
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 การดำเนินการ

โครงการได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ตามที่มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบ หรือให้ความเห็น/ข้อเสนอแนะ ไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ดังนี้

1. มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.)
 - 1.1 มาตรการทั่วไป
 - 1.2 มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วย ลักษณะภูมิประเทศ ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน ทรัพยากรแร่ธาตุและการทำเหมืองแร่ อากาศและบรรยากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ และอุทกวิทยาน้ำผิวดิน/การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม
 - 1.3 มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ประกอบด้วย ทรัพยากรป่าไม้ ชั่นคุณภาพลุ่มน้ำ และทรัพยากรสัตว์ป่า
 - 1.4 มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ประกอบด้วย การคมนาคมขนส่ง การใช้ที่ดินและผังเมือง
 - 1.5 มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย สภาพเศรษฐกิจและสังคม การโยกย้ายและเวนคืน การแบ่งแยก การสาธารณสุข/ความปลอดภัย โบราณสถาน/ศาสนสถาน
2. มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)
3. มติคณะรัฐมนตรี (ครม.)

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

ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 พื้นที่โครงการในส่วนที่ 2 ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา มีผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาดำเนินงานอยู่จำนวน 7 สัญญา และโครงการได้มีการกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด ได้แก่

- สัญญาที่ 3-5 งานโยธาสำหรับช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา
- สัญญาที่ 3-4 งานโยธาสำหรับช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด
- สัญญาที่ 3-3 งานโยธาสำหรับช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง
- สัญญาที่ 3-2 งานโยธาสำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง)
- สัญญาที่ 4-7 งานโยธาสำหรับช่วงสระบุรี-แก่งคอย
- สัญญาที่ 4-6 งานโยธาสำหรับช่วงพระแก้ว-สระบุรี
- สัญญาที่ 3-1 งานโยธาสำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการ ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 พบว่า โครงการมีการปฏิบัติตามมาตรการตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ความเห็นชอบ หรือให้ความเห็น/ข้อเสนอแนะไว้แล้ว ดังนี้

1) ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมติที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ความเห็นชอบ ได้แก่

- ได้มีการจัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้
- ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมากำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ตลอดจนจัดให้มีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างใกล้ชิด
- ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิและตัวแทนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการ (เอกสารแนบ 2-1)
- ได้ดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2565 (เอกสารแนบ 2-2)

▪ ได้จัดให้มีบุคคลที่ 3 (Third Party) ทำหน้าที่ติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณา 2 ครั้งต่อปี ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการนำเสนอรายงานแล้วจำนวน 14 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2562 ถึงปัจจุบัน (เอกสารแนบ 2-3, เอกสารแนบ 2-4 และ เอกสารแนบ 2-5)

2) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การดำเนินงานในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 มีผู้รับจ้างก่อสร้างการดำเนินการก่อสร้างงานโยธา จำนวน 7 สัญญา พบว่า โครงการได้มีการกำกับดูแลผู้รับจ้างก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะมาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด มาตรการที่มีข้อกำหนดในการปฏิบัติ และมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังนี้

1. มาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด ได้แก่

- ด้านคุณภาพอากาศ/ฝุ่นละออง : ในพื้นที่ที่พบว่าเป็นฝุ่นละออง หรือพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ประชิดชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม การฉีดพรมน้ำในความถี่ตามที่มาตรการกำหนดนั้น เป็นความถี่ที่ยังไม่เพียงพอต่อการควบคุมปริมาณฝุ่นละอองให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการรบกวนประชาชน ดังนั้น การกำหนดความถี่การฉีดพรมน้ำของโครงการจึงได้มีการพิจารณาโดยคำนึงถึงลักษณะพื้นที่และความต้องการ/ความห่วงกังวลของประชาชนเป็นหลัก
- ด้านการระบายน้ำ : พื้นที่ที่มีปัญหาท่วมขังจะขุดแนวร่องระบายน้ำใหม่ขนานไปกับแนวทางรถไฟทั้งสองด้าน และจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำ เพื่อเร่งระบายน้ำไปสู่ลำน้ำหรือทางน้ำธรรมชาติใกล้เคียง
- ความไม่สะดวก : ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในบริเวณทางเข้า-ออกโครงการ รวมถึงผู้ที่สัญจร ไป- มา ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ
- ด้านแหล่งโบราณสถาน : โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประสานงานกับหน่วยงานที่กำกับดูแลแหล่งโบราณและศาสนสถาน เพื่อร่วมพิจารณามาตรการลดผลกระทบ และมีการประชุมคณะทำงานเฝ้าระวังอาคารของแหล่งโบราณและศาสนสถาน และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์และประสานงานหน่วยงานที่กำกับดูแลวัดน้ำพุ เพื่อร่วมพิจารณามาตรการลดผลกระทบ
- ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ : โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด
- ทรัพยากรดิน : โครงการได้มีการประสานไปยังหน่วยงานท้องถิ่นที่มีความประสงค์ที่จะนำดินและหินจากการระเบิดหินไปใช้ประโยชน์ตามความประสงค์
- ทรัพยากรป่าไม้ : โครงการได้ดำเนินการประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ป่าไม้ โดยมีการชี้แจงแผนการดำเนินการ ขอบเขตของพื้นที่ดำเนินการที่จะต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ ตลอดจนขั้นตอนและวิธีการก่อสร้าง เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน ภายใต้หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขของกรมป่าไม้ ตลอดจนระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- ด้านการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ : โครงการได้ดำเนินการคัดเลือกพื้นที่จัดการวัสดุขุดจากอุโมงค์ (ดินและหิน) และนำเสนอให้กับหน่วยงานเจ้าของโครงการได้พิจารณา

- การคมนาคมขนส่ง : โครงการได้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อประชาชนผู้ใช้เส้นทางสัญจรได้ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง
- ด้านอาชีวอนามัย : โครงการได้มีการตรวจสอบและดูแลรักษาสภาพเครื่องจักรต่างๆ ให้มีสภาพดี และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ และกำหนดให้มีการอบรมด้านความปลอดภัย และจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับลักษณะงาน และเพียงพอต่อคนงาน
- การแบ่งแยก : รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างให้มีความเหมาะสมกับการใช้เส้นทางสัญจรไปมาระหว่างชุมชน

2. มาตรการที่มีข้อกำหนดในการดำเนินงาน ได้แก่

- การติดตั้งแนวรั้ว : โครงการได้ดำเนินการปรับชนิดและรูปแบบของแนวรั้วให้มีความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติงาน ตลอดจนปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก

3. มาตรการที่มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้แก่

- ด้านสาธารณสุข : ได้มีการสำรวจพื้นที่ตามแนวเขตทางโครงการที่ก่อนที่จะมีการก่อสร้าง และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับเคลื่อนย้ายสาธารณสุขออกจากพื้นที่ก่อสร้าง
- สภาพเศรษฐกิจและสังคม : โครงการได้มีการสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือในการดำเนินการพัฒนาชุมชนและสังคม และ/หรือสนับสนุนกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างสัมพันธ์อันดีกับชุมชน
- อาชีวอนามัยและความปลอดภัย : จัดให้มีการตรวจสอบเครื่องจักร อุปกรณ์ และรถบรรทุกที่ใช้สำหรับในการก่อสร้างโครงการ
- มาตรการรับมือฤดูฝน : โครงการได้วางแผนดำเนินงานก่อสร้างให้สอดคล้องกับมาตรการรับมือฤดูฝนของกระทรวงคมนาคม ร่วมกับกองบริหารจัดการลุ่มน้ำ เพื่อลดผลกระทบด้านการระบายน้ำและการดำเนินโครงการ

2.3 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ พบว่า โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ให้ความเห็นชอบไว้ ในด้านต่างๆ โดยมีที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ทำหน้าที่กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ไม่พบมาตรการที่โครงการไม่สามารถปฏิบัติได้ พบเพียงมาตรการที่ต้องมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด และมาตรการที่มีข้อจำกัดต่อการปฏิบัติ อีกทั้งยังพบมาตรการที่ได้มีการดำเนินการเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลของการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับลักษณะพื้นที่และลักษณะการดำเนินกิจกรรมของโครงการ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ

ในส่วนของการดำเนินงานที่ตรวจสอบแล้ว พบว่าปฏิบัติไม่ครบถ้วนเรียบร้อย หรือได้รับการร้องเรียนผลกระทบจาก/ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น (เอกสารแนบ 2-4 และ เอกสารแนบ 2-6)

2.4 ปัญหาอุปสรรคและการแก้ไขในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

- การติดตั้งแนวรั้วทึบตามแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง : โครงการได้ดำเนินการปรับชนิดและรูปแบบของแนวรั้วให้มีความเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ปฏิบัติงาน ตลอดจนปรับใช้มาตรการเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก
- การดำเนินงานก่อสร้างอุโมงค์ : ไม่พบ Section 10-7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทางโครงการจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้ Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (คชก.) ครั้งที่ 25/2563 วันที่ 3 กรกฎาคม 2563				
มาตรการทั่วไป 1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยต้องปฏิบัติ 1.1 การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย จะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ ตั้งอยู่'อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอนองแสง อำเภอสายเหล็ก อำเภอเมืองสระบุรี อำเภอแก่งคอย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอสีคิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	- รฟท. ได้มีการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการในด้านต่างๆ อย่างเคร่งครัดตลอดจนได้จัดให้มีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และที่ปรึกษาบริหาร งานโครงการ (PMC) เป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของผู้รับจ้างก่อสร้างอย่างใกล้ชิด	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 2-4	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.2 การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอนองแสง อำเภอสายไผ่ อำเภอเมืองสระบุรี อำเภอแก่งคอย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอสีคิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา	- รฟท. และที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ได้กำกับและควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างออกแบบและผู้รับจ้างก่อสร้าง ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่กำหนดไว้ อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการฯ กำหนด จะมีการสั่งการให้ปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม และพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียงการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	-	เอกสารแนบ 2-4	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.3 การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่ อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอหนองแขง อำเภอสองพี่น้อง อำเภอสว่างวีรกรรม อำเภอเมืองสระบุรี อำเภอแก่งคอย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอสีคิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้กำกับดูแลของ การรถไฟแห่งประเทศไทย และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ กรมป่าไม้ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 6 7 และ 11	- บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด และบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนสตรัคชั่น จำกัด ได้รับมอบหมายเป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟท.	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 2-3	-
	- รฟท. ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้างของโครงการ	-	เอกสารแนบ 2-1	-
	- รฟท. ได้ดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง (ครั้งที่1) ในวันที่ 24 มีนาคม 2565 ที่ผ่านมา	-	ภาพที่ 2.2-2 เอกสารแนบ 2-2	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ผู้แทนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสระบุรี และ จังหวัดนครราชสีมา องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กร พัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น เพื่อกำกับดูแล การติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ				
1.4 การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องจัดทำรายงานผลการ ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการขอ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สาย กรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี- นครราชสีมา) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่ อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอหนองแขง อำเภอเสนาให้ อำเภอเมืองสระบุรี อำเภอแก่งคอย และ อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอสี คิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัด นครราชสีมา และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ใน การพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้เสนอ ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด และ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นบุคคลที่ 3 (Third Party) ที่ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ติดตามตรวจสอบ และ จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง ในรอบ 6 เดือน เสนอต่อ รฟท. เพื่อนำเสนอต่อสำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้พิจารณา ทั้งนี้ รฟท. ได้เสนอรายงานผลการ ปฏิบัติตามมาตรการฯ พิจารณาแล้ว จำนวน 14 ฉบับ สำหรับรายงานฉบับนี้ เป็นรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการฯ ฉบับเดือนมกราคม-มิถุนายน 2569 (ฉบับ ที่ 1/2569)	-	เอกสารแนบ 2-3 เอกสารแนบ 2-5	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. ในกรณีที่ การรถไฟแห่งประเทศไทย (และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ) มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครราชสีมา) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอหนองแซง อำเภอสายไผ่ อำเภอเมืองสระบุรี อำเภอแก่งคอย และอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอสีคิ้ว อำเภอสูงเนิน และอำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้	- ในดำเนินการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ จะดำเนินการด้วยวิธีการและขั้นตอนตามมติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 วันที่ 3 ตุลาคม 2561 ระเบียบวาระที่ 4 ข้อ 2 (2.2) ในข้อ 4.1	-	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือความเห็นชอบจาก คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไข มาตรการฯ ที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ				
2.2 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2.2.1 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอ				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้คำแนะนำของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2.2.2 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาตหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าวและนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการ				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
หรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย				
3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ การรถไฟแห่งประเทศไทย (และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ) ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	- ข้อเสนอแนะ/ข้อร้องเรียนผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการ หน่วยงานเจ้าของโครงการ (รฟท.) ที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (PMC) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และผู้รับจ้างก่อสร้าง ได้มีการตรวจสอบข้อเท็จจริง และร่วมพิจารณาแนวทางในการป้องกัน/แก้ไขผลกระทบ และดำเนินการแก้ไข/ปรับปรุงการดำเนินงาน เพื่อลดผลกระทบโดยเร็ว	-	เอกสารแนบ 2-6	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4. การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมป่าไม้ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้ง มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการเพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันแก้ไขเรื่องร้องเรียน	- รฟท. ได้มีการจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ รวมทั้ง มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันแก้ไขเรื่องร้องเรียน	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 1. ลักษณะภูมิประเทศ 1.1 ปลุกพืชคลุมดินบริเวณไหล่ทางบริเวณที่มีงานดินตัดของ แนวเส้นทางรถไฟ เพื่อความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม และให้รอยต่างของการตัดดินคืนสู่สภาพแวดล้อมมาก ที่สุด โดยเฉพาะบริเวณที่ลาดเชิงเขาที่มีความลาดชัน และ บริเวณปากอุโมงค์ของโครงการทั้ง 2 ด้าน ทั้งช่วงผาเสด็จ- หินลับ และช่วงอ่างเก็บน้ำเขื่อนลำตะคอง ส่วนในพื้นที่ที่ ไม่สามารถปลุกพืชคลุมดินได้อาจใช้โครงสร้างเพื่อป้องกัน การกัดเซาะพังทลายของดินตามความเหมาะสมและ สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศในบริเวณนั้นๆ	- โครงการได้ดำเนินการปลุกพืชคลุมดินพร้อมกับมีการ ใช้โครงสร้างเพื่อป้องกันการกัดเซาะการพังทลายของ ดินตามความเหมาะสมในพื้นที่ที่ดำเนินการก่อสร้าง แล้วเสร็จ	-	ภาพที่ 2.2-4	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
1.2 ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำโดยเฉพาะ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	- โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับ การใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่าง เคร่งครัด	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-9	สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว				
2.1 ออกแบบทางวิศวกรรมรองรับด้านการลดลงของเสถียรภาพของความลาดชันบริเวณลาดเขา	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบทางวิศวกรรมบริเวณที่ลาดเขา	-	-	สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
2.2 ออกแบบอุโมงค์ให้มีความแข็งแรงโดยให้มีการค้ำยันคอนกรีตที่มีความแข็งแรงไม่น้อยกว่า 40 MPa ซึ่งสูงกว่าความแข็งแรงของหินผุบางบริเวณก่อนที่มีการเจาะอุโมงค์	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบงานก่อสร้างอุโมงค์	-	-	สัญญา 3-2
2.3 ออกแบบโครงสร้างตอม่อและสะพานรถไฟของโครงการให้สามารถรองรับแรงสั่นสะเทือนจากการเกิดแผ่นดินไหวได้สูงสุด	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบโครงสร้างตอม่อและสะพานรถไฟของโครงการ	-	-	สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 4-7
2.4 ต้องมีนักธรณีวิทยาที่มีความเชี่ยวชาญและวิศวกรรมธรณีเทคนิค (Geotechnical Engineer) ที่มีความเชี่ยวชาญด้านการเจาะอุโมงค์ในระหว่างการก่อสร้างขุดเจาะระเบิดอุโมงค์ เพื่อความปลอดภัยตลอดระยะเวลาการก่อสร้างอุโมงค์โครงการและเมื่อโครงการ	- โครงการได้จัดหานักธรณีวิทยาที่มีความเชี่ยวชาญและนักวิศวกรรมธรณีเทคนิค (Geotechnical Engineer) ที่มีความเชี่ยวชาญด้านการเจาะอุโมงค์ในระหว่างการก่อสร้างขุดเจาะระเบิดอุโมงค์ เพื่อความปลอดภัยตลอดระยะเวลาการก่อสร้างอุโมงค์โครงการ	-	เอกสารแนบ 2-10 เอกสารแนบ 2-32 เอกสารแนบ 2-33	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว (ต่อ) 2.5 ดำเนินการก่อสร้างในฤดูแล้ง และออกแบบบ่อดักตะกอน ลงน้ำและแนวกำแพงหรือคันดิน เพื่อป้องกันการพัดพา ตะกอนในขณะที่มีฝนตกหนักและน้ำหลาก เพื่อป้องกัน ผลกระทบจากการขุดเปิดหน้าดินตามลาดเขา	- โครงการได้กำกับดูแลการดำเนินงานก่อสร้างในฤดู แล้ง และหลีกเลี่ยงการดำเนินงานในช่วงฤดูฝน เพื่อป้องกันผลกระทบจากการขุดเปิดหน้าดินตาม ลาดเขา	-	ภาพที่ 2.2-5 ภาพที่ 2.2-9	สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
2.6 การเจาะระเบิดหินเพื่อก่อสร้างอุโมงค์มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านธรณีวิทยาและน้ำใต้ดินดังนี้ 1. ธรณีวิทยาและการเกิดแผ่นดินไหว 1.1 การระเบิดหินต้องเจาะรูใส่วัตถุระเบิดให้เอียง จากแนวตั้งไม่เกิน 10-15 องศา และมีรูเจาะ แบบสลับฟันปลา ซึ่งเป็นวิธีเจาะรูระเบิดที่ลด ฝุ่นจากการระเบิดได้ 1.2 เก็บกวาดเศษหินที่ตกหล่นบริเวณด้านบนของ พื้นที่ที่จะทำการระเบิดออกก่อนการระเบิด ทุกครั้งเพื่อความปลอดภัย 1.3 แจ้งให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการ ระเบิดเพื่อก่อสร้างอุโมงค์ก่อนวันระเบิด 1 วัน และแจ้งเตือนประชาชนให้ทราบก่อนการ ระเบิด 1 ชั่วโมง	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากการปฏิบัติงาน ก่อสร้างอุโมงค์อย่างเคร่งครัด เช่น มีการแจ้งให้ ประชาชนทราบกำหนดการระเบิด ตรวจสอบ เสถียรภาพและการหลุดตัวของพื้นที่ และบันทึก รายงานแสดงรายละเอียดการเจาะระเบิดและการอัด ระเบิดทุกครั้ง เป็นต้น	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-11 เอกสารแนบ 2-29	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1.4 กำหนดเขตทางรถไฟและขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง อุโมงค์รถไฟให้ชัดเจน เพื่อรักษาสภาพพื้นที่ที่ ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างอุโมงค์ให้อยู่ใน สภาพธรรมชาติมากที่สุด				
1.5 ระมัดระวังอย่าให้ระเบิดมีความเบี่ยงเบน ออกไปจากแนวที่จะเจาะระเบิดที่ออกแบบไว้				
1.6 ตรวจสอบเสถียรภาพและการทรุดตัวของพื้นที่ ด้านบนของอุโมงค์ให้มีความปลอดภัยจากการ พังทลายอยู่เสมอ				
1.7 ในกรณีที่มีโพรงหินหรือรอยแตกในหิน ต้อง ระมัดระวังอย่าให้มีการอัดระเบิดมากเกินไป				
1.8 จัดทำบันทึกรายงานแสดงรายละเอียดการเจาะ ระเบิดและการอัดระเบิดทุกครั้ง เพื่อความ สะดวกในการตรวจสอบและสามารถนำไปใช้ ปรับปรุงการเจาะและการอัดระเบิดในครั้ง ต่อไป				
1.9 ห้ามดำเนินกิจกรรมต่างๆ ในช่วงที่มีฝนตกชุก หรือหลังฝนตกใหม่ๆ เพื่อป้องกันการกัดเซาะ และการชะล้างพังทลายของพื้นที่ในพื้นที่ ก่อสร้างอุโมงค์				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. น้ำใต้ดิน 2.1. ควบคุมและจัดเก็บสารเคมี น้ำมัน กากของเสีย และน้ำทิ้ง ไม่ให้รั่วไหลจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โครงการลงสู่ชั้นดิน หากพบว่ามีน้ำรั่วไหลของ สารเคมีข้างต้นต้องดำเนินการฟื้นฟูสภาพน้ำใต้ ดินให้มีสภาพตามธรรมชาติโดยเร็ว 2.2 ในระหว่างการก่อสร้างอุโมงค์ หากพบชั้นน้ำใต้ ดินในปริมาณมากให้ใช้เทคนิคควบคุมโดยปิด ผนิกด้วยซีเมนต์ (Underground grouting) 2.3 ดำเนินการตรวจสอบการรั่วซึมของน้ำใต้ดินลง ภายในพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์อย่างสม่ำเสมอ หาก พบการรั่วซึมต้องทำการแก้ไขทันที 2.4 พิจารณาใช้ Piezometer หรือเครื่องมือ ตรวจสอบวัดระดับและความดันน้ำใต้ดินที่อยู่ใกล้ผิว ดิน เครื่องมือดังกล่าวสามารถอ่านค่าอัตโนมัติ มีความถี่ในการบันทึกค่าไม่ต่ำกว่า 1 ครั้งต่อ เดือนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งค่าที่อ่านได้จากเครื่อง ตรวจสอบวัดจะนำมาประกอบการประเมินระดับ และทิศทางการไหลของน้ำใต้ดินในพื้นที่ ก่อสร้างอุโมงค์ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนิน โครงการไม่ได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของ ชั้นน้ำใต้ดิน				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน				
3.1 ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำต่างๆ โดยเฉพาะลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	- โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-9	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-1
3.2 จำกัดการตัดต้นไม้ และการถากถางพืชคลุมดินในพื้นที่ก่อสร้างให้น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น และให้ดำเนินการเปิดหน้าดิน ชุดดิน ถมดิน บดอัดดิน ให้แล้วเสร็จภายในช่วงฤดูแล้ง เพื่อป้องกันผลกระทบของการชะล้างพังทลายของดินและเพื่อสะดวกในการปฏิบัติงาน	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างรักษาสภาพพื้นที่ และดำเนินการตัดต้นไม้/ถากถางพืชคลุมดินให้เท่าที่จำเป็น	-	เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-1
3.3 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนที่จะดำเนินการเท่านั้น เพื่อลดการชะล้างพังทลายหน้าดิน โดยเฉพาะฝนที่ตกลงมาในระหว่างการก่อสร้าง	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเปิดพื้นที่เฉพาะส่วนที่จำเป็นต้องใช้สำหรับการดำเนินงานก่อสร้างเท่านั้น	-	ภาพที่ 2.2-69	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 3-1

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน (ต่อ) 3.4 การวางกองวัสดุก่อสร้างและกองดิน ซึ่งเก็บไว้ใช้ในการก่อสร้างให้ใช้ผ้าใบคลุม และจัดวางกองดินในบริเวณที่ราบเพื่อป้องกันน้ำฝนชะล้างพังทลายลงสู่บริเวณที่ต่ำกว่า และให้วางวัสดุก่อสร้างให้ห่างจากบริเวณร่องน้ำหรือลำน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร และในบริเวณพื้นที่ที่มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินรุนแรงและรุนแรงมาก กำหนดให้ก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราว เพื่อรวบรวมน้ำท่า (Runoff) ให้ไหลลงทางน้ำธรรมชาติจุดเดียวหรือมิให้น้ำท่าไหลบ่าบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางรถไฟของโครงการ	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างวางกองวัสดุก่อสร้างและกองดินในที่ราบ โดยให้หลีกเลี่ยงการเก็บกองในพื้นที่ที่มีอัตราการชะล้างพังทลายของดินรุนแรงหรือรุนแรง เพื่อป้องกันน้ำฝนชะล้างพังทลายลงสู่บริเวณร่องน้ำหรือลำน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-6	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5 สัญญา 3-1
3.5 ประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ในการนำดินที่เหลือจากงานตัดดินและการเจาะระเบิดอุโมงค์ไปใช้ประโยชน์ต่อไป	- โครงการได้มีการประสานไปยังหน่วยงานท้องถิ่นที่มีความประสงค์ที่จะนำดินและหินจากการระเบิดหินไปใช้ประโยชน์ตามความประสงค์ในช่วงที่ผ่านมา	-	เอกสารแนบ 2-13	สัญญา 3-2
3.6 พิจารณาใช้เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง (Access road) ที่มีอยู่เดิม เพื่อหลีกเลี่ยงการสร้างเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ขึ้นใหม่ เป็นการลดการเปิดพื้นที่ใหม่และทำลายพื้นที่ป่าไม้ในบริเวณใกล้เคียง เพื่อรักษาสภาพพื้นที่และลดพื้นที่สัมผัสกับน้ำฝน ซึ่งอาจทำให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินได้ง่าย	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการพิจารณาใช้เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างที่มีอยู่เดิมเพื่อลดการเปิดพื้นที่ใหม่	-	ภาพที่ 2.2-7	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน (ต่อ) 3.7 ปลุกพืชคลุมดินทั้งประเภทหญ้าและพืชตระกูลถั่ว เช่น กระตุมทองเลื้อย ถั่วลาย และถั่วสิริอุเลียม รวมถึงไม้โตเร็ว ตามแนวระดับคันทางที่เป็นทางวิ่งระดับดิน (At grade) ตลอดจนทำระบบระบายน้ำที่เหมาะสม เช่น การทำร่องระบายน้ำและท่อลอด (Culvert) และทำคูผันน้ำ (Diversion ditches) เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน	- โครงการได้ดำเนินการปลุกพืชคลุมดินทั้งประเภทหญ้า ตามแนวระดับคันทางที่เป็นทางวิ่งระดับดิน (At grade) รวมทั้งจัดทำระบบระบายน้ำ โดยดำเนินการทำร่องระบายน้ำและท่อลอด (Culvert) และทำคูผันน้ำ (Diversion ditches) เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน	-	ภาพที่ 2.2-4 ภาพที่ 2.2-5	สัญญา 1-1 สัญญา 2-1 สัญญา 3-4
3.8 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบที่เหมาะสมในการลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนจากการขนส่งวัสดุด้วยรถบรรทุก	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด และ/หรือได้รับข้อร้องเรียนร้องขอจากผู้ที่ได้รับผลกระทบ โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-14 ภาพที่ 2.2-17 ภาพที่ 2.2-19 ภาพที่ 2.2-42 ภาพที่ 2.2-61 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
3.9 คั่นดินถม ใช้วิธี Sodding Slope Protection บนความลาดเอียงคันทางไม่เกิน V:H = 1:1.5	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างคันดินถมให้มีความลาดเอียงเป็นไปตามข้อกำหนด	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 3-2 สัญญา 3-4

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน (ต่อ) 3.10 เพิ่มเติมผิวหน้าคันทางดินตัดโดยทั่วไปเป็น Sodding Slop Protection และ Shotcrete Slope Protection พร้อมทั้งติดตั้งรางดักน้ำผิวดินไว้ทุกความสูง 5.00 เมตร ส่วนดินตัดที่มีความสูงชัน V:H = 4:1 ได้มีการติดตั้ง Soil Nail และมีผิวหน้าเป็นผนังคอนกรีตเสริมเหล็กหนาอย่างน้อย 0.15 เมตร แล้ว พร้อมติดตั้งรางดักผิวดินไว้ทุกความสูง 6.00 เมตร ไม่มีปัญหาเรื่องการกัดเซาะ	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างคันทางดินให้เป็นไปตามข้อกำหนด	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 3-2 สัญญา 3-4
3.11 การจัดการปริมาณดินในระยะก่อสร้าง ซึ่งเกิดจากการก่อสร้างอุโมงค์และการเปิดหน้าดิน เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดจากการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างต่อระบบการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่ใกล้เคียง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการดังนี้ ต้องขนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างเฉพาะช่วงเวลาระหว่าง 22.00-05.00 น.เท่านั้น	- ดินที่เกิดจากการเปิดหน้าดิน โครงการมีการป้องกัน/ลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างต่อระบบการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่ใกล้เคียง โดยกำหนดช่วงเวลาการขนส่งดินให้เป็นไปตามที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานในท้องที่ มีการใช้ผ้าใบปิดคลุมท้ายกระบะรถบรรทุกดินเมื่อต้องออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง และเก็บกองดินให้เป็นสัดส่วน เป็นต้น สำหรับดินจากกิจกรรมการก่อสร้างอุโมงค์	-	ภาพที่ 2.2-6 ภาพที่ 2.2-10 เอกสารแนบ 2-13	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
- รถบรรทุกที่บรรทุกดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างต้องมีผ้าคลุมปกปิดอย่างดี ทั้งนี้ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเศษดินร่วงหล่นลงสู่ถนนสายหลักและถนนสายรองที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งของรถบรรทุกดินออกจากพื้นที่โครงการ - การเก็บกองวัสดุก่อสร้าง ต้องวางกองให้เป็นสัดส่วนและมีผ้า/พลาสติกปกคลุมให้มิดชิด - ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาแหล่งที่ถมทิ้งและแนวเส้นทางขนส่งที่เหมาะสม ทั้งนี้ พื้นที่ทั้งดินดังกล่าวผู้รับเหมาก่อสร้างต้องคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมและนำเสนอให้กับหน่วยงานเจ้าของโครงการเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการ				
3.12 ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จต้องมีการจัดการพืชคลุมดินทั้งประเภทหญ้าและไม้โตเร็วที่เหมาะสมกับระบบนิเวศ และมีรากที่เกาะยึดดิน เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดิน	- โครงการได้ดำเนินการปลูกพืชคลุมดินที่เหมาะสมกับระบบนิเวศและมีรากที่เกาะยึดดิน เพื่อลดการชะล้างพังทลายของดินในพื้นที่ที่ดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จ เช่น สัญญา 1-1 และ สัญญา 2-1 เป็นต้น	-	ภาพที่ 2.2-4	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน (ต่อ) 3.13 ภายหลังจากการเปิดหน้าดินเพื่อการก่อสร้างอุโมงค์บริเวณปากอุโมงค์ทั้งสองด้าน ให้ดำเนินการปรับสภาพโดยการปรับเกลี่ยพื้นที่ให้ง่ายต่อการปลูกต้นไม้และปรับลดความลาดชัน ป้องกันการพังทลายของดินจากบริเวณเหนือปากอุโมงค์การก่อสร้างตามหลักเกณฑ์ และวิธีการทางวิศวกรรมที่ได้มาตรฐาน ซึ่งรวมถึงการลดพื้นที่เป็นหน้าดินบริเวณที่มีโอกาสดินถล่มสูง และก่อสร้างในที่ลาดชันให้น้อยที่สุด	- โครงการได้มีการปรับสภาพพื้นที่ให้เป็นไปตามที่ได้ออกแบบ	-	ภาพที่ 2.2-8	สัญญา 3-2
มาตรการจัดการดิน/หินจากการเจาะระเบิดอุโมงค์ 1. เกณฑ์การพิจารณาตำแหน่งของพื้นที่จัดการวัสดุขุดจากอุโมงค์ (ดินและหิน) ดังนี้ 1.1 เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมน้อยหรือไม่เหมาะสมในการปลูกพืช 1.2 ลักษณะภูมิประเทศค่อนข้างราบหรือไม่สูงชันมากนักและห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติอย่างน้อย 50 เมตร 1.3 เป็นที่ดินสาธารณะและมีขนาดเนื้อที่เพียงพอที่จะเก็บกองวัสดุ 1.4 ไม่เป็นแหล่งอยู่อาศัยและประชาชนในพื้นที่ให้การยอมรับ	- ผู้รับจ้างของโครงการได้ดำเนินการคัดเลือกพื้นที่จัดการวัสดุขุดจากอุโมงค์ (ดินและหิน) และนำเสนอให้กับหน่วยงานเจ้าของโครงการได้พิจารณา	-	เอกสารแนบ 2-13	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการจัดการดิน/หินจากการเจาะระเบิดอุโมงค์ (ต่อ) 1.5 ไม่เป็นพื้นที่ป่าอนุรักษ์ เช่น ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1-2 เป็นต้น				
1.6 ตำแหน่งของที่ตั้งดินควรตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงปาก อุโมงค์เข้า-ออก หรือภายในรัศมีไม่เกิน 10 กิโลเมตรจากแนวอุโมงค์โครงการ				
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ เก็บกองดิน/หินจากการก่อสร้างอุโมงค์ 1. จัดสร้างบ่อดักตะกอนและคุ้มน้ำบริเวณโดยรอบพื้นที่เก็บ กองดินและหินจากการก่อสร้างอุโมงค์ สำหรับระบบดัก ตะกอนที่สามารถนำมาใช้ในปัจจุบันมีหลายรูปแบบ เช่น Temporary silt fence, Temporary silt ditch, Temporary diversion, Temporary rock silt check ฯลฯ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างสามารถคัดเลือกระบบที่มีความเหมาะสม มาใช้ในพื้นที่เก็บกองดินและหิน โดยพิจารณาจากสภาพพื้นที่ ประสิทธิภาพ งบประมาณ และความเป็นไปได้ในการจัดหา อุปกรณ์ที่มีอยู่ในพื้นที่	- โครงการจัดให้มีบ่อดักตะกอนและระบบระบายน้ำ บริเวณโดยรอบพื้นที่เก็บกองดินและหินจากการ ก่อสร้างอุโมงค์	-	ภาพที่ 2.2-9	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ เก็บกองดิน/หินจากการก่อสร้างอุโมงค์ (ต่อ) 2. จัดให้มีการตรวจสอบเศษวัสดุและตะกอนดินที่อาจก่อให้เกิด การกีดขวางคูระบายน้ำ และต้องมีการขุดลอกบ่อดักตะกอน อย่างสม่ำเสมอ เพื่อใช้รองรับปริมาณน้ำชะล้างผ่านบริเวณ พื้นที่เก็บกองดินและหินจากการก่อสร้างอุโมงค์ อย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพ	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบสภาพ กองหิน และตะกอนดินที่อาจก่อให้เกิดการกีดขวาง คูระบายน้ำ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด และ/ได้รับ ข้อร้องเรียน ร้องขอจากผู้ที่ได้รับผลกระทบ โครงการ ได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่ เกิดขึ้น	-	เอกสารแนบ 2-34	สัญญา 3-2
3. ตรวจสอบและบำรุงรักษาพื้นที่เก็บกองดินและหินจากการ ก่อสร้างอุโมงค์อย่างสม่ำเสมอ	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบสภาพพื้นที่ เก็บกองดินและหินจากการก่อสร้างอุโมงค์อย่าง สม่ำเสมอ	-	-	สัญญา 3-2
มาตรการด้านการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ 1. ต้องทำการขนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างได้เฉพาะช่วงเวลา กลางวัน ระหว่างวันที่ 22.00-05.00 น. เท่านั้น รถบรรทุกที่ บรรทุกดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างต้องมีผ้าคลุมปกปิดอย่างดี	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างขนย้ายดินออกจาก พื้นที่ก่อสร้างเฉพาะช่วงเวลาที่ชุมชนขอมา พร้อมทั้ง จัดให้มีการปิดคลุมท้ายรถบรรทุกเพื่อป้องกันการฟุ้ง กระจายของฝุ่นละออง	-	ภาพที่ 2.2-10	สัญญา 3-2
2. การเก็บกองวัสดุก่อสร้างต้องวางกองให้เป็นสัดส่วนและมีผ้า/ พลาสติกปกคลุมให้มิดชิด	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างเก็บกองวัสดุ ก่อสร้างให้เป็นสัดส่วนในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ และ ปิดคลุมให้มิดชิด	-	ภาพที่ 2.2-6	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ (ต่อ) 3. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาแหล่งที่ถมทิ้งและแนวเส้นทางขนส่งที่เหมาะสม ทั้งนี้ พื้นที่ทิ้งดินดังกล่าวผู้รับเหมาก่อสร้างต้องคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมและนำเสนอให้กับหน่วยงานเจ้าของโครงการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเห็นชอบก่อนที่จะดำเนินการ	- ผู้รับจ้างของโครงการได้ดำเนินการคัดเลือกพื้นที่จัดการวัสดุขุดจากอุโมงค์ (ดินและหิน) และนำเสนอให้กับหน่วยงานเจ้าของโครงการได้พิจารณา	-	เอกสารแนบ 2-13	สัญญา 3-2
4. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบที่เหมาะสมในการลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนจากการขนส่งวัสดุด้วยรถบรรทุก	- โครงการได้มีการควบคุมดูแลให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบที่เหมาะสมในการลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนจากการขนส่งวัสดุด้วยรถบรรทุกอย่างเคร่งครัด ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด และ/หรือได้รับข้อร้องเรียน ร้องขอจากผู้ที่ได้รับผลกระทบโครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	เอกสารแนบ 2-34	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านการเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ (ต่อ) 5. กรณีพื้นที่ก่อสร้างโครงการอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 พื้นที่ประทุนบัตร และพื้นที่อื่นๆ การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการขออนุญาตใช้ประโยชน์พื้นที่ดังกล่าวตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2560 ก่อนเข้าดำเนินการใดๆ ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- หน่วยงานเจ้าของโครงการได้ดำเนินการขออนุญาตเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-9	สัญญา 3-2
6. หากมีการขุดดิน หิน หรือแร่ในพื้นที่ประทุนบัตร/พื้นที่คำขอประทุนบัตร/พื้นที่ประทุนบัตรหมดอายุ การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในประกาศกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การขออนุญาต และการขอขนแร่เป็นกรณีพิเศษเฉพาะราย พ.ศ. 2563 อย่างเคร่งครัด	- กรณีที่มีการดำเนินงานในบริเวณดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินการตามข้อกำหนดในประกาศกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ อย่างเคร่งครัด	-	-	สัญญา 3-1

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4. ทรัพยากรแร่ธาตุและการทำเหมืองแร่ ระยะเตรียมการก่อสร้าง				
4.1 ออกแบบองค์ประกอบและโครงสร้างทางวิ่งให้มีความแข็งแรงและสามารถรองรับแรงสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการทำเหมืองแร่ในบริเวณใกล้เคียง	- ไม่มีการดำเนินงานก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-1
4.2 หากผู้ประกอบการเหมืองแร่ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการและต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และเอกสารอื่นๆ กรณีขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องผนวกค่าใช้จ่ายดังกล่าวไว้ในค่าชดเชยสำหรับผู้ประกอบการเหมืองแร่ โดยกำหนดค่าใช้จ่ายในการจัดทำรายงานฯ ฉบับดังกล่าวไม่เกินรายละเอียด 5 ล้านบาท	- ไม่มีการดำเนินงานก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-1
4.3 ประสานงานการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ของผู้ประกอบการ โดยกำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการรื้อย้ายและติดตั้งระบบสาธารณูปโภครวมอยู่ในค่าก่อสร้างของโครงการ	- ไม่มีการดำเนินงานก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-1
4.4 ประสานงานกับผู้ประกอบการเหมืองแร่ เพื่อแจ้งแผนการก่อสร้างโครงการอย่างน้อย 60 วัน ก่อนดำเนินการก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ประกอบการ ปรับเปลี่ยนกิจกรรมและแผนการดำเนินงานหน้าเหมือง กรณีที่แนวเส้นทางโครงการฯ ตัดผ่าน	- ไม่มีการดำเนินงานก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-1

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ทรัพยากรแร่ธาตุและการทำเหมืองแร่ (ต่อ) ระยะเตรียมการก่อสร้าง (ต่อ) 4.5 แสดงตำแหน่งของโครงสร้างทางรถไฟให้กับผู้ประกอบการเหมืองแร่พิจารณาอย่างน้อย 30 วัน ก่อนการก่อสร้างโครงการฯ เพื่อพิจารณารายละเอียดกิจกรรมและกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน	- ไม่มีการดำเนินงานก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-1
4.6 ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการประสานกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่จัดตั้งคณะกรรมการร่วมเพื่อพิจารณาแนวทางการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประกอบการเหมืองแร่ที่ได้รับผลกระทบต่อพื้นที่ประทานบัตรและพื้นที่ประกอบกิจการเหมืองแร่ โดยต้องสอดคล้องกับพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2560 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และในกรณีที่มีการทำเหมืองอยู่บางบริเวณ ต้องดำเนินการกันเขตพื้นที่และจัดผังพื้นที่ใหม่สำหรับบางเหมืองที่มีการระเบิดชัดเจน	- ไม่มีการดำเนินงานก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-1
4.7 การดำเนินงานในขั้นตอนดังกล่าวยังต้องเป็นไปตามแนวทางปฏิบัติของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขา-ชุมทางจิระ ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการก่อสร้างโครงการในพื้นที่ประทานบัตรและพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่แล้ว	- ยังไม่ถึงเวลาปฏิบัติ อย่างไรก็ตามโครงการจะดำเนินงานในขั้นตอนดังกล่าวให้เป็นไปตามแนวทางปฏิบัติของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขา-ชุมทางจิระ	-	-	สัญญา 3-1

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ระยะก่อสร้าง 4.8 พื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่ ต้องกำหนดแนวเขตปลอดภัย (Safety Zone) ไว้ที่ระยะห่างข้างละ 110 เมตร จากขอบด้านนอกของโครงสร้างทางรถไฟ ทั้งนี้ต้องแสดงแนวเขตหรือทำสัญลักษณ์ และมีการตรวจสอบแนวเขตหรือสัญลักษณ์ดังกล่าวว่ายังอยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ชัดเจนตลอดระยะก่อสร้าง	- ไม่มีการดำเนินงานก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-1
4.9 ในการก่อสร้างโครงสร้างรถไฟยกระดับต้องติดตั้งตาข่าย/ผ้าใบป้องกันเศษวัสดุตกลงสู่พื้นที่ของโรงงานและสายพานของโรงงาน	- ยังไม่มีการดำเนินงานก่อสร้างโครงสร้างรถไฟยกระดับในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-1
4.10 หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางเข้า-ออกของพนักงานและเส้นทางขนส่งวัสดุเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินกิจการได้ตามปกติ รวมถึงการก่อสร้างสะพานทดแทน โดยรวมเป็นค่าใช้จ่ายของโครงการ ทั้งนี้ หากมีข้อร้องเรียนใดๆ ที่เป็นผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย และต้องแก้ไขให้แล้วเสร็จภายใน 7 วัน หลังจากรับทราบข้อร้องเรียนแล้ว	- ไม่มีการดำเนินงานก่อสร้างอุโมงค์ในช่วงที่แนวเส้นโครงการพาดผ่านพื้นที่ที่มีการทำเหมืองแร่	-	-	สัญญา 3-1

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5. อากาศและบรรยากาศ 5.1 บริเวณที่มีการผสมคอนกรีตต้องอยู่ห่างจากชุมชนที่อยู่อาศัยอย่างน้อย 100.0 เมตร และควรมีรั้วกันหรือกำแพงล้อมรอบสูงอย่างน้อย 3.0 เมตร รอบพื้นที่ก่อสร้าง	- โครงการมีการจัดตั้งพื้นที่สำหรับผสมคอนกรีต (Concrete Plant) ให้ตั้งอยู่ห่างจากชุมชนที่อยู่อาศัย	-	ภาพที่ 2.2-11	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
5.2 กรณีขนำวัสดุไปนอกเขตพื้นที่ก่อสร้างจะต้องมีสถานที่สำหรับล้างล้อและตัวถังรถยนต์ก่อนบรรทุกนำวัสดุออกนอกสถานที่และกำหนดให้บริเวณสำหรับล้างล้อรถยนต์ขนส่งวัสดุในรั้วบริเวณการก่อสร้าง	- โครงการจัดให้มีพื้นที่สำหรับล้างล้อก่อนออกนอกพื้นที่โครงการ พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้าง กรณีที่พบ ดิน ทราย โคลนตกหล่นในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-12 ภาพที่ 2.2-70	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ) 5.3 ต้องทำการกำจัดดิน ทรายน โคลน ที่ตกหล่นอยู่บริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ เปิดหน้าดิน รื้อถอน ขุดเจาะ และผสมคอนกรีต และจัดอุปกรณ์ครอบหุหรืออุดหุแก่คนงานที่ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ Riveting hammer, Diesel power generation, Bulldozer, Track crane, Backhole และ Asphaltic plant	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างที่มีดิน ทรายน โคลนตกหล่น สำหรับพื้นที่ปฏิบัติงานที่มีการใช้เครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีเสียงดัง ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายต่อผู้ให้แก่งานตามลักษณะความจำเป็น ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด และ/หรือได้รับข้อร้องเรียนร้องขอจากผู้ที่ได้รับผลกระทบ โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-12 ภาพที่ 2.2-13 ภาพที่ 2.2-66 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-6	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
5.4 ฉีดน้ำที่พื้นผิวที่ถูกเปิดอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง รวมทั้งฉีดน้ำที่กองวัสดุที่เป็นพวกดินทรายหรืออื่นๆ ที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองและจัดให้มีสิ่งปกคลุมกองวัสดุที่จะก่อให้เกิดฝุ่นละอองตลอดเวลาที่กองในบริเวณพื้นที่โครงการ	- โครงการได้มีการฉีดพรมน้ำในพื้นที่ที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและพื้นที่ที่มีฝุ่น เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด และได้รับข้อร้องเรียน/ร้องขอจากผู้ที่ได้รับผลกระทบ โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-14 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-6	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ) 5.5 รักษาความสะอาดเรียบร้อยรวมทั้งการจัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้เหมาะสมในบริเวณก่อสร้างต่างๆ และจัดเก็บโยกย้ายสิ่งก่อสร้างและวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้างต่างๆ ออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เร็วที่สุดหลังจากที่ไม่ต้องการใช้แล้วหรือหลังจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวแล้วเสร็จ	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดวางวัสดุอุปกรณ์ให้ระเบียบและรักษาความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหลังจากดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จในแต่ละวัน ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดโครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-6 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
5.6 สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์ต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 10-7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย สำหรับดำเนินงานก่อสร้างงานอุโมงค์รถไฟ	- ไม่พบ Section 10-7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทางโครงการจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้ Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	เอกสารแนบ 2-14	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ) 5.7 จัดสถานที่ก่อสร้างไม่ให้เกิดขวางการจราจรเพื่อลดปัญหาการติดขัดของสภาพการจราจรซึ่งเป็นการลดมลภาวะมลพิษทางอากาศด้วย การผสมคอนกรีตควรที่จะทำมาก่อนที่จะนำมายังพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น ปูน และทราย โดยจัดหาสภาพที่ผสมคอนกรีตใกล้ๆ บริเวณก่อสร้าง และห่างจากชุมชนอย่างน้อย 100 เมตร และกันรั้วสูงอย่างน้อย 3 เมตร	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดสถานที่ก่อสร้างไม่ให้เกิดขวางการจราจร และจัดตั้งพื้นที่สำหรับผสมคอนกรีต (Concrete Plant) ให้อยู่ห่างจากชุมชนที่อยู่อาศัย	-	ภาพที่ 2.2-11	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
5.8 ประชาสัมพันธ์ข่าวสารและการดำเนินโครงการแผนงานและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างตลอดจนช่องทางการร้องเรียนให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทาง และผู้ใช้บริการรถไฟ ได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย และล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ก่อนเริ่มงาน	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ และช่องทางร้องเรียน เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง ได้ทราบถึงแผนการดำเนินงานโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-15 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
5.9 ต้องทำการกำจัดดิน ทราย โคลน ที่ตกหล่นอยู่บริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการรดน้ำดินตัก หรือกวาดแบบเปียก ไม่ควรกวาดแบบแห้งเพราะทำให้เกิดการฟุ้งกระจาย	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้าง กรณีที่พบ ดิน ทราย โคลน ตกหล่นในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-12 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ) 5.10 กรณีที่มีการเปิดดินเดิมให้ทำเป็นช่วงๆ เท่าที่จำเป็น และมีมาตรการควบคุมฝุ่นจากการดำเนินงาน เช่น การฉีดน้ำเป็นระยะๆ หรือใช้วัสดุอื่นแทนโดยไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการฉีดพรมน้ำในพื้นที่ที่เปิดหน้าดิน และพบว่าเป็นฝุ่นละออง ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-14 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
5.11 จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) แก่คนงานในช่วงที่เปิดหน้าดิน รื้อถอน ทำลายและการผสมคอนกรีต	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) แก่คนงาน ในขณะที่ปฏิบัติงาน	-	ภาพที่ 2.2-13 ภาพที่ 2.2-66	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ) 5.12 ตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้มีอัตราการปล่อยสารมลพิษที่เกินกว่าเกณฑ์มาตรฐาน กำหนดรถบรรทุกที่ขนอุปกรณ์ก่อสร้างและบรรทุกดิน ทรายน ต้องมีผ้าคลุมปกปิดอย่างดี เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจายและเศษวัสดุร่วงหล่นลงสู่ถนน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่สำหรับตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ และกำชับให้รถบรรทุกขนส่งทำการปิดคลุมผ้าใบอย่างสม่ำเสมอ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดโครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-10 ภาพที่ 2.2-16 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
5.13 จัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) แก่คนงานในช่วงที่เปิดหน้าดิน รื้อถอน ขุดเจาะ และผสมคอนกรีต และจัดอุปกรณ์ครอบหูหรืออุดหูแก่คนงานที่ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ Reveting hammer, Diesel power generation, Bulldozer, Truck crane, Backhole และ Asphaltic plant	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันฝุ่น (Mask) แก่คนงาน	-	ภาพที่ 2.2-13 ภาพที่ 2.2-66	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5. อากาศและบรรยากาศ (ต่อ) 5.14 กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณ ใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลข โทรศัพท์ติดไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการร้องเรียนจาก ประชาชนต้องทำการตรวจสอบและดำเนินการแก้ไขทันที	- โครงการได้มีการจัดทำระบบ/ช่องทางรับเรื่อง ร้องเรียน เพื่อติดตามตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบ จากการดำเนินโครงการ ให้ตั้งอยู่บริเวณใกล้แนว เส้นทางโครงการ ทั้งนี้ กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียน โครงการจะจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการแก้ไขทันที	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-15 เอกสารแนบ 2-6 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
6. ระดับเสียง 6.1 ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงแนว เส้นทางโครงการรับทราบเกี่ยวกับรายละเอียดของ กิจกรรมการก่อสร้าง ระยะเวลาในการทำงาน การ ก่อสร้างอุโมงค์การขุดดินและหินจากการขุดอุโมงค์ โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีเสียงดัง เช่น การระเบิดอุโมงค์ ฯลฯ	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์แผนการ ดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง ให้ประชาชนที่อยู่บริเวณ ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการรับทราบเกี่ยวกับ รายละเอียดของกิจกรรมการก่อสร้าง และแผนการ ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างโดยเฉพาะกิจกรรมที่มีเสียงดัง เช่น การเจาะระเบิดอุโมงค์ ฯลฯ	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-2
6.2 การระเบิดอุโมงค์และกิจกรรมใดๆ ที่มีเสียงดังต้องมีการ ประกาศให้ประชาชนที่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบ ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์และแจ้ง แผนการดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังล่วงหน้า ก่อนการดำเนินกิจกรรม ในกรณีที่ตรวจสอบพบการ ดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้าง ก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลด ผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6. ระดับเสียง (ต่อ) 6.3 กำหนดระยะเวลาสำหรับกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังมากกว่าปกติ เช่น งานก่อสร้างฐานราก งานเจาะระเบิด อุโมงค์ จะต้องปฏิบัติงานในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. เพื่อป้องกันอันตรายต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติในช่วงเวลาที่กำหนด และได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าประชาสัมพันธ์หรือแจ้งแผนก่อนการดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
6.4 จัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) ฯลฯ สำหรับคนทำงานในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีเสียงดัง	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายต่อหูให้แก่คนงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดัง	-	ภาพที่ 2.2-13	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6. ระดับเสียง (ต่อ) 6.5 ตรวจสอบระดับเสียงเพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงต่อผู้อยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง และจัดให้มีกำแพงกันเสียงชั่วคราวชนิดแผ่นโลหะ Metal Sheet ความหนา 1.5 มิลลิเมตร บริเวณรั้วขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ได้รับเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล (เอ) ในเวลาทำงานไม่เกิน 8 ชม.	- โครงการมีการตรวจสอบระดับเสียงที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวเพื่อควบคุมไม่ให้มีการดำเนินกิจกรรมที่มีเสียงดังเกินกว่ากำหนด อย่างไรก็ตาม โครงการจะพิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตามความจำเป็น	-	ภาพที่ 2.2-17	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
6.6 สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์ ต้องกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 10- 7 “ Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุใน Section 8.5“Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ	- ไม่พบ Section 10- 7 “ Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทางโครงการจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้ Section 8.5“Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	เอกสารแนบ 2-14	สัญญา 3-2
6.7 พิจารณาใช้ยางพาราภายในประเทศเป็นวัสดุก่อสร้างหรือพื้นถนนชั่วคราว เพื่อลดระดับความดังของเสียง และพิจารณาใช้พื้นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการใช้แผ่นเหล็กตามความจำเป็น เพื่อทดแทนการใช้ยางพาราในพื้นที่ก่อสร้าง เช่น บริเวณพื้นที่ที่เป็นดินอ่อน เป็นต้น	-	ภาพที่ 2.2-18	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6. ระดับเสียง (ต่อ) 6.8 ลดระดับความดังของเสียงที่แหล่งกำเนิด เช่น เลือกใช้เครื่องมือเครื่องจักรที่ทำให้เกิดเสียงดังต่ำ ปรับปรุงเครื่องมือเครื่องจักร เช่น การใช้ท่อไอเสียเก็บเสียง การลดความสั่นสะเทือนของเครื่องมือ เพื่อลดระดับเสียงลง เป็นต้น	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเลือกใช้เครื่องมือ/เครื่องจักรที่ได้มาตรฐานที่ทำให้เกิดเสียงดังต่ำ มีการติดตั้งชิ้นส่วนที่ครบถ้วน และมีการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเป็นการลดระดับความดังของเสียงจากแหล่งกำเนิด	-	ภาพที่ 2.2-19	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
6.9 ใช้ฉากกันหรือรั้วกันบริเวณก่อสร้างที่อยู่ประชิดกับแหล่งรับเสียงหรือชุมชน หรือพยายามเลือกสถานที่ที่ใช้เครื่องจักรเครื่องมือให้ห่างไกลชุมชน	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างติดตั้งฉากกันหรือแนวกันเขตพื้นที่ก่อสร้าง สำหรับบริเวณก่อสร้างที่อยู่ประชิดกับชุมชน/พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ ตลอดจนพิจารณาตำแหน่งการจัดวางเครื่องจักร/อุปกรณ์ให้อยู่ห่างไกลชุมชนให้มากที่สุด	- พื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ติดกับกลุ่มอาคารพักอาศัยหรือพื้นที่อ่อนไหวในบางจุด ไม่สามารถดำเนินการติดตั้งแนวรั้วที่บได้เนื่องจากจะกีดขวางการเข้า-ออกของประชาชน อย่างไรก็ตาม โครงการได้มีการปรับรูปแบบและปรับใช้มาตรการฯ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และความต้องการของประชาชนเป็นหลัก	ภาพที่ 2.2-20	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6. ระดับเสียง (ต่อ) 6.10 กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการร้องเรียนจากประชาชนต้องทำการตรวจสอบทันที	- โครงการได้จัดให้มีระบบการรับเรื่องร้องเรียนในรูปแบบของศูนย์รับเรื่องร้องเรียน เพื่อติดตามตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินโครงการ พร้อมทั้งได้มีประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อศูนย์รับเรื่องร้องเรียนไว้ในบริเวณชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-15 เอกสารแนบ 2-6 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
6.11 ใช้อุปกรณ์ก่อสร้างที่มีคุณภาพสูงและผ่านการทดสอบการทำงาน รวมทั้งมีการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง และในกรณีที่มีระดับเสียงสูง ต้องติดตั้งอุปกรณ์ช่วยลดระดับความดังของเสียงพื้นถนนชั่วคราว ต้องใช้พื้นรองแบบยาง เพื่อลดระดับความดังของเสียง และพิจารณาใช้พื้นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้มีการพิจารณาใช้อุปกรณ์ก่อสร้างที่มีคุณภาพและผ่านการทดสอบการทำงาน และได้มีการพิจารณาใช้แผ่นเหล็กตามความจำเป็น	-	ภาพที่ 2.2-15 ภาพที่ 2.2-18	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
6.12 พื้นถนนชั่วคราว ต้องใช้พื้นรองแบบยาง เพื่อลดความดังของเสียงและจะใช้พื้นแผ่นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการมีการใช้แผ่นเหล็กในบริเวณที่เป็นดินอ่อนตามความจำเป็น	-	ภาพที่ 2.2-18	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6. ระดับเสียง (ต่อ) 6.13 ประชาสัมพันธ์ข่าวสารและการดำเนินโครงการแผนงาน และกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียนให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทางและผู้ให้บริการรถไฟ ได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย และล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ก่อนเริ่มงาน	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง ได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-15 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
6.14 หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลายๆ เครื่องในเวลาพร้อมกัน ภายในพื้นที่เดียวกัน และหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องจักรใกล้บ้านเรือนของประชาชน	- โครงการได้มีการกำชับผู้รับจ้างก่อสร้างได้มีการ หลีกเลี่ยงการใช้เครื่องจักรกลที่มีเสียงดังหลายๆ เครื่องในเวลาพร้อมกัน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
6.15 สำหรับเครื่องจักรกลที่ก่อให้เกิดเสียงดังต่อเนื่อง เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า ต้องมีวัสดุครอบเครื่องจักร หรือติดตั้งในตำแหน่งที่ไกลจากพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผู้ได้รับเสียงให้มากที่สุด หรือติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว	- โครงการได้มีการกำชับผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการ พิจารณาเลือกใช้เครื่องมือเครื่องจักรที่ได้มาตรฐาน/ที่ ทำให้เกิดเสียงดังต่ำ	-	ภาพที่ 2.2-19	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
6. ระดับเสียง (ต่อ) 6.16 กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมทั้งมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการร้องเรียนจากประชาชนต้องทำการตรวจสอบและดำเนินการแก้ไขทันที	- โครงการได้มีการจัดทำระบบ/ช่องทางรับเรื่องร้องเรียน เพื่อติดตามตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างโครงการ ในกรณีที่ได้รับข้อร้องเรียน/ร้องขอจากผู้ได้รับผลกระทบโครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-15 เอกสารแนบ 2-6 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
7. ความสั่นสะเทือน 7.1 กำหนดช่วงเวลาการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้อยู่ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. และต้องแจ้งประชาชนหรือผู้ประกอบการข้างเคียงให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้อยู่ในช่วงเวลาที่ กำหนด และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์แจ้งประชาชนให้ทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบที่เกิดจากความสั่นสะเทือน ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดโครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
7. ความสิ้นเสีย (ต่อ) 7.2 ออกแบบและวางรางให้เหมาะสมกับระบบการเดินรถไฟ โดยระบบรางต้องมีการติดตั้งวัสดุดูดซับแรงสั่นสะเทือนไว้ โดยควบคุมระดับความสิ้นเสียของอาคารที่เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ มีค่าไม่เกิน 5 มิลลิเมตรต่อวินาที และให้มีค่าไม่เกิน 3 มิลลิเมตรต่อวินาที สำหรับแหล่งโบราณสถาน	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการดำเนินงานการวางรางที่เหมาะสมกับระบบการเดินรถไฟ	-	-	-
7.3 สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์ต้องกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตาม มาตรการที่ระบุใน Section 10-7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปฏิบัติตาม มาตรการที่ระบุใน Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์	- ไม่พบ Section 10-7 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทางโครงการจึงได้กำหนดให้ผู้รับจ้างใช้ Section 8.5 “Working Environment” ของ Specification for Tunneling ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย	เอกสารแนบ 2-14	สัญญา 3-2
7.4 กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณ ใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด และมีป้ายและหมายเลข โทรศัพท์ติดไว้ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และ ต้องรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์พร้อมผลการดำเนินการ แก้ไขปัญหานำเสนอต่อหน่วยงานรับผิดชอบ	- โครงการได้มีการจัดทำระบบ/ช่องทางรับเรื่อง ร้องเรียน เพื่อติดตามตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบ จากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-15 เอกสารแนบ 2-6 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
7. ความสิ้นสะท้อน (ต่อ) 7.5 ประชาสัมพันธ์ข่าวสารและการดำเนินโครงการแผนงาน และกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียนให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง ผู้ใช้เส้นทาง และผู้ใช้บริการรถไฟ ได้รับทราบผ่านสื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่ายและล่งหน้อยอย่างน้อย 1 สัปดาห์ก่อนเริ่มงาน	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียงได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ และได้จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-15 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
7.6 หากต้องใช้แผ่นเหล็กปิดกั้นถนนชั่วคราว ให้ใช้แผ่นเหล็กหนาเป็นพิเศษและต้องวางแผ่นเหล็กให้แนบสนิทกับพื้นผิวถนน พร้อมจัดเตรียมยางรองกันเสียงและความสิ้นสะท้อนจากยานพาหนะที่ใช้เส้นทาง	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างใช้แผ่นเหล็กในบริเวณที่ก่อสร้างตามความจำเป็น	-	ภาพที่ 2.2-18	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟฟ้าความเร็วสูง 7.7 การเจาะระเบิดหินเพื่อก่อสร้างอุโมงค์มีมาตรการดังนี้ - การระเบิดหินต้องเจาะรูใส่วัตถุระเบิดให้เอียงจากแนวตั้งไม่เกิน 10-15 องศา และมีรูเจาะแบบสลับฟันปลา ซึ่งเป็นวิธีเจาะรูระเบิดที่ลดฝุ่นจากการระเบิดได้ - เก็บกวาดเศษหินที่ตกหล่นบริเวณด้านบนของพื้นที่ที่จะทำการระเบิดออกก่อนการระเบิดทุกครั้งเพื่อความปลอดภัย - แจ้งให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับกำหนดการก่อสร้างอุโมงค์ล่วงหน้า 1 วัน และแจ้งเตือนประชาชนให้ทราบอีกครั้งก่อนการระเบิด 1 ชั่วโมง - หลีกเลี่ยงการดำเนินงานเจาะระเบิดหินปากอุโมงค์ในเวลากลางคืน เพื่อมิให้รบกวนเวลาพักผ่อนของประชาชน - ต้องทำการเจาะระเบิดในช่วงเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น และต้องแจ้งให้พนักงานปฏิบัติงานทราบ โดยมีสัญญาณเตือนให้ได้ยินภายในระยะทางและระยะเวลาที่เหมาะสม ทั้งก่อนและหลังการระเบิดทุกครั้ง	- โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ ด้านงานก่อสร้างอุโมงค์ อย่างเคร่งครัด เช่น มีการแจ้งให้ประชาชนทราบกำหนดการระเบิด ตรวจสอบเสถียรภาพและการหลุดตัวของพื้นที่ และบันทึกรายงานแสดงรายละเอียดการเจาะระเบิดและการอัดระเบิดทุกครั้ง เป็นต้น	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-10 เอกสารแนบ 2-11 เอกสารแนบ 2-29	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟความเร็วสูง (ต่อ) - ในการวางแผนเจาะระเบิดแต่ละครั้งต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและความปลอดภัยของปริมาณวัตถุระเบิดที่ใช้ วิธีการเจาะระเบิด ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน การปลิวกระเด็นของเศษดินและหิน โดยต้องพยายามใช้วัตถุระเบิดให้น้อยที่สุด - ต้องมีวิศวกรควบคุมการทำงานเป็นประจำ โดยเฉพาะการวางแผนในการเจาะระเบิด การบรรจุวัตถุระเบิด และการจุดระเบิด ทั้งนี้ เพื่อให้การใช้วัตถุระเบิดเป็นไปตามหลักวิชาการอย่างถูกต้องและปลอดภัย - ควบคุมระยะห่างของกิจกรรมการระเบิดอุโมงค์ ตามระยะปลอดภัยที่กำหนดไว้ข้างละ 110 เมตร สำหรับหินปูน และ 70 เมตร สำหรับหินดินดาน				
มาตรการฯ เฉพาะที่บริเวณ บ.หินลับ ต.มวกเหล็ก อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรี 1. กำหนดให้วิศวกรควบคุมการระเบิดเปิดอุโมงค์คำนวณและลดปริมาณการใช้วัตถุระเบิดในแต่ละครั้งที่มีการระเบิด บริเวณปากทางเข้าออกอุโมงค์มวกเหล็ก บริเวณบ้านหินลับ เพื่อลดระดับความสั่นสะเทือนจากการระเบิด	- โครงการได้จัดให้มีวิศวกรควบคุมการระเบิดและปริมาณการใช้วัตถุระเบิดในแต่ละครั้งที่มีการระเบิด บริเวณบ้านหินลับ เพื่อลดระดับความสั่นสะเทือนจากการระเบิด	-	เอกสารแนบ 2-32	สัญญา 3-2
2. ประสานกับผู้นำชุมชนบ้านหินลับ เพื่อแจ้งช่วงเวลาที่มีการระเบิดอุโมงค์ ก่อนดำเนินการอย่างน้อย 1 สัปดาห์	- โครงการได้มีการประสานกับผู้นำชุมชนบ้านหินลับ เพื่อแจ้งช่วงเวลาที่ดำเนินกิจกรรม	-	เอกสารแนบ 2-15	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการฯ เฉพาะที่บริเวณ บ.หินลับ ต.มวกเหล็ก อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรี (ต่อ) 3. ประสานงานกับผู้นำชุมชนบ้านหินลับ เข้าร่วมสำรวจสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียงก่อนการระเบิดอุโมงค์มวกเหล็ก	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการเข้าสำรวจสิ่งปลูกสร้างบริเวณใกล้เคียง ก่อนการระเบิดอุโมงค์มวกเหล็กเสร็จเรียบร้อยแล้วในช่วงที่ผ่านมา	-	เอกสารแนบ 2-16	สัญญา 3-2
4. สำรวจและตรวจสอบ พร้อมทำบันทึกและถ่ายภาพสิ่งปลูกสร้าง/อาคาร/บ้านเรือนที่อยู่ใกล้พื้นที่ระเบิดอุโมงค์มวกเหล็ก	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการเข้าสำรวจความคิดเห็นของชุมชนใกล้พื้นที่ระเบิดอุโมงค์มวกเหล็ก หากพบความเสียหายจากกิจกรรมการระเบิด ผู้รับจ้างก่อสร้างจะเร่งดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขทันที	-	เอกสารแนบ 2-16	สัญญา 3-2
5. ร่วมกับผู้นำชุมชน ติดตามและตรวจสอบผลกระทบและความเสียหายหลังการระเบิดอุโมงค์มวกเหล็กทันที และกำหนดแนวทางในการแก้ไขความเสียหาย (ถ้ามี)	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการประสานกับผู้นำชุมชนบ้านหินลับเพื่อติดตามและตรวจสอบผลกระทบและความเสียหายหลังการระเบิดอุโมงค์มวกเหล็กทันที	-	เอกสารแนบ 2-16	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการเฉพาะที่สำหรับโบราณและศาสนสถาน เพื่อเป็นการควบคุมความสั่นสะเทือนให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่องกำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (ประเภทโบราณสถาน) กิจกรรมก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ได้แก่ วัดบ้านโดน ต.หนองสีดา อ.หนองแสง จ.สระบุรี, ผาเสด็จ พัก ต.ทับกวาง อ.แก่งคอย จ.สระบุรี และวัดน้ำพุ ต.ดงพญาเย็น อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา ต้องมีมาตรการเฉพาะพื้นที่ ดังนี้ ▪ กิจกรรมก่อสร้างทั้งหมดในรัศมี 20 เมตร จะต้องหยุดทันทีที่มีการเดินขบวนรถไฟบนรางปัจจุบันผ่านบริเวณผาเสด็จ พักและวัดน้ำพุ ทั้งนี้ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่สังเกตการณ์รถไฟพร้อมเสียงสัญญาณเตือนตลอดช่วงที่มีการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงกับแหล่งโบราณสถานและศาสนสถานดังกล่าว กำหนดให้พนักงานขับรถไฟทุกขบวนรับทราบและนำไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัด กรณีเมื่อเคลื่อนขบวนรถไฟความเร็วสูงแล่นผ่านแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน โดยใช้ความเร็วต่ำที่สุด	- โครงการได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (ประเภทโบราณสถาน) และได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง และได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานเฝ้าระวังอาคารของแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ผาเสด็จ, วัดน้ำพุ และวัดบ้านโดน ในระหว่างการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่สังเกตการณ์รถไฟ คอยให้สัญญาณหยุดการก่อสร้างในกรณีที่ขบวนรถไฟปัจจุบันผ่านบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน	-	ภาพที่ 2.2-65 เอกสารแนบ 2-17	สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเขียนแผนก่อสร้างและมาตรการลดความสั่นสะเทือนให้สอดคล้องกับวิธีการและแผนการก่อสร้างบริเวณใกล้เคียงกับแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน - แต่งตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง และคณะทำงานเฝ้าระวังอาคารของแหล่งโบราณสถานและศาสนสถานในระหว่างการก่อสร้าง เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานข้างต้น และรายงานผลการดำเนินงาน - กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้อยู่ระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. และต้องแจ้งประชาชนหรือผู้ประกอบการข้างเคียงให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีกิจกรรมการก่อสร้างที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน - ออกแบบและวางรางให้เหมาะสมกับระบบการเดินรถไฟ โดยระบบรางต้องมีการติดตั้งวัสดุดูดซับแรงสั่นสะเทือนไว้ โดยควบคุมระดับความสั่นสะเทือนของอาคารที่เป็นพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ มีค่าไม่เกิน 5 มิลลิเมตรต่อวินาที และให้มีค่าไม่เกิน 3 มิลลิเมตรต่อวินาที สำหรับแหล่งโบราณสถาน				

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

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

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8. คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ) 8.3 ติดตั้งบ่อดักตะกอนในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะน้ำล้างล้อ และน้ำหล่อในระหว่างการขุดเจาะอุโมงค์ โดยน้ำส่วนที่ผ่านการตกตะกอนแล้วจึงปล่อยลงท่อระบายน้ำหรือแหล่งน้ำสาธารณะ	- โครงการได้จัดให้มีบ่อดักตะกอนในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะน้ำล้างล้อและน้ำหล่อในระหว่างการขุดเจาะอุโมงค์	-	ภาพที่ 2.2-9	สัญญา 3-2
8.4 จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดินทรายตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำสาธารณะ	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง และจัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยที่เพียงพอต่อปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้เศษดินทรายตกหล่นและปนเปื้อนลงในแหล่งน้ำสาธารณะ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-6 ภาพที่ 2.2-21 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
8.5 สารมลพิษที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น อุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ปนเปื้อนคราบน้ำมัน ต้องนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล	- โครงการได้จัดสร้างพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงเครื่องจักร/อุปกรณ์ ตลอดจนจัดเตรียมภาชนะสำหรับจัดเก็บสารหรือวัสดุปนเปื้อนน้ำมันที่เกิดจากการก่อสร้าง เพื่อรวบรวมก่อนส่งไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-18 ภาพที่ 2.2-19 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8. คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ) 8.6 จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อขนาดเล็ก เพื่อป้องกันน้ำท่วมขังในเขตพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณใกล้เคียง	- โครงการได้ดำเนินการจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันน้ำท่วมขังในเขตพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียงที่จำเป็น	-	ภาพที่ 2.2-5	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
8.7 จัดให้มีห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะให้เพียงพอต่อจำนวนคนงาน (1 ห้องต่อคนงาน 15 คน) และห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติอย่างน้อย 50 เมตร	- โครงการได้มีการจัดสร้างห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะที่เพียงพอต่อจำนวนคนงานและเจ้าหน้าที่ของโครงการ และให้ตั้งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำธรรมชาติ	-	ภาพที่ 2.2-22	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8. คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ) 8.8 ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยและวัสดุเหลือใช้ลงในคลองและ ลำน้ำสาธารณะ โดยจัดให้มีภาชนะรวบรวมขยะมูลฝอย อย่างเพียงพอ และประสานงานกับหน่วยงานราชการ ส่วนท้องถิ่นมาเก็บขนไปกำจัดอย่างถูกวิธี	- บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงาน โครงการได้ จัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอย ตลอดจน ได้ประสานหน่วยงานราชการท้องถิ่นให้เข้ามาเก็บขน ขยะมูลฝอยของโครงการไปกำจัดอย่างถูกหลัก สุขาภิบาล ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงาน ที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการ สั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการ ปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-21 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-18	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
8.9 ห้ามระบายน้ำเสียออกจากที่พักคนงานลงสู่แหล่งน้ำ ต่างๆ โดยเด็ดขาด รวมทั้งต้องมีการจัดสร้างระบบ บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป สำหรับรองรับคนงานอย่าง เพียงพอ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างติดตั้งระบบ บำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากที่พักคนงานให้เพียงพอ และ ได้กำกับดูแลไม่ให้มีการระบายน้ำเสียออกจากที่พัก คนงานลงสู่แหล่งน้ำต่างๆ	-	ภาพที่ 2.2-23	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8. คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ) 8.10 ท้องครัวและลานซักล้างในแคมป์ก่อสร้าง และที่พัก คนงานต้องจัดให้มีบ่อดักไขมัน โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการ บำบัดให้ระบายลงสู่ลานซึม ซึ่งจัดไว้ในพื้นที่ที่ห่างจาก แหล่งน้ำไม่ให้ระบายลงสู่แหล่งน้ำโดยตรง เพื่อป้องกัน การปนเปื้อนที่อาจเป็นปัญหาต่อคุณภาพน้ำ	- น้ำจากท้องครัวและลานซักล้างบริเวณบ้านพักคนงาน ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดให้มีภาชนะสำหรับการรวบรวม ไขมันและระบายลงสู่บ่อดักน้ำซึ่งตั้งอยู่ห่างจากแหล่ง น้ำ และไม่มีการเชื่อมต่อกับแหล่งน้ำผิวดิน เพื่อ ป้องกันการปนเปื้อนที่อาจเป็นปัญหาต่อคุณภาพน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-23 ภาพที่ 2.2-24	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
8.11 จัดให้มีรั้วระบายน้ำล้อมรอบพื้นที่ส่วนที่เป็นโรงซ่อม บำรุงในแคมป์ก่อสร้าง พร้อมบ่อดักไขมันและน้ำมัน เพื่อรองรับน้ำฝนที่ปนเปื้อนคราบน้ำมันจากโรงซ่อม บำรุงก่อนระบายออกสู่ภายนอก	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีพื้นที่สำหรับ ซ่อมบำรุงเครื่องจักรสำหรับก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-24	สัญญา 4-7 สัญญา 3-2 สัญญา 3-4
8.12 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหมั่นตรวจตราบ่อดักไขมันและ น้ำมันในที่ต่างๆ ก่อนส่งไปให้บริษัทที่ได้รับอนุญาตจาก กรมโรงงานอุตสาหกรรมมารับไปกำจัด	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีพื้นที่สำหรับ การปฏิบัติงานที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน และ พื้นที่จัดเก็บน้ำมัน/วัสดุปนเปื้อนน้ำมัน เป็นพื้น คอนกรีตโดยรอบ เพื่อป้องกันการรั่วไหลออกสู่ ภายนอก ทั้งนี้ น้ำมันและวัสดุปนเปื้อนต่างๆ จะถูก เก็บรวบรวมไว้ในภาชนะและพื้นที่เฉพาะก่อนส่งไป กำจัด	-	ภาพที่ 2.2-25	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8. คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ) 8.13 บริเวณพื้นที่จัดเก็บถ่านหินเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและไขมัน ให้จัดทำเป็นพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบ และต่อเชื่อมต่อไปยังบ่อดักไขมัน ตั้งห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 100 เมตร	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีพื้นที่สำหรับจัดเก็บถ่านหินเชื้อเพลิงเป็นพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบ	-	ภาพที่ 2.2-26	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
8.14 จัดที่สร้างสำนักงานโครงการให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 100 เมตร และต้องมีการจัดสร้างบ่อเกรอะบ่อซึมหรือติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียให้เพียงพอต่อจำนวนคนงานก่อสร้างก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการจัดตั้งสำนักงานโครงการให้ห่างจากแหล่งน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-27	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
8.15 จัดให้มีถังรวบรวมมูลฝอยวางไว้บริเวณต่างๆ ในพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงานให้เพียงพอ เพื่อรวบรวมขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างถูกสุขาภิบาลต่อไป	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีพื้นที่รวบรวมมูลฝอยเพื่อรวบรวมขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างถูกสุขาภิบาลต่อไป ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดโครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-21 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-18	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
8. คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ) 8.16 มีการจัดพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุการก่อสร้าง โดยเฉพาะไม่ให้ กีดขวางหรือมีการกองอยู่พื้นที่นอกเขตทางของโครงการ และไม่วางวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ หรือเครื่องมือต่างๆ กีด ขวางทางน้ำ	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้จัดเก็บวัสดุ ก่อสร้าง อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง ในพื้นที่ที่เตรียมไว้เท่านั้น ในกรณีที่ตรวจสอบพบการ ดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้าง ก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลด ผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-6 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
9. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน/การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม 9.1 หลีกเลี่ยงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในช่วงฤดูฝน หรือช่วงที่มีฝนตกหนัก	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง หลีกเลี่ยงการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการในช่วงฤดู ฝนหรือช่วงที่มีฝนตกหนัก เพื่อลดผลกระทบด้านอุทก วิทยาและการระบายน้ำ	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
9. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน/การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม (ต่อ) 9.2 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างตรวจสอบดูแล และป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดท่อลอดใต้ถนน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบดูแลและป้องกันไม่ให้ดินตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดท่อลอดใต้ถนน ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-67 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
9.3 เก็บกองวัสดุก่อสร้าง รวมทั้งกองดินทรายในตำแหน่งที่เหมาะสมไม่กีดขวางการไหลของน้ำ และจัดให้มีร่องระบายน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ	- โครงการได้กำกับดูแลการเก็บกองวัสดุก่อสร้าง/กองดินทรายให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมไม่กีดขวางการไหลของน้ำ และจัดทำร่องระบายน้ำชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้างให้เพียงพอ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว	-	ภาพที่ 2.2-5 ภาพที่ 2.2-6 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
9. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน/การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม (ต่อ) 9.4 สร้างระบบระบายน้ำใหม่ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อบรรเทาการกีดขวางการระบายน้ำและปรับปรุงการระบายน้ำให้ดีขึ้น	- โครงการได้มีดำเนินการจัดทำทางระบบระบายน้ำชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อบรรเทาการกีดขวางการระบายน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-5	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
9.5 ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และต้องไม่กีดขวางทางไหลของน้ำฝนที่ไหลบ่าบนผิวดินลงลำน้ำ	- โครงการได้กำกับดูแลการเก็บกองดินให้อยู่ในตำแหน่งที่ห่างจากแหล่งน้ำและไม่กีดขวางการไหลของน้ำฝนที่ไหลบ่าบนผิวดินลงสู่ลำน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-6	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
9.6 ออกแบบระบบระบายน้ำโดยพิจารณา ค่า Safety Factor ไม่ต่ำกว่า 1.5 เท่า สำหรับสะพานข้ามลำน้ำในแนวเส้นทางช่วงที่เป็นทางวิ่งระดับดิน (At grade) ประกอบด้วย คลองระบั้ง ห้วยมวกเหล็ก ลำตะคอง ห้วยอ่างหิน และห้วยสองคอน พร้อมติดตั้งท่อเหลี่ยมขนาด 3.00x2.50 ม. ทุกระยะ 500 เมตร	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมดูแลการก่อสร้างระบบระบายน้ำและสะพานข้ามลำน้ำในแนวเส้นทางช่วงที่เป็นทางวิ่งระดับดิน (At grade)	- การกำหนดขนาดและตำแหน่งท่อเหลี่ยม (Box Culvert) เพื่อการระบายน้ำของโครงการ จะพิจารณาถึงความเหมาะสมด้านสภาพพื้นที่/ลักษณะภูมิประเทศเป็นหลัก	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
9. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน/การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม (ต่อ) 9.7 แนวเส้นทางช่วงที่ตัดผ่านบริเวณขอบอ่างเก็บน้ำเขื่อนลำตะคอง ต้องออกแบบตอม่อของสะพานให้มีลักษณะลู่ได้ เพื่อป้องกันการกีดขวางการไหลของน้ำ รวมทั้งพิจารณาเลือกระยะห่างที่เหมาะสมระหว่างช่วงเสาหลัก (Main Span) เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการไหลตามธรรมชาติน้อยที่สุด	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ ออกแบบตอม่อของสะพานให้มีลักษณะลู่ได้ เพื่อป้องกันการกีดขวางการไหลของน้ำ และเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการไหลตามธรรมชาติน้อยที่สุด	-	-	สัญญา 3-3
9.8 ในพื้นที่ที่มีปัญหาท่วมขังให้ขุดแนวร่องระบายน้ำใหม่ ขนานไปกับแนวทางรถไฟทั้งสองด้าน หรือจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำ เพื่อเร่งระบายน้ำไปสู่ลำน้ำหรือทางน้ำธรรมชาติใกล้เคียง	- โครงการได้ดำเนินการขุดแนวร่องระบายน้ำขนานกับแนวทางรถไฟ และจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำในบริเวณพื้นที่ที่จำเป็นสำหรับการเร่งระบายน้ำไปสู่ลำน้ำ/ทางน้ำธรรมชาติใกล้เคียงโดยเร็ว ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว	-	ภาพที่ 2.2-6 ภาพที่ 2.2-28 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
มาตรการเฉพาะที่ กรณีแนวเส้นทางตัดผ่านทางน้ำธรรมชาติ 1. กำหนดให้มีอาคารระบายน้ำไม่ต่ำกว่าอาคารระบายน้ำข้างเคียง โดยจะอยู่ในรูปแบบของสะพานข้ามลำน้ำตามขนาดของลำน้ำแต่ละแห่ง และรูปแบบของท่อลอด (Box culvert) เพื่อการจราจรและเป็นเส้นทางระบายน้ำระหว่างสองฝั่งทางรถไฟด้วย	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการก่อสร้างระบบระบายน้ำ ในรูปแบบของท่อลอด (Box culvert) เพื่อเป็นเส้นทางระบายน้ำระหว่างสองฝั่งทางรถไฟ	- การกำหนดขนาดและตำแหน่งท่อเหลี่ยม (Box Culvert) เพื่อการระบายน้ำของโครงการ จะพิจารณาถึงความเหมาะสมด้านสภาพพื้นที่/ลักษณะภูมิประเทศเป็นหลัก	ภาพที่ 2.2-29	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
กรณีแนวเส้นทางตัดผ่านคลองชลประทาน 1. การก่อสร้างทางรถไฟข้ามลำห้วย คลอง หรือลำน้ำขนาดเล็กที่เป็นเส้นทางระบายน้ำ ให้เร่งดำเนินการในฤดูแล้ง และรีบขนย้ายวัสดุก่อสร้างออกจากลำน้ำทันที เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟในฤดูแล้ง ทั้งนี้ ได้มีการกำชับให้คนงานขนย้ายวัสดุก่อสร้างออกหลังปฏิบัติงานแล้วเสร็จ	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
2. จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะบริเวณที่เคยเกิดปัญหาน้ำท่วม	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดทำร่องระบายน้ำชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-5	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
3. หากต้องการถมทางระบายน้ำเดิมในขณะที่ก่อสร้างควรจัดทำเบี่ยงลำน้ำให้สามารถระบายน้ำได้อย่างเพียงพอตลอดระยะเวลาก่อสร้าง และปรับลำน้ำให้กลับสู่สภาพเดิมภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดทำเบี่ยงน้ำที่สามารถระบายน้ำได้อย่างเพียงพอเพื่อทดแทนทางระบายน้ำเดิม	-	ภาพที่ 2.2-30	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
กรณีแนวเส้นทางตัดผ่านคลองชลประทาน (ต่อ) 4. อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้าง หากทางโครงการไม่มีความจำเป็นต้องใช้งานแล้ว ต้องรับนำออกจากพื้นที่ก่อสร้างทันที หรือควรมีการจัดเก็บให้เป็นระเบียบ เพื่อบรรณำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการขนย้ายเศษวัสดุที่เหลือจากการก่อสร้างออกจากพื้นที่ปฏิบัติงาน หลังปฏิบัติงานแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว	-	เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
5. ห้ามมิให้มีการทิ้งขยะมูลฝอยและเศษวัสดุต่างๆ ลงสู่ลำน้ำ	- โครงการได้กำชับไม่ให้คนงานทิ้งขยะมูลฝอยและเศษวัสดุต่างๆ ลงสู่ลำน้ำ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว	-	เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
6. หากเกิดภาวะน้ำท่วมขังด้านใดด้านหนึ่งของทางรถไฟ ผู้รับเหมาควรจัดหาเครื่องสูบน้ำ หรือหาทางระบายน้ำฝนให้ออกจากเขตน้ำท่วมโดยด่วน เพื่อที่ประชาชนจะไม่ได้ได้รับความเดือดร้อน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการจัดให้มีเครื่องสูบน้ำในพื้นที่ก่อสร้างที่พบว่ามือน้ำท่วมขัง	-	ภาพที่ 2.2-28	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
กรณีแนวเส้นทางตัดผ่านคลองชลประทาน (ต่อ) 7. กำหนดรายละเอียด มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบในด้านการระบายน้ำไว้ในสัญญาก่อสร้างให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบในด้านการระบายน้ำอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
ระบบระบายน้ำ 1. ออกแบบอาคารระบายน้ำให้มีช่องเปิดเพียงพอต่ออัตราการไหลของทางน้ำแต่ละแห่ง โดยอย่างน้อยรูปตัดของลำน้ำจะมีพื้นที่หน้าตัดไม่น้อยกว่าเดิม	- รพท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมดูแลการก่อสร้างอาคารระบายน้ำให้มีช่องเปิดเพียงพอต่ออัตราการไหลของทางน้ำแต่ละแห่ง	- การกำหนดขนาดและตำแหน่งท่อเหลี่ยม (Box Culvert) เพื่อการระบายน้ำของโครงการ จะพิจารณาถึงความเหมาะสมด้านสภาพพื้นที่/ลักษณะภูมิประเทศเป็นหลัก	ภาพที่ 2.2-29	-
2. หลีกเลี่ยงการวางตอม่อสะพานลงทางน้ำให้น้อยที่สุด	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้หลีกเลี่ยงการวางตอม่อสะพานลงทางน้ำให้น้อยที่สุด	-	-	สัญญาที่ 3-3

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ระบบระบายน้ำ (ต่อ) 3. การระบายน้ำฝนจากหลังคาหรือระเบียงจะจัดเตรียมหัวรับน้ำฝน (Roof Drain) ในตำแหน่งและจำนวนที่เหมาะสมกับพื้นที่หลังคาหรือระเบียง การกำหนดขนาดของหัวรับน้ำฝน ท่อน้ำฝนและความลาดเอียงของท่อจะถูกกำหนดให้เพียงพอสำหรับรับปริมาณน้ำฝน จะถูกออกแบบให้มีการหักเลี้ยวของท่อน้อยที่สุดและมีความยาวสั้นที่สุด ทั้งนี้เพื่อให้สะดวกต่อการระบายน้ำฝนและป้องกันการอุดตันที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต	- โครงการได้มีการออกแบบการระบายน้ำฝนจากหลังคาในตำแหน่งและจำนวนที่เหมาะสมกับพื้นที่หลังคา เพื่อให้สะดวกต่อการระบายน้ำฝนและป้องกันการอุดตันที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต	-	ภาพที่ 2.2-31	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4. น้ำฝนจากหลังคาอาคารสถานีจะถูกรวบรวมผ่านท่อน้ำฝนลงมายังชั้นพื้นดินและระบายลงสู่บ่อพักน้ำฝนซึ่งต่อกับระบบระบายน้ำสาธารณะภายนอกอาคารสถานี	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบการระบายน้ำฝนจากหลังคาอาคารสถานีแล้วรวบรวมผ่านท่อน้ำฝนลงมายังชั้นพื้นดินและระบายลงสู่บ่อพักน้ำฝนซึ่งต่อกับระบบระบายน้ำสาธารณะภายนอกอาคารสถานี	-	ภาพที่ 2.2-31	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ระบบระบายน้ำ (ต่อ) 5. ในกรณีที่อาคารสิ่งปลูกสร้างอยู่ที่ชั้นระดับผิวดินจะระบายน้ำผ่านตะแกรงระบายน้ำฝนที่ปลายรางหลังคา	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบระบบระบายน้ำฝนของอาคารสิ่งปลูกสร้างอยู่ที่ชั้นระดับผิวดิน	-	ภาพที่ 2.2-31	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
6. น้ำฝนจากหลังคาทางเดินเชื่อม (Fly Over) จะรวบรวมผ่านท่อลงมายังชั้นพื้นดินและระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะภายนอกอาคาร	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบการระบายน้ำฝนจากหลังคาทางเดินเชื่อม (Fly Over) จะรวบรวมผ่านท่อลงมายังชั้นพื้นดินและระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะภายนอกอาคาร	-	ภาพที่ 2.2-31	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ 1. ทรัพยากรป่าไม้ ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง 1.1 หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องจัดประชุมชี้แจงถึงแผนการดำเนินการ ขอบเขตของพื้นที่ดำเนินการที่จะต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไป ขั้นตอนและวิธีการก่อสร้าง พร้อมจัดตั้งตัวแทนจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างผู้รับเหมาก่อสร้างกรมป่าไม้ องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสระบุรีและนครราชสีมา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	- โครงการได้ดำเนินการประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ป่าไม้ โดยมีการชี้แจงแผนการดำเนินการ ขอบเขตของพื้นที่ดำเนินการที่จะต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ ตลอดจนขั้นตอนและวิธีการก่อสร้าง เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน ภายใต้หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขของกรมป่าไม้ ตลอดจนระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	-	เอกสารแนบ 2-8	สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
1.2 การปลูกป่าทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไป 1,530-1-95 ไร่ หรือคิดเป็น 1,531 การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องประสานกับกรมป่าไม้ สำนักงานบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 1 สระบุรี สำนักงานบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 1 สระบุรี สำนักงานบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 7 นครราชสีมา และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดพื้นที่ปลูกป่าทดแทนอย่างน้อย 3 เท่าของพื้นที่ป่าที่สูญเสียไป (1,531 x 3 เท่ากับ 4,593 ไร่) โดยพิจารณาพื้นที่ชุมชนหรือพื้นที่ป่าเสื่อมโทรมโดยรอบพื้นที่โครงการ และเลือกพันธุ์ไม้ที่มีความเหมาะสมกับระบบนิเวศป่าไม้เดิม และสามารถเป็นแหล่งอาหารของสัตว์ป่า การรถไฟฯ ต้องจัดตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการ	- โครงการได้ดำเนินการประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ป่าไม้ โดยมีการชี้แจงแผนการดำเนินการ ขอบเขตของพื้นที่ดำเนินการที่จะต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ ตลอดจนขั้นตอนและวิธีการก่อสร้าง เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน ภายใต้หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขของกรมป่าไม้ ตลอดจนระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	-	เอกสารแนบ 2-8	สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (ต่อ) - ค่าใช้จ่ายในการปลูกป่า - ค่าบำรุงดูแลรักษาอย่างน้อย 10 ปี มีการปลูกซ่อมบำรุงต้นไม้ที่ตายไป - จัดทำรายงานประจำปีส่งสำนักงานนโยบายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อติดตามผลการดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด				
1.3 ประสานงานและมอบหมายให้ห้องการอุตสาหกรรมป่าไม้เข้าดำเนินการตัดฟันชักลากไม้ในพื้นที่ดำเนินการให้เสร็จตามระเบียบของการดำเนินการ	- โครงการได้ดำเนินการประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ป่าไม้ โดยมีการชี้แจงขอบเขตของพื้นที่ดำเนินการที่จะต้องสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ ตลอดจนขั้นตอนและวิธีการก่อสร้างโครงการ	-	เอกสารแนบ 2-8	สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
1.4 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องก่อสร้างจุดตรวจการณ์พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เนื่องจากเป็นจุดล่อแหลมต่อการบุกรุกป่าไม้ เช่น บริเวณปากอุโมงค์ทางรถไฟ ซึ่งจะสร้างบริเวณริมทางรถไฟของโครงการ และมอบให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดูแลรักษา	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการก่อสร้างจุดตรวจการณ์และได้กำหนดมาตรการป้องกันการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า พร้อมทั้งกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษกรณีพบการฝ่าฝืนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ในโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-32 ภาพที่ 2.2-33	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง (ต่อ) 1.5 ในการดำเนินการก่อสร้างนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างต้อง รับผิดชอบต่อข้อกำหนดด้านทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า และ สิ่งแวดล้อม ที่บังคับใช้ในพื้นที่อย่างชัดเจน เช่น ห้ามล่า สัตว์ป่าในพื้นที่ดำเนินการ ห้ามเก็บของป่าไปใช้ประโยชน์ ห้ามจุดไฟเผาป่า และห้ามตัดไม้ฟัน เป็นต้น	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้รับทราบข้อกำหนด ด้านทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า และสิ่งแวดล้อม อีกทั้ง ได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันการบุกรุกทำลาย ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า พร้อมทั้งกำหนด กฎระเบียบและบทลงโทษกรณีพบการฝ่าฝืนไว้เป็น การเฉพาะสำหรับบังคับใช้ในโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-33 เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ 1. ไม่จัดตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้างในบริเวณที่มีสภาพเป็น พื้นที่ป่าไม้ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบของคนงานก่อสร้าง จากการเก็บหาของป่า การลักลอบตัดไม้ และการแผ้วถาง พื้นที่ป่าไม้ที่มีอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างผู้รับจ้างก่อสร้าง จัดสร้างบ้านพักคนงาน นอกเขตพื้นที่ป่าไม้	-	ภาพที่ 2.2-34	สัญญา 3-2
2. นำดินที่ได้จากการขุดเปิดพื้นที่ก่อสร้างไปใช้ประโยชน์ให้ มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากร ป่าไม้บริเวณที่จะใช้เป็นพื้นที่กองดิน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการนำดินจากการ ขุดเปิดพื้นที่ก่อสร้างมาปรับถมพื้นที่ใช้ประโยชน์ ภายในโครงการฯ เพื่อลดผลกระทบต่อการ เปลี่ยนแปลงทรัพยากรป่าไม้บริเวณที่จะใช้เป็นพื้นที่ กองดิน	-	-	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ (ต่อ) 3. หากพบไม้หวงห้ามประเภท ก ไม้หวงห้ามธรรมดา บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ให้ทำการขุดล้อม เพื่อนำมาอนุบาล และนำกลับมาปลูกในบริเวณเขตทางของโครงการ เพื่ออนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการดำเนินการสำรวจพื้นที่ป่า ทั้งนี้ หากพบไม้หวงห้ามประเภท ก ไม้หวงห้ามธรรมดา โครงการจะทำการขุดล้อม เพื่อนำมาอนุบาลและนำกลับมาปลูกในบริเวณเขตทาง	-	เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
4. หากพบชนิดพันธุ์ไม้ที่เป็นพันธุ์ไม้หายาก ไกล่สุญพันธุ์ พืชเฉพาะถิ่น และไม้หวงห้ามประเภท ข ไม้หวงห้ามพิเศษ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ต้องดำเนินการมีการขุดล้อมออกจากพื้นที่ เพื่อนำมาอนุบาลในเรือนเพาะชำ และนำกลับมาปลูกในพื้นที่เหมาะสมต่อไป เพื่อเป็นการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการดำเนินการสำรวจพื้นที่ป่า ทั้งนี้ หากพบชนิดพันธุ์ไม้ที่เป็นพันธุ์ไม้หายาก ไกล่สุญพันธุ์ พืชเฉพาะถิ่น และไม้หวงห้ามประเภท ข ไม้หวงห้ามพิเศษ โครงการจะทำการขุดล้อม เพื่อนำมาอนุบาลและนำกลับมาปลูกในพื้นที่ที่เหมาะสม	-	เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
5. ใช้อุปกรณ์เครื่องมือในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ มีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นไม้และทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการตรวจสอบเครื่องยนต์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-16	สัญญา 3-2
6. ระมัดระวังผลกระทบที่อาจคาดไม่ถึง เช่น การทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า ที่มีอยู่บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง พื้นที่โครงการและประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ (ต่อ) 7. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้าง ไม่ให้บุกรุกทำลายป่าไม้ ลักลอบตัดไม้ ถางป่า เก็บหา ของป่า เปลี่ยนแปลงลำน้ำ หรือยึดถือครอบครองพื้นที่ต้น น้ำลำธาร หรือไล่ล่าสัตว์ป่าที่อาจมีอยู่บริเวณการก่อสร้าง และใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎ ข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19 เอกสารแนบ 2-20	สัญญา 3-2
8. หลีกเลี่ยงการตัดทางลัดใหม่ (Access road) สำหรับ ใช้ขนส่งวัสดุและเดินทางเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้างโดยกำหนดให้ ใช้เส้นทางที่มีอยู่เดิมให้มากที่สุด	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างหลีกเลี่ยงการตัดทาง ลัดใหม่ (Access Road) สำหรับใช้ขนส่งวัสดุและ เดินทางเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-7	สัญญา 3-2
9. กรณีต้องตัดต้นไม้ ต้องดำเนินการตามกฎหมายและ ระเบียบที่กรมป่าไม้กำหนด และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง อย่างเคร่งครัด โดยให้ตัดเฉพาะที่จำเป็นและอยู่ในแนวเขต ทาง/พื้นที่ก่อสร้างโครงการเท่านั้น	- โครงการได้ดำเนินการประสานงานกับกรมป่าไม้/ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำการตรวจสอบแนวเขต ป่าไม้ที่จะดำเนินการตัดฟัน	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
10. ประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมป่าไม้เพื่อทำการตรวจสอบ แนวเขตป่าไม้ที่จะดำเนินการตัดฟันให้ชัดเจน รวมทั้งการ ทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จำเป็นต้องจะตัดฟันตลอดแนว เส้นทางโครงการ ช่วงที่พาดผ่านป่าสงวนแห่งชาติ	- โครงการได้ดำเนินการประสานงานกับกรมป่าไม้/ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำการตรวจสอบแนวเขต ป่าไม้ที่จะดำเนินการตัดฟัน	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
11. การรถไฟฯ ต้องแจ้งให้องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อป.) เข้าดำเนินการตัดฟันชักลากไม้ในพื้นที่ดำเนินการ ทั้งนี้ ให้ เป็นไปตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง	- โครงการได้ดำเนินการประสานงานกับกรมป่าไม้/ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำการตรวจสอบแนวเขต ป่าไม้ที่จะดำเนินการตัดฟัน	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ (ต่อ) 12. ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและระเบียบที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด ซึ่งรวมถึงการสอดส่องตรวจตราและระมัดระวังไม่ให้มีการบุกรุกแผ้วถางป่าในบริเวณติดต่อก่อสร้าง หรือตามแนวทางเข้าออกพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ หากพบเห็นการบุกรุกพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ผู้รับเหมาก่อสร้างและการรถไฟฯ ต้องแจ้งกรมป่าไม้ เพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19 เอกสารแนบ 2-20	สัญญา 3-2
13. กรณีที่ต้องตัดฟันไม้และการนำไม้ออกนอกเขตป่าสงวนแห่งชาติ ต้องดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบที่กรมป่าไม้กำหนด และต้องจัดทำเครื่องหมายบนต้นไม้ที่จะตัดฟันออกเพื่อป้องกันการตัดฟันไม้ออกนอกขอบเขตที่กำหนด	- โครงการได้มีการกำกับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเปิดพื้นที่และแผ้วถางป่าเฉพาะพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น	-	ภาพที่ 2.2-69 เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
14. การตัดฟันไม้ การนำไม้ออก และการขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้าง ให้กระทำเท่าที่จำเป็นและอยู่ภายในเขตทางรถไฟเท่านั้น พยายามหลีกเลี่ยงการตัดโค่นต้นไม้ให้มากที่สุด โดยพิจารณาอย่างรอบคอบ และต้องยึดถือกฎระเบียบทางราชการอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งแจ้งหน่วยงานของกรมป่าไม้ในพื้นที่ให้รับทราบด้วย	- โครงการได้มีการกำกับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเปิดพื้นที่และแผ้วถางป่าเฉพาะพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น	-	ภาพที่ 2.2-69	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์ (ต่อ)				
15. ดูแลรักษาพื้นที่ป่าไม้ในบริเวณที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟให้อยู่ในสภาพเดิมและกำหนดกฎหมายห้ามคนงานล่าสัตว์ป่า	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
16. สำรวจและจัดทำบัญชีไม้ โดยมีรายละเอียดความสูง ขนาด และบอกพิกัดตำแหน่งต้นไม้ โดยเฉพาะไม้ที่อยู่ในชั้นคุณภาพไม้ TQ 1.1 TQ 1.2 และ TQ 2 เนื่องจากเป็นไม้ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการสำรวจและจัดทำบัญชีต้นไม้เรียบร้อยแล้ว	-	เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
17. ควบคุมไม่ให้มีการจุดไฟเผาป่าหรือกระทำการใดๆ ที่ก่อให้เกิดไฟไหม้ป่าบริเวณโครงการและใกล้เคียง รวมถึงออกกฎหมายห้ามพนักงานจุดไฟเผาป่า	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
18. จำกัดการเปิดพื้นที่และการแผ้วถางป่าเฉพาะบริเวณที่ก่อสร้างทางเข้า-ออกอุโมงค์รถไฟเท่านั้น	- โครงการได้มีการกำกับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเปิดพื้นที่และแผ้วถางป่าเฉพาะพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น	-	ภาพที่ 2.2-69	สัญญา 3-2
19. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดจุดตรวจการณ์พร้อมจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เนื่องจากแนวเส้นทางและบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟเป็นการเปิดพื้นที่ใหม่นอกเขตทางรถไฟปัจจุบัน	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีจุดตรวจการณ์พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เพื่อป้องกันการบุกรุกพื้นที่ป่าไม้	-	ภาพที่ 2.2-32	สัญญา 3-2
20. ห้ามมิให้มีการใช้สารเคมีในการควบคุมและกำจัดพืชพรรณ รวมถึงการเผาทำลายพืชพรรณตลอดแนวการก่อสร้างของโครงการ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. คุณภาพลุ่มน้ำ				
2.1 กิจกรรมการก่อสร้างต้องดำเนินการอยู่เฉพาะในเขตทางรถไฟของโครงการเท่านั้น	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างให้อยู่เฉพาะในเขตทางรถไฟของโครงการเท่านั้น	-	-	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
2.2 มีการจัดพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้างโดยเฉพาะไม่ให้เกิดขวางหรือมีการกองอยู่พื้นที่นอกเขตทางของโครงการ และไม่วางวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์ หรือเครื่องมือต่างๆ กีดขวางทางน้ำ	- โครงการได้มีการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุ/อุปกรณ์/เครื่องมือที่ใช้ในการก่อสร้างไม่ให้เกิดขวางทางน้ำ หรือกองเก็บนอกเขตทางของโครงการ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว	-	ภาพที่ 2.2-6 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
2.3 ปฏิบัติตามมาตรการการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำต่างๆ โดยเฉพาะกลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	- โครงการได้มีการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และ 2 อย่างเคร่งครัด	-	เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-9	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
2.4 ป้องกันการบุกรุกทำลายป่าเบญจพรรณ และป่าดิบแล้ง โดยการสำรวจและตรวจสอบพื้นที่ป่าไม้ บริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการอย่างสม่ำเสมอโดยร่วมมือกับกรมป่าไม้เพื่อรักษาพื้นที่ป่าไว้	- โครงการได้ดำเนินการสำรวจและตรวจสอบพื้นที่ป่าไม้ บริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่า และได้ดำเนินการติดตั้งป้ายกฏระเบียบและบทลงโทษกรณีพบการฝ่าฝืนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ภายในโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-33 เอกสารแนบ 2-8 เอกสารแนบ 2-12 เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-4 สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ (ต่อ) 2.5 ป้องกันการชะล้างพังทลายและการสูญเสียหน้าดินจากการตัดฟันไม้เนื่องจากกิจกรรมของโครงการ เช่น การก่อสร้างชั่วคราวเป็นต้น หรือการก่อสร้างใดๆ ของโครงการควรกระทำในฤดูแล้ง และใช้เส้นทางเดิมที่มีอยู่ให้มากที่สุด นอกจากนี้ควรหลีกเลี่ยงการสร้างเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ขึ้นใหม่ ทั้งนี้ เพื่อลดการทำลายพื้นที่ป่าไม้ใกล้เคียงและลดปัญหาการชะล้างพังทลายของดินจากการดำเนินโครงการ	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการตัดฟันไม้ในช่วงฤดูแล้ง และสร้างเส้นทางสำหรับขนส่งวัสดุอุปกรณ์เท่าที่จำเป็น เพื่อลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายและการสูญเสียหน้าดิน	-	ภาพที่ 2.2-7 เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อน้ำที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำจากการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ 1. ดูแลรักษาพื้นป่าไม้ในบริเวณที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟให้อยู่ในสภาพเดิมและกำหนดกฎหมายห้ามคนงานล่าสัตว์ป่า	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
2. สำรวจและจัดทำบัญชีไม้ โดยรายละเอียดความสูง ขนาด และบอกพิกัดตำแหน่งต้นไม้ โดยเฉพาะไม้ที่อยู่ในชั้นคุณภาพไม้ TQ 1.1 TQ 1.2 และ TQ 2 เนื่องจากเป็นไม้ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการสำรวจและจัดทำบัญชีต้นไม้เรียบร้อยแล้ว	-	เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-2
3. ควบคุมไม่ให้มีการจุดไฟป่าหรือกระทำการใดๆ ที่ก่อให้เกิดไฟไหม้ป่าบริเวณโครงการและใกล้เคียง รวมถึงออกกฎหมายพนักงานจุดไฟเผาป่า	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการติดตั้งป้ายห้ามเผาขยะหรือเศษวัสดุในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อน้ำที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำจากการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ				
4. จำกัดการเปิดพื้นที่และการแผ้วถางป่าเฉพาะบริเวณที่ก่อสร้างทางเข้า-ออกอุโมงค์รถไฟเท่านั้น	- โครงการได้มีการกำกับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเปิดพื้นที่และแผ้วถางป่าเฉพาะพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น	-	ภาพที่ 2.2-69	สัญญา 3-2
5. กรณีที่ต้องมีการปลูกป่าทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไป การรถไฟฯ ต้องประสานกับกรมป่าไม้ สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 5 (สระบุรี) และสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 8 (นครราชสีมา) เพื่อกำหนดพื้นที่ปลูกป่าและดำเนินการปลูกป่าชดเชยให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยพิจารณาพื้นที่ชุมชนหรือพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ และเลือกพันธุ์ไม้ที่มีความเหมาะสมกับระบบนิเวศป่าไม้เดิม	- กรณีที่ต้องมีการปลูกป่าทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไป การรถไฟฯ จะประสานกับกรมป่าไม้เพื่อกำหนดพื้นที่ปลูกป่าและดำเนินการปลูกป่าชดเชยให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	-	-	สัญญา 3-2
6. ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดจุดตรวจการณ์ พร้อมจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เนื่องจากแนวเส้นทางและบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟเป็นการเปิดพื้นที่ใหม่นอกเขตทางรถไฟปัจจุบัน	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีจุดตรวจการณ์พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เพื่อป้องกันการบุกรุกพื้นที่ป่าไม้	-	ภาพที่ 2.2-32	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. ทรัพยากรสัตว์ป่า 3.1 เปิดพื้นที่ดำเนินการให้น้อยที่สุด/เท่าที่จำเป็นที่สุด เช่น ความกว้างของแนวเส้นทางรถไฟ รวมถึง พื้นที่ก่อสร้างที่ปักอาศัย หรือเส้นทางสัญจรที่จะนำวัสดุ/อุปกรณ์ต่างๆ เข้าไปในพื้นที่โครงการฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ซึ่งอยู่ใกล้พื้นที่อนุรักษ์	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่กำหนดไว้	-	ภาพที่ 2.2-69	สัญญา 3-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3
3.2 การดำเนินการก่อสร้างจะต้องตัดต้นไม้ออกเท่าที่มีความจำเป็นในการก่อสร้างเท่านั้น ห้ามมิให้ตัดต้นไม้นอกเขตโครงการโดยเด็ดขาด	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างตัดฟันต้นไม้ในพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น	-	ภาพที่ 2.2-69 เอกสารแนบ 2-12	สัญญา 3-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3
3.3 ขณะก่อสร้างหากพบสัตว์ป่าเคลื่อนที่ได้เข้าอยู่ในพื้นที่ทำการก่อสร้างให้ไล่หรือย้ายสัตว์ป่านั้นออกไปก่อน เพื่อป้องกันอันตรายแก่สัตว์ป่า	- โครงการได้มีการกำหนดมาตรการในการช่วยเหลือกรณีพบสัตว์ป่าเคลื่อนที่ได้เข้าในระหว่างการก่อสร้างเป็นการเฉพาะสำหรับบังคับใช้ในโครงการ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3
3.4 กำหนดตำแหน่งที่พนักงานต้องอยู่นอกพื้นที่ป่าอนุรักษ์ เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่าและทำลายชีวิตสัตว์ป่าจากคนงาน และต้องมีระบบจัดการน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพภายในที่พักคนงาน	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดสร้างบ้านพักคนงานให้อยู่นอกพื้นที่อนุรักษ์ เพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายป่า	-	ภาพที่ 2.2-34	สัญญา 3-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ) 3.5 การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไปยังพื้นที่ก่อสร้างต้องทำเฉพาะ ช่วงเวลา 06.00-18.00 น. และควรหลีกเลี่ยงการเดิน ทางเข้า-ออก ในพื้นที่โครงการในช่วงเวลากลางคืน เนื่องจากช่วงเวลาก่อนและหลังนี้เป็นเวลาที่สัตว์ป่า ส่วน ใหญ่ออกหากิน โดยเฉพาะสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์สะเทิน น้ำสะเทินบก	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการ ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงเวลาที่ได้รับอนุญาตจากเจ้า พนักงานในท้องที่ โดยให้หลีกเลี่ยงช่วงเวลาออกหากิน ของสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	-	-	สัญญา 3-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3
3.6 การดำเนินการก่อสร้างควรเริ่มจากแนวกลางพื้นที่ โครงการฯ ออกด้านนอก เพื่อให้สัตว์ป่ามีโอกาสหนี/ อพยพเข้าไปยังพื้นที่ข้างเคียง	- โครงการได้มีการดำเนินงานก่อสร้างเริ่มจากแนวกลาง พื้นที่โครงการ เพื่อให้สัตว์ป่ามีโอกาสหนี/อพยพเข้า ไปยังพื้นที่ข้างเคียง	-	-	สัญญา 3-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3
3.7 พิจารณาช่วงเวลา 14.00-18.00 น. เพื่อดำเนินการเจาะ ระเบิดในพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ เป็นการป้องกัน อันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับสัตว์ป่าในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการและบริเวณใกล้เคียง	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการเจาะ ระเบิดในช่วงเวลาที่ได้รับอนุญาต เพื่อเป็นการป้องกัน อันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียง	-	-	สัญญา 3-2
3.8 กรณีพบชนิดสัตว์ป่าในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ต้อง ประสานกับหน่วยงานของกรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่า และพันธุ์พืชในพื้นที่ ให้เข้ามาตรวจสอบและดำเนินการ ตามความเหมาะสม	- จากการดำเนินโครงการที่ผ่านมา ยังไม่พบสัตว์ป่าใน พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	-	-	สัญญา 3-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ) 3.9 ห้ามกิจกรรมใดๆ ที่อาจทำให้เกิดประกายไฟหรือไฟไหม้ป่าในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง	-โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างควบคุมดูแลมิให้คนงานทำกิจกรรมใดๆ ที่อาจทำให้เกิดประกายไฟ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3
3.10 ติดตั้งป้ายแสดงกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ และบทลงโทษไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยติดตั้งในตำแหน่งที่พนักงาน/คนงานก่อสร้างสามารถเห็นได้อย่างชัดเจน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการติดตั้งป้ายแสดงกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ และบทลงโทษ ไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-33 เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-1 สัญญา 3-4 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าและสัตว์หายากจากการระเบิดอุโมงค์ 1. จัดการเปิดพื้นที่และการแผ้วถางป่าเฉพาะบริเวณที่ก่อสร้างทางเข้า-ออกอุโมงค์รถไฟเท่านั้น	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเปิดพื้นที่และแผ้วถางป่าเฉพาะพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น	-	ภาพที่ 2.2-69	สัญญา 3-2
2. ดูแลรักษาพื้นที่ป่าไม้ในบริเวณที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟให้อยู่ในสภาพเดิมและกำหนดกฎหมายห้ามคนงานล่าสัตว์ป่า	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
3. ห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิด รวมทั้งไข่และตัวอ่อนของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์และพื้นที่ใกล้เคียง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการออกกฎข้อบังคับป่าไม้และสัตว์ป่า เพื่อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างให้แก่คนงานและเจ้าหน้าที่ได้ทราบ	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าและสัตว์หายากจากการระเบิดอุโมงค์ (ต่อ) 4. รมัตระวังผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสัตว์ป่า เช่น สารเคมี น้ำมัน ของเสีย และขยะต่างๆ ซึ่งต้องจัดการให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล และประสานงานให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มารับไปกำจัดต่อไป	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างควบคุมดูแลให้คนงานและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ ใช้น้ำมันที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสัตว์ป่า	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
5. กรณีที่ต้องมีการปลูกป่าทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปให้พิจารณาพื้นที่ชุมชนหรือพื้นที่ใกล้เคียงโครงการและเลือกพันธุ์ไม้ที่มีความเหมาะสมกับระบบนิเวศป่าไม้เดิมและสามารถเป็นแหล่งอาหารของสัตว์ป่า	- กรณีที่ต้องมีการปลูกป่าทดแทนพื้นที่ป่าที่สูญเสียไป การรถไฟฯ ต้องประสานกับกรมป่าไม้เพื่อกำหนดพื้นที่ปลูกป่าและดำเนินการปลูกป่าชดเชยให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	-	-	-
6. การปรับพื้นที่ การแผ้วถาง การขุด การถม ต้องมีการตรวจสอบพื้นที่โดยละเอียดก่อน เพื่อป้องกันอันตรายจากการขุดและการถมดินทับสัตว์บางชนิดที่เดินหรือเคลื่อนที่ช้า	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการตรวจสอบพื้นที่ก่อนการแผ้วถาง เพื่อป้องกันอันตรายจากการขุดและการถมดินทับสัตว์บางชนิด	-	-	สัญญา 3-2
7. ใช้อุปกรณ์เครื่องมือในการก่อสร้างที่มีประสิทธิภาพ มีการบำรุงดูแลรักษาเป็นอย่างดี เพื่อลดเสียง แสง ฝุ่นละออง และควันจากเครื่องจักร ที่อาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่าและทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการตรวจสอบเครื่องยนต์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-16	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าและสัตว์หายากจากการระเบิดอุโมงค์ (ต่อ) 8. รมัตรีวังผลกระทบที่อาจคาดไม่ถึง เช่น การทิ้งสารเคมี น้ำมัน หรือขยะต่างๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า ที่มีอยู่ภายนอกบริเวณและใกล้เคียงพื้นที่โครงการ และประชาสัมพันธ์ให้พนักงานของโครงการได้เข้าใจและให้ความร่วมมือ	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างคอยควบคุมดูแลให้คนงานและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับใช้ในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสัตว์ป่า	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
9. หลีกเลี่ยงการก่อสร้างเมื่อพบ รัง ไข่ ตัวอ่อน ของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการ รวมถึงการตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง ที่กองวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ ที่จอดยานพาหนะและเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้างในพื้นที่ที่มีสภาพเป็นป่าไม้ โดยต้องอยู่ห่างไกลจากแม่น้ำและลำธาร เพื่อป้องกันการบุกรุกพื้นที่อาศัยและแหล่งหากินของสัตว์ป่า	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างหลีกเลี่ยงการก่อสร้างเมื่อพบ รัง ไข่ ตัวอ่อน ของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการ รวมถึงการตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง กำหนดพื้นที่กองวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ ที่จอดยานพาหนะและเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ	-	-	สัญญา 3-2
10. ออกกฎข้อบังคับห้ามมิให้พนักงานหรือคนงานก่อสร้างล่าสัตว์ป่าทุกชนิดอย่างเคร่งครัด หรือการกระทำอันใดอื่นเป็นการคุกคามต่อชีวิตสัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพถูกคุกคามและถิ่นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า รวมทั้งสัตว์ป่าสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 ที่มีถิ่นอาศัย และหากินบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ หากฝ่าฝืนกฎข้อบังคับควรมีบทลงโทษอย่างหนัก	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการจัดทำป้ายแสดงกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ และบทลงโทษโดยติดตั้งในตำแหน่งที่พนักงาน/คนงานก่อสร้างสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน	-	ภาพที่ 2.2-33 เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าและสัตว์หายากจากการระเบิดอุโมงค์ (ต่อ) 11. ห้ามคนงานหรือเจ้าหน้าที่เข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ ห้ามล่าสัตว์ป่าอย่างเด็ดขาดหรือทำลายแหล่งที่อยู่อาศัย และหากพบเห็นสัตว์ป่าต้องไล่หรือจับสัตว์ป่าย้ายไปอยู่ยังที่ปลอดภัยบริเวณใกล้เคียงโครงการ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการจัดทำป้ายแสดงกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ และบทลงโทษโดยติดตั้งในตำแหน่งที่พนักงาน/คนงานก่อสร้างสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน	-	เอกสารแนบ 2-19	สัญญา 3-2
12. กำหนดบทลงโทษอย่างรุนแรงต่อผู้ทำน้ำมัน/ของเหลวหรือสิ่งอื่นๆที่ประกอบด้วยสารเคมี ไทลลงแหล่งน้ำ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำ	- โครงการได้ดำเนินการจัดทำป้ายแสดงกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ และบทลงโทษโดยติดตั้งในตำแหน่งที่พนักงาน/คนงานก่อสร้างที่มองเห็นได้อย่างชัดเจน	-	เอกสารแนบ 2-19 เอกสารแนบ 2-20	สัญญา 3-2
13. ในการดำเนินการก่อสร้างนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรับทราบต่อข้อกำหนดด้านทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า และสิ่งแวดล้อมที่บังคับใช้ในพื้นที่อย่างชัดเจน เช่น ห้ามล่าสัตว์ป่าในพื้นที่ดำเนินการ ห้ามเก็บของป่าไปใช้ประโยชน์ ห้ามจุดไฟเผาป่า และห้ามตัดไม้ฟัน ฯลฯ และต้องกำหนดให้มีบทลงโทษที่รุนแรงแก่ผู้ฝ่าฝืน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการจัดทำป้ายแสดงกฎระเบียบ วิธีปฏิบัติ และบทลงโทษโดยติดตั้งในตำแหน่งที่พนักงาน/คนงานก่อสร้างสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน	-	เอกสารแนบ 2-19 เอกสารแนบ 2-20	สัญญา 3-2
14. การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไปยังพื้นที่ก่อสร้างต้องทำเฉพาะช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และควรหลีกเลี่ยงการเดินทางเข้า-ออกในพื้นที่โครงการในช่วงเวลากลางคืนเนื่องจากช่วงเวลาก่อนและหลังนี้เป็นเวลาที่สัตว์ป่าส่วนใหญ่ออกหากิน โดยเฉพาะสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	- โครงการได้มีการกำชับผู้รับจ้างให้หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วน และหลีกเลี่ยงการทางเข้า-ออก พื้นที่โครงการในช่วงเวลากลางคืน	-	-	สัญญา 3-2

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าและสัตว์หายากจากการระเบิดอุโมงค์ (ต่อ) 15. พิจารณาช่วงเวลา 12.00-17.00 น. เพื่อดำเนินการเจาะระเบิดในพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ เป็นการป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นกับสัตว์ป่าในพื้นที่ก่อสร้างโครงการและบริเวณใกล้เคียง	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเจาะระเบิดในช่วงเวลาที่ได้รับอนุญาต เพื่อเป็นการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียงในกรณีที่มีการเจาะระเบิดหลังเวลาดังกล่าว	-	-	สัญญา 3-2
มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 1. การคมนาคมขนส่ง 1.1 จัดระบบจราจรและเครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถได้รู้ถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงของถนนเนื่องจากการก่อสร้าง โดยใช้ป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เป็นสัญญาณเตือนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง โดยแยกพื้นที่ออกเป็น 4 ส่วนคือ ▪ พื้นที่การเตือนล่วงหน้า (Advanced Warning Area) ▪ พื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลง (Transitition Area) ▪ พื้นที่ปฏิบัติงาน (Activity Area) ▪ พื้นที่ช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง (Termination Area)	- โครงการได้มีการจัดระบบจราจรและติดตั้งเครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถได้รู้ถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงของถนนเนื่องจากการก่อสร้าง โดยใช้ป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เป็นสัญญาณเตือนก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-35 เอกสารแนบ 2-21	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 1. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) สำหรับพื้นที่การเตือนล่วงหน้าและพื้นที่ช่วงการเปลี่ยนแปลงจะเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญในการที่จะบอกให้ผู้สัญจรรับทราบเหตุการณ์ที่ผิดปกติข้างหน้าช่วยให้ผู้ขับขี่ระมัดระวังและสามารถตัดสินใจในการเปลี่ยนช่องจราจรได้ ส่วนระยะป้ายต่างๆ ความยาวช่วงการเปลี่ยนแปลง จะขึ้นอยู่กับความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะในเส้นทางนั้นๆ ความกว้างของพื้นที่ก่อสร้าง กำหนดให้ขึ้นกับปริมาณการจราจรต่อความจุของช่วงถนนนั้นๆ และต้องมีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรไฟกระพริบและแสงสว่าง ให้ได้มาตรฐาน รวมถึงต้องมีป้ายประชาสัมพันธ์ที่ใช้เตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างซึ่งต้องติดตั้งที่ทางแยกเป็นช่วงๆ อย่างน้อย 2 ทางแยกก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง				
1.2 ตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งเตือนงานก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีการก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น ที่ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจร	- โครงการได้กำหนดตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง และมีการติดตั้งเตือนงานก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่ามีการก่อสร้างอยู่ข้างหน้า	-	ภาพที่ 2.2-35 ภาพที่ 2.2-36 เอกสารแนบ 2-21	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 1. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) ■ ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่า ข้างหน้ามีการลดช่องจราจร และต้องขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนดก่อสร้าง ต้องติดป้ายเตือนลดความเร็ว ■ ที่ระยะ 100 และ 50 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่นำทาง และป้ายระวังคนงาน เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่าต้องขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน ■ ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ต้องติดตั้งป้ายนำทางจราจร พร้อมทั้งไฟกระพริบ ซึ่งจัดวางให้ห่างกันดวงละ 3 เมตร ตลอดเขตแนวพื้นที่ก่อสร้าง และกรวยวางไว้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตร ตลอดแนวลดช่องจราจร ■ แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งต้องติดตั้งตลอดแนวเขตก่อสร้างเส้นทางรถไฟ				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 1. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้างและกรวย เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง				
1.3 นอกจากนี้ เมื่อมีโครงการก่อสร้างตัดผ่านถนนสายต่างๆ ต้องมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการจราจรหรือพยายามลดผลกระทบให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด ได้แก่ - การจัดการบริเวณพื้นที่ก่อสร้างจำเป็นต้องมีการติดตั้งแผงกั้น กรวย ถึงกมล เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ป้ายจราจร แสงสว่างและไฟกระพริบ สัญญาณธง และป้ายจราจรแขวนสูง เพื่อใช้ในการเตือน - การเบี่ยงช่องจราจรและปิดกั้นการจราจรขณะเข้าและออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและลดความสับสนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ขณะผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องมีการจัดให้มีระยะที่สอบเข้าอย่างเพียงพอ ความยาวระหว่าง 40-150 เมตร ขึ้นอยู่กับความเร็วในการขับขี่ เพื่อให้การจราจรผ่านบริเวณดังกล่าวได้โดยสะดวก ไม่ติดขัดและไม่เกิดอุบัติเหตุ	- โครงการได้วางแผนและประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อหารือและกำหนดมาตรการลดผลกระทบจากการก่อสร้างตัดผ่านถนนสายต่างๆ ให้ต่ำที่สุด อาทิ การติดตั้งแผงกั้น กรวย ป้ายจราจร แสงสว่าง เพื่อใช้ในการเตือนการเบี่ยงช่องจราจรและปิดกั้นการจราจร การติดป้ายแนะนำเส้นทางลัด เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดบริเวณจุดก่อสร้าง เป็นต้น ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว	-	ภาพที่ 2.2-37 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-15 เอกสารแนบ 2-21	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 1. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) ▪ แนะนำเส้นทางลัด เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดบริเวณจุดก่อสร้าง ▪ ต้องจัดให้มีช่องทางการจราจรในถนนสายหลักอย่างน้อย 2 ช่องทางจราจรในแต่ละทิศทางในช่วงพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องเสนอขออนุมัติจากหน่วยงานเจ้าของโครงการ เพื่อพิจารณาประสานงานให้มีการปิดการจราจรในช่องจราจรที่ต้องดำเนินงานก่อสร้างเป็นการชั่วคราวเท่าที่จำเป็น				
1.4 จัดหาอุปกรณ์แฉกกัน ผ้าใบหรืออื่นๆ มาปิดกันบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดฝุ่นละอองจากการก่อสร้างไปรบกวนประชาชนที่พักอาศัยและใช้เส้นทางนั้น รวมถึงต้องทำความสะอาดล้อรถยนต์ทุกคันที่เข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการติดตั้งผ้าใบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างบริเวณที่พบฝุ่นละออง เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองไปยังพื้นที่ข้างเคียง	-	ภาพที่ 2.2-38	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 1. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) 1.5 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งสถานที่ผลิต วิธีการขนส่งขนย้ายและจัดเก็บกองขึ้นส่วนสะพานรวมถึงสถานที่ทิ้งเศษวัสดุ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และขอความเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินงาน เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรและก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนน้อยที่สุด	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาของโครงการแจ้งสถานที่ผลิต วิธีการขนส่งขนย้ายและจัดเก็บกองขึ้นส่วนสะพานรวมถึงสถานที่ทิ้งเศษวัสดุ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบก่อนดำเนินการ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรและก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนน้อยที่สุด	-	ภาพที่ 2.2-39 เอกสารแนบ 2-21	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
1.6 เส้นทางต่างๆ ที่สามารถใช้เป็นทางลัดทางเลี้ยวต้องมีการปรับปรุงให้สามารถใช้งานได้เป็นอย่างดี และต้องบังคับไม่ให้มีการจอดรถภายในเส้นทางดังกล่าวนี้ด้วย	- โครงการได้มีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปรับปรุงเส้นทางต่างๆ ให้สามารถใช้งานได้เป็นอย่างดี และไม่ให้มีการจอดรถกีดขวางเส้นทางดังกล่าว ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-40 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 1. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) 1.7 ต้องมีศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานตำรวจจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้างรวมถึงประชาสัมพันธ์เรื่องทางลัดทางเลี่ยง วันและเวลาการปิดถนนในเวลากลางคืน และต้องจัดให้มีหัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจและสั่งการได้อยู่ในพื้นที่	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-37 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-15 เอกสารแนบ 2-21	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
1.8 ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เพื่อแสดงการเตือนล่วงหน้า ก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งควรติดตั้งที่ทางแยกต่างๆ เป็นช่วงๆ อย่างน้อย 2 ทางแยก ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง	- โครงการได้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อประชาชนผู้ใช้เส้นทางสัญจรได้ทราบล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-36	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 1. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) 1.9 เพิ่มช่องจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน (Reversible Lanes) ทั้งเข้าและเย็น ในทิศทางที่มีการจราจรมากกว่าในทิศทางตรงกันข้าม และต้องเพิ่มช่องจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนให้สัมพันธ์กับความต้องการในการเดินทาง	- กรณีที่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในชั่วโมงเร่งด่วน โครงการจะดำเนินการเพิ่มช่องจราจร เพื่อให้มีความสอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้เส้นทาง	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
1.10 ดำเนินการคืนสภาพพื้นผิวจราจรทันทีเมื่อมีการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยต้องขออนุมัติจากหน่วยงานเจ้าของโครงการเพื่อกำหนดวันและเวลา ซึ่งควรดำเนินการล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน	- ปัจจุบันโครงการยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ ทั้งนี้ มีบางพื้นที่ที่ได้ดำเนินการคืนสภาพผิวจราจรแล้วช่วงที่ผ่านมา เช่น สัญญาที่ 1-1 และ สัญญาที่ 2-1 เป็นต้น	-	ภาพที่ 2.2-63	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 1. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) 1.11 วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจรและประสานงานอย่างใกล้ชิดกับกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อกำหนดการวางระเบียบการใช้รถใช้ถนนให้เหมาะสมบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	- โครงการได้มีการกำกับให้ผู้รับจ้างของโครงการวางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการ โดยการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจร	-	เอกสารแนบ 2-15 เอกสารแนบ 2-21	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
1.12 ผู้รับเหมาจะต้องทำทางเบี่ยงชั่วคราวระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ (ทางรถไฟกับทางรถยนต์) เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถสัญจรไปมาได้- ดังเดิมระหว่างการก่อสร้างตัดผ่านจุดตัดดังกล่าว จนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ	- โครงการได้จัดให้มีทางเบี่ยงชั่วคราวระหว่างการก่อสร้างบริเวณทางตัดผ่านเสมอระดับ (ทางรถไฟกับทางรถยนต์) และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงให้ทราบอย่างทั่วถึง เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถสัญจรไปมาได้ดังเดิมระหว่างการก่อสร้างตัดผ่านจุดตัดดังกล่าว	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-41 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-21	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (ต่อ) 1. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) 1.13 ต้องควบคุมความเร็วของรถที่เข้าออกพื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่ที่กำหนด และควบคุมพนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎระเบียบการขับอย่างเคร่งครัด	- โครงการได้มีการกำกับพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบการขับอย่างเคร่งครัด และได้มีการติดตั้งป้ายเตือน/จำกัดความเร็ว ในบริเวณพื้นที่โครงการ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-42 ภาพที่ 2.2-43 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
1.14 กรณีถนนชำรุดเนื่องจากการสัญจรไปมาและการขนส่งวัสดุ ทางโครงการฯ ต้องปรับปรุงซ่อมแซมพื้นผิวถนนกลับมาใช้งานได้ปกติ พร้อมทั้งควบคุมน้ำหนักการบรรทุกให้อยู่ในพิกัดที่กำหนด	- โครงการได้มีการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมพื้นผิวถนนกลับมาพร้อมใช้งานได้ดี กรณีถนนชำรุดเนื่องจากการสัญจรไปมา และการขนส่งวัสดุของโครงการ และมีการควบคุมน้ำหนักการบรรทุกให้อยู่ในพิกัดที่กำหนด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-40 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการฯ เพิ่มเติมด้านการจราจรและขนส่งวัสดุก่อสร้างในระยะก่อสร้าง 1. การขนส่งวัสดุก่อสร้างและอุปกรณ์ก่อสร้าง อยู่ในความรับผิดชอบบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง ภายใต้การควบคุมของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะจัดหารถโดยสาร และรถบรรทุกขนาดต่างๆ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัย และอุปกรณ์สื่อสารตามมาตรฐานของบริษัทฯ เช่น วิทยุสื่อสารระบบ VHF เข็มขัดนิรภัย เครื่องดับเพลิงมือถือ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการรักษาความปลอดภัยและจำกัดความเร็วของยานพาหนะ ซึ่งกำหนดไว้ดังนี้ ก. บริเวณชุมชน/เมือง/ตลาด : วิ่งความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ข. ทางหลวง/ถนนลาดยาง 2 เลน : วิ่งความเร็วไม่เกิน 70 กม./ชม. สำหรับรถยนต์วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 60 กม./ชม. สำหรับรถบรรทุก/รถโดยสาร ค. ทางหลวง/ถนนลาดยาง 4 เลน : วิ่งความเร็วไม่เกิน 90 กม./ชม. สำหรับรถยนต์ และวิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม. สำหรับรถบรรทุก/รถโดยสาร	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีรถสำหรับบรรทุกขนส่งภายในโครงการ และได้มีการกำกับให้พนักงานขับรถบรรทุกขนส่งให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดโครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-44 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการฯ เพิ่มเติมด้านการจราจรและขนส่งวัสดุก่อสร้างในระยะก่อสร้าง (ต่อ) 2. กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง มีการติดป้ายชื่อโครงการ บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง เบอร์โทรศัพท์ที่ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องราวร้องเรียนได้ กรณีที่มีการใช้ความเร็ว และมีวัสดุอุปกรณ์หล่นตามถนน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการได้มีการติดป้ายชื่อโครงการ พร้อมเบอร์โทรติดต่อที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องราวร้องเรียนได้	-	ภาพที่ 2.2-45	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
3. จัดให้มีพื้นที่ล้างล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อควบคุมไม่ให้มีเศษดินและทรายที่ติดล้อรถยนต์หรือรถบรรทุกเลอะถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	- โครงการจัดให้มีพื้นที่สำหรับล้างล้อก่อนออกนอกพื้นที่โครงการ พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้าง กรณีที่พบ ดิน ทราย โคลนตกหล่นในบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-12 ภาพที่ 2.2-70	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการฯ เพิ่มเติมด้านการจราจรและขนส่งวัสดุก่อสร้างในระยะก่อสร้าง (ต่อ) 4. กำหนดให้มีการล้างพื้นผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือในช่วงเวลากลางคืน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีคนงานคอยทำความสะอาดผิวถนนที่อยู่ใกล้เคียงเขตก่อสร้างโครงการอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-12 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
5. รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างต่างๆ เข้ามาในพื้นที่ก่อสร้างจะต้องจัดให้มีวัสดุปิดคลุม เพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจายและเศษวัสดุตกหล่น	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างใช้ผ้าใบปิดคลุมท้ายกระบะรถบรรทุกเพื่อป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และเศษวัสดุตกหล่น ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-10 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการฯ เพิ่มเติมด้านการจราจรและขนส่งวัสดุก่อสร้างในระยะก่อสร้าง (ต่อ) 6. กำหนดเส้นทางการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างให้ชัดเจน และบำรุงรักษาดูแลให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาที่ทำการก่อสร้าง	- โครงการได้กำกับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างทำการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง โดยใช้เส้นทางที่กำหนดไว้ และมีการบำรุงรักษาดูแลให้อยู่ในสภาพดี	-	ภาพที่ 2.2-40 เอกสารแนบ 2-21	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
7. กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างมีน้ำหนักบรรทุกทุกเป็นไปตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่องห้ามใช้ยานพาหนะที่น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เติมน้ำมันทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2558	- โครงการได้มีการกำกับผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการใช้รถบรรทุกขนส่งให้เป็นไปตามกำหนด	-	ภาพที่ 2.2-46 เอกสารแนบ 2-22	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการฯ เพิ่มเติมด้านการจราจรและขนส่งวัสดุก่อสร้างในระยะก่อสร้าง (ต่อ) 8. กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่เก็บกวาดวัสดุที่ตกหล่นจากรถบรรทุก ลงบนผิวจราจรและไหล่ทางในทันที ตลอดพื้นที่การขนส่งวัสดุก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการจัดให้มีคนงานเก็บกวาด วัสดุที่ตกหล่นจากรถบรรทุกลงบนผิวจราจร/ทำความสะอาดผิวจราจรและไหล่ทางอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตาม มาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไข โดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-12 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
9. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการซ่อมแซมถนนท้องถิ่นหรือถนนชุมชนที่ชำรุด เนื่องจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ ให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้มีการดำเนินการซ่อมแซมพื้นผิวถนนชำรุดเนื่องจากการสัญจรไปมาและการขนส่งวัสดุ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-40 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. การใช้ที่ดินและผังเมือง 2.1 วางแผนจัดเตรียมพื้นที่สีเขียวโดยการปลูกต้นไม้ หรือสวนหย่อมต้นไม้สองข้างทางเพื่อใช้เป็นแนวกันเสียง ฝุ่นละออง และบดบังทัศนียภาพบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง (Buffer Zone)	- โครงการอยู่ระหว่างออกแบบและวางแผนการจัดพื้นที่สีเขียว/จัดภูมิทัศน์ เพื่อใช้เป็นแนวกันเสียง ฝุ่นละออง และบดบังทัศนียภาพ ทั้งนี้ ภายหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จโครงการจะดำเนินการจัดให้มีพื้นที่สีเขียว	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
2.2 จำกัดความกว้างของเขตทางที่ทำการก่อสร้างเท่าที่จำเป็น โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่จะมีการเวนคืนที่ดิน เพื่อลดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืน	- โครงการได้จำกัดและกำกับดูแลความกว้างของเขตทางที่ทำการก่อสร้างเท่าที่จำเป็น	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
2.3 ใช้พื้นที่ในเขตทางเพื่อเป็นกองเก็บวัสดุก่อสร้างและสำนักงานภาคสนาม เพื่อป้องกันการรบกวนพื้นที่การใช้ที่ดินด้านต่างๆ บริเวณที่ติดกับแนวเขตทางน้อยที่สุด	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการใช้พื้นที่เฉพาะในเขตทางของโครงการสำหรับกองเก็บวัสดุก่อสร้างและตั้งสำนักงานภาคสนาม เพื่อลดการรบกวนการใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่ติดกับแนวเขตทางโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-6 ภาพที่ 2.2-27	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 1. สภาพเศรษฐกิจและสังคม <u>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</u> 1.1 มีการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ชัดเจนกับชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการ เนื่องจากเป็นโครงสร้างพัฒนาขนาดใหญ่ที่อาจส่งผลกระทบต่อชุมชน ทั้งในด้านสุขภาพและจิตใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน รวมถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน จึงได้กำหนดมาตรการด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ ดังนี้ ก. จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย พื้นที่ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ควบคุมงานก่อสร้าง สามารถเห็นได้ชัดเจน โดยติดตั้งก่อนเริ่มการก่อสร้าง ในบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการและจุดสิ้นสุดการก่อสร้างโครงการ โดยทางโครงการฯ ต้องดูแลบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีไปจนถึงระยะก่อสร้างโครงการ	- โครงการได้ดำเนินการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่/หน่วยประชาสัมพันธ์ของโครงการ ในการแจ้งรายละเอียดและข้อมูลการดำเนินโครงการ เพื่อให้ประชาชน ผู้นำท้องถิ่น ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้รับทราบข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการในตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-37 ภาพที่ 2.2-47 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-15 เอกสารแนบ 2-23	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1. สภาพเศรษฐกิจและสังคม (ต่อ) <u>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> ข. ก่อนเปิดพื้นที่ก่อสร้างกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างแจ้งกับประชาชนที่มีบ้านเรือนอยู่ในแนวพื้นที่ก่อสร้างโยกย้ายออกไป โดยแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 60 วัน โดยทำผ่านทางผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก่อน กรณีผู้ได้รับผลกระทบมีข้อสงสัยให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเข้าไปชี้แจงด้วยตัวเอง ค. ผู้รับเหมาจัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการก่อนการก่อสร้าง โดยแผนต้องมีเนื้อหาประกอบด้วย เหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์โครงการ สาระสำคัญของโครงการ ผู้ดำเนินการ ขอบเขตพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ผลประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและงบประมาณในการดำเนินโครงการ รวมทั้งให้มีรายละเอียดของศูนย์รับเรื่องร้องเรียน โดยต้องจัดทำอย่างน้อย 3,000 ชุด เพื่อแจกจ่ายให้ประชาชนที่พักอาศัยตามแนวเส้นทาง ร้านค้าริมทาง และผู้ใช้เส้นทาง				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1. สภาพเศรษฐกิจและสังคม (ต่อ) <u>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> ง. กรณีที่ต้องปิดช่องทางสัญจรเดิมหรือมีการดำเนินการใดๆ ที่เป็นอุปสรรคของการสัญจรปกติต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าเป็นเวลานานอย่างน้อย 7 วัน และติดตั้งป้ายชี้แจงเพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นที่สะดวกกว่าและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ให้ประชาชนในท้องถิ่นและผู้ที่ใช้เส้นทางร่วมกันได้รับความเดือดร้อน จ. ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียนของโครงการ 1 แห่ง ที่สำนักงานก่อสร้างภาคสนาม พร้อมติดตั้งบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ และกล่องรับเรื่องราวร้องเรียนไว้ภายในศูนย์ เมื่อได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อร้องเรียนแล้วให้ศึกษาปัญหาดังกล่าว แล้วทำการแก้ไขอย่างเหมาะสมโดยเร็ว จากนั้นรายงานปัญหาและผลการดำเนินการให้หน่วยงานเจ้าของโครงการทราบทุกสัปดาห์				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1. สภาพเศรษฐกิจและสังคม (ต่อ) <u>ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> 1.2 ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนและผู้นำชุมชนที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงและสถานที่ก่อสร้าง เพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการฯ เพื่อเป็นข้อมูลให้โครงการฯ ใช้ประกอบพิจารณาหาทางป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและชุมชนท้องถิ่น	- โครงการได้ดำเนินงานสำรวจความคิดเห็นของประชาชนและผู้นำชุมชนที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงและสถานที่ก่อสร้าง เพื่อเป็นข้อมูลให้โครงการฯ ใช้ประกอบพิจารณาหาทางป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเหมาะสม	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-48	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
1.3 กำหนดเป็นเงื่อนไขให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจ้างแรงงานจากพื้นที่/ชุมชนท้องถิ่น เพื่อให้การพัฒนาโครงการฯ เป็นประโยชน์กับประชาชนในพื้นที่	- โครงการกำชับให้ผู้รับจ้างของโครงการได้พิจารณาจัดจ้างบุคลากรและคนงานที่เป็นคนท้องถิ่นที่มีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดของบริษัท	-	ภาพที่ 2.2-49	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1. สภาพเศรษฐกิจและสังคม (ต่อ) ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) 1.4 กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยโดยการจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรตลอดเวลา ทั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ และบ้านพักคนงานก่อสร้าง	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและคอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงาน	-	ภาพที่ 2.2-50	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
1.5 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะด้านเสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	- โครงการได้กำกับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-1 ภาพที่ 2.2-61 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
1. สภาพเศรษฐกิจและสังคม (ต่อ) ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (ต่อ) 1.6 ประสานกับหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบเพื่อร่วมมือกันในการกำหนดแผนงานและตำแหน่งของการสร้างทดแทนสาธารณูปโภคที่ได้รับผลกระทบ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับการเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-37 เอกสารแนบ 2-15	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
1.7 ควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด และปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะเมื่อการก่อสร้างผ่านชุมชนและบ้านเรือนในเขตเมือง	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ดำเนินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และแจ้งข้อมูลข่าวสารโครงการ <u>ระยะก่อนก่อสร้าง</u> 1. ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานโดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างการก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-37 เอกสารแนบ 2-15	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
2. จัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ของโครงการและความปลอดภัยของโครงการโดยดำเนินการก่อนการก่อสร้างอย่างน้อย 3 เดือน	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการประสานงานประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และแจ้งข้อมูลข่าวสารโครงการ (ต่อ) ระยะก่อนก่อสร้าง (ต่อ) 3. หน่วยมวลชนสัมพันธ์ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ที่สามารถเข้าใจในลักษณะโครงการและเผยแพร่ข้อมูลให้กับประชาชน ชี้แจงรูปแบบและขั้นตอนการดำเนินงาน และระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างของโครงการ ให้ประชาชนเข้าใจได้ ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อนำมาพิจารณาความเหมาะสมในการปรับรายละเอียดการดำเนินงานในส่วนต่างๆ ของโครงการ โดยให้จัดตั้งศูนย์ข้อมูลการรถไฟแห่งประเทศไทยในพื้นที่โครงการ นอกจากนี้ ควรมีกองรับความคิดเห็น และเรื่องราวร้องทุกข์จากประชาชนด้วย ซึ่งการจัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เป็นการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนรูปแบบหนึ่งตั้งแต่ระยะต้นๆ	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการประสานงานประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-15 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงได้ทราบถึงผลกระทบจากโครงการ และขั้นตอนการทดแทนทรัพย์สิน รวมถึงสิทธิในการขออุทธรณ์ค่าชดเชยอย่างละเอียด ทั้งนี้ ควรดำเนินการก่อนสำรวจพื้นที่เวนคืน/การประเมินค่าทดแทนอย่างน้อย 6 เดือน โดยการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ ได้แก่ แผ่นพับ จดหมาย ข่าว และหนังสือพิมพ์ท้องถิ่น เป็นต้น	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ได้ทราบถึงผลกระทบจากโครงการ และขั้นตอนการทดแทนทรัพย์สิน รวมถึงสิทธิในการขออุทธรณ์ค่าชดเชยอย่างละเอียด	-	เอกสารแนบ 2-23 เอกสารแนบ 2-24 เอกสารแนบ 2-25	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และแจ้งข้อมูลข่าวสารโครงการ (ต่อ) ระยะก่อนก่อสร้าง (ต่อ) 5. จัดประชุมประชาชนและองค์กรประชาชนโดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการและรับฟังความคิดเห็น ซึ่งมีประโยชน์ในการดำเนินการพัฒนาโครงการ	- โครงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ร่วมถึงการจัดประชุมประชาชนและองค์กรประชาชนโดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการและรับฟังความคิดเห็นในช่วงที่ผ่านมา	-	ภาพที่ 2.2-52 เอกสารแนบ 2-24	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
6. สํารวจทัศนคติข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษา เพื่อนํากำหนดกรอบและแผนงานที่ชัดเจน ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริง	- โครงการได้มีการสำรวจทัศนคติข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษาเพื่อนํากำหนดกรอบและวางแผนงานให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-48 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และแจ้งข้อมูลข่าวสารโครงการ (ต่อ) ระยะก่อสร้าง 1. ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหา ร่วมกันในระหว่างการก่อสร้าง	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการประสานงานกับ องค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการที่ สอดคล้องและแก้ไขปัญหา ร่วมกันในระหว่างการ ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-37 เอกสารแนบ 2-15	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
2. เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนใน ระยะก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่ดูแลและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง โดยเฉพาะช่วงที่ก่อสร้างตัดผ่านถนนหรือคลองและเส้นทางที่ ต้องถื่นใช้งานประจำ	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลการดำเนินงานก่อสร้างของโครงการให้ ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนในการ ดำเนินงานของโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-50 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-23	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และแจ้งข้อมูลข่าวสารโครงการ (ต่อ) ระยะก่อสร้าง (ต่อ) 3. การเข้าปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่จะต้องแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้าโดยผ่านทางชุมชนอย่างน้อย 15 วัน	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่แจ้ง/ประชาสัมพันธ์แผนการดำเนินงานให้ชุมชนได้ทราบล่วงหน้าก่อนเริ่มดำเนินงาน	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4. ตั้งหน่วยรับเรื่องราวร้องทุกข์ที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการที่สำนักงานก่อสร้างโครงการและที่ศูนย์ข้อมูล รฟท. เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ เพื่อเร่งแก้ไขและอำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ (ทั้งนี้ สืบเนื่องจากหน่วยมวลชนสัมพันธ์ที่จัดตั้งในช่วงก่อนก่อสร้าง)	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่สำหรับรับเรื่องราวร้องเรียนและช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียนที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ เพื่อเร่งแก้ไขและอำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ	-	ภาพที่ 2.2-15 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และแจ้งข้อมูลข่าวสารโครงการ (ต่อ) <u>ระยะก่อสร้าง (ต่อ)</u> 5. ประชาสัมพันธ์เผยแพร่การดำเนินการก่อสร้างโครงการผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์การดำเนินการก่อสร้างโครงการอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-47 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-23	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
6. สำรวจทัศนคติข้อเสนอแนะและความคิดเห็นของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการเพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงานและปรับปรุงมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	- โครงการได้มีการสำรวจทัศนคติข้อเสนอแนะและความคิดเห็นของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการเพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-48 เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. การโยกย้ายและเวนคืน 2.1 การสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการเวนคืนให้กับประชาชน - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำงานด้านประชาสัมพันธ์และให้ความรู้กับประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลโครงการแผนการก่อสร้างโครงการ และหลักเกณฑ์การจ่ายค่าชดเชยเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจนตรงกัน ซึ่งจะช่วยเหลือคลี่คลายปัญหาความวิตกกังวล ปัญหาความไม่พึงพอใจ รวมถึงปัญหาความขัดแย้ง และปฏิกิริยาที่มีต่อโครงการ	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้กับประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลโครงการแผนการก่อสร้างโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-52 เอกสารแนบ 2-24	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
2.2 การจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินในราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรม - การสำรวจทรัพย์สินของผู้ถูกเวนคืนต้องให้เจ้าของกรรมสิทธิ์หรือผู้แทนรวมให้ข้อมูล และร่วมดำเนินการสำรวจทรัพย์สินของตนเองด้วย - เจรจาและจ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินที่เป็นธรรมให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบให้เสร็จสิ้นก่อนเริ่มลงมือก่อสร้าง -	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่สำรวจทรัพย์สิน เจรจาและจ่ายค่าทดแทนของผู้ถูกเวนคืน	-	ภาพที่ 2.2-52 เอกสารแนบ 2-24	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. การโยกย้ายและเวนคืน (ต่อ) - จ่ายค่าทดแทนทรัพย์สินที่เสียหายอย่างเหมาะสม ภายในเวลาที่รวดเร็วและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดและครอบคลุมความเสียหายของผู้ถูกเวนคืน และประโยชน์ที่รัฐและผู้ถูกเวนคืนได้จากการใช้สอยที่ดินและ - ทรัพย์สินที่ถูกเวนคืนตามสิทธิในทรัพย์สินที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยแนวทางในการประเมินค่าทดแทน ดังนี้ - การประเมินราคาค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง ให้ใช้วิธีการถอดถอนแบบประเมินราคา ณ ปีที่ทำการเวนคืนโดยให้จ่ายค่าใช้จ่ายอื่น ได้แก่ ค่าแรงงาน รื้อถอนอาคาร ค่าแรงงานก่อสร้างใหม่ ค่าดำเนินการ กำไรและภาษี (Factor F) ค่าออกแบบและควบคุมงาน ค่าธรรมเนียมอนุญาตปลูกสร้างอาคาร ค่าป้องกันอุบัติเหตุในการรื้อถอนอาคาร และก่อสร้างอาคารใหม่ค่าธรรมเนียมอนุญาตรื้อถอนอาคารค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และวัสดุที่ยังใช้การได้ ค่าทดแทนด้าน สาธารณูปโภค ได้แก่ ค่าธรรมเนียม รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการโยกย้าย รื้อถอน ติดตั้งใหม่ มิเตอร์ ไฟฟ้า ประปา หรือ				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. การโยกย้ายและเวนคืน (ต่อ) โทรศัพท์ เครื่องปรับอากาศ จานรับดาวเทียม เป็นต้น ค่าเช่าที่พักเพื่อรอกการก่อสร้างใหม่ ค่าดินถมเพื่อปรับสภาพที่ดินของแปลงที่ดิน โดยค่าทดแทนอาคารสิ่งปลูกสร้างไม่หักค่าเสื่อมราคา - การประเมินค่าทดแทนต้นไม้ให้แก่เจ้าของไม้ยืนต้นโดยการจ่ายค่าทดแทน ในกรณีปลูกเพื่อการเก็บเกี่ยวผลผลิตเชิงเศรษฐกิจ : ให้กำหนดเป็นค่าต้นพันธุ์พร้อมค่าใช้จ่ายในการปลูก และโอกาสจากรายได้สุทธิตี่จะได้รับจากการเก็บเกี่ยวผลผลิตในอนาคตด้วย สำหรับต้นไม้ไม่ได้ปลูกเพื่อการเก็บเกี่ยวผลผลิตเชิงเศรษฐกิจ ให้กำหนดค่าทดแทนโดยถือราคาของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในวันที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นมีมติกำหนดราคาค่าทดแทนเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา ทั้งนี้ หากต้นไม้ชนิดใดไม่มีราคาของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ให้สืบราคาซื้อขายตามท้องตลาด				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
2. การโยกย้ายและเวนคืน (ต่อ) - การประเมินค่าทดแทนอื่นที่ต้องสูญเสียหรือมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเพราะเป็นผู้ถูกเวนคืน เช่น ค่าสูญเสียรายได้จากการต้องหยุดประกอบกิจการ ค่าทดแทนค่าเสียหายทางจิตใจ ค่าใช้จ่ายที่ต้องไปดำเนินการต่างๆ เมื่อผู้ถูกเวนคืน เช่น ค่าเดินทาง ค่าจ้างที่ต้องหยุดงาน ค่าธรรมเนียมในการแบ่งแยกที่ดิน				
2.3 การช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ถูกเวนคืน - หากเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเปิดโอกาสให้เก็บเกี่ยวผลผลิตทางการเกษตรก่อนทำการก่อสร้างโครงการ - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำโครงการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนทุกเรื่องในการดำเนินงาน หากผู้มีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทน ไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินทดแทนที่คณะกรรมการฯ กำหนดสามารถรับเงินไปก่อนแล้วยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน วัน 60 นับแต่วันได้รับหนังสือแจ้งให้ปรับเงินค่าทดแทน	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้กับประชาชน เพื่อชี้แจงข้อมูลโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-52 เอกสารแนบ 2-24	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. การแบ่งแยก				
3.1 จำกัดพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้การปิดถนนน้อยที่สุดและไม่กีดขวางทางเข้า-ออกชุมชนหรือถนนท้องถิ่น	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินงานก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่เขตทางที่ได้รับอนุญาต เพื่อไม่ให้กีดขวางทางเข้า-ออกชุมชนหรือถนนท้องถิ่น	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
3.2 วางแผนก่อสร้างอย่างมีระบบ เพื่อให้มีการปิดถนนน้อยที่สุด หรือหากจำเป็นต้องปิดหรือขวางเส้นทางเข้า-ออก ต้องจัดให้มีทางเบี่ยงหรือช่องทางชั่วคราว เพื่อบรรเทาผลกระทบที่จะเกิดขึ้น	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการวางแผนการก่อสร้างให้มีการปิดถนนน้อยที่สุดและไม่กีดขวางทางเข้า-ออกชุมชนหรือถนนท้องถิ่น	-	เอกสารแนบ 2-21	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
3.3 ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบกำหนดการก่อสร้างล่วงหน้ารวมถึงการรบกวนผิวจราจร และระยะเวลาสิ้นสุดการก่อสร้าง เพื่อการวางแผนการเดินทาง และการใช้ถนนของประชาชน ซึ่งจะเป็นการลดผลกระทบต่อการเข้าถึงพื้นที่และการเดินทางประจำวัน	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินงานประชาสัมพันธ์ กำหนดการก่อสร้างและระยะเวลาสิ้นสุดการก่อสร้าง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการเดินทางของผู้ใช้เส้นทาง	-	ภาพที่ 2.2-3 ภาพที่ 2.2-47 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-21	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
3. การแบ่งแยก (ต่อ) 3.4 ออกแบบและก่อสร้างสะพานจุดกลับรถและทางลอด ให้มีความเหมาะสมใช้สัญจรชุมชนสำหรับรถที่ต้องการใช้สัญจรหรือเดินทางข้ามไปมาระหว่างชุมชน	- รฟท. ได้จัดให้มีคู่สัญญาฝ่ายจีน (The Consortium of CRIC&CRDC) ทำหน้าที่ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างให้มีความเหมาะสมกับการใช้เส้นทางสัญจรไปมาระหว่างชุมชน	-	-	-
4. การสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/อุบัติเหตุและความปลอดภัย การสาธารณสุข 4.1 จัดให้มีการตรวจสุขภาพคนงานก่อนเข้าทำงาน เพื่อป้องกันการนำโรคติดต่อเข้ามาแพร่ระบาดในที่พักคนงานก่อสร้างและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างมีการตรวจสุขภาพคนงานก่อนเข้าทำงาน เพื่อป้องกันการนำโรคติดต่อเข้ามาแพร่ระบาดในชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง	-	เอกสารแนบ 2-26	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.2 อบรมคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้ และวิธีการรักษาเครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ อย่างถูกต้องเหมาะสม	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการมีการอบรมคนงานให้รู้จักวิธีการใช้ และวิธีการรักษาเครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ อย่างถูกต้องเหมาะสมก่อนเริ่มปฏิบัติงาน	-	ภาพที่ 2.2-43	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
4. การสาธารณสุข/อาชีวอนามัย/อุบัติเหตุและความปลอดภัย การสาธารณสุข (ต่อ) 4.3 จัดหาอุปกรณ์เพื่อการป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้กับพนักงานและเจ้าหน้าที่ขณะปฏิบัติงาน เช่น หน้ากากป้องกันฝุ่น ที่ครอบจมูก ปลีกอุดหู หมวกนิรภัย และถุงมือนิรภัย เป็นต้น	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่คนงานอย่างเพียงพอและเหมาะสมต่อลักษณะงานที่ได้รับมอบหมาย	-	ภาพที่ 2.2-13 ภาพที่ 2.2-66	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.4 ออกกฎระเบียบห้ามคนงานก่อสร้างและพนักงานขับรถใช้ยา/สารกระตุ้น หรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงาน รวมทั้งการกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืน	- ผู้รับจ้างของโครงการได้มีการออกกฎระเบียบข้อห้ามเกี่ยวกับการใช้ยา/สารกระตุ้น หรือดื่มสุราขณะปฏิบัติงานของพนักงานขับรถ	-	เอกสารแนบ 2-20	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
การสาธารณสุข (ต่อ) 4.5 ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 4 ครั้ง โดยเฉพาะในฤดูแล้ง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง หากเป็นช่วงฤดูฝนหรือวันที่ฝนตก อาจพิจารณาปรับลดการฉีดพรมน้ำตามความเหมาะสม	- โครงการได้มีการดำเนินงานฉีดพรมน้ำในพื้นที่ที่ถูกเปิดผิวหน้าดินและพื้นที่เก็บกองวัสดุที่มีฝุ่น เช่น กองดิน กองทราย เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-14 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.6 กำชับพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและกำหนดความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเฉพาะในช่วงที่ผ่านบริเวณชุมชนบ้านเรือนราษฎร	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างควบคุมพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และกำหนดความเร็วในการขับขี่ในช่วงที่ผ่านบริเวณชุมชน ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-42 ภาพที่ 2.2-43 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
การสาธารณสุข (ต่อ) 4.7 จัดกองวัสดุก่อสร้างและเครื่องมือเครื่องจักรให้เป็นระเบียบ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน	- โครงการได้กำหนดและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเก็บกองวัสดุก่อสร้างและเครื่องมือเครื่องจักรที่ใช้งานให้เป็นระเบียบ เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน	-	ภาพที่ 2.2-6	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.8 จัดให้มียานพาหนะเพื่อใช้ในการขนย้ายผู้ป่วย หรือผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้างไปยังสถานบริการสาธารณสุขที่อยู่ใกล้ที่สุด	- โครงการได้จัดเตรียมยานพาหนะสำหรับการขนย้ายผู้ป่วยหรือผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้างไปยังสถานบริการสาธารณสุขที่อยู่ใกล้เคียง	-	ภาพที่ 2.2-53	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
การสาธารณสุข (ต่อ) 4.9 จัดหาถังขยะ นำไปตั้งไว้บริเวณที่พักคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมประสานงานให้รถเก็บขนขยะของหน่วยงานท้องถิ่นมาเก็บขนไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน เพื่อป้องกันไม่ให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของแมลงและสัตว์ที่เป็นพาหะนำโรค ทั้งนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการเก็บรวบรวมขยะไว้ ณ บริเวณที่รถเก็บขนขยะสามารถเข้ามาเก็บขนได้โดยสะดวก	- ภายในพื้นที่บ้านพักคนงาน โครงการได้จัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอย ตลอดจนได้ประสานหน่วยงานราชการท้องถิ่นให้เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยของโครงการไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-21 เอกสารแนบ 2-4 เอกสารแนบ 2-18	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.10 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำชับให้คนงานก่อสร้างดำเนินการจัดสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมบริเวณบ้านพักคนงานให้ถูกสุขลักษณะ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้กำชับให้คนงานปฏิบัติตามหลักสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมให้ถูกสุขลักษณะ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
การสาธารณสุข (ต่อ) 4.11 ตรวจสอบสุขภาพของพนักงานทุก 6 เดือน โดยต้องทำ การตรวจสอบสมรรถนะของร่างกายโดยทั่วไปความสามารถ ของการได้ยิน ระบบทางเดินหายใจ ระบบประสาทในการ รับรู้ และการเอกซเรย์ปอด เป็นต้น	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการตรวจสอบสุขภาพ ของพนักงานประจำปีและก่อนเข้างาน โดยในปี 2569 มีแผนจะดำเนินการตรวจสอบสุขภาพของพนักงาน ในช่วงปลายปี	-	ภาพที่ 2.2-54 เอกสารแนบ 2-26	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย 4.12 ล้อมรั้วและติดป้ายเป็น ปิดกั้นพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน/ พื้นที่เขตหวงห้าม	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างได้จัดทำ/กั้นเขตพื้นที่ ก่อสร้างให้ชัดเจน และติดป้ายเป็นพื้นที่เขตหวงห้าม	-	ภาพที่ 2.2-20 ภาพที่ 2.2-36	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ) 4.13 ติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟที่ได้มาตรฐานให้เห็นพื้นที่ก่อสร้างอย่างเด่นชัด ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้มีการติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน	-	ภาพที่ 2.2-55	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.14 ติดตั้งสัญญาณไฟ 2 ประเภทไว้ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง คือ ติดตั้งโคมไฟฟ้าแสงสว่างทุกๆ ระยะห่าง 30 เมตร และไฟหมุนทุกๆ ระยะห่าง 30 เมตร	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-55	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.15 ติดตั้งป้ายหรือเครื่องหมายเตือนทางเบี่ยง ทางโค้ง ทางแยก โดยติดตั้งเป็นระยะๆ ตามลักษณะพื้นที่โครงการ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างได้ดำเนินการติดป้ายเตือนหรือเครื่องหมายจราจร ตามลักษณะพื้นที่โครงการ	-	ภาพที่ 2.2-35 ภาพที่ 2.2-36 ภาพที่ 2.2-41	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ) 4.16 จัดเก็บวัสดุก่อสร้างมิให้เกิดขวางจราจร	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเก็บวัสดุก่อสร้างมิให้เกิดขวางทางจราจร	-	ภาพที่ 2.2-6	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.17 จัดให้มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงที่มีการจราจรเบาบาง หลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลากลางคืน	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการวางแผนการขนส่งวัสดุก่อสร้างโดยหลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วน	-	เอกสารแนบ 2-21	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.18 ควบคุมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่ขับผ่านชุมชน	- ผู้รับจ้างของโครงการได้มีการกำชับให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วตามกำหนด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-42	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ) 4.19 ควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อมิให้เส้นทางชำรุดเสียหาย	- โครงการได้มีการกำกับให้ผู้รับเหมาควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด	-	ภาพที่ 2.2-46 เอกสารแนบ 2-22	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.20 ให้ใช้วัสดุปิดคลุมส่วนที่บรรทุก เพื่อป้องกันสิ่งของตกหล่น และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้	- โครงการได้มีการกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างใช้ผ้าใบปิดคลุมท้ายกระบะรถบรรทุก เพื่อป้องกันสิ่งของตกหล่น ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-10 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.21 อบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนมีบทลงโทษหากมีการใช้สารเสพติด เช่น ยาบ้า เป็นต้น	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีการอบรมพนักงานขับรถขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	-	ภาพที่ 2.2-43	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ) 4.22 กรณีที่เส้นทางชำรุดเสียหายต้องรีบดำเนินการแก้ไข ซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดี	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการ ซ่อมแซมพื้นผิวถนนชำรุดเนื่องจากการสัญจรไปมา และการขนส่งวัสดุ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการ ดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้าง ก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลด ผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-40 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.23 จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเข้าออกพื้นที่ ก่อสร้างโครงการ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น	- ผู้รับจ้างของโครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเข้าออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	-	ภาพที่ 2.2-50	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ด้านอาชีวอนามัย 4.24 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามกฎระเบียบการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และกฎหมายระเบียบข้อบังคับด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเคร่งครัด	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเคร่งครัด	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.25 จำกัดเวลาในการทำงานที่ทำให้เกิดเสียงดังโดยให้ทำการก่อสร้างในช่วงเวลา 08.00-17.00 น.	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการได้มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังในช่วงเวลาที่กำหนด และได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ก่อนเริ่มดำเนินกิจกรรม ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดโครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ด้านอาชีวอนามัย (ต่อ) 4.26 ตรวจสอบและดูแลรักษาสภาพเครื่องจักรเครื่องยนต์ต่างๆ ให้มีสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อเป็นการลดเสียงดัง	- โครงการได้กำหนดผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการตรวจสอบและดูแลรักษาสภาพเครื่องจักรต่างๆ ให้มีสภาพดีและพร้อมใช้งานอยู่เสมอ	-	ภาพที่ 2.2-16	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.27 จัดให้มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่สำนักงานภาคสนามของโครงการอย่างเพียงพอและถูกสุขลักษณะ	- ผู้รับจ้างของโครงการได้จัดให้มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอย่างเพียงพอและถูกสุขลักษณะ	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.28 ที่พักอาศัยของพนักงานและคนงานของผู้รับเหมาให้มีการเช่าสำนักงานหรือบ้านพักอยู่ในย่านชุมชนเมืองที่มีระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานไว้รองรับอย่างเพียงพอแล้ว	- โครงการได้จัดให้มีที่พักอาศัยของพนักงานและคนงานของผู้รับเหมาในพื้นที่ที่ทางโครงการที่ได้จัดเตรียมไว้	-	ภาพที่ 2.2-34	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ด้านอาชีวอนามัย (ต่อ) 4.29 ให้เข้มงวดด้านสุขาภิบาลต่อคนงาน เพื่อป้องกันปัญหาการก่อ/แพร่กระจายของเชื้อโรค หรือโรคติดต่อ	- โครงการได้กำกับดูแลให้ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำชับให้คนงานปฏิบัติตามหลักสุขาภิบาลอย่างเคร่งครัด	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.30 กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและอุปกรณ์ช่วยเหลือที่จำเป็น เพื่อให้การบริการและสามารถปฐมพยาบาลในเบื้องต้นได้กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และจัดให้มีพาหนะนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาลได้ในกรณีฉุกเฉินหรือเกิดอุบัติเหตุ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการจัดอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้การรักษายาบาลเบื้องต้นประจำพื้นที่ก่อสร้าง	-	ภาพที่ 2.2-53 ภาพที่ 2.2-56	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ด้านอาชีวอนามัย (ต่อ) 4.31 กำหนดให้มีการอบรมและทบทวนมาตรการด้านความปลอดภัยเป็นระยะๆ และต้องจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและควบคุมดูแลให้คนงานสวมใส่ตลอดเวลาทำงาน โดยเฉพาะอุปกรณ์ป้องกันการตกจากที่สูง หมวกนิรภัย ถุงมือนิรภัย รองเท้านิรภัย และอื่นๆ ที่เหมาะสมกับลักษณะงาน พร้อมทั้งต้องตรวจสอบอุปกรณ์เหล่านี้ให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีการอบรมด้านความปลอดภัย และจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับลักษณะงาน และเพียงพอต่อคนงาน	-	ภาพที่ 2.2-13 ภาพที่ 2.2-43	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.32 ประสานงานและขอความร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อให้การปฐมพยาบาลในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือมีการเจ็บป่วย	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการประสานงาน และขอความร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อให้การปฐมพยาบาลในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินหรือมีการเจ็บป่วย	-	ภาพที่ 2.2-57	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ด้านอาชีวอนามัย (ต่อ) 4.33 ในพื้นที่ก่อสร้างผู้รับเหมาก่อสร้างต้องนำวัสดุแปลกปลอมทุกชิ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งวัสดุที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างอาหาร/เศษอาหาร/ถุงพลาสติก/ภาชนะที่ใส่อาหารออกจากพื้นที่ หรือจัดเก็บให้เป็นที่เป็นระเบียบและปิดมิดชิด เพื่อป้องกันสัตว์ที่เป็นพาหะนำโรค เช่น หนู ฯลฯ	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการกำชับให้คนงานนำขยะมูลฝอยออกจากพื้นที่ก่อสร้างหลังเลิกงาน ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.34 กำหนดให้ผู้รับเหมากำจัดขยะของเสียที่เกิดจากสำนักงานสนาม โดยนำไปทิ้งบริเวณพื้นที่รองรับขยะของชุมชนภายนอกสำนักงานสนาม	- โครงการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดเตรียมพื้นที่สำหรับรวบรวมมูลฝอย เพื่อรอการเก็บขน ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-21 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.35 กำหนดตำแหน่งจัดตั้งสำนักงานภาคสนามโครงการให้อยู่ภายนอกพื้นที่โครงการ โดยตั้งอยู่บริเวณที่ราบหรือที่ดอน และห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร	- โครงการกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดตั้งสำนักงานภาคสนามของโครงการ โดยให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำ	-	ภาพที่ 2.2-27	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ด้านอาชีวอนามัย (ต่อ) 4.36 การขุดหลุมฐานรากในบริเวณดินอ่อนทุกครั้ง ต้องใช้ Sheet pile เพื่อป้องกันผนังดินถล่ม	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการใช้ Sheet pile เพื่อป้องกันดินพังทลายจากการขุดหลุมฐานรากในบริเวณดินอ่อน	-	ภาพที่ 2.2-58	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.37 กำหนดให้ จป.วิชาชีพ สั่งหยุดงานหากพบสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยหรือไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงาน	- โครงการได้กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยประจำพื้นที่ปฏิบัติงาน และสามารถสั่งหยุดงานหากพบสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยหรือไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงาน	-	เอกสารแนบ 2-27	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.38 ประสานงานกับโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพส่วนตำบลที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ โดยแจ้งจำนวนคนงาน ระยะเวลาในการก่อสร้าง เพื่อให้ได้รับทราบสถานการณ์	- ผู้รับจ้างก่อสร้างของโครงการได้มีการประสานงานกับโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพส่วนตำบลที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ เพื่อให้การปฐมพยาบาลในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินหรือมีการเจ็บป่วย	-	ภาพที่ 2.2-57	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ด้านอาชีวอนามัย (ต่อ) 4.39 ผู้บังคับรถคน รถเขี่ย จะต้องเป็นผู้ที่ผ่านการอบรมการ บังคับรถคน รถเขี่ยเท่านั้น	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการมีการจัดอบรมคนงาน ก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้เครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมก่อนเริ่มปฏิบัติงาน	-	ภาพที่ 2.2-43	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.40 ต้องจัดให้มีผู้ให้สัญญาณทุกครั้ง เพื่อให้ผู้ควบคุมรถคน เห็นว่าต้องเคลื่อนขนบุมและสายเคเบิลอย่างไร	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการได้จัดให้มีผู้ให้สัญญาณ เพื่อให้ผู้ควบคุมรถคนที่เห็นว่าต้องเคลื่อนขนบุม และสายเคเบิลอย่างไร	-	ภาพที่ 2.2-59	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.41 ห้ามบุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานเข้ามาใน พื้นที่ที่อาจได้รับอันตรายจากรถคน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการห้ามไม่ให้บุคคลอื่นที่ ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานเข้ามาในพื้นที่ที่อาจ ได้รับอันตรายจากรถคน	-	ภาพที่ 2.2-36	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ด้านอาชีวอนามัย (ต่อ) 4.42 ควบคุมพนักงานขับรถให้ขับรถไม่เกินความเร็วที่กฎหมายกำหนด	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการได้มีการกำชับให้พนักงานขับรถไม่เกินความเร็วที่กำหนด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	ภาพที่ 2.2-42 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.43 พนักงานขับรถจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรและเครื่องหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	- โครงการได้มีการกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรและเครื่องหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการ และติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.44 ต้องมีการตรวจสอบสภาพของรถที่ใช้ในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ โดยต้องตรวจสอบก่อนออกปฏิบัติงานทุกครั้ง	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตรวจสอบสภาพของรถที่ใช้ในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ โดยต้องตรวจสอบก่อนออกปฏิบัติงานทุกครั้ง	-	ภาพที่ 2.2-16	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการจัดการของเสีย/สิ่งปฏิกูล 4.45 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดสร้างบ้านพักคนงานให้เป็นไปตามหลักสุขาภิบาล อาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่ระบุในมาตรฐานแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน ว.ส.ท. 1010-34) และประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เรื่อง มาตรฐานสวัสดิการแรงงานที่พึงอาศัยสำหรับลูกจ้างประเภทกิจการก่อสร้าง พ.ศ. 2559	- ผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการได้ดำเนินการก่อสร้างบ้านพักคนงานชั่วคราวให้เป็นไปตามหลักสุขาภิบาล	-	ภาพที่ 2.2-34	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
4.46 เมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรื้อย้ายถึงบ่อบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปและมีถึงปฏิกูลที่อยู่ใต้ดินออกจากพื้นที่โครงการทันที พร้อมปรับสภาพพื้นที่คืนให้เรียบร้อย ทั้งนี้ต้องประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาดูสิ่งปฏิกูลออกและนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาลให้เรียบร้อย	- เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ โครงการได้กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปรับสภาพพื้นที่คืนให้เรียบร้อย ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมาได้ดำเนินการแล้วเสร็จไปแล้ว ได้แก่ สัญญาที่ 1-1 และ สัญญาที่ 2-1	-	ภาพที่ 2.2-68	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการจัดการของเสีย/สิ่งปฏิกูล (ต่อ) 4.47 กำหนดให้โครงการฯ ต้องจะทำข้อตกลงกับผู้รับเหมา ก่อสร้างให้ดำเนินการจัดการพื้นที่หลังจากที่การก่อสร้างแล้วเสร็จ พร้อมกับทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างให้เป็นระเบียบเรียบร้อย	- โครงการได้กำชับให้ผู้รับจ้างทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างให้เป็นระเบียบเรียบร้อยอยู่เสมอ หลังจากที่มีการก่อสร้างแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด โครงการได้มีการสั่งการและติดตามให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น	-	เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
5. โบราณสถาน/ศาสนสถาน 5.1 แจ้งให้แหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ได้แก่ วัดบ้านโดน ผาเสด็จพัก และวัดน้ำพุ ทราบถึงกำหนดการก่อสร้างโครงการและประสานงานอย่างใกล้ชิดในช่วงการก่อสร้างฐานราก	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่แจ้งแผนการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ได้แก่ วัดบ้านโดน ผาเสด็จพัก และวัดน้ำพุ ให้ทราบถึงรายละเอียดการดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง และมีการประชุมคณะทำงาน เพื่าระวังอาคารของแหล่งโบราณและศาสนสถาน ครั้นล่าสุด เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569 ทั้งนี้ ในการประชุมครั้งถัดไปโครงการมีแผนจัดประชุมช่วงปลายปี พ.ศ. 2569 เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อโบราณสถานและศาสนสถาน	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-17	สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 4-6

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5. โบราณสถาน/ศาสนสถาน (ต่อ) 5.2 ประสานงานหน่วยงานที่กำกับดูแลวัดน้ำพุและเจ้าอาวาสวัด เพื่อร่วมพิจารณามาตรการลดผลกระทบต่อวัดน้ำพุ ตลอดจนพิจารณาแนวทางการเป็นไปในการเวนคืนพื้นที่วัดน้ำพุและย้ายพื้นที่วัดน้ำพุทั้งหมดให้อยู่พื้นที่ฝั่งเดียวกัน เพื่อลดในการแบ่งแยกพื้นที่วัดออกเป็นสองฝั่ง	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์และประสานงานหน่วยงานที่กำกับดูแลวัดน้ำพุ เพื่อร่วมพิจารณามาตรการลดผลกระทบ และมีการประชุมคณะทำงานฝ่ายระวางอาคารของแหล่งโบราณและศาสนสถาน ครึ่งล่าสุด เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569 ทั้งนี้ ในการประชุมครั้งถัดไปโครงการมีแผนจัดประชุมช่วงปลายปี พ.ศ. 2569 เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อโบราณสถานและศาสนสถาน	-	ภาพที่ 2.2-3 เอกสารแนบ 2-7 เอกสารแนบ 2-17	สัญญา 3-1
5.3 ในการเคลียร์พื้นที่ก่อสร้าง (Clearing) งานถมคันทาง (Embankment) ในระหว่างการทำต่อม่อ กรณีที่พบหลักฐานทางโบราณวัตถุ โบราณคดีที่อยู่ใต้ดินให้แจ้งหน่วยงานศิลปากรในพื้นที่ทันที	- กรณีที่พบหลักฐานทางโบราณวัตถุ โบราณคดีที่อยู่ใต้ดิน โครงการจะแจ้งหน่วยงานศิลปากรในพื้นที่ทันที เพื่อดำเนินการตรวจสอบ - โครงการได้มีการประสานหน่วยงานศิลปากรในพื้นที่ เพื่อดำเนินการขุดสำรวจหลักฐานทางโบราณวัตถุที่อยู่ใต้ดินในบริเวณบ้านหนองเป็ดน้ำ ซึ่งอาจเป็นพื้นที่ทางโบราณคดี อย่างไรก็ตาม ยังไม่พบหลักฐานทางโบราณวัตถุ โบราณคดีแต่อย่างใด	-	เอกสารแนบ 2-28	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
5. โบราณสถาน/ศาสนสถาน (ต่อ) 5.4 เลือกใช้วิธีการก่อสร้าง เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับที่ต่ำที่สุด รวมทั้งกำหนดวิธีการหรือมาตรฐานอื่นใดที่สามารถลดความสั่นสะเทือนได้ โดยเฉพาะบริเวณวัดน้ำพุ เช่น การพิจารณาใช้เสาเข็มเจาะหรือกด แทนเสาเข็มแบบตอก บริเวณที่ทำการก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟใกล้กับโบราณสถานและศาสนสถาน และการขุดร่องลึกเพื่อลดแรงสั่นสะเทือน เป็นต้น	- โครงการได้มีการกำชับให้เลือกใช้วิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับที่ต่ำ รวมทั้งกำหนดวิธีการก่อสร้างที่สามารถลดความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน เช่น ฝาเสด็จพัก ทั้งนี้ ในบริเวณวัดน้ำพุ ยังไม่พบกิจกรรมก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนแต่อย่างใด	-	-	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5
5.5 เลือกใช้วิธีการและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองน้อยที่สุด รวมทั้งมีมาตรการป้องกันแก้ไขและลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่เกิดจากการก่อสร้าง เช่น การใช้น้ำรดพื้นที่ที่เกิดฝุ่นละออง การสร้างรั้วหรือแนวกำแพงป้องกันฝุ่นละอองระหว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างกับแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน และการควบคุมความเร็วของรถยนต์/รถบรรทุกในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เป็นต้น	- โครงการได้มีการเลือกใช้วิธีการและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองน้อยที่สุด รวมทั้งมีมาตรการป้องกันแก้ไขและลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองที่เกิดจากการก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ทั้งนี้ ในกรณีที่ตรวจสอบพบดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรการฯ กำหนด ได้มีการสั่งการให้ปรับปรุงแก้ไขโดยเร็ว เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและ/หรือพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียง	-	ภาพที่ 2.2-14 ภาพที่ 2.2-38 ภาพที่ 2.2-42 เอกสารแนบ 2-4	สัญญา 4-6 สัญญา 4-7 สัญญา 3-1 สัญญา 3-2 สัญญา 3-3 สัญญา 3-4 สัญญา 3-5

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการเฉพาะพื้นที่บริเวณวัดน้ำพุ 1. ในระยะเตรียมการก่อสร้างต้องประสานงานกับเจ้าอาวาสวัดน้ำพุและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมพิจารณามาตรการลดผลกระทบต่วัดน้ำพุ ตลอดจนพิจารณาแนวทางการเป็นไปได้ในการเวนคืนพื้นที่วัดน้ำพุและย้ายพื้นที่วัดน้ำพุทั้งหมดให้อยู่พื้นที่ฝั่งเดียวกัน เพื่อลดผลกระทบด้านการแบ่งแยกพื้นที่วัดออกเป็นสองฝั่ง	- โครงการได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ววัดน้ำพุเพื่อร่วมพิจารณามาตรการลดผลกระทบ พร้อมทั้งได้แต่งตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง และคณะทำงานเฝ้าระวังอาคารของแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน (วัดน้ำพุ) โดยมีการจัดประชุมคณะกรรมการเฝ้าระวังฯ เป็นประจำทุกเดือน	-	เอกสารแนบ 2-7	สัญญา 3-1
2. ในการเตรียมพื้นที่ก่อสร้างและระหว่างการก่อสร้างโครงการ หากพบหลักฐานทางโบราณวัตถุ โบราณคดีที่อยู่ใต้ดินให้แจ้งหน่วยงานศิลปากรในพื้นที่ทันที	- ในการเตรียมพื้นที่ก่อสร้างและระหว่างการก่อสร้างโครงการ หากพบหลักฐานทางโบราณวัตถุ โบราณคดีที่อยู่ใต้ดิน โครงการแจ้งหน่วยงานศิลปากรเข้าดำเนินการตรวจสอบทันที	-	-	สัญญา 3-1
3. ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ การรถไฟฯ ต้องยินยอมให้วัดน้ำพุใช้พื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟที่เวนคืนไปจากวัดส่วนที่อยู่ใต้โครงสร้างทางรถไฟยกระดับเพื่อการใช้ประโยชน์ของวัดได้ ภายใต้ข้อกำหนดความปลอดภัยในการเดินรถไฟ/รถไฟฟ้าต่อไป (ตามหนังสือ รฟ. 1/1109/2560 ลงวันที่ 23 มิถุนายน 2560)	- โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว	-	-	สัญญา 3-1

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
มาตรการตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ครั้งที่ 25/2563 วันที่ 3 กรกฎาคม 2563				
1. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 25/2563 เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2563 อย่างเคร่งครัด	- รฟท. ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูง ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 25/2563 เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2563 มา กำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้างให้มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการในด้านต่างๆ อย่างเคร่งครัด ตลอดจนได้จัดให้มีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) และที่ปรึกษาบริหาร งานโครงการ (PMC) เป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินงานตามมาตรการฯ ของผู้รับจ้างก่อสร้างอย่างใกล้ชิด	-	ภาพที่ 2.2-1 เอกสารแนบ 1-1	-
2. ให้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้	- รฟท. ได้ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างไว้ในสัญญาผู้รับจ้างก่อสร้าง	-	เอกสารแนบ 1-2	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
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	-
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 ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)”	-	เอกสารแนบ 1-2	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
- ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางซึ่งจะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาแบบขนส่งทางรางต่อไป	- การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในภาคสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง เพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาแบบขนส่งทางราง			
- ให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักงานปรมาณู และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร 1115/3607 ลงวันที่ 3 กรกฎาคม 2560) ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยเฉพาะในเรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ ตลอดจนการฝึกอบรมให้แก่บุคลากรของประเทศไทยเพื่อเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอื่น เพื่อลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ โดยการร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง				

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ความเห็น : กระทรวงการคลัง รฟท. ควรกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเรื่องการเดินรถและการบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) ให้มีความเป็นรูปธรรม โดยในการพิจารณาแบบจะต้องคำนึงถึงรูปแบบที่สามารถบริหารจัดการได้อย่างคล่องตัว และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการให้บริการเดินรถ	ยังไม่ถึงเวลาดำเนินการ อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ มีแผนดำเนินการกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเรื่องการเดินรถและการบำรุงรักษา (Operation & Maintenance) ให้แล้วเสร็จก่อนการให้บริการเดินรถ	-	เอกสารแนบ 1-2	-
กระทรวงคมนาคมและ รฟท. ควรประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงวัตถุประสงค์และความจำเป็นในการดำเนินโครงการเพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินโครงการและเพื่อสร้างความต้องการ (Demand) ในการใช้บริการ รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมือง และการสร้างฐานทางธุรกิจในส่วนภูมิภาค จากภาคเอกชนและภาคประชาชน	การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมในการดำเนินงานประชาสัมพันธ์วัตถุประสงค์และความจำเป็นในการดำเนินโครงการเพื่อสร้างการรับรู้ให้กับประชาชน และเพื่อสร้างความต้องการ (Demand) ในการใช้บริการ รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมือง และการสร้างฐานทางธุรกิจในส่วนภูมิภาค จากภาคเอกชนและภาคประชาชน	-	เอกสารแนบ 1-2	-
ความเห็น : กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ควรพิจารณาให้มีหน่วยงานกลางทำหน้าที่บริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และการพัฒนาบุคลากรทั้งระดับวิศวกรและช่างเทคนิคสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง โดยร่วมกับเครือข่ายสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทยให้สามารถพึ่งพาตนเองทางด้านเทคโนโลยีโดยควรบูรณาการความสามารถและกำหนดแนวทางพัฒนาร่วมกัน	การรถไฟฯ ได้ให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมและเครือข่ายสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัยของภาครัฐและภาคเอกชน ในการพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการงานวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรสำหรับรองรับการพัฒนาระบบขนส่งทางราง เพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมไทย	-	เอกสารแนบ 1-2	-

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

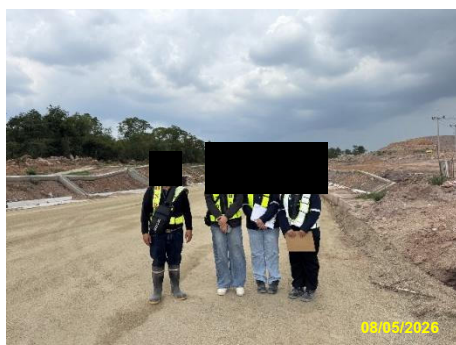
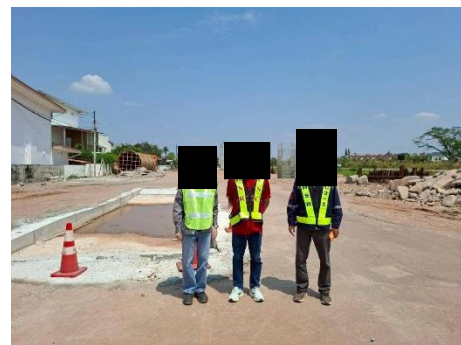
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
- ข้อ 4.8.1 กรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ สัญญาที่ 2.2 สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา และสัญญาที่ 2.3 งานวางราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จัดหาขบวนรถและฝึกอบรมบุคลากร ซึ่งรับผิดชอบโดยฝ่ายเงิน ซึ่งในกระบวนการดังกล่าวต้องมีการตรวจสอบ ทดสอบวัสดุและผลิตภัณฑ์ ทั้งในงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟ ควรเสนอให้ฝ่ายเงินใช้มาตรฐานสากล เช่น ISO หรือ EN ฯลฯ เป็นมาตรฐานกลางในการทดสอบและการตรวจรับ เพื่อควบคุมคุณภาพวัสดุและผลิตภัณฑ์ที่จะใช้ในโครงการทั้งหมด ครอบคลุมทั้งงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟ โดยเน้นให้ต้องใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศไทยที่ได้รับการรับรอง มอก. 17025 ดำเนินการทดสอบเป็นลำดับแรก หากไม่มีห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศดังกล่าว จึงจะยินยอมให้ใช้ห้องปฏิบัติการทดสอบในต่างประเทศที่ได้รับการรับรอง มอก. 17025 ในรายการที่ตรวจสอบได้ เพื่อเป็นการยกระดับห้องปฏิบัติการทดสอบในประเทศ และควบคุมคุณภาพของวัสดุ ผลิตภัณฑ์ให้ได้มาตรฐานและความปลอดภัยสูงสุด	- การรถไฟฟ้า ได้มีการกำหนดเงื่อนไขด้านการตรวจสอบ ทดสอบวัสดุและผลิตภัณฑ์ ทั้งในงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และขบวนรถไฟ ไว้ในสัญญาที่ 2.2 สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา และสัญญาที่ 2.3 งานวางราง งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จัดหาขบวนรถและฝึกอบรมบุคลากร ซึ่งรับผิดชอบโดยฝ่ายเงิน เพื่อควบคุมคุณภาพวัสดุและผลิตภัณฑ์ที่จะใช้ในโครงการทั้งหมด	-	เอกสารแนบ 1-2	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
ความเห็น : สำนักรับประมาณ - เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทงานก่อสร้าง สูตรและวิธีคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการ ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2532 แจ้งตามหนังสือสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0203/ว 109 ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2532	- การรถไฟฯ ได้นำเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ประเภทงานก่อสร้าง สูตรและวิธีคำนวณที่ใช้กับสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) มาใช้ในการดำเนินการโครงการ	-	เอกสารแนบ 1-2	-
- การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับการบริหารโครงการให้มีประสิทธิภาพ และบรรลุเป้าหมายตามแผนที่กำหนดไว้ โดยให้รายงานผลการดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุกๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ	- การรถไฟฯ ได้มีการจัดทำแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ รายงานผลการดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมทราบเป็นประจำทุกๆ เดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ	-	เอกสารแนบ 1-2	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติงาน	ปัญหา/อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	หมายเหตุ
- โดยที่หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีคำสั่ง ที่ 30/2560 เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา เพื่อดำหนดขั้นตอนและหลักเกณฑ์วิธีการไว้เป็นกรณีพิเศษ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าวให้เป็นไปด้วยความรอบคอบ รัดกุม โปร่งใส มีประสิทธิภาพ และสามารถเร่งรัดการดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว จึงเห็นสมควรให้กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการฯ ตามคำสั่ง หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติดังกล่าว และปฏิบัติตาม ขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี หนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานทางราชการให้ถูกต้องครบถ้วน	- การรถไฟฯ ในการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ได้มีการดำเนินโครงการฯ ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 30/2560 เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา และตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี หนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานทางราชการที่เกี่ยวข้อง	-	เอกสารแนบ 1-2	-



ภาพที่ 2.2-1 การติดตามตรวจสอบมาตรการฯ



ภาพที่ 2.2-2 การประชุมคณะกรรมการฯ



ภาพที่ 2.2-3 การประชาสัมพันธ์โครงการ



ภาพที่ 2.2-4 การป้องกันการกัดเซาะการพังทลายของดิน



ภาพที่ 2.2-5 รางระบายน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-6 การเก็บกองวัสดุเพื่อสำหรับก่อสร้างโครงการ



ภาพที่ 2.2-7 เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-8 การปรับพื้นที่บริเวณปากอุโมงค์

ภาพที่ 2.2-9 บ่อดักตะกอน



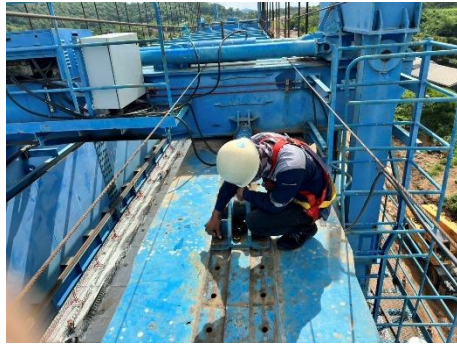
ภาพที่ 2.2-10 การปิดคลุมท้ายกระบะรถบรรทุก



ภาพที่ 2.2-11 พื้นที่สำหรับผสมคอนกรีต



ภาพที่ 2.2-12 การทำความสะอาดผิวจราจร



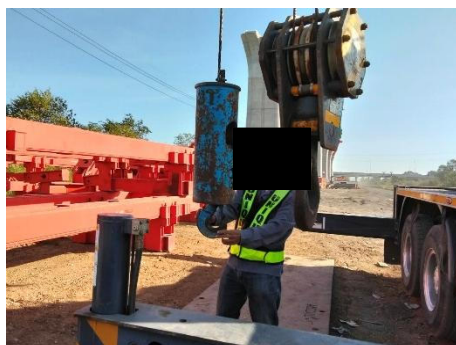
ภาพที่ 2.2-13 การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการปฏิบัติงาน



ภาพที่ 2.2-14 การฉีดพรมน้ำบริเวณที่พบฝุ่นละออง



ภาพที่ 2.2-15 ช่องทางรับเรื่องร้องเรียน



ภาพที่ 2.2-16 การตรวจสอบเครื่องจักร อุปกรณ์ และเครื่องยนต์



ภาพที่ 2.2-17 การตรวจสอบระดับเสียง



ภาพที่ 2.2-18 การวางแผ่นเหล็กในพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-19 เครื่องจักรที่มีอุปกรณ์ลดความดังของเสียงที่แหล่งกำเนิด



ภาพที่ 2.2-20 การกั้นแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-20 (ต่อ) การกั้นแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-21 ภาพขณะรองรับมูลฝอย และการเก็บขน



ภาพที่ 2.2-22 ห้องน้ำ-ห้องส้วม



ภาพที่ 2.2-23 ระบบบำบัดน้ำเสีย



ภาพที่ 2.2-24 พื้นที่สำหรับซ่อมบำรุง



ภาพที่ 2.2-25 พื้นที่สำหรับจัดเก็บน้ำมันที่ใช้แล้ว



ภาพที่ 2.2-26 พื้นที่สำหรับจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง



ภาพที่ 2.2-26 (ต่อ) พื้นที่สำหรับจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง



ภาพที่ 2.2-27 สำนักงานโครงการ



ภาพที่ 2.2-28 เครื่องสูบน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-29 ระบบระบายน้ำ



ภาพที่ 2.2-30 ทางเบี่ยงน้ำจากทางระบายน้ำเดิม



ภาพที่ 2.2-31 ระบบระบายน้ำจากอาคาร



ภาพที่ 2.2-32 จุดตรวจการณ์



ภาพที่ 2.2-33 มาตรการป้องกันการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า



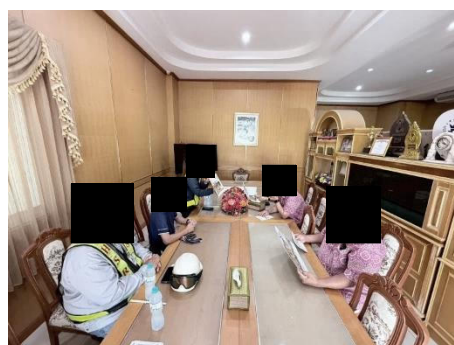
ภาพที่ 2.2-34 ที่พักสำหรับคนงาน



ภาพที่ 2.2-35 ตัวอย่างป้ายสัญลักษณ์จราจร



ภาพที่ 2.2-36 ป้ายเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-37 ตัวอย่างการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



ภาพที่ 2.2-37 (ต่อ) ตัวอย่างการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



ภาพที่ 2.2-38 การติดผ้าใบกันฝุ่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-39 พื้นที่สำหรับผลิตชิ้นส่วนงานก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-40 การซ่อมแซมผิวถนน



ภาพที่ 2.2-41 ทางเบี่ยงชั่วคราวระหว่างการก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-42 ป้ายจำกัดความเร็วบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-43 การอบรมคนงานก่อนเริ่มงาน



ภาพที่ 2.2-44 การขนส่งวัสดุก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-45 การติดป้ายชื่อบริเวณรถขนส่ง



ภาพที่ 2.2-46 การตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุก



ภาพที่ 2.2-47 ตัวอย่างการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ



ภาพที่ 2.2-48 การสำรวจความคิดเห็นเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบทางตรง



ภาพที่ 2.2-48 (ต่อ) การสำรวจความคิดเห็นเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบทางตรง



ภาพที่ 2.2-49 การประกาศรับสมัครแรงงานจากพื้นที่/ชุมชนท้องถิ่น



ภาพที่ 2.2-50 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกด้านการจราจร



ภาพที่ 2.2-51 การปิดคลุมนั่งร้านสำหรับใช้ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-52 การประชาสัมพันธ์กลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ



ภาพที่ 2.2-53 พาหนะสำหรับขนย้ายผู้ป่วย



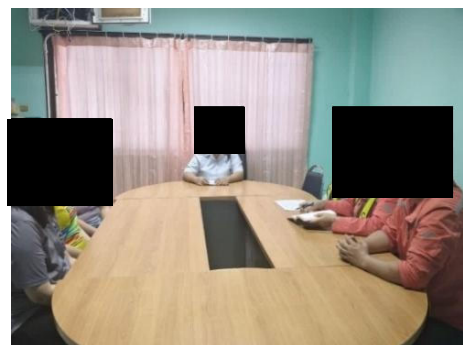
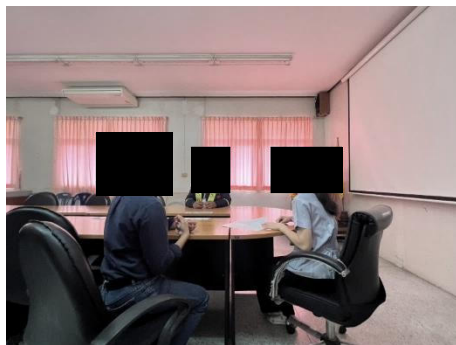
ภาพที่ 2.2-54 การตรวจสอบสุขภาพประจำปี



ภาพที่ 2.2-55 สัญญาณไฟกระพริบ
บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



ภาพที่ 2.2-56 อุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น



ภาพที่ 2.2-57 การประสานงานกับหน่วยงานสาธารณสุขท้องถิ่น



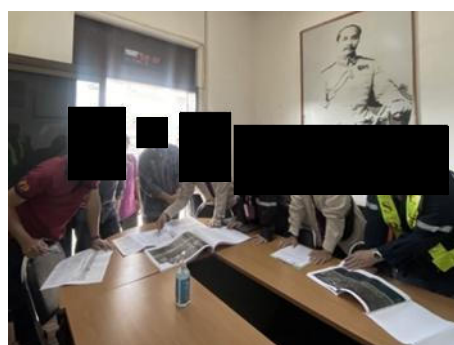
ภาพที่ 2.2-58 การปัก Sheet pile



ภาพที่ 2.2-59 ผู้ให้สัญญาณควบคุมขณะเครื่องจักรทำงาน



ภาพที่ 2.2-60 การสนับสนุนกิจกรรมกับชุมชน/กิจกรรมชุมชนสัมพันธ์



ภาพที่ 2.2-61 คัดดินบริเวณแหล่งกำเนิด
ความสั่นสะเทือน

ภาพที่ 2.2-62 การสำรวจสาธารณูปโภค



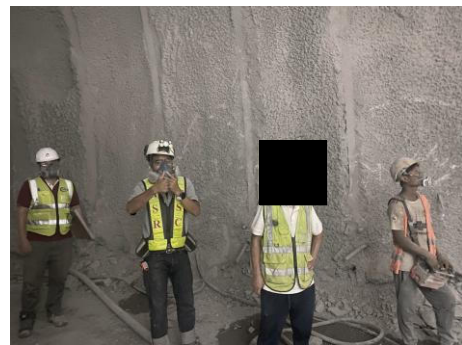
ภาพที่ 2.2-63 การคืนสภาพผิวจราจร



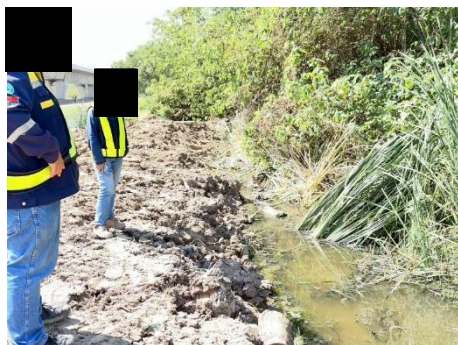
ภาพที่ 2.2-64 การสำรวจสิ่งปลูกสร้าง



ภาพที่ 2.2-65 การประชุมคณะกรรมการเฝ้าระวัง
แหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน



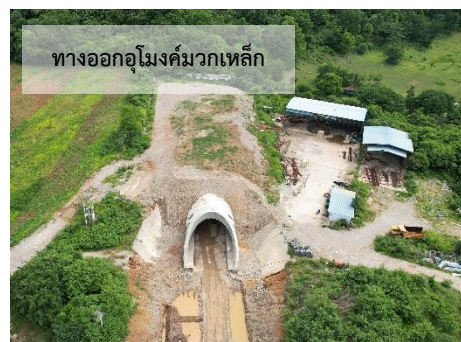
ภาพที่ 2.2-66 การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันฝุ่น



ภาพที่ 2.2-67 การตรวจสอบทางระบายน้ำ



ภาพที่ 2.2-68 การสูบล้างปฏิรูป



ภาพที่ 2.2-69 การเปิดพื้นที่เช่าที่จำเป็น



ภาพที่ 2.2-69 (ต่อ) การเปิดพื้นที่เท่าที่จำเป็น



ภาพที่ 2.2-70 พื้นที่ล้างล้อรถบรรทุก