

# บทที่ 1

บทนำ



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและการจัดทำรายงาน

ตามมติคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ ครั้งที่ 3/2555 เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2555 ณ จังหวัดภูเก็ต เห็นชอบข้อเสนอผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 3/2555 ในวันจันทร์ที่ 19 มีนาคม พ.ศ. 2555 ตามข้อเสนอของคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) (สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมธนาคารไทย) สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (สทท.) สภาธุรกิจตลาดทุนไทย และผู้แทนภาคเอกชนในพื้นที่ 5 จังหวัด ในกลุ่มภาคใต้ฝั่งอันดามัน (จังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ ตรัง และระนอง) ข้อเสนอของภาคเอกชน (เสนอโดย กกร./สทท.) ประกอบด้วย 8 เรื่อง ซึ่งมอบหมายกระทรวงคมนาคมพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการพัฒนาเร่งรัดระบบโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ภาคใต้ (เส้นกรุงเทพฯ-ชุมพร-สุโขทัย และปาดังเบซาร์) ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูงที่กระทรวงคมนาคมได้ศึกษาไว้ รวมทั้งเร่งรัดดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553-2557 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน พ.ศ. 2553

คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม โดยในการประชุม คสช. เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 มีมติเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วน ซึ่งจะดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2557-2558 ประกอบไปด้วย 2 แผนงานหลัก คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางราง และการพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงประตูการค้าเมืองหลัก กทม. และปริมณฑล โดยตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางรางได้เห็นชอบให้มีการเร่งดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 887 กิโลเมตร ซึ่งโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ได้บรรจุอยู่ในโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย แผนงาน 1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ 1 ด้วย

เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่สอดคล้องกับแนวทางการแก้ไขปัญหาตามมติคณะรัฐมนตรีข้างต้นและนโยบายของรัฐบาลที่ส่งเสริมการลงทุนในโครงการที่สำคัญของประเทศ ทั้งโครงการต่อเนื่องและโครงการใหม่ที่มีความพร้อมในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ จึงเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้า ผู้โดยสารและเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศตามแหล่งสถานที่สำคัญในเขตภาคใต้และภาคใต้ตอนบน และเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท เทสโก้ จำกัด ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บริษัท แอ็ค คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท บางกอกแพลนเนอร์ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เท็น คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ดอร์ซ คอนซัลท์ เอเชีย จำกัด เป็นที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาคือความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะเวลาตั้งแต่เดือนมีนาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2558

เนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ เป็นโครงการที่จัดอยู่ในประเภทโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลำดับที่ 21 ประเภท ระบบขนส่งมวลชนที่ใช้รางทุกขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2555 การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้มอบหมายให้ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณา โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 24/2560 เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2560 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) มีมติเห็นชอบความคิดเห็นของ คชก. ในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2560 เมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2560 ตามหนังสือที่ ทส (กกวล) 1005/ว12451 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2560 (ภาคผนวก ก-1) ภายหลังจากการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559 (ภาคผนวก ก-2) ให้เป็นผู้ดำเนินโครงการได้จัดให้มีการก่อสร้างโครงการภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ “โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร” แสดงดังรูปที่ 1-1 โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินงานโยธาและระบบราง ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และกิจการร่วมค้า CRSC ประกอบด้วย CRSC Research and Design Institute Group Co., Ltd. และ CRSC International Co., Ltd. เป็นผู้ดำเนินงานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม นอกจากนี้ ในระยะก่อสร้าง รฟท. ได้มีการว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CSCS ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เทสโก้ จำกัด บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอฟซิลอน จำกัด บริษัท ไวส์ โปรเจ็ค คอนซัลตัง จำกัด บริษัท ดอร์ซ คอนซัลท์ เอเชีย จำกัด และบริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด ทำหน้าที่สนับสนุนการทำงานด้านเทคนิค ด้านบริหารจัดการ และการตรวจสอบการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้าง โดย รฟท. ได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ได้รับความเห็นชอบจาก คชก. และ กก.วล. อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งได้จัดให้มีหน่วยงานที่ 3 (Third Party) ซึ่งได้แก่ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนจัดทำรายงานฯ เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้รับทราบ

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย  
เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2567



โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร			
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน 1/		โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ 2/	
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน 3/		โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ 4/	
1. งานโยธาและระบบราง ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล		3. งานโยธาและระบบราง ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	
2. งานโยธาและระบบราง ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน		4. งานโยธาและระบบราง ช่วงประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย	
		5. งานโยธาและระบบราง ช่วงบางสะพานน้อย-ชุมพร	
		6. งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ช่วงนครปฐม-ชุมพร	

ที่มาของแผนที่ : [www.railway.co.th](http://www.railway.co.th)

- หมายเหตุ
- 1/ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่ง และการจัดการโลจิสติกส์ (ระยะที่ 1) แนวเส้นทางนครปฐม-ชุมพรทางหนองปลาไหล-หัวหิน
  - 2/ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
  - 3/ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการระบบรถไฟทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ ระยะเร่งด่วน ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

### รูปที่ 1-1 แผนที่แสดงแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร

## 1.2 รายละเอียดโครงการโดยสังเขป

### ■ แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นที่ กม. 217+005.328 (จุดสิ้นสุดของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน) ห่างจากสถานีรถไฟหัวหิน (กม. 213+110.400) ประมาณ 4 กิโลเมตร และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่ กม. 301+100 (จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร) ก่อนถึงสถานีประจวบคีรีขันธ์ (กม. 302+339.000) ประมาณ 1 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางโครงการมีระยะทางประมาณ 84 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 1-2

การก่อสร้างสำหรับโครงการนี้ เป็นการก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทาง โดยขนานไปกับเส้นทางรถไฟเดิม ที่ใช้งานอยู่ กำหนดให้ระยะห่างระหว่างแนวศูนย์กลางทางรถไฟใหม่และทางรถไฟเดิม ห่างกันเป็นระยะ 5-10 เมตร และทางรถไฟใหม่ขนานกับทางรถไฟในเขตรถไฟเดิมตลอดช่วงความกว้างเขตทางเท่ากับ 80 เมตร ไปทางทิศใต้จนสิ้นสุดที่ กม. 301+100 (จุดเริ่มต้นโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร) ก่อนถึงสถานีประจวบคีรีขันธ์ (กม. 302+339.000) โดยโครงสร้างทางรถไฟตลอดช่วงเป็นทางระดับดิน (At Grade Track) ตลอดแนวอยู่ในพื้นที่ เขตทางเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมด จึงไม่มีผลกระทบในด้านการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้าง

สำหรับความเร็วที่ออกแบบสำหรับการเดินรถคือ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในบริเวณพื้นที่ทั่วไป และ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในบริเวณที่มีข้อจำกัดของพื้นที่ และโครงการมีการออกแบบแนวเส้นทางโดยมีการปรับรัศมีโค้ง เพื่อรองรับความเร็วในการเดินรถดังนี้

- กม. 218+429.550 ปรับจากรัศมีโค้งเดิม 1,000 เมตร เป็น 1,600 เมตร เพื่อรองรับความเร็วในการเดินรถที่ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- กม. 245+611.956 ปรับจากรัศมีโค้งเดิม 987 เมตร เป็น 1,600 เมตร เพื่อรองรับความเร็วในการเดินรถที่ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- กม. 300+429.612 ปรับจากรัศมีโค้งเดิม 797 เมตร เป็น 1,000 เมตร เพื่อรองรับความเร็วในการเดินรถที่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องเขตทาง และเป็นช่วงที่การเดินทางต้องลดความเร็วเพื่อเข้าสู่สถานีประจวบคีรีขันธ์ที่ห่างออกไปประมาณ 1 กิโลเมตร

### ■ สถานี (Station)

ขนาดของสถานีและป้ายหยุดรถในแนวเส้นทางโครงการ ได้มีการออกแบบโดยคาดการณ์จากปริมาณผู้โดยสาร แบ่งขนาดของสถานีออกเป็น 2 ขนาด ได้แก่ สถานีขนาดเล็ก รองรับปริมาณผู้โดยสารไม่เกิน 150 คน/ชั่วโมงเร่งด่วน หรือรองรับผู้โดยสารไม่เกิน 1,000 คน/วัน และสถานีขนาดกลาง รองรับปริมาณผู้โดยสารไม่เกิน 300 คน/ชั่วโมงเร่งด่วน หรือรองรับผู้โดยสารไม่เกิน 2,000 คน/วัน มีรายละเอียดขนาดของสถานีและลักษณะของการดำเนินการแสดงดังตารางที่ 1-1

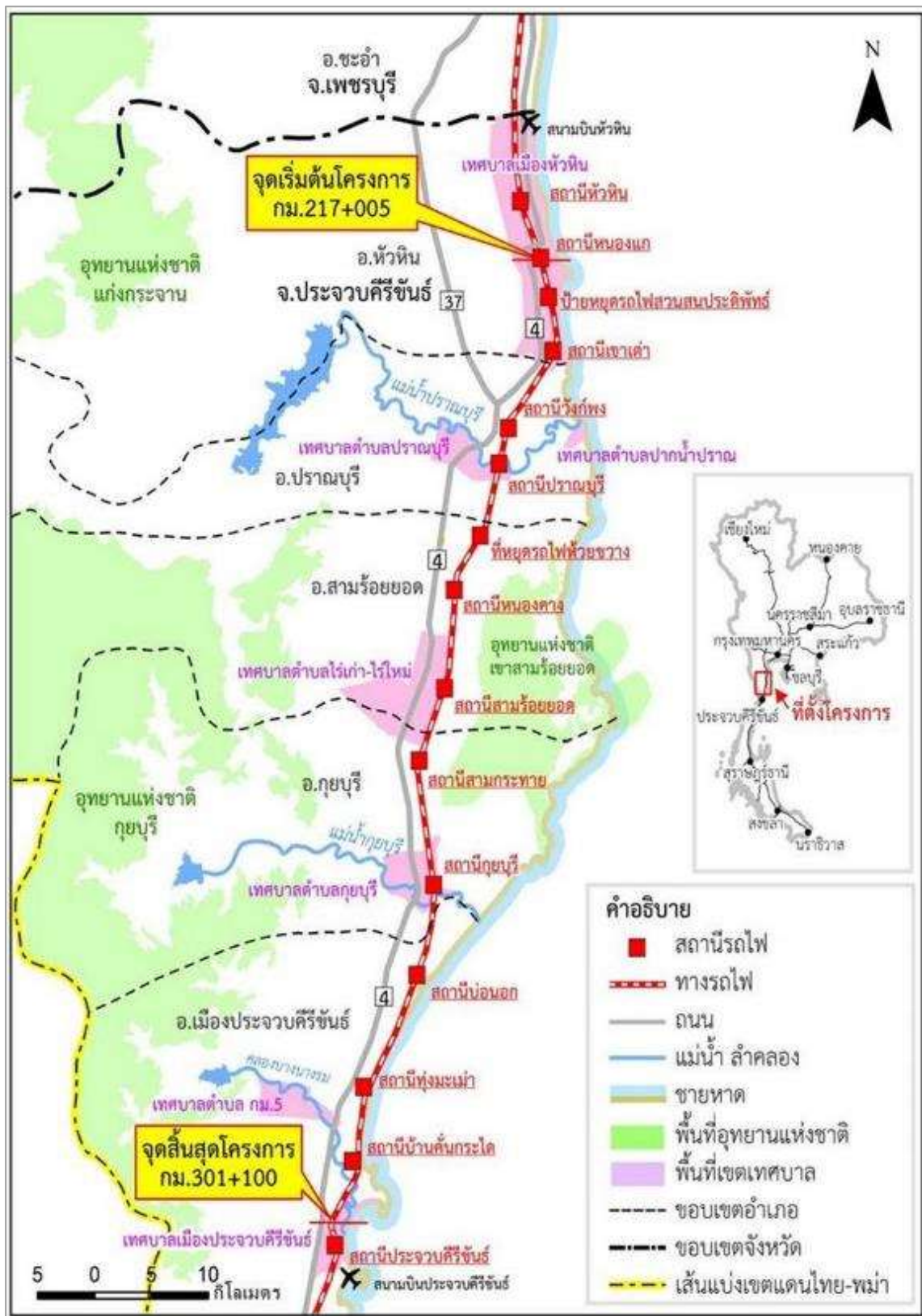
สำหรับพื้นที่ภายในบริเวณย่านสถานี ประกอบด้วยอาคารอื่น ๆ เช่น อาคารสื่อสาร บ้านพักนายสถานีและผู้ช่วยนายสถานี และบ้านพักพนักงานควบคุมประจำ เป็นต้น

#### ตารางที่ 1-1 แนวทางการก่อสร้างและปรับปรุงสถานีในโครงการ

สถานี	ขนาดสถานี	แนวทางการดำเนินการ	หมายเหตุ
1. หนองแก	ขนาดเล็ก (S)	ปรับปรุงต่อเติม	-
2. สวนสนประดิพัทธ์	ขนาดกลาง (M)	สร้างใหม่	เปลี่ยนจากป้ายหยุดรถเป็นสถานี
3. เขาเต่า	ขนาดเล็ก (S)	ปรับปรุงต่อเติม	-
4. วังก์พง	ขนาดกลาง (M)	สร้างใหม่	มีศูนย์ควบคุมการเดินรถ (Local Area Control Centre)
5. ปรามบุรี	ขนาดกลาง (M)	สร้างใหม่	สร้างห้องสื่อสารใหม่
6. ป้ายหยุดรถห้วยขวาง	ป้ายหยุดรถ (T)	เพิ่มชานชาลา	เพิ่มชานชาลาด้านข้าง 2 ข้าง มีหลังคาบางส่วน
7. หนองค้าง	ขนาดเล็ก (S)	ปรับปรุงต่อเติม	สร้างห้องสื่อสารใหม่
8. สามร้อยยอด	ขนาดเล็กที่มีชานพักสินค้า (S)	ปรับปรุงต่อเติม	สร้างห้องสื่อสารใหม่
9. สามกระชาย	ขนาดเล็ก (S)	ปรับปรุงต่อเติม	-
10. กุยบุรี	ขนาดกลาง (M)	สร้างใหม่ ย้ายตำแหน่ง	อยู่ในแนวรางประธานใหม่
11. บ่อนอก	ขนาดเล็ก (S)	ปรับปรุงต่อเติม	อยู่ในแนวรางประธานใหม่
12. หูมะเฒ่า	ขนาดเล็ก (S)	สร้างใหม่ ย้ายตำแหน่ง	ติดสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ
13. คั่นกระได	ขนาดเล็ก (S)	ปรับปรุงต่อเติม	อยู่ในแนวรางประธานใหม่

ที่มา : บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)





ที่มาของแผนที่ : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์, กันยายน พ.ศ. 2560

รูปที่ 1-2 แนวเส้นทางโครงการ

#### ▪ ขอบเขตการก่อสร้าง

งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ : รับจ้างก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า CRSC ได้มีการลงนามสัญญาจ้างวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2562 มีกำหนดเริ่มงานตามสัญญาวันที่ 27 มกราคม พ.ศ. 2563 ระยะเวลาดำเนินการ 36 เดือน ขอยายระยะเวลาโครงการใหม่ 827 วันสิ้นสุดวันที่ 2 พฤษภาคม 2568 โดยขอบเขตงานประกอบด้วย

1. การดำเนินงานหน้างาน (Master Schedule Plan for ST7 Project)
  - 1.1. การขุด และติดตั้งเคเบิล (Cabling)
  - 1.2. การติดตั้ง ฐานตู้ ฐานเสา (Foundation)
  - 1.3. การดำเนินงาน ขุดท่อลอดราง (UTX)
  - 1.4. การจัดหา และติดตั้งอุปกรณ์ข้างทาง (LOC Supply and Installation)
  - 1.5. การติดตั้งอุปกรณ์ภายในห้องอุปกรณ์ (Indoor Installation)
  - 1.6. การติดตั้งอุปกรณ์ภายนอกสถานียาน (Outdoor Installation)
  - 1.7. การทดสอบ และส่งมอบงาน (Testing & Commissioning)
2. การทดสอบการจำลองระบบ CBI และ CTC (CBI and CTC System Simulation Test Plan)
  - 2.1. การทดสอบระบบ CBI (CBI Testing)
  - 2.2. งานระบบ CTC (CTC System Plan)

#### ▪ แผนการก่อสร้าง

แผนการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ แสดงดังตารางที่ 1-2 ปัจจุบันโครงการดำเนินการภายใต้การขยายสัญญากับการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีการทำงานภายใต้ค่าปรับเป็นศูนย์ จนกว่างานจะแล้วเสร็จ



## ตารางที่ 1-2 แผนการดำเนินโครงการก่อสร้าง

สัญญา	วันที่ลงนามสัญญาจ้าง	วันที่แจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed)	ระยะเวลาดำเนินงานก่อสร้าง
งานโยธาและระบบราง ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	28 ธ.ค. 60	1 ก.พ. 61	30 เดือน (1 ก.พ. 61 - 31 ก.ค. 63)
			ขยายสัญญา ครั้งที่ 1 11 เดือน (1 ส.ค. 63 - 30 มิ.ย. 64)
			ขยายสัญญา ครั้งที่ 2 4 เดือน (1 ก.ค. 64 - 31 ต.ค. 64)
งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	27 ธ.ค. 62	27 ม.ค. 63	36 เดือน (27 ม.ค. 63 - 26 ม.ค. 66)
			ขยายสัญญา ครั้งที่ 1 28 เดือน (27 ม.ค. 66 - 2 พ.ค. 68)*

หมายเหตุ : \* โครงการดำเนินการภายใต้การขยายสัญญากับการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีการทำงานภายใต้ค่าปรับเป็นศูนย์จนกว่างานจะแล้วเสร็จ

### 1.3 แผนการติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 1) การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เทียบกับมาตรการฯ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสรุปประเด็นปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขหรือแผนที่กำหนดไว้ ตลอดจนเสนอแนะแนวทางการแก้ไข รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1-3

#### 2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในมาตรการฯ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง โดยสรุปผลเปรียบเทียบกับมาตรฐานและ/หรือเกณฑ์ที่กำหนด พร้อมทั้งสรุปผลการติดตามตรวจสอบในช่วงที่ผ่านมา เพื่อติดตามแสดงแนวโน้มของผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1-3

#### 3) การจัดทำรายงานฯ

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการสรุปและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้ทราบ ปีละ 2 ครั้ง (ทุก 6 เดือน) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1-3

ตารางที่ 1-3 กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะก่อสร้าง



การดำเนินการ	พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่	แผนการดำเนินงาน <sup>1/</sup>													
			พ.ศ. 2567							พ.ศ. 2568						
			ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	
1. การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- พื้นที่ก่อสร้าง บ้านพักคนงาน และสำนักงานก่อสร้าง	- ทุก 6 เดือน														
2. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	1. โรงเรียนเทศบาลบ้านตะเกียบ (กม. 218+500)	- ตรวจวัดระหว่างทำการก่อสร้างเป็นเวลา 3 วัน ต่อเนื่องในพื้นที่ที่มีการปรับพื้นที่ถมดิน ที่มีฝุ่นละอองมาก เมื่อมีการดำเนินการใกล้กับพื้นที่ จำนวน 1 ครั้ง ๆ ละ 3 วัน ในช่วงที่มีการก่อสร้างใกล้กับพื้นที่อื่นใด														
2.1 คุณภาพอากาศ <sup>2/</sup>	2. โรงเรียนบ้านวังก้งพง (กม. 232+500)															
	3. โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการปราณบุรี (กม. 235+400)															
	4. โรงเรียนบ้านนวลบริง (กม. 259+000)															
	5. โรงเรียนอนุบาลกุยบุรี (กม. 272+100)															
2.2 ระดับเสียง <sup>2/</sup>	1. โรงเรียนเทศบาลบ้านตะเกียบ (กม. 218+500)	- ตรวจวัดระหว่างทำการก่อสร้างเป็นเวลา 3 วัน ต่อเนื่องในระหว่างการก่อสร้างที่มีเสียงดัง														
	2. โรงเรียนบ้านวังก้งพง (กม. 232+500)															
	3. โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการปราณบุรี (กม. 235+400)															
	4. โรงเรียนบ้านนวลบริง (กม. 259+000)															
	5. โรงเรียนอนุบาลกุยบุรี (กม. 272+100)															

ตารางที่ 1-3 (ต่อ) กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะก่อสร้าง

การดำเนินการ	พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่	แผนการดำเนินงาน <sup>1/</sup>											
			พ.ศ. 2567						พ.ศ. 2568					
			ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	ก.ค.
2.3 คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศน์ทางน้ำ <sup>2/</sup>	1. แม่น้ำปราณบุรี หมู่ที่ 6 ตำบลปราณบุรี	<ul style="list-style-type: none"><li>- 1 ครั้ง ระหว่างที่มีการก่อสร้างงานดินใกล้เคียงแหล่งน้ำ</li></ul>												
	2. คลองชลประทาน หมู่ที่ 2 ตำบลปราณบุรี													
	3. แม่น้ำกุยบุรี หมู่ที่ 1 ตำบลกุยบุรี													
	4. คลองขางนางรม หมู่ที่ 6 ตำบลอวน้อย													
	<ul style="list-style-type: none"><li>- ตรวจสอบการดำเนินงานจากตัดอยู่พื้นที่ดำเนินการที่กำหนดไว้ไม่ให้เกิดเป็นกิจกรรมออกนอกขอบเขตพื้นที่การรถไฟฯ</li></ul>													
2.4 นิเวศวิทยาทางบก-ป่าไม้	<ul style="list-style-type: none"><li>- สำรวจสัตว์ป่าตลอดแนวเส้นทางในเขตทางของการรถไฟฯ โดยเฉพาะสัตว์ป่าที่ถูกรบกวน เช่น เสือปลา นกยูง และค้างแวนถิ่นได้ รวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครองที่เกิสูญพันธุ์ที่อาจหลงเข้ามาบริเวณที่มีการก่อสร้าง</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ทุก 6 เดือน หรือ 2 ครั้ง/ปี ในระยะเวลาก่อสร้าง</li></ul>												
2.5 นิเวศวิทยาทางบก-สัตว์ป่า <sup>2/</sup>	<ul style="list-style-type: none"><li>- สำรวจความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชน และสถานที่อันไหนหว ในระยะ 500 เมตร จากแนวเขตทางรถไฟ<sup>3/</sup></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- 1 ครั้ง/ปี ในระหว่างการก่อสร้าง</li></ul>												
2.6 เศรษฐกิจ และสังคม	<ul style="list-style-type: none"><li>- สรุปร้อยเรียงที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li></ul>												

ตารางที่ 1-3 (ต่อ) กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะก่อสร้าง

การดำเนินการ	พื้นที่ดำเนินการ	ความถี่	แผนการดำเนินงาน <sup>1/</sup>													
			พ.ศ. 2567							พ.ศ. 2568						
			ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	
2.7 สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- รายงานอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานที่ยังผลให้เกิดการสูญเสีย/เสียหายต่อทรัพย์สินและ/หรือบาดเจ็บทางร่างกายที่เกิดขึ้นในพื้นที่ก่อสร้างโครงการและบริเวณใกล้เคียง	- ทุกเดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง														
3. การจัดทำรายงานฯ		- 2 ครั้ง/ปี (ทุก 6 เดือน)														

หมายเหตุ :  แผนการดำเนินงาน (Plan) ช่วงก่อสร้าง  
:  ผลการดำเนินงานจริง (Actual)  
: 1/ กำหนดการดำเนินงานตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ จะมีการปรับเปลี่ยนตามแผนการก่อสร้างของโครงการ  
: 2/ ดำเนินการติดตามตรวจสอบเรียบร้อยแล้วในช่วงการก่อสร้างงานโยธาและระบบราง ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2566  
: 3/ มีแผนดำเนินการติดตามตรวจสอบในปี พ.ศ. 2568

#### 1.4 รายละเอียดการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ

ที่ผ่านมาโครงการได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง นำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้พิจารณาแล้ว จำนวน 9 ครั้ง ได้แก่

1. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2561 เดือนกุมภาพันธ์-มิถุนายน
2. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2561 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม
3. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2562 เดือนมกราคม-มิถุนายน
4. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2562 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม
5. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2563 เดือนมกราคม-มิถุนายน
6. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2563 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม
7. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2564 เดือนมกราคม-มิถุนายน
8. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 2/2564 เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม
9. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2565 เดือนมกราคม-มิถุนายน

อนึ่ง เนื่องจากการก่อสร้างงานโยธาและระบบรางได้แล้วเสร็จ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้มีหนังสือที่ รฟ.กส.1600/245/2566 ลงวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2566 (ภาคผนวก ก-4) แล้วขอหยุดการนำเสนอรายงานผลปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และต่อมาเมื่อผู้รับจ้างก่อสร้างงานระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ได้เข้ามาดำเนินการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

สำหรับรายงานฉบับนี้ เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นการสรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของเจ้าของโครงการ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSCS3) และผู้รับจ้างก่อสร้าง (CRSC) งานระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

#### 1.5 สถานะการดำเนินโครงการ

โครงการมีการดำเนินงานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร มีความคืบหน้าของการก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ 66.003

สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างที่มีการดำเนินการของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2567 แสดงดังรูปที่ 1-3 ถึงรูปที่ 1-7 และรายละเอียดดังนี้

- การขุด และติดตั้งเคเบิล (Cabling)
- การติดตั้ง ฐานตู้ ฐานเสา (Foundation)
- การดำเนินงานขุดท่อลอดราง (UTX)
- การติดตั้งอุปกรณ์ภายในห้องอุปกรณ์ (Indoor Installation)





รูปที่ 1-3 งานขุดและติดตั้งเคเบิล (Cabling)



งานฐานเสาสัญญาณ

รูปที่ 1-4 งานติดตั้งฐานตู้และฐานเสา (Foundation)





งานฐานตู้ LOC



งานเสา Radio Tower

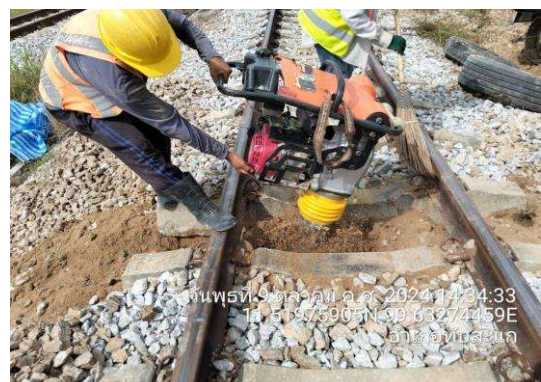
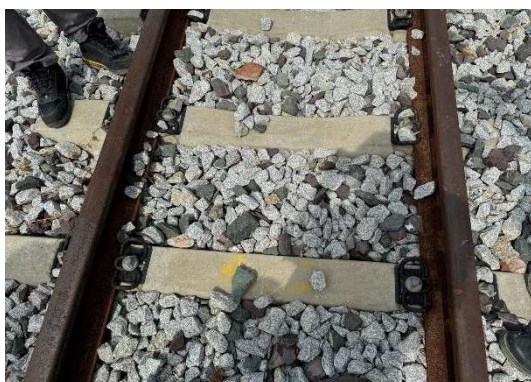
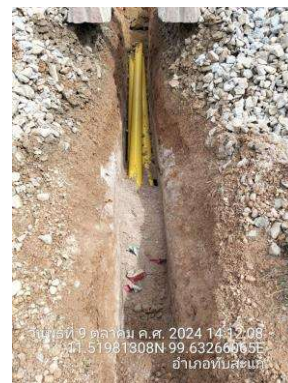
### รูปที่ 1-4 (ต่อ) งานติดตั้งฐานตู้และฐานเสา (Foundation)





งานบ่อ Pit

#### รูปที่ 1-4 (ต่อ) งานติดตั้งฐานตู้และฐานเสา (Foundation)



รูปที่ 1-5 งานชุดท่อลอดราง (UTX)





ห้องรีเลย์ (Relay Room)



ห้องเครื่องกำเนิดไฟฟ้า (Generator Room)



ห้องแบตเตอรี่ (Battery Room)



ห้องควบคุม บริเวณสถานีสวนสนประดิพัทธ์

รูปที่ 1-6 งานติดตั้งอุปกรณ์ภายในห้องอุปกรณ์ (Indoor Installation)



รูปที่ 1-7 อาคารควบคุมระบบบำบัดสิ่งแวดล้อมและโทรคมนาคม  
บริเวณสถานีสวนสนประดิพัทธ์



รูปที่ 1-7 (ต่อ) อาคารควบคุมระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม  
บริเวณสถานีสวนสนประดิพัทธ์