

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 การดำเนินการ

โครงการได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) ได้แก่ บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด และ บริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนสัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ตามที่มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบ หรือให้ความเห็น/ข้อเสนอแนะ ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ดังนี้

1. มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.)
 - 1.1 มาตรการทั่วไป
 - 1.2 มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วย ลักษณะภูมิประเทศ ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน ทรัพยากรแร่ธาตุและการทำเหมืองแร่ อากาศและบรรยากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ และอุทกวิทยาน้ำผิวดิน/การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม
 - 1.3 มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ประกอบด้วย ทรัพยากรป่าไม้ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ และทรัพยากรสัตว์ป่า
 - 1.4 มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ประกอบด้วย การคมนาคมขนส่ง การใช้ที่ดินและผังเมือง
 - 1.5 มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย สภาพเศรษฐกิจและสังคม การโยกย้ายและเวนคืน การแบ่งแยก การสาธารณสุข/ความปลอดภัย โบราณสถาน/ศาสนสถาน
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) เพื่อติดตามตรวจสอบผลการดำเนินงานตลอดจนทบทวนประสิทธิภาพ/ความเหมาะสมของแผนการจัดการสิ่งแวดล้อม และมาตรการฯ ของโครงการ

โดยในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 พื้นที่โครงการในส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา มีผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาดำเนินงานอยู่จำนวน 8 สัญญา ซึ่งโครงการได้มีการกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด ได้แก่

- สัญญาที่ 2-1 งานโยธาสำหรับช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก (ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม 2566)
- 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
- สัญญาที่ 3-1 งานโยธาสำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า (เตรียมการก่อสร้าง)

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการ เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 พบว่าโครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการตามที่มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบ หรือให้ความเห็น/ข้อเสนอแนะ (ตารางที่ 2.2-1) ดังนี้

1) ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และมาตรการทั่วไปสำหรับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ความเห็นชอบ ดังนี้

- ได้มีการจัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้
- ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ตลอดจนจัดให้มีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างใกล้ชิด (ภาพที่ 2.2-1)
- ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิและตัวแทนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการ (เอกสารแนบ 2-1)
- ได้ดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2565 (ภาพที่ 2.2-2 และ เอกสารแนบ 2-2)
- ได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณา 2 ครั้งต่อปี ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการนำเสนอรายงานแล้วจำนวน 9 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2562 ถึงปัจจุบัน (เอกสารแนบ 2-3)

2) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ให้ความเห็นชอบไว้ ในด้านต่างๆ ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต โดยมีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้นต่อผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โดยในส่วนของงานที่ตรวจสอบแล้วพบว่า ปฏิบัติไม่ครบถ้วนเรียบร้อย หรือได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากหน่วยงาน/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น (เอกสารแนบ 2-4 และ เอกสารแนบ 2-6)

3) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบไม่พบมาตรการที่โครงการไม่สามารถปฏิบัติได้ พบเพียงมาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ และมาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด อีกทั้งยังพบมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติม นอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ

สำหรับการดำเนินงานในเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 มีผู้รับจ้างก่อสร้างการดำเนินการก่อสร้างงานโยธา จำนวน 8 สัญญา ซึ่งโครงการได้มีการกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะมาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด ดังนี้

- ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง : ในพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดินเป็นบริเวณกว้าง หรือพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ประชิดชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม การฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง เป็นความถี่ที่ยังไม่เพียงพอต่อการควบคุมปริมาณฝุ่นละอองให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการรบกวนประชาชน ดังนั้น การกำหนดความถี่การฉีดพรมน้ำของโครงการจึงได้มีการพิจารณาโดยคำนึงถึงลักษณะพื้นที่และความต้องการ/ความห่วงกังวลของประชาชนเป็นหลัก

- ด้านสภาพการคมนาคม/ผิวจราจร : ถนนที่มีการใช้ร่วมกับชุมชน ได้มีการตรวจสอบสภาพการชำรุดของผิวจราจรถนนท้องถิ่นหรือถนนชุมชน และบำรุงรักษา/ซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ และควบคุมดูแลการวิ่งของรถยนต์และรถบรรทุกของโครงการให้ใช้ความเร็วตามที่โครงการกำหนด โดยเฉพาะในช่วงที่ต้องวิ่งผ่านชุมชน เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ และลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพิ่มทลวงโทษกรณีพบการพบการกระทำผิดกฎ/ระเบียบที่กำหนด

- ด้านการปิดเบี่ยง/การจัดการจราจร : ได้มีการวางแผนการดำเนินงานด้านจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และสภาพวิถีชีวิตของชุมชนข้างเคียง ตลอดจนมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อลดผลกระทบจากการปิด/เบี่ยงถนนให้ได้นมากที่สุด

มาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้แก่

- ด้านการมีส่วนร่วมกิจกรรมกับชุมชน : ได้มีการจัดกิจกรรมร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น เช่น การบริจาคอุปกรณ์ปฐมพยาบาล การจัดกิจกรรมวันเด็กร่วมกับชุมชน การมีส่วนร่วมในกิจกรรมวันสำคัญ เป็นต้น (ภาพที่ 2.2-54)

4) ปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ที่ผ่านมาพบว่ามีปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นคือ มาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเคร่งครัดของการปฏิบัติตามมาตรการของผู้รับจ้างก่อสร้าง และความเข้มงวดของการกำกับและควบคุมดูแลผู้รับจ้างก่อสร้าง ดังนั้น โครงการได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดบทบาทและหน้าที่รับผิดชอบให้แก่ส่วนงานต่างๆ ภายในโครงการ ตั้งแต่เจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) บุคคลที่ 3 (Third Party) และผู้รับจ้างก่อสร้าง เพื่อร่วมกันตรวจสอบ กำกับดูแล กำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษ ตลอดจนกำหนดวิธีการและระยะเวลาปรับปรุงแก้ไข เมื่อพบการดำเนินงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ และ/หรือเกิดผลกระทบและข้อร้องเรียนจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ซึ่งมาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ ได้แก่

- การติดตั้งแนวรั้วทึบตามแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง : พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัยหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมในบางจุด ไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วทึบได้ เนื่องจากจะกีดขวางการเข้า-ออกของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก ทั้งนี้ โครงการได้ดำเนินการปรับชนิดและรูปแบบของแนวรั้วให้มีความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติงาน ตลอดจนปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก เช่น การติดผ้าใบกันฝุ่นบริเวณกลุ่มอาคารพักอาศัยที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ที่มีกิจกรรมก่อสร้าง การปรับเพิ่มความถี่ของการฉีดพรมน้ำในบริเวณที่พบฝุ่นละออง เป็นต้น (ภาพที่ 2.2-16 และ ภาพที่ 2.2-35)

- การจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก : เนื่องจากพื้นที่ดำเนินการก่อสร้างโครงการมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก อันเนื่องมาจากพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นทางในแนวยาว และมีความกว้างค่อนข้างน้อย อย่างไรก็ตาม โครงการได้ดำเนินการแก้ไขโดยกำหนดให้ผู้รับจ้างเพิ่มความถี่ของการทำความสะอาดผิวจราจรโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการใช้ถนนร่วมกับชุมชน โดยให้มีคนงานคอยตรวจสอบและทำความสะอาดเศษดินในบริเวณที่มีรถบรรทุกเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ (ภาพที่ 2.2-9)

- การหลีกเลี่ยงการใช้แผ่นเหล็กปูพื้นที่ก่อสร้าง : พื้นที่ก่อสร้างในบางบริเวณที่มีลักษณะเป็นดินอ่อนหรือมีความเสถียรน้อย มีความจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กปูเพื่อวางอุปกรณ์/เครื่องจักร ตลอดจนเพื่อการสัญจรของรถยนต์/รถบรรทุก (ภาพที่ 2.2-14)

- การถมทิ้งหินที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์รถไฟ : จากการประเมินปริมาณหินที่คาดว่าจะเกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์รถไฟ ในส่วนของวิธีการจัดการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ระบุให้จัดหาและคัดเลือกแหล่งถมทิ้งหินที่เหมาะสม ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่บริเวณเขตทางรถไฟ (Right of Way) และพื้นที่ใกล้เคียงพบว่า บริเวณเขตทางรถไฟ (Right of Way) ไม่มีพื้นที่เหลือสำหรับการถมทิ้งหินของโครงการ เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ สัญญาที่ 3 งานอุโมงค์รถไฟ ได้มีการถมทิ้งหินที่จนเต็มพื้นที่แล้ว คงเหลือพื้นที่บริเวณข้างเคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ จำนวน 6 จุด ที่คาดว่าจะสามารถใช้เป็นพื้นที่ถมทิ้งหินได้ ซึ่งต้องมีการประเมินความเหมาะสมและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อพื้นที่ข้างเคียงต่อไป อย่างไรก็ตาม กรณีที่ไม่สามารถหาพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับถมทิ้งหินที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์ทั้งหมดได้ โครงการอาจพิจารณาทางเลือกอื่นเพิ่มเติม เช่น การขอครอบครองและจำหน่ายออก ซึ่งต้องเข้าสู่กระบวนการตรวจสอบอำนาจหน้าที่ระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ ระเบียบของการรถไฟฯ และระเบียบราชการ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป (เอกสารแนบ 2-13)

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 การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ตั้งอยู่ อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอหนองแซง อำเภอสว่าง อำเภอเมืองสระบุรี อำเภอแก่งคอย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอสีคิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	- รฟท. ได้มีการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมีการกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการในด้านต่างๆ อย่างเคร่งครัดตลอดจนได้จัดให้มีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และที่ปรึกษาบริหาร งานโครงการ (PMC) เป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของผู้รับจ้างก่อสร้างอย่างใกล้ชิด	-	ภาพที่ 2.2-1 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
1.2 การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอหนองแซง อำเภอเสนาให้อำเภอเมืองสระบุรี อำเภอแก่งคอย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอสีคิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา	- รฟท. และที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ได้กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างออกแบบและผู้รับจ้างก่อสร้าง ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการฯ กำหนด ได้มีการสั่งการให้ปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและ/หรือพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียง	-	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
1.3 การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่ อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอหนองแขง อำเภอสายไผ่ อำเภอเมืองสระบุรี อำเภอแก่งคอย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอสีคิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้กำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ กรมป่าไม้ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 6 7 และ 11 ผู้แทนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดนครราชสีมา องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคติง เซอร์วิส จำกัด และ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนสัลแตนท์ จำกัด ได้รับมอบหมายให้เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟท. - รฟท. ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง เสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้วในเดือนพฤศจิกายน 2563 - รฟท. ได้ดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง (ครั้งที่1) ในวันที่ 24 มีนาคม 2565 ที่ผ่านมา 	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-2 เอกสารแนบ 2-3	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
(ส่วนที่ 2 ช่วงชมท่างบ้านภาชี-นครราชสีมา)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.4 การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่ อำเภอกาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอนองแขง อำเภอสไให้ อำเภอมืองสระบุรี อำเภอกงคอย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี อำเภอกากช่อง อำเภอสคิ้ว อำเภอสุงเนิน และอำเภอมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคติง เซอร์วิส จำกัด และบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนสตรัคชั่น จำกัด เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ที่ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ติดตามตรวจสอบ และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้างในรอบ 6 เดือน เสนอต่อ รฟท. เพื่อนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้พิจารณา ทั้งนี้ รฟท. ได้เสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ พิจารณาแล้ว จำนวน 9 ฉบับ สำหรับรายงานฉบับนี้ เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 2-3 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. ในกรณีที่ การรถไฟแห่งประเทศไทย (และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ) มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอหนองแซง อำเภอเสนาให้ อำเภอเมืองสระบุรี อำเภอแก่งคอย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอสีคิ้ว อำเภอสูงเนิน และ อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้	- โครงการได้ดำเนินการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้วยวิธีการและขั้นตอนตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 วันที่ 3 ตุลาคม 2561 ระเบียบวาระที่ 4.1 ข้อ 2 (2.2) ซึ่งได้รับความเห็นชอบในรายงานฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว จากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 9/2563 เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2563 และจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในการประชุมครั้งที่ 6/2563 เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2563	-	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
2.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ				
2.2 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2.2.1 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทาง				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>ราชการ ขอให้หน่วยงานของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>2.2.2 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตาม</p>				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าวและนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย				

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 การรถไฟแห่งประเทศไทย (และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ) ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	- ข้อเสนอแนะ/ข้อร้องเรียนผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการในเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 หน่วยงานเจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ได้มีการตรวจสอบข้อเท็จจริง และร่วมพิจารณาแนวทางในการป้องกัน/แก้ไขผลกระทบ และดำเนินการแก้ไข/ปรับปรุงการดำเนินงานเพื่อลดผลกระทบโดยเร็ว	-	เอกสารแนบ 2-6	-
4. การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมป่าไม้ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้ง มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการเพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันแก้ไขเรื่องร้องเรียน	- รฟท. ได้มีการจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ รวมทั้ง มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันแก้ไขเรื่องร้องเรียน		ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7	

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 1. ลักษณะภูมิประเทศ 1.1 ปลุกพืชคลุมดินบริเวณไหล่ทางบริเวณที่มีงานดินตัดของแนวเส้นทางรถไฟ เพื่อความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมและให้รอยต่างของการตัดดินคืนสู่สภาพแวดล้อมมากที่สุด โดยเฉพาะบริเวณที่ลาดเชิงเขาที่มีความลาดชัน และบริเวณปากอุโมงค์ของโครงการทั้ง 2 ด้าน ทั้งช่วงผาเสด็จ-หินลับ และช่วงอ่างเก็บน้ำเขื่อนลำตะคอง ส่วนในพื้นที่ที่ไม่สามารถปลุกพืชคลุมดินได้อาจใช้โครงสร้างเพื่อป้องกันการกัดเซาะพังทลายของดินตามความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศในบริเวณนั้นๆ	- โครงการได้ดำเนินการปลุกพืชคลุมดินพร้อมกับการใช้โครงสร้างเพื่อป้องกันการกัดเซาะการพังทลายของดินตามความเหมาะสม	-	ภาพที่ 2.2-4	สัญญา 2-1
1.2 ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำ โดยเฉพาะพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	- โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-9	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
2. ธรรมิวิทยาและแผ่นดินไหว 2.1 ออกแบบทางวิศวกรรมรองรับด้านการลดลงของเสถียรภาพของความลาดชันบริเวณลาดเขา	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบทางวิศวกรรมบริเวณที่ลาดเขา	-	-	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
2.2 ออกแบบอุโมงค์ให้มีความแข็งแรงโดยให้มีการค้ำยันคอนกรีตที่มีความแข็งแรงไม่น้อยกว่า 40 MPa ซึ่งสูงกว่าความแข็งแรงของหินผุบางบริเวณก่อนที่มีการเจาะอุโมงค์	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบงานก่อสร้างอุโมงค์	-	-	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
2.3 ออกแบบโครงสร้างตอม่อและสะพานรถไฟของโครงการให้สามารถรองรับแรงสั่นสะเทือนจากการเกิดแผ่นดินไหวได้สูงสุด	- รฟท. ได้จัดให้คู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบโครงสร้างตอม่อและสะพานรถไฟของโครงการ	-	-	ทุกสัญญา
2.4 ต้องมีนักธรณีวิทยาที่มีความเชี่ยวชาญและวิศวกรรมธรณีเทคนิค (Geotechnical Engineer) ที่มีความเชี่ยวชาญด้านการเจาะอุโมงค์ในระหว่างการก่อสร้างขุดเจาะระเบิดอุโมงค์ เพื่อความปลอดภัยตลอดระยะเวลาการก่อสร้างอุโมงค์โครงการ	- โครงการได้จัดหานักธรณีวิทยาที่มีความเชี่ยวชาญและนักวิศวกรรมธรณีเทคนิค (Geotechnical Engineer) ที่มีความเชี่ยวชาญด้านการเจาะอุโมงค์ในระหว่างการก่อสร้างขุดเจาะระเบิดอุโมงค์ เพื่อความปลอดภัยตลอดระยะเวลาการก่อสร้างอุโมงค์โครงการ		เอกสารแนบ 2-10	สัญญา 3-2
2.5 ดำเนินการก่อสร้างในฤดูแล้ง และออกแบบบ่อดักตะกอนลงลำน้ำและแนวกำแพงหรือคันดิน เพื่อป้องกันการพัดพาตะกอนในขณะที่มีฝนตกหนักและน้ำหลาก เพื่อป้องกันผลกระทบจากการขุดเปิดหน้าดินตามลาดเขา	- โครงการได้กำกับดูแลการดำเนินงานก่อสร้างในฤดูแล้ง และหลีกเลี่ยงการดำเนินงานในช่วงฤดูฝน ทั้งนี้ ผู้รับจ้างได้จัดทำมีรายงานระบายน้ำในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันผลกระทบจากการขุดเปิดหน้าดินตามลาดเขา		ภาพที่ 2.2-5	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
2.6 การเจาะระเบิดหินเพื่อก่อสร้างอุโมงค์มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านธรณีวิทยาและน้ำใต้ดินดังนี้ 1. ธรณีวิทยาและการเกิดแผ่นดินไหว 1.1 การระเบิดหินต้องเจาะรูใส่วัตถุระเบิดให้เอียงจากแนวตึงไม่เกิน 10-15 องศา และมีรูเจาะแบบสลักพื้นปลา ซึ่งเป็นวิธีเจาะรูระเบิดที่ลดฝุ่นจากการระเบิดได้ 1.2 เก็บกวาดเศษหินที่ตกหล่นบริเวณด้านบนของพื้นที่ที่จะทำการระเบิดออกก่อนการระเบิดทุกครั้งเพื่อความปลอดภัย	- โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากการปฏิบัติงานก่อสร้างอุโมงค์ เช่น มีการแจ้งให้ประชาชนทราบกำหนดการระเบิด ตรวจสอบเสถียรภาพและการทรุดตัวของพื้นที่ และบันทึกรายงานแสดงรายละเอียดการเจาะระเบิดและการอัดระเบิดทุกครั้ง เป็นต้น	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7 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
<p>1.3 แจ้งให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการระเบิดเพื่อก่อสร้างอุโมงค์ก่อนวันระเบิด 1 วัน และแจ้งเตือนประชาชนให้ทราบก่อนการระเบิด 1 ชั่วโมง</p> <p>1.4 กำหนดเขตทางรถไฟและขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟให้ชัดเจน เพื่อรักษาสภาพพื้นที่ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างอุโมงค์ให้อยู่ในสภาพธรรมชาติมากที่สุด</p> <p>1.5 ระมัดระวังอย่าให้ระเบิดมีความเบี่ยงเบนออกไปจากแนวที่จะเจาะระเบิดที่ออกแบบไว้</p> <p>1.6 ตรวจสอบเสถียรภาพและการทรุดตัวของพื้นที่ด้านบนของอุโมงค์ให้มีความปลอดภัยจากการพังทลายอยู่เสมอ</p> <p>1.7 ในกรณีที่มีโพรงหินหรือรอยแตกในหิน ต้องระมัดระวังอย่าให้มีการอัดระเบิดมากเกินไป</p> <p>1.8 จัดทำบันทึกรายงานแสดงรายละเอียดการเจาะระเบิดและการอัดระเบิดทุกครั้ง เพื่อความสะดวกในการตรวจสอบและสามารถนำไปใช้ปรับปรุงการเจาะและการอัดระเบิดในครั้งต่อไป</p> <p>1.9 ห้ามดำเนินกิจกรรมต่างๆ ในช่วงที่มีฝนตกชุกหรือหลังฝนตกใหม่ๆ เพื่อป้องกันการกัดเซาะและการชะล้างพังทลายของพื้นที่ในพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์</p>				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>2. น้ำใต้ดิน</p> <p>2.1. ควบคุมและจัดเก็บสารเคมี น้ำมัน กากของเสีย และน้ำทิ้ง ไม่ให้รั่วไหลจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการลงสู่ชั้นดิน หากพบว่ามีสารรั่วไหลของสารเคมีข้างต้นต้องดำเนินการฟื้นฟูสภาพน้ำใต้ดินให้มีสภาพตามธรรมชาติโดยเร็ว</p> <p>2.2. ในระหว่างการก่อสร้างอุโมงค์ หากพบชั้นน้ำใต้ดินในปริมาณมากให้ใช้เทคนิคควบคุมโดยปั๊ม ดินด้วยซีเมนต์ (Underground grouting)</p> <p>2.3. ดำเนินการตรวจสอบการรั่วซึมของน้ำใต้ดินลงภายในพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์อย่างสม่ำเสมอ หากพบการรั่วซึมต้องทำการแก้ไขทันที</p> <p>2.4. พิจารณาใช้ Piezometer หรือเครื่องมือตรวจวัดระดับและความดันน้ำใต้ดินที่อยู่ใกล้ผิวดิน เครื่องมือดังกล่าวสามารถอ่านค่าอัตโนมัติ มีความถี่ในการบันทึกค่าไม่ต่ำกว่า 1 ครั้งต่อเดือนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งค่าที่อ่านได้จากเครื่องตรวจวัดจะนำมาประกอบการประเมินระดับและทิศทางการไหลของน้ำใต้ดินในพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินโครงการไม่ได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชั้นน้ำใต้ดิน</p>				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน				
3.1 ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำต่างๆ โดยเฉพาะลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	- โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-9	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
3.2 จำกัดการตัดต้นไม้ และการถากถางพืชคลุมดินในพื้นที่ก่อสร้างให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น และให้ดำเนินการเปิดหน้าดิน ขุดดิน ถมดิน บดอัดดิน ให้แล้วเสร็จภายในช่วงฤดูแล้ง เพื่อป้องกันผลกระทบของการชะล้างพังทลายของดินและเพื่อสะดวกในการปฏิบัติงาน	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างรักษาสภาพพื้นที่ และดำเนินการตัดต้นไม้/ถากถางพืชคลุมดินให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น	-	เอกสารแนบ 2-12	ทุกสัญญา
3.3 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนที่จะดำเนินการเท่านั้น เพื่อลดการชะล้างพังทลายหน้าดินโดยเฉพาะฝนที่ตกลงมาในระหว่างการก่อสร้าง	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนที่จำเป็นต้องใช้สำหรับการดำเนินงานก่อสร้างเท่านั้น	-	-	ทุกสัญญา
3.4 การวางกองวัสดุก่อสร้างและกองดิน ซึ่งเก็บไว้ใช้ในการก่อสร้างให้ใช้ผ้าใบคลุม และจัดวางกองดินในบริเวณที่ราบ เพื่อป้องกันน้ำฝนชะล้างพังทลายลงไปสู่บริเวณที่ต่ำกว่า และให้วางวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากบริเวณร่องน้ำหรือลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร และในบริเวณพื้นที่ที่มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินรุนแรงและรุนแรงมาก กำหนดให้ก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราว เพื่อบรรณน้ำท่า (Runoff) ให้ไหลลงทางน้ำธรรมชาติจุดเดียวหรือมีให้น้ำท่าไหลบ่าบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางรถไฟของโครงการ	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างวางกองวัสดุก่อสร้างและกองดินในที่ราบ โดยให้หลีกเลี่ยงการเก็บกองในพื้นที่ที่มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินรุนแรงหรือรุนแรงมาก เพื่อป้องกันน้ำฝนชะล้างพังทลายลงไปสู่บริเวณร่องน้ำหรือลำน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-6	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.5 ประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ในการนำดินที่เหลือจากงานตัดดิน และการเจาะระเบิดอุโมงค์ไปใช้ประโยชน์ต่อไป	- ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 ยังไม่พบหน่วยงานท้องถิ่นใดมีความประสงค์ที่จะนำดินและหินจากการระเบิดหินไปใช้ประโยชน์แต่อย่างใด	-	-	สัญญา 3-2
3.6 พิจารณาใช้เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง (Access road) ที่มีอยู่เดิม เพื่อหลีกเลี่ยงการสร้างเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ขึ้นใหม่ เป็นการลดการเปิดพื้นที่ใหม่และทำลายพื้นที่ป่าไม้ในบริเวณใกล้เคียง เพื่อรักษาสภาพพื้นที่และลดพื้นที่สัมผัสกับน้ำฝน ซึ่งอาจทำให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินได้ง่าย	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้พิจารณาใช้เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างที่มีอยู่เดิม เพื่อลดการเปิดพื้นที่ใหม่			ทุกสัญญา
3.7 ปลูกพืชคลุมดินทั้งประเภทหญ้าและพืชตระกูลถั่ว เช่น กระตุมทองเลื้อย ถั่วลาย และถั่วสิริเลียม รวมถึงไม้โตเร็วตามแนวระดับคันทางที่เป็นทางวิ่งระดับดิน (At grade) ตลอดจนทำระบบระบายน้ำที่เหมาะสม เช่น การทำร่องระบายน้ำและท่อลอด (Culvert) และทำคูผันน้ำ (Diversion ditches) เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน	- โครงการได้ดำเนินการปลูกพืชคลุมดินทั้งประเภทหญ้าตามแนวระดับคันทางที่เป็นทางวิ่งระดับดิน (At grade) รวมทั้งจัดทำระบบระบายน้ำตามแนวระดับคันทางที่เป็นทางวิ่งระดับดิน (At grade) เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน	-	ภาพที่ 2.2-4 ภาพที่ 2.2-5	สัญญา 2-1
3.8 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบที่เหมาะสมในการลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนจากการขนส่งวัสดุด้วยรถบรรทุก	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด	-	-	-
3.9 คั่นดินถม 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
3.10 เพิ่มเติมผิวหน้าคันทางดินตัดโดยทั่วไปเป็น Sodding Slop Protection และ Shotcrete Slope Protection พร้อมทั้งติดตั้งรางค้ำผิวดินไว้ทุกความสูง 5.00 เมตร ส่วนดินตัดที่มีความสูงชัน V:H = 4:1 ได้มีการติดตั้ง Soil Nail และมีผิวหน้าเป็นผนังคอนกรีตเสริมเหล็กหนาน้อย 0.15 เมตร แล้วพร้อมติดตั้งรางค้ำผิวดินไว้ทุกความสูง 6.00 เมตร ไม่มีปัญหาเรื่องการกัดเซาะ	- รพท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างคันทางดินให้เป็นไปตามข้อกำหนด	-	-	สัญญา 2-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
3.11 การจัดการปริมาณดินในระยะก่อสร้าง ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างอุโมงค์และการเปิดหน้าดิน เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดจากการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างต่อระบบการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่ใกล้เคียง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ▪ ต้องขนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะช่วงเวลาระหว่าง 22.00-05.00 น. เท่านั้น ▪ รถบรรทุกที่บรรทุกดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างต้องมีผ้าคลุมปกปิดอย่างดี ทั้งนี้ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเศษดินร่วงหล่นลงสู่ถนนสายหลักและถนนสายรองที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งของรถบรรทุกดินออกจากพื้นที่โครงการ ▪ การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง ต้องวางกองให้เป็นสัดส่วนและมีผ้า/พลาสติกปกคลุมให้มิดชิด 	- ดินที่เกิดจากการเปิดหน้าดิน โครงการมีการป้องกัน/ลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างต่อระบบการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่ใกล้เคียง โดยกำหนดช่วงเวลาการขนส่งดินให้เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานในท้องที่ มีการใช้ผ้าใบปิดคลุมท้ายกระบะรถบรรทุกดินเมื่อต้องออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง และเก็บกองดินให้เป็นสัดส่วน เป็นต้น สำหรับดินจากกิจกรรมการก่อสร้างอุโมงค์	- ผู้รับเหมาก่อสร้างสัญญา 3-2 อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาแหล่งที่เก็บกองหินที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์รถไฟที่เหมาะสมนำเสนอต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการ ทั้งนี้ จากการตรวจสอบพื้นที่บริเวณเขตทางรถไฟ (Right of Way) และพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการในเบื้องต้น พบว่ามีพื้นที่ไม่เพียงพอสำหรับการดำเนินการดังกล่าว	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"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาแหล่งที่ถมทิ้งและแนวเส้นทางขนส่งที่เหมาะสม ทั้งนี้ พื้นที่ทั้งดินดังกล่าว ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมและนำเสนอให้กับหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการ 				
3.12 ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จต้องมีการจัดการพืชคลุมดินทั้งประเภทหญ้าและไม้โตเร็วที่เหมาะสมกับระบบนิเวศและมีรากที่เกาะยึดดิน เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน	- โครงการมีแผนดำเนินการปลูกพืชคลุมดิน เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	-	สัญญา 2-1
3.13 ภายหลังจากการเปิดหน้าดินเพื่อการก่อสร้างอุโมงค์บริเวณปากอุโมงค์ทั้งสองด้าน ให้ดำเนินการปรับสภาพโดยการปรับเกลี่ยพื้นที่ให้ง่ายต่อการปลูกต้นไม้ และปรับลดความลาดชัน ป้องกันการพังทลายของดินจากบริเวณเหนือปากอุโมงค์ การก่อสร้างตามหลักเกณฑ์ และวิธีการทางวิศวกรรมที่ได้มาตรฐาน ซึ่งรวมถึงการลดพื้นที่เป็นหน้าดินบริเวณที่มีโอกาสดินถล่มสูง และก่อสร้างในที่ลาดชันให้น้อยที่สุด	- โครงการได้มีการปรับสภาพพื้นที่ตามที่ได้ออกแบบไว้	-	-	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
มาตรการจัดการดิน/หินจากการเจาะระเบิดอุโมงค์ 1. เกณฑ์การพิจารณาตำแหน่งของพื้นที่จัดการวัสดุขุดจากอุโมงค์ (ดินและหิน) ดังนี้ 1.1 เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมน้อยหรือไม่เหมาะสมในการปลูกพืช 1.2 ลักษณะภูมิประเทศค่อนข้างราบหรือไม่สูงชันมากนักและห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติอย่างน้อย 50 เมตร 1.3 เป็นที่ดินสาธารณะและมีขนาดเนื้อที่เพียงพอที่จะเก็บกองวัสดุ 1.4 ไม่เป็นแหล่งอยู่อาศัยและประชาชนในพื้นที่ให้การยอมรับ 1.5 ไม่เป็นพื้นที่ป่าอนุรักษ์ เช่น ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1-2 เป็นต้น 1.6 ตำแหน่งของที่ทิ้งดินควรตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงปากอุโมงค์เข้า-ออก หรือภายในรัศมีไม่เกิน 10 กิโลเมตรจากแนวอุโมงค์โครงการ	- ผู้รับจ้างของโครงการได้ดำเนินการคัดเลือกพื้นที่จัดการวัสดุขุดจากอุโมงค์ (ดินและหิน) และนำเสนอให้กับหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นชอบก่อนดำเนินการเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ อยู่ระหว่างการพิจารณาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง		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
<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่เก็บกองดิน/หินจากการก่อสร้างอุโมงค์</p> <p>1. จัดสร้างบ่อดักตะกอนและคุ้ระบายน้ำบริเวณโดยรอบพื้นที่เก็บกองดินและหินจากการก่อสร้างอุโมงค์ สำหรับระบบดักตะกอนที่สามารถนำมาใช้ในปัจจุบันมีหลายรูปแบบ เช่น Temporary silt fence, Temporary silt ditch, Temporary diversion, Temporary rock silt check ฯลฯ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างสามารถคัดเลือกระบบที่มีความเหมาะสมมาใช้ในพื้นที่เก็บกองดินและหิน โดยพิจารณาจากสภาพพื้นที่ประสิทธิภาพ งบประมาณ และความเป็นไปได้ในการจัดหาอุปกรณ์ที่มีอยู่ในพื้นที่</p>	<p>- โครงการจัดให้บ่อดักดักตะกอนและระบบระบายน้ำบริเวณโดยรอบพื้นที่เก็บกองดินและหินจากการก่อสร้างอุโมงค์</p>	-	ภาพที่ 2.2-7	สัญญา 3-2
<p>2. จัดให้มีการตรวจสอบเศษวัสดุและตะกอนดินที่อาจก่อให้เกิดการกีดขวางคุ้ระบายน้ำ และต้องมีการขุดลอกบ่อดักตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อใช้รองรับปริมาณน้ำชะล้างผ่านบริเวณพื้นที่เก็บกองดินและหินจากการก่อสร้างอุโมงค์ อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ</p>	<p>- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบสภาพกองหินและตะกอนดินที่อาจก่อให้เกิดการกีดขวางคุ้ระบายน้ำ</p>	-	-	สัญญา 3-2
<p>3. ตรวจสอบและบำรุงรักษาพื้นที่เก็บกองดินและหินจากการก่อสร้างอุโมงค์อย่างสม่ำเสมอ</p>	<p>- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบสภาพพื้นที่เก็บกองดินและหินจากการก่อสร้างอุโมงค์อย่างสม่ำเสมอ</p>	-	-	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์				
1. ต้องทำการขนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างได้เฉพาะช่วงเวลากลางคืน ระหว่างวันที่ 22.00-05.00 น. เท่านั้น รถบรรทุกที่บรรทุกดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างต้องมีผ้าคลุมปกปิดอย่างดี	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างขนย้ายดินออกจากพื้นที่สร้างเฉพาะช่วงเวลาที่มีขบวนรถมาเท่านั้น พร้อมทั้ง จัดให้มีการปิดคลุมท้ายรถบรรทุกเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	-	-	สัญญา 3-2
2. การเก็บกองวัสดุก่อสร้างต้องวางกองให้เป็นสัดส่วนและมีผ้า/พลาสติกปกคลุมให้มิดชิด	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างเก็บกองวัสดุก่อสร้างให้เป็นสัดส่วนและมีการปิดคลุม	-	ภาพที่ 2.2-6	สัญญา 3-2
3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาแหล่งที่ถมทิ้งและแนวเส้นทางขนส่งที่เหมาะสม ทั้งนี้ พื้นที่ทั้งดินดังกล่าว ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมและนำเสนอให้กับหน่วยงานเจ้าของโครงการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเห็นชอบ ก่อนที่จะดำเนินการ	- ผู้รับจ้างของโครงการได้ดำเนินการคัดเลือกพื้นที่จัดการวัสดุขุดจากอุโมงค์ (ดินและหิน) และนำเสนอให้กับหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นชอบก่อนดำเนินการเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ อยู่ระหว่างการพิจารณาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	-	เอกสารแนบ 2-13	สัญญา 3-2
4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบที่เหมาะสมในการลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนจากการขนส่งวัสดุด้วยรถบรรทุก	- โครงการได้มีการควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด	-	-	สัญญา 3-2
5. กรณีพื้นที่ก่อสร้างโครงการอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 พื้นที่ประทุนบัตร และพื้นที่อื่นๆ การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการขออนุญาตใช้ประโยชน์พื้นที่ดังกล่าวตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2560 ก่อนเข้าดำเนินการใดๆ ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- หน่วยงานเจ้าของโครงการได้ดำเนินการขออนุญาตเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 เรียบร้อยแล้วในช่วงที่ผ่านมา	-	เอกสารแนบ 2-8	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6. หากมีการขุดดิน หิน หรือแร่ในพื้นที่ประทานบัตร/พื้นที่คำขอประทานบัตร/พื้นที่ประทานบัตรหมดอายุ การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในประกาศกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การขอย้าย และการขออนุญาตเป็นกรณีพิเศษเฉพาะราย พ.ศ. 2563 อย่างเคร่งครัด	- กรณีที่มีการดำเนินงานในบริเวณดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการตามข้อกำหนดในประกาศกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ อย่างเคร่งครัด	-	-	-
4. ทรัพยากรแร่ธาตุและการทำเหมืองแร่ ระยะเตรียมการก่อสร้าง				
4.1 ออกแบบองค์ประกอบและโครงสร้างทางวิ่งให้มีความแข็งแรงและสามารถรองรับแรงสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการทำเหมืองแร่ในบริเวณใกล้เคียง	- ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ เนื่องจากยังไม่มีดำเนินการดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	-
4.2 หากผู้ประกอบการเหมืองแร่ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการและต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และเอกสารอื่นๆ กรณีขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหน่วยงานเจ้าของโครงการต้องผนวกค่าใช้จ่ายดังกล่าวไว้ในค่าชดเชยสำหรับผู้ประกอบการเหมืองแร่ โดยกำหนดค่าใช้จ่ายในการจัดทำรายงานฯ ฉบับดังกล่าวไม่เกินรายละเอียด 5 ล้านบาท	- ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ เนื่องจากยังไม่มีดำเนินการดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	-
4.3 ประสานงานการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ของผู้ประกอบการ โดยกำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการรื้อย้ายและติดตั้งระบบสาธารณูปโภครวมอยู่ในค่าก่อสร้างของโครงการ	- ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ เนื่องจากยังไม่มีดำเนินการดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.4 ประสานงานกับผู้ประกอบการเหมืองแร่ เพื่อแจ้งแผนการก่อสร้างโครงการอย่างน้อย 60 วัน ก่อนดำเนินการก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ประกอบการ ปรับเปลี่ยนกิจกรรมและแผนการดำเนินงานหน้าเหมือง กรณีที่แนวเส้นทางโครงการฯ ตัดผ่าน	- ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ เนื่องจากยังไม่มีกรดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	-
4.5 แสดงตำแหน่งของโครงสร้างทางรถไฟให้กับผู้ประกอบการเหมืองแร่พิจารณาอย่างน้อย 30 วัน ก่อนการก่อสร้างโครงการฯ เพื่อพิจารณารายละเอียดกิจกรรมและกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน	- ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ เนื่องจากยังไม่มีกรดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	-
4.6 ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการประสานกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่จัดตั้งคณะกรรมการร่วมเพื่อพิจารณาแนวทางการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประกอบการเหมืองแร่ที่ได้รับผลกระทบต่อพื้นที่ประทานบัตรและพื้นที่ประกอบกิจการเหมืองแร่ โดยต้องสอดคล้องกับพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2560 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และในกรณีที่มีการทำเหมืองอยู่บางบริเวณต้องดำเนินการกันเขตพื้นที่และจัดผังพื้นที่ใหม่สำหรับบางเหมืองที่มีการระเบิดชัดเจน	- ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ เนื่องจากยังไม่มีกรดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	-
4.7 การดำเนินงานในขั้นตอนดังกล่าวยังคงเป็นไปตามแนวทางปฏิบัติของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขา-ชุมทางจิระ ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการก่อสร้างโครงการในพื้นที่ประทานบัตรและพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่แล้ว	- ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ อย่างไรก็ตามผู้รับจ้างก่อสร้างจะดำเนินการในขั้นตอนดังกล่าวให้เป็นไปตามแนวทางปฏิบัติของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขา-ชุมทางจิระ	-	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>4.8 พื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่ ต้องกำหนดแนวเขตปลอดภัย (Safety Zone) ไว้ที่ระยะห่างข้างละ 110 เมตร จากขอบด้านนอกของโครงสร้างทางรถไฟ ทั้งนี้ ต้องแสดงแนวเขตหรือทำสัญลักษณ์ และมีการตรวจสอบแนวเขตหรือสัญลักษณ์ดังกล่าวว่ายังอยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ชัดเจนตลอดระยะก่อสร้าง</p>	<p>- ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ เนื่องจากยังไม่มี การดำเนินงานก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่</p>	-	-	-
<p>4.9 ในการก่อสร้างโครงสร้างรถไฟยกระดับต้องติดตั้งตาข่าย/ผ้าใบป้องกันเศษวัสดุตกลงสู่พื้นที่ของโรงงานและสายพานของโรงงาน</p>	<p>- ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ เนื่องจากยังไม่มี การดำเนินงานก่อสร้างโครงสร้างรถไฟยกระดับในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่</p>	-	-	-
<p>4.10 หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางเข้า-ออกของพนักงานและเส้นทางขนส่งวัสดุ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินกิจการได้ตามปกติ รวมถึงการก่อสร้างสะพานทดแทนโดยรวมเป็นค่าใช้จ่ายของโครงการ ทั้งนี้ หากมีข้อร้องเรียนใดๆ ที่เป็นผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายและต้องแก้ไขให้แล้วเสร็จภายใน 7 วัน หลังจากได้รับทราบข้อร้องเรียนแล้ว</p>	<p>- ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ เนื่องจากยังไม่มี การดำเนินงานก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่</p>	-	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5. อากาศและบรรยากาศ 5.1 บริเวณที่มีการผสมคอนกรีตต้องอยู่ห่างจากชุมชนที่อยู่อาศัยอย่างน้อย 100.0 เมตร และควรมีรั้วกันหรือกำแพงล้อมรอบสูงอย่างน้อย 3.0 เมตร รอบพื้นที่ก่อสร้าง	- โครงการมีการจัดตั้งพื้นที่สำหรับผสมคอนกรีต (Concrete Plant) ที่ตั้งอยู่ห่างจากชุมชนที่อยู่อาศัย	-	ภาพที่ 2.2-8	ทุกสัญญา
5.2 กรณีขนส่งวัสดุไปนอกเขตพื้นที่ก่อสร้างจะต้องมีสถานีสำหรับล้างล้อและตัวถังรถยนต์ก่อนบรรทุกนำวัสดุออกนอกสถานที่และกำหนดให้บริเวณสำหรับล้างล้อรถยนต์ขนส่งวัสดุในรั้วบริเวณการก่อสร้าง	- กิจกรรมการขนส่งของโครงการส่วนใหญ่เป็นการขนส่งภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โดยใช้ถนนลำเลียง (Haul Road) อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีการขนส่งนอกเขตพื้นที่ก่อสร้าง โครงการได้ดำเนินการควบคุมฝุ่นละอองโดยใช้วิธีการล้าง/ทำความสะอาดผิวจราจรอย่างสม่ำเสมอ	- โครงการมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก อันเนื่องมาจากพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นทางในแนวยาว และมีความกว้างค่อนข้างน้อย	ภาพที่ 2.2-9	สัญญา 2-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
5.3 ต้องทำการกำจัดดิน ทรายน โคลน ที่ตกหล่นอยู่บริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ เปิดหน้าดิน รื้อถอน ขุดเจาะ และผสมคอนกรีต และจัดอุปกรณ์ครอบหุหรืออุดหุแก่คนงานที่ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ Riveting hammer, Diesel power generation, Bulldozer, Track crane, Backhole และ Asphaltic plant	- โครงการได้มีการดำเนินงานฉีดล้างทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างที่มีดิน ทรายน โคลนตกหล่น สำหรับพื้นที่ปฏิบัติงานที่มีการใช้เครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีเสียงดัง ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายต่อหูให้แก่คนงานตามลักษณะความจำเป็น ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด และ/หรือได้รับข้อร้องเรียนร้องขอจากผู้ที่ได้รับผลกระทบ โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-9 ภาพที่ 2.2-10 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-6	-สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5.4 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 2.2-11 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-6	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
5.5 รักษาความสะอาดเรียบร้อยรวมทั้งการจัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้เหมาะสมในบริเวณก่อสร้างต่างๆ และจัดเก็บโยกย้ายสิ่งก่อสร้างและวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้างต่างๆ ออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุดหลังจากที่ไม่ต้องการใช้แล้วหรือหลังจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวแล้วเสร็จ	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดวางวัสดุอุปกรณ์ให้ระเบียบและรักษาความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหลังจากดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จในแต่ละวัน ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 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
5.6 สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์ ต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 10-7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย สำหรับดำเนินงานก่อสร้างงานอุโมงค์รถไฟ	- ไม่พบ Section 10-7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทางโครงการจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้ Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	เอกสารแนบ 2-14	สัญญา 3-2
5.7 จัดสถานที่ก่อสร้างไม่ให้เกิดขวางการจราจรเพื่อลดปัญหาการติดขัดของสภาพการจราจรซึ่งเป็นการลดมลภาวะมลพิษทางอากาศด้วย การผสมคอนกรีตควรที่จะทำมาก่อนที่จะนำมายังพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น ปูน และทราย โดยจัดหาสภาพที่ผสมคอนกรีตใกล้ๆ บริเวณก่อสร้าง และห่างจากชุมชนอย่างน้อย 100 เมตร และกันรั้วสูงอย่างน้อย 3 เมตร	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดสถานที่ก่อสร้างไม่ให้เกิดขวางการจราจร และจัดตั้งพื้นที่สำหรับผสมคอนกรีต (Concrete Plant) ให้อยู่ห่างจากชุมชนที่อยู่อาศัยไม่น้อยกว่า 100 เมตร	-	ภาพที่ 2.2-8	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6
5.8 ประชาสัมพันธ์ข่าวสารและการดำเนินโครงการ แผนงานและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียนให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทาง และผู้ใช้บริการรถไฟได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่ายและล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ก่อนเริ่มงาน	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ และช่องทางร้องเรียน เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง ได้ทราบถึงแผนการดำเนินงานโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 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
5.9 ต้องทำการกำจัดดิน ทราย โคลน ที่ตกหล่นอยู่บริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการรดน้ำดินที่ตกค้าง หรือกวาดแบบเปียก ไม่ควรกวาดแบบแห้งเพราะทำให้เกิดการฟุ้งกระจาย	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้าง กรณีที่พบ ดิน ทราย โคลน ตกหล่นในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-9 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
5.10 กรณีที่มีการเปิดดินเดิมให้ทำเป็นช่วงๆ เท่าที่จำเป็น และมีมาตรการควบคุมฝุ่นจากการดำเนินงาน เช่น การฉีดน้ำเป็นระยะๆ หรือใช้วัสดุอื่นแทนโดยไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการฉีดพรมน้ำในพื้นที่ที่เปิดหน้าดิน และพบว่าเป็นฝุ่นละออง	-	ภาพที่ 2.2-11	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
5.11 จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) แก่คนงานในช่วงที่เปิดหน้าดิน รื้อถอน ทำลายและการผสมคอนกรีต	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) แก่คนงาน	-	-	ทุกสัญญา
5.12 ตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้มีอัตราการปล่อยสารมลพิษที่เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐาน กำหนดรถบรรทุกที่ขนอุปกรณ์ก่อสร้างและบรรทุกดิน ทราย ต้องมีผ้าคลุมปกปิดอย่างดี เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจายและเศษวัสดุร่วงหล่นลงสู่ถนน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่สำหรับตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาพที่ 2.2-12 เอกสารแนบ 2-15	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6
5.13 จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) แก่คนงานในช่วงที่เปิดหน้าดิน รื้อถอน ขุดเจาะ และผสมคอนกรีต และจัดอุปกรณ์ครอบหูหรืออุดหูแก่คนงานที่ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ Reveting hammer, Diesel power generation, Bulldozer, Truck crane, Backhole และ Asphaltic plant	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) แก่คนงาน	-	-	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 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
5.14 กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการร้องเรียนจากประชาชนต้องทำการตรวจสอบและดำเนินการแก้ไขทันที	- โครงการได้มีการจัดทำระบบ/ช่องทางรับเรื่องร้องเรียน เพื่อติดตามตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ให้ตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-13 เอกสารแนบ 2-6 เอกสารแนบ 2-7	ทุกสัญญา
6. ระดับเสียง				
6.1 ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการรับทราบเกี่ยวกับรายละเอียดของกิจกรรมการก่อสร้าง ระยะเวลาในการทำงาน การก่อสร้างอุโมงค์การขุดดินและหินจากการขุดอุโมงค์ โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีเสียงดัง เช่น การระเบิดอุโมงค์ ฯลฯ	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง ให้ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการรับทราบเกี่ยวกับรายละเอียดของกิจกรรมการก่อสร้าง และแผนการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีเสียงดัง เช่น การเจาะระเบิดอุโมงค์ ฯลฯ	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-23	สัญญา 3-2
6.2 การระเบิดอุโมงค์และกิจกรรมใดๆ ที่มีเสียงดังต้องมีการประกาศให้ประชาชนที่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์และแจ้งแผนการดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังล่วงหน้าก่อนการดำเนินกิจกรรม	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-2
6.3 กำหนดระยะเวลาสำหรับกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ จะต้องเริ่มต้นหลังจากเวลา 06.00 น. และต้องสิ้นสุดก่อนเวลา 18.00 น. เพื่อป้องกันอันตรายต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติในช่วงเวลาที่กำหนด และได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าประชาสัมพันธ์หรือแจ้งแผนก่อนการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
6.4 จัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) ฯลฯ สำหรับคนทำงานในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีเสียงดัง	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายต่อหูให้แก่คนงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดัง	-	ภาพที่ 2.2-10	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6.5 ตรวจสอบระดับเสียงเพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงต่อผู้อยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง และจัดให้มีกำแพงกันเสียงชั่วคราวชนิดแผ่นโลหะ Metal Sheet ความหนา 1.5 มิลลิเมตร บริเวณรั้วขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ได้รับเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล (เอ) ในเวลาทำงานไม่เกิน 8 ชม.	- โครงการมีการตรวจสอบระดับเสียงที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณต่างๆ เพื่อควบคุมไม่ให้มีการดำเนินกิจกรรมที่มีเสียงดังเกินกว่ากำหนด อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ตรวจสอบพบพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมที่มีเสียงดังเกินกำหนด ในเวลาทำงาน 8 ชั่วโมง โครงการจะพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตามความจำเป็นต่อไป	-	-	ทุกสัญญา
6.6 สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์ต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 10-7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ	- ไม่พบ Section 10-7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทางโครงการจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้ Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	เอกสารแนบ 2-14	สัญญา 3-2
6.7 พิจารณาใช้ยางพาราภายในประเทศเป็นวัสดุก่อสร้างหรือพื้นถนนชั่วคราว เพื่อลดระดับความดังของเสียงและพิจารณาใช้พื้นหลักเมื่อจำเป็นเท่านั้น	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการใช้แผ่นเหล็กแทนการใช้ยางพาราในพื้นที่ก่อสร้างตามความจำเป็น เช่น บริเวณพื้นที่ที่เป็นดินอ่อน เป็นต้น	- พื้นที่ก่อสร้างในบางบริเวณที่มีลักษณะเป็นดินอ่อนหรือมีความเสถียรน้อย มีความจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กปูเพื่อวางอุปกรณ์/เครื่องจักร ตลอดจนเพื่อการสัญจรของรถยนต์/รถบรรทุก	ภาพที่ 2.2-14	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
6.8 ลดระดับความดังของเสียงที่แหล่งกำเนิด เช่น เลือกใช้เครื่องมือเครื่องจักรที่ทำให้เกิดเสียงดังต่ำ ปรับปรุงเครื่องมือเครื่องจักร เช่น การใช้ท่อไอเสียเก็บเสียง การลดความสั่นสะเทือนของเครื่องมือ เพื่อลดระดับเสียงลง เป็นต้น	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเลือกใช้เครื่องมือ/เครื่องจักรที่ได้มาตรฐานที่ทำให้เกิดเสียงดังต่ำ มีการติดตั้งชิ้นส่วนที่ครบถ้วน และมีการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเป็นการลดระดับความดังของเสียงจากแหล่งกำเนิด	-	ภาพที่ 2.2-15	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6.9 ใช้ฉากกันหรือรั้วกันบริเวณก่อสร้างที่อยู่ประชิดกับแหล่งรับเสียงหรือชุมชน หรือพยายามเลือกสถานที่ที่ใช้เครื่องจักรเครื่องมือให้ห่างไกลชุมชน	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างติดตั้งฉากกันหรือแนวกันเขตพื้นที่ก่อสร้าง สำหรับบริเวณก่อสร้างที่อยู่ประชิดกับชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ ตลอดจนพิจารณาตำแหน่งการจัดวางเครื่องจักร/อุปกรณ์ให้อยู่ห่างไกลชุมชนให้มากที่สุด	- พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัยหรือพื้นที่อ่อนไหวในบางจุดไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วกันได้ เนื่องจากจะกีดขวางการเข้า-ออกของประชาชน อย่างไรก็ตาม โครงการได้มีการหาหรือรูปแบบและปรับใช้มาตรการฯ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก	ภาพที่ 2.2-16	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6 สัญญา 3-1
6.10 กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการร้องเรียนจากประชาชนต้องทำการตรวจสอบทันที	- โครงการได้จัดให้มีระบบการรับเรื่องร้องเรียนในรูปแบบของศูนย์รับเรื่องร้องเรียน เพื่อติดตามตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินโครงการ พร้อมทั้งได้มีประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อศูนย์รับเรื่องร้องเรียนไว้ในบริเวณชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-13 เอกสารแนบ 2-7	ทุกสัญญา
6.11 ใช้อุปกรณ์ก่อสร้างที่มีคุณภาพสูงและผ่านการทดสอบการทำงาน รวมทั้งมีการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง และในกรณีที่มีระดับเสียงสูง ต้องติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดระดับความดังของเสียงพื้นถนนชั่วคราว ต้องใช้พื้นรองแบบยาง เพื่อลดระดับความดังของเสียง และพิจารณาใช้พื้นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น	- โครงการได้มีการกำกับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้มีการพิจารณาใช้อุปกรณ์ก่อสร้างที่มีคุณภาพและผ่านการทดสอบการทำงาน	-	ภาพที่ 2.2-15	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6
6.12 พื้นถนนชั่วคราว ต้องใช้พื้นรองแบบยาง เพื่อลดความดังของเสียงและจะใช้พื้นแผ่นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการมีการใช้แผ่นเหล็กในบริเวณที่เป็นดินอ่อนตามความจำเป็น	- พื้นที่ก่อสร้างในบางบริเวณที่มีลักษณะเป็นดินอ่อนหรือมีความเสถียรน้อย มีความจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กปูเพื่อวางอุปกรณ์/เครื่องจักร ตลอดจนเพื่อการสัญจรของรถยนต์/รถบรรทุก	ภาพที่ 2.2-14	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6.13 ประชาสัมพันธ์ข่าวสารและการดำเนินโครงการ แผนงานและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียนให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทางและผู้ใช้บริการรถไฟ ได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย และล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ก่อนเริ่มงาน	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง ได้รับทราบวิธีการ ก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-13 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6
6.14 หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลายๆ เครื่องในเวลาพร้อมกัน ภายในพื้นที่เดียวกัน และ หลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนของประชาชน	- โครงการได้มีการกำชับผู้รับจ้างก่อสร้างได้มีการ หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลายๆ เครื่อง ในเวลาพร้อมกัน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง	-	-	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6
6.15 สำหรับเครื่องจักรกลที่ก่อให้เกิดเสียงดังต่อเนื่อง เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า ต้องมีวัสดุครอบเครื่องจักร หรือ ติดตั้งในตำแหน่งที่ไกลจากพื้นที่อ่อนไหวต่อ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผู้ได้รับเสียงให้มากที่สุด หรือติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว	- โครงการได้มีการกำชับผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการ พิจารณาเลือกใช้เครื่องมือเครื่องจักรที่ได้มาตรฐาน/ที่ ทำให้เกิดเสียงดังต่ำ	-	-	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6
6.16 กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่ บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและ หมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการร้องเรียน จากประชาชนต้องทำการตรวจสอบและดำเนินการ แก้ไขทันที	- โครงการได้ได้มีการจัดทำระบบ/ช่องทางรับเรื่อง ร้องเรียน เพื่อติดตามตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบ จากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างโครงการ ในกรณีที่ ได้รับข้อร้องเรียน/ร้องขอจากผู้ได้รับผลกระทบ โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่ เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-13 เอกสารแนบ 2-6 เอกสารแนบ 2-7	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
7. ความสั่นสะเทือน 7.1 กำหนดช่วงเวลาการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้อยู่ระหว่างเวลา 07.00-18.00 น. และต้องแจ้งประชาชนหรือผู้ประกอบการข้างเคียงให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้อยู่ในช่วงเวลาที่กำหนด และแจ้งประชาชนให้ทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบที่เกิดจากความสั่นสะเทือน	-	ภาพที่ 2.2-3	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6
7.2 ออกแบบและวางรางให้เหมาะสมกับระบบการเดินรถไฟ โดยระบบรางต้องมีการติดตั้งวัสดุดูดซับแรงสั่นสะเทือนไว้ โดยควบคุมระดับความสั่นสะเทือนของอาคารที่เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ มีค่าไม่เกิน 5 มิลลิเมตรต่อวินาที และให้มีค่าไม่เกิน 3 มิลลิเมตรต่อวินาที สำหรับแหล่งโบราณสถาน	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการดำเนินงานการวางรางที่เหมาะสมกับระบบการเดินรถไฟ	-	-	สัญญา 3-2
7.3 สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์ต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 10-7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์	- ไม่พบ Section 10-7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทางโครงการจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้ Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	เอกสารแนบ 2-14	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
7.4 กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์พร้อมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหานำเสนอต่อหน่วยงานรับผิดชอบ	- โครงการได้มีการจัดทำระบบ/ช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเพื่อติดตามตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-13 เอกสารแนบ 2-6	ทุกสัญญา
7.5 ประชาสัมพันธ์ข่าวสารและการดำเนินโครงการ แผนงานและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียนให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทาง และผู้ใช้บริการรถไฟ ได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่ายและล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ก่อนเริ่มงาน	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง ได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ และได้จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง	-	เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-23	ทุกสัญญา
7.6 หากต้องใช้แผ่นเหล็กปิดกั้นถนนชั่วคราว ให้ใช้แผ่นเหล็กหนาเป็นพิเศษและต้องวางแผ่นเหล็กให้แนบสนิทกับพื้นผิวถนน พร้อมจัดเตรียมยางรองกันเสียงและความสั่นสะเทือนจากยานพาหนะที่ใช้เส้นทาง	- โครงการได้มีการดำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างใช้แผ่นเหล็กในบริเวณที่ก่อสร้างตามความจำเป็น	- พื้นที่ก่อสร้างในบางบริเวณที่มีลักษณะเป็นดินอ่อนหรือมีความเสถียรน้อย มีความจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กปูเพื่อวางอุปกรณ์/เครื่องจักร ตลอดจนเพื่อการสัญจรของรถยนต์/รถบรรทุก	ภาพที่ 2.2-14	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
มาตรการเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟความเร็วสูง 7.7 การเจาะระเบิดหินเพื่อก่อสร้างอุโมงค์มีมาตรการดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> การระเบิดหินต้องเจาะรูใส่วัตถุระเบิดให้เอียงจากแนวตั้งไม่เกิน 10-15 องศา และมีรูเจาะแบบสลับฟันปลา ซึ่งเป็นวิธีเจาะระเบิดที่ลดฝุ่นจากการระเบิดได้ 	- โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ ด้านงานก่อสร้างอุโมงค์ อย่างเคร่งครัด เช่น มีการแจ้งให้ประชาชนทราบกำหนดการระเบิด ตรวจสอบเสถียรภาพและการทรุดตัวของพื้นที่ และบันทึกรายงานแสดงรายละเอียดการเจาะระเบิดและการอัดระเบิดทุกครั้ง เป็นต้น	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-10 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
<ul style="list-style-type: none"> เก็บกวาดเศษหินที่ตกหล่นบริเวณด้านบนของพื้นที่ที่จะทำการระเบิดออกก่อนการระเบิดทุกครั้งเพื่อความปลอดภัย แจ้งให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการก่อสร้างอุโมงค์ล่วงหน้า 1 วัน และแจ้งเตือนประชาชนให้ทราบอีกครั้งก่อนการระเบิด 1 ชั่วโมง หลีกเลี่ยงการดำเนินงานเจาะระเบิดหินปากอุโมงค์ในเวลากลางคืน เพื่อมิให้รบกวนเวลาพักผ่อนของประชาชน ต้องทำการเจาะระเบิดในช่วงเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น และต้องแจ้งให้พนักงานปฏิบัติงานทราบ โดยมีสัญญาณเตือนให้ได้ยินภายในระยะทางและระยะเวลาที่เหมาะสม ทั้งก่อนและหลังการระเบิดทุกครั้ง ในการวางแผนเจาะระเบิดแต่ละครั้งต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและความปลอดภัยของปริมาณวัตถุระเบิดที่ใช้ วิธีการเจาะระเบิด ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน การปลิวกระเด็นของเศษดินและหิน โดยต้องพยายามใช้วัตถุระเบิดให้น้อยที่สุด ต้องมีวิศวกรควบคุมการทำงานเป็นประจำ โดยเฉพาะการวางแผนในการเจาะระเบิด การบรรจุวัตถุระเบิด และการจุดระเบิด ทั้งนี้ เพื่อให้การใช้วัตถุระเบิดเป็นไปตามหลักวิชาการอย่างถูกต้องและปลอดภัย ควบคุมระยะห่างของกิจกรรมการระเบิดอุโมงค์ ตามระยะปลอดภัยที่กำหนดไว้ข้างละ 110 เมตร สำหรับหินปูน และ 70 เมตร สำหรับหินดินดาน 				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>มาตรการฯ เฉพาะที่ บริเวณ บ.หินลับ ต.มวกเหล็ก อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรี</p> <p>1. กำหนดให้วิศวกรควบคุมการระเบิดเปิดอุโมงค์คำนวณ และลดปริมาณการใช้วัตถุระเบิดในแต่ละครั้งที่มีการระเบิด บริเวณปากทางเข้าออกอุโมงค์มวกเหล็ก บริเวณ บ้านหินลับ เพื่อลดระดับความสั่นสะเทือนจากการระเบิด</p>	<p>- โครงการได้จัดให้มีวิศวกรควบคุมการระเบิดและ ปริมาณการใช้วัตถุระเบิดในแต่ละครั้งที่มีการระเบิด บริเวณบ้านหินลับ เพื่อลดระดับความสั่นสะเทือนจากการระเบิด</p>		เอกสารแนบ 2-10	สัญญา 3-2
<p>2. ประสานกับผู้นำชุมชนบ้านหินลับ เพื่อแจ้งช่วงเวลาที่ มีการระเบิดอุโมงค์ ก่อนดำเนินการอย่างน้อย 1 สัปดาห์</p>	<p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการประสานกับผู้ นำ ชุมชนบ้านหินลับเพื่อแจ้งช่วงเวลาที่มิกิจกรรมการ ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง</p>		ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-2
<p>3. ประสานงานกับผู้นำชุมชนบ้านหินลับ เข้าร่วมสำรวจสิ่ง ปลุกสร้างต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียงก่อนการระเบิดอุโมงค์ มวกเหล็ก</p>	<p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการเข้าสำรวจสิ่ง ปลุกสร้างบริเวณใกล้เคียง ก่อนการระเบิดอุโมงค์ มวกเหล็กเสร็จเรียบร้อยแล้วในช่วงที่ผ่านมา</p>		เอกสารแนบ 2-16	สัญญา 3-2
<p>4. สำรวจและตรวจสอบ พร้อมทำบันทึกและถ่ายภาพสิ่ง ปลุกสร้าง/อาคาร/บ้านเรือนที่อยู่ใกล้พื้นที่ระเบิดอุโมงค์ มวกเหล็ก</p>	<p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการเข้าสำรวจ ความคิดชุมชนใกล้พื้นที่ระเบิดอุโมงค์มวกเหล็ก หากพบ ความเสียหายจากกิจกรรมการระเบิด ผู้รับจ้างก่อสร้าง จะเร่งดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขทันที</p>		เอกสารแนบ 2-16	สัญญา 3-2
<p>5. ร่วมกับผู้นำชุมชน ติดตามและตรวจสอบผลกระทบและ ความเสียหายหลังการระเบิดอุโมงค์มวกเหล็กทันที และ กำหนดแนวทางในการแก้ไขความเสียหาย (ถ้ามี)</p>	<p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการประสานกับผู้ นำ ชุมชนบ้านหินลับเพื่อติดตามและตรวจสอบผลกระทบ และความเสียหายหลังการระเบิดอุโมงค์มวกเหล็กทันที</p>		เอกสารแนบ 2-16	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
<p>มาตรการเฉพาะสำหรับโบราณสถานและศาสนสถาน</p> <p>เพื่อเป็นการควบคุมความสั่นสะเทือนให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่องกำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (ประเภทโบราณสถาน) กิจกรรมก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ได้แก่ วัดบ้านโดน ต.หนองสีดา อ.หนองแขง จ.สระบุรี, ผาเสด็จพัก ต.ทับทิม อ.แก่งคอย จ.สระบุรี และวัดน้ำพุ ต.ต.พญาเย็น อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา ต้องมีมาตรการเฉพาะพื้นที่ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมก่อสร้างทั้งหมดในรัศมี 20 เมตร จะต้องหยุดทันทีที่มีการเดินขบวนรถไฟบนรางปัจจุบันผ่านบริเวณผาเสด็จพักและวัดน้ำพุ ทั้งนี้ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่สังเกตการณ์รถไฟพร้อมเสียงสัญญาณเตือนตลอดช่วงที่มีการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงกับแหล่งโบราณสถานและศาสนสถานดังกล่าว กำหนดให้พนักงานขับรถไฟทุกขบวนรับทราบและนำไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัด กรณีเมื่อเคลื่อนขบวนรถไฟความเร็วสูงผ่านแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน โดยต้องใช้ความเร็วต่ำที่สุด ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเขียนแผนก่อสร้างและมาตรการลดความสั่นสะเทือนให้สอดคล้องกับวิธีการและแผนการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงกับแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน 	<p>- โครงการได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (ประเภทโบราณสถาน) และได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง และคณะทำงานเฝ้าระวังอาคารของแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน (ผาเสด็จ) ในระหว่างการก่อสร้างแล้วเสร็จในช่วงที่ผ่านมา</p>	-	<p>ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-17</p>	<p>สัญญา 3-1 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"> แต่งตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง และคณะทำงานเฝ้าระวังอาคารของแหล่งโบราณสถานและศาสนสถานในระหว่างการก่อสร้าง เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานข้างต้น และรายงานผลการดำเนินงาน กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้อยู่ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. และต้องแจ้งประชาชนหรือผู้ประกอบการข้างเคียงให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน ออกแบบและวางรางให้เหมาะสมกับระบบการเดินรถไฟ โดยระบบรางต้องมีการติดตั้งวัสดุดูดซับแรงสั่นสะเทือนไว้ โดยควบคุมระดับความสั่นสะเทือนของอาคารที่เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ มีค่าไม่เกิน 5 มิลลิเมตรต่อวินาที และให้มีค่าไม่เกิน 3 มิลลิเมตรต่อวินาที สำหรับแหล่งโบราณสถาน 				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>8. คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ</p> <p>8.1 เพื่อลดการฟุ้งกระจายของตะกอนในท้องน้ำเนื่องจากการก่อสร้างฐานราก โดยเฉพาะแนวเส้นทางช่วงอ่างเก็บน้ำลำตะคอง ต้องใช้ตาข่ายป้องกันเศษวัสดุตกหล่นร่วมกับม่านดักตะกอน (Silt Curtain) เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนออกสู่ภายนอก โดยม่านดักตะกอนต้องมีคุณสมบัติในการดักตะกอนได้ถึง 70-80% ม่านดักตะกอนมีองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญ 3 ส่วน คือ มีความทนทานต่อสารเคมีและทนต่อแสงแดด ส่วนที่เป็นลูกลอยเพื่อแขวนม่านกันตะกอนทำจากสาร Styrene Foam ไม่ดูดซับน้ำ และส่วนที่เป็นสมอ (Mooring Section) เพื่อยึดทุ่นในบริเวณที่ต้องการ ม่านดักตะกอนมีความสูงตั้งแต่พื้นผิวน้ำจนถึงท้องน้ำ</p>	<p>- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างดำเนินงานในพื้นที่ได้รับอนุญาต และจำกัดขอบเขตพื้นที่การดำเนินงานในบริเวณริมลำน้ำ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของตะกอนในท้องน้ำ</p>	-	-	สัญญา 3-3
<p>8.2 วางแผนงานและดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในช่วงฤดูแล้ง โดยเฉพาะแนวเส้นทางช่วงที่ผ่านอ่างเก็บน้ำเขื่อนลำตะคอง กรณีที่ต้องเจาะเสาเข็มต้องดำเนินการในหน้าแล้ง ซึ่งมีระยะเวลาการทำงานประมาณ 4 เดือน แต่หากมีแผนการก่อสร้างอยู่ในช่วงฤดูฝนให้หลีกเลี่ยงกิจกรรมการขุดเปิดหน้าดินในขณะที่ฝนตก เพื่อลดปัญหาการชะล้างพังทลายของดินในพื้นที่ก่อสร้าง</p>	<p>- โครงการได้มีการวางแผนดำเนินการก่อสร้างช่วงแนวเส้นทางช่วงที่ผ่านอ่างเก็บน้ำเขื่อนลำตะคอง โดยหลีกเลี่ยงการดำเนินกิจกรรมการขุดเปิดหน้าดินในช่วงฤดูฝน เพื่อลดปัญหาการชะล้างพังทลายของดินในพื้นที่ก่อสร้าง</p>	-	-	สัญญา 3-3 สัญญา 3-2 สัญญา 3-4

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8.3 ติดตั้งบ่อดักตะกอนในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะน้ำล้างล้อและน้ำหล่อในระหว่างการขุดเจาะอุโมงค์ โดยน้ำส่วนที่ผ่านการตกตะกอนแล้วจึงปล่อยลงท่อระบายน้ำหรือแหล่งน้ำสาธารณะ	- โครงการได้จัดให้มีบ่อดักตะกอนในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะน้ำล้างล้อและน้ำหล่อในระหว่างการขุดเจาะอุโมงค์	-	ภาพที่ 2.2-7	สัญญา 3-2
8.4 จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดินทรายตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำสาธารณะ	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง และจัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยที่เพียงพอต่อปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดินทรายตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำสาธารณะ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-6 ภาพที่ 2.2-17 เอกสารแนบ 2-4	สัญญาที่ 3-2 สัญญาที่ 3-3 สัญญาที่ 3-4 สัญญาที่ 4-6 สัญญาที่ 4-7
8.5 สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนคราบน้ำมัน ต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกต้องหลักสุขาภิบาล	- โครงการได้จัดสร้างพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงเครื่องจักร/อุปกรณ์ ตลอดจนจัดเตรียมภาชนะสำหรับจัดเก็บสารหรือวัสดุปนเปื้อนคราบน้ำมันที่เกิดจากการก่อสร้างเพื่อรวบรวมก่อนส่งไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-18 ภาพที่ 2.2-19 เอกสารแนบ 2-4	สัญญาที่ 3-2 สัญญาที่ 3-3 สัญญาที่ 3-4 สัญญาที่ 3-5 สัญญาที่ 4-6 สัญญาที่ 4-7
8.6 จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อขนาดเล็ก เพื่อป้องกันน้ำท่วมขังในเขตพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณใกล้เคียง	- โครงการได้ดำเนินการจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันน้ำท่วมขังในเขตพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียงที่จำเป็น	-	ภาพที่ 2.2-5	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8.7 จัดให้มีห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะให้เพียงพอต่อจำนวนคนงาน (1 ห้องต่อคนงาน 15 คน) และห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติอย่างน้อย 50 เมตร	- โครงการได้มีการจัดสร้างห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะที่เพียงพอต่อจำนวนคนงานและเจ้าหน้าที่ของโครงการ และให้ตั้งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ	-	ภาพที่ 2.2-20	ทุกสัญญา
8.8 ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้ลงในคลองและลำน้ำสาธารณะ โดยจัดให้มีภาชนะรวบรวมขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอ และประสานงานกับหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่นมาเก็บขนไปกำจัดอย่างถูกวิธี	- ภายในพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงาน โครงการได้จัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอย ตลอดจนได้ประสานหน่วยงานราชการท้องถิ่นให้เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยของโครงการไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-17 ภาพที่ 2.2-21 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-18	ทุกสัญญา
8.9 ห้ามระบายน้ำเสียออกจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำต่างๆ โดยเด็ดขาด รวมทั้งต้องมีการจัดสร้างระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป สำหรับรองรับคนงานอย่างเพียงพอ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากคนงานให้เพียงพอ และได้กำกับดูแลไม่ให้มีการระบายน้ำเสียออกจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำโดยเด็ดขาด	-	ภาพที่ 2.2-22	ทุกสัญญา
8.10 ห้องครัวและลานซักล้างในแคมป์ก่อสร้าง และที่พักคนงานต้องจัดให้มีบ่อดักไขมัน โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดให้ระบายลงสู่ลานซึม ซึ่งจัดไว้ในพื้นที่ที่ห่างจากแหล่งน้ำไม่ให้ระบายลงสู่แหล่งน้ำโดยตรง เพื่อป้องกันการปนเปื้อนที่อาจเป็นปัญหาต่อคุณภาพน้ำ	- น้ำจากห้องครัวและลานซักล้างบริเวณบ้านพักคนงาน ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีภาชนะสำหรับการรวบรวมไขมันและระบายลงสู่บ่อดักน้ำซึ่งตั้งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำ และไม่มีการเชื่อมต่อกับแหล่งน้ำผิวดิน เพื่อป้องกันการปนเปื้อนที่อาจเป็นปัญหาต่อคุณภาพน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-23	ทุกสัญญา
8.11 จัดให้มีรั้วระบายน้ำล้อมรอบพื้นที่ส่วนที่เป็นโรงซ่อมบำรุงในแคมป์ก่อสร้าง พร้อมบ่อดักไขมันและน้ำมันเพื่อรองรับน้ำฝนที่ปนเปื้อนคราบน้ำมันจากโรงซ่อมบำรุงก่อนระบายออกสู่ภายนอก	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงเครื่องจักรสำหรับก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-18	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8.12 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหมั่นตรวจตราบ่อดักไขมันและน้ำมันในที่ต่างๆ ก่อนส่งไปให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมมารับไปกำจัด	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีพื้นที่สำหรับการปฏิบัติงานที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน และพื้นที่จัดเก็บน้ำมัน/วัสดุปนเปื้อนน้ำมัน เป็นพื้นคอนกรีตโดยรอบ เพื่อป้องกันการรั่วไหลออกสู่ภายนอก ทั้งนี้ น้ำมันและวัสดุปนเปื้อนต่างๆ จะถูกเก็บรวบรวมไว้ในภาชนะและพื้นที่เฉพาะก่อนส่งไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล	-	ภาพที่ 2.2-18 ภาพที่ 2.2-19	ทุกสัญญา
8.13 บริเวณพื้นที่จัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน ให้จัดทำเป็นพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบ และต่อเชื่อมท่อไปยังบ่อดักไขมัน ตั้งห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 100 เมตร	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีพื้นที่สำหรับจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบ	-	ภาพที่ 2.2-24	ทุกสัญญา
8.14 จัดที่สร้างสำนักงานโครงการให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 100 เมตร และต้องมีการจัดสร้างบ่อเกรอะบ่อซึมหรือติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียให้เพียงพอต่อจำนวนคนงานก่อสร้างก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างสำนักงานโครงการให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 100 เมตร	-	ภาพที่ 2.2-25	สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-6 สัญญา 4-7
8.15 จัดให้มีถังรวบรวมมูลฝอยวางไว้บริเวณต่างๆ ในพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงานให้เพียงพอ เพื่อรวบรวมขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างถูกสุขาภิบาลต่อไป	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีพื้นที่รวบรวมมูลฝอยเพื่อรวบรวมขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างถูกสุขาภิบาลต่อไป ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-17 เอกสารแนบ 2-4	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8.16 มีการจัดพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุการก่อสร้าง โดยเฉพาะไม่ให้กีดขวางหรือมีการกองอยู่พื้นที่นอกเขตทางของโครงการ และไม่วางวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ หรือเครื่องมือต่างๆ กีดขวางทางน้ำ	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างในพื้นที่ที่เตรียมไว้เท่านั้น		ภาพที่ 2.2-6	ทุกสัญญา
9. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน/การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม 9.1 หลีกเลี่ยงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในช่วงฤดูฝนหรือช่วงที่มีฝนตกหนัก	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง หลีกเลี่ยงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในช่วงฤดูฝนหรือช่วงที่มีฝนตกหนัก เพื่อลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาและการระบายน้ำ	-	-	ทุกสัญญา
9.2 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างตรวจสอบดูแล และป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดท่อลอดใต้ถนน	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตรวจสอบดูแลและป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดท่อลอดใต้ถนน	-	-	ทุกสัญญา
9.3 เก็บกองวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งกองดินทรายในตำแหน่งที่เหมาะสมไม่กีดขวางการไหลของน้ำ และจัดให้มีร่องระบายน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ	- โครงการได้กำกับดูแลการเก็บกองวัสดุก่อสร้าง/กองดินทรายให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมไม่กีดขวางการไหลของน้ำ และจัดทำร่องระบายน้ำชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้างให้เพียงพอ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว	-	ภาพที่ 2.2-5 ภาพที่ 2.2-6 เอกสารแนบ 2-4	ทุกสัญญา
9.4 สร้างระบบระบายน้ำใหม่ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อบรรเทาการกีดขวางการระบายน้ำและปรับปรุงการระบายน้ำให้ดีขึ้น	- โครงการได้มีดำเนินการจัดทำทางระบบระบายน้ำชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อบรรเทาการกีดขวางการระบายน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-5	ทุกสัญญา
9.5 ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และต้องไม่กีดขวางทางไหลของน้ำในพื้นที่ไหลบ่าบนผิวดินลงลำน้ำ	- โครงการได้กำกับดูแลการเก็บกองดินให้อยู่ในตำแหน่งที่ห่างจากแหล่งน้ำและไม่กีดขวางการไหลของน้ำในพื้นที่ไหลบ่าบนผิวดินลงสู่ลำน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-1	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
9.6 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) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมดูแลการก่อสร้างระบบระบายน้ำและสะพานข้ามลำน้ำในแนวเส้นทางช่วงที่เป็นทางวิ่งระดับดิน (At grade)	- การกำหนดขนาดและตำแหน่งท่อเหลี่ยม (Box Culvert) เพื่อการระบายน้ำของโครงการ จะพิจารณาถึงความเหมาะสมด้านสภาพพื้นที่/ลักษณะภูมิประเทศเป็นหลัก	-	-
9.7 แนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านบริเวณขอบอ่างเก็บน้ำเขื่อนลำตะคอง ต้องออกแบบตอม่อของสะพานให้มีลักษณะลู่น้ำได้ดี เพื่อป้องกันการกีดขวางการไหลของน้ำ รวมทั้งพิจารณาเลือกระยะห่างที่เหมาะสมระหว่างช่วงเสาหลัก (Main Span) เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการไหลตามธรรมชาติน้อยที่สุด	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบตอม่อของสะพานให้มีลักษณะลู่น้ำได้ดี เพื่อป้องกันการกีดขวางการไหลของน้ำ และเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการไหลตามธรรมชาติน้อยที่สุด	-	-	สัญญา 3-1
9.8 ในพื้นที่ที่มีปัญหาท่วมขังให้ชุดแนวร่องระบายน้ำใหม่ขนานไปกับแนวทางรถไฟทั้งสองด้าน หรือจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำ เพื่อเร่งระบายน้ำไปสู่ลำน้ำหรือทางน้ำธรรมชาติใกล้เคียง	- โครงการได้ดำเนินการชุดแนวร่องระบายน้ำขนานกับแนวทางรถไฟ และจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำในบริเวณพื้นที่ที่จำเป็นสำหรับการเร่งระบายน้ำไปสู่ลำน้ำ/ทางน้ำธรรมชาติใกล้เคียงโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบจากการท่วมขังของน้ำในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ข้างเคียง	-	ภาพที่ 2.2-6 ภาพที่ 2.2-26	สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
มาตรการเฉพาะที่ กรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทางน้ำธรรมชาติ 1. กำหนดให้มีอาคารระบายน้ำไม่เล็กกว่าอาคารระบายน้ำข้างเคียง โดยจะอยู่ในรูปแบบของสะพานข้ามลำน้ำตามขนาดของลำน้ำแต่ละแห่ง และรูปแบบของท่อลอด (Box culvert) เพื่อการจราจรและเป็นเส้นทางการระบายน้ำระหว่างสองฝั่งทางรถไฟด้วย	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำ ในรูปแบบของท่อลอด (Box culvert) เพื่อเป็นเส้นทางระบายน้ำระหว่างสองฝั่งทางรถไฟ	- การกำหนดขนาดและตำแหน่งท่อเหลี่ยม (Box Culvert) เพื่อการระบายน้ำของโครงการ จะพิจารณาถึงความเหมาะสมด้านสภาพพื้นที่/ลักษณะภูมิประเทศเป็นหลัก	ภาพที่ 2.2-27	สัญญา 2-1 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
กรณีแนวเส้นทางตัดผ่านคลองชลประทาน 1. การก่อสร้างทางรถไฟข้ามลำห้วย คลอง หรือลำน้ำขนาดเล็กที่เป็นเส้นทางระบายน้ำ ให้เร่งดำเนินการในฤดูแล้ง และรับขนย้ายวัสดุก่อสร้างออกจากลำน้ำทันทีเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟในฤดูแล้ง ทั้งนี้ ได้มีการกำชับให้คนงานขนย้ายวัสดุก่อสร้างออกหลังปฏิบัติงานแล้วเสร็จ	-	-	ทุกสัญญา
2. จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะบริเวณที่เคยเกิดปัญหาน้ำท่วม	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดทำร่องระบายน้ำชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-5	ทุกสัญญา
3. หากต้องการถมทางระบายน้ำเดิมในขณะที่ก่อสร้างควรจัดทำเขียงลำน้ำให้สามารถระบายน้ำได้อย่างเพียงพอตลอดระยะเวลาก่อสร้าง และปรับลำน้ำให้กลับสู่สภาพเดิมหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดทำเขียงลำน้ำที่สามารถระบายน้ำได้อย่างเพียงพอเพื่อทดแทนทางระบายน้ำเดิม	-	ภาพที่ 2.2-28	-
4. อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง หากทางโครงการไม่มีความจำเป็นต้องใช้งานแล้ว ต้องรับนำออกจากพื้นที่ก่อสร้างทันที หรือควรมีการจัดเก็บให้เป็นระเบียบ เพื่อการนำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการขนย้ายเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้างออกจากพื้นที่ปฏิบัติงาน หลังปฏิบัติงานแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว	-	เอกสารแนบ 2-4	ทุกสัญญา
5. ห้ามมิให้มีการทิ้งขยะมูลฝอยและเศษวัสดุต่างๆ ลงสู่ลำน้ำ	- โครงการได้กำชับไม่ให้คนงานทิ้งขยะมูลฝอยและเศษวัสดุต่างๆ ลงสู่ลำน้ำ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว	-	เอกสารแนบ 2-4	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6. หากเกิดภาวะน้ำท่วมขังด้านใดด้านหนึ่งของทางรถไฟ ผู้รับเหมาควรจัดหาเครื่องสูบน้ำ หรือหาทางระบายน้ำฝนให้ออกจากเขตน้ำท่วมโดยด่วน เพื่อที่ประชาชน จะไม่ได้รับความเดือดร้อน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการจัดให้มีเครื่องสูบน้ำใน พื้นที่ก่อสร้างที่พบว่ามือน้ำท่วมขัง	-	ภาพที่ 2.2-26	ทุกสัญญา
7. กำหนดรายละเอียด มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบในด้านการระบายน้ำไว้ในสัญญาก่อสร้างให้ ชัดเจน เพื่อให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบในด้านการระบายน้ำ อย่างเคร่งครัด	-	-	ทุกสัญญา
ระบบระบายน้ำ				
1. ออกแบบอาคารระบายน้ำให้มีช่องเปิดเพียงพอต่อ อัตราการไหลของทางน้ำแต่ละแห่ง โดยอย่างน้อยรูป ดัดของลำน้ำจะมีพื้นที่หน้าตัดไม่น้อยกว่าเดิม	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมดูแล การก่อสร้างอาคารระบายน้ำให้มีช่องเปิดเพียงพอต่อ อัตราการไหลของทางน้ำแต่ละแห่ง	- การกำหนดขนาดและตำแหน่งท่อ เหลี่ยม (Box Culvert) เพื่อการระบาย น้ำของโครงการ จะพิจารณาถึงความ เหมาะสมด้านสภาพพื้นที่/ลักษณะภูมิ ประเทศเป็นหลัก	ภาพที่ 2.2-27	-
2. หลีกเลี่ยงการวางท่อสะพานลงทางน้ำให้น้อยที่สุด	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้หลีกเลี่ยงการวาง ท่อสะพานลงทางน้ำให้น้อยที่สุด	-	-	-
3. การระบายน้ำฝนจากหลังคาหรือระเบียงจะจัดเตรียม หัวรับน้ำฝน (Roof Drain) ในตำแหน่งและจำนวนที่ เหมาะสมกับพื้นที่หลังคาหรือระเบียง การกำหนด ขนาดของหัวรับน้ำฝน ท่อน้ำฝนและความลาดเอียง ของท่อจะถูกกำหนดให้เพียงพอสำหรับรับปริมาณ น้ำฝน จะถูกออกแบบให้มีการหักเหของท่อน้อย ที่สุดและมีความยาวสั้นที่สุด ทั้งนี้เพื่อให้สะดวกต่อ การระบายน้ำฝนและป้องกันการอุดตันที่อาจ จะเกิดขึ้นได้ในอนาคต	- โครงการได้มีการออกแบบการระบายน้ำฝนจาก หลังคาในตำแหน่งและจำนวนที่เหมาะสมกับพื้นที่ หลังคา เพื่อให้สะดวกต่อการระบายน้ำฝนและป้องกัน การอุดตันที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต		ภาพที่ 2.2-29	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4. น้ำฝนจากหลังคาอาคารสถานีจะถูกรวบรวมผ่านท่อน้ำฝนลงมายังชั้นพื้นดินและระบายลงสู่บ่อพักน้ำฝน ซึ่งต่อกับระบบระบายน้ำสาธารณะภายนอกอาคารสถานี	- โครงการได้ออกแบบการระบายน้ำฝนจากหลังคาอาคารสถานีแล้วรวบรวมผ่านท่อน้ำฝนลงมายังชั้นพื้นดินและระบายลงสู่บ่อพักน้ำฝนซึ่งต่อกับระบบระบายน้ำสาธารณะภายนอกอาคารสถานี		ภาพที่ 2.2-29	
5. ในกรณีที่อาคารสิ่งปลูกสร้างอยู่ที่ชั้นระดับผิวดินจะระบายน้ำฝนผ่านตะแกรงระบายน้ำฝนที่ปลายรางหลังคา	- อาคารสิ่งปลูกสร้างอยู่ที่ชั้นระดับผิวดินจะระบายน้ำฝนผ่านตะแกรงระบายน้ำฝนที่ปลายรางหลังคา		ภาพที่ 2.2-29	
6. น้ำฝนจากหลังคาทางเดินเชื่อม (Fly Over) จะรวบรวมผ่านท่อลงมายังชั้นพื้นดินและระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะภายนอกอาคาร	- น้ำฝนจากหลังคาทางเดินเชื่อม (Fly Over) จะรวบรวมผ่านท่อลงมายังชั้นพื้นดินและระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะภายนอกอาคาร		ภาพที่ 2.2-29	
มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ 1. ทรัพยากรป่าไม้ ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง 1.1 หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องจัดประชุมชี้แจงถึงแผนการดำเนินการ ขอบเขตของพื้นที่ดำเนินการที่ต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไป ขั้นตอนและวิธีการก่อสร้าง พร้อมจัดตั้งตัวแทนจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างผู้รับเหมาก่อสร้างกรมป่าไม้ องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมจังหวัดสระบุรีและนครราชสีมา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	- โครงการได้ดำเนินการประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ป่าไม้ โดยมีการชี้แจงแผนการแผนการดำเนินการ ขอบเขตของพื้นที่ดำเนินการที่ต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ ตลอดจนขั้นตอนและวิธีการก่อสร้าง เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน ทั้งนี้ ในเดือนธันวาคม 2564 โครงการได้รับอนุญาตเข้าใช้พื้นที่ในเขตป่าในท้องที่จังหวัดสระบุรีเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ภายใต้หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขของกรมป่าไม้ ตลอดจนระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	-	เอกสารแนบ 2-8	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
1.2 การปลูกป่าทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไป 1,530-1-95 ไร่ หรือคิดเป็น 1,531 การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องประสานกับกรมป่าไม้ สำนักงานบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 1 สระบุรี สำนักงานบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 1 สระบุรี สำนักงานบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 7 นครราชสีมา และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดพื้นที่ปลูกป่าทดแทนอย่างน้อย 3 เท่าของพื้นที่ป่าที่สูญเสียไป (1,531 x 3 เท่ากับ 4,593 ไร่) โดยพิจารณาพื้นที่ชุมชนหรือพื้นที่ป่าเสื่อมโทรมโดยรอบพื้นที่โครงการ และเลือกพันธุ์ไม้ที่มีความเหมาะสมกับระบบนิเวศป่าไม้เดิม และสามารถเป็นแหล่งอาหารของสัตว์ป่า การรถไฟฯ ต้องจัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> ▪ ค่าใช้จ่ายในการปลูกป่า ▪ ค่าบำรุงดูแลรักษาอย่างน้อย 10 ปี มีการปลูกซ่อมบำรุงต้นไม้ที่ตายไป ▪ จัดทำรายงานประจำปีส่งสำนักงานนโยบายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อติดตามผลการดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด 	- ในเดือนธันวาคม 2564 โครงการได้รับอนุญาตเข้าใช้พื้นที่ในเขตป่าในท้องที่จังหวัดสระบุรีเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ภายใต้หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขของกรมป่าไม้	-	เอกสารแนบ 2-8	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3
1.3 ประสานงานและมอบหมายให้องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้เข้าดำเนินการตัดฟันชักลากไม้ในพื้นที่ดำเนินการให้เสร็จตามระเบียบของการดำเนินการ	- โครงการได้ดำเนินการประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ป่าไม้ โดยมีการชี้แจงขอบเขตของพื้นที่ดำเนินการที่จะต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ ตลอดจนขั้นตอนและวิธีการก่อสร้างโครงการ	-	เอกสารแนบ 2-8	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.4 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องก่อสร้างจุดตรวจการณพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เนื่องจากเป็นจุดต่อเชื่อมต่อการบุกรุกป่าไม้ เช่น บริเวณปากอุโมงค์ทางรถไฟ ซึ่งจะสร้างบริเวณริมทางรถไฟของโครงการ และมอบให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดูแลรักษา	- โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า พร้อมทั้งกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษกรณีพบการฝ่าฝืนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ในโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-30 ภาพที่ 2.2-31 เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2 สัญญา 3-4
1.5 ในการดำเนินการก่อสร้างนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรับทราบต่อข้อกำหนดด้านทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า และสิ่งแวดล้อม ที่บังคับใช้ในพื้นที่อย่างชัดเจน เช่น ห้ามล่าสัตว์ป่าในพื้นที่ดำเนินการ ห้ามเก็บของป่าไปใช้ประโยชน์ ห้ามจุดไฟเผาป่า และห้ามตัดไม้ฟัน เป็นต้น	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้รับทราบข้อกำหนดด้านทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า และสิ่งแวดล้อม อีกทั้งได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า พร้อมทั้งกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษกรณีพบการฝ่าฝืนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ในโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-31 เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2 สัญญา 3-4
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์				
1. ไม่จัดตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้างในบริเวณที่มีสภาพเป็นพื้นที่ป่าไม้ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบของคนงานก่อสร้างจากการเก็บหาของป่า การลักลอบตัดไม้ และการแผ้วถางพื้นที่ป่าไม้ที่มีอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดสร้างบ้านพักคนงาน นอกเขตพื้นที่ป่าไม้	-	ภาพที่ 2.2-32	สัญญา 3-2
2. นำดินที่ได้จากการขุดเปิดพื้นที่ก่อสร้างไปใช้ประโยชน์ให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรป่าไม้บริเวณที่จะใช้เป็นพื้นที่กองดิน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการนำดินจากการขุดเปิดพื้นที่ก่อสร้างมาปรับถมพื้นที่ใช้ประโยชน์ภายในโครงการฯ เพื่อลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรป่าไม้บริเวณที่จะใช้เป็นพื้นที่กองดิน	-	-	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. หากพบไม้หวงห้ามประเภท ก ไม้หวงห้ามธรรมดา บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ให้ทำการขุดล้อม เพื่อนำมาอนุบาลและนำกลับมาปลูกในบริเวณเขตทางของโครงการ เพื่ออนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการดำเนินการสำรวจพื้นที่ป่า ทั้งนี้ หากพบไม้หวงห้ามประเภท ก ไม้หวงห้ามธรรมดา โครงการจะทำการขุดล้อม เพื่อนำมาอนุบาลและนำกลับมาปลูกในบริเวณเขตทางของโครงการ	-	เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
4. หากพบชนิดพันธุ์ไม้ที่เป็นพันธุ์ไม้มหายาก ใกล้สูญพันธุ์ พืชเฉพาะถิ่น และไม้หวงห้ามประเภท ข ไม้หวงห้ามพิเศษ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ต้องดำเนินการมีการขุดล้อมออกจากพื้นที่ เพื่อนำมาอนุบาลในเรือนเพาะชำ และนำกลับมาปลูกในพื้นที่เหมาะสมต่อไป เพื่อเป็นการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการดำเนินการสำรวจพื้นที่ป่า ทั้งนี้ หากพบชนิดพันธุ์ไม้ที่เป็นพันธุ์ไม้มหายาก ใกล้สูญพันธุ์ พืชเฉพาะถิ่น และไม้หวงห้ามประเภท ข ไม้หวงห้ามพิเศษ โครงการจะทำการขุดล้อม เพื่อนำมาอนุบาลและนำกลับมาปลูกในพื้นที่ที่เหมาะสม	-	เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
5. ใช้อุปกรณ์เครื่องมือในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ มีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นไม้และทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการตรวจสอบเครื่องยนต์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-12 เอกสารแนบ 2-15	สัญญา 3-2
6. ระมัดระวังผลกระทบที่อาจคาดไม่ถึง เช่น การทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า ที่มีอยู่บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง พื้นที่โครงการและประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
7. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างไม้ให้บุกรุกทำลายป่าไม้ ลักลอบตัดไม้ ถางป่า เก็บหาของป่า เปลี่ยนแปลงลำน้ำ หรือยึดถือครอบครองพื้นที่ต้นน้ำลำธาร หรือไล่ล่าสัตว์ป่าที่อาจมีอยู่บริเวณการก่อสร้างและใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8. หลีกเลี่ยงการตัดทางลัดใหม่ (Access road) สำหรับใช้ขนส่งวัสดุและเดินทางเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง โดยกำหนดให้ใช้เส้นทางที่มีอยู่เดิมให้มากที่สุด	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างหลีกเลี่ยงการตัดทางลัดใหม่ (Access Road) สำหรับใช้ขนส่งวัสดุและเดินทางเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง	-	-	สัญญา 3-2
9. กรณีต้องตัดต้นไม้ ต้องดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบที่กรมป่าไม้กำหนด และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด โดยให้ตัดเฉพาะที่จำเป็นและอยู่ในแนวเขตทาง/พื้นที่ก่อสร้างโครงการเท่านั้น	- โครงการได้ดำเนินการประสานงานกับกรมป่าไม้/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำการตรวจสอบแนวเขตป่าไม้ที่จะดำเนินการตัดฟัน	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
10. ประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมป่าไม้เพื่อทำการตรวจสอบแนวเขตป่าไม้ที่จะดำเนินการตัดฟันให้ชัดเจน รวมทั้งการทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จำเป็นต้องจะตัดฟันตลอดแนวเส้นทางโครงการ ช่วงที่พาดผ่านป่าสงวนแห่งชาติ	- โครงการได้ดำเนินการประสานงานกับกรมป่าไม้/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำการตรวจสอบแนวเขตป่าไม้ที่จะดำเนินการตัดฟัน	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
11. การรถไฟฯ ต้องแจ้งให้องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (ออป.) เข้าดำเนินการตัดฟันชักลากไม้ในพื้นที่ดำเนินการ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง	- โครงการได้ดำเนินการประสานงานกับกรมป่าไม้/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำการตรวจสอบแนวเขตป่าไม้ที่จะดำเนินการตัดฟัน	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
12. ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยเคร่งครัด ซึ่งรวมถึงการสอดส่องตรวจตราและระมัดระวังไม่ให้มีการบุกรุกแผ้วถางป่าในบริเวณติดต่อใกล้เคียง หรือตามแนวทางเข้าออกพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ หากพบเห็นการบุกรุกพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ผู้รับเหมาก่อสร้างและการรถไฟฯ ต้องแจ้งกรมป่าไม้ เพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	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
13. กรณีที่ต้องตัดฟันไม้และการนำไม้ออกนอกเขตป่าสงวนแห่งชาติ ต้องดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบที่ กรมป่าไม้ กำหนด และต้องจัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะตัดฟันออกเพื่อป้องกันการตัดฟันไม้ออกนอกขอบเขตที่กำหนด	- โครงการได้มีการกำกับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเปิดพื้นที่และแผ้วถางป่าเฉพาะพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น	-	-	สัญญา 3-2
14. การตัดฟันไม้ การนำไม้ออก และการขนส่งอุปกรณ์ การก่อสร้าง ให้กระทำเท่าที่จำเป็นและอยู่ภายในเขตทางรถไฟเท่านั้น พยายามหลีกเลี่ยงการตัดโค่นต้นไม้ให้มากที่สุด โดยพิจารณาอย่างรอบคอบ และต้องยึดถือกฎระเบียบทางราชการอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งแจ้งหน่วยงานของกรมป่าไม้ในพื้นที่ให้รับทราบด้วย	- โครงการได้มีการกำกับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเปิดพื้นที่และแผ้วถางป่าเฉพาะพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น	-	-	สัญญา 3-2
15. ดูแลรักษาพื้นที่ป่าไม้ในบริเวณที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟให้อยู่ในสภาพเดิมและกำหนดกฎหมายห้ามคนงานล่าสัตว์ป่า	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
16. สำรวจและจัดทำบัญชีไม้ โดยมีรายละเอียดความสูง ขนาด และบอกพิกัดตำแหน่งต้นไม้ โดยเฉพาะไม้ที่อยู่ในชั้นคุณภาพไม้ TQ 1.1 TQ 1.2 และ TQ 2 เนื่องจากเป็นไม้ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการสำรวจและจัดทำบัญชีต้นไม้เรียบร้อยแล้ว	-	เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
17. ควบคุมไม่ให้มีการจุดไฟเผาป่าหรือกระทำการใดๆ ที่ก่อให้เกิดไฟไหม้ป่าบริเวณโครงการและใกล้เคียง รวมถึงออกกฎหมายห้ามพนักงานจุดไฟเผาป่า	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
18. จำกัดการเปิดพื้นที่และการแผ้วถางป่าเฉพาะบริเวณที่ก่อสร้างทางเข้า-ออกอุโมงค์รถไฟเท่านั้น	- โครงการได้มีการกำกับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเปิดพื้นที่และแผ้วถางป่าเฉพาะพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น	-	-	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
19. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดจุดตรวจการณพร้อมจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เนื่องจากแนวเส้นทางและบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟเป็นการเปิดพื้นที่ใหม่นอกเขตทางรถไฟปัจจุบัน	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีจุดตรวจการณพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เพื่อป้องกันการบุกรุกพื้นที่ป่าไม้	-	-	สัญญา 3-2
20. ห้ามไม่ให้มีการใช้สารเคมีในการควบคุมและกำจัดพืชพรรณ รวมถึงการเผาทำลายพืชพรรณตลอดแนวการก่อสร้างของโครงการ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
2. ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ				
2.1 กิจกรรมการก่อสร้างต้องดำเนินการอยู่เฉพาะในเขตทางรถไฟของโครงการเท่านั้น	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างให้อยู่เฉพาะในเขตทางรถไฟของโครงการเท่านั้น	-	-	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
2.2 มีการจัดพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้างโดยเฉพาะไม่ให้กีดขวางหรือมีการกองอยู่พื้นที่นอกเขตทางของโครงการ และไม่วางวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ หรือเครื่องมือต่างๆ กีดขวางทางน้ำ	- โครงการได้มีการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุ/อุปกรณ์/เครื่องมือที่ใช้ในการก่อสร้างไม่ให้กีดขวางทางน้ำ หรือกองเก็บนอกเขตทางของโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-6	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
2.3 ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำต่างๆ โดยเฉพาะกลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	- โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-9	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
2.4 ป้องกันการบุกรุกทำลายป่าเบญจพรรณ และป่าดิบแล้ง โดยการสำรวจและตรวจสอบพื้นที่ป่าไม้ บริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่า และได้ดำเนินการติดตั้งป้ายกฏระเบียบและบทลงโทษกรณีพบการฝ่าฝืนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ภายในโครงการ	- โครงการได้ดำเนินการสำรวจและตรวจสอบพื้นที่ป่าไม้บริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่า และได้ดำเนินการติดตั้งป้ายกฏระเบียบและบทลงโทษกรณีพบการฝ่าฝืนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ภายในโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-31 เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-12 เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2.5 ป้องกันการชะล้างพังทลายและการสูญเสียหน้าดินจากการตัดฟันไม้เนื่องจากกิจกรรมของโครงการ เช่น การก่อสร้างชั่วคราวเป็นต้น หรือการก่อสร้างใดๆ ของโครงการควรกระทำในฤดูแล้ง และใช้เส้นทางเดิมที่มีอยู่ให้มากที่สุด นอกจากนี้ควรหลีกเลี่ยงการสร้างเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ขึ้นใหม่ ทั้งนี้ เพื่อลดการทำลายพื้นที่ป่าไม้ใกล้เคียงและลดปัญหาการชะล้างพังทลายของดินจากการดำเนินโครงการ	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการตัดฟันไม้ในช่วงฤดูแล้ง และสร้างเส้นทางสำหรับขนส่งวัสดุอุปกรณ์เท่าที่จำเป็น เพื่อลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายและการสูญเสียหน้าดิน	-	เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำจากการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ				
1. ดูแลรักษาพื้นที่ป่าไม้ในบริเวณที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟให้อยู่ในสภาพเดิมและกำหนดกฎหมายห้ามคนงานล่าสัตว์ป่า	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
2. สำรวจและจัดทำบัญชีไม้ โดยรายละเอียดความสูงขนาด และบอกพิกัดตำแหน่งต้นไม้ โดยเฉพาะไม้ที่อยู่ในชั้นคุณภาพไม้ TQ 1.1 TQ 1.2 และ TQ 2 เนื่องจากเป็นไม้ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการสำรวจและจัดทำบัญชีต้นไม้เรียบร้อยแล้ว	-	เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
3. ควบคุมไม่ให้มีการจุดไฟป่าหรือกระทำการใดๆ ที่ก่อให้เกิดไฟไหม้ป่าบริเวณโครงการและใกล้เคียง รวมถึงออกกฎหมายห้ามพนักงานจุดไฟเผาป่า	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการติดตั้งป้ายห้ามเผาขยะหรือเศษวัสดุในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
4. จำกัดการเปิดพื้นที่และการแผ้วถางป่าเฉพาะบริเวณที่ก่อสร้างทางเข้า-ออกอุโมงค์รถไฟเท่านั้น	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเปิดพื้นที่และแผ้วถางป่าเฉพาะพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น	-	-	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. กรณีที่ต้องมีการปลูกป่าทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไป การรถไฟฯ ต้องประสานกับกรมป่าไม้ สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 5 (สระบุรี) และสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) เพื่อกำหนดพื้นที่ปลูกป่าและดำเนินการปลูกป่าชดเชยให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยพิจารณาพื้นที่ชุมชนหรือพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ และเลือกพันธุ์ไม้ที่มีความเหมาะสมกับระบบนิเวศป่าไม้เดิม	- กรณีที่ต้องมีการปลูกป่าทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไป การรถไฟฯ จะประสานกับกรมป่าไม้เพื่อกำหนดพื้นที่ปลูกป่าและดำเนินการปลูกป่าชดเชยให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	-	-	สัญญา 3-2
6. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดจุดตรวจการณ พร้อมจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เนื่องจากแนวเส้นทางและบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอุโมงรถไฟเป็นการเปิดพื้นที่ใหม่นอกเขตทางรถไฟปัจจุบัน	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีจุดตรวจการณพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เพื่อป้องกันการบุกรุกพื้นที่ป่าไม้	-	ภาพที่ 2.2-30	สัญญา 3-2
3. ทรัพยากรสัตว์ป่า				
3.1 เปิดพื้นที่ดำเนินการให้น้อยที่สุด/เท่าที่จำเป็นที่สุด เช่น ความกว้างของแนวเส้นทางรถไฟ รวมถึง พื้นที่ก่อสร้างที่พักอาศัย หรือเส้นทางสัญจรที่จะนำวัสดุ/อุปกรณ์ต่างๆ เข้าไปในพื้นที่โครงการฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ซึ่งอยู่ใกล้พื้นที่อนุรักษ์	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่กำหนดไว้เท่าที่จำเป็น	-	-	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2
3.2 การดำเนินการก่อสร้างจะต้องตัดต้นไม้ออกเท่าที่มีความจำเป็นในการก่อสร้างเท่านั้น ห้ามมิให้ตัดต้นไม้ นอกเขตโครงการโดยเด็ดขาด	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตัดฟันต้นไม้เท่าที่จำเป็นในพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น	-	เอกสารแนบ 2-12	ทุกสัญญา
3.3 ขณะก่อสร้างหากพบสัตว์ป่าเคลื่อนที่ได้ข้อยู่ในพื้นที่ทำการก่อสร้างให้ไล่หรือย้ายสัตว์ป่านั้นออกไปก่อน เพื่อป้องกันอันตรายแก่สัตว์ป่า	- โครงการได้มีการกำหนดมาตรการในการช่วยเหลือกรณีพบสัตว์ป่าเคลื่อนที่ได้ข้อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง เป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ในโครงการ	-	เอกสารแนบ 2-19	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.4 กำหนดตำแหน่งที่พักคนงานต้องอยู่นอกพื้นที่ป่าอนุรักษ์ เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่าและทำลายชีวิตสัตว์ป่าจากคนงาน และต้องมีระบบจัดการน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพภายในที่พักคนงาน	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดสร้างบ้านพักคนงานนอกพื้นที่อนุรักษ์ เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่า	-	ภาพที่ 2.2-32	ทุกสัญญา
3.5 การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไปยังพื้นที่ก่อสร้างต้องทำเฉพาะช่วงเวลา 06.00-18.00 น. เนื่องจากช่วงเวลาก่อนและหลังนี้เป็นเวลาที่สัตว์เลื้อยคลานและสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกออกหากินทำให้มีโอกาสทำอันตรายต่อสัตว์ป่า รวมถึงการเดินทางเข้า-ออกในพื้นที่โครงการในช่วงเวลากลางคืน ควรละเว้นหรือกระทำการเท่าที่จำเป็นเท่านั้น เพราะสัตว์ป่าส่วนใหญ่หากินเช้า และช่วงก่อนมีดเล็กน้อย (18.30-19.00 น.)	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงเวลาที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานในท้องที่ โดยให้หลีกเลี่ยงช่วงเวลาออกหากินของสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	-	-	ทุกสัญญา
3.6 การดำเนินการก่อสร้างควรเริ่มจากแนวกลางพื้นที่โครงการฯ ออกด้านนอก เพื่อให้สัตว์ป่ามีโอกาสหนี/อพยพเข้าไปยังพื้นที่ข้างเคียง	- โครงการได้มีการดำเนินงานก่อสร้างเริ่มจากแนวกลางพื้นที่โครงการ เพื่อให้สัตว์ป่ามีโอกาสหนี/อพยพเข้าไปยังพื้นที่ข้างเคียง	-	-	ทุกสัญญา
3.7 พิจารณาระเบิดในเวลาที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ เป็นการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับสัตว์ป่าในพื้นที่ก่อสร้างโครงการและบริเวณใกล้เคียง	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการเจาะระเบิดในช่วงเวลาที่ได้รับอนุญาต เพื่อเป็นการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียง	-	-	ทุกสัญญา
3.8 กรณีพบชนิดสัตว์ป่าในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ต้องประสานกับหน่วยงานของกรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืชในพื้นที่ ให้เข้ามาตรวจสอบและดำเนินการตามความเหมาะสม	- จากการดำเนินโครงการที่ผ่านมา ยังไม่พบสัตว์ป่าในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	-	-	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.9 ห้ามกิจกรรมใดๆ ที่อาจทำให้เกิดประกายไฟหรือไฟไหม้ป่าในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างควบคุมดูแลมิให้คนงานทำกิจกรรมใดๆ ที่อาจทำให้เกิดประกายไฟ	-	เอกสารแนบ 2-19	ทุกสัญญา
3.10 ติดตั้งป้ายแสดงกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ และบทลงโทษ ไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยติดตั้งในตำแหน่งที่พนักงาน/คนงานก่อสร้างสามารถเห็นได้อย่างชัดเจน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการติดตั้งป้ายแสดงกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ และบทลงโทษ ไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	เอกสารแนบ 2-19	ทุกสัญญา
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า และสัตว์หายากจากการระเบิดอุโมงค์				
1. จัดการเปิดพื้นที่และการแผ้วถางป่าเฉพาะบริเวณที่ก่อสร้างทางเข้า-ออกอุโมงค์รถไฟเท่านั้น	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเปิดพื้นที่และแผ้วถางป่าเฉพาะพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น	-	-	สัญญา 3-2
2. ดูแลรักษาพื้นที่ป่าไม้ในบริเวณที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟให้อยู่ในสภาพเดิมและกำหนดกฎห้ามคนงานล่าสัตว์ป่า	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
3. ห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิด รวมทั้งไข่และตัวอ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์และพื้นที่ใกล้เคียง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
4. ระมัดระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสัตว์ป่า เช่น สารเคมี น้ำมัน ขยะ และขยะต่างๆ ซึ่งต้องจัดการให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล และประสานงานให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มารับไปกำจัดต่อไป	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างคอยควบคุมดูแลให้คนงานและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสัตว์ป่า	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
5. กรณีที่ต้องมีการปลูกป่าทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปให้พิจารณาพื้นที่ชุมชนหรือพื้นที่ใกล้เคียงโครงการและเลือกพันธุ์ไม้ที่มีความเหมาะสมกับระบบนิเวศป่าไม้เดิม และสามารถเป็นแหล่งอาหารของสัตว์ป่า	- กรณีที่ต้องมีการปลูกป่าทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไป การรถไฟฯ ต้องประสานกับกรมป่าไม้เพื่อกำหนดพื้นที่ปลูกป่าและดำเนินการปลูกป่าชดเชยให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	-	-	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
6. การปรับพื้นที่ การแผ้วถาง การขุด การถม ต้องมีการตรวจสอบพื้นที่โดยละเอียดก่อน เพื่อป้องกันอันตรายจากการขุดและการถมดินทับสัตว์บางชนิดที่เดินหรือเคลื่อนที่ช้า	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการตรวจสอบพื้นที่ก่อนการแผ้วถาง เพื่อป้องกันอันตรายจากการขุดและการถมดินทับสัตว์บางชนิด	-	-	สัญญา 3-2
7. ใช้อุปกรณ์เครื่องมือในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ มีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่าและทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการตรวจสอบเครื่องยนต์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง	-	เอกสารแนบ 2-15	สัญญา 3-2
8. ระมัดระวังผลกระทบที่อาจคาดไม่ถึง เช่น การทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า ที่มีอยู่ภายนอกบริเวณและใกล้เคียงพื้นที่โครงการ และประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างคอยควบคุมดูแลให้คนงานและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสัตว์ป่า	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
9. หลีกเลี่ยงการก่อสร้างเมื่อพบ รัง ไข่ ตัวอ่อน ของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการ รวมถึงการตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ที่กองวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ ที่จอดยานพาหนะ และเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้างในพื้นที่ที่มีสภาพเป็นป่าไม้ โดยต้องอยู่ห่างไกลจากแม่น้ำและลำธาร เพื่อป้องกันการบุกรุกพื้นที่อาศัยและแหล่งหากินของสัตว์ป่า	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างหลีกเลี่ยงการก่อสร้างเมื่อพบ รัง ไข่ ตัวอ่อน ของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการ รวมถึงการตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง กำหนดพื้นที่กองวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ ที่จอดยานพาหนะและเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ เพื่อป้องกันการบุกรุกพื้นที่อาศัยของสัตว์ป่า	-	-	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
10. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างล่าสัตว์ป่าทุกชนิดอย่างเคร่งครัด หรือการกระทำอันใดอันเป็นการคุกคามต่อชีวิตสัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพถูกคุกคาม และถิ่นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า รวมทั้งสัตว์ป่าสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 ที่มีถิ่นอาศัย และหากินบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ หากฝ่าฝืนกฎข้อบังคับควรมีบทลงโทษอย่างหนัก	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการจัดทำป้ายแสดงกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ และบทลงโทษโดยติดตั้งในตำแหน่งที่พนักงานคนงานก่อสร้างสามารถเห็นได้/อย่างชัดเจน	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
11. ห้ามคนงานหรือเจ้าหน้าที่เข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ ห้ามล่าสัตว์ป่าอย่างเด็ดขาดหรือทำลายแหล่งที่อยู่อาศัย และหากพบเห็นสัตว์ป่าต้องไล่หรือจับสัตว์ป่าย้ายไปอยู่ยังที่ปลอดภัยบริเวณใกล้เคียงโครงการ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการจัดทำป้ายแสดงกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ และบทลงโทษโดยติดตั้งในตำแหน่งที่พนักงาน/งานก่อสร้างสามารถเห็นได้อย่างชัดเจน	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
12. กำหนดบทลงโทษอย่างรุนแรงต่อผู้ทำน้ำมัน/ของเหลวหรือสิ่งอื่นๆที่ประกอบด้วยสารเคมี ไหลลงแหล่งน้ำ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการจัดทำป้ายแสดงกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ และบทลงโทษโดยติดตั้งในตำแหน่งที่พนักงานคนงานก่อสร้างสามารถเห็นได้อย่างชัดเจน	-	เอกสารแนบ 2-19 เอกสารแนบ 2-20	สัญญา 3-2
13. ในการดำเนินการก่อสร้างนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรับทราบต่อข้อกำหนดด้านทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า และสิ่งแวดล้อมที่บังคับใช้ในพื้นที่อย่างชัดเจน เช่น ห้ามล่าสัตว์ป่าในพื้นที่ดำเนินการ ห้ามเก็บของป่าไปใช้ประโยชน์ ห้ามจุดไฟเผาป่า และห้ามตัดไม้ฟัน ฯลฯ และต้องกำหนดให้มีบทลงโทษที่รุนแรงแก่ผู้ฝ่าฝืน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการจัดทำป้ายแสดงกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ และบทลงโทษโดยติดตั้งในตำแหน่งที่พนักงานคนงานก่อสร้างสามารถเห็นได้/อย่างชัดเจน	-	เอกสารแนบ 2-19 เอกสารแนบ 2-20	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
14. การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไปยังพื้นที่ก่อสร้างต้องทำเฉพาะ ช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และควรหลีกเลี่ยงการเดิน ทางเข้า-ออกในพื้นที่โครงการในช่วงเวลากลางคืน เนื่องจากช่วงเวลาก่อนและหลังนี้เป็นเวลาที่สัตว์ป่า ส่วนใหญ่ออกหากิน โดยเฉพาะสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์ สะเทินน้ำสะเทินบก	- โครงการได้มีการกำชับผู้รับจ้างให้หลีกเลี่ยงการขนส่ง วัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน และหลีกเลี่ยงการ ทางเข้า-ออกในพื้นที่โครงการในช่วงเวลากลางคืน	-	-	สัญญา 3-2
15. พิจารณาช่วงเวลา 12.00-17.00 น. เพื่อดำเนินการเจาะ ระเบิดในพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ เป็นการป้องกัน อันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับสัตว์ป่าในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการและบริเวณใกล้เคียง	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเจาะระเบิดใน ช่วงเวลาที่ได้รับอนุญาต เพื่อเป็นการป้องกันอันตรายที่ อาจเกิดขึ้นกับสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียงในกรณีที่มีการ เจาะระเบิดหลังเวลาดังกล่าว	-	-	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
<p>มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</p> <p>1. การคมนาคมขนส่ง</p> <p>1.1 จัดระบบจราจรและเครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยประชาสัมพันธ์ให้ผู้รู้ถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงของถนนเนื่องจากการก่อสร้าง โดยใช้ป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เป็นสัญญาณเตือนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง โดยแยกพื้นที่ออกเป็น 4 ส่วนคือ</p> <ul style="list-style-type: none">พื้นที่การเตือนล่วงหน้า (Advanced Warning Area)พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง (Transitition Area)พื้นที่ปฏิบัติงาน (Activity Area)พื้นที่ช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง (Termination Area) <p>สำหรับพื้นที่การเตือนล่วงหน้าและพื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลงจะเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญในการที่จะบอกให้ผู้รู้รับทราบเหตุการณ์ ที่ผิดปกติข้างหน้า ช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีสติและสามารถตัดสินใจในการเปลี่ยนช่องจราจรได้ ส่วนระยะป้ายต่างๆ ความยาวช่วงการเปลี่ยนแปลง จะขึ้นอยู่กับความเร็วในการขับเคลื่อนพาหนะในเส้นทางนั้นๆ ความกว้างของพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ขึ้นกับปริมาณการจราจรต่อความจุของช่วงถนนนั้นๆ และต้องมีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรไฟกระพริบและแสงสว่าง ให้ได้มาตรฐาน รวมถึงต้องมีป้ายประชาสัมพันธ์ที่ใช้เตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างซึ่งต้องติดตั้งที่ทางแยกเป็นช่วงๆ อย่างน้อย 2 ทางแยกก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง</p>	<p>- โครงการได้มีการจัดระบบจราจรและติดตั้งเครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้รู้ถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงของถนนเนื่องจากการก่อสร้าง โดยใช้ป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เป็นสัญญาณเตือนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง</p>	-	เอกสารแนบ 2-21	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>1.2 ตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีการก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ที่ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจร ■ ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่า ข้างหน้ามีการลดช่องจราจร และต้องขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนดก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว ■ ที่ระยะ 100 และ 50 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่นำทาง และป้ายระวังคนงาน เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าต้องขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน ■ ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายนำทางจราจร พร้อมทั้งไฟกระพริบ ซึ่งจัดวางให้ห่างกันดวงละ 3 เมตร ตลอดเขตแนวพื้นที่ก่อสร้าง และกรวยวางไว้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตร ตลอดแนวลดช่องจราจร 	<p>- โครงการได้กำหนดตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง และมีการติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีการก่อสร้างอยู่ข้างหน้า</p>	-	<p>ภาพที่ 2.2-33 ภาพที่ 2.2-35 เอกสารแนบ 2-21</p>	ทุกสัญญาณ

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"> แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งต้องติดตั้งตลอดแนวเขตก่อสร้างเส้นทางรถไฟ ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้างและกรวย เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง 				
<p>1.3 นอกจากนี้ เมื่อมีโครงการก่อสร้างตัดผ่านถนนสายต่างๆ ต้องมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการจราจรหรือพยายามลดผลกระทบให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> การจัดการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจำเป็นต้องมีการติดตั้งแผงกัน กรวย ถังกลม เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ป้ายจราจร แสงสว่างและไฟกระพริบสัญญาณธง และป้ายจราจรแขวนสูง เพื่อใช้ในการเตือน การเบี่ยงช่องจราจรและปิดกั้นการจราจรขณะเข้าและออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและลดความสับสนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ขณะผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องมีการจัดให้มีระยะที่สอบเข้าอย่างเพียงพอ ความยาวระหว่าง 40-150 เมตร ขึ้นอยู่กับความเร็วในการขับขี่ เพื่อให้การจราจรผ่านบริเวณดังกล่าวได้โดยสะดวก ไม่ติดขัดและไม่เกิดอุบัติเหตุ แนะนำเส้นทางลัด เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดบริเวณจุดก่อสร้าง 	<p>- โครงการได้วางแผนและประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เพื่อหารือและกำหนดมาตรการลดผลกระทบจากการก่อสร้างตัดผ่านถนนสายต่างๆ ให้ต่ำที่สุด อาทิ การติดตั้งแผงกัน กรวย ป้ายจราจร แสงสว่าง เพื่อใช้ในการเตือนการเบี่ยงช่องจราจรและปิดกั้นการจราจร การติดป้ายแนะนำเส้นทางลัด เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดบริเวณจุดก่อสร้าง เป็นต้น</p>	-	<p>ภาพที่ 2.2-16 ภาพที่ 2.2-33 ภาพที่ 2.2-34 เอกสารแนบ 2-21 เอกสารแนบ 2-22</p>	ทุกสัญญา

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 ช่องทางจราจรในแต่ละทิศทาง ในช่วงพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องเสนอขออนุมัติจากหน่วยงานเจ้าของโครงการ เพื่อพิจารณาประสานงานให้มีการปิดการจราจรในช่องจราจรที่ต้องดำเนินงานก่อสร้างเป็นการชั่วคราวเท่าที่จำเป็น 				
1.4 จัดหาอุปกรณ์แมงกานีส ผ้าใบหรืออื่นๆ มาปิดกั้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดฝุ่นละอองจากการก่อสร้างไปรบกวนประชาชนที่พักอาศัยและใช้เส้นทางนั้น รวมถึงต้องทำความสะอาดล้อรถยนต์ทุกคันที่เข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการติดตั้งผ้าใบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่พบฝุ่นละออง เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองไปยังพื้นที่ข้างเคียง	-	ภาพที่ 2.2-35	สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
1.5 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งสถานที่ผลิต วิธีการขนส่งขนย้ายและจัดเก็บกองขึ้นส่วนสะพานรวมถึงสถานที่ทิ้งเศษวัสดุ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และขอความเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินงาน เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อ การจราจรและก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนน้อยที่สุด	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาของโครงการแจ้งสถานที่ผลิต วิธีการขนส่งขนย้ายและจัดเก็บกองขึ้นส่วนสะพานรวมถึงสถานที่ทิ้งเศษวัสดุ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบก่อนดำเนินการ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อ การจราจรและก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนน้อยที่สุด	-	เอกสารแนบ 2-21 เอกสารแนบ 2-22	ทุกสัญญา
1.6 เส้นทางต่างๆ ที่สามารถใช้เป็นทางลัดทางเลี้ยวต้องมีการปรับปรุงให้สามารถใช้งานได้อย่างดี และต้องบังคับไม่ให้มีการจอดรถภายในเส้นทางดังกล่าวนี้ ด้วย	- โครงการได้มีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปรับปรุงเส้นทางต่างๆ ให้สามารถใช้งานได้อย่างดี และไม่ให้มีการจอดรถกีดขวางเส้นทางดังกล่าว ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตาม มาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-36 เอกสารแนบ 2-4	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.7 ต้องมีศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้างรวมถึงประชาสัมพันธ์เรื่องทางลัดทางเลี่ยง วันและเวลาการปิดถนนในเวลากลางคืน และต้องจัดให้มีหัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจและสั่งการได้อยู่ในพื้นที่	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-22	ทุกสัญญา
1.8 ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เพื่อแสดงการเตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งควรติดตั้งที่ทางแยกต่างๆ เป็นช่วงๆ อย่างน้อย 2 ทางแยก ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง	- โครงการได้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อประชาสัมพันธ์ผู้ใช้เส้นทางสัญจรได้ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-38	ทุกสัญญา
1.9 เพิ่มช่องจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (Reversible Lanes) ทั้งเข้าและเย็น ในทิศทางที่มีการจราจรมากกว่าในทิศทางตรงกันข้าม และต้องเพิ่มช่องจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนให้สัมพันธ์กับความต้องการในการเดินทาง	- กรณีที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในชั่วโมงเร่งด่วน โครงการจะดำเนินการเพิ่มช่องจราจร เพื่อให้มีความสอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้เส้นทาง	-	-	ทุกสัญญา
1.10 ดำเนินการคืนสภาพพื้นผิวจราจรทันทีเมื่อมีการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยต้องขออนุมัติจากหน่วยงานเจ้าของโครงการเพื่อกำหนดวันและเวลา ซึ่งควรดำเนินการล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน	- ปัจจุบันโครงการยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ ทั้งนี้ มีบางพื้นที่ที่อยู่ระหว่างดำเนินการคืนสภาพผิวจราจร	-	ภาพที่ 2.2-39	สัญญา 2-1
1.11 วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจรและประสานงานอย่างใกล้ชิดกับกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อกำหนดการวางระเบียบการใช้รถใช้ถนนให้เหมาะสมบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างของโครงการวางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ โดยการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร	-	เอกสารแนบ 2-21 เอกสารแนบ 2-22	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.12 ผู้รับเหมาจะต้องทำทางเบี่ยงชั่วคราวระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ (ทางรถไฟกับทางรถยนต์) เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถสัญจรไปมาได้ตั้งแต่เริ่มระหว่างการก่อสร้างตัดผ่านจุดตัดดังกล่าวจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ	- โครงการได้จัดให้มีทางเบี่ยงชั่วคราวระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ (ทางรถไฟกับทางรถยนต์) และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำหน้าประชาสัมพันธ์ให้ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงให้ทราบอย่างทั่วถึง เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถสัญจรไปมาได้ตั้งแต่เริ่มระหว่างการก่อสร้างตัดผ่านจุดตัดดังกล่าว	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-33 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-21	สัญญา 3-3 สัญญา 3-2 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
1.13 ต้องควบคุมความเร็วของรถที่เข้าออกพื้นที่โครงการอยู่ในพิกัดที่กฎหมายกำหนด และควบคุมพนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎระเบียบการขับขี้อย่างเคร่งครัด	- โครงการได้มีการกำกับดูแลและตรวจสอบพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบการขับขี้อย่างเคร่งครัด และได้มีการติดตั้งป้ายเตือน/จำกัดความเร็วในบริเวณพื้นที่โครงการ	-	ภาพที่ 2.2-34	ทุกสัญญา
1.14 กรณีถนนชำรุดเนื่องจากการสัญจรไปมาและการขนส่งวัสดุ ทางโครงการฯ ต้องปรับปรุงซ่อมแซมพื้นผิวถนนกลับมาใช้งานได้ปกติ พร้อมทั้งควบคุมน้ำหนักการบรรทุกให้อยู่ในพิกัดที่กฎหมายกำหนด	- โครงการได้มีการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมพื้นผิวถนนกลับมาพร้อมใช้งานได้ดี กรณีถนนชำรุดเนื่องจากการสัญจรไปมาและการขนส่งวัสดุของโครงการ และมีการควบคุมน้ำหนักการบรรทุกให้อยู่ในพิกัดที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-36 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 3-3 สัญญา 3-2 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>มาตรการฯ เพิ่มเติมด้านการจราจรและขนส่งวัสดุก่อสร้างในระยะก่อสร้าง</p> <p>1. การขนส่งวัสดุก่อสร้างและอุปกรณ์ก่อสร้าง อยู่ในความรับผิดชอบบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง ภายใต้การควบคุมของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะจัดการโดยสารและรถบรรทุกขนาดต่างๆ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยและอุปกรณ์สื่อสารตามมาตรฐานของบริษัทฯ เช่น วิทยุสื่อสารระบบ VHF เข็มขัดนิรภัย เครื่องดับเพลิงมือถือ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการรักษาความปลอดภัยและจำกัดความเร็วของยานพาหนะ ซึ่งกำหนดไว้ดังนี้</p> <p>ก. บริเวณชุมชน/เมือง/ตลาด : วิ่งความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม.</p> <p>ข. ทางหลวง/ถนนลาดยาง 2 เลน : วิ่งความเร็วไม่เกิน 70 กม./ชม. สำหรับรถยนต์วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 60 กม./ชม. สำหรับรถบรรทุก/รถโดยสาร</p> <p>ค. ทางหลวง/ถนนลาดยาง 4 เลน : วิ่งความเร็วไม่เกิน 90 กม./ชม. สำหรับรถยนต์ และวิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม. สำหรับรถบรรทุก/รถโดยสาร</p>	<p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีรถสำหรับบรรทุกขนส่งภายในโครงการ และได้มีการกำกับให้พนักงานขับรถบรรทุกขนส่งให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด</p>	-	ภาพที่ 2.2-37	ทุกสัญญา
<p>2. กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีการติดป้ายชื่อโครงการบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง เบอร์โทรศัพท์ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องราวร้องเรียนได้ กรณีที่มีการใช้ความเร็ว และมีวัสดุอุปกรณ์หล่นตามถนน</p>	<p>- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการได้มีการติดป้ายชื่อโครงการ พร้อมเบอร์โทรติดต่อที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องราวร้องเรียนได้</p>	-	ภาพที่ 2.2-38	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างจัดให้มีการทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ข้างเคียง เป็นมาตรการทดแทนการจัดทำบ่อล้างล้อในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการจัดให้มีพื้นที่สำหรับล้างล้อ เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่มีลักษณะความกว้างค่อนข้างน้อย	ภาพที่ 2.2-9	สัญญา 3-2 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
4. กำหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีคนงานคอยทำความสะอาดผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-9 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
5. รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุม เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างใช้ผ้าใบปิดคลุมท้ายกระบะรถบรรทุกเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น	-	ภาพที่ 2.2-40	ทุกสัญญา
6. กำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างทำการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง โดยใช้เส้นทางที่กำหนดไว้ และมีการบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพดี	-	เอกสารแนบ 2-21	ทุกสัญญา
7. กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกทุกเป็นไปตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่องห้ามใช้ยานพาหนะที่น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เติมนบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2558	- โครงการได้มีการกำชับผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการใช้รถบรรทุกขนส่งให้เป็นไปตามกำหนด	-	-	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8. กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่เก็บกวาดวัสดุที่ตกหล่นจากรถบรรทุกลงบนผิวจราจรและไหล่ทางในทันที ตลอดพื้นที่การขนส่งวัสดุก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการจัดให้มีคนงานเก็บกวาดวัสดุที่ตกหล่นจากรถบรรทุกลงบนผิวจราจร/ทำความสะอาดผิวจราจรและไหล่ทางอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-9 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
9. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการซ่อมแซมถนนท้องถิ่นหรือถนนชุมชนที่ชำรุด เนื่องจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ ให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้มีการดำเนินการซ่อมแซมพื้นผิวถนนชำรุดเนื่องจากการสัญจรไปมาและการขนส่งวัสดุ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-36 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
2. การใช้ที่ดินและผังเมือง				
2.1 วางแผนจัดเตรียมพื้นที่สีเขียวโดยการปลูกต้นไม้ หรือสวนหย่อมต้นไม้สองข้างทางเพื่อใช้เป็นแนวกันเสียง ฝุ่นละออง และบดบังทัศนียภาพบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (Buffer Zone)	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและวางแผนการจัดพื้นที่สีเขียว/จัดภูมิทัศน์	-	-	-
2.2 จำกัดความกว้างของเขตทางที่ทำการก่อสร้างเท่าที่จำเป็น โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่จะมีการเวนคืนที่ดิน เพื่อลดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและผู้ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืน	- โครงการได้จำกัดและกำกับดูแลความกว้างของเขตทางที่ทำการก่อสร้างเท่าที่จำเป็น	-	-	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2.3 ใช้พื้นที่ในเขตทางเพื่อเป็นกองเก็บวัสดุก่อสร้างและสำนักงานภาคสนาม เพื่อป้องกันการรบกวนพื้นที่การใช้ที่ดินด้านต่างๆ บริเวณที่ติดกับแนวเขตทางน้อยที่สุด	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการใช้พื้นที่เฉพาะในเขตทางของโครงการสำหรับกองเก็บวัสดุก่อสร้างและตั้งสำนักงานภาคสนาม เพื่อลดการรบกวนการใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่ติดกับแนวเขตทางโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-6 ภาพที่ 2.2-25	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7 สัญญา 4-6
มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 1. สภาพเศรษฐกิจและสังคม <u>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1.1 มีการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ชัดเจนกับชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ เนื่องจากเป็นโครงสร้างพัฒนาขนาดใหญ่ที่อาจส่งผลกระทบต่อชุมชน ทั้งในด้านสุขภาพและจิตใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน รวมถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน จึงได้กำหนดมาตรการด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ ดังนี้ ก. จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย พื้นที่ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานก่อสร้าง สามารถเห็นได้ชัดเจน โดยติดตั้งก่อนเริ่มการก่อสร้าง ในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ และจุดสิ้นสุดการก่อสร้างโครงการ โดยทางโครงการฯ ต้องดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีไปจนถึงสิ้นสุดระยะก่อสร้างโครงการ	- โครงการได้ดำเนินการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่/หน่วยประชาสัมพันธ์ของโครงการในการแจ้งรายละเอียดและข้อมูลการดำเนินโครงการ เพื่อให้ประชาชน ผู้นำท้องถิ่น ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้รับทราบข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการในตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-38 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-23	ทุกสัญญา
		-		-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ข. ก่อนเปิดพื้นที่ก่อสร้างกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างแจ้งกับประชาชนที่มีบ้านเรือนอยู่ในแนวพื้นที่ก่อสร้างโยกย้ายออกไป โดยแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 60 วัน โดยทำผ่านทางผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก่อน กรณีผู้ได้รับผลกระทบมีข้อสงสัยให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเข้าไปชี้แจงด้วยตัวเอง				
ค. ผู้รับเหมาจัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการก่อนการก่อสร้าง โดยแผนต้องมีเนื้อหาประกอบด้วยเหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์โครงการสาระสำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งให้มีรายละเอียดของศูนย์รับเรื่องร้องเรียน โดยต้องจัดทำอย่างน้อย 3,000 ชุด เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชนที่พักอาศัยตามแนวเส้นทาง ร้านค้าริมทาง และผู้ใช้เส้นทาง				
ง. กรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย 7 วัน และติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ใช้เส้นทางร่วมกันได้รับความเดือดร้อน				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
จ. ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ 1 แห่ง ที่สำนักงานก่อสร้างภาคสนาม พร้อมติดตั้งบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ และกล่องรับเรื่องราวร้องเรียนไว้ในศูนย์ เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้วให้ศึกษาปัญหาดังกล่าว แล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้หน่วยงานเจ้าของโครงการทราบทุกสัปดาห์				
1.2 ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนและผู้นำชุมชนที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงและสถานที่ก่อสร้างเพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการฯ เพื่อเป็นข้อมูลให้โครงการฯ ใช้ประกอบพิจารณาหาทางป้องกันและแก้ไขปัญหาได้อย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและชุมชนท้องถิ่น	- โครงการได้ดำเนินงานสำรวจความคิดเห็นของประชาชนและผู้นำชุมชนที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงและสถานที่ก่อสร้าง เพื่อเป็นข้อมูลให้โครงการฯ ใช้ประกอบพิจารณาหาทางป้องกันและแก้ไขปัญหาได้อย่างเหมาะสม	-	ภาพที่ 2.2-41	ทุกสัญญา
1.3 กำหนดเป็นเงื่อนไขให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจ้างแรงงานจากพื้นที่/ชุมชนท้องถิ่น เพื่อให้การพัฒนาโครงการฯ เป็นประโยชน์กับประชาชนในพื้นที่	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้พิจารณาจัดจ้างบุคลากรและคนงานที่เป็นคนท้องถิ่นที่มีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดของบริษัท	-	ภาพที่ 2.2-42	ทุกสัญญา
1.4 กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยโดยการจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรตลอดเวลา ทั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและคอยอำนวยความสะดวกด้านจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงาน	-	ภาพที่ 2.2-43	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.5 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะด้านเสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 2-4	ทุกสัญญา
1.7 ประสานกับหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบเพื่อร่วมมือกันในการกำหนดแผนงานและตำแหน่งของการสร้างทดแทนสาธารณูปโภคที่ได้รับผลกระทบ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับการเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-44 เอกสารแนบ 2-22	ทุกสัญญา
1.8 ควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด และปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะเมื่อการก่อสร้างผ่านชุมชนและบ้านเรือนในเขตเมือง	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินงานปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 2-4	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และแจ้งข้อมูลข่าวสารโครงการ ระยะก่อนก่อสร้าง 1. ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหาาร่วมกันในระหว่างการก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-44 เอกสารแนบ 2-22	สัญญา 3-1
2. จัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการและความปลอดภัยของโครงการโดยดำเนินการก่อนการก่อสร้างอย่างน้อย 3 เดือน	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการประสานงานประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน	-	เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-1
3. หน่วยมวลชนสัมพันธ์ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ที่สามารถเข้าใจในลักษณะโครงการและเผยแพร่ข้อมูลให้กับประชาชน ชี้แจงรูปแบบและขั้นตอนการดำเนินงาน และระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างของโครงการ ให้ประชาชนเข้าใจได้ ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อนำมาพิจารณาความเหมาะสมในการปรับรายละเอียดการดำเนินงานในส่วนต่างๆ ของโครงการ โดยให้จัดตั้งศูนย์ข้อมูลการรถไฟแห่งประเทศไทยในพื้นที่โครงการ นอกจากนี้ ควรมีกล่องรับความคิดเห็น และเรื่องร้องทุกข์จากประชาชนด้วย ซึ่งการจัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เป็นการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนรูปแบบหนึ่งตั้งแต่ระยะต้นๆ	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการประสานงานประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน		ภาพที่ 2.2-13 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-1

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงได้ทราบถึงผลกระทบจากโครงการ และขั้นตอนการทดแทนทรัพย์สิน รวมถึงสิทธิในการขออุทธรณ์ค่าชดเชยอย่างละเอียด ทั้งนี้ ควรดำเนินการก่อนสำรวจพื้นที่เวนคืน/การประเมินค่าทดแทนอย่างน้อย 6 เดือน โดยการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ได้แก่ แผ่นพับ จดหมาย ข่าว และหนังสือพิมพ์ท้องถิ่น เป็นต้น	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงได้ทราบถึงผลกระทบจากโครงการ และขั้นตอนการทดแทนทรัพย์สิน รวมถึงสิทธิในการขออุทธรณ์ค่าชดเชยอย่างละเอียด	-	ภาพที่ 2.2-45 เอกสารแนบ 2-24	สัญญา 3-1
5. จัดประชุมประชาชนและองค์กรประชาชนโดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการและรับฟังความคิดเห็น ซึ่งมีประโยชน์ในการดำเนินการพัฒนาโครงการ	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ร่วมถึงการจัดประชุมประชาชนและองค์กรประชาชนโดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการและรับฟังความคิดเห็นในช่วงที่ผ่านมา	-	ภาพที่ 2.2-45 เอกสารแนบ 2-24	สัญญา 3-1
6. สำรวจทัศนคติข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมากำหนดกรอบและแผนงานที่ชัดเจน ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริง	- โครงการได้มีการสำรวจทัศนคติข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษาเพื่อนำมากำหนดกรอบและวางแผนงานให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	-	ภาพที่ 2.2-41 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-1

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ระยะก่อสร้าง				
1. ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหา ร่วมกันในระหว่างทำการก่อสร้าง	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการประสานงานกับ องค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการที่ สอดคล้องและแก้ไขปัญหา ร่วมกันในระหว่าง การ ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-44 เอกสารแนบ 2-22	ทุกสัญญา
2. เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนใน ระยะก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่ดูแลและอำนวยความสะดวก ด้านการจราจรระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง โดยเฉพาะช่วงที่ ก่อสร้างตัดผ่านถนนหรือคลองและ เส้นทางที่ท้องถิ่นใช้งานประจำ	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลการดำเนินงานก่อสร้างของโครงการให้ ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนในการ ดำเนินงานของโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-43 เอกสารแนบ 2-7	ทุกสัญญา
3. การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่จะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบ ล่วงหน้าโดยผ่านทางชุมชนอย่างน้อย 15 วัน	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่แจ้ง/ประชาสัมพันธ์ แผนการดำเนินงานให้ชุมชนได้ทราบล่วงหน้าก่อนเริ่ม ดำเนินงาน	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7	ทุกสัญญา
4. ตั้งหน่วยรับเรื่องราวร้องทุกข์ที่เกิดจากการก่อสร้าง โครงการที่สำนักงานก่อสร้างโครงการและที่ศูนย์ข้อมูล รพท. เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ เพื่อเร่ง แก้ไขและอำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่ได้รับ ผลกระทบ (ทั้งนี้สืบเนื่องจากหน่วยมวลชนสัมพันธ์ที่จัดตั้ง ในช่วงก่อนก่อสร้าง)	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่สำหรับรับเรื่องราวร้องเรียน และช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียนที่เกิดจากกิจกรรมการ ก่อสร้างโครงการ เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบ ต่างๆ เพื่อเร่งแก้ไขและอำนวยความสะดวกให้ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ	-	ภาพที่ 2.2-13 เอกสารแนบ 2-7	ทุกสัญญา
5. ประชาสัมพันธ์เผยแพร่การดำเนินการก่อสร้างโครงการ ผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์การ ดำเนินการก่อสร้างโครงการอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6. สำรวจทัศนคติข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นของประชาชน ใกล้เคียงพื้นที่โครงการเพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการ พัฒนาการปฏิบัติงานและปรับปรุงมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างให้สอดคล้อง กับความต้องการของประชาชน	- โครงการได้มีการสำรวจทัศนคติข้อเสนอแนะและ ความคิดเห็นของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการปฏิบัติงานให้ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน		ภาพที่ 2.2-41 เอกสารแนบ 2-7	ทุกสัญญา
2. การโยกย้ายและเวนคืน 2.1 การสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการเวนคืน ให้กับประชาชน - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำงานด้านประชาสัมพันธ์และ ให้ความรู้กับประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูล โครงการแผนการก่อสร้างโครงการ และ หลักเกณฑ์การจ่ายค่าชดเชยเพื่อให้เกิดความ เข้าใจที่ถูกต้องชัดเจนตรงกัน ซึ่งจะช่วย คลี่คลายปัญหาความวิตกกังวลปัญหาความไม่ พึงพอใจ รวมถึงปัญหาความขัดแย้งและ ปฏิกิริยาที่มีต่อโครงการ	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้กับประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการ	-	เอกสารแนบ 2-24	ทุกสัญญา
2.2 การจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินในราคาที่เหมาะสมและ เป็นธรรม - การสำรวจทรัพย์สินของผู้ถูกเวนคืนต้องให้ เจ้าของกรรมสิทธิ์หรือผู้แทนรวมให้ข้อมูล และร่วมดำเนินการสำรวจทรัพย์สินของ ตนเองด้วย - เปรียบเทียบและจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินที่เป็น ธรรมให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบให้เสร็จสิ้น ก่อนเริ่มลงมือก่อสร้าง	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้กับประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการ	-	เอกสารแนบ 2-24	ทุกสัญญา

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"> - จ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินที่เสียหายอย่างเหมาะสมภายในเวลารวดเร็วและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดและครอบคลุมความเสียหายของผู้ถูกเวนคืน และประโยชน์ที่รัฐและผู้ถูกเวนคืนได้รับจากการใช้สอยที่ดินและทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนตามสิทธิในทรัพย์สินที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยแนวทางในการประเมินค่าทดแทน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - การจ่ายค่าทดแทนที่ดิน เจ้าของกรรมสิทธิ์ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ค่าธรรมเนียมและค่าอากรแสตมป์จากเงินที่ได้จากการถูกเวนคืนที่ดิน แต่เมื่อผู้ถูกเวนคืนจะนำเงินที่ได้ไปซื้อที่ดินก็ต้องจ่ายค่าภาษีค่าธรรมเนียมในการซื้อที่ดิน ดังนั้น เพื่อความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนที่ดิน ควรต้องจ่ายภาษีค่าธรรมเนียมในการซื้อที่ดินใหม่ให้ด้วยตามอัตราที่กฎหมายกำหนด ส่วนที่ดินที่ไม่มีหนังสือแสดงสิทธิที่ดิน ให้ใช้หลักการประเมินค่าทดแทนเช่นเดียวกับที่ดินที่มีหนังสือแสดงสิทธิที่ดิน ทั้งนี้เพราะการจ่ายค่าทดแทนที่ดินต้องการให้เจ้าของสิทธิ นำเงินที่ได้ไปซื้อที่ดินทดแทน 				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>ที่ดินที่ถูกเวนคืน เนื่องจากที่ดินบางประเภท เช่น ที่ดิน สปก. ไม่สามารถซื้อขายได้ ดังนั้นควรจ่ายค่าทดแทนให้ ในราคาเดียวกับที่ดินซึ่งซื้อขายได้</p> <ul style="list-style-type: none"> - การประเมินราคาค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง ให้ใช้วิธีการถอดถอนแบบประเมินราคา ณ ปีที่ทำการเวนคืน โดยให้จ่ายค่าใช้จ่ายอื่น ได้แก่ ค่าแรงงานรื้อถอนอาคาร ค่าแรงงานก่อสร้างใหม่ ค่าดำเนินการ กำไร และภาษี (Factor F) ค่าออกแบบและควบคุมงาน ค่าธรรมเนียมอนุญาตปลูกสร้างอาคาร ค่าป้องกันอุบัติเหตุในการรื้อถอนอาคารและก่อสร้างอาคารใหม่ค่าธรรมเนียมอนุญาตรื้อถอนอาคารค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และวัสดุที่ยังใช้การได้ ค่าทดแทนด้าน สาธารณูปโภค ได้แก่ ค่าธรรมเนียม รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการโยกย้าย รื้อถอน ติดตั้งใหม่ มิเตอร์ ไฟฟ้า ประปา หรือโทรศัพท์ เครื่องปรับอากาศ จานรับดาวเทียม เป็นต้น ค่าเช่าที่พักเพื่อรอการก่อสร้างใหม่ ค่าดินถมเพื่อปรับสภาพที่ดินของแปลงที่ดิน 				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>โดยค่าทดแทนอาคารสิ่งปลูกสร้างไม่หักค่าเสื่อมราคา</p> <p>- การประเมินค่าทดแทนต้นไม้ให้แก่เจ้าของไม้ยืนต้นโดยการจ่ายค่าทดแทน ในกรณีปลูกเพื่อการเก็บเกี่ยวผลผลิตเชิงเศรษฐกิจ : ให้กำหนดเป็นค่าต้นพันธุ์พร้อมค่าใช้จ่ายในการปลูก และโอกาสจากรายได้สุทธิที่จะได้รับการเก็บเกี่ยวผลผลิตในอนาคตร่วมด้วย สำหรับต้นไม้ไม่ได้ปลูกเพื่อการเก็บเกี่ยวผลผลิตเชิงเศรษฐกิจ ให้กำหนดค่าทดแทนโดยถือราคาของกระถางเกษตรและสหกรณ์ ในวันที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นมีมติกำหนดราคาค่าทดแทนเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา ทั้งนี้ หากต้นไม้ชนิดใดไม่มีราคาของกระถางเกษตรและสหกรณ์ ให้สืบราคาซื้อขายตามท้องตลาด</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"> - การประเมินค่าทดแทนอื่นที่ต้องสูญเสียหรือมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเพราะเป็นผู้ถูกเวนคืน เช่น ค่าสูญเสียรายได้จากการต้องหยุดประกอบกิจการ ค่าทดแทนค่าเสียหายทางจิตใจ ค่าใช้จ่ายที่ต้องไปดำเนินการต่างๆ เมื่อผู้ถูกเวนคืน เช่น ค่าเดินทาง ค่าจ้างที่ต้องหยุดงาน ค่าธรรมเนียมในการแบ่งแยกที่ดิน 				
<p>2.3 การช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ถูกเวนคืน</p> <ul style="list-style-type: none"> - หากเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเปิดโอกาสให้เก็บเกี่ยวผลผลิตทางการเกษตรก่อนทำการก่อสร้างโครงการ - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำโครงการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนทุกเรื่องในการดำเนินงาน หากผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทน ไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินทดแทนที่คณะกรรมการฯ กำหนด สามารถรับเงินไปก่อนแล้วยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน วัน นับแต่วันได้รับหนังสือ 60 แจ้งให้ไปรับเงินค่าทดแทน 	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้กับประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการ 	-	เอกสารแนบ 2-24	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. การแบ่งแยก				
3.1 จำกัดพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้เกิดการปิดถนนน้อยที่สุดและไม่กีดขวางทางเข้า-ออกชุมชนหรือถนนท้องถิ่น	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่เขตทางที่รับอนุญาต เพื่อไม่ให้เกิดขวางทางเข้า-ออกชุมชนหรือถนนท้องถิ่น	-	-	ทุกสัญญา
3.2 วางแผนก่อสร้างอย่างมีระบบ เพื่อให้มีการปิดถนนน้อยที่สุด หรือหากจำเป็นต้องปิดหรือขวางเส้นทางเข้า-ออก ต้องจัดให้มีทางเบี่ยงหรือช่องทางชั่วคราวเพื่อบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้น	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการวางแผนการก่อสร้างให้มีการปิดถนนน้อยที่สุดและไม่กีดขวางทางเข้า-ออกชุมชนหรือถนนท้องถิ่น	-	-	ทุกสัญญา
3.3 ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบกำหนดการก่อสร้างล่วงหน้ารวมถึงการรบกวนผิวจราจร และระยะเวลาสิ้นสุดการก่อสร้าง เพื่อการวางแผนการเดินทาง และการใช้ถนนของประชาชน ซึ่งจะเป็นการลดผลกระทบต่อการเข้าถึงพื้นที่และการเดินทางประจำวัน	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินงานประชาสัมพันธ์ กำหนดการก่อสร้างและระยะเวลาสิ้นสุดการก่อสร้าง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการเดินทางของผู้ใช้เส้นทาง	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-38 เอกสารแนบ 2-7	ทุกสัญญา
3.4 ออกแบบและก่อสร้างสะพานจุดกลับรถและทางลอดให้มีความเหมาะสมใช้สัญจรชุมชนสำหรับรถที่ต้องการใช้สัญจรหรือเดินทางข้ามไปมาระหว่างชุมชน	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างสะพานจุดกลับรถและทางลอดให้มีความเหมาะสมกับการใช้สัญจรของชุมชน	-	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>การสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/อุบัติเหตุและความปลอดภัย</p> <p>4. การสาธารณสุข</p> <p>4.1 จัดให้มีการตรวจสุขภาพคนงานก่อนเข้าทำงาน เพื่อป้องกันการนำโรคติดต่อเข้ามาแพร่ระบาดในที่พักคนงานก่อสร้างและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</p>	<p>- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการตรวจสุขภาพคนงานก่อนเข้าทำงาน เพื่อป้องกันการนำโรคติดต่อเข้ามาแพร่ระบาดในชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</p>	-	เอกสารแนบ 2-25	ทุกสัญญา
<p>4.2 อบรมคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้ และวิธีการรักษาเครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ อย่างถูกต้องเหมาะสม</p>	<p>- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการมีการอบรมคนงานให้รู้จักวิธีการใช้ และวิธีการรักษาเครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ อย่างถูกต้องเหมาะสมก่อนเริ่มปฏิบัติงาน</p>	-	ภาพที่ 2.2-46	ทุกสัญญา
<p>4.3 จัดหาอุปกรณ์เพื่อป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้กับพนักงานและเจ้าหน้าที่ขณะปฏิบัติงาน เช่น หน้ากากป้องกันฝุ่น ที่ครอบจมูก ปลั๊กอุดหู หมวกนิรภัย และถุงมือนิรภัย เป็นต้น</p>	<p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่คนงานอย่างเพียงพอและเหมาะสมต่อลักษณะงานที่ได้รับมอบหมาย</p>	-	ภาพที่ 2.2-47	ทุกสัญญา
<p>4.4 ออกกฎระเบียบห้ามคนงานก่อสร้างและพนักงานขับรถไถ่ยา/สารกระตุ้น หรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงาน รวมทั้งการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืน</p>	<p>- ผู้รับจ้างของโครงการได้มีการออกกฎระเบียบข้อห้ามเกี่ยวกับการไถ่ยา/สารกระตุ้น หรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงานของพนักงานขับรถ</p>	-	เอกสารแนบ 2-20	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.5 ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 4 ครั้ง โดยเฉพาะในฤดูแล้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง หากเป็นช่วงฤดูฝนหรือวันที่ฝนตก อาจพิจารณาปรับลดการฉีดพรมน้ำตามความเหมาะสม	- โครงการได้มีการดำเนินงานฉีดพรมน้ำในพื้นที่ที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและพื้นที่เก็บกองวัสดุที่มีฝุ่น เช่น กองดิน กองทราย เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	- ในพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดินเป็นบริเวณกว้าง หรือพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ประชิดชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม การฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง เป็นความถี่ที่ยังไม่เพียงพอต่อการควบคุมปริมาณฝุ่นละอองให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการรบกวนประชาชน และในบางกรณี การฉีดพรมน้ำที่มากเกินไปสามารถก่อให้เกิดผลกระทบหรือความกังวลต่อผลกระทบในด้านอื่น เช่น อุบัติเหตุจากถนนลื่น ดังนั้น การกำหนดความถี่การฉีดพรมน้ำของโครงการจึงได้มีการพิจารณาโดยคำนึงถึงลักษณะพื้นที่และความต้องการ/ความห่วงกังวลของประชาชนเป็นหลัก	ภาพที่ 2.2-11 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 3-3 สัญญา 3-2 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
4.6 กำชับพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและกำหนดความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านบริเวณชุมชนบ้านเรือนราษฎร	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างควบคุมพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และกำหนดความเร็วในการขับขี่ ในช่วงที่ผ่านบริเวณชุมชน	-	ภาพที่ 2.2-46	สัญญา 3-3 สัญญา 3-2 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
4.7 จัดกองวัสดุก่อสร้างและเครื่องมือเครื่องจักรให้เป็นระเบียบ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเก็บกองวัสดุก่อสร้างและเครื่องมือเครื่องจักรที่ใช้งานให้เป็นระเบียบ เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน	-	ภาพที่ 2.2-6	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.8 จัดให้มียานพาหนะเพื่อใช้ในการขนย้ายผู้ป่วย หรือ ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้าง ไปยังสถานบริการสาธารณสุขที่อยู่ใกล้ที่สุด	- โครงการได้จัดเตรียมยานพาหนะสำหรับการขนย้ายผู้ป่วยหรือผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้างไปยังสถานบริการสาธารณสุขที่อยู่ใกล้เคียง	-	ภาพที่ 2.2-48	ทุกสัญญา
4.9 จัดหาถังขยะ นำไปตั้งไว้บริเวณที่พักคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมประสานงานให้รถเก็บขยะของหน่วยงานท้องถิ่นมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน เพื่อป้องกันไม่ให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของแมลงและสัตว์ ที่เป็นพาหะนำโรค ทั้งนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการเก็บรวบรวมขยะไว้ ณ บริเวณที่รถเก็บขยะสามารถเข้ามาเก็บขนได้โดยสะดวก	- ภายในพื้นที่บ้านพักคนงาน โครงการได้จัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอย ตลอดจนได้ประสานหน่วยงานราชการท้องถิ่นให้เข้ามาเก็บขยะมูลฝอยของโครงการไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-17 ภาพที่ 2.2-21 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-18	ทุกสัญญา
4.10 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำชับให้คนงานก่อสร้าง ดำเนินการจัดสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมบริเวณบ้านพักคนงานให้ถูกสุขลักษณะ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้กำชับให้คนงานปฏิบัติตามหลักสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมให้ถูกสุขลักษณะ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	เอกสารแนบ 2-4	ทุกสัญญา
4.11 ตรวจสอบสุขภาพของพนักงานทุก 6 เดือน โดยต้องทำการตรวจสอบสมรรถนะของร่างกายโดยทั่วไป ความสามารถในการได้ยิน ระบบทางเดินหายใจ ระบบประสาทในการรับรู้ และการเอกซเรย์ปอด เป็นต้น	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการตรวจสอบสุขภาพและสมรรถนะร่างกายโดยทั่วไปของพนักงานก่อนเข้าปฏิบัติงาน	-	เอกสารแนบ 2-25	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย				
4.12 ล้อมรั้วปิดกั้นพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน และติดป้าย/เป็นพื้นที่เขตหวงห้าม	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างได้จัดทำ/กั้นเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน และติดป้ายเป็นพื้นที่เขตหวงห้าม	-	ภาพที่ 2.2-16	ทุกสัญญา
4.13 ติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟที่ได้มาตรฐานให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างเด่นชัด ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้มีการติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน	-	-	-
4.14 ติดตั้งสัญญาณไฟ 2 ประเภทไว้ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง คือ ติดตั้งโคมไฟฟ้าแสงสว่างทุกๆ ระยะห่าง 30 เมตร และไฟหมุนทุกๆ ระยะห่าง 30 เมตร	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง	-	-	-
4.15 ติดตั้งป้ายหรือเครื่องหมายเตือนทางเบี่ยง ทางโค้ง ทางแยก โดยติดตั้งเป็นระยะๆ ตามลักษณะพื้นที่โครงการ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ดำเนินการติดป้ายเตือนหรือเครื่องหมายจราจร ตามลักษณะพื้นที่โครงการ	-	ภาพที่ 2.2-33	-
4.16 จัดเก็บวัสดุก่อสร้างมิให้เกิดขวางจราจร	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเก็บวัสดุก่อสร้างมิให้เกิดขวางทางจราจร	-	-	ทุกสัญญา
4.17 จัดให้มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงที่มีการจราจรเบาบาง หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลากลางคืน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการวางแผนการขนส่งวัสดุก่อสร้างโดยหลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วน	-	เอกสารแนบ 2-21	-
4.18 ควบคุมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่ขับผ่านชุมชน	- ผู้รับจ้างของโครงการได้มีการกำชับให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วตามกำหนด	-	ภาพที่ 2.2-34	ทุกสัญญา
4.19 ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อมิให้เส้นทางชำรุดเสียหาย	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับเหมาควบคุมน้ำหนักบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด	-	ภาพที่ 2.2-49	ทุกสัญญา
4.20 ให้ใช้วัสดุปิดคลุมส่วนที่บรรทุก เพื่อป้องกันสิ่งของตกหล่นและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้	- โครงการได้มีการกำชับผู้รับเหมาก่อสร้างใช้ผ้าใบปิดคลุมท้ายกระบะบรรทุกเพื่อป้องกันสิ่งของตกหล่น	-	ภาพที่ 2.2-40	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.21 อบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุตลอดจนมีบทลงโทษหากมีการใช้สารเสพติด เช่น ยาบ้า เป็นต้น	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีการอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	-	ภาพที่ 2.2-46	ทุกสัญญา
4.22 กรณีที่เส้นทางขรุขระเสียหายต้องรีบดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการซ่อมแซมพื้นผิวถนนขรุขระเนื่องจากการสัญจรไปมาและการขนส่งวัสดุ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดโครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-36 เอกสารแนบ 2-4	ทุกสัญญา
4.23 จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเข้าออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น	- ผู้รับจ้างของโครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเข้าออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-43	ทุกสัญญา
ด้านอาชีวอนามัย				
4.24 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามกฎระเบียบการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และกฎหมายระเบียบข้อบังคับด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเคร่งครัด	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเคร่งครัด	-	-	ทุกสัญญา
4.25 จำกัดเวลาในการทำงานที่ทำให้เกิดเสียงดังโดยให้ทำการก่อสร้างในช่วงเวลา 08.00-17.00 น.	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการได้มีการดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังในช่วงเวลาที่กำหนด	-	-	ทุกสัญญา
4.26 ตรวจสอบและดูแลรักษาสภาพเครื่องจักรเครื่องยนต์ต่างๆ ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อเป็นการลดเสียงดัง	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการตรวจสอบและดูแลรักษาสภาพเครื่องจักรต่างๆ ให้มีสภาพดีและพร้อมใช้งานอยู่เสมอ	-	ภาพที่ 2.2-12 เอกสารแนบ 2-15	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.27 จัดให้มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่สำนักงานภาคสนามของโครงการอย่างเพียงพอและถูกสุขลักษณะ	- ผู้รับจ้างของโครงการได้จัดให้มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอย่างเพียงพอและถูกสุขลักษณะ	-	-	ทุกสัญญา
4.28 ที่พักอาศัยของพนักงานและคนงานของผู้รับเหมาให้มีการเช่าสำนักงานหรือบ้านพักอยู่ในย่านชุมชนเมืองที่มีระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานไว้รองรับอย่างเพียงพอแล้ว	- โครงการได้จัดให้มีที่พักอาศัยของพนักงานและคนงานของผู้รับเหมาในพื้นที่ที่ทางโครงการได้จัดเตรียมไว้	-	ภาพที่ 2.2-32	สัญญาที่ 3-5 สัญญาที่ 4-6
4.29 ให้เข้มงวดด้านสุขภาพต่อคนงาน เพื่อป้องกันปัญหาการก่อ/แพร่กระจายของเชื้อโรค หรือโรคติดต่อ	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำชับให้คนงานปฏิบัติตามหลักสุขาภิบาลอย่างเคร่งครัด	-	-	ทุกสัญญา
4.30 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาล และอุปกรณ์ช่วยเหลือที่จำเป็น เพื่อให้การบริการและสามารถปฐมพยาบาลในเบื้องต้นได้กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และจัดให้มีพาหนะนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาลได้ในกรณีฉุกเฉินหรือเกิดอุบัติเหตุ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการจัดอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้การรักษายาบาลเบื้องต้นประจำพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-50	ทุกสัญญา
4.31 กำหนดให้มีการอบรมและทบทวนมาตรการด้านความปลอดภัยเป็นระยะๆ และต้องจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและควบคุมดูแลให้คนงานสวมใส่ตลอดเวลาทำงาน โดยเฉพาะอุปกรณ์ป้องกันการตกจากที่สูง หมวกนิรภัย ถุงมือนิรภัย รองเท้านิรภัย และอื่นๆ ที่เหมาะสมกับลักษณะงาน พร้อมทั้งต้องตรวจสอบอุปกรณ์เหล่านี้ให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีการอบรมด้านความปลอดภัย และจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับลักษณะงาน และเพียงพอต่อคนงาน	-	ภาพที่ 2.2-46 ภาพที่ 2.2-47	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.32 ประสานงานและขอความร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อให้การปฐมพยาบาลในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินหรือมีการเจ็บป่วย	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการประสานงานและขอความร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อให้การปฐมพยาบาลในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินหรือมีการเจ็บป่วย	-	ภาพที่ 2.2-50	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.33 ในพื้นที่ก่อสร้างผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำวัสดุแปลกปลอมทุกชิ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งวัสดุที่เกี่ยวกับการก่อสร้าง อาหาร/เศษอาหาร/ถุงพลาสติก/ภาชนะที่ใส่อาหารออกจากพื้นที่ หรือจัดเก็บให้เป็นที่เป็นระเบียบ ปิดมิดชิด เพื่อป้องกันสัตว์ที่เป็นพาหะนำโรค เช่น หนู ฯลฯ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการกำชับให้คนงานก่อสร้างนำขยะมูลฝอยออกจากพื้นที่ก่อสร้างหลังเลิกงาน	-	-	ทุกสัญญา
4.34 กำหนดให้ผู้รับเหมากำจัดขยะของเสียที่เกิดจากสำนักงานสนาม โดยนำไปทิ้งบริเวณพื้นที่รองรับขยะของชุมชนภายนอกสำนักงานสนาม	- โครงการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมพื้นที่สำหรับรวบรวมมูลฝอย เพื่อบริการเก็บขน	-	ภาพที่ 2.2-17	ทุกสัญญา
4.35 กำหนดตำแหน่งจัดตั้งสำนักงานภาคสนามโครงการให้อยู่ภายนอกพื้นที่โครงการ โดยตั้งอยู่บริเวณที่ราบหรือที่ดอน และห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร	- โครงการกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดตั้งสำนักงานภาคสนามของโครงการ โดยให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-32	ทุกสัญญา
4.36 การขุดหลุมฐานรากในบริเวณดินอ่อนทุกครั้ง ต้องใช้ Sheet pile เพื่อป้องกันผนังดินถล่ม	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการใช้ Sheet pile เพื่อ เพื่อป้องกันดินพังทลายจากการขุดหลุมฐานรากในบริเวณดินอ่อน	-	ภาพที่ 2.2-51	ทุกสัญญา
4.37 กำหนดให้ จป.วิชาชีพ สั่งหยุดงานหากพบสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยหรือไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงาน	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยประจำพื้นที่ปฏิบัติงาน และสามารถสั่งหยุดงานหากพบสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยหรือไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงาน	-	เอกสารแนบ 2-27	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.38 ประสานงานกับโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพส่วนตำบลที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ โดยแจ้งจำนวนคนงานระยะเวลาในการก่อสร้าง เพื่อให้ได้รับทราบสถานการณ์	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการประสานงานกับโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพส่วนตำบลที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ เพื่อให้การปฐมพยาบาลในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินหรือมีการเจ็บป่วย	-	ภาพที่ 2.2-50	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.39 ผู้บังคับรถคน รถเข็น จะต้องเป็นผู้ที่ผ่านการอบรมการบังคับรถคน รถเข็นเท่านั้น	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการมีการจัดอบรมคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้ เครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมก่อนเริ่มปฏิบัติงาน	-	ภาพที่ 2.2-46	ทุกสัญญา
4.40 ต้องจัดให้มีผู้ให้สัญญาณทุกครั้ง เพื่อให้ผู้ควบคุมรถคนเห็นว่าต้องเคลื่อนแขนบูมและสายเคเบิลอย่างไร	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการได้มีผู้ให้สัญญาณเพื่อให้ผู้ควบคุมรถคนเห็นว่าต้องเคลื่อนแขนบูมและสายเคเบิลอย่างไร	-	ภาพที่ 2.2-52	ทุกสัญญา
4.41 ห้ามบุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานเข้ามาในพื้นที่ที่อาจได้รับอันตรายจากรถคน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการห้ามไม่ให้บุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานเข้ามาในพื้นที่ที่อาจได้รับอันตรายจากรถคน	-	ภาพที่ 2.2-16	ทุกสัญญา
4.42 ควบคุมพนักงานขับรถให้ขับรถไม่เกินความเร็วที่กำหนด	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการได้มีการกำชับให้พนักงานขับรถไม่เกินความเร็วที่กำหนด	-	-	ทุกสัญญา
4.43 พนักงานขับรถจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรและเครื่องหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรและเครื่องหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	-	-	ทุกสัญญา
4.44 ต้องมีการตรวจสอบสภาพของรถที่ใช้ในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ โดยต้องตรวจสอบก่อนออกปฏิบัติงานทุกครั้ง	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตรวจสอบสภาพของรถที่ใช้ในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ โดยต้องตรวจสอบก่อนออกปฏิบัติงานทุกครั้ง	-	เอกสารแนบ 2-15	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการจัดการของเสีย/สิ่งปฏิกูล 4.45 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดสร้างบ้านพักคนงานให้เป็นไปตามหลักสุขาภิบาล อาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่ระบุในมาตรฐานแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน ว.ส.ท. 1010-34) และประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เรื่อง มาตรฐานสวัสดิการแรงงานที่พักอาศัยสำหรับลูกจ้างประเภทกิจการก่อสร้าง พ.ศ. 2559	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการก่อสร้างบ้านพักคนงานชั่วคราวให้เป็นไปตามหลักสุขาภิบาล	-	ภาพที่ 2.2-32	ทุกสัญญา
4.46 เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรื้อย้ายถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปและมีถังปฏิกูลที่อยู่ใต้ดินออกจากพื้นที่โครงการทันที พร้อมปรับสภาพพื้นที่คืนให้เรียบร้อย ทั้งนี้ต้องประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาสูบล้างถังและนำใบกำจัดตามหลักสุขาภิบาลให้เรียบร้อย	- เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปรับสภาพพื้นที่คืนให้เรียบร้อย ทั้งนี้ โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการ	-	ภาพที่ 2.2-53	สัญญาที่ 2-1
4.47 กำหนดให้โครงการฯ ต้องจะทำข้อตกลงกับผู้รับเหมาก่อสร้างให้ดำเนินการจัดการพื้นที่หลังจากที่การก่อสร้างแล้วเสร็จ พร้อมทั้งทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อยอยู่เสมอ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	เอกสารแนบ 2-4	ทุกสัญญา

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5.โบราณสถาน/ศาสนสถาน				
5.1 แจ้งให้แหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ได้แก่ วัดบ้านโดน ผาเสด็จพัก และวัดน้ำพุ ทราบถึงกำหนดการก่อสร้างโครงการและประสานงานอย่างใกล้ชิดในช่วงการก่อสร้างฐานราก	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่แจ้งแผนการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ได้แก่ วัดบ้านโดน ผาเสด็จพัก และวัดน้ำพุ ให้ทราบถึงรายละเอียดการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง	-	เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6
5.2 ประสานงานหน่วยงานที่กำกับดูแลวัดน้ำพุและเจ้าอาวาส วัด เพื่อร่วมพิจารณามาตรการลดผลกระทบต่อวัดน้ำพุ ตลอดจนพิจารณาแนวทางการเป็นไปได้ในการเวนคืนพื้นที่วัดน้ำพุและย้ายพื้นที่วัดน้ำพุทั้งหมดให้อยู่พื้นที่ฝั่งเดียวกัน เพื่อลดในการแบ่งแยกพื้นที่วัดออกเป็นสองฝั่ง	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประสานงานหน่วยงานที่กำกับดูแลวัดน้ำพุ เพื่อร่วมพิจารณามาตรการลดผลกระทบ		เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-1
5.2 ในการเคลียร์พื้นที่ก่อสร้าง (Clearing) งานถมคันทาง (Embankment) ในระหว่างการทำต่อม่อ กรณีที่พบหลักฐานทางโบราณวัตถุ โบราณคดีที่อยู่ใต้ดินให้แจ้งหน่วยงานศิลปากรในพื้นที่ทันที	- โครงการได้มีการประสานหน่วยงานศิลปากรในพื้นที่เพื่อดำเนินการขุดสำรวจหลักฐานทางโบราณวัตถุที่อยู่ใต้ดินในบริเวณบ้านหนองเปิดน้ำ ซึ่งอาจเป็นพื้นที่ทางโบราณคดี อย่างไรก็ตาม ในระหว่างก่อสร้าง ยังไม่พบหลักฐานทางโบราณวัตถุ โบราณคดีแต่อย่างใด	-	เอกสารแนบ 2-26	สัญญา 3-5
5.3 เลือกใช้วิธีก่อสร้าง เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับที่ต่ำที่สุด รวมทั้งกำหนดวิธีการหรือมาตรฐานอื่นใดที่สามารถลดความสั่นสะเทือนได้ โดยเฉพาะบริเวณวัดน้ำพุ เช่น การพิจารณาใช้เสาเข็มเจาะหรือกด แทนเสาเข็มแบบตอกบริเวณที่ทำการก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟใกล้กับโบราณสถานและศาสนสถาน และการขุดร่องลึกเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน เป็นต้น	- โครงการได้มีการเลือกใช้วิธีก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับที่ต่ำ รวมทั้งกำหนดวิธีการก่อสร้างที่สามารถลดความสั่นสะเทือนได้ กิจกรรมการก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน เช่น ผาเสด็จพัก	-	-	สัญญา 3-1

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5.5 เลือกใช้วิธีการและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองน้อยที่สุด รวมทั้งมีมาตรการป้องกันแก้ไขและลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น การใช้น้ำรดพื้นที่ที่เกิดฝุ่นละออง การสร้างรั้วหรือแนวกำแพงป้องกันฝุ่นละอองระหว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างกับแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน และการควบคุมความเร็วของรถยนต์/รถบรรทุกในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เป็นต้น	- โครงการได้มีการเลือกใช้วิธีการและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองน้อยที่สุด รวมทั้งมีมาตรการป้องกันแก้ไขและลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น การฉีดพรมน้ำบริเวณที่เป็นฝุ่นละออง การติดตั้งผ้าใบป้องกันฝุ่นละอองระหว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างกับแหล่งศาสนสถาน และการควบคุมความเร็วของรถยนต์/รถบรรทุกในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการฯ กำหนด ได้มีการสั่งการให้ปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและ/หรือพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียง	-	ภาพที่ 2.2-11 ภาพที่ 2.2-34 ภาพที่ 2.2-35 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 3-1 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
มาตรการเฉพาะพื้นที่บริเวณวัดน้ำพุ 1. ในระยะเตรียมการก่อสร้างต้องประสานงานกับเจ้าอาวาสวัดน้ำพุและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมพิจารณามาตรการลดผลกระทบต่อวัดน้ำพุ ตลอดจนพิจารณาแนวทางการเป็นไปได้ในการเวนคืนพื้นที่วัดน้ำพุและย้ายพื้นที่วัดน้ำพุทั้งหมดให้อยู่พื้นที่ฝั่งเดียวกัน เพื่อลดผลกระทบด้านการแบ่งแยกพื้นที่วัดออกเป็นสองฝั่ง	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประสานงานหน่วยงานที่กำกับดูแลวัดน้ำพุ เพื่อร่วมพิจารณามาตรการลดผลกระทบ	-	เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-1
2. ในการเตรียมพื้นที่ก่อสร้างและระหว่างการก่อสร้างโครงการ หากพบหลักฐานทางโบราณวัตถุ โบราณคดี ที่อยู่ใต้ดินให้แจ้งหน่วยงานศิลปากรในพื้นที่ทันที	- โครงการอยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว	-	-	สัญญา 3-1
3. ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ การรถไฟฯ ต้องยินยอมให้วัดน้ำพุใช้พื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟที่เวนคืนไปจากวัด ส่วนที่อยู่ใต้โครงสร้างทางรถไฟยกระดับเพื่อการใช้ประโยชน์ของวัดได้ ภายใต้ข้อกำหนดความปลอดภัยในการเดินรถไฟ/รถไฟฟ้าต่อไป (ตามหนังสือ รฟ.1/1109/2560 ลงวันที่ 23 มิถุนายน 2560)	- โครงการอยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว	-	-	สัญญา 3-1

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 ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกอากาศยาน ในการประชุมครั้งที่ 33/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560 อย่างเคร่งครัด	- รฟท. ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกอากาศยาน ในการประชุมครั้งที่ 33/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560 มากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการในด้านต่างๆ อย่างเคร่งครัด ตลอดจนได้จัดให้มีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และที่ปรึกษาบริหาร งานโครงการ (PMC) เป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของผู้รับจ้างก่อสร้างอย่างใกล้ชิด	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 1-1	-
2. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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>	<p>- รฟท. ได้จัดให้มีการดำเนินงานก่อสร้างโครงการภายใต้ชื่อ “โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)”</p>	-	เอกสารแนบ 1-2	-
<p>- ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางซึ่งทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางต่อไป</p>	<p>- การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในภาคสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p>- ให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงานปรมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร 1115/3607 ลงวันที่ 3 กรกฎาคม 2560) ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยเฉพาะในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ ตลอดจนการฝึกอบรมให้แก่บุคลากรของประเทศไทยเพื่อเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอื่น เพื่อลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ โดยการร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง</p>				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
<p><u>ความเห็น : กระทรวงการคลัง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - รฟท. ควรกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเรื่องการเดินรถ และการบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) ให้มีความเป็นรูปธรรม โดยในการพิจารณาแบบจะต้องคำนึงถึงรูปแบบที่สามารถบริหารจัดการได้อย่างคล่องตัว และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการให้บริการเดินรถ 	<ul style="list-style-type: none"> - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ มีแผนดำเนินการกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเรื่องการเดินรถ และการบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) ให้แล้วเสร็จก่อนการให้บริการเดินรถ 	-	เอกสารแนบ 1-2	-
<ul style="list-style-type: none"> - กระทรวงคมนาคมและ รฟท. ควรประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงวัตถุประสงค์และความจำเป็นในการดำเนินโครงการ เพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ และเพื่อสร้างความต้องการ (Demand) ในการใช้บริการ รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมือง และการสร้างฐานทางธุรกิจในส่วนภูมิภาค จากภาคเอกชนและภาคประชาชน 	<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมในการดำเนินงานประชาสัมพันธ์วัตถุประสงค์และความจำเป็นในการดำเนินโครงการ เพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชน และเพื่อสร้างความต้องการ (Demand) ในการใช้บริการ รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมือง และการสร้างฐานทางธุรกิจในส่วนภูมิภาค จากภาคเอกชนและภาคประชาชน 	-	เอกสารแนบ 1-2	-
<p><u>ความเห็น : กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ควรพิจารณาให้มีหน่วยงานกลางทำหน้าที่บริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และการพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกร และช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง โดยร่วมกับเครือข่ายสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยของภาครัฐ และภาคเอกชน อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทยให้สามารถพึ่งพาตนเองทางด้านเทคโนโลยี โดยควรบูรณาการความสามารถและกำหนดแนวทางพัฒนาร่วมกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคม และเครือข่ายสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยของภาครัฐ และภาคเอกชน ในการพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง เพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทย 	-	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
- ข้อ 4.8.1 กรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ สัญญาที่ 2.2 สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา และสัญญาที่ 2.3 งานวางรางงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จัดหาขบวนรถและฝึกอบรมบุคลากร ซึ่งรับผิดชอบโดยฝ่ายจีน ซึ่งในกระบวนการดังกล่าว ต้องมีการตรวจสอบ ทดสอบวัสดุและผลิตภัณฑ์ ทั้งในงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟ ควรเสนอให้ฝ่ายจีนใช้มาตรฐานสากล เช่น ISO หรือ EN ฯลฯ เป็นมาตรฐานกลางในการทดสอบและการตรวจรับ เพื่อควบคุมคุณภาพวัสดุและผลิตภัณฑ์ที่จะใช้ในโครงการทั้งหมด ครอบคลุมทั้งงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟ โดยเน้นให้ต้องใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศไทยที่ได้รับการรับรอง มอก. 17025 ดำเนินการทดสอบเป็นลำดับแรก หากไม่มีห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศไทยดังกล่าว จึงจะยินยอมให้ใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในต่างประเทศที่ได้รับการรับรอง มอก. 17025 ในรายการที่ตรวจสอบได้ เพื่อเป็นการยกระดับห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศไทย และควบคุมคุณภาพของวัสดุผลิตภัณฑ์ให้ได้มาตรฐานและความปลอดภัยสูงสุด	- การรถไฟฯ ได้มีการกำหนดเงื่อนไขด้านการตรวจสอบทดสอบวัสดุและผลิตภัณฑ์ ทั้งในงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟ ไว้ในสัญญาที่ 2.2 สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา และสัญญาที่ 2.3 งานวางราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จัดหาขบวนรถและฝึกอบรมบุคลากร ซึ่งรับผิดชอบโดยฝ่ายจีน เพื่อควบคุมคุณภาพวัสดุและผลิตภัณฑ์ที่จะใช้ในโครงการทั้งหมด	-	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>ความเห็น : สำนักรับประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทยานก่อนสร้าง สูตรและวิธีคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบ ปรับราคาได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการ ตามนัยมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2532 แจ้งตามหนังสือ สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0203/ว 109 ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2532 	<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฯ ได้นำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทงาน ก่อนสร้าง สูตรและวิธีคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับ ราคาได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการโครงการ 	-	เอกสารแนบ 1-2	-
<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำแผนการปฏิบัติงานและ แผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ เพื่อเป็นเครื่องมือในการ กำกับการบริหารโครงการให้มีประสิทธิภาพ และบรรลุ เป้าหมายตามแผนที่กำหนดไว้ โดยให้รายงานผลการ ดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุกๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฯ ได้มีการจัดทำแผนการปฏิบัติงานและ แผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ รายงานผลการ ดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุกๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ 	-	เอกสารแนบ 1-2	-
<ul style="list-style-type: none"> - โดยที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีคำสั่ง ที่ 30/2560 เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการ ดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ- นครราชสีมา เพื่อดำเนินขั้นตอนและหลักเกณฑ์วิธีการไว้เป็น กรณียกเว้น สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าวให้เป็นไปด้วยความ รอบคอบ รัดกุม โปร่งใส มีประสิทธิภาพ และสามารถเร่งรัด การดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว จึงเห็นสมควรให้ กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนิน โครงการฯ ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ดังกล่าว และปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี หนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจน มาตรฐานทางราชการให้ถูกต้องครบถ้วน 	<ul style="list-style-type: none"> - การรถไฟฯ ในการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ได้ มีการดำเนินโครงการฯ ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษา ความสงบแห่งชาติ ที่ 30/2560 เรื่อง มาตรการเร่งรัด และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟ ความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และตาม ขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติ คณะรัฐมนตรี หนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจน มาตรฐานทางราชการที่เกี่ยวข้อง 	-	เอกสารแนบ 1-2	-