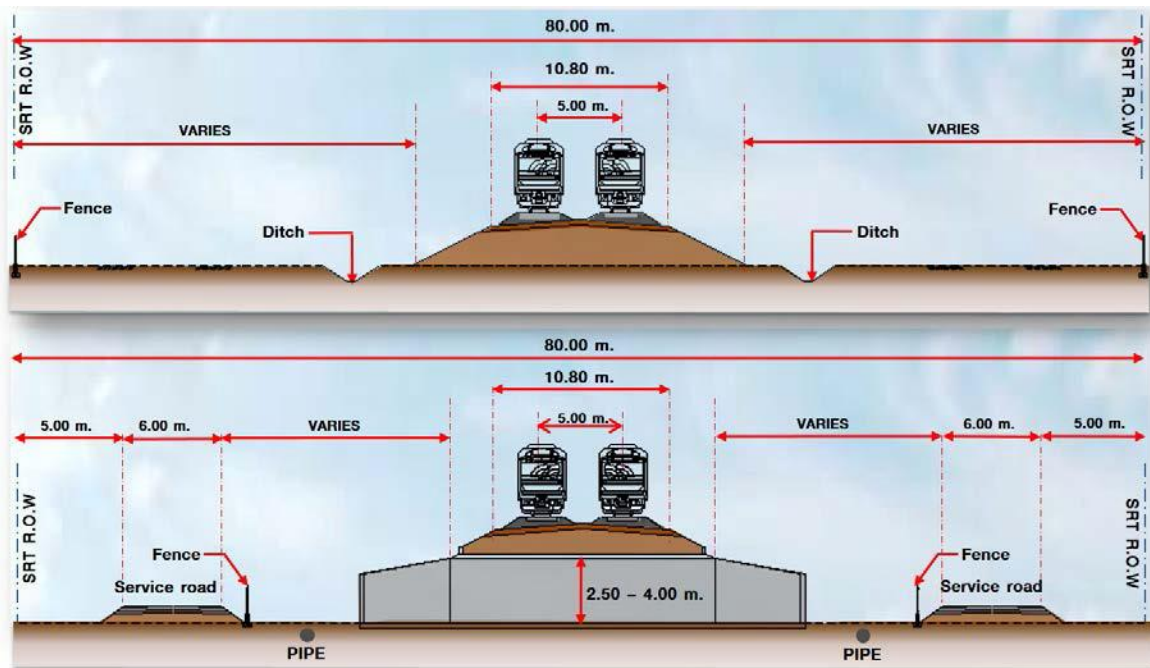
เนื่องจากสถานีสะพานมิตรภาพ 3 อยู่บริเวณชายแดนไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวคาดว่าในอนาคตจะมีปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสูงขึ้น จึงจำเป็นต้องมีกิจกรรมรับฝากตู้สินค้า และเหมาะสำหรับการก่อสร้างเป็นย่านกองเก็บตู้สินค้า โดยจัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี ขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 500 เมตร (15,000 ตารางเมตร)

1.2.4 รูปแบบทางรถไฟ

การออกแบบคันทางรถไฟเป็นการออกแบบโดยพิจารณาถึงเสถียรภาพความลาดของคันดินถม ซึ่งเป็นโครงสร้างหลักของคันทางรถไฟนี้ เนื่องจากคันดินถมมีความเหมาะสมทั้งในแง่ของราคาก่อสร้างที่มีราคาถูกกว่าเมื่อเทียบกับโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก และยังสามารถจัดหาแหล่งวัสดุก่อสร้างให้พื้นที่เองได้ด้วย

รูปแบบทางรถไฟของโครงการ ส่วนใหญ่มีเขตทางกว้าง 80 เมตร แต่ในช่วง กม.65+600 ถึง กม.68+500 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ตำบลแวงน่าง อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม ได้กำหนดเขตทางกว้าง 40 เมตร เนื่องจากพื้นที่บริเวณดังกล่าวตัดผ่านพื้นที่ชุมชนเมืองและอยู่ใกล้กับสถานที่ราชการที่สำคัญของจังหวัดมหาสารคามหลายแห่ง เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ในบริเวณดังกล่าวน้อยที่สุด จึงพิจารณาลดขนาดเขตทางโครงการในช่วงนี้เป็น 40 เมตร

สำหรับโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม จะใช้เขตทางทั้งสิ้น 80 เมตร ซึ่งเป็นเขตทางที่เหมาะสมในการออกแบบและพัฒนาในอนาคตของโครงการ เนื่องจากในการออกแบบเส้นทางรถไฟสายนี้จะเป็นแนวเส้นทางใหม่ ซึ่งมีการตัดถนนเดิมหลายแห่ง โดยบางแห่งจะมีการออกแบบเป็น Box Culvert ที่มีความสูงที่ 2.5 เมตร และ 4 เมตร และทางบริการ 2 ฝั่งริมเขตทางรถไฟ เพื่อลดการแบ่งแยกชุมชน ให้สามารถมาใช้ทางลอดทางข้ามได้ โดยทั่วไปชั้นบนสุดของคันทางรถไฟจะกว้าง 10.80 เมตร หากมีการออกแบบ เป็น Box Culvert ที่มีความสูงที่ 4 เมตร จะต้องใช้ระยะโครงสร้างทางรถไฟจากขอบด้านหนึ่งถึงขอบอีกด้านหนึ่ง ถึง 31 เมตร และถ้ามีการสร้างถนนเพื่อทำทางบริการ 2 ข้างทางรถไฟจะต้องใช้พื้นที่อีกข้างละอย่างต่ำประมาณ 10 เมตร (แล้วแต่ความสูงของพื้นที่) ทำให้เหลือเขตทางที่เป็นที่ว่างข้างละประมาณ 15 เมตร เท่านั้น ซึ่งจะเป็นการเว้นระยะที่ปลอดภัยสำหรับรถไฟหากเกิดอุบัติเหตุ และสามารถให้เครื่องจักรเข้าไป บำรุงรักษาทางรถไฟได้สะดวก ทั้งนี้ในพื้นที่ที่เหลือดังกล่าวยังมีการออกแบบเป็นคลองระบายน้ำด้านข้างทางรถไฟอีกด้วย ตลอดแนวเส้นทาง เพื่อช่วยในการระบายน้ำสู่คลองธรรมชาติหากเกิดน้ำท่วม โดยไม่ให้คันทางรถไฟขวางทางน้ำ ดังรูปที่ 1.2.4-1



รูปที่ 1.2.4-1 รูปแบบทางรถไฟและเขตทางที่เหมาะสมในโครงการ

ทั้งนี้ โครงการสามารถพัฒนาเป็นระบบการเดินรถด้วยพลังงานไฟฟ้าได้ เนื่องจากการออกแบบเส้นทางโครงการได้ออกแบบรองรับความเร็วได้ถึง 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง พร้อมทั้งแนวพื้นที่ขอบเขตทางรถไฟ (Right of Way) ของโครงการฯ มีพื้นที่เพียงพอที่จะรองรับปรับปรุงเพื่อติดตั้งระบบและอุปกรณ์ต่างๆ ที่จะใช้สำหรับรถไฟแบบทางไกล แต่อย่างไรก็ตามโครงการฯ นี้ มิได้มีข้อกำหนดขอบเขตงาน (TOR) ให้ออกแบบรองรับเป็นระบบขับเคลื่อนด้วยรถไฟด้วยระบบไฟฟ้าแต่ต้น ดังนั้น ถ้าจะปรับเปลี่ยนเป็นรถไฟไฟฟ้าในอนาคตจึงต้องมีการศึกษาออกแบบเพื่อปรับปรุงเพิ่มเติมในหลายส่วน อาทิเช่น ตำแหน่งที่ตั้งสถานีโรงไฟฟ้าสำหรับจ่ายรถไฟไฟฟ้า ระบบเครื่องยึดเหนี่ยวราง ตัวรถไฟขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า (Rolling Stock) ระบบสายส่งเหนือหัว (Over Contact System : OCS) ระบบควบคุมและตรวจสอบอุปกรณ์ต่างๆ (System for Control and Data Acquisition : SCADA) และองค์ประกอบอื่นๆ เป็นต้น

1.2.5 รูปแบบสถานีรถไฟ

รูปแบบสถานีรถไฟของโครงการ ประกอบด้วย 4 รูปแบบ ได้แก่ สถานีขนาดใหญ่ สถานีขนาดเล็ก สถานีขนาดกลาง และป้ายหยุดรถไฟ โดยมีรายละเอียดผังย่านสถานีและรูปแบบอาคารสถานี ดังนี้

1.2.5.1 ผังย่านสถานี

ป้ายหยุดรถไฟ สถานีขนาดเล็ก สถานีขนาดกลาง และสถานีขนาดใหญ่ มีรายละเอียดขนาดผังย่านสถานี ดังนี้

- 1) ป้ายหยุดรถไฟ มีขนาดย่านสถานี กว้าง 100 เมตร และยาว 300 เมตร เนื้อที่ประมาณ 15-20 ไร่
- 2) สถานีขนาดเล็ก มีขนาดย่านสถานี กว้าง 130 เมตร และยาว 500 เมตร เนื้อที่ประมาณ 40-45 ไร่
- 3) สถานีขนาดกลาง มีขนาดย่านสถานี กว้าง 150 เมตร และยาว 700 เมตร เนื้อที่ประมาณ 65-70 ไร่
- 4) สถานีขนาดใหญ่ มีขนาดย่านสถานี กว้าง 180 เมตร และยาว 1,000 เมตร เนื้อที่ประมาณ 110-115 ไร่

1.2.5.2 รูปแบบอาคารสถานี

อาคารสถานีรถไฟของโครงการเป็นอาคารระดับดิน แบ่งเป็น 3 ขนาด คือ อาคารสถานีขนาดเล็ก อาคารสถานีขนาดกลาง และอาคารสถานีขนาดใหญ่ ส่วนป้ายหยุดรถไฟไม่มีอาคารสถานี มีเพียงหลังคาคลุมชานชาลา เพื่อรอขึ้นรถ การจัดพื้นที่ใช้สอยแบ่งเป็น 2 ส่วนหลัก คือ

1) ส่วนบริการผู้โดยสาร ประกอบด้วย

- พื้นที่จอดรถบริเวณลานสถานี
- โถงทางเข้า
- พื้นที่พักคอย
- พื้นที่สำหรับการซื้อบัตรโดยสาร
- ร้านค้า-ร้านอาหาร
- ห้องน้ำสาธารณะ
- สะพานเดินข้ามชานชาลาโดยบันได-ทางลาด-ลิฟต์
- พื้นที่ชานชาลา

2) ส่วนเจ้าหน้าที่ ประกอบด้วย

- ห้องควบคุม
- ห้องนายสถานี
- ห้องจำหน่ายบัตรโดยสาร
- ห้องรับ-ส่งพัสดุ-สินค้า
- ห้องงานธุรการ
- ห้องน้ำเจ้าหน้าที่
- ห้องเครื่องงานระบบรถไฟ (ห้อง Relay, Battery, Generator, Telecom)
- งานระบบอาคารสถานี (ห้องไฟฟ้า ห้องปั้มน้ำ)

1.2.6 รูปแบบย่านเก็บกองตู้สินค้า

ประกอบด้วย ลานบรรทุกตู้สินค้า (Freight Platform) 3 แห่ง และย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) 3 แห่ง รวมทั้งหมด 6 แห่ง (ตารางที่ 1.2.3-1) ได้แก่

- 1) ลานบรรทุกตู้สินค้าสถานีภูเหล็ก จัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี ขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 200 เมตร (6,000 ตารางเมตร)
- 2) ลานบรรทุกตู้สินค้าสถานีมหาสารคาม จัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี ขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 200 เมตร (6,000 ตารางเมตร)
- 3) ลานบรรทุกตู้สินค้าสถานีอำเภอนาทอง จัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี ขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 200 เมตร (6,000 ตารางเมตร)
- 4) ย่านกองเก็บตู้สินค้าสถานีร้อยเอ็ด จัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี ขนาดกว้าง 50 เมตร และยาว 500 เมตร (25,000 ตารางเมตร)
- 5) ย่านกองเก็บตู้สินค้าสถานีสะพานมิตรภาพ 2 จัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี ขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 500 เมตร (15,000 ตารางเมตร)
- 6) ย่านกองเก็บตู้สินค้าสถานีสะพานมิตรภาพ 3 จัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี ขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 500 เมตร (15,000 ตารางเมตร)

1.3 ขอบเขตการดำเนินงาน

1) พื้นที่ดำเนินงาน

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้แบ่งงานก่อสร้างออกเป็น 2 ช่วงตอน โดยจ้างกลุ่มบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างแยกเป็น 2 สัญญาตามช่วงตอนต่างๆ รายละเอียดดังนี้

- 1) สัญญาที่ 1 (บ้านไผ่-หนองพอก) ดำเนินงาน ตั้งแต่วันที่ 16 มีนาคม 2566
- 2) สัญญาที่ 2 (หนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3) อยู่ในระหว่างเริ่มดำเนินงาน

2) ข้อกำหนดการดำเนินงาน

ดำเนินงานภายใต้ข้อกำหนดในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบ

3) ระยะเวลาดำเนินงาน

- 1) สัญญาที่ 1 (บ้านไผ่-หนองพอก) ระยะเวลาดำเนินงานรวมทั้งสิ้น ประมาณ 1,440 วัน โดยระยะก่อสร้าง เริ่มวันที่ 16 มีนาคม 2566 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2570
- 2) สัญญาที่ 2 (หนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3) ระยะเวลาดำเนินงานรวมทั้งสิ้น ประมาณ 1,440 วัน ปัจจุบันอยู่ระหว่างเริ่มดำเนินงาน

1.4 แผนการดำเนินงาน

1) การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ระบุไว้ในมาตรการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบ รวมถึงข้อกำหนดต่างๆ ของ รพท. โดยรวบรวมหลักฐานการปฏิบัติตามมาตรการฯ เช่น รูปถ่าย เอกสารประกอบต่าง ๆ พร้อมทั้งสรุปประเด็นปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขหรือแผนที่กำหนดไว้ รวมถึงเสนอแนะแนวทางการแก้ไข แผนการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 1.4-1

การดำเนินงานก่อสร้างของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก แบ่งพื้นที่ก่อสร้างออกเป็น 4 โซน ได้แก่

- งานก่อสร้างโซนที่ 1 ตั้งแต่ กม.0+000 ถึง กม.31+000 บริเวณบ้านหนองหญ้าปล้อง ตำบลภูเหล็ก อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น
- งานก่อสร้างโซนที่ 2 ตั้งแต่ กม.31+000 ถึง กม.69+000 บริเวณตำบลบ่อใหญ่ อำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม
- งานก่อสร้างโซนที่ 3 ตั้งแต่ กม.69+000 ถึง กม.121+000 บริเวณตำบลตลาด อำเภอเมืองมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม
- งานก่อสร้างโซนที่ 4 ตั้งแต่ กม.121+000 ถึง กม.177+500 บริเวณตำบลโพธิ์ทอง อำเภอโพธิ์ทอง จังหวัดร้อยเอ็ด

การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม 2566 ครอบคลุมการดำเนินงานทุกโซน ได้แก่ บริเวณพื้นที่โซนที่ 1 บริเวณพื้นที่โซนที่ 2 บริเวณพื้นที่โซนที่ 3 และบริเวณพื้นที่โซนที่ 4

2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในมาตรการฯ และข้อกำหนดของ รพท. โดยสรุปผลเปรียบเทียบกับมาตรฐานหรือเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสรุปผลการติดตามตรวจสอบในช่วงที่ผ่านมาติดตามแสดงแนวโน้มของผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ระยะก่อสร้าง ในช่วงเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 8 ด้าน ได้แก่ สภาพอุทกนิยมิวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน น้ำผิวดิน ทรัพยากรสัตว์ป่า นิเวศวิทยาทางน้ำ การคมนาคมขนส่ง และเศรษฐกิจสังคม ส่วนการบันทึกค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ (Global Positioning System : GPS) ของตำแหน่งจุดติดตาม

ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมแสดงรายละเอียดในตารางที่ 1.4-1 รายละเอียดการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ ดังนี้

- การติดตามตรวจสอบสภาพอุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ จำนวนจุดติดตามตรวจสอบ 10 สถานี ได้แก่ โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกล่าม จังหวัดมหาสารคาม โรงเรียนไตรคามวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด วัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด วัดศุขย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร วัดมโนศิลา จังหวัดมุกดาหาร ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม และโรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม มีดัชนีคุณภาพอากาศที่ติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ปริมาณฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง และความเร็วและทิศทางลม ตรวจวัดเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานก่อสร้าง 2 วัน และวันหยุด 1 วัน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง

- การติดตามตรวจสอบเสียง จำนวนจุดติดตามตรวจสอบ 10 สถานี ได้แก่ โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกล่าม จังหวัดมหาสารคาม โรงเรียนไตรคามวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด วัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด วัดศุขย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร วัดมโนศิลา จังหวัดมุกดาหาร ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม และโรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม ดัชนีติดตามตรวจสอบระดับเสียง ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq24hr}) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (L_{dn}) ตรวจวัดเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานก่อสร้าง 2 วัน และวันหยุด 1 วัน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง

- การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน จำนวนจุดติดตามตรวจสอบ 10 สถานี ได้แก่ โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกล่าม จังหวัดมหาสารคาม โรงเรียนไตรคามวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด วัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด วัดศุขย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร วัดมโนศิลา จังหวัดมุกดาหาร ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม และโรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม ดัชนีติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ได้แก่ ความเร็วของอนุภาค และความถี่ ตรวจวัดเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานก่อสร้าง 2 วัน และวันหยุด 1 วัน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง

- การติดตามตรวจสอบน้ำผิวดิน จำนวนจุดติดตามตรวจสอบ 13 สถานี ได้แก่ 13 สถานี ได้แก่ ห้วยกะคาง จังหวัดมหาสารคาม แม่น้ำชี จังหวัดร้อยเอ็ด ลำน้ำยัง จังหวัดร้อยเอ็ด ห้วยกลอย จังหวัดยโสธร ห้วยหนองหม้อดิน จังหวัดมุกดาหาร ห้วยบังอี จังหวัดมุกดาหาร ห้วยมุก จังหวัดมุกดาหาร ห้วยสาขาห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร ห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร ห้วยชะโนด จังหวัดมุกดาหาร ลำน้ำก่ำ จังหวัดนครพนม ห้วยบังฮวก จังหวัดนครพนม และห้วยบังกอก จังหวัดนครพนม โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ทั้งหมด 13 ดัชนี ได้แก่ อุณหภูมิ ความเป็นกรด - ด่าง น้ำมันและไขมัน ความขุ่น ค่าการนำไฟฟ้า

ของแข็งแขวนลอยรวม ของแข็งที่ละลายน้ำ ออกซิเจนละลายความสกปรกในรูปบีโอดี ฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส ไนโตรเจน-ไนเตรท แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด ตรวจวัดเป็นเวลา 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง

- การติดตามตรวจสอบทรัพยากรสัตว์ป่า ติดตามตรวจสอบตลอดแนวเส้นทางโครงการ ดัชนีติดตามตรวจสอบ ได้แก่ ความหลากหลายชนิดและประเมินความชุกชุมของสัตว์ป่าจำนวน 4 กลุ่ม ได้แก่ สัตว์ สะเทินน้ำสะเทินบก สัตว์เลื้อยคลาน นกและสัตว์เลื้อยลูกด้วยนม ดำเนินการสำรวจ 2 ครั้ง/ปี

- การติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวนจุดติดตามตรวจสอบ 13 สถานี ได้แก่ ห้วยคะคาง จังหวัดมหาสารคาม แม่น้ำชี จังหวัดร้อยเอ็ด ลำน้ำยัง จังหวัดร้อยเอ็ด ห้วยกลอย จังหวัดยโสธร ห้วยหนองหม้อดิน จังหวัดมุกดาหาร ห้วยบังอี่ จังหวัดมุกดาหาร ห้วยมุก จังหวัดมุกดาหาร ห้วยสาขาห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร ห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร ห้วยชะโนด จังหวัดมุกดาหาร ลำน้ำก่ำ จังหวัดนครพนม ห้วยบังฮวก จังหวัดนครพนม และห้วยบังกอ จังหวัดนครพนม ดัชนีติดตามตรวจสอบ ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์เป็นเวลา 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง

- การติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง ติดตามตรวจสอบแนวถนนโครงข่ายที่ใช้ในการขนส่งของโครงการ ดัชนีติดตามตรวจสอบ ได้แก่ รวบรวมสถิติ สาเหตุ และลักษณะความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการสัญจรทางบกที่เกิดขึ้นจากการสัญจรของโครงการจำแนกตามประเภทยานพาหนะ ดำเนินการรวบรวมข้อมูลราย 6 เดือน

- การติดตามตรวจสอบเศรษฐกิจและสังคม ติดตามตรวจสอบ ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร ดัชนีติดตามตรวจสอบ ได้แก่ ใช้แบบสอบถามในการสำรวจ โดยมีเนื้อหาสาระ ประกอบด้วย สภาพเศรษฐกิจสังคมทั่วไปการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างโครงการ และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ดำเนินการสำรวจ 1 ครั้ง/ปี

**ตารางที่ 1.4-1 ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-
มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม**

จุดติดตามตรวจสอบ	ค่าพิกัดจุดติดตามตรวจสอบ		
	UTM	East (X)	North (Y)
สภาพอุทกนิยวิทยาและคุณภาพอากาศ			
1. โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น	48Q	264774	1778667
2. สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม	48Q	318798	1786614
3. วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกลำ จังหวัดมหาสารคาม	48Q	333032	1783616
4. โรงเรียนไตรคามวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด	48Q	355967	1781521
5. วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด	48Q	391649	1803517
6. วัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด	48Q	423800	1802711
7. วัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร ^{1/}	48Q	464905	1829678
8. วัดมโนศิลา จังหวัดมุกดาหาร ^{2/}	48Q	471337	1848620
9. ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม	48Q	467909	1871141
10. โรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม	48Q	468545	1931419
เสียง			
1. โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น	47Q	264758	1778685
2. สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม	47Q	318831	1786607
3. วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกลำ จังหวัดมหาสารคาม	47Q	333010	1783616
4. โรงเรียนไตรคามวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด	47Q	355915	1781588
5. วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด	47Q	391749	1803486
6. วัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด	47Q	423825	1802741
7. วัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร ^{1/}	48Q	464933	1829673
8. วัดมโนศิลา จังหวัดมุกดาหาร ^{2/}	48Q	471333	1848597
9. ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม	48Q	467905	1871122
10. โรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม	48Q	468554	1931401

หมายเหตุ : ^{1/} สำนักงานขนส่ง จังหวัดมุกดาหาร ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากเจ้าของสถานที่ไม่สะดวกให้ใช้สถานที่และกระแสไฟฟ้าในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้นโครงการฯ จึงได้เปลี่ยนจุดตรวจวัดเป็นวัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร ดังภาคผนวกที่ 7 เป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟ โครงการ เป็นระยะทาง 490 เมตร

^{2/} โรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง มีการปิดทำการชั่วคราว เนื่องจากทางโรงเรียนมีกิจกรรมงานศิลปหัตถกรรมนักเรียนระดับเขตพื้นที่การศึกษา ครั้งที่ 71 ปีการศึกษา 2566 จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดเป็นวัดมโนศิลา จังหวัดมุกดาหาร ภาคผนวกที่ 7 เป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟโครงการ เป็นระยะทาง 410 เมตร

ตารางที่ 1.4-1 (ต่อ) ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางรถไฟ
สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม

จุดติดตามตรวจสอบ	ค่าพิกัดจุดติดตามตรวจสอบ		
	UTM	East (X)	North (Y)
ความสิ้นสะท้อน			
1. โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น	48Q	264774	1778667
2. สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม	48Q	318798	1786614
3. วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกลำ จังหวัดมหาสารคาม	48Q	333032	1783616
4. โรงเรียนไตรคามวิทยาคม จังหวัดร้อยเอ็ด	48Q	355967	1781521
5. วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด	48Q	391649	1803517
6. วัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด	48Q	423800	1802711
7. วัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร ^{1/}	48Q	464933	1829673
8. วัดมโนศิลา จังหวัดมุกดาหาร ^{2/}	48Q	471333	1848597
9. ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม	48Q	467905	1871122
10. โรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม	48Q	468554	1931401
น้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ			
1. ห้วยคะคาง จังหวัดมหาสารคาม	48Q	314816	1784035
2. แม่น้ำชี จังหวัดร้อยเอ็ด	48Q	366576	1790307
3. ลำน้ำยัง จังหวัดร้อยเอ็ด	48Q	395262	1803293
4. ห้วยกลอย จังหวัดยโสธร	48Q	442020	1799383
5. ห้วยหนองหม้อดิน จังหวัดมุกดาหาร	48Q	453204	1813480
6. ห้วยบังอี่ จังหวัดมุกดาหาร	48Q	453581	1813945
7. ห้วยมุก จังหวัดมุกดาหาร	48Q	467792	1833640
8. ห้วยสาขาห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร	48Q	469211	1836826
9. ห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร	48Q	470089	1839267
10. ห้วยชะโนด จังหวัดมุกดาหาร	48Q	470933	1851511
11. ลำน้ำก่ำ จังหวัดนครพนม	48Q	468330	1871808
12. ห้วยบังฮวก จังหวัดนครพนม	48Q	472730	1902086
13. ห้วยบังกอ จังหวัดนครพนม	48Q	470077	1919110

หมายเหตุ : ^{1/} สำนักงานขนส่ง จังหวัดมุกดาหาร ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากเจ้าของสถานที่ไม่สะดวกให้ใช้สถานที่และกระแสไฟฟ้าในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้นโครงการฯ จึงได้เปลี่ยนจุดตรวจวัดเป็นวัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร ดังภาคผนวกที่ 7 เป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟ โครงการ เป็นระยะทาง 490 เมตร

^{2/} โรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง มีการปิดทำการชั่วคราว เนื่องจากทางโรงเรียนมีกิจกรรมงานศิลปหัตถกรรมนักเรียนระดับเขตพื้นที่การศึกษา ครั้งที่ 71 ปีการศึกษา 2566 จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดเป็นวัดมโนศิลา จังหวัดมุกดาหาร ภาคผนวกที่ 7 เป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟโครงการ เป็นระยะทาง 410 เมตร

3) การจัดทำรายงานฯ

บุคคลที่ 3 (Third Party) จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้พิจารณาปีละ 2 ครั้ง (ทุก 6 เดือน) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.4-2 ถึงตารางที่ 1.4-3

[illegible]

จัดทำโดย บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด		1-21
----------------------------------	--	------

ตารางที่ 1.4-2 (ต่อ) กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก

การดำเนินงาน	พื้นที่ดำเนินงาน	ความถี่	ปี 2566										ปี 2567										ปี 2568										ปี 2569										ปี 2570			
			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.	มี.ค.	ก.ค.							
2.4 น้ำผิวดิน	1.ห้วยตะคาง จังหวัดมหาสารคาม	2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง																																												
	2.แม่น้ำชี จังหวัดร้อยเอ็ด																																													
	3.ลำนายิง จังหวัดร้อยเอ็ด																																													
2.5 ทรัพยากรสัตว์ป่า	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	2 ครั้ง/ปี																																												
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ	1.ห้วยตะคาง จังหวัดมหาสารคาม	2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง																																												
	2.แม่น้ำชี จังหวัดร้อยเอ็ด																																													
	3.ลำนายิง จังหวัดร้อยเอ็ด																																													
2.7 การคมนาคมขนส่ง	แนวถนนโครงข่ายที่ใช้ในการขนส่งของโครงการ	รวบรวมข้อมูลราย 6 เดือน																																												
2.8 เศรษฐกิจและสังคม	ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร	1 ครั้ง/ปี																																												
3. การจัดทำรายงานฯ																																														
3.1 รายงานผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม		2 ครั้ง/ปี																																												
3.2 รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ		2 ครั้ง/ปี																																												

หมายเหตุ : ■ แผนการดำเนินงาน (Plan)
■ ผลการดำเนินงานจริง (Actual)


ตารางที่ 1.4-3 กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3

การดำเนินงาน	พื้นที่ดำเนินงาน	ความถี่	ปี 2566										ปี 2567										ปี 2568										ปี 2569										ปี 2570			
			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.	มี.ค.	ก.ค.							
1. การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	พื้นที่ก่อสร้าง บ้านพักคนงาน สำนักงานก่อสร้าง	เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ																																												
2. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2.1 คุณภาพอากาศ	1. สำนักงานขนส่ง จังหวัดมุกดาหาร	3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงาน ก่อสร้าง 2 วัน และวันหยุด 1 วัน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุม ฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ																																												
	2. โรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง จังหวัดมุกดาหาร																																													
	3. ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม																																													
	4. โรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม																																													
	2.2 ระดับเสียง	1. สำนักงานขนส่ง จังหวัดมุกดาหาร	3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงาน ก่อสร้าง 2 วัน และวันหยุด 1 วัน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุม ฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ																																											
2. โรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง จังหวัดมุกดาหาร																																														
3. ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม																																														
4. โรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม																																														
2.3 ความสั่นสะเทือน	1. สำนักงานขนส่ง จังหวัดมุกดาหาร	3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงาน ก่อสร้าง 2 วันและวันหยุด 1 วัน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุม ฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ																																												
	2. โรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง จังหวัดมุกดาหาร																																													
	3. ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม																																													
	4. โรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม																																													

หมายเหตุ : แผนการดำเนินงานระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 1.4-3 (ต่อ) กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3

การดำเนินงาน	พื้นที่ดำเนินงาน	ความถี่	ปี 2566										ปี 2567										ปี 2568										ปี 2569										ปี 2570							
			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.	มี.ค.	ก.ค.											
2.4 น้ำผิวดิน	1. ห้วยกลอย จังหวัดยโสธร	2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้งตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ																																																
	2. ห้วยหนองหม้อดิน จังหวัดมุกดาหาร																																																	
	3. ห้วยบังอี่ จังหวัดมุกดาหาร																																																	
	4. ห้วยมุก จังหวัดมุกดาหาร																																																	
	5. ห้วยสาขาห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร																																																	
	6. ห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร																																																	
	7. ห้วยชะโนด จังหวัดมุกดาหาร																																																	
	8. ลำน้ำก่ำ จังหวัดนครพนม																																																	
	9. ห้วยบังฮวก จังหวัดนครพนม																																																	
	10. ห้วยบังกอ จังหวัดนครพนม																																																	
2.5 ทรัพยากรสัตว์ป่า	ตลอดแนวเส้นทางโครงการ	2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ																																																
2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. ห้วยกลอย จังหวัดยโสธร	2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้งตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ																																																
	2. ห้วยหนองหม้อดิน จังหวัดมุกดาหาร																																																	
	3. ห้วยบังอี่ จังหวัดมุกดาหาร																																																	
	4. ห้วยมุก จังหวัดมุกดาหาร																																																	
	5. ห้วยสาขาห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร																																																	
	6. ห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร																																																	
	7. ห้วยชะโนด จังหวัดมุกดาหาร																																																	
	8. ลำน้ำก่ำ จังหวัดนครพนม																																																	
	9. ห้วยบังฮวก จังหวัดนครพนม																																																	
	10. ห้วยบังกอ จังหวัดนครพนม																																																	
2.7 การคมนาคมขนส่ง	แนวถนนโครงข่ายที่ใช้ในการขนส่งของโครงการ	รวบรวมข้อมูลราย 6 เดือน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ																																																
2.8 เศรษฐกิจและสังคม	ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร	1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ																																																

หมายเหตุ :  แผนการดำเนินงานระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 1.4-3 (ต่อ) กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3

การดำเนินงาน	พื้นที่ดำเนินงาน	ความถี่	ปี 2566								ปี 2567								ปี 2568								ปี 2569								ปี 2570				
			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.	มี.ค.	ก.ค.
3. การจัดทำรายงานฯ																																							
3.1 รายงานผลการปฏิบัติ ตามมาตรการฯ (ฉบับรายเดือน)	รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ ฯ	ทุกเดือน ตลอดระยะเวลาการ ก่อสร้างโครงการ																																					
3.2 รายงานผลการตรวจวัด คุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับราย 6 เดือน)	รายงานสรุปผลการตรวจวัดแต่ละครั้ง	2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาการ ก่อสร้างโครงการ																																					

หมายเหตุ : แผนการดำเนินงานระยะก่อสร้าง

1.5 การดำเนินงานโดยทั่วไปของโครงการ

1.5.1 โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก

กิจกรรมการดำเนินงานโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ระยะก่อสร้าง ภายใต้สัญญาที่ 1 ดำเนินการโดย กิจการร่วมค้า เอเอส - ช.ทวี แอนด์ แอสโซซิเอตส์ ประกอบด้วย 4 บริษัท ได้แก่ บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด บริษัท กิจการร่วมค้า ทีพีทีซี จำกัด บริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอต เอ็นยีเนียริง (1964) จำกัด และบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด ได้ว่าจ้าง บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด เป็นที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและห้องปฏิบัติการวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการฯ แบ่งการดำเนินการก่อสร้างออกเป็น 4 พื้นที่ ดังนี้

- 1) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด
- 2) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีพีทีซี จำกัด
- 3) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3 ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอต เอ็นยีเนียริง (1964) จำกัด
- 4) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท บริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด

กิจกรรมการก่อสร้างระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566 แสดงดังรูปที่ 1.5-1 ถึงรูปที่ 1.5-4 มีรายละเอียดการดำเนินงานดังนี้

1) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด

- ในเดือนกรกฎาคม 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing Excavation การปรับถมหน้าดินปรับเปลี่ยนหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน และพบกิจกรรม Embankment Fill
- ในเดือนสิงหาคม 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Excavation การปรับถมหน้าดิน ปรับเปลี่ยนหน้าดิน บดอัดหน้าดิน และกิจกรรม Embankment Fill
- ในเดือนกันยายน 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Excavation การปรับถมหน้าดิน ปรับเปลี่ยนหน้าดิน บดอัดหน้าดิน และกิจกรรม Embankment Fill
- ในเดือนตุลาคม 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Excavation กิจกรรม Embankment Fill และกิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามลำน้ำ กม.28+720.877
- ในเดือนพฤศจิกายน 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Excavation กิจกรรม Embankment Fill และกิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามลำน้ำ กม.27+292
- ในเดือนธันวาคม 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Excavation และกิจกรรม Embankment Fill

2) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด

- ในเดือนกรกฎาคม 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing พื้นที่ก่อสร้าง
- ในเดือนสิงหาคม 2566 ไม่พบกิจกรรมการก่อสร้าง
- ในเดือนกันยายน 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing พื้นที่ก่อสร้าง
- ในเดือนตุลาคม 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing พื้นที่ก่อสร้าง
- ในเดือนพฤศจิกายน 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing พื้นที่ก่อสร้าง
- ในเดือนธันวาคม 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing และกิจกรรม

Embankment Fill

3) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3 ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด

- ในเดือนกรกฎาคม 2566 พบกิจกรรม ติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียบริเวณสำนักงานก่อสร้างและบ้านพักคนงานก่อสร้าง
- ในเดือนสิงหาคม 2566 พบกิจกรรมปรับถมหน้าดิน ปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน
- ในเดือนกันยายน 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Embankment Fill ปรับถมหน้าดิน ปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน
- ในเดือนตุลาคม 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Embankment Fill และปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน
- ในเดือนพฤศจิกายน 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Embankment Fill และปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน
- ในเดือนธันวาคม 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Embankment Fill และการปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน

4) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด

- ในเดือนกรกฎาคม 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing Embankment Fill กิจกรรมการตอกเสาเข็ม และกิจกรรมการก่อสร้าง Box Underpass
- ในเดือนสิงหาคม 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามลำน้ำยัง และกิจกรรมการก่อสร้าง Box Underpass
- ในเดือนกันยายน 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Embankment Fill และกิจกรรม Excavation กิจกรรมเทคอนกรีต Footing สะพานรถไฟข้ามลำน้ำยัง กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามบึงชีbung และกิจกรรมการก่อสร้าง Box Underpass

- ในเดือนตุลาคม 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามบึงขี้บุง และเทคอนกรีตพื้นทางลอด Box Underpass
- ในเดือนพฤศจิกายน 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามลำน้ำ กม.144+427.065 เทคอนกรีตฐานราก การทดสอบความหนาแน่นของชั้นดิน และกิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass
- ในเดือนธันวาคม 2566 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Excavation กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรมการตอกเสาเข็มสะพานรถไฟข้ามลำน้ำ กม.155+065 เทคอนกรีตฐานราก เทคอนกรีตเสาตอม่อสะพานรถไฟ และกิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass

สำหรับผลการดำเนินงานก่อสร้างโดยรวมของผู้รับจ้างสัญญาที่ 1 พบว่าระหว่างเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม 2566 โครงการอยู่ในระยะก่อสร้าง ซึ่งมีความก้าวหน้าปัจจุบันสะสมถึง ณ เดือนธันวาคม 2566 แผนงานสะสมร้อยละ 4.546 การดำเนินงานจริงสะสมร้อยละ 2.630 ช้ากว่าแผนงานร้อยละ 1.916 ดังแสดงในรูปที่ 1.5-5

1.5.2 โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3

อยู่ในระหว่างการเริ่มดำเนินงานก่อสร้าง



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรมการปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน

กิจกรรม Excavation



กิจกรรม Embankment Fill

กิจกรรม Clearing และ Grubbing

รูปที่ 1.5-1 กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรมการปรับเกี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน



กิจกรรม Excavation



กิจกรรม Embankment Fill



กิจกรรม Embankment Fill



กิจกรรม Clearing และ Grubbing

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรมการปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน



กิจกรรม Excavation



กิจกรรม Embankment Fill



กิจกรรม Embankment Fill



กิจกรรม Clearing และ Grubbing

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรม Excavation



กิจกรรม Embankment Fill



กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามลำน้ำ
กม.28+720.877



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Excavation



กิจกรรม Embankment Fill

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามลำน้ำ
กม.27+292



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Embankment Fill

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Clearing และ Grubbing

รูปที่ 1.5-2 กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Embankment Fill

รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจกรรมร่วมค้า ทีพีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรม Clearing และ Grubbing

รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



ติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียบริเวณสำนักงานก่อสร้างและบ้านพักคนงานก่อสร้าง

รูปที่ 1.5-3 กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรมการปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Embankment Fill

รูปที่ 1.5-3 กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Embankment Fill



กิจกรรมการปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน



กิจกรรม Embankment Fill



กิจกรรมการปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน

รูปที่ 1.5-3 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนจิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Embankment Fill



กิจกรรมการปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน

รูปที่ 1.5-3 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนจิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Embankment Fill

กิจกรรมการตอกเสาเข็ม



กิจกรรมการก่อสร้าง Box Underpass

กิจกรรม Clearing และ Grubbing

รูปที่ 1.5-4 กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Embankment Fill



กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามลำน้ำยัง



กิจกรรมเทคอนกรีตผนังทางลอด Box Underpass



กิจกรรมเทคอนกรีต ผนังทางลอด Box Underpass



กิจกรรม Clearing และ Grubbing

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Excavation



กิจกรรม Excavation



กิจกรรม Embankment Fill



กิจกรรมเทคอนกรีต Footing สะพานรถไฟข้ามลำน้ำยั้ง



กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามบึงชีbung

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามบึงชีbung



กิจกรรมการก่อสร้าง Box Underpass



กิจกรรมการก่อสร้าง Box Underpass



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรม Embankment Fill

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรม Embankment Fill



กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามบึงชีbung



กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามบึงชีbung



กิจกรรมเทคอนกรีตพื้นทางลอด Box Underpass



กิจกรรมเทคอนกรีตพื้นทางลอด Box Underpass



กิจกรรมเทคอนกรีตฐานราก

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



การทดสอบความหนาแน่นของชั้นดิน



กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass



กิจกรรม Embankment Fill



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass



กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามลำน้ำ

กม.144+427.065

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



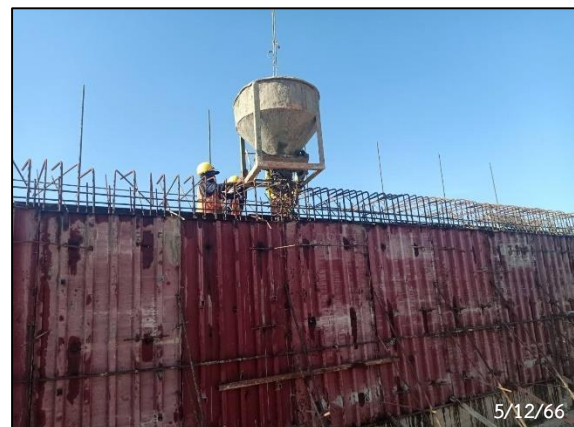
กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามลำน้ำ
กม.144+427.065



กิจกรรมการตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟข้ามลำน้ำยัง
กม.155+065



เทคอนกรีตเสาตอม่อสะพานรถไฟ



กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass



กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass

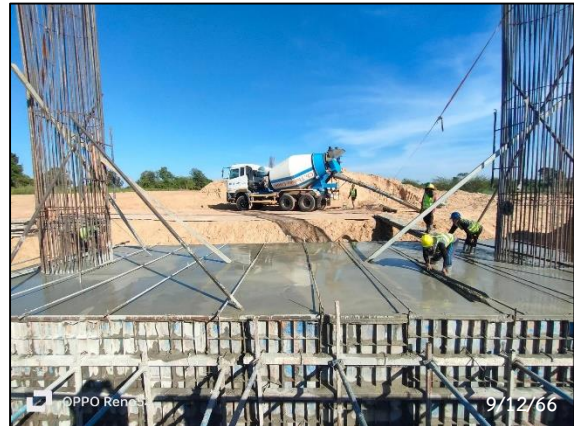


กิจกรรม Clearing และ Grubbing

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



กิจกรรม Excavation



กิจกรรมเทคอนกรีตฐานราก




กิจกรรม Embankment Fill


รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566

ความก้าวหน้าประจำเดือนธันวาคม 2566

Summary Weekly Progress as of 10 December 2023														
No.	Description	Contract Price (MB)	Field Estimate Price (MB)	% of Total Price	This Week				Acc.This Week				Difference	
					Actual / Field Estimate		Plan		Actual / Field Estimate		Plan			
					Amount (MB)	% of Group	Amount (MB)	% of Group	Amount (MB)	% of Group	Amount (MB)	% of Group	Amount (MB)	% of Group
1	General Requirements	411.01	411.01	1.52	-	<div><div></div></div>	6.180	0.023%	60.610	0.224%	85.030	0.314%	<div><div></div></div>	-0.090%
2	Earthworks	5,428.44	5,428.44	20.03	13.510	<div><div></div></div>	63.040	0.233%	151.940	0.561%	749.430	2.766%	(597.490)	-2.205%
3	Roadworks	2,206.94	2,206.94	8.15	1.130	<div><div></div></div>	1.290	0.005%	310.230	1.145%	29.800	0.169%	264.43	0.976%
4	Structural Works	8,233.96	8,233.96	30.39	24.700	<div><div></div></div>	26.210	0.097%	189.66	0.700%	166.380	0.614%	23.28	0.086%
5	Buildings	1,587.90	1,587.90	5.86	-	<div><div></div></div>	2.020	0.007%	-	<div><div></div></div>	22.020	0.081%	(22.02)	-0.081%
6	Drainage System	348.10	348.10	1.28	-	<div><div></div></div>	-	<div><div></div></div>	<div><div></div></div>	<div><div></div></div>	-	<div><div></div></div>	-	<div><div></div></div>
7	Utilities Works	238.77	238.77	0.88	-	<div><div></div></div>	0.270	0.001%	<div><div></div></div>	<div><div></div></div>	3.500	0.013%	(3.50)	-0.013%
8	Trackworks	5,336.42	5,336.42	19.70	-	<div><div></div></div>	-	<div><div></div></div>	<div><div></div></div>	<div><div></div></div>	-	<div><div></div></div>	-	<div><div></div></div>
10	Signalling And Telecommunication Works	2,074.45	2,074.45	7.66	-	<div><div></div></div>	-	<div><div></div></div>	<div><div></div></div>	<div><div></div></div>	-	<div><div></div></div>	-	<div><div></div></div>
11	Provisional Works	1,229.00	1,229.00	4.54	<div><div></div></div>	<div><div></div></div>	6.150	0.023%	-	<div><div></div></div>	159.650	0.589%	(159.65)	-0.589%
					Amount (MB)	% of Group	Amount (MB)	% of Group	Amount (MB)	% of Group	Amount (MB)	% of Group	Amount (MB)	% of Group
Total		27,095.00	27,095.00	100.00	39.340	0.145%	105.160	0.388%	712.440	2.630%	1231.810	4.546%	-519.370	-1.916%

ที่มา : ความก้าวหน้าประจำเดือนของการดำเนินงานก่อสร้างผลงานเดือนธันวาคม 2566

หมายเหตุ :  ความก้าวหน้าตามแผนงานที่กำหนดไว้ (Plan)

 ความก้าวหน้าที่ได้จริง (Actual)

ที่มา : ความก้าวหน้าประจำเดือนของการดำเนินงานก่อสร้างผลงานเดือนธันวาคม 2566

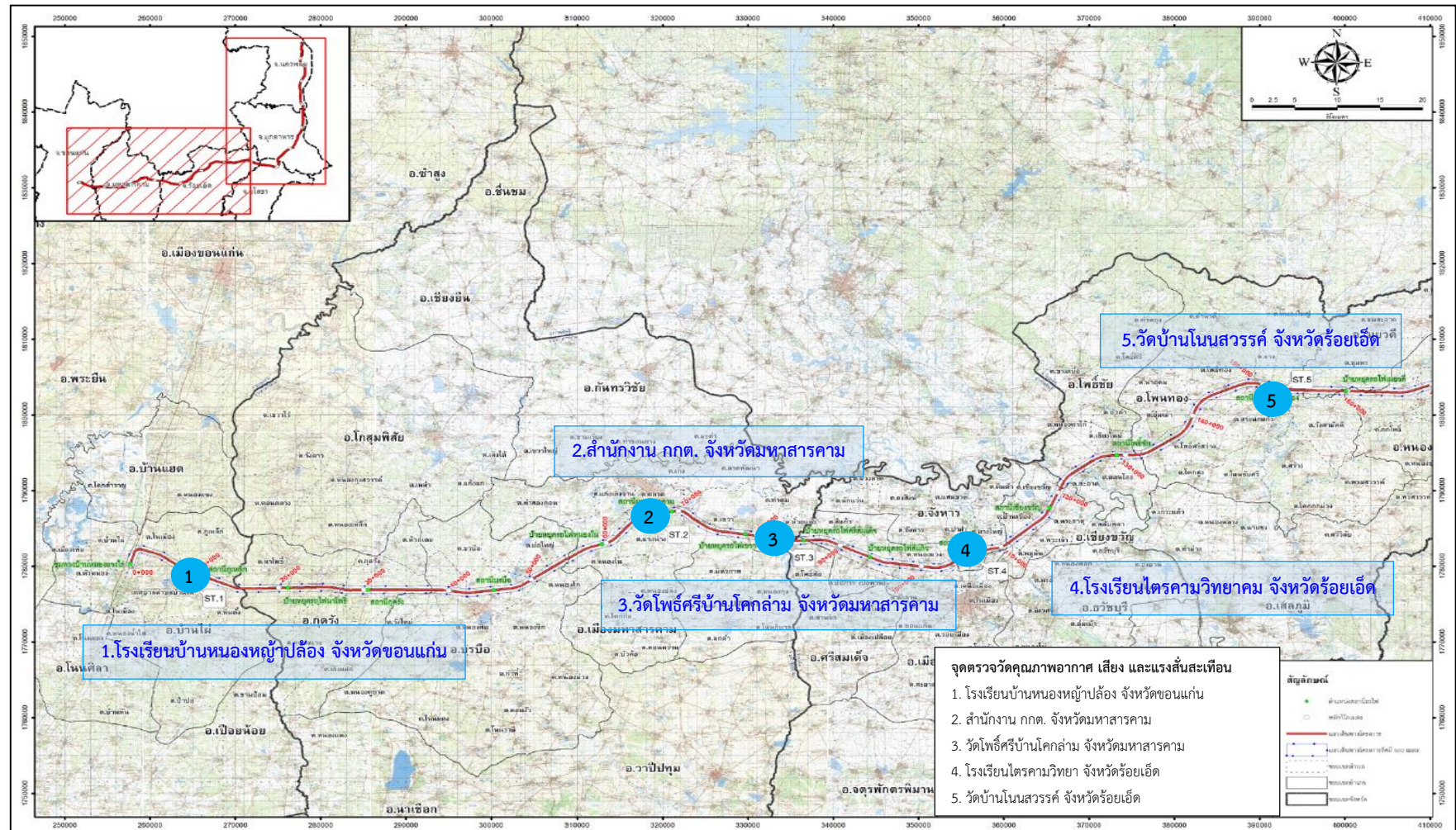
รูปที่ 1.5-5 ความก้าวหน้าในการก่อสร้างของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 1
เดือนธันวาคม 2566

1.6 จุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.6.1 จุดติดตามตรวจสอบสภาพอุทกนิยมิวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

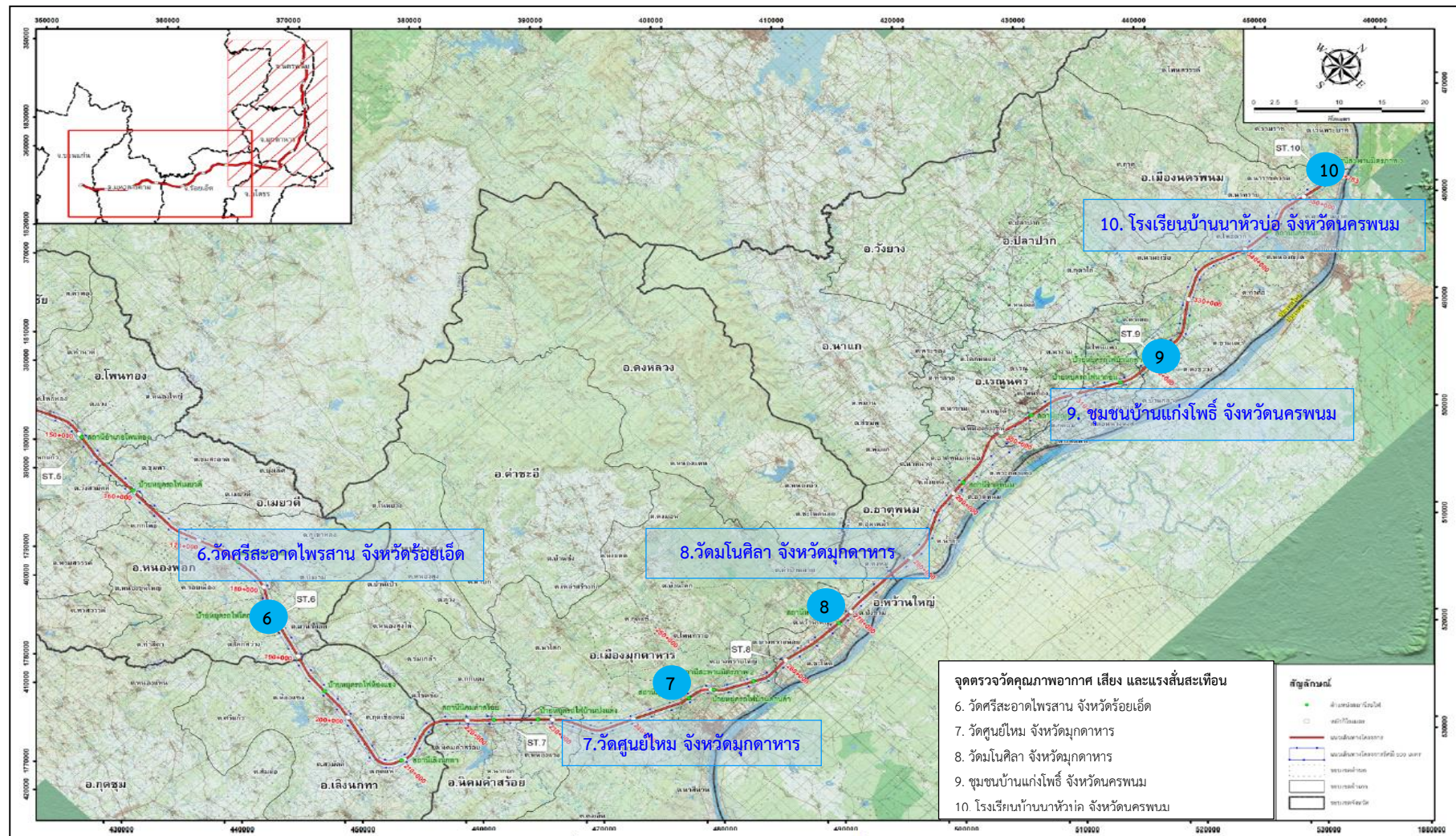
จากมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ได้กำหนดจุดติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน จำนวน 10 สถานี ได้แก่ โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกล่าม จังหวัดมหาสารคาม โรงเรียนไตรคามวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด วัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด วัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร สำนักงานขนส่ง จังหวัดมุกดาหาร ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม และโรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง

อย่างไรก็ตาม ภายหลังการสำรวจจุดติดตามตรวจสอบก่อนเริ่มดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า จุดติดตามตรวจสอบที่สามารถติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบได้มีจำนวน 8 สถานี ได้แก่ โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกล่าม จังหวัดมหาสารคาม โรงเรียนไตรคามวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด วัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม และโรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม ส่วนอีก 2 สถานี ได้แก่ สำนักงานขนส่ง จังหวัดมุกดาหาร และโรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง ไม่สามารถดำเนินการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่มาตรการกำหนดไว้ได้ เนื่องจากบริเวณสำนักงานขนส่ง จังหวัดมุกดาหาร เจ้าของสถานที่ไม่สะดวกให้ใช้สถานที่ในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ภาคผนวกที่ 7) ส่วนบริเวณโรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง ได้ปิดทำการชั่วคราว เนื่องจากทางโรงเรียนมีกิจกรรมงานศิลปหัตถกรรมนักเรียนระดับเขตพื้นที่การศึกษา ครั้งที่ 71 ปีการศึกษา 2566 (ภาคผนวกที่ 7)



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม, มีนาคม 2563

รูปที่ 1.6-1 จุดติดตามตรวจสอบสภาพอุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

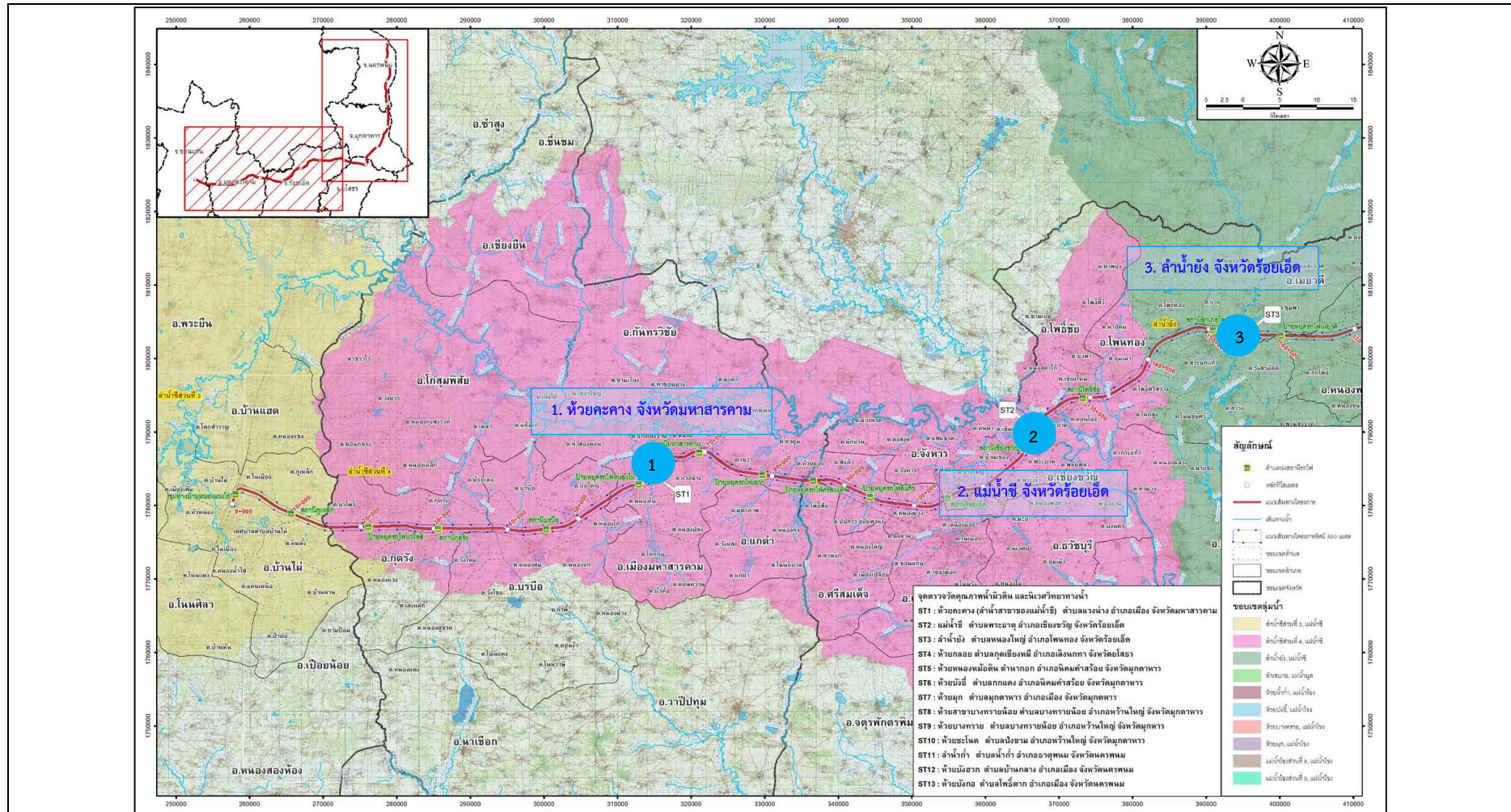


รูปที่ 1.6-1 (ต่อ) จุดติดตามตรวจสอบสภาพอุณิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

1.6.2 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ

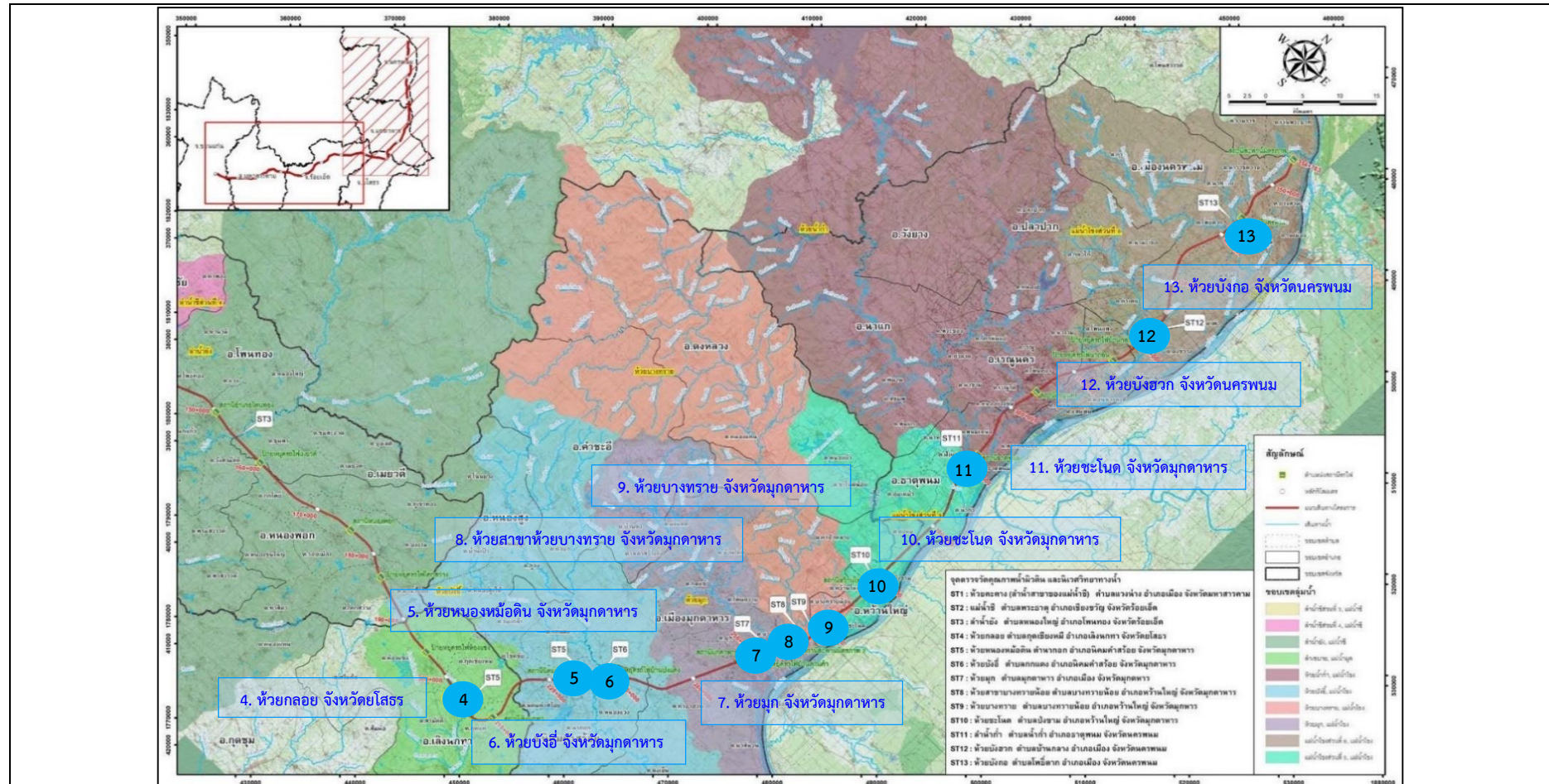
จากข้อมูลในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ได้กำหนดจุดติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 13 สถานี ได้แก่ ห้วยคะคาง จังหวัดมหาสารคาม แม่น้ำชี จังหวัดร้อยเอ็ด ลำน้ำยัง จังหวัดร้อยเอ็ด ห้วยกลอย จังหวัดยโสธร ห้วยหนองหม้อดิน จังหวัดมุกดาหาร ห้วยบังอี จังหวัดมุกดาหาร ห้วยมุก จังหวัดมุกดาหาร ห้วยสาขาห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร ห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร ห้วยชะโนด จังหวัดมุกดาหาร ลำน้ำก่ำ จังหวัดนครพนม ห้วยบังฮวก จังหวัดนครพนม และห้วยบังกอ จังหวัดนครพนม ดังแสดงในรูปที่ 1.6-2

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก
ครั้งที่ 2/2566 เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2566



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม, มีนาคม 2563

รูปที่ 1.6-2 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม, มีนาคม 2563

รูปที่ 1.6-2 (ต่อ) จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ