



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ฉบับประจำเดือนมกราคม - มิถุนายน 2565

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)
ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

[ฉบับปกปิดข้อมูลที่มีกฎหมายคุ้มครอง]



รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง :
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

กรกฎาคม 2565

**รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ฉบับที่ 1/2565 เดือนมกราคม-มิถุนายน**

ชื่อโครงการ	โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางภาชี-นครราชสีมา) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง : โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สาย กรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) (ชื่อที่ใช้ในการก่อสร้าง : โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร- นครราชสีมา))
ที่ตั้งโครงการ	พื้นที่บางส่วนของอำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอหนองแซง อำเภอเสนาห์ อำเภอเมืองสระบุรี อำเภอแก่งคอย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี และอำเภอปาก ช่อง อำเภอสีคิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา
เจ้าของโครงการ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 (เจ้าของโครงการเดิม : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.))
ผู้จัดทำรายงาน	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคติง เซอร์วิส จำกัด เลขที่ 7 ซอยพหลโยธิน 24 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

รายละเอียดการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 33/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560
- คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้มีมติเห็นชอบตามความเห็นของ คชก. ในการประชุมครั้งที่ 4/2560 เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2560 ตามหนังสือที่ ทส(กก.วล) 1005/724 ลงวันที่ 28 มีนาคม 2561

รายละเอียดการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่ผ่านมา แสดงในบทที่ 1

รายละเอียดและสถานะการดำเนินโครงการ แสดงในบทที่ 1

การเสนอรายงานฯ () เจ้าของโครงการได้มอบอำนาจให้ เป็น
ผู้ดำเนินการเสนอรายงานฯ ดังหนังสือมอบอำนาจที่แนบ
(✓) เจ้าของโครงการมิได้มอบอำนาจแต่อย่างใด



บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด
S.P.S. CONSULTING SERVICE CO., LTD.

7 ซอยพหลโยธิน 24 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
7 SOI PHAHOLYOTHIN 24, PHAHOLYOTHIN RD., JOMPOL, CHATUCHAK, BANGKOK 10900
TEL. 0-2939-4370 (Automatic 3 Lines) FAX : 0-2513-4221
E-MAIL : SALE@SPSCON.COM WEBSITE : WWW.SPSCON.COM



หนังสือรับรองการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

วันที่ 1 กรกฎาคม 2565

หนังสือฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงาน
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ -
นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งมีแนว
เส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่บางส่วนของอำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอนองแสง อำเภอส
ระบุรี อำเภอสระบุรี อำเภอกันทรวิชัย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี และอำเภอบางบาล อำเภอส
ระบุรี อำเภอสระบุรี และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี และอำเภอบางบาล อำเภอสระบุรี และอำเภอมวกเหล็ก
จังหวัดสระบุรี ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
ฉบับที่ 1/2565 เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โดยมีเจ้าหน้าที่ผู้ร่วมจัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

ผู้จัดทำรายงาน

ตำแหน่ง

ลายมือชื่อ

นายพีระ เดชอุดม

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

นางสาวจินดาพร ภารกุล

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

นางสาวกาญจนา ชัยหาทัพ

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้ร่วมจัดทำรายงาน
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)
ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ฉบับที่ 1/2565 เดือนมกราคม-มิถุนายน

ชื่อ-สกุล/วุฒิการศึกษา	หัวข้อผลงาน	สัดส่วนผลงาน (%)	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	ลายมือชื่อ
1. นายพีระ เดชอุดม วท.บ. วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม วศ.ม. วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม	- ลักษณะภูมิประเทศ - คุณภาพน้ำใต้ดิน	10	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด	
2. นางสาวจินดาพร ภารกุล วท.บ. วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม	- รายละเอียดโครงการ - มาตรการทั่วไป - ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ - เสี่ยงและความสั่นสะเทือน - อุทกวิทยาและการระบายน้ำ	20	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด	
3. นางสาวกาญจนา ชัยหาทัพ วท.บ. บริหารธุรกิจเกษตร	- รายละเอียดโครงการ - คุณภาพอากาศ - เศรษฐกิจและสังคม	25	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด	
4. นางสาวนภัสวรรณ แสงทับทิม วท.บ. เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม	- นิเวศวิทยาทางบก - การใช้ที่ดิน และผังเมือง - เสี่ยง และความสั่นสะเทือน	15	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด	
5. นางสาวณิชา กรดเต็ม วท.บ. วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม	- การรื้อย้ายและเวนคืน - คุณภาพน้ำผิวดิน	10	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด	
6. นางสาวศุภลักษณ์ เสี่ยงมวงษ์ วท.บ. วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม	- แหล่งโบราณสถาน - การสาธารณสุข/ความปลอดภัย	5	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด	
7. นางสาวสุพัฒตรา เอี่ยมนอก วท.บ. เศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อม	- การคมนาคมขนส่ง - การจัดการมูลฝอย	5	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด	
8. นายศุภชัย สุพรรณ วท.บ. เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมและการจัดการทรัพยากร	- เศรษฐกิจและสังคม - การแบ่งแยก	5	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด	
9. นางสาวมาริษา บรรจุแก้ว วท.บ. เคมี	- คุณภาพอากาศ - ทัศนียภาพ	5	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด	

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญรูป	II
สารบัญตาราง	III
สารบัญภาพ	IV
บทสรุปผู้บริหาร	1
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและการจัดทำรายงาน	1-1
1.2 รายละเอียดโครงการโดยสังเขป	1-5
1.3 แผนการติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	1-15
1.4 รายละเอียดการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	1-17
1.5 สถานะการดำเนินโครงการ	1-17
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
2.1 การดำเนินการ	2-1
2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-2
บทที่ 3 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
3.1 การดำเนินการ	3-1
3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2.1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ	3-12
3.2.2 การติดตามตรวจสอบระดับเสียง	3-34
3.2.3 การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน	3-45
3.2.4 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน	3-58
3.2.5 การติดตามตรวจสอบคุณภาพชั้นลุ่มน้ำ	3-73
3.2.6 การติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง	3-92
3.2.7 การติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจและสังคม	3-96
3.2.8 การติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุขและความปลอดภัย	3-120
บทที่ 4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	4-1
ภาคผนวกที่ 1 หนังสือเห็นชอบรายงานฯ และใบอนุญาตโครงการ	
ภาคผนวกที่ 2 เอกสารประกอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	
ภาคผนวกที่ 3 ใบอนุญาตห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน	
ภาคผนวกที่ 4 ใบรายงานผลการตรวจวัดสิ่งแวดล้อม	
ภาคผนวกที่ 5 เอกสารสอบเทียบเครื่องมือ	
ภาคผนวกที่ 6 เอกสารการดำเนินงานด้านสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน	
ภาคผนวกที่ 7 สำเนาหนังสือขออนุญาตใช้พื้นที่ตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม	

สารบัญรูป		
ชื่อรูป		หน้า
1.1-1	แนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย	1-2
1.2-1	ภาพรวมแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา	1-7
1.2-2	องค์ประกอบหลักของแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา	1-8
1.2-3	การแบ่งสัญญาโครงการฯ ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา	1-11
3.2.1-1	ตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	3-13
3.2.1-2	ตำแหน่งและภาพการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	3-14
3.2.4-1	ตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน	3-60
3.2.5-1	ตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างน้ำใต้ดิน	3-75
3.2.7.1-1	กราฟแสดงสถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	3-101
3.2.7.2-1	พื้นที่แสดงขอบเขตการดำเนินงานสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของ ประชาชน	3-106
3.2.7.2-2	ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสำรวจ และผลการสำรวจสภาพด้านเศรษฐกิจและสังคม	3-109
3.2.7.2-3	ความพึงพอใจต่อบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน	3-112
3.2.7.2-4	ความคิดเห็นต่อปัญหาสภาพแวดล้อมที่มีอยู่เดิมของชุมชนที่อาศัยอยู่	3-113
3.2.7.2-5	ความคิดเห็นต่อสภาพการเปลี่ยนแปลงหรือผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนา โครงการในด้านเศรษฐกิจ-สังคม	3-115
3.2.7.2-6	ผลการสำรวจด้านการประชาสัมพันธ์และการรับทราบข้อมูลโครงการ	3-115
3.2.7.2-7	ผลกระทบที่ห่วงกังวลว่าจะได้รับการดำเนินการก่อสร้างโครงการ	3-117

สารบัญตาราง

ชื่อตาราง	หน้า
1.2-1 การแบ่งสัญญาโครงการ	1-9
1.2-2 แผนการก่อสร้างงานโยธา	1-12
1.3-1 กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)	1-16
2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทาง บ้านภาชี-นครราชสีมา)	2-4
3.2-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)	3-3
3.2.1-1 วิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิเคราะห์คุณภาพอากาศ	3-12
3.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม	3-22
3.2.1-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม ที่ผ่านมา	3-29
3.2.2-1 วิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิเคราะห์เสียง	3-34
3.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง	3-35
3.2.2-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ที่ผ่านมา	3-42
3.2.3-1 วิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิเคราะห์ความสั่นสะเทือน	3-45
3.2.3-2 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน	3-47
3.2.3-3 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ที่ผ่านมา	3-54
3.2.3-4 มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร	3-56
3.2.3-5 Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating the effects of short-term vibration on structures	3-57
3.2.4-1 วิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน	3-58
3.2.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน	3-66
3.2.4-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ที่ผ่านมา	3-71
3.2.5.1-1 วิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน	3-73
3.2.5.1-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน	3-80
3.2.5.1-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ที่ผ่านมา	3-84
3.2.5.2-1 วิธีเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีตรวจวัดน้ำใต้ดิน	3-85
3.2.5.2-2 ผลการตรวจวัดปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/บ่อน้ำตื้น	3-86
3.2.5.2-3 ผลการตรวจวัดปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/บ่อน้ำตื้น ที่ผ่านมา	3-90
3.2.6-1 บันทึกสถิติอุบัติเหตุด้านการคมนาคมขนส่ง	3-93
3.2.6-2 บันทึกสถิติอุบัติเหตุด้านการคมนาคมขนส่ง ที่ผ่านมา	3-94

สารบัญตาราง (ต่อ)

ชื่อตาราง	หน้า
3.2.7.1-1 สถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ เดือนมกราคม - มิถุนายน 2565	3-97
3.2.7.1-2 สถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ที่ผ่านมา	3-98
3.2.7.2-1 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนที่ทำการสำรวจ	3-105
3.2.7.2-2 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินโครงการที่ ผ่านมา	3-118
3.2.8-1 สถิติอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565	3-121
3.2.8-2 สถิติอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน ที่ผ่านมา	3-122

สารบัญภาพ

ชื่อภาพ	หน้า
1.5-1 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 2-1	1-18
1.5-2 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-5	1-19
1.5-3 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-4	1-20
1.5-4 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-3	1-21
1.5-5 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-7	1-23
1.5-6 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-2	1-24
1.5-7 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-6	1-25
2.2-1 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-86
2.2-2 การประชาสัมพันธ์/แจ้งแผนการดำเนินงานก่อนดำเนินกิจกรรม	2-87
2.2-3 การสำรวจต้นไม้ที่ถูกล้อมย้าย	2-88
2.2-4 การเปิดพื้นที่สำหรับการก่อสร้าง	2-88
2.2-5 การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง	2-88
2.2-6 การวางกองดินชั่วคราว	2-89
2.2-7 รางระบายน้ำชั่วคราว	2-89
2.2-8 แนวคันดิน	2-90
2.2-9 ระบบระบาย	2-90
2.2-10 การปิดคลุมท้ายกระบะรถบรรทุก	2-91
2.2-11 พื้นที่สำหรับผสมคอนกรีต	2-91
2.2-12 การทำความสะอาดผิวจราจร	2-92
2.2-13 การฉีดพรมน้ำบริเวณพบฝุ่นละออง	2-92
2.2-14 การกั้นแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง	2-93
2.2-15 การเตรียมและสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล	2-94
2.2-16 ช่องทาง/ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน	2-94

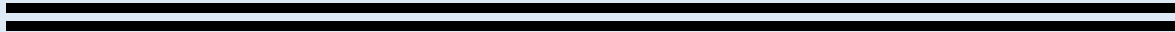
สารบัญภาพ (ต่อ)

ชื่อภาพ	หน้า
2.2-17 การตรวจวัดระดับเสียง	2-95
2.2-18 การติดตั้งแผ่นกันเสียงชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	2-95
2.2-19 การใช้แผ่นเหล็กบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	2-95
2.2-20 เจ้าหน้าที่สังเกตการณ์รถไฟ พร้อมเสียงสัญญาณเตือน	2-96
2.2-21 พื้นที่ผสมคอนกรีต (Concrete Plant)	2-96
2.2-22 พื้นที่สำหรับตักตะกอนในพื้นที่ก่อสร้าง	2-96
2.2-23 ภาชนะรองรับมูลฝอย	2-97
2.2-24 พื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงเครื่องจักร/อุปกรณ์	2-97
2.2-25 ภาชนะสำหรับจัดเก็บสารหรือวัสดุปนเปื้อนน้ำมัน	2-97
2.2-26 ห้องน้ำ-ห้องส้วมของโครงการ	2-98
2.2-27 การเก็บขนมูลฝอย	2-98
2.2-28 ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป	2-98
2.2-29 ถังสำหรับดักไขมันจากการชำระล้าง	2-99
2.2-30 เครื่องสูบน้ำบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน	2-99
2.2-31 มาตรการป้องกันการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า	2-99
2.2-32 เส้นทางสำหรับขนส่งวัสดุอุปกรณ์	2-99
2.2-33 บ้านพักคนงาน	2-99
2.2-34 เครื่องหมาย/สัญลักษณ์จราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	2-100
2.2-35 ป้ายเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	2-100
2.2-36 การติดตั้งผ้าใบกันฝุ่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	2-101
2.2-37 สถานที่ผลิตและจัดเก็บชิ้นส่วนวัสดุก่อสร้าง	2-101
2.2-38 การซ่อมแซมบำรุงเส้นทางขนส่ง	2-101
2.2-39 การประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	2-101
2.2-40 ป้ายประชาสัมพันธ์ของโครงการ และช่องทางการประชาสัมพันธ์ของโครงการ	2-102
2.2-41 การประชาสัมพันธ์แจ้งการปิด/เบี่ยงจราจร	2-103
2.2-42 สำนักงานภาคสนามของโครงการ	2-103
2.2-43 การดำเนินงานด้านเศรษฐกิจสังคม	2-104
2.2-44 การประกาศรับสมัครคนงานในท้องถิ่น	2-104
2.2-45 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกด้านการจราจร	2-104
2.2-46 กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	2-105
2.2-47 อุปกรณ์และหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้น	2-105
2.2-48 การดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานสาธารณสุขในท้องถิ่น	2-105
2.2-49 น้ำดื่ม-น้ำใช้	2-106
2.2-50 แสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน	2-106

สารบัญภาพ (ต่อ)

	ชื่อภาพ	หน้า
2.2-51	การคืนสภาพพื้นที่ผิวจราจรบริเวณวัดนาดี	2-106
2.2-52	การจัดกิจกรรมร่วมกับท้องถิ่น/ชุมชน	2-107
2.2-53	การดำเนินงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	2-107
3.2.7.2-1	การลงพื้นที่สำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และข้อคิดเห็นของประชาชน	3-108

บทสรุปผู้บริหาร



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 1/2565 เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565

บทสรุปผู้บริหาร

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระยะก่อสร้างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการมีการแบ่งสัญญาออกเป็น 2 ส่วน ตามมติคณะกรรมการความร่วมมือเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ได้แก่ สัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil Work) ฝ่ายไทยเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้าง และสัญญาที่ 2 สัญญางานวางระบบ (Railway System) งานวางระบบราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลและรถจักรล้อเลื่อน ฝ่ายจีนเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้างโดยการสังเกตการณ์ของฝ่ายไทย สำหรับสถานะการดำเนินโครงการเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil Work) จำนวน 7 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 2-1 งานโยธาสำหรั้งช่วงสี่ค้ว-กุดจิก มีความก้าวหน้า 89.40 % สัญญาที่ 3-5 งานโยธาสำหรั้งช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา มีความก้าวหน้า 2.26 % สัญญาที่ 3-4 งานโยธาสำหรั้งช่วงลำตะคอง-สี่ค้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด มีความก้าวหน้า 27.78 % สัญญาที่ 3-3 งานโยธาสำหรั้งช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง มีความก้าวหน้า 7.08 % สัญญาที่ 4-7 งานโยธาสำหรั้งช่วงสระบุรี-แก่งคอย มีความก้าวหน้า 22.28 % สัญญาที่ 3-2 งานโยธาสำหรั้งงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) มีความก้าวหน้า 1.22 % และ สัญญาที่ 4-6 งานโยธา สำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี มีความก้าวหน้า 0.07 % ทั้งนี้ การก่อสร้างงานโยธาสัญญาที่ 1-1 งานโยธาสำหรั้งช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ซึ่งดำเนินการโดยกรมทางหลวง ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้วในเดือนกันยายน 2563

สำหรับการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบว่า

1. ผลการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ให้ความเห็นชอบไว้ในด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ โดยมีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โดยในส่วนของการดำเนินงานที่ตรวจสอบพบว่าปฏิบัติไม่ครบถ้วนเรียบร้อย หรือได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากหน่วยงาน/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงโครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ จากการตรวจสอบไม่พบมาตรการที่โครงการไม่สามารถปฏิบัติได้ พบเพียงมาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ มาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดเนื่องจากมีผลกระทบเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และพบมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ ดังนี้

มาตรการทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และมาตรการทั่วไป โดยได้จัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง และนำมาตรการดังกล่าวมากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ตลอดจนจัดให้มีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างใกล้ชิด นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิและตัวแทนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และได้ดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2565 ตลอดจนได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) ภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง นำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณา 2 ครั้งต่อปี ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการนำเสนอรายงานแล้วจำนวน 6 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2562 ถึงปัจจุบัน

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่ามีปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นคือ ประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งขึ้นอยู่กับความเคร่งครัดของการปฏิบัติตามมาตรการของผู้รับจ้างก่อสร้าง และความเข้มงวดของการกำกับและควบคุมดูแลผู้รับจ้างก่อสร้าง ดังนั้น โครงการได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดบทบาทและหน้าที่รับผิดชอบให้แก่ส่วนงานต่างๆ ภายในโครงการ ตั้งแต่เจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) บุคคลที่ 3 (Third Party) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ เพื่อร่วมกันตรวจสอบ กำกับดูแล กำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษ ตลอดจนกำหนดวิธีการและระยะเวลาปรับปรุงแก้ไขเมื่อพบการดำเนินงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ และ/หรือเกิดผลกระทบและข้อร้องเรียน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ ดังนี้

- มาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ ประกอบด้วย พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัยหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมในบางจุดไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วทึบได้ การหลีกเลี่ยงการใช้แผ่นเหล็กปูพื้นที่ก่อสร้าง การจัดทำบ่อล้างล้อสำหรับรถบรรทุกในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง การจัดเตรียมพื้นที่สำหรับถมทิ้งหินจากการขุดเจาะอุโมงค์

- มาตรการที่ต้องกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด เช่น ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง ในพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดินเป็นบริเวณกว้าง หรือพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ประชิดชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม การฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง เป็นความถี่ที่ยังไม่เพียงพอต่อการควบคุมปริมาณฝุ่นละอองให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการรบกวนประชาชน และ ด้านสภาพการคมนาคม/ผิวจราจร ถนนที่มีการใช้ร่วมกับชุมชน จำเป็นต้องปรับเพิ่มความถี่ของการตรวจสอบสภาพการชำรุดของผิวจราจรถนนถนนท้องถิ่นหรือถนนชุมชน และบำรุงรักษา/ซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ เป็นต้น

- มาตรการที่โครงการได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ เช่น การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมกับกิจกรรมชุมชนและการดำเนินงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย เป็นต้น

2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการดำเนินงานในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการได้มีการจัดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ช่วงก่อสร้าง ในด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ (น้ำใต้ดิน) และสภาพเศรษฐกิจและสังคม เพื่อเป็นข้อมูลในการควบคุมดูแลผลกระทบการดำเนินโครงการและเป็นข้อมูลอ้างอิงแนวโน้มของผลกระทบที่จะเกิดในช่วงที่มีการดำเนินงานโครงการ สำหรับผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบจากการดำเนินโครงการ พบว่า

- **อากาศและบรรยากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน** ได้มีการดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ในเดือนมีนาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างสัญญาที่ 3-2 สัญญาที่ 3-3 และ สัญญาที่ 3-4 ผลการตรวจวัดพบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด และ ช่วงเตรียมการก่อสร้าง (สัญญาที่ 4-6) ผลการตรวจวัดพบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เมื่อเทียบกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในช่วงปี 2556 พบว่ามีค่าใกล้เคียงกัน

- **คุณภาพน้ำผิวดิน** ได้มีการดำเนินการเก็บตัวอย่างเพื่อตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ในเดือนมีนาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง สัญญาที่ 4-7 สัญญาที่ 3-3 และสัญญาที่ 3-4 ผลการตรวจวิเคราะห์พบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด และ ช่วงก่อนก่อสร้าง (สัญญาที่ 4-6) ผลการตรวจวิเคราะห์พบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เมื่อเทียบกับผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในช่วงปี 2556 พบว่า มีค่าใกล้เคียงกัน

- **ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ** ได้มีการดำเนินการเก็บตัวอย่างเพื่อตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ปริมาณน้ำ และระดับน้ำ ในเดือนมีนาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง สัญญาที่ 3-2 สัญญาที่ 3-3 และ สัญญาที่ 3-4 ผลการตรวจวิเคราะห์พบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์อนุโลมสูงสุด

- **ด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม**

- **การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน** :สำหรับผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชนในบริเวณชุมชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ สัญญาที่ 4-6 (ช่วงเตรียมการก่อสร้าง) ในเดือนมีนาคม 2565 เพื่อนำข้อมูลมาใช้ประกอบการวางแผนดำเนินงานก่อสร้างโครงการ พบว่าชุมชนมีปัญหาสภาพแวดล้อมที่มีอยู่เดิม สูงสุด 3 อันดับ ชุมชนมีปัญหามากที่สุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านฝุ่นละอองสูงที่สุด (ร้อยละ 24.0) รองลงมาเป็นปัญหาด้านระดับเสียง/เสียงดังรบกวน (ร้อยละ 22.1) และขยะมูลฝอย (ร้อยละ 11.5) และผลกระทบที่ห่วงกังวลว่าจะได้รับการดำเนินการก่อสร้างโครงการ สูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านระดับเสียง/เสียงรบกวน (ร้อยละ 45.2) คุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 43.3) และการจราจร (การปิด/การเบี่ยง/สภาพการจราจร) (ร้อยละ 35.6) ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ พบว่าต้องการทราบข้อกำหนดการก่อสร้างมากที่สุด (ร้อยละ 22.8) รองลงมา ต้องการทราบข้อมูลรายละเอียดโครงการ (ร้อยละ 19.2) และรายละเอียดการก่อสร้าง (ร้อยละ 18.1) ตามลำดับ ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล/รับทราบข้อมูลผ่านป้ายประกาศโครงการมากที่สุด (ร้อยละ 17.6) รองลงมาต้องการทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการ (ร้อยละ 15.7) และผู้นำชุมชน (ร้อยละ 15.0)

▪ **การรวบรวมเรื่องราวร้องเรียน ความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะของประชาชน) :** จากสถิติเรื่องราวร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 จำนวน 43 ครั้ง พบว่าเรื่องที่รับส่วนใหญ่จัดเป็นผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ และข้อเรียกร้อง/ร้องขอ(ร้อยละ 46.5) และสอบถามข้อมูลของโครงการ (ร้อยละ 7.0) โดยผลกระทบที่ได้รับการร้องเรียนสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง (ร้อยละ 18.6) สภาพการคมนาคม/ผิวจราจร (ร้อยละ 16.3) และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และการระบายน้ำ (ร้อยละ 7.0) ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ข้อร้องเรียนและข้อเรียกร้อง/ข้อร้องขอในช่วงต้น โครงการได้มีการดำเนินงานตามขั้นตอนของศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียน โดยมีการบันทึก ตรวจสอบข้อเท็จจริง แก้ไขปัญหา ตลอดจนพิจารณาแนวทางป้องกันร่วมกันระหว่างเจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ซึ่งกว่าร้อยละ 97.7 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จโดยใช้เวลาน้อยกว่า 30 วัน และ ร้อยละ 2.3 ที่ใช้เวลาในการดำเนินการแก้ไขโดยใช้เวลามากกว่า 30 วัน

▪ **การคมนาคมขนส่ง** จากข้อมูลบันทึกสถิติอุบัติเหตุจากกิจกรรมของโครงการตามแนวเส้นทางโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง พบว่าในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบอุบัติเหตุจากกิจกรรมการคมนาคมขนส่งตามแนวเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ จำนวน 2 ครั้งและไม่พบแนวโน้มผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง

▪ **การสาธารณสุข/ความปลอดภัย** พบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ จำนวน 3 ครั้ง และไม่พบแนวโน้มการสูญเสียอวัยวะ/ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิตแต่อย่างใด

จากการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่าปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นคือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีข้อจำกัดต่อการติดตามตรวจสอบ ได้แก่

▪ **จุดตรวจวัดบริเวณโรงเรียนอนุบาลยุววิทยา :** ไม่สะดวกให้ใช้พื้นที่ในการตั้งเครื่องมือตรวจวัด อย่างไรก็ตาม โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลวิทยาเป็นจุดทดแทน

▪ **ด้านเศรษฐกิจ-สังคม :** จากการติดตามตรวจสอบข้อร้องเรียน พบการร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งโครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ของโครงการเข้าติดตามตรวจสอบข้อเท็จจริง และดำเนินการแก้ไขในข้อร้องเรียนดังกล่าวโดยเร็ว

3. ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

สืบเนื่องจากโครงการได้มีการทบทวนและตรวจสอบรายละเอียดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิม ซึ่งพบว่าแนวเส้นทางของโครงการบางช่วงมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดและองค์ประกอบของโครงการที่เคยได้ออกแบบไว้ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมปัจจุบันและเกณฑ์มาตรฐานการออกแบบรถไฟความเร็วสูงของฝ่ายจีน รวมถึงการปรับแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้างให้สอดคล้องกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดให้มีการศึกษาและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) นำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และต่อมาได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 9/2563 เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2563 และ

จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในการประชุมครั้งที่ 6/2563 เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2563 นั้น ปัจจุบันรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับสมบูรณ์ ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ จึงส่งผลให้ส่วนก่อสร้างโครงการยังคงต้องใช้รายละเอียดข้อมูลในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิม (รายงานฉบับสมบูรณ์ฉบับเดือนพฤศจิกายน 2560) เพื่อการติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ซึ่งอาจไม่ครอบคลุมเพียงพอ โดยเฉพาะการดำเนินงานในสัญญาก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับส่วนที่มีการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการได้มีการเร่งรัดกระบวนการดังกล่าว เพื่อลดปัญหา/อุปสรรคที่เกิดขึ้นต่อการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของส่วนก่อสร้างแล้ว

สำหรับการดำเนินงานในช่วงถัดไป โครงการควรเร่งให้มีการดำเนินงาน ดังนี้

- จากแนวโน้มข้อร้องขอ/เรื่องร้องเรียนที่เพิ่มขึ้นในแต่ละด้าน โครงการควรจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการแก้ไขในเรื่องร้องเรียนดังกล่าวอย่างเพียงพอ เพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ
- จัดให้มีการการประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการและแผนการดำเนินงาน และระยะเวลาในการทำงาน ตลอดจนผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการอย่างสม่ำเสมอ
- เร่งดำเนินการพิจารณาทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับวิธีการจัดการหินที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์รถไฟของโครงการ ซึ่งคาดว่าจะไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการกองเก็บ เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าของงานก่อสร้าง ตลอดจนเกิดปัญหาต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

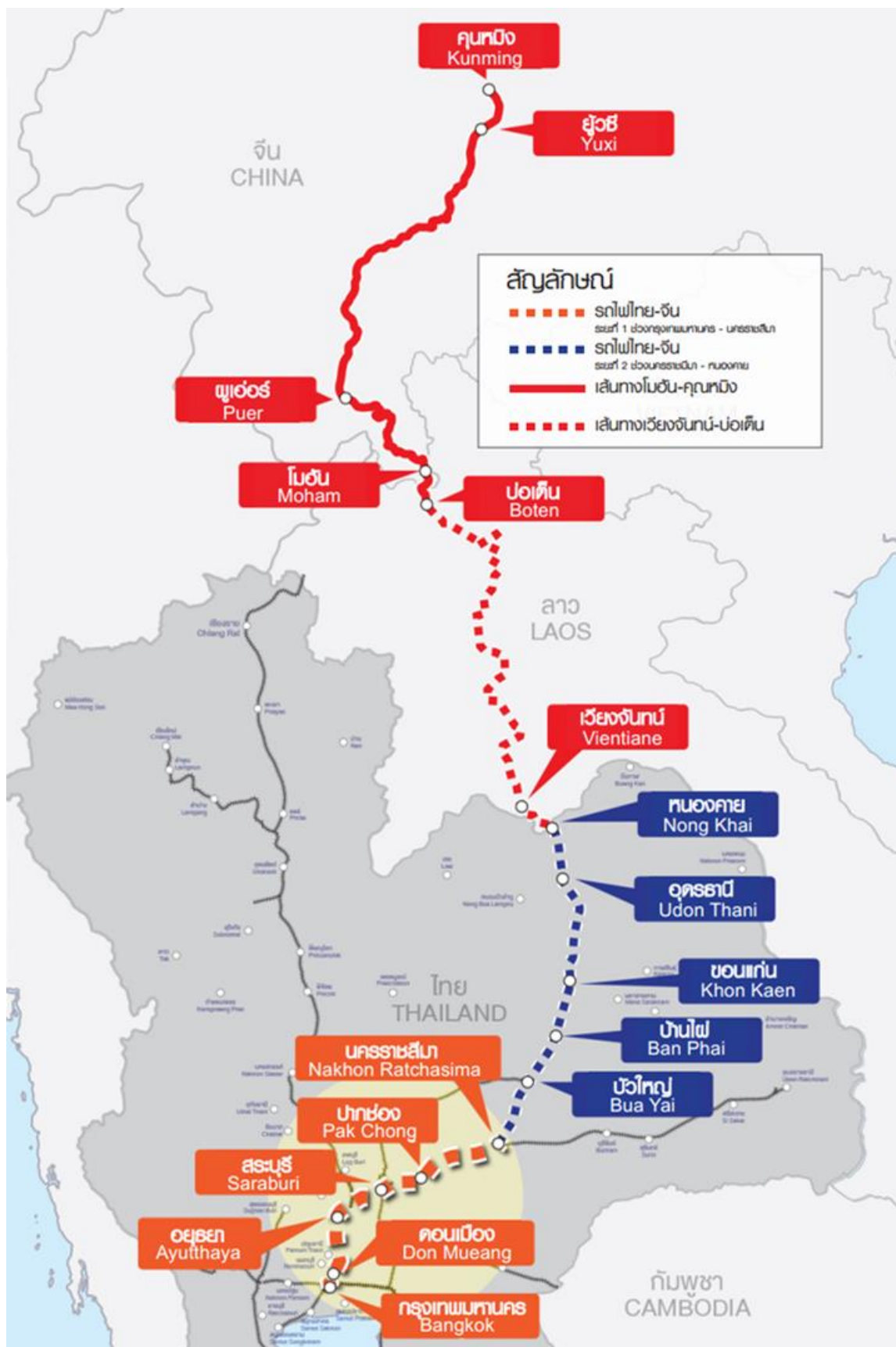
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและการจัดทำรายงาน

การศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูง เป็นนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 ข้อ 3.4 นโยบายโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชนและการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ ในข้อ 3.4.4 พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางโดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ ข้อย่อย 2) ศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา กรุงเทพฯ-หัวหิน และเส้นทางอื่น เพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ ได้กำหนดไว้ในแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2555-2558 ตามความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2554 ซึ่งมีเป้าหมายให้ศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงให้แล้วเสร็จภายในปี 2555 และเริ่มดำเนินโครงการให้ได้ภายในปี 2556

โดยก่อนหน้านี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 รับทราบและเห็นชอบตามผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2554 ที่มีมติเห็นชอบให้เปิดโอกาสให้นานาชาติเข้าร่วมประกวดราคาโครงการรถไฟความเร็วสูง 3 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ระยอง และกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี พร้อมทั้งมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมไปศึกษาความเหมาะสมของการกำหนดเส้นทาง โดยเฉพาะการขยายเส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง ไปจนถึงจังหวัดตราด เพื่อรองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าชายแดน รวมทั้งศึกษาความเหมาะสมของโครงการบริหารจัดการระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศ และการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบที่เหมาะสมก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2555 รับทราบผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชน เพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2555 ณ จังหวัดเชียงใหม่ และครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2555 ณ จังหวัดอุดรธานี โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง เร่งพิจารณารายละเอียดของโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย พร้อมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รวมทั้งศึกษาความเหมาะสมทางการเงินและเศรษฐศาสตร์ของโครงการโดยละเอียด พร้อมเร่งดำเนินการเสนอโครงการตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

เพื่อให้บรรลุตามนโยบายและแผนการบริหารราชการแผ่นดินดังที่กล่าวมา สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุน ด้านการขนส่งและจราจร จึงได้ดำเนินการศึกษาและพัฒนาโครงการให้มีความสอดคล้องกับระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษาความคุ้มค่าในการลงทุน ให้ครอบคลุมในทุกๆ ด้าน ภายใต้ “งานศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่” และ “งานศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา” เพื่อให้เกิดความพร้อมในการดำเนินการตามขั้นตอนของการลงทุน และเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนเพื่อลดภาระรายจ่ายการลงทุนของภาครัฐ (รูปที่ 1.1-1)



ที่มา : เอกสารประชาสัมพันธ์ ฉบับเดือนธันวาคม 2562

รูปที่ 1.1-1 แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพ-หนองคาย

ขณะเดียวกันรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย ในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2564 ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 โดยกำหนดให้รัฐบาลจีนเข้ามามีส่วนร่วมในการศึกษาความเหมาะสม ก่อสร้างและพัฒนาระบบรถไฟ เส้นทางกรุงเทพฯ-แก่งคอย-นครราชสีมา-หนองคาย และเส้นทางแก่งคอย-มาบตาพุด (ระยะทางรวมประมาณ 867 กิโลเมตร) เพื่อร่วมพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคอื่นๆ ของไทย เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของประชาชน รวมถึงใช้ตำแหน่งที่ตั้งอันเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมของไทยในภูมิภาค ในการเสริมสร้างการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างจีนกับประเทศสมาชิกอาเซียน

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 2 โครงการได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 28/2559 เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2559 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้มีมติเห็นชอบตามความเห็นของ คชก. ในการประชุมครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2560 และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 33/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้มีมติเห็นชอบตามความเห็นของ คชก. ในการประชุมครั้งที่ 4/2560 เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2560 (เอกสารแนบ 1-1 ในภาคผนวกที่ 1) ภายหลังจากการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 (เอกสารแนบ 1-2 ในภาคผนวกที่ 1) ให้เป็นผู้รับผิดชอบการก่อสร้างโครงการได้จัดให้มีการก่อสร้างโครงการภายใต้ชื่อ “โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)” โดยมีการแบ่งสัญญาโครงการออกเป็น 2 ส่วน ตามมติคณะกรรมการความร่วมมือเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 11 และครั้งที่ 12 คือ สัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil Work) ฝ่ายไทยเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้าง และสัญญาที่ 2 สัญญางานวางระบบ (Railway System) งานวางระบบราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลและรถจักรล้อเลื่อน ฝ่ายจีนเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้าง โดยฝ่ายไทยจะเข้ามาสังเกตการณ์ทำงานของผู้รับจ้างจีน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายและข้อบังคับของฝ่ายไทย

ต่อมา โครงการได้มีการทบทวนและตรวจสอบรายละเอียดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิม ซึ่งพบว่าแนวเส้นทางของโครงการบางช่วงมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดและองค์ประกอบของโครงการที่เคยได้ออกแบบไว้ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมปัจจุบันและเกณฑ์มาตรฐานการออกแบบรถไฟความเร็วสูงของฝ่ายจีน ตามมติการประชุมคณะกรรมการความร่วมมือเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ 22 เมื่อวันที่ 22-24 พฤศจิกายน 2560 รวมถึงการปรับแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้างให้สอดคล้องกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ ซึ่งปัจจุบันอยู่ใน

ระหว่างการก่อสร้าง เช่น โครงสร้างทางรถไฟความเร็วสูง รูปแบบอุโมงค์รถไฟความเร็วสูง ที่ตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานีรถไฟความเร็วสูง ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้จัดให้มีการศึกษาและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) นำเสนอต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายให้ดำเนินโครงการหรือกิจการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2564 ได้พิจารณา โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 9/2563 เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2563 (เอกสารแนบ 1-3 ในภาคผนวกที่ 1) และต่อมาคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้มีมติเห็นชอบตามความเห็นของ คชก. ในการประชุมครั้งที่ 6/2563 เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2563 (เอกสารแนบ 1-4 ในภาคผนวกที่ 1)

ในช่วงก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดให้มีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (Project Management Consultant; PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement; CSC) ทำหน้าที่สนับสนุนการทำงานด้านเทคนิค ด้านบริหารจัดการ และการตรวจสอบการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้าง และได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง มีการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้รับความเห็นชอบจาก คชก. และ กก.วล. อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนจัดทำรายงานฯ เพื่อเสนอต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายให้ดำเนินโครงการหรือกิจการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2564 ได้รับทราบตามข้อกำหนดในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับนี้ เป็นรายงานฉบับประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 ซึ่งจะรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIAโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ระยะก่อสร้าง เฉพาะขอบเขตและแนวเส้นทางช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา

1.2 รายละเอียดโครงการโดยสังเขป

■ แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ภายใต้โครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน เป็นแนวเส้นทางที่สอดคล้องกับแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงตามผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในบางส่วนของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ที่ได้รับความเห็นชอบในปี 2559 และในรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ที่ได้รับความเห็นชอบเมื่อปี 2560 โดยแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีจุดเริ่มต้นโครงการที่บริเวณสถานีกลางบางซื่อ ก่อนมุ่งหน้าไปด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือและคู้ขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟเดิม ผ่านสถานีดอนเมือง ผ่านตัวเมืองพระนครศรีอยุธยาไปจนถึงสถานีชุมทางบ้านภาชี ซึ่งจะเป็จุดแยกของแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงสายภาคเหนือและสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งต้องมีการออกแบบด้านวิศวกรรมให้แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงทั้งสองสายแยกจากกัน โดยสายภาคเหนือจะวิ่งผ่านสถานีชุมทางบ้านภาชีขึ้นไปทางด้านทิศเหนือมุ่งสู่จังหวัดเชียงใหม่ ขณะที่สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเข้าสู่จังหวัดสระบุรีและจังหวัดนครราชสีมา

แนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-ชุมทางบ้านภาชี

แนวเส้นทางช่วงแรกเป็นแนวเส้นทางที่มีการใช้เขตทางรถไฟร่วมกับโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) เริ่มต้นที่สถานีกลางบางซื่อ ผ่านสถานีจตุจักร สถานีวัดเสมียนนารี สถานีบางเขต สถานีทุ่งสองห้อง สถานีหลักสี่ สถานีการเคหะ สถานีดอนเมือง สถานีหลักหก ไปสิ้นสุดที่สถานีรังสิต โดยทางรถไฟความเร็วสูงจะอยู่ด้านฝั่งทิศตะวันออก จำนวน 2 ทาง วิ่งขนานกับทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน (Airport Link) ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง จำนวน 2 ทาง ส่วนรถไฟชานเมืองสายสีแดง จะอยู่ทางด้านฝั่งทิศตะวันตกตามแนวเส้นทางรถไฟเดิม จำนวน 4 ทาง และยังมีเส้นทางรถไฟปัจจุบันระดับพื้นอีก 2 ทาง โดยมีสถานีรถไฟความเร็วสูง 2 แห่ง คือ สถานีบางซื่อ และสถานีดอนเมือง ซึ่งเป็นสถานีที่ใช้ร่วมกันกับโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) โครงสร้างทางวิ่งมี 2 รูปแบบ ที่เป็นโครงสร้างทางยกระดับ และโครงสร้างคันทางดิน ระยะทางรวมประมาณ 21 กิโลเมตร หลังจากนั้นแนวเส้นทางตั้งแต่ช่วงจากสถานีรังสิตจะเป็นทางยกระดับจนถึงทางหลวงหมายเลข 32 ผ่านสถานีแล้วลดระดับเป็นทางวิ่งระดับพื้น โดยยกระดับข้ามสถานีพระแก้ว ไปสิ้นสุดที่สถานีชุมทางบ้านภาชีซึ่งจุดเชื่อมต่อระหว่างทางรถไฟสายเหนือกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ

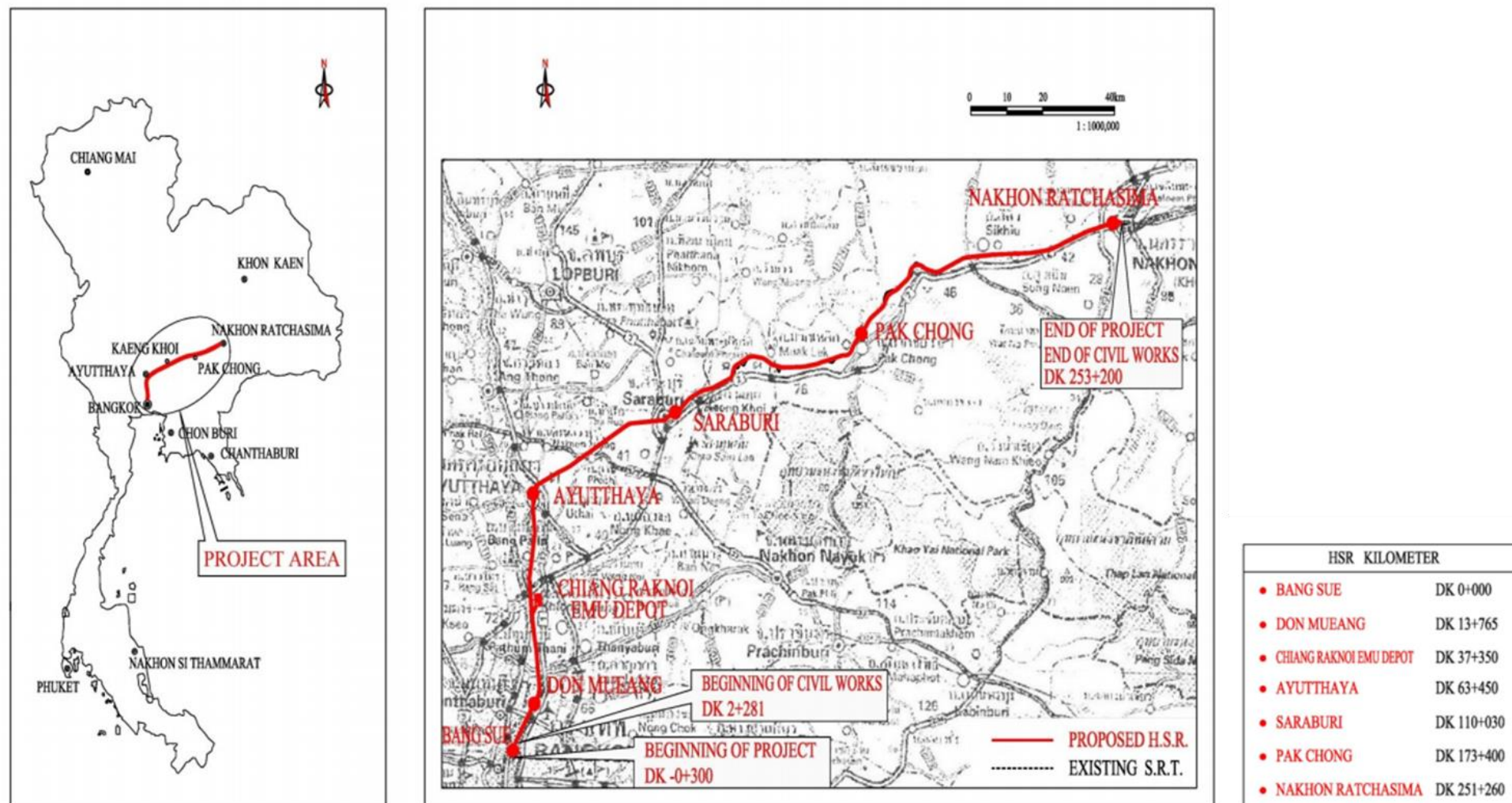
แนวเส้นทางโครงการ ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา

เริ่มต้นที่บริเวณสถานีชุมทางบ้านภาชี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างทางรถไฟสายเหนือกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ แนวเส้นทางจะขนานไปกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือในปัจจุบันข้ามคลองระพีพัฒน์ไปยังสถานีหนองกรวย สถานีหนองแขง สถานีหนองสีดา และสถานีบ้านปึกเป็ก ก่อนมุ่งเข้าสู่ตัวเมืองสระบุรี ผ่านไปยังสถานีหนองบัว สถานีแก่งคอย สถานีทับทิม และสถานีมาบะเภา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟช่วงที่ผ่านสถานีมาบะเภาเป็นเส้นทางคดเคี้ยว จึงต้องมีการปรับแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเป็นอุโมงค์รถไฟ ลอดผ่านพื้นที่ประทานบัตรของบริษัท ปูนซิเมนต์นครหลวง จำกัด (มหาชน) บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยฟิเคอนและอุตสาหกรรม จำกัด (บริษัทในเครือทีพีโอ) และบริษัท อุตสาหกรรมปูนซิเมนต์กรุงเทพ จำกัด (บริษัทในเครือทีพีโอ) จนกระทั่งถึงสถานีหินลับ จึงมีการปรับแนวเส้นทางรถไฟให้

มาร่วมกับแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบันเพื่อเข้าสู่สถานีมวกเหล็ก สถานีกลางดง สถานีปางอโศก สถานีบันไดม้า สถานีปากช่อง และสถานีชุมม่วง หลังจากนั้นแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจะวิ่งเลียบอ่างเก็บน้ำลำตะคอง ก่อนจะผ่านเข้าสู่บริเวณภูเขาช่วงสถานีคลองขนานจิตร โดยต้องปรับแนวเส้นทางเป็นอุโมงค์รถไฟลอดผ่านแนวเขา ออกมาสู่สถานีคลองไผ่และสถานีลาดบัวขาว หลังจากนั้น แนวเส้นทางจะคู่ขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน ผ่านสถานีรถไฟหลายแห่ง ประกอบด้วย สถานีบ้านใหม่สำโรง สถานีหนองน้ำขุ่น สถานีสีคิ้ว สถานีโคกสะอาด สถานีสูงเนิน สถานีกุดจิก สถานีโคกกรวด และสถานีภูเขาลาดก่อนมุ่งเข้าสู่ตัวเมืองนครราชสีมา และสิ้นสุดแนวเส้นทาง ณ สถานีรถไฟนครราชสีมา รวมระยะทาง 172 กม. (รูปที่ 1.2-1)

▪ องค์ประกอบของโครงการ

องค์ประกอบที่สำคัญของโครงการ (รูปที่ 1.2-2) ประกอบด้วย สถานีรถไฟความเร็วสูง 6 สถานี ได้แก่ สถานีกลางบางซื่อ (DK. 0+000) ซึ่งเป็นศูนย์กลางของระบบขนส่งมวลชนทางราง ทั้งระบบรถไฟทางไกล รถไฟฟ้าและรถไฟความเร็วสูง และเป็นสถานีต้นทางของโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา สถานีดอนเมือง (DK.13+765) สถานีอยุธยา (DK.63+450) สถานีสระบุรี (DK. 110+030) สถานีปากช่อง (DK. 173+400) และจุดสิ้นสุดที่สถานีนครราชสีมา (DK. 251+260) พร้อมกับกำหนดพื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (EMU Depot) (DK.37+350) บริเวณตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งมีระยะห่างจากสถานีกลางบางซื่อราว 37 กม. และศูนย์ซ่อมบำรุง Maintenance Base and Station Yard (DK.217+300) บริเวณสถานีรถไฟโคกสะอาด ตำบลสีคิ้ว อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา



ที่มา : บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 1.2-1 ภาพรวมแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา



ที่มา : เอกสารประชาสัมพันธ์ ฉบับเดือนธันวาคม 2562

รูปที่ 1.2-2 องค์ประกอบหลักของแนวเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

▪ ขอบเขตการดำเนินโครงการ

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีการดำเนินโครงการภายใต้ชื่อโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) ซึ่งแบ่งสัญญาโครงการออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1) ฝ่ายไทย (สัญญา 1) รับผิดชอบจัดการประกวดราคาหาผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา (Civil Work) ตามระเบียบฯ มูลค่าการอบวงเงินรวมโดยประมาณ 132,233.50 ล้านบาท (ร้อยละ/เวนคืน 13,069.60 ล้านบาท และก่อสร้างงานโยธา 119,163.88 ล้านบาท) แบ่งออกเป็น 14 สัญญาย่อย รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 1.2-3 และตารางที่ 1.2-1)

2) ฝ่ายจีน (สัญญา 2) รับผิดชอบงานออกแบบรายละเอียดงานโยธา (Detailed Design Services Agreement) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา (Construction Supervision Consultant Services Agreement) และงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร (Track Work, Electrical and Mechanical Systems, EMU, and Training Services Agreement) แบ่งเป็น 3 สัญญาย่อย รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.2-1

ตาราง 1.2-1 การแบ่งสัญญาโครงการ

สัญญา	ขอบเขตการดำเนินงาน	EIA
ฝ่ายไทย (สัญญา 1)	สัญญาที่ 1-1 งานโยธา สำหรับช่วงกลางดง-ปางอโศก (DK.150+500 ถึง DK.154+000) ระยะทาง 3.50 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 2-1 งานโยธา สำหรับช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก (DK.214+000 ถึง DK.225+000) ระยะทาง 11.00 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 3-1 งานโยธา สำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บ้านไผ่ (DK.119+008.5 ถึง DK.130+841.25, DK.138+820 ถึง DK.150+500 และ DK.154+000 ถึง DK.160+700) ระยะทาง 30.21 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 3-2 งานโยธา สำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) (DK.130+841.25 ถึง DK.138+820 และ DK.186+800 ถึง DK.191+050) ระยะทาง 12.23 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 3-3 งานโยธา สำหรับช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง (DK.160+700 ถึง DK.186+800) ระยะทาง 26.10 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 3-4 งานโยธา สำหรับช่วงลำตะคอง-สี่คิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด (DK.191+050 ถึง DK.214+000 และ DK.225+000 ถึง DK.239+500) ระยะทาง 37.45 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 3-5 งานโยธา สำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา (DK.239+500 ถึง DK.251+881.22) ระยะทาง 12.38 กิโลเมตร	1/

หมายเหตุ : ^{1/} ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) และรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

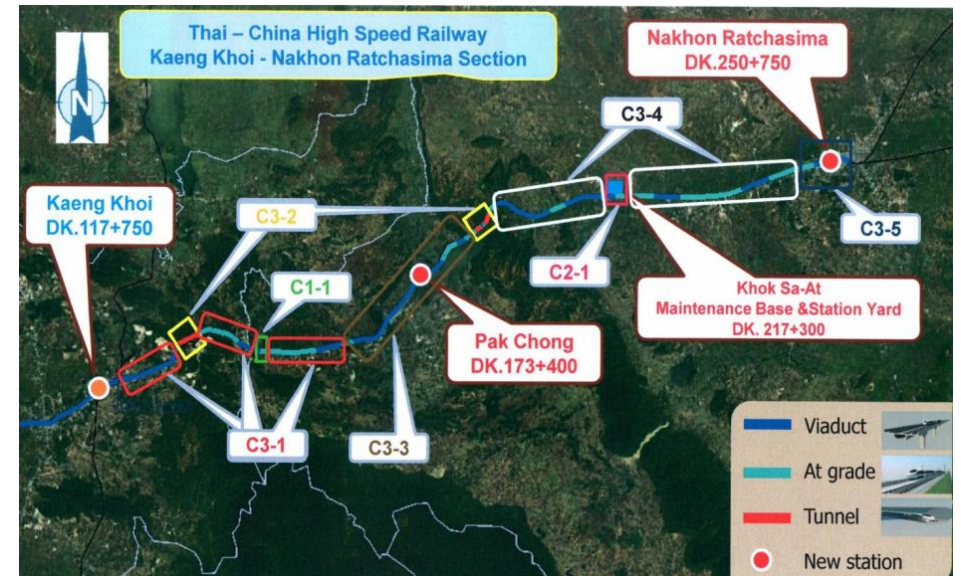
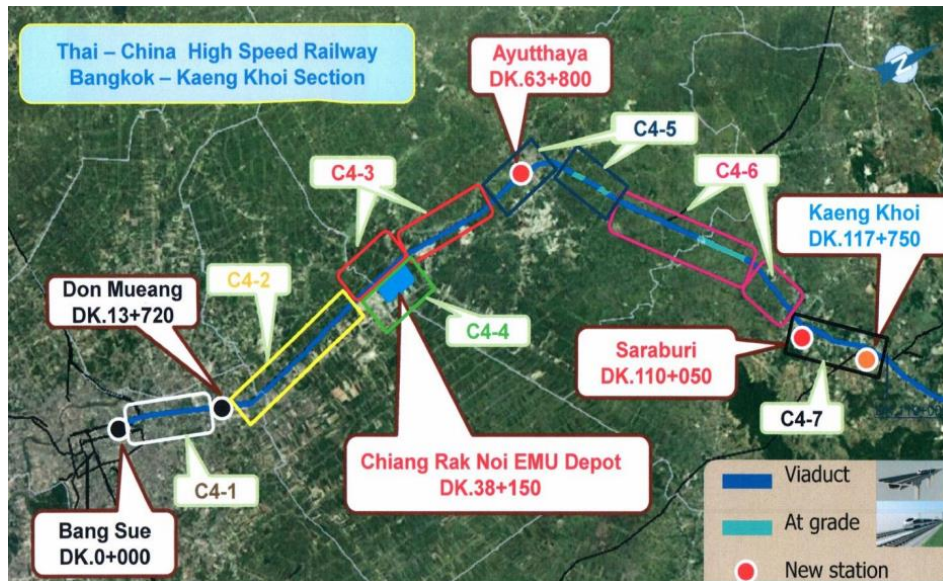
: ^{2/} ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก)

ตาราง 1.2-1 (ต่อ) การแบ่งสัญญาโครงการ

สัญญา	ขอบเขตการดำเนินงาน	EIA
ฝ่ายไทย (สัญญา 1) (ต่อ)	สัญญาที่ 4-1 งานโยธา สำหรับช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง (DK. 2+281.02 ถึง DK. 13+309.08 และ DK.14+400.83 ถึง DK.15+207.84) ระยะทาง 11.79 กิโลเมตร	2/
	สัญญาที่ 4-2 งานโยธา สำหรับช่วงดอนเมือง-นวนคร (DK.15+207.84 ถึง DK.37+004.54) ระยะทาง 22.60 กิโลเมตร	2/
	สัญญาที่ 4-3 งานโยธา สำหรับช่วงนวนคร-บ้านโพ (DK.37+004.54 ถึง DK.60+001.64) ระยะทาง 23.00 กิโลเมตร	2/
	สัญญาที่ 4-4 งานโยธา สำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรกรากน้อย (J1K0+305 ถึง J1K3+159.85)	2/
	สัญญาที่ 4-5 งานโยธา สำหรับช่วงบ้านโพ-พระแก้ว (DK.60+001.64 ถึง DK.74+412.91) ระยะทาง 13.30 กิโลเมตร	2/
	สัญญาที่ 4-6 งานโยธา สำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี (DK.74+412.91 ถึง DK.106+016.75) ระยะทาง 31.60 กิโลเมตร	1/
	สัญญาที่ 4-7 งานโยธา สำหรับช่วงสระบุรี-แก่งคอย (DK.106+016.75 ถึง DK.119+008.5) ระยะทาง 12.99 กิโลเมตร	1/
ฝ่ายจีน (สัญญา 2)	สัญญาที่ 2.1 ออกแบบรายละเอียดงานโยธา (Detailed Design Services Agreement)	1/, 2/
	สัญญาที่ 2.2 ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา (Construction Supervision Consultant Services Agreement)	1/, 2/
	สัญญาที่ 2.3 งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร (Track Work, Electrical and Mechanical Systems, EMU, and Training Services Agreement)	1/, 2/

หมายเหตุ : ^{1/} ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) และรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

: ^{2/} ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก)



ที่มา : บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

รูปที่ 1.2-3 การแบ่งสัญญาโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

■ แผนการก่อสร้าง

แผนและกำหนดการดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา แสดงดังตารางที่ 1.2-2

ตารางที่ 1.2-2 แผนการก่อสร้างงานโยธา

สัญญา	วันที่ลงนามสัญญาจ้าง	วันที่แจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed)	ระยะเวลาดำเนินงานก่อสร้าง
4-1 งานโยธา สำหรับช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ^{2/}	*	*	*
4-2 งานโยธา สำหรับช่วงดอนเมือง-นวนคร ^{2/}	5 ก.ค. 64	20 ม.ค. 65	ม.ค. 65 – ม.ค. 68
4-3 งานโยธา สำหรับช่วงนวนคร-บ้านโพ ^{2/}	29 มี.ค. 64	30 ส.ค. 64	ส.ค. 64 – ส.ค. 67
4-4 งานโยธา สำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรายน้อย ^{2/}	*	*	*
4-5 งานโยธา สำหรับช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ^{2/}	*	*	*
4-6 งานโยธา สำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี ^{1/}	29 มี.ค. 64*	18 มิ.ย. 64 20 ม.ค. 65	ม.ค. 65 – ม.ค. 68
4-7 งานโยธา สำหรับช่วงสระบุรี-แก่งคอย ^{1/}	26 พ.ย. 63	19 ก.พ. 64	มี.ค. 64 – ก.พ. 67
3-1 งานโยธา สำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดงและช่วงปางอโศก-บ้านไผ่ ^{1/}	*	*	*
1-1 งานโยธา สำหรับช่วงกลางดง-ปางอโศก ^{1/}	20 ธ.ค. 60 12 ก.ค. 62 30 มี.ค. 63	21 ธ.ค. 60	ธ.ค. 60 – ก.ย. 63
3-2 งานโยธา สำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) ^{1/}	26 พ.ย. 63	19 เม.ย. 64	พ.ค. 64 – ม.ค. 67
3-3 งานโยธา สำหรับช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง ^{1/}	26 พ.ย. 63	19 ก.พ. 64	มี.ค. 64 – ก.พ. 67
2-1 งานโยธา สำหรับช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ^{1/}	6 มี.ค. 62	30 เม.ย. 62	พ.ค. 62 – ต.ค. 63 ต.ค. 63 – พ.ค. 64
3-4 งานโยธา สำหรับช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ^{1/}	26 พ.ย. 63	26 ม.ค. 64	ก.พ. 64 – ม.ค. 67
3-5 งานโยธา สำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ^{1/}	26 พ.ย. 63	26 ม.ค. 64	ก.พ. 64 – ม.ค. 67
รวมระยะเวลาก่อสร้างงานโยธา			ธ.ค. 60 – ม.ค. 68

หมายเหตุ : * ยังไม่ดำเนินการ

- : ^{1/} ไม่ได้อยู่ในขอบเขตรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก
- : ^{1/} ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) และรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)
- : ^{2/} ขอบเขตและแนวเส้นทางอยู่ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก)

สำหรับสัญญาก่อสร้างงานโยธาที่อยู่ในขอบเขตและแนวเส้นทางในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ได้มีการดำเนินงานแล้วจำนวน 8 สัญญา ได้แก่

1) สัญญาที่ 1-1 งานโยธาสำหรับช่วงกลางดง-ปางอโศก (DK.150+500 ถึง DK.154+000) ดำเนินการก่อสร้างโดยกรมทางหลวง มีขอบเขตงานประกอบด้วย การก่อสร้างคันทางรถไฟระดับดิน ระยะทางประมาณ 3.5 กิโลเมตร (ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ)

2) สัญญาที่ 2-1 งานโยธาสำหรับช่วงสีคิ้ว-กุดจิก (DK.214+000 ถึง DK.225+000) ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท ซีวิล คอนสตรัคชั่น เซอร์วิสเชส แอนด์โปรดักส์ จำกัด (ชื่อเดิม : บริษัท ซีวิล เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด) มีขอบเขตงานประกอบด้วย

1. การก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟ ระยะทางรวม 11 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น
 - คันทางรถไฟระดับดิน ระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร
 - โครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร
2. งานศูนย์ซ่อมบำรุง (Station Yard) จำนวน 1 แห่ง ซึ่งประกอบด้วย ศูนย์ควบคุมการเดินรถ หอพัก ที่ล้างล้อ เป็นต้น
3. งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายราง ระบบสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

3) สัญญาที่ 3-5 งานโยธา (Civil Work) สำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา (DK.239+500 ถึง DK.251+881.22) ดำเนินการก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า เอสพีทีเค ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟ ระยะทางรวม 12.38 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น
 - คันทางรถไฟระดับดิน ระยะทางประมาณ 7.85 กิโลเมตร
 - โครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ 4.53 กิโลเมตร
2. งานอาคารสถานี 1 แห่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณย่านสถานี
3. งานอาคารและสิ่งปลูกสร้างรองรับงานระบบไฟฟ้าตามแนวทางรถไฟ 2 แห่ง รวมถนนต่อเชื่อม
4. งานรื้อย้ายอาคารและปรับปรุงสถานีเดิม งานปรับปรุงรื้อย้ายถนนเดิม งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

4) สัญญาที่ 3-4 งานโยธา (Civil Work) สำหรับช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด (DK.191+050 ถึง DK.214+000 และ DK.225+000 ถึง DK.239+500) ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟ ระยะทางรวม 37.45 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น
 - คันทางรถไฟระดับดิน ระยะทางประมาณ 14.12 กิโลเมตร
 - โครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ 23.33 กิโลเมตร
2. งานอาคารและสิ่งปลูกสร้างรองรับงานระบบไฟฟ้า 8 แห่ง
3. งานรื้อย้ายสถานีเดิม งานปรับปรุงย้ายถนนเดิม งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

5) สัญญาที่ 3-3 งานโยธา (Civil Work) สำหรับช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง (DK.160+700 ถึง DK.186+800) ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท ไทย เอ็นจิเนียริ่งและอุตสาหกรรม จำกัด ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟ ระยะทางรวม 26.10 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น
 - คั่นทางรถไฟระดับดิน ระยะทางประมาณ 1.15 กิโลเมตร
 - โครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ 24.95 กิโลเมตร
2. งานอาคารสถานี 1 แห่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณย่านสถานี
3. งานอาคารและสิ่งปลูกสร้างรองรับงานระบบไฟฟ้าตามแนวทางรถไฟ 3 แห่ง รวมถนนต่อเชื่อม
4. งานรื้อย้ายรางเดิม งานรื้อย้ายอาคารในสถานีเดิม งานก่อสร้างถนน งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

6) สัญญาที่ 4 -7 งาน โยธา (Civil Work) สำหรับช่วงสระบุรี -แก่งคอย (DK.106+016.75 ถึง DK.119+008.5) ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท ซีวิลเอนจิเนียริ่ง จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ ระยะทางรวม 12.99 กิโลเมตร
2. งานอาคารสถานี จำนวน 1 แห่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณย่านสถานี
3. งานศูนย์ซ่อมบำรุงทาง (Station Yard) จำนวน 1 แห่ง
4. งานรื้อย้ายอาคารและปรับปรุงสถานีเดิม งานรื้อย้ายรางเดิม งานปรับปรุงย้ายถนนเดิมงานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

7) สัญญาที่ 3-2 งานโยธา สำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง)(DK.130+841.25 ถึง DK.138+820 และ DK.186+800 ถึง DK.191+050) ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ระยะทางรวม 8,001.72 เมตร (8 กิโลเมตร) โดยแบ่งเป็น
 - อุโมงค์ผาเสด็จ ระยะทางประมาณ 274.72 เมตร (0.28 กิโลเมตร)
 - อุโมงค์มวกเหล็ก ระยะทางประมาณ 3,465 เมตร (3.47 กิโลเมตร)
 - อุโมงค์หินลับ ระยะทางประมาณ 162 เมตร (0.16 กิโลเมตร)
 - อุโมงค์คลองไผ่ ระยะทางประมาณ 4,100 เมตร (4.10 กิโลเมตร)
2. งานโครงสร้างรถไฟยกระดับ ระยะทางรวม 959.30 เมตร (0.96 กิโลเมตร)
3. งานคั่นทางรถไฟทางระดับดิน ระยะทางรวม 3,267.69 เมตร (3.27 กิโลเมตร)
4. งานอาคารสิ่งปลูกสร้างรองรับงานระบบไฟฟ้า 4 แห่ง รวมถนนเชื่อมต่อ
5. งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

8) สัญญาที่ 4-6 งานโยธา สำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี (DK.106+016.75 ถึง DK.119+008.5) ระยะทาง 12.99 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. งานโครงสร้างรถไฟยกระดับ ระยะทางรวม 24.58 กิโลเมตร
2. งานคันทางรถไฟทางระดับดิน ระยะทางรวม 7.02 กิโลเมตร
3. งานอาคารสิ่งปลูกสร้างรองรับงานระบบไฟฟ้า
4. งานรื้อย้ายอาคารและปรับปรุงสถานีเดิม งานรื้อย้ายรางเดิม งานปรับปรุงถนนเดิม งานระบบระบายน้ำ งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ และงานอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับโครงการ

1.3 แผนการติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการปฏิบัติงานของโครงการเทียบกับมาตรการฯ และข้อกำหนดฯ พร้อมทั้งสรุปประเด็นปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขหรือแผนที่กำหนดไว้ ตลอดจนเสนอแนะแนวทางการแก้ไข รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.3-1

2) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในมาตรการฯ และข้อกำหนดฯ โดยสรุปผลเปรียบเทียบกับมาตรฐานหรือเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสรุปผลการติดตามตรวจสอบในช่วงที่ผ่านมาติดตามแสดงแนวโน้มของผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.3-1

3) การจัดทำรายงานฯ

บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการสรุปและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อเสนอต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายให้ดำเนินโครงการหรือกิจการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2564 ได้ทราบ ปีละ 2 ครั้ง (ทุก 6 เดือน) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.3-1

ตารางที่ 1.3-1 กำหนดการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

การดำเนินการ	ช่วงเวลา / ความถี่	2562								2563										2564										2565										2566																			
		พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46												
1. การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ																																																											
	▪ มาตรการตามมติ คชก.	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●											
	▪ มาตรการตามมติ กก.วล.	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●											
	▪ มาตรการตามมติ ครม.	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●											
2. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม																																																											
	▪ คุณภาพอากาศ เสี่ยง และความเสี่ยงสะท้อน																						●	●			●										●																						
	▪ คุณภาพน้ำผิวดิน																						●	●			●										●																						
	▪ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ																						●	●			●										●																						
	▪ การคมนาคมขนส่ง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●												
	▪ สภาพเศรษฐกิจและสังคม ข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●												
	▪ สำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และ ความคิดเห็นของประชาชน*																						●	●			●																																
	▪ การสาธารณสุข/ความปลอดภัย	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●											
3. การจัดทำรายงาน	▪ รายงานรายเดือน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●											
	▪ รายงานราย 6 เดือน			●					●					●								●					●											●								●													
สัญญาก่อสร้างงานโยธา ที่มีการดำเนินงาน	สัญญา 1-1																																																										
	สัญญา 2-1																																																										
	สัญญา 3-1																																																										
	สัญญา 3-5 และ 3-4																																																										
	สัญญา 3-3 และ 4-7																																																										
	สัญญา 3-2																																																										
	สัญญา 4-6																																																										

หมายเหตุ : ■ กำหนดการดำเนินงานก่อสร้าง
: ● แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ช่วงก่อนก่อสร้าง (Baseline)
: ● แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ช่วงก่อสร้าง (Construction)
: ● ผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ (Actual)
: * เป็นการดำเนินงานที่โครงการกำหนดขึ้นเพิ่มเติม

1.4 รายละเอียดการนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ

ที่ผ่านมาโครงการได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อหน่วยงานของรัฐซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายให้ดำเนินโครงการหรือกิจการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2564 ได้พิจารณาแล้ว จำนวน 6 ครั้ง ได้แก่

- 1) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน 2562
- 2) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2562
- 3) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2563
- 4) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2563
- 5) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2564
- 6) รายงานฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2564

สำหรับรายงานฉบับนี้ เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ฉบับที่ 1/2565 เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 ซึ่งเป็นการสรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และผู้รับจ้างก่อสร้าง

1.5 สถานะการดำเนินโครงการ

ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการมีการก่อสร้างงานโยธา จำนวน 7 สัญญา มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้าของการก่อสร้าง ณ วันที่ 25 มิถุนายน 2565 รายละเอียดดังนี้

- สัญญาที่ 2-1 งานโยธาสำหรับช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 89.40 % (ภาพที่ 1.5-1)
- สัญญาที่ 3-5 งานโยธา สำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 2.26 % (ภาพที่ 1.5-2)
- สัญญาที่ 3-4 งานโยธา สำหรับช่วงลำตะคอง-สี่คิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 27.78 % (ภาพที่ 1.5-3)
- สัญญาที่ 3-3 งานโยธา สำหรับช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 7.08 % (ภาพที่ 1.5-4)
- สัญญาที่ 4-7 งานโยธา สำหรับช่วงสระบุรี-แก่งคอย มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 22.28 % (ภาพที่ 1.5-5)
- สัญญาที่ 3-2 งานโยธา สำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 1.22 % (ภาพที่ 1.5-6)
- สัญญาที่ 4-6 งานโยธา สำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี มีเปอร์เซ็นต์ความก้าวหน้า 0.07 % (ภาพที่ 1.5-7)

สำหรับการก่อสร้างที่ผ่านมา โครงการได้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จจำนวน 1 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 1-1 งานโยธาสำหรับช่วงกลางดง-ปางอโศก (ก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2563)



งานก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูง



งานก่อสร้างรางระบายน้ำ



งานติดตั้ง Parapet

ภาพที่ 1.5-1 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 2-1



งานคันทางรถไฟความเร็วสูง



งานรื้อย้ายและติดตั้งเสาโทรเลข



งาน Clearing Ancillary Building

ภาพที่ 1.5-2 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-5



งานคันดินถม



งานท่อระบายน้ำ (Box Culvert)



งานเสาเข็มเจาะ



งานกำแพงคอนกรีต



งานฐานรากคอนกรีต



งานเข้าแบบเสาคอนกรีต



งานวางคานคอนกรีต



งานโครงสร้างทางวิ่งรถไฟความเร็วสูง

ภาพที่ 1.5-3 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-4



งานปรับพื้นที่สำหรับเตรียมการก่อสร้าง



งานถมบดอัดชั้นดินถมงาน Haul Road



งานเสาเข็มเจาะ

งาน Pile Column



งานทดสอบเข็ม

งานรื้อย้ายทางหลีก

ภาพที่ 1.5-4 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-3



งานโรงหล่อ Segment



งาน Concrete for Pile Cap



งานรื้อย้ายรางระบายน้ำ



งานรื้อย้ายรางรถไฟ



งาน Pier and Abutments



งานรื้อย้ายเสาโทรเลข

ภาพที่ 1.5-4 (ต่อ) การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-3



งาน Bored Pile



งาน Pile Cap & Column



งานติดตั้ง Segment



งานผลิต Segment

ภาพที่ 1.5-5 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-7



งาน Temporary Work



งาน Mobilization



งาน Clearing & Grubbing



งาน Main Tunnel Construction



งาน Excavation



งาน Shotcrete



งานติดตั้ง Wire Mesh



งาน Anchor Bolt

ภาพที่ 1.5-6 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-2



งาน Clearing and Grubbing



การก่อสร้างสำนักงานโครงการ

งานกันแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง

ภาพที่ 1.5-7 การดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 4-6

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 การดำเนินการ

บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ตามที่มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบหรือให้ความเห็น/ข้อเสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ดังนี้

1. มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.)
 - 1.1 มาตรการทั่วไป
 - 1.2 มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วย ลักษณะภูมิประเทศ ธรณีวิทยา และแผ่นดินไหว อากาศและบรรยากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และอุทกวิทยาและการระบายน้ำ
 - 1.3 มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ประกอบด้วย นิเวศวิทยาป่าไม้ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ และทรัพยากรสัตว์ป่า
 - 1.4 มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ประกอบด้วย การคมนาคมขนส่ง การใช้ที่ดินและผังเมือง และการทำเหมืองแร่
 - 1.5 มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย สภาพเศรษฐกิจและสังคม การโยกย้ายและเวนคืน การแบ่งแยก การสาธารณสุข/ความปลอดภัย แหล่งโบราณสถาน และทัศนียภาพ
2. มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)
3. มติคณะรัฐมนตรี (ครม.)

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้างโครงการ นั้น โครงการได้มีการดำเนินงานตามแผนการจัดการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Management and Action Plan; EMAP) ของโครงการ โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ การตรวจสอบเอกสาร การตรวจพื้นที่ภาคสนาม และการประชุมติดตามร่วมกันระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ผู้รับจ้างก่อสร้าง และบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อติดตามตรวจสอบผลการดำเนินงาน ตลอดจนทบทวนประสิทธิภาพ/ความเหมาะสมของแผนการจัดการสิ่งแวดล้อม และมาตรการฯ ของโครงการ

โดยในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พื้นที่โครงการในส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา มีผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาดำเนินงานอยู่จำนวน 7 สัญญา ซึ่งโครงการได้มีการกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตาม มาตรการฯ อย่างเคร่งครัด ได้แก่

- สัญญาที่ 2-1 งานโยธาสำหรับช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก
- สัญญาที่ 3-5 งานโยธาสำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา
- สัญญาที่ 3-4 งานโยธาสำหรับช่วงลำตะคอง-สี่คิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด
- สัญญาที่ 3-3 งานโยธาสำหรับช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง
- สัญญาที่ 3-2 งานโยธาสำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง)
- สัญญาที่ 4-7 งานโยธาสำหรับช่วงสระบุรี-แก่งคอย
- สัญญาที่ 4-6 งานโยธาสำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะ ก่อสร้างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบว่าโครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการตามที่มีคณะกรรมการการ ผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบ หรือให้ความเห็น/ข้อเสนอแนะ (ตารางที่ 2.2-1) ดังนี้

1) ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และมาตรการทั่วไปสำหรับรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมติที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ความเห็นชอบ ดังนี้

- ได้มีการจัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้
- ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมมากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ตลอดจนจัดให้มีที่ บริหารบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างใกล้ชิด
- ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิและตัวแทนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันกำกับดูแลการ ติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการ (เอกสารแนบ 2-3)
- ได้ดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2565 (เอกสารแนบ 2-4)
- ได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติ ตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นำเสนอต่อ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณา 2 ครั้งต่อปี ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการนำเสนอรายงานแล้วจำนวน 6 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2562 ถึงปัจจุบัน (เอกสารแนบ 2-5)

2) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ให้ความเห็นชอบไว้ ในด้านต่างๆ ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ โดยมีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นต่อผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โดยในส่วนของการดำเนินงานที่ตรวจสอบแล้วพบว่าปฏิบัติไม่ครบถ้วนเรียบร้อย หรือได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากหน่วยงาน/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ จากการตรวจสอบไม่พบมาตรการที่โครงการไม่สามารถปฏิบัติตามได้ พบเพียงมาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ มาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดเนื่องจากมีผลกระทบเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และพบมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ

สำหรับการดำเนินงานในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการมีผู้รับจ้างก่อสร้างในการดำเนินการก่อสร้างงานโยธา จำนวน 6 สัญญา ซึ่งโครงการได้มีการกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะมาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด เนื่องจากมีผลกระทบเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ดังนี้

- ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง : ในพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดินเป็นบริเวณกว้าง หรือพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ประชิดชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม การฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง เป็นความถี่ที่ยังไม่เพียงพอต่อการควบคุมปริมาณฝุ่นละอองให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการรบกวนประชาชน และในบางกรณี การฉีดพรมน้ำที่มากเกินไปสามารถก่อให้เกิดผลกระทบหรือความกังวลต่อผลกระทบในด้านอื่น เช่น อุบัติเหตุจากถนนลื่น ดังนั้น การกำหนดความถี่การฉีดพรมน้ำของโครงการจึงได้มีการพิจารณาโดยคำนึงถึงลักษณะพื้นที่และความต้องการ/ความห่วงกังวลของประชาชนเป็นหลัก

- ด้านสภาพการคมนาคม/ผิวจราจร : ถนนที่มีการใช้ร่วมกับชุมชน ควรเพิ่มความถี่การตรวจสอบสภาพการชำรุดของผิวจราจรถนนท้องถิ่นหรือถนนชุมชน และบำรุงรักษา/ซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ และควบคุมดูแลการวิ่งของรถยนต์และรถบรรทุกของโครงการให้ใช้ความเร็วต่ำ ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเฉพาะในช่วงที่ต้องวิ่งผ่านชุมชน เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ และลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเพิ่มบทลงโทษกรณีพบการพบการกระทำผิดกฎ/ระเบียบที่กำหนด

- ด้านการปิดเบี่ยง/การจัดการจราจร : ควรวางแผนการดำเนินงานด้านจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และสภาพวิถีชีวิตของชุมชนข้างเคียง ตลอดจนมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อลดผลกระทบจากการปิด/เบี่ยงถนนให้ได้มากที่สุด

- ด้านเสียง : ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังเกินเวลากำหนด ควรมีการประชาสัมพันธ์/แจ้งแผนงาน ที่มีรายละเอียดการดำเนินงานให้ผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างให้ทราบโดยทั่วถึง ทั้งนี้ ควรกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างได้ดำเนินงานตามแผนงานโดยก่อให้เกิดผลกระทบแก่ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงให้น้อยที่สุด

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) ครั้งที่ 33/2560 วันที่ 24 พฤศจิกายน 2560				
มาตรการทั่วไป 1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติ 1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)(ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือ ผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	- รฟท. ได้มีการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมีการกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการในด้านต่างๆ อย่างเคร่งครัด ตลอดจนได้จัดให้มีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และที่ปรึกษาบริหาร งานโครงการ (PMC) เป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของผู้รับจ้างก่อสร้างอย่างใกล้ชิด	-	ภาพที่ 2.2-1	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.2 ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา)	- รฟท. และที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ได้กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างออกแบบและผู้รับจ้างก่อสร้าง ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการฯ กำหนด ได้มีการสั่งการให้ปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและ/หรือพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียง	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 2-1	-
1.3 จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้กำกับดูแลหน่วยงานเจ้าของโครงการ	- บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด ได้รับมอบหมายให้เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ผู้ดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟท.	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 2-2 เอกสารแนบ 2-3 เอกสารแนบ 2-4	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย หน่วยงานเจ้าของโครงการ การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสระบุรี และผู้แทนสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดนครราชสีมา ผู้แทนสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 5 (สระบุรี) ผู้แทนสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) ผู้แทนองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิจากกรมป่าไม้ เป็นต้น ผู้แทนจังหวัดสระบุรีและจังหวัดนครราชสีมา ผู้ทรงคุณวุฒิด้านรถไฟความเร็วสูง ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย และผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> - รฟท. ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง เสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้วในเดือนพฤศจิกายน 2563 - รฟท. ได้ดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง ในวันที่ 24 มีนาคม 2565 ที่ผ่านมา 			

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.4 หน่วยงานเจ้าของโครงการ จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	- บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ที่ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ในรอบ 6 เดือน เสนอต่อ รฟท. เพื่อนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้พิจารณา ทั้งนี้ รฟท. ได้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ พิจารณาแล้ว จำนวน 6 ฉบับ สำหรับรายงานฉบับนี้ เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับประจำเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 2-2 เอกสารแนบ 2-5	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. ในกรณีที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอหนองแซง อำเภอสายบุรี อำเภอเมืองสระบุรี อำเภอแก่งคอย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอสีคิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้	- โครงการได้ดำเนินการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้วยวิธีการและขั้นตอนตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 วันที่ 3 ตุลาคม 2561 ระเบียบวาระที่ 4.1 ข้อ 2 (2.2) ซึ่งได้รับความเห็นชอบในรายงานฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้วจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 9/2563 เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2563 และจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในการประชุมครั้งที่ 6/2563 เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2563	- ปัจจุบันรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับสมบูรณ์ ของโครงการยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ จึงส่งผลให้ส่วนก่อสร้างของโครงการยังคงต้องใช้รายละเอียดข้อมูลในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิม (เดือนพฤศจิกายน 2560) ซึ่งอาจยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ โดยเฉพาะการดำเนินงานในสัญญาก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับส่วนที่มีการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการได้มีการเร่งรัดกระบวนการดังกล่าว เพื่อลดปัญหา/อุปสรรคที่เกิดขึ้นต่อการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของส่วนก่อสร้างแล้ว	เอกสารแนบ 1-3 เอกสารแนบ 1-4	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>2.1 หากหน่วยงานอนุมัติ หรืออนุญาต เห็นว่า การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อม มากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ใน รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับ ความเห็นชอบไว้แล้ว ให้หน่วยงานอนุมัติหรือ อนุญาตรับจดทะเบียนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และ เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไปพร้อม กับให้จัดทำสำเนาการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้นที่ ได้รับการจดทะเบียนไว้ แจ้งให้สำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p> <p>2.2 หากหน่วยงานอนุมัติ หรืออนุญาต เห็นว่าการ เปลี่ยนแปลงดังกล่าว อาจกระทบต่อสาระสำคัญใน รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับ ความเห็นชอบไว้แล้ว ให้หน่วยงานอนุมัติหรือ อนุญาตจัดส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ชุดที่เกี่ยวข้อง ให้ความเห็นประกอบการดำเนินการ เปลี่ยนแปลง และเมื่อโครงการได้รับอนุมัติหรือ อนุญาตแจ้งผลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ</p>				

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ หน่วยงานเจ้าของโครงการ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกับพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	- ข้อเสนอแนะ/ข้อร้องเรียนผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 หน่วยงานเจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้าง (CSC) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ได้มีการตรวจสอบข้อเท็จจริง และร่วมพิจารณาแนวทางในการป้องกัน/แก้ไขผลกระทบ และดำเนินการแก้ไข/ปรับปรุงการดำเนินงานเพื่อลดผลกระทบโดยเร็ว	-	เอกสารแนบ 2-6	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 1. ลักษณะภูมิประเทศ 1.1 ปลุกพืชคลุมดินบริเวณไหล่ทางบริเวณที่มีงานดินตัดของแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม และให้รอยต่างของการตัดดินคืนสู่สภาพแวดล้อมมากที่สุด โดยเฉพาะบริเวณที่ลาดเชิงเขาที่มีความลาดชัน และบริเวณปากอุโมงค์ของโครงการทั้ง 2 ด้าน ทั้งช่วงผาเสด็จ-หินลับ และช่วงอ่างเก็บน้ำเขื่อนลำตะคอง ส่วนในพื้นที่ที่ไม่สามารถปลุกพืชคลุมดินได้อาจใช้โครงสร้างเพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของดินตามความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศในบริเวณนั้นๆ	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการปลุกพืชคลุมดิน เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการยังอยู่ระหว่างดำเนินงานก่อสร้าง ซึ่งยังไม่ถึงเวลาดินสภาพพื้นที่	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 3-2
1.2 ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำ โดยเฉพาะพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	- โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำ โดยเฉพาะพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	-	เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว				
2.1 ออกแบบทางวิศวกรรมรองรับด้านการลดลงของเสถียรภาพของความลาดชันบริเวณลาดเขา	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบทางวิศวกรรมเพื่อรองรับด้านการลดลงของเสถียรภาพของความลาดชันบริเวณลาดเขา	-	-	สัญญา 3-2 สัญญา 3-4
2.2 ออกแบบอุโมงค์ให้มีความแข็งแรงโดยให้มีการค้ำยันคอนกรีตที่มีความแข็งแรงไม่น้อยกว่า 40 MPa ซึ่งสูงกว่าความแข็งแรงของหินบริเวณก่อนที่มีการเจาะอุโมงค์	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบอุโมงค์ให้มีความแข็งแรงก่อนการเจาะอุโมงค์	-	-	สัญญา 3-2
2.3 ออกแบบโครงสร้างตอม่อและสะพานรถไฟของโครงการให้สามารถรองรับแรงสั่นสะเทือนจากการเกิดแผ่นดินไหวได้สูงสุด	- รฟท. ได้จัดให้คู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบโครงสร้างตอม่อและสะพานรถไฟของโครงการให้สามารถรองรับแรงสั่นสะเทือนจากการเกิดแผ่นดินไหว	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 4-7 สัญญา 3-3 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>2.4 เพื่อความปลอดภัยในระหว่างการเจาะระเบิดหินก่อสร้างอุโมงค์ต้องปฏิบัติดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> การระเบิดหินต้องเจาะรูใส่วัตถุระเบิดให้เอียงจากแนวตั้งไม่เกิน 10-15 องศา และมีรูเจาะแบบสลับฟันปลา ซึ่งเป็นวิธีเจาะระเบิดที่ลดฝุ่นจากการระเบิดได้ เก็บกวาดเศษหินที่ตกหล่นบริเวณด้านบนของพื้นที่ที่จะทำการระเบิดออกก่อนการระเบิดทุกครั้งเพื่อความปลอดภัย แจ้งให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการก่อสร้างอุโมงค์ก่อนล่วงหน้า 1 วัน และแจ้งเตือนอีกครั้งก่อนการระเบิด 1 ชั่วโมง 	<p>- โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านธรณีวิทยาและน้ำใต้ดิน เช่น การเจาะระเบิด ไม่ดำเนินการในช่วงที่มีฝนตก แจ้งให้ประชาชนทราบกำหนดการระเบิด ตรวจสอบเสถียรภาพและการทรุดตัวของพื้นที่ด้านบน และบันทึกรายงานแสดงรายละเอียดการเจาะระเบิดและการอัตรระเบิดทุกครั้ง เป็นต้น</p>	-	<p>ภาพที่ 2.2-2 เอกสารแนบ 2-8</p>	<p>สัญญา 3-2</p>
<p>3. ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน</p> <p>3.1 ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำต่าง ๆ โดยเฉพาะลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด</p>	<p>- โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำโดยเฉพาะพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด</p>	-	<p>เอกสาร 2-7</p>	<p>สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4</p>
<p>3.2 จำกัดการตัดต้นไม้ และการถากถางพืชคลุมดินในพื้นที่ก่อสร้างให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น นอกจากนี้ต้องรักษาสภาพพื้นที่และทรัพยากรดินบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อลดพื้นที่สัมผัสกับน้ำฝน ซึ่งจะทำให้เกิดการชะล้างพังทลายได้</p>	<p>- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างรักษาสภาพพื้นที่ และดำเนินการตัดต้นไม้/ถากถางพืชคลุมดินให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น ในส่วนของต้นไม้ที่มีขนาดใหญ่หรือมีความสำคัญ ได้กำหนดให้มีการล้อมย้ายเพื่ออนุบาลไว้ใช้ภายในโครงการต่อไป</p>	-	<p>ภาพที่ 2.2-3</p>	<p>สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6</p>

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.3 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนที่จะดำเนินการเท่านั้น เพื่อลดการชะล้างพังทลายหน้าดินโดยเฉพาะพื้นที่ตกลงมาในระหว่างการก่อสร้าง	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนที่จำเป็นต้องใช้สำหรับการดำเนินงานก่อสร้างเท่านั้น เพื่อลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายหน้าดิน	-	ภาพที่ 2.2-4	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
3.4 ประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ในการนำดินที่เหลือจากงานตัดดินและการเจาะระเบิดคูโม่งค์ไปใช้ประโยชน์ต่อไป	- ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 ยังไม่พบหน่วยงานท้องถิ่นใดมีความประสงค์ที่จะนำดินและหินจากการระเบิดหินไปใช้ประโยชน์แต่อย่างใด	-	-	สัญญา 3-2
3.5 การวางกองวัสดุก่อสร้างและกองดิน ซึ่งเก็บไว้ใช้ในการก่อสร้างให้ใช้ผ้าใบคลุม และจัดวางกองดินในบริเวณที่ราบ เพื่อป้องกันน้ำฝนชะล้างพังทลายลงไปสู่บริเวณร่องน้ำหรือลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร และในบริเวณพื้นที่ที่มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินรุนแรงและรุนแรงมาก กำหนดให้ก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราว เพื่อรวบรวมน้ำท่า (Runoff) ให้ไหลลงทางน้ำธรรมชาติจากจุดเดียวหรือมีให้น้ำท่าไหลบ่าบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางรถไฟของโครงการ	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างวางกองวัสดุก่อสร้างและกองดินในที่ราบ โดยให้หลีกเลี่ยงการเก็บกองในพื้นที่ที่มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินรุนแรงหรือรุนแรงมาก เพื่อป้องกันน้ำฝนชะล้างพังทลายลงไปสู่บริเวณร่องน้ำหรือลำน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-5 ภาพที่ 2.2-6 ภาพที่ 2.2-7	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.6 การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำต่างๆ ต้องจัดวางระบายน้ำและบ่อดักตะกอนชั่วคราวก่อนถึงลำน้ำเป็นระยะ ประมาณ 200 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินลงสู่ลำน้ำโดยตรง	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการป้องกันการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำในบริเวณที่มีการก่อสร้างที่ใกล้เคียงแหล่งน้ำ โดยพิจารณาวิธีการให้เหมาะสมกับลักษณะสภาพพื้นที่ในแต่ละบริเวณ เช่น จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จัดทำแนวคันดินบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำ เป็นต้น	-	ภาพที่ 2.2-7 ภาพที่ 2.2-8	สัญญา 2-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6
3.7 ปลุกพืชคลุมดินทั้งประเภทหญ้าและพืชตระกูลถั่ว เช่น กระดุมทองเลื้อย ถั่วลาย และถั่วชีรุเลี่ยม รวมถึงไม้ไผ่รวดตามแนวระดับคันทางที่เป็นทางวิ่งระดับดิน (At grade) ตลอดจนทำระบบระบายน้ำที่เหมาะสม เช่น การทำร่องระบายน้ำและท่อลอด (Culvert) และทำคูผันน้ำ (Diversion ditches) เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน	- โครงการได้ดำเนินการจัดทำระบบระบายน้ำชั่วคราวตามแนวระดับคันทางที่เป็นทางวิ่งระดับดิน (At grade) เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน ทั้งนี้ ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการปลูกพืชคลุมดิน	-	ภาพที่ 2.2-9	สัญญา 2-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
3.8 คันดินถม ใช้วิธี Sodding Slope Protection บนความลาดเอียงคันทางไม่เกิน V:H = 1:1.5	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างคันดินถมให้มีความลาดเอียงเป็นไปตามข้อกำหนด	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.9 เพิ่มเติมหน้าคันทางดินตัดโดยทั่วไปเป็น Sodding Slope Protection และ Shotcrete Slope Protection พร้อมทั้งติดตั้งรางดักน้ำผิวดินไว้ทุกความสูง 5.00 เมตร ส่วนดินตัดที่มีความสูงชัน V:H = 4:1 ได้มีการติดตั้ง Soil Nail และมีผิวหน้าเป็นผนังคอนกรีตเสริมเหล็กหนาอย่างน้อย 0.15 เมตร แล้ว พร้อมทั้งติดตั้งรางดักผิวดินไว้ทุกความสูง 6.00 เมตร ไม่มีปัญหาเรื่องการกัดเซาะ	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างคันทางดินตัดให้ให้มีระบบการป้องกันดินพังเป็นไปตามข้อกำหนด	-	ภาพที่ 2.2-9	สัญญา 2-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
3.10 การจัดการปริมาณดินในระยะก่อสร้าง ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างอุโมงค์และการเปิดหน้าดิน เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างต่อระบบการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่ใกล้เคียง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ▪ ต้องขนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะช่วงเวลาระหว่าง 22.00-05.00 น. ▪ รถบรรทุกที่บรรทุกดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างต้องมีผ้าคลุมปกปิดอย่างดี ทั้งนี้ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเศษดินร่วงหล่นลงสู่ถนนสายหลักและถนนสายรองที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งของรถบรรทุกดินออกจากพื้นที่โครงการ 	- ดินที่เกิดจากการเปิดหน้าดิน โครงการมีการป้องกัน/ลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างต่อระบบการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่ใกล้เคียง โดยกำหนดช่วงเวลาการขนส่งดินให้เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานในท้องที่ มีการใช้ผ้าใบปิดคลุมท้ายกระบะรถบรรทุกดินเมื่อต้องออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง และเก็บกองดินให้เป็นสัดส่วน เป็นต้น สำหรับดินจากกิจกรรมการก่อสร้างอุโมงค์	- ผู้รับเหมาก่อสร้างสัญญา 3-2 ต้องอยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาแหล่งที่เก็บกองหินที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์รถไฟที่เหมาะสมนำเสนอต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการ ทั้งนี้ จากการตรวจสอบพื้นที่บริเวณเขตทางรถไฟ (Right of Way) และพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการในเบื้องต้นพบว่าพื้นที่ไม่เพียงพอสำหรับการดำเนินการดังกล่าว	ภาพที่ 2.2-5 ภาพที่ 2.2-6 ภาพที่ 2.2-10 เอกสารแนบ 2-9	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<ul style="list-style-type: none"> การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง ต้องวางกองให้เป็นสัดส่วนและมีผ้า/พลาสติกปกคลุมให้มิดชิด ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาแหล่งที่ถมทิ้งและแนวเส้นทางขนส่งที่เหมาะสม ทั้งนี้ พื้นที่ที่ดินดังกล่าว ผู้รับเหมา ก่อสร้างต้องคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมและนำเสนอให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการ 				
4. อากาศและบรรยากาศ 4.1 ต้องมีผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านและวิศวกรที่มีความชำนาญเป็นผู้ควบคุมการทำงาน โดยเฉพาะการวางแผนการเจาะรูระเบิด การบรรจุวัตถุระเบิด และการจุดระเบิด ทั้งนี้ เพื่อให้การใช้วัตถุระเบิดเป็นไปตามหลักวิชาการอย่างถูกต้องและปลอดภัย	- โครงการได้จัดให้มีวิศวกรควบคุมการระเบิดเพื่อให้การใช้วัตถุระเบิดเป็นไปตามหลักวิชาการอย่างถูกต้องและปลอดภัย	-	เอกสารแนบ 2-10	สัญญา 3-2
4.2 บริเวณที่มีการผสมคอนกรีตต้องอยู่ห่างจากชุมชนที่อยู่อาศัยอย่างน้อย 100.0 เมตร และควรมีรั้วกันหรือกำแพงล้อมรอบสูงอย่างน้อย 3.0 เมตร รอบพื้นที่ก่อสร้าง	- โครงการมีการจัดตั้งพื้นที่สำหรับผสมคอนกรีต (Concrete Plant) ห่างจากชุมชนที่อยู่อาศัยไม่น้อยกว่า 100 เมตร	-	ภาพที่ 2.2-11	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 3-2 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.3 กรณีขบวนวัสดุไปนอกเขตพื้นที่ก่อสร้างจะต้องมีสถานีสำหรับล้างล้อและตัวถังรถยนต์ก่อนบรรทุกนำวัสดุออกนอกสถานีที่กำหนดให้บริเวณสำหรับล้างล้อรถยนต์ขนส่งวัสดุในรั้วบริเวณการก่อสร้าง	- กิจกรรมการขนส่งของโครงการส่วนใหญ่เป็นการขนส่งภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โดยใช้ถนนลำเลียง (Haul Road) อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีการขนส่งนอกเขตพื้นที่ก่อสร้าง โครงการได้ดำเนินการควบคุมฝุ่นละอองโดยใช้วิธีการล้าง/ทำความสะอาดผิวจราจรอย่างสม่ำเสมอ	- โครงการมีข้อกำหนดด้านพื้นที่ในการจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก อันเนื่องมาจากพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นทางในแนวยาว และมีความกว้างค่อนข้างน้อย	ภาพที่ 2.2-12	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
4.4 ฉีดน้ำที่พื้นผิวที่ถูกเปิดอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง รวมทั้งฉีดน้ำที่กองวัสดุที่เป็นพวกดินทรายหรืออื่นๆ ที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองและจัดให้มีสิ่งปกคลุมกองวัสดุที่จะก่อให้เกิดฝุ่นละอองตลอดเวลาที่กองในบริเวณพื้นที่โครงการ	- โครงการได้มีการดำเนินงานฉีดพรมน้ำในพื้นที่ที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและพื้นที่เก็บกองวัสดุที่มีฝุ่น เช่น กองดิน กองทราย เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด และได้รับข้อร้องเรียน/ร้องขอจากผู้ได้รับผลกระทบ โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	- ในพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดินเป็นบริเวณกว้าง หรือพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ประชิดชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม การฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง เป็นความถี่ที่ยังไม่เพียงพอต่อการควบคุมปริมาณฝุ่นละอองให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการรบกวนประชาชน และในบางกรณี การฉีดพรมน้ำที่มากเกินไปสามารถก่อให้เกิดผลกระทบหรือความกังวลต่อผลกระทบในด้านอื่น เช่น อุบัติเหตุจากถนนลื่น ดังนั้น การกำหนดความถี่การฉีดพรมน้ำของโครงการจึงได้มีการพิจารณาโดยคำนึงถึงลักษณะพื้นที่และความต้องการ/ความห่วงกังวลของประชาชนเป็นหลัก	ภาพที่ 2.2-13 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-6	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.5 บริเวณที่เปิดหน้าดิน รื้อถอน ทำลายสิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุอุปกรณ์ ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วทึบความสูง 2.0 เมตร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดช่วงที่ทำการกิจกรรม	- โครงการได้จัดให้มีการกันแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ในบริเวณพื้นที่ที่มีการขุดเจาะ/เปิดหน้าดิน แทนการจัดทำรั้วทึบ ที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัย หรือพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม	- พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัยหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมในบางจุด ไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วทึบได้ เนื่องจากจะกีดขวางการเข้า-ออกของประชาชน อย่างไรก็ตาม โครงการได้มีการหารือรูปแบบและปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก	ภาพที่ 2.2-14	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
4.6 ต้องทำการกำจัดดิน ทราบย โคลน ที่ตกหล่นอยู่บริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ เปิดหน้าดิน รื้อถอน ขุดเจาะ และผสมคอนกรีต และจัดอุปกรณ์ครอบหุหรืออุดหุแก่คนงานที่ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ Riveting hammer, Diesel power generation, Bulldozer, Track crane, Backhole และ Asphaltic plant	- โครงการได้มีการดำเนินงานฉีดล้างทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างที่มีดิน ทราบย โคลนตกหล่น สำหรับพื้นที่ปฏิบัติงานที่มีการใช้เครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีเสียงดัง ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายต่อหูให้แก่คนงานตามลักษณะความจำเป็น ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด และ/หรือได้รับข้อร้องเรียน ร้องขอจากผู้ที่ได้รับผลกระทบ โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-12 ภาพที่ 2.2-15 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-6	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.7 รักษาความสะอาดเรียบร้อยรวมทั้งการจัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้เหมาะสมในบริเวณก่อสร้างต่างๆ และจัดเก็บโยกย้ายสิ่งก่อสร้างและวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้างต่างๆ ออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุดหลังจากที่ไม่ต้องการใช้แล้วหรือหลังจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวแล้วเสร็จ	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดวางวัสดุอุปกรณ์ให้ระเบียบและรักษาความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหลังจากดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จในแต่ละวัน ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดโครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	เอกสารแนบ 2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
4.8 จัดสถานที่ก่อสร้างไม่ให้กีดขวางการจราจรเพื่อลดปัญหาการติดขัดของสภาพการจราจรซึ่งเป็นการลดมลภาวะมลพิษทางอากาศด้วย การผสมคอนกรีตควรที่จะทำก่อนที่จะนำมายังพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น ปูน และทราย โดยจัดหาสภาพที่ผสมคอนกรีตใกล้ๆ บริเวณก่อสร้าง และห่างจากชุมชนอย่างน้อย 100 เมตร และกันรั้วสูงอย่างน้อย 3 เมตร	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดสถานที่ก่อสร้างไม่ให้กีดขวางการจราจร และจัดตั้งพื้นที่สำหรับผสมคอนกรีต (Concrete Plant) ให้อยู่ห่างจากชุมชนที่อยู่อาศัยไม่น้อยกว่า 100 เมตร	-	ภาพที่ 2.2-11	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
4.9 สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์ ต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 10- 7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	- ไม่ พบ Section 10- 7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทางโครงการจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้ Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	เอกสารแนบ 2-11	สัญญา 3-2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.10 เมื่อได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง ต้องเร่งดำเนินการแก้ไขทันที	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ ช่องทาง และศูนย์ สำหรับรับเรื่องร้องเรียนเป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ เมื่อการ ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างหรือการดำเนินโครงการ ก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียน เกิดขึ้น โครงการจะมีการตรวจสอบข้อเท็จจริงและ สรุปรูปแนวทางร่วมกันเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไข โดยเร็ว	-	ภาพที่ 2.2-16 เอกสารแนบ 2-6 เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
5. ระดับเสียง 5.1 ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง แนวเส้นทางโครงการรับทราบเกี่ยวกับรายละเอียด ของกิจกรรมการก่อสร้าง ระยะเวลาในการทำงาน การก่อสร้างอุโมงค์ การขุดดินและหินจากการขุด อุโมงค์ โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีเสียงดัง เช่น การ เจาะระเบิดอุโมงค์ ฯลฯ	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์แผนการ ดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง ให้ประชาชนที่อยู่บริเวณ ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการรับทราบเกี่ยวกับ รายละเอียดของกิจกรรมการก่อสร้าง และแผนการ ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างโดยเฉพาะกิจกรรมที่มีเสียง ดัง เช่น การเจาะระเบิดอุโมงค์ ฯลฯ	-	ภาพที่ 2.2-2	สัญญา 3-2
5.2 ต้องมีผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านและวิศวกรที่มีความ ชำนาญเป็นผู้ควบคุมการทำงาน โดยเฉพาะการวาง แผนการเจาะระเบิด การบรรจุวัตถุระเบิด และการ จุดระเบิด ทั้งนี้ เพื่อให้การใช้วัตถุระเบิดเป็นไปตาม หลักวิชาการอย่างถูกต้องและปลอดภัย	- โครงการได้จัดให้มีวิศวกรควบคุมการระเบิดเพื่อให้ การใช้วัตถุระเบิดเป็นไปตามหลักวิชาการอย่าง ถูกต้องและปลอดภัย	-	เอกสารแนบ 2-10	สัญญา 3-2
5.3 การระเบิดอุโมงค์และกิจกรรมใดๆ ที่มีเสียงดังต้อง มีการประกาศให้ประชาชนที่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่ โครงการทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์และแจ้ง แผนการดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังล่วงหน้า ก่อนการดำเนินกิจกรรม	-	ภาพที่ 2.2-2	สัญญา 3-2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5.4 กำหนดระยะเวลาสำหรับกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ จะต้องเริ่มต้นหลังจากเวลา 06.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 18.00 น. เพื่อป้องกันอันตรายต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติในช่วงเวลาที่กำหนด และได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าประชาสัมพันธ์หรือแจ้งแผนก่อนการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง	-	ภาพที่ 2.2-2	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
5.5 จัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) ฯลฯ สำหรับคนทำงานในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีเสียงดัง	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายต่อหูให้แก่คนงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดัง	-	ภาพที่ 2.2-15	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
5.6 ตรวจสอบระดับเสียงเพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงต่อผู้อยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง และจัดให้มีกำแพงกันเสียงชั่วคราวชนิดแผ่นโลหะ Metal Sheet ความหนา 1.5 มิลลิเมตร บริเวณรั้วขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ได้รับเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล (เอ) ในเวลาทำงานไม่เกิน 8 ชม.	- โครงการมีการตรวจสอบระดับเสียงที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณต่างๆ โดยเฉพาะในบริเวณที่มีผู้อยู่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อควบคุมไม่ให้เกิดการดำเนินกิจกรรมที่มีเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล (เอ) ในเวลาทำงาน 8 ชั่วโมง อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ตรวจสอบพบพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมที่มีเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล (เอ) ในเวลาทำงาน 8 ชั่วโมง โครงการจะพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตามความจำเป็นต่อไป	-	ภาพที่ 2.2-17 ภาพที่ 2.2-18	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5.7 สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์ ต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 10- 7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	- ไม่พบ Section 10- 7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทางโครงการจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้ Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	เอกสารแนบ 2-11	สัญญา 3-2
5.8 พิจารณาใช้ยางพาราภายในประเทศเป็นวัสดุก่อสร้างหรือพื้นถนนชั่วคราว เพื่อลดระดับความดังของเสียง และพิจารณาใช้พื้นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการใช้แผ่นเหล็กในพื้นที่ก่อสร้างตามความจำเป็น เช่น บริเวณพื้นที่ที่เป็นดินอ่อน เป็นต้น	- พื้นที่ก่อสร้างในบางบริเวณที่มีลักษณะเป็นดินอ่อนหรือมีความเสถียรน้อย มีความจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กปูเพื่อวางอุปกรณ์/เครื่องจักร ตลอดจนเพื่อการสัญจรของรถยนต์/รถบรรทุก	ภาพที่ 2.2-19	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
5.9 ลดระดับความดังของเสียงที่แหล่งกำเนิด เช่น เลือกใช้เครื่องมือเครื่องจักรที่ทำให้เกิดเสียงดังต่ำ ปรับปรุงเครื่องมือเครื่องจักร เช่น การใช้ท่อไอเสียเก็บเสียง การลดความสั่นสะเทือนของเครื่องมือเพื่อลดระดับเสียงลง เป็นต้น	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเลือกใช้เครื่องมือ/เครื่องจักรที่ได้มาตรฐานที่ทำให้เกิดเสียงดังต่ำ มีการติดตั้งชิ้นส่วนที่ครบถ้วน และมีการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเป็นการลดระดับความดังของเสียงจากแหล่งกำเนิด	-	ภาพที่ 2.2-20	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5.10 ใช้ฉากกันหรือรั้วกันบริเวณก่อสร้างที่อยู่ประชิดกับแหล่งรับเสียงหรือชุมชน หรือพยายามเลือกสถานที่ที่ใช้เครื่องจักรเครื่องมือให้ห่างไกลชุมชน	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างติดตั้งฉากกันหรือแนวกันเขตพื้นที่ก่อสร้าง สำหรับบริเวณก่อสร้างที่อยู่ประชิดกับชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ ตลอดจนพิจารณาตำแหน่งการจัดวางเครื่องจักร/อุปกรณ์ให้อยู่ห่างไกลชุมชนให้มากที่สุด	- พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัยหรือพื้นที่อ่อนไหวในบางจุด ไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วทึบได้ เนื่องจากจะกีดขวางการเข้า-ออกของประชาชน อย่างไรก็ตาม โครงการได้มีการหารือรูปแบบและปรับใช้มาตรการฯ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก	ภาพที่ 2.2-14	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
5.11 กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการร้องเรียนจากประชาชนต้องทำการตรวจสอบทันที	- โครงการได้จัดให้มีระบบการรับเรื่องร้องเรียนในรูปแบบของศูนย์รับเรื่องร้องเรียน เพื่อติดตามตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินโครงการ พร้อมทั้งได้มีประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อศูนย์รับเรื่องร้องเรียนไว้ในบริเวณชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-16 เอกสารแนบ 2-6	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
6. ความสั่นสะเทือน 6.1 กำหนดช่วงเวลาการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้อยู่ระหว่างเวลา 07.00-18.00 น. และต้องแจ้งประชาชนหรือผู้ประกอบการข้างเคียงให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้อยู่ในช่วงเวลาที่กำหนด และแจ้งประชาชนให้ทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบที่เกิดจากความสั่นสะเทือน	-	ภาพที่ 2.2-2	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6.2 ออกแบบและวางรางให้เหมาะสมกับระบบการเดินรถไฟ โดยระบบรางต้องมีการติดตั้งวัสดุดูดซับแรงสั่นสะเทือนไว้ โดยควบคุมระดับความสั่นสะเทือนของอาคารที่เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ มีค่าไม่เกิน 5 มิลลิเมตรต่อวินาที และให้มีค่าไม่เกิน 3 มิลลิเมตรต่อวินาที สำหรับแหล่งโบราณสถาน	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการดำเนินการวางรางให้เหมาะสมกับระบบการเดินรถไฟ	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
6.3 สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์ ต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 10- 7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์	- ไม่ พบ Section 10- 7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทางโครงการจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้ Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	เอกสารแนบ 2-11	สัญญา 3-2
6.4 การเจาะระเบิดหินเพื่อก่อสร้างอุโมงค์มีมาตรการดังนี้ ▪ การระเบิดหินต้องเจาะรูใส่วัตถุระเบิดให้เอียงจากแนวตั้งไม่เกิน 10-15 องศา และมีรูเจาะแบบสลับฟันปลา ซึ่งเป็นวิธีเจาะระเบิดที่ลดฝุ่นจากการระเบิดได้	- โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านธรณีวิทยาและน้ำใต้ดิน เช่น การเจาะรูระเบิด ไม่ดำเนินการในช่วงที่มีฝนตก แจ้งให้ประชาชนทราบกำหนดการระเบิด ตรวจสอบเสถียรภาพและการทรุดตัวของพื้นที่ด้านบน และบันทึกรายงานแสดงรายละเอียดการเจาะระเบิดและการอัดระเบิดทุกครั้ง เป็นต้น	-	ภาพที่ 2.2-2 เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-10	สัญญา 3-2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<ul style="list-style-type: none"> เก็บกวาดเศษหินที่ตกหล่นบริเวณด้านบนของพื้นที่ที่จะทำการระเบิดออกก่อนการระเบิดทุกครั้งเพื่อความปลอดภัย แจ้งให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการก่อสร้างอุโมงค์ล่วงหน้า 1 วัน และแจ้งเตือนประชาชนให้ทราบอีกครั้งก่อนการระเบิด 1 ชั่วโมง หลีกเลี่ยงการดำเนินงานเจาะระเบิดหินปากอุโมงค์ในเวลากลางคืน เพื่อมิให้รบกวนเวลาพักผ่อนของประชาชน-โดยต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน ตั้งแต่ 8.00-18.00 น. ทำการเจาะระเบิดในช่วงเวลาที่กำหนดไว้และต้องแจ้งให้พนักงานปฏิบัติงานทราบ โดยมีสัญญาณเตือนให้ได้ยินภายในระยะทางและระยะเวลาที่เหมาะสม ทั้งก่อนและหลังการระเบิดทุกครั้ง ในการวางแผนเจาะระเบิดแต่ละครั้ง ต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและความปลอดภัยของปริมาณวัตถุระเบิดที่ใช้วิธีการเจาะระเบิด ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน การปลิวกระเด็นของเศษดินและหิน โดยต้องพยายามใช้วัตถุระเบิดให้น้อยที่สุด 				

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<ul style="list-style-type: none"> ต้องมีผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านและวิศวกรที่มีความชำนาญเป็นผู้ควบคุมการทำงานเป็นประจำ โดยเฉพาะการวางแผนในการเจาะรูระเบิด การบรรจุวัตถุระเบิด และการจุดระเบิด ทั้งนี้ เพื่อให้การใช้วัตถุระเบิดเป็นไปตามหลักวิชาการอย่างถูกต้องและปลอดภัย ควบคุมระยะห่างของกิจกรรมการระเบิดอุโมงค์ตามระยะปลอดภัยที่กำหนดไว้ข้างละ 110 เมตร สำหรับหินปูน และ 70 เมตร สำหรับหินดินดาน 				
<p>6.5 เพื่อเป็นการควบคุมความสั่นสะเทือนให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (ประเภทโบราณสถาน) กิจกรรมก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ได้แก่ วัดบ้านโดน และวัดน้ำพุ ต้องมีมาตรการเฉพาะพื้นที่ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเขียนแผนก่อสร้างและมาตรการลดความสั่นสะเทือนให้สอดคล้องกับวิธีการและแผนการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงกับแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน 	<p>- โครงการได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (ประเภทโบราณสถาน) และได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง และคณะทำงานเฝ้าระวังอาคารของแหล่งโบราณสถานและศาสนสถานในระหว่างการก่อสร้างแล้วเสร็จในช่วงที่ผ่านมา</p>	-	ภาพที่ 2.2-21 เอกสารแนบ 2-13	สัญญา 3-2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมก่อสร้างทั้งหมดในรัศมี 20 เมตร จะต้องหยุดทันทีที่มีการเดินขบวนรถไฟบนรางปัจจุบันผ่านบริเวณผาเสด็จพักและวัดน้ำพุ ทั้งนี้ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่สังเกตการณ์รถไฟ พร้อมเสียงสัญญาณเตือนตลอดช่วงที่มีการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงกับแหล่งโบราณสถานและศาสนสถานดังกล่าว แต่งตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างและคณะทำงานเฝ้าระวังอาคารของแหล่งโบราณสถานและศาสนสถานในระหว่างการก่อสร้าง เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานข้างต้น และรายงานผลการดำเนินงาน 				
<p>7. คุณภาพน้ำผิวดิน</p> <p>7.1 วางแผนงานและดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในช่วงฤดูแล้ง โดยเฉพาะแนวเส้นทางช่วงที่ผ่านอ่างเก็บน้ำเขื่อนลำตะคอง กรณีที่ต้องเจาะเสาเข็มต้องดำเนินการในหน้าแล้ง ซึ่งมีระยะเวลาการทำงานประมาณ 4 เดือน แต่หากมีแผนการก่อสร้างอยู่ในช่วงฤดูฝนให้หลีกเลี่ยงกิจกรรมการขุดเปิดหน้าดินในขณะที่ฝนตก เพื่อลดปัญหาการชะล้างพังทลายของดินในพื้นที่ก่อสร้าง</p>	<p>- โครงการได้มีการวางแผนดำเนินการก่อสร้างช่วงแนวเส้นทางช่วงที่ผ่านอ่างเก็บน้ำเขื่อนลำตะคอง โดยหลีกเลี่ยงการดำเนินกิจกรรมการขุดเปิดหน้าดินในช่วงฤดูฝน เพื่อลดปัญหาการชะล้างพังทลายของดินในพื้นที่ก่อสร้าง</p>	-	-	<p>สัญญา 3-3</p> <p>สัญญา 3-2</p>

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
7.2 เพื่อลดการฟุ้งกระจายของตะกอนในท้องน้ำ เนื่องจากการก่อสร้างฐานราก โดยเฉพาะแนวเส้นทางช่วงอ่าวเก็บน้ำลำตะคอง ต้องใช้ตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นร่วมกับม่านดักตะกอน (Silt Curtain) เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนออกสู่ภายนอก โดยม่านดักตะกอนต้องมีคุณสมบัติในการดักตะกอนได้ถึง 70-80% ม่านดักตะกอนมีองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญ 3 ส่วน คือ มีความทนทานต่อสารเคมีและทนต่อแสงแดด ส่วนที่เป็นลูกลอยเพื่อแขวนม่านกันตะกอนทำจากสาร Styrene Foam ไม่ดูดซับน้ำ และส่วนที่เป็นสมอ (Mooring Section) เพื่อยึดทุ่นในบริเวณที่ต้องการ ม่านดักตะกอนมีความสูงตั้งแต่พื้นผิวน้ำจนถึงท้องน้ำ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างดำเนินงานในพื้นที่ได้รับอนุญาต และจำกัดขอบเขตพื้นที่การดำเนินงานในบริเวณริมลำน้ำ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของตะกอนในท้องน้ำ โดยเฉพาะแนวเส้นทางช่วงอ่าวเก็บน้ำลำตะคอง	-	-	สัญญา 3-3
7.3 ติดตั้งบ่อดักตะกอนในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะน้ำล้างล้อและน้ำหล่อในระหว่างการขุดเจาะอุโมงค์ โดยน้ำส่วนที่ผ่านการตกตะกอนแล้วจึงปล่อยลงท่อระบายน้ำหรือแหล่งน้ำสาธารณะ	- โครงการได้จัดให้มีบ่อดักตะกอนในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะน้ำล้างล้อและน้ำหล่อในระหว่างการขุดเจาะอุโมงค์	-	ภาพที่ 2.2-22	สัญญา 3-2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
7.4 จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดินทรายตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำสาธารณะ	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง และจัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยที่เพียงพอต่อปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดินทรายตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำสาธารณะ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-5 ภาพที่ 2.2-23 เอกสารแนบ 2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
7.5 กองดินและเศษวัสดุก่อสร้างต้องให้ห่างจากลำน้ำ และทางระบายน้ำอย่างน้อย 50 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดินไปกีดขวางการไหลของน้ำ	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง เก็บกองดินและเศษวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากลำน้ำ และทางระบายน้ำ อย่างน้อย 50 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดินไปกีดขวางการไหลของน้ำ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-6 เอกสารแนบ 2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
7.6 สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น ฝุ่น อนุภาคของแข็ง บำรุงที่ปนเปื้อนคราบน้ำมัน ต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกต้องเหมาะสม	- โครงการได้จัดสร้างพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงเครื่องจักร/อุปกรณ์ ตลอดจนจัดเตรียมภาชนะสำหรับจัดเก็บสารหรือวัสดุปนเปื้อนคราบน้ำมันที่เกิดจากการก่อสร้างเพื่อรวบรวมก่อนส่งไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-24 ภาพที่ 2.2-25 เอกสารแนบ 2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
7.7 จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อขนาดเล็ก เพื่อป้องกันน้ำท่วมขังในเขตพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณใกล้เคียง	- โครงการได้ดำเนินการจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันน้ำท่วมขังในเขตพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียงที่จำเป็น	-	ภาพที่ 2.2-7	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
7.8 จัดให้มีห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะให้เพียงพอต่อจำนวนคนงาน (1 ห้องต่อคนงาน 15 คน) และห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติอย่างน้อย 50 เมตร	- โครงการได้มีการจัดสร้างห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะที่เพียงพอต่อจำนวนคนงานและเจ้าหน้าที่ของโครงการ และให้ตั้งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติไม่น้อยกว่า 50 เมตร	-	ภาพที่ 2.2-26	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
7.9 ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้ลงในคลองและลำน้ำสาธารณะ โดยจัดให้มีภาชนะรวบรวมขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอ และประสานงานกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่นมาเก็บขนไปกำจัดอย่างถูกวิธี	- ภายในพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงาน โครงการได้จัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอย ตลอดจนได้ประสานหน่วยงานราชการท้องถิ่นให้เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยของโครงการไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-23 ภาพที่ 2.2-27 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-14	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
7.10 ห้ามระบายน้ำเสียออกจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำต่างๆ โดยเด็ดขาด รวมทั้งต้องมีการจัดสร้างระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป สำหรับรองรับคนงานอย่างเพียงพอ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดหาระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับรองรับน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากคนงานให้เพียงพอ และได้กำกับดูแลไม่ให้มีการระบายน้ำเสียออกจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำโดยเด็ดขาด	-	ภาพที่ 2.2-28	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
7.11 ห้องครัวและลานซักล้างในแคมป์ก่อสร้าง และที่พักคนงานต้องจัดให้มีบ่อดักไขมัน โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดให้ระบายลงสู่ลานซึม ซึ่งจัดไว้ในพื้นที่ที่ห่างจากแหล่งน้ำไม่ให้ระบายลงสู่แหล่งน้ำโดยตรง เพื่อป้องกันการปนเปื้อนที่อาจเป็นปัญหาต่อคุณภาพน้ำ	- น้ำจากห้องครัวและลานซักล้างบริเวณบ้านพักคนงาน ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีภาชนะสำหรับการรวบรวมไขมันและระบายลงสู่บ่อพักน้ำซึ่งตั้งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร และไม่มีการเชื่อมต่อกับแหล่งน้ำผิวดิน เพื่อป้องกันการปนเปื้อนที่อาจเป็นปัญหาต่อคุณภาพน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-29	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
7.12 จัดให้มีรั้วระบายน้ำล้อมรอบพื้นที่ส่วนที่เป็นโรง ซ่อมบำรุงในแคมป์ก่อสร้าง พร้อมบ่อดักไขมันและ น้ำมัน เพื่อรองรับน้ำฝนที่ปนเปื้อนคราบไขมันจาก โรงซ่อมบำรุงก่อนระบายออกสู่ภายนอก	- โครงการได้มีการจัดทำเป็นพื้นคอนกรีตสำหรับ จัดเก็บเก็บน้ำมัน/วัสดุปนเปื้อนน้ำมัน เพื่อป้องกัน การรั่วไหลออกสู่ภายนอก	-	ภาพที่ 2.2-24 ภาพที่ 2.2-25	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
7.13 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหมั่นตรวจตราบ่อดักไขมัน และน้ำมันในที่ต่างๆ ก่อนส่งไปให้บริษัทที่ได้รับ อนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมมารับไปกำจัด	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้มีการจัดทำ พื้นที่สำหรับการปฏิบัติงานที่อาจเกิดการรั่วไหลของ น้ำมัน และพื้นที่จัดเก็บน้ำมัน/วัสดุปนเปื้อนน้ำมัน เป็นพื้นคอนกรีตโดยรอบ เพื่อป้องกันการรั่วไหล ออกสู่ภายนอก ทั้งนี้ น้ำมันและวัสดุปนเปื้อนต่างๆ จะถูกเก็บรวบรวมไว้ในภาชนะและพื้นที่เฉพาะก่อน ส่งไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล	-	ภาพที่ 2.2-24 ภาพที่ 2.2-25	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
8. อุทกวิทยาและการระบายน้ำ 8.1 หลีกเลี่ยงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในช่วง ฤดูฝนหรือช่วงที่มีฝนตกหนัก	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง หลีกเลี่ยงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในช่วงฤดู ฝนหรือช่วงที่มีฝนตกหนัก เพื่อลดผลกระทบด้าน อุทกวิทยาและการระบายน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8.2 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างตรวจสอบดูแล และป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดท่อดูดใต้ถนน	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตรวจสอบดูแลและป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดท่อดูดใต้ถนน	-	ภาพที่ 2.2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
8.3 เก็บกองวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งกองดินทรายในตำแหน่งที่เหมาะสมไม่กีดขวางการไหลของน้ำ และจัดให้มีร่องระบายน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ	- โครงการได้กำกับดูแลการเก็บกองวัสดุก่อสร้าง/กองดินทรายให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมไม่กีดขวางการไหลของน้ำ และจัดทำร่องระบายน้ำชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้างให้เพียงพอ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-6 ภาพที่ 2.2-7 เอกสารแนบ 2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
8.4 สร้างระบบระบายน้ำใหม่ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อบรรเทาการกีดขวางการระบายน้ำและปรับปรุงการระบายน้ำให้ดีขึ้น	- โครงการได้มีดำเนินการจัดทำทางระบบระบายน้ำชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อบรรเทาการกีดขวางการระบายน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-7	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8.5 ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และต้องไม่กีดขวางทางไหลของน้ำฝนที่ไหลบ่าบนผิวดินลงลำน้ำ	- โครงการได้กำกับดูแลการเก็บกองดินให้อยู่ในตำแหน่งที่ห่างจากแหล่งน้ำและไม่กีดขวางการไหลของน้ำฝนที่ไหลบ่าบนผิวดินลงสู่ลำน้ำ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-6 เอกสารแนบ 2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
8.6 ออกแบบระบบระบายน้ำโดยพิจารณา ค่า Safety Factor ไม่ต่ำกว่า 1.5 เท่า สำหรับสะพานข้ามลำน้ำในแนวเส้นทางช่วงที่เป็นทางวิ่งระดับดิน (At grade) ประกอบด้วย คลองระบั้ง ห้วยมวกเหล็ก ลำตะคอง ห้วยอ่างหิน และห้วยสองคอน พร้อมติดตั้งท่อเหลี่ยมขนาด 3.00x2.50 ม. ทุกระยะ 500 เมตร	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมดูแลการก่อสร้างระบบระบายน้ำสำหรับสะพานข้ามลำน้ำในแนวเส้นทางช่วงที่เป็นทางวิ่งระดับดิน (At grade)	- การกำหนดขนาดและตำแหน่งท่อเหลี่ยม (Box Culvert) เพื่อการระบายน้ำของโครงการ จะพิจารณาถึงความเหมาะสมด้านสภาพพื้นที่/ลักษณะภูมิประเทศเป็นหลัก	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6
8.7 แนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านบริเวณขอบอ่างเก็บน้ำเขื่อนลำตะคอง ต้องออกแบบตอม่อของสะพานให้มีลักษณะลู่ได้ดี เพื่อป้องกันการกีดขวางการไหลของน้ำ รวมทั้งพิจารณาเลือกกระยะห่างที่เหมาะสมระหว่างช่วงเสาหลัก (Main Span) เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการไหลตามธรรมชาติน้อยที่สุด	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบตอม่อของสะพานให้มีลักษณะลู่ได้ดี เพื่อป้องกันการกีดขวางการไหลของน้ำ และเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการไหลตามธรรมชาติน้อยที่สุด	-	-	สัญญา 3-3

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8.8 ในพื้นที่ที่มีปัญหาท่วมขังให้ชุดแนวร่องระบายน้ำใหม่ขนานไปกับแนวทางรถไฟทั้งสองด้าน หรือจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำ เพื่อเร่งระบายน้ำไปสู่ลำน้ำหรือทางน้ำธรรมชาติใกล้เคียง	- โครงการได้ดำเนินการชุดแนวร่องระบายน้ำใหม่ขนานกับแนวทางรถไฟ และจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำในบริเวณพื้นที่ที่จำเป็นสำหรับการเร่งระบายน้ำไปสู่ลำน้ำ/ทางน้ำธรรมชาติใกล้เคียงโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบจากการท่วมขังของน้ำในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ข้างเคียง	-	ภาพที่ 2.2-7 ภาพที่ 2.2-30	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ 1. นิเวศวิทยาป่าไม้ 1.1 หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องจัดประชุมชี้แจงถึงแผนการดำเนินการ ขอบเขตของพื้นที่ดำเนินการที่ต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ ขั้นตอนและวิธีการก่อสร้าง พร้อมจัดตั้งตัวแทนจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างผู้รับเหมา ก่อสร้าง กรมป่าไม้ องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสระบุรี และนครราชสีมา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	- โครงการได้ดำเนินการประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ป่าไม้ โดยมีการชี้แจงแผนการแผนการดำเนินการ ขอบเขตของพื้นที่ดำเนินการที่ต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ ตลอดจนขั้นตอนและวิธีการก่อสร้าง เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน ทั้งนี้ ในเดือนธันวาคม 2564 โครงการได้รับอนุญาตเข้าใช้พื้นที่ในเขตป่าในท้องที่จังหวัดสระบุรีเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ภายใต้หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขของกรมป่าไม้ ตลอดจนระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	-	เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.2 หน่วยงานเจ้าของโครงการประสานกรมป่าไม้ และองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ ร่วมกันพิจารณาการนำไม้ออกจากพื้นที่โครงการและพื้นที่ปลูกป่าชดเชยในพื้นที่บริเวณพื้นที่ข้างเคียง จำนวนอย่างน้อย 3 เท่าของพื้นที่ป่าไม้ที่สูญเสียไป ($605.42 \times 3 = 1,816.27$ ไร่) โดยใช้ชนิดไม้ป่าที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจ และมีความเหมาะสมกับระบบนิเวศป่าไม้แห่งนี้ โดยหน่วยงานเจ้าของโครงการจะจัดตั้งงบประมาณให้ดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ค่าใช้จ่ายในการปลูกป่า ค่าบำรุงดูแลรักษาอย่างน้อย 10 ปี มีการปลูกซ่อมบำรุงต้นไม้ที่ตายไป จัดทำรายงานประจำปีส่งสำนักงานนโยบายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อติดตามผลการดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด 	- ในเดือนธันวาคม 2564 โครงการได้รับอนุญาตเข้าใช้พื้นที่ในเขตป่าในท้องที่จังหวัดสระบุรีเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ภายใต้หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขของกรมป่าไม้ ทั้งนี้ จะมีการจัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการปลูกป่าทดแทนให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2564 ให้เสร็จสิ้นโดยเร็วต่อไป	-	เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2
1.3 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องก่อสร้างจุดตรวจการแพร่ของสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เนื่องจากเป็นจุดล่อแหลมต่อการบุกรุกป่าไม้ เช่น บริเวณป่าอู่มังคังทางรถไฟ ซึ่งจะสร้างบริเวณริมทางรถไฟของโครงการ และมอบให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดูแลรักษา	- โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า พร้อมทั้งกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษกรณีพบการฝ่าฝืนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ในโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-31 เอกสารแนบ 2-15	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.4 ในการดำเนินการก่อสร้างนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรับทราบต่อข้อกำหนดด้านทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า และสิ่งแวดล้อม ที่บังคับใช้ในพื้นที่อย่างชัดเจน เช่น ห้ามล่าสัตว์ป่าในพื้นที่ดำเนินการ ห้ามเก็บของป่าไปใช้ประโยชน์ ห้ามจุดไฟเผาป่า และห้ามตัดไม้ฟัน เป็นต้น	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้รับทราบข้อกำหนดด้านทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า และสิ่งแวดล้อม อีกทั้งได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า พร้อมทั้งกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษกรณีพบการฝ่าฝืนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ในโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-31 เอกสารแนบ 2-15	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2
1.5 ดำเนินการปลูกป่าทดแทน โดยกำหนดพื้นที่ปลูกป่าทดแทนอย่างน้อย 3 เท่า ของพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปจากการดำเนินการก่อสร้างโครงการ	- โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ทั้งนี้ ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการปลูกป่าทดแทนของพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปจากการดำเนินการก่อสร้างโครงการ	-	-	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2
2. ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ				
2.1 กิจกรรมการก่อสร้างต้องดำเนินการอยู่เฉพาะในเขตทางรถไฟของโครงการเท่านั้น	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างให้อยู่เฉพาะในเขตทางรถไฟของโครงการเท่านั้น	-	-	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3
2.2 มีการจัดพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้างโดยเฉพาะไม่ให้กีดขวางหรือมีการกองอยู่พื้นที่นอกเขตทางของโครงการ และไม่วางวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ หรือเครื่องมือต่าง ๆ กีดขวางทางน้ำ	- โครงการได้มีการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุ/อุปกรณ์/เครื่องมือที่ใช้ในการก่อสร้างไม่ให้กีดขวางทางน้ำ หรือกองเก็บนอกเขตทางของโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-5	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3
2.3 ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำต่าง ๆ โดยเฉพาะกลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	- โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำโดยเฉพาะพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	-	เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2.4 ป้องกันการบุกรุกทำลายป่าเบญจพรรณ และป่าดิบแล้ง โดยการสำรวจและตรวจสอบพื้นที่ป่าไม้บริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการอย่างสม่ำเสมอ โดยร่วมมือกับกรมป่าไม้เพื่อรักษาพื้นที่ป่าไว้	- โครงการได้ดำเนินการสำรวจและตรวจสอบพื้นที่ป่าไม้ บริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่า และได้ดำเนินการติดตั้งป้ายกฏระเบียบและบทลงโทษกรณีพบการฝ่าฝืนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ภายในโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-31 เอกสารแนบ 2-16	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2
2.5 ป้องกันการชะล้างพังทลายและการสูญเสียหน้าดินจากการตัดฟันไม้เนื่องจากกิจกรรมของโครงการ เช่น การก่อสร้างชั่วคราวเป็นต้น หรือการก่อสร้างใดๆ ของโครงการควรกระทำในฤดูแล้ง และใช้เส้นทางเดิมที่มีอยู่ให้มากที่สุด นอกจากนี้ควรหลีกเลี่ยงการสร้างเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ขึ้นใหม่ ทั้งนี้ เพื่อลดการทำลายพื้นที่ป่าไม้ใกล้เคียงและลดปัญหาการชะล้างพังทลายของดินจากการดำเนินโครงการ	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการตัดฟันไม้ในช่วงฤดูแล้ง และสร้างเส้นทางสำหรับขนส่งวัสดุอุปกรณ์เท่าที่จำเป็น เพื่อลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายและการสูญเสียหน้าดิน	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-32	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2
3. ทรัพยากรสัตว์ป่า				
3.1 กำหนดพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น เพื่อป้องกันผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่า	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่กำหนดไว้เท่าที่จำเป็น เพื่อลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่า	-	ภาพที่ 2.2-1	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2
3.2 ในการเจาะระเบิดอุโมงค์ต้องพิจารณาวิธีการเจาะระเบิดให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมเพื่อลดเสียงดังและแรงสั่นสะเทือนที่อาจส่งผลกระทบต่ออาคารชีวิต และพฤติกรรมของสัตว์ป่า	- โครงการดำเนินการเจาะระเบิดอุโมงค์ต้องพิจารณาวิธีการเจาะระเบิดให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมเพื่อลดเสียงดังและแรงสั่นสะเทือนที่อาจส่งผลกระทบต่ออาคารชีวิต และพฤติกรรมของสัตว์ป่า	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-10	สัญญา 3-2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.3 การดำเนินการก่อสร้างจะต้องตัดต้นไม้ออกเท่าที่มีความจำเป็นในการก่อสร้างเท่านั้น ห้ามมิให้ตัดต้นไม้นอกเขตโครงการโดยเด็ดขาด	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตัดพื้ต้นไม้มาก่อนที่จำเป็นในพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น	-	ภาพที่ 2.2-3	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
3.4 ขณะก่อสร้างหากพบสัตว์ป่าเคลื่อนที่ได้ขุดอยู่ในพื้นที่ทำการก่อสร้างให้ไล่หรือย้ายสัตว์ป่านั้นออกไปก่อน เพื่อป้องกันอันตรายแก่สัตว์ป่า	- โครงการได้มีการกำหนดมาตรการในการช่วยเหลือกรณีพบสัตว์ป่าเคลื่อนที่ได้ขุดในระหว่างการก่อสร้างเป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ในโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-31 เอกสารแนบ 2-15	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
3.5 การดำเนินการก่อสร้างควรเริ่มจากแนวกลางพื้นที่โครงการฯ ออกด้านนอก เพื่อให้สัตว์ป่ามีโอกาสหนี/อพยพเข้าไปยังพื้นที่ข้างเคียง	- โครงการได้มีการกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานก่อสร้างเริ่มจากแนวกลางพื้นที่โครงการเพื่อให้โอกาสสัตว์ป่าได้หนีหรืออพยพไปยังพื้นที่ข้างเคียง	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.6 การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไปยังพื้นที่ก่อสร้างต้องทำเฉพาะช่วงเวลา 06.00-18.00 น. เนื่องจากช่วงเวลาก่อนและหลังนี้เป็นช่วงเวลาที่สัตว์เลื้อยคลานและสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกออกหากินทำให้มีโอกาสทำอันตรายต่อสัตว์ป่า รวมถึงการเดินเท้าเข้า-ออกในพื้นที่โครงการในช่วงเวลากลางคืน ควรเว้นหรือระงับการเท้าที่จำเป็นเท่านั้น เพราะสัตว์ป่าส่วนใหญ่หากินเช้า และช่วงก่อนมีดเล็กน้อย (18.30-19.00 น.)	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงเวลาที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานในท้องที่ โดยให้หลีกเลี่ยงช่วงเวลาออกหากินของสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
3.7 การสร้างที่พักคนงานต้องอยู่นอกพื้นที่อนุรักษ์ เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่า และทำลายชีวิตสัตว์ป่าจากคนงานได้	- โครงการได้จัดสร้างบ้านพักคนงานนอกพื้นที่อนุรักษ์ เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่า	-	ภาพที่ 2.2-33	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
3.8 ห้ามคนงานหรือเจ้าหน้าที่เข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ห้ามล่าสัตว์ป่าอย่างเด็ดขาด หรือทำลายแหล่งที่อยู่อาศัย และหากพบเห็นสัตว์ป่าต้องไล่หรือจับสัตว์ป่า ย้ายไปอยู่ยังที่ปลอดภัยบริเวณใกล้เคียงโครงการ	- โครงการได้มีการกำหนดมาตรการช่วยเหลือสัตว์ป่า และห้ามล่าสัตว์ป่าหรือทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยเป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ในโครงการอย่างเคร่งครัด	-	ภาพที่ 2.2-31 เอกสารแนบ 2-15	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.9 หากมีการระเบิดเพื่อทำอุโมงค์ควรดำเนินการในช่วงกลางวัน เพื่อให้สัตว์ป่าได้เคลื่อนย้ายจากการดำเนินการได้ เนื่องจากเป็นเวลาที่สัตว์ป่าดำเนินกิจกรรมประจำวัน	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินกิจกรรมระเบิดเพื่อก่อสร้างอุโมงค์ตามแผนงานที่ได้รับอนุมัติ เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดต่อสัตว์ป่าในการดำเนินชีวิตประจำวัน	-	-	สัญญา 3-2
3.10 มีมาตรการในการป้องกันการล่าสัตว์ของพนักงานและคนงาน โดยต้องปฏิบัติตาม พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 อย่างเคร่งครัด และมีบทลงโทษที่รุนแรงแก่ผู้ที่ฝ่าฝืน	- โครงการได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า พร้อมทั้งกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษกรณีพบการฝ่าฝืนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ภายในโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-31 เอกสารแนบ 2-15	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 1. การคมนาคมขนส่ง 1.1 จัดระบบจราจรและเครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถได้รู้ถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงของถนนเนื่องจากการก่อสร้าง โดยใช้ป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เป็นสัญญาณเตือนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง โดยแยกพื้นที่ออกเป็น 4 ส่วนคือ <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่การเตือนล่วงหน้า (Advanced Warning Area) พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง (Transition Area) พื้นที่ปฏิบัติงาน (Activity Area) 	- โครงการได้มีการจัดระบบจราจรและติดตั้งเครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถได้รู้ถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงของถนนเนื่องจากการก่อสร้าง โดยใช้ป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เป็นสัญญาณเตือนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-34 เอกสารแนบ 2-17	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง (Termination Area) <p>สำหรับพื้นที่การเตือนล่วงหน้าและพื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลงจะเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญในการที่จะบอกให้ผู้สัญจรรับทราบเหตุการณ์ ที่ผิดปกติ ข้างหน้าช่วยให้ผู้ขับขี่ระมัดระวังและสามารถตัดสินใจในการเปลี่ยนช่องจราจรได้ ส่วนระยะป้ายต่างๆ ความยาวช่วงการเปลี่ยนแปลง จะขึ้นอยู่กับความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะในเส้นทางนั้นๆ ความกว้างของพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ขึ้นกับปริมาณการจราจรต่อความจุของช่วงถนนนั้นๆ และต้องมีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรไฟกระพริบและแสงสว่าง ให้ได้มาตรฐาน รวมถึงต้องมีป้ายประชาสัมพันธ์ที่ใช้เตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างซึ่งต้องติดตั้งที่ทางแยกเป็นช่วงๆ อย่างน้อย 2 ทางแยกก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง</p>				
1.2 ตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีการก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น	- โครงการได้กำหนดตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรที่ระยะประมาณ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีการก่อสร้างอยู่ข้างหน้า	-	ภาพที่ 2.2-34 ภาพที่ 2.2-35 เอกสารแนบ 2-17	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<ul style="list-style-type: none"> ■ ที่ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจร ■ ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อให้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่า ข้างหน้ามีการลดช่องจราจร และต้องขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนดก่อสร้าง ต้องติดป้ายเตือนลดความเร็วที่ระยะ 100 และ 50 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่นำทาง และป้ายระวังคนงาน เพื่อให้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าต้องขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน ■ ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายนำทางจราจร พร้อมทั้งไฟกระพริบซึ่งจัดวางให้ห่างกันดวงละ 3 เมตร ตลอดเขตแนวพื้นที่ก่อสร้าง และกรวยวางไว้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตร ตลอดแนวลดช่องจราจร ■ แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งต้องติดตั้งตลอดแนวเขตก่อสร้างเส้นทางรถไฟ 				

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>■ ที่ ระยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้างและกรวย เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>1.3 นอกจากนี้ เมื่อมีโครงการก่อสร้างตัดผ่านถนนสายต่าง ๆ ต้องมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการจราจรหรือพยายามลดผลกระทบให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด ได้แก่</p> <p>■ การจัดการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจำเป็นต้องมีการติดตั้งแผงกั้น กรวย ถังกลม เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ป้ายจราจร แสงสว่างและไฟกระพริบ สัญญาณธง และป้ายจราจรแขวนสูง เพื่อใช้ในการเตือนการเบี่ยงช่องจราจรและปิดกั้นการจราจรขณะเข้าและออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและลดความสับสนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ขณะผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องมีการจัดให้มีระยะที่สอบเข้าอย่างเพียงพอ ความยาวระหว่าง 150-40 เมตร ขึ้นอยู่กับความเร็วในการขับขี่ เพื่อให้การจราจรผ่านบริเวณดังกล่าวได้โดยสะดวก ไม่ติดขัดและไม่เกิดอุบัติเหตุ</p>	<p>- โครงการได้วางแผนและประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เพื่อหารือและกำหนดมาตรการลดผลกระทบจากการก่อสร้างตัดผ่านถนนสายต่าง ๆ ให้ต่ำที่สุด อาทิ การติดตั้งแผงกั้น กรวย ป้ายจราจร แสงสว่าง เพื่อใช้ในการเตือนการเบี่ยงช่องจราจรและปิดกั้นการจราจร การติดป้ายแนะนำเส้นทางลัด เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดบริเวณจุดก่อสร้าง เป็นต้น</p>	-	<p>ภาพที่ 2.2-35 ภาพที่ 2.2-34 ภาพที่ 2.2-25 เอกสารแนบ 2-17 เอกสารแนบ 2-18</p>	<p>สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6</p>

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ต้องจัดให้มีช่องทางการจราจรในถนนสายหลักอย่างน้อย 2 ช่องทางจราจรในแต่ละ 2 ทิศทางในช่วงพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องเสนอขออนุมัติจากหน่วยงานเจ้าของโครงการ เพื่อพิจารณาประสานงานให้มีการปิดการจราจรในช่องจราจรที่ต้องดำเนินงานก่อสร้างเป็นการชั่วคราวเท่าที่จำเป็น ▪ แนะนำเส้นทางลัด เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดบริเวณจุดก่อสร้าง โดยผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้างเพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างก่อนเสนอให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำไปปฏิบัติจริงไม่น้อยกว่า 30 วัน ต้องมีการนัดประชุมเพื่อขอคำปรึกษากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจรท้องถิ่น แขวงทางหลวงฯ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่างๆ ▪ ต้องทำการขุดเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด ด้วยวิธีการก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อจราจรน้อยที่สุด 				

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.4 จัดหาอุปกรณ์แมงกานีส ผ่าใบหรืออื่นๆ มาปิดกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ไปรบกวนประชาชนที่พักอาศัย และใช้เส้นทางนั้น รวมถึงต้องทำความสะอาดล้อรถยนต์ทุกคันที่เข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการติดตั้งผ้าใบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่พบฝุ่นละออง เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองไปยังพื้นที่ข้างเคียง ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-36 เอกสารแนบ 2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.5 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งสถานที่ผลิต วิธีการขนส่งขนย้ายและจัดเก็บกองชิ้นส่วนสะพาน รวมถึงสถานที่ทิ้งเศษวัสดุ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และขอความเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินการ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อ การจราจรและก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนน้อยที่สุด	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาของโครงการแจ้งสถานที่ผลิต วิธีการขนส่งขนย้ายและจัดเก็บกองชิ้นส่วนสะพานรวมถึงสถานที่ทิ้งเศษวัสดุ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบก่อนดำเนินการ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อ การจราจรและก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนน้อยที่สุด	-	ภาพที่ 2.2-37 เอกสารแนบ 2-18	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.6 เส้นทางต่างๆ ที่สามารถใช้เป็นทางลัดทางเลี้ยว ต้องมีการปรับปรุงให้สามารถใช้งานได้อย่างดี และต้องบังคับไม่ให้มีการจอดรถภายในเส้นทางดังกล่าวนี้ด้วย	- กรณีที่มีการใช้เส้นทางต่างๆ ในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ โครงการได้มีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปรับปรุงให้สามารถใช้งานได้อย่างดี และไม่ให้มีการจอดรถกีดขวางเส้นทางดังกล่าว ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-38 เอกสารแนบ 2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.7 ต้องมีศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงาน ตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ ก่อสร้างรวมถึงประชาสัมพันธ์เรื่องทางลัดทาง เลี่ยง วันและเวลาการปิดถนนในเวลากลางคืน และต้องจัดให้มีหัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจ และสั่งการได้อยู่ในพื้นที่	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์และ ประสานงานกับตำรวจจราจรและหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-2 ภาพที่ 2.2-39 เอกสารแนบ 2-18	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.8 ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เพื่อแสดงการเตือน ล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งควรติดตั้ง ที่ทางแยกต่าง ๆ เป็นช่วง ๆ อย่างน้อย 2 ทาง แยก ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง	- โครงการได้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อ ประชาชนผู้ใช้เส้นทางสัญจรได้ทราบล่วงหน้าก่อน เข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-40	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.9 เพื่อช่องจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (Reversible Lanes) ทั้งเข้าและเย็น ในทิศทางที่มีการจราจร มากกว่าในทิศทางตรงกันข้าม และต้องเพิ่มช่อง จราจรในชั่วโมงเร่งด่วนให้สัมพันธ์กับความ ต้องการในการเดินทาง	- กรณีที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในชั่วโมงเร่งด่วน โครงการจะดำเนินการเพิ่มช่องจราจร เพื่อให้มีความ สอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ เส้นทาง	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.10 ดำเนินการคืนสภาพพื้นผิวจราจรทันทีเมื่อมีการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยต้องขออนุมัติจากหน่วยงานเจ้าของโครงการเพื่อกำหนดวันและเวลา ซึ่งควรดำเนินการล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน	- ปัจจุบันโครงการยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ ทั้งนี้ มีบางพื้นที่ที่อยู่ระหว่างดำเนินการคืนสภาพผิวจราจร	-	ภาพที่ 2.2-51	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.11 วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ก่อสร้างของโครงการเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจรและประสานงานอย่างใกล้ชิดกับกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อกำหนดการวางระเบียบการใช้รถใช้ถนนให้เหมาะสมบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	- โครงการได้มีการวางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ก่อสร้างของโครงการ โดยการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร	-	ภาพที่ 2.2-39 เอกสารแนบ 2-17 เอกสารแนบ 2-18	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.12 ผู้รับเหมาจะต้องทำทางเบี่ยงชั่วคราวระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ (ทางรถไฟกับทางรถยนต์) เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถสัญจรไปมาได้ตามเดิมระหว่างการก่อสร้างตัดผ่านจุดตัดดังกล่าว จนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ	- โครงการได้จัดให้มีทางเบี่ยงชั่วคราวระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ (ทางรถไฟกับทางรถยนต์) และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนให้ทราบอย่างทั่วถึง เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถสัญจรไปมาได้ตามเดิมระหว่างการก่อสร้างตัดผ่านจุดตัดดังกล่าว	-	ภาพที่ 2.2-2 ภาพที่ 2.2-41 เอกสารแนบ 2-17	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.13 ต้องควบคุมความเร็วของรถที่เข้าออกพื้นที่โครงการอยู่ในพิกัดที่กฎหมายกำหนด และควบคุมพนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎระเบียบการขับข้อย่างเคร่งครัด	- โครงการได้มีการกำกับดูแลและตรวจสอบพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบการขับข้อย่างเคร่งครัด และได้มีการติดตั้งป้ายเตือน/จำกัดความเร็วในบริเวณพื้นที่โครงการ	-	ภาพที่ 2.2-35 เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.14 กรณีถนนชำรุดเนื่องจากการสัญจรไปมาและการขนส่งวัสดุ ทางโครงการฯ ต้องปรับปรุงซ่อมแซมพื้นผิวถนนกลับมาใช้งานได้ปกติ พร้อมทั้งควบคุมน้ำหนักการบรรทุกให้อยู่ในพิกัดที่กฎหมายกำหนด	- โครงการได้มีการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมพื้นผิวถนนกลับมาพร้อมใช้งานได้ดี กรณีถนนชำรุดเนื่องจากการสัญจรไปมาและการขนส่งวัสดุของโครงการ และมีการควบคุมน้ำหนักการบรรทุกให้อยู่ในพิกัดที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-38 เอกสารแนบ 2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
2. การใช้ที่ดินและผังเมือง 2.1 วางแผนจัดเตรียมพื้นที่สีเขียวโดยการปลูกต้นไม้หรือสวนหย่อมต้นไม้สองข้างทางเพื่อใช้เป็นแนวกันเสียง ฝุ่นละออง และบดบังทัศนียภาพบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (Buffer Zone)	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ ออกแบบและวางแผนการจัดพื้นที่สีเขียว/จัดภูมิทัศน์	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2.2 จำกัดความกว้างของเขตทางที่ทำการก่อสร้างเท่าที่จำเป็น โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่จะมีการเวนคืนที่ดิน เพื่อลดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืน	- โครงการได้จำกัดและกำกับดูแลความกว้างของเขตทางที่ทำการก่อสร้างเท่าที่จำเป็น	- กระบวนการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนของโครงการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ	-	สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
2.3 ใช้พื้นที่ในเขตทางเพื่อเป็นกองเก็บวัสดุก่อสร้างและสำนักงานภาคสนาม เพื่อป้องกันการรบกวนพื้นที่การใช้ที่ดินด้านต่าง ๆ บริเวณที่ติดกับแนวเขตทางน้อยที่สุด	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการใช้พื้นที่เฉพาะในเขตทางของโครงการสำหรับกองเก็บวัสดุก่อสร้างและตั้งสำนักงานภาคสนาม เพื่อลดการรบกวนการใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่ติดกับแนวเขตทางโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-5 ภาพที่ 2.2-42	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
3. การทำเหมืองแร่ <u>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</u>				
3.1 องค์ประกอบและโครงสร้างทางวิ่งของโครงการต้องออกแบบให้สามารถมีความแข็งแรงและสามารถรองรับแรงสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการทำเหมืองแร่ในบริเวณใกล้เคียง	- ยังไม่พบการดำเนินงานก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-2
3.2 ประสานงานการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ของผู้ประกอบการ โดยกำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการรื้อย้ายและติดตั้งระบบสาธารณูปโภครวมอยู่ในค่าก่อสร้างโครงการ	- ยังไม่พบการดำเนินงานก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.3 หากผู้ประกอบการเหมืองแร่ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการและต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และเอกสารอื่นๆ กรณีขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหน่วยงานเจ้าของโครงการต้องผนวกค่าใช้จ่ายดังกล่าวไว้ในค่าชดเชยสำหรับผู้ประกอบการเหมืองแร่ โดยกำหนดค่าใช้จ่ายในการจัดทำรายงานฯ ฉบับดังกล่าวไม่เกินรายละเอียด 5 ล้านบาท	- ยังไม่พบการดำเนินงานก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-2
3.4 ประสานงานกับผู้ประกอบการเหมืองแร่ เพื่อแจ้งแผนก่อสร้างโครงการอย่างน้อย 60 วัน ก่อนดำเนินการก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนกิจกรรมและแผนการดำเนินงานหน้าเหมือง กรณีที่แนวเส้นทางโครงการฯ ตัดผ่าน	- ยังไม่พบการดำเนินงานก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-2
3.5 ให้องค์กรเจ้าของโครงการประสานกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่จัดตั้งคณะกรรมการร่วมเพื่อพิจารณาแนวทางการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประกอบการเหมืองแร่ที่ได้รับผลกระทบต่อพื้นที่ประทานบัตรและพื้นที่ประกอบกิจการเหมืองแร่ โดยต้องสอดคล้องกับพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2560 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และในกรณีที่มีการทำเหมืองอยู่บางบริเวณ ต้องดำเนินการกันเขตพื้นที่และจัดผังพื้นที่ใหม่สำหรับบางเหมืองที่มีการระเบิดชัดเจน	- ยังไม่พบการดำเนินงานก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.6 หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องแสดงตำแหน่งของโครงสร้างทางรถไฟให้กับผู้ประกอบการเหมืองแร่พิจารณาอย่างน้อย 30 วัน ก่อนการก่อสร้างโครงการฯ เพื่อพิจารณารายละเอียดกิจกรรมและกำหนดของเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน	- ยังไม่พบการดำเนินงานก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-2
<u>ระยะก่อสร้าง</u> 3.7 พื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่ ต้องกำหนดแนวเขตปลอดภัย (Safety Zone) ไว้ที่ระยะห่างข้างละ 110 เมตร จากขอบด้านนอกของโครงสร้างทางรถไฟ ทั้งนี้ต้องแสดงแนวเขตหรือทำสัญลักษณ์ และมีการตรวจสอบแนวเขตหรือสัญลักษณ์ดังกล่าวว่ายังอยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ชัดเจนตลอดระยะก่อสร้าง	- ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 ยังไม่พบการดำเนินงานก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-2
3.8 กรณีที่ต้องมีการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างทดแทนเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ เช่น สะพานรถยนต์ สะพานกลับรถ ฯลฯ ต้องรวมเป็นค่าใช้จ่ายของโครงการ ทั้งนี้หากมีข้อร้องเรียนใดๆ ที่เป็นผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายและต้องแก้ไขให้แล้วเสร็จภายใน 15 วัน หลังจากได้รับทราบข้อร้องเรียนแล้ว	- ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 ยังไม่พบการดำเนินงานก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-2

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.9 ในการก่อสร้างโครงสร้างรถไฟยกระดับต้องติดตั้งตาข่าย/ผ้าใบป้องกันเศษวัสดุตกหล่นลงด้านล่าง	- ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 ยังไม่พบการดำเนินงานก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-2
3.10 หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางเข้า-ออกของพนักงานและเส้นทางขนส่งวัสดุหินเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินกิจกรรมได้ตามปกติ	- ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 ยังไม่พบการดำเนินงานก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-2
มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 1. สภาพเศรษฐกิจและสังคม <u>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1.1 มีการประชาสัมพันธ์แจ้งข้อมูลข่าวสารโครงการ รวมทั้งข้อมูลความรู้ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบทางบวกและทางลบจากโครงการรถไฟความเร็วสูง ทั้งของโครงการเองและของต่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนท้องถิ่นได้รับทราบข้อมูลข่าวสารต่างๆ และมีความรู้ความเข้าใจและมีความพร้อมกับความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยในส่วนของข้อมูลรายละเอียดโครงการนั้น ให้จัดทำเป็นเอกสารเผยแพร่ให้ชุมชนหรือประชาชนที่อยู่อาศัยใกล้เคียงกับโครงการฯ ได้รับทราบ หรืออาจประชาสัมพันธ์ผ่านผู้นำชุมชนเพื่อให้เผยแพร่ต่อไปยังประชาชนได้รับทราบต่อไป โดยต้องประสานงานกับผู้นำท้องถิ่นอย่างใกล้ชิด	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่/หน่วยประชาสัมพันธ์ของโครงการ ในการแจ้งรายละเอียดและข้อมูลการดำเนินโครงการ เพื่อให้ประชาชน ผู้นำท้องถิ่น ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการในตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-2 ภาพที่ 2.2-16 ภาพที่ 2.2-40 เอกสารแนบ 2-18 เอกสารแนบ 2-20	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.2 จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย พื้นที่ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมา ก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานก่อสร้าง สามารถเห็นได้ชัดเจน โดยติดตั้งก่อนเริ่มการก่อสร้าง ในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดการก่อสร้างโครงการ โดยทางโครงการฯ ต้องดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีไปจนถึงสิ้นสุดระยะก่อสร้างโครงการ	- โครงการได้ดำเนินการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ที่มีการระบุรายละเอียดโครงการตามจุดต่างๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และดูแลให้อยู่ในสภาพดี	-	ภาพที่ 2.2-40	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.3 ผู้รับเหมาจัดทำแผนประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการก่อนการก่อสร้าง โดยแผนต้องมีเนื้อหาประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์โครงการ สาระสำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งให้มีรายละเอียดของศูนย์รับเรื่องร้องเรียน โดยต้องจัดทำอย่างน้อย 3,000 ชุด เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชนที่พักอาศัยตามแนวเส้นทาง ร้านค้าริมทาง และผู้ใช้เส้นทาง	- โครงการได้ดำเนินการจัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการในระยะก่อสร้างสำหรับแจกจ่ายให้ประชาชนที่พักอาศัยตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ	-	เอกสารแนบ 2-21	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.4 ก่อนเปิดพื้นที่ก่อสร้างกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างแจ้งกับประชาชนที่มีบ้านเรือนอยู่ในแนวพื้นที่ก่อสร้างโยกย้ายออกไป โดยแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 60 วัน โดยทำผ่านทางผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก่อน กรณีผู้ได้รับผลกระทบมีข้อสงสัยให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเข้าไปชี้แจงด้วยตัวเอง	- โครงการได้มีการดำเนินงานประชาสัมพันธ์/แจ้งแผนการดำเนินงานให้ประชาชนที่มีบ้านเรือนอยู่ติดกับแนวพื้นที่ก่อสร้างได้ทราบล่วงหน้า ก่อนดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างโครงการ กรณีผู้ได้รับผลกระทบมีข้อสงสัยให้โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปชี้แจงข้อสงสัยดังกล่าว	-	ภาพที่ 2.2-2	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.5 กรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย 7 วัน และติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ใช้เส้นทางร่วมกันได้รับความเดือดร้อน	- โครงการได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์/แจ้งแผนการดำเนินงานให้ประชาชนที่อยู่ติดกับแนวพื้นที่ก่อสร้างได้ทราบล่วงหน้า กรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมและติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ใช้เส้นทางร่วมกันได้รับความเดือดร้อน	-	ภาพที่ 2.2-2 ภาพที่ 2.2-41 เอกสารแนบ 2-17	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.6 ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ แห่ง ที่สำนักงานก่อสร้างภาคสนาม 1 พร้อมติดตั้งบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ และกล่องรับเรื่องราวร้องเรียนไว้ในศูนย์ฯ เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้วให้ศึกษาปัญหาดังกล่าว แล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบทุกสัปดาห์	- โครงการได้จัดให้มีระบบการรับเรื่องร้องเรียนในรูปแบบของศูนย์รับเรื่องร้องเรียน ช่องทางการติดต่อศูนย์รับเรื่องร้องเรียน ไว้ในบริเวณชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อติดตามตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินโครงการ โดยเรื่องร้องเรียน/ข้อเสนอนี้เกิดขึ้นในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการได้มีการบันทึก ตรวจสอบ ทำการแก้ไข และรายงานให้ส่วนที่เกี่ยวข้องได้รับทราบเป็นที่เรียบร้อยแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-16 ภาพที่ 2.2-40 เอกสารแนบ 2-6 เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.7 ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคมและความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินทั้งหมด รวมทั้งครัวเรือนและผู้นำชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง โดยดำเนินการในช่วงก่อสร้างเพื่อรับทราบปัญหาข้อวิตกกังวล และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการฯ ซึ่งจะ เป็นข้อมูลให้โครงการฯได้ใช้ประกอบการพิจารณาหาทางป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างรวดเร็ว และสอดคล้องกับปัญหาและความต้องการของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการฯ เป็นประโยชน์กับประชาชนในชุมชนท้องถิ่นจะต้องมีมาตรการส่งเสริมและเตรียมความพร้อมของชุมชนในรูปแบบต่างๆ เช่น จัดเตรียมพื้นที่บริเวณย่านสถานีให้เป็นสถานที่จำหน่ายสินค้าชุมชน รวมทั้งประสานงานหน่วยงานองค์กร สถาบันการศึกษา และชุมชนท้องถิ่นในการเตรียมความพร้อมและเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่เอื้อประโยชน์ต่อชุมชนท้องถิ่น	- โครงการได้มีการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจสังคม โดยรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง เพื่อรับทราบปัญหาข้อวิตกกังวล/ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ แล้วนำมาเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาหาทางป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้เหมาะสมและสอดคล้องกับปัญหาและความต้องการของประชาชน	-	ภาพที่ 2.2-2 ภาพที่ 2.2-43	สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.8 กำหนดเป็นเงื่อนไขให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจ้างบุคลากรและคนงานที่เป็นคนงานในท้องถิ่นด้วย	- รฟท. ได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างพิจารณาจัดจ้างบุคลากรและคนงานที่เป็นคนท้องถิ่นที่มีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดของบริษัท เพื่อให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่	-	ภาพที่ 2.2-44	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.9 กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยโดยการจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรตลอดเวลา ทั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัย โดยการจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน	-	ภาพที่ 2.2-45 เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.10 ปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้าง อย่างเคร่งครัดโดยเฉพาะด้านเสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน การจราจร และการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะด้านเสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน การจราจร การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามที่มาตรการกำหนด หรือได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากหน่วยงาน/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็วเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-6	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.11 ประสานกับหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบ เพื่อร่วมมือกันในการกำหนดแผนงานและตำแหน่งของการสร้างทดแทนสาธารณูปโภคที่ได้รับผลกระทบ ควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด และปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะเมื่อการก่อสร้างผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- โครงการได้มีการดำเนินงานประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมมือกันในการกำหนดแผนงานและตำแหน่งของการสร้างทดแทนสาธารณูปโภคที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อการก่อสร้างผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	ภาพที่ 2.2-39 เอกสารแนบ 2-18	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.12 ประสานงานอย่างใกล้ชิดกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรในพื้นที่ เช่น สถานีตำรวจ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เพื่อกำหนดการวางระเบียบการใช้รถใช้ถนนให้เหมาะสมในช่วงที่มีการก่อสร้าง	- โครงการได้มีการดำเนินงานประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรในพื้นที่ เพื่อกำหนดและการวางระเบียบการใช้รถใช้ถนนให้เหมาะสมในช่วงที่มีการก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-39 เอกสารแนบ 2-18	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.13 จัดให้มีช่องทางในการรับทราบข้อมูล ปัญหา ข้อวิตกกังวล ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะของชุมชนท้องถิ่นในลักษณะของการสื่อสาร 2 ทางผ่านกระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชน และสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคม-ความคิดเห็นของประชาชน รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่ของโครงการในการตอบข้อสงสัยและให้คำแนะนำแก่คนในพื้นที่ได้	- โครงการจัดให้มีช่องทางในการรับข้อมูลปัญหา/ ข้อวิตกกังวล/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะของชุมชนผ่านกระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน และแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ฯ เพื่อทำหน้าที่ตอบข้อสงสัยและให้คำแนะนำแก่คนในพื้นที่ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง และจัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) ลงพื้นที่สำรวจด้านเศรษฐกิจสังคม-ความคิดเห็นของประชาชน	-	ภาพที่ 2.2-16 ภาพที่ 2.2-43 ภาพที่ 2.2-46 เอกสารแนบ 2-6 เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.14 จัดให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในทุกขั้นตอนของพัฒนาโครงการ ทั้งในระยเตรียมการก่อสร้าง/ก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้างของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหา ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของชุมชน รวมทั้งในการวางแผนและพัฒนาเมืองใหม่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง	- รฟท. ได้บริหารและดำเนินงานโครงการโดยจัดให้มีกระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชนในทุกขั้นตอนของพัฒนาโครงการ ทั้งในระยเตรียมการก่อสร้าง/ก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้างของโครงการ เพื่อรับฟังปัญหา ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของชุมชน รวมทั้งในการวางแผนและพัฒนาเมืองใหม่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง	-	ภาพที่ 2.2-46	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.15 การรณรงค์และเสนอความคิดเห็นจากสาธารณชนเกี่ยวกับโครงการฯ ต้องได้รับพิจารณาอย่างจริงจัง และดำเนินการโดยเร็ว	- โครงการได้มีการบันทึก ตรวจสอบ ทำการแก้ไข ร้องเรียน/ข้อคิดเห็นของสาธารณชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการโดยเร็วและจริงจัง	-	เอกสารแนบ 2-6	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.16 ประสาน/พบปะหารือกับผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างสัมพันธ์อันดีกับชุมชน และรับทราบปัญหาของชุมชนโดยตรง	- โครงการได้มีการดำเนินงานประสานกับหน่วยงานหน่วยงานท้องถิ่น หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมมือกันในการกำหนดแผนงานดำเนินกิจกรรมของโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อการก่อสร้างผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	ภาพที่ 2.2-38 เอกสารแนบ 2-18	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.17 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมคนงานก่อสร้างอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ พร้อมกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจนและเด็ดขาดกรณีมีการกระทำความผิดหรือฝ่าฝืนข้อบังคับที่กำหนดไว้ เพื่อป้องกันไม่ให้คนงานของโครงการสร้างความเดือดร้อนแก่ชุมชน	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีมาตรการควบคุมคนงานอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ พร้อมกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจนและเด็ดขาดกรณีในกรณีที่พบการกระทำความผิดหรือฝ่าฝืนข้อบังคับที่กำหนดไว้ เพื่อป้องกันไม่ให้คนงานของโครงการสร้างความเดือดร้อนแก่ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
1.18 จัดตั้งศูนย์/เจ้าหน้าที่เพื่อดูแลการก่อสร้างและรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งให้ความเอาใจใส่และเร่งแก้ปัญหาความเดือดร้อนดังกล่าวโดยเร็ว ในการนี้ ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างรับผิดชอบจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนดังกล่าว ที่สำนักงานก่อสร้างภาคสนาม พร้อมติดตั้งบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ และกล่องรับเรื่องราวร้องเรียนไว้ที่ศูนย์ฯ เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้วให้ศึกษาปัญหาดังกล่าว แล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบทุกสัปดาห์	- โครงการได้จัดให้มีระบบการรับเรื่องร้องเรียนในรูปแบบของศูนย์รับเรื่องร้องเรียน เพื่อติดตามตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินโครงการ พร้อมทั้งได้มีประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อศูนย์รับเรื่องร้องเรียนไว้ในบริเวณชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โดยเรื่องร้องเรียน/ข้อเสนอแนะเกิดขึ้นในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการได้มีการบันทึก ตรวจสอบ ทำการแก้ไข และรายงานให้ส่วนที่เกี่ยวข้องได้รับทราบเป็นที่เรียบร้อยแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-16 ภาพที่ 2.2-40 เอกสารแนบ 2-6 เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.19 จัดให้มีมาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และ โยกย้ายถิ่นฐานที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ ได้รับการ ยอมรับจากผู้ได้รับผลกระทบ	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการ ประชาสัมพันธ์และให้ความรู้กับประชาชน เพื่อชี้แจง ข้อมูลโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการเพื่อให้เกิด ความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจนตรงกัน	-	ภาพที่ 2.2-2 เอกสารแนบ 2-20	สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
2. การโยกย้ายและเวนคืน 2.1 การสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการเวนคืน ให้กับประชาชน - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำงานด้านประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้กับประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูล โครงการแผนการก่อสร้างโครงการ และ หลักเกณฑ์การจ่ายค่าชดเชยเพื่อให้เกิดความ เข้าใจที่ถูกต้องชัดเจนตรงกัน ซึ่งจะช่วย คลี่คลายปัญหาความวิตกกังวลปัญหาความ ไม่พึงพอใจ รวมถึงปัญหาความขัดแย้งและ ปฏิกิริยาที่มีต่อโครงการ	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการ ประชาสัมพันธ์และให้ความรู้กับประชาชน เพื่อชี้แจง ข้อมูลโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการ	- กระบวนการออกพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะ เวนคืนของโครงการ อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	ภาพที่ 2.2-2 เอกสารแนบ 2-20	สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
2.2 การจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินในราคาที่เหมาะสมและ เป็นธรรม - การสำรวจทรัพย์สินของผู้ถูกเวนคืนต้องให้ เจ้าของกรรมสิทธิ์หรือผู้แทนรวมให้ข้อมูล และร่วมดำเนินการสำรวจทรัพย์สินของ ตนเองด้วย	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการ ประชาสัมพันธ์และให้ความรู้กับประชาชน เพื่อชี้แจง ข้อมูลโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการ	- กระบวนการออกพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะ เวนคืนของโครงการ อยู่ระหว่าง ดำเนินการ	ภาพที่ 2.2-2 เอกสารแนบ 2-20	สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<ul style="list-style-type: none"> - เจรจาและจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินที่เป็นธรรมให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบให้เสร็จสิ้นก่อนเริ่มลงมือก่อสร้าง - จ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินที่เสียหายอย่างเหมาะสมภายในเวลาเร็วและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดและครอบคลุมความเสียหายของผู้ถูกเวนคืน และประโยชน์ที่รัฐและผู้ถูกเวนคืนได้รับการใช้สอยที่ดินและทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนตามสิทธิในทรัพย์สินที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยแนวทางในการประเมินค่าทดแทน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - การจ่ายค่าทดแทนที่ดิน เจ้าของกรรมสิทธิ์ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ค่าธรรมเนียมและค่าอากรแสตมป์จากเงินที่ได้จากการถูกเวนคืนที่ดิน แต่เมื่อผู้ถูกเวนคืนจะนำเงินที่ได้ไปซื้อที่ดินก็ต้องจ่ายค่าภาษีค่าธรรมเนียมในการซื้อที่ดิน ดังนั้น เพื่อความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนที่ดิน ควรต้องจ่ายภาษีค่าธรรมเนียมในการซื้อที่ดินใหม่ให้ด้วยตามอัตราที่ 				

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>กฎหมายกำหนด ส่วนที่ดินที่ไม่มีหนังสือแสดงสิทธิ์ที่ดิน ให้ใช้หลักการประเมินค่าทดแทนเช่นเดียวกับที่ดินที่มีหนังสือแสดงสิทธิ์ที่ดิน ทั้งนี้เพราะการจ่ายค่าทดแทนที่ดินต้องการให้เจ้าของสิทธิ์ นำเงินที่ได้ไปซื้อที่ดินทดแทนที่ดินที่ถูกเวนคืน เนื่องจากที่ดินบางประเภท เช่น ที่ดิน สปก. ไม่สามารถซื้อขายได้ ดังนั้นควรจ่ายค่าทดแทนให้ ในราคาเดียวกับที่ดินซึ่งซื้อขายได้</p> <p>- การประเมินราคาค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง ให้ใช้วิธีการถอดถอนแบบประเมินราคา ณ ปีที่ทำการเวนคืนโดยให้จ่ายค่าใช้จ่ายอื่นได้แก่ ค่าแรงงานรื้อถอนอาคาร ค่าแรงงานก่อสร้างใหม่ ค่าดำเนินการ กำไรและภาษี (Factor F) ค่าออกแบบและควบคุมงาน ค่าธรรมเนียมอนุญาตปลูกสร้างอาคาร ค่าป้องกันอุบัติเหตุในการรื้อถอนอาคารและก่อสร้างอาคารใหม่ ค่าธรรมเนียมอนุญาตรื้อถอน</p>				

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>อาคารค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และวัสดุที่ยังใช้การได้ ค่าทดแทน ด้าน สาธารณูปโภค ได้แก่ ค่าธรรมเนียม รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการโยกย้าย รื้อถอน ติดตั้งใหม่ มิเตอร์ ไฟฟ้า ประปา หรือโทรศัพท์ เครื่องปรับอากาศ จานรับดาวเทียม เป็นต้น ค่าเช่าที่พักเพื่อการก่อสร้างใหม่ ค่าดินถมเพื่อปรับสภาพที่ดินของแปลงที่ดิน โดยค่าทดแทนอาคารสิ่งปลูกสร้างไม่หักค่าเสื่อมราคา</p> <p>- การประเมินค่าทดแทนต้นไม้ให้แก่เจ้าของไม้ยืนต้นโดยการจ่ายค่าทดแทน ในกรณีปลูกเพื่อการเก็บเกี่ยวผลผลิตเชิงเศรษฐกิจ : ให้กำหนดเป็นค่าต้นพันธุ์พร้อมค่าใช้จ่ายในการปลูก และโอกาสจากรายได้สุทธิที่จะได้รับจากการเก็บเกี่ยวผลผลิตในอนาคตร่วมด้วย สำหรับต้นไม้ไม้ได้ปลูกเพื่อการเก็บเกี่ยวผลผลิตเชิงเศรษฐกิจ ให้กำหนดค่าทดแทนโดยถือราคาของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์</p>				

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>ในวันที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นมีมติกำหนดราคาค่าทดแทนเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา ทั้งนี้ หากต้นทุนชนิดใดไม่มีราคาของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ให้สืบราคาซื้อขายตามท้องตลาด</p> <ul style="list-style-type: none"> - การประเมินค่าทดแทนอื่นที่ต้องสูญเสียหรือมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เพราะเป็นผู้ถูกเวนคืน เช่น ค่าสูญเสียรายได้จากการต้องหยุดประกอบกิจการ ค่าทดแทนค่าเสียหายทางจิตใจ ค่าใช้จ่ายที่ต้องไปดำเนินการต่าง ๆ เมื่อผู้ถูกเวนคืน เช่น ค่าเดินทาง ค่าจ้างที่ต้องหยุดงาน ค่าธรรมเนียมในการแบ่งแยกที่ดิน 				
<p>2.3 การช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ถูกเวนคืน</p> <ul style="list-style-type: none"> - หากเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเปิดโอกาสให้เก็บเกี่ยวผลผลิตทางการเกษตรก่อนทำการก่อสร้างโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้กับประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - กระบวนการออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนของโครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการ 	<p>ภาพที่ 2.2-2 เอกสารแนบ 2-20</p>	<p>สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6</p>

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำโครงการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนทุกเรื่องในการดำเนินงาน หากผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินทดแทนที่คณะกรรมการฯ กำหนด สามารถรับเงินไปก่อนแล้วยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน วัน นับแต่วัน 60 ได้รับหนังสือแจ้งให้ไปรับเงินค่าทดแทน				
3. การแบ่งแยก 3.1 จำกัดพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้มีการปิดถนนน้อยที่สุดและไม่กีดขวางทางเข้า-ออกชุมชนหรือถนนท้องถิ่น	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่เขตทางที่รับอนุญาต เพื่อให้มีการปิดถนนหรือกีดขวางทางเข้า-ออกของชุมชนให้น้อยที่สุด	-	ภาพที่ 2.2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
3.2 หากจำเป็นต้องปิดหรือขวางเส้นทางเข้า-ออก ต้องจัดให้มีทางเบี่ยงหรือช่องทางชั่วคราว เพื่อบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้น	- ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องปิดหรือขวางเส้นทางเข้า-ออก โครงการได้มีการดำเนินงานจัดทำทางเบี่ยงหรือช่องทางเดินรถชั่วคราวที่ปลอดภัย และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์และแจ้งแผนงานให้ทราบล่วงหน้าก่อนการดำเนินการ	-	ภาพที่ 2.2-2 ภาพที่ 2.2-41 เอกสารแนบ 2-17	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.3 ประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าและระยะเวลาสิ้นสุดการก่อสร้าง เพื่อการวางแผนการเดินทางและการใช้ถนนของประชาชน	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินงานประชาสัมพันธ์กำหนดการก่อสร้างและระยะเวลาสิ้นสุดการก่อสร้าง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการเดินทางของผู้ใช้เส้นทาง	-	ภาพที่ 2.2-2 ภาพที่ 2.2-41 เอกสารแนบ 2-17	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
3.4 ออกแบบและก่อสร้างสะพานจุดกลับรถและทางลอด ให้มีความเหมาะสมใช้สัญจรชุมชน	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างสะพานจุดกลับรถและทางลอดให้มีความเหมาะสมกับการใช้สัญจรของชุมชน	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6
3.5 รฟท. ต้องยินยอมให้วัดน้ำพุใช้พื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟที่เวนคืนไปจากวัด ส่วนที่อยู่ใต้โครงสร้างรถไฟยกระดับเพื่อการใช้ประโยชน์ของวัดได้ ภายใต้ข้อกำหนดความปลอดภัยในการเดินรถไฟ ตามหนังสือ รฟ 1./1109/2560 ลงวันที่ 23 มิถุนายน 2560	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ (ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการยังไม่มีดำเนินการดำเนินการก่อสร้างบริเวณวัดน้ำพุแต่อย่างใด)	-	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4. การสาธารณสุข/ความปลอดภัย 4.1 จัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพคนงานก่อนเข้าทำงาน เพื่อป้องกันการนำโรคติดต่อเข้ามาแพร่ระบาดในที่พักคนงานก่อสร้างและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการตรวจสอบสุขภาพคนงานก่อนเข้าทำงาน เพื่อป้องกันการนำโรคติดต่อเข้ามาแพร่ระบาดในชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง	-	เอกสารแนบ 2-22	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
4.2 ให้คนงานก่อสร้างใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น เสื้อผ้าชุดปฏิบัติงาน อุปกรณ์ป้องกันศีรษะ อุปกรณ์ป้องกันใบหน้าและดวงตา อุปกรณ์ป้องกันเท้า อุปกรณ์ป้องกันการได้ยิน เป็นต้น	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่คนงานอย่างเพียงพอและเหมาะสมต่อลักษณะงานที่ได้รับมอบหมาย	-	ภาพที่ 2.2-15	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
4.3 กำหนดให้มีวิศวกรหรือผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเป็นผู้ควบคุมและกำกับดูแลงานก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานงานก่อสร้างและความปลอดภัย	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ซึ่งมีวิศวกรและผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเป็นผู้ควบคุมและกำกับดูแลงานก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานงานก่อสร้างและความปลอดภัย	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.4 ออกกฎระเบียบห้ามคนงานก่อสร้างและพนักงานขับรถใช้ยา/สารกระตุ้น หรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงาน รวมทั้งการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการออกกฎระเบียบข้อห้ามเกี่ยวกับการใช้ยา/สารกระตุ้นหรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงานของพนักงานขับรถ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
4.5 จัดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 4 ครั้ง โดยเฉพาะในฤดูแล้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	- โครงการได้มีการดำเนินงานจัดพรมน้ำในพื้นที่ที่ถูกเปิดผิวดินและพื้นที่เก็บกองวัสดุที่มีฝุ่น เช่น กองดิน กองทราย เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	- ในพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดินเป็นบริเวณกว้าง หรือพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ประชิดชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม การฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง เป็นความถี่ที่ยังไม่เพียงพอต่อการควบคุมปริมาณฝุ่นละอองให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการรบกวนประชาชน และในบางกรณีการฉีดพรมน้ำที่มากเกินไปสามารถก่อให้เกิดผลกระทบหรือความกังวลต่อผลกระทบในด้านอื่น เช่น อุบัติเหตุจากถนนลื่น ดังนั้น การกำหนดความถี่การฉีดพรมน้ำของโครงการจึงได้มีการพิจารณาโดยคำนึงถึงลักษณะพื้นที่และความต้องการ/ความห่วงกังวลของประชาชนเป็นหลัก	ภาพที่ 2.2-13 เอกสารแนบ 2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.6 กำชับพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและกำหนดความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านบริเวณชุมชนบ้านเรือนราษฎร	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างควบคุมพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และกำหนดความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในช่วงที่ผ่านบริเวณชุมชน	-	ภาพที่ 2.2-35	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
4.7 จัดกองวัสดุก่อสร้างและเครื่องมือเครื่องจักรให้เป็นระเบียบ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเก็บกองวัสดุก่อสร้างและเครื่องมือเครื่องจักรที่ใช้ทำงานให้เป็นระเบียบ เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน	-	ภาพที่ 2.2-5	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
4.8 จัดให้มีหน่วยบริการทางการแพทย์และการสาธารณสุขพื้นฐานในพื้นที่ก่อสร้าง โดยจะต้องมีเครื่องมือปฐมพยาบาลขั้นต้นอย่างเพียงพอ รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่ที่สามารถปฐมพยาบาลขั้นต้นได้อย่างถูกต้องเพื่อให้การรักษายาบาลเบื้องต้น และป้องกันโรคต่างๆ มีการควบคุมและเฝ้าระวังโรคที่เป็นอันตรายและการแพร่ระบาดของโรคในกลุ่มคนงานก่อสร้าง เป็นต้น	- โครงการได้มีการจัดเตรียมหน่วยปฐมพยาบาลพร้อมเครื่องมือปฐมพยาบาลขั้นต้นที่สามารถให้การรักษายาบาลเบื้องต้นประจำพื้นที่ก่อสร้าง และได้มีการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานสาธารณสุขท้องถิ่นเพื่อเฝ้าระวังโรคที่เป็นอันตรายและการแพร่ระบาดของโรคในกลุ่มคนงานก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-47 ภาพที่ 2.2-48	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.9 จัดให้มียานพาหนะเพื่อใช้ในการขนย้ายผู้ป่วย หรือ ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้างไปยังสถานบริการสาธารณสุขที่อยู่ใกล้สุด	- โครงการได้จัดเตรียมยานพาหนะสำหรับการขนย้ายผู้ป่วยหรือผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้างไปยังสถานบริการสาธารณสุขที่อยู่ใกล้เคียง	-	เอกสารแนบ 2-23	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
4.10 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาน้ำดื่ม-น้ำใช้ที่สะอาด และเพียงพอความต้องการของคนงานก่อสร้าง โดยคิดปริมาณน้ำดื่มเฉลี่ยประมาณ 2 ลิตรต่อคนต่อวัน ส่วนน้ำใช้โดยเฉลี่ยประมาณ 200 ลิตรต่อคนต่อวัน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดหาน้ำสำหรับอุปโภคและบริโภคที่สะอาดและเพียงพอความต้องการของคนงานก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-49	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
4.11 จัดเตรียมห้องสุขาให้เพียงพอในที่พักคนงาน โดยจัดให้มีห้องสุขาให้เพียงพอต่อจำนวนคนงาน โดยต้องมีห้องสุขาอย่างน้อย 1 ห้องต่อคนงาน 20 คน และต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ อย่างน้อย 50 เมตร	- โครงการได้มีการจัดสร้างห้องสุขาที่ถูกต้องลักษณะที่เพียงพอต่อจำนวนคนงานและเจ้าหน้าที่ของโครงการ และให้ตั้งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติไม่น้อยกว่า 50 เมตร	-	ภาพที่ 2.2-26	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.12 จัดเตรียมถังขยะ นำไปตั้งไว้บริเวณที่พักคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมประสานงานให้รถเก็บขยะของหน่วยงานท้องถิ่นมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน เพื่อป้องกันไม่ให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของแมลงและสัตว์ ที่เป็นพาหะนำโรค ทั้งนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการเก็บรวบรวมขยะไว้ ณ บริเวณที่รถเก็บขยะสามารถเข้ามาเก็บขนได้โดยสะดวก	- ภายในพื้นที่บ้านพักคนงาน โครงการได้จัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอย ตลอดจนได้ประสานหน่วยงานราชการท้องถิ่นให้เข้ามาเก็บขยะมูลฝอยของโครงการไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-23 ภาพที่ 2.2-27 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-14	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
5. แหล่งโบราณสถาน 5.1 แจ้งให้แหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ได้แก่ วัดบ้านโดน ผาเสด็จพิก และวัดน้ำพุ ทราบถึงกำหนดการก่อสร้างโครงการและประสานงานอย่างใกล้ชิดในช่วงการก่อสร้างฐานราก	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่แจ้งแผนการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ได้แก่ ผาเสด็จพิก ให้ทราบถึงรายละเอียดการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-2	สัญญา 3-2
5.2 ในการเคลียร์พื้นที่ก่อสร้าง (Clearing) งานถมคันทาง (Embankment) ในระหว่างการทำต่อม่อ กรณีที่พบหลักฐานทางโบราณวัตถุ โบราณคดีที่อยู่ใต้ดิน ให้แจ้งหน่วยงานศิลปากรในพื้นที่ทันที	- โครงการได้มีการประสานหน่วยงานศิลปากรในพื้นที่เพื่อดำเนินการขุดสำรวจหลักฐานทางโบราณวัตถุที่อยู่ใต้ดินในบริเวณบ้านหนองเป็ดน้ำ ซึ่งอาจเป็นพื้นที่ทางโบราณคดี อย่างไรก็ตาม ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 ยังไม่พบหลักฐานทางโบราณวัตถุ โบราณคดีในพื้นที่ก่อสร้างแต่อย่างใด	-	เอกสารแนบ 2-24	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5.3 เลือกใช้วิธีก่อสร้าง เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับที่ต่ำที่สุด รวมทั้งกำหนดวิธีการก่อสร้างที่สามารถลดความสั่นสะเทือนได้ โดยเฉพาะบริเวณวัดน้ำพุ เช่น การพิจารณาใช้เสาเข็มเจาะหรือกด แทน เสาเข็มแบบตอก บริเวณที่ทำการก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟใกล้กับโบราณสถานและศาสนสถาน และการขุดร่องลึกเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน เป็นต้น	- โครงการได้มีการเลือกใช้วิธีก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับที่ต่ำ รวมทั้งกำหนดวิธีการก่อสร้างที่สามารถลดความสั่นสะเทือนได้ กิจกรรมการก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน เช่น ผาเสด็จพัก ทั้งนี้ ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 ยังไม่พบกิจกรรมก่อสร้างบริเวณวัดน้ำพุ	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
5.4 มาตรการเฉพาะที่เพื่อลดผลกระทบต่วัดน้ำพุ เช่น มาตรการดูแล ชดเชย เยียวยา เป็นต้น และประสานหน่วยงานที่กำกับดูแลวัดน้ำพุและเจ้าอาวาสเพื่อร่วมพิจารณามาตรการลดผลกระทบต่วัดน้ำพุ ตลอดจนพิจารณาแนวทางการเป็นไปได้ในการเวนคืนพื้นที่วัดน้ำพุ และย้ายพื้นที่วัดน้ำพุทั้งหมดให้อยู่ในพื้นที่ฝั่งเดียวกัน เพื่อลดการแบ่งแยกพื้นที่วัดออกเป็นสองฝั่ง	- ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 ยังไม่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถานในบริเวณดังกล่าว	-	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5.5 เลือกใช้วิธีการและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองน้อยที่สุด รวมทั้งมีมาตรการป้องกันแก้ไข และลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น การใช้น้ำรดพื้นที่ที่เกิดฝุ่นละออง การสร้างรั้วหรือแนวกำแพงป้องกันฝุ่นละอองระหว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างกับแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน และการควบคุมความเร็วของรถยนต์/รถบรรทุกในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เป็นต้น	- โครงการได้มีการเลือกใช้วิธีการและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองน้อยที่สุด รวมทั้งมีมาตรการป้องกันแก้ไขและลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น การฉีดพรมน้ำบริเวณที่เป็นฝุ่นละออง การติดตั้งผ้าใบป้องกันฝุ่นละอองระหว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างกับแหล่งศาสนสถาน และการควบคุมความเร็วของรถยนต์/รถบรรทุกในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการฯ กำหนด ได้มีการสั่งการให้ปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและ/หรือพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียง	-	ภาพที่ 2.2-13 ภาพที่ 2.2-35 ภาพที่ 2.2-36 เอกสารแนบ 1-2	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
6. ทักษะภาพ 6.1 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องใช้พื้นที่ก่อสร้างในพื้นที่ที่จำเป็นเท่านั้น พร้อมรักษาความสะอาด	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างการใช้พื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และจัดให้มีพนักงานทำความสะอาดของพื้นที่ก่อสร้างหลังปฏิบัติงานแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการฯ กำหนด ได้มีการสั่งการให้ปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและ/หรือพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียง	-	เอกสารแนบ 2-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6.2 ในการก่อสร้างต้องมีการออกแบบวางผังโดยพยายามหลีกเลี่ยงการเคลื่อนย้ายต้นไม้ใหญ่ให้น้อยที่สุด	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างหลีกเลี่ยงการเคลื่อนย้ายต้นไม้ใหญ่ให้น้อยที่สุด ในส่วนของต้นไม้ที่มีขนาดใหญ่หรือมีความสำคัญ ได้กำหนดให้มีการล้อมย้ายเพื่ออนุบาลไว้ใช้ภายในโครงการต่อไป	-	ภาพที่ 2.2-3	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
6.3 ใช้โครงสร้างกันเขตก่อสร้างที่ชัดเจน พร้อมมีป้ายแสดงเขตก่อสร้างให้ชัดเจน รูปแบบตามข้อกำหนดของพื้นที่นั้นๆ และป้ายแสดงทัศนียภาพ/ภาพจำลองของโครงการในอนาคต เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพในจุดที่มีการก่อสร้าง	- โครงการได้ดำเนินการติดตั้งป้ายเตือน และกันเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน โดยเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างประชิดกับพื้นที่ชุมชน	-	ภาพที่ 2.2-14 ภาพที่ 2.2-35	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
6.4 ลดความขัดแย้งของทัศนียภาพที่เกี่ยวข้องกับการใช้เส้น สี ขนาด และพื้นผิวในโครงการฯ ด้วยการออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสถาปัตยกรรมท้องถิ่นและสภาพแวดล้อมโดยรอบ	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างโครงการให้เหมาะสมกับสถาปัตยกรรมท้องถิ่นและสภาพแวดล้อมโดยรอบ	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6.5 จัดการเรื่องการให้แสงสว่างในพื้นที่ที่มีแสงจำกัด	- โครงการมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีแสงสว่างที่ไม่เพียงพอ และดูแลรักษาพื้นที่ก่อสร้างให้เป็นระเบียบเรียบร้อย	-	ภาพที่ 2.2-5	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
6.6 ใช้โครงสร้างเพื่อปิดบังในเขตที่ต้องการความเป็นส่วนตัว เช่น บริเวณที่โครงสร้างของโครงการมีระยะใกล้ตัวอาคาร	- ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการยังไม่มีกรดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างมีระยะใกล้ตัวอาคาร	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ครั้งที่ 4/2560 วันที่ 30 พฤศจิกายน 2560				
1. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 33/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560 อย่างเคร่งครัด	- รฟท. ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 33/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560 มากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการในด้านต่างๆ อย่างเคร่งครัด ตลอดจนได้จัดให้มีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และที่ปรึกษาบริหาร งานโครงการ (PMC) เป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของผู้รับจ้างก่อสร้างอย่างใกล้ชิด	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 1-1	สัญญา 2-1 สัญญา 3-5 สัญญา 3-4 สัญญา 3-3 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
2. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้	- รฟท. ได้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างไว้ในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้าง	-	เอกสารแนบ 1-2	-
3. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ต่อไป	- กระทรวงคมนาคม ได้นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติ ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 แล้ว	-	เอกสารแนบ 1-2	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) วันที่ 11 กรกฎาคม 2560				
<p>คณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วลงมติว่า</p> <p>อนุมัติให้เปลี่ยนชื่อโครงการ จาก “โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย-จีน ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา” เป็น “โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)”</p> <p>อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามเงื่อนไขที่สำคัญ ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางซึ่งจะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> - รฟท. ได้จัดให้มีการดำเนินงานก่อสร้างโครงการภายใต้ชื่อ “โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)” - การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในภาคสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง 	-	เอกสารแนบ 1-2	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงานปรมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร 1115/3607 ลงวันที่ 3 กรกฎาคม 2560) ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยเฉพาะในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ ตลอดจนการฝึกอบรมให้แก่บุคลากรของประเทศไทยเพื่อเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอื่น เพื่อลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ โดยการร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง				
<p><u>ความเห็น : กระทรวงการคลัง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - รฟท. ควรกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเรื่องการเดินรถ และการบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) ให้มีความเป็นรูปธรรม โดยในการพิจารณารูปแบบจะต้องคำนึงถึงรูปแบบที่สามารถบริหารจัดการได้อย่างคล่องตัว และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการให้บริการเดินรถ 	<ul style="list-style-type: none"> - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ มีแผนดำเนินการกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเรื่องการเดินรถและการบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) ให้แล้วเสร็จก่อนการให้บริการเดินรถ 	-	เอกสารแนบ 1-2	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>- กระทรวงคมนาคมและ รฟท. ควรประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงวัตถุประสงค์และความจำเป็นในการดำเนินโครงการ เพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ และเพื่อสร้างความต้องการ (Demand) ในการใช้บริการ รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมือง และการสร้างฐานทางธุรกิจในส่วนภูมิภาค จากภาคเอกชน และภาคประชาชน</p>	<p>- การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคม ในการดำเนินงานประชาสัมพันธ์วัตถุประสงค์และความจำเป็นในการดำเนินโครงการ เพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชน และเพื่อสร้างความต้องการ (Demand) ในการใช้บริการ รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมือง และการสร้างฐานทางธุรกิจในส่วนภูมิภาค จากภาคเอกชนและภาคประชาชน</p>	-	เอกสารแนบ 1-2	-
<p><u>ความเห็น : กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี</u></p> <p>- ควรพิจารณาให้มีหน่วยงานกลางทำหน้าที่บริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และการพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง โดยร่วมกับเครือข่ายสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทยให้สามารถพึ่งพาตนเองทางด้านเทคโนโลยีโดยควรบูรณาการความสามารถและกำหนดแนวทางพัฒนาร่วมกัน</p>	<p>- การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคม และเครือข่ายสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน ในการพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง เพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทย</p>	-	เอกสารแนบ 1-2	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>- ข้อ 4.8.1 กรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ สัญญาที่ 2.2 สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา และสัญญาที่ 2.3 งานวางราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จัดหาขบวนรถและฝึกอบรมบุคลากร ซึ่งรับผิดชอบโดยฝ่ายจีน ซึ่งในกระบวนการดังกล่าวต้องมีการตรวจสอบ ทดสอบวัสดุและผลิตภัณฑ์ ทั้งในงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟ ควรเสนอให้ฝ่ายจีนใช้มาตรฐานสากล เช่น ISO หรือ EN ฯลฯ เป็นมาตรฐานกลางในการทดสอบและการตรวจรับ เพื่อควบคุมคุณภาพวัสดุและผลิตภัณฑ์ที่ใช้ในโครงการทั้งหมด ครอบคลุมทั้งงานระบบราง ระบบไฟฟ้า และเครื่องกล และขบวนรถไฟ โดยเน้นให้ต้องใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศไทยที่ได้รับการรับรอง มอก. 17025 ดำเนินการทดสอบเป็นลำดับแรก หากไม่มีห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศดังกล่าว จึงจะยินยอมให้ใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในต่างประเทศที่ได้รับการรับรอง มอก. 17025 ในรายการที่ตรวจสอบได้ เพื่อเป็นการยกระดับห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศ และควบคุมคุณภาพของวัสดุผลิตภัณฑ์ให้ได้มาตรฐานและความปลอดภัยสูงสุด</p>	<p>- การรถไฟฯ ได้มีการกำหนดเงื่อนไขด้านการตรวจสอบ ทดสอบวัสดุและผลิตภัณฑ์ ทั้งในงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟไว้ในสัญญาที่ 2.2 สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา และสัญญาที่ 2.3 งานวางราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จัดหาขบวนรถและฝึกอบรมบุคลากร ซึ่งรับผิดชอบโดยฝ่ายจีน เพื่อควบคุมคุณภาพวัสดุและผลิตภัณฑ์ที่ใช้ในโครงการทั้งหมด</p>	-	เอกสารแนบ 1-2	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p><u>ความเห็น : สำนักรับประมาณ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทยานพาหนะก่อสร้าง สูตรและวิธีคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบ ปรับราคาได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการ ตามนัยมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2532 แจ้งตามหนังสือ สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0203/ว 109 ลง วันที่ 24 สิงหาคม 2532 	<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฯ ได้นำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทงาน ก่อสร้าง สูตรและวิธีคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับ ราคาได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการโครงการ 	-	เอกสารแนบ 1-2	-
<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำแผนการปฏิบัติงานและ แผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ เพื่อเป็นเครื่องมือในการ กำกับกับการบริหารโครงการให้มีประสิทธิภาพ และบรรลุ เป้าหมายตามแผนที่กำหนดไว้ โดยให้รายงานผลการ ดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุก ๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฯ ได้มีการจัดทำแผนการปฏิบัติงานและ แผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ รายงานผลการ ดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำ ทุก ๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ 	-	เอกสารแนบ 1-2	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
- โดยที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีคำสั่ง ที่ 30/2560 เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เพื่อดำหนดขั้นตอนและหลักเกณฑ์วิธีการไว้เป็นกรณีพิเศษ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าวให้เป็นไปด้วยความรอบคอบ รัดกุม โปร่งใส มีประสิทธิภาพ และสามารถเร่งรัดการดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว จึงเห็นสมควรให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการฯ ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติดังกล่าว และปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี หนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานทางราชการให้ถูกต้องครบถ้วน	- การรถไฟฯ ในการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ได้มีการดำเนินโครงการฯ ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 30/2560 เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี หนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานทางราชการที่เกี่ยวข้อง	-	เอกสารแนบ 1-2	-

นอกจากนี้ ยังพบมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ ดังนี้

- ด้านการมีส่วนร่วมกิจกรรมกับชุมชน : ได้มีการจัดกิจกรรมร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น เช่น จัดให้มีเจ้าหน้าที่อาสาช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์น้ำท่วม และร่วมกิจกรรมงานทอดกฐินผ้าป่าตามธรรมเนียมประเพณี (ภาพที่ 2.2-52)

- ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย : มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานงานก่อสร้าง (ภาพที่ 2.2-53) เช่น

- ฝึกอบรมพนักงาน (Training Course) เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน ได้แก่ หลักสูตรความปลอดภัยฯ สำหรับลูกจ้างใหม่ ความปลอดภัยฯ สำหรับผู้รับเหมา และความปลอดภัยเกี่ยวกับการแผ่รังสีการทำงานริมทางรถไฟ

- ตรวจสอบความปลอดภัย (Safety Inspection) ภายในพื้นที่ก่อสร้าง (Safety Patrol) ประจำวันและประจำสัปดาห์ และตรวจสอบความปลอดภัยการทำงานใกล้ทางรถไฟ

- จัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย เช่น กิจกรรม Safety Talk/Tool Box Talk กิจกรรม 5 ส และอพยพชาวสารความปลอดภัย เป็นต้น

- จัดให้มีระบบการขออนุญาตทำงาน (Work Permit)

- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ ปฏิบัติงานประจำพื้นที่ก่อสร้าง

จากการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ที่ผ่านมามีปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นคือ ประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งขึ้นอยู่กับความเคร่งครัดของการปฏิบัติตามมาตรการของผู้รับจ้างก่อสร้างและความเข้มงวดของการกำกับและควบคุมดูแลผู้รับจ้างก่อสร้าง ดังนั้น โครงการได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดบทบาทและหน้าที่รับผิดชอบให้แก่ส่วนงานต่างๆ ภายในโครงการ ตั้งแต่เจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) บุคคลที่ 3 (Third Party) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ เพื่อร่วมกันตรวจสอบ กำกับดูแล กำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษ ตลอดจนกำหนดวิธีการและระยะเวลาปรับปรุงแก้ไขเมื่อพบการดำเนินงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ และ/หรือเกิดผลกระทบและข้อร้องเรียนจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ซึ่งมาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ ได้แก่

- การติดตั้งแนวรั้วที่ตามแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง : พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัยหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมในบางจุด ไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วที่ใบได้ เนื่องจากจะกีดขวางการเข้า-ออกของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก ทั้งนี้ โครงการได้ดำเนินการปรับชนิดและรูปแบบของแนวรั้วให้มีความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติงาน ตลอดจนปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก เช่น การฉีดน้ำไปบนพื้นบริเวณกลุ่มอาคารพักอาศัยที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่มีกิจกรรมก่อสร้าง การปรับเพิ่มความถี่ของการฉีดพรมน้ำในบริเวณที่พบฝุ่นละออง เป็นต้น (ภาพที่ 2.2-13 ภาพที่ 2.2-14 และภาพที่ 2.2-36)

- การจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก : เนื่องจากพื้นที่ดำเนินการก่อสร้างโครงการมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก อันเนื่องมาจากพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นทางในแนวยาว และมีความกว้างค่อนข้างน้อย อย่างไรก็ตาม โครงการได้ดำเนินการแก้ไขโดยกำหนดให้ผู้

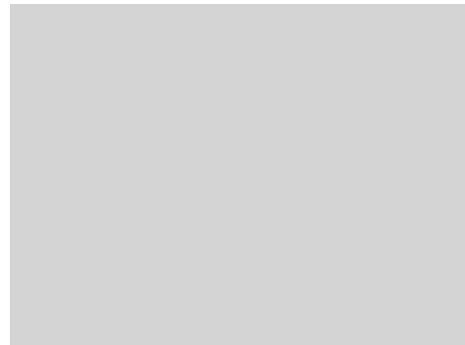
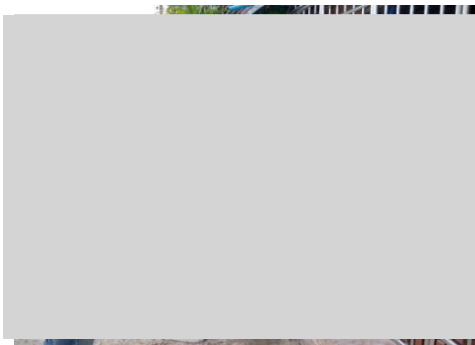
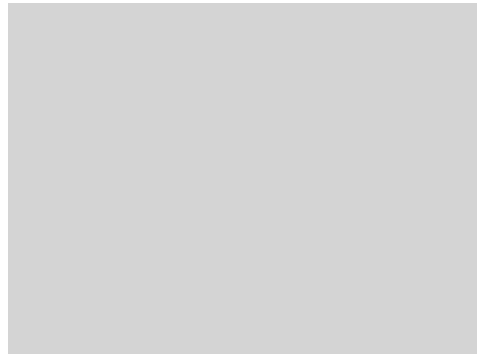
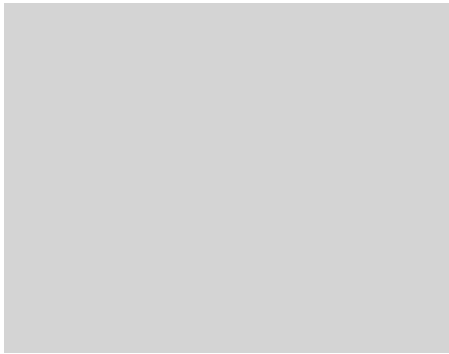
รับจ้างก่อสร้างปรับเปลี่ยนความถี่ของการทำความสะอาดผิวจราจรโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการใช้ถนนร่วมกับชุมชน โดยให้มีคนงานคอยตรวจสอบและทำความสะอาดเศษดินในบริเวณที่มีรถบรรทุกเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (ภาพที่ 2.2-12)

- การหลีกเลี่ยงการใช้แผ่นเหล็กปูพื้นที่ก่อสร้าง : พื้นที่ก่อสร้างในบางบริเวณที่มีลักษณะเป็นดินอ่อนหรือมีความเสถียรน้อย มีความจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กปูเพื่อวางอุปกรณ์/เครื่องจักร ตลอดจนเพื่อการสัญจรของรถยนต์/รถบรรทุก (ภาพที่ 2.2-19)

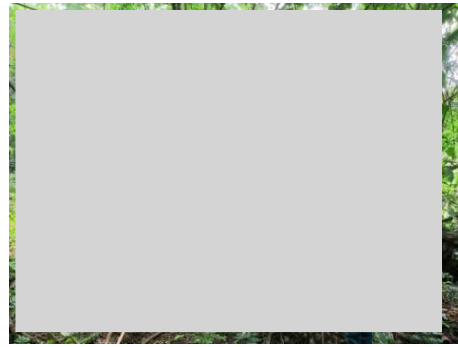
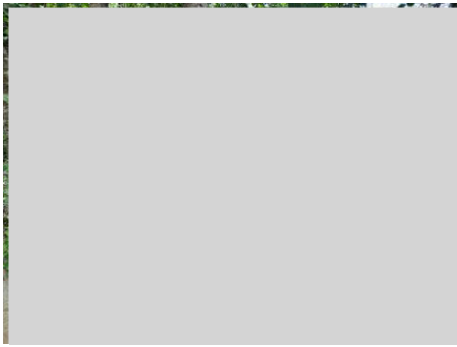
- การถมที่ดินที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์รถไฟ : จากการประเมินปริมาณดินที่คาดว่าจะเกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์รถไฟ ในส่วนของวิธีการจัดการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ระบุให้จัดหาและคัดเลือกแหล่งถมที่ดินที่เหมาะสม ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่บริเวณเขตทางรถไฟ (Right of Way) และพื้นที่ใกล้เคียงพบว่า บริเวณเขตทางรถไฟ (Right of Way) ไม่มีพื้นที่เหลือสำหรับการถมที่ดินของโครงการ เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ ได้มีการถมที่ดินที่จนเต็มพื้นที่แล้ว คงเหลือพื้นที่บริเวณข้างเคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ จำนวน 6 จุด ที่คาดว่าจะสามารถใช้เป็นที่ถมที่ดินได้ ซึ่งต้องมีการประเมินความเหมาะสมและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อพื้นที่ข้างเคียงต่อไป อย่างไรก็ตาม กรณีที่ไม่สามารถหาพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับถมที่ดินที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์ทั้งหมดได้ โครงการอาจพิจารณาทางเลือกอื่นเพิ่มเติม เช่น การขุดครอบครองและจำหน่ายออก ซึ่งต้องเข้าสู่กระบวนการตรวจสอบอำนาจหน้าที่ ระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ ระเบียบของการรถไฟฯ และระเบียบราชการ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป (เอกสารแนบ 2-9)



ภาพที่ 2.2-1 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ภาพที่ 2.2-2 การประชาสัมพันธ์/แจ้งแผนการดำเนินงานก่อนดำเนินการกิจกรรม



ภาพที่ 2.2-3 การสำรวจต้นไม้ที่ถูกล้อมรั้ว



ภาพที่ 2.2-4 การเปิดพื้นที่สำหรับการก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-5 การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-5 (ต่อ) การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-6 การวางกองดินชั่วคราว



ภาพที่ 2.2-7 วางระบายน้ำชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-8 แนวคันดิน



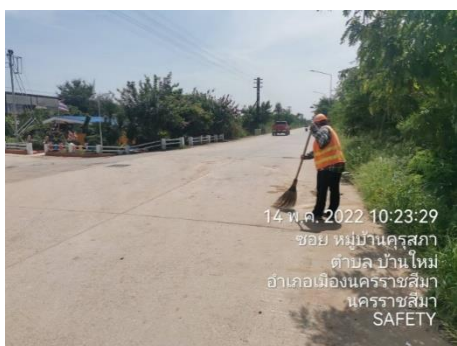
ภาพที่ 2.2-9 ระบบระบายน้ำ



ภาพที่ 2.2-10 การปิดคลุมท้ายกระบะรถบรรทุก



ภาพที่ 2.2-11 พื้นที่สำหรับผสมคอนกรีต



ภาพที่ 2.2-12 การทำความสะอาดผิวจราจร



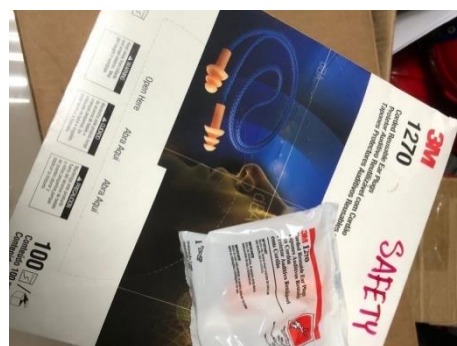
ภาพที่ 2.2-13 การฉีดพรมน้ำบริเวณพบฝุ่นละออง



ภาพที่ 2.2-13 (ต่อ) การฉีดพรมน้ำบริเวณพบฝุ่นละออง



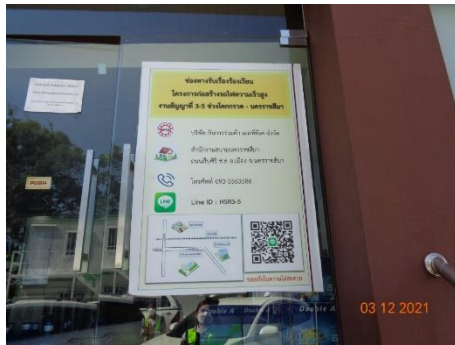
ภาพที่ 2.2-14 การกั้นแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-15 การเตรียมและสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล



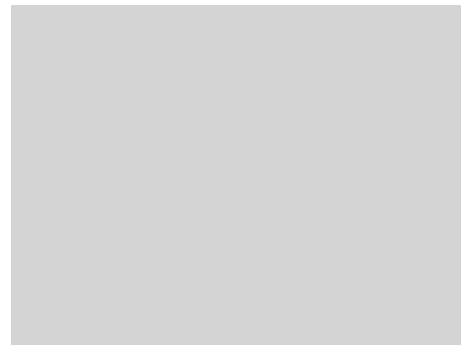
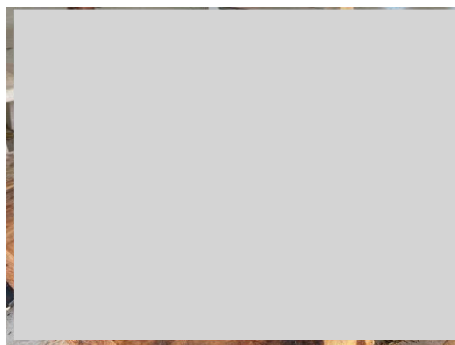
ภาพที่ 2.2-16 ช่องทาง/ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน



ภาพที่ 2.2-16 (ต่อ) ช่องทาง/ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน



บริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน



บริเวณชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ปฏิบัติงาน

ภาพที่ 2.2-17 การตรวจวัดระดับเสียง



ภาพที่ 2.2-18 การติดตั้งแผ่นกันเสียงชั่วคราว

ภาพที่ 2.2-19 การใช้แผ่นเหล็กบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-20 เครื่องจักรที่มีอุปกรณ์ลดความดังของเสียงที่แหล่งกำเนิด



ภาพที่ 2.2-21 เจ้าหน้าที่สังเกตการณ์รถไฟ พร้อมเสียงสัญญาณเตือน



ภาพที่ 2.2-22 พื้นที่สำหรับตักตะกอนในพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-23 ภาชนะรองรับมูลฝอย



ภาพที่ 2.2-24 พื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงเครื่องจักร/อุปกรณ์



ภาพที่ 2.2-25 ภาชนะสำหรับจัดเก็บสารหรือวัสดุปนเปื้อนน้ำมัน



บริเวณบ้านพักคนงาน



บริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน



บริเวณสำนักงานโครงการ

ภาพที่ 2.2-26 ห้องน้ำ-ห้องส้วมของโครงการ



ภาพที่ 2.2-27 การเก็บขนมูลฝอย



ภาพที่ 2.2-28 ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป



ภาพที่ 2.2-29 ถังดักไขมันจากการชำรุด



ภาพที่ 2.2-30 เครื่องสูบน้ำบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน



ภาพที่ 2.2-31 มาตรการป้องกันการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า



ภาพที่ 2.2-32 เส้นทางสำหรับขนส่งวัสดุอุปกรณ์



ภาพที่ 2.2-33 บ้านพักคนงาน



ภาพที่ 2.2-33 (ต่อ) บ้านพักคนงาน



ภาพที่ 2.2-34 เครื่องหมาย/สัญลักษณ์จราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-35 ป้ายเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



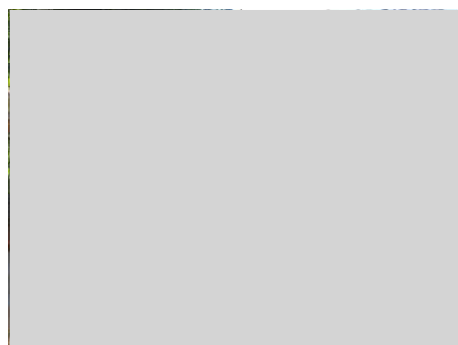
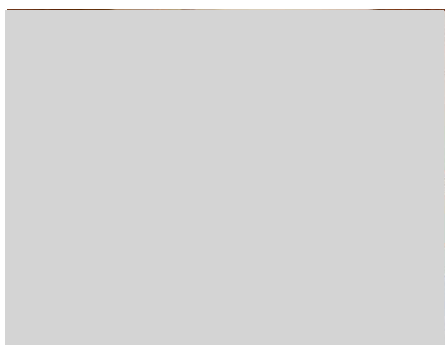
ภาพที่ 2.2-36 การติดตั้งผ้าใบกันฝุ่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



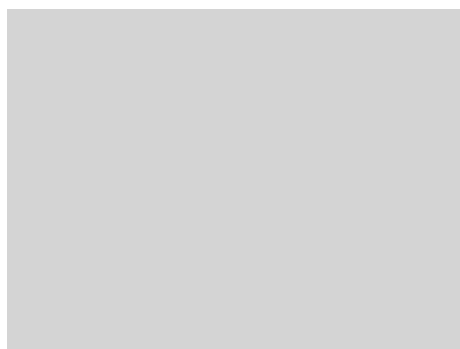
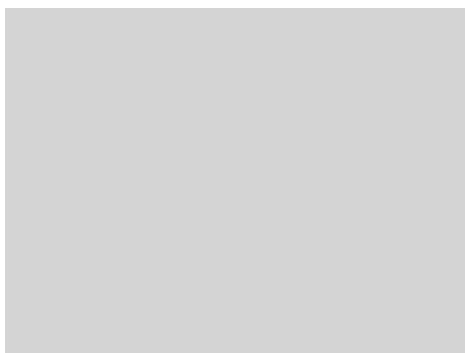
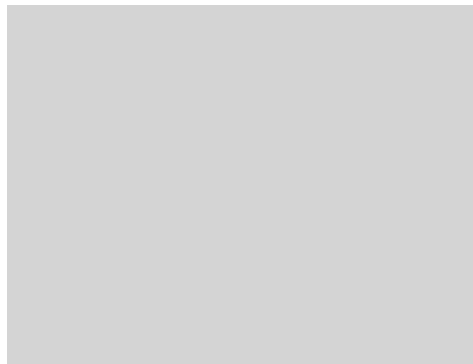
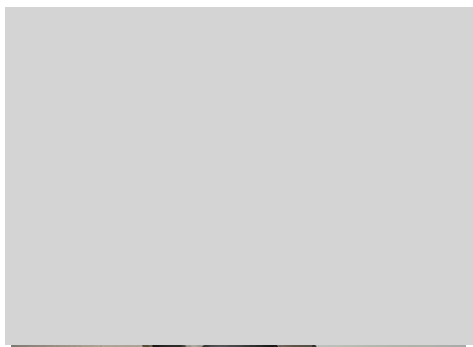
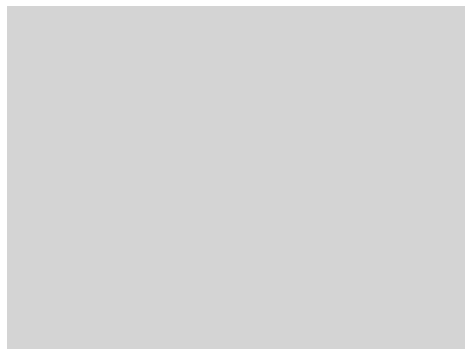
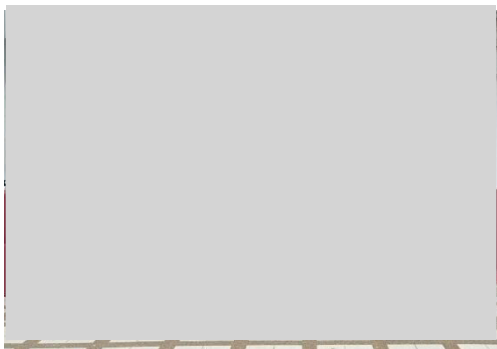
ภาพที่ 2.2-37 สถานที่ผลิตและจัดเก็บชิ้นส่วนวัสดุก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-38 การซ่อมแซมบำรุงเส้นทางขนส่ง



ภาพที่ 2.2-39 การประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



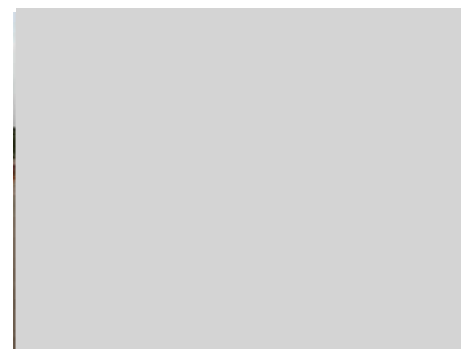
ภาพที่ 2.2-39 (ต่อ) การประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



ภาพที่ 2.2-40 ป้ายประชาสัมพันธ์ของโครงการ และช่องทางการประชาสัมพันธ์ของโครงการ



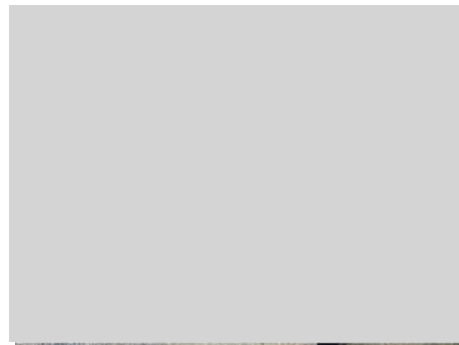
ภาพที่ 2.2-40 (ต่อ) ป้ายประชาสัมพันธ์ของโครงการ และช่องทางการประชาสัมพันธ์ของโครงการ



ภาพที่ 2.2-41 การประชาสัมพันธ์แจ้งการปิด/เบี่ยงจราจร



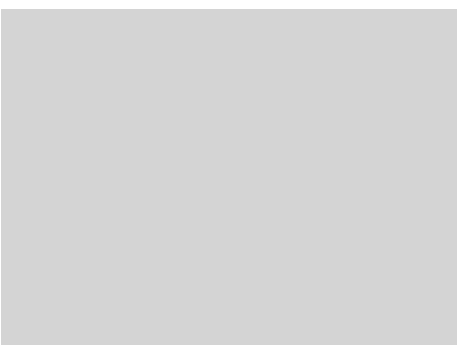
ภาพที่ 2.2-42 สำนักงานภาคสนามของโครงการ



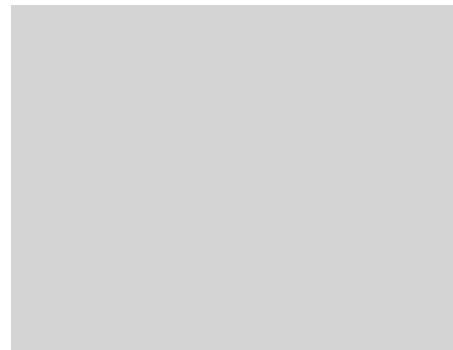
ภาพที่ 2.2-43 การดำเนินงานด้านเศรษฐกิจสังคม



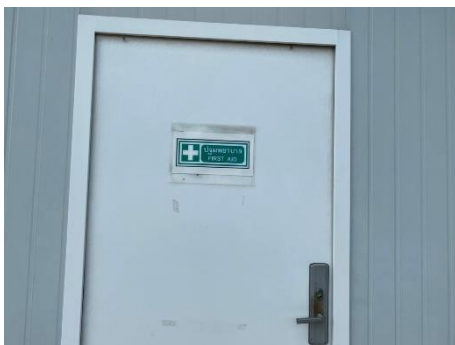
ภาพที่ 2.2-44 การประกาศรับสมัครคนงานในท้องถิ่น



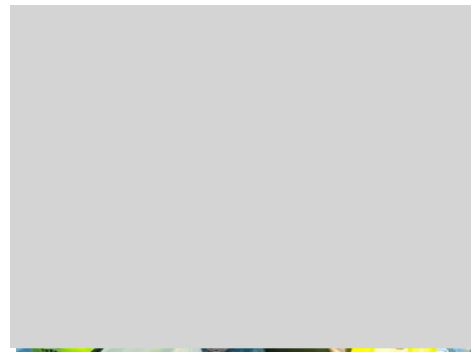
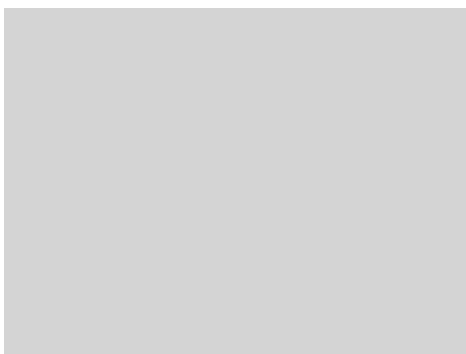
ภาพที่ 2.2-45 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกด้านการจราจร



ภาพที่ 2.2-46 กระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชน



ภาพที่ 2.2-47 อุปกรณ์และหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้น



ภาพที่ 2.2-48 การดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานสาธารณสุขในท้องถิ่น



ภาพที่ 2.2-48 (ต่อ) การดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานสาธารณสุขในท้องถิ่น



ภาพที่ 2.2-49 น้ำดื่ม-น้ำใช้



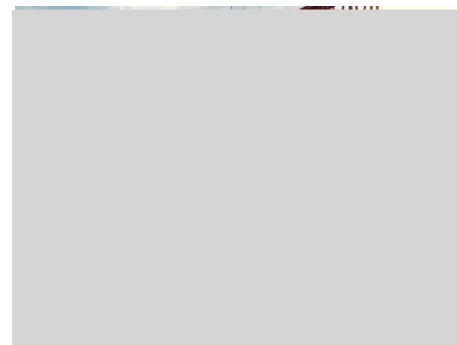
ภาพที่ 2.2-50 แสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน



ภาพที่ 2.2-51 การคืนสภาพพื้นผิวจราจรบริเวณวัดนาดี

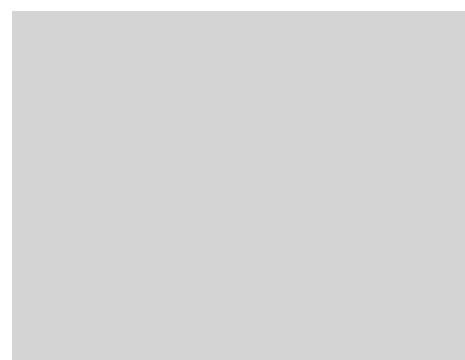


ภาพที่ 2.2-52 การจัดกิจกรรมร่วมกับท้องถิ่น/ชุมชน



การตรวจสอบอุปกรณ์

กิจกรรม Tool Box Talk



การอบรมความปลอดภัยในการทำงาน

การอบรมความปลอดภัยในการทำงานบนที่สูง

ภาพที่ 2.2-53 การดำเนินงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย



การตรวจสอบความปลอดภัยร่วมกับที่ปรึกษา

ภาพที่ 2.2-53 (ต่อ) การดำเนินงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

บทที่ 3

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 3

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1 การดำเนินการ

บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2565 ในด้านต่าง ๆ ได้แก่ อากาศและบรรยากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ การคมนาคมขนส่ง สภาพเศรษฐกิจและสังคม การสาธารณสุข/ความปลอดภัย โดยการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการ นั้น ได้มีการดำเนินงานตามแผนการจัดการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Management and Action Plan; EMAP) ของโครงการ โดยบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อเฝ้าระวังและติดตามแนวโน้มของผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น ตลอดจนทบทวนประสิทธิภาพ/ความเหมาะสมของแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรการฯ ของโครงการ

สำหรับการดำเนินงานในเดือนมกราคม - มิถุนายน 2565 โครงการได้จัดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน ชั้นลุ่มน้ำ (น้ำใต้ดิน) และการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน เพื่อเป็นข้อมูลในการควบคุมดูแลผลกระทบการดำเนินโครงการและเป็นข้อมูลอ้างอิงแนวโน้มของผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการดำเนินงานก่อสร้าง

3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบ โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) เดือนมกราคม - มิถุนายน 2565 (ตารางที่ 3.2-1) มีรายละเอียดดังนี้

- **อากาศและบรรยากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน** ได้มีการดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ตัวแทนฤดูแล้งในเดือนมีนาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างสัญญาที่ 3-2 สัญญาที่ 3-3 และ สัญญาที่ 3-4 รวม 5 จุด ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคลองไผ่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกกรวด วัดศิริสัมพันธ์ วัดหินลับ และผาเสด็จ ผลการตรวจวัดพบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเทียบกับผลการตรวจวัดช่วงเตรียมการก่อสร้าง (Baseline) พบว่าปริมาณฝุ่นละออง และระดับเสียงมีค่าสูงขึ้นเล็กน้อย ในขณะที่ความสั่นสะเทือนมีค่าใกล้เคียงกัน และ ช่วงเตรียมการก่อสร้าง (สัญญาที่ 3-6) จำนวน 2 จุด ได้แก่ โรงเรียนวัดอุทการาม และ บริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลวิทยา ผลการตรวจวัดพบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เมื่อเทียบกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในช่วงปี 2556 พบว่ามีค่าใกล้เคียงกัน

- **คุณภาพน้ำผิวดิน** ได้มีการดำเนินการเก็บตัวอย่างเพื่อตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินตัวแทนฤดูแล้งในเดือนมีนาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-3 สัญญาที่ 3-4 และสัญญาที่ 4-7 รวม 4 จุด ได้แก่ คลองเพรียว คลองสาขาลำตะคอง คลองตะแบก (คลองตะคองหลง) และคลองขั้บตะคร้อ ผลการตรวจวิเคราะห์พบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เมื่อ

เทียบกับผลการตรวจวิเคราะห์ในช่วงก่อนก่อสร้าง (Baseline) พบว่า มีค่าใกล้เคียงและสอดคล้องกัน และช่วงก่อนก่อสร้าง (สัญญาที่ 3-6) จำนวน 1 จุด ได้แก่ คลองระพีพัฒน์ ผลการตรวจวิเคราะห์พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เมื่อเทียบกับผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในช่วงปี 2556 พบว่า มีค่าใกล้เคียงกัน

- **ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ** ได้มีการดำเนินการเก็บตัวอย่างเพื่อตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ปริมาณน้ำ และระดับน้ำ ฤดูแล้งในเดือนมีนาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง สัญญาที่ 3-2 สัญญาที่ 3-3 และสัญญาที่ 3-4 รวม 4 จุด ได้แก่ บ่อน้ำบาดาลบ้านชัยบอน บ่อน้ำบาดาลบ้านหินลับ บ่อน้ำบาดาลบ้านหนองกระทุ่ม และบ่อน้ำบาดาลบ้านชัยศรีจันทร์ ผลการตรวจวิเคราะห์พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์อนุโลมสูงสุด

- **การคมนาคมขนส่ง** จากข้อมูลบันทึกสถิติอุบัติเหตุจากกิจกรรมของโครงการตามแนวเส้นทางโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง พบว่าในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบอุบัติเหตุจากกิจกรรมการคมนาคมขนส่งตามแนวเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ จำนวน 2 ครั้งและไม่พบแนวโน้มผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง

- **ด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม :**

- จากสถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 จำนวน 43 ครั้ง พบว่าเรื่องที่รับส่วนใหญ่จัดเป็นผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ และข้อเรียกร้อง/ร้องขอ (ร้อยละ 46.5) และสอบถามข้อมูลของโครงการ (ร้อยละ 7.0) โดยผลกระทบที่ได้รับการร้องเรียนสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง (ร้อยละ 18.6) สภาพการคมนาคม/ผิวจราจร (ร้อยละ 16.3) และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และการระบายน้ำ (ร้อยละ 7.0) ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ข้อร้องเรียนและข้อเรียกร้อง/ข้อร้องขอในข้างต้น โครงการได้มีการดำเนินงานตามขั้นตอนของศูนย์รับเรื่องร้องเรียน โดยมีการบันทึก ตรวจสอบข้อเท็จจริง แก้ไขปัญหา ตลอดจนพิจารณาแนวทางป้องกันร่วมกันระหว่างเจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ซึ่งกว่าร้อยละ 97.7 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จโดยใช้เวลาน้อยกว่า 30 วัน และ ร้อยละ 2.3 ที่ใช้เวลาในการดำเนินการแก้ไขโดยใช้เวลามากกว่า 30 วัน

สำหรับผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชนในบริเวณชุมชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ สัญญาที่ 3-6 (ช่วงเตรียมการก่อสร้าง) ในเดือนมีนาคม 2565 เพื่อนำข้อมูลมาใช้ประกอบการวางแผนดำเนินงานก่อสร้างโครงการ พบว่าชุมชนมีปัญหาสภาพแวดล้อมที่มีอยู่เดิม สูงสุด 3 อันดับ ชุมชนมีปัญหาสูงสุด 3 อันดับได้แก่ ด้านฝุ่นละอองสูงที่สุด (ร้อยละ 24.0) รองลงมาเป็นปัญหาด้านระดับเสียง/เสียงดังรบกวน (ร้อยละ 22.1) และขยะมูลฝอย (ร้อยละ 11.5) และผลกระทบที่ห่วงกังวลว่าจะได้รับการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างโครงการ สูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านระดับเสียง/เสียงรบกวน (ร้อยละ 45.2) คุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 43.3) และการจราจร (การปิด/การเบี่ยง/สภาพการจราจร) (ร้อยละ 35.6) ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ พบว่าต้องการทราบข้อกำหนดการก่อสร้าง สูงที่สุด (ร้อยละ 22.8) รองลงมา ต้องการทราบรายละเอียดโครงการ (ร้อยละ 19.2) และรายละเอียดการก่อสร้าง (ร้อยละ 18.1) ตามลำดับ ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล/รับทราบข้อมูลผ่านป้ายประกาศโครงการสูงที่สุด (ร้อยละ 17.6) รองลงมาต้องการทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการ (ร้อยละ 15.7) และผู้นำชุมชน (ร้อยละ 15.0)

การสาธารณสุข/ความปลอดภัย : ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ จำนวน 3 ครั้ง และไม่พบแนวโน้มการสูญเสียอวัยวะ/ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิตแต่อย่างใด

**ตารางที่ 3.2-1 สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา)**

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>1. อากาศและบรรยากาศ</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด : ฝุ่นละอองรวม (TSP), ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM₁₀) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ปริมาณไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) และความเร็วและทิศทางลม (WS/WD)</p> <p>จุดตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ โรงเรียนวัดอุทการาม ต.ภาชี อ.ภาชี จ.พระนครศรีอยุธยา ▪ โรงเรียนอนุบาลยุววิทยา ต.ปากเพรียว อ.เมือง จ.สระบุรี ▪ วัดหินลับ ต.มวกเหล็ก อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรี ▪ วัดศิริสัมพันธ์ ต.ปากช่อง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา ▪ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคลองไผ่ ต.คลองไผ่ อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา ▪ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกกรวด ต.โคกกรวด อ.เมือง จ.นครราชสีมา <p>ความถี่ : อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง แต่ละครั้งเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งวันธรรมดาและวันหยุด</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ</p>	<p>โครงการได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเดือนมีนาคม (ตัวแทนฤดูแล้ง) และ ช่วงเดือนกรกฎาคม (ตัวแทนฤดูฝน) โดยในช่วงเดือนมีนาคม 2565 โครงการได้มีการดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม ในฤดูแล้งบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ช่วงเตรียมการก่อสร้าง ได้แก่ สัญญาที่ 4-6 ▪ ช่วงก่อสร้าง ได้แก่ สัญญาที่ 3-2, สัญญาที่ 3-3, สัญญาที่ 3-4 <p>ผลการตรวจวัดและรายละเอียดการดำเนินงาน แสดงในหัวข้อ 3.2.1</p>	<p>- โรงเรียนอนุบาลยุววิทยาไม่สะดวกให้ใช้พื้นที่ในการตั้งเครื่องมือตรวจวัดฯ อย่างไรก็ตาม โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลวิทยายเป็นจุดทดแทน รายละเอียดตั้งเอกสารในภาคผนวกที่ 7</p>	<p>เอกสารแนบ 3-1 เอกสารแนบ 3-2</p>

ตารางที่ 3.2-1 (ต่อ)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>2. ระดับเสียง</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด : ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr), ระดับเสียง 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr), ระดับเสียงสูงสุด (Lmax), ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90), และระดับเสียงกลางวันกลางคืน (Ldn) ตามวิธีที่กรมควบคุมมลพิษกำหนด</p> <p>จุดตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> โรงเรียนวัดอุทการาม ต.ภาชี อ.ภาชี จ.พระนครศรีอยุธยา โรงเรียนอนุบาลยุววิทยา ต.ปากเพรียว อ.เมือง จ.สระบุรี วัดหินลับ ต.มวกเหล็ก อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรี วัดศรีสัมพันธ์ ต.ปากช่อง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคลองไผ่ ต.คลองไผ่ อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกกรวด ต.โคกกรวด อ.เมือง จ.นครราชสีมา <p>ความถี่ : อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง แต่ละครั้งเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งวันธรรมดาและวันหยุด</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ</p>	<p>โครงการได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านระดับเสียง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเดือนมีนาคม (ตัวแทนฤดูแล้ง) และ ช่วงเดือนกรกฎาคม (ตัวแทนฤดูฝน) โดยในช่วงเดือนมีนาคม 2565 โครงการได้มีการดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในฤดูแล้งบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วงเตรียมการก่อสร้าง ได้แก่ สัญญาที่ 4-6 ช่วงก่อสร้าง ได้แก่ สัญญาที่ 3-2, สัญญาที่ 3-3, สัญญาที่ 3-4 <p>ผลการตรวจวัดและรายละเอียดการดำเนินงาน แสดงในหัวข้อ 3.2.2</p>	<p>- โรงเรียนอนุบาลยุววิทยาไม่สะดวกให้ใช้พื้นที่ในการตั้งเครื่องมือตรวจวัดฯ อย่างไรก็ตาม โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลวิทยาเป็นจุดทดแทน รายละเอียดตั้งเอกสารในภาคผนวกที่ 7</p>	เอกสารแนบ 3-3

ตารางที่ 3.2-1 (ต่อ)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>3. ความสั่นสะเทือน</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด : ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency)</p> <p>จุดตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ โรงเรียนวัดอุทการาม ต.ภาชี อ.ภาชี จ.พระนครศรีอยุธยา▪ โรงเรียนอนุบาลยุววิทยา ต.ปากเพรียว อ.เมือง จ.สระบุรี▪ วัดหินลับ ต.มวกเหล็ก อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรี▪ วัดศิริสัมพันธ์ ต.ปากช่อง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา▪ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคลองไผ่ ต.คลองไผ่ อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา▪ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกกรวด ต.โคกกรวด อ.เมือง จ.นครราชสีมา <p>ความถี่ : อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง แต่ละครั้งเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งวันธรรมดาและวันหยุด</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ</p>	<p>โครงการได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเดือนมีนาคม (ตัวแทนฤดูแล้ง) และช่วงเดือนกรกฎาคม (ตัวแทนฤดูฝน) โดยในช่วงเดือนมีนาคม 2565 โครงการได้มีการดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในฤดูแล้งบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none">▪ ช่วงเตรียมการก่อสร้าง ได้แก่ สัญญาที่ 4-6▪ ช่วงก่อสร้าง ได้แก่ สัญญาที่ 3-2, สัญญาที่ 3-3, สัญญาที่ 3-4 <p>ผลการตรวจวัดและรายละเอียดการดำเนินงาน แสดงในหัวข้อ 3.2.3</p>	<p>- โรงเรียนอนุบาลยุววิทยาไม่สะดวกให้ใช้พื้นที่ในการตั้งเครื่องมือตรวจวัดใดๆ อย่างไรก็ตาม โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลวิทยาเป็นจุดทดแทน รายละเอียดตั้งเอกสารในภาคผนวกที่ 7</p>	<p>เอกสารแนบ 3-4</p>

ตารางที่ 3.2-1 (ต่อ)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>4. คุณภาพน้ำผิวดิน</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด : อุณหภูมิ (Temperature) ความเป็นกรดและด่าง (pH) ออกซิเจนละลาย (DO) บีโอดี (BOD) สารแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) ของแข็งที่ละลายน้ำทั้งหมด (Total Dissolved Solids) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) ค่าการนำไฟฟ้า (Conductivity) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) ฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส (Phosphate-Phosphate) และไนโตรเจน-ไนเตรท (Nitrogen-Nitrate)</p> <p>จุดตรวจวัด :</p> <ul style="list-style-type: none"> คลองระพีพัฒน์ ต.หนองน้ำใส อ.ภาชี จ.พระนครศรีอยุธยา คลองเพรียว ต.ปากเพรียว อ.เมือง จ.สระบุรี คลองม่วงเหล็ก ต.ม่วงเหล็ก อ.ม่วงเหล็ก จ.สระบุรี คลองสาขาลำตะคอง ต.จันทิก อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา คลองตะแบก ต.ลาดบัวขาว อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา คลองซับตะคร้อ ต.โคกกรวด อ.เมือง จ.นครราชสีมา <p>ความถี่ : ทำการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง (ฤดูแล้งและฤดูฝน) ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ</p>	<p>โครงการได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเดือนมีนาคม (ตัวแทนฤดูแล้ง) และ ช่วงเดือนกรกฎาคม (ตัวแทนฤดูฝน) โดยในช่วงเดือนมีนาคม 2565 โครงการได้มีการดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำช่วงฤดูแล้งในบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วงเตรียมการก่อสร้าง ได้แก่ สัญญาที่ 4-6 ช่วงก่อสร้าง ได้แก่ สัญญาที่ 3-2, สัญญาที่ 3-3, สัญญาที่ 3-4 และสัญญาที่ 4-7 <p>ผลการตรวจวัดและรายละเอียดการดำเนินงาน แสดงในหัวข้อ 3.2.4</p>	-	เอกสารแนบ 3-5

ตารางที่ 3.2-1 (ต่อ)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>5. <u>ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ</u> <u>ระยะก่อสร้าง</u> <u>ดัชนีที่ตรวจวัด :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ปริมาณน้ำใต้ดิน - ทิศทางการไหลของน้ำใต้ดิน - คุณภาพน้ำใต้ดิน <p><u>จุดตรวจวัด :</u> <u>ความถี่ :</u> อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างอุโมงค์ <u>ผู้รับผิดชอบ :</u> หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ</p>	<p>โครงการได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเดือนมีนาคม (ตัวแทนฤดูแล้ง) และช่วงเดือนกรกฎาคม (ตัวแทนฤดูฝน) โดยในช่วงเดือนมีนาคม 2565 โครงการได้มีการดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดินและวัดปริมาณน้ำและระดับน้ำใต้ดิน ช่วงฤดูแล้งในบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ช่วงก่อสร้าง ได้แก่ สัญญาที่ 3-2, สัญญาที่ 3-3, และสัญญาที่ 3-4 <p>ผลการตรวจวัดและรายละเอียดการดำเนินงาน แสดงในหัวข้อ 3.2.5 สำหรับจุดตรวจวัดบ่อน้ำบาดาลบ้านเขามะกอก (มวกเหล็กวัลเลย์) ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ของสัญญาที่ 3-1 ซึ่งยังไม่มีการดำเนินการก่อสร้าง</p>	-	เอกสารแนบ 3-6

ตารางที่ 3.2-1 (ต่อ)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>6. การคมนาคมขนส่ง</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด : ปริมาณการจราจรต่อวัน และสถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ</p> <p>จุดเก็บตัวอย่าง : แนวเส้นทางโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง</p> <p>ความถี่ : ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p>วิธีการ : รวบรวมสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ความเสียหาย การแก้ไข และแนวทางการป้องกัน และจัดทำรายงานสรุปผลเป็นรายเดือน เสนอต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ</p>	<p>- โครงการได้มีการบันทึกสถิติอุบัติเหตุจากกิจกรรมของโครงการตามแนวเส้นทางโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ทั้งนี้ ในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบอุบัติเหตุจากกิจกรรมการคมนาคมขนส่งตามแนวเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ จำนวน 2 ครั้ง รายละเอียดการดำเนินงานแสดงในหัวข้อ 3.2.7</p>	-	เอกสารแนบ 2-25

ตารางที่ 3.2-1 (ต่อ)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>7. สภาพเศรษฐกิจและสังคม</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด : รวบรวมเรื่องราวร้องเรียน ความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะของประชาชนที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา บริเวณจุดตัดและทางข้ามระหว่างถนนกับทางรถไฟเป็นประจำ</p> <p>พื้นที่เก็บตัวอย่าง : บ้านหนองสีดา บ้านป้อกแป็ก หมู่บ้านดีดี หมู่บ้านจตุรรัตน์ หมู่บ้านชินวิมล บ้านใหม่พัฒนา บ้านโรงกลี บ้านบันไดม้า บ้านไร่ บ้านถนนคด บ้านสลักไผ่ บ้านหนองเป็ดน้ำ และบ้านหลักร้อย</p> <p>ความถี่ : อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p>วิธีการ : จัดตั้งศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียน ปิดประกาศแจ้งรายละเอียดการดำเนินโครงการ ระยะเวลา ชื่อผู้ควบคุมงาน และหมายเลขโทรศัพท์กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน พร้อมทั้งจัดทำรายงานสรุป เพื่อแก้ไขปัญหา และกำหนดแนวทางป้องกันเสนอต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ</p>	<p>โครงการได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม ดังนี้</p> <p>1) การรวบรวมข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ</p> <p>โครงการได้มีการดำเนินงานรวบรวมเรื่องราวร้องเรียน ความคิดเห็น ข้อวิตกกังวล และข้อเสนอแนะของประชาชน ในรูปแบบของศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียน โดยจากข้อมูลสถิติในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบว่าเรื่องที่รับส่วนใหญ่จัดเป็นผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ และข้อเรียกร้อง/ร้องขอ(ร้อยละ 46.5) และสอบถามข้อมูลของโครงการ (ร้อยละ 7.0) โดยผลกระทบที่ได้รับการร้องเรียนสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง (ร้อยละ 18.6) สภาพการคมนาคม/ผิวจราจร (ร้อยละ 16.3) และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และการระบายน้ำ (ร้อยละ 7.0) ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ข้อร้องเรียนและข้อเรียกร้อง/ข้อร้องขอในช่วงต้น โครงการได้มีการดำเนินงานตามขั้นตอนของศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียน โดยมีการบันทึก ตรวจสอบข้อเท็จจริงแก้ไขปัญหา ตลอดจนพิจารณาแนวทางป้องกันร่วมกันระหว่างเจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ซึ่งกว่าร้อยละ 97.7 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จโดยใช้เวลาน้อยกว่า 30 วัน และ ร้อยละ 2.3 ที่ใช้เวลาในการดำเนินการแก้ไขโดยใช้เวลามากกว่า 30 วัน รายละเอียดแสดงในหัวข้อ 3.2.7.1</p>	-	เอกสารแนบ 2-6

ตารางที่ 3.2-1 (ต่อ)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
7. สภาพเศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)	<p>2) การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน</p> <p>โครงการได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชนในบริเวณชุมชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (ช่วงก่อนก่อสร้าง) ได้แก่ สัญญาที่ 3-6 ในเดือนมีนาคม 2565 เพื่อนำข้อมูลมาประกอบวางแผนดำเนินงานก่อสร้างโครงการ ผลการสำรวจพบว่าชุมชนมีปัญหาสภาพแวดล้อมที่มีอยู่เดิม สูงสุด 3 อันดับ ชุมชนมีปัญหาสูงสุด 3 อันดับได้แก่ ด้านฝุ่นละอองสูงที่สุด (ร้อยละ 24.0) รองลงมาเป็นปัญหาด้านระดับเสียง/เสียงดังรบกวน (ร้อยละ 22.1) และขยะมูลฝอย (ร้อยละ 11.5) และผลกระทบที่ห่วงกังวลว่าจะได้รับการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างโครงการ สูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านระดับเสียง/เสียงรบกวน (ร้อยละ 45.2) คุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 43.3) และการจราจร (การปิด/การเบี่ยง/สภาพการจราจร) (ร้อยละ 35.6) ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ พบว่าต้องการทราบข้อกำหนดการก่อสร้างสูงที่สุด (ร้อยละ 22.8) รองลงมา ต้องการทราบข้อมูลรายละเอียดโครงการ (ร้อยละ 19.2) และรายละเอียดการก่อสร้าง (ร้อยละ 18.1) ตามลำดับ ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล/รับทราบข้อมูลผ่านป้ายประกาศโครงการสูงที่สุด (ร้อยละ 17.6) รองลงมาต้องการทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการ (ร้อยละ 15.7) และผู้นำชุมชน (ร้อยละ 15.0) ตามลำดับรายละเอียดแสดงในหัวข้อ 3.2.7.2</p>	-	เอกสารแนบ 6-1 เอกสารแนบ 6-2

ตารางที่ 3.2-1 (ต่อ)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>8. การสาธารณสุข/ความปลอดภัย</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ดัชนีที่ตรวจวัด : ข้อมูลด้านสุขภาพของเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง และสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน</p> <p>พื้นที่เก็บตัวอย่าง : พื้นที่ก่อสร้างโครงการ</p> <p>ความถี่ : ทุก 1 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p> <p>วิธีการ : รวบรวมสถิติการบาดเจ็บและการเจ็บป่วยของเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง รวมทั้งสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน และจัดทำรายงานสรุปผลเป็นรายเดือนเสนอต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : หน่วยงานเจ้าของโครงการโดยจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการ</p>	<p>- จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานที่ส่งผลให้เกิดการสูญเสียเสียหายต่อทรัพย์สินและ/หรือบาดเจ็บทางร่างกาย ในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานในแต่ละสัญญาที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง จำนวน 2 ครั้ง ทั้งนี้ ไม่พบแนวโน้มผลกระทบด้านการสาธารณสุข/ความปลอดภัย รายละเอียดแสดงในหัวข้อ 3.2.8</p>	-	เอกสารแนบ 2-26

3.2.1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ

1) การดำเนินการ

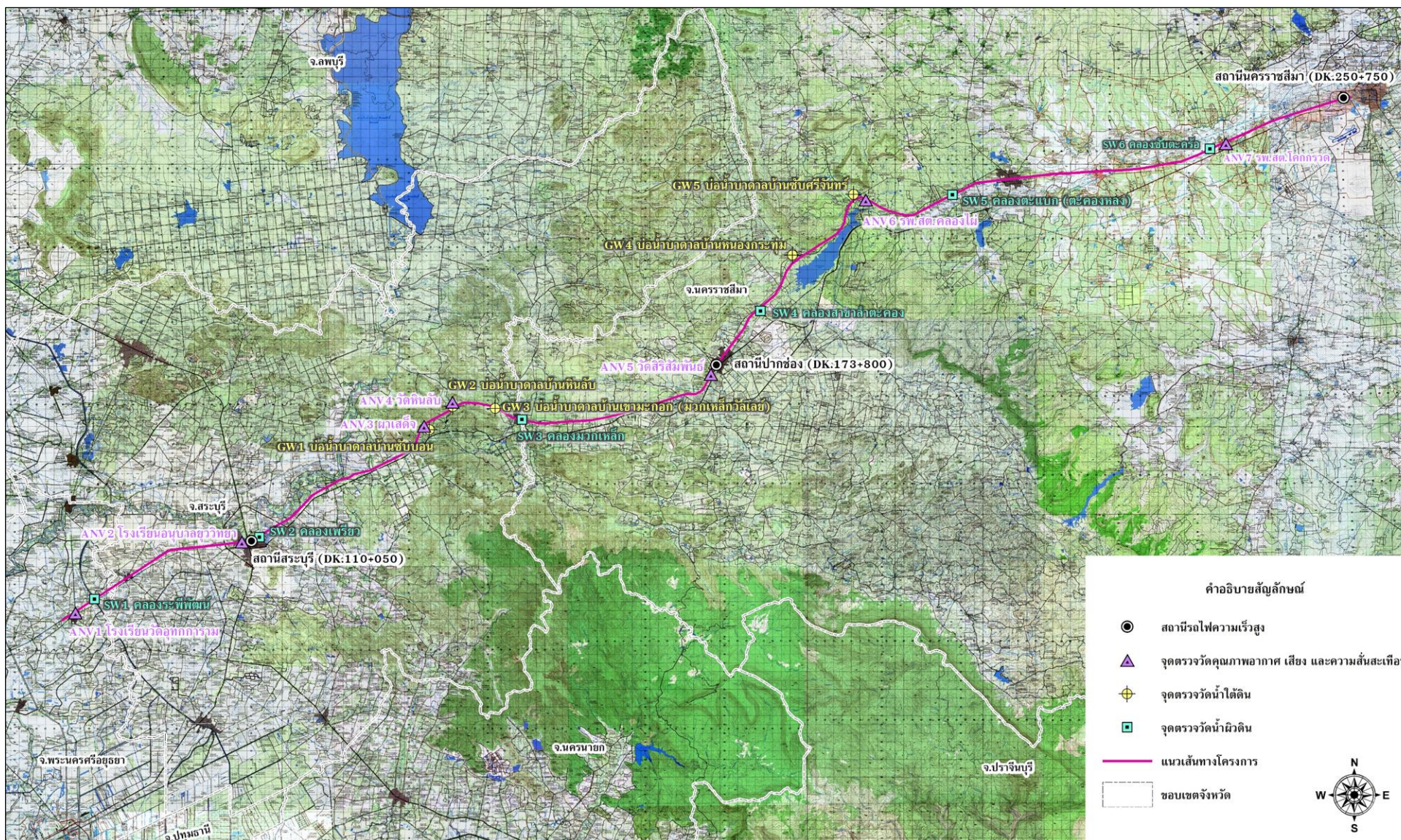
บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคติ้ง เซอร์วิส จำกัด ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในช่วงฤดูแล้ง บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง ในเดือนมีนาคม 2565 ช่วงเตรียมการก่อสร้าง จำนวน 2 จุด ได้แก่ A1 โรงเรียนวัดอู่ทการาม และ A2 บริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลวิทยา และช่วงก่อสร้าง จำนวน 5 จุด ได้แก่ A3 สถานีรถไฟผาเสด็จ A4 วัดหินลับ A5 วัดศิริสัมพันธ์ A6 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคลองไผ่ และ A7 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกกรวด ซึ่งดัชนีที่ทำการตรวจวัด ได้แก่ ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (THC) และความเร็วและทิศทางลม (WS&WD) มีวิธีเก็บตัวอย่าง วิธีวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์คุณภาพอากาศแสดงดังตารางที่ 3.2.1-1 สำหรับตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างแสดงดังรูปที่ 3.2.1-1 และรูปที่ 3.2.1-2

ตารางที่ 3.2.1-1 วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์คุณภาพอากาศ

ดัชนีที่ตรวจวัด	วิธีเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
คุณภาพอากาศ			
- ฝุ่นละอองรวม (TSP)	High Volume Air Sampler	Gravimetric Method	U.S.EPA 40 CFR Part 50 Appendix B
- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀)	High Volume PM ₁₀ Air Sampler	Gravimetric Method	U.S.EPA 40 CFR Part 50 Appendix J
- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂)	NO ₂ Analyzer	Chemiluminescence	U.S. EPA RFNA-1194-099
- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)	CO Analyzer	Non-Dispersive Infrared Detection	U.S. EPA 088
- ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (THC)	Gas Bag/THC Analyzer	Flame Ionization Method	-
ความเร็วและทิศทางลม			
- Wind Speed (WS)	Wind Vane Anemometer	Wind Speed & Wind	-
- Wind Direction (WD)		Direction Sensor	

มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในครั้งนี้ ประกอบด้วย

1. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
2. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
3. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

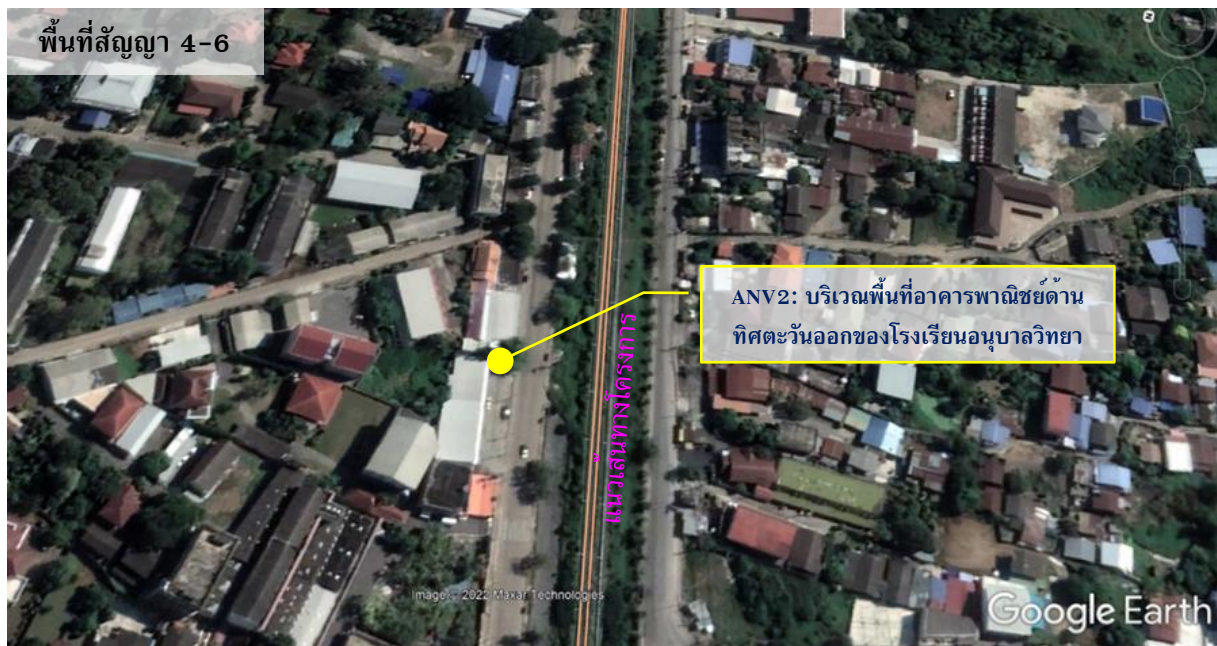


รูปที่ 3.2.1-1 ตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม



ANV1 บริเวณโรงเรียนวัดอู่การาม ตำบลภาชี อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

รูปที่ 3.2.1-2 ตำแหน่งและภาพการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน



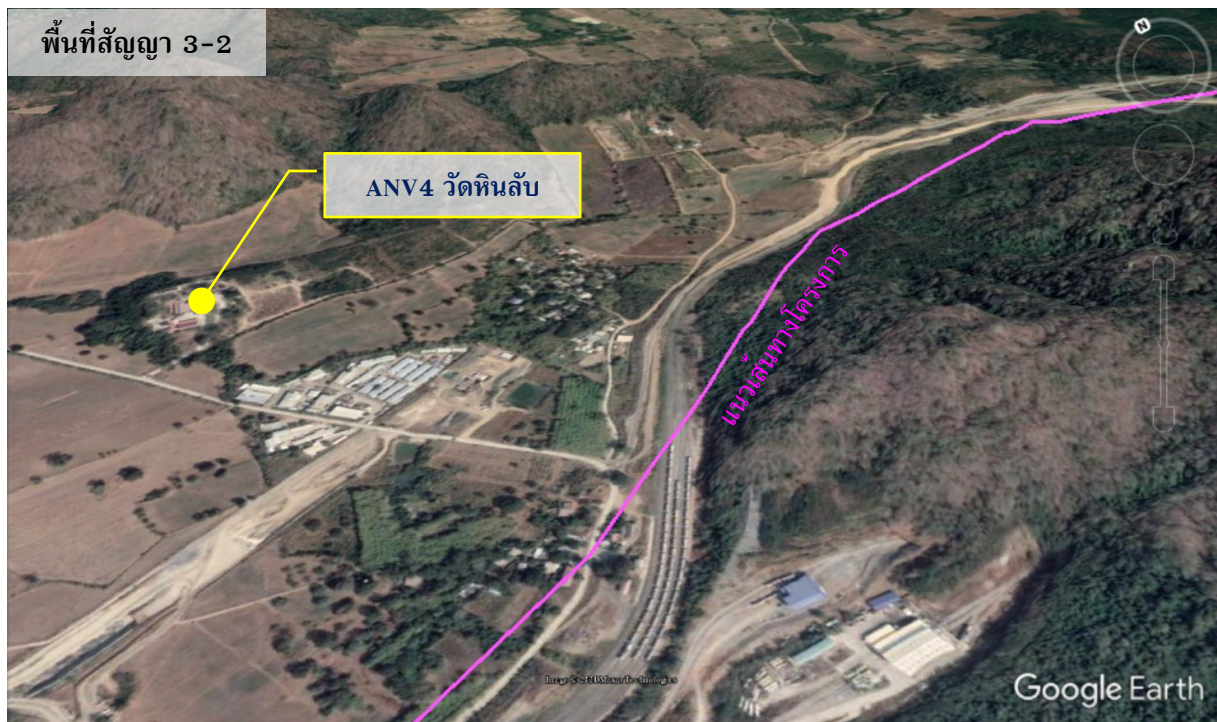
ANV2 บริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลสุวิทยา
ตำบลปากเพี้ยว อำเภอเมือง จังหวัดสระบุรี

รูปที่ 3.2.1-2 (ต่อ) แหล่งและภาพการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน



ANV3 สถานีรถไฟผาเสด็จ ตำบลทับกวาง อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี

รูปที่ 3.2.1-2 (ต่อ) ตำแหน่งและภาพการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน



ANV4 วัดหินลับ ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี

รูปที่ 3.2.1-2 (ต่อ) ตำแหน่งและภาพการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน



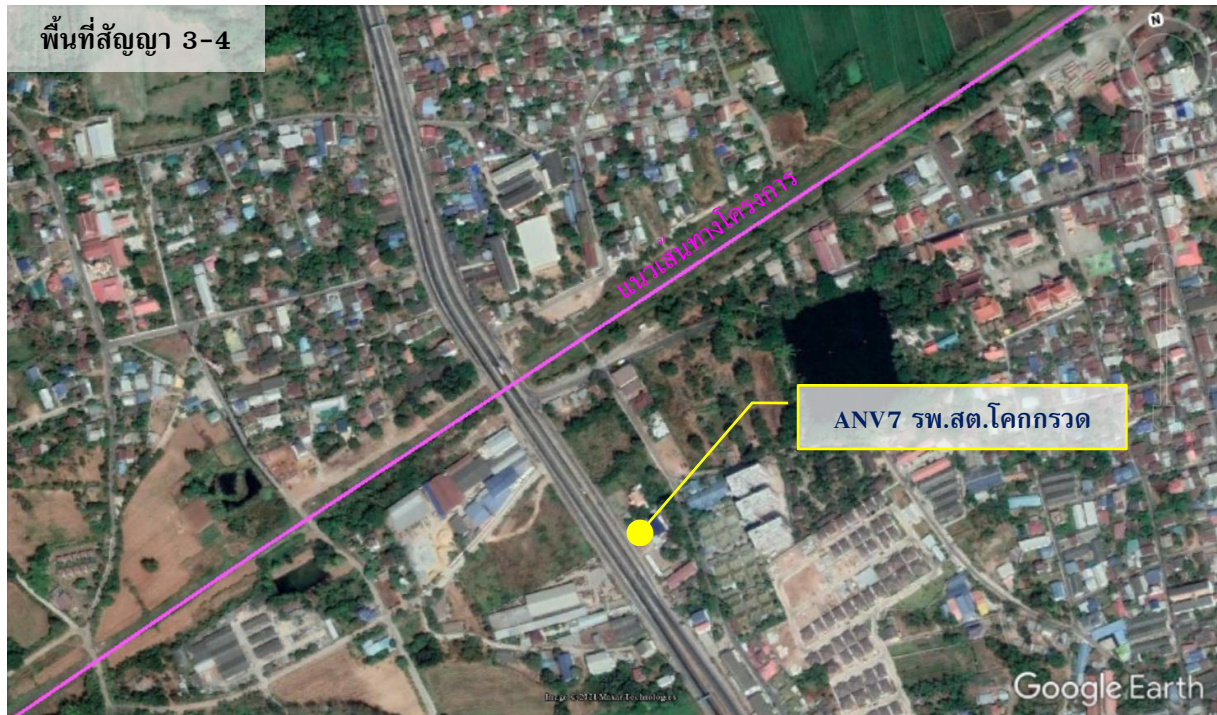
ANV5 วัดศิริสัมพันธ์ ตำบลปากช่อง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

รูปที่ 3.2.1-2 (ต่อ) ตำแหน่งและภาพการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน



ANV6 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา

รูปที่ 3.2.1-2 (ต่อ) ตำแหน่งและภาพการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน



ANV7 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลโคกกรวด อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

รูปที่ 3.2.1-2 (ต่อ) ตำแหน่งและภาพการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

2) ผลการติดตามตรวจสอบ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในช่วงฤดูแล้งบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง ในเดือนมีนาคม 2565 ช่วงเตรียมการก่อสร้าง จำนวน 2 จุด และช่วงก่อสร้าง จำนวน 5 จุด เมื่อนำมาเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ฝุ่นละอองรวม ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน พบว่า ทุกดัชนีที่ทำการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด แสดงดังตารางที่ 3.2.1-2 และรายงานผลการตรวจวิเคราะห์ในภาคผนวกที่ 3

3) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในช่วงฤดูแล้งบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง ในเดือนมีนาคม 2565 พบว่า ทุกดัชนีที่ทำการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

4) สรุปผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา

สรุปผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่า ทุกดัชนีที่ทำการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด และมีค่าใกล้เคียงกันกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในช่วงปี 2556 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2.1-3

ตารางที่ 3.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : A1 โรงเรียนวัดอุทการาม ตำบลภาชี อำเภอบางบาล จ.พระนครศรีอยุธยา
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 686467 E, 1598755 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 23-28 มีนาคม 2565 (ช่วงเตรียมการก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	คุณภาพอากาศ					ความเร็วและทิศทางลม	
	TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	NO ₂ ^{1/} (ppm)	CO ^{1/} (ppm)	THC (ppm)		
23-24/03/65	0.089	0.042	0.0190	1.13	2.80	1.6-4.8	SSE 42.50%
23-25/03/65	0.081	0.045	0.0193	1.16	2.92	1.6-4.8	
25-26/03/65	0.090	0.049	0.0172	1.13	2.99	1.6-4.8	
26-27/03/65	0.063	0.031	0.0198	1.19	3.04	1.6-4.8	
27-28/03/65	0.073	0.036	0.0227	1.42	2.87	1.6-4.8	
ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.063-0.090	0.031-0.049	0.0172-0.0227	1.13-1.42	2.80-3.04	1.6-4.8	-
มาตรฐาน	≦0.33 ^[2]	≦0.12 ^[2]	≦0.17 ^[3]	≦30.00 ^[1]		-	-

หมายเหตุ : ^{1/} ค่าเฉลี่ยสูงสุด 1 ชั่วโมง (Max 1 hr) จากการตรวจวัด 24 ชั่วโมง
 : ^{2/} ร้อยละของทิศทางลมที่สูงที่สุดในช่วงเวลาที่ตรวจวัด
 : ใบรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม แสดงดังเอกสารแนบ 3-1 และเอกสาร 3-2 ในภาคผนวกที่ 3
 : เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ แสดงดังเอกสารแนบ 5-1 ในภาคผนวกที่ 5
มาตรฐาน : ^[1] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
 : ^[2] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
 : ^[3] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป
ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.1-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : A2 บริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกบริเวณโรงเรียนอนุบาลยุววิทยา ตำบลเพ็ญ อำเภอเมือง จังหวัดสระบุรี
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 705432 E, 1606869 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 23-28 มีนาคม 2565 (ช่วงเตรียมการก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	คุณภาพอากาศ					ความเร็วและทิศทางลม	
	TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	NO ₂ ^{1/} (ppm)	CO ^{1/} (ppm)	THC (ppm)		
23-24/03/65	0.089	0.049	0.0226	1.12	3.42	1.6-4.8	SSE 29.16 %
23-25/03/65	0.075	0.040	0.0211	1.28	3.47	1.6-4.8	
25-26/03/65	0.095	0.052	0.0243	1.18	3.45	1.6-4.8	
26-27/03/65	0.079	0.043	0.0204	1.10	3.49	1.6-4.8	
27-28/03/65	0.084	0.047	0.0232	1.29	3.47	1.6-4.8	
ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.075-0.095	0.040-0.052	0.0201-0.0243	1.10-1.29	3.42-3.49	1.6-4.8	-
มาตรฐาน	≧0.33 ^[2]	≧0.12 ^[2]	≧0.17 ^[3]	≧30.00 ^[1]		-	-

หมายเหตุ : ^{1/} ค่าเฉลี่ยสูงสุด 1 ชั่วโมง (Max 1 hr) จากการตรวจวัด 24 ชั่วโมง
 : ^{2/} ร้อยละของทิศทางลมที่สูงที่สุดในช่วงเวลาที่ตรวจวัด
 : ใบรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม แสดงดังเอกสารแนบ 3-1 และเอกสาร 3-2 ในภาคผนวกที่ 3
 : เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ แสดงดังเอกสารแนบ 5-1 ในภาคผนวกที่ 5
 : เอกสารการขอใช้พื้นที่บริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลวิทยาเป็นจุดทดแทน รายละเอียดดังเอกสารในภาคผนวกที่ 7

มาตรฐาน : ^[1] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
 : ^[2] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
 : ^[3] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

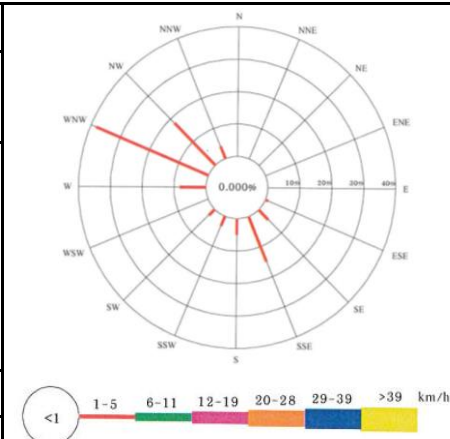
ตารางที่ 3.2.1-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : A3 ผาเสด็จ ตำบลทับกวาง อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี

พิกัด UTM ของสถานี : 47P 726243 E, 1620064 N

วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	คุณภาพอากาศ					ความเร็วและทิศทางลม	
	TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	NO ₂ ^{1/} (ppm)	CO ^{1/} (ppm)	THC	Wind Speed (Km/hr)	Wind Direction ^{2/}
02-03/03/65	0.179	0.066	0.0253	1.23	3.31	1.6-4.8	WNW (38.334 %)
03-04/03/65	0.184	0.080	0.0293	1.04	3.39	1.6-4.8	
04-05/03/65	0.171	0.062	0.0270	1.09	3.24	1.6-4.8	
05-06/03/65	0.151	0.058	0.0237	1.14	3.25	1.6-4.8	
06-07/03/65	0.130	0.051	0.0221	1.03	3.28	1.6-4.8	
ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.130-0.184	0.051-0.080	0.0221-0.0293	1.03-1.23	3.23-3.39	1.6-4.8	-
มาตรฐาน	≧0.33 ^[2]	≧0.12 ^[2]	≧0.17 ^[3]	≧30.0 ^[1]	-	-	-



หมายเหตุ : ^{1/} ค่าเฉลี่ยสูงสุด 1 ชั่วโมง (Max 1 hr) จากการตรวจวัด 24 ชั่วโมง

: ^{2/} ร้อยละของทิศทางลมที่สูงที่สุดในช่วงเวลาที่ตรวจวัด

: ใบรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม แสดงดังเอกสารแนบ 3-1 และเอกสาร 3-2 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ แสดงดังเอกสารแนบ 5-1 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ^[1] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

: ^[2] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

: ^[3] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

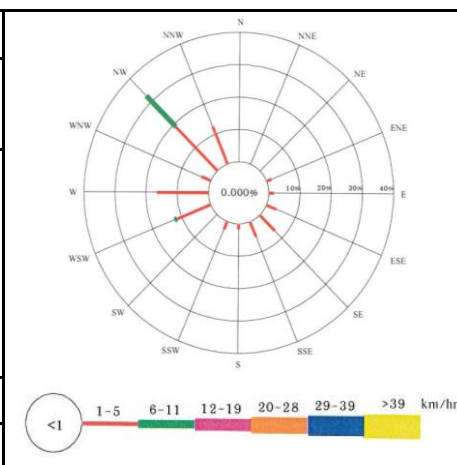
ตารางที่ 3.2.1-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : A4 วัดหินลับ ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี

พิกัด UTM ของสถานี : 47P 729471 E, 1622837 N

วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	คุณภาพอากาศ					ความเร็วและทิศทางลม	
	TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	NO ₂ ^{1/} (ppm)	CO ^{1/} (ppm)	THC	Wind Speed (Km/hr)	Wind Direction ^{2/}
02-03/03/65	0.230	0.088	0.0287	1.32	3.26	1.6-4.8	NW (32.500 %)
03-04/03/65	0.183	0.071	0.0273	1.19	3.21	1.6-6.4	
04-05/03/65	0.258	0.095	0.0222	1.21	3.27	1.6-6.4	
05-06/03/65	0.215	0.083	0.0239	1.14	3.41	1.6-6.4	
06-07/03/65	0.172	0.068	0.0245	1.22	3.25	1.6-8.0	
ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.172-0.258	0.068-0.095	0.0222-0.0287	1.13-1.32	3.21-3.41	1.6-8.0	-
มาตรฐาน	≧0.33 ^[2]	≧0.12 ^[2]	≧0.17 ^[3]	≧30.0 ^[1]	-	-	-



หมายเหตุ : ^{1/} ค่าเฉลี่ยสูงสุด 1 ชั่วโมง (Max 1 hr) จากการตรวจวัด 24 ชั่วโมง

: ^{2/} ร้อยละของทิศทางลมที่สูงที่สุดในช่วงเวลาที่ตรวจวัด

: ใบรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม แสดงดังเอกสารแนบ 3-1 และเอกสาร 3-2 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ แสดงดังเอกสารแนบ 5-1 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ^[1] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

: ^[2] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

: ^[3] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

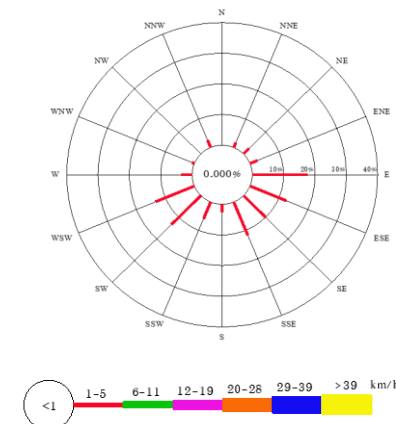
ตารางที่ 3.2.1-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : A5 วัดศิริสัมพันธ์ ตำบลปากช่อง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

พิกัด UTM ของสถานี : 47P 0759009 E, 1626014 N

วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	คุณภาพอากาศ					ความเร็วและทิศทางลม	
	TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	NO ₂ ^{1/} (ppm)	CO ^{1/} (ppm)	THC	Wind Speed (Km/hr)	Wind Direction ^{2/}
2-3/03/65	0.120	0.065	0.0200	1.09	3.60	1.6-4.8	E (17.500 %)
3-4/03/65	0.159	0.087	0.0226	1.07	3.65	1.6-4.8	
3-5/03/65	0.108	0.061	0.0208	1.27	3.50	1.6-4.8	
5-6/03/65	0.084	0.042	0.0190	1.18	3.49	1.6-4.8	
6-7/03/65	0.088	0.049	0.0194	1.13	3.44	1.6-4.8	
ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.084-0.159	0.042-0.087	0.0190-0.0226	1.07-1.27	3.43-3.65	1.6-4.8	-
มาตรฐาน	≥0.33 ^[2]	≥0.12 ^[2]	≥0.17 ^[3]	≥30.0 ^[1]	-	-	-



หมายเหตุ : ^{1/} ค่าเฉลี่ยสูงสุด 1 ชั่วโมง (Max 1 hr) จากการตรวจวัด 24 ชั่วโมง

: ^{2/} ร้อยละของทิศทางลมที่สูงที่สุดในช่วงเวลาที่ตรวจวัด

: ใบรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม แสดงดังเอกสารแนบ 3-1 และเอกสาร 3-2 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ แสดงดังเอกสารแนบ 5-1 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ^[1] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

: ^[2] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

: ^[3] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.1-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : A6 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา

พิกัด UTM ของสถานี : 47P 776646.00 E, 1645900.00 N

วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	คุณภาพอากาศ					ความเร็วและทิศทางลม	
	TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	NO ₂ ^{1/} (ppm)	CO ^{1/} (ppm)	THC		
2-3/03/65	0.162	0.084	0.0260	1.15	3.89	1.6-4.8	SSW 22.50%
3-4/03/65	0.175	0.090	0.0252	1.32	3.73	1.6-4.8	
3-5/03/65	0.133	0.073	0.0238	1.48	3.69	1.6-4.8	
5-6/03/65	0.120	0.067	0.0253	1.40	3.49	1.6-4.8	
6-7/03/65	0.098	0.050	0.0258	1.40	3.46	1.6-4.8	
ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.098-0.175	0.050-0.090	0.0238-0.0260	1.15-1.48	3.46-3.89	1.6-4.8	-
มาตรฐาน	≧0.33 ^[2]	≧0.12 ^[2]	≧0.17 ^[3]	≧30.00 ^[1]		-	-

หมายเหตุ : ^{1/} ค่าเฉลี่ยสูงสุด 1 ชั่วโมง (Max 1 hr) จากการตรวจวัด 24 ชั่วโมง

: ^{2/} ร้อยละของทิศทางลมที่สูงที่สุดในช่วงเวลาที่ตรวจวัด

: ใบรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม แสดงดังเอกสารแนบ 3-1 และเอกสาร 3-2 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ แสดงดังเอกสารแนบ 5-1 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ^[1] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

: ^[2] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

: ^[3] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าชไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.1-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : A7 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลโคกกรวด อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 817766.00 E, 1652349.00 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	คุณภาพอากาศ					ความเร็วและทิศทางลม	
	TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	NO ₂ ^{1/} (ppm)	CO ^{1/} (ppm)	THC		
2-3/03/65	0.141	0.073	0.0233	1.22	4.70	1.6-4.8	SSE 20.00 %
3-4/03/65	0.185	0.096	0.0227	1.13	4.36	1.6-4.8	
3-5/03/65	0.179	0.091	0.0232	1.12	4.59	1.6-4.8	
5-6/03/65	0.155	0.087	0.0226	1.14	4.57	1.6-4.8	
6-7/03/65	0.128	0.064	0.0267	1.15	3.94	1.6-4.8	
ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.128-0.185	0.04-0.096	0.0226-0.0233	1.12-1.22	3.93-4.70	1.6-4.8	-
มาตรฐาน	≧0.33 ^[2]	≧0.12 ^[2]	≧0.17 ^[3]	≧30.00 ^[1]		-	-

หมายเหตุ : ^{1/} ค่าเฉลี่ยสูงสุด 1 ชั่วโมง (Max 1 hr) จากการตรวจวัด 24 ชั่วโมง
 : ^{2/} ร้อยละของทิศทางลมที่สูงที่สุดในช่วงเวลาที่ตรวจวัด
 : ในรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม แสดงดังเอกสารแนบ 3-1 และเอกสาร 3-2 ในภาคผนวกที่ 3
 : เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ แสดงดังเอกสารแนบ 5-1 ในภาคผนวกที่ 5
มาตรฐาน : ^[1] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538)) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
 : ^[2] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
 : ^[3] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป
ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.1-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม ที่ผ่านมา

วันที่ตรวจวัด		คุณภาพอากาศ					ความเร็วและทิศทางลม	
		TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	NO ₂ ^{1/} (ppm)	CO ^{1/} (ppm)	THC	Wind Speed (Km/hr)	Wind Direction ^{2/}
A1: โรงเรียนวัดอุทุมพราราม ตำบลภาชี อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา								
ค่าใน EIA ^{3/}		0.057-0.089	0.033-0.043	0.0242-0.0369	0.3-1.0	1.97-2.23	-	-
Baseline	23-24/03/65	0.089	0.042	0.0190	1.13	2.80	1.6-4.8	SSE (42.50%)
	23-25/03/65	0.081	0.045	0.0193	1.16	2.92	1.6-4.8	
	25-26/03/65	0.090	0.049	0.0172	1.13	2.99	1.6-4.8	
	26-27/03/65	0.063	0.031	0.0198	1.19	3.04	1.6-4.8	
	27-28/03/65	0.073	0.036	0.0227	1.42	2.87	1.6-4.8	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.063-0.090	0.031-0.049	0.0172-0.0227	1.13-1.42	2.80-3.04	1.6-4.8	-
A2 บริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกบริเวณโรงเรียนอนุบาลยุววิทยา ตำบลปากเพรียว อำเภอเมือง จังหวัดสระบุรี								
ค่าใน EIA ^{3/}		0.066-0.090	0.037-0.056	0.0367-0.0751	2.0-5.0	2.00-2.42	-	-
Baseline	23-24/03/65	0.089	0.049	0.0226	1.12	3.42	1.6-4.8	SSE (29.16 %)
	23-25/03/65	0.075	0.040	0.0211	1.28	3.47	1.6-4.8	
	25-26/03/65	0.095	0.052	0.0243	1.18	3.45	1.6-4.8	
	26-27/03/65	0.079	0.043	0.0204	1.10	3.49	1.6-4.8	
	27-28/03/65	0.084	0.047	0.0232	1.29	3.47	1.6-4.8	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.075-0.095	0.040-0.052	0.0201-0.0243	1.10-1.29	3.42-3.49	1.6-4.8	-
A3 ผาเสด็จ ตำบลทับกวาง อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี								
ค่าใน EIA ^{3/}		-	-	-	-	-	-	-
Baseline	22-23/04/64	0.140	0.069	0.0278	1.20	3.25	3.2-14.5	SSW (37.50 %)
	23-24/04/64	0.136	0.064	0.0226	1.06	3.31	3.2-12.9	
	23-25/04/64	0.106	0.050	0.0230	1.34	3.24	4.8-12.9	
	25-26/04/64	0.139	0.065	0.0265	1.24	3.27	4.8-14.5	
	26-27/04/64	0.151	0.072	0.0264	0.99	3.41	6.3-14.5	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.106-0.151	0.050-0.072	0.0226-0.0278	0.99-1.34	3.23-3.41	3.2-14.5	-
Construction	08-09/07/64	0.085	0.035	0.0277	0.92	3.30	1.6-4.8	NW (55.00 %)
	09-10/07/64	0.072	0.030	0.0266	0.88	3.31	1.6-3.2	
	10-11/07/64	0.102	0.046	0.0258	0.91	3.37	1.6-6.4	
	11-12/07/64	0.113	0.049	0.0263	1.08	3.35	1.6-4.8	
	12-13/07/64	0.132	0.061	0.0282	0.85	3.40	1.6-4.8	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.072-0.132	0.030-0.061	0.0258-0.0282	0.85-1.08	3.30-3.40	1.6-6.4	-
	02-03/03/65	0.179	0.066	0.0253	1.23	3.31	1.6-4.8	WNW (38.33 %)
	03-04/03/65	0.184	0.080	0.0293	1.04	3.39	1.6-4.8	
	04-05/03/65	0.171	0.062	0.0270	1.09	3.24	1.6-4.8	
	05-06/03/65	0.151	0.058	0.0237	1.14	3.25	1.6-4.8	
	06-07/03/65	0.130	0.051	0.0221	1.03	3.28	1.6-4.8	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.130-0.184	0.051-0.080	0.0221-0.0293	1.03-1.23	3.23-3.39	1.6-4.8	-
ค่ามาตรฐาน		≦0.33 ^[2]	≦0.12 ^[2]	≦0.17 ^[3]	≦30.0 ^[1]	-	-	-

ตารางที่ 3.2.1-3 (ต่อ)

วันที่ตรวจวัด		คุณภาพอากาศ					ความเร็วและทิศทางลม	
		TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	NO ₂ ^{1/} (ppm)	CO ^{1/} (ppm)	THC	Wind Speed (Km/hr)	Wind Direction ^{2/}
A4 วัดหินลับ ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี								
ค่าใน EIA ^{3/}		0.121-0.206	0.055-0.090	0.0193-0.0269	0.40-0.50	1.99-2.10	-	-
Baseline	22-23/04/64	0.135	0.060	0.0234	0.83	3.32	1.6-9.7	WSW (29.17 %)
	23-24/04/64	0.134	0.057	0.0254	0.78	3.30	1.6-6.4	
	23-25/04/64	0.149	0.070	0.0271	1.03	3.54	1.6-8.0	
	25-26/04/64	0.130	0.054	0.0256	1.08	3.28	1.6-8.0	
	26-27/04/64	0.104	0.043	0.0244	0.90	3.31	1.6-8.0	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.104-0.149	0.043-0.070	0.0234-0.0271	0.078-1.08	3.28-3.54	1.6-9.7	-
Construction	08-09/07/64	0.098	0.044	0.0243	0.72	3.32	1.6-6.4	SSW (19.17%)
	09-10/07/64	0.118	0.049	0.0222	0.83	3.34	1.6-6.4	
	10-11/07/64	0.095	0.039	0.0229	0.75	3.31	1.6-4.8	
	11-12/07/64	0.094	0.034	0.0258	0.91	3.25	1.6-6.4	
	12-13/07/64	0.070	0.030	0.0262	0.82	3.22	1.6-6.4	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.070-0.118	0.030-0.049	0.0222-0.0262	0.72-0.91	3.22-3.34	1.6-6.4	-
	02-03/03/65	0.179	0.066	0.0253	1.23	3.31	1.6-4.8	WNW (38.33 %)
	03-04/03/65	0.184	0.080	0.0293	1.04	3.39	1.6-4.8	
	04-05/03/65	0.171	0.062	0.0270	1.09	3.24	1.6-4.8	
	05-06/03/65	0.151	0.058	0.0237	1.14	3.25	1.6-4.8	
	06-07/03/65	0.130	0.051	0.0221	1.03	3.28	1.6-4.8	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.130-0.184	0.051-0.080	0.0221-0.0293	1.03-1.23	3.23-3.39	1.6-4.8	-
ค่ามาตรฐาน		≦0.33 ^[2]	≦0.12 ^[2]	≦0.17 ^[3]	≦30.0 ^[1]	-	-	-

ตารางที่ 3.2.1-3 (ต่อ)

วันที่ตรวจวัด		คุณภาพอากาศ					ความเร็วและทิศทางลม	
		TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	NO ₂ ^{1/} (ppm)	CO ^{1/} (ppm)	THC	Wind Speed (Km/hr)	Wind Direction ^{2/}
A5 วัดศิริสัมพันธ์ ตำบลปากช่อง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา								
	ค่าใน EIA ^{3/}	0.035-0.063	0.022-0.036	0.0080-0.0091	0.50-0.60	1.96-2.08	-	-
Baseline	17-18/03/64	0.092	0.051	0.0216	0.96	3.65	1.6-4.8	WSW (26.67 %)
	18-19/03/64	0.102	0.056	0.0206	0.93	3.49	1.6-4.8	
	19-20/03/64	0.128	0.079	0.0214	0.95	3.58	1.6-4.8	
	20-21/03/64	0.099	0.052	0.0203	0.98	3.52	1.6-4.8	
	21-22/03/64	0.084	0.045	0.0218	0.97	3.47	1.6-6.4	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.084-0.128	0.045-0.079	0.0203-0.0218	0.93-0.98	3.47-3.65	1.6-6.4	-
Construction	1-2/07/64	0.043	0.020	0.0224	1.02	3.37	1.6-6.4	WSW (35.00 %)
	2-3/07/64	0.056	0.023	0.0234	1.17	3.33	1.6-6.4	
	3-4/07/64	0.066	0.028	0.0213	1.05	3.38	1.6-4.8	
	3-5/07/64	0.069	0.029	0.0229	1.10	3.40	1.6-6.4	
	5-6/07/64	0.070	0.033	0.0222	1.12	3.45	1.6-4.8	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.043-0.070	0.020-0.033	0.0213-0.0234	1.02-1.17	3.33-3.45	1.6-6.4	-
	2-3/03/65	0.120	0.065	0.0200	1.09	3.60	1.6-4.8	E (17.50 %)
	3-4/03/65	0.159	0.087	0.0226	1.07	3.65	1.6-4.8	
	3-5/03/65	0.108	0.061	0.0208	1.27	3.50	1.6-4.8	
	5-6/03/65	0.084	0.042	0.0190	1.18	3.49	1.6-4.8	
	6-7/03/65	0.088	0.049	0.0194	1.13	3.44	1.6-4.8	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.084-0.159	0.042-0.087	0.0190-0.0226	1.07-1.27	3.43-3.65	1.6-4.8	-
	ค่ามาตรฐาน	≦0.33 ^[2]	≦0.12 ^[2]	≦0.17 ^[3]	≦30.0 ^[1]	-	-	-

ตารางที่ 3.2.1-3 (ต่อ)

วันที่ตรวจวัด		คุณภาพอากาศ					ความเร็วและทิศทางลม	
		TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	NO ₂ ^{1/} (ppm)	CO ^{1/} (ppm)	THC	Wind Speed (Km/hr)	Wind Direction ^{2/}
A6 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลคลองไผ่ อำเภอสี่คิ้ว จังหวัดนครราชสีมา								
ค่าใน EIA ^{3/}		0.058-0.087	0.027-0.042	0.0094-0.0127	0.30-0.90	2.08-2.19	-	-
Baseline	11-12/03/64	0.109	0.057	0.0211	1.20	3.22	1.6-6.4	ESE (25.83 %)
	12-13/03/64	0.133	0.069	0.0184	1.12	3.28	1.6-6.4	
	13-14/03/64	0.118	0.056	0.0233	1.20	3.31	1.6-6.4	
	13-15/03/64	0.104	0.052	0.0220	0.98	3.27	1.6-4.8	
	15-16/03/64	0.127	0.067	0.0255	1.05	3.33	1.6-4.8	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.104-0.133	0.052-0.069	0.0184-0.0255	0.98-1.20	3.22-3.33	1.6-6.4	-
Construction	1-2/07/64	0.053	0.026	0.0239	1.17	3.32	1.6-6.4	NNW (39.17 %)
	2-3/07/64	0.045	0.023	0.0231	1.33	3.30	1.6-8.0	
	3-4/07/64	0.065	0.030	0.0220	1.24	3.34	1.6-11.3	
	3-5/07/64	0.076	0.037	0.0226	1.30	3.37	1.6-6.4	
	5-6/07/64	0.071	0.033	0.0250	1.09	3.35	1.6-8.0	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.045-0.076	0.023-0.037	0.022-0.0250	1.09-1.33	3.30-3.37	1.6-11.3	-
	2-3/03/65	0.162	0.084	0.0260	1.15	3.89	1.6-4.8	SSW (22.50%)
	3-4/03/65	0.175	0.090	0.0252	1.32	3.73	1.6-4.8	
	3-5/03/65	0.133	0.073	0.0238	1.48	3.69	1.6-4.8	
	5-6/03/65	0.120	0.067	0.0253	1.40	3.49	1.6-4.8	
	6-7/03/65	0.098	0.050	0.0258	1.40	3.46	1.6-4.8	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.098-0.175	0.050-0.090	0.0238-0.0260	1.15-1.48	3.46-3.89	1.6-4.8	-
ค่ามาตรฐาน		≤0.33 ^[2]	≤0.12 ^[2]	≤0.17 ^[3]	≤30.0 ^[1]	-	-	-

ตารางที่ 3.2.1-3 (ต่อ)

วันที่ตรวจวัด		คุณภาพอากาศ					ความเร็วและทิศทางลม	
		TSP (mg/m ³)	PM ₁₀ (mg/m ³)	NO ₂ ^{1/} (ppm)	CO ^{1/} (ppm)	THC	Wind Speed (Km/hr)	Wind Direction ^{2/}
A7 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลโคกกรวด อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา								
ค่าใน EIA ^{3/}		0.098-0.138	0.059-0.076	0.0149-0.0243	0.60-1.30	1.99-2.10	-	-
Baseline	11-12/03/64	0.153	0.080	0.0241	1.17	3.39	1.6-9.7	N (35.00 %)
	12-13/03/64	0.144	0.074	0.0202	1.20	3.36	1.6-8.0	
	13-14/03/64	0.137	0.067	0.0208	1.05	3.35	1.6-9.7	
	13-15/03/64	0.183	0.086	0.0214	1.07	3.48	1.6-8.0	
	15-16/03/64	0.160	0.082	0.0203	1.09	3.38	1.6-8.0	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.137-0.183	0.067-0.086	0.0202-0.0241	1.05-1.17	3.35-3.48	1.6-9.7	-
Construction	1-2/07/64	0.078	0.038	0.0225	1.10	3.36	1.6-11.3	NW (31.67 %)
	2-3/07/64	0.059	0.027	0.0194	1.12	3.33	1.6-9.7	
	3-4/07/64	0.079	0.042	0.0200	1.14	3.39	1.6-11.3	
	3-5/07/64	0.065	0.031	0.0208	1.09	3.35	1.6-9.7	
	5-6/07/64	0.094	0.046	0.0193	1.22	3.41	1.6-11.3	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.059-0.094	0.027-0.046	0.0193-0.0225	1.09-1.22	3.33-3.41	1.6-11.3	-
	2-3/03/65	0.141	0.073	0.0233	1.22	4.70	1.6-4.8	SSE (20.00 %)
	3-4/03/65	0.185	0.096	0.0227	1.13	4.36	1.6-4.8	
	3-5/03/65	0.179	0.091	0.0232	1.12	4.59	1.6-4.8	
	5-6/03/65	0.155	0.087	0.0226	1.14	4.57	1.6-4.8	
	6-7/03/65	0.128	0.064	0.0267	1.15	3.94	1.6-4.8	
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.128-0.185	0.04-0.096	0.0226-0.0233	1.12-1.22	3.93-4.70	1.6-4.8	-
ค่ามาตรฐาน		≤0.33 ^[2]	≤0.12 ^[2]	≤0.17 ^[3]	≤30.0 ^[1]	-	-	-

3.2.2 การติดตามตรวจสอบระดับเสียง

1) การดำเนินการ

บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในช่วงฤดูแล้ง บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง ในเดือนมีนาคม 2565 ช่วงเตรียมการก่อสร้าง จำนวน 2 จุด ได้แก่ N1 โรงเรียนวัดอู่ทการาม และ N2 บริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกบริเวณโรงเรียนอนุบาลยุววิทยา และ ช่วงก่อสร้าง จำนวน 5 จุด ได้แก่ N3 สถานีรถไฟผาเสด็จ N4 วัดหินลับ N5 วัดศิริสัมพันธ์ N6 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคลองไผ่ และ N7 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกกรวด ดัชนีที่ทำการตรวจวัด ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระดับ และเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีวิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์ แสดงดังตารางที่ 3.2.2-1 สำหรับตำแหน่งและภาพการตรวจวัดแสดงดังรูปที่ 3.2.1-1 และรูปที่ 3.2.1-2

ตารางที่ 3.2.2-1 วิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์เสียง

ดัชนีที่ตรวจวัด	วิธีเก็บตัวอย่าง/วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
- ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L_{eq} 1hr)	Integrated Sound Level Meter	ISO 1996-1
- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr)		
- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90})		
- ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})		
- ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})		

มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบผลการตรวจวัดเสียงในครั้งนี้ ได้แก่ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

2) ผลการติดตามตรวจสอบ

จากผลการตรวจวัดระดับเสียง ในเดือนมีนาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง ช่วงเตรียมการก่อสร้าง จำนวน 2 จุด และ ช่วงก่อสร้าง จำนวน 5 จุด เมื่อนำมาเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) มีค่าไม่เกิน 70.0 เดซิเบล (เอ) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าไม่เกิน 115.0 เดซิเบล (เอ) พบว่า ทุกดัชนีที่ทำการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hr) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ตามประกาศดังกล่าวไม่ได้มีการกำหนดค่ามาตรฐานเพื่อการควบคุมแสดงดังตารางที่ 3.2.2-2 และรายงานผลการตรวจวิเคราะห์ในภาคผนวกที่ 3

3) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

สรุปผลการตรวจวัดระดับเสียง ในเดือนมีนาคม 2565 พบว่า ทุกดัชนีที่ทำการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

4) สรุปผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา

สรุปผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่า ทุกดัชนีที่ทำการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด และเมื่อนำมาเทียบกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในช่วงปี 2556 พบว่า มีแนวโน้มสูงกว่าเพียงเล็กน้อย แสดงดังตารางที่ 3.2.2-3

ตารางที่ 3.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : N1 โรงเรียนวัดอุทการาม ตำบลภาชี อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

พิกัด UTM ของสถานี : 47P 686467 E, 1598755 N

วันที่เก็บตัวอย่าง : 23-28 มีนาคม 2565 (ช่วงเตรียมการก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด				
	Leq 1 hr [dB(A)]	L ₉₀ [dB(A)]	Leq 24 hr	Lmax [dB(A)]	Ldn [dB(A)]
23-24/03/65	59.0-71.1	44.8-56.9	67.6	105.2	73.3
23-25/03/65	58.6-70.1	44.0-58.5	66.7	100.2	71.8
25-26/03/65	59.1-70.8	44.5-56.8	66.9	104.6	72.7
26-27/03/65	60.4-72.6	43.9-54.5	67.1	109.7	71.7
27-28/03/65	59.7-69.9	44.7-55.0	66.9	99.8	71.6
ค่าต่ำ-ค่าสูง	58.6-72.6	44.0-58.5	66.9-67.6	99.8-109.7	71.6-73.3
มาตรฐาน	-	-	≦70.0	≦115.0	-

หมายเหตุ : ในรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียง แสดงดังเอกสารแนบ 3-3 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวัดระดับเสียง แสดงดังเอกสารแนบ 5-2 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.2-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : N2 พื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกบริเวณโรงเรียนอนุบาลยุววิทยา
ตำบลปากเพรียว อำเภอเมือง จังหวัดสระบุรี
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 705432 E, 1606869 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 23-28 มีนาคม 2565 (ช่วงเตรียมการก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด				
	Leq 1 hr [dB(A)]	L ₉₀ [dB(A)]	Leq 24 hr	Lmax [dB(A)]	Ldn [dB(A)]
23-24/03/65	51.7-71.3	46.9-63.6	62.4	96.2	67.2
23-25/03/65	51.5-71.6	44.0-58.5	60.6	93.7	63.2
25-26/03/65	49.3-76.1	44.7-63.0	67.4	110.1	67.8
26-27/03/65	49.3-59.0	44.3-49.8	55.3	83.4	59.8
27-28/03/65	49.0-76.9	44.9-52.1	63.8	101.7	64.7
ค่าต่ำ-ค่าสูง	49.3-76.9	44.4-77.2	55.3-67.4	83.3-110.1	59.8-67.8
มาตรฐาน	-	-	≤70.0	≤115.0	-

หมายเหตุ : ใบรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียง แสดงดังเอกสารแนบ 3-3 ในภาคผนวกที่ 3
: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวัดระดับเสียง แสดงดังเอกสารแนบ 5-2 ในภาคผนวกที่ 5
: เอกสารการขอใช้พื้นที่บริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลวิทยาเป็นจุดทดแทน รายละเอียดดังเอกสารในภาคผนวกที่ 7
มาตรฐาน : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.2-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : N3 ผาเสด็จ ตำบลทับทิม อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 726243 E, 1620064 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด				
	Leq 1 hr [dB(A)]	L ₉₀ [dB(A)]	Leq 24 hr	Lmax [dB(A)]	Ldn [dB(A)]
02-03/03/65	46.3-63.8	44.3-50.0	56.7	98.3	64.2
03-04/03/65	44.3-62.1	40.7-51.9	56.2	94.1	63.6
04-05/03/65	43.0-61.9	41.3-49.5	55.9	97.1	63.1
05-06/03/65	42.2-63.8	39.9-62.1	53.4	90.1	61.0
06-07/03/65	46.2-61.9	46.2-61.9	58.4	92.5	65.1
ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	46.3-63.8	46.2-62.1	53.3-58.4	90.1-98.3	61.0-65.1
มาตรฐาน	-	-	≤70.0	≤115.0	-

หมายเหตุ : ไปรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียง แสดงดังเอกสารแนบ 3-3 ในภาคผนวกที่ 3
: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวัดระดับเสียง แสดงดังเอกสารแนบ 5-2 ในภาคผนวกที่ 5
มาตรฐาน : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.2-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : N4 วัดหินลับ ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 729471 E, 1622837 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด				
	Leq 1 hr [dB(A)]	L ₉₀ [dB(A)]	Leq 24 hr	Lmax [dB(A)]	Ldn [dB(A)]
02-03/03/65	44.0-68.5	42.2-55.3	58.8	85.9	60.3
03-04/03/65	44.9-59.4	42.2-53.7	53.7	84.1	58.6
04-05/03/65	45.5-55.6	40.9-51.9	52.7	82.2	58.9
05-06/03/65	45.8-60.3	40.1-47.3	52.1	86.4	56.4
06-07/03/65	45.3-53.8	41.3-47.7	50.2	80.5	55.9
ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	44.0-68.5	40.1-55.3	50.2-58.8	80.5-86.4	55.9-60.3
มาตรฐาน	-	-	≤70.0	≤115.0	-

หมายเหตุ : ไปรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียง แสดงดังเอกสารแนบ 3-3 ในภาคผนวกที่ 3
: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวัดระดับเสียง แสดงดังเอกสารแนบ 5-2 ในภาคผนวกที่ 5
มาตรฐาน : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.2-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : N5 วัดศิริสัมพันธ์ ตำบลปากช่อง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 0759009 E, 1626014 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 กรกฎาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด				
	Leq 1 hr [dB(A)]	L ₉₀ [dB(A)]	Leq 24 hr	Lmax [dB(A)]	Ldn [dB(A)]
2-3/03/65	50.3-59.7	43.3-53.3	56.6	87.1	61.0
3-4/03/65	49.1-60.0	41.6-52.3	56.2	92.4	60.1
3-5/03/65	49.3-59.8	40.3-50.9	56.4	86.6	60.9
5-6/03/65	49.8-61.6	44.6-53.4	56.8	87.7	62.4
6-7/03/65	49.7-61.3	43.5-53.7	57.2	94.1	62.2
ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	49.7-61.6	40.3-53.7	56.2-57.2	86.6-94.1	60.1-62.4
มาตรฐาน	-	-	≤70.0	≤115.0	-

หมายเหตุ : ใบรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียง แสดงตั้งเอกสารแนบ 3-3 ในภาคผนวกที่ 3
: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวัดระดับเสียง แสดงตั้งเอกสารแนบ 5-2 ในภาคผนวกที่ 5
มาตรฐาน : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.2-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : N6 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 776646.00 E, 1645900.00 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด				
	Leq 1 hr [dB(A)]	L ₉₀ [dB(A)]	Leq 24 hr	Lmax [dB(A)]	Ldn [dB(A)]
2-3/03/65	48.9-61.1	46.3-52.1	57.0	93.9	61.2
3-4/03/65	48.2-60.3	46.0-54.2	56.5	85.9	60.8
3-5/03/65	55.3-61.4	49.3-55.5	58.8	90.5	64.4
5-6/03/65	54.3-63.7	48.3-59.5	59.3	86.5	65.3
6-7/03/65	49.7-62.1	47.1-56.3	58.5	83.6	63.5
ค่าต่ำ-ค่าสูง	48.2-63.7	46.0-59.5	56.5-59.3	83.6-93.9	60.2-61.2
มาตรฐาน	-	-	≦70.0	≦115.0	-

หมายเหตุ : ไปรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียง แสดงตั้งเอกสารแนบ 3-3 ในภาคผนวกที่ 3
: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวัดระดับเสียง แสดงตั้งเอกสารแนบ 5-2 ในภาคผนวกที่ 5
มาตรฐาน : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.2-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : N7 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลโคกกรวด อำเภอเมืองนครราชสีมา
จังหวัดนครราชสีมา
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 817766.00 E, 1652349.00 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด				
	Leq 1 hr [dB(A)]	L ₉₀ [dB(A)]	Leq 24 hr	Lmax [dB(A)]	Ldn [dB(A)]
2-3/03/65	48.9-61.1	46.3-52.1	57.0	93.9	61.2
3-4/03/65	48.2-60.3	46.0-54.2	56.5	85.9	60.8
3-5/03/65	55.3-61.4	49.3-55.5	58.8	90.5	64.4
5-6/03/65	54.3-63.7	48.3-59.5	59.3	86.5	65.3
6-7/03/65	49.7-62.1	47.1-56.3	58.5	83.6	63.5
ค่าต่ำ-ค่าสูง	48.2-63.7	46.0-59.5	56.5-59.3	83.6-93.9	60.2-61.2
มาตรฐาน	-	-	≦70.0	≦115.0	-

หมายเหตุ : ใบรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียง แสดงดังเอกสารแนบ 3-3 ในภาคผนวกที่ 3
: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวัดระดับเสียง แสดงดังเอกสารแนบ 5-2 ในภาคผนวกที่ 5
มาตรฐาน : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.2-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ที่ผ่านมา

วันที่ตรวจวัด		ผลการตรวจวัด				
		Leq 1 hr	L ₉₀ [dB(A)]	Leq 24 hr	Lmax [dB(A)]	Ldn [dB(A)]
N1: โรงเรียนวัดอุทุมพราราม ตำบลภาชี อำเภอกาฬสินธุ์ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา						
ค่าใน EIA ^{1/}		-	48.3-51.2	56.7-62.1	82.5-109.4	54.1-64.9
Baseline	23-24/03/65	59.0-71.1	44.8-56.9	67.6	105.2	73.3
	23-25/03/65	58.6-70.1	44.0-58.5	66.7	100.2	71.8
	25-26/03/65	59.1-70.8	44.5-56.8	66.9	104.6	72.7
	26-27/03/65	60.4-72.6	43.9-54.5	67.1	109.7	71.7
	27-28/03/65	59.7-69.9	44.7-55.0	66.9	99.8	71.6
	ค่าต่ำ-ค่าสูง	58.6-72.6	44.0-58.5	66.9-67.6	99.8-109.7	71.6-73.3
N2 พื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกบริเวณโรงเรียนอนุบาลยุววิทยา ตำบลปากเพรียว อำเภอเมือง จังหวัดสระบุรี						
ค่าใน EIA ^{1/}		-	47.7-50.0	57.1-58.4	94.7-98.0	62.0-64.0
Baseline	23-24/03/65	51.7-71.3	46.9-63.6	62.4	96.2	67.2
	23-25/03/65	51.5-71.6	44.0-58.5	60.6	93.7	63.2
	25-26/03/65	49.3-76.1	44.7-63.0	67.4	110.1	67.8
	26-27/03/65	49.3-59.0	44.3-49.8	55.3	83.4	59.8
	27-28/03/65	49.0-76.9	44.9-52.1	63.8	101.7	64.7
	ค่าต่ำ-ค่าสูง	49.3-76.9	44.4-77.2	55.3-67.4	83.3-110.1	59.8-67.8
N3 ผาเสด็จ ตำบลทับกวาง อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี						
ค่าใน EIA ^{1/}		-	-	-	-	-
Baseline	22-23/04/64	52.9-63.1	50.6-55.3	59.0	98.4	64.7
	23-24/04/64	53.5-65.7	50.0-57.0	60.5	99.2	67.1
	23-25/04/64	52.6-65.1	50.9-57.9	60.5	96.8	66.7
	25-26/04/64	51.2-65.0	50.3-57.6	59.6	98.4	63.4
	26-27/04/64	49.9-63.0	48.3-58.7	59.1	93.0	63.8
	ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	49.9-65.7	48.3-58.7	59.0-60.5	93.0-99.2	63.3-67.1
Construction	08-09/07/64	46.3-63.5	45.5-57.2	57.3	99.6	61.6
	09-10/07/64	45.8-63.2	42.0-57.3	56.9	98.0	59.5
	10-11/07/64	55.2-63.1	51.5-55.9	58.3	99.4	64.2
	11-12/07/64	51.9-62.6	49.2-56.6	55.9	94.3	61.2
	12-13/07/64	47.2-57.7	43.5-52.9	54.9	98.6	61.6
	ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	45.8-63.5	42.0-57.3	54.9-58.3	94.3-99.6	59.5-64.2
	02-03/03/65	46.3-63.8	44.3-50.0	56.7	98.3	64.2
	03-04/03/65	44.3-62.1	40.7-51.9	56.2	94.1	63.6
	04-05/03/65	43.0-61.9	41.3-49.5	55.9	97.1	63.1
	05-06/03/65	42.2-63.8	39.9-62.1	53.4	90.1	61.0
	06-07/03/65	46.2-61.9	46.2-61.9	58.4	92.5	65.1
	ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	46.3-63.8	46.2-62.1	53.3-58.4	90.1-98.3	61.0-65.1
มาตรฐาน		-	-	≦70.0	≦115.0	-

ตารางที่ 3.2.2-3 (ต่อ)

วันที่ตรวจวัด		ผลการตรวจวัด				
		Leq 1 hr	L ₉₀ [dB(A)]	Leq 24 hr	Lmax [dB(A)]	Ldn [dB(A)]
N4 วัดหินลับ ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี						
ค่าใน EIA ^{1/}		-	42.3-46.3	50.2-53.3	56.0-93.7	53.9-59.1
Baseline	22-23/04/64	43.5-54.1	41.2-49.3	49.2	73.8	54.6
	23-24/04/64	43.3-52.7	40.7-48.5	48.8	74.6	54.6
	23-25/04/64	43.5-53.7	42.0-49.5	48.6	76.2	54.9
	25-26/04/64	45.0-52.9	42.8-48.2	49.0	78.8	54.3
	26-27/04/64	44.7-53.4	42.0-48.2	49.5	73.4	55.1
	ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	43.3-54.1	40.7-49.5	48.6-49.5	73.4-78.8	54.3-55.1
Construction	08-09/07/64	43.8-55.8	41.7-49.7	50.9	85.5	56.8
	09-10/07/64	46.6-56.9	42.3-51.6	51.9	86.6	58.1
	10-11/07/64	47.6-56.4	43.2-49.8	52.9	83.4	58.2
	11-12/07/64	44.2-55.7	41.0-49.2	51.3	80.4	56.5
	12-13/07/64	43.8-54.7	41.0-49.8	50.5	85.6	55.1
	ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	43.8-56.9	41.0-51.6	50.5-52.9	80.4-86.6	55.1-58.2
	02-03/03/65	44.0-68.5	42.2-55.3	58.8	85.9	60.3
	03-04/03/65	44.9-59.4	42.2-53.7	53.7	84.1	58.6
	04-05/03/65	45.5-55.6	40.9-51.9	52.7	82.2	58.9
	05-06/03/65	45.8-60.3	40.1-47.3	52.1	86.4	56.4
	06-07/03/65	45.3-53.8	41.3-47.7	50.2	80.5	55.9
	ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	44.0-68.5	40.1-55.3	50.2-58.8	80.5-86.4	55.9-60.3
N5 วัดศิริสัมพันธ์ ตำบลปากช่อง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา						
ค่าใน EIA ^{1/}		-	45.5-49.9	53.1-57.9	83.3-95.8	58.8-62.0
Baseline	17-18/03/64	51.3-63.7	47.0-59.0	59.2	96.3	64.2
	18-19/03/64	51.2-66.3	48.5-59.8	60.0	97.2	64.4
	19-20/03/64	52.0-64.2	47.9-59.2	59.2	97.6	64.8
	20-21/03/64	53.9-63.4	47.9-58.7	58.6	95.6	64.1
	21-22/03/64	51.3-63.3	48.1-59.8	59.1	98.0	63.8
	ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	51.2-66.3	47.0-59.8	58.6-60.0	95.6-98.0	63.8-64.8
Construction	1-2/07/64	47.2-63.0	41.8-55.2	57.7	96.4	60.3
	2-3/07/64	47.8-63.3	43.6-56.2	58.3	97.7	63.4
	3-4/07/64	48.3-62.1	41.9-53.0	56.7	99.6	60.5
	3-5/07/64	48.2-62.3	45.2-54.2	57.0	97.2	61.3
	5-6/07/64	48.7-63.8	42.2-56.2	58.7	98.6	62.5
	ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	47.2-63.8	41.8-56.2	56.7-58.7	96.4-99.6	60.3-63.4
	2-3/03/65	50.3-59.7	43.3-53.3	56.6	87.1	61.0
	3-4/03/65	49.1-60.0	41.6-52.3	56.2	92.4	60.1
	3-5/03/65	49.3-59.8	40.3-50.9	56.4	86.6	60.9
	5-6/03/65	49.8-61.6	44.6-53.4	56.8	87.7	62.4
	6-7/03/65	49.7-61.3	43.5-53.7	57.2	94.1	62.2
	ค่าต่ำสุด-ค่าสูงสุด	49.7-61.6	40.3-53.7	56.2-57.2	86.6-94.1	60.1-62.4
มาตรฐาน		-	-	≧70.0	≧115.0	-

ตารางที่ 3.2.2-3 (ต่อ)

วันที่ตรวจวัด		ผลการตรวจวัด				
		Leq 1 hr	L ₉₀ [dB(A)]	Leq 24 hr	Lmax	Ldn [dB(A)]
N6 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา						
ค่าใน EIA ^{1/}		-	49.3-52.8	54.3-58.8	88.5-105.2	57.3-63.3
Baseline	11-12/03/64	50.2-64.7	47.5-59.4	59.8	98.6	62.9
	12-13/03/64	49.3-63.4	47.3-56.4	59.5	100.1	63.4
	13-14/03/64	51.3-62.5	49.0-55.2	59.1	98.2	63.3
	13-15/03/64	51.3-65.1	46.3-58.0	59.6	96.0	62.8
	15-16/03/64	50.5-63.5	47.3-57.1	59.2	99.4	63.3
	ค่าต่ำ-ค่าสูง	49.3-65.1	46.3-59.4	59.1-59.8	96.0-100.1	62.8-63.4
Construction	1-2/07/64	58.8-67.1	53.5-60.8	62.4	94.8	68.6
	2-3/07/64	57.9-64.8	53.0-61.4	61.2	85.5	66.2
	3-4/07/64	56.1-63.8	54.2-57.7	60.5	86.2	65.6
	3-5/07/64	55.2-63.0	52.5-57.1	59.5	91.2	64.3
	5-6/07/64	54.7-64.2	52.3-58.3	59.9	88.1	64.5
	ค่าต่ำ-ค่าสูง	54.7-67.1	52.3-61.4	59.5-62.4	85.5-94.8	64.3-68.6
	2-3/03/65	48.9-61.1	46.3-52.1	57.0	93.9	61.2
	3-4/03/65	48.2-60.3	46.0-54.2	56.5	85.9	60.8
	3-5/03/65	55.3-61.4	49.3-55.5	58.8	90.5	64.4
	5-6/03/65	54.3-63.7	48.3-59.5	59.3	86.5	65.3
	6-7/03/65	49.7-62.1	47.1-56.3	58.5	83.6	63.5
	ค่าต่ำ-ค่าสูง	48.2-63.7	46.0-59.5	56.5-59.3	83.6-93.9	60.2-61.2
N7 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลโคกกรวด อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา						
ค่าใน EIA ^{1/}		-	44.1-46.0	51.8-55.4	81.1-92.4	55.9-58.4
Baseline	11-12/03/64	51.5-53.2.7	45.0-53.2.7	58.1	88.0	62.1
	12-13/03/64	49.3-61.9	44.2-54.0	57.0	94.0	60.9
	13-14/03/64	51.3-60.7	46.0-52.7	57.9	96.1	61.7
	13-15/03/64	49.9-55.9	45.8-55.9	58.3	86.4	62.9
	15-16/03/64	51.3-62.0	46.0-54.0	58.6	87.7	62.4
	ค่าต่ำ-ค่าสูง	49.3-62.0	44.2-55.9	57.0-58.6	86.4-96.1	60.9-62.9
Construction	1-2/07/64	47.3-63.8	45.3-55.9	58.6	98.3	61.5
	2-3/07/64	47.7-62.6	45.3-54.8	58.2	95.1	61.3
	3-4/07/64	48.7-60.5	44.7-54.7	57.1	83.9	59.9
	3-5/07/64	47.9-62.5	44.0-55.0	57.6	87.7	60.4
	5-6/07/64	49.8-63.9	45.2-55.9	58.9	91.9	61.9
	ค่าต่ำ-ค่าสูง	47.3-63.9	44.0-55.9	57.1-58.9	83.9-98.3	59.9-61.9
	2-3/03/65	50.3-61.1	43.9-53.4	57.9	91.0	61.8
	3-4/03/65	51.0-61.2	45.0-53.5	58.1	91.8	61.6
	3-5/03/65	50.9-61.0	45.9-52.5	57.5	87.1	61.6
	5-6/03/65	50.7-58.1	44.9-51.5	55.4	84.1	61.2
	6-7/03/65	52.0-60.8	47.0-53.3	57.8	87.1	61.7
	ค่าต่ำ-ค่าสูง	50.3-61.2	43.9-53.5	55.3-58.1	84.1-91.8	61.2-61.8
มาตรฐาน		-	-	≧70.0	≧115.0	-

3.2.3 การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

1) การดำเนินการ

บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในช่วงฤดูแล้ง บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง ในเดือนมีนาคม 2565 ช่วงเตรียมการก่อสร้างจำนวน 2 จุด ได้แก่ V1 โรงเรียนวัดอุทการาม และ V2 พื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกบริเวณโรงเรียนอนุบาลยุววิทยา และ ช่วงก่อสร้าง จำนวน 5 จุด ได้แก่ V3 สถานีรถไฟผาเสด็จ V4 วัดหินลับ V5 วัดศิริสัมพันธ์ V6 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคลองไผ่ และ V7 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกกรวด ดัชนีดัชนีที่ทำการตรวจวัด ได้แก่ ความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) และความถี่ (Frequency) มีวิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์ แสดงดังตารางที่ 3.2.3-1 สำหรับตำแหน่งและภาพการตรวจวัดแสดงดังรูปที่ 3.2.1-1 และรูปที่ 3.2.1-2

ตารางที่ 3.2.3-1 วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์ความสั่นสะเทือน

ดัชนีที่ตรวจวัด	วิธีเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
- ความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV)	Vibration Meter	Ground Vibration Method	ISO 2631-2
- ความถี่ (Frequency)			

มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในครั้งนี้ ประกอบด้วย

1. ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
2. Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating the effects of short-term vibration on structures (DIN 4150-3: 1999-02, Germany)

2) ผลการติดตามตรวจสอบ

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในเดือนมีนาคม 2565 จุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง ช่วงเตรียมการก่อสร้าง จำนวน 2 จุด และช่วงก่อสร้าง จำนวน 5 จุด เมื่อนำมาผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนมาเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (เทียบกับความสั่นสะเทือนกรณี ที่ 1 จุดตรวจวัดบริเวณฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร) (ตารางที่ 3.2.6-4) และ Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating the effects of short-term vibration on structures (DIN 4150-3: 1999-02, Germany) (ตารางที่ 3.2.6-5) พบว่า ความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้อยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร แสดงดังตารางที่ 3.2.3-2 รูปที่ 3.2.3-1 และรายงานผลการตรวจวิเคราะห์ในภาคผนวกที่ 3

3) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

สรุปผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในเดือนมีนาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้างพบว่า ความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้อยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร

4) สรุปผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา

สรุปผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนที่ผ่านมา ในบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง (ตารางที่ 3.2.6-3) เมื่อนำมาผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนมาเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (เทียบกับความสั่นสะเทือนกรณี 1 จุดตรวจวัดบริเวณฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร) และ Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating the effects of short-term vibration on structures (DIN 4150-3: 1999-02, Germany) พบว่า ความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้อยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร

ตารางที่ 3.2.3-2 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : V1 โรงเรียนวัดอุทการาม ตำบลภาชี อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 686467 E, 1598755 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 23-28 มีนาคม 2565 (ช่วงเตรียมการก่อสร้าง)

ผลการตรวจวัด ^{1/}					มาตรฐาน) mm/s) ^{[1],[2]}			
วันที่	เวลา (น.)	Trigger	PPV (mm/s)	Frequency (Hz)	ผลกระทบต่ออาคารประเภทที่	ประเภทที่ 1	ประเภทที่ 2	ประเภทที่ 3
25/03/65	13:36	Vert	2.05	14.70	PPV ต้องไม่เกิน	22.35	6.17	3.58

หมายเหตุ : ^{1/} เป็นเหตุการณ์ที่มีค่า Peak Vector Sum สูงสุดในช่วงวันที่ตรวจวัด

: ใบบรรณการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน แสดงดังเอกสารแนบ 3-4 ในภาคผนวกที่ 3

มาตรฐาน : ^[1] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (เทียบกับความสั่นสะเทือนกรณีที่ 1
จุดตรวจวัดบริเวณฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร) แสดงดังตารางที่ 3.2.3-3

: ^[2] Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating the effects of short-term vibration on structures, DIN 4150-3: 1999-02, Germany แสดงดังตารางที่ 3.2.3-4

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.3-2 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : V2 พื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกบริเวณโรงเรียนอนุบาลยุววิทยา ตำบลปากเพรียว อำเภอเมือง จังหวัดสระบุรี
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 705432 E, 1606869 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 23-28 มีนาคม 2565 (ช่วงเตรียมการก่อสร้าง)

ผลการตรวจวัด ^{1/}					มาตรฐาน) mm/s) ^{[1],[2]}			
วันที่	เวลา (น.)	Trigger	PPV (mm/s)	Frequency (Hz)	ผลกระทบต่ออาคารประเภทที่	ประเภทที่ 1	ประเภทที่ 2	ประเภทที่ 3
28/03/65	08:24	Vert	1.45	31.30	PPV ต้องไม่เกิน	30.65	10.32	5.66

หมายเหตุ : ^{1/} เป็นเหตุการณ์ที่มีค่า Peak Vector Sum สูงสุดในช่วงวันที่ตรวจวัด

: ใบรายงานผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน แสดงดังเอกสารแนบ 3-4 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการขอใช้พื้นที่บริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลยุววิทยาเป็นจุดทดแทน รายละเอียดดังเอกสารในภาคผนวกที่ 7

มาตรฐาน : ^[1] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (เทียบกับความสั่นสะเทือนกรณี 1 จุดตรวจวัดบริเวณฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร) แสดงดังตารางที่ 3.2.3-3

: ^[2] Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating the effects of short-term vibration on structures, DIN 4150-3: 1999-02, Germany แสดงดังตารางที่ 3.2.3-4

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.3-2 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : V3 ผาเสด็จ ตำบลทับกวาง อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 726243 E, 1620064 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ผลการตรวจวัด ^{1/}					มาตรฐาน) mm/s) ⁽¹⁾⁽²⁾			
วันที่	เวลา (น.)	Trigger	PPV (mm/s)	Frequency (Hz)	ผลกระทบต่ออาคารประเภทที่	ประเภทที่ 1	ประเภทที่ 2	ประเภทที่ 3
7 มี.ค. 65	07:56	Long	0.843	34.00	PPV ต้องไม่เกิน	32.00	11.00	6.00

หมายเหตุ : ^{1/} เป็นเหตุการณ์ที่มีค่า Peak Vector Sum สูงสุดในช่วงวันที่ตรวจวัด

: ใบรายงานผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน แสดงดังเอกสารแนบ 3-4 ในภาคผนวกที่ 3

มาตรฐาน : ⁽¹⁾ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (เทียบกับความสั่นสะเทือนกรณี 1 จุดตรวจวัดบริเวณฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร) แสดงดังตารางที่ 3.2.3-3

: ⁽²⁾ Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating the effects of short-term vibration on structures, DIN 4150-3: 1999-02, Germany แสดงดังตารางที่ 3.2.3-4

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.3-2 (ต่อ) ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : V4 วัดหินลับ ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 729471 E, 1622837 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ผลการตรวจวัด ^{1/}					มาตรฐาน) mm/s) ⁽¹⁾⁽²⁾			
วันที่	เวลา (น.)	Trigger	PPV (mm/s)	Frequency (Hz)	ผลกระทบต่ออาคารประเภทที่	ประเภทที่ 1	ประเภทที่ 2	ประเภทที่ 3
3 มีนาคม 2565	10:07	Long	0.867	43.00	PPV ต้องไม่เกิน	36.5	13.25	7.125

หมายเหตุ : ^{1/} เป็นเหตุการณ์ที่มีค่า Peak Vector Sum สูงสุดในช่วงวันที่ตรวจวัด

: ใบรายงานผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน แสดงดังเอกสารแนบ 3-4 ในภาคผนวกที่ 3

มาตรฐาน : ⁽¹⁾ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (เทียบกับความสั่นสะเทือนกรณี 1 จุดตรวจวัดบริเวณฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร) แสดงดังตารางที่ 3.2.3-3

: ⁽²⁾ Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating the effects of short-term vibration on structures, DIN 4150-3: 1999-02, Germany แสดงดังตารางที่ 3.2.3-4

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.3-2 (ต่อ) ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : V5 วัดศิริสัมพันธ์ ตำบลปากช่อง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

พิกัด UTM ของสถานี : 47P 0759009 E, 1626014 N

วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ผลการตรวจวัด ^{1/}					มาตรฐาน) mm/s) ^{[1][2]}			
วันที่	เวลา (น.)	Trigger	PPV (mm/s)	Frequency (Hz)	ผลกระทบต่ออาคารประเภทที่	ประเภทที่ 1	ประเภทที่ 2	ประเภทที่ 3
3/03/65	12:13	Long	0.875	50.00	PPV ต้องไม่เกิน	40.00	15.00	8.00

หมายเหตุ : ^{1/} เป็นเหตุการณ์ที่มีค่า Peak Vector Sum สูงสุดในช่วงวันที่ตรวจวัด

: ในรายงานผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน แสดงดังเอกสารแนบ 3-4 ในภาคผนวกที่ 3

มาตรฐาน : ^[1] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (เทียบกับความสั่นสะเทือนกรณี 1 จุดตรวจวัดบริเวณฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร) แสดงดังตารางที่ 3.2.3-3

: ^[2] Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating the effects of short-term vibration on structures, DIN 4150-3: 1999-02, Germany แสดงดังตารางที่ 3.2.3-4

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.3-2 (ต่อ) ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : V6 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา

พิกัด UTM ของสถานี : 47P 776646.00 E, 1645900.00 N

วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ผลการตรวจวัด ^{1/}					มาตรฐาน) mm/s) ^{[1],[2]}			
วันที่	เวลา (น.)	Trigger	PPV (mm/s)	Frequency (Hz)	ผลกระทบต่ออาคารประเภทที่	ประเภทที่ 1	ประเภทที่ 2	ประเภทที่ 3
5/03/65	15:58	Vert	0.700	35.70	PPV ต้องไม่เกิน	32.85	11.43	6.21

หมายเหตุ : ^{1/} เป็นเหตุการณ์ที่มีค่า Peak Vector Sum สูงสุดในช่วงวันที่ตรวจวัด

: ใบรายงานผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน แสดงดังเอกสารแนบ 3-4 ในภาคผนวกที่ 3

มาตรฐาน : ^[1] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (เทียบกับความสั่นสะเทือนกรณี 1 จุดตรวจวัดบริเวณฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร) แสดงดังตารางที่ 3.2.3-3

: ^[2] Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating the effects of short-term vibration on structures, DIN 4150-3: 1999-02, Germany แสดงดังตารางที่ 3.2.3-4

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.3-2 (ต่อ) ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : V7 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลโคกกรวด อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

พิกัด UTM ของสถานี : 47P 817766.00 E, 1652349.00 N

วันที่เก็บตัวอย่าง : 2-7 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ผลการตรวจวัด ^{1/}					มาตรฐาน) mm/s) ^{[1],[2]}			
วันที่	เวลา (น.)	Trigger	PPV (mm/s)	Frequency (Hz)	ผลกระทบต่ออาคารประเภทที่	ประเภทที่ 1	ประเภทที่ 2	ประเภทที่ 3
7/03/65	10:36	Long	0.800	50.00	PPV ต้องไม่เกิน	40.00	15.00	8.00

หมายเหตุ : ^{1/} เป็นเหตุการณ์ที่มีค่า Peak Vector Sum สูงสุดในช่วงวันที่ตรวจวัด

: ใบรายงานผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน แสดงดังเอกสารแนบ 3-4 ในภาคผนวกที่ 3

มาตรฐาน : ^[1] ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (เทียบกับความสั่นสะเทือนกรณี 1 จุดตรวจวัดบริเวณฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร) แสดงดังตารางที่ 3.2.3-3

: ^[2] Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating the effects of short-term vibration on structures, DIN 4150-3: 1999-02, Germany แสดงดังตารางที่ 3.2.3-4

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.3-3 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ที่ผ่านมา

วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด ^{1/}					มาตรฐาน (mm/s) ^{[1],[2]}			
	วันที่	เวลา (น.)	Trigger	PPV (mm/s)	Frequency (Hz)	ผลกระทบต่ออาคาร	ประเภทที่ 1	ประเภทที่ 2	ประเภทที่ 3
V1 โรงเรียนวัดอู่การาม ตำบลภาชี อำเภอกาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา									
3-8 พ.ค. 56 (ค่าใน EIA ^{1/})	6 พ.ค. 56	-	-	0.365	30.00	-	-	-	-
23-28 มี.ค.65 (Baseline)	25 มี.ค. 65	13:36	Vert	2.05	14.70	PPV ต้องไม่เกิน	22.35	6.17	3.58
V2 พื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกบริเวณโรงเรียนอนุบาลยุววิทยา ตำบลปากเปรี้ยว อำเภอมือง จังหวัดสระบุรี									
3-8 พ.ค. 56 (ค่าใน EIA ^{1/})	4 พ.ค. 56	-	-	0.465	>100	-	-	-	-
23-28 มี.ค.65 (Baseline)	28 มี.ค. 65	08:24	Vert	1.45	31.30	PPV ต้องไม่เกิน	30.65	10.32	5.66
V3 ผาเสด็จ ตำบลทับกวาง อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี									
ค่าใน EIA ^{1/}	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22-27 เม.ย. 64 (Baseline)	24 เม.ย. 64	15:47	Long	0.826	37.00	PPV ต้องไม่เกิน	33.5	11.75	6.375
8-13 ก.ค. 64	8 ก.ค. 64	11:34	Long	0.889	43.00	PPV ต้องไม่เกิน	36.50	13.25	7.13
2-7 มี.ค. 65	7 มี.ค. 65	07:56	Long	0.843	34.00	PPV ต้องไม่เกิน	32.00	11.00	6.00
V4 วัดหินลับ ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี									
ค่าใน EIA ^{1/}	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22-27 เม.ย. 64 (Baseline)	23 เม.ย. 64	14:21	Tran	0.762	73.00	PPV ต้องไม่เกิน	44.6	17.3	8.92
8-13 ก.ค. 64	11 ก.ค. 64	10:27	Vert	0.826	51.00	PPV ต้องไม่เกิน	40.20	15.10	8.04
2-7 มี.ค. 65	3 มี.ค. 2565	10:07	Long	0.867	43.00	PPV ต้องไม่เกิน	36.5	13.25	7.13

ตารางที่ 3.2.3-3 (ต่อ)

วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด ^{1/}					มาตรฐาน (mm/s) ^{[1],[2]}			
	วันที่	เวลา (น.)	Trigger	PPV (mm/s)	Frequency (Hz)	ผลกระทบต่ออาคาร	ประเภทที่ 1	ประเภทที่ 2	ประเภทที่ 3
V5 วัดศิริสัมพันธ์ ตำบลปากช่อง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา									
ค่าใน EIA ^{1/}	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17-22 มี.ค. 64 (Baseline)	20 มี.ค. 64	17:11	Vert	0.750	22.70	PPV ต้องไม่เกิน	26.35	8.18	4.59
1-6 ก.ค. 64	2 ก.ค. 64	13:38	Long	0.800	31.30	PPV ต้องไม่เกิน	30.65	10.33	5.66
2-7 มี.ค. 65	3 มี.ค. 65	12:13	Long	0.875	50.00	PPV ต้องไม่เกิน	40.00	15.00	8.00
V6 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา									
ค่าใน EIA ^{1/}	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11-16 มี.ค. 64 (Baseline)	13 มี.ค. 64	09:54	Tran	0.900	22.70	PPV ต้องไม่เกิน	26.35	8.18	4.59
1-6 ก.ค. 64	5 ก.ค. 64	12:33	Vert	0.800	20.80	PPV ต้องไม่เกิน	25.40	7.70	4.35
2-7 มี.ค. 65	5 มี.ค. 65	15:58	Vert	0.700	35.70	PPV ต้องไม่เกิน	32.85	11.43	6.21
V7 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตำบลโคกกรวด อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา									
9-14 พ.ค. 56 (ค่าใน EIA ^{1/})	10 พ.ค. 56	-	-	1.62	>100	-	-	-	-
11-16 มี.ค. 64 (Baseline)	11 มี.ค. 64	11:23	Long	0.725	41.70	PPV ต้องไม่เกิน	35.85	12.93	6.96
1-6 ก.ค. 64	1 ก.ค. 64	14:21	Long	0.650	50.00	PPV ต้องไม่เกิน	40.00	15.00	8.00
2-7 มี.ค. 65	7 มี.ค. 65	10:36	Long	0.800	50.00	PPV ต้องไม่เกิน	40.00	15.00	8.00

ตารางที่ 3.2.3-4.มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

อาคารประเภทที่	จุดตรวจวัด	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน (มิลลิเมตรต่อวินาที)	
			ความสั่นสะเทือนกรณีที่ 1	ความสั่นสะเทือนกรณีที่ 2
1	1.1 ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	20	-
		$10 < f \leq 50$	$0.5 f + 15$	
		$50 < f \leq 100$	$0.2 f + 30$	
		$f > 100$	50	
	1.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	40*	10*
	1.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
2	2.1 ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	5	-
		$10 < f \leq 50$	$0.25 f + 2.5$	
		$50 < f \leq 100$	$0.1 f + 10$	
		$f > 100$	20	
	2.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	15*	5*
	2.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
3	3.1 ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	3	-
		$10 < f \leq 50$	$0.125 f + 1.75$	
		$50 < f \leq 100$	$0.04 f + 6$	
		$f > 100$	10	
	3.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	8*	2.5*
	3.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**

หมายเหตุ : f หมายถึง ความถี่ของความสั่นสะเทือน ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุดมีหน่วยเฮิรตซ์

: * หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนนอน

: ** หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนตั้ง

: อาคารประเภทที่ 1 หมายถึง โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

: อาคารประเภทที่ 2 หมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด อาคารชุด หอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาล และโรงพยาบาล อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นสถานศึกษา เพื่อกิจกรรมทางศาสนา หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

: อาคารประเภทที่ 3 หมายถึง โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

: ความสั่นสะเทือนกรณีที่ 1 คือ ความสั่นสะเทือนที่ไม่ทำให้เกิดการล้าและการสิ้นเปลืองของโครงสร้างอาคาร

: ความสั่นสะเทือนกรณีที่ 2 คือ ความสั่นสะเทือนที่ทำให้เกิดการล้าหรือการสิ้นเปลืองของโครงสร้างอาคาร

ที่มา : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนพิเศษ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน 2553

**ตารางที่ 3.2.3-5 Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating
the effects of short-term vibration on structures**

Type of structure	Guideline values for velocity, Vp, in mm/s			
	Vibration at the foundation at a frequency of			Vibration of horizontal plane of highest floor at all frequencies
	1 Hz to 10 Hz	10 Hz to 50 Hz	50 Hz to 100 Hz*	
1. Buildings used for commercial purposes, industrial buildings, and buildings of similar design	20	20 to 40	40 to 50	40
2. Dwellings and buildings of similar design and/or occupancy	5	5 to 15	15 to 20	15
3. Structures that, because of their particular sensitivity to vibration, cannot be classified	3	3 to 8	8 to 10	8

หมายเหตุ : *At frequencies above 100 Hz, the values given in this column may be used as minimum values

ที่มา : DIN 4150-3: 1999-02, Germany

3.2.4 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

1) การดำเนินการ

บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ในช่วงฤดูแล้งบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง ในเดือนมีนาคม 2565 ช่วงเตรียมการก่อสร้าง จำนวน 1 จุด ได้แก่ SW1 คลองระพีพัฒน์ และช่วงก่อสร้าง จำนวน 4 จุด ได้แก่ SW2 คลองเพ็ญ SW4 คลองสาขาลำตะคอง SW5 คลองตะแบก (คลองตะคองหลง) และ SW6 คลองซับตะคร้อ ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์ด้านกายภาพ ได้แก่ อุณหภูมิ (Temperature) และค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) ด้านเคมี ได้แก่ ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ของแข็งแขวนลอย (Total Suspended Solids) ของแข็งที่ละลายน้ำได้ทั้งหมด (Total Dissolved Solids) ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (BOD₅) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) ไนเตรท-ไนโตรเจน (Nitrate-Nitrogen) และฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส (Phosphate-Phosphorus) และด้านชีวภาพ ได้แก่ แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม (TCB) และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (FCB) มีวิธีเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน แสดงดังตารางที่ 3.2.4-1 สำหรับตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างแสดงดังรูปที่ 3.2.4-1 และรูปที่ 3.2.4-1

ตารางที่ 3.2.4-1 วิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน

รายการตรวจวัด	วิธีเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
ด้านกายภาพ			APHA-AWWA-WEF, 23 rd Edition, 2017
- อุณหภูมิ (Temperature)	Grab Sampling	Laboratory and Field Method (2550 B.)	
- ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity)	Grab Sampling	Laboratory Method (2510 B.)	
ด้านเคมี			
- ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH)	Grab Sampling	Electrometric Method	
- สารแขวนลอยทั้งหมด (TSS)	Grab Sampling	Total Suspended Solids Dried at 103-105 °C (2540 D.)	
- ของแข็งที่ละลายน้ำทั้งหมด (TDS)	Grab Sampling	Total Dissolved Solids Dried at 180 °C (2540 C.)	
- ออกซิเจนละลายน้ำ (DO)	Grab Sampling	Azide Modification (4500-O C)	
- บีโอดี (BOD ₅)	Grab Sampling	5 Days BOD Test (5210 B) & Azide Modification (4500-O C)	
- น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	Grab Sampling	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric Method (5520 B.)	
- ไนเตรท-ไนโตรเจน (Nitrogen-Nitrate)	Grab Sampling	Cadmium Reduction Method (4500- NO ₃ ⁻ E.)	
- ฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส (Phosphate-Phosphate)	Grab Sampling	Ascorbic Acid Method (4500- P E.)	

หมายเหตุ : ^{1/} เก็บตัวอย่างน้ำที่ระดับกึ่งกลางความลึกของน้ำ
: ^{2/} เก็บตัวอย่างน้ำที่ระดับต่ำกว่าผิวน้ำประมาณ 30 เซนติเมตร
: ^{3/} เก็บตัวอย่างที่ระดับผิวน้ำ

ตารางที่ 3.2.4-1 (ต่อ) วิธีการเก็บตัวอย่าง วิเคราะห์ และมาตรฐานวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน

รายการตรวจวัด	วิธีเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิเคราะห์
ด้านชีวภาพ - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม (Total Coliform Bacteria)	Grab Sampling	Multiple-Tube Fermentation Technique (9221 B.)	APHA-AWWA-WEF, 23 rd Edition, 2017
- แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	Grab Sampling	Multiple-Tube Fermentation Technique (9221 E.)	

หมายเหตุ : ^{1/} เก็บตัวอย่างน้ำที่ระดับกึ่งกลางความลึกของน้ำ
 : ^{2/} เก็บตัวอย่างน้ำที่ระดับต่ำกว่าผิวน้ำประมาณ 30 เซนติเมตร
 : ^{3/} เก็บตัวอย่างที่ระดับผิวน้ำ

มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในครั้งนี้ ได้แก่ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน



SW1 คลองระพีพัฒน์ ตำบลหนองน้ำใส อำเภอกาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

รูปที่ 3.2.4-1 ตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน



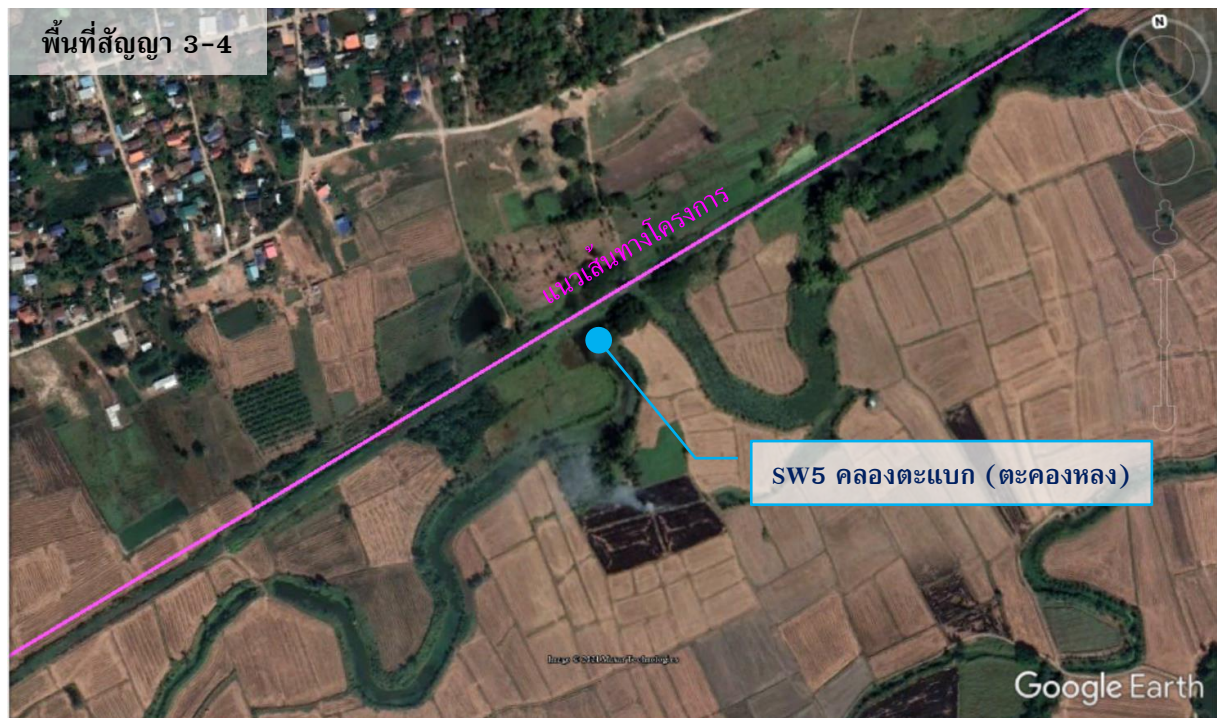
SW2 คลองเพรียว ตำบลปากเพรียว อำเภอเมือง จังหวัดสระบุรี

รูปที่ 3.2.4-1 (ต่อ) ตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน



SW4 คลองสาขาลำตะคอง ตำบลจันทิกร อำเภopakช่อง จังหวัดนครราชสีมา

รูปที่ 3.2.4-1 (ต่อ) ตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน



SW5 คลองตะแบก (ตะคองหลง) ตำบลลาดบัวขาว อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา

รูปที่ 3.2.4-1 (ต่อ) ตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน



SW6 คลองซับตะคร้อ ตำบลโคกกรวด อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

รูปที่ 3.2.4-1 (ต่อ) ตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน

2) ผลการติดตามตรวจสอบ

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ในเดือนมีนาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง เมื่อนำมาเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน พบว่า ดัชนีที่ทำการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 (แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และเพื่อการเกษตร) แสดงดังตารางที่ 3.2.4-2 และรายงานผลการตรวจวิเคราะห์ในภาคผนวกที่ 3

3) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

สรุปผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ในเดือนมีนาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง พบว่า ดัชนีที่ทำการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 (แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และเพื่อการเกษตร)

4) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

สรุปผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินที่ผ่านมา เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์ มาเทียบกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ในช่วงปี 2556 และ ผลตรวจวัดช่วงก่อนก่อสร้าง (Baseline) พบว่า มีค่าใกล้เคียงกัน แสดงดังตารางที่ 3.2.4-3

ตารางที่ 3.2.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : SW1 คลองระพีพัฒน์ ตำบลหนองน้ำใส อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 0707420 E, 1607456 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 23 มีนาคม 2565 (ช่วงเตรียมการก่อสร้าง)

ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์	ผลการตรวจวิเคราะห์	มาตรฐานแหล่งน้ำ ประเภทที่ 3
	23/03/65	
ทางกายภาพ		
Temperature ; °C	32.1	ธ'
Conductivity ; µS/cm	363	-
ทางเคมี		
pH ; -	7.78	5.0-9.0
Total Suspended Solids (TSS) ; mg/L	26.0	-
Total Dissolved Solids (TDS) ; mg/L	134	-
Dissolved Oxygen (DO) ; mg/L	6.7	ไม่น้อยกว่า 2.0
BOD ₅ ; mg/L	4.0	ไม่เกิน 4.0
Grease and Oil ; mg/L	<2	-
Nitrate-Nitrogen ; mg/L	0.28	ไม่เกินกว่า 5.0
Phosphate-Phosphorus ; mg/L	<0.03	-
ทางชีวภาพ		
Total Coliform Bacteria (TCB) ; MPN/100 mL	2,400	-
Fecal Coliform Bacteria (FCB) ; MPN/100 mL	270	-

หมายเหตุ : ธ' เป็นไปตามธรรมชาติ แต่เปลี่ยนแปลงได้ไม่เกิน 3 °C

: ในรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน แสดงดังเอกสาร 3-5 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน แสดงดังเอกสาร 5-3 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน
คุณภาพน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 หมายถึง แหล่งน้ำที่รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ

- การอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป
- การเกษตร

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.4-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : SW2 คลองเพรียว ตำบลปากเพรียว อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 0707420 E, 1607456 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 3 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์	ผลการตรวจวิเคราะห์	มาตรฐานแหล่งน้ำ ประเภทที่ 3
	03/03/65	
ทางกายภาพ		
Temperature ; °C	30.4	ธ'
Conductivity ; µS/cm	404	-
ทางเคมี		
pH ; -	7.85	5.0-9.0
Total Suspended Solids (TSS) ; mg/L	9.4	-
Total Dissolved Solids (TDS) ; mg/L	194	-
Dissolved Oxygen (DO) ; mg/L	4.5	ไม่น้อยกว่า 2.0
BOD ₅ ; mg/L	3.9	ไม่เกิน 4.0
Grease and Oil ; mg/L	2	-
Nitrate-Nitrogen ; mg/L	1.6	ไม่เกินกว่า 5.0
Phosphate-Phosphorus ; mg/L	<0.03	-
ทางชีวภาพ		
Total Coliform Bacteria (TCB) ; MPN/100 mL	17,000	-
Fecal Coliform Bacteria (FCB) ; MPN/100 mL	13,000	-

หมายเหตุ : ธ' เป็นไปตามธรรมชาติ แต่เปลี่ยนแปลงได้ไม่เกิน 3 °C

: ในรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน แสดงดังเอกสาร 3-5 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน แสดงดังเอกสาร 5-3 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน
คุณภาพน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 หมายถึง แหล่งน้ำที่รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ

- การอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป
- การเกษตร

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.4-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : SW4 คลองสาขาลำตะคอง ตำบลจันทิก อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

พิกัด UTM ของสถานี : 47P 0763097 E, 1632065 N

วันที่เก็บตัวอย่าง : 3 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์	ผลการตรวจวิเคราะห์ 3/03/65	มาตรฐานแหล่งน้ำ ประเภทที่ 3
ทางกายภาพ		
Temperature ; °C	31.5	5'
Conductivity ; µS/cm	650	-
ทางเคมี		
pH ; -	7.90	5.0-9.0
Total Suspended Solids (TSS) ; mg/L	4.3	-
Total Dissolved Solids (TDS) ; mg/L	308	-
Dissolved Oxygen (DO) ; mg/L	4.7	ไม่น้อยกว่า 2.0
BOD ₅ ; mg/L	2.9	ไม่เกิน 4.0
Grease and Oil ; mg/L	2	-
Nitrate-Nitrogen ; mg/L	0.15	ไม่เกินกว่า 5.0
Phosphate-Phosphorus ; mg/L	<0.03	-
ทางชีวภาพ		
Total Coliform Bacteria (TCB) ; MPN/100 mL	24,000	-
Fecal Coliform Bacteria (FCB) ; MPN/100 mL	1,300	-

หมายเหตุ : 5' เป็นไปตามธรรมชาติ แต่เปลี่ยนแปลงได้ไม่เกิน 3 °C

: ในรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน แสดงดังเอกสาร 3-5 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน แสดงดังเอกสาร 5-3 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน
คุณภาพน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 หมายถึง แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ

- การอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป

- การเกษตร

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.4-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : SW5 คลองตะแบก (ตะคองหลง) ตำบลลาดบัวขาว อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 786540.00 E, 1646490.00 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 2 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์	ผลการตรวจวิเคราะห์ 2/03/65	มาตรฐานแหล่งน้ำ ประเภทที่ 3
ทางกายภาพ		
Temperature ; °C	26.7	5'
Conductivity ; µS/cm	385	-
ทางเคมี		
pH ; -	7.60	5.0-9.0
Total Suspended Solids (TSS) ; mg/L	5.2	-
Total Dissolved Solids (TDS) ; mg/L	136	-
Dissolved Oxygen (DO) ; mg/L	5.4	ไม่น้อยกว่า 4.0
BOD ₅ ; mg/L	0.8	ไม่เกิน 2.0
Grease and Oil ; mg/L	<2	-
Nitrate-Nitrogen ; mg/L	0.68	ไม่เกินกว่า 5.0
Phosphate-Phosphorus ; mg/L	<0.03	-
ทางชีวภาพ		
Total Coliform Bacteria (TCB) ; MPN/100 mL	8,400	ไม่เกิน 20,000
Fecal Coliform Bacteria (FCB) ; MPN/100 mL	490	ไม่เกิน 4,000

หมายเหตุ : 5' เป็นไปตามธรรมชาติ แต่เปลี่ยนแปลงได้ไม่เกิน 3 °C

: ในรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน แสดงดังเอกสาร 3-5 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน แสดงดังเอกสาร 5-3 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน
คุณภาพน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 หมายถึง แหล่งน้ำที่รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ
- การอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป
- การเกษตร

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.4-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : SW6 คลองซับตะคร้อ ตำบลโคกกรวด อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 816130.00 E, 1651805.00 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 2 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์	ผลการตรวจวิเคราะห์ 2/03/65	มาตรฐานแหล่งน้ำ ประเภทที่ 3
ทางกายภาพ		
Temperature ; °C	29.9	๕'
Conductivity ; µS/cm	496	-
ทางเคมี		
pH ; -	7.68	5.0-9.0
Total Suspended Solids (TSS) ; mg/L	16.4	-
Total Dissolved Solids (TDS) ; mg/L	240	-
Dissolved Oxygen (DO) ; mg/L	5.7	ไม่น้อยกว่า 4.0
BOD ₅ ; mg/L	0.6	ไม่เกิน 2.0
Grease and Oil ; mg/L	2	-
Nitrate-Nitrogen ; mg/L	0.27	ไม่เกินกว่า 5.0
Phosphate-Phosphorus ; mg/L	<0.03	-
ทางชีวภาพ		
Total Coliform Bacteria (TCB) ; MPN/100 mL	3,300	ไม่เกิน 20,000
Fecal Coliform Bacteria (FCB) ; MPN/100 mL	1,700	ไม่เกิน 4,000

หมายเหตุ : ๕' เป็นไปตามธรรมชาติ แต่เปลี่ยนแปลงได้ไม่เกิน 3 °C

: ใบรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน แสดงดังเอกสาร 3-5 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน แสดงดังเอกสาร 5-3 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน
คุณภาพน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 หมายถึง แหล่งน้ำที่รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ
- การอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป
- การเกษตร

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.4-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ที่ผ่านมา

วันที่ตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์											
	ทางกายภาพ		ทางเคมี								ชีวภาพ	
	Temperature (°C)	Conductivity (µS/cm)	pH	TSS (mg/L)	TDS (mg/L)	DO (mg/L)	BOD ₅ (mg/L)	Grease and Oil mg/L	Nitrate-Nitrogen mg/L	Phosphate- Phosphorus (mg/L)	TCB (MPN/ 100 mL)	FCB (MPN/ 100 mL)
SW1 คลองระพีพัฒน์ ตำบลหนองน้ำใส อำเภอกาฬ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา												
ค่าใน EIA	32.8	1,250	8.25	1,020	190	3.70	<2.0	3.5	0.27	0.13	3,500	78
23/03/65 (Baseline)	32.1	363	7.78	26.0	134	6.7	4.0	<2	0.28	<0.03	2,400	270
SW2 คลองเพรียว ตำบลปากเพรียว อำเภอเมือง จังหวัดสระบุรี												
ค่าใน EIA	32.2	1,690	8.05	81	1,180	3.25	<2.0	<0.5	0.33	0.13	24,000	3,500
11/03/64 (Baseline)	25.5	408	7.41	14.5	178	4.7	3.7	<2	0.11	<0.03	43,000	11,000
01/07/64	25.1	528	7.32	14.3	266	4.5	3.9	<2	0.23	<0.03	3,300	1,300
03/03/65	30.4	404	7.85	9.4	194	4.5	3.9	2	1.6	<0.03	17,000	13,000
SW4 คลองสาขาลำตะคอง ตำบลจันทึก อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา												
ค่าใน EIA	29.1	3,012	8.02	<2.5	510	3.54	2.7	4.0	0.02	0.40	3,500	490
17/03/64 (Baseline)	28.3	1,816	7.59	25.0	958	3.2	6.8	<2	1.6	0.08	35,000	24,000
04/07/64	29.0	588	7.66	13.0	292	4.4	1.5	<2	1.2	0.04	1,100	330
3/03/65	31.5	650	7.90	4.3	308	4.7	2.9	2	0.15	<0.03	24,000	1,300
มาตรฐานแหล่งน้ำ ประเภทที่ 3	-	-	5.0-9.0	-	-	ไม่น้อยกว่า 2.0	ไม่เกิน 4.0	-	ไม่เกินกว่า 5.0	-	-	-

ตารางที่ 3.2.3-3 (ต่อ)

วันที่ตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์											
	ทางกายภาพ		ทางเคมี								ชีวภาพ	
	Temperature (°C)	Conductivity (µS/cm)	pH	TSS (mg/L)	TDS (mg/L)	DO (mg/L)	BOD ₅ (mg/L)	Grease and Oil mg/L	Nitrate-Nitrogen mg/L	Phosphate- Phosphorus (mg/L)	TCB (MPN/ 100 mL)	FCB (MPN/ 100 mL)
SW5 คลองตะแบก (ตะคองหลง) ตำบลลาดบัวขาว อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา												
ค่าใน EIA	28.3	2,050	7.43	13.0	270	3.41	2.3	<0.5	0.02	0.20	13,00	1,100
11/03/64 (Baseline)	25.5	476	7.28	12.0	240	4.4	1.8	<2	0.08	<0.03	790	93
04/07/64	29.0	391	7.62	10.8	194	4.0	2.0	<2	0.14	<0.03	3,300	490
02/03/65	26.7	385	7.60	5.2	136	5.4	0.8	<2	0.68	<0.03	8,400	490
SW6 คลองซับตะคร้อ ตำบลโคกกรวด อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา												
ค่าใน EIA	30.6	3,030	7.50	16.0	450	2.24	3.5	3.0	0.02	0.13	1,400	140
11/03/64 (Baseline)	25.5	474	7.36	9.7	238	4.20	2.0	<2	0.09	<0.03	1,400	110
04/07/64	28.0	534	7.63	18.0	286	4.3	1.9	<2	0.11	<0.03	1,000	330
02/03/65	29.9	495	7.68	16.4	240	5.7	0.6	2	0.27	<0.03	3,300	1,700
มาตรฐานแหล่งน้ำ ประเภทที่ 3	-	-	5.0-9.0	-	-	ไม่น้อยกว่า 2.0	ไม่เกิน 4.0	-	ไม่เกินกว่า 5.0	-	-	-

3.2.5 การติดตามตรวจสอบชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

3.2.5.1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใต้ดิน

1) การดำเนินการ

บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ในช่วงฤดูแล้งบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่จะมีการดำเนินการก่อสร้าง (ช่วงก่อสร้าง) ในเดือนมีนาคม 2565 จำนวน 4 จุด ได้แก่ GW1 บ่อน้ำบาดาลบ้านซับบอน GW2 บ่อน้ำบาดาลบ้านหินลับ GW4 บ่อน้ำบาดาล บ้านหนองกระทุ่ม และ GW5 บ่อน้ำบาดาลบ้านซับศรีจันทร์ ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์ด้านกายภาพ ได้แก่ ความลึก (Depth) ค่าความขุ่น (Turbidity) และค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) ด้านเคมี ได้แก่ ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (Total Dissolved Solids) ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness) ไนเตรท (Nitrate) และเหล็กทั้งหมด (Total Iron) และโลหะหนัก ได้แก่ สารหนู (Arsenic) ตะกั่ว (Lead) และแคดเมียม (Cadmium) และปรอท (Mercury) และตรวจวัดระดับน้ำใต้ดิน (Water Table) และปริมาณน้ำ (Water Volume) มีวิธีเก็บตัวอย่าง วิธีวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์แสดงดังตารางที่ 3.2.5-1 สำหรับตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างแสดงดังรูปที่ 3.2.5-1 และรูปที่ 3.2.5-1

ตารางที่ 3.2.5.1-1 วิธีเก็บตัวอย่าง วิธีวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์น้ำใต้ดิน

รายการตรวจวัด	วิธีเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
ด้านกายภาพ			APHA-AWWA-WEF, 23 rd Edition, 2017.
- ความลึก (Depth)	Grab Sampling	Metering	
- ค่าความขุ่น (Turbidity)	Grab Sampling	Nephelometric Method (2130 B.)	
- ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity)	Grab Sampling	Laboratory Method (2510 B.)	
ด้านเคมี			
- ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH)	Grab Sampling	Electrometric Method (4500-H ⁺ B.)	
- ของแข็งที่ละลายน้ำทั้งหมด (Total Dissolved Solids)	Grab Sampling	Total Dissolved Solids Dried at 180°C (2540 C.)	
- ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness as CaCO ₃)	Grab Sampling	EDTA Titrimetric Method (2340 C.)	
- ไนเตรท (Nitrate)	Grab Sampling	Ultraviolet Spectrophotometric Screening Method (4500-NO ₃ ⁻ B.)	
- เหล็กทั้งหมด (Total Iron)	Grab Sampling	Digestion, Inductively Coupled Plasma Method (3030 F.& 3120 B.)	
โลหะหนัก			
- สารหนู (Arsenic)	Grab Sampling	Digestion, Hydride Generation/Atomic Absorption Spectrometric Method (3030 F.& 3120 B.)	
- ตะกั่ว (Pb)	Grab Sampling	Digestion, Inductively Coupled Plasma Method (3030 F. & 3120 B.)	

ตารางที่ 3.2.5.1-1 (ต่อ) วิธีเก็บตัวอย่าง วิธีวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน

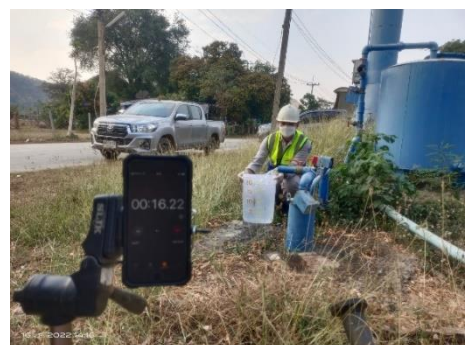
รายการตรวจวัด	วิธีเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
โลหะหนัก (ต่อ) - แคดเมียม (Cd)	Grab Sampling	Digestio, Inductively Coupled Plasma Method (3030 F. & 3120 B.)	APHA-AWWA-WEF, 23 rd Edition, 2017
-ปรอท (Hg)	Grab Sampling	Cold Vapor Atomic Absorption Spectrometric Method (3112 B.)	

มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดินในครั้งนี้ ได้แก่ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภค)



GW 1 บ่อน้ำบาดาลบ้านชัยบอน ตำบลทับทิม อำเภอกำแพงคอย จังหวัดสระบุรี

รูปที่ 3.2.5-1 ตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างน้ำใต้ดิน



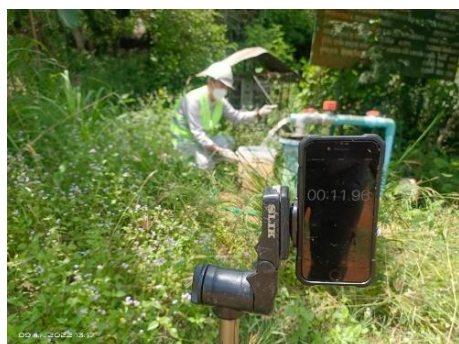
GW2 บ่อน้ำบาดาลบ้านหินลับ ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี

รูปที่ 3.2.5-1 (ต่อ) ตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างน้ำใต้ดิน



GW4 บ่อน้ำบาดาลบ้านหนองกระทุ่ม ตำบลจันทิก อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

รูปที่ 3.2.5-1 (ต่อ) ตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างน้ำใต้ดิน



GW5 บ่อน้ำบาดาลบ้านซับศรีจันทร์ ตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา

รูปที่ 3.2.5-1 (ต่อ) ตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างน้ำใต้ดิน

2) ผลการติดตามตรวจสอบ

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ในเดือนมีนาคม 2565 จำนวน 4 จุด บริเวณจุดติดตามตรวจสอบที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง เมื่อนำมาเทียบกับมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภค) พบว่า ดัชนีที่ทำการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์อนุโลมสูงสุด แสดงดังตารางที่ 3.2.5-2 และรายงานผลการตรวจวิเคราะห์ในภาคผนวกที่ 3

3) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใต้ดิน ในเดือนมีนาคม 2565 บริเวณจุดติดตามตรวจสอบที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง พบว่า ดัชนีที่ทำการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์อนุโลมสูงสุด

4) สรุปผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา

จากการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดินที่ผ่านมา ในบริเวณจุดติดตามตรวจสอบที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง จำนวน 4 จุด เมื่อนำมาเทียบกับมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภค) พบว่า ดัชนีที่ทำการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์อนุโลมสูงสุด แสดงดังตารางที่ 3.2.5.1-3

ตารางที่ 3.2.5.1-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : GW 1 บ่อน้ำบาดาลบ้านซับบอน ตำบลทับทิม อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 726844 E, 1619629 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 4 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์	ผลการตรวจวิเคราะห์	เกณฑ์กำหนดที่เหมาะสม	เกณฑ์อนุโลมสูงสุด
	04/03/65		
ทางกายภาพ			
Depth ; m	42.0	-	-
Turbidity ; NTU	1.3	5	20
Conductivity ; $\mu\text{S}/\text{cm}$	1,234	-	-
ทางเคมี			
pH ; -	7.28	7.0-8.5	6.5-9.2
Total Dissolved Solids ; mg/L as CaCO_3	730	ไม่เกิน 600	1,200
Total Hardness ; mg/L	480	ไม่เกิน 300	500
Nitrate ; mg/L	2.4	ไม่เกิน 45	45
Total Iron ; mg/L	0.66	ไม่เกิน 0.5	1.0
โลหะหนัก			
Arsenic ; mg/L	0.0005	ต้องไม่มี	0.05
Cadmium ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.01
Lead ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.05
Mercury ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.001

หมายเหตุ : ND = Not Detected

: Detection Limit Arsenic $< 0.0003 \text{ mg}/\text{L}$, Cadmium $< 0.003 \text{ mg}/\text{L}$, Lead $< 0.005 \text{ mg}/\text{L}$ Mercury $< 0.0005 \text{ mg}/\text{L}$

: ในรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงดังเอกสารแนบ 3-6 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงดังเอกสารแนบ 5-3 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภคได้)

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.5.1-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : GW 2 บ่อน้ำบาดาลบ้านหินลับ ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 729018 E, 1623175 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 4 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์	ผลการตรวจวิเคราะห์	เกณฑ์กำหนดที่เหมาะสม	เกณฑ์อนุโลมสูงสุด
	04/03/65		
ทางกายภาพ			
Depth ; m	25.4	-	-
Turbidity ; NTU	0.28	5	20
Conductivity ; $\mu\text{S}/\text{cm}$	963	-	-
ทางเคมี			
pH ; -	7.16	7.0-8.5	6.5-9.2
Total Dissolved Solids ; mg/L as CaCO_3	598	ไม่เกิน 600	1,200
Total Hardness ; mg/L	414	ไม่เกิน 300	500
Nitrate ; mg/L	29	ไม่เกิน 45	45
Total Iron ; mg/L	0.04	ไม่เกิน 0.5	1.0
โลหะหนัก			
Arsenic ; mg/L	0.0004	ต้องไม่มี	0.05
Cadmium ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.01
Lead ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.05
Mercury ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.001

หมายเหตุ : ND = Not Detected

: Detection Limit Arsenic $< 0.0003 \text{ mg}/\text{L}$, Cadmium $< 0.003 \text{ mg}/\text{L}$, Lead $< 0.005 \text{ mg}/\text{L}$ Mercury $< 0.0005 \text{ mg}/\text{L}$

: ในรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงดังเอกสารแนบ 3-6 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงดังเอกสารแนบ 5-3 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภคได้)

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.5.1-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : GW4 บ่อน้ำบาดาลบ้านหนองกระทุ่ม ต.จันทิก อ.จันทิก จ.นครราชสีมา
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 0768289 E, 1639586 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 3 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์	ผลการตรวจวิเคราะห์	เกณฑ์กำหนดที่เหมาะสม	เกณฑ์อนุโลมสูงสุด
	3/03/65		
ทางกายภาพ			
Depth ; m	46.0	-	-
Turbidity ; NTU	0.59	5	20
Conductivity ; $\mu\text{S}/\text{cm}$	1,740	-	-
ทางเคมี			
pH ; -	7.30	7.0-8.5	6.5-9.2
Total Dissolved Solids ; mg/L as CaCO_3	946	ไม่เกิน 600	1,200
Total Hardness ; mg/L	475	ไม่เกิน 300	500
Nitrate ; mg/L	8.0	ไม่เกิน 45	45
Total Iron ; mg/L	0.04	ไม่เกิน 0.5	1.0
โลหะหนัก			
Arsenic ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.05
Cadmium ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.01
Lead ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.05
Mercury ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.001

หมายเหตุ : ND = Not Detected

: Detection Limit Arsenic $< 0.0003 \text{ mg}/\text{L}$, Cadmium $< 0.003 \text{ mg}/\text{L}$, Lead $< 0.005 \text{ mg}/\text{L}$ Mercury $< 0.0005 \text{ mg}/\text{L}$

: ในรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงดังเอกสารแนบ 3-6 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงดังเอกสารแนบ 5-3 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภคได้)

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.5.1-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : GW5 บ่อน้ำบาดาลบ้านซับศรีจันทร์ ตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 775279.00 E, 1646560.00 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 3 มีนาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์	ผลการตรวจวิเคราะห์	เกณฑ์กำหนดที่เหมาะสม	เกณฑ์อนุโลมสูงสุด
	3/03/65		
ทางกายภาพ			
Turbidity ; NTU	39	5	20
Conductivity ; $\mu\text{S}/\text{cm}$	205	-	-
ทางเคมี			
pH ; -	6.30	7.0-8.5	6.5-9.2
Total Dissolved Solids ; mg/L	122	ไม่เกิน 600	1,200
Total Hardness ; mg/L as CaCO_3	46	ไม่เกิน 300	500
Nitrate ; mg/L	1.5	ไม่เกิน 45	45
Total Iron ; mg/L	3.6	ไม่เกิน 0.5	1.0
โลหะหนัก			
Arsenic ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.05
Cadmium ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.01
Lead ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.05
Mercury ; mg/L	ND	ต้องไม่มี	0.001

หมายเหตุ : ND = Not Detected

- : Detection Limit Arsenic $< 0.0003 \text{ mg/L}$, Cadmium $< 0.003 \text{ mg/L}$, Lead $< 0.005 \text{ mg/L}$ Mercury $< 0.0005 \text{ mg/L}$
- : ใบรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงตั้งเอกสารแนบ 3-6 ในภาคผนวกที่ 3
- : เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงตั้งเอกสารแนบ 5-3 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภคได้)

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.5.1-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ที่ผ่านมา

วันที่ตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์											
	ทางกายภาพ			ทางเคมี					โลหะหนัก			
	Depth (m)	Turbidity (NTU)	Conductivity (µS/cm)	pH	TDS (mg/L as CaCO3)	Total Hardness (mg/L)	Nitrate (mg/L)	Total Iron (mg/L)	Arsenic (mg/L)	Cadmium (mg/L)	Lead (mg/L)	Mercury (mg/L)
GW1 บ่อน้ำบาดาลบ้านซับบอน ตำบลทับกวาง อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี												
24/04/65 (Baseline)	42.0	0.29	1,213	6.89	660	477	1.4	0.60	ND	ND	ND	ND
09/07/64	42.0	1.3	1,247	6.84	664	464	1.3	0.49	ND	ND	0.009	ND
04/03/65	42.0	1.3	1,234	7.28	730	480	2.4	0.66	0.0005	ND	ND	ND
GW2 บ่อน้ำบาดาลบ้านหินลับ ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี												
24/04/64 (Baseline)	25.4	0.41	927	6.66	532	390	9.7	0.08	ND	ND	ND	ND
09/07/64	25.4	0.82	1,001	6.93	594	366	11.0	0.07	0.0009	ND	0.005	ND
04/03/65	25.4	0.28	963	7.16	598	414	29	0.04	0.0004	ND	ND	ND
GW4 บ่อน้ำบาดาลบ้านหนองกระทุ่ม ตำบลจันทึก อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา												
17/03/64 (Baseline)	46.0	0.32	1,768	7.16	930	438	4.6	0.09	ND	ND	0.010	ND
04/07/64	46.0	0.99	1,800	7.27	938	277	8.4	0.07	0.0011	ND	ND	ND
3/03/65	46.0	0.59	1,740	7.30	946	475	8.0	0.04	ND	ND	ND	ND
GW5 บ่อน้ำบาดาลบ้านซับศรีจันทร์ ตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา												
11/03/64 (Baseline)	50.61	2.8	526	7.27	248	177	1.3	0.42	ND	ND	ND	ND
04/07/64	50.61	2.1	488	7.45	10	169	2.6	0.45	ND	ND	ND	ND
03/03/65	50.61	39	205	6.30	122	46	1.5	3.6	ND	ND	ND	ND
เกณฑ์กำหนดที่เหมาะสม		5		7.0-8.0	ไม่เกิน 600	ไม่เกิน 300	ไม่เกิน 45	ไม่เกิน 0.5	ต้องไม่มี	ต้องไม่มี	ต้องไม่มี	ต้องไม่มี
เกณฑ์อนุโลมสูงสุด		20		6.5-9.0	1,200	500	45	1.0	0.05	0.01	0.05	0.001

3.2.5.2 การติดตามตรวจสอบปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/น้ำบ่อน้ำ

1) การดำเนินการ

บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด ดำเนินการตรวจสอบปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/บ่อน้ำตื้น ในช่วงฤดูแล้งบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง (ช่วงก่อสร้าง) ในเดือนมกราคม มีนาคม และพฤษภาคม 2565 จำนวน 4 จุด ได้แก่ GW1 บ่อน้ำบาดาลบ้านซับบอน GW2 บ่อน้ำบาดาลบ้านหินลับ GW4 บ่อน้ำบาดาลบ้านหนองกระทุ่ม และ GW5 บ่อน้ำบาดาลบ้านชัยศรีจันทร์ ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์ ได้แก่ ระดับน้ำใต้ดิน (Water Table) และปริมาณน้ำ (Water Volume) มีวิธีเก็บตัวอย่าง วิธีวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์แสดงดังตารางที่ 3.2.5-1 สำหรับตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างแสดงดังรูปที่ 3.2.1-1 และรูปที่ 3.2.5-1

ตารางที่ 3.2.5.2-1 วิธีเก็บตัวอย่าง วิธีวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีตรวจวัดน้ำใต้ดิน

รายการตรวจวัด	วิธีเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
- ระดับน้ำใต้ดิน (Water Table)	Piezometer	Metering	-
- ปริมาณน้ำ (Water Volume)	Piezometer	Calculate	Volumetric Flow Rate

2) ผลการติดตามตรวจสอบ

ผลการตรวจสอบปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/บ่อน้ำตื้นในช่วงฤดูแล้งบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง (ช่วงก่อสร้าง) ในเดือนมกราคม มีนาคม และพฤษภาคม 2565 จำนวน 4 จุด พบว่า การดำเนินงานก่อสร้างโครงการไม่ได้ส่งผลกระทบต่อปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/น้ำบ่อน้ำตื้นแต่อย่างใดแสดงดังตารางที่ 3.2.5.2-2 และรายงานผลการตรวจวิเคราะห์ในภาคผนวกที่ 3

3) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

สรุปผลการตรวจสอบปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/บ่อน้ำตื้นในช่วงฤดูแล้งบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง (ช่วงก่อสร้าง) ในเดือนมกราคม มีนาคม และพฤษภาคม 2565 พบว่า การดำเนินงานก่อสร้างโครงการไม่ได้ส่งผลกระทบต่อปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/น้ำบ่อน้ำตื้นแต่อย่างใด

4) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

จากการตรวจสอบปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/บ่อน้ำตื้นในช่วงฤดูแล้งบริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้างที่ผ่านมา จำนวน 4 จุด พบว่า การดำเนินงานก่อสร้างโครงการไม่ได้ส่งผลกระทบต่อปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/น้ำบ่อน้ำตื้นแต่อย่างใด และเมื่อนำผลตรวจวัดมาเทียบกับผลตรวจวัดช่วงก่อนก่อสร้าง พบว่า มีค่าใกล้เคียงกันแสดงดังตารางที่ 3.2.5.2-3

ตารางที่ 3.2.5.2-2 ผลการตรวจวัดปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/บ่อน้ำตื้น

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : GW 1 บ่อน้ำบาดาลบ้านซับบอน ตำบลทับทิม อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 726844 E, 1619629 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 16 มกราคม 2565, 4 มีนาคม 2565 และ 9 พฤษภาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ผลการตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	
	ระดับน้ำใต้ดิน Water Table (m)	ปริมาณน้ำ Water Volume (m ³ /hr)
ช่วงก่อสร้าง (Construction)		
16/01/65	34.6	5.01
04/03/65	19.3	1.03
09/05/65	55.0	4.36

หมายเหตุ : ND = Not Detected

- : Detection Limit Arsenic <0.0003 mg/L, Cadmium < 0.003 mg/L, Lead < 0.005 mg/L Mercury < 0.0005 mg/L
- : ใบรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงตั้งเอกสารแนบ 3-6 ในภาคผนวกที่ 3
- : เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงตั้งเอกสารแนบ 5-3 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการ
ป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภคได้)

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.5.2-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : GW 2 บ่อน้ำบาดาลบ้านหินลับ ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 729018 E, 1623175 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 16 มกราคม 2565, 4 มีนาคม 2565 และ 9 พฤษภาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ผลการตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	
	ระดับน้ำใต้ดิน Water Table (m)	ปริมาณน้ำ Water Volume (m ³ /hr)
ช่วงก่อสร้าง (Construction)		
16/01/65	4.32	4.55
04/03/65	7.15	4.66
09/05/65	5.50	4.64

หมายเหตุ : ND = Not Detected

: Detection Limit Arsenic <0.0003 mg/L, Cadmium < 0.003 mg/L, Lead < 0.005 mg/L Mercury < 0.0005 mg/L

: ไปรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงตั้งเอกสารแนบ 3-6 ในภาคผนวกที่ 3

: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงตั้งเอกสารแนบ 5-3 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการ
ป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภคได้)

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.5.2-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : GW4 บ่อน้ำบาดาลบ้านหนองกระทุ่ม ตำบลจันทึก อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 0768289 E, 1639586 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 16 มกราคม 2565, 3 มีนาคม 2565 และ 9 พฤษภาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ผลการตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	
	ระดับน้ำใต้ดิน Water Table (m)	ปริมาณน้ำ Water Volume (m ³ /hr)
ช่วงก่อสร้าง (Construction)		
16/01/65	15.9	7.16
03/03/65	18.6	7.18
09/05/65	14.9	7.38

หมายเหตุ : ND = Not Detected

: Detection Limit Arsenic <0.0003 mg/L, Cadmium < 0.003 mg/L, Lead < 0.005 mg/L Mercury < 0.0005 mg/L
: ใบรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงตั้งเอกสารแนบ 3-6 ในภาคผนวกที่ 3
: เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงตั้งเอกสารแนบ 5-3 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการ
ป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภคได้)

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.5.2-2 (ต่อ)

ชื่อสถานีเก็บตัวอย่าง : GW5 บ่อน้ำบาดาลบ้านซับศรีจันทร์ ตำบลคลองไผ่ อำเภอสี่คิ้ว จังหวัดนครราชสีมา
พิกัด UTM ของสถานี : 47P 775279.00 E, 1646560.00 N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 16 มกราคม 2565, 4 มีนาคม 2565 และ 9 พฤษภาคม 2565 (ช่วงก่อสร้าง)

ผลการตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	
	ระดับน้ำใต้ดิน Water Table (m)	ปริมาณน้ำ Water Volume (m ³ /hr)
ช่วงก่อสร้าง (Construction)		
16/01/65	6.73	5.39
03/03/65	12.50	5.87
09/05/65	7.70	6.01

หมายเหตุ : ND = Not Detected

- : Detection Limit Arsenic <0.0003 mg/L, Cadmium < 0.003 mg/L, Lead < 0.005 mg/L Mercury < 0.0005 mg/L
- : ใบรายงานผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงตั้งเอกสารแนบ 3-6 ในภาคผนวกที่ 3
- : เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน แสดงตั้งเอกสารแนบ 5-3 ในภาคผนวกที่ 5

มาตรฐาน : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการ
ป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภคได้)

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.5.2-3 ผลการตรวจวัดปริมาณและระดับน้ำใต้ดิน/บ่อน้ำตื้น ที่ผ่านมา

ผลการตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	
	ระดับน้ำใต้ดิน Water Table (m)	ปริมาณน้ำ Water Volume (m ³ /hr)
GW 1 บ่อน้ำบาดาลบ้านซับบอน ตำบลทับกวาง อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี		
ก่อนก่อสร้าง (Baseline)		
24/04/64	7.65	6.02
ช่วงก่อสร้าง (Construction)		
04/07/64	8.24	5.93
04/09/64	6.14	5.87
20/11/64	6.09	5.87
16/01/65	34.6	5.01
04/03/65	19.3	1.03
09/05/65	55.0	4.36
GW 2 บ่อน้ำบาดาลบ้านหินลับ ตำบลมวกเหล็ก อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี		
ก่อนก่อสร้าง (Baseline)		
24/04/64	5.10	6.97
ช่วงก่อสร้าง (Construction)		
09/07/64	5.20	4.61
04/09/64	5.60	4.97
20/11/64	5.30	4.90
16/01/65	4.32	4.55
04/03/65	7.15	4.66
09/05/65	5.50	4.64

หมายเหตุ : ND = Not Detected

: Detection Limit Arsenic <0.0003 mg/L, Cadmium < 0.003 mg/L, Lead < 0.005 mg/L Mercury < 0.0005 mg/L

มาตรฐาน : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการ
ป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภคได้)

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด

ตารางที่ 3.2.5.2-3 (ต่อ)

ผลการตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	
	ระดับน้ำใต้ดิน Water Table (m)	ปริมาณน้ำ Water Volume (m ³ /hr)
GW4 บ่อน้ำบาดาลบ้านหนองกระทุ่ม ตำบลจันทิก อำเภอบางบาล จังหวัดนครราชสีมา		
ก่อนก่อสร้าง (Baseline)		
24/04/64	18.8	6.75
ช่วงก่อสร้าง (Construction)		
04/07/64	20.1	5.40
04/09/64	28.7	7.06
20/11/64	28.1	7.05
16/01/65	15.9	7.16
3/03/65	18.6	7.18
9/05/65	14.9	7.38
GW5 บ่อน้ำบาดาลบ้านซับศรีจันทร์ ตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา		
ก่อนก่อสร้าง (Baseline)		
24/04/64	7.65	6.02
ช่วงก่อสร้าง (Construction)		
04/07/64	8.24	5.93
04/09/64	6.14	5.87
20/11/64	6.09	5.87
16/01/65	6.73	5.39
03/03/65	12.50	5.87
09/05/65	7.70	6.01

หมายเหตุ : ND = Not Detected

: Detection Limit Arsenic <0.0003 mg/L, Cadmium < 0.003 mg/L, Lead < 0.005 mg/L Mercury < 0.0005 mg/L

มาตรฐาน : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการ
ป้องกันด้านสาธารณสุข และการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ. 2551 (มาตรฐานน้ำบาดาลที่จะใช้บริโภคได้)

ชื่อบริษัทผู้เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่าง/ควบคุม : บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด

3.2.6 การติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง

1) การดำเนินการ

ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการบันทึกสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ บริเวณจุดตัดแนวเส้นทางโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อสรุปสาเหตุความเสียหาย แนวทางแก้ไข และแนวทางป้องกัน และจัดทำรายงานสรุป

2) ผลการติดตามตรวจสอบ

จากบันทึกสถิติอุบัติเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ บริเวณจุดตัดแนวเส้นทางโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดแนวเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ จำนวน 2 ครั้ง ทั้งนี้ ผู้รับจ้างก่อสร้างได้มีการดำเนินการบันทึกสถิติอุบัติเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ บริเวณจุดตัดแนวเส้นทางโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2.6-1 และเอกสารแนบ 1-25

3) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

สรุปบันทึกสถิติอุบัติเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ บริเวณจุดตัดแนวเส้นทางโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดแนวเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ จำนวน 2 ครั้ง

4) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ ที่ผ่านมา

จากบันทึกสถิติอุบัติเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ บริเวณจุดตัดแนวเส้นทางโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างที่ผ่านมา (พฤษภาคม 2562-มิถุนายน 2565) พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดแนวเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ จำนวน 4 ครั้ง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2.6-2

ตารางที่ 3.2.6-1 บันทึกสถิติอุบัติเหตุด้านการคมนาคมขนส่ง

ปี	เดือน	พื้นที่ที่เกิดเหตุ			รายละเอียดอุบัติเหตุ (สาเหตุ ความเสียหาย แนวทางแก้ไข และ แนวทางป้องกัน)	หมายเหตุ
		จุดตัดแนวเส้นทาง โครงการ	เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง			
			ในโครงการ	นอกโครงการ		
2565	ม.ค.	-	-	-	-	-
	ก.พ.	-	-	-	-	-
	มี.ค.	1	-	-	รถบรรทุกดินเกี่ยวสายไฟ สทล.DK.227 ผู้รับจ้าง ได้ ทำการ ตัด เดือน พนักงาน ขับรถบรรทุก พร้อมทั้งกำชับให้ปฏิบัติ ตามกฎหมายระเบียบอย่าง เคร่งครัด	C3-4
	เม.ย.	-	-	-	-	-
	พ.ค.	-	1	-	เนื่องจากดินทรุดตัว ส่งผลให้แผ่นเหล็กรอง เอียง จึงทำให้รถเท คอนกรีตพลิกคว่ำ	C3-3
	มิ.ย.	-	-	-	-	-

ตารางที่ 3.2.6-2 บันทึกสถิติอุบัติเหตุด้านการคมนาคมขนส่ง ที่ผ่านมา

ปี	เดือน	พื้นที่ที่เกิดเหตุ			รายละเอียดอุบัติเหตุ (สาเหตุ ความเสียหาย แนวทางแก้ไข และแนวทางป้องกัน)	หมายเหตุ
		จุดตัดแนว เส้นทาง โครงการ	เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง			
			ในโครงการ	นอกโครงการ		
2562	พ.ค.	-	-	-	-	-
	มิ.ย.	-	-	-	-	-
	ก.ค.	-	-	-	-	-
	ส.ค.	-	-	-	-	-
	ก.ย.	-	-	-	-	-
	ต.ค.	-	-	-	-	-
	พ.ย.	-	-	-	-	-
	ธ.ค.	-	-	-	-	-
2563	ม.ค.	-	-	-	-	-
	ก.พ.	-	-	-	-	-
	มี.ค.	-	-	-	-	-
	เม.ย.	-	-	-	-	-
	พ.ค.	-	-	-	-	-
	มิ.ย.	-	-	-	-	-
	ก.ค.	-	-	-	-	-
	ส.ค.	-	-	-	-	-
	ก.ย.	-	-	-	-	-
	ต.ค.	-	-	-	-	-
	พ.ย.	-	-	-	-	-
	ธ.ค.	-	-	-	-	-

ตารางที่ 3.2.6-2 (ต่อ)

ปี	เดือน	พื้นที่ที่เกิดเหตุ			รายละเอียดอุบัติเหตุ (สาเหตุ ความเสียหาย แนวทางแก้ไข และแนวทางป้องกัน)	หมายเหตุ
2564	ม.ค.	-	-	-	-	-
	ก.พ.	-	-	-	-	-
	มี.ค.	-	-	-	-	-
	เม.ย.	-	-	-	-	-
	พ.ค.	-	-	-	-	-
	มิ.ย.	-	-	-	-	-
	ก.ค.	-	-	-	-	-
	ส.ค.	-	-	-	-	-
	ก.ย.	-	-	-	-	-
	ต.ค.	-	-	-	-	-
	พ.ย.	1	-	-	รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถกระบะบริษัท CCSP เนื่องจากชาวบ้านไม่หยุดชะลอ แนวทางการแก้ไข : ให้รถในโครงการฯ ทุกคันหยุดเมื่อถึงจุดทางร่วมแยก โดย ให้รถชุมชนไปก่อนเสมอ	C2-1
2565		1	-	-	รถบรรทุกสำหรับเคลื่อนย้ายเครื่องจักร กลับรถบริเวณจุดตัด 3 จึงเป็นเหตุให้ กีดขวางทางรถไฟ	C3-3
	ธ.ค.	-	-	-	-	-
	ม.ค.	-	-	-	-	-
	ก.พ.	-	-	-	-	-
	มี.ค.	1	-	-	รถบรรทุกดินเกี่ยวสายไฟ สทล. DK.227 ผู้รับจ้างได้ทำการตัดเดือน พนักงานขับรถบรรทุก พร้อมทั้งกำชับ ให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด	C3-4
	เม.ย.	-	-	-	-	-
	พ.ค.	-	1	-	เนื่องจากดินทรุดตัว ส่งผลให้แผ่นเหล็ก รองเอียง จึงทำให้รถเทคอนกรีตพลิก คว่ำ	C3-3
	มิ.ย.	-	-	-	-	-

3.2.7 การติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจและสังคม

3.2.7.1 การรวบรวมข้อร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

1) การดำเนินการ

ดำเนินการรวบรวมเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะของประชาชนที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา บริเวณจุดตัดและทางข้ามระหว่างถนนกับทางรถไฟ ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ในรูปแบบของการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน เพื่อแก้ไขปัญหา กำหนดแนวทางป้องกัน และจัดทำรายงานสรุป

2) ผลการติดตามตรวจสอบ

ผลการติดตามตรวจสอบในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบว่าเรื่องที่รับส่วนใหญ่ จัดเป็นผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ และข้อเรียกร้อง/ร้องขอ (ร้อยละ 46.5) และสอบถามข้อมูลของโครงการ (ร้อยละ 7.0) โดยผลกระทบที่ได้รับการร้องเรียนสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง (ร้อยละ 18.6) สภาพการคมนาคม/ผิวจราจร (ร้อยละ 16.3) และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และการระบายน้ำ (ร้อยละ 7.0) ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ข้อร้องเรียนและข้อเรียกร้อง/ข้อร้องขอในช่วงต้น โครงการได้มีการดำเนินงานตามขั้นตอนของศูนย์รับเรื่องร้องเรียน โดยมีการบันทึก ตรวจสอบข้อเท็จจริง แก้ไขปัญหา ตลอดจนพิจารณาแนวทางป้องกันร่วมกันระหว่างเจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ซึ่งกว่าร้อยละ 97.7 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จโดยใช้เวลาน้อยกว่า 30 วัน และ ร้อยละ 2.3 ที่ใช้เวลานานในการดำเนินการแก้ไขโดยใช้เวลามากกว่า 30 วัน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2.7.1-1 และรูปที่ 3.2.7.1-1 และเอกสารแนบ 2-6

3) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

จากสถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 จำนวน 43 ครั้ง พบว่า เรื่องที่รับส่วนใหญ่จัดเป็นผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ และข้อเรียกร้อง/ร้องขอ (ร้อยละ 46.5) และสอบถามข้อมูลของโครงการ (ร้อยละ 7.0) โดยผลกระทบที่ได้รับการร้องเรียนสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง (ร้อยละ 18.6) สภาพการคมนาคม/ผิวจราจร (ร้อยละ 16.3) และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และการระบายน้ำ (ร้อยละ 7.0) ตามลำดับ และได้ดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จในระยะเวลาที่กำหนด

4) สรุปผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา

สรุปสถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่ผ่านมา ในเดือนพฤษภาคม 2562 – มกราคม 2565 (ตารางที่ 3.2.7.1-2 และรูปที่ 3.2.7.1-1) สะสมรวม 252 ครั้ง พบว่า ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 69.4) เป็นการร้องเรียนผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาลักษณะของปัญหา/ผลกระทบที่มีการร้องเรียน พบว่ามีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นของเรื่องร้องเรียนด้าน คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง สภาพการคมนาคม/ผิวจราจร ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การระบายน้ำ และเสียง และพบว่ามีแนวโน้มที่ลดลงของผลกระทบด้านการพัฒนาโครงการ ความสั่นสะเทือน และด้านอื่นๆ ทั้งนี้ จากการตรวจสอบผลกระทบดังกล่าวพบว่ามีความสอดคล้องกับลักษณะการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างและลักษณะสภาพภูมิอากาศในช่วงก่อสร้างที่ผ่านมา

ตารางที่ 3.2.7.1-1 สถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ เดือนมกราคม - มิถุนายน 2565

ปี	เดือน	จำนวน	ช่องทาง							ประเภท							ผลกระทบ										การแก้ไข			
			สายด่วน (Call Center)	สื่อออนไลน์ (Facebook)	ส่วนงาน PR/CR	วิศวกร/เจ้าหน้าที่ทำงาน	หน่วยงานราชการ/ท้องถิ่น	บุคคลที่ 3 (Third Party)	จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Email)	ไม่เกี่ยวข้องกับการ	สอบถามข้อมูลโครงการ	ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง	รูปแบบ/รายละเอียดโครงการ	ข้อเรียกร้อง/ข้อร้องขอ	ข้อเสนอแนะ	เสียง	คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง	ความสั่นสะเทือน	ความไม่สะดวก	ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	การปิดเบี่ยง/การจัดการจราจร	สภาพการคมนาคม/ผิวจราจร	ขยะมูลฝอย/เศษวัสดุก่อสร้าง	การระบายน้ำ	การพัฒนาโครงการ	อื่น ๆ	อยู่ระหว่างการแก้ไข/ยังไม่แล้วเสร็จ	แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ใช้เวลาน้อยกว่า 15 วัน)	แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ใช้เวลาน้อยกว่า 30 วัน)	แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ใช้เวลามากกว่า 30 วัน)
2565	ม.ค.	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0
	ก.พ.	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	มี.ค.	5	3	0	2	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	1	0	0	0	5	0
	เม.ย.	5	0	0	4	1	0	0	0	0	1	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	1	0	0	0	5	0
	พ.ค.	15	3	0	3	1	8	0	0	0	1	6	0	8	0	0	3	0	0	0	1	3	0	0	0	8	0	0	15	0
	มิ.ย.	14	0	0	4	2	8	0	0	0	0	6	0	8	0	0	3	1	0	2	0	0	0	0	0	8	0	0	13	1
รวม		43	6	0	14	7	16	0	0	0	3	20	0	20	0	0	8	1	0	3	2	7	0	3	2	17	0	0	42	1

ตารางที่ 3.2.7.1-2 สถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่ผ่านมา

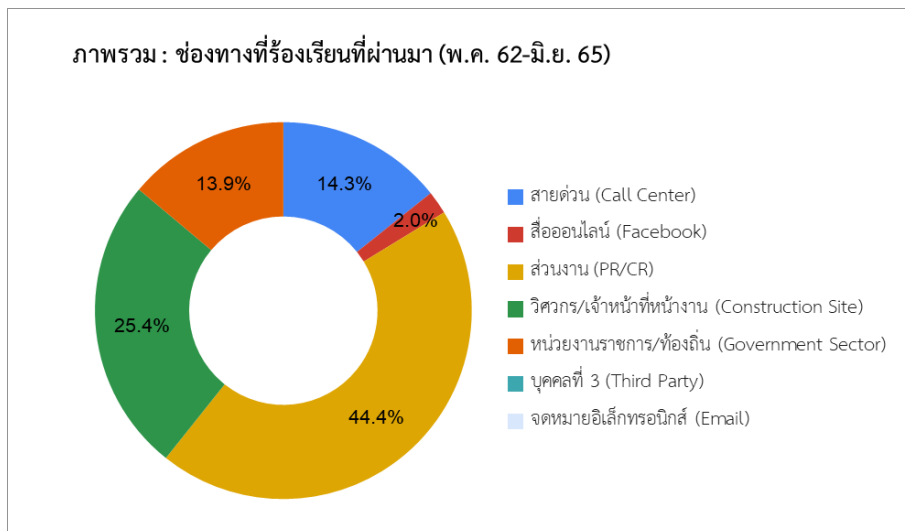
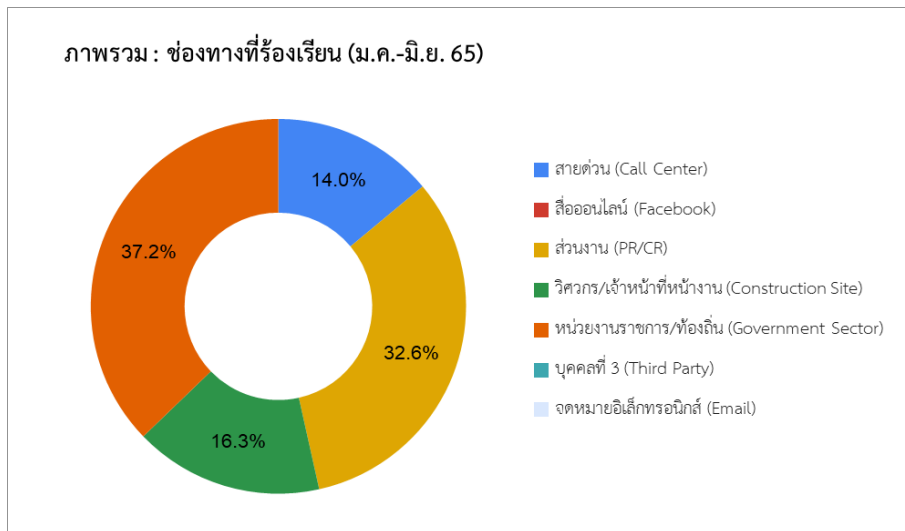
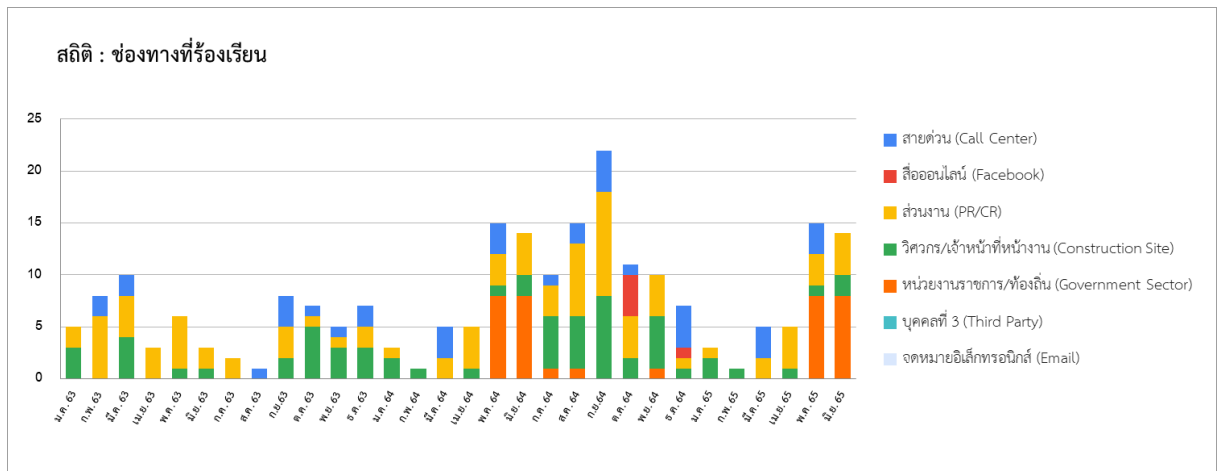
ปี	เดือน	จำนวน	ช่องทาง							ประเภท						ผลกระทบ										การแก้ไข				
			สายด่วน (Call Center)	สื่อออนไลน์ (Facebook)	ส่วนงาน PR/CR	วิศวกร/เจ้าหน้าที่ทำงาน	หน่วยงานราชการ/ท้องถิ่น	บุคคลที่ 3 (Third Party)	จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Email)	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	สอบถามข้อมูลโครงการ	ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง	รูปแบบ/รายละเอียดโครงการ	ข้อเรียกร้อง/ข้อร้องขอ	ข้อเสนอแนะ	เสียง	คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง	ความสั่นสะเทือน	ความไม่สะดวก	ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	การปิดเบี่ยง/การจัดการจราจร	สภาพการคมนาคม/ผิวจราจร	ขยะมูลฝอย/เศษวัสดุก่อสร้าง	การระบายน้ำ	การพัฒนาโครงการ	อื่นๆ	อยู่ระหว่างการแก้ไข/ยังไม่แก้ไขแล้วเสร็จ	แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ใช้เวลาน้อยกว่า 15 วัน)	แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ใช้เวลาน้อยกว่า 30 วัน)	แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ใช้เวลามากกว่า 30 วัน)
2562	พ.ค.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	มิ.ย.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	ก.ค.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	ส.ค.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	ก.ย.	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3	0
	ต.ค.	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	
	พ.ย.	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	4	1	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	10	0	
	ธ.ค.	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	
2563	ม.ค.	5	0	0	2	3	0	0	0	0	1	2	0	1	1	0	2	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	5	0
	ก.พ.	8	2	0	6	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	1	5	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	8	0	
	มี.ค.	10	2	0	4	4	0	0	0	0	0	6	0	4	0	0	3	0	0	1	1	2	2	0	0	1	0	0	10	0
	เม.ย.	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	3	0
	พ.ค.	6	0	0	5	1	0	0	0	0	0	4	0	2	0	0	1	0	0	0	2	0	0	1	0	2	0	0	6	0
	มิ.ย.	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0

ตารางที่ 3.2.7.1-2 (ต่อ)

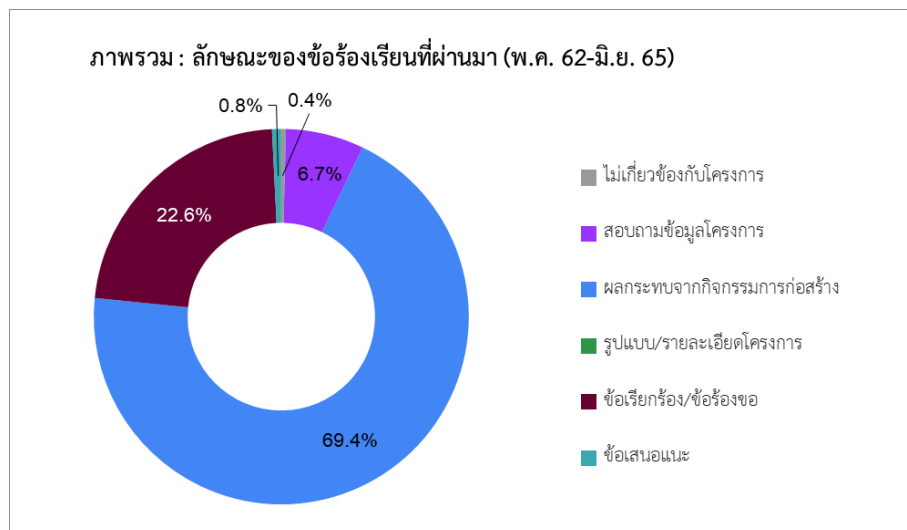
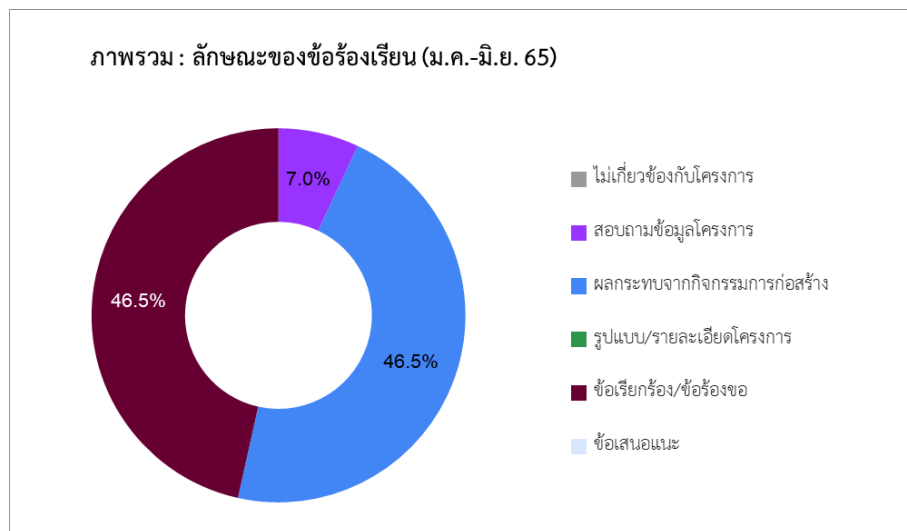
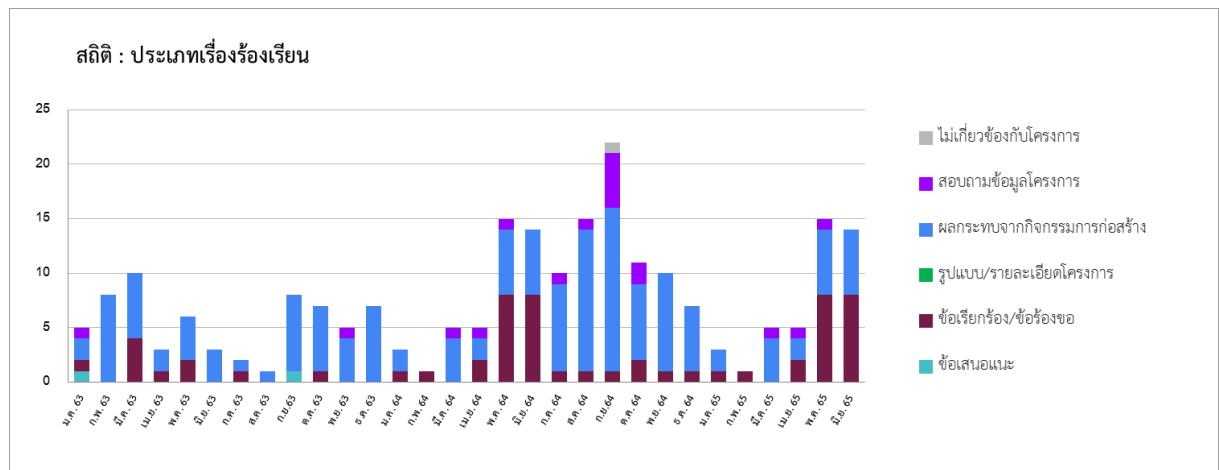
ปี	เดือน	จำนวน	ช่องทาง							ประเภท							ผลกระทบ										การแก้ไข			
			สายด่วน (Call Center)	สื่อออนไลน์ (Facebook)	ส่วนงาน PR/CR	วิศวกร/เจ้าหน้าที่ทำงาน	หน่วยงานราชการ/ท้องถิ่น	บุคคลที่ 3 (Third Party)	จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Email)	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	สอบถามข้อมูลโครงการ	ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง	รูปแบบ/รายละเอียดโครงการ	ข้อเรียกร้อง/ข้อร้องขอ	ข้อเสนอแนะ	เสียง	คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง	ความสั่นสะเทือน	ความไม่สะดวก	ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	การปิดเบี่ยง/การจัดการจราจร	สภาพการคมนาคม/ผิวจราจร	ขยะมูลฝอย/เศษวัสดุก่อสร้าง	การระบายน้ำ	การพัฒนาโครงการ	อื่นๆ	อยู่ระหว่างการแก้ไข/ยังไม่แล้วเสร็จ	แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ใช้เวลาน้อยกว่า 15 วัน)	แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ใช้เวลาน้อยกว่า 30 วัน)	แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ใช้เวลามากกว่า 30 วัน)
2563	ก.ค.	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0
	ส.ค.	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
	ก.ย.	8	3	0	3	2	0	0	0	0	0	7	0	0	1	0	1	0	0	0	3	0	4	0	0	0	0	8	0	
	ต.ค.	7	1	0	1	5	0	0	0	0	0	6	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	3	0	1	0	0	7	0	
	พ.ย.	5	1	0	1	3	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	1	0	0	0	5	0		
	ธ.ค.	7	2	0	2	3	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	2	0	0	3	0	1	0	0	1	0	0	7	0	
2564	ม.ค.	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	
	ก.พ.	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0		
	มี.ค.	5	3	0	2	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	1	0	0	5	0		
	เม.ย.	5	0	0	4	1	0	0	0	0	1	2	0	2	0	0	0	0	1	0	1	0	2	1	0	0	5	0		
	พ.ค.	15	3	0	3	1	8	0	0	0	1	6	0	8	0	0	3	0	0	0	1	3	0	0	8	0	0	15	0	
	มิ.ย.	14	0	0	4	2	8	0	0	0	0	6	0	8	0	0	3	1	0	2	0	0	0	0	8	0	0	13	1	

ตารางที่ 3.2.7.1-2 (ต่อ)

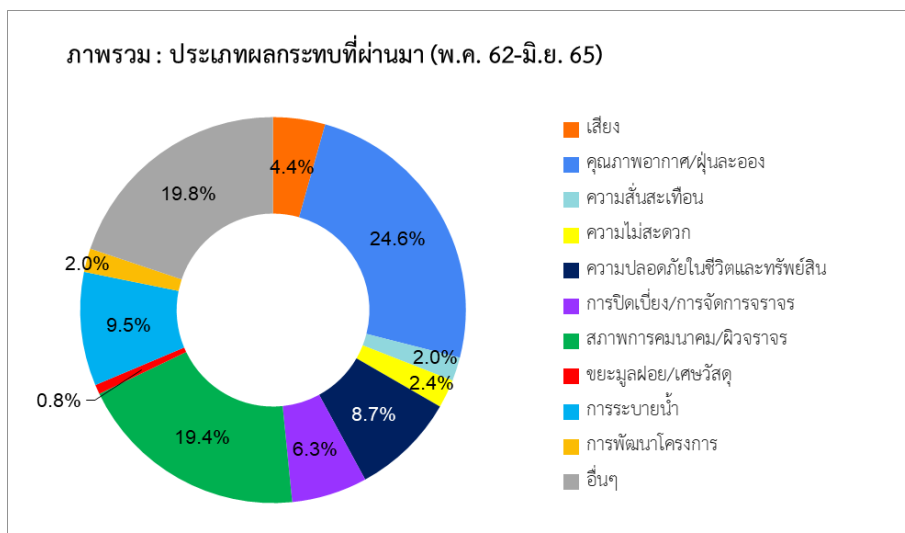
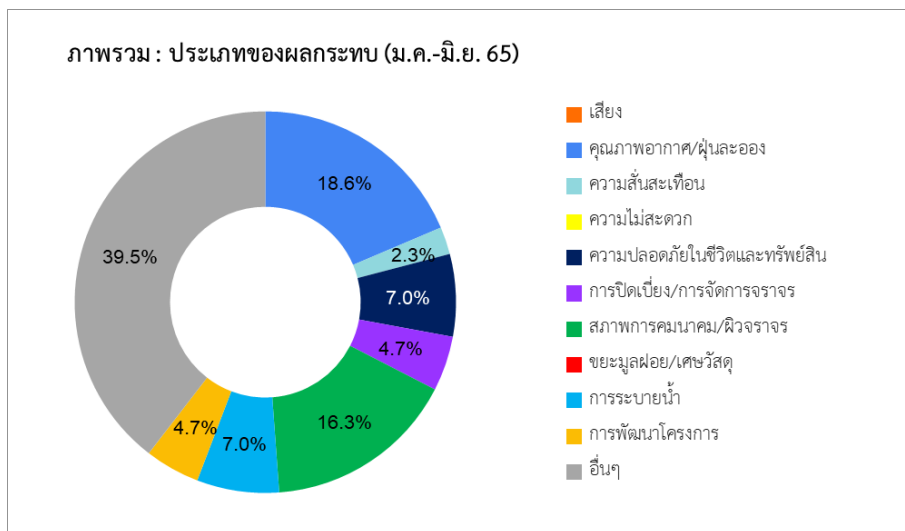
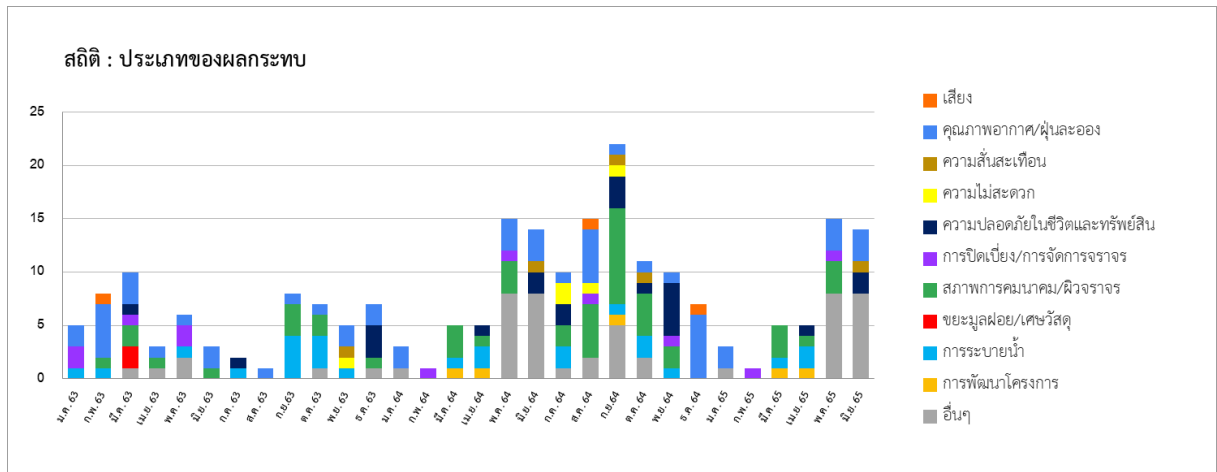
ปี	เดือน	จำนวน	ช่องทาง							ประเภท							ผลกระทบ										การแก้ไข			
			สายด่วน (Call Center)	สื่อออนไลน์ (Facebook)	ส่วนงาน PR/CR	วิศวกร/เจ้าหน้าที่ทำงาน	หน่วยงานราชการ/ท้องถิ่น	บุคคลที่ 3 (Third Party)	จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Email)	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ	สอบถามข้อมูลโครงการ	ผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง	รูปแบบ/รายละเอียดโครงการ	ข้อเรียกร้อง/ข้อร้องขอ	ข้อเสนอแนะ	เสียง	คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง	ความสั่นสะเทือน	ความไม่สะดวก	ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	การปิดเบี่ยง/การจัดการจราจร	สภาพการคมนาคม/ผิวจราจร	ขยะมูลฝอย/เศษวัสดุก่อสร้าง	การระบายน้ำ	การพัฒนาโครงการ	อื่นๆ	อยู่ระหว่างการแก้ไข/ยังไม่แล้วเสร็จ	แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ใช้เวลาน้อยกว่า 15 วัน)	แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ใช้เวลาน้อยกว่า 30 วัน)	แก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ใช้เวลามากกว่า 30 วัน)
2564	ก.ค.	10	1	0	3	5	1	0	0	0	1	8	0	1	0	0	1	0	2	2	0	2	0	2	0	1	0	7	3	0
	ส.ค.	15	2	0	7	5	1	0	0	0	1	13	0	1	0	1	5	0	1	0	1	5	0	0	0	2	0	14	1	0
	ก.ย.	22	4	0	10	8	0	0	0	1	5	15	0	1	0	0	1	1	1	3	0	9	0	1	1	5	0	21	1	0
	ต.ค.	11	1	4	4	2	0	0	0	0	2	7	0	2	0	0	1	1	0	1	0	4	0	2	0	2	0	6	3	2
	พ.ย.	10	0	0	4	5	1	0	0	0	0	9	0	1	0	0	1	0	0	5	1	2	0	1	0	0	0	9	1	0
	ธ.ค.	7	4	1	1	1	0	0	0	0	0	6	0	1	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0
2565	ม.ค.	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0
	ก.พ.	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	มี.ค.	5	3	0	2	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	1	0	0	0	5	0
	เม.ย.	5	0	0	4	1	0	0	0	0	1	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	1	0	0	0	5	0
	พ.ค.	15	3	0	3	1	8	0	0	0	1	6	0	8	0	0	3	0	0	0	1	3	0	0	0	8	0	0	15	0
	มิ.ย.	14	0	0	4	2	8	0	0	0	0	6	0	8	0	0	3	1	0	2	0	0	0	0	0	8	0	0	13	1
รวม (สะสม)		252	36	5	112	64	35	0	0	1	17	175	0	57	2	11	62	5	6	22	16	49	2	24	5	50	0	64	184	4



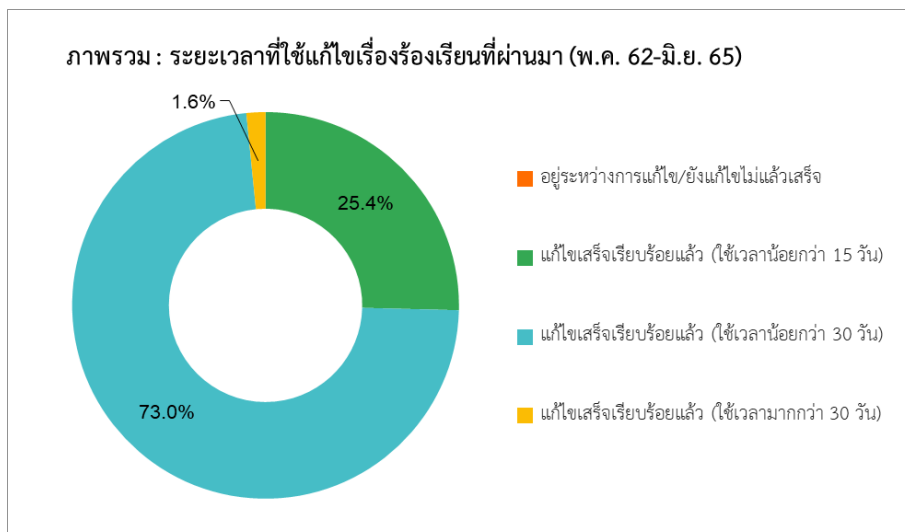
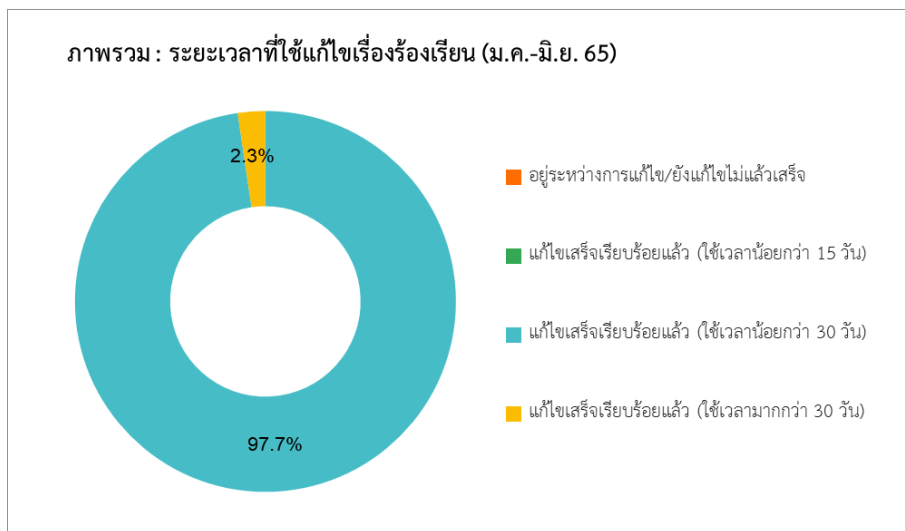
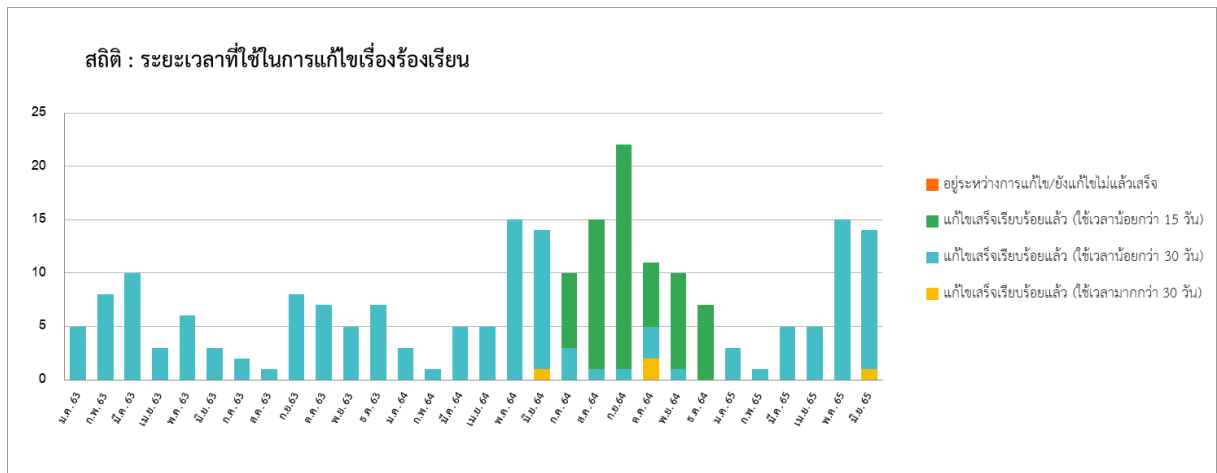
รูปที่ 3.2.7.1-1 กราฟแสดงสถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ



รูปที่ 3.2.7.1-1 (ต่อ) กราฟแสดงสถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ



รูปที่ 3.2.7.1-1 (ต่อ) กราฟแสดงสถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ



รูปที่ 3.2.7.1-1 (ต่อ) กราฟแสดงสถิติเรื่องร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

3.2.7.2 การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน

1) การดำเนินการ

ดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน ในบริเวณชุมชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการโดยการสำรวจแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปทางเศรษฐกิจและสังคม การรับรู้ข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ผลกระทบที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง ความคิดเห็นต่อโครงการ สภาพปัญหาและข้อเสนอแนะ และปัญหาสุขภาพอนามัยจากการก่อสร้าง โดยมีกลุ่มเป้าหมายและจำนวนที่ทำการสำรวจดังตารางที่ 3.2.7.2-1 รูปที่ 3.2.7.2-1 ภาพที่ 3.2.7.2-1 และใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล (เอกสาร 6-1 ในภาคผนวกที่ 6) มีโครงสร้างครอบคลุมประเด็นต่างๆ ดังนี้

- ตอนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
- ตอนที่ 2 : ข้อมูลทั่วไปของครัวเรือน
- ตอนที่ 3 : ความพึงพอใจต่อบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานของชุมชนในปัจจุบัน
- ตอนที่ 4 : ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมในชุมชนที่อาศัยอยู่ (ปัญหาเดิมที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการ)
- ตอนที่ 5 : ความคิดเห็นต่อสภาพการเปลี่ยนแปลงหรือผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการในด้านเศรษฐกิจ-สังคม
- ตอนที่ 6 : การประชาสัมพันธ์และการรับทราบข้อมูลโครงการ
- ตอนที่ 7 : ผลกระทบที่ห่วงกังวลว่าจะได้รับการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ
- ตอนที่ 8 : ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล มีการใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ (IBM SPSS Statistics Version 22) และ Microsoft Excel ในการวิเคราะห์ผลการสำรวจ โดยประมวลผลและแปลผลค่าทางสถิติต่างๆ ได้แก่ การวิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่ (Frequency Analysis) และอัตราส่วนร้อยละ (Percentage)

ตารางที่ 3.2.7.2-1 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนที่ทำการสำรวจ

พื้นที่การดำเนินงาน	วิธีการสำรวจ	วันที่ดำเนินการ	จำนวนที่สำรวจได้ (ตัวอย่าง) ^{2/}
หน่วยงาน/พื้นที่อ่อนไหว ^{1/}	แบบเจาะจง (Purposive Sampling)	10/03/65	6
ครัวเรือนทั่วไป ^{1/}	แบบบังเอิญ (Accidental Sampling)	19/03/65	98
รวม			104

หมายเหตุ : ^{1/} สำรวจในพื้นที่รัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

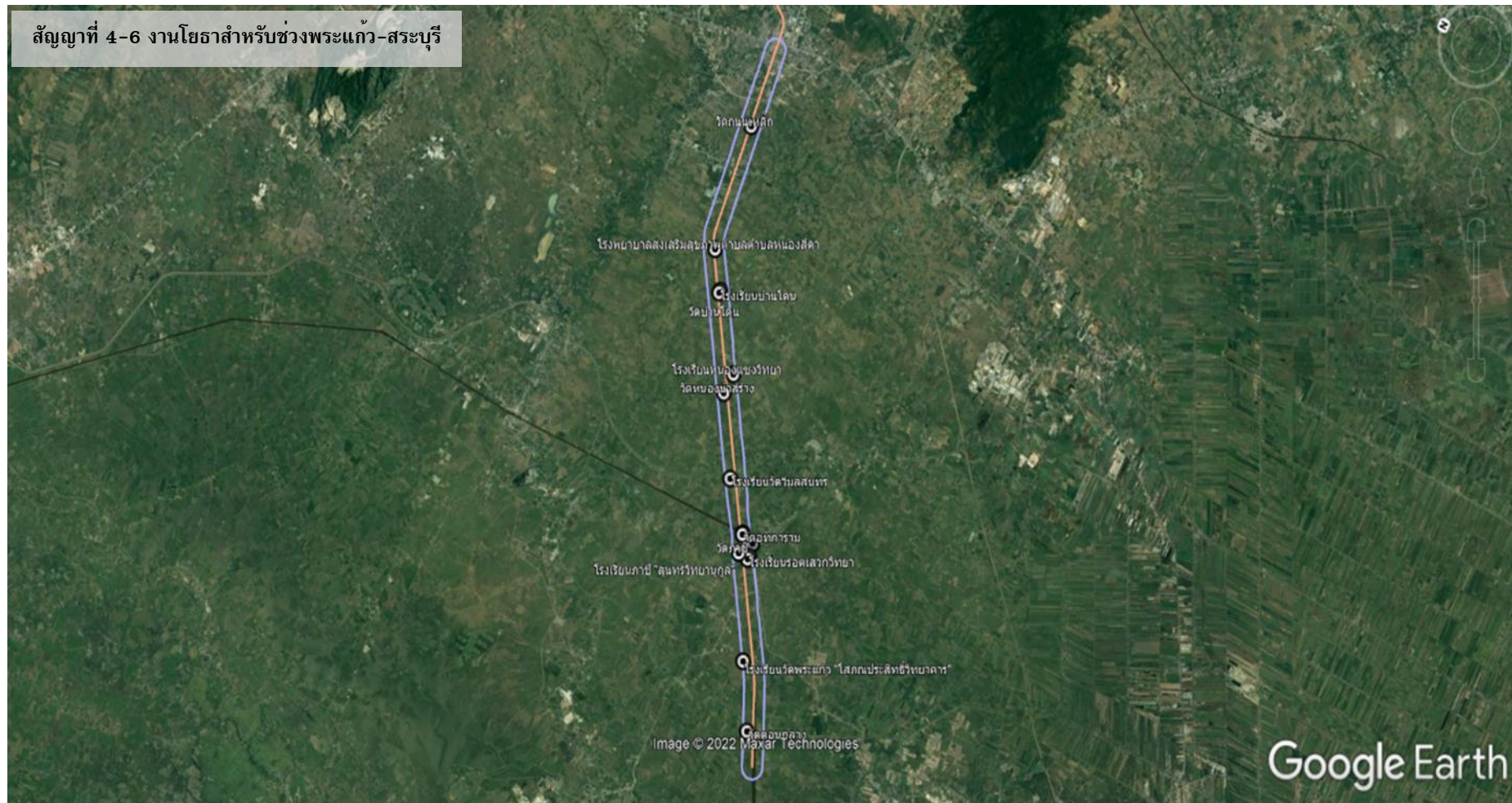
: ^{3/} ดำเนินการสำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด

2) ผลการติดตามตรวจสอบ

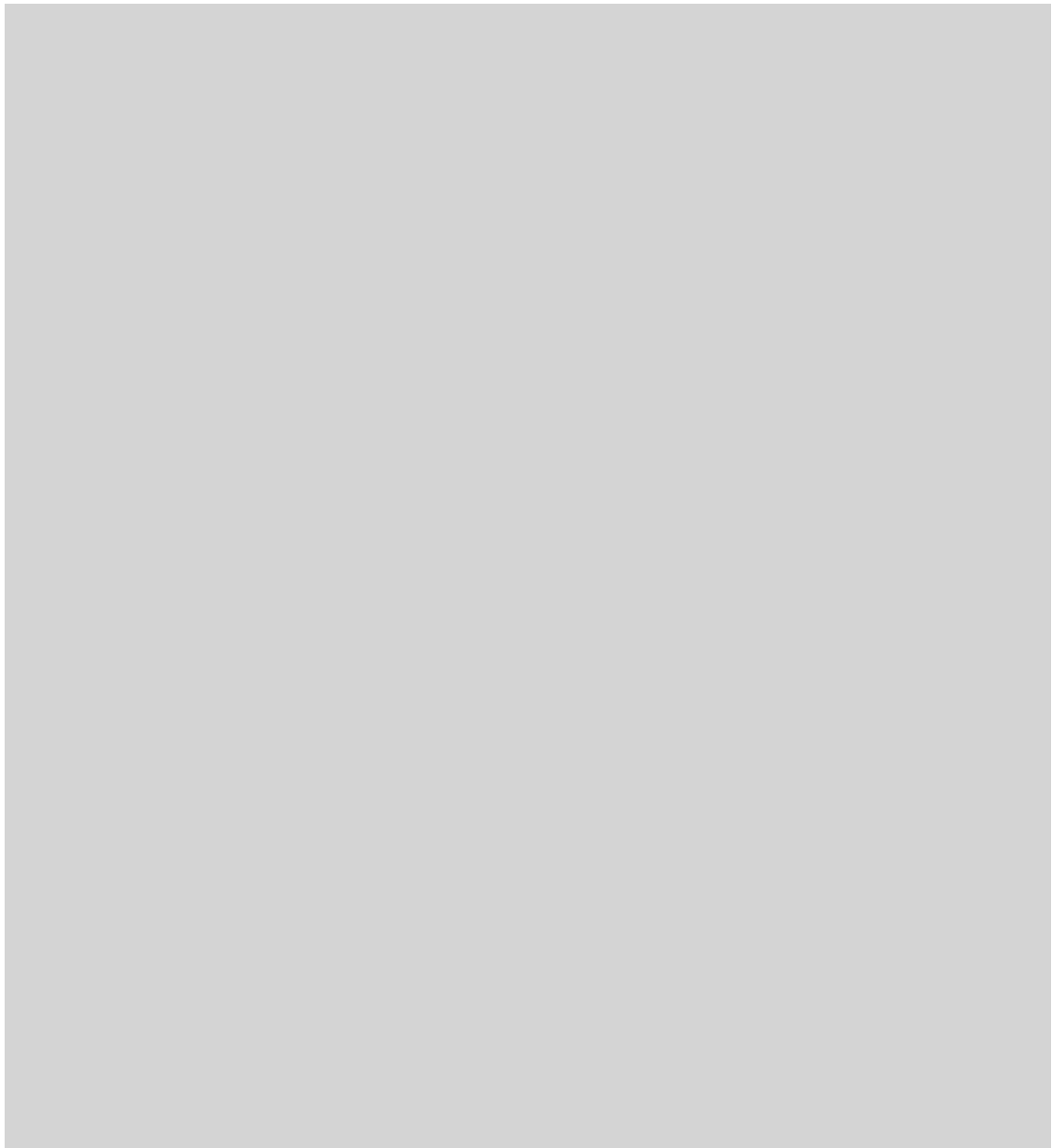
บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส ได้ดำเนินงานสำรวจข้อมูลภาคสนามเพื่อติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ในด้านการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน (ช่วงเตรียมการก่อสร้าง) ในบริเวณชุมชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ สัญญาที่ 3-6 ใน วันที่ 10 และ วันที่ 19 มีนาคม 2565 เพื่อนำข้อมูลมาใช้ประกอบการวางแผนดำเนินงานก่อสร้างโครงการ ผลการดำเนินงานแสดงดังภาพที่ 3.2.7.2-1 เอกสาร 6-2 ในภาคผนวกที่ 6 และรายละเอียดดังต่อไปนี้



รูปที่ 3.2.7.2-1 พื้นที่แสดงขอบเขตการดำเนินงานสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน



รูปที่ 3.2.7.2-1 (ต่อ) พื้นที่แสดงขอบเขตการดำเนินงานสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน



สัญญาที่ 4-6

ภาพที่ 3.2.7.2-1 การลงพื้นที่สำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน
(ช่วงเตรียมการก่อสร้าง)

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสำรวจ

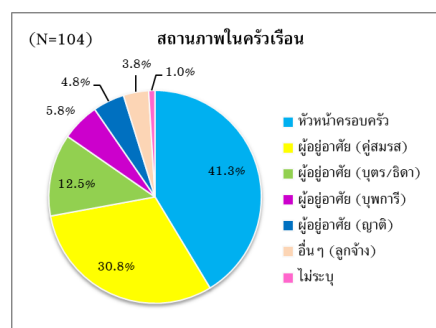
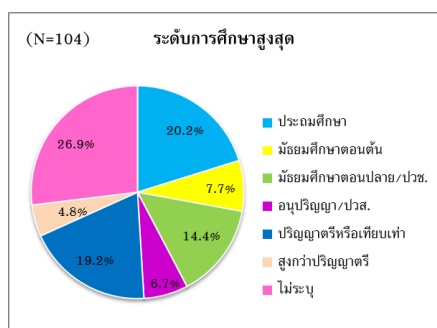
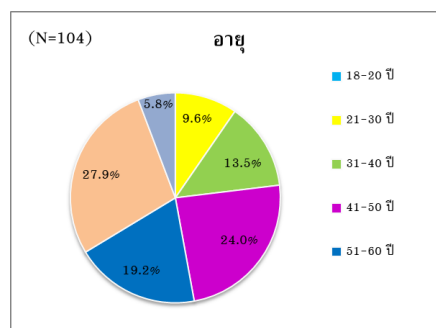
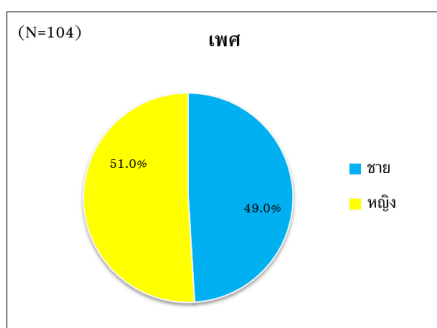
ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชาย (ร้อยละ 49.0) เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 51.0) ส่วนใหญ่มีอายุมากกว่า 60 ปี (ร้อยละ 27.9) รองลงมาคืออายุ 41-50 (ร้อยละ 24.0) มีระดับการศึกษาสูงสุดในระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 20.2) ประกอบอาชีพค้าขาย (ร้อยละ 41.3) สถานะภาพในครัวเรือนผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครอบครัว (ร้อยละ 41.3) เป็นคนพื้นที่ (ร้อยละ 86.5) และอยู่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการระยะเวลาระมาณ 12-24 ชั่วโมง (ร้อยละ 69.2)

2. ข้อมูลทั่วไปของครัวเรือน

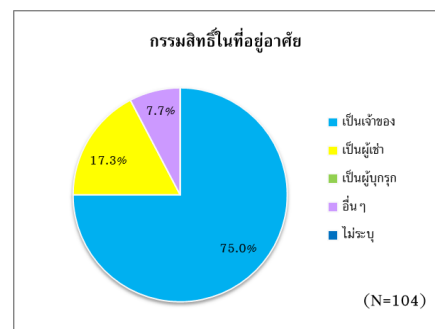
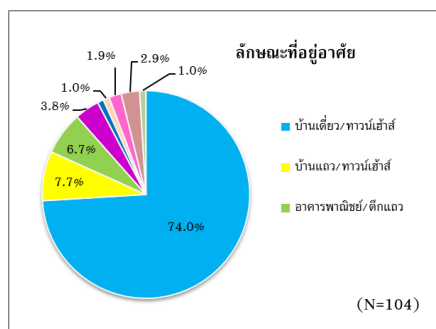
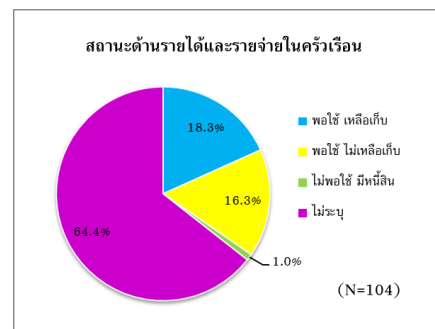
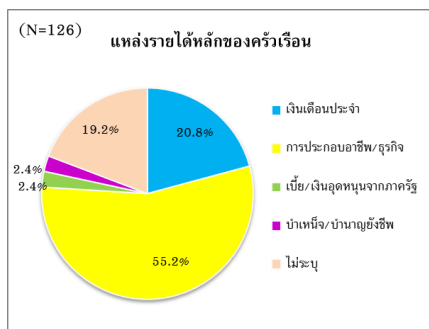
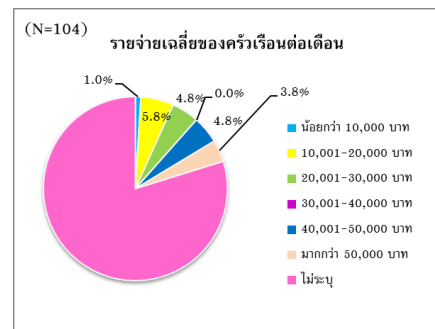
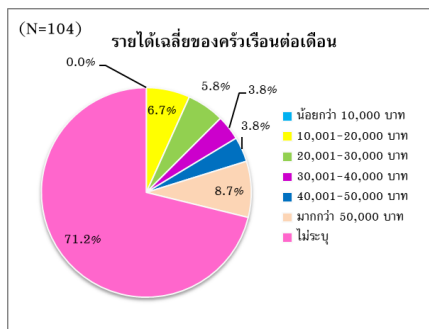
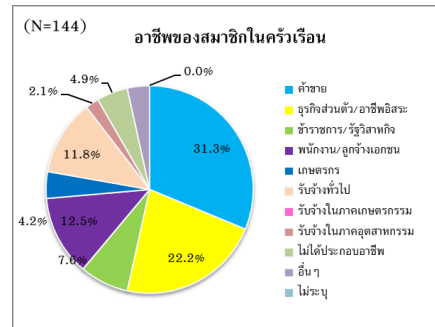
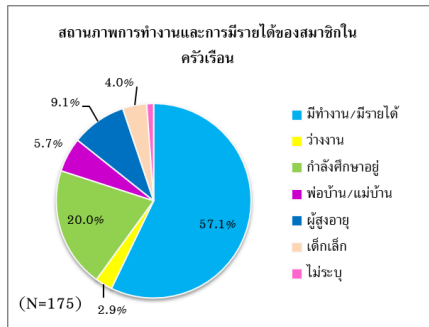
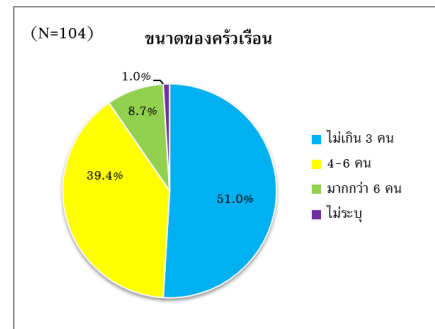
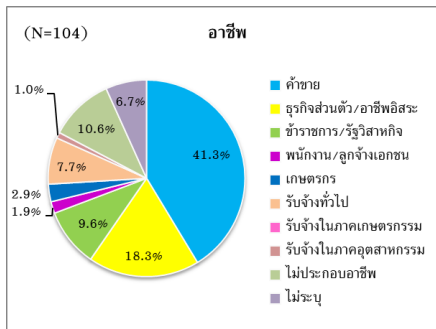
ในด้านข้อมูลทั่วไปของครัวเรือน พบว่าส่วนใหญ่มีขนาดครัวเรือนไม่เกิน 3 คน (ร้อยละ 51.0) สมาชิกในครัวเรือนส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ทำงานและมีรายได้ (ร้อยละ 57.1) และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย (ร้อยละ 31.3) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 50,000 บาท (ร้อยละ 8.7) ไม่ประสงค์ระบุรายได้ (ร้อยละ 71.2) รายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือนอยู่ในช่วง 10,001-20,000 บาท (ร้อยละ 15.8) และไม่ประสงค์ระบุรายจ่าย (ร้อยละ 79.8) โดยแหล่งรายได้หลักของครัวเรือนมาจากการประกอบอาชีพ/ธุรกิจ (ร้อยละ 54.8)

ในด้านการอยู่อาศัย พบว่า ส่วนใหญ่อยู่อาศัยในที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง (ร้อยละ 75.5) ลักษณะของที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยว/ทาวน์โฮม (ร้อยละ 74.4) และส่วนใหญ่ไม่มีแผนที่จะย้ายที่อยู่อาศัย (ร้อยละ 97.1)

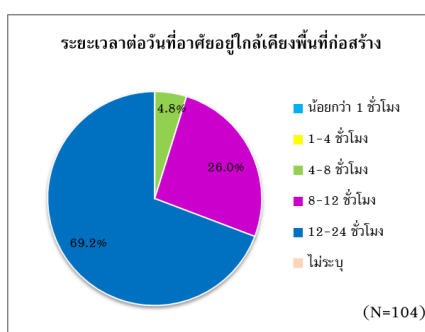
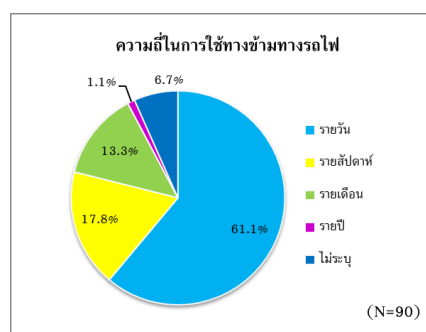
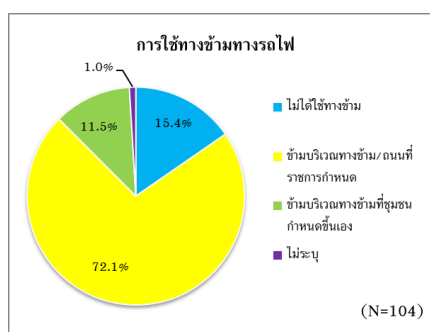
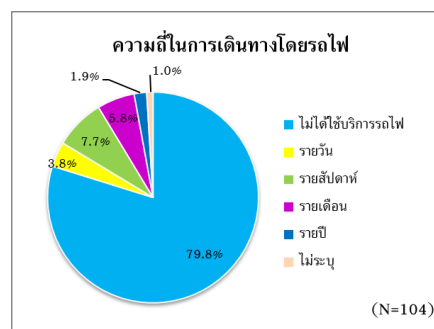
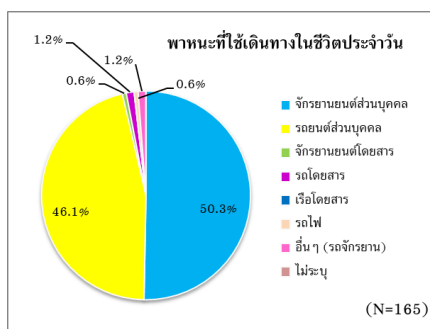
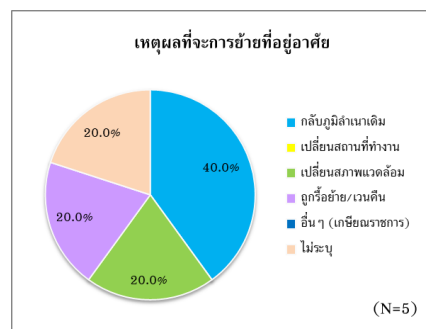
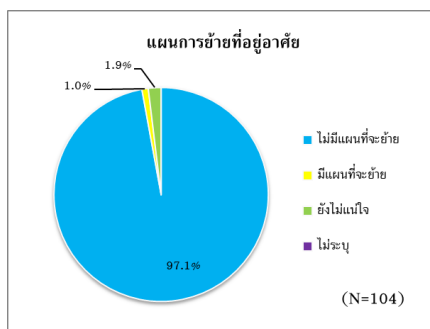
ในด้านการคมนาคมในชีวิตประจำวัน พบว่า ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 50.3) รองลงมาใช้รถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 46.1) โดยส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้บริการรถไฟ (ร้อยละ 80.6) เมื่อสอบถามถึงการใช้อย่างข้ามรถไฟ พบว่าส่วนใหญ่ข้ามทางรถไฟในจุด/ตำแหน่งที่ราชการกำหนด (ร้อยละ 72.1) และมีความถี่ในการใช้ทางข้ามทางรถไฟเป็นรายวัน (ร้อยละ 61.1)



รูปที่ 3.2.7.2-2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสำรวจ และผลการสำรวจสภาพด้านเศรษฐกิจและสังคม



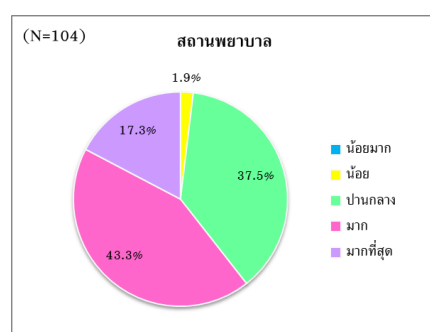
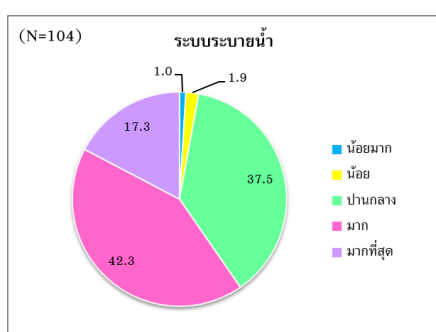
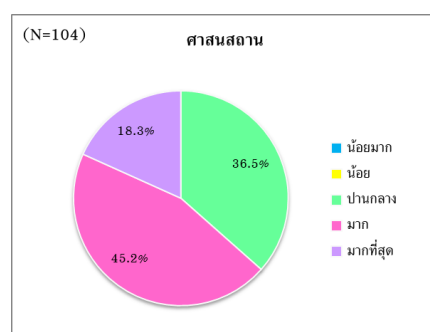
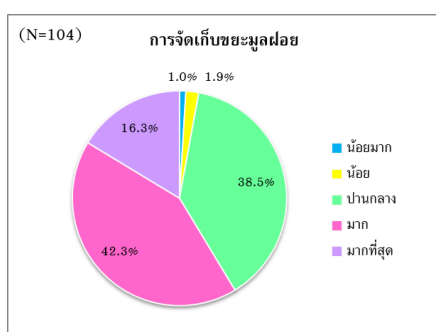
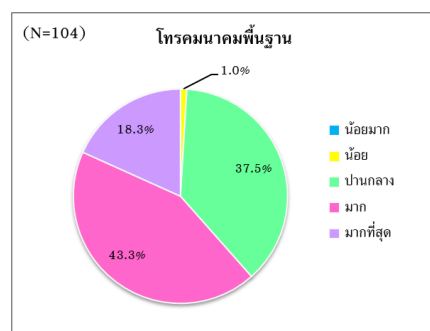
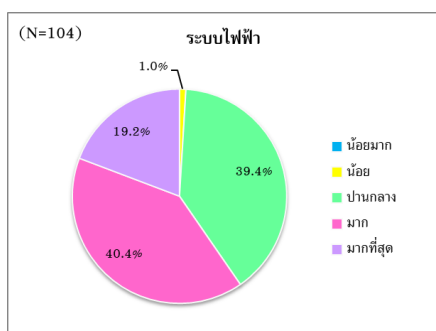
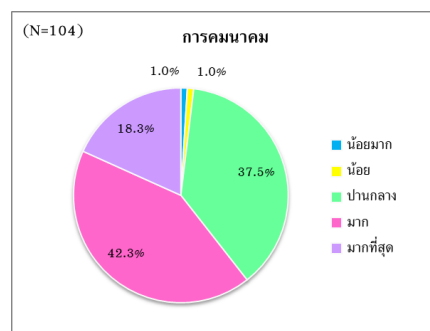
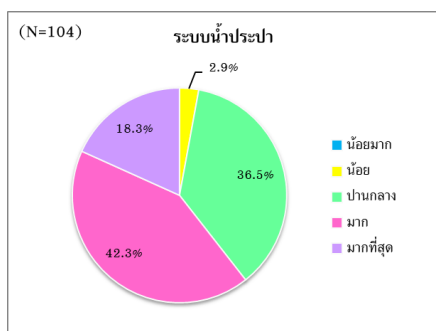
รูปที่ 3.2.7.2-2 (ต่อ) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสำรวจ และผลการสำรวจสภาพด้านเศรษฐกิจและสังคม



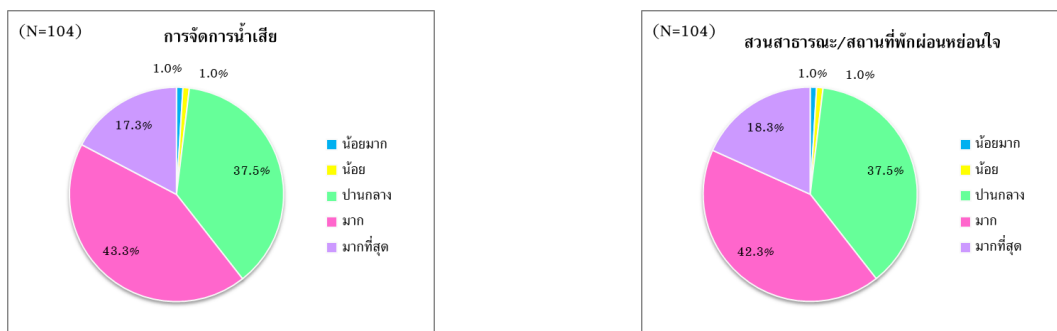
รูปที่ 3.2.7.2-2 (ต่อ) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสำรวจ และผลการสำรวจสภาพด้านเศรษฐกิจและสังคม

3. ความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน

ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่พึงพอใจต่อระบบน้ำประปาในระดับมาก (ร้อยละ 42.3) ระบบไฟฟ้าในระดับมาก (ร้อยละ 40.4) การจัดการมูลฝอยในระดับมาก (ร้อยละ 42.3) ระบบระบายน้ำระดับมาก (ร้อยละ 42.3) การบำบัดน้ำเสียในระดับมาก (ร้อยละ 43.3) การคมนาคมในระดับมาก (ร้อยละ 42.3) โครงสร้างพื้นฐานในระดับมาก (ร้อยละ 43.3) ศาสนสถานในระดับมาก (ร้อยละ 45.2) สถานพยาบาลในระดับมาก (43.3) สถานศึกษาในระดับมาก (ร้อยละ 44.2) และสวนสาธารณะ/สถานที่พักผ่อนหย่อนใจในระดับมาก (ร้อยละ 42.3)



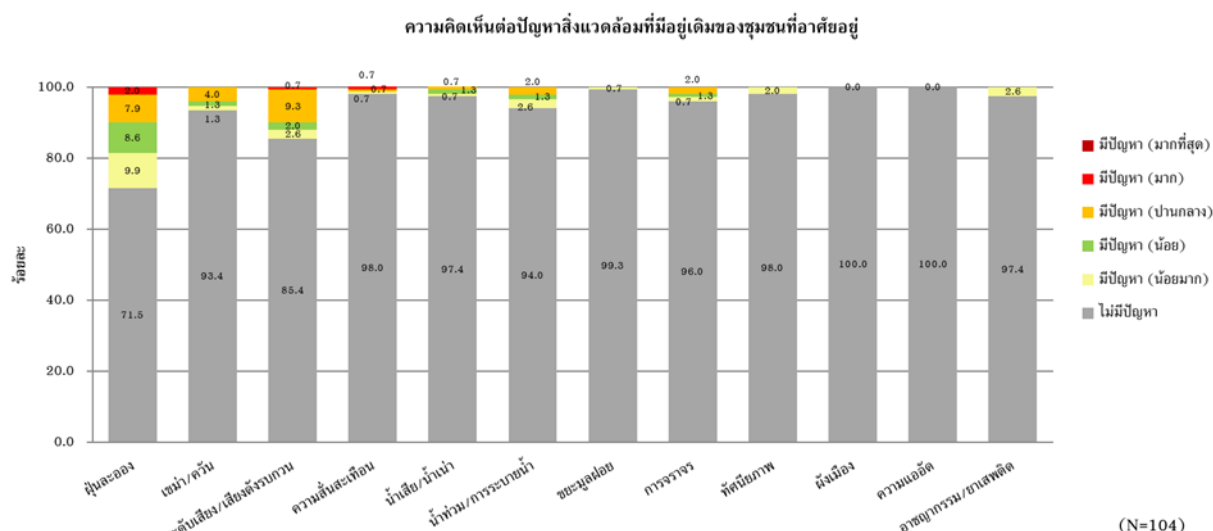
รูปที่ 3.2.7.2-3 ความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน



รูปที่ 3.2.7.2-3 (ต่อ) ความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน

4. ความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมในชุมชนที่อาศัยอยู่ (ปัญหาที่มีอยู่เดิมที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการ)

เมื่อสอบถามถึงความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมในชุมชน ในช่วงก่อนมีการดำเนินโครงการ พบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจระบุว่าในชุมชนมีปัญหาสูงสุด 3 อันดับได้แก่ ด้านฝุ่นละอองสูงที่สุด (ร้อยละ 24.0) รองลงมาเป็นปัญหาด้านระดับเสียง/เสียงดังรบกวน (ร้อยละ 22.1) และขยะมูลฝอย (ร้อยละ 11.5)



รูปที่ 3.2.7.2-4 ความคิดเห็นต่อปัญหาสภาพแวดล้อมที่มีอยู่เดิมของชุมชนที่อาศัยอยู่

5. ความคิดเห็นต่อสภาพการเปลี่ยนแปลงหรือผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการในด้านเศรษฐกิจ-สังคม

เมื่อสอบถามถึงความคิดเห็นต่อสภาพการเปลี่ยนแปลงหรือผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการในด้านเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าโครงการไม่ได้ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงสภาพความเป็นอยู่ในด้านต่างๆ ของชุมชน ดังนี้

- ค่าครองชีพ : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 95.2) ในส่วนของผู้ที่ระบุว่ามีการเปลี่ยนแปลง พบว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงในทางบวก (ร้อยละ 2.9) และเป็นการเปลี่ยนแปลงในทางลบ (ร้อยละ 1.9)

- การแบ่งแยก/การอพยพ/การโยกย้าย/การย้ายถิ่นฐาน : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 94.2) ในส่วนของผู้ที่ระบุว่ามีการเปลี่ยนแปลง พบว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงในทางบวก (ร้อยละ 1.9) และเป็นการเปลี่ยนแปลงในทางลบ (ร้อยละ 1.0)

- บริการสาธารณะ/โครงสร้างพื้นฐาน : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 94.2) ในส่วนของผู้ที่ระบุว่ามีการเปลี่ยนแปลง พบว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงในทางบวก (ร้อยละ 3.8) และเป็นการเปลี่ยนแปลงในทางลบ (ร้อยละ 1.0)

- ราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 94.2) ในส่วนของผู้ที่ระบุว่ามีการเปลี่ยนแปลง พบว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงในทางบวก (ร้อยละ 1.9) และเป็นการเปลี่ยนแปลงในทางลบ (ร้อยละ 1.0)

- วิถีชีวิต/วัฒนธรรม : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 93.3) ในส่วนของผู้ที่ระบุว่ามีการเปลี่ยนแปลง พบว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงในทางบวก (ร้อยละ 1.9) และเป็นการเปลี่ยนแปลงในทางลบ (ร้อยละ 1.0)

- การประกอบอาชีพ/รายได้ : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 93.3) ในส่วนของผู้ที่ระบุว่ามีการเปลี่ยนแปลง พบว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงในทางบวก (ร้อยละ 1.9) และเป็นการเปลี่ยนแปลงในทางลบ (ร้อยละ 1.9)

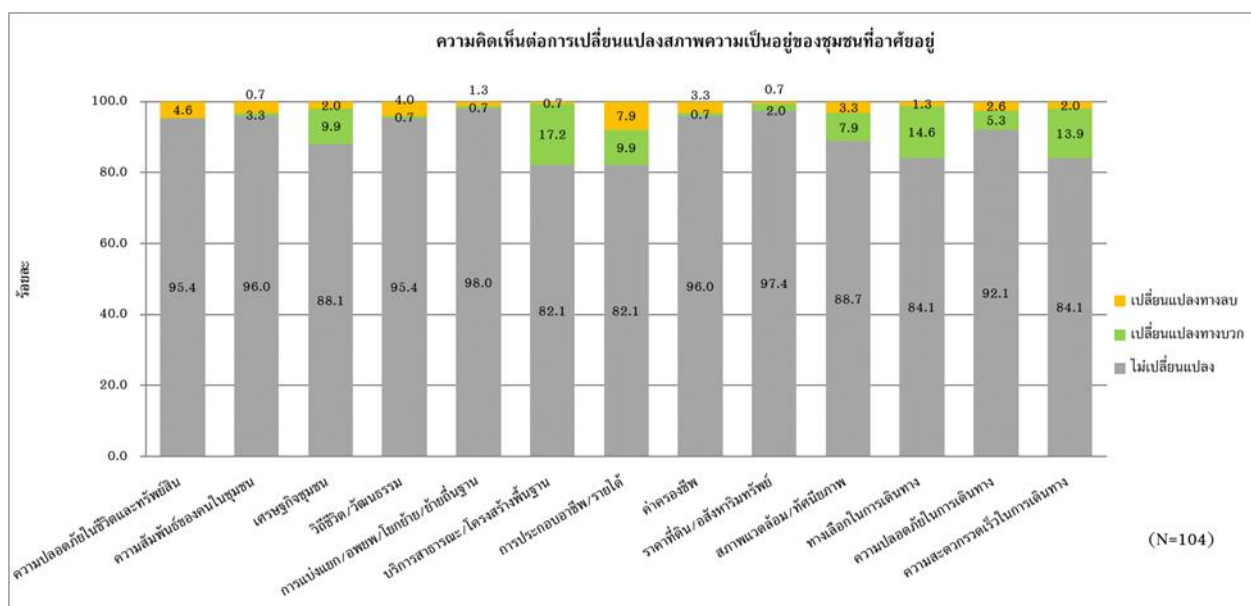
- ทางเลือกในการเดินทาง : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 93.3) ในส่วนของผู้ที่ระบุว่ามีการเปลี่ยนแปลง พบว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงในทางบวก (ร้อยละ 3.8)

- ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 92.3) ในส่วนของผู้ที่ระบุว่ามีการเปลี่ยนแปลง พบว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงในทางบวก (ร้อยละ 2.9)

- เศรษฐกิจชุมชน : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 92.3) ในส่วนของผู้ที่ระบุว่ามีการเปลี่ยนแปลง พบว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงในทางบวก (ร้อยละ 3.8) และเป็นการเปลี่ยนแปลงในทางลบ (ร้อยละ 1.0)

- ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 91.3) ในส่วนของผู้ที่ระบุว่ามีการเปลี่ยนแปลง พบว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงในทางบวก (ร้อยละ 1.9) และเป็นการเปลี่ยนแปลงในทางลบ (ร้อยละ 2.9)

- ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 91.3) ในส่วนของผู้ที่ระบุว่ามีการเปลี่ยนแปลง พบว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงในทางบวก (ร้อยละ 3.8) และเป็นการเปลี่ยนแปลงในทางลบ (ร้อยละ 1.0)

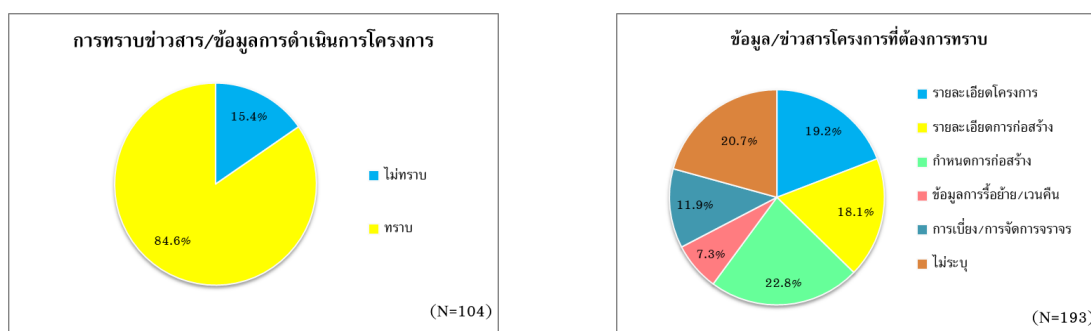


รูปที่ 3.2.7.2-5 ความคิดเห็นต่อสภาพการเปลี่ยนแปลง
หรือผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการในด้านเศรษฐกิจ-สังคม

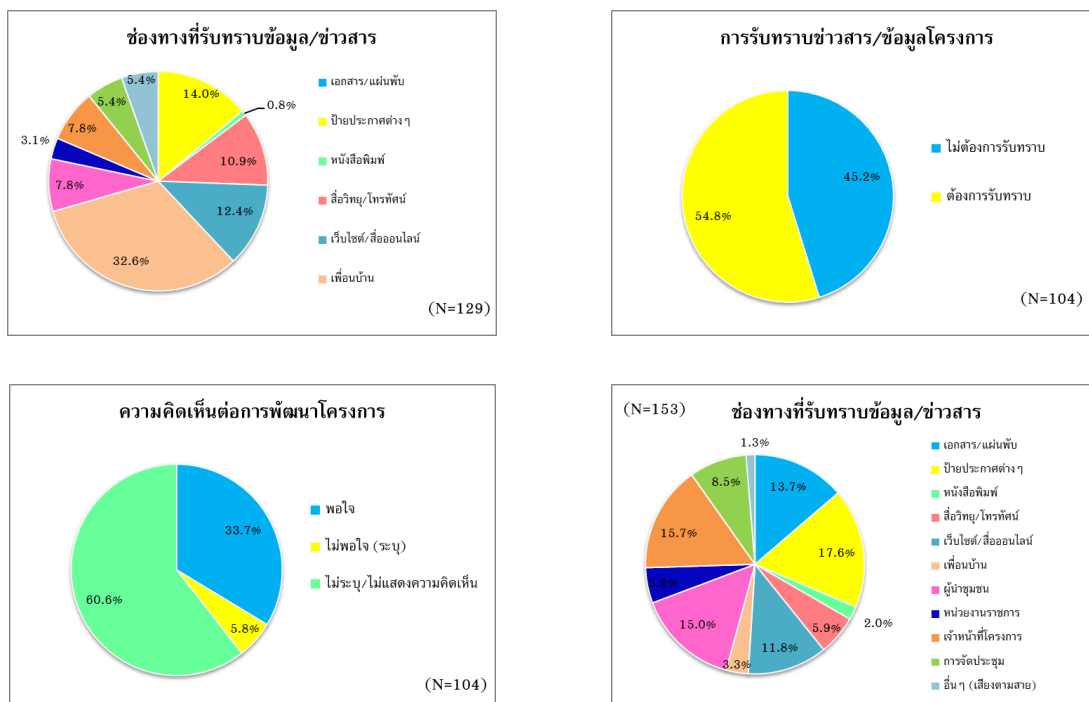
6. การประชาสัมพันธ์และการรับทราบข้อมูลโครงการ

ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ทราบข้อมูลโครงการ (ร้อยละ 84.6) โดยทราบจากเพื่อนบ้านสูงที่สุด (ร้อยละ 32.6) รองลงมาทราบจากป้ายประกาศ (ร้อยละ 14.0) และทราบจากเว็บไซต์/สื่อออนไลน์ (ร้อยละ 12.4) ตามลำดับ ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ไม่แสดงความคิดเห็นต่อโครงการ (ร้อยละ 60.6) และมีความพึงพอใจต่อการประชาสัมพันธ์โครงการ (ร้อยละ 33.7)

เมื่อสอบถามถึงประเภทของข้อมูลโครงการที่ผู้ตอบแบบสำรวจต้องการทราบ พบว่าผู้ตอบแบบสำรวจต้องการทราบข้อกำหนดการก่อสร้างสูงที่สุด (ร้อยละ 22.8) รองลงมา ต้องการทราบข้อมูลรายละเอียดโครงการ (ร้อยละ 19.2) และรายละเอียดการก่อสร้าง (ร้อยละ 18.1) ตามลำดับ ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล/รับทราบข้อมูลผ่านป้ายประกาศโครงการสูงที่สุด (ร้อยละ 17.6) รองลงมาต้องการทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการ (ร้อยละ 15.7) และผู้นำชุมชน (ร้อยละ 15.0) ตามลำดับ



รูปที่ 3.2.7.2-6 ผลการสำรวจด้านการประชาสัมพันธ์และการรับทราบข้อมูลโครงการ



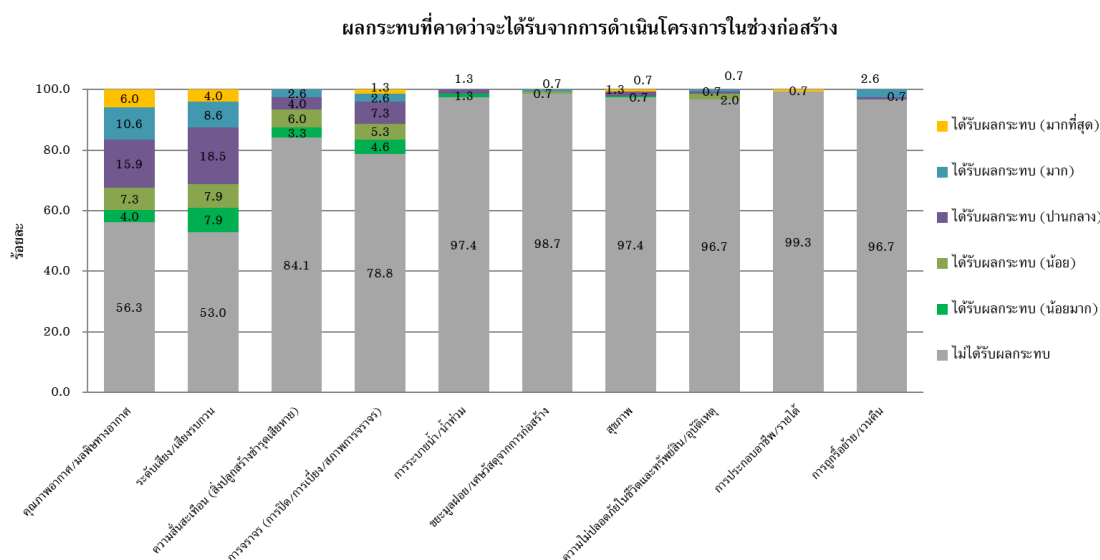
รูปที่ 3.2.7.2-6 (ต่อ) ผลการสำรวจด้านการประชาสัมพันธ์และการรับทราบข้อมูลโครงการ

7. ผลกระทบที่ห่วงกังวลว่าจะได้รับจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างโครงการ

เมื่อสอบถามถึงผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการในช่วงก่อสร้าง พบว่าผลกระทบสูงสุด 3 อันดับ ที่ผู้ตอบแบบสำรวจคาดว่าจะได้รับ ได้แก่ ด้านระดับเสียง/เสียงรบกวน (ร้อยละ 45.2) คุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 43.3) และการจราจร (การปิด/การเบี่ยง/สภาพการจราจร) (ร้อยละ 35.6) ตามลำดับ

- ระดับเสียง/เสียงรบกวน : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 53.8) สำหรับผู้ที่ระบุว่าได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 45.2) พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง (ร้อยละ 19.2)
- คุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 55.8) สำหรับผู้ที่ระบุว่าได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 43.3) พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง (ร้อยละ 17.3)
- การจราจร (การปิด/การเบี่ยง/สภาพการจราจร) : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 63.5) สำหรับผู้ที่ระบุว่าได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 35.6) พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง (ร้อยละ 14.4)
- ความสั่นสะเทือน (สิ่งปลูกสร้างชำรุดเสียหาย) : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 68.3) สำหรับผู้ที่ระบุว่าได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 30.8) พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในระดับน้อย (ร้อยละ 13.5)
- ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน/อุบัติเหตุ : ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 86.5) สำหรับผู้ที่ระบุว่าได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 13.5) พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง (ร้อยละ 9.6)

- การระบายน้ำ/น้ำท่วม : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 89.4) สำหรับผู้ที่ระบุว่าได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 9.6) พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในระดับน้อยมาก (ร้อยละ 3.8)
- ชยะมูลฝอย/เศษวัสดุจากการก่อสร้าง : ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 93.3) สำหรับผู้ที่ระบุว่าได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 6.7) พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง (ร้อยละ 3.8)
- การถูกรื้อย้าย/เวนคืนที่ดิน : ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 93.3) สำหรับผู้ที่ระบุว่าได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 6.7) พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในระดับมาก (ร้อยละ 2.9)
- การประกอบอาชีพ/รายได้ : ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 94.2) สำหรับผู้ที่ระบุว่าได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 5.8) พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 1.9)
- สุขภาพอนามัย : ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 95.2) สำหรับผู้ที่ระบุว่าได้รับผลกระทบ (ร้อยละ 4.8) พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง (ร้อยละ 1.9)



รูปที่ 3.2.7.2-7 ผลกระทบที่หวังถึงว่าจะได้รับการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างโครงการ

8. ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ด้านการพัฒนาโครงการ

- ประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการ/กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ

ข้อห่วงกังวลจากการดำเนินโครงการ

- เส้นทางสัญจรไป-มา ระหว่างชุมชน (ทางข้าม)
- การเวนคืนที่ดินที่ใช้สำหรับการดำเนินโครงการ
- คุณภาพสิ่งแวดล้อม เสียง แสงสว่าง จากการดำเนินโครงการ

3) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

จากผลการสำรวจข้อมูลภาคสนามเพื่อติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชนในบริเวณชุมชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการในช่วงเตรียมการก่อสร้างประจำปี 2565 (สัญญา 3-6) โดยบุคคลที่ 3 (Third Party) พบว่าผลกระทบที่หวั่งกังวลว่าจะได้รับการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างโครงการ สูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านระดับเสียง/เสียงรบกวน (ร้อยละ 45.2) คุณภาพอากาศ/มลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 43.3) และการจราจร (การปิด/การเบี่ยง/สภาพการจราจร) (ร้อยละ 35.6) ในด้านปัญหาสุขภาพอนามัยจากการก่อสร้างส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบแต่อย่างใด (รูปที่ 3.2.7.2-6)

ตารางที่ 3.2.7.2-2 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินโครงการ ที่ผ่านมา

พื้นที่	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	
	ด้านการพัฒนาโครงการ	ด้านข้อห่วงกังวล
สัญญาที่ 2-1	- การแจ้งกำหนดการก่อสร้างที่ชัดเจนในการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง	- คุณภาพอากาศและเสียงจากการกิจกรรมการก่อสร้าง
สัญญาที่ 3-5	- การประชาสัมพันธ์รายละเอียดการก่อสร้างโครงการที่ชัดเจนและทั่วถึง - รูปแบบการก่อสร้างของโครงการที่สามารถเข้าใจได้อย่างชัดเจน	- เส้นทางสัญจรไป-มา ระหว่างชุมชน (ทางข้าม) - การเวนคืนที่ดินที่ใช้สำหรับการดำเนินโครงการ
สัญญาที่ 3-4	- การประชาสัมพันธ์รายละเอียดการก่อสร้างโครงการที่ชัดเจนและทั่วถึง - การแจ้งกำหนดการก่อสร้างที่ชัดเจนในการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง - การดำเนินงานในพื้นที่ป่าสงวน	- เส้นทางสัญจรไป-มา ระหว่างชุมชน (ทางข้าม) - การเวนคืนที่ดินที่ใช้สำหรับการดำเนินโครงการ
สัญญาที่ 3-3	- เพิ่มการประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการให้มากขึ้น - ประชาสัมพันธ์ช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนให้ผู้อยู่อาศัยแนวเส้นทางโครงการทราบ - วางแผนการจัดการด้านจราจรให้เหมาะสมกับกิจกรรมการก่อสร้าง	- เส้นทางสัญจรไป-มา ระหว่างชุมชน (ทางข้าม) - กิจกรรมและเวลาในการทำงานที่ทำให้เกิดเสียงดังในช่วงเวลากลางคืน - ความเร็วของรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้าง - พื้นผิวจราจรชำรุดและฝุ่นละอองจากรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้าง - ความชัดเจนของป้ายเตือนสัญญาณจราจร และไฟส่องสว่าง บริเวณเส้นทางคมนาคมของพื้นที่ก่อสร้างโครงการ
สัญญาที่ 3-2	- เพิ่มการประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการให้มากขึ้น - เพิ่มการแจ้งกำหนดการก่อสร้างที่ชัดเจนในการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง - การดำเนินงานในพื้นที่ป่าสงวน	- เสียงจากกิจกรรมการระเบิดเพื่อก่อสร้างอุโมงค์รถไฟความเร็วสูง - ต้องการให้มีการควบคุมและจำกัดความเร็วรถเนื่องจากพบการขับเร็วในเขตชุมชน
สัญญาที่ 4-7	- การประชาสัมพันธ์รายละเอียดการก่อสร้าง/รูปแบบของโครงการที่ชัดเจน - การประชาสัมพันธ์การเปลี่ยนแปลงช่องทางเบี่ยงจราจร/การข้ามทางรถไฟในขณะก่อสร้าง - เน้นการก่อสร้างให้เป็นตามกำหนดเวลาหรือใช้เวลาในการก่อสร้างน้อยที่สุด	- ปัญหาการจราจรจากการขนส่ง/กิจกรรมการก่อสร้าง - การปิดเส้นทางสัญจรไป-มา ระหว่างชุมชน (ทางข้าม) - การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างเพื่อดำเนินโครงการ - คุณภาพอากาศและเสียงจากการกิจกรรมการก่อสร้าง

ตารางที่ 3.2.7.2-2 (ต่อ)

พื้นที่	ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	
	ด้านการพัฒนาโครงการ	ด้านข้อห่วงกังวล
สัญญาที่ 4-6 (ช่วงเตรียมการก่อสร้าง)	<ul style="list-style-type: none"> - ประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการ/กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - เส้นทางสัญจรไป-มา ระหว่างชุมชน (ทางข้าม) - การเวนคืนที่ดินที่ใช้สำหรับการดำเนินโครงการ - คุณภาพสิ่งแวดล้อม เสียง แรงสั่น จากการดำเนินโครงการ

3.2.8 การติดตามตรวจสอบด้านการสาธารณสุขและความปลอดภัย

1) การดำเนินการ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านการสาธารณสุขและความปลอดภัย จากรายงานสถิติอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานที่ส่งผลให้เกิดการสูญเสีย เสียหายต่อทรัพย์สินและ/หรือบาดเจ็บทางร่างกายของผู้รับจ้างก่อสร้าง

2) ผลการติดตามตรวจสอบ

จากรายงานสถิติอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานในระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2565 พบการรายงานอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ จำนวน 3 ครั้ง รายละเอียดแสดงดังตาราง 3.2.8-1

3) สรุปผลการติดตามตรวจสอบ

ในเดือนมกราคม - มิถุนายน 2565 พบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ จำนวน 3 ครั้ง และไม่พบแนวโน้มการสูญเสียอวัยวะ/ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิตแต่อย่างใด

4) สรุปผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานที่ส่งผลให้เกิดการสูญเสีย เสียหายต่อทรัพย์สินและ/หรือบาดเจ็บทางร่างกายของผู้รับจ้างก่อสร้างที่ผ่านมา ในเดือนพฤษภาคม 2562 - มิถุนายน 2565 (ตาราง 3.2.8-2) พบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานสะสม 8 ครั้ง ทั้งนี้ ไม่พบแนวโน้มของผลกระทบด้านการสาธารณสุขและความปลอดภัยจากการก่อสร้างในระดับที่ต้องหยุดงาน สูญเสียอวัยวะ/ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิตแต่อย่างใด

ตารางที่ 3.2.8-1 สถิติอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน เดือนมกราคม-มิถุนายน 2565

ปี	เดือน	จำนวน	วันที่เกิดเหตุ	ความรุนแรงของเหตุการณ์		หมายเหตุ
				การบาดเจ็บ/เจ็บป่วย	ทรัพย์สินเสียหาย	
2565	ม.ค.	-	-	-	-	-
	ก.พ.	-	-	-	-	-
	มี.ค.	1	18/03/65	-	ระดับ 1	C3-4
	เม.ย.	-	-	-	-	-
	พ.ค.	1	18/05/65	ระดับ 1	ระดับ 3	C3-3
	มิ.ย.	1	17/06/65	ระดับ 1	ระดับ 2	C4-7

หมายเหตุ : การบาดเจ็บ/เจ็บป่วย

ระดับ 1 = ไม่หยุดงาน

ระดับ 2 = หยุดงานไม่เกิน 3 วัน

ระดับ 3 = หยุดงานเกิน 3 วัน

ระดับ 4 = สูญเสียอวัยวะ/ทุพพลภาพ

ระดับ 5 = เสียชีวิต

: ทรัพย์สินเสียหาย

ระดับ 1 = ทรัพย์สินเสียหายมูลค่าน้อยกว่า 50,000 บาท/ไม่หยุดการดำเนินงาน

ระดับ 2 = ทรัพย์สินเสียหายมูลค่า 50,000-100,000 บาท/หยุดการทำงานไม่เกิน 4 ชั่วโมง

ระดับ 3 = ทรัพย์สินเสียหายมูลค่ามากกว่า 100,000 บาท/หยุดการทำงานมากกว่า 4 ชั่วโมง

ตารางที่ 3.2.8-2 สถิติอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานที่ผ่านมา

ปี	เดือน	จำนวน	วันที่เกิดเหตุ	ความรุนแรงของเหตุการณ์	
				การบาดเจ็บ/เจ็บป่วย	ทรัพย์สินเสียหาย
2562	พ.ค.	-	-	-	-
	มิ.ย.	-	-	-	-
	ก.ค.	-	-	-	-
	ส.ค.	-	-	-	-
	ก.ย.	-	-	-	-
	ต.ค.	-	-	-	-
	พ.ย.	-	-	-	-
	ธ.ค.	-	-	-	-
2563	ม.ค.	-	-	-	-
	ก.พ.	1	19/02/63	ระดับ 1	ระดับ 3
	มี.ค.	-	-	-	-
	เม.ย.	-	-	-	-
	พ.ค.	-	-	-	-
	มิ.ย.	-	-	-	-
	ก.ค.	-	-	-	-
	ส.ค.	-	-	-	-
	ก.ย.	1	4/09/63	ระดับ 1	ระดับ 3
	ต.ค.	1	27/10/63	ระดับ 1	ระดับ 3
	พ.ย.	-	-	-	-
	ธ.ค.	1	2/12/63	ระดับ 1	ระดับ 1
2564	ม.ค.	-	-	-	-
	ก.พ.	-	-	-	-
	มี.ค.	-	-	-	-
	เม.ย.	-	-	-	-
	พ.ค.	-	-	-	-
	มิ.ย.	-	-	-	-
	ก.ค.	-	-	-	-
	ส.ค.	-	-	-	-
	ก.ย.	-	-	-	-
	ต.ค.	-	-	-	-
	พ.ย.	1	-	-	ระดับ 1
	ธ.ค.	-	-	-	-
2565	ม.ค.	-	-	-	-
	ก.พ.	-	-	-	-
	มี.ค.	-	18/03/65	-	ระดับ 1
	เม.ย.	-	-	-	-
	พ.ค.	1	18/05/65	ระดับ 1	ระดับ 3
	มิ.ย.	1	17/06/65	ระดับ 1	ระดับ 2

ปัญหาอุปสรรคและการแก้ไข

จากการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่าปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นคือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีข้อจำกัดต่อการติดตามตรวจสอบ ได้แก่

จุดตรวจวัดบริเวณโรงเรียนอนุบาลยุววิทยา : ไม่สะดวกให้ใช้พื้นที่ในการตั้งเครื่องมือตรวจวัดฯ ใดๆ ก็ตาม โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลวิทยายเป็นจุดทดแทน รายละเอียดดังเอกสารในภาคผนวกที่ 7

ด้านเศรษฐกิจ-สังคม : จากการติดตามตรวจสอบข้อร้องเรียน พบการร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งโครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ของโครงการเข้าติดตามตรวจสอบข้อเท็จจริง และดำเนินการแก้ไขในข้อร้องเรียนดังกล่าวโดยเร็ว

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระยะก่อสร้างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการมีการแบ่งสัญญาออกเป็น 2 ส่วน ตามมติคณะกรรมการความร่วมมือเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ได้แก่ สัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil Work) ฝ่ายไทยเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้าง และสัญญาที่ 2 สัญญางานวางระบบ (Railway System) งานวางระบบราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลและรถจักรล้อเลื่อน ฝ่ายจีนเป็นผู้คัดเลือกผู้รับจ้างโดยการสังเกตการณ์ของฝ่ายไทย สำหรับสถานะการดำเนินโครงการเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบว่าอยู่ในระหว่างการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil Work) จำนวน 7 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 2-1 งานโยธาสำหรับช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก มีความก้าวหน้า 89.40 % สัญญาที่ 3-5 งานโยธาสำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา มีความก้าวหน้า 2.26 % สัญญาที่ 3-4 งานโยธาสำหรับช่วงลำตะคอง-สี่คิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด มีความก้าวหน้า 27.78 % สัญญาที่ 3-3 งานโยธาสำหรับช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง มีความก้าวหน้า 7.08 % สัญญาที่ 4-7 งานโยธาสำหรับช่วงสระบุรี-แก่งคอย มีความก้าวหน้า 22.28 % สัญญาที่ 3-2 งานโยธาสำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) มีความก้าวหน้า 1.22 % และ สัญญาที่ 4-6 งานโยธา สำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี มีความก้าวหน้า 0.07 %

สำหรับการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 สามารถสรุปผลได้ดังนี้

1. ผลการปฏิบัติตามมาตรการทั่วไป และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) มาตรการทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมติที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ความเห็นชอบ ดังนี้

- ได้มีการจัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้
- ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดตลอดจนจัดให้มีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างใกล้ชิด
- ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิและตัวแทนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการ
- ได้ดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2565

- ได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณา 2 ครั้งต่อปี ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการนำเสนอรายงานแล้วจำนวน 6 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2562 ถึงปัจจุบัน

2) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ให้ความเห็นชอบไว้ในด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ โดยมีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โดยในส่วนของงานดำเนินการที่ตรวจสอบพบว่าปฏิบัติไม่ครบถ้วนเรียบร้อย หรือได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากหน่วยงาน/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงโครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ จากการตรวจสอบไม่พบมาตรการที่โครงการไม่สามารถปฏิบัติตามได้ พบเพียงมาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ มาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดเนื่องจากมีผลกระทบเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และพบมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ ดังนี้

มาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ

- พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัยหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมในบางจุดไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วทึบได้ เนื่องจากกีดขวางการเข้า-ออกของประชาชน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการหารูปแบบและปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก ทั้งนี้ โครงการได้ดำเนินการปรับชนิดและรูปแบบของแนวรั้วให้มีความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติงาน ตลอดจนปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก

- การหลีกเลี่ยงการใช้แผ่นเหล็กปูพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่ก่อสร้างในบางบริเวณที่มีลักษณะเป็นดินอ่อนหรือมีความเสถียรน้อย มีความจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กปูเพื่อวางอุปกรณ์/เครื่องจักร ตลอดจนเพื่อการสัญจรของรถยนต์/รถบรรทุก

- สืบเนื่องจากพื้นที่ดำเนินการก่อสร้างโครงการมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก อันเนื่องมาจากพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นทางในแนวยาว และมีความกว้างค่อนข้างน้อย อย่างไรก็ตาม โครงการได้ดำเนินการแก้ไขโดยกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปรับเพิ่มความถี่ของการทำความสะอาดผิวจราจรโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการใช้ถนนร่วมกับชุมชน โดยให้มีคนงานคอยตรวจสอบและทำความสะอาดเศษดินในบริเวณที่มีรถบรรทุกเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ

- จากการประเมินปริมาณหินที่คาดว่าจะเกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์รถไฟ ในส่วนของวิธีการจัดการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ระบุให้จัดหาและคัดเลือกแหล่งถมทิ้งหินที่เหมาะสม ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่บริเวณเขตทางรถไฟ (Right of Way) และพื้นที่ใกล้เคียงพบว่า บริเวณเขตทางรถไฟ (Right of Way) ไม่มีพื้นที่เหลือสำหรับการถมทิ้งหินของโครงการ เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา-ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ ได้มีการถมทิ้งหินที่เพิ่มเติมพื้นที่

แล้ว คงเหลือพื้นที่บริเวณข้างเคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ จำนวน 6 จุด ที่คาดว่าจะสามารถใช้เป็นที่ถมทิ้งหินได้ ซึ่งต้องมีการประเมินความเหมาะสมและผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นต่อพื้นที่ข้างเคียงต่อไป อย่างไรก็ตาม กรณีที่ไม่สามารถหาพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับถมทิ้งหินที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์ทั้งหมดได้ โครงการอาจพิจารณาทางเลือกอื่นเพิ่มเติม เช่น การขุดครอบครองและจำหน่ายออก ซึ่งต้องเข้าสู่กระบวนการตรวจสอบอำนาจหน้าที่ ระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ ระเบียบของการรถไฟฯ และระเบียบราชการ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

มาตรการที่ต้องกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด

- ด้านสภาพการคมนาคม/ผิวจราจร ถนนที่มีการใช้ร่วมกับชุมชน จำเป็นต้องปรับเพิ่มความถี่ของการตรวจสอบสภาพการชำรุดของผิวจราจรถนนถนนท้องถิ่นหรือถนนชุมชน และบำรุงรักษา/ซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ และควบคุมดูแลการวิ่งของรถยนต์และรถบรรทุกของโครงการให้ใช้ความเร็วต่ำ ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเฉพาะในช่วงที่ต้องวิ่งผ่านชุมชน เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ และลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพิ่มบทลงโทษกรณีพบการพบการกระทำผิดกฎ/ระเบียบที่กำหนด
- ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง ในพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดินเป็นบริเวณกว้าง หรือพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ประชิดชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม การฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง เป็นความถี่ที่ยังไม่เพียงพอต่อการควบคุมปริมาณฝุ่นละอองให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการรบกวนประชาชน และในบางกรณี การฉีดพรมน้ำที่มากเกินไปสามารถก่อให้เกิดผลกระทบหรือความกังวลต่อผลกระทบในด้านอื่น เช่น อุบัติเหตุจากถนนลื่น ดังนั้น การกำหนดความถี่การฉีดพรมน้ำของโครงการจึงได้มีการพิจารณาโดยคำนึงถึงลักษณะพื้นที่และความต้องการ/ความห่วงกังวลของประชาชนเป็นหลัก

มาตรการที่ปฏิบัติเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่ EIA กำหนด

- ด้านการมีส่วนร่วมกิจกรรมกับชุมชน : ได้มีการจัดกิจกรรมร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น เช่น จัดให้มีเจ้าหน้าที่อาสาช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์น้ำท่วม และร่วมกิจกรรมงานทอดกฐินผ้าป่าตามธรรมเนียมประเพณี
- ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย : มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานงานก่อสร้าง

2. ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง นั้น โครงการได้มีการดำเนินงานตามแผนการจัดการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Management and Action Plan; EMAP) ของโครงการ เพื่อเฝ้าระวังและติดตามแนวโน้มของผลกระทบที่อาจจะเกิด ตลอดจนทบทวนประสิทธิภาพ/ความเหมาะสมของแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรการฯ ของโครงการ ทั้งนี้ การดำเนินงานในเดือนมกราคม - มิถุนายน 2565 โครงการได้มีจัดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ (น้ำใต้ดิน) และสภาพเศรษฐกิจและสังคม เพื่อเป็นข้อมูลในการควบคุมดูแลผลกระทบการดำเนินโครงการ และเป็นข้อมูลอ้างอิงแนวโน้มของผลกระทบที่อาจจะเกิดในช่วงที่มีการดำเนินงานก่อสร้าง สำหรับผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบในช่วงก่อสร้าง พบว่า

- อากาศและบรรยากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ได้มีการดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ในเดือนมีนาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างสัญญาที่ 3-2 สัญญาที่ 3-3 และ สัญญาที่ 3-4 รวม 5 จุด ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคลองไผ่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกกรวด วัดศิริสัมพันธ์ วัดหินลับ และสถานีรถไฟผาเสด็จ ผลการตรวจวัดพบว่าค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด และ ช่วงเตรียมการก่อสร้าง (สัญญาที่ 4-6)

จำนวน 2 จุด ได้แก่ โรงเรียนวัดอุทการาม และ บริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาล
วิทยา ผลการตรวจวัดพบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

- **คุณภาพน้ำผิวดิน** ได้มีการดำเนินการเก็บตัวอย่างเพื่อตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ในเดือน
มีนาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง สัญญาที่ 4-7 สัญญาที่ 3-3
และสัญญาที่ 3-4 รวม 4 จุด ได้แก่ คลองเพ็ญ คลองสาขาลำตะคอง คลองตะแบก (คลองตะคองหลง) และ
คลองซัดตะคร้อ ผลการตรวจวิเคราะห์พบว่าค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดช่วงก่อนก่อสร้าง และ ช่วงก่อน
ก่อสร้าง (สัญญาที่ 4-6) จำนวน 1 จุด ได้แก่ คลองระพีพัฒน์ ผลการตรวจวิเคราะห์พบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์
มาตรฐานที่กำหนด เมื่อเทียบกับผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
ในช่วงปี 2556 พบว่า มีค่าใกล้เคียงกัน

- **ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ** ได้มีการดำเนินการเก็บตัวอย่างเพื่อตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ปริมาณน้ำ
และระดับน้ำ ในเดือนมีนาคม 2565 บริเวณจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง สัญญา
ที่ 3-2 สัญญาที่ 3-3 และสัญญาที่ 3-4 รวม 4 จุด ได้แก่ บ่อน้ำบาดาลบ้านซับสนอบ บ่อน้ำบาดาลบ้านหินลับ บ่อ
น้ำบาดาลบ้านหนองกระทุ่ม และบ่อน้ำบาดาลบ้านซ่งศรีจันทร์ ผลการตรวจวิเคราะห์พบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์
อนุโลมสูงสุด ซึ่งสอดคล้องกับผลตรวจวัดช่วงก่อนก่อสร้าง

- **ด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม (การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของ
ประชาชน) :** สำหรับผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชนในบริเวณชุมชน
ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ สัญญาที่ 4-6 (ช่วงเตรียมการก่อสร้าง) ในเดือนมีนาคม 2565 เพื่อนำข้อมูลมาใช้
ประกอบการวางแผนดำเนินงานก่อสร้างโครงการ พบว่าชุมชนมีปัญหาสภาพแวดล้อมที่มีอยู่เดิม สูงสุด 3 อันดับ
ชุมชนมีปัญหามากที่สุด 3 อันดับได้แก่ ด้านฝุ่นละอองสูงที่สุด (ร้อยละ 24.0) รองลงมาเป็นปัญหาด้านระดับเสียง/
เสียงดังรบกวน (ร้อยละ 22.1) และขยะมูลฝอย (ร้อยละ 11.5) และผลกระทบที่ห่วงกังวลว่าจะได้รับการ
ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างโครงการ สูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านระดับเสียง/เสียงรบกวน (ร้อยละ 45.2) คุณภาพ
อากาศ/มลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 43.3) และการจราจร (การปิด/การเบี่ยง/สภาพการจราจร) (ร้อยละ 35.6)
ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ พบว่าต้องการทราบข้อกำหนดการก่อสร้างสูงสุด (ร้อยละ
22.8) รองลงมา ต้องการทราบข้อมูลรายละเอียดโครงการ (ร้อยละ 19.2) และรายละเอียดการก่อสร้าง (ร้อยละ
18.1) ตามลำดับ ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่ต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล/รับทราบข้อมูลผ่านป้าย
ประกาศโครงการสูงสุด (ร้อยละ 17.6) รองลงมาต้องการทราบข้อมูลจากเจ้าหน้าที่โครงการ (ร้อยละ 15.7)
และผู้นำชุมชน (ร้อยละ 15.0)

- **ด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม (การรวบรวมเรื่องราวร้องเรียน ความคิดเห็น ข้อวิตก
กังวล และข้อเสนอแนะของประชาชน) :** จากสถิติเรื่องราวร้องเรียน ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ในเดือน
มกราคม-มิถุนายน 2565 จำนวน 43 ครั้ง พบว่าเรื่องที่รับส่วนใหญ่จัดเป็นผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้าง
โครงการ และข้อเรียกร้อง/ร้องขอ(ร้อยละ 46.5) และสอบถามข้อมูลของโครงการ (ร้อยละ 7.0) โดยผลกระทบ
ที่ได้รับการร้องเรียนสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ คุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง (ร้อยละ 18.6) สภาพการคมนาคม/ผิว
จราจร (ร้อยละ 16.3) และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และการระบายน้ำ (ร้อยละ 7.0) ตามลำดับ
อย่างไรก็ตาม ข้อร้องเรียนและข้อเรียกร้อง/ข้อร้องขอในข้างต้น โครงการได้มีการดำเนินงานตามขั้นตอนของศูนย์
รับเรื่องราวร้องเรียน โดยมีการบันทึก ตรวจสอบข้อเท็จจริง แก้ไขปัญหา ตลอดจนพิจารณาแนวทางป้องกันร่วมกัน
ระหว่างเจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC)
และผู้รับจ้างก่อสร้าง ซึ่งกว่าร้อยละ 97.7 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จโดยใช้เวลาน้อยกว่า 30 วัน และ ร้อยละ 2.3 ที่
ใช้เวลาในการดำเนินการแก้ไขโดยใช้เวลามากกว่า 30 วัน

- การคมนาคมขนส่ง จากข้อมูลบันทึกสถิติอุบัติเหตุจากกิจกรรมของโครงการตามแนวเส้นทางโครงการ และเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง พบว่าในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบอุบัติเหตุจากกิจกรรมการคมนาคมขนส่งตามแนวเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ จำนวน 2 ครั้ง และไม่พบแนวโน้มผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง
- การสาธารณสุข/ความปลอดภัย ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ จำนวน 3 ครั้ง และไม่พบแนวโน้มการสูญเสียอวัยวะ/ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิตแต่อย่างใด

ปัญหาอุปสรรคและการแก้ไข

จากการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างที่ผ่านมา พบว่าปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นคือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีข้อจำกัดต่อการติดตามตรวจสอบ ได้แก่

- จุดตรวจวัดบริเวณโรงเรียนอนุบาลยุววิทยา : ไม่สะดวกให้ใช้พื้นที่ในการตั้งเครื่องมือตรวจวัดฯ ใดๆก็ตาม โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่อาคารพาณิชย์ด้านทิศตะวันออกของโรงเรียนอนุบาลวิทยาเป็นจุดทดแทน
- ด้านเศรษฐกิจ-สังคม : จากการติดตามตรวจสอบข้อร้องเรียน พบการร้องเรียนจากผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งโครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ของโครงการเข้าติดตามตรวจสอบข้อเท็จจริง และดำเนินการแก้ไขในข้อร้องเรียนดังกล่าวโดยเร็ว

3. ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

สืบเนื่องจากโครงการได้มีการทบทวนและตรวจสอบรายละเอียดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิม ซึ่งพบว่าแนวเส้นทางของโครงการบางช่วงมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดและองค์ประกอบของโครงการที่เคยได้ออกแบบไว้ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมปัจจุบันและเกณฑ์มาตรฐานการออกแบบรถไฟความเร็วสูงของฝ่ายจีน รวมถึงการปรับแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้างให้สอดคล้องกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดให้มีการศึกษาและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) นำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และต่อมาได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 9/2563 เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2563 และจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในการประชุมครั้งที่ 6/2563 เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2563 นั้น ปัจจุบันรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับสมบูรณ์ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ จึงส่งผลให้ส่วนก่อสร้างโครงการยังคงต้องใช้รายละเอียดข้อมูลในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิม (รายงานฉบับสมบูรณ์ฉบับเดือนพฤศจิกายน 2560) เพื่อการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ซึ่งอาจไม่ครอบคลุมเพียงพอ โดยเฉพาะการดำเนินงานในสัญญาก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับส่วนที่มีการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ใดๆก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการได้มีการเร่งรัดกระบวนการดังกล่าว เพื่อลดปัญหา/อุปสรรคที่เกิดขึ้นต่อการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของส่วนก่อสร้างแล้ว

สำหรับการดำเนินงานในช่วงถัดไป โครงการควรเร่งให้มีการดำเนินงาน ดังนี้

- จากแนวโน้มข้อร้องขอ/เรื่องร้องเรียนที่เพิ่มขึ้นในแต่ละด้าน โครงการควรจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการแก้ไขในเรื่องร้องเรียนดังกล่าวอย่างเพียงพอ เพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ
- จัดให้มีการการประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการและแผนการดำเนินงาน และระยะเวลาในการทำงาน ตลอดจนผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการอย่างสม่ำเสมอ
- เร่งดำเนินการพิจารณาทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับวิธีการจัดการหินที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์รถไฟของโครงการ ซึ่งคาดว่าจะไม่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการกองเก็บ เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าของงานก่อสร้าง ตลอดจนเกิดปัญหาต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน