

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 - มินบุรี เป็นโครงการที่ถูกบรรจุไว้ในแผนดังกล่าวด้วย

ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ได้กำหนดให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มินบุรี เป็นระบบขนส่งมวลชนสายหลักที่เชื่อมฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นการรวมระบบรถไฟฟ้าสองเส้นทาง ได้แก่ เส้นทางบางส่วนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - สามเสน ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นเจ้าของโครงการ และเส้นทางทั้งหมดของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นเจ้าของโครงการ

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

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 เป็นแนวเส้นทางเดิมซึ่งเกิดจากการรวมกันของ โครงการรถไฟฟ้าสองโครงการ ระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - สามเสน ของ รฟม. กับโครงการ รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลของ สนข. ได้ถูกนำไปพิจารณาเปลี่ยนแปลงจากเส้นทางเดิมเป็นแนวเส้นทางใหม่ ช่วงตลิ่งชัน - ดินแดง ซึ่งเป็นแนวเส้นทางใหม่ตามที่กำหนดในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2553 มีระยะทางประมาณ 15.6 กิโลเมตร แนวเส้นทางนี้ยังไม่ได้มีการดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น รวมถึงการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี ระยะทางรวม 39.8 กิโลเมตร จึงมีการ แบ่งการศึกษาด้านการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ แนวเส้นทางเดิมที่ รฟม. และ สนข. ได้ดำเนินการศึกษารายละเอียด ความเหมาะสม ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและออกแบบเบื้องต้นไว้แล้ว และคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วในคราวประชุมเมื่อวันที่ 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 โครงการ รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - ลำสาลี - มีนบุรี โดยแนวเส้นทางของโครงการเริ่มจากสถานี ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย เปีย่งเข้าแนวถนนพระรามเก้า ตัดผ่านถนนประดิษฐ์มนูธรรม เลี้ยวซ้ายเข้าถนน รามคำแหง ผ่านแยกลำสาลี แยกถนนกาญจนาภิเษกไปสิ้นสุดที่แยกสุวินทวงศ์ในเขตมีนบุรี

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2558 ได้มีมติรับทราบ มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ในคราวการประชุมครั้งที่ 16/2557 เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2557 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - ลำสาลี - มีนบุรี ของ รฟม. โดยให้ รฟม. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก 1-1)

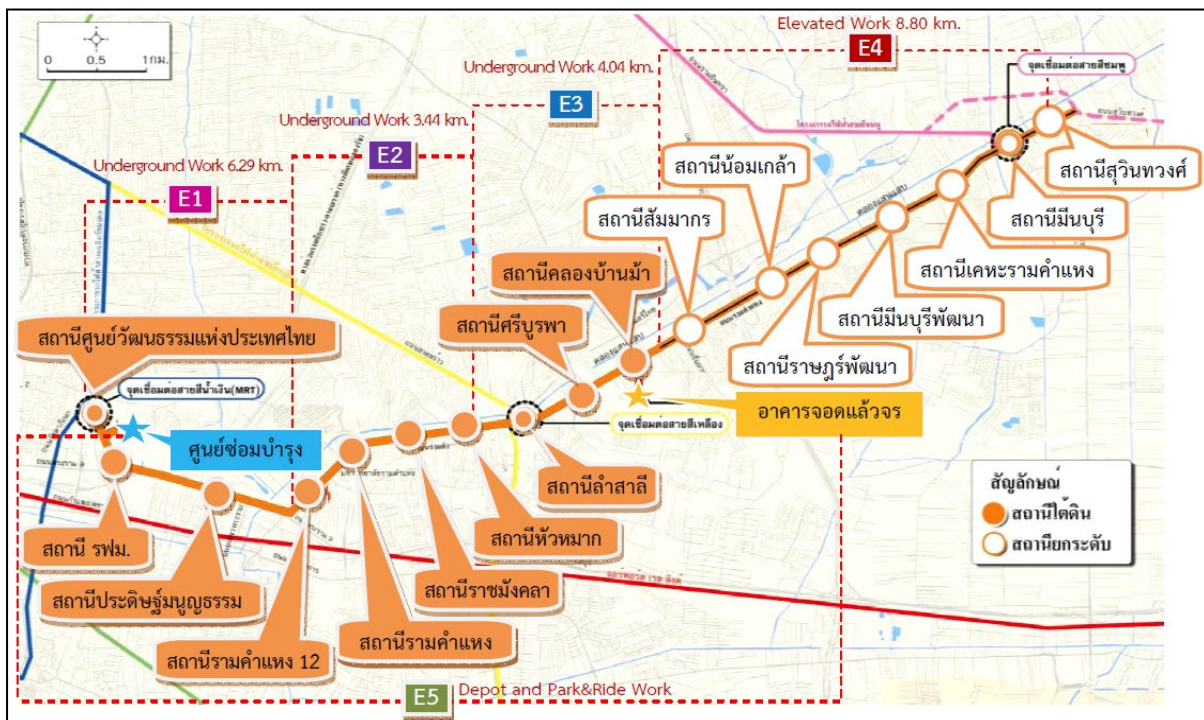
เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2558 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้ดำเนินการก่อสร้าง งานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และมอบให้กระทรวง การคลังพิจารณาดำเนินการด้านการเงินและงบประมาณให้ถูกต้องและเป็นไปตามกฎหมาย รวมทั้งระเบียบหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไป

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

1.2 รายละเอียดโครงการ

1.2.1 แนวสายทาง

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มินบุรี (สุวินทวงศ์) มีทั้งโครงสร้างใต้ดินและโครงสร้างยกระดับ ระยะทางประมาณ 22.5 กิโลเมตร เริ่มต้นเป็นโครงสร้างใต้ดินบริเวณสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยของรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ถนนรัชดาภิเษก เข้าไปในพื้นที่ รฟม. แล้วเบี่ยงตามแนวถนนพระราม 9 เลี้ยวฝั่งซ้ายของถนนลอดใต้คลองแสนแสบ ผ่านแยกประดิษฐ์มนูธรรม จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าถนนรามคำแหงไปตามแนวกึ่งกลางถนนผ่านมหาวิทยาลัยรามคำแหง แยกลำสาลี ลอดใต้คลองบ้านม้า จากนั้นโครงสร้างเปลี่ยนเป็นทางวิ่งยกระดับ ผ่านหน้าหมู่บ้านสัมมากร ข้ามทางยกระดับวงแหวนตะวันออก ผ่านแยกมิสทิน แยกลาดบัวขาว จากนั้นแนวเส้นทางเบี่ยงมาอยู่ด้านขวา ฝั่งจราจรขาเข้าของถนนรามคำแหงไปจนถึงสะพานข้ามแยกร่มเกล้าแล้วไปสิ้นสุดที่บริเวณแยกสุวินทวงศ์ 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

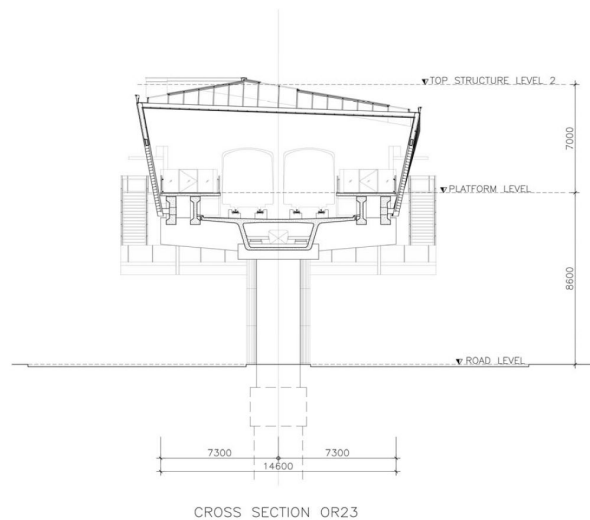
4) สถานีมีนพัฒนา อยู่บริเวณหน้าทางเข้าวัดบางเพ็งใต้ ตรงข้ามหมู่บ้านธรากร

5) สถานีเคหะรามคำแหง อยู่บริเวณปากซอยรามคำแหง 184 ใกล้การเคหะรามคำแหง มินบุรี

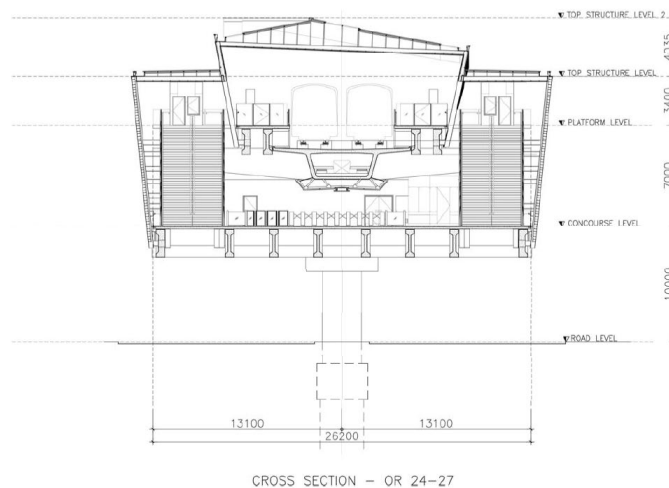
6) สถานีมินบุรี อยู่เลยสะพานรถยนต์ข้ามคลองสองต้นนุ่นไปประมาณ 180 เมตร ซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี

7) สถานีสุวินทวงศ์ อยู่ก่อนถึงทางแยกสุวินทวงศ์ประมาณ 450 - 500 เมตร

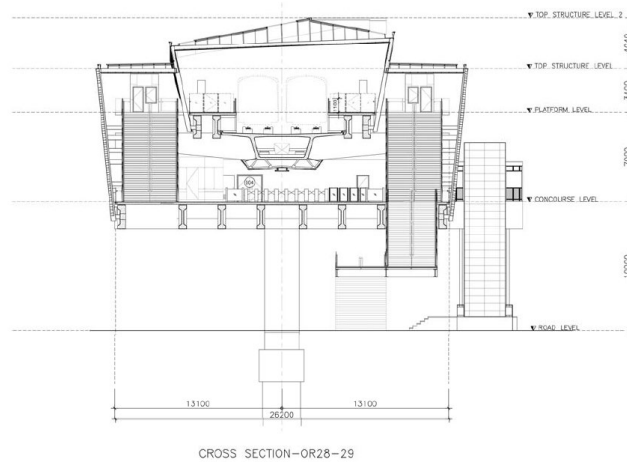
รูปแบบโครงสร้างของสถานีนี้ร่มเกล้า สถานีราษฎร์พัฒนา สถานีมีนพัฒนา และสถานีเคหะรามคำแหง ซึ่งเป็นสถานียกระดับตั้งอยู่บนเกาะกลางถนนบนถนนรามคำแหง รูปแบบโครงสร้างแสดงในรูปที่ 1-3 ส่วนสถานีมินบุรีและสถานีสุวินทวงศ์ เป็นสถานียกระดับตั้งอยู่ริมถนนรามคำแหง รูปแบบโครงสร้างแสดงในรูปที่ 1-4



รูปที่ 1-2 รูปตัดตามขวางสถานี ประเภทโครงสร้างยกระดับแบบพิเศษ



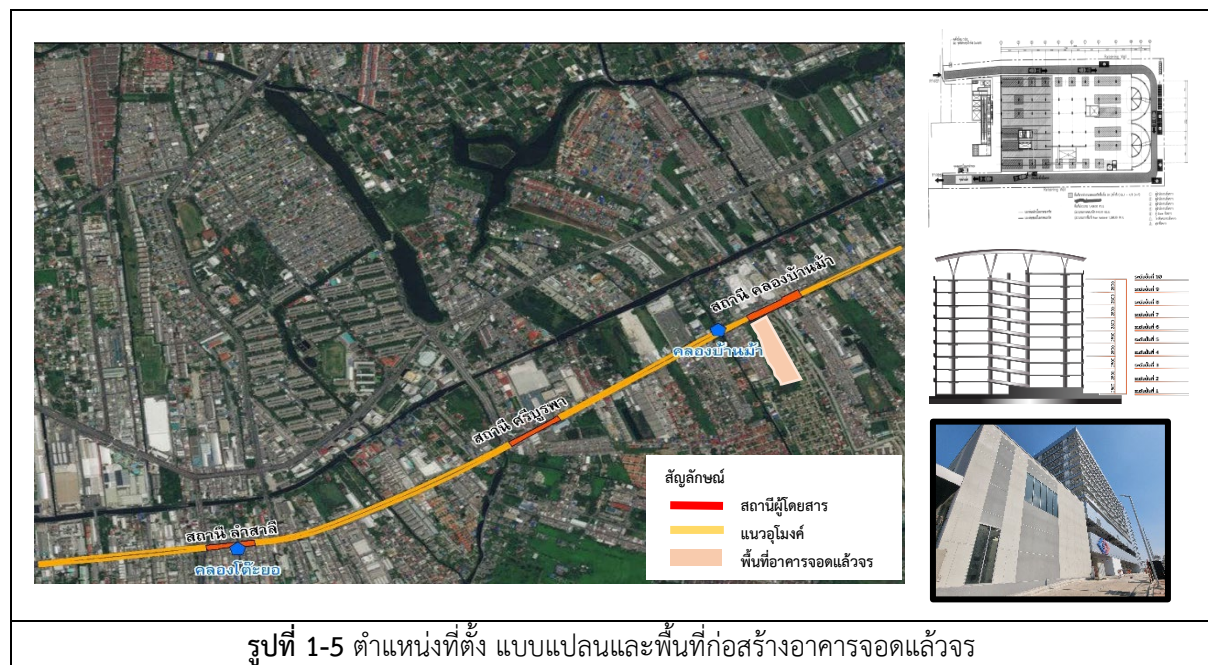
รูปที่ 1-3 รูปตัดตามขวางสถานี ประเภทโครงสร้างยกระดับแบบตั้งบนเกาะกลางถนน



รูปที่ 1-4 รูปตัดตามขวางสถานี ประเภทโครงสร้างยกระดับแบบตั้งริมถนน

1.2.3 อาคารจอดแล้วจร

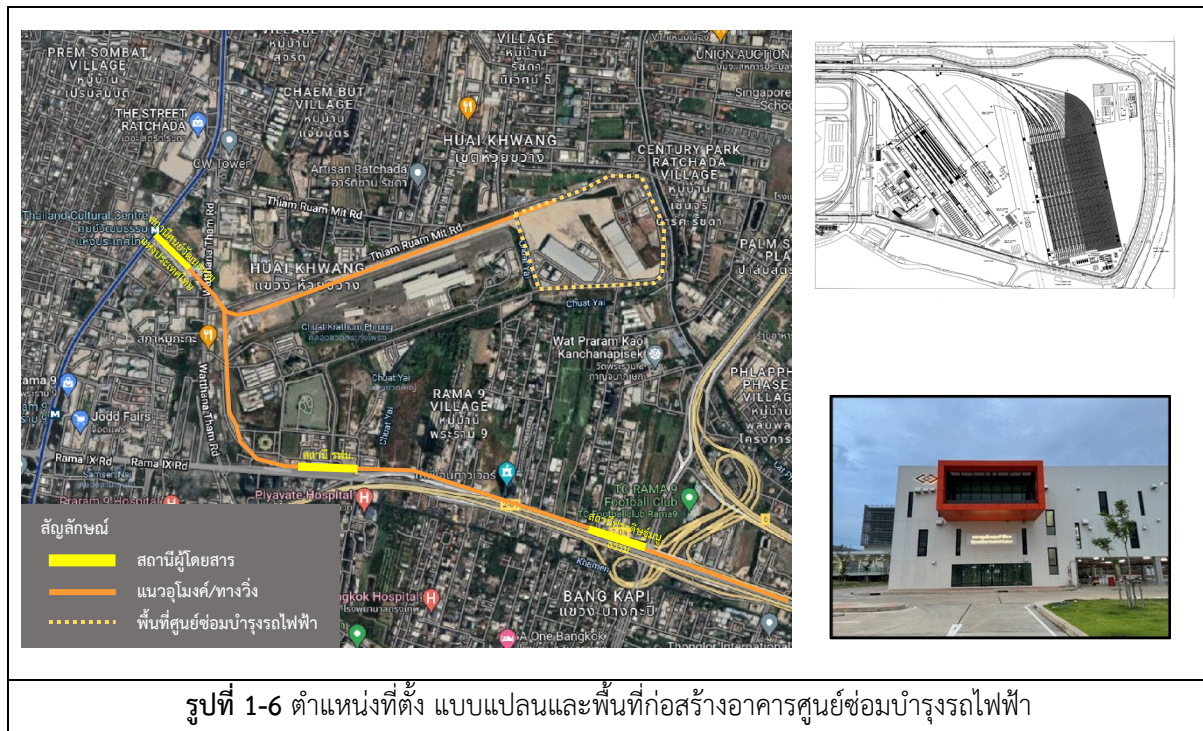
รูปแบบเป็นอาคารจอดรถยนต์สูง 10 ชั้น ตั้งอยู่บนพื้นที่ประมาณ 6 ไร่บริเวณสถานีคลองบ้านม้า ฝั่งขาเข้าเมือง ถนนรามคำแหง เป็นอาคารให้บริการจอดรถยนต์ 1,200 คัน มีทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารจอดแล้วจร กับอาคารสถานีคลองบ้านม้า แสดงในรูปที่ 1-5



รูปที่ 1-5 ตำแหน่งที่ตั้ง แบบแปลนและพื้นที่ก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร

1.2.4 ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

รูปแบบเป็นอาคารยกระดับปานกลาง มีแนวทางวิ่งเชื่อมต่อกันระหว่างทางวิ่งรถไฟฟ้าใต้ดินกับอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ใช้สำหรับพักรถไฟฟ้า ทำความสะอาดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ตั้งอยู่บนพื้นที่ประมาณ 155 ไร่ ในพื้นที่ของ รฟม. ทางฝั่งตะวันออก ระหว่างถนนพระราม 9 กับถนนเทียวร่วมมิตร 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 อาคารเก็บรักษาขบวนรถไฟฟ้า โรงล้างขบวนรถไฟฟ้า อัตโนมติพื้นที่ล้างขบวนรถด้วยแรงงานพนักงาน โรงเจียรล้อรถไฟรางทดสอบอาคารเก็บวัสดุอันตรายอาคารบำบัดน้ำเสีย โรงเก็บขยะถนนภายในและพื้นที่จอดรถยนต์ป้อม/อาคารรักษาความปลอดภัยพื้นที่หนองน้ำ และ แนวคันดินกั้นน้ำและรั้วรอบพื้นที่ทั้งหมด

1.3 การดำเนินการโครงการ

การดำเนินการของโครงการ มีรายละเอียดการดำเนินการ ดังนี้

- 1.3.1 งานสำรวจสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม 2559 ถึงเดือนตุลาคม 2562
- 1.3.2 งานจัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ ดำเนินการระหว่างเดือนพฤษภาคม 2559 ถึงเดือนพฤษภาคม 2560
- 1.3.3 งานจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ ดำเนินการระหว่างเดือนพฤษภาคม 2559 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2560
- 1.3.4 งานก่อสร้างงานโยธาดำเนินการตามสัญญา ดำเนินการก่อสร้างเดือนพฤษภาคม 2560 ถึงเดือนมิถุนายน 2566
- 1.3.5 งานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานเดินรถ เริ่มดำเนินการประมาณเดือนกันยายน 2567

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 ซีโน - ไทยเอ็นจิเนียริง 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 ซีโน - ไทยเอ็นจิเนียริง 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 ดีเวลอปเม้นท์ 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 - มินบุรี (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)

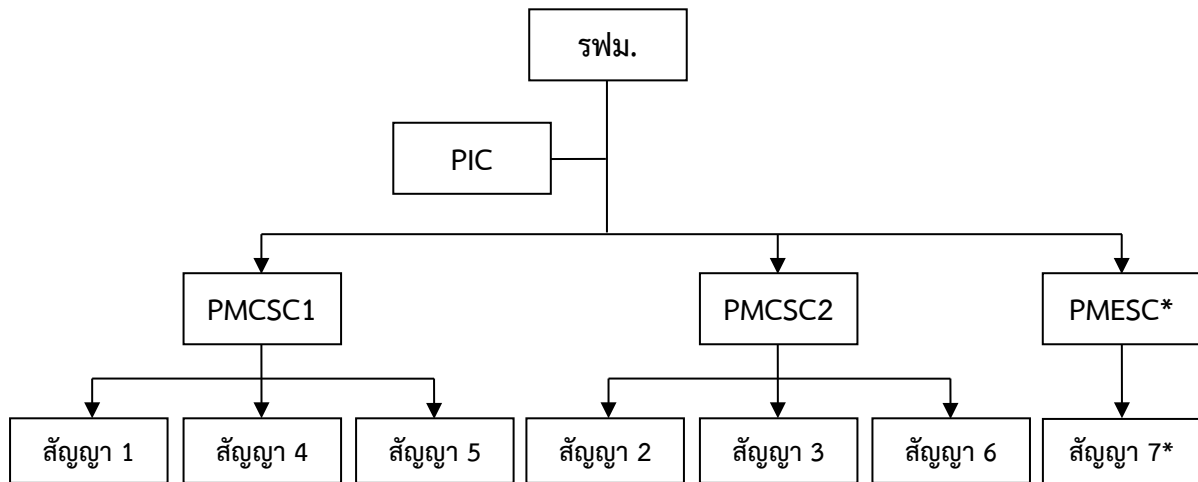
1.4.3 สัญญาจ้างกลุ่มที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา

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 ผังบริหารงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - ลำสาลี - มีนบุรี

หมายเหตุ * รฟม. จะดำเนินการสรรหาผู้รับจ้างสัญญา 7 งานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานเดินรถ และที่ปรึกษา PMESC สำหรับควบคุมงานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า งานทดลองเดินรถไฟฟ้าต่อไป

1.4.4 สัญญาจ้างงานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานเดินรถ

เนื่องจาก รฟม. ได้คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการฯ แล้วเสร็จตั้งแต่เดือนกันยายน 2565 แต่อย่างไรก็ตามในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2566 กระทรวงคมนาคมได้ถอนเรื่องดังกล่าวเนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ให้ความเห็นว่า การดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการฯ ยังมีคดีความที่อยู่ระหว่างการพิจารณา เห็นควรรอให้การพิจารณาคดีได้ข้อยุติก่อน จึงเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ต่อมาศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาถึงที่สุดในทุกคดีที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ รฟม. จึงได้เสนอผลการคัดเลือกเอกชนต่อกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2567 และคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2567 ได้มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและเงื่อนไขสำคัญของสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

ทั้งนี้ ผู้รับจ้างสัญญา 7 จะเริ่มงานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าประมาณเดือนกันยายน 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 เป็นที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน EMP อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนมกราคม - มิถุนายน 2567 ผู้รับจ้างสัญญา 4 อยู่ระหว่างการคืนสภาพพื้นที่ของถนนรามคำแหงให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) ภายหลังจากงานก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ แล้วเสร็จ จึงทำให้ยังคงมีงานปรับปรุงพื้นผิวจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมใต้พื้นที่โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า รวมทั้งงานปลูกพันธุ์ไม้บริเวณเกาะกลางใต้พื้นที่โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า โดยเป็นงานที่ รฟม. ต้องได้รับความเห็นชอบรูปแบบการปรับปรุงพื้นผิวจราจรและรูปแบบการปลูกพันธุ์ไม้จาก กทม. ก่อนดำเนินการ จึงทำให้งานดังกล่าวเป็น Outstanding works ที่ต้องดำเนินการภายหลังสิ้นสุดสัญญาการก่อสร้างงานโยธา



รูปที่ 1-8 สภาพพื้นที่บริเวณทางวิ่งยกระดับระหว่างจุดเริ่มต้นโครงการถึงสถานีสัมมากร



รูปที่ 1-9 สภาพพื้นที่บริเวณทางวิ่งยกระดับระหว่างสถานีสัมมากรถึงสถานีจอมเกล้า



รูปที่ 1-10 สภาพพื้นที่บริเวณทางวิ่งยกระดับระหว่างสถานีจอมเกล้าถึงสถานีราษฎร์พัฒนา



รูปที่ 1-11 สภาพพื้นที่บริเวณทางวิ่งยกระดับระหว่างสถานีราษฎร์พัฒนาถึงสถานีมีนพัฒนา



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 ดังกล่าวในช่วงเดือนมกราคม - มิถุนายน 2567 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 รพม. จะดำเนินงานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ต่อไป