

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 (กวรล) 1009/ว7514 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2563 และในปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ในระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงการ โดยแบ่งงานก่อสร้างออกเป็น 2 ช่วงตอน และได้จ้างกลุ่มบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างแยกเป็น 2 สัญญาตามช่วงตอนต่างๆ รายละเอียดดังนี้

- สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – 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 แอสโซซิเอตส์ 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 เอส - ช.ทวี แอนด์ แอสโซซิเอทส์ และกิจการร่วมค้า ยูนิค จึงได้มอบหมายให้ บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม นำเสนอต่อผู้รับจ้างงานก่อสร้างทั้ง 2 สัญญา และผู้รับจ้างงานก่อสร้างนำเสนอต่อ รพท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยรายงานฉบับนี้เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567

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

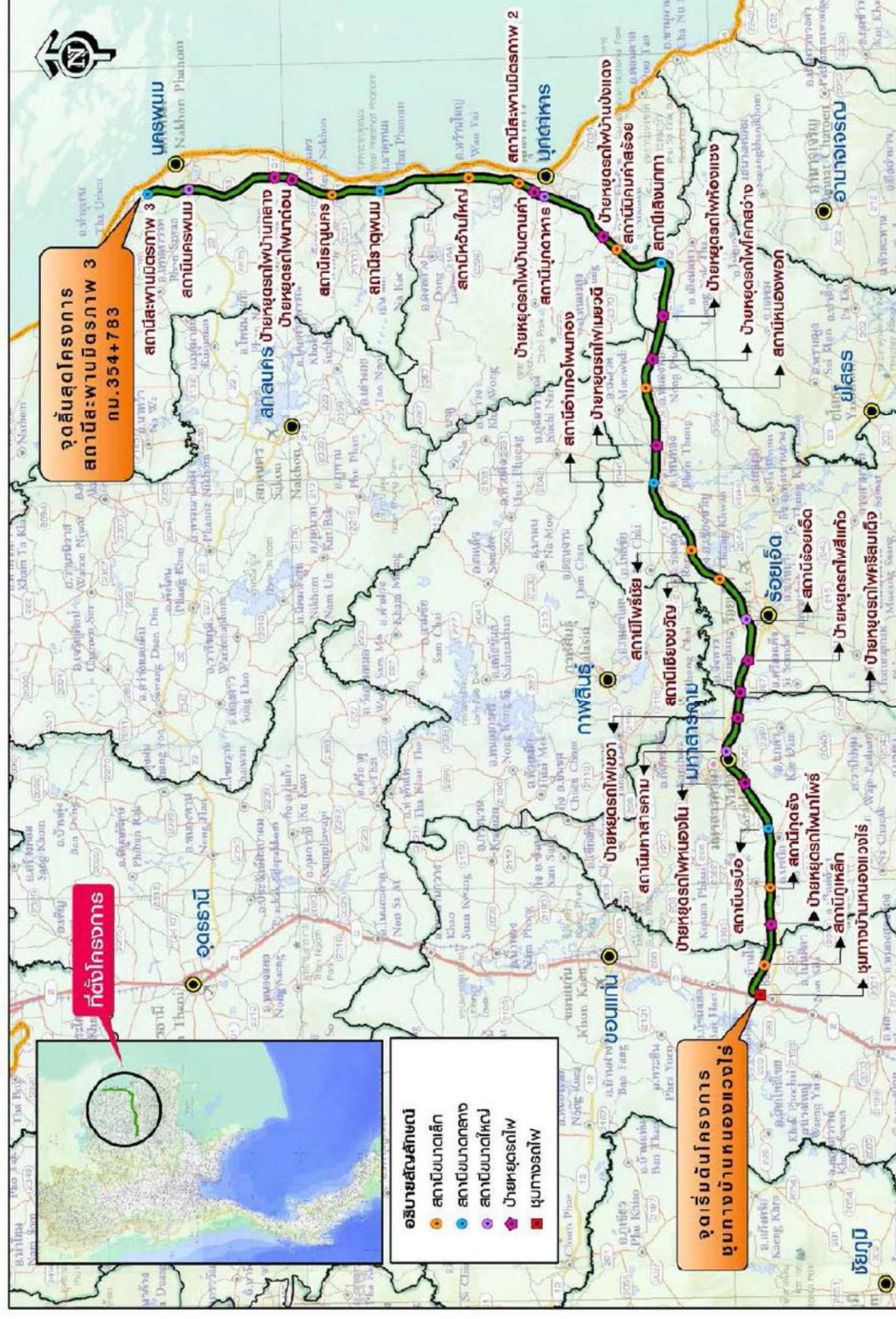
แนวเส้นทางโครงการมีระยะทางทั้งสิ้น 354.783 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางที่ชุมทางบ้านหนองแวงไร่ ตำบลในเมือง อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น (โดยเชื่อมต่อกับรางรถไฟเดิมจากสถานีบ้านไผ่) มุ่งไปทางทิศตะวันออก ผ่านจังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดยโสธร และเลี้ยวซ้ายวิ่งเลียบแม่น้ำโขงเข้าสู่จังหวัดมุกดาหาร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

- 1) จังหวัดขอนแก่น ประกอบด้วย อำเภอบ้านไผ่
- 2) จังหวัดมหาสารคาม ประกอบด้วย อำเภอกุดรัง อำเภอบรบือ และอำเภอเมืองมหาสารคาม
- 3) จังหวัดร้อยเอ็ด ประกอบด้วย อำเภอศรีสมเด็จ อำเภอเมืองร้อยเอ็ด อำเภอจังหาร อำเภอเชียงขวัญ อำเภอโพธิ์ชัย อำเภอโพนทอง อำเภอเมยวดี และอำเภอหนองพอก
- 4) จังหวัดยโสธร ประกอบด้วย อำเภอเลิงนกทา
- 5) จังหวัดมุกดาหาร ประกอบด้วย อำเภอนิคมน้ำอ้อม อำเภอเมืองมุกดาหาร และอำเภอหว้านใหญ่
- 6) จังหวัดนครพนม ประกอบด้วย อำเภอธาตุพนม อำเภอเรณูนคร และอำเภอเมืองนครพนม

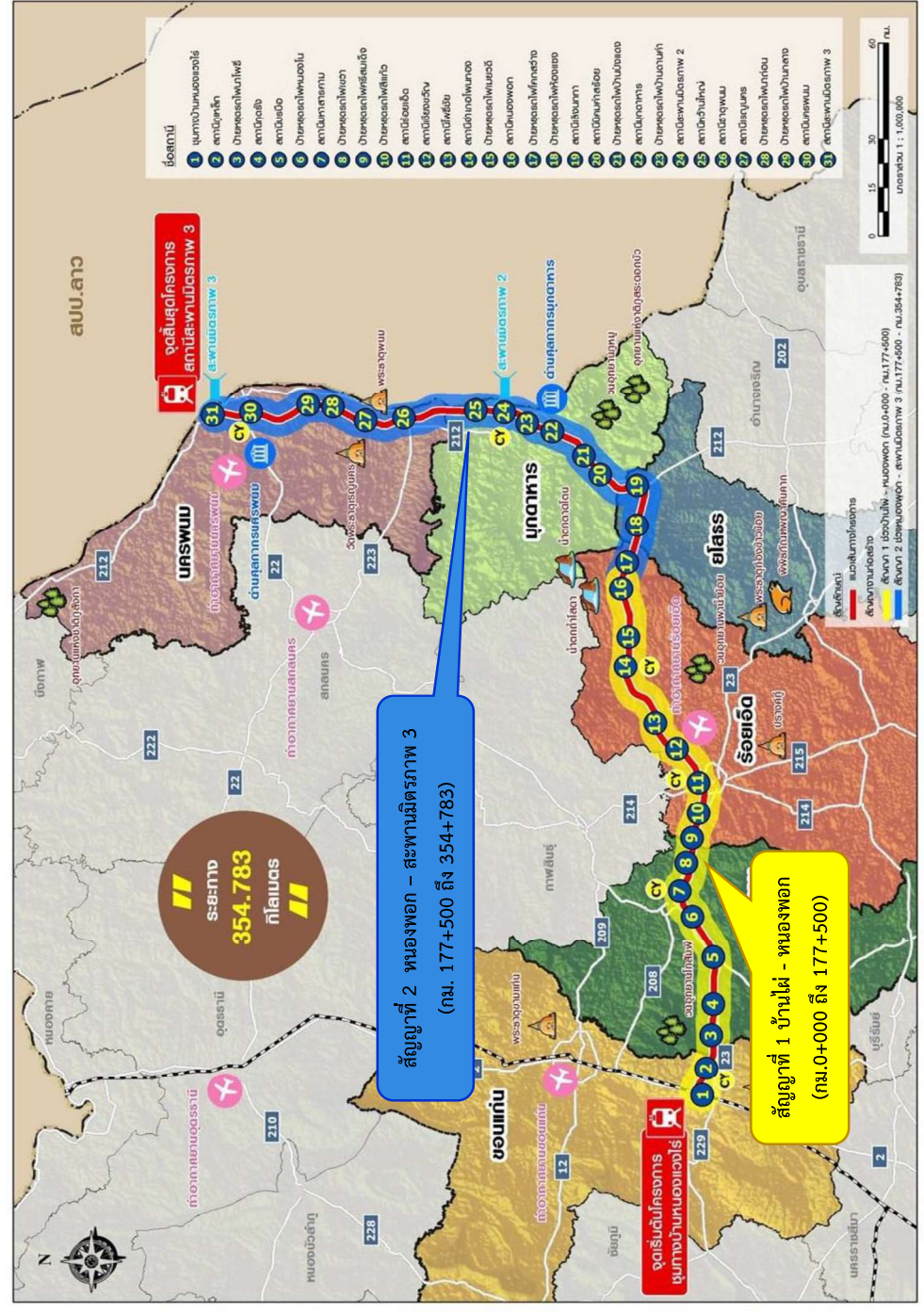
สัญญาที่ 1 จุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ประมาณ กม.411+075 เป็น กม.0+000 ของโครงการและสิ้นสุดที่ กม.177+500 บริเวณอำเภอนองพอก จังหวัดร้อยเอ็ด รวมระยะทาง 177.50 กิโลเมตร

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

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



รูปที่ 1.2.2-1 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม



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. หมู่น 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. อุ่มเม้า 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. ห้องแขง 38. กุดเชียงหมี 39. สามัคคี 40. กุดแห่	18. ป้ายหยุดรถไฟห้องแขง 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. ป้ายหยุดรถไฟบ้านดำนคำ 24. สถานีสะพานมิตรภาพ 2	ใหญ่ ป้ายหยุด เล็ก	ย่านกองเก็บตู้สินค้า
	16. ห้วยใหญ่	50. บางทรายน้อย 51. ชะโนด 52. ห้วยใหญ่ 53. ป่งขาม	25. สถานีห้วยใหญ่	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. หนองย่างซัน 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

สำหรับจัดรับ-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 สถานีภูดั่ง สถานีเชียงขวัญ สถานีโพธิ์ชัย สถานีหนองพอก สถานีนิคมคำสร้อย สถานีสะพานมิตรภาพ 2 สถานีหัวน้ำใหญ่ และสถานีเรณูนคร

(3) สถานีขนาดกลาง

ประกอบด้วย รางหลัก 2 ด้าน และอาคารสถานีขนาดกลาง 1 อาคาร มีจำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีบรบือ 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 เนื่องจากตำแหน่งสถานีนครพนมที่กำหนดมาจากการศึกษาความเหมาะสมเดิมนั้น ได้ผ่านบริเวณที่ชุมชนหนาแน่นมากและพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ เช่น วัดโรงเรียน เป็นต้น ดังนั้นในขั้นตอนการทบทวนผลการศึกษาและพิจารณาแนวเส้นทางเดิมทางที่ปรึกษาจึงได้ปรับขยับเลื่อนตำแหน่งสถานีนครพนมไปอยู่ห่างออกจากแนวเดิม เพื่อให้ลดผลกระทบต่อประชาชนซึ่งตำแหน่งสถานีแห่งใหม่จะอยู่ใกล้กับสนามบินจังหวัดนครพนมและมหาวิทยาลัยนครพนมอีกด้วย ดังนั้นแนวเส้นทางและที่ตั้งของสถานีในโครงการจึงมีความเหมาะสม โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) **สถานีมหาสารคาม** ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลแวงน่าง อำเภอเมืองมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม อยู่ในเขตผังเมืองรวม พื้นที่ประเภทชนบทและเกษตรกรรม ไม่ห่างจากศูนย์กลางเมืองสามารถเข้าถึงได้ด้วยรถยนต์ โดยเส้นทางสายหลักที่เป็นทางเลี่ยงเมืองได้

(2) **สถานีร้อยเอ็ด** ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลยางใหญ่ อำเภอจังหาร จังหวัดร้อยเอ็ด อยู่ห่างจากเขตผังเมืองรวม ระยะห่างจากศูนย์กลางเมือง 4.5 กิโลเมตร สามารถเข้าถึงได้ด้วยรถยนต์ โดยถนนสายหลักทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214

(3) **สถานีมุกดาหาร** ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลในเมือง อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร อยู่ในเขตผังเมืองรวม พื้นที่ประเภทชนบทและเกษตรกรรม ระยะห่างจากศูนย์กลางเมือง 5.0 กิโลเมตรสามารถเข้าถึงได้ด้วยรถยนต์ โดยถนนสายหลักทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2042

(4) **สถานีธาตุพนม** ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลธาตุพนม อำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนม อยู่ในเขตผังเมืองรวม พื้นที่ประเภทชนบทและเกษตรกรรม ระยะห่างจากศูนย์กลางเมือง 3.0 กิโลเมตรสามารถเข้าถึงได้ด้วยรถยนต์ โดยถนนสายหลักทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212

(5) **สถานีนครพนม** ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลนาทราย อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม อยู่ห่างจากเขตผังเมือง ระยะห่างจากศูนย์กลางเมือง 7.5 กิโลเมตร สามารถเข้าถึงได้ด้วยรถยนต์ โดยถนนสายหลักทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 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) ลานบรรทุกตู้สินค้าสถานีภูเหล็ก

สถานีภูเหล็กเหมาะสำหรับการก่อสร้างเป็นลานบรรทุกตู้สินค้าและพื้นที่สำหรับเก็บตู้สินค้าชั่วคราว 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 อยู่บริเวณชายแดนไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว คาดว่าในอนาคตจะมีปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสูงขึ้น จึงจำเป็นต้องมีกิจกรรมรับฝากตู้สินค้า และเหมาะสำหรับการก่อสร้างเป็นย่านกองเก็บตู้สินค้า โดยจัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี ขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 500 เมตร (15,000 ตารางเมตร)

6) ย่านกองเก็บตู้สินค้าสถานีสะพานมิตรภาพ 3

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

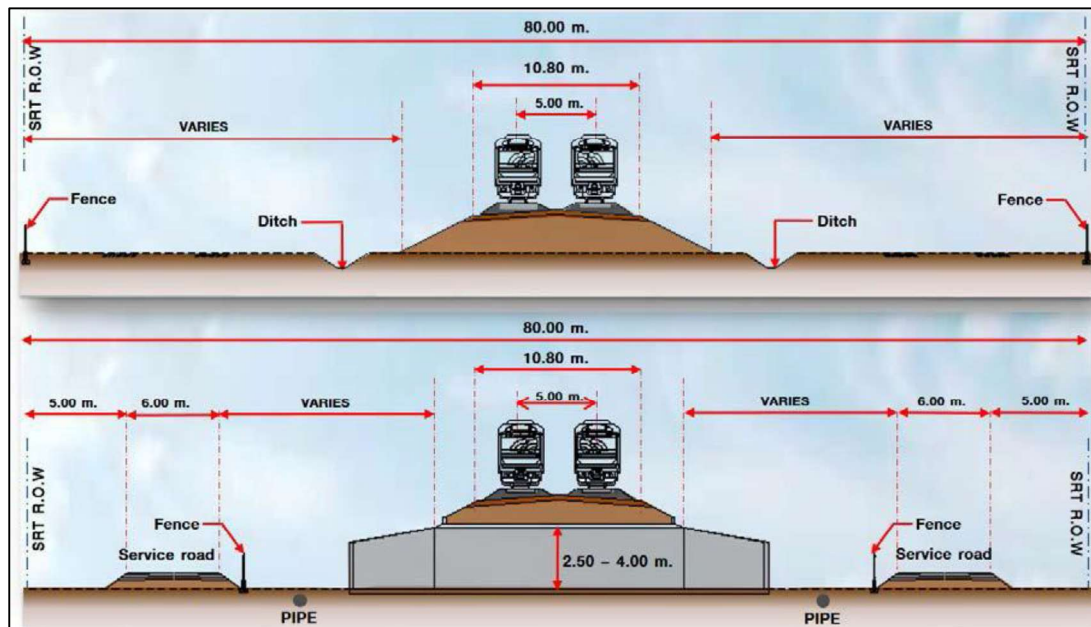
1.2.4 รูปแบบทางรถไฟ

การออกแบบคันทางรถไฟเป็นการออกแบบโดยพิจารณาถึงเสถียรภาพความลาดของคันดินถม ซึ่งเป็นโครงสร้างหลักของคันทางรถไฟนี้ เนื่องจากคันดินถมมีความเหมาะสมทั้งในแง่ของราคาค่าก่อสร้าง ที่มีราคาถูกกว่าเมื่อเทียบกับโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก และยังสามารถจัดหาแหล่งวัสดุก่อสร้างให้พื้นที่เองได้ด้วย

รูปแบบทางรถไฟของโครงการ ส่วนใหญ่มีเขตทางกว้าง 80 เมตร แต่ในช่วง กม.65+600 ถึง กม.68+500 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ตำบลเวียง 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 เนื่องจากการออกแบบเส้นทางโครงการฯ ได้ออกแบบรองรับความเร็วได้ถึง 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง พร้อมทั้งแนวพื้นที่ขอบเขตทางรถไฟ (Right of Way) ของโครงการฯ มีพื้นที่เพียงพอที่จะรองรับปรับปรุงเพื่อติดตั้งระบบและอุปกรณ์ต่างๆ ที่จะใช้สำหรับรถไฟไฟฟ้าแบบทางไกล แต่อย่างไรก็ตามโครงการฯ นี้ ได้มีข้อกำหนดขอบเขตงาน (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 พังย่านสถานี

ป้ายหยุดรถไฟ สถานีขนาดเล็ก สถานีขนาดกลาง และสถานีขนาดใหญ่ มีรายละเอียดขนาดพังย่านสถานี 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 ลานบรรจุทุกตู้สินค้า (Freight Platform) 3 แห่ง และย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) 3 แห่ง รวมทั้งหมด 6 แห่ง (ตารางที่ 1.2.3-1) ได้แก่

- 1) ลานบรรจุทุกตู้สินค้าสถานีภูเหล็ก จัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี ขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 200 เมตร (6,000 ตารางเมตร)
- 2) ลานบรรจุทุกตู้สินค้าสถานีมหาสารคาม จัดพื้นที่ไว้ภายในย่านสถานี ขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 200 เมตร (6,000 ตารางเมตร)
- 3) ลานบรรจุทุกตู้สินค้าสถานีอำเภอนาทอง 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) ดำเนินงานตั้งแต่เดือนกันยายน 2566

2) ข้อกำหนดการดำเนินงาน

ดำเนินงานภายใต้ข้อกำหนดในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความคิดเห็นชอบ

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) ระยะเวลาการก่อสร้าง 48 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน 2566 ถึงเดือนสิงหาคม 2570

1.4 แผนการดำเนินงาน

1) การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ระบุไว้ในมาตรการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบ รวมถึงข้อกำหนดต่างๆ ของ รพท. โดยรวบรวมหลักฐานการปฏิบัติตามมาตรการ 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 บริเวณตำบลโพหนอง อำเภอโพหนอง จังหวัดร้อยเอ็ด

การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567 ครอบคลุมการดำเนินงานทุกโซน ได้แก่ บริเวณพื้นที่โซนที่ 1 บริเวณพื้นที่โซนที่ 2 บริเวณพื้นที่โซนที่ 3 และบริเวณพื้นที่โซนที่ 4

การดำเนินงานก่อสร้างของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3 แบ่งพื้นที่ก่อสร้างออกเป็น 3 โซน ได้แก่

- งานก่อสร้างโซนที่ 1 ตั้งแต่ กม.175+500 ถึง 256+000
- งานก่อสร้างโซนที่ 2 ตั้งแต่ กม.256+000 ถึง 305+000
- งานก่อสร้างโซนที่ 3 ตั้งแต่ กม.305+000 ถึง 354+738

การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567 ครอบคลุมการดำเนินงานทุกโซน ได้แก่ บริเวณพื้นที่โซนที่ 1 บริเวณพื้นที่โซนที่ 2 และบริเวณพื้นที่โซนที่ 3

2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ระยะก่อสร้าง ในช่วงเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 8 ด้าน ได้แก่ สภาพอุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน น้ำผิวดิน ทรัพยากรสัตว์ป่า นิเวศวิทยาทางน้ำ การคมนาคมขนส่ง และเศรษฐกิจสังคม ส่วนการบันทึกค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ (Global Positioning System : GPS) ของตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมแสดงรายละเอียดในตารางที่ 1.4-1 รายละเอียดการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ ดังนี้

- การติดตามตรวจสอบด้านสภาพอุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ จำนวนสถานีติดตามตรวจสอบ 10 สถานี โดยแบ่งสถานีติดตามตรวจสอบตามสัญญาก่อสร้างโครงการ 2 สัญญา ดังนี้

สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก จำนวน 6 สถานี ได้แก่ โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกลำม จังหวัดมหาสารคาม โรงเรียนไตรคามวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด และวัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด

สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ วัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร โรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง จังหวัดมุกดาหาร สำนักสงฆ์ธรรมนิมิต ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม และโรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม

มีดัชนีคุณภาพอากาศที่ติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม ขนาดไม่เกิน 100 ไมครอน (TSP) ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็ก ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และ ความเร็วและทิศทางลมตรวจวัดเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานก่อสร้าง 2 วัน และวันหยุด 1 วัน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง

- การติดตามตรวจสอบด้านเสียง จำนวนสถานีติดตามตรวจสอบ 10 สถานี โดยแบ่งสถานีติดตามตรวจสอบตามสัญญาก่อสร้างโครงการ 2 สัญญา ดังนี้

สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก จำนวน 6 สถานี ได้แก่ โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกลำม จังหวัดมหาสารคาม โรงเรียนไตรคามวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด และวัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด

สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ วัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร โรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง จังหวัดมุกดาหาร สำนักสงฆ์ธรรมนิมิต ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม และโรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม

ดัชนีติดตามตรวจสอบด้านเสียง ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) 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

- การติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน จำนวนสถานีติดตามตรวจสอบ 10 โดยแบ่งสถานีติดตามตรวจสอบตามสัญญาก่อสร้างโครงการ 2 สัญญา ดังนี้

สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก จำนวน 6 สถานี ได้แก่ โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกลำม จังหวัดมหาสารคาม โรงเรียนไตรคามวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด และวัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด

สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ วัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร โรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง จังหวัดมุกดาหาร สำนักสงฆ์ธรรมนิมิต ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม และโรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม

ดัชนีติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน ได้แก่ ความเร็วของอนุภาคสูงสุด และความถี่ ตรวจวัดเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานก่อสร้าง 2 วัน และวันหยุด 1 วัน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง

- การติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวนสถานีติดตามตรวจสอบ 13 สถานี โดยพิจารณาแยกตามสัญญาก่อสร้างโครงการ กล่าวคือ

สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก จำนวน 3 สถานี ได้แก่ ห้วยเคเคาง จังหวัดมหาสารคาม แม่น้ำชี จังหวัดร้อยเอ็ด และลำน้ำยัง จังหวัดร้อยเอ็ด

สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3 จำนวน 10 สถานี ได้แก่ ห้วยกลอย จังหวัดยโสธร ห้วยหนองหม้อดิน จังหวัดมุกดาหาร ห้วยบังอี จังหวัดมุกดาหาร ห้วยมุก จังหวัดมุกดาหาร ห้วยสาขาห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร ห้วยบางทราย จังหวัดมุกดาหาร ห้วยชะโนด จังหวัดมุกดาหาร ลำน้ำก่ำ จังหวัดนครพนม ห้วยบังฮวก จังหวัดนครพนม และห้วยบังกอ จังหวัดนครพนม

โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ทั้งหมด 13 ดัชนี ได้แก่ อุณหภูมิ ความเป็นกรด - ด่าง น้ำมัน และไขมัน ความขุ่น ค่าการนำไฟฟ้า ของแข็งแขวนลอยรวม ของแข็งที่ละลายน้ำ ออกซิเจนละลาย ความสกปรกในรูปบีโอดี ฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส ไนโตรเจน-ไนเตรท แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด ตรวจวัดเป็นเวลา 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง

- การติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า ติดตามตรวจสอบตลอดแนวเส้นทางโครงการ ดัชนีติดตามตรวจสอบ ได้แก่ ความหลากหลายชนิดและประเมินความชุกชุมของสัตว์ป่าจำนวน 4 กลุ่ม ได้แก่ สัตว์ สะเทินน้ำสะเทินบก สัตว์เลื้อยคลาน นกและสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม ดำเนินการสำรวจ 2 ครั้ง/ปี

- การติดตามตรวจสอบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวนสถานีดิตตามตรวจสอบ 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 และห้วยบังก้อ จังหวัดนครพนม ดัชนีติดตามตรวจสอบ ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน ปลา และพรรณไม้น้ำ ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์เป็นเวลา 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง
- การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง ติดตามตรวจสอบแนวถนนโครงข่ายที่ใช้ในการขนส่งของโครงการ ดัชนีติดตามตรวจสอบ ได้แก่ รวบรวมสถิติ สาเหตุ และลักษณะความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการสัญจรทางบกที่เกิดขึ้นจากการสัญจรของโครงการจำแนกตามประเภทยานพาหนะ ดำเนินการรวบรวมข้อมูลราย 6 เดือน
- การติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ติดตามตรวจสอบ ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง แนวเส้นทางโครงการในระยะ 500 เมตร โดยใช้แบบสอบถามในการสำรวจข้อมูลต่างๆ ประกอบด้วย สภาพเศรษฐกิจสังคมทั่วไป การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างโครงการ และข้อเสนอแนะต่อโครงการ ดำเนินการสำรวจ 1 ครั้ง/ปี

**ตารางที่ 1.4-1 ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม**

สัญญาก่อสร้างโครงการ	สถานีติดตามตรวจสอบ	ค่าพิกัดสถานีติดตามตรวจสอบ		
		UTM	East (X)	North (Y)
สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก	สภาพอุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ			
	1. โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น	48Q	264774	1778667
	2. สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม	48Q	318798	1786614
	3. วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกลำม จังหวัดมหาสารคาม	48Q	333032	1783616
	4. โรงเรียนไตรคามวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด	48Q	355967	1781521
	5. วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด	48Q	391649	1803517
สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก- สะพานมิตรภาพ 3	6. วัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด	48Q	423800	1802711
	7. วัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร ^{1/}	48Q	464905	1829678
	8. โรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง จังหวัดมุกดาหาร	48Q	471360	1848122
	9. ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม	48Q	467909	1871141
สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก	10. โรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม	48Q	468545	1931419
	เสียง			
	1. โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น	47Q	264758	1778685
	2. สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม	47Q	318831	1786607
	3. วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกลำม จังหวัดมหาสารคาม	47Q	333010	1783616
	4. โรงเรียนไตรคามวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด	47Q	355915	1781588
สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก- สะพานมิตรภาพ 3	5. วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด	47Q	391749	1803486
	6. วัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด	47Q	423825	1802741
	7. วัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร ^{1/}	48Q	464933	1829673
	8. โรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง จังหวัดมุกดาหาร	48Q	471360	1848122
	9. ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม	48Q	467905	1871122
	10. โรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม	48Q	468554	1931401

หมายเหตุ : ^{1/} สำนักงานขนส่ง จังหวัดมุกดาหาร ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากเจ้าของสถานที่ไม่สะดวกให้ใช้สถานที่ในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ภาคผนวกที่ 7-1) ดังนั้นโครงการฯ จึงได้เปลี่ยนสถานีติดตามตรวจสอบเป็นวัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร เป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟโครงการ เป็นระยะทาง 490 เมตร (ภาคผนวกที่ 7-2)

ตารางที่ 1.4-1 (ต่อ) ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม

สัญญาก่อสร้างโครงการ	สถานีติดตามตรวจสอบ	ค่าพิกัดสถานีติดตามตรวจสอบ		
		UTM	East (X)	North (Y)
สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก	ความสั้นสะท้อน			
	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
สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก- สะพานมิตรภาพ 3	6. วัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด	48Q	423800	1802711
	7. วัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร ^{1/}	48Q	464933	1829673
	8. โรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง จังหวัดมุกดาหาร	48Q	471360	1848122
	9. ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม	48Q	467905	1871122
สัญญาที่ 1 ช่วงบ้านไผ่-หนองพอก	10. โรงเรียนบ้านนาหัวบ่อ จังหวัดนครพนม	48Q	468554	1931401
	น้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ			
	1. ห้วยคะคาง จังหวัดมหาสารคาม	48Q	314816	1784035
สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก- สะพานมิตรภาพ 3	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. ห้วยบังอี 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 เนื่องจากเจ้าของสถานที่ไม่สะดวกให้ใช้สถานที่ในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ภาคผนวกที่ 7-1) ดังนั้นโครงการฯ จึงได้เปลี่ยนสถานีติดตามตรวจสอบเป็นวัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร เป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟโครงการ เป็นระยะทาง 490 เมตร (ภาคผนวกที่ 7-2)

3) การจัดทำรายงานฯ

บุคคลที่ 3 (Third Party) จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้พิจารณา
ปีละ 2 ครั้ง (ทุก 6 เดือน) คือเดือนมกราคมและกรกฎาคมของทุกปี ของสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 ตลอด
ระยะก่อสร้าง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.4-2 ถึงตารางที่ 1.4-3 ตามลำดับ

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 แอสโซซิเอทส์ ประกอบด้วย 4 บริษัท ได้แก่ บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด บริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด บริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอ็นจิเนียริง (1964) จำกัด และบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้มีการลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ และควบคุมงานก่อสร้าง คือ CSBN1 ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เค เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท สเปน จำกัด บริษัท ไวส์ โปรเจ็ค คอนซัลตัง จำกัด และบริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด โดยมีหน้าที่ควบคุม และกำกับผู้รับจ้างให้ปฏิบัติตามมาตรการฯ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ และได้ว่าจ้างบริษัท เอ็นไวส์ จำกัด เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) และห้องปฏิบัติการวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการฯ แบ่งการดำเนินการก่อสร้างออกเป็น 4 พื้นที่ ดังนี้

- 1) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด
- 2) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
- 3) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3 ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอ็นจิเนียริง (1964) จำกัด
- 4) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท บริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด

กิจกรรมการก่อสร้างระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567 แสดงดังรูปที่ 1.5-1 ถึงรูปที่ 1.5-4 มีรายละเอียดการดำเนินงานดังนี้

1) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด

- ในเดือนกรกฎาคม 2567 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Excavation กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Hard Rock Excavation กิจกรรม งานติดตั้งนั่งร้านเตรียมงานคันชั้น 2 อาคาร B14 - (Staff House Building Type 03) และ งานเทคอนกรีตคานคอดิน อาคาร B15 - (Staff House Building Type 04) กิจกรรมก่อสร้าง Soil nail for Slope Protection กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรมเจาะเสาเข็มสะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass และกิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert

- ในเดือนสิงหาคม 2567 พบกิจกรรม Excavation กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Soft Rock Excavation กิจกรรม Hard Rock Excavation กิจกรรม งานเตรียมพื้นที่ ชั้น 1 อาคาร B15 - (Staff House Building Type 04) งานติดตั้งนั่งร้านงานคาน ชั้น 2 และงานเทคอนกรีตเสาตอม่อ อาคาร B13-1, B13-2 และ B13-3 สถานีภูเหล็ก อาคาร B14 - (Staff House Building Type 03) กิจกรรมก่อสร้าง Soil nail for Slope Protection กิจกรรม Sand Drain Layer กิจกรรม Geocomposites for Sand Drain กิจกรรม Subballast กิจกรรม Subbase for Railway กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge และกิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert

- ในเดือนกันยายน 2567 พบกิจกรรม Clearing and Grubbing กิจกรรม Excavation กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Soft Rock Excavation กิจกรรม Hard Rock Excavation กิจกรรม Construction and Maintenance of Temporary Bridges กิจกรรม Prepared Subgrade กิจกรรม งานเตรียมพื้นที่ ชั้น 1 อาคาร B15 - (Staff House Building Type 04) กิจกรรมก่อสร้าง Soil nail for Slope Protection กิจกรรม Sand Drain Layer กิจกรรม Geocomposites for Sand Drain กิจกรรม Shotcrete with Soil Nailing for Back Slope กิจกรรม Subbase for Railway กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass และกิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert

- ในเดือนตุลาคม 2567 พบกิจกรรม Excavation กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Soft Rock Excavation กิจกรรม Hard Rock Excavation กิจกรรม Prepared Subgrade กิจกรรม B15-Staff House Type 04 (Row House 6 Unit) สถานีภูเหล็ก กิจกรรม B13-Staff House Type 02 (Twin house) สถานีภูเหล็ก กิจกรรม Soil nail for Slope Protection กิจกรรม Sand Drain Layer กิจกรรม Geocomposites for Sand Drain กิจกรรม Subbase for Railway กิจกรรม Subballast กิจกรรม ตอกเสาเข็ม สถานีภูเหล็ก กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass และกิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert

- ในเดือนพฤศจิกายน 2567 พบกิจกรรม Clearing and Grubbing กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Soft Rock Excavation กิจกรรม Hard Rock Excavation กิจกรรม Provision and Maintenance of Haul Roads กิจกรรม B15-Staff House Type 04 (Row House 6 Unit) สถานีภูเหล็ก กิจกรรม Slope Protection กิจกรรม Sand Drain Layer กิจกรรม Geocomposites for Sand Drain กิจกรรม Subbase for Railway กิจกรรม Subballast กิจกรรม Provisions and Maintenance of Temporary Noise Barrier กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass และกิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert

- ในเดือนธันวาคม 2567 พบกิจกรรม Clearing and Grubbing กิจกรรม Excavation กิจกรรม Soft Rock Excavation กิจกรรม Hard Rock Excavation กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Subbase for Railway กิจกรรม Sub ballast กิจกรรม Slope Protection กิจกรรม B15-Staff House Type 04 กิจกรรมตอกเสาเข็มสถานีภูเหล็ก กิจกรรม Provisions and Maintenance of Temporary Noise Barrier กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert และกิจกรรมปรับถมหน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน

2) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด

- ในเดือนกรกฎาคม 2567 พบกิจกรรม Excavation กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Hard Rock Excavation กิจกรรม การปรับถมหน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน กิจกรรม การปรับถมหน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน กิจกรรมเจาะเสาเข็ม กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ และกิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass

- ในเดือนสิงหาคม 2567 พบกิจกรรม Excavation กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Provision and Maintenance of Haul Roads กิจกรรม Prepared Subgrade กิจกรรม Topsoil and Grassing กิจกรรม ติดตั้งแนวรั้ว กิจกรรมก่อสร้าง Viaduct Railway Bridge กิจกรรมตอกเสาเข็มสถานีบริบือ กิจกรรมเจาะเสาเข็ม กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ และกิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass

- ในเดือนกันยายน 2567 พบกิจกรรม Excavation กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Soft Rock Excavation กิจกรรม Hard Rock Excavation กิจกรรม B5-Medium Station Building Type 01 กิจกรรม ติดตั้งแนวรั้ว กิจกรรม Soil Replacement Fill from Imported Material กิจกรรมก่อสร้าง Viaduct Railway Bridge กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert และกิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge

- ในเดือนตุลาคม 2567 พบกิจกรรม Excavation กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Soft Rock Excavation กิจกรรม Hard Rock Excavation กิจกรรม B5-Medium Station Building Type 01 สถานีบริบือ กิจกรรม ติดตั้งแนวรั้ว กิจกรรม B15-Staff House Type 04 (Row House 6 Unit) สถานีบริบือ กิจกรรม Track Ballast กิจกรรมก่อสร้าง Viaduct Railway Bridge กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert และกิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge

- ในเดือนพฤศจิกายน 2567 พบกิจกรรม Excavation กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Prepared Subgrade กิจกรรม Subbase for Railway กิจกรรม ติดตั้งแนวรั้ว กิจกรรม B5-Medium Station Building Type 01 สถานีบริบือ กิจกรรม B15-Staff House Type 04 (Row House 6 Unit) สถานีบริบือ กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge กิจกรรมก่อสร้าง Viaduct Railway Bridge กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass และกิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert

- ในเดือนธันวาคม 2567 พบกิจกรรม Clearing and Grubbing กิจกรรม General Excavation กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Prepared Subgrade กิจกรรม Subbase for Railway กิจกรรม ติดตั้งแนวรั้ว กิจกรรม B5-Medium Station Building Type 01 สถานีบริบือ กิจกรรม B15-Staff House Type 04 สถานีบริบือ กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge กิจกรรมก่อสร้าง Viaduct Railway Bridge กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert และกิจกรรมปรับถมหน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน

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

- ในเดือนกรกฎาคม 2567 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรมเจาะเสาเข็ม สะพานรถไฟ กิจกรรมตอกเสาเข็ม Overpass Bridge กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass และกิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert

- ในเดือนสิงหาคม 2567 พบกิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Subbase for Railway กิจกรรมตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟ กิจกรรมเจาะเสาเข็ม กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge พบกิจกรรมก่อสร้างสะพาน และพบกิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass

- ในเดือนกันยายน 2567 พบกิจกรรม Clearing and Grubbing กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม การปรับถมหน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน กิจกรรม Prepared Subgrade กิจกรรมตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ และกิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass

- ในเดือนตุลาคม 2567 พบกิจกรรม Clearing and Grubbing กิจกรรม Excavation กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม การปรับถมหน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน กิจกรรม Prepared Subgrade กิจกรรม Subbase for Railway กิจกรรม Provision and Maintenance of Haul Roads กิจกรรม Temporary Traffic Diversion Road กิจกรรมตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ และกิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass

- ในเดือนพฤศจิกายน 2567 พบกิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม การปรับถม
หน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน กิจกรรม Provision and Maintenance of Haul Roads
กิจกรรมตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟ กิจกรรมเจาะเสาเข็ม สะพานรถไฟ กม.78+845 กิจกรรมก่อสร้าง Box
Culvert กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ และกิจกรรมก่อสร้าง Box
Underpass

- ในเดือนธันวาคม 2567 พบกิจกรรม Clearing and Grubbing กิจกรรม Embankment
Fill กิจกรรม B12-Staff House Type 01 สถานีร้อยเอ็ด กิจกรรม B17-Office Building Type 01 สถานี
ร้อยเอ็ด กิจกรรม B18-Office Building Type 02 สถานีร้อยเอ็ด กิจกรรมตอกเสาเข็มสถานีเชียงขวัญ
กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass
กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert และกิจกรรมปรับถมหน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน

4) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ข.ทวีก่อสร้าง จำกัด

- ในเดือนกรกฎาคม 2567 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม
Embankment Fill กิจกรรม Hard Rock Excavation กิจกรรม Soft Rock Excavation กิจกรรม Topsoil
and Grassing กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ และพบกิจกรรมก่อสร้าง Box
Underpass

- ในเดือนสิงหาคม 2567 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กิจกรรม
Embankment Fill กิจกรรม Prepared Subgrade กิจกรรม Topsoil and Grassing กิจกรรม การปรับถม
หน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ
และกิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass

- ในเดือนกันยายน 2567 พบกิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Excavation
กิจกรรม Prepared Subgrade กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรม
ก่อสร้าง Box Underpass และกิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge

- ในเดือนตุลาคม 2567 พบกิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Prepared
Subgrade กิจกรรม Topsoil and Grassing กิจกรรม Temporary Traffic Diversion Road กิจกรรมตอก
เสาเข็ม สะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Box
Underpass และกิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge

- ในเดือนพฤศจิกายน 2567 พบกิจกรรม Clearing and Grubbing กิจกรรม
Embankment Fill กิจกรรม Prepared Subgrade กิจกรรม Soil Replacement Fill from Imported
Material กิจกรรม Sand Drain Layer กิจกรรม Geocomposites for Sand Drain กิจกรรม Temporary
Traffic Diversion Road กิจกรรม Subbase for Railway กิจกรรม B5-Medium Station Building Type
01 สถานีโพนทอง กิจกรรมตอกเสาเข็ม สะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert กิจกรรมก่อสร้างสะพาน
รถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass และกิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge

- ในเดือนธันวาคม 2567 พบกิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Soil Replacement Fill from Imported Material กิจกรรม Sand Drain Layer กิจกรรม Subbase for Railway กิจกรรม Temporary Traffic Diversion Road กิจกรรม B5-Medium Station Building Type 01 สถานีโพนทอง กิจกรรม B17-Office Building Type 01 สถานีโพนทอง กิจกรรม B18-Office Building Type 02 สถานีโพนทอง กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert กิจกรรม Prepared Subgrade กิจกรรม Geocomposite for Sand Drain กิจกรรม Sub ballast และกิจกรรมปรับถมหน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน

สำหรับผลการดำเนินงานก่อสร้างโดยรวมของผู้รับจ้างสัญญาที่ 1 พบว่าระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567 โครงการอยู่ในระยะก่อสร้าง ซึ่งมีความก้าวหน้าปัจจุบันสะสมถึง ณ เดือนธันวาคม 2567 แผนงานสะสมร้อยละ 39.697 การดำเนินงานจริงสะสมร้อยละ 18.865 ช้ากว่าแผนงานร้อยละ 20.832 ดังแสดงในรูปที่ 1.5-8



กิจกรรม Clearing and Grubbing



กิจกรรม Excavation

รูปที่ 1.5-1 กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Excavation (ต่อ)



กิจกรรม Embankment Fill

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Embankment Fill (ต่อ)



กิจกรรม Soft Rock Excavation

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Hard Rock Excavation (ต่อ)



กิจกรรม Hard Rock Excavation

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Hard Rock Excavation (ต่อ)



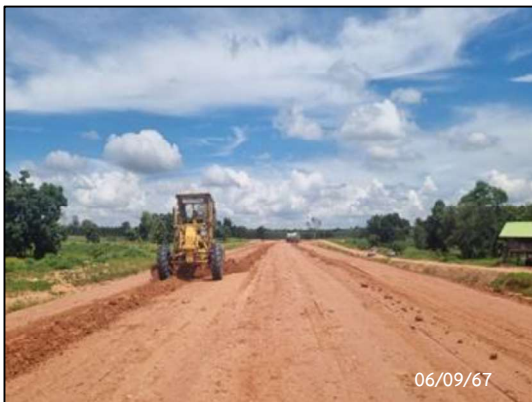
กิจกรรม Construction and Maintenance of
Temporary Bridges



กิจกรรม Provision and Maintenance
of Haul Roads



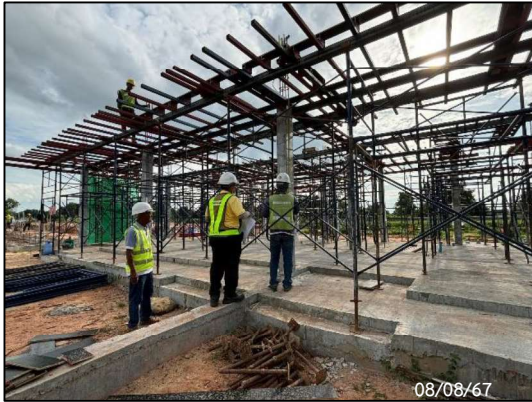
กิจกรรมปรับถมหน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน
และบดอัดหน้าดิน



กิจกรรม Prepared Subgrade



รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567

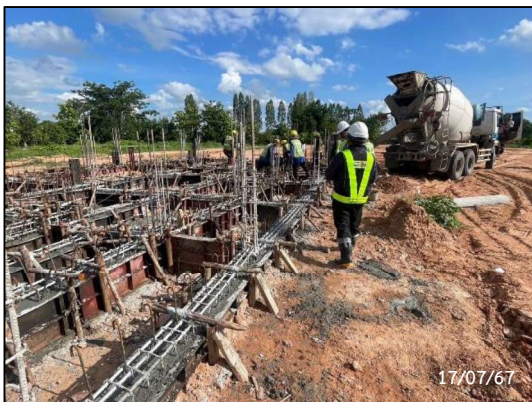


กิจกรรม ติดตั้งนั่งร้านเตรียมงานคาน ชั้น 2 อาคาร B14 - (Staff House Building Type 03)



กิจกรรม งานเทคอนกรีตเสาตอม่อ อาคาร B13-1, B13-2 และ B13-3 สถานีภูเหล็กอาคาร B14 - (Staff House Building Type 03)

กิจกรรม B13-Staff House Type 02 (Twin house) สถานีภูเหล็ก



กิจกรรม เทคอนกรีตคานคอดิน
อาคาร B15 - (Staff House Building Type 04)

กิจกรรม งานเตรียมพื้น ชั้น 1 อาคาร B15 - (Staff House Building Type 04)

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม B15-Staff House Type 04



กิจกรรม B15-Staff House Type 04
(Row House 6 Unit) สถานีภูเหล็ก



กิจกรรม B15-Staff House Type 04
(Row House 6 Unit) สถานีภูเหล็ก



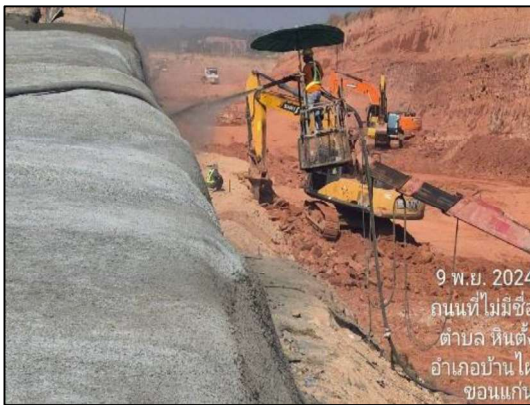
กิจกรรม B15-Staff House Type 04



กิจกรรม Soil nail for Slope Protection



รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Soil nail for Slope Protection (ต่อ)



กิจกรรม Sand Drain Layer

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Sand Drain Layer (ต่อ)



กิจกรรม Geocomposites for Sand Drain

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Sub ballast

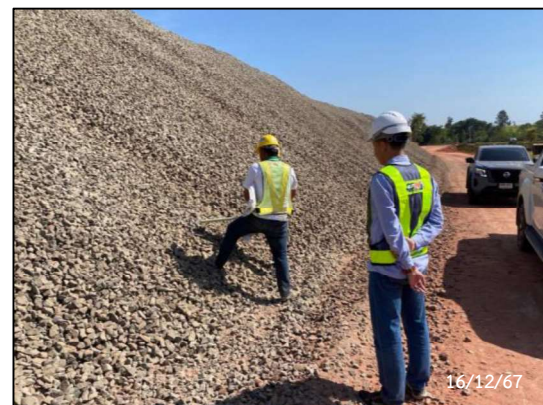


กิจกรรม Provisions and Maintenance of Temporary Noise Barrier

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Subbase for Railway



กิจกรรม Subbase for Railway (ต่อ)

กิจกรรม Track Ballast

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Shotcrete with Soil Nailing for Back Slope



กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ



กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ (ต่อ)

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมเจาะเสาเข็มสะพานรถไฟ



กิจกรรมตอกเสาเข็มสถานีหลัก



กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสรวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge (ต่อ)



กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass (ต่อ)



กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert (ต่อ)

รูปที่ 1.5-1 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท เสริมสวงก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Excavation



กิจกรรม Excavation (ต่อ)



กิจกรรม General Excavation

รูปที่ 1.5-2 กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Embankment Fill

รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Hard Rock Excavation



กิจกรรม Hard Rock Excavation (ต่อ)



กิจกรรม Clearing and Grubbing



กิจกรรม Soft Rock Excavation



รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



การปรับถมหน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน



กิจกรรมก่อสร้าง B5-Medium Station Building Type 01 สถานีบริบือ

รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม B15-Staff House Type 04 สถานีบรีอ



กิจกรรม Provision and Maintenance of Haul
Roads



กิจกรรม Track Ballast

รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจกรรมร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Prepared Subgrade



กิจกรรม Prepared Subgrade (ต่อ)

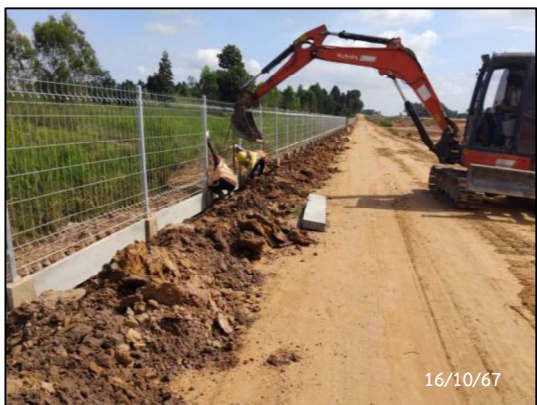


กิจกรรม Topsoil and Grassing

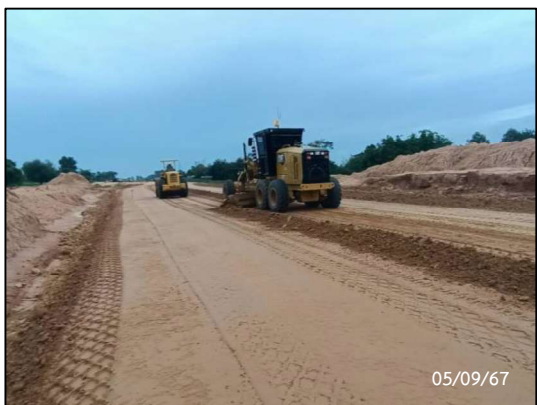


กิจกรรม Subbase for Railway

รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจกรรมร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม ติดตั้งแนวรั้ว

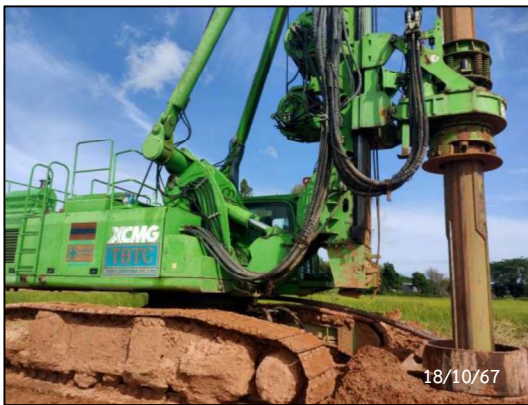


กิจกรรม Soil Replacement Fill from Imported Material



กิจกรรม ติดตั้งแนวรั้ว (ต่อ)

รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Viaduct Railway Bridge

รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมตอกเสาเข็ม สถานีเบรบี๋



กิจกรรมเจาะเสาเข็ม



กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ

รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ (ต่อ)



กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass

รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจกรรมร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass (ต่อ)



กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert

รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert (ต่อ)



กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge

รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจการร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม B17-Office Building Type 01 สถานีบริบือ



กิจกรรม B29-Storage Type 1 สถานีบริบือ



กิจกรรม B30-Storage Type 2 สถานีบริบือ

รูปที่ 1.5-2 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท กิจกรรมร่วมค้า ทีบีทีซี จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Clearing and Grubbing

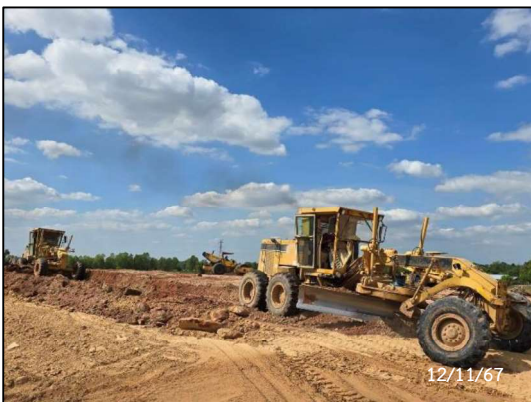
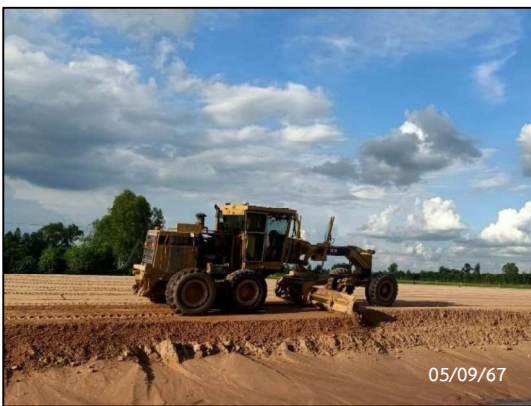


กิจกรรม Excavation



กิจกรรม Subbase for Railway

รูปที่ 1.5-3 กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Embankment Fill

รูปที่ 1.5-3 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมปรับถมหน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน



กิจกรรม B12-Staff House Type 01 สถานีร้อยเอ็ด



กิจกรรม B17-Office Building Type 01 สถานีร้อยเอ็ด

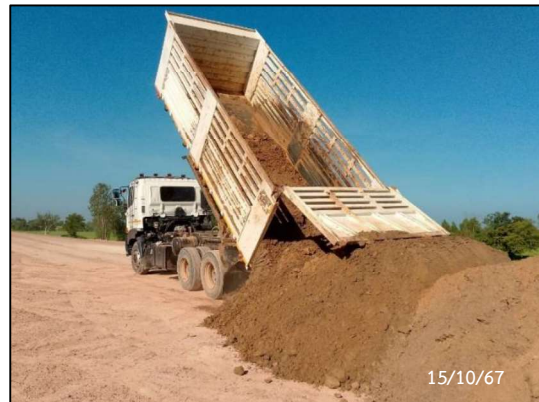
รูปที่ 1.5-3 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



B18-Office Building Type 02 สถานีร้อยเอ็ด



กิจกรรม Subbase for Railway



กิจกรรม Prepared Subgrade



กิจกรรม Provision and Maintenance of Haul Roads

รูปที่ 1.5-3 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอลโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Temporary Traffic Diversion Road



กิจกรรมการเจาะเสาเข็ม สะพานรถไฟ



กิจกรรมการเจาะเสาเข็ม สะพานรถไฟ (ต่อ)



กิจกรรมตอกเสาเข็ม

รูปที่ 1.5-3 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567

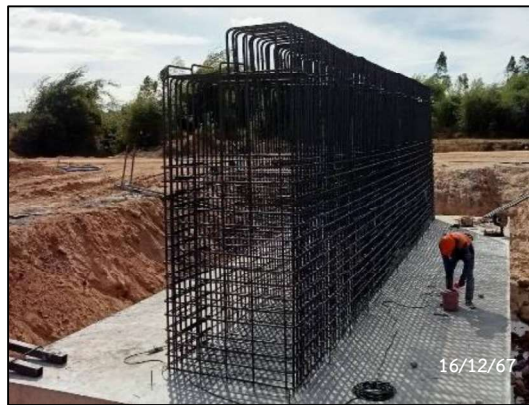


กิจกรรมตอกเสาเข็ม (ต่อ)



กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ

รูปที่ 1.5-3 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ (ต่อ)



กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass

รูปที่ 1.5-3 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass (ต่อ)



กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert

รูปที่ 1.5-3 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert (ต่อ)



กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge

รูปที่ 1.5-3 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge (ต่อ)

รูปที่ 1.5-3 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3
ของบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอท เอนจิเนียริง (1964) จำกัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Clearing และ Grubbing



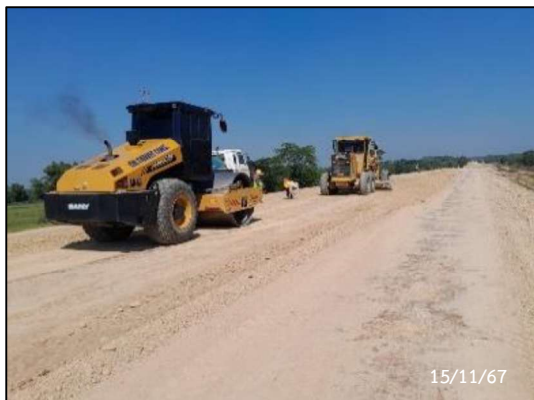
กิจกรรม Clearing and Grubbing (ต่อ)

กิจกรรม Excavation



กิจกรรมก่อสร้าง Soil Replacement Fill from Imported Material

รูปที่ 1.5-4 กิจกรรมการดำเนินโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ข.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม งาน Embankment Fill

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ข.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Prepared Subgrade



กิจกรรม Prepared Subgrade (ต่อ)



กิจกรรม B5-Medium Station Building Type 01
สถานีโพหนอง

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม B5-Medium Station Building Type 01
สถานีโพหนอง (ต่อ)



กิจกรรมก่อสร้าง Temporary Traffic Diversion Road



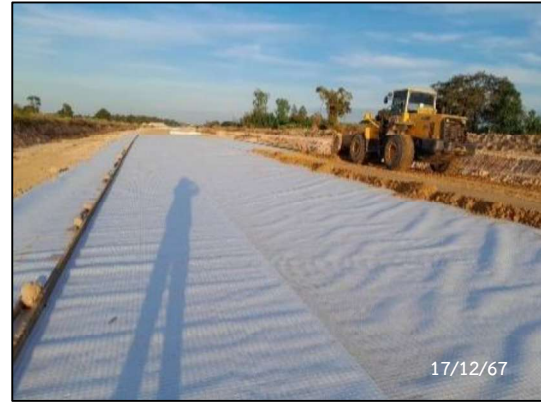
กิจกรรม Temporary Traffic Diversion Road (ต่อ)



กิจกรรม Sand Drain Layer



รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรม Geocomposite for Sand Drain



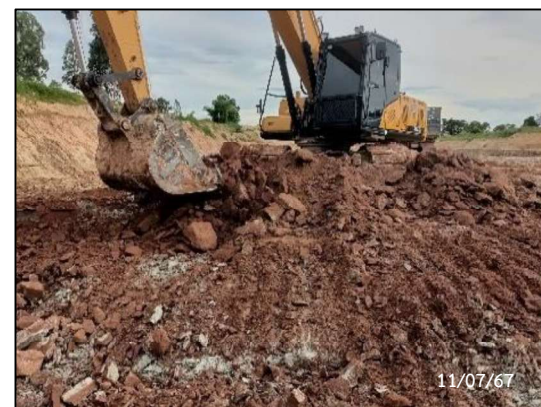
กิจกรรม B17-Office Building Type 01 สถานีโพนทอง



กิจกรรม B18 - Office Building Type 02
สถานีโพนทอง



กิจกรรม Hard Rock Excavation



กิจกรรม Soft Rock Excavation

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ข.ทวิก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้าง Subbase for Railway



กิจกรรม Topsoil and Grassing



กิจกรรม Topsoil and Grassing



กิจกรรม Sub ballast

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมปรับถมหน้าดินปรับเกลี่ยหน้าดิน และบดอัดหน้าดิน



กิจกรรมตอกเสาเข็ม

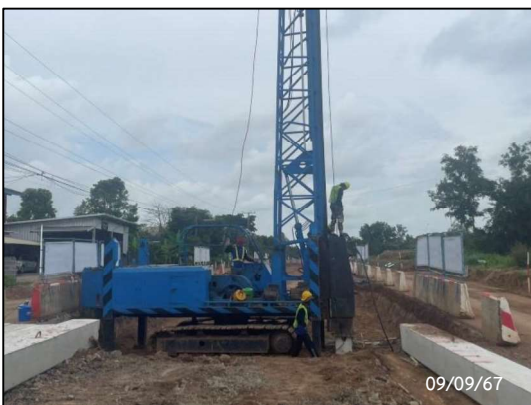


กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้างสะพานรถไฟ (ต่อ)



กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ข.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้าง Overpass Bridge (ต่อ)



กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้าง Box Underpass (ต่อ)



กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ข.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



กิจกรรมก่อสร้าง Box Culvert (ต่อ)

รูปที่ 1.5-4 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 4 ของบริษัท ช.ทวีก่อสร้าง จำกัด
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567

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

กิจกรรมการดำเนินงานโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 2 ช่วงหนองพอก-สะพานมิตรภาพ 3 ดำเนินการโดยผู้รับจ้างก่อสร้าง กิจการร่วมค้า ยูนิค ประกอบด้วย 4 บริษัท ได้แก่ บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่นจำกัด (มหาชน) บริษัท พีซีอีที จำกัด บริษัท ไทยพีค่อนและอุตสาหกรรม จำกัด และบริษัท วัชรขจร จำกัด โดยผู้รับจ้างก่อสร้างได้ว่าจ้าง บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด ซึ่งเป็นห้องปฏิบัติการวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม นำเสนอให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง

โครงการฯ แบ่งการดำเนินการก่อสร้างออกเป็น 3 พื้นที่ ดังนี้

- 1) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ของบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่นจำกัด (มหาชน)
- 2) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ของบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่นจำกัด (มหาชน)
- 3) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3 ของบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่นจำกัด (มหาชน)

กิจกรรมการก่อสร้างระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567 มีรายละเอียดการดำเนินงานดังนี้

1) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ดังรูปที่ 1.5-5

- ในเดือนสิงหาคม 2567 พบกิจกรรม Clearing Haul Roads กม.206+300 ถึง กม.208+560
- ในเดือนกันยายน 2567 พบกิจกรรม Clearing Haul Roads กม.200+575 ถึง กม.200+750
กม.201+300 ถึง กม.201+450 กม.201+700 ถึง กม.201+950 และ กม.208+500 ถึง กม.208+600 และ
กิจกรรม Earthwork กม.203+000 ถึง กม.204+000 กม.205+000 ถึง กม.207+000 และ กม.207+000 ถึง
กม.209+200

- ในเดือนตุลาคม 2567 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กม.197+200 ถึง
กม.198+000 กิจกรรม Clearing Haul Roads กม.195+800 ถึง กม.195+950 กม.197+400 ถึง
กม.198+050 และ กม.208+160 ถึง กม.208+320 และกิจกรรม Mix Embankment Haul Roads
กม.207+600 ถึง กม.208+450

- ในเดือนพฤศจิกายน 2567 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กม.210+920 ถึง กม.
211+080 กิจกรรม Clearing Haul Roads กม.209+630 ถึง กม.209+850 และ กม.210+250 ถึง กม.
211+320 และกิจกรรม Mix Embankment Haul Roads กม.204+000 ถึง กม.204+400 กม.206+420 ถึง
กม.207+150 กม.209+630 ถึง กม.210+000 และ กม.210+200 ถึง กม.210+600

- ในเดือนธันวาคม 2567 พบกิจกรรม Clearing Haul Roads กม.177+500 ถึง กม.177+640
กม.177+860 ถึง กม.177+960 และกม.178+920 ถึง กม.179+060 และกิจกรรม Mix Embankment Haul
Roads กม.196+400 ถึง กม.196+650

2) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ดังรูปที่ 1.5-6

- ในเดือนกรกฎาคม 2567 พบกิจกรรม Earthwork กม.301+000 และ กม.303+000 ถึง กม.305+000 กิจกรรม Embankment Fill กิจกรรม Clearing และ Grubbing
- ในเดือนสิงหาคม 2567 พบกิจกรรม Earthwork กม.297+700 ถึง กม.299+400 และ กม.304+100 ถึง กม.304+900 กิจกรรม Clearing และ Grubbing กม.299+860 ถึง กม.300+080 และ กม.300+080 ถึง กม.300+150 และกิจกรรม Embankment Fill กม.300+700 กม.300+980
- ในเดือนกันยายน 2567 พบกิจกรรม Embankment Fill กม.300+700 ถึง กม.300+980 และกิจกรรม Earthwork กม.262+000 ถึง กม.264+000 กม.266+000 ถึง กม.268+000 กม.269+000 ถึง กม.272+000 กม.276+000 ถึง กม.280+000
- ในเดือนตุลาคม 2567 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กม.302+800 ถึง กม.302+900 กิจกรรม Embankment Fill กม.299+860 ถึง กม.300+140 กม.300+700 ถึง กม.300+860 และ กม.302+500 ถึง กม.302+860 และกิจกรรม Earthwork กม.297+301 ถึง กม.299+437 และ กม.301+005 ถึง กม.304+654
- ในเดือนพฤศจิกายน 2567 พบกิจกรรม Embankment Fill กม.299+860 ถึง กม.303+100 กม.300+100 ถึง กม.300+260 และ กม.302+860 ถึง กม.303+100
- ในเดือนธันวาคม 2567 พบกิจกรรม Embankment Fill กม.299+500 ถึง กม.303+100

3) พื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3 ดังรูปที่ 1.5-7

- ในเดือนกรกฎาคม 2567 พบกิจกรรม Earthwork กม.305+500 ถึง 306+500 กม.306+500 ถึง 307+500 และ กม.346+783 กิจกรรม Structural Works กิจกรรม Clearing และ Grubbing
- ในเดือนสิงหาคม 2567 พบกิจกรรม Earthwork กม.343+000 ถึง กม.345+000 กิจกรรม Clearing และ Grubbing กม.307+720 ถึง กม.308+040 และกิจกรรม Embankment Fill กม.307+400 ถึง กม.308+040
- ในเดือนกันยายน 2567 พบกิจกรรม Embankment Fill กม.307+220 ถึง กม.308+600 และ กม.308+700 ถึง กม.308+720
- ในเดือนตุลาคม 2567 พบกิจกรรม Clearing และ Grubbing กม.317+600 ถึง กม.317+680 และกิจกรรม Earthwork กม.334+783 ถึง กม.337+538 และ กม.348+117 ถึง กม.353+602
- ในเดือนพฤศจิกายน 2567 พบกิจกรรม Embankment Fill กม.306+200 ถึง กม.312+200 และ กิจกรรม Earthwork กม.310+500 ถึง กม.313+000 และ กม.327+500 ถึง กม.338+500
- ในเดือนธันวาคม 2567 พบกิจกรรม Embankment Fill กม.317+500 ถึง กม.318+020 และกม.327+560 ถึง กม.327+900

สำหรับผลการดำเนินงานก่อสร้างโดยรวมของผู้รับจ้างสัญญาที่ 2 พบว่าระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567 โครงการอยู่ในระยะก่อสร้าง ซึ่งมีความก้าวหน้าปัจจุบันสะสมถึง ณ เดือนธันวาคม 2567 พบว่า ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีแผนงานสะสม ร้อยละ 35.650 ผลงานสะสม ร้อยละ 0.533 ซ้ำกว่าแผนงาน ร้อยละ 35.117 ดังแสดงในรูปที่ 1.5-9



กม.206+340 ถึง กม.208+560



กม.206+300 ถึง กม.206+580



กม.207+440 ถึง กม.207+620



กม.207+120 ถึง กม.207+440



กม.201+700 ถึง กม.201+950



กม.201+800 ถึง กม.201+850

กิจกรรม Clearing Haul Roads

รูปที่ 1.5-5 กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



18/10/67



18/10/67

กม.195+800 ถึง กม.195+950



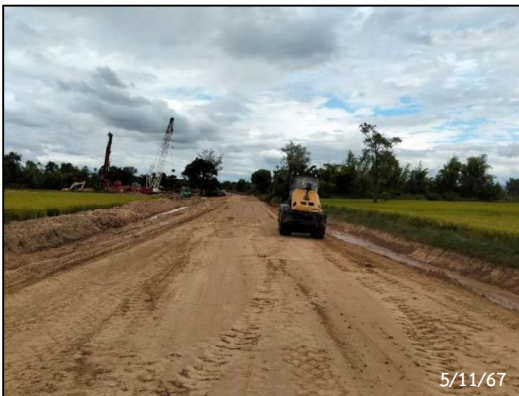
1/10/67



2/10/67

กม.197+850 ถึง กม.198+050

กม.208+160 ถึง กม.208+320



5/11/67



5/11/67

กม.210+820 ถึง กม.211+320

กิจกรรม Clearing Haul Roads

รูปที่ 1.5-5 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



กม.177+500 ถึง กม.177+640



กม.177+860 ถึง กม.177+960



กม.178+920 ถึง กม.179+060

กิจกรรม Clearing Haul Roads

รูปที่ 1.5-5 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



กม.203+000 ถึง กม.204+000



กม.205+000 ถึง กม.207+000



กม.207+000 ถึง กม.209+200



กิจกรรม Earthwork



กม.197+200 ถึง กม.198+000

กิจกรรม Clearing และ Grubbing



รูปที่ 1.5-5 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



กม.210+920 ถึง กม.211+080

กิจกรรม Clearing และ Grubbing (ต่อ)



กม.207+600 ถึง กม.208+140



กม.207+700 ถึง กม.207+900

กิจกรรม Mix Embankment Haul Roads

รูปที่ 1.5-5 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



กม.206+420 ถึง กม.207+150



กม.210+200 ถึง กม.210+600



กม.196+400 ถึง กม.196+650

กิจกรรม Mix Embankment Haul Roads (ต่อ)

รูปที่ 1.5-5 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 1 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



กม.301+000



กม.303+000 ถึง กม.305+000



กม.304+100 ถึง กม.304+900



กม.276+000 ถึง กม.278+000



กม.278+000 ถึง กม.280+000

กิจกรรม Earthwork

รูปที่ 1.5-6 กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



กม.301+005 ถึง กม.304+654



กม.299+500 ถึง กม.303+100

กิจกรรม Earthwork (ต่อ)



กม.304+400

กิจกรรม Clearing และ Grubbing

รูปที่ 1.5-6 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



กม.299+860 ถึง กม.300+080



กม.300+080 ถึง กม 300+150



กม.302+800 ถึง กม.302+900

กิจกรรม Clearing และ Grubbing (ต่อ)



กม.304+400

กิจกรรม Embankment Fill

รูปที่ 1.5-6 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



กม.300+700 ถึง กม.300+800



กม.300+700 ถึง กม.300+860



กม.302+500 ถึง กม.302+860

กิจกรรม Embankment Fill (ต่อ)

รูปที่ 1.5-6 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



กม.299+860 ถึง กม.303+100



กม.300+100 ถึง กม.300+120



กม.300+120 ถึง กม.300+260

กิจกรรม Embankment Fill (ต่อ)

รูปที่ 1.5-6 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567

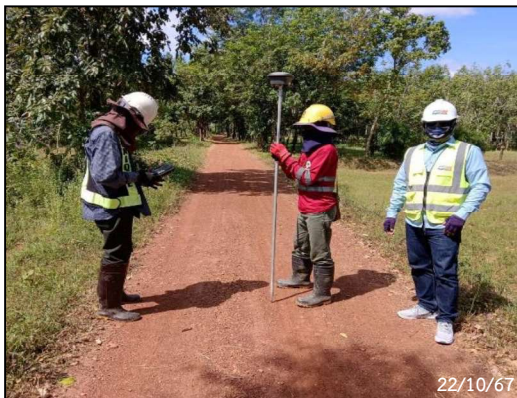


กม. 305+500 ถึง 306+500



กม.343+000 ถึง กม.344+000

กม.344+000 ถึง กม.345+000



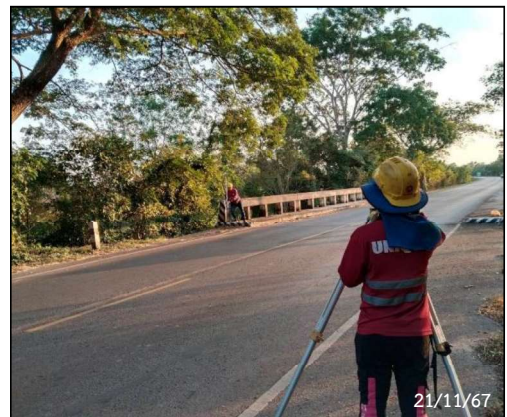
กม.334+783 ถึง กม.337+538

กิจกรรม Earthwork

รูปที่ 1.5-7 กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



กม.310+500 ถึง กม.313+000



กม.327+500 ถึง กม.338+500

กิจกรรม Earthwork (ต่อ)



กม.346+783

กิจกรรม Structural Works

รูปที่ 1.5-7 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



กม.307+220 ถึง 307+500



กม.307+720 ถึง กม.308+040

กม.317+600 ถึง กม.317+680

กิจกรรม Clearing และ Grubbing



กม.300+700 ถึง กม 300+980

กม.307+400 ถึง กม.307+750

กิจกรรม Embankment Fill

รูปที่ 1.5-7 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



กม.307+400 ถึง กม.307+800



กม.307+220 ถึง กม.308+600



กม.307+500 ถึง กม.307+600



กม.306+200 ถึง กม.312+200



กิจกรรม Embankment Fill (ต่อ)

รูปที่ 1.5-7 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



กม.317+500 ถึง กม.318+020



กม.327+560 ถึง กม.327+900


กิจกรรม Embankment Fill (ต่อ)


รูปที่ 1.5-7 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินโครงการพื้นที่ก่อสร้างโซนที่ 3 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567

ความก้าวหน้าสะสมถึงเดือนธันวาคม 2567

Summary Weekly Progress as of 15 December 2024														
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			
1	General Requirements	411.01	411.01	1.52	0.54	0.002%	0.005%	129.79	0.479%	227.33	0.839%	77.40%	-0.360%	
2	Earthworks	5,428.44	5,428.44	20.03	50.94	0.188%	0.181%	2343.18	8.648%	4,038.51	1.395%	(1695.330)	-6.257%	
3	Roadworks	2,206.94	2,206.94	8.15	0.54	0.002%	0.106%	376.89	1.391%	550.46	2.194%	(217.57)	-0.803%	
4	Structural Works	8,233.96	8,233.96	30.39	34.41	0.127%	0.313%	1176.19	4.341%	4,429.49	16.348%	(3253.30)	-12.007%	
5	Buildings	1,587.90	1,587.90	5.86	2.44	0.009%	0.054%	20.59	0.076%	554.63	2.047%	(534.04)	-1.971%	
6	Drainage System	348.10	348.10	1.28	2.17	0.008%	0.005%	27.10	0.100%	14.36	0.053%	12.74	0.047%	
7	Utilities Works	238.77	238.77	0.88	-	-	0.003%	0.00	0.00	27.10	0.100%	(27.10)	-0.100%	
8	Trackworks	5,336.42	5,336.42	19.70	267.70	0.988%	0.045%	1001.43	3.696%	367.41	1.356%	634.02	2.340%	
10	Signalling And Telecommunication Works	2,074.45	2,074.45	7.66	-	-	0.013%	0.00	0.00	39.29	0.145%	(39.29)	-0.145%	
11	Provisional Works	1,229.00	1,229.00	4.54	0.81	0.003%	0.021%	36.31	0.134%	463.32	1.710%	(427.01)	-1.576%	
					Amount (MB)	% of Group	% of Group	Amount (MB)	% of Group	Amount (MB)	% of Group	Amount (MB)	% of Group	
	Total	27,095.00	27,095.00	100.00	359.55	1.327%	0.746%	5,111.48	18.865%	10,755.90	39.697%	(5644.42)	-20.832%	

ที่มา : ความก้าวหน้าประจำเดือนของการดำเนินงานก่อสร้างผลงานเดือนธันวาคม 2567

หมายเหตุ :  ความก้าวหน้าตามแผนงานที่กำหนดไว้ (Plan)

 ความก้าวหน้าที่ทำได้จริง (Actual)

ที่มา : ความก้าวหน้าประจำเดือนของการดำเนินงานก่อสร้างผลงานเดือนธันวาคม 2567

รูปที่ 1.5-8 ความก้าวหน้าในการก่อสร้างของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 1 ระยะก่อสร้าง

จนถึงเดือนธันวาคม 2567

ความก้าวหน้าสะสมถึงเดือนธันวาคม 2567

Summary Weekly Progress as of 13 December 2024											
No.	Description	Contract Price (Baht)	% of Total Price	This Week				Accumulate			
				Actual		Plan		Actual		Plan	
				Amount	% of Group	Amount	% of Group	Amount	% of Group	Amount	% of Group
1	GENERAL REQUIREMENTS	408,906,412.64	1.44%	1,743,633.94	0.007%	1,762,378.61	0.006%	70,339,235.98	0.249%	173,930,285.44	0.613%
2	EARTHWORKS	8,488,380,599.80	29.99%	712,697.40	0.002%	57,997,863.73	0.204%	30,603,604.38	0.108%	3,341,590,513.14	1.180%
3	ROADWORKS	2,196,545,538.28	7.76%		0.000%	15,751,610.43	0.056%		0.000%	365,369,785.67	1.291%
4	STRUCTURAL WORKS	7,460,860,479.00	26.36%	373,125.00	0.002%	37,272,552.74	0.132%	447,750.00	0.002%	2,538,416,207.15	8.968%
5	BUILDINGS	1,440,842,250.00	5.09%	-	0.000%	7,994,510.66	0.028%	-	0.000%	259,882,010.91	0.918%
6	DRAINAGE SYSTEM	370,236,284.00	1.31%	-	0.000%	2,001,277.21	0.007%		0.000%	126,080,464.28	0.445%
7	UTILITIES WORKS	179,741,545.00	0.63%		0.000%	216,919.65	0.001%		0.000%	15,943,302.70	0.054%
8	TRACKWORKS	5,153,011,397.68	18.20%	49,096,848.60	0.173%	59,492,135.10	0.215%	49,096,848.60	0.173%	2,839,935,303.81	10.104%
10	SIGNALLING AND TELECOMMUNICATION WORKS	1,716,275,453.60	6.06%	-	0.000%		0.000%	-	0.000%	-	0.000%
11	PROVISIONAL WORKS	891,000,000.00	3.15%	-	0.000%	7,130,454.92	0.025%	260,000.00	0.001%	410,524,201.82	1.450%
TOTAL AMOUNT		28,306,000,000.00	100.00%	51,926,326.94	0.184%	189,579,703.06	0.670%	150,767,438.96	0.533%	10,090,972,076.93	35.650%

สรุป

แผนงานสะสม

เท่ากับ

35.650 %

ผลงานสะสม



เท่ากับ

0.533 %

ต่ำกว่าแผนงาน

เท่ากับ

-35.117 %

หมายเหตุ :  ความก้าวหน้าตามแผนงานที่กำหนดไว้ (Plan)
 ความก้าวหน้าที่ได้จริง (Actual)

ที่มา : กิจการร่วมค้า ยูนิค, ธันวาคม 2567

รูปที่ 1.5-9 ความก้าวหน้าในการก่อสร้างของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านใหม่หสาสงคราม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สัญญาที่ 2 ระยะก่อสร้าง

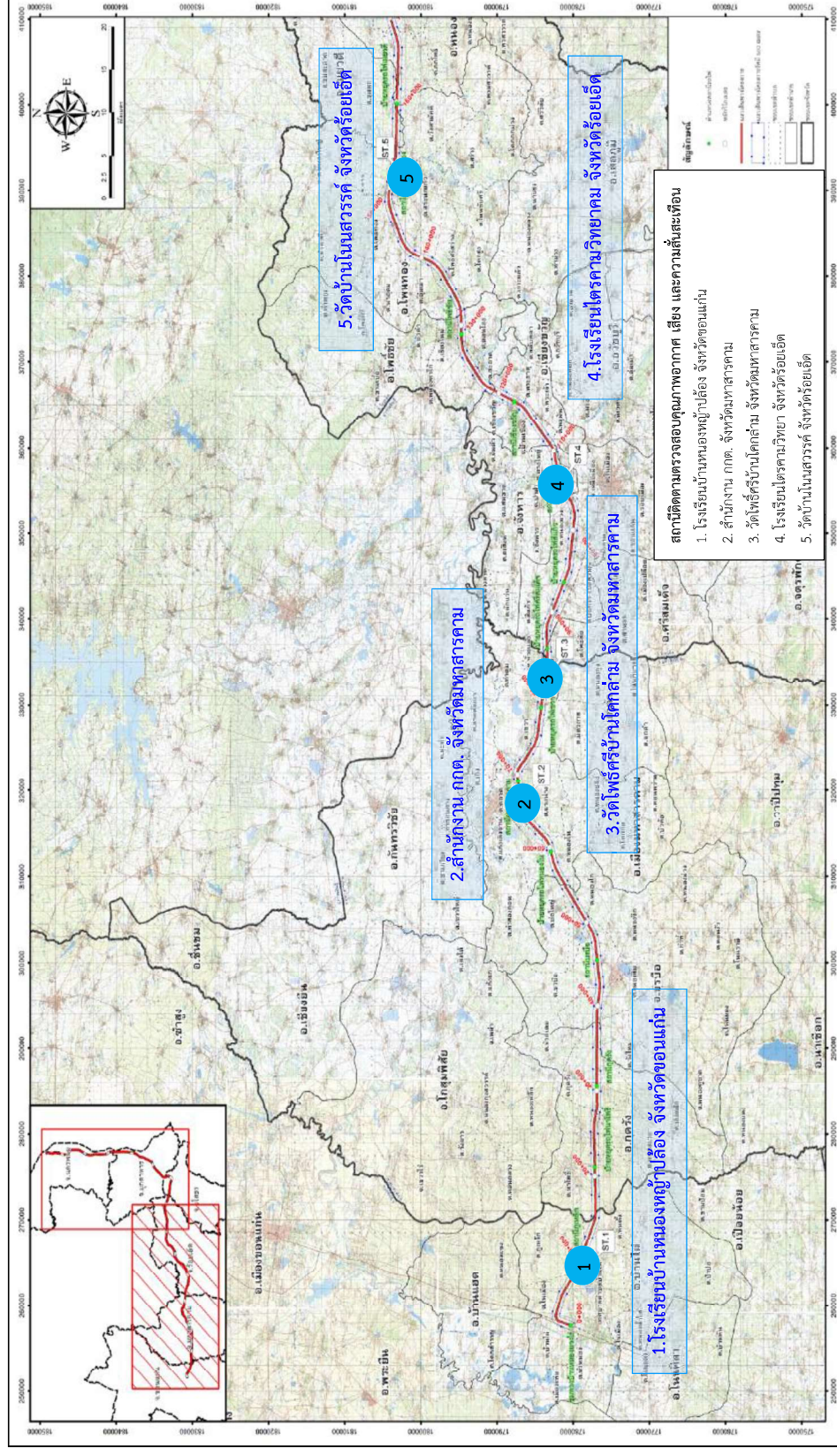
จนถึงเดือนธันวาคม 2567

1.6 สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.6.1 สถานีติดตามตรวจสอบด้านสภาพอุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

จากมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ได้กำหนดสถานีติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ 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

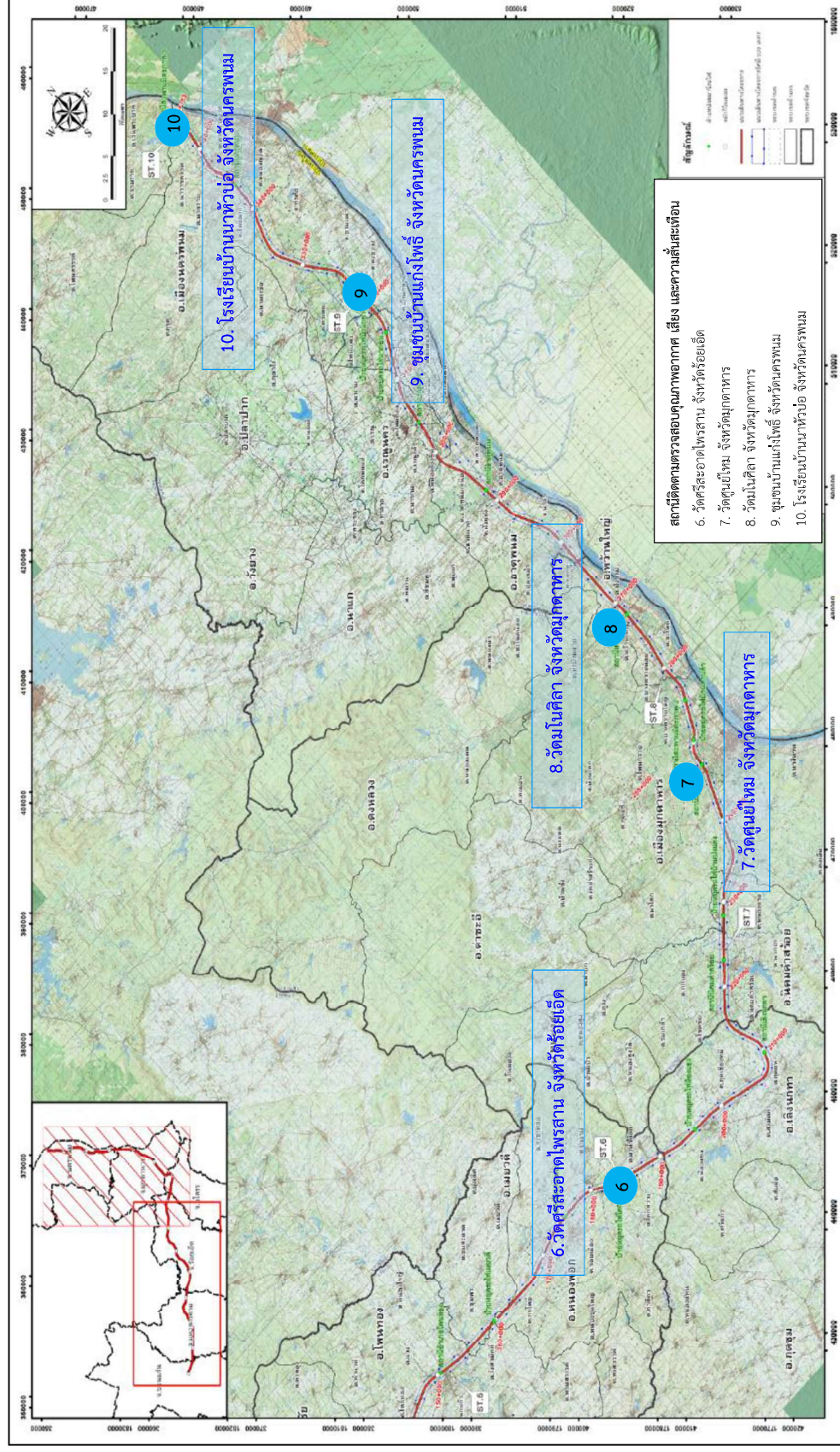
อย่างไรก็ตาม ภายหลังการสำรวจสถานีติดตามตรวจสอบก่อนเริ่มดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า สถานีติดตามตรวจสอบที่สามารถติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบได้มีจำนวน 9 สถานี ได้แก่ โรงเรียนบ้านหนองหญ้าปล้อง จังหวัดขอนแก่น สำนักงาน กกต. จังหวัดมหาสารคาม วัดโพธิ์ศรีบ้านโคกล่าม จังหวัดมหาสารคาม โรงเรียนไตรคามวิทยา จังหวัดร้อยเอ็ด วัดบ้านโนนสวรรค์ จังหวัดร้อยเอ็ด วัดศรีสะอาดไพรสาน จังหวัดร้อยเอ็ด โรงเรียนบ้านหนองผือดอนม่วง จังหวัดมุกดาหาร สำนักสงฆ์ธรรมนิมิต ชุมชนบ้านแก่งโพธิ์ จังหวัดนครพนม และโรงเรียนบ้านนาห้วยบ่อ จังหวัดนครพนม ส่วนอีก 1 สถานี ได้แก่ สำนักงานขนส่ง จังหวัดมุกดาหาร ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากเจ้าของสถานที่ไม่สะดวกให้ใช้สถานที่ในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ภาคผนวกที่ 7-1) ดังนั้น โครงการฯ จึงได้เปลี่ยนสถานีติดตามตรวจสอบเป็นวัดศูนย์ใหม่ จังหวัดมุกดาหาร เป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟโครงการ เป็นระยะทาง 490 เมตร (ภาคผนวกที่ 7-2)



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

รูปที่ 1.6-1 สถานีติดตามตรวจสอบด้านสภาพอุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ระยะก่อสร้าง

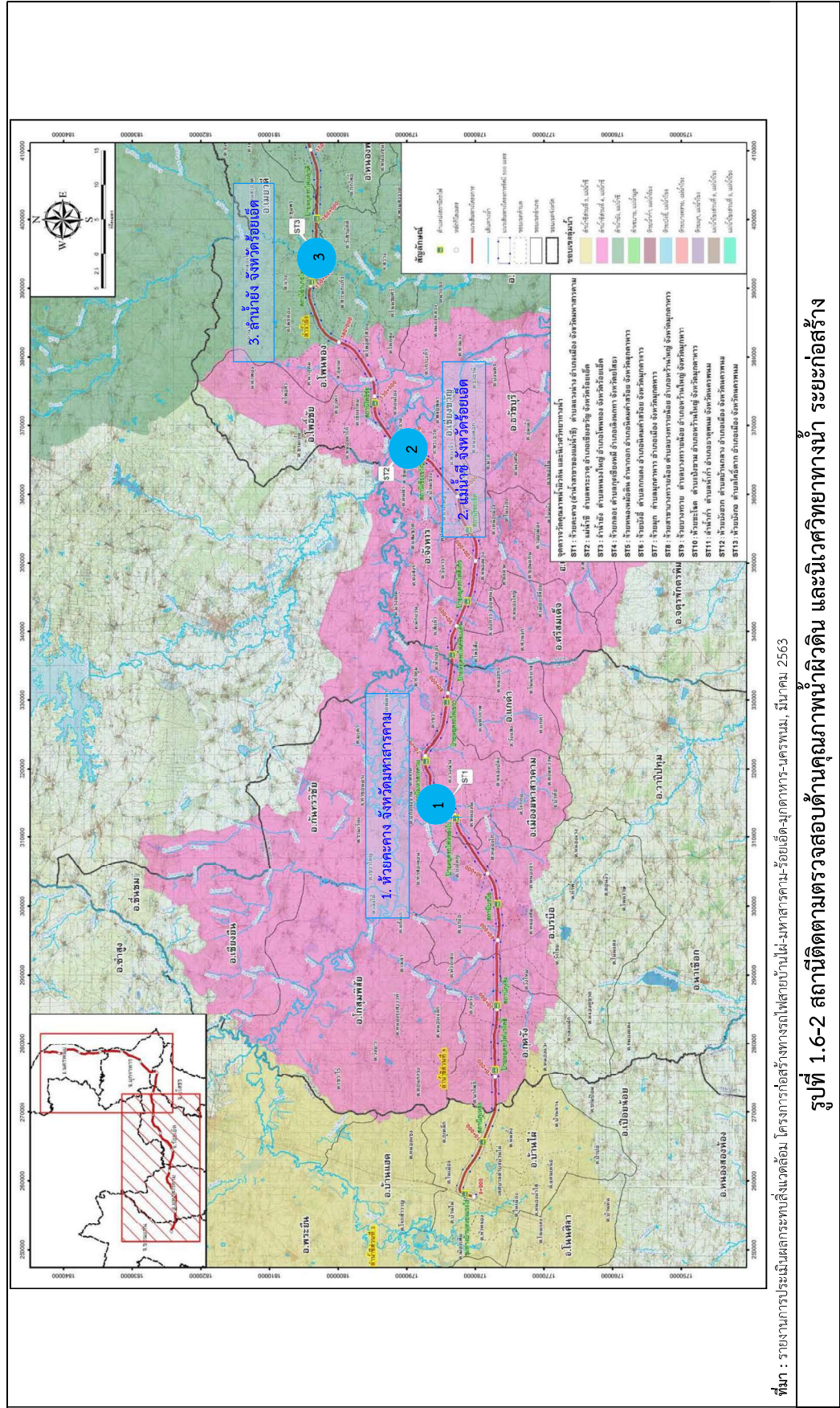
รายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
ครั้งที่ 2/2567 เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



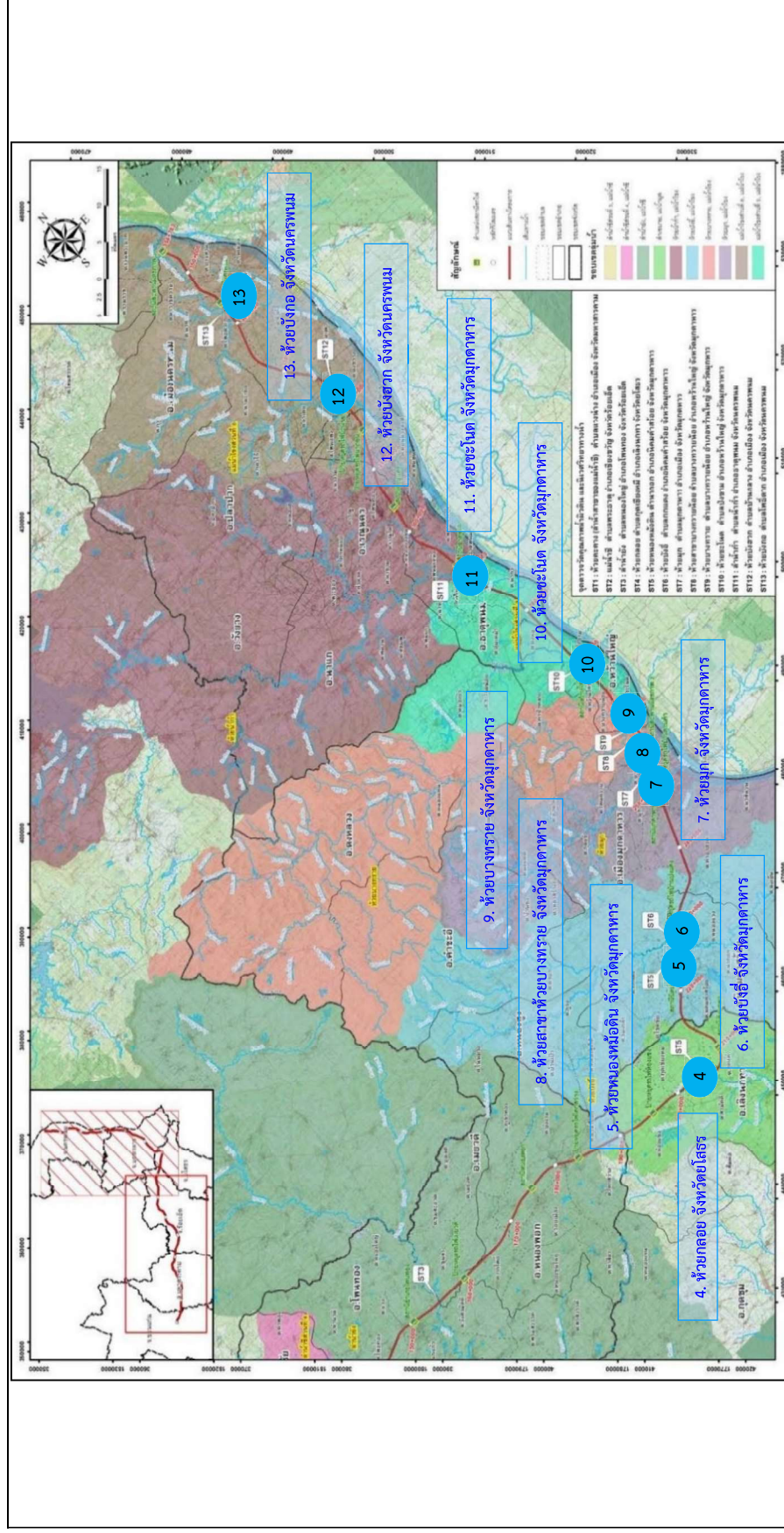
รูปที่ 1.6-1 (ต่อ) สถานีติดตามตรวจสอบด้านสภาพอุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ระยะก่อสร้าง

1.6.2 สถานีติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ

จากข้อมูลในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ได้กำหนดสถานีติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ 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 และ ห้วยบังกอ จังหวัดนครพนม ดังแสดงในรูปที่ 1.6-2



รายงานผลการปฏิบัติงานและแก้ไขผลการปฏิบัติงานตามโครงการติดตามตรวจสอบและมาตรการป้องกันและลดมลพิษทางอากาศบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ
ครั้งที่ 2/2567 เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567



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

รูปที่ 1.6-2 (ต่อ) สถานที่ตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ ระยะก่อสร้าง