

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 การดำเนินการ

บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี) ตามมติที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบ หรือ ให้ความเห็น/ข้อเสนอแนะ ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ดังนี้

- มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.)
 - มาตรการทั่วไป
 - มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วย ธรณีวิทยา/แผ่นดินไหว คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลาย และคุณภาพน้ำผิวดิน
 - มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ประกอบด้วย ระบบนิเวศวิทยาและการประมง ระบบนิเวศวิทยาทางบก สัตว์ป่า ระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ
 - มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ประกอบด้วย การใช้ประโยชน์ที่ดินและผังเมือง การคมนาคมขนส่ง การเกษตรกรรม สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
 - มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย เศรษฐกิจ-สังคม การแบ่งแยกชุมชน การโยกย้ายเวนคืนและชดเชยทรัพย์สิน สาธารณสุข ความปลอดภัยและสุขภาพ แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว และการประชาสัมพันธ์โครงการ
- มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)
- มติคณะรัฐมนตรี (ครม.)

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

โดยในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 พื้นที่โครงการในส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี มีผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาดำเนินงานก่อสร้าง จำนวน 3 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 4-2 สำหรับช่วงดอนเมือง-นวนคร สัญญาที่ 4-3 สำหรับช่วงนวนคร-บ้านโปะ และสัญญาที่ 4-4 งานโยธาสำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรกรากน้อย ซึ่งโครงการได้มีการกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง เดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 พบว่า โครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการตามมติที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และ คณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบ หรือให้ความเห็น/ข้อเสนอแนะ (ตารางที่ 2.2-1) ดังนี้

1) ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และมาตรการทั่วไปสำหรับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมติที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ความเห็นชอบ ดังนี้

- ได้มีการจัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้
- ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ตลอดจนจัดให้มีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างใกล้ชิด
- ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิและตัวแทนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการ
- ได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณา 2 ครั้งต่อปี ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการนำเสนอรายงานแล้วจำนวน 5 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2564 ถึงปัจจุบัน

2) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับการดำเนินงานในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 โครงการมีผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา จำนวน 3 สัญญา ในการดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งโครงการได้มีการกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะมาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดเนื่องจากมีผลกระทบเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และยังพบมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ ดังนี้

มาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ

- พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัยหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมในบางจุดไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วทึบได้ เนื่องจากกีดขวางการเข้า-ออกของประชาชน ทั้งนี้ โครงการได้ดำเนินการปรับชนิดและรูปแบบของแนวรั้วให้มีความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติงาน
- การจัดให้มีพื้นที่สำหรับล้างล้อรถบรรทุกในบางจุดไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก อย่างไรก็ตาม ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ดำเนินการแก้ไขปรับเพิ่มความถี่ของการทำความสะอาดผิวจราจรโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการใช้น้ำมันร่วมกับชุมชน

มาตรการที่ต้องกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด

- ด้านสภาพการคมนาคม/ผิวจราจร ถนนที่มีการใช้ร่วมกับชุมชน จำเป็นต้องควบคุมดูแลการวิ่งของรถยนต์และรถบรรทุกของโครงการให้ใช้ความเร็วต่ำ ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเฉพาะในช่วงที่ต้องวิ่งผ่านชุมชน เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ และลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพิ่มบทลงโทษกรณีพบการกระทำผิดกฎ/ระเบียบที่กำหนด
- ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง ในพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดินเป็นบริเวณกว้าง หรือพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ประชิดชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม การฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง เป็นความถี่ที่ยังไม่เพียงพอต่อการควบคุมปริมาณฝุ่นละอองให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการรบกวนประชาชน และในบางกรณี การฉีดพรมน้ำที่มากเกินไปสามารถก่อให้เกิดผลกระทบหรือความกังวลต่อผลกระทบในด้านอื่น เช่น อุบัติเหตุจากถนนลื่น ดังนั้น การกำหนดความถี่การฉีดพรมน้ำของโครงการจึงได้มีการพิจารณาโดยคำนึงถึงลักษณะพื้นที่และความต้องการ/ความห่วงกังวลของประชาชนเป็นหลัก
- ด้านอุทกวิทยาและการระบายน้ำ บริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ ต้องมีการตรวจสอบดูแลและป้องกันมิให้ดินพังทลายหรือถูกชะล้างลงในแหล่งน้ำ โดยมีการเลือกใช้ Sheet pilies ล้อมบริเวณก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับ เพื่อลดตะกอนดินที่จะไหลลงสู่แหล่งน้ำ และหลีกเลี่ยงการปิดกั้นทางระบายน้ำเดิม รวมทั้งจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่ปฏิบัติงาน

มาตรการที่ปฏิบัติเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่ EIA กำหนด

- ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง มีการปรับเพิ่มความถี่/รูปแบบการฉีดพรมน้ำบริเวณถนนภายในชุมชน เพื่อให้สามารถเข้าถึงและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ที่ชุมชน
- ด้านความสั่นสะเทือน มีการสำรวจและบันทึกสภาพสิ่งปลูกสร้างบริเวณข้างเคียงที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการซ่อมแซมในกรณีที่เกิดการชำรุดเสียหาย (ภาพที่ 2.2-33)
- ด้านการจัดการเศษวัสดุขยะมูลฝอย/ มีการจัดกิจกรรมทำความสะอาดประจำสัปดาห์ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (Big Cleaning Day) โดยจัดให้มีการคัดแยกเศษวัสดุและขยะมูลฝอยที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ มารวบรวมเพื่อจำหน่ายแก่แหล่งรับซื้อต่างๆ ต่อไป ผ่านกิจกรรม “ขยะแลกของใช้” (ภาพที่ 2.2-34) รวมทั้งจัดกิจกรรม “น้ำมันเครื่องเก่า-ถุงมือเปื้อนน้ำมัน แลกของยังชีพ” โดยจัดให้ผู้ปฏิบัติงานนำถุงมือเก่าที่ปนเปื้อนน้ำมัน หรือน้ำมันเครื่องที่เปลี่ยนถ่ายแล้วมาแลกเป็นของยังชีพ ทั้งนี้ โครงการจะรวบรวมและติดต่อบริษัทเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อนำไปกำจัดต่อไป (ภาพที่ 2.2-35 และเอกสารแนบ 2-33)

- ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานงานก่อสร้าง อาทิ
 - ฝึกอบรมพนักงาน (Training Course) เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน ได้แก่ หลักสูตรความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานสำหรับลูกจ้างใหม่/ ผู้รับเหมาและความปลอดภัยเกี่ยวกับการเฝ้าระวังการทำงานริมทางรถไฟ
 - ตรวจสอบความปลอดภัย (Safety Inspection) ภายในพื้นที่ที่ก่อสร้าง (Safety Patrol) ประจำวันและประจำสัปดาห์ และตรวจสอบความปลอดภัยการทำงานใกล้ทางรถไฟ (ภาพที่ 2.2-36)
 - จัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย เช่น กิจกรรม Safety Talk/Tool Box Talk กิจกรรม 5 ส และอัปเดตข่าวสารความปลอดภัย เป็นต้น
 - จัดให้มีระบบการขออนุญาตทำงาน (Work Permit)
 - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพปฏิบัติงานประจำพื้นที่ก่อสร้าง
- ด้านการสาธารณสุข มีการดำเนินการฉีดพ่นสารเคมีเพื่อป้องกันพาหะนำโรคในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และบริเวณบ้านพักคนงาน การสาธิตการปฐมพยาบาลเบื้องต้น และการฝึกซ้อมเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บในพื้นที่ทำงาน เป็นต้น (ภาพที่ 2.2-37 และภาพที่ 2.2-38)
- ด้านการมีส่วนร่วมกิจกรรมกับชุมชน มีการสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือกิจกรรม/ประเพณีของชุมชนท้องถิ่น (ภาพที่ 2.2-39 และเอกสารแนบ 2-28 ในภาคผนวกที่ 2)

3) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ให้ความเห็นชอบไว้ในด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ โดยมีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาคูณงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โดยในส่วนของการทำงานที่ตรวจสอบพบว่าปฏิบัติไม่ครบถ้วนเรียบร้อย หรือได้รับการร้องเรียนผลกระทบจากหน่วยงาน/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียง โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็วเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ จากการตรวจสอบไม่พบมาตรการที่โครงการไม่สามารถปฏิบัติได้ พบเพียงมาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ มาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดเนื่องจากมีผลกระทบเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และพบมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ (เอกสารแนบ 2-4 และเอกสารแนบ 2-7)

4) ปัญหาอุปสรรคและการแก้ไข

พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัยหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อมในบางจุด ไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วทึบได้ เนื่องจากกีดขวางการเข้า-ออกของประชาชน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการหารูปแบบและปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก ทั้งนี้ โครงการได้ดำเนินการปรับชนิดและรูปแบบของแนวรั้วให้มีความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่

ปฏิบัติงาน ตลอดจนปรับปรุงใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก รวมไปถึงการจัดให้มีพื้นที่สำหรับล้างล้อรถบรรทุกในบางจุดไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการจัดให้มีบริเวณสำหรับล้างล้อรถบรรทุก อย่างไรก็ตาม ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมความถี่ของการทำความสะอาดผิวจราจรโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการใช้ถนนร่วมกับชุมชน โดยมีการตรวจสอบและทำความสะอาดเศษดินในบริเวณที่มีรถบรรทุกเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ

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

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|--|----------|
| มาตรการตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) ครั้งที่ 28/2559 วันที่ 16 กันยายน 2559 | | | | |
| 1. มาตรการทั่วไป | | | | |
| 1) เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการระยะประมาณ 4 กิโลเมตร ตัดผ่านเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด ซึ่งเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำนานาชาติด้วย ดังนั้น หน่วยงานเจ้าของโครงการจะต้องดำเนินการขออนุญาตตามกฎหมายที่ว่าด้วยเขตห้ามล่าสัตว์ป่า และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลพื้นที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทั้งหมด | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |
| 2) ก่อนก่อสร้างให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการประสานงานกับกรมศิลปากรเพื่อจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญด้านโบราณสถาน โบราณคดี เข้าร่วมตรวจสอบสังเกตการณ์ก่อสร้างอุโมงค์ผ่านเมืองลพบุรี เพื่อพิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติม หากพบโบราณวัตถุหรือแหล่งโบราณคดีขณะก่อสร้างอุโมงค์ | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงที่เป็น การก่อสร้างอุโมงค์ผ่านเมืองลพบุรี ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สาย กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการ ดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|---|----------|
| 1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 3) หน่วยงานเจ้าของโครงการ ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมศิลปากร กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน | - โครงการมีการจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ | - | ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-2 เอกสารแนบ 2-1 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--------------------------|-------------------------------|----------|
| 1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 4) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมดตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก และคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือ ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด | - รฟท. ได้มีการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีการกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการในด้านต่างๆ อย่างเคร่งครัด ตลอดจนได้จัดให้มีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) เป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของผู้รับจ้างก่อสร้างอย่างใกล้ชิด | - | ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-2 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|--------------------------|--|----------|
| <p>1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)</p> <p>5) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องจัดหาหน่วยงานหรือบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานเจ้าของโครงการ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยทั้งโครงการ หากหน่วยงานหรือบุคคลที่ 3 ดำเนินการตรวจสอบ พบว่าการดำเนินการใดๆ ของโครงการมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยจะต้องแจ้งให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและผู้ดำเนินการก่อสร้างหรือบุคคลที่ 3 ร่วมกันดำเนินการค้นหาสาเหตุและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบดังกล่าว ตลอดจนร่วมกันตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการจนสามารถป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นให้เป็นที่เรียบร้อย</p> | <ul style="list-style-type: none">- บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคติ้ง เซอร์วิส จำกัด ได้รับมอบหมายให้เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟท.- รฟท. ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง เสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในเดือนพฤศจิกายน 2563 ทั้งนี้ได้มีการจัดประชุมคณะกรรมการฯ เพื่อรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2565 | - | <p>ภาพที่ 2.2-3</p> <p>เอกสารแนบ 2-3</p> <p>เอกสารแนบ 2-4</p> <p>เอกสารแนบ 2-5</p> | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--------------------------|--|----------|
| 1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 6) หน่วยงานเจ้าของโครงการ จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ | - บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ที่ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง ในรอบ 6 เดือน เสนอต่อ รฟท. เพื่อนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้พิจารณา ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการนำเสนอรายงานแล้วจำนวน 5 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2564 ถึงปัจจุบัน สำหรับรายงานฉบับนี้ เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 | - | ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-3 เอกสารแนบ 2-6 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--------------------------|---------------|----------|
| <p>1. มาตรการทั่วไป (ต่อ)</p> <p>7) กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่ และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ</p> | <p>- ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 โครงการยังไม่ประสงค์เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับความเห็นชอบแต่อย่างใด</p> | - | - | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|----------------|-------------------------------------|
| 1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 8) ในการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนใดๆ หน่วยงานเจ้าของโครงการและ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป | - ข้อเสนอแนะ/ข้อร้องเรียนผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 หน่วยงานเจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ได้มีการตรวจสอบข้อเท็จจริง และร่วมพิจารณาแนวทางในการป้องกัน/แก้ไขผลกระทบ และดำเนินการแก้ไข/ปรับปรุงการดำเนินงานเพื่อลดผลกระทบโดยเร็ว | - | เอกสารแนบ 2-7 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2. มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 2.1 ธรณีวิทยา/แผ่นดินไหว 1) ออกแบบทางรถไฟตามมาตรฐานการรับน้ำหนัก ความต้านทานและความคงทนของอาคารหรือพื้นดินที่รองรับอาคารสำหรับการก่อสร้างอาคารในเขตที่อาจได้รับแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหวตามมาตรฐาน ASCE 7-05 มยพ. 1302 และ มยพ. 1301-54 | - รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบทางรถไฟให้เป็นไปตามมาตรฐานการรับน้ำหนัก ความต้านทานและความคงทนของอาคารหรือพื้นดินที่รองรับอาคารสำหรับการก่อสร้างอาคารในเขตที่อาจได้รับแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหวตามมาตรฐานที่กำหนด | - | เอกสารแนบ 2-35 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 2.1 ธรณีวิทยา/แผ่นดินไหว (ต่อ) 2) ออกแบบลดการทรุดตัวบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างคันทางรถไฟกับโครงสร้างต่อม่อสะพาน ทางเข้าอุโมงค์ และส่วนที่เป็นงานดินตัดเพื่อให้โครงสร้างและคันทางรถไฟเชื่อมต่อกันอย่างราบเรียบที่สุด | - รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบจุดเชื่อมต่อระหว่างคันทางรถไฟกับโครงสร้างต่อม่อสะพาน ทางเข้าอุโมงค์ และส่วนที่เป็นงานดินตัดตามข้อกำหนด อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 โครงการยังไม่ได้มีการดำเนินการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อระหว่างคันทางรถไฟกับโครงสร้างต่อม่อสะพาน ทางเข้าอุโมงค์ และส่วนที่เป็นงานดินตัดแต่อย่างใด | - | - | - |
| 3) การก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินที่ผ่านเมืองลพบุรีกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างใช้หัวขุดเจาะประเภทสมดุลแรงดันดิน ซึ่งสามารถรักษาเสถียรภาพของมวลดินไม่ให้เกิดผลกระทบต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างข้างเคียง | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงที่ผ่านเมืองลพบุรี ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |
| 4) การขุดเจาะ Bored Pile ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องเสนอสารละลายรักษาเสถียรภาพหลุมเจาะขณะทำการก่อสร้างเสาเข็มเจาะระบบเปียก และต้องได้รับอนุมัติจากผู้ว่าจ้างก่อน โดยสามารถเลือกใช้สาร Polymer ซึ่งจะเพิ่มกำลังรับน้ำหนักบรรทุกทุกปลายเสาเข็มดีกว่าใช้ Bentonite | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการขออนุมัติการใช้สารละลายรักษาเสถียรภาพหลุมเจาะขณะทำการก่อสร้างเสาเข็ม | - | เอกสารแนบ 2-8 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--------------------------|--|----------|
| 2.1 ธรณีวิทยา/แผ่นดินไหว (ต่อ) 5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาเครื่องมือและบุคลากรผู้มีความชำนาญในการดำเนินงานเรื่องการติดตั้งอุปกรณ์ทางด้านวิศวกรรม ปฐพีเทคนิคและธรณีวิทยา เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบจากการก่อสร้างอุโมงค์และโครงสร้างใต้ดินที่มีต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างข้างเคียง โดยติดตั้งอุปกรณ์ติดตามการเคลื่อนตัวของมวลดินระหว่างการขุดอุโมงค์ บันทึกค่าแรงดันน้ำที่เกิดขึ้น และเฝ้าสังเกตติดตามความคืบหน้าที่เกิดขึ้นกับโครงสร้างสำคัญๆ ในขณะดำเนินการในบริเวณขุดเจาะอุโมงค์ การก่อสร้างกำแพงกันดินและงานขุดต่างๆ ที่จังหวัดลพบุรี เพื่อแจ้งเตือนการเคลื่อนตัวของดินที่ผิดปกติเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจส่งผลทำให้อาคารหรือสิ่งก่อสร้างข้างเคียงเกิดความเสียหาย | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงที่ต้องมีการก่อสร้างอุโมงค์ในพื้นที่จังหวัดลพบุรี ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |
| 6) ดินที่เกิดจากการขุดอุโมงค์ที่เมืองลพบุรี ต้องนำไปถมพื้นที่สถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีป่าหวาย และใช้ถมคันทางรถไฟความเร็วสูงช่วง กม. 113+900 ถึง กม. 121+ 800 ที่เป็นคันทางบนพื้นดินบริเวณก่อนถึงสถานีป่าหวาย โดยไม่กองทิ้งในพื้นที่อื่น | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงที่ต้องมีการก่อสร้างอุโมงค์ในพื้นที่จังหวัดลพบุรี ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--|---|-------------------------------------|
| 2.2 คุณภาพอากาศ 1) ก่อสร้างรั้วทึบสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันโดยรอบบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน การรื้อถอนอาคาร การกองวัสดุ การขุดเจาะ และการผสมคอนกรีตเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง | - โครงการมีการก่อสร้างรั้วทึบ และกันขอบเขตบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดทำตาข่ายกันฝุ่นเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง | - พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดบ้าน/อาคารพักอาศัยในบางจุด ไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วทึบได้เนื่องจากจะกีดขวางการเข้า-ออกของประชาชน อย่างไรก็ตามโครงการได้มีการหาวิธีรูปแบบและปรับใช้มาตรการฯ เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก | ภาพที่ 2.2-4 ภาพที่ 2.2-43 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) ตรวจสอบสภาพ บำรุงรักษาเครื่องยนต์ รถบรรทุก รวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งานเป็นประจำ | - โครงการมีการตรวจสอบสภาพ บำรุงรักษาเครื่องยนต์ รถบรรทุก รวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งาน | - | ภาพที่ 2.2-5 เอกสารแนบ 2-9 เอกสารแนบ 2-10 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 3) กำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ตามที่กฎหมายและท้องถิ่นกำหนด เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพื่อความปลอดภัยในการจราจร | - โครงการได้มีการกำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ตามที่กฎหมายและท้องถิ่นกำหนด | - | ภาพที่ 2.2-6 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|---|--|-------------------------------------|
| 2.2 คุณภาพอากาศ (ต่อ) 4) พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดิน และกองวัสดุก่อสร้างต้องฉีดพรมน้ำเพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง | - โครงการมีการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และกองวัสดุก่อสร้าง | - | ภาพที่ 2.2-7 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 5) จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์ หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออกจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการขึ้นมานบนถนนหรือทางหลวงเพื่อควบคุมมิให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกตกหล่นบนถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ | - โครงการได้จัดให้มีพื้นที่สำหรับล้างล้อรถที่วิ่งเข้า-ออกจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ | - การจัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถในบางจุดไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นทางในแนวยาว และมีความกว้างค่อนข้างน้อย ทั้งนี้ได้จัดให้มีการดำเนินการควบคุมฝุ่นละอองโดยใช้วิธีการฉีดพรมน้ำและล้าง/ทำความสะอาดผิวจราจร | ภาพที่ 2.2-7 ภาพที่ 2.2-8 ภาพที่ 2.2-9 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 6) จัดเจ้าหน้าที่เก็บกวาดดินโคลนและล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการ อย่างน้อยวันละ 1 ครั้งเพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด | - โครงการมีการทำความสะอาดถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการ | - | ภาพที่ 2.2-9 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 7) กองวัสดุก่อสร้าง และรถบรรทุก จะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุมเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น | - โครงการมีการปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้าง และรถบรรทุก | - | ภาพที่ 2.2-10 ภาพที่ 2.2-11 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 2.2 คุณภาพอากาศ (ต่อ) 8) จัดให้มีหน่วยงานรับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานก่อสร้างโครงการทุกแห่ง และมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์แสดงไว้เมื่อได้รับเรื่องร้องเรียนจะต้องดำเนินการส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบหาสาเหตุและปรับปรุงแก้ไขเพื่อลดผลกระทบให้กับประชาชนทันที | - โครงการได้จัดให้มีหน่วยงานรับเรื่องร้องเรียนที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ และจัดให้มีช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน ทั้งนี้ เมื่อได้รับเรื่องร้องเรียนจะมีการตรวจสอบหาสาเหตุและปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว | - | ภาพที่ 2.2-12 ภาพที่ 2.2-13 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-7 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 9) ทำความสะอาดคราบปูนที่เกาะผนังอุโมงค์ภายในหลังก่อสร้างอุโมงค์เสร็จทันที | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงที่ต้องมีการก่อสร้างอุโมงค์ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |
| 2.3 เสียง 1) กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเลือกใช้เครื่องมือเครื่องจักรที่มีการใช้ท่อไอเสียชนิดเก็บเสียงเพื่อลดเสียงรบกวน | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเลือกใช้เครื่องมือ/เครื่องจักรได้มาตรฐานที่ทำให้เกิดเสียงดังต่ำ มีการติดตั้งอุปกรณ์ลดระดับเสียงและมีการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ | - | ภาพที่ 2.2-5 ภาพที่ 2.2-14 เอกสารแนบ 2-9 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) จัดให้มีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรและเครื่องยนต์และบำรุงรักษาตามคู่มือให้อยู่ในสภาพที่ดีย่างสม่ำเสมอ | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตรวจสอบสภาพเครื่องจักรและเครื่องยนต์และบำรุงรักษาตามคู่มือ | - | ภาพที่ 2.2-5 เอกสารแนบ 2-9 เอกสารแนบ 2-10 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|---|-------------------------------------|
| 2.3 เสียง (ต่อ) 3) กำหนดช่วงเวลากิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังมาก เช่น การเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การกระแทก ฯลฯ ให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (เวลา 07.00-18.00 น.) | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังในช่วงเวลาที่กำหนด | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 4) การก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ ต้องมีการแจ้งล่วงหน้าให้ชุมชนทราบก่อนทุกครั้ง | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการประชาสัมพันธ์รายละเอียดของกิจกรรมการก่อสร้าง และระยะเวลาในการทำงานให้ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ ทราบ | - | ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-2 เอกสารแนบ 2-1 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 5) หากจำเป็นต้องขุดเจาะเปิดพื้นถนนชั่วคราวเพื่อทำงานก่อสร้างต้องใช้พื้นยางรองแผ่นเหล็ก เพื่อลดความดังของเสียงและจะใช้พื้นแผ่นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่มีการขุดเจาะเปิดพื้นถนนชั่วคราว | - | - | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|---|---------------------------------|------------------------|
| 2.3 เสียง (ต่อ) 6) ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูงอย่างน้อย 2 เมตร บริเวณพื้นที่อ่อนไหว ได้แก่ ชุมชน วัด โรงเรียน จำนวน 125 แห่ง บริเวณที่ท่องเที่ยว จำนวน 15 แห่ง และ บริเวณโบราณสถาน จำนวน 9 แห่ง | - โครงการมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณที่มีการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่มาตรการกำหนด | - จากการดำเนินงาน พบว่าพื้นที่บางส่วนไม่สามารถดำเนินการได้ รายละเอียดดังนี้ ■ กำแพงกันเสียงบริเวณชุมชน บ้านคลองเปรม (NB14) ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากชาวบ้านไม่มีความต้องการกำแพงกันเสียง (มีความกังวลเรื่องการถ่ายเทของอากาศ) ■ กำแพงกันเสียงบริเวณวัด กำแพง (NB15) ไม่มีการติดตั้ง เนื่องจากการสอบถามความต้องการไปยังเจ้าวาสวัด พบว่าระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างกับพื้นที่ดังกล่าวไม่ได้อยู่ในระยะประชิด อีกทั้งสภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณด้านหน้าวัดเป็นถนน 4 ช่องจราจร มีรถสัญจรไป-มาเป็นประจำ | ภาพที่ 2.2-44 เอกสารแนบ 2-32 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|-------------------------|--|---------------|----------|
| 2.3 เสียง (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none">■ กำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานที่อยู่ใกล้กับโรงเรียนบางปะอิน (NB16) และศาลหลวงพ่อดำ (NB17) ดำเนินการติดตั้งเสร็จเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ดำเนินการการรื้อถอนกำแพงกันเสียงดังกล่าว เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงการเจาะเสาเข็มซึ่งเป็นกิจกรรมที่คาดว่าจะมีผลกระทบด้านเสียงมากที่สุดได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วในเดือนสิงหาคม 2566■ กำแพงกันเสียงบริเวณ รพ.สต. บ้านโพ (NB18) จากการสำรวจพบว่า ไม่มีความต้องการกำแพงกันเสียง (ไม่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมก่อสร้าง) | | |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|-------------------------|---|---------------|----------|
| 2.3 เสียง (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none">■ กำแพงกันเสียงบริเวณชุมชนบ้านโพ (NB19) ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากชาวบ้านไม่มีความต้องการกำแพงกันเสียง (มีความกังวลเรื่องการถ่ายเทของอากาศ)■ กำแพงกันเสียงบริเวณวัดโพธิ์ (NB20) ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากทางวัดไม่มีความต้องการกำแพงกันเสียง (ระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างกับพื้นที่ดังกล่าวไม่ได้อยู่ในระยะประชิด) | | |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 2.3 เสียง (ต่อ) 7) งานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับให้ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก เพื่อลดเสียงดังจากแรงกระทบ แต่ในบริเวณก่อสร้างสะพานหรือฐานรากอาคารที่อยู่ใกล้พื้นที่อ่อนไหวที่ต้องใช้เสาเข็มตอกให้ใช้แผ่นไม้อองแห้งเสาเข็มลดเสียงดัง | - โครงการมีการเลือกใช้เสาเข็มเจาะในงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ และแผ่นไม้อองแห้งเสาเข็มในการตอกเสาเข็มของฐานรากอาคารศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่อลดเสียงดัง รวมทั้งมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังในช่วงเวลาที่กำหนด | - | ภาพที่ 2.2-40 ภาพที่ 2.2-50 | - |
| 8) จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงดังสำหรับคนงานที่ต้องปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดัง เช่น ครอบหูลดเสียง ปลั๊กอุดหูลดเสียง รวมทั้งกำหนดระยะเวลาการทำงานของคนงานที่ได้รับเสียงให้เป็นไปตามประกาศของกระทรวงมหาดไทย | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงดังสำหรับคนงานที่ต้องปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดัง | - | ภาพที่ 2.2-15 เอกสารแนบ 2-29 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 9) กำหนดความเร็วของรถบรรทุกในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ตามที่กฎหมายและท้องถิ่นกำหนดและให้ขับขี่ด้วยความระมัดระวัง รวมทั้งหลีกเลี่ยงการทำงานที่จะส่งเสียงดังรบกวนชุมชนโดยเฉพาะในช่วงเวลาของการพักผ่อน | - โครงการมีการกำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ตามที่กฎหมายและท้องถิ่นกำหนด รวมทั้งหลีกเลี่ยงการทำงานที่จะส่งเสียงดังรบกวนชุมชน | - | ภาพที่ 2.2-6 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 2.3 เสี่ยง (ต่อ) 10) เลือกใช้เทคโนโลยีการเชื่อมต่อรางแบบทางเชื่อมยาว ช่วยลดเสียงดังจากการกระทบระหว่างล้อรถไฟกับรอยต่อรางรถไฟขณะที่รถไฟวิ่ง | - รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ ออกแบบและเลือกใช้เทคโนโลยีในการก่อสร้างตามข้อกำหนด อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่มีกิจกรรมการเชื่อมรางสำหรับทางวิ่งยกระดับของรถไฟความเร็วสูง ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมาผู้รับจ้างก่อสร้างมีการเลือกใช้เทคโนโลยีการเชื่อมรางยาว โดยวิธีการเชื่อมไฟฟ้า (Flash Butt Welding) สำหรับการเคลื่อนย้ายรางรถไฟเดิม เพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวางการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับเสียงจากการกระทบระหว่างล้อรถไฟกับรอยต่อรางรถไฟขณะที่รถไฟวิ่ง | - | ภาพที่ 2.2-55 เอกสารแนบ 2-38 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| 2.4 ความสั่นสะเทือน | | | | |
| 1) กิจกรรมการเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การตอก และการกระแทก ต้องก่อสร้างเฉพาะช่วงเวลากลางวันตั้งแต่เวลา 07.00-18.00 น. ไม่ทำในเวลากลางคืนเพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างในช่วงเวลาที่กำหนด | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) กำหนดให้ผู้รับจ้างเลือกใช้วิธีการเจาะเสาเข็มในการก่อสร้างฐานรากของทางรถไฟยกระดับแทนการตอกเสาเข็มเพื่อลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น | - โครงการมีการใช้เสาเข็มเจาะในการก่อสร้างฐานรากของทางรถไฟยกระดับ และติดตั้ง Sheet pile ระหว่างการก่อสร้างฐานราก เพื่อช่วยกันและลดระดับการสั่นสะเทือนต่ออาคารหรือบ้านพักอาศัยที่ตั้งอยู่ใกล้เคียง | - | ภาพที่ 2.2-40 ภาพที่ 2.2-45 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 |
| 3) ตรวจสอบ ดูแล รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ต้องบรรทุกน้ำหนักและจะต้องใช้ความเร็วไม่เกินกฎหมายและท้องถิ่นกำหนด | - โครงการมีการตรวจสอบน้ำหนักและกำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ตามที่กฎหมายและท้องถิ่นกำหนด | - | ภาพที่ 2.2-6 เอกสารแนบ 2-11 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 4) กรณีที่มีการเปิดผิวถนนชั่วคราวถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนารองแทนผิวถนนจะต้องมีแผ่นยางรองก่อนเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนและเสียงดังที่อาจเกิดขึ้นได้ | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่มีการเปิดผิวถนนชั่วคราวที่จำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กปิดผิวถนน | - | - | - |
| 5) การก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงหรือโรงซ่อมบำรุงในการตอกเสาเข็มที่อยู่ใกล้อาคารบ้านพักอาศัย วัด โรงเรียน โรงพยาบาล จะต้องมีการขุดดินนำร่องก่อนแล้วจึงตอกเสาเข็มหรือเลือกใช้เครื่องจักรกดเสาเข็มแทนการตอกเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน | - ในการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุง โครงการมีการขุดดินนำร่องก่อนตอกเสาเข็ม ทั้งนี้ ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่มีการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูง | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| 2.4 ความสิ้นสะท้อน (ต่อ) 6) บำรุงรักษาผิวจราจรทั้งแบบชั่วคราวและถาวรในพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่เขตติดต่อการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา เพื่อลดแรงสะท้อนจากระบบรถบรรทุกที่แล่นผ่าน | <ul style="list-style-type: none">- โครงการมีการตรวจสอบผิวจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่เขตติดต่อการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดี- ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 พบความเสียหายบริเวณถนนทางเข้าสถานีรถไฟเชียงรากน้อย ทั้งนี้ ผู้รับจ้างก่อสร้างอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข | - | เอกสารแนบ 2-12 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2.5 อุทกวิทยาและการระบายน้ำ 1) ก่อสร้างสะพาน 96 แห่ง ติดตั้งท่อลอดเพื่อการระบายน้ำตามแนวขวางเส้นทางรถไฟ โดยคำนวณขนาดช่องเปิดที่เป็นคันทางดินถมให้ระบายน้ำได้อย่างเพียงพอเพื่อป้องกันปัญหาคัดขวางการระบายน้ำ | <ul style="list-style-type: none">- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางรถไฟ อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 โครงการยังไม่ได้มีการดำเนินงานก่อสร้างสะพานข้ามตัดแหล่งน้ำที่อาจจะส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำแต่อย่างใด | - | - | - |
| 2) ออกแบบระบบระบายน้ำของคันทางรถไฟ โดยมีรางระบายน้ำคอนกรีตทั้ง 2 ด้านของคันทาง และทำการฝังท่อคอนกรีต (Box Culvert) เพื่อการระบายน้ำระหว่างพื้นที่ทั้งสองด้านของทางรถไฟ | <ul style="list-style-type: none">- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบระบบระบายน้ำของคันทางรถไฟ อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 โครงการยังไม่ได้มีการดำเนินงานก่อสร้างคันทางรถไฟแต่อย่างใด | - | - | - |
| 3) จัดพื้นที่เขตก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และดูแลทำความสะอาด โดยการจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ มิให้เกิดขวางทางระบายน้ำ | <ul style="list-style-type: none">- โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดพื้นที่เขตก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และดูแลทำความสะอาด โดยการจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ | - | ภาพที่ 2.2-16 ภาพที่ 2.2-17 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|------------------------------|---------------|-------------------------------------|
| 2.5 อุทกวิทยาและการระบายน้ำ (ต่อ) | | | | |
| 4) ห้ามมิให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะทุกชนิดลงในลำน้ำต่างๆ เพื่อป้องกันปัญหาการกีดขวางการไหลของน้ำ การตื้นเขินของลำน้ำ รวมถึงปัญหาน้ำท่วมขัง | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลผู้รับจ้างก่อสร้างห้ามมิให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะทุกชนิดลงในลำน้ำต่างๆ ผ่านการอบรมก่อนเริ่มงาน | - | ภาพที่ 2.2-18 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 5) วางแผนให้ดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ การขุด หรือการเจาะไถ่แหล่งน้ำในช่วงฤดูแล้ง | - โครงการมีการวางแผนงานกิจกรรมก่อสร้างประเภทการปรับพื้นที่ การขุด หรือการเจาะไถ่แหล่งน้ำโดยเน้นให้ดำเนินการในช่วงฤดูแล้งและหลีกเลี่ยงฤดูฝน | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 6) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบดูแล และป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างกีดขวางทางระบายน้ำหรือคูระบายน้ำหรือท่อระบายน้ำสาธารณะ | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตรวจสอบดูแล และป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างกีดขวางทางระบายน้ำ คูระบายน้ำ และท่อระบายน้ำสาธารณะ | - | ภาพที่ 2.2-19 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 7) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องไม่ทำการปิดกั้นทางระบายน้ำเดิม ต้องจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวในทุกพื้นที่ เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง และต้องคืนพื้นที่เมื่อเสร็จงาน | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างหลีกเลี่ยงการปิดกั้นทางระบายน้ำเดิม และจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวในพื้นที่ปฏิบัติงาน | - | ภาพที่ 2.2-19 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 8) การกองดิน ทรายน และวัสดุก่อสร้างอื่นๆ ต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างกองดิน และจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง ให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ | - | ภาพที่ 2.2-16 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 9) บริเวณที่มีการก่อสร้างไถ่แหล่งน้ำ ให้ซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันที หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 กิจกรรมก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ | - | - | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 2.5 อุทกวิทยาและการระบายน้ำ (ต่อ) 10) ออกแบบตอม่อของสะพานรถไฟให้มีลักษณะที่ฐานน้ำได้ดีและขนานไปกับแนวตอม่อของสะพานเดิม รวมทั้งพิจารณาเลือกระยะห่างระหว่างช่วงเสาหลัก (main span) เพื่อให้ส่งผลกระทบต่อสภาพการไหลตามธรรมชาติน้อยที่สุด | - รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบตอม่อของสะพานรถไฟตามข้อกำหนด อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 โครงการยังไม่ได้มีการดำเนินงานก่อสร้างสะพานรถไฟที่มีตอม่อกลางน้ำแต่อย่างใด | - | - | - |
| 11) การก่อสร้างช่วงพื้นที่น้ำท่วมซึ่งบริเวณพื้นที่บึงบอระเพ็ด ต้องก่อสร้างนั่งร้านต่อเนื่องจากพื้นที่ตลิ่งเพื่อให้เครื่องจักรและรถบรรทุกวิ่งเข้าไปถึงได้ การก่อสร้างฐานรากต้องมีการทดแผ่นเหล็กเสาค้ำพิคัลล้อมรอบสำหรับคานทางวิ่งให้ใช้แบบ Segmental Box Girder โดยติดตั้งแบบใช้ Lanucher Truss และเมื่อก่อสร้างเสร็จให้เรือถอนนั่งร้านออกทั้งหมด | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงบึงบอระเพ็ดไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |
| 2.6 ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลาย 1) การตัดต้นไม้ที่ขึ้นอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างต้องตัดเฉพาะที่จำเป็นเท่านั้น เพื่อให้มีต้นไม้ไว้คลุมดิน | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตัดฟันต้นไม้เฉพาะในเขตโครงการที่ได้รับอนุญาต | - | เอกสารแนบ 2-13 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|---------------|-------------------------------------|
| 2.6 ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลาย (ต่อ) 2) กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การเปิดหน้าดิน การขุดดิน และการถมดิน ในย่านชุมชนต้องจัดทำแผนงาน ดำเนินการให้เสร็จสิ้นก่อนเข้าสู่ฤดูฝน เพื่อป้องกันผลกระทบจากการชะล้างพังทลายของดิน และเพื่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างหลีกเลี่ยงการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างประเภท การเปิดหน้าดิน การขุดดิน และการถมดิน บริเวณย่านชุมชนในช่วงฤดูฝน | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 3) ปลูกหญ้าบนพื้นที่ลาดชันทางซึ่งมีความลาดชัน (1:1.5) หรือประมาณ 33.33 เปอร์เซ็นต์ โดยกำหนดให้ปลูกหญ้าบนดินชั้นบน (topsoil) ที่ความหนา 15 เซนติเมตร โดยพันธุ์หญ้าที่เหมาะสม ได้แก่ หญ้าวลน้อย | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือน มกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่ได้มีการดำเนินงานก่อสร้างพื้นที่ลาดชันทาง | - | - | - |
| 4) ในช่วงทางวิ่งที่เป็นโครงสร้างทางระดับดิน (Embankment) ช่วง กม.ที่ 197+000 ระยะทาง 500 เมตร กม.ที่ 223+500 ระยะทาง 500 เมตร และ กม.ที่ 227+500 ถึง กม.ที่ 32+500 ระยะทาง 5 กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการสูญเสียดินระดับปานกลางจะ ดำเนินการปลูกไม้พุ่มขนาดความสูง 4 เมตร จำนวน 2 แถว เช่น ต้นพิกุล ยี่โถ แก้ว ระยะปลูก 2x2 เมตร แบบ สลับฟันปลา โดยปลูกที่ระดับพื้นดินนอกบริเวณที่ลาดชันของคันทางรถไฟความเร็วสูงตลอดทั้ง 2 ฝั่งทางรถไฟ โดยต้องดูแลรักษาไม้พุ่มโดยการตัดแต่งกิ่งและทรงพุ่มเป็นประจำปีละ 4 ครั้ง | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือน มกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่ได้มีการก่อสร้างโครงสร้างทางระดับดิน (Embankment) ช่วง กม.ที่ 197+000 ระยะทาง 500 เมตร กม.ที่ 223+500 ระยะทาง 500 เมตร และ กม.ที่ 227+500 ถึง กม.ที่ 32+500 ระยะทาง 5 กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการสูญเสียดินระดับปานกลาง | - | - | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 2.7 คุณภาพน้ำผิวดิน 1) การกองดิน ทลาย และวัสดุก่อสร้างอื่นๆ จะต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันน้ำฝนชะพาตะกอนดินทรายไหลลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งทำการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างกองดินและจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง ให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ | - | ภาพที่ 2.2-16 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) จัดให้มีมาตรการป้องกันแก้ไขหรือลดผลกระทบด้านตะกอนความขุ่นที่อาจเพิ่มขึ้นในแหล่งน้ำในช่วงเตรียมการก่อสร้างและระยะการก่อสร้าง ดังนี้ 2.1) มาตรการการลดการฟุ้งกระจายของตะกอนในท้องน้ำเนื่องจากการก่อสร้างฐานรากของสะพานข้ามแม่น้ำป่าสัก คลองท่าตะโก บึงบอระเพ็ด และคลองรังสิตประยูรศักดิ์ โดยการใช้ปลอกเหล็ก (steel casing) ซึ่งการใช้ steel casing จะเป็นตัวป้องกันมิให้ตะกอนดินและสารละลาย polymer ที่ใช้ในการเจาะเสาเข็มฟุ้งกระจายออกไปปนเปื้อนกับน้ำในแม่น้ำ และเป็นการจำกัดพื้นที่การเจาะให้อยู่เฉพาะภายใน steel casing เท่านั้น นอกจากนี้การเจาะเสาเข็มจะดำเนินการในหน้าแล้ง ซึ่งมีระยะเวลาการทำงานประมาณ 4 เดือน | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ ในช่วงเวลาที่ได้รับอนุญาต เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่มีการก่อสร้างในบริเวณที่ใกล้คลองรังสิตประยูรศักดิ์ - สำหรับการก่อสร้างบริเวณคลองท่าตะโก และบึงบอระเพ็ด ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | สัญญา 4-2 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|------------------------------|---------------|-------------------------------------|
| 2.7 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) 2.2) ก่อสร้างบ่อดักตะกอนในรางระบายน้ำฝนจากพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งน้ำจะไหลลงสู่ลำน้ำทุกจุด ทั้งนี้ระบบดักตะกอนที่สามารถนำมาใช้ได้ในปัจจุบันมีให้เลือกหลายรูปแบบ เช่น temporary silt fence, temporary silt ditch, temporary diversion, temporary rock silt check หรือ rock silt screen ผู้รับเหมาสามารถคัดเลือกระบบใดระบบหนึ่งมาใช้ขณะทำการก่อสร้าง โดยพิจารณาจากความเหมาะสมของพื้นที่ ประสิทธิภาพและงบประมาณ รวมทั้งจากความเป็นไปได้ในการจัดหาอุปกรณ์ที่มีอยู่ภายในพื้นที่ | - โครงการมีการพิจารณาจัดทำบ่อดักตะกอนในรางระบายน้ำฝนจากพื้นที่ก่อสร้าง จากความเหมาะสมของพื้นที่ | - | ภาพที่ 2.2-19 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2.3) จัดให้มีการตรวจสอบเศษวัสดุและตะกอนดินที่อาจก่อให้เกิดการกีดขวางทางระบายน้ำ และมีการดักตะกอนและขุดลอกออกอย่างสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้น้ำท่วมขังและเกิดการเน่าเสีย | - โครงการมีการตรวจสอบเศษวัสดุและตะกอนดินที่อาจก่อให้เกิดการกีดขวางทางระบายน้ำ และมีการดักตะกอนและขุดลอกออก เพื่อไม่ให้น้ำท่วมขังและเกิดการเน่าเสีย | - | ภาพที่ 2.2-19 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|--------------------------|---|--|
| <p>2.7 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p> <p>3) กำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขหรือลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำอันเกิดจากที่พักคนงานก่อสร้าง ดังนี้</p> <p>3.1) กำหนดให้สร้างที่พักคนงานและสำนักงานห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 50 เมตร และผู้รับเหมาหรือหน่วยงานก่อสร้าง จะต้องจัดระบบสุขาภิบาลเบื้องต้นในบริเวณที่พักคนงาน รวมทั้งสำนักงาน ควบคุมการก่อสร้างให้ถูกต้อง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none">- ห้องสุขา : ต้องจัดให้เพียงพอต่อคนงานก่อสร้างในอัตราส่วนคนงาน 10-15 คนต่อสุขา 1 ห้อง และห้องสุขาต้องมีพื้นที่ภายในไม่น้อยกว่า 0.9 ตร.ม. และความกว้างภายในไม่น้อยกว่า 0.9 ม.- จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปสำหรับห้องสุขา น้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง และห้องครัวที่มีระยะเวลาเก็บไม่ต่ำกว่า 1 วัน- จัดให้มีท่อระบายน้ำรวมน้ำทิ้งจากห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง และห้องครัวมารวมไว้ที่เดียวกัน และระบายทิ้งผ่านบ่อดักไขมันและระบายลงสู่ลานซึมที่สามารถรับปริมาณน้ำได้ 24 ชม. ในพื้นที่ที่ไม่มีทิศทางไหลของน้ำลงสู่แหล่งน้ำ | <ul style="list-style-type: none">- ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการสร้างที่พักคนงานและสำนักงานที่ห่างจากลำน้ำ- มีการจัดเตรียมห้องสุขาและถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป รวมทั้งติดต่อหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตเข้ามาสูบล้างปฏิภูลเพื่อนำไปกำจัด- มีการจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะมูลฝอย และติดต่อหน่วยงานท้องถิ่นที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อนำไปกำจัด- มีการกำหนดการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะต่างๆ ที่ใช้ในกิจกรรมก่อสร้างที่ศูนย์บริการเป็นหลัก และมีการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงเครื่องจักรบางส่วนในพื้นที่ก่อสร้าง- มีการจัดเตรียมภาชนะสำหรับจัดเก็บน้ำมันเครื่องที่เปลี่ยนถ่าย โดยมีการติดต่อหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปทำการกำจัด (บริษัท โปรเจค เวสต์ เมเนจเม้นท์ จำกัด) | - | <p>ภาพที่ 2.2-17</p> <p>ภาพที่ 2.2-20</p> <p>ภาพที่ 2.2-21</p> <p>ภาพที่ 2.2-22</p> <p>ภาพที่ 2.2-46</p> <p>ภาพที่ 2.2-47</p> <p>เอกสารแนบ 2-14</p> <p>เอกสารแนบ 2-15</p> <p>เอกสารแนบ 2-33</p> | <p>สัญญา 4-2</p> <p>สัญญา 4-3</p> <p>สัญญา 4-4</p> |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 2.7 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) 3.2) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอโดยประมาณจำนวนขยะจากคนงาน 1 คน มีปริมาณขยะ 0.4 กก./วัน และติดต่อหน่วยงานท้องถิ่นที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อนำไปกำจัดหรือทำการฝังกลบให้ถูกต้อง ห้ามมิให้มีการทิ้งขยะของเสียใดๆ ลงสู่แหล่งน้ำ | - โครงการมีการจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะมูลฝอยให้เพียงพอต่อจำนวนคนงานบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานสนาม และติดต่อหน่วยงานท้องถิ่นที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อนำไปกำจัด | - | ภาพที่ 2.2-20 ภาพที่ 2.2-21 เอกสารแนบ 2-15 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 3.3) กำหนดให้มีการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะต่างๆ ที่ใช้ในกิจกรรมก่อสร้างที่ศูนย์บริการ ยกเว้นกรณีจำเป็นต้องเติมหรือเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องจักร ต้องระมัดระวังไม่ให้เกิดการหกหล่นและให้ปฏิบัติงานในพื้นที่ซึ่งได้ออกแบบป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันไว้แล้ว เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ | - โครงการมีการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะต่างๆ ที่ใช้ในกิจกรรมก่อสร้างที่ศูนย์บริการเป็นหลัก และมีการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงเครื่องจักรบางส่วนในพื้นที่ก่อสร้าง และมีการจัดเตรียมภาชนะสำหรับจัดเก็บน้ำมันเครื่องที่เปลี่ยนถ่าย โดยมีการติดต่อหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปทำการกำจัด (บริษัท โปรเจค เวสต์ เมเนจเม้นท์ จำกัด) | - | ภาพที่ 2.2-22 ภาพที่ 2.2-46 เอกสารแนบ 2-33 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 2.7 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) 3.4) น้ำมันเครื่องที่เปลี่ยนถ่ายจากเครื่องจักรต้องจัดเก็บในถัง 200 ลิตร รวบรวมไว้และติดต่อให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปทำการกำจัดที่ถูกต้อง ห้ามไม่ให้เททิ้งลงบนพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด | - โครงการมีการจัดเตรียมภาชนะสำหรับจัดเก็บน้ำมันเครื่องที่เปลี่ยนถ่าย โดยมีการติดต่อหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปทำการกำจัด (บริษัท โปรเจค เวสต์ แมเนจเม้นท์ จำกัด) | - | ภาพที่ 2.2-22 ภาพที่ 2.2-46 เอกสารแนบ 2-33 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 3.5) จัดเก็บเครื่องจักรเครื่องกลต่างๆ ไว้ในโรงเรือนเพื่อป้องกันการถูกชะล้างโดยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ | - โครงการมีการจัดเก็บเครื่องจักร/เครื่องกลต่างๆ ไว้ในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ | - | ภาพที่ 2.2-16 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 3. มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ 3.1 ระบบนิเวศทางน้ำและการประมง - ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินในขณะก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในแหล่งน้ำ | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการคุณภาพน้ำผิวดินในขณะก่อสร้าง | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|------------------------------|--|----------|
| 3.2 ระบบนิเวศวิทยาทางบก 1) ก่อนก่อสร้างโครงการให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ ดำเนิน การขออนุญาตก่อสร้างโครงการช่วงที่ตัดผ่าน พื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด สำนักอนุรักษ์สัตว์ ป่า กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืชเสียก่อน | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงที่ตัด ผ่านพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด ไม่ได้อยู่ใน แผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ใน แผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |
| 2) การก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงที่เป็นทางยกระดับที่ ผ่านบึงบอระเพ็ดมีไม่ใหญ่ตามเส้นทางทั้งสิ้น 61 ต้น ให้ ทำการสำรวจต้นไม้ในพื้นที่ตามแนวเส้นทางที่จะ ก่อสร้างเพื่อหลีกเลี่ยงการตัดฟัน หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ให้ พิจารณาต้นไม้ที่เป็นไม้ใหญ่ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง เพียงอกมากกว่า 10 เซนติเมตรขึ้นไป ต้องตัดแต่งกิ่งชุด ล้อมรอบโคนตัดทิ้งไว้ประมาณ 1 เดือน แล้วจึงขุดย้าย ต้นไม้ออกมาพักไว้ก่อนเพื่อก่อสร้างทางรถไฟความเร็ว สูงเสร็จแล้วจึงย้ายต้นไม้ที่ขุดล้อมมาปลูกในพื้นที่ บริเวณข้างเคียงในเขตทางรถไฟ | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงที่ตัด ผ่านบึงบอระเพ็ด ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการ รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการใน อนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียด แสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|--|----------|
| 3.2 ระบบนิเวศวิทยาทางบก (ต่อ) 3) จัดพื้นที่สีเขียวบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา นครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก โดยใช้พันธุ์ไม้ท้องถิ่น มาปลูก เช่น แคนา ปับ ประดู่ ราชพฤกษ์ หมัน โดยไม่นำพันธุ์ไม้ต่างถิ่นมาปลูก เพื่อสร้างภูมิทัศน์ให้ร่มรื่น รวมทั้งให้สัตว์ป่าได้มีที่พักอาศัยหรือหลบภัย | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากยังไม่ได้มีการดำเนินงานก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา สำหรับการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงนครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |
| 4) ปลูกหญ้าบนพื้นที่ลาดชันทางซึ่งมีความลาดชัน (1:1.5) หรือประมาณ 33.33 เปอร์เซ็นต์ โดยกำหนดให้ปลูกหญ้าบนดินชั้นบน (topsoil) ที่ความหนา 15 เซนติเมตร โดยพันธุ์หญ้าที่เหมาะสม ได้แก่ หญ้าวลน้อย เนื่องจากเป็นหญ้าพื้นเมืองของไทยสามารถขึ้นได้ดีในดินเกือบทุกชนิด และยังปรับตัวกับสภาพแวดล้อมได้ดี ได้ง่าย นอกจากนี้ ยังทนต่อร้อนและแห้งแล้ง หรือที่น้ำท่วมขังและได้เป็นครั้งคราว รวมทั้งยังต้านทานต่อโรคแมลงได้ดี การเตรียมดินเพื่อปลูกหญ้าจะต้องเตรียมดินให้โปร่ง มีการระบายน้ำที่ดี อากาศถ่ายเทได้สะดวก ขุดเก็บ ดิน หิว เหม่า และรากของวัชพืชออกให้หมด เติมนุ้ยอินทรีย์ในปริมาณที่เพียงพอ ผสมรวมไปกับดินหลังจากนั้นก็ให้นำแผ่นพันธุ์มาปลูก | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากยังไม่ได้มีการดำเนินงานก่อสร้างคันทางซึ่งมีความลาดชัน | - | - | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--------------------------|----------------|-------------------------------------|
| <p>3.2 ระบบนิเวศวิทยาทางบก (ต่อ)</p> <p>5) ในช่วงทางวิ่งที่เป็นโครงสร้างทางระดับดิน (Embankment) ช่วง กม.ที่ 197+000 ระยะทาง 500 เมตร กม.ที่ 223+500 ระยะทาง 500 เมตร และ กม.ที่ 227+500 ถึง กม.ที่ 32+500 ระยะทาง 5 กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการสูญเสียดินระดับปานกลางจะดำเนินการปลูกไม้พุ่มขนาดความสูง 4 เมตร จำนวน 2 แถว เช่น ต้นพิกุล ยี่โถ แก้ว ระยะปลูก 2x2 เมตร แบบสลับฟันปลา โดยปลูกที่ระดับพื้นดินนอกบริเวณที่ลาดชันของคันทางรถไฟความเร็วสูงตลอดทั้ง 2 ฝั่งทางรถไฟ โดยต้องดูแลรักษาไม้พุ่มโดยการตัดแต่งกิ่งและทรงพุ่มเป็นประจำปีละ 4 ครั้ง</p> | <p>- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่ได้มีการก่อสร้างโครงสร้างทางระดับดิน (Embankment) ช่วง กม.ที่ 197+000 ระยะทาง 500 เมตร กม.ที่ 223+500 ระยะทาง 500 เมตร และ กม.ที่ 227+500 ถึง กม.ที่ 32+500 ระยะทาง 5 กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการสูญเสียดินระดับปานกลาง</p> | - | - | - |
| <p>3.3 สัตว์ป่า</p> <p>1) ปิดประกาศบทลงโทษของการลักลอบล่าสัตว์ป่าให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ที่ทราบไว้ที่สำนักงานก่อสร้างทุกแห่ง เพื่อเป็นการปกป้องทรัพยากรสัตว์ป่าไว้ และหากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นจะต้องมีการลงโทษเอาผิดกับผู้รับเหมา ก่อสร้างด้วย เนื่องจากคนงานอยู่ในความดูแลของบริษัท และเอาโทษกับผู้ควบคุมการก่อสร้างด้วย เสมือนว่าเป็นผู้กระทำความผิดร่วมกัน</p> | <p>- ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินการแจ้งข้อกฎหมายด้านทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ</p> | - | เอกสารแนบ 2-16 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| 3.3 สัตว์ป่า (ต่อ) 2) ปิดประกาศห้ามมิให้คนงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องนำสัตว์เลี้ยงเข้ามาเลี้ยงในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานและในบริเวณที่พักคนงานโดยเด็ดขาด หากมีการฝ่าฝืนต้องมีการลงโทษเช่นกัน | - ผู้รับจ้างก่อสร้างห้ามมิให้คนงานนำสัตว์เลี้ยงเข้ามาเลี้ยงในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานและในบริเวณที่พักคนงาน | - | เอกสารแนบ 2-16 เอกสารแนบ 2-17 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 3) ขณะดำเนินการก่อสร้างหากมีการพบเห็นสัตว์ป่าอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงาน และหากการปฏิบัติงานอาจเกิดอันตรายต่อสัตว์ป่าจะต้องยุติการปฏิบัติงานชั่วคราวเพื่อให้สัตว์ป่าหลบหนีไปอยู่ในพื้นที่ปลอดภัยหรือติดต่อประสานงานกับเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ป่าไม้มาดำเนินการเคลื่อนย้ายสัตว์ป่าไปยังพื้นที่ปลอดภัยก่อนที่จะปฏิบัติงานต่อไป | - โครงการมีการกำหนดมาตรการช่วยเหลือสัตว์ป่า และห้ามล่าสัตว์ป่าหรือทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยเป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ในโครงการ ทั้งนี้ ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ไม่มีรายงานการพบเห็นสัตว์ป่าที่ต้องการความช่วยเหลือ หรือพบการล่าหรือทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าแต่อย่างใด | - | เอกสารแนบ 2-16 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 4) การดำเนินการก่อสร้างจะต้องตัดต้นไม้ออกเท่าที่มีความจำเป็นในการก่อสร้างเท่านั้น ห้ามมิให้ตัดต้นไม้นอกเขตโครงการโดยเด็ดขาด | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตัดฟันต้นไม้เฉพาะในเขตโครงการที่ได้รับอนุญาต | - | เอกสารแนบ 2-13 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 5) การสร้างที่พักคนงานต้องอยู่นอกเขตป่าหรือเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด แล้วมีรั้วรับส่งเข้า-เย็น เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่าและทำลายชีวิตสัตว์ป่าจากคนงานได้ | - โครงการมีการสร้างที่พักคนงานอยู่นอกเขตป่า | - | ภาพที่ 2.2-20 เอกสารแนบ 2-14 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 6) เศษขยะต่างๆ ในบริเวณพื้นที่พักคนงานจะต้องเก็บให้มิดชิดเพื่อป้องกันมิให้สัตว์ป่าเข้ามาหากินในบริเวณพื้นที่พัก | - โครงการได้จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยที่มีฝาปิดมิดชิดภายในบ้านพักคนงาน | | ภาพที่ 2.2-20 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 3.3 สัตว์ป่า (ต่อ) 7) การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไปยังพื้นที่ก่อสร้างต้องทำเฉพาะช่วงเวลา 07.00-18.00 น. เท่านั้น เนื่องจากช่วงเวลาก่อนและหลังนี้จะเป็นเวลาที่สัตว์ป่า โดยเฉพาะสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกออกหากิน ดังนั้น การขนส่งในช่วงเวลากลางคืนจะมีโอกาสทำอันตรายต่อสัตว์ป่า รวมถึงการเดินทางเข้า-ออกในพื้นที่โครงการในช่วงเวลากลางคืน ต้องละเว้นหรือกระทำการเท่าที่จำเป็นเท่านั้น | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลาที่ได้รับอนุญาต | - | ภาพที่ 2.2-48 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 3.4 ระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ 1) ออกแบบเป็นโครงสร้างทางรถไฟยกระดับยาว 4 กม. ในช่วงที่ผ่านบึงบอระเพ็ด โดยมีเสาตอม่ออยู่ในเขตทางรถไฟเดิม ไม่กีดขวางทางไหลของน้ำ เข้าออกจากบึงบอระเพ็ด | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านบึงบอระเพ็ด ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |
| 2) การก่อสร้างนั่งร้านในขณะที่ก่อสร้างเสาเข็มและตอม่อโครงสร้างยกระดับที่ผ่านบึงบอระเพ็ดให้ติดตั้งผ้าใบหรือสแลนรองรับเศษวัสดุต่างๆ เศษไม้ที่อาจตกลงในบึงบอระเพ็ดและเก็บออกไปกำจัดในบริเวณที่เหมาะสม | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านบึงบอระเพ็ด ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 3.4 ระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ (ต่อ) 3) ป้องกันการชะล้างพังทลายของดินในพื้นที่ก่อสร้างในเขตบึงบอระเพ็ด เช่น การใช้ Sheet plies ล้อมบริเวณก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับ ป้องกันมิให้ดินพังทลายหรือถูกชะล้างลงในแหล่งน้ำ และติดตั้งกำแพงคอนกรีตสูง 1 เมตร ตลอดแนวก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำ พร้อมทั้งขุดบ่อตกตะกอนไว้ด้านในกำแพงคอนกรีตเพื่อลดตะกอนดินที่จะไหลลงสู่แหล่งน้ำ | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านบึงบอระเพ็ด ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |
| 4) ประกาศบทลงโทษของการลักลอบล่าสัตว์ป่าให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ทราบ เพื่อเป็นการปกป้องทรัพยากรสัตว์ป่าไว้ และหากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นจะต้องมีการลงโทษเอาผิดกับบริษัทที่รับเหมาทำการก่อสร้างด้วย เนื่องจากคนงานอยู่ในความดูแลของบริษัท และเอาโทษกับผู้ควบคุมการก่อสร้างด้วย เสมือนว่าเป็นผู้กระทำความผิดร่วมกัน | - ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินการแจ้งข้อกฎหมายด้านทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ | - | เอกสารแนบ 2-16 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 5) ประกาศห้ามมิให้คนงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องนำสัตว์เลื้อยเข้ามาเลี้ยงในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานและในบริเวณที่พักคนงานโดยเด็ดขาด หากมีการฝ่าฝืนต้องมีการลงโทษเช่นกัน | - ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการห้ามมิให้คนงานนำสัตว์เลื้อยเข้ามาเลี้ยงในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานและในบริเวณที่พักคนงาน | - | เอกสารแนบ 2-16 เอกสารแนบ 2-17 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|--------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 3.4 ระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ (ต่อ) 6) ขณะดำเนินการก่อสร้างหากมีการพบเห็นสัตว์ป่าอยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงาน และหากการปฏิบัติงานอาจเกิดอันตรายต่อสัตว์ป่าจะต้องยุติการปฏิบัติงานชั่วคราวเพื่อให้สัตว์ป่าหลบหนีไปอยู่ในพื้นที่ปลอดภัยหรือติดต่อประสานงานกับเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ป่าไม้มาดำเนินการเคลื่อนย้ายสัตว์ป่าไปยังพื้นที่ปลอดภัยก่อนที่จะปฏิบัติงานต่อไป | - โครงการมีการกำหนดมาตรการช่วยเหลือสัตว์ป่า และห้ามล่าสัตว์ป่าหรือทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยเป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ในโครงการ ทั้งนี้ ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ไม่มีรายงานการพบเห็นสัตว์ป่าที่ต้องการความช่วยเหลือ หรือพบการล่าหรือทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าแต่อย่างใด | - | เอกสารแนบ 2-16 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 7) การดำเนินการก่อสร้างจะต้องตัดต้นไม้ออกเท่าที่มีความจำเป็นในการก่อสร้างเท่านั้น ห้ามมิให้ตัดต้นไม้นอกเขตโครงการโดยเด็ดขาด โดยการตัดต้นไม้ในเขตบึงบอระเพ็ดต้องแจ้งเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ดก่อนดำเนินการ | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตัดฟันต้นไม้เฉพาะในเขตโครงการที่ได้รับอนุญาต สำหรับแนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านบึงบอระเพ็ดไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | เอกสารแนบ 2-13 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 8) การสร้างที่พักคนงานต้องอยู่นอกเขตป่าหรือเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด แล้วมีรั้วรับสงฆ์เข้าเย็น เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่าและทำลายชีวิตสัตว์ป่าจากคนงาน | - โครงการมีการสร้างที่พักคนงานอยู่นอกเขตป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด | - | ภาพที่ 2.2-20 เอกสารแนบ 2-14 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|---------------|-------------------------------------|
| 3.4 ระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ (ต่อ) 9) เศษขยะต่างๆ ในบริเวณพื้นที่พักคนงานจะต้องเก็บให้มิดชิดเพื่อป้องกันมิให้สัตว์ป่าเข้ามาหากินในบริเวณพื้นที่พักเพื่อดำเนินโครงการ | - โครงการได้จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยที่มีฝาปิดมิดชิดภายในบ้านพักคนงานเพื่อป้องกันมิให้สัตว์ป่าเข้ามาหากินในบริเวณพื้นที่พักเพื่อดำเนินโครงการ | | ภาพที่ 2.2-20 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 10) การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไปยังพื้นที่ก่อสร้างต้องทำเฉพาะช่วงเวลา 07.00-18.00 น. เท่านั้น เนื่องจากช่วงเวลาก่อนและหลังนี้จะเป็นเวลาที่สัตว์ป่าโดยเฉพาะสัตว์เลื้อยคลาน และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกออกหากิน ดังนั้น การขนส่งในช่วงเวลากลางคืนจะมีโอกาสทำอันตรายต่อสัตว์ป่า รวมถึงการเดินทางเข้า-ออกในพื้นที่โครงการในช่วงเวลากลางคืนต้องละเว้นหรือกระทำการเท่าที่จำเป็นเท่านั้น | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างในช่วงเวลาที่ได้รับอนุญาต | - | ภาพที่ 2.2-48 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 4. มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 4.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน/ผืนเมือง 1) จำกัดความกว้างของเขตทางที่ทำการก่อสร้างเท่าที่จำเป็น โดยเฉพาะทางโค้งที่จะเวนคืนที่ดิน เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่และผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างให้น้อยที่สุด | - โครงการมีการจำกัดและกำกับดูแลความกว้างของเขตทางที่ทำการก่อสร้างเท่าที่จำเป็น | - | ภาพที่ 2.2-23 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) ใช้พื้นที่ในเขตทาง สำหรับเป็นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้างต่างๆ ทั้งนี้เพื่อการลดการรบกวนพื้นที่การใช้ที่ดินด้านต่างๆ บริเวณที่ติดกับแนวเขตทางน้อยที่สุด | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการใช้พื้นที่ในเขตทางที่ได้รับอนุญาต สำหรับเป็นที่กองเก็บรวบรวมวัสดุก่อสร้างต่างๆ | - | ภาพที่ 2.2-16 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| 4.2 การคมนาคมขนส่ง 1) ควบคุมดูแลพนักงานขับรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง ไม่ให้บรรทุกเกินพิกัดน้ำหนักและจำกัดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมายและท้องถิ่นกำหนด เพื่อลดอุบัติเหตุและความเสียหายของถนน | - โครงการมีการตรวจสอบน้ำหนักและกำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ตามที่กฎหมายและท้องถิ่นกำหนด | - | ภาพที่ 2.2-6 เอกสารแนบ 2-11 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) กรณีที่มีถนนของท้องถิ่นชำรุดเสียหาย ให้ผู้ควบคุมงานก่อสร้างเข้าตรวจสอบและกำหนดวิธีการซ่อมแซมที่เหมาะสม โดยผู้รับเหมาจะเป็นผู้ซ่อม โดยใช้งบประมาณที่เจ้าของโครงการได้ประมาณการเผื่อไว้ให้แล้วในค่าก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ ให้หน่วยงานเจ้าของถนนร่วมพิจารณาให้ความเห็นชอบในการดำเนินการดังกล่าวด้วย | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตรวจสอบสภาพของถนนท้องถิ่นที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง - ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 พบความเสียหายบริเวณถนนทางเข้าสถานีรถไฟเชิงรายน้อย ทั้งนี้ ผู้รับจ้างก่อสร้างอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข | - | เอกสารแนบ 2-12 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 3) ติดตั้งป้ายชื่อโครงการและผู้รับเหมาไว้ที่รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างของโครงการทุกคัน พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ของโครงการ เพื่อให้ผู้เดือดร้อนหรือได้รับผลกระทบแจ้งปัญหาต่างๆ ให้ทราบและกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขทันที | - โครงการมีการติดป้ายชื่อโครงการและผู้รับเหมาไว้ที่รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างของโครงการ พร้อมช่องทางการติดต่อของโครงการ | - | ภาพที่ 2.2-24 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) 4) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการแจ้งให้ผู้สัญจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทราบถึงช่วง เวลาปฏิบัติงานขนส่งวัสดุและก่อสร้างโครงการ และมาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนทั่วไป | - โครงการมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และแจ้งช่วงเวลาปฏิบัติงานขนส่งวัสดุและก่อสร้างโครงการ และมาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนทั่วไป | - | ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-2 ภาพที่ 2.2-12 เอกสารแนบ 2-1 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 5) แจ้งให้ประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงที่ตั้งโครงการรับทราบเกี่ยวกับแผนการก่อสร้างเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรที่หนาแน่น | - โครงการมีการแจ้งแผนการก่อสร้างให้ประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงที่ตั้งโครงการรับทราบ | - | ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-2 เอกสารแนบ 2-1 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 6) การขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรขนาดใหญ่ต้องทำการขนส่งในช่วงเวลาหลัง 21:00 น. และหยุดขนส่งก่อน 03.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน - รถบรรทุกดินจากการขุดอุโมงค์ให้ขนส่งในช่วงเวลา กลางคืนในช่วง 21.00-03.00 น. เพื่อลดผลกระทบต่อจราจร - จัดให้มีเจ้าหน้าที่เก็บกองดินโคลนที่อาจตกหล่นบริเวณถนนเลียบทางรถไฟที่เข้าสู่สถานีรถไฟป่าหวาย ตลอดการขนส่งดิน | - โครงการมีการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรขนาดใหญ่ในช่วงเวลาที่ได้รับอนุญาต | - | ภาพที่ 2.2-48 ภาพที่ 2.2-54 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|--|----------|
| <p>4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)</p> <p>7) การขนส่งดินที่ขุดจากอุโมงค์ลพบุรีมาถมพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟป่าหวายและถมคันทางรถไฟก่อนถึงสถานีป่าหวาย ต้องจัดให้มีมาตรการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none">- ติดป้ายประกาศริมเส้นทางขนส่งต่างๆ ระยะ 500 เมตร ให้ประชาชนทราบช่วงเวลาการขนส่งดินและวัสดุต่างๆ- จัดให้มีบริเวณฉีดล้างล้อรถบรรทุกเพื่อล้างดินโคลนก่อนวิ่งขึ้นมาจากทางลาลอง- ตรวจสอบการชำรุดของถนนเลียบทางรถไฟที่เข้าสู่สถานีรถไฟป่าหวาย หากชำรุดให้ซ่อมแซมทันทีให้ใช้งานได้ตามปกติ- ขณะขนส่งดินจากอุโมงค์ให้ติดตั้งป้ายเตือนสัญญาณไฟ กรวยยาง ป้ายบอกทางเลี้ยวให้ประชาชนได้ทราบเพื่อระมัดระวังและหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น | <ul style="list-style-type: none">- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากการก่อสร้างอุโมงค์ลพบุรี ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|--------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| 4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) 8) วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจรที่จำเป็นต้องผ่านย่านชุมชน และประสานงานอย่างใกล้ชิดกับกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อวางแผนจัดระบบจราจรให้เหมาะสมบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง | - โครงการมีการวางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจรที่จำเป็นต้องผ่านย่านชุมชน | - | เอกสารแนบ 2-18 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 9) ผู้รับเหมาจะต้องทำทางเบี่ยงชั่วคราวระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางตัดผ่าน เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถสัญจรไป-มาได้ตั้งแต่เริ่มระหว่างการก่อสร้างตัดผ่านจุดตัดดังกล่าว จนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ โดยทางโครงการได้ออกแบบรูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนไว้ทั้งหมด 179 แห่ง สรุปได้ดังนี้ | - โครงการมีการจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราวระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางตัดผ่าน เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถสัญจรไป-มาได้ตั้งแต่เริ่มระหว่างการก่อสร้างตัดผ่านจุดตัดดังกล่าว จนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ | - | ภาพที่ 2.2-52 ภาพที่ 2.2-53 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|------------------------------|---------------|----------|
| 4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) <ul style="list-style-type: none">- ถนนยกระดับ (overpass) 12 แห่ง- ถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) 1 แห่ง- ทางยกระดับรูปตัวยู (U-shape overpass) 25 แห่ง- ยกกระตือรือร้นรถไฟ (elevated railway) 102 แห่ง- อุโมงค์รถไฟ (tunnel railway) 4 แห่ง- ทางลอดใต้สะพานรถไฟ (Short Span Bridge) 32 แห่ง- ท่อเหลี่ยมลอดใต้ทางรถไฟ (box culvert) 1 แห่ง- ให้ไปใช้จุดข้ามเคียง (to be closed) 2 แห่ง | | | | |
| 10) การเปิดผิวถนนนอกรั้วโครงการหลังจากดำเนินการในแต่ละวันเสร็จ ต้องปิดผิวหน้าด้วยคอนกรีตหรือยางมะตอย ซึ่งการกระทำดังกล่าวต้องทำให้เสร็จก่อนเวลา 05.00 น. เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เนื่องจากรถยนต์ที่วิ่งผ่านไปมา | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่ได้มีการเปิดผิวถนนนอกพื้นที่โครงการ | - | - | - |
| 11) กรณีการเปิดผิวถนนสาธารณะจะต้องแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและได้รับความเห็นชอบก่อนดำเนินการ | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่ได้มีการเปิดผิวถนนสาธารณะ | - | - | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|--------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| 4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) 12) ติดตั้งป้ายเตือน/สัญญาณไฟที่ได้มาตรฐานสำหรับใช้ในระยยะก่อสร้างเพื่อแสดงให้ผู้ใช้ทางสังเกตเห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ก่อนถึงเขตก่อสร้างอย่างน้อย 200 เมตร บริเวณแนวเส้นทางโครงการที่ตัดผ่านถนนเข้าชุมชน | - โครงการมีการติดตั้งป้ายเตือน/สัญญาณไฟที่ได้มาตรฐานสำหรับใช้ในระยยะก่อสร้าง ก่อนถึงเขตก่อสร้าง | - | ภาพที่ 2.2-25 ภาพที่ 2.2-26 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 13) การเปิดแนวก่อสร้าง ในด้านที่ติดกับทางสัญจรให้ตั้งกรวย แฉ่งตั้ง หรือหลักที่มีการติดตั้งหลอดไฟที่สามารถเปิดใช้งานในเวลากลางคืนได้ ให้มีระยะการจัดวางทุกๆ เมตร โดยเวลากลางคืนจะต้องเปิดไฟ 30 เพื่อให้มองเห็นแนวก่อสร้างชัดเจน | - โครงการมีการติดตั้งกรวยและแฉ่งตั้งที่มีการติดตั้งหลอดไฟที่สามารถเปิดใช้งานในเวลากลางคืนได้ เพื่อให้มองเห็นแนวก่อสร้างได้อย่างชัดเจน | - | ภาพที่ 2.2-53 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 |
| 14) ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคมสำหรับควบคุมการเดินรถไฟความเร็วสูงให้มีประสิทธิภาพรวดเร็ว ตรงต่อเวลา และมีความปลอดภัยสูงสำหรับการเดินทางของผู้โดยสาร | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่ได้มีการดำเนินงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคมสำหรับควบคุมการเดินรถไฟความเร็วสูง | - | - | - |
| 15) จัดให้มีหน่วยซ่อมบำรุงทางและโรงซ่อมบำรุง (Maintenance Base and Depot) เพื่อการซ่อมบำรุงทาง การซ่อมบำรุงล้อเลื่อน การซ่อมบำรุงตามวาระ ตามคู่มือการบำรุงรักษาเพื่อให้ทางสามารถใช้การได้ดีอยู่เสมอและมีความปลอดภัย | - ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุง | - | - | สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|------------------------------|---------------|----------|
| 4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | | | | |
| 16) จัดระบบจราจรบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงให้มีความคล่องตัว พร้อมทั้งจัดให้มีพื้นที่จอดยานพาหนะให้เพียงพอสำหรับผู้มาใช้บริการ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกทั้งในบริเวณทางเข้า-ออก และบริเวณที่จอดรถ | - รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบระบบจราจรและพื้นที่จอดยานพาหนะบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงให้มีความคล่องตัวและเพียงพอสำหรับผู้มาใช้บริการ | - | - | - |
| 17) ติดตั้งชุดรางตัดข้ามฉุกเฉิน (Emergency crossover) ทุกระยะประมาณ 35 กม. เพื่อช่วยให้สามารถให้บริการเดินรถไฟความเร็วสูงได้ในขณะที่เส้นทางบางช่วงมีปัญหาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไข | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่ถึงเวลาดำเนินงานติดตั้งชุดรางตัดข้ามฉุกเฉิน | - | - | - |
| 18) ให้มีหัวรถจักรที่ขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเอง เช่น ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ไว้ลากจูงขบวนรถไฟความเร็วสูงที่อาจมีปัญหาขัดข้อง ซึ่งจะจอดในสภาพเตรียมพร้อม (Standby) อยู่ในหน่วยซ่อมบำรุงทางต่างๆ ตามเส้นทางพร้อมให้บริการอย่างรวดเร็วเมื่อเกิดเหตุ | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่มีการเดินรถไฟความเร็วสูง | - | - | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|----------------|-------------------------------------|
| 4.3 การเกษตรกรรม | | | | |
| 1) ต้องทำงานก่อสร้างให้อยู่ในขอบเขตทางที่ได้กำหนดไว้เท่านั้น | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างทำงานก่อสร้างในขอบเขตทางที่ได้กำหนดไว้เท่านั้น | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) เมื่อทำการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องปรับพื้นที่ให้เรียบร้อยแล้วคืนพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุด | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปรับพื้นที่ให้เรียบร้อย เมื่อทำการก่อสร้างแล้วเสร็จ | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 3) การปฏิบัติงานต้องปฏิบัติงานที่ใช้ระยะเวลาสั้นที่สุดและไม่เกินตามแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ จนมีผลกระทบต่อการทำงานเกษตรของประชาชน | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้ | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 4) ต้องมีการชดเชยทรัพย์สินให้กับพื้นที่เกษตรกรรมที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโดยเร็วที่สุดและด้วยราคาที่เป็นธรรม | - โครงการมีการกำหนดการชดเชยทรัพย์สินให้กับพื้นที่เกษตรกรรมด้วยราคาที่เป็นธรรมและเป็นไปตามขั้นตอนการเวนคืน อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ไม่พบพื้นที่เกษตรกรรมที่ได้รับผลกระทบและเกษตรกรร้องเรียน | - | - | - |
| 5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดเป็นกฎระเบียบการทำงานไม่ให้ท่วสตุ สารเคมีหรือน้ำมันเครื่องใช้แล้ว ลงในเขตพื้นที่การเกษตรอย่างเด็ดขาด | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยในการใช้สารเคมี | - | เอกสารแนบ 2-21 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|---|-------------------------------------|
| 4.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สาธารณูปโภค 1) ก่อนเริ่มการก่อสร้าง จะต้องประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องในการวางแผนรื้อย้ายและติดตั้งระบบสาธารณูปโภคต่างๆ | - โครงการมีการประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องในการวางแผนรื้อย้ายและติดตั้งระบบสาธารณูปโภคต่างๆ | - | ภาพที่ 2.2-27 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภครับทราบเกี่ยวกับแผนการรื้อย้ายล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ | - โครงการมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค | - | ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-2 ภาพที่ 2.2-56 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| การจัดการเศษวัสดุ/ขยะมูลฝอย 1) ลดปริมาณเศษวัสดุที่เกิดขึ้นโดยคัดเลือกว่ากลับมาใช้ประโยชน์ได้ เช่น หินจากการขุดเจาะอุโมงค์ สามารถนำกลับไปใช้ในงานถมปรับแนวเส้นทางรถไฟ หรือเศษปูนเศษหินที่เหลือจากการก่อสร้างอาคารไปใช้ถมปรับพื้นที่ในพื้นที่ที่ได้รับอนุญาต | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างลดปริมาณเศษวัสดุที่เกิดขึ้น โดยมีการคัดเลือกเศษวัสดุเพื่อนำกลับมาใช้ประโยชน์ | - | เอกสารแนบ 2-34 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) จัดให้มีที่รองรับขยะที่มีฟาปติให้เพียงพอแก่ความต้องการ และวางภาชนะรองรับขยะมูลฝอยให้กระจายครอบคลุมพื้นที่โครงการ โดยจำนวนภาชนะที่ต้องจัดหาอาจประเมินจากปริมาณขยะมูลฝอยที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดยใช้อัตราการผลิตมูลฝอยของประชากรในชนบท (0.4 กก. ต่อคนต่อวัน) เป็นเกณฑ์ | - โครงการได้จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยภายในพื้นที่โครงการ | - | ภาพที่ 2.2-17 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--------------------------|---|-------------------------------------|
| 4.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ) 3) ประสานงานให้เทศบาล/สุขาภิบาล เป็นผู้ดำเนินการกำจัดขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นบริเวณบ้านพักคนงาน หรือจัดหาสถานที่กำจัดขยะมูลฝอยในพื้นที่โครงการในกรณีที่ดินที่ก่อสร้างอยู่นอกเขตเทศบาล/สุขาภิบาล | - โครงการมีการประสานงานให้หน่วยงานท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการกำจัดขยะมูลฝอย | - | เอกสารแนบ 2-15 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| การจัดการมูลฝอยอันตราย 1) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดให้มีภาชนะรองรับขยะอันตรายขนาดถึง 240 ลิตร จำนวน 3 ถึง 5 ใบในพื้นที่พักคนงานก่อสร้างและสำนักงานก่อสร้างทุกแห่ง และตรวจสอบปริมาณหากมีปริมาณมากพอให้ติดต่อหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อนำไปกำจัดให้ถูกต้อง | - ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะอันตรายไว้ในพื้นที่พักคนงานก่อสร้างและสำนักงานก่อสร้าง โดยมีการติดต่อหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตนำไปกำจัด (บริษัท โปรเจค เวสต์ เมเนจเม้นท์ จำกัด) | - | ภาพที่ 2.2-20 ภาพที่ 2.2-21 ภาพที่ 2.2-46 เอกสารแนบ 2-33 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) กำหนดให้มีการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะต่างๆ ที่ใช้ในกิจกรรมก่อสร้างที่ศูนย์บริการ ยกเว้นกรณีจำเป็นมีการซ่อมแซมเครื่องจักรเครื่องกลในพื้นที่ก่อสร้างต้องเติมหรือเปลี่ยนถ่านน้ำมันเครื่องจักร ต้องระมัดระวังไม่ให้มีการหกหล่น และให้ปฏิบัติงานในพื้นที่ซึ่งได้ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ | - โครงการมีการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะต่างๆ ที่ใช้ในกิจกรรมก่อสร้างที่ศูนย์บริการเป็นหลัก และมีการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงเครื่องจักรบางส่วนในพื้นที่ก่อสร้าง และมีการจัดเตรียมภาชนะสำหรับจัดเก็บน้ำมันเครื่องที่เปลี่ยนถ่าย โดยมีการติดต่อหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปทำการกำจัด (บริษัท โปรเจค เวสต์ เมเนจเม้นท์ จำกัด) | - | ภาพที่ 2.2-22 ภาพที่ 2.2-46 เอกสารแนบ 2-33 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 4.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ) 3) น้ำมันเครื่องที่เปลี่ยนถ่ายจากเครื่องจักรต้องจัดเก็บรวบรวมใส่ถัง 200 ลิตร เมื่อมีปริมาณมากพอและติดต่อให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปทำการกำจัดที่ถูกต้อง ห้ามไม่ให้เททิ้งลงบนพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด | - โครงการมีการจัดเตรียมภาชนะสำหรับจัดเก็บน้ำมันเครื่องที่เปลี่ยนถ่าย โดยมีการติดต่อหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปทำการกำจัด (บริษัท โปรเจค เวสต์ แมเนจเม้นท์ จำกัด) | - | ภาพที่ 2.2-22 ภาพที่ 2.2-46 เอกสารแนบ 2-33 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| การจัดการน้ำเสีย - จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปในบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานก่อสร้างทุกแห่ง และต้องจัดทำบ่อบำบัดน้ำจากถังบำบัดน้ำเสียที่เก็บกักน้ำทิ้งได้น้อย 1 วัน ก่อนปล่อยลงท่อระบายน้ำหรือแหล่งรองรับน้ำ | - โครงการได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปในบริเวณบ้านพักคนงานและสำนักงานก่อสร้าง และจัดทำบ่อบำบัดน้ำจากถังบำบัดน้ำเสีย ก่อนปล่อยลงท่อระบายน้ำและแหล่งรองรับน้ำ | - | ภาพที่ 2.2-20 ภาพที่ 2.2-21 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 5. มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 5.1 เศรษฐกิจ-สังคม 1) จัดทำแผนการจัดหางานโดยพิจารณาฯ แรงงานในท้องถิ่นให้ได้รับการคัดเลือกเข้าทำงานกับโครงการเป็นลำดับแรก | - โครงการมีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดทำแผนการจัดหางานโดยพิจารณาฯ แรงงานในท้องถิ่นให้ได้รับการคัดเลือกเข้าทำงานกับโครงการเป็นลำดับแรก | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) กำหนดตำแหน่งที่พักคนงานก่อสร้างให้อยู่ห่างจากที่พักอาศัยของชุมชนอย่างน้อย 50 เมตร | - โครงการมีการกำหนดตำแหน่งที่พักคนงานก่อสร้างให้อยู่ห่างจากที่พักอาศัยของชุมชน | - | เอกสารแนบ 2-14 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 5.1 เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ) | | | | |
| 3) กำหนดกฎระเบียบการทำงานของคนงานอย่างเคร่งครัด และมีการตรวจตราความปลอดภัยเป็นระยะๆ รวมทั้งมีการจัดทำทะเบียนคนงานก่อสร้างและจัดทำบันทึกการทำงานตลอดระยะก่อสร้าง | - โครงการมีการกำหนดกฎระเบียบการทำงานของ คนงานอย่างเคร่งครัด และมีการตรวจตราความ ปลอดภัย รวมทั้งมีการจัดทำทะเบียนคนงานก่อสร้าง และจัดทำบันทึกการทำงาน | - | เอกสารแนบ 2-20 เอกสารแนบ 2-21 เอกสารแนบ 2-22 เอกสารแนบ 2-23 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 4) ให้ความช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบที่เช่าที่เขตทางรถไฟโยกย้าย ให้มีสิทธิในการจับจองสิทธิการใช้ประโยชน์ในร้านค้าในสถานีและจ่ายค่าเช่าในราคาที่ไม่สูงกว่าราคาเช่าเดิมมากนัก | - โครงการมีการจัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เพื่อ ประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการ รับฟังความคิดเห็น และช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับผลกระทบ | - | ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-2 เอกสารแนบ 2-1 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 5) จัดตั้งศูนย์ประสานงานและรับเรื่องร้องทุกข์ไว้ที่บริเวณสำนักงานก่อสร้างโครงการทุกแห่งและจัดให้มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องทุกข์และตรวจสอบสาเหตุและดำเนินการแก้ไขปัญหาให้ผู้ได้รับผลกระทบในทันที | - โครงการมีการจัดตั้งศูนย์ประสานงานและรับเรื่องร้อง ทุกข์ไว้ที่บริเวณสำนักงานก่อสร้างโครงการ และจัดให้มี เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องทุกข์ตรวจสอบสาเหตุและ ดำเนินการแก้ไขปัญหาให้ผู้ได้รับผลกระทบ | - | ภาพที่ 2.2-13 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-7 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 6) จัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เคลื่อนที่เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ข่าวสารโครงการเป็นระยะๆ สร้างความเข้าใจระหว่างผู้ก่อสร้างโครงการกับประชาชนและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างน้อยเดือนละครั้ง | - โครงการมีการจัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เพื่อ ประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการ สร้างความเข้าใจ ระหว่างผู้ก่อสร้างโครงการกับประชาชนและรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชน | - | ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-2 เอกสารแนบ 2-1 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 7) หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดให้มีกิจกรรมส่งเสริมอาชีพให้กับผู้ได้รับผลกระทบเพื่อพัฒนาทักษะสามารถพัฒนาเป็นอาชีพหลักและอาชีพเสริมที่สามารถสร้างรายได้ทดแทนรายได้ที่สูญเสียไป | - โครงการมีการจัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เพื่อ ประชาสัมพันธ์ข่าวสารโครงการ รับฟังความคิดเห็น และช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับผลกระทบ | - | ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-2 เอกสารแนบ 2-1 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|---|-------------------------------------|
| 5.2 การแบ่งแยกชุมชน - ก่อสร้างสะพานลอยคนข้าม 19 แห่ง ตามตำแหน่งที่ประชาชนต้องการจากผลการประชุมกลุ่มย่อยและได้กำหนดไว้ในแบบก่อสร้างแล้ว | - รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างสะพานลอยให้มีความเหมาะสมกับการใช้สัญจรของชุมชน | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 5.3 การโยกย้ายเวนคืนและชดเชยทรัพย์สินระยะก่อนก่อสร้าง 1) หน่วยงานเจ้าของโครงการ ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ และขั้นตอนการเวนคืนและการพิจารณาค่าชดเชยให้แก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ | - โครงการมีการจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ และขั้นตอนการเวนคืนและการพิจารณาค่าชดเชยให้แก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ | - | ภาพที่ 2.2-41 ภาพที่ 2.2-42 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-31 เอกสารแนบ 2-37 | - |
| 2) สํารวจรายละเอียดทรัพย์สิน ที่ดิน ไม่ยึดต้นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ | - โครงการมีการสำรวจรายละเอียดทรัพย์สิน ที่ดิน ไม่ยึดต้นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ | - | เอกสารแนบ 2-31 | - |
| 3) ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกา บริเวณพื้นที่ที่จะเวนคืนโดยระบุตำแหน่งบริเวณที่จะเวนคืนให้ชัดเจนและปิดประกาศในหน่วยราชการในท้องที่ให้ประชาชนทราบ | - พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน มีการระบุตำแหน่งบริเวณพื้นที่ที่จะเวนคืน ทั้งนี้ โครงการได้มีการจัดประชุมให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ และขั้นตอนการเวนคืนและการพิจารณาค่าชดเชย | - | ภาพที่ 2.2-41 เอกสารแนบ 2-30 เอกสารแนบ 2-31 เอกสารแนบ 2-37 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|---|----------|
| 5.3 การโยกย้ายเวนคืนและชดเชยทรัพย์สิน (ต่อ) 4) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืน ประกอบด้วยผู้แทนของการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนกรมที่ดิน ผู้แทนของสภาท้องถิ่นและผู้แทนชุมชน เพื่อร่วมกันพิจารณาค่าใช้จ่ายในการชดเชยทรัพย์สินและที่ดินตามระเบียบบัญญัติใน พรบ. ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ | - โครงการมีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืน ตามระเบียบบัญญัติใน พรบ. ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ | - | เอกสารแนบ 2-37 | - |
| 5) คณะกรรมการที่ตั้งขึ้นจะต้องกำหนดราคาชดเชยที่เป็นธรรม และทำความเข้าใจกับราษฎร ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการด้วย | - โครงการมีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อกำหนดราคาตามระเบียบบัญญัติ และมีการจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลและทำความเข้าใจกับราษฎรที่ได้รับผลกระทบ | - | ภาพที่ 2.2-41 ภาพที่ 2.2-42 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-31 เอกสารแนบ 2-37 | - |
| 6) จัดตั้งเจ้าหน้าที่เพื่อให้ความช่วยเหลือหรืออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านการชดเชยที่ดินทรัพย์สินในการติดต่อ ประสานงาน และยื่นคำร้องขอรับค่าชดเชย ทั้งนี้ในกรณีที่มีการร้องทุกข์ ต้องเร่งแก้ปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว | - โครงการมีการจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์เพื่อให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ | - | ภาพที่ 2.2-41 ภาพที่ 2.2-42 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-31 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|---|----------|
| 5.3 การโยกย้ายเวนคืนและชดเชยทรัพย์สิน (ต่อ) ระยะก่อสร้าง 1) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการชดเชยทรัพย์สินเป็นผู้ดำเนินการในเรื่องการจ่ายค่าชดเชย โดยมีอำนาจหน้าที่กำหนดราคาค่าชดเชยทรัพย์สิน ตรวจสอบและจ่ายเงินค่าชดเชยทรัพย์สิน | - โครงการมีการแต่งตั้งคณะกรรมการเป็นผู้ดำเนินการในเรื่องการจ่ายค่าชดเชย โดยมีอำนาจหน้าที่กำหนดราคาค่าชดเชยทรัพย์สิน ตรวจสอบและจ่ายเงินค่าชดเชยทรัพย์สิน | - | เอกสารแนบ 2-37 | - |
| 2) จัดชุดประชาสัมพันธ์เมื่อเริ่มโครงการ แจ้งสิทธิให้ราษฎรที่ได้รับผลกระทบจากโครงการทราบว่าได้รับอัตราค่าชดเชยเท่าใด และกำหนดเวลาที่จะได้รับเงินค่าชดเชย | - โครงการมีการจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ พื้นที่ได้รับผลกระทบ และขั้นตอนการเวนคืนและการพิจารณาค่าชดเชย | - | ภาพที่ 2.2-41 ภาพที่ 2.2-42 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-31 เอกสารแนบ 2-37 | - |
| 3) การดำเนินการจ่ายค่าทดแทน ต้องจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินให้กับราษฎรให้หมดในงวดเดียว เพื่อจะได้นำไปใช้ประโยชน์ตามที่ต้องการได้ | - โครงการมีการแต่งตั้งคณะกรรมการเป็นผู้ดำเนินการในเรื่องการจ่ายค่าชดเชย โดยมีอำนาจหน้าที่กำหนดราคาค่าชดเชยทรัพย์สิน ตรวจสอบและจ่ายเงินค่าชดเชยทรัพย์สิน | - | เอกสารแนบ 2-31 เอกสารแนบ 2-37 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ สาธารณสุข | | | | |
| 1) ประสานงานกับหน่วยงานทางด้านสาธารณสุขในพื้นที่เพื่อตรวจร่างกายของคนงานก่อนที่จะเข้ามาทำงานในพื้นที่โครงการ และเพื่อเตรียมการรองรับการให้บริการที่เหมาะสม | - โครงการมีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตรวจสุขภาพคนงานก่อนเข้ามาทำงานในพื้นที่โครงการ และมีการประสานงานกับหน่วยงานทางด้านสาธารณสุขในพื้นที่ | - | เอกสารแนบ 2-24 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดหาที่พักคนงานให้อยู่เป็นระเบียบมีรั้วแสดงบริเวณ และจัดการสุขาภิบาลภายในที่พักอาศัยที่ดี มีที่รองรับน้ำเสียและขยะ จัดให้มีน้ำดื่ม น้ำใช้และห้องน้ำที่เพียงพอ | - โครงการมีการสร้างบ้านพักคนงาน ที่มีรั้วแสดงบริเวณ รวมทั้งได้จัดให้มีระบบสุขาภิบาล และภาชนะรองรับขยะมูลฝอย | - | ภาพที่ 2.2-20 เอกสารแนบ 2-14 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 3) จัดให้มีการอบรมให้ความรู้ด้านสุขศึกษาแก่คนงาน เพื่อให้สามารถปฏิบัติตนได้อย่างถูกสุขลักษณะ เพื่อป้องกันตนเองจากโรคติดต่อที่อาจเกิดขึ้น | - ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการอบรมให้ความรู้ด้านสุขอนามัย เพื่อป้องกันตนเองจากโรคติดต่อที่อาจเกิดขึ้น | - | ภาพที่ 2.2-18 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ) อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน 1) จัดทำบันทึก ข้อตกลงร่วมกันระหว่างเจ้าของโครงการและผู้รับเหมาในระบะก่อสร้าง โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัย โดยระบุเป็นข้อ กำหนดไว้ในเอกสารประกวดราคา | - โครงการมีการจัดทำบันทึก ข้อตกลงร่วมกันกับผู้รับจ้างก่อสร้าง โดยกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ระบุในสัญญาจ้าง | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) หน่วยงานเจ้าของโครงการ ต้องแจ้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รับทราบและรับผิดชอบในการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุ และส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน โดยปฏิบัติตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องความปลอดภัยในการทำงานอย่างเคร่งครัด เช่น มีการปักป้ายเตือนอันตราย รวมทั้งห้ามบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้ามาในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้น | - โครงการมีการแจ้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รับทราบและรับผิดชอบในการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุ และส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน โดยปฏิบัติตามประกาศที่กำหนด | - | ภาพที่ 2.2-15 ภาพที่ 2.2-25 เอกสารแนบ 2-20 เอกสารแนบ 2-21 เอกสารแนบ 2-22 เอกสารแนบ 2-23 เอกสารแนบ 2-25 เอกสารแนบ 2-29 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 3) ผู้รับเหมาจะต้องจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (Personal protection devices) ให้แก่พนักงานและคนงานที่ปฏิบัติงานในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ และเหมาะสม เช่น หมวกนิรภัย แวนตา ที่ครอบงูก ปลั๊กอุดหู ถุงมือ รองเท้านิรภัย เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น และผู้รับเหมาจะต้องกำชับตรวจสอบดูแลให้คนงานที่ปฏิบัติ งานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลตลอดเวลาขณะปฏิบัติงาน | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลให้แกพนักงานและคนงานที่ปฏิบัติงานในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอและเหมาะสม | - | ภาพที่ 2.2-15 เอกสารแนบ 2-29 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ) 4) ในสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและบ้านพักคนงานนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้งแบบ A, B, C ขนาด 15 ปอนด์อย่างน้อย 1 ชุด/อาคาร หรือติดตั้งไว้ในระยะทางไม่เกิน 45 เมตร โดยติดตั้งให้ส่วนบนสุดของตัวเครื่องอยู่สูงจากพื้นที่อาคารไม่เกิน 1.40 เมตร ในที่ที่มองเห็นและอ่านคำแนะนำการใช้และนำไปใช้งานได้โดยสะดวกตลอดเวลา และให้มีการตรวจสอบให้อยู่ในสภาพดีไม่น้อยกว่า 6 เดือนต่อครั้ง พร้อมติดตั้งแสดงผลการตรวจสอบและวันที่ตรวจสอบ | - โครงการได้จัดให้มีเครื่องมือดับเพลิงในสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและบ้านพักคนงาน รวมทั้งมีการตรวจสอบให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานเป็นประจำ | - | ภาพที่ 2.2-20 ภาพที่ 2.2-21 เอกสารแนบ 2-23 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 5) ต้องจัดให้มีแสงสว่างภายในเขตพื้นที่ก่อสร้างเพื่อความปลอดภัยในการทำงานของคนงานและเครื่องจักรกลต่างๆ รวมทั้งยวดยานที่สัญจรผ่านไปมา โดยเฉพาะบริเวณทางรถไฟที่มีถนนเลียบทางรถไฟและบริเวณจุดตัดถนนต่างๆ และจัดให้มีการติดตั้งไฟสัญญาณหรือไฟกระพริบเพื่อแสดงให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจนในช่วงเวลากลางคืน | - โครงการได้จัดให้มีแสงสว่างภายในเขตพื้นที่ก่อสร้างและติดตั้งไฟสัญญาณ/ไฟกระพริบ | - | ภาพที่ 2.2-26 ภาพที่ 2.2-28 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|---|-------------------------------------|
| 5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ) | | | | |
| 6) ผู้รับเหมาต้องติดตั้งตาข่ายหรือชิงผ้าใบด้านใต้ของทางวิ่งยกระดับที่กำลังการก่อสร้างเพื่อป้องกันเศษวัสดุตกหล่น ทำอันตรายกับคนงานที่อยู่ด้านล่างหรือประชาชนที่สัญจรผ่านไปมา | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างติดตั้งตาข่าย/ชิงผ้าใบด้านใต้ของทางวิ่งยกระดับที่กำลังการก่อสร้าง | - | ภาพที่ 2.2-49 | - |
| 7) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทำหน้าที่กำกับดูแลให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบคำสั่ง และมาตรการความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งให้ความรู้วิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้องเพื่อความปลอดภัยในการทำงานแก่คนงาน | - ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทำหน้าที่กำกับดูแลให้คนงานปฏิบัติตามกฎระเบียบคำสั่ง และมาตรการความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งให้ความรู้วิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้อง | - | ภาพที่ 2.2-18 เอกสารแนบ 2-20 เอกสารแนบ 2-21 เอกสารแนบ 2-23 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 8) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีการอบรมให้ความรู้กับคนงานใหม่ที่เข้าปฏิบัติงานให้มีความรู้และข้อปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน | - ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีการอบรมให้ความรู้กับคนงานใหม่ก่อนที่จะเข้ามาปฏิบัติงาน | - | ภาพที่ 2.2-18 เอกสารแนบ 2-23 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 9) จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีบุคลากรทางการแพทย์ที่สามารถให้ความช่วยเหลือเบื้องต้นในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุได้ทันที รวมทั้งจัดเตรียมรถพยาบาลที่พร้อมจะนำผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลอื่นๆ ในกรณีที่เกินขีดความสามารถที่จะให้การรักษายาบาลได้ หรืออาจจะประสานงานกับสถานบริการทางสาธารณสุขที่ใกล้เคียงในการขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉิน | - โครงการจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบุคลากรทางการแพทย์ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น รวมทั้งจัดให้มีพาหนะในการนำผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาล | - | ภาพที่ 2.2-29 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|---|-------------------------------------|
| 5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ) 10) จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแลรับผิดชอบประสานงาน จัดอบรมคนงานให้ปฏิบัติงานโดยคำนึงถึงความปลอดภัยในการทำงานให้มีการใช้เครื่องมือเครื่องจักรอย่างถูกต้อง และมีเทคนิคในการทำงานที่ปลอดภัย รวมทั้งต้องกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษเมื่อไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดไว้ | - ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทำหน้าที่จัดอบรมคนงานในการใช้เครื่องมือเครื่องจักรและกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษตามระเบียบที่กำหนดไว้ | - | ภาพที่ 2.2-18 เอกสารแนบ 2-20 เอกสารแนบ 2-21 เอกสารแนบ 2-23 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 11) จัดให้มีน้ำสะอาดสำหรับดื่ม ห้องน้ำ ห้องส้วม ที่ถูกสุขลักษณะให้เพียงพอ โดยใช้เกณฑ์ตามที่กฎหมายแรงงานกำหนด | - โครงการได้จัดให้มีน้ำสะอาดสำหรับดื่ม ห้องน้ำ และห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะ | - | ภาพที่ 2.2-20 ภาพที่ 2.2-21 ภาพที่ 2.2-30 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 12) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนการป้องกันและระงับอัคคีภัย ประกอบด้วย การตรวจตรา การอบรม การณรงค์ ป้องกันอัคคีภัย การดับเพลิง การอพยพหนีไฟ การบรรเทาทุกข์ และจัดเก็บแผนดังกล่าวให้สามารถตรวจสอบได้ | - โครงการมีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดทำแผนการป้องกันและระงับอัคคีภัย | - | เอกสารแนบ 2-26 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 13) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟตามแผนแก้คนงานและพนักงานอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง | - โครงการมีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟตามแผนแก้คนงานและพนักงาน | - | ภาพที่ 2.2-31 เอกสารแนบ 2-26 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|--------------------------|---|-------------------------------------|
| 5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ) 14) ในระยะก่อสร้างผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้คนงานหรือพนักงานที่ทำงานก่อสร้างเข้ารับการฝึกอบรมฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือตัดเพลิงขั้นต้น รวมทั้งแผนปฏิบัติเมื่อเกิดอัคคีภัย จากหน่วยงานที่ทางราชการกำหนดหรือให้การยอมรับไม่น้อยกว่าร้อยละของจำนวนคนงานในแต่ละหน่วยของสำนักงาน 40 ก่อสร้าง | - ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือตัดเพลิงขั้นต้น | - | ภาพที่ 2.2-31 เอกสารแนบ 2-23 เอกสารแนบ 2-26 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 15) จัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยขณะก่อสร้างอุโมงค์ ดังนี้ - ผู้รับเหมาจะต้องมีการตั้งหน่วยกู้ภัยจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ ด้านการกู้ภัยหรือช่วยเหลือเบื้องต้นสำหรับอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างภายในอุโมงค์ - จัดเตรียมวิธีการป้องกันหรือหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บของคนงานหรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น โดยการฝึกอบรมคนงานให้มีทักษะในการทำงาน เนื่องจากเป็นการก่อสร้างเฉพาะทางที่ต้องใช้ความชำนาญของผู้ปฏิบัติงาน | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากการก่อสร้างอุโมงค์ลพบุรี ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|-------------------------|--------------------------|---------------|----------|
| <p>5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none">- ผู้รับเหมาต้องดำเนินการจัดเตรียมแผนงานหรืออุปกรณ์ในการป้องกันอัคคีภัย เนื่องจากในระหว่างการปฏิบัติงาน มีการใช้เครื่องมือในการทำงานบางประเภทที่อาจทำให้เกิดประกายไฟขึ้น เช่น การเชื่อมโลหะ จึงต้องมีการเตรียมแผนงานหรืออุปกรณ์ดังกล่าว รวมทั้งอุปกรณ์และบุคลากรในการปฐมพยาบาลเบื้องต้น เพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหรือระงับ/บรรเทาเหตุการณ์ในเบื้องต้น ก่อนนำตัวผู้ได้รับบาดเจ็บส่งสถานพยาบาลใกล้เคียงต่อไป- จัดให้มีระบบระบายอากาศภายในอุโมงค์ที่กำลังขุดเจาะและก่อสร้าง อย่างเพียงพอสำหรับคนงาน และเครื่องจักรตามมาตรฐาน OSHA และ USACE การทำงานภายในอุโมงค์จะใช้เฉพาะเครื่องยนต์ดีเซลเท่านั้น ซึ่งต้องมีการตรวจสอบสภาพอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เศษวัสดุและก๊าซต่างๆ เช่น คาร์บอนมอนอกไซด์และไนโตรเจนออกไซด์ เป็นต้น ซึ่งต้องมีการตรวจสอบสภาพและดำเนินการซ่อมแซมส่วนที่ชำรุดตามกำหนดเวลา เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง | | | | |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|-------------------------|------------------------------|---------------|----------|
| <p>5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none">- ออกแบบให้มีช่องทางเดินหนีภัยภายในอุโมงค์ที่ผ่านเมืองลพบุรี สำหรับใช้เป็นช่องทางอพยพผู้โดยสารขึ้นจากอุโมงค์ในกรณีฉุกเฉิน- ออกแบบป้องกันอัคคีภัยในสถานีรถไฟความเร็วสูงและอุโมงค์ตามมาตรฐาน NFPA130 สำหรับงานออกแบบระบบขนส่งมวลชนประเภทราง- เลือกใช้วัสดุโครงสร้างสถานี อุโมงค์วัสดุตกแต่งต่างๆ สายไฟและอุปกรณ์ไฟฟ้า เป็นวัสดุที่ไม่ติดไฟ ภายในอุโมงค์จะติดตั้งระบบป้องกันและระงับเพลิงภายในอุโมงค์ตามมาตรฐาน NFPA130 ได้แก่<ul style="list-style-type: none">• ระบบเตือนอัคคีภัย เพื่อแจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่และผู้โดยสารทราบ เพื่อหนีไฟได้อย่างทัน่วงทีก่อนไฟจะลุกลาม• ติดตั้งระบบประกาศสาธารณะ ผู้โดยสารสามารถติดต่อกับพนักงานขับรถไฟความเร็วสูงเพื่อแจ้งเหตุอัคคีภัยหรือได้อย่างรวดเร็ว | | | | |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--------------------------|---|--|
| <p>5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)</p> <p>16) จัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยในที่พักคนงาน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none">- การก่อสร้างโครงการจะมีลูกจ้างมากกว่า 50 คน ตามกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2553) ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย (คปภ.) เพื่อกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างและความปลอดภัยในที่พักคนงาน เช่น กำหนดแผนงาน การก่อสร้างและมาตรการควบคุมความปลอดภัย ยื่นเสนอต่อผู้ว่าจ้างก่อนก่อสร้างภายใน 30 วัน นับแต่เริ่มทำสัญญาก่อสร้าง การควบคุมและกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามระเบียบหรือกฎหมายความปลอดภัยโดยมีการตรวจสอบสาเหตุการเกิดอันตรายต่างๆ และประชุมอย่างน้อยเดือนละครั้ง รวมทั้งการให้ข้อเสนอแนะและการฝึกอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง | <ul style="list-style-type: none">- โครงการได้จัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยในที่พักคนงานและสำนักงานก่อสร้าง ดังนี้<ul style="list-style-type: none">▪ มีการจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย (คปภ.) เพื่อกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างและความปลอดภัยในที่พักคนงาน▪ มีการจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในพื้นที่สำนักงานก่อสร้างเพื่อสอดส่องดูแลเฝ้าระวังไม่ให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง▪ มีการกำหนดกฎระเบียบการทำงาน และกำหนดบทลงโทษกรณีฝ่าฝืน | - | <p>ภาพที่ 2.2-20</p> <p>ภาพที่ 2.2-21</p> <p>เอกสารแนบ 2-17</p> <p>เอกสารแนบ 2-20</p> <p>เอกสารแนบ 2-21</p> <p>เอกสารแนบ 2-22</p> <p>เอกสารแนบ 2-23</p> <p>เอกสารแนบ 2-25</p> | <p>สัญญา 4-2</p> <p>สัญญา 4-3</p> <p>สัญญา 4-4</p> |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|-------------------------|--------------------------|---------------|----------|
| <p>5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none">- จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในพื้นที่สำนักงานก่อสร้างทุกแห่งสอดส่องดูแลเฝ้าระวังไม่ให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเด็ดขาด- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดกฎระเบียบการทำงาน ห้ามการทะเลาะวิวาทหรือเล่นการพนันในหน่วยงานก่อสร้าง และกำหนดข้อห้ามการดื่มของมึนเมาในเวลาดำเนินงาน และห้ามการเสพยาเสพติดที่ผิดกฎหมายโดยเด็ดขาด และกำหนดบทลงโทษกรณีฝ่าฝืนอย่างน้อยต้องครอบคลุมดังนี้(ก) จัดให้มีหัวหน้าคนงาน คอยควบคุมดูแลคนงานก่อสร้างไม่ให้ก่อความเดือดร้อนต่อผู้ที่อยู่ข้างเคียง(ข) ออกกฎระเบียบการปฏิบัติตนภายในบ้านพักคนงาน อาทิเช่น<ul style="list-style-type: none">- ห้ามก่อไฟก่อนได้รับอนุญาต เพื่อป้องกันการเกิดอัคคีภัย- ห้ามเล่นการพนันทุกประเภท เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการมั่วสุมและการทะเลาะวิวาท | | | | |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|-------------------------|------------------------------|---------------|----------|
| <p>5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none">- ห้ามซื้อขายสิ่งเสพติดผิดกฎหมายทุกประเภทและมีไว้ในครอบครอง เพื่อความปลอดภัยของพนักงานและผู้ที่พักอาศัยในบริเวณใกล้เคียง- ห้ามส่งเสียงดังรบกวนบุคคลข้างเคียง- ห้ามทะเลาะวิวาททุกกรณี เพื่อความสงบเรียบร้อยภายในบริเวณบ้านพักพนักงาน หากมีการทะเลาะวิวาทเกิดขึ้นพิจารณาให้ออกทั้งสองฝ่าย- ห้ามทำลาย เคลื่อนย้าย ตัดแปลง ต่อเติมทรัพย์สินของบริษัทผู้รับเหมาทุกกรณี- ห้ามลักขโมย หากมีการลักขโมยเกิดขึ้นต้องถูกส่งดำเนินคดี- ห้ามนำบุคคลภายนอกมาพักในพื้นที่บ้านพักพนักงานโดยไม่ได้รับอนุญาตเพื่อความเป็นระเบียบและความปลอดภัยในบริเวณบ้านพักพนักงาน- ห้ามเลี้ยงสัตว์ทุกชนิด | | | | |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|------------------------------|--|----------|
| 5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี 1) ก่อนการก่อสร้างให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ ดำเนินการประสานงานกับกรมศิลปากรเพื่อจัดให้มี ผู้เชี่ยวชาญด้านโบราณสถาน โบราณคดี เข้าร่วม ตรวจสอบสังเกตการณ์ก่อสร้างอุโมงค์ผ่านเมืองลพบุรี เพื่อพิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติม หากพบ โบราณวัตถุหรือแหล่งโบราณคดีขณะก่อสร้างอุโมงค์ | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากการก่อสร้างอุโมงค์ ผ่านเมืองลพบุรี ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการ รถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการใน อนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียด แสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |
| 2) โบราณสถานและศาสนสถานที่ได้รับผลกระทบที่มีที่ตั้ง ในระยะ 21-100 เมตร จากแนวกึ่งกลางเส้นทาง โครงการ จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ วัดเสมียนนารี วัดหลัก สี่ วัดพิชัยสงคราม วัดบันไดหิน วัดนครโกษา วัดอินทรา ศาลพระกาฬ พระปรางค์สามยอด วัดป่าธรรมโสภณ วัด หนองเต่า (พานิชธรรมนิการาม) และวัดท่าพ้อ จะต้องม ีการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับเจ้าอาวาส วัดหรือ เจ้าของสถานที่ เพื่อแจ้งให้ทราบเกี่ยวกับกิจกรรมการ ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูง ซึ่งอาจ ก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละออง และเสียงดัง ทั้งนี้ ทางโครงการได้จัดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว 9 แห่ง ที่จะได้รับเสียงรบกวนเกินมาตรฐานแล้ว | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือน มกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่มีการดำเนินกิจกรรม การก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและ ศาสนสถานได้รับผลกระทบ จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ วัดเสมียนนารี วัดหลักสี่ วัดพิชัยสงคราม วัดบันไดหิน วัดนครโกษา วัดอินทรา ศาลพระกาฬ พระปรางค์สาม ยอด วัดป่าธรรมโสภณ วัดหนองเต่า (พานิชธรรมนิกา ราม) และวัดท่าพ้อ | - | - | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|--------------------------|---------------|----------|
| 5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) 3) อาคารสถาปัตยกรรมที่ได้รับผลกระทบทางตรงและทางอ้อม จำนวน 8 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟดอนเมือง บางปะอิน อยุธยา ชุมชนทางภาชี ลพบุรี ตาคีรี นครสวรรค์ และพิษณุโลก เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่แล้ว ดังนั้น ต้องดำเนินการก่อสร้างอย่างระมัดระวังให้คงรูปแบบของอาคารที่มีความเป็นเอกลักษณ์ ทั้งนี้สถานีรถไฟที่จะใช้พื้นที่เดิมเป็นสถานีรถไฟความเร็วสูงจะต้องมีการออกแบบรูปแบบสถานีให้คงอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมเดิมให้มากที่สุด | - รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบอาคารสถานีรถไฟความเร็วสูงอย่างระมัดระวัง โดยรูปแบบสถานีให้คงอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมเดิมให้มากที่สุด | - | - | - |
| 4) ออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงให้มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่มีความกลมกลืนกับอาคารสถานีรถไฟเดิมและให้ใช้ประโยชน์สำหรับผู้โดยสารที่จะมาใช้บริการได้ต่อไป | - รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบสถานีรถไฟความเร็วสูงให้มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่มีความกลมกลืนกับอาคารสถานีรถไฟเดิมและให้ใช้ประโยชน์สำหรับผู้โดยสารที่จะมาใช้บริการ | - | - | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|--------------------------|--|----------|
| <p>5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)</p> <p>5) ในช่วงที่รถไฟความเร็วสูงผ่านเข้าตัวเมือง จังหวัดลพบุรี มีโบราณสถานหลายแห่ง เช่น พระปรางค์สามยอด วัดป่าธรรมโสภณ วัดบันไดหิน วัดนครโกษา เพื่อลดผลกระทบต่อโบราณสถาน ต้องออกแบบเป็นอุโมงค์ลอดผ่านตัวเมืองลพบุรี ซึ่งมีจุดเริ่มต้นโดยประมาณที่กิโลเมตรที่ 122+400 และสิ้นสุดที่กิโลเมตร 127+200 มีความยาวประมาณ 4.6 กิโลเมตร โดยมีความยาวของช่วงที่เป็นอุโมงค์ประมาณ 3.3 กิโลเมตร และช่วงที่เป็น Cut and Cover และ Open Cut ประมาณ 1.3 กิโลเมตร สำหรับการก่อสร้างอุโมงค์จะใช้วิธีการก่อสร้างแบบ Earth Pressure Balance Shield ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยและใช้กันอย่างแพร่หลายในปัจจุบันการก่อสร้างอุโมงค์ด้วยวิธีนี้ จะเกิดแรงสั่นสะเทือนและมลภาวะทางเสียงในระหว่างการก่อสร้างน้อยมากเมื่อเทียบกับวิธีอื่น รวมทั้งยังสามารถควบคุมการเคลื่อนตัวของดินเหนืออุโมงค์ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานได้ ซึ่งจะไม่ส่งผลกระทบต่ออาคารหรือโบราณสถานข้างเคียง</p> | <p>- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากการก่อสร้างผ่านเมืองลพบุรี ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในขนาดของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1</p> | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|--------------------------|---|----------|
| 5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) 6) กำหนดให้มีการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดพฤติกรรมของทั้งดินและอาคาร เพื่อทำการตรวจวัดเป็นระยะๆ ให้ครอบคลุมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ (Influence Zone) จากการก่อสร้างอุโมงค์ลพบุรี ทั้งนี้เพื่อเฝ้าระวังอย่างใกล้ชิดและควบคุมขั้นตอนการทำงานให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรม โดยมีการเคลื่อนตัวของดินอยู่เกณฑ์ที่กำหนด | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากการก่อสร้างอุโมงค์ลพบุรี ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1 | - | รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2 | - |
| 7) ต้องใช้เครื่องมืออุปกรณ์และเครื่องจักรกลที่ไม่ก่อให้เกิดระดับเสียงดังและใช้อุปกรณ์ลดหรือควบคุมระดับเสียงจากเครื่องจักรกล | - โครงการมีการเลือกใช้เครื่องมืออุปกรณ์และเครื่องจักรกลก่อให้เกิดระดับเสียงน้อย และใช้อุปกรณ์ลด/ควบคุมระดับเสียงจากเครื่องจักรกล | - | ภาพที่ 2.2-14 | - |
| 8) กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ จัดเตรียมพนักงานอย่างน้อย 3-4 คน ให้มาปฏิบัติหน้าที่ควบคุม ดูแลบำรุงรักษาหรือตรวจสอบเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่างๆ หรือนำยานพาหนะที่นำมาใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาก่อสร้าง | - โครงการมีการดูแลบำรุงรักษาหรือตรวจสอบเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่างๆ และยานพาหนะที่นำมาใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาก่อสร้าง | - | ภาพที่ 2.2-5 เอกสารแนบ 2-9 เอกสารแนบ 2-10 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| 5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) 9) กำหนดให้บริเวณแหล่งโบราณสถานที่อยู่ใกล้แนวก่อสร้างเส้นทางและสถานีรถไฟความเร็วสูงในระยะน้อยกว่า 44 เมตร ลงมาเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อแรงสั่นสะเทือน กำหนดให้การก่อสร้างฐานรากเพื่อรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟความเร็วสูง กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะหน้าตัดกลม (circular bored pile) หรือหน้าตัดเหลี่ยม (barrette pile) เพื่อลดระดับการสั่นสะเทือน กรณีหลีกเลี่ยงไม่ได้ต้องใช้เสาเข็มตอก ต้องขุดดินนำร่องก่อนแล้วจึงตอกเสาเข็มเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน | - ในการก่อสร้างฐานรากเพื่อรองรับโครงสร้างทางยกระดับ ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการเลือกใช้เสาเข็มเจาะหน้าตัดกลม (circular bored pile) เพื่อลดระดับแรงสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 |
| 10) การตอกเสาเข็มพืดเหล็ก (steel sheetpile) ระหว่างการก่อสร้างฐานรากเพื่อรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟความเร็วสูง ที่มีอาคารหรือบ้านพักอาศัยตั้งอยู่ใกล้เคียงจะต้องตอกเข็มพืดเหล็กให้ลึกจนพื้นชั้นดินเหนียวอ่อนถึงอ่อนปานกลาง เพื่อช่วยกันและลดระดับการสั่นสะเทือนในระดับความลึกไม่ให้ไปรบกวนต่อพื้นที่โดยรอบ หรือเลือกใช้เครื่องจักรกดเสาเข็มเพื่อลดแรงสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการเลือกใช้ Sheetpile ระหว่างการก่อสร้างฐานราก เพื่อช่วยกันและลดระดับการสั่นสะเทือนต่ออาคารหรือบ้านพักอาศัยที่ตั้งอยู่ใกล้เคียง รวมทั้งเลือกใช้เสาเข็มเจาะเป็นหลัก เพื่อลดแรงสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม | - | ภาพที่ 2.2-40 ภาพที่ 2.2-45 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--|---|-------------------------------------|
| 5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) 11) กรณีหากพบหลักฐานทางโบราณคดี โบราณสถาน หรือโบราณวัตถุใดๆ ในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการจะต้องหยุดดำเนินการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวทันที และแจ้งต่อสำนักศิลปากรในพื้นที่ให้มาดำเนินการตรวจสอบตามขั้นตอนทางด้านโบราณคดีเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป | - ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ไม่พบหลักฐานทางโบราณวัตถุ โบราณคดีในพื้นที่ก่อสร้างแต่อย่างใด | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 5.6 สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว 1) กำหนดให้ผู้รับจ้างรักษาความสะอาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในพื้นที่ก่อสร้าง การเก็บกองวัสดุไม่ให้กีดขวางการใช้สอยพื้นที่ | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างรักษาความสะอาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในพื้นที่ก่อสร้าง และเก็บกองวัสดุไม่ให้กีดขวางการใช้สอยพื้นที่ | - | ภาพที่ 2.2-10 ภาพที่ 2.2-16 ภาพที่ 2.2-17 เอกสารแนบ 2-27 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2) จัดให้มีรั้วทึบล้อมรอบเขตก่อสร้างและมีป้ายแสดงเขตก่อสร้างให้ชัดเจน | - โครงการมีการก่อสร้างรั้วทึบ และกันขอบเขตบริเวณเขตก่อสร้าง รวมทั้งมีป้ายเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง | - พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดบ้าน/อาคารพักอาศัยในบางจุด ไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วทึบได้เนื่องจากจะกีดขวางการเข้า-ออกของประชาชน อย่างไรก็ตามโครงการได้มีการหาหรือรูปแบบและปรับใช้มาตรการฯ ที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก | ภาพที่ 2.2-4 ภาพที่ 2.2-25 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|--------------------------|---------------|-------------------------------------|
| 5.6 สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว (ต่อ) 3) ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่จำเป็นเท่านั้น หลีกเลี่ยงการทำลายสภาพธรรมชาติโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินการก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่จำเป็นเท่านั้น และหลีกเลี่ยงการทำลายสภาพธรรมชาติโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง | - | ภาพที่ 2.2-23 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 4) ปลุกต้นไม้บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงทุกแห่ง โดยเลือกใช้พันธุ์ไม้ที่เป็นสัญลักษณ์ของจังหวัด พันธุ์ไม้ที่ให้ร่มเงา พันธุ์ไม้ที่มีสีส้มของดอกสวยงาม | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูง | - | - | - |
| 5) ในกรณีที่มีการปิดพื้นที่ หรือปิดทางเข้า-ออกของสถานีท่องเที่ยวให้ติดตั้งป้ายแจ้งเตือนด้านหน้าเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติสามารถรับรู้สถานการณ์และหลีกเลี่ยงการเดินทางไปยังเส้นทางอื่น | - ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ยังไม่มีการปิดพื้นที่หรือปิดทางเข้า-ออกของสถานีท่องเที่ยวบริเวณแนวเส้นทางโครงการ | - | - | - |
| 6) ในการออกแบบรายละเอียดสถานีรถไฟความเร็วสูง ต้องใช้หลักการออกแบบเมือง (Urban Design) โดยเน้นความโปร่งเบา มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมดั้งเดิม มีรูปแบบด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรมที่ทันสมัย แต่มีความเรียบง่ายเพื่อช่วยลดผลกระทบและเป็นการเสริมสร้างทัศนียภาพบริเวณสถานีรถไฟฯ ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น | - รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบรายละเอียดสถานีรถไฟความเร็วสูง โดยใช้หลักการออกแบบที่มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมดั้งเดิม | - | - | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--------------------------|---|-------------------------------------|
| 5.6 สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว (ต่อ) 7) ในการออกแบบรายละเอียดโครงการสร้างเสาส่งและทางยกระดับต้องมีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมดั้งเดิมหรือทัศนียภาพโดยรอบ | - รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบรายละเอียดโครงการสร้างเสาส่งและทางยกระดับให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมดั้งเดิม/ทัศนียภาพโดยรอบ | - | - | - |
| 8) กำหนดให้พิจารณาเลือกใช้วัสดุสีผิวที่เป็นโทนอ่อนหรือสีสว่าง ทำให้โครงสร้างทางยกระดับหรือสถานีรถไฟมีความกลมกลืนสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและสามารถลดระดับความแตกต่างกับทัศนียภาพดั้งเดิมที่อยู่โดยรอบ | - รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับหรือสถานีรถไฟ ให้มีความกลมกลืนสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและสามารถลดระดับความแตกต่างกับทัศนียภาพดั้งเดิมที่อยู่โดยรอบ | - | - | - |
| 9) ต้องหลีกเลี่ยงการสร้างทัศนียภาพอุจาดหรือไม่น่าดูภายในพื้นที่ก่อสร้าง ยกตัวอย่าง เช่น การปล่อยให้มีปริมาณขยะมูลฝอยล้นถังรองรับ | - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตรวจสอบ/ดูแลความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยในพื้นที่ก่อสร้าง | - | ภาพที่ 2.2-10 ภาพที่ 2.2-16 ภาพที่ 2.2-17 เอกสารแนบ 2-27 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|--|--|
| <p>5.7 การประชาสัมพันธ์โครงการ</p> <p>1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่โครงการได้รับทราบเกี่ยวกับการดำเนินโครงการในขั้นต้น ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ในลักษณะการเผยแพร่ข้อมูลโครงการและการหารือกับชุมชน เพื่อให้คนในชุมชนได้รับทราบรายละเอียดโครงการและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินโครงการ รวมถึงให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางป้องกันและติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในชุมชน กล่าวคือ</p> <ul style="list-style-type: none">- จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วยพื้นที่ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานก่อสร้างสามารถเห็นได้ชัดเจน โดยติดตั้งก่อนเริ่มการก่อสร้างในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดการก่อสร้างโครงการ ป้ายดังกล่าวจะต้องได้รับการดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีไปจนสิ้นสุดระยะก่อสร้างโครงการ- ผู้รับเหมาจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการก่อนการก่อสร้าง โดยแผ่นพับมีเนื้อหาประกอบ | <ul style="list-style-type: none">- โครงการมีการดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่โครงการได้รับทราบเกี่ยวกับการดำเนินโครงการในระยะก่อสร้าง ในลักษณะการเผยแพร่ข้อมูลโครงการและการหารือกับชุมชน รายละเอียดการดำเนินงานดังนี้<ul style="list-style-type: none">▪ มีการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วยพื้นที่ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานก่อสร้าง▪ มีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ โดยแผ่นพับมีเนื้อหาประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์โครงการ สาระสำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งรายละเอียดของศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ แจกจ่ายให้ประชาชนที่พักอาศัยตามแนวเส้นทางร้านค้าริมทาง และผู้ใช้เส้นทาง | - | <p>ภาพที่ 2.2-1</p> <p>ภาพที่ 2.2-2</p> <p>ภาพที่ 2.2-12</p> <p>ภาพที่ 2.2-13</p> <p>ภาพที่ 2.2-52</p> <p>เอกสารแนบ 2-1</p> <p>เอกสารแนบ 2-7</p> <p>เอกสารแนบ 2-19</p> | <p>สัญญา 4-2</p> <p>สัญญา 4-3</p> <p>สัญญา 4-4</p> |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|--------------------------|---------------|----------|
| <p>5.7 การประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ)</p> <p>ด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์โครงการ สาระสำคัญของโครงการผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งให้มีรายละเอียดของศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ โดยจัดทำจำนวน ชุด เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชนที่พัก 2,000 อาศัยตามแนวเส้นทาง ร้านค้าริมทาง และผู้ใช้เส้นทาง</p> <p>- ก่อนเปิดพื้นที่ก่อสร้างกำหนดให้รับเหมาก่อสร้างแจ้งกับประชาชนที่มีบ้านเรือนตั้งอยู่ในแนวพื้นที่ก่อสร้างโยกย้ายออกไป โดยแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 60 วัน ผ่านทางผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก่อน กรณีผู้ได้รับผลกระทบมีข้อสงสัยให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเข้าไปชี้แจงด้วยตนเอง</p> | <ul style="list-style-type: none">มีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ และติดตั้งป้ายแสดงช่องทางการติดต่อเพื่อรับข้อคิดเห็นและข้อร้องเรียน นำไปปรับปรุง/แก้ไข | | | |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|-------------------------|------------------------------|---------------|----------|
| <p>5.7 การประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none">- กรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติ ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย 7 วัน และติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ใช้งานร่วมกันได้รับความเดือดร้อน- ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการทุกแห่ง พร้อมติดตั้งบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ และกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ภายในศูนย์เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้วให้ศึกษาปัญหาดังกล่าวแล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลกระทบดำเนินการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทราบทุกสัปดาห์ | | | | |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 5.7 การประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ) | | | | |
| 2) ควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด และปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะเมื่อการก่อสร้างผ่านชุมชนและบ้านเรือนในเขตเมือง | - โครงการมีการควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด และปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | - | เอกสารแนบ 2-20 เอกสารแนบ 2-27 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 3) พิจารณาจ้างแรงงานชุมชนในช่วงก่อสร้าง | - โครงการมีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างพิจารณาจ้างแรงงานชุมชนในช่วงก่อสร้างเป็นลำดับแรก | - | - | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 4) ประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานในพื้นที่ เช่น สถานีตำรวจ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เพื่อวางแผนการใช้รถใช้ถนนในช่วงก่อสร้าง | - โครงการมีการประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานในพื้นที่ เพื่อวางแผนการใช้รถใช้ถนนในช่วงก่อสร้าง | - | ภาพที่ 2.2-32 เอกสารแนบ 2-18 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 5) ควบคุมคนงานก่อสร้างอย่างเข้มงวด พร้อมกำหนดบทลงโทษกับคนงานที่ฝ่าฝืนข้อบังคับของการทำงาน เพื่อความสงบสุขและความปลอดภัยของคนในชุมชน | - ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการกำหนดกฎระเบียบในการทำงาน และควบคุมคนงานก่อสร้างอย่างเข้มงวด | - | เอกสารแนบ 2-21 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 6) จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความเดือดร้อนที่ได้รับจากการก่อสร้าง พร้อมทั้งแก้ปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว | - โครงการมีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ และติดตั้งป้ายแสดงช่องทางการติดต่อเพื่อรับข้อคิดเห็นและข้อร้องเรียนนำไปปรับปรุง/แก้ไข | - | ภาพที่ 2.2-12 ภาพที่ 2.2-13 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-7 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| 5.7 การประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ) 7) ประสานพบปะหารือกับผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างสม่ำเสมอเพื่อสร้าง สัมพันธ์อันดีกับชุมชน | - โครงการมีการประสานพบปะหารือกับผู้นำชุมชนและ/ เจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างสม่ำเสมอ | - | ภาพที่ 2.2-32 เอกสารแนบ 2-1 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|------------------------------|--|-------------------------------------|
| มาตรการตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ครั้งที่ 2/2560 วันที่ 6 กรกฎาคม 2560 | | | | |
| 1. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 33/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560 มากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการในด้านต่างๆ อย่างเคร่งครัด ตลอดจนได้จัดให้มีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และที่ปรึกษาดำเนินงานโครงการ (PMC) เป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของผู้รับจ้างก่อสร้างอย่างใกล้ชิด | - รฟท. ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 33/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560 มากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการในด้านต่างๆ อย่างเคร่งครัด ตลอดจนได้จัดให้มีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และที่ปรึกษาดำเนินงานโครงการ (PMC) เป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของผู้รับจ้างก่อสร้างอย่างใกล้ชิด | - | ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-2 เอกสารแนบ 2-3 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-5 เอกสารแนบ 2-27 | สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4 |
| 2. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ | - รฟท. ได้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างไว้ในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้าง | - | - | - |
| 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 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|---|--------------------------|---------------------------------|----------|
| มาตรการตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) วันที่ 11 กรกฎาคม 2560 | | | | |
| คณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้วลงมติว่า อนุมัติให้เปลี่ยนชื่อโครงการ จาก “โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟไทย-จีน ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา” เป็น “โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)” อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามเงื่อนไขที่สำคัญ ดังต่อไปนี้ | <ul style="list-style-type: none">- รฟท. ได้จัดให้มีการดำเนินงานก่อสร้างโครงการภายใต้ชื่อ “โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)” | - | - | - |
| <ul style="list-style-type: none">- ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางซึ่งจะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องและพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางต่อไป | <ul style="list-style-type: none">- การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในภาคสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง- โครงการให้ความร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ในการศึกษาดูงาน ร่วมสังเกตการณ์และปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมสำรวจ (ระหว่างเดือนตุลาคม-ธันวาคม 2566) | - | ภาพที่ 2.2-51 เอกสารแนบ 2-36 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|------------------------------|---------------|----------|
| ให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร 1115/3607 ลงวันที่ 3 กรกฎาคม 2560) ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยเฉพาะในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ ตลอดจนการฝึกอบรมให้แก่บุคลากรของประเทศไทยเพื่อเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอื่น เพื่อลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ โดยการร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง | | | | |
| <p><u>ความเห็น : กระทรวงการคลัง</u></p> <p>- รฟท. ควรกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเรื่องการเดินรถและการบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) ให้มีความเป็นรูปธรรม โดยในการพิจารณารูปแบบจะต้องคำนึงถึงรูปแบบที่สามารถบริหารจัดการได้อย่างคล่องตัว และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการให้บริการเดินรถ</p> | <p>- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ มีแผนดำเนินการกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเรื่องการเดินรถและการบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) ให้แล้วเสร็จก่อนการให้บริการเดินรถ</p> | - | - | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--------------------------|---------------------------------|----------|
| - กระทรวงคมนาคมและ รฟท. ควรประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงวัตถุประสงค์และความจำเป็นในการดำเนินโครงการเพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินโครงการและเพื่อสร้างความต้องการ (Demand) ในการใช้บริการ รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมือง และการสร้างฐานทางธุรกิจในส่วนภูมิภาค จากภาคเอกชนและภาคประชาชน | - การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมในการดำเนินงานประชาสัมพันธ์วัตถุประสงค์และความจำเป็นในการดำเนินโครงการ เพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชน และเพื่อสร้างความต้องการ (Demand) ในการใช้บริการ รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมือง และการสร้างฐานทางธุรกิจในส่วนภูมิภาค จากภาคเอกชนและภาคประชาชน | - | - | - |
| <u>ความเห็น : กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี</u> - ควรพิจารณาให้มีหน่วยงานกลางทำหน้าที่บริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และการพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง โดยร่วมกับเครือข่ายสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทยให้สามารถพึ่งพาตนเองทางด้านเทคโนโลยี โดยควรบูรณาการความสามารถและกำหนดแนวทางพัฒนา ร่วมกัน | - การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมและเครือข่ายสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน ในการพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง เพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทย - โครงการให้ความร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ในการศึกษาดูงาน ร่วมสังเกตการณ์ และปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมสำรวจ (ระหว่างเดือนตุลาคม-ธันวาคม 2566) | - | ภาพที่ 2.2-51 เอกสารแนบ 2-36 | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|--|--|--------------------------|---------------|----------|
| - ข้อ 4.8.1 กรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ สัญญาที่ 2.2 สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา และสัญญาที่ 2.3 งานวางรางงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จัดหาขบวนรถและฝึกอบรมบุคลากร ซึ่งรับผิดชอบโดยฝ่ายจีน ซึ่งในกระบวนการดังกล่าวต้องมีการตรวจสอบ 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 | - | - | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|--|--------------------------|---------------|----------|
| ความเห็น : สำนักรับประมาณ - เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทยานพาหนะก่อสร้าง สูตรและวิธีคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการ ตามนัยมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2532 แจ้งตามหนังสือ สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0203/ว 109 ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2532 | - การรถไฟฯ ได้นำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทงานก่อสร้าง สูตรและวิธีคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการโครงการ | - | - | - |
| - การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับการบริหารโครงการให้มีประสิทธิภาพ และบรรลุเป้าหมายตามแผนที่กำหนดไว้ โดยให้รายงานผลการดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุกๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ | - การรถไฟฯ ได้มีการจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ รายงานผลการดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุกๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ | - | - | - |

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1
สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

| มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | รายละเอียดการปฏิบัติงาน | ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข | เอกสารอ้างอิง | หมายเหตุ |
|---|---|--------------------------|---------------|----------|
| - โดยที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีคำสั่ง ที่ 30/2560 เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา เพื่อดำหนดขั้นตอนและหลักเกณฑ์วิธีการไว้เป็นกรณีพิเศษ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าวให้เป็นไปด้วยความรอบคอบ รัดกุม โปร่งใส มีประสิทธิภาพ และสามารถเร่งรัดการดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว จึงเห็นสมควรให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการฯ ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ดังกล่าว และปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี หนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานทางราชการให้ถูกต้องครบถ้วน | - การรถไฟฯ ในการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ได้มีการดำเนินโครงการฯ ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 30/2560 เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา และตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี หนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานทางราชการที่เกี่ยวข้อง | - | - | - |



ภาพที่ 2.2-1 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ



ภาพที่ 2.2-2 การจัดประชุมประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ



ภาพที่ 2.2-3 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ภาพที่ 2.2-4 การกั้นขอบเขตบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-5 การตรวจสอบเครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องจักร



ภาพที่ 2.2-6 ป้ายจำกัดความเร็วรถ



ภาพที่ 2.2-7 การฉีดพรมน้ำบริเวณที่มีฝุ่นละออง



ภาพที่ 2.2-8 พื้นที่ล้างล้อรถ



ภาพที่ 2.2-9 การทำความสะอาดถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ



ภาพที่ 2.2-10 การปิดคลุมวัสดุก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-11 การปิดคลุมรถบรรทุก



ภาพที่ 2.2-12 ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ



ภาพที่ 2.2-13 ช่องทางการรับเรื่องร้องเรียน



ภาพที่ 2.2-14 การปิดครอบเครื่องจักรเพื่อลดระดับเสียง



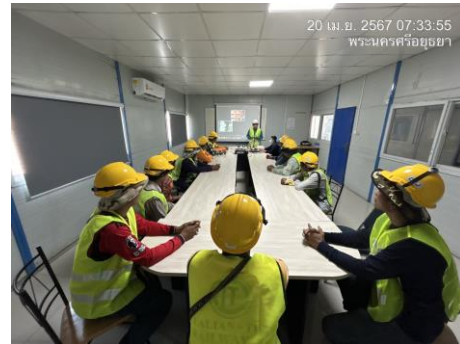
ภาพที่ 2.2-15 การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (PPE)



ภาพที่ 2.2-16 การจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง/กองดิน



ภาพที่ 2.2-17 ภาพขณะรองรับมูลฝอยและการจัดเก็บมูลฝอย



ภาพที่ 2.2-18 การอบรมคนงานก่อนเริ่มงาน/กิจกรรม Safety Talk



ภาพที่ 2.2-19 การจัดทำและตรวจสอบทางระบายน้ำชั่วคราว



สภาพทั่วไปบริเวณบ้านพัก



เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย



ห้องน้ำ



ระบบบำบัดน้ำเสีย



ภาชนะรองรับมูลฝอย



ถังดับเพลิง

สัญญา 4-3

ภาพที่ 2.2-20 บ้านพักคนงาน



สภาพทั่วไปบริเวณบ้านพัก



เจ้าหน้าที่รักษาความสะอาด



ห้องน้ำ



ระบบบำบัดน้ำเสีย



ภาชนะรองรับมูลฝอย



ถังดับเพลิง

สัญญา 4-4

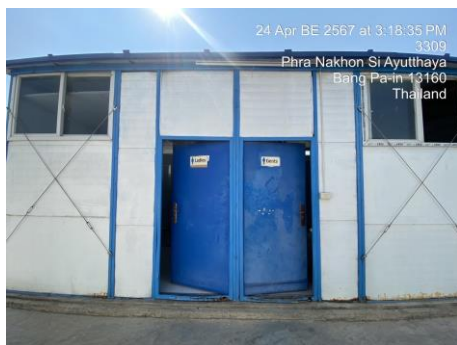
ภาพที่ 2.2-20 (ต่อ) บ้านพักคนงาน



สภาพทั่วไปบริเวณสำนักงาน



เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย



ห้องน้ำ



ระบบบำบัดน้ำเสีย



ภาชนะรองรับมูลฝอย



ถังดับเพลิง

สัญญา 4-3

ภาพที่ 2.2-21 สำนักงานก่อสร้างโครงการ



สภาพทั่วไปบริเวณสำนักงาน



เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย



ห้องน้ำ



ระบบบำบัดน้ำเสีย



ภาชนะรองรับมูลฝอย



ถังดับเพลิง

สัญญา 4-4

ภาพที่ 2.2-21 (ต่อ) สำนักงานก่อสร้างโครงการ



ภาพที่ 2.2-22 ภาพสำหรับจัดเก็บน้ำมันที่ใช้งานแล้ว



ภาพที่ 2.2-23 ขอบเขตทางที่ทำการก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-24 การติดช่องทางร้องเรียนที่รถบรรทุก



ภาพที่ 2.2-25 การติดตั้งป้ายเตือน



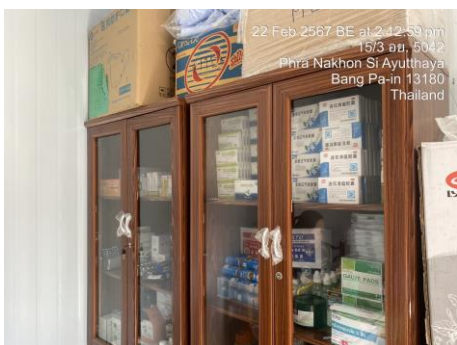
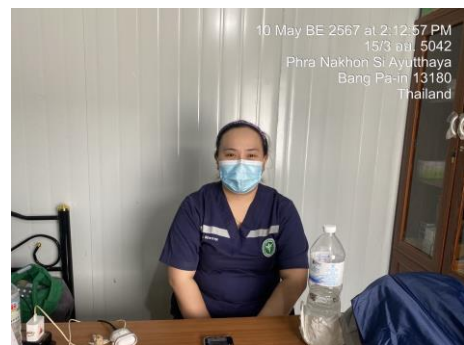
ภาพที่ 2.2-26 การติดตั้งสัญญาณไฟเตือน



ภาพที่ 2.2-27 การประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภค

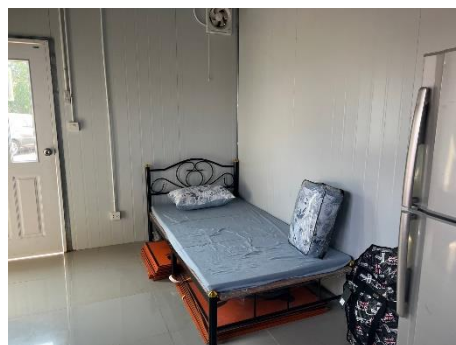
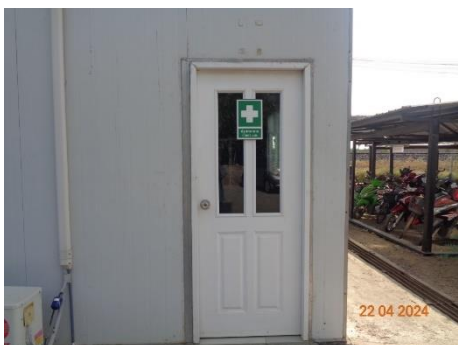


ภาพที่ 2.2-28 แสงสว่างภายในเขตพื้นที่ก่อสร้าง



สัญญา 4-3

ภาพที่ 2.2-29 ห้องพยาบาล



สัญญา 4-4

ภาพที่ 2.2-29 (ต่อ) ห้องพยาบาล



ภาพที่ 2.2-30 ห้องน้ำบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน



ภาพที่ 2.2-31 การฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ



ภาพที่ 2.2-32 การติดต่อประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานในพื้นที่



ภาพที่ 2.2-33 การสำรวจและบันทึกสภาพสิ่งปลูกสร้างบริเวณข้างเคียง



ภาพที่ 2.2-34 กิจกรรม ”ขยะแลกของใช้”/ กิจกรรม Big Cleaning Day



ภาพที่ 2.2-35 กิจกรรม “น้ำมันเครื่องเก่า-ถุงมือเปื้อนน้ำมัน แลกของยังชีพ”



ภาพที่ 2.2-36 การตรวจสอบความปลอดภัย



ภาพที่ 2.2-37 การสาธิตการปฐมพยาบาลและเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ



ภาพที่ 2.2-38 การฉีดพ่นสารเคมีเพื่อป้องกันพาหะนำโรค



ภาพที่ 2.2-39 กิจกรรมสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือสังคม/ชุมชน



ภาพที่ 2.2-39 (ต่อ) กิจกรรมสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือสังคม/ชุมชน



ภาพที่ 2.2-40 เสาเข็มเจาะ



ภาพที่ 2.2-41 การจัดประชุมประชาสัมพันธ์การเวนคืนที่ดิน



ภาพที่ 2.2-42 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลการเวนคืนที่ดิน



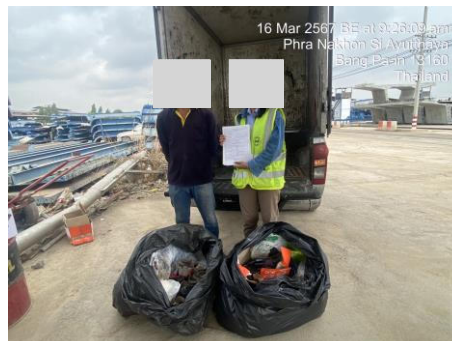
ภาพที่ 2.2-43 การจัดทำตาข่ายกันฝุ่น



ภาพที่ 2.2-44 การติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว



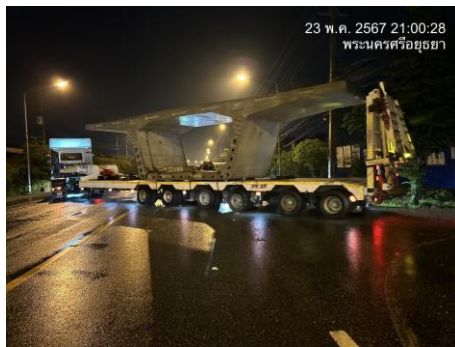
ภาพที่ 2.2-45 การติดตั้ง Sheet Pile



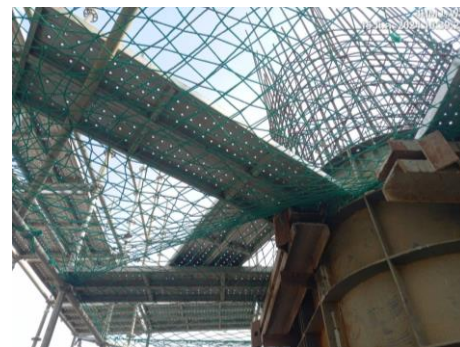
ภาพที่ 2.2-46 การเก็บขนของเสียอันตรายจากหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงาน



ภาพที่ 2.2-47 การสุบสิ่งปฏิกูล



ภาพที่ 2.2-48 การขนส่งวัสดุก่อสร้างนอกช่วงเวลาเร่งด่วน



ภาพที่ 2.2-49 การติดตั้ง Safety Net



ภาพที่ 2.2-50 การใช้แผ่นไม้รองหัวเสาเข็มลดเสียงดัง



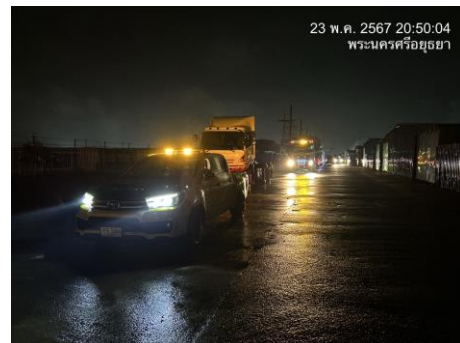
ภาพที่ 2.2-51 การให้ความร่วมมือกับเครือข่ายสถาบันการศึกษา



ภาพที่ 2.2-52 การประชาสัมพันธ์การใช้เส้นทางเบี่ยง



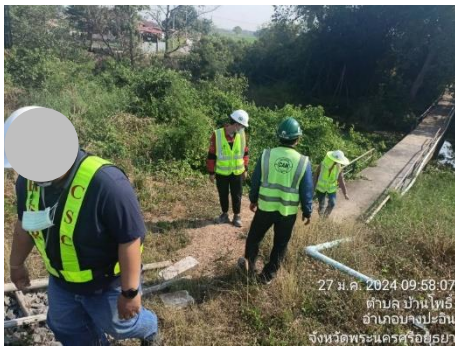
ภาพที่ 2.2-53 การจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราว



ภาพที่ 2.2-54 รถมอเตอร์ไซด์นำขบวน (กรณีขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่)



ภาพที่ 2.2-55 การเลือกใช้เทคโนโลยีการเชื่อมรางยาว



ภาพที่ 2.2-56 การประชาสัมพันธ์รื้อย้ายสาธารณูปโภค