

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

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

1. มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.)
 - 1.1 มาตรการทั่วไป
 - 1.2 มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วย ธรณีวิทยา/แผ่นดินไหว คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลาย และคุณภาพน้ำผิวดิน
 - 1.3 มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ประกอบด้วย ระบบนิเวศวิทยาและการประมง ระบบนิเวศวิทยาทางบก สัตว์ป่า ระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ
 - 1.4 มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ประกอบด้วย การใช้ประโยชน์ที่ดินและผังเมือง การคมนาคมขนส่ง การเกษตรกรรม สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
 - 1.5 มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย เศรษฐกิจ-สังคม การแบ่งแยกชุมชน การโยกย้ายเวนคืนและชดเชยทรัพย์สิน สาธารณสุข ความปลอดภัยและสุขภาพ แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี สุนทรียภาพและการท่องเที่ยว และการประชาสัมพันธ์โครงการ
2. มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)
3. 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 2569 พื้นที่โครงการในส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี มีผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาดำเนินงานก่อสร้าง จำนวน 3 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 4-2 สำหรับช่วงดอนเมือง-นวนคร สัญญาที่ 4-3 สำหรับช่วงนวนคร-บ้านโพ และสัญญาที่ 4-4 งานโยธาสำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรกรากน้อย ซึ่งโครงการได้มีการกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง เดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 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 6 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2564 ถึงปัจจุบัน

2) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับการดำเนินงานในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 โครงการมีผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา จำนวน 3 สัญญา ในการดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งโครงการได้มีการกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะมาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิดเนื่องจากมีผลกระทบเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และยังพบมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมโครงการ ดังนี้

มาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ

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

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)

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

จากการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างที่ผ่านมา 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 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/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 3) หน่วยงานเจ้าของโครงการ ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 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
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 5) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องจัดหาหน่วยงานหรือบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานเจ้าของโครงการ และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยทั้งโครงการ หากหน่วยงานหรือบุคคลที่ 3 ดำเนินการตรวจสอบ พบว่าการดำเนินการใดๆ ของโครงการมีแนวโน้มจะก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยจะต้องแจ้งให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและผู้ดำเนินการก่อสร้างหรือบุคคลที่ 3 ร่วมกันดำเนินการค้นหาสาเหตุและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบดังกล่าว ตลอดจนร่วมกันตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการจนสามารถป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นให้เป็นที่เรียบร้อย	- บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด ได้รับมอบหมายให้เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟท. - รฟท. ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง เสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในเดือนพฤศจิกายน 2563 ทั้งนี้ได้มีการจัดประชุมคณะกรรมการฯ เพื่อรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2565	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-3 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-5	-

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 8 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2564 ถึงปัจจุบัน สำหรับรายงานฉบับนี้ เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569	-	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
1. มาตรการทั่วไป (ต่อ) 7) กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่ และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานปรับปรุงแก้ไข และวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ	- ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 โครงการยังไม่ประสงค์เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับความเห็นชอบแต่อย่างใด	-	-	-

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 เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป	- ข้อเสนอแนะ/ข้อร้องเรียนผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 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) ออกแบบลดการทรุดตัวของบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างคันทางรถไฟกับโครงสร้างต่อม่อสะพาน ทางเข้าอุโมงค์ และส่วนที่เป็นงานดินตัดเพื่อให้โครงสร้างและคันทางรถไฟเชื่อมต่อกันอย่างราบเรียบที่สุด	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบจุดเชื่อมต่อระหว่างคันทางรถไฟกับโครงสร้างต่อม่อสะพาน ทางเข้าอุโมงค์ และส่วนที่เป็นงานดินตัดตามข้อกำหนด อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 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/อุปสรรค และการแก้ไข	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) ทำความสะอาดคราบปูนที่เกาะผนังอุโมงค์ภายหลังก่อสร้างอุโมงค์เสร็จทันที	- 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) จัดให้มีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรและเครื่องยนต์และบำรุงรักษาตามคู่มือให้อยู่ในสภาพที่ดีอย่างสม่ำเสมอ	- 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 2569 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/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2.3 เสียง (ต่อ)		■ 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/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2.3 เสียง (ต่อ)		■ 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 เพื่อลดเสียงดังจากแรงกระแทก แต่ในบริเวณก่อสร้างสะพานหรือฐานรากอาคารที่อยู่ใกล้พื้นที่อ่อนไหวที่ต้องใช้เสาเข็มตอกให้ใช้แผ่นไม้อัดหุ้มเสาเข็มลดเสียงดัง	- โครงการมีการเลือกใช้เสาเข็มเจาะในงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ และแผ่นไม้อัดหุ้มเสาเข็มในการตอกเสาเข็มของฐานรากอาคารศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่อลดเสียงดัง รวมทั้งมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังในช่วงเวลาที่กำหนด	-	ภาพที่ 2.2-40 ภาพที่ 2.2-50	-
8) จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงดังสำหรับคนงานที่ต้องปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดัง เช่น ครอปหูตดเสียง ปลั๊กอุดหูตดเสียง 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/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2.3 เสี่ยง (ต่อ) 10) เลือกใช้เทคโนโลยีการเชื่อมต่อรางแบบทางเชื่อมยาว ช่วยลดเสียงดังจากการกระแทกระหว่างล้อรถไฟกับ รอยต่อรางรถไฟขณะวิ่ง	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ ออกแบบและเลือกใช้ เทคโนโลยีในการก่อสร้างตามข้อกำหนด อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 ยังไม่มีกิจกรรม การเชื่อมรางสำหรับทางวิ่งยกระดับของรถไฟความเร็ว สูง ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมาผู้รับจ้างก่อสร้างมีการเลือกใช้ เทคโนโลยีการเชื่อมรางยาว โดยวิธีการเชื่อมไฟฟ้า (Flash Butt Welding) สำหรับการเคลื่อนย้ายราง รถไฟเดิม เพื่อหลีกเลี่ยงการกีดขวางการก่อสร้างทาง รถไฟยกระดับ ซึ่งสามารถช่วยลดระดับเสียงจากการ กระแทกของล้อรถไฟกับรอยต่อรางรถไฟขณะวิ่ง	-	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) กรณีที่มีการเปิดผิวถนนชั่วคราวถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาแน่นผิวถนนจะต้องมีแผ่นยางรองก่อนเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนและเสียงดังที่อาจเกิดขึ้นได้	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 ยังไม่มีการเปิดผิวถนนชั่วคราวที่จำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กปิดผิวถนน	-	-	-
5) การก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงหรือโรงซ่อมบำรุงในการตอกเสาเข็มที่อยู่ใกล้อาคารบ้านพักอาศัย วัด โรงเรียน โรงพยาบาล จะต้องมีการขุดดินนำร่องก่อนแล้วจึงตอกเสาเข็มหรือเลือกใช้เครื่องจักรกดเสาเข็มแทนการตอกเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน	- ในการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุง โครงการมีการขุดดินนำร่องก่อนตอกเสาเข็ม ทั้งนี้ ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 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 เพื่อลดแรงสะท้อนจากรถบรรทุกที่แล่นผ่าน	- โครงการมีการตรวจสอบผิวจราจรในพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่เขตติดต่อการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดี - ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 พบความเสียหายบริเวณถนนทางเข้าสถานีรถไฟเชียงใหม่เล็กน้อย ทั้งนี้ ผู้รับจ้างก่อสร้างอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข	-	เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4
2.5 อุทกวิทยาและการระบายน้ำ 1) ก่อสร้างสะพาน 96 แห่ง ติดตั้งท่อลอดเพื่อการระบายน้ำตามแนวขวางเส้นทางรถไฟ โดยคำนวณขนาดช่องเปิดที่เป็นคันทางดินถมให้ระบายน้ำได้อย่างเพียงพอเพื่อป้องกันปัญหาคัดขวางการระบายน้ำ	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางรถไฟ อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 โครงการยังไม่ได้มีการดำเนินงานก่อสร้างสะพานข้ามตัดแหล่งน้ำที่อาจจะส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำแต่อย่างใด	-	-	-
2) ออกแบบระบบระบายน้ำของคันทางรถไฟ โดยมีรางระบายน้ำคอนกรีตทั้ง 2 ด้านของคันทาง และทำการฝังท่อคอนกรีต (Box Culvert) เพื่อการระบายน้ำระหว่างพื้นที่ทั้งสองด้านของทางรถไฟ	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบระบบระบายน้ำของคันทางรถไฟ อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 โครงการยังไม่ได้มีการดำเนินงานก่อสร้างคันทางรถไฟแต่อย่างใด	-	-	-

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) 3) จัดพื้นที่เขตก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และดูแลทำความสะอาด โดยการจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ มิให้เกิดขวางทางระบายน้ำ 4) ห้ามมิให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะทุกชนิดลงในลำน้ำต่างๆ เพื่อป้องกันปัญหาการกีดขวางการไหลของน้ำ การตื้นเขินของลำน้ำ รวมถึงปัญหาน้ำท่วมขัง	- โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดพื้นที่เขตก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และดูแลทำความสะอาด โดยการจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ - โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างห้ามมิให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะทุกชนิดลงในลำน้ำต่างๆ ผ่านการอบรมก่อนเริ่มงาน	-	ภาพที่ 2.2-16 ภาพที่ 2.2-17	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

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)				
9) บริเวณที่มีการก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ ให้ซ่อมแซมบูรณะตลิ่งให้มีสภาพเดิมทันที หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 กิจกรรมก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ	-	-	-
10) ออกแบบตอม่อของสะพานรถไฟให้มีลักษณะที่ลู่น้ำได้ดีและขนานไปกับแนวตอม่อของสะพานเดิม รวมทั้งพิจารณาเลือกระยะห่างระหว่างช่วงเสาหลัก (main span) เพื่อให้ส่งผลกระทบต่อสภาพการไหลตามธรรมชาติน้อยที่สุด	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบตอม่อของสะพานรถไฟตามข้อกำหนด อย่างไรก็ตาม ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 โครงการยังไม่ได้มีการดำเนินงานก่อสร้างสะพานรถไฟที่มีตอม่อกลางน้ำแต่อย่างใด	-	-	-
11) การก่อสร้างช่วงพื้นที่น้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่บึงบอระเพ็ด ต้องก่อสร้างนั่งร้านต่อเนื่องจากพื้นที่ตลิ่งเพื่อให้เครื่องจักรและรถบรรทุกวิ่งเข้าไปถึงได้ การก่อสร้างฐานรากต้องมีการกดแผ่นเหล็กเสาชิมพิค ล้อมรอบสำหรับคานทางวิ่งให้ใช้แบบ Segmental Box Girder โดยติดตั้งแบบใช้ Lanucher Truss และเมื่อก่อสร้างเสร็จให้รื้อถอนนั่งร้านออกทั้งหมด	- 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 ในย่านชุมชนต้องจัดทำแผนงานดำเนินการให้เสร็จสิ้นก่อนเข้าสู่ฤดูฝน เพื่อป้องกันผลกระทบจากการชะล้างพังทลายของดิน และเพื่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน	- โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างหลีกเลี่ยงการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างประเภทการเปิดหน้าดิน การขุดดิน และการถมดิน บริเวณย่านชุมชนในช่วงฤดูฝน	-	-	สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4
3) ปลุกหญ้าบนพื้นที่ลาดคันทางซึ่งมีความลาดชัน (1:1.5) หรือประมาณ 33.33 เปอร์เซ็นต์ โดยกำหนดให้ปลูกหญ้าบนดินชั้นบน (topsoil) ที่ความหนา 15 เซนติเมตร โดยพันธุ์หญ้าที่เหมาะสม ได้แก่ หญ้าวลน้อย	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 ยังไม่ได้มีการดำเนินงานก่อสร้างพื้นที่ลาดคันทาง	-	-	-
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 ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการสูญเสียดินระดับปานกลางจะดำเนินการปลูกไม้พุ่มขนาดความสูง 4 เมตร จำนวน 2 แถว เช่น ต้นพิกุล ยี่โถ แก้ว ระยะปลูก 2x2 เมตร แบบสลับฟันปลา โดยปลูกที่ระดับพื้นดินนอกบริเวณที่ลาดชันของคันทางรถไฟความเร็วสูงตลอดทั้ง 2 ฝั่งทางรถไฟ โดยต้องดูแลรักษาไม้พุ่มโดยการตัดแต่งกิ่งและทรงพุ่มเป็นประจำปีละ 4 ครั้ง	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 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) การก่อดิน ทลาย และวัสดุก่อสร้างอื่นๆ จะต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อป้องกันน้ำฝนชะพาตะกอนดินทรายไหลลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งทำการขนย้ายออกจากพื้นที่ให้หมดโดยเร็ว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	- โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อดินและจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง 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 2569 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/อุปสรรคและการแก้ไข	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/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2.7 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) 3) กำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขหรือลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำอันเกิดจากที่พักคนงานก่อสร้าง ดังนี้ 3.1) กำหนดให้สร้างที่พักคนงานและสำนักงานห่างจากลำน้ำอย่างน้อย 50 เมตร และผู้รับเหมาหรือหน่วยงานก่อสร้าง จะต้องจัดระบบสุขาภิบาลเบื้องต้นในบริเวณที่พักคนงาน รวมทั้งสำนักงาน ควบคุมการก่อสร้างให้ถูกต้อง ดังนี้ - 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. ในพื้นที่ที่ไม่มีทิศทางการไหลของน้ำลงสู่แหล่งน้ำ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการสร้างที่พักคนงานและสำนักงานที่ห่างจากลำน้ำ - มีการจัดเตรียมห้องสุขาและถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป รวมทั้งติดต่อหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตเข้ามาสูบล้างปฏิภาณเพื่อนำไปกำจัด - มีการจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะมูลฝอย และติดต่อหน่วยงานท้องถิ่นที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อนำไปกำจัด - มีการกำหนดการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและยานพาหนะต่างๆ ที่ใช้ในกิจกรรมก่อสร้างที่ศูนย์บริการเป็นหลัก และมีการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงเครื่องจักรบางส่วนในพื้นที่ก่อสร้าง - มีการจัดเตรียมภาชนะสำหรับจัดเก็บน้ำมันเครื่องที่เปลี่ยนถ่าย โดยมีการติดต่อหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปทำการกำจัด (บริษัท เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน))	-	ภาพที่ 2.2-17 ภาพที่ 2.2-20 ภาพที่ 2.2-21 ภาพที่ 2.2-22 ภาพที่ 2.2-46 ภาพที่ 2.2-47 เอกสารแนบ 2-14 เอกสารแนบ 2-15 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) 3.2) 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 เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน))	-	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 เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน))	-	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/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3.2 ระบบนิเวศวิทยาทางบก 1) ก่อนก่อสร้างโครงการให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการขออนุญาตก่อสร้างโครงการช่วงที่ตัดผ่านพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด สำนักอนุรักษ์สัตว์ป่า กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืชเสียก่อน	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงบอระเพ็ด ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1	-	รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2	-
2) การก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงที่เป็นทางยกระดับที่ผ่านบึงบอระเพ็ดมีไม่ใหญ่ตามเส้นทางทั้งสิ้น 61 ต้น ให้ทำการสำรวจต้นไม้ในพื้นที่ตามแนวเส้นทางที่จะก่อสร้างเพื่อหลีกเลี่ยงการตัดฟัน หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ให้พิจารณาต้นไม้ที่เป็นไม้ใหญ่ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางเพียงอกมากกว่า 10 เซนติเมตรขึ้นไป ต้องตัดแต่งกิ่งชุดล้อมรอบโคนตัดทิ้งไว้ประมาณ 1 เดือน แล้วจึงขุดย้ายต้นไม้ออกมาพักไว้ก่อนเพื่อก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงเสร็จแล้วจึงย้ายต้นไม้ที่ขุดล้อมมาปลูกในพื้นที่บริเวณข้างเคียงในเขตทางรถไฟ	- 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
3.2 ระบบนิเวศวิทยาทางบก (ต่อ) 3) จัดพื้นที่สีเขียวบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา นครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก โดยใช้พันธุ์ไม้ท้องถิ่น มาปลูก เช่น แคนา ปิบ 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 หญ้านวลน้อย เนื่องจากเป็นหญ้าพื้นเมืองของไทยสามารถขึ้นได้ดีในดินเกือบทุกชนิด และยังปรับตัวกับสภาพแวดล้อมได้ดี ได้ง่าย นอกจากนี้ ยังทนต่อร้อนและแห้งแล้ง หรือที่น้ำท่วมขังและได้เป็นครั้งคราว รวมทั้งยังต้านทานต่อโรคแมลงได้ดี การเตรียมดินเพื่อปลูกหญ้าจะต้องเตรียมดินให้โปร่ง มีการระบายน้ำที่ดี อากาศถ่ายเทได้สะดวก ขุดเก็บ ดิน หัว เหม้า และรากของวัชพืชออกให้หมด เติมนุ้ยอินทรีย์ในปริมาณที่เพียงพอ ผสมรวมไปกับดิน หลังจากนั้นก็นำแผ่นพันธุ์มาปลูก	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากยังไม่ได้มีการดำเนินงานก่อสร้างคันทางซึ่งมีความลาดชัน	-	-	-

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) 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	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 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	-	-	-
3.3 สัตว์ป่า 1) ปิดประกาศบtlองโทษของการลักลอบล่าสัตว์ป่าให้คนงานหรือเจ้าหน้าที่ที่ทราบไว้ที่สำนักงานก่อสร้างทุกแห่ง เพื่อเป็นการปกป้องทรัพยากรสัตว์ป่าไว้ และหากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นจะต้องมีการลงโทษเอาผิดกับผู้รับเหมา ก่อสร้างด้วย เนื่องจากคนงานอยู่ในความดูแลของบริษัท และเอาโทษกับผู้ควบคุมการก่อสร้างด้วย เสมือนว่าเป็นผู้กระทำความผิดร่วมกัน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการดำเนินการแจ้งข้อกฎหมายด้านทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	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/อุปสรรคและการแก้ไข	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 2569 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 เศษไม้ที่อาจตกหล่นในบึงบอระเพ็ดและเก็บออกไปกำจัดในบริเวณที่เหมาะสม	- 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 พร้อมทั้งขุดบ่อดักตะกอนไว้ด้านในกำแพงคอนกรีตเพื่อลดตะกอนดินที่จะไหลลงสู่แหล่งน้ำ	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากแนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านบึงบอระเพ็ด ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในขนาดของการรถไฟแห่งประเทศไทย 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) ประกาศห้ามมิให้คนงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องนำสัตว์เลี้ยงเข้ามาเลี้ยงในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานและในบริเวณที่พักคนงานโดยเด็ดขาด หากมีการฝ่าฝืนต้องมีการลงโทษเช่นกัน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการห้ามมิให้คนงานนำสัตว์เลี้ยงเข้ามาเลี้ยงในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานและในบริเวณที่พักคนงาน	-	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 2569 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 แล้วมีรั้วรับสงเข้าเย็น 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 ให้องค์กรเจ้าของถนนร่วมพิจารณาให้ความเห็นชอบในการดำเนินการดังกล่าวด้วย	- โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตรวจสอบสภาพของถนนท้องถิ่นที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง - ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 พบความเสียหายบริเวณถนนทางเข้าสถานีรถไฟเชียงรากน้อย ทั้งนี้ ผู้รับจ้างก่อสร้างอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข	-	เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4
3) ติดตั้งป้ายชื่อโครงการและผู้รับเหมาไว้ที่รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างของโครงการทุกคัน พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ของโครงการ เพื่อให้ผู้เดือดร้อนหรือได้รับผลกระทบแจ้งปัญหาต่างๆ ให้ทราบและกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขทันที	- โครงการมีการติดตั้งป้ายชื่อโครงการและผู้รับเหมาไว้ที่รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างของโครงการ 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 - รถบรรทุกดินจากการขุดอุโมงค์ให้ขนส่งในช่วงกลางคืนในช่วง 21.00-03.00 น. เพื่อลดผลกระทบต่อจราจร - จัดให้มีเจ้าหน้าที่เก็บกองดินโคลนที่อาจตกหล่นบริเวณถนนเลียบทางรถไฟที่เข้าสู่สถานีรถไฟป่าหวาย ตลอดการขนส่งดิน	- โครงการมีการขนส่งวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรขนาดใหญ่ในช่วงเวลาที่ได้รับอนุญาต และมีรถนำขบวน (กรณีขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่)	-	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/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) 7) การขนส่งดินที่ขุดจากอุโมงค์ลพบุรีมาถมพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟปายและถมคันทางรถไฟก่อนถึงสถานีปายาวาย ต้องจัดให้มีมาตรการดังนี้ - ติดป้ายประกาศริมเส้นทางขนส่งทุกๆ ระยะ 500 เมตร ให้ประชาชนทราบช่วงเวลาการขนส่งดินและวัสดุต่างๆ - จัดให้มีบริเวณฉีดล้างล้อรถบรรทุกเพื่อล้างดินโคลนก่อนวิ่งขึ้นมาจากทางลาลอง - ตรวจสอบการชำรุดของถนนเลียบบทางรถไฟที่เข้าสู่สถานีรถไฟปายาวาย หากชำรุดให้ซ่อมแซมทันทีให้ใช้งานได้ตามปกติ - ขณะขนส่งดินจากอุโมงค์ให้ติดตั้งป้ายเตือนสัญญาณไฟ กรวยยาง ป้ายบอกทางเลี้ยวให้ประชาชนได้ทราบเพื่อระมัดระวังและหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น	- 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/อุปสรรค และการแก้ไข	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-มาได้ดั้งเดิมระหว่างการก่อสร้างตัดผ่านจุดตัดดังกล่าว จนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ โดยทางโครงการได้ออกแบบรูปแบบการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนไว้ทั้งหมด 179 แห่ง สรุปได้ดังนี้	- โครงการมีการจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราวระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางตัดผ่าน เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถสัญจรไป-มาได้ดั้งเดิมระหว่างการก่อสร้างตัดผ่านจุดตัดดังกล่าว 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) - ถนนยกระดับ (overpass) 12 แห่ง - ถนนลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass) 1 แห่ง - ทางยกระดับรูปตัวยู (U-shape overpass) 25 แห่ง - ยกยกระดับรถไฟ (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 2569 ยังไม่ได้มีการเปิดผิวถนนนอกพื้นที่โครงการ	-	-	-
11) กรณีการเปิดผิวถนนสาธารณะจะต้องแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและได้รับความเห็นชอบก่อนดำเนินการ	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 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 2569 ยังไม่ได้มีการดำเนินงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคมสำหรับควบคุมการเดินรถไฟความเร็วสูง	-	-	-
15) จัดให้มีหน่วยซ่อมบำรุงทางและโรงซ่อมบำรุง (Maintenance Base and Depot) เพื่อการซ่อมบำรุงทาง การซ่อมบำรุงล้อเลื่อน การซ่อมบำรุงตามวาระ ตามคู่มือการบำรุงรักษาเพื่อให้ทางสามารถใช้การได้ดีอยู่เสมอและมีความปลอดภัย	- ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุง	-	-	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)				
16) จัดระบบจราจรบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงให้มีความคล่องตัว พร้อมทั้งจัดให้มีพื้นที่จอดยานพาหนะให้เพียงพอสำหรับผู้มาใช้บริการ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกทั้งในบริเวณทางเข้า-ออก และบริเวณที่จอดรถ	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบระบบจราจรและพื้นที่จอดยานพาหนะบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงให้มีความคล่องตัวและเพียงพอสำหรับผู้มาใช้บริการ	-	-	-
17) ติดตั้งชุดรางตัดข้ามฉุดฉุด (Emergency crossover) ทุกระยะประมาณ 35 กม. เพื่อช่วยให้สามารถให้บริการเดินรถไฟความเร็วสูงได้ในขณะที่เส้นทางบางช่วงมีปัญหาหรืออยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไข	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 ยังไม่ถึงเวลาดำเนินงานติดตั้งชุดรางตัดข้ามฉุดฉุด	-	-	-
18) ให้มีหัวรถจักรที่ขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเอง เช่น ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ไว้ลากจูงขบวนรถไฟความเร็วสูงที่อาจมีปัญหาขัดข้อง ซึ่งจะจอดในสภาพเตรียมพร้อม (Standby) อยู่ในหน่วยซ่อมบำรุงทางต่างๆ ตามเส้นทางพร้อมให้บริการอย่างรวดเร็วเมื่อเกิดเหตุ	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 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 จนมีผลกระทบต่อการทำงานการเกษตรของประชาชน	- โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติงานตามแผนการก่อสร้างที่กำหนดไว้	-	-	สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4
4) ต้องมีการชดเชยทรัพย์สินให้กับพื้นที่เกษตรกรรมที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโดยเร็วที่สุดและด้วยราคาที่เป็นธรรม	- โครงการมีการกำหนดการชดเชยทรัพย์สินให้กับพื้นที่เกษตรกรรมด้วยราคาที่เป็นธรรมและเป็นไปตามขั้นตอนการเวนคืน อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 ไม่พบพื้นที่เกษตรกรรมที่ได้รับผลกระทบ	-	-	-
5) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดเป็นกฎระเบียบการทำงานไม่ให้เทวีสดู 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	- โครงการมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภครับทราบเกี่ยวกับแผนการรื้อย้ายล่วงหน้า	-	ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-2 ภาพที่ 2.2-56	สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4
การจัดการเศษวัสดุ/ขยะมูลฝอย 1) ลดปริมาณเศษวัสดุที่เกิดขึ้นโดยคัดเลือกลำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ เช่น หินจากการขุดเจาะอุโมงค์ สามารถนำกลับไปใช้ในงานถมปรับแนวเส้นทางรถไฟ หรือเศษปูนเศษหินที่เหลือจากการก่อสร้างอาคารไปใช้ถมปรับพื้นที่ในพื้นที่ที่ได้รับอนุญาต	- โครงการมีการกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างลดปริมาณเศษวัสดุที่เกิดขึ้น โดยมีการคัดเลือกระยะวัสดุเพื่อนำกลับมามีประโยชน์	-	เอกสารแนบ 2-34	สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4
2) จัดให้มีที่รองรับขยะที่มีฟาปิตให้เพียงพอแก่ความต้องการ 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 ไว้ในพื้นที่พักคนงานก่อสร้างและสำนักงานก่อสร้างทุกแห่ง และตรวจสอบปริมาณหากมีปริมาณมากพอให้ติดต่อหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อนำไปกำจัดให้ถูกต้อง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะอันตรายไว้ในพื้นที่พักคนงานก่อสร้างและสำนักงานก่อสร้าง โดยมีการติดต่อหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตนำไปกำจัด (บริษัท เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน))	-	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 เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน))	-	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 เบตเตอร์ เวิลด์ กรีน จำกัด (มหาชน))	-	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) จัดทำแผนการจัดหางานโดยพิจารณา แรงงานในท้องถิ่นให้ได้รับการคัดเลือกเข้าทำงานกับโครงการเป็นลำดับแรก	- โครงการมีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดทำแผนการจัดหางานโดยพิจารณา แรงงานในท้องถิ่นให้ได้รับการคัดเลือกเข้าทำงานกับโครงการเป็นลำดับแรก	-	เอกสารแนบ 2-42	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) หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อกำหนดราคาเบื้องต้นของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืน 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 และผู้รับเหมาจะต้องกำชับตรวจตราดูแลให้คนงานที่ปฏิบัติ 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 ภาพที่ 2.2-57	-
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 การรณรงค์ ป้องกันอัคคีภัย การดับเพลิง การอพยพหนีไฟ การบรรเทาทุกข์ และจัดเก็บแผนดังกล่าวให้สามารถตรวจสอบได้	- โครงการมีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดทำแผนการป้องกันและระงับอัคคีภัย	-	เอกสารแนบ 2-26	สัญญา 4-2 สัญญา 4-3 สัญญา 4-4
13) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟตามแผนแก่คนงานและพนักงานอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- โครงการมีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟตามแผนแก่คนงานและพนักงาน	-	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) ในระยะก่อสร้างผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้คนงานหรือพนักงานที่ทำงานก่อสร้างเข้ารับการฝึกอบรมฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น รวมทั้งแผนปฏิบัติเมื่อเกิดอัคคีภัย จากหน่วยงานที่ทางราชการกำหนดหรือให้การยอมรับไม่น้อยกว่าร้อยละของจำนวนคนงานในแต่ละหน่วยของสำนักงาน 40 ก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น	-	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
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ) - ผู้รับเหมาต้องดำเนินการจัดเตรียมแผนงานหรืออุปกรณ์ในการป้องกันอัคคีภัย เนื่องจากในระหว่างการปฏิบัติงาน มีการใช้เครื่องมือในการทำงานบางประเภทที่อาจทำให้เกิดประกายไฟขึ้น เช่น การเชื่อมโลหะ จึงต้องมีการเตรียมแผนงานหรืออุปกรณ์ดังกล่าว รวมทั้งอุปกรณ์และบุคลากรในการปฐมพยาบาลเบื้องต้น เพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหรือระงับ/บรรเทาเหตุการณ์ในเบื้องต้น ก่อนนำตัวผู้ได้รับบาดเจ็บส่งสถานพยาบาลใกล้เคียงต่อไป - จัดให้มีระบบระบายอากาศภายในอุโมงค์ที่กำลังขุดเจาะและก่อสร้าง อย่างเพียงพอสำหรับคนงาน และเครื่องจักรตามมาตรฐาน OSHA และ USACE การทำงานภายในอุโมงค์จะใช้เฉพาะเครื่องยนต์ดีเซลเท่านั้น ซึ่งต้องมีการตรวจสอบสภาพอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เศษวัสดุและก๊าซต่างๆ เช่น คาร์บอนมอนอกไซด์และไนโตรเจนออกไซด์ เป็นต้น ซึ่งต้องมีการตรวจสอบสภาพและดำเนินการซ่อมแซมส่วนที่ชำรุดตามกำหนดเวลา เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่องระยะเวลาการก่อสร้าง				

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) - ออกแบบให้มีช่องทางเดินหนีภัยภายในอุโมงค์ที่ผ่านเมืองลพบุรี สำหรับใช้เป็นช่องทางอพยพผู้โดยสารขึ้นจากอุโมงค์ในกรณีฉุกเฉิน - ออกแบบป้องกันอัคคีภัยในสถานีรถไฟความเร็วสูงและอุโมงค์ตามมาตรฐาน NFPA130 สำหรับงานออกแบบระบบขนส่งมวลชนประเภทราง - เลือกใช้วัสดุโครงสร้างสถานี อุโมงค์วัสดุตกแต่งต่างๆ สายไฟและอุปกรณ์ไฟฟ้า เป็นวัสดุที่ไม่ติดไฟ ภายในอุโมงค์จะติดตั้งระบบป้องกันและระงับเพลิงภายในอุโมงค์ตามมาตรฐาน NFPA130 ได้แก่ • ระบบเตือนอัคคีภัย เพื่อแจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่และผู้โดยสารทราบ เพื่อหนีไฟได้อย่างทันท่วงทีก่อนไฟจะลุกลาม • ติดตั้งระบบประกาศสาธารณะ ผู้โดยสารสามารถติดต่อกับพนักงานขับรถไฟความเร็วสูงเพื่อแจ้งเหตุอัคคีภัยหรือได้อย่างรวดเร็ว				

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) 16) จัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยในที่พักคนงาน ดังนี้ - การก่อสร้างโครงการจะมีลูกจ้างมากกว่า 50 คน ตามกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2553) ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย (คปภ.) เพื่อกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างและความปลอดภัยในที่พักคนงาน เช่น กำหนดแผนงาน การก่อสร้างและมาตรการควบคุมความปลอดภัย ยื่นเสนอต่อผู้ว่าจ้างก่อนก่อสร้างภายใน 30 วัน นับแต่เริ่มทำสัญญาก่อสร้าง การควบคุมและกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามระเบียบหรือกฎหมายความปลอดภัยโดยมีการตรวจสอบสาเหตุการเกิดอันตรายต่างๆ และประชุมอย่างน้อยเดือนละครั้ง รวมทั้งการให้ข้อเสนอแนะและการฝึกอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง	- โครงการได้จัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัยในที่พักคนงานและสำนักงานก่อสร้าง ดังนี้ ▪ มีการจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย (คปภ.) เพื่อกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างและความปลอดภัยในที่พักคนงาน ▪ มีการจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในพื้นที่สำนักงานก่อสร้างเพื่อสอดส่องดูแลเฝ้าระวังไม่ให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง ▪ มีการกำหนดกฎระเบียบการทำงาน และกำหนดบทลงโทษกรณีฝ่าฝืน	-	ภาพที่ 2.2-20 ภาพที่ 2.2-21 เอกสารแนบ 2-17 เอกสารแนบ 2-20 เอกสารแนบ 2-21 เอกสารแนบ 2-22 เอกสารแนบ 2-23 เอกสารแนบ 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/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ) - จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในพื้นที่สำนักงานก่อสร้างทุกแห่งสอดส่องดูแลเฝ้าระวังไม่ให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเด็ดขาด - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดกฎระเบียบการทำงาน ห้ามการทะเลาะวิวาทหรือเล่นการพนันในหน่วยงานก่อสร้าง และกำหนดข้อห้ามการดื่มของมึนเมาในเวลางาน และห้ามการเสพสิ่งเสพติดที่ผิดกฎหมายโดยเด็ดขาด และกำหนดบทลงโทษกรณีฝ่าฝืนอย่างน้อยต้องครอบคลุมดังนี้ (ก) จัดให้มีหัวหน้าคนงาน คอยควบคุมดูแลคนงานก่อสร้างไม่ให้ก่อความเดือดร้อนต่อผู้ที่อยู่ข้างเคียง (ข) ออกกฎระเบียบการปฏิบัติตนภายในบ้านพักคนงาน อาทิเช่น - 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
5.4 สาธารณสุข ความปลอดภัย และสุขภาพ (ต่อ) - 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/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี 1) ก่อนการก่อสร้างให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการประสานงานกับกรมศิลปากรเพื่อจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญด้านโบราณสถาน โบราณคดี เข้าร่วมตรวจสอบสังเกตการณ์ก่อสร้างอุโมงค์ผ่านเมืองลพบุรี เพื่อพิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติม หากพบโบราณวัตถุหรือแหล่งโบราณคดีขณะก่อสร้างอุโมงค์	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากการก่อสร้างอุโมงค์ผ่านเมืองลพบุรี ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในอนาคตของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดแสดงในบทที่ 1	-	รูปที่ 1.1-1 รูปที่ 1.2-1 รูปที่ 1.2-2	-
2) โบราณสถานและศาสนสถานที่ได้รับผลกระทบที่มีที่ตั้งในระยะ 21-100 เมตร จากแนวกึ่งกลางเส้นทางโครงการ จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ วัดเสมียนนารี วัดหลักสี่ วัดพิชัยสงคราม วัดบันไดหิน วัดนครโกษา วัดอินทรา ศาลพระกาฬ พระปรางค์สามยอด วัดป่าธรรมโสภณ วัดหนองเต่า (พานิชธรรมนิการาม) และวัดท่าพ้อ จะต้องมีการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับเจ้าอาวาส วัดหรือเจ้าของสถานที่ เพื่อแจ้งให้ทราบเกี่ยวกับกิจกรรมการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูง ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละออง และเสียงดัง ทั้งนี้ทางโครงการได้จัดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว 9 แห่ง ที่จะได้รับเสียงรบกวนเกินมาตรฐานแล้ว	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนเนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 ยังไม่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถานได้รับผลกระทบ จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ วัดเสมียนนารี วัดหลักสี่ วัดพิชัยสงคราม วัดบันไดหิน วัดนครโกษา วัดอินทรา ศาลพระกาฬ พระปรางค์สามยอด วัดป่าธรรมโสภณ วัดหนองเต่า (พานิชธรรมนิการาม) 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
5.5 แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) 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 ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยและใช้กันอย่างแพร่หลายในปัจจุบันการก่อสร้างอุโมงค์ด้วยวิธีนี้จะเกิดแรงสั่นสะเทือนและมลภาวะทางเสียงในระหว่างการก่อสร้างน้อยมากเมื่อเทียบกับวิธีอื่น รวมทั้งยังสามารถควบคุมการเคลื่อนตัวของดินเหนืออุโมงค์ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานได้ ซึ่งจะไม่ส่งผลกระทบต่ออาคารหรือโบราณสถานข้างเคียง	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากการก่อสร้างผ่านเมืองลพบุรี ไม่ได้อยู่ในแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ทั้งนี้ เป็นส่วนที่อยู่ในแผนการดำเนินโครงการในขนาดของการรถไฟแห่งประเทศไทย 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
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 หรือยานพาหนะที่นำมาใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	- 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 2569 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 พันธุ์ไม้ที่มีสีสดของดอกสวยงาม	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 ยังไม่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูง	-	-	-
5) ในกรณีที่มีการปิดพื้นที่ หรือปิดทางเข้า-ออกของสถานีท่องเที่ยวให้ติดตั้งป้ายแจ้งเตือนด้านหน้าเป็นภาษาไทย และภาษาอังกฤษ เพื่อให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติสามารถรับรู้สถานการณ์และหลีกเลี่ยงการเดินทางไปยังเส้นทางอื่น	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ เนื่องจากในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 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 ทำให้โครงสร้างทางยกระดับหรือสถานีรถไฟมีความกลมกลืนสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและสามารถลดระดับความกระด้างกับทัศนียภาพดั้งเดิมที่อยู่โดยรอบ	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับหรือสถานีรถไฟ ให้มีความกลมกลืนสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและสามารถลดระดับความกระด้างกับทัศนียภาพดั้งเดิมที่อยู่โดยรอบ	-	-	-
9) ต้องหลีกเลี่ยงการสร้างทัศนียภาพอูจาดหรือไม่น่าดูภายในพื้นที่ก่อสร้าง 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
5.7 การประชาสัมพันธ์โครงการ 1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่โครงการได้รับทราบเกี่ยวกับการดำเนินโครงการในขั้นต้น ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ในลักษณะการเผยแพร่ข้อมูลโครงการและการหารือกับชุมชน เพื่อให้คนในชุมชนได้รับทราบรายละเอียดโครงการและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินโครงการ รวมถึงให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางป้องกันและติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในชุมชน กล่าวคือ - จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วยพื้นที่ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานก่อสร้างสามารถเห็นได้ชัดเจน โดยติดตั้งก่อนเริ่มการก่อสร้างในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดการก่อสร้างโครงการ ป้ายดังกล่าวจะต้องได้รับการดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีไปจนถึงสิ้นสุดระยะก่อสร้างโครงการ - ผู้รับเหมาจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการก่อนการก่อสร้าง โดยแผ่นพับมีเนื้อหาประกอบ	- โครงการมีการดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่โครงการได้รับทราบเกี่ยวกับการดำเนินโครงการในระยะก่อสร้าง ในลักษณะการเผยแพร่ข้อมูลโครงการและการหารือกับชุมชน รายละเอียดการดำเนินงานดังนี้ ▪ มีการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วยพื้นที่ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานก่อสร้าง ▪ มีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ โดยแผ่นพับมีเนื้อหาประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์โครงการ สาระสำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งรายละเอียดของศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ แจกจ่ายให้ประชาชนที่พักอาศัยตามแนวเส้นทางร้านค้าริมทาง และผู้ใช้เส้นทาง	-	ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-2 ภาพที่ 2.2-12 ภาพที่ 2.2-13 ภาพที่ 2.2-52 เอกสารแนบ 2-1 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 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
5.7 การประชาสัมพันธ์โครงการ (ต่อ) ด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์โครงการ สาระสำคัญของโครงการผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งให้มีรายละเอียดของศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ โดยจัดทำจำนวน ชุด เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชนที่พัก 2,000 อาศัยตามแนวเส้นทาง ร้านค้าริมทาง และผู้ใช้เส้นทาง - ก่อนเปิดพื้นที่ก่อสร้างกำหนดให้รับเหมาก่อสร้างแจ้งกับประชาชนที่มีบ้านเรือนตั้งอยู่ในแนวพื้นที่ก่อสร้างโยกย้ายออกไป โดยแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 60 วัน ผ่านทางผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก่อน กรณีผู้ได้รับผลกระทบมีข้อสงสัยให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเข้าไปชี้แจงด้วยตนเอง	- มีการจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการไว้ที่สำนักงานก่อสร้างโครงการ และติดตั้งป้ายแสดงช่องทางการติดต่อเพื่อรับข้อคิดเห็นและข้อร้องเรียน นำไปปรับปรุง/แก้ไข - มีการประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างผ่านหน่วยงานราชการ หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น และช่องทางสื่อประชาสัมพันธ์ออนไลน์			

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) - 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/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ครั้งที่ 2/2560 วันที่ 6 กรกฎาคม 2560				
1. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (ภายใต้โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 33/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560 มากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการในด้านต่างๆ อย่างเคร่งครัด ตลอดจนได้จัดให้มีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) เป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของผู้รับจ้างก่อสร้างอย่างใกล้ชิด	- รฟท. ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 33/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560 มากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการในด้านต่างๆ อย่างเคร่งครัด ตลอดจนได้จัดให้มีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (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/อุปสรรค และการแก้ไข	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	- รฟท. ได้จัดให้มีการดำเนินงานก่อสร้างโครงการภายใต้ชื่อ “โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)”	-	-	-
- ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางซึ่งจะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องและพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางต่อไป	- การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในภาคสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง - 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
ให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร 1115/3607 ลงวันที่ 3 กรกฎาคม 2560) ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยเฉพาะในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ ตลอดจนการฝึกอบรมให้แก่บุคลากรของประเทศไทยเพื่อเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอื่น เพื่อลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ โดยการร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง				
<u>ความเห็น : กระทรวงการคลัง</u> - รฟท. ควรกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเรื่องการเดินรถและการบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) ให้มีความเป็นรูปธรรม โดยในการพิจารณารูปแบบจะต้องคำนึงถึงรูปแบบที่สามารถบริหารจัดการได้อย่างคล่องตัว และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการให้บริการเดินรถ	- ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ มีแผนดำเนินการกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเรื่องการเดินรถและการบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) ให้แล้วเสร็จก่อนการให้บริการเดินรถ	-	-	-

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 โดยควรบูรณาการความสามารถและกำหนดแนวทางพัฒนาร่วมกัน	- การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมและเครือข่ายสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน ในการพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง เพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทย - โครงการให้ความร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ในการศึกษาดูงาน ร่วมสังเกตการณ์ และปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมสำรวจ (ระหว่างเดือน ตุลาคม-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 ได้มีการกำหนดเงื่อนไขด้านการตรวจสอบ ทดสอบวัสดุและผลิตภัณฑ์ 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/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ความเห็น : สำนักรับประมาณ - เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทงานก่อสร้าง สูตรและวิธีคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบ ปรับราคาได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการ ตามนัยมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2532 แจ้งตามหนังสือ สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0203/ว 109 ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2532	- การรถไฟฯ ได้นำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทงาน ก่อสร้าง สูตรและวิธีคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคา ได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการโครงการ	-	-	-
- การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำแผนการปฏิบัติงานและ แผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ เพื่อเป็นเครื่องมือในการ กำกับการบริหารโครงการให้มีประสิทธิภาพ และบรรลุ เป้าหมายตามแผนที่กำหนดไว้ โดยให้รายงานผลการ ดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุกๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ	- การรถไฟฯ ได้มีการจัดทำแผนการปฏิบัติงานและ แผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ รายงานผลการ ดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุกๆ 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	-	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม ด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดีต่อโบราณสถานพลับพลาที่ประทับที่สถานีรถไฟบางปะอิน				
1. ความสิ้นสะท้อน ก่อนก่อสร้าง - ก่อนก่อสร้างฐานรากของทางยกระดับรถไฟความเร็วสูงที่จะผ่านบริเวณอาคารพลับพลาที่ประทับที่สถานีรถไฟบางปะอินเสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสานงานกรมศิลปากรจัดเจ้าหน้าที่เข้าทำการสำรวจ ตรวจสอบโครงสร้างอาคาร ถ่ายภาพทั้งภายในและภายนอก การทูลดัว รอยร้าวต่าง ๆ รวมทั้งบันทึกข้อมูลสภาพกระจกสีที่ติดตั้งไว้ในอาคาร หากกระจกสีไม่มั่นคงแข็งแรงหรือชำรุด ควรถอดกระจกสีออกนำไปเก็บรักษาไว้ที่สำนักศิลปากรที่ 3 ออยุธยา โดยให้นำแผ่นไม้อัดมาติดตั้งแทนกระจกสีชั่วคราวไว้ก่อน	- ในเดือนกรกฎาคม 2566 กรมศิลปากรได้ดำเนินการดังกล่าวแล้ว และได้ตรวจสอบประเมินค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงกระจกสีโบราณแล้ว	-	ภาพที่ 2.2-58	สัญญา 4-3
- การรถไฟแห่งประเทศไทยขอให้กรมศิลปากรจัดทำหนังสือถึงการรถไฟฯ เพื่อขอสนับสนุนงบประมาณการซ่อมแซมกระจกสีจำนวนประมาณ 4 ล้านบาท เพื่อดำเนินการในปี 2568 หรือปี พ.ศ. 2569 ก่อนจะนำกระจกสีที่บูรณะแล้วมาติดตั้งที่พลับพลาเมื่อการก่อสร้างฐานรากทางวิ่งรถไฟความเร็วสูงแล้วเสร็จเพื่อป้องกันผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนในขณะก่อสร้าง	- กรมศิลปากรได้จัดทำหนังสือถึงการรถไฟฯ เพื่อขอสนับสนุนงบประมาณการซ่อมแซมกระจกสี ก่อนจะนำกระจกสีที่บูรณะแล้วมาติดตั้งที่พลับพลา เมื่อการก่อสร้างฐานรากทางวิ่งรถไฟความเร็วสูงแล้วเสร็จ	-	เอกสารแนบ 2-39	สัญญา 4-3

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1. ความสั่นสะเทือน (ต่อ) - งานก่อสร้างฐานรากและเสาเข็มจะเกิดแรงสั่นสะเทือนส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารพลับพลาที่ประทับและกระจกสีที่ติดตั้งไว้ ต้องจัดให้มีการค้ำยัน การห่อหุ้มกระจกสีโบราณหรือการประกันความเสียหายอย่างเต็มรูปแบบทุกกรณี เมื่อเกิดความเสียหายต้องซ่อมแซมด้วยงบประมาณของโครงการและจัดหานักโบราณคดีประจำโครงการเฝ้าระวังในระหว่างก่อสร้างบริเวณพลับพลาที่ประทับ	 - กรมศิลปากรมีการถอดกระจกสีออกนำไปเก็บรักษาไว้ที่สำนักศิลปากรที่ 3 อุทยานฯ ก่อนจะนำกระจกสีมาติดตั้งที่พลับพลา เมื่อการก่อสร้างฐานรากทางวิ่งรถไฟความเร็วสูงแล้วเสร็จ	-	ภาพที่ 2.2-58 เอกสารแนบ 1-41	สัญญา 4-3
ระยะก่อสร้าง - ในการก่อสร้างใกล้โบราณสถานพลับพลาที่ประทับที่สถานีรถไฟบางปะอินต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ หรือขอคำแนะนำจากกรมศิลปากรก่อน ทั้งนี้เพื่อป้องกันผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนและกำหนดให้การก่อสร้างฐานรากเพื่อรองรับโครงสร้างทางยกระดับรถไฟความเร็วสูง กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะหน้าตัดกลม (Circular boredpile) หรือหน้าตัดเหลี่ยม (barrette pile) เพื่อลดระดับความสั่นสะเทือน กรณีหลีกเลี่ยงไม่ได้ต้องใช้เสาเข็มตอก ต้องขุดดินนำร่องก่อนแล้วจึงตอกเสาเข็มเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน	 - ในการก่อสร้างใกล้โบราณสถานพลับพลาที่ประทับที่สถานีรถไฟบางปะอิน ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการปฏิบัติงานอย่างต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ รวมทั้งมีการหารือ/ขอคำแนะนำจากกรมศิลปากรก่อน - ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการเลือกใช้เสาเข็มเจาะหน้าตัดกลม (circular bored pile) เพื่อลดระดับแรงสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม	-	ภาพที่ 2.2-58 เอกสารแนบ 1-41	สัญญา 4-3

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1. ความสั่นสะเทือน (ต่อ) - การตอกเสาเข็มพืดเหล็ก (Steel Sheet pile) ระหว่างการก่อสร้างฐานรากเพื่อรองรับโครงสร้างทางยกระดับที่มีอาคารพลับพลาที่ประทับอยู่ใกล้เคียงจะต้องขุดหน้าดินที่มีความแข็งและแน่นออกไปก่อนเพื่อเป็นการนำร่องจากนั้นจึงค่อย ๆ ตอกเข็มพืดเหล็กให้ลึกจนถึงชั้นดินเหนียวอ่อนถึงอ่อนปานกลางเพื่อช่วยกันและลดระดับการสั่นสะเทือนในระดับความลึกไม่ให้ไปรบกวนพื้นที่โดยรอบหรือเลือกใช้เครื่องจักรตอกเสาเข็มเพื่อลดแรงสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม	- โครงการมีการเลือกใช้ Steel Sheet pile ระหว่างการก่อสร้างฐานราก เพื่อลดแรงสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็ม	-	ภาพที่ 2.2-58	สัญญา 4-3
- ตรวจสอบ ดูแล รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างและดินของโครงการที่ผ่านใกล้บริเวณพลับพลาที่ประทับจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินกฎหมายกำหนดและจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. เพื่อลดแรงสั่นสะเทือนและใช้วัสดุปิดคลุมกระบะรถบรรทุกป้องกันการตกหล่นขณะขนส่ง	- โครงการมีการตรวจสอบน้ำหนักและกำหนดความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ตามที่กฎหมายกำหนดและจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม.	-	ภาพที่ 2.2-6 เอกสารแนบ 2-10 เอกสารแนบ 2-11	สัญญา 4-3
- ขณะก่อสร้างฐานรากใกล้พลับพลาที่ประทับ หากพบหลักฐานทางโบราณคดีหรือโบราณวัตถุใด ๆ ในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการจะต้องหยุดดำเนินการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวทันที และแจ้งต่อนักศิลปากรในพื้นที่ให้มาดำเนินการตรวจสอบตามขั้นตอนทางด้านโบราณคดีเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป	- ไม่สามารถประเมินผล เนื่องจากยังไม่พบหลักฐานทางโบราณคดี โบราณสถาน และโบราณวัตถุใดๆ ในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ	-	-	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1

สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-ชุมทางบ้านภาชี)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. เสียง ระยะก่อสร้าง - กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเลือกใช้เครื่องมือเครื่องจักรที่มีการใช้ท่อไอเสียชนิดเก็บเสียงเพื่อลดเสียงรบกวน	- โครงการมีการเลือกใช้เครื่องมือเครื่องจักรที่มีระดับเสียงต่ำ	-	ภาพที่ 2.2-14	สัญญา 4-3
- กำหนดช่วงเวลากิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังมาก เช่นการเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การกระแทกให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (เวลา 07.00-18.00 น.)	- โครงการมีการกำหนดช่วงเวลากิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังในช่วงเวลากลางวัน	-	-	สัญญา 4-3
- ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวสูงอย่างน้อย 2 เมตร บริเวณพลับพลาที่ประทับที่สถานีรถไฟบางปะอิน ซึ่งสามารถช่วยกันฝุ่นละอองได้ด้วย	- โครงการมีการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณพลับพลาที่ประทับที่สถานีรถไฟบางปะอิน	-	ภาพที่ 2.2-58	สัญญา 4-3
- งานก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับให้ใช้เสาเข็มเจาะแทนเสาเข็มตอก เพื่อลดเสียงดังจากแรงกระแทก	- โครงการมีการใช้เสาเข็มเจาะในงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับแทนเสาเข็มตอก เพื่อลดเสียงดังจากแรงกระแทก	-	ภาพที่ 2.2-58	สัญญา 4-3

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

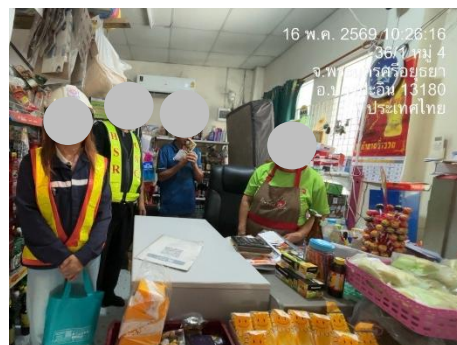
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. ฝุ่นละออง ระยะก่อสร้าง - ตรวจสอบสภาพบำรุงรักษาเครื่องจักรเครื่องกลที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ พร้อมใช้งานเป็นประจำ	- โครงการมีการตรวจสอบสภาพ บำรุงรักษาเครื่องยนต์รถบรรทุก รวมทั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งาน	-	ภาพที่ 2.2-5 เอกสารแนบ 1-9 เอกสารแนบ 1-10	สัญญา 4-3
- พื้นที่ก่อสร้างที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและกองวัสดุก่อสร้างต้องฉีดพรมน้ำเพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง	- โครงการมีการฉีดพรมน้ำเพื่อควบคุมฝุ่นละอองอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาพที่ 2.2-7	สัญญา 4-3
- จัดเจ้าหน้าที่เก็บกวาดดินโคลนและล้างผิวถนนที่อยู่ใกล้พลับพลาที่ประทับอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง เพื่อลดฝุ่นละออง	- โครงการมีการทำความสะอาดถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	-	ภาพที่ 2.2-9	สัญญา 4-3

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4. ทคัณียภาพ ก่อนก่อสร้าง - ในการออกแบบรายละเอียดโครงสร้างเสาและทางยกระดับต้องมีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมดั้งเดิมหรือทคัณียภาพโดยรอบ เช่น มุมมองจากถนนควรปลูกไม้ยืนต้นพื้นถิ่นสูงรูปทรงสวยงามดูแลรักษาอย่างริมทางเท้าถนนหน้าอาคารโบราณสถานพลับพลาที่ประทับตลอดแนว และด้านขวา-ซ้ายของอาคารเพื่อให้ทรงพุ่มไม้บังแนวรางรถไฟยกระดับที่ลอยอยู่ด้านบนบางช่วง	- รพท. ได้จัดให้มีคัสัณญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ ออกแบบรายละเอียดโครงสร้างเสาและทางยกระดับให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมดั้งเดิม/ทคัณียภาพโดยรอบ	-	-	สัณญญา 4-3
- มุมมองจากพื้นที่บริเวณอาคารสถานีรถไฟไกล้รถไฟและเสาทอม่อ ควรออกแบบเพื่อลดความขัดแย้งกระด้างของเสาทอม่อคอนกรีต เช่น การปลูกไม้เลื้อยบนโครงสร้างหลักเบาล้อมรอบหรือแนวทางอื่นที่เหมาะสม	- รพท. ได้จัดให้มีคัสัณญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ ออกแบบอาคารสถานีรถไฟไกล้รถไฟและเสาทอม่อ ให้มีความกลมกลืนสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและสามารถลดระดับความกระด้างของเสาทอม่อคอนกรีตกับทคัณียภาพดั้งเดิมที่อยู่โดยรอบ	-	-	สัณญญา 4-3
- กำหนดให้พิจารณาเลือกใช้วัสดุสีผิวที่เป็นโทนอ่อนหรือสีสว่างทำให้โครงสร้างทางยกระดับมีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมบริเวณอาคารพลับพลาที่ประทับและสามารถลดระดับความกระด้างกับทคัณียภาพดั้งเดิมที่อยู่โดยรอบ	- โครงการมีการพิจารณาเลือกใช้วัสดุสีผิวที่เป็นโทนอ่อนหรือสีสว่างทำให้โครงสร้างทางยกระดับมีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมบริเวณอาคารพลับพลาที่ประทับ และสามารถลดระดับความกระด้างกับทคัณียภาพดั้งเดิมที่อยู่โดยรอบ	-	-	สัณญญา 4-3

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

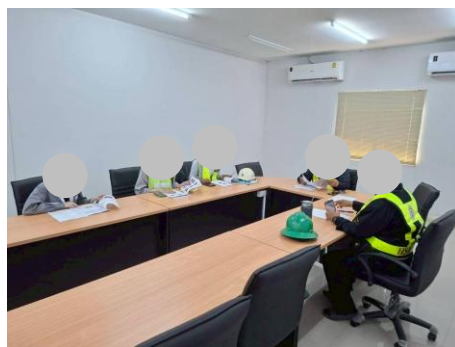
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรคและการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4. ทศนียภาพ ระยะก่อสร้าง - กำหนดให้ผู้รับจ้างรักษาความสะอาด ความเป็นระเบียบเรียบร้อยในพื้นที่ก่อสร้าง การเก็บกองวัสดุไม่ให้กีดขวางการใช้สอยพื้นที่	- ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ/ดูแลความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยในพื้นที่ก่อสร้าง และดำเนินการก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่กำหนดเท่านั้น	-	ภาพที่ 2.2-16 ภาพที่ 2.2-17 ภาพที่ 2.2-34	สัญญา 4-3
- ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่กำหนดเท่านั้น หลีกเลี่ยงการทำลายสภาพธรรมชาติหรือต้นไม้ ไม้พุ่มโดยรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	- โครงการมีการหลีกเลี่ยงการทำลายสภาพธรรมชาติหรือต้นไม้ ไม้พุ่มโดยรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	-	สัญญา 4-3
- กำหนดให้ผู้รับจ้างสร้างรั้วรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อปิดบังไม่ให้เห็นเครื่องมือและอุปกรณ์ก่อสร้าง กองวัสดุก่อสร้างที่ไม่เป็นระเบียบ หรือขยะเศษวัสดุก่อสร้าง	- โครงการมีการกั้นขอบเขตบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-58	สัญญา 4-3



ภาพที่ 2.2-1 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ



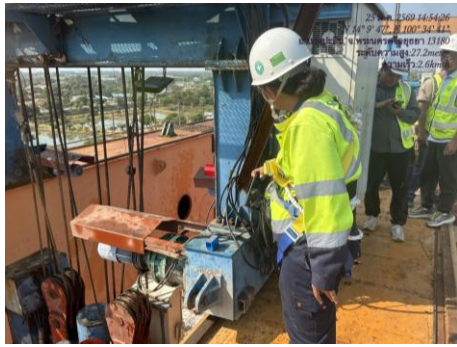
ภาพที่ 2.2-2 การจัดประชุมประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ



ภาพที่ 2.2-3 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ภาพที่ 2.2-4 การกั้นขอบเขตบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-5 การตรวจสอบเครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องจักร



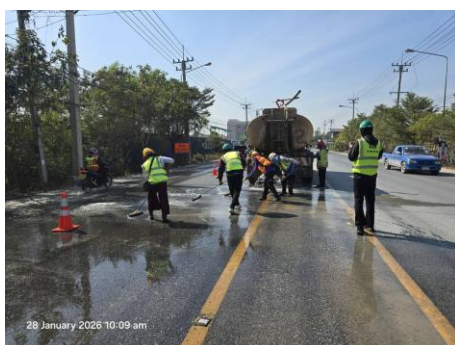
ภาพที่ 2.2-6 ป้ายจำกัดความเร็วรถ



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



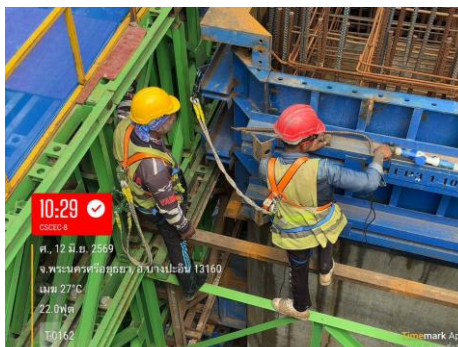
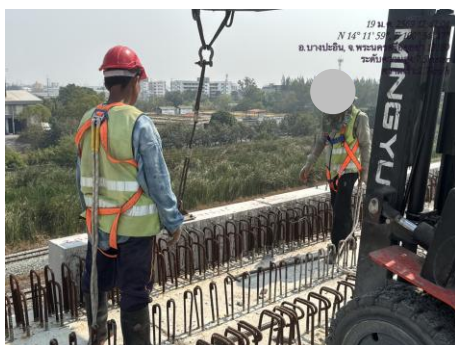
ภาพที่ 2.2-12 ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ



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 4-2

ภาพที่ 2.2-20 บ้านพักคนงาน



สภาพทั่วไปบริเวณบ้านพัก



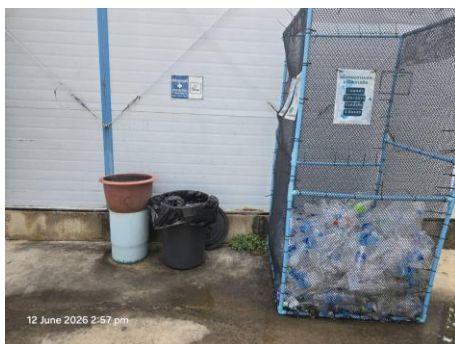
เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย



ห้องน้ำ



ระบบบำบัดน้ำเสีย



ภาชนะรองรับมูลฝอย



ถังดับเพลิง

สัญญา 4-3

ภาพที่ 2.2-20 (ต่อ) บ้านพักคนงาน



สภาพทั่วไปบริเวณบ้านพัก



เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย



ห้องน้ำ



ระบบบำบัดน้ำเสีย



ภาชนะรองรับมูลฝอย



ถังดับเพลิง

สัญญา 4-4

ภาพที่ 2.2-20 (ต่อ) บ้านพักคนงาน



สภาพทั่วไปบริเวณสำนักงาน



เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย



ห้องน้ำ



ระบบบำบัดน้ำเสีย



ภาชนะรองรับมูลฝอย



ถังดับเพลิง

สัญญา 4-2

ภาพที่ 2.2-21 สำนักงานก่อสร้างโครงการ



สภาพทั่วไปบริเวณสำนักงาน



เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย



ห้องน้ำ



ระบบบำบัดน้ำเสีย



ภาชนะรองรับมูลฝอย



ถังดับเพลิง

สัญญา 4-3

ภาพที่ 2.2-21 (ต่อ) 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



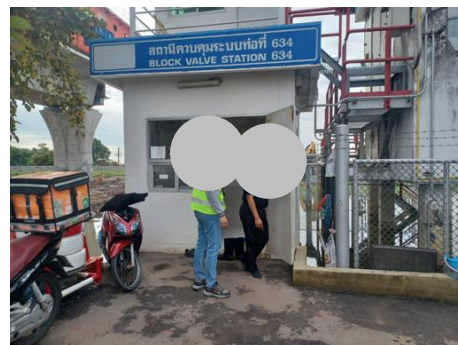
ภาพที่ 2.2-24 การติดช่องทางร้องเรียนที่รถบรรทุก



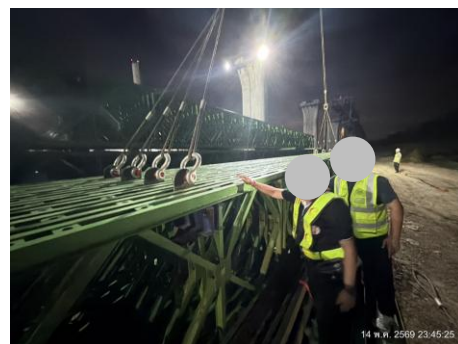
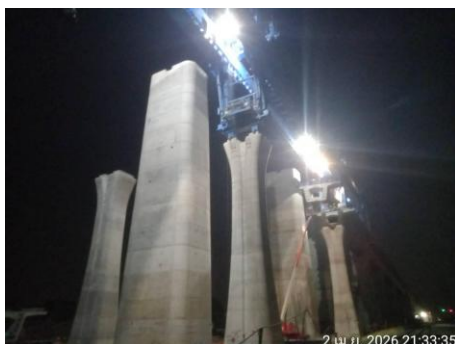
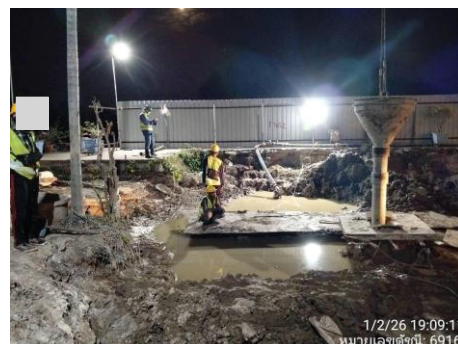
ภาพที่ 2.2-25 การติดตั้งป้ายเตือน



ภาพที่ 2.2-26 การติดตั้งสัญญาณไฟเตือน



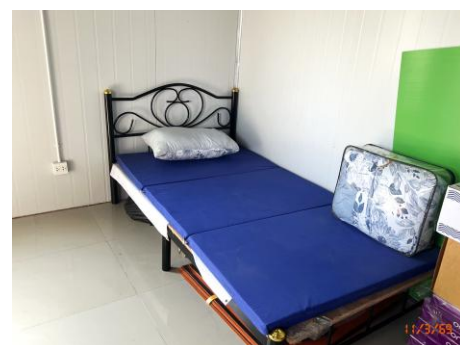
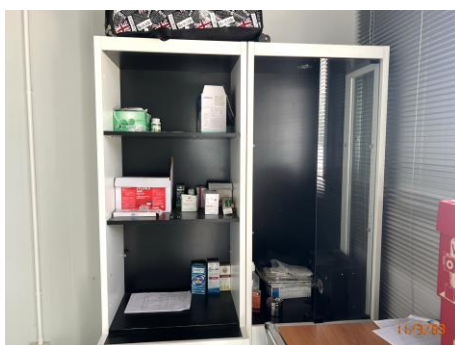
ภาพที่ 2.2-27 การประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภค



ภาพที่ 2.2-28 แสงสว่างภายในเขตพื้นที่ก่อสร้าง



สัญญา 4-3



สัญญา 4-4

ภาพที่ 2.2-29 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 2.2-40 เส้าเข็มเจาะ



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



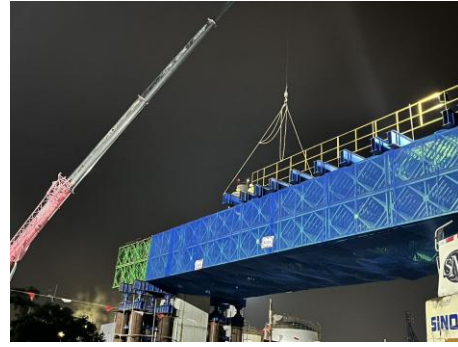
ภาพที่ 2.2-46 การเก็บขนของเสียอันตรายจากหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงาน



ภาพที่ 2.2-47 การสูบล้างปฏิภูล



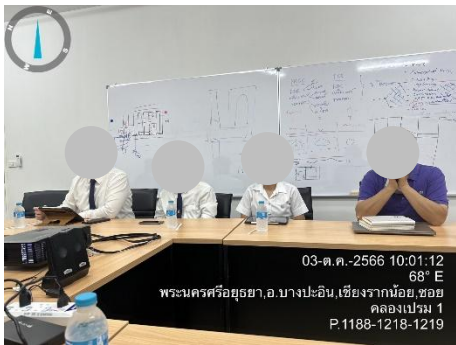
ภาพที่ 2.2-48 การขนส่งวัสดุก่อสร้างนอกช่วงเวลาเร่งด่วน



ภาพที่ 2.2-49 การติดตั้งตาข่ายกันตก



ภาพที่ 2.2-50 การใช้แผ่นไม้รองหัวเสาเข็มลดเสียงดัง



ภาพที่ 2.2-51 การให้ความร่วมมือกับเครือข่ายสถาบันการศึกษา



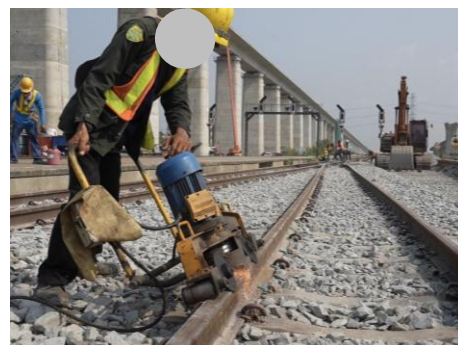
ภาพที่ 2.2-52 การประชาสัมพันธ์การใช้เส้นทางเบี่ยง



ภาพที่ 2.2-53 การจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราว



ภาพที่ 2.2-54 รถนำขบวน (กรณีขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่)



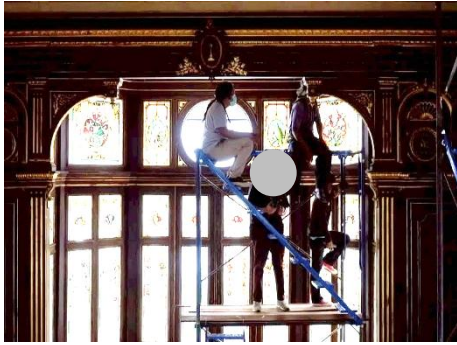
ภาพที่ 2.2-55 การเลือกใช้เทคโนโลยีการเชื่อมรางยาว



ภาพที่ 2.2-56 การประชาสัมพันธ์รื้อย้ายสาธารณูปโภค



ภาพที่ 2.2-57 การติดตั้ง Steel Sheet ป้องกันวัสดุและของเหลวตกหล่น



การรื้อถอนและถอดเก็บกระจกสีก่อนการก่อสร้างบริเวณอาคารพลับพลาที่ประทับ
(หน่วยงานที่ดำเนินการ: กรมศิลปากร)



การตรวจสอบ และสังเกตการณ์พลับพลาที่ประทับที่สถานีรถไฟบางปะอินร่วมกับเจ้าหน้าที่กรมศิลปากร



การเลือกใช้เสาเข็มเจาะหน้าตัดกลม

การติดตั้ง Steel Sheet pile

ภาพที่ 2.2-58 มาตรการเพิ่มเติมด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี
ต่อโบราณสถานพลับพลาที่ประทับที่สถานีรถไฟบางปะอิน



การติดตั้งกำแพงเสียง



การกั้นขอบเขตบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

ภาพที่ 2.2-58 (ต่อ) มาตรการเพิ่มเติมด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี
ต่อโบราณสถานพลับพลาที่ประทับที่สถานีรถไฟบางปะอิน