

# บทที่ 1

## บทนำ



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 บทนำ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี เป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี (Main Line) จึงถือเป็นระบบขนส่งมวลชนสายรอง หรือ Feeder Line ที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่เส้นทางของระบบขนส่งมวลชนสายหลัก 4 โครงการ ได้แก่ รถไฟฟ้าหมอชิต สายฉลองรัชธรรม (บริเวณสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี) โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (บริเวณสถานีหลักสี่) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (บริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (บริเวณสถานีมีนบุรี) เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร และยังเป็นโครงการที่ช่วยเพิ่มศักยภาพการเดินทางของประชาชนจากบริเวณถนนแจ้งวัฒนะเข้าสู่พื้นที่เมืองทองธานี ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่น และเป็นที่ตั้งของหน่วยงานราชการต่าง ๆ เช่น มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สำนักงานที่ดินจังหวัดนนทบุรี สาขาปากเกร็ด และกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง เป็นต้น อีกทั้งในบริเวณดังกล่าวยังเป็นศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็คเมืองทองธานี และเอสซีจี สเตเดียม ธันเดอร์โดม

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้พิจารณาการศึกษาความเหมาะสมแล้ว พบว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายฯ เป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของ รฟม. รวมทั้งเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ และสอดคล้องกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในภาพรวม จึงได้เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2561 เห็นชอบให้บรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายฯ ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2561 ได้มีมติรับทราบสรุปที่ประชุม คจร. ดังกล่าว

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้แจ้งผลการพิจารณาคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ครั้งที่ 39/2562 เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 มีมติให้ รฟม. ปรับปรุงแก้ไขและเสนอข้อมูลเพิ่มเติมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ตามแนวทางรายละเอียด ประเด็น หรือหัวข้อที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด รฟม. ได้เสนอรายงานข้อมูลเพิ่มเติม ครั้งที่ 2 ให้ สผ. ดำเนินการพิจารณารายงานฯ ดังกล่าว ในคราวประชุมครั้งที่ 14/2563 เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2563 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้นำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป (หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส (กวล) 1010.4/5971 ลงวันที่ 30 เมษายน 2563)

ต่อมาในคราวประชุม ครั้งที่ 7/2563 เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้พิจารณาให้การรับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุม ครั้งที่ 6/2563 เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2563 ซึ่งมีมติเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส (กวล) 1009/ว15130 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2563) (ภาคผนวก ก-1)

บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) ประกอบด้วย บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กระทรวงคมนาคม ให้เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี โดยบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้มอบหมายให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจีเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้างโครงการเสนอ บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นประจำทุกเดือน และเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นประจำทุก 6 เดือน

รายงานฉบับนี้ เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง ประจำปีระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

## 1.2 รายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

### 1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

พื้นที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี มีแนวเส้นทางเริ่มต้นจากถนนแจ้งวัฒนะ บริเวณสถานีศรีรัชของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เข้าสู่เมืองทองธานี ไปตามถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 แนวทางเดียวกันกับทางพิเศษอุดรรัถยา ต่อเนื่องไปยังจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณทะเลสาบเมืองทองธานี ระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของ 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลบางตลาด ตำบลคลองเกลือ และตำบลบ้านใหม่ ในพื้นที่การปกครองของเทศบาลนครปากเกร็ด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี ประกอบด้วย 2 สถานี คือ สถานี MT-01 บริเวณหน้าอาคารอิมแพ็คชาเลนเจอร์ (Impact Challenger) และสถานี MT-02 บริเวณด้านหน้าของทะเลสาบเมืองทองธานี

### 1.2.2 แนวเส้นทางโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี มีระยะทางรวมประมาณ 3 กิโลเมตร เป็นระบบขนส่งมวลชนสายรองประเภทรถไฟรางเดี่ยว (Straddle Monorail) มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทาง โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการตั้งแต่บริเวณที่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงบนเส้นทางสายหลัก (ขยายความกว้างทางวิ่งจาก 4.40 เมตร เป็น 5.64 เมตร โดยประมาณ) บริเวณใกล้เคียงกับสถานีศรีรัช (PK-10) จากจุดที่ชุดประแจทางหลัก (Switch Beam) เบี่ยงแนวเส้นทางออกจากแนวเส้นทางสายหลักบนถนนแจ้งวัฒนะฝั่งทิศตะวันออก โดยแนวเส้นทางวิ่งของรถไฟฟ้าจะโอบสถานีศรีรัช (PK-10) เป็นทางวิ่งเดี่ยว และเบี่ยงเข้าตามแนวเกาะกลางของถนนแจ้งวัฒนะมุ่งหน้าสู่ทิศตะวันตก ก่อนจะเลี้ยวขวาแยกเป็นทางวิ่งคู่เข้าสู่ซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ไปตามแนวเกาะกลางของถนน ซึ่งอยู่ระหว่างทางพิเศษศรีรัช-ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ประกอบด้วย 2 สถานี คือ สถานี MT-01 บริเวณหน้าอาคารอิมแพ็คชาเลนเจอร์ (Impact Challenger) และสิ้นสุดโครงการที่สถานี MT-02 บริเวณด้านหน้าของทะเลสาบเมืองทองธานี ใกล้กับเอสซีจี สเตเดียม (SCG Stadium) แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ดังแสดงในรูปที่ 1-1

### 1.2.3 รูปแบบโครงสร้างทางวิ่ง สถานีรถไฟฟ้า และจุดจอดแล้วจร

โครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้าของโครงการ โดยทั่วไปจะเป็นโครงสร้างยกระดับ เสาตอม่อเดี่ยว รองรับรถไฟฟ้ารางเดี่ยว 2 ทาง ชนิดเดียวกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูช่วงแคราย-มีนบุรี อย่างไรก็ตามในโครงการจะมีโครงสร้างที่ต้องข้ามถนนด้านล่างหรือทางพิเศษอุดรรัถยา จึงจำเป็นต้องมีโครงสร้างที่เป็น Portal Frame เพื่อให้ทางรถไฟฟ้าสามารถข้ามได้ โดยออกแบบให้มีการใช้โครงสร้าง Portal Frame ให้น้อยที่สุด (เลือกใช้ Portal Frame เฉพาะจุดที่จำเป็นเท่านั้น)

สำหรับรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งยกระดับทั่วไปที่ใช้ในโครงการ จะมีรูปลักษณะที่สอดคล้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูช่วงแคราย-มีนบุรี และรองรับทางวิ่งของรถไฟฟ้ารางเดี่ยวจำนวน 2 ทิศทาง (2-Direction Guideway Beams) วิ่งตามแนวสายทางในโครงการ ลักษณะโครงสร้างทางวิ่งจะถูกจัดให้อยู่ในแนวเกาะกลางถนนให้มากที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนโดยรอบ

รูปแบบสถานีรถไฟฟ้าของโครงการเป็นสถานียกระดับ (Elevated) ระบบเปิด (Open Station) โครงสร้างสถานีเป็นเสาตอม่อเดี่ยว รองรับพื้นสถานีด้วยคานอัดแรงตัวไอ วางพาดบนคานขวางที่ยื่นมาจากเสาตอม่อหลักของโครงการ โครงสร้างหลังคาเป็นโครงสร้างเหล็กคลุมด้วยแผ่นเหล็กรีดลอนหรือเมทัลชีท (Metal Sheet) ก่อสร้างตามมาตรฐานความปลอดภัย (NFPA 130) เรื่องความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน และมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารและผู้พิการ นอกจากนี้ ได้มีการออกแบบการแก้ไขปัญหาฝนสาดเข้ามาในชานชาลา โดยในส่วนหลังคาไม่ได้ยกขึ้นสูง แต่มีการติดตั้ง LOUVER ด้านข้างเพื่อกันน้ำฝนสาดเข้ามา

#### 1) สถานี MT-01

สถานี MT-01 ตั้งอยู่หน้าอาคารอิมแพ็ค ชาเลนเจอร์ บริเวณเหนือวงเวียน โดยสถานีตั้งขนานทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด มีรูปแบบสถานีเป็น Central Platform มีลักษณะโครงสร้างสถานีเป็นเสาเดี่ยวที่รองรับสถานีรูปแบบเสาตอม่อเดี่ยว (Single Pier) ที่ออกแบบเฉพาะเพื่อใช้สำหรับรองรับสถานี MT-01 เท่านั้น โดยใช้คานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอรับพื้นชานชาลา และพื้นชั้นจำหน่ายตั๋ว (Concourse) ทั้ง 2 ชั้น โดยสถานี MT-01 แบ่งเป็น 4 ระดับเนื่องจากทางวิ่งต้องยกลอยหลบทางพิเศษศรีรัช-ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) มีรายละเอียดดังนี้

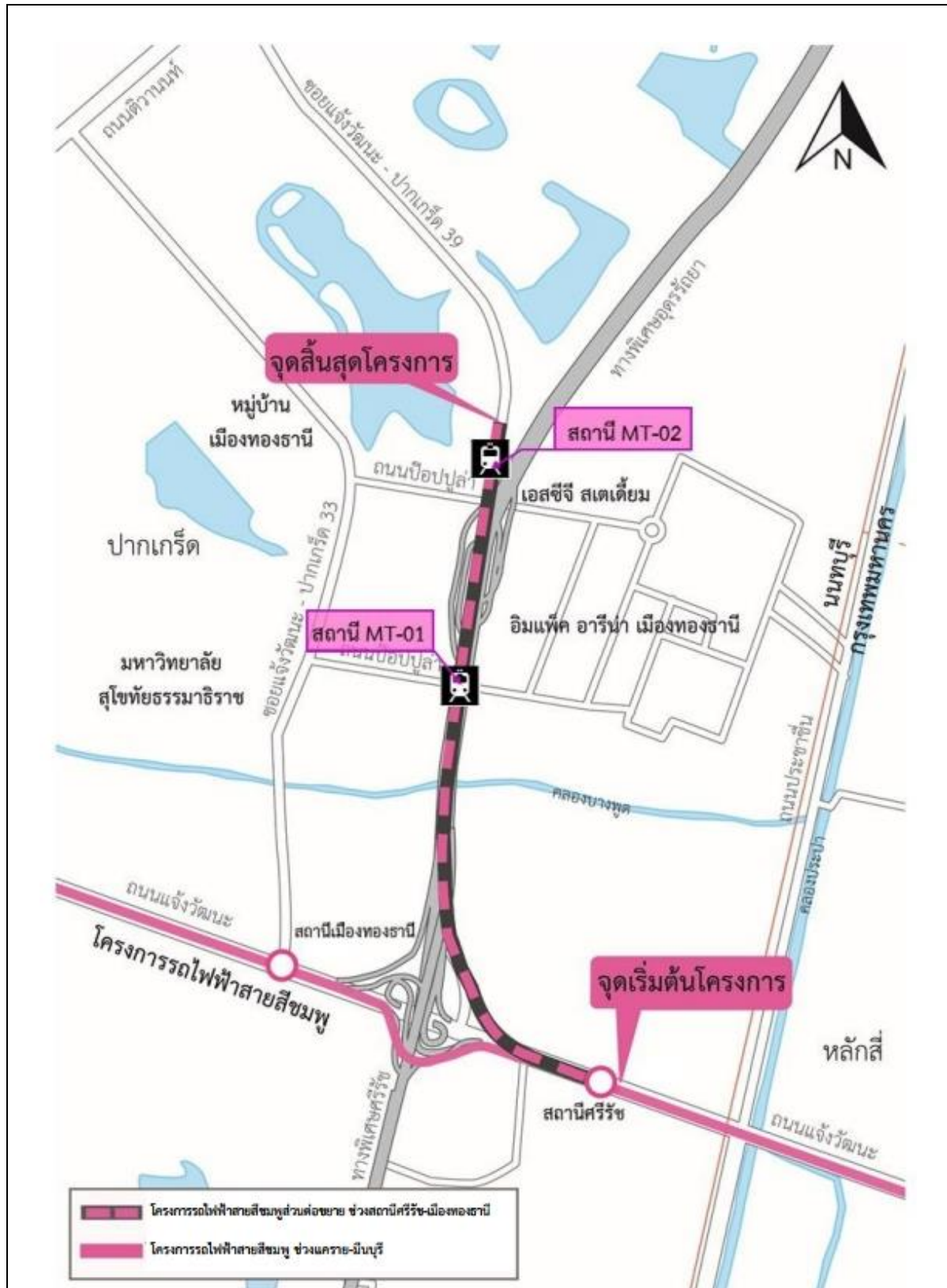
- ชั้นชานชาลา (Platform Level) อยู่บนสุดซึ่งเป็นระดับเดียวกับระดับราง
- ชั้นลอย อยู่ระดับกลาง
- ชั้นจำหน่ายตั๋ว (Concourse Level) ความสูงจากถนนถึงระดับต่ำสุดของโครงสร้าง คือ 5.50 เมตร
- ชั้นพื้นดิน (At Grade Level) อยู่ระดับถนนและทางเท้า

## 2) สถานี MT-02

สถานี MT-02 ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าของทะเลสาบเมืองทองธานี บนถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 เยื้องสนามกีฬาเอสซีจี สเตเดียม ห่างจาก Skywalk เดิมที่เชื่อมกับอาคาร IMPACT FORUM ประมาณ 20 เมตร รูปแบบสถานีเป็น Slide Platform ซึ่งสถานี MT-02 ได้วางเสาสถานีไว้บริเวณริมถนนทั้งสองฝั่ง โดยโครงสร้างเป็นเสาคู่แบบ Portal Frame ซึ่งใช้คานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอรับพื้นชานชาลา และพื้นจำหน่ายตั๋วทั้ง 2 ชั้น โดยสถานี MT-02 แบ่งเป็น 4 ชั้น เช่นเดียวกับสถานี MT-01

## 3) จุดจอดแล้วจร

การเดินทางมายังสถานีส่วนต่อขยายจะใช้รูปแบบ non-motorized เช่น การเดินทางมายังสถานีโดยจักรยานหรือการเดินเท้า โดยบริเวณสถานีสามารถจัดพื้นที่บริเวณใต้บันไดทางขึ้นลงสถานีเพื่อเป็นที่จอดจักรยาน การจัดทำทางเดินเท้าและทางเดินเชื่อมลอยฟ้า (Skywalk) พร้อมหลังคาคลุม



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA), ตุลาคม 2563

### 1.3 การดำเนินงานโดยทั่วไปของโครงการ

การดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 มีกิจกรรมการดำเนินงาน จำนวน 2 โซน ดังนี้

1.	Zone 1	พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่าง MT0-P01 ถึง MT0-P56
		พื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-01
2.	Zone 2	พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่าง MT1-P01 ถึง MT1-P30
		พื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02

กิจกรรมการดำเนินงานในแต่ละจุดดังแสดงในรูปที่ 1-2 ถึงรูปที่ 1-5 โดยมีรายละเอียดของการดำเนินงาน ดังนี้

#### Zone 1

##### พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่าง MT0-P01 ถึง MT0-P56

พบการติดตั้งกำแพงกันพื้นที่ก่อสร้าง บ้ายเตือนด้านการจราจร สัญญาณไฟเตือนพื้นที่ก่อสร้าง และไฟส่องสว่าง ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างเสาเข็มเจาะ งานก่อสร้างฐานราก งานก่อสร้างเสาตอม่อ งานติดตั้ง Cross beam และ Guideway Beam ดังแสดงในรูปที่ 1-2

##### พื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-01

พบการติดตั้งกำแพงกันพื้นที่ก่อสร้าง บ้ายเตือนด้านการจราจร สัญญาณไฟเตือนพื้นที่ก่อสร้าง และไฟส่องสว่าง ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างเสาตอม่อ งานติดตั้ง Cross beam และ Double T-Girder ดังแสดงในรูปที่ 1-3รูปที่ 1-3

#### Zone 2

##### พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่าง MT1-P01 ถึง MT1-P30

พบการติดตั้งกำแพงกันพื้นที่ก่อสร้าง บ้ายเตือนด้านการจราจร สัญญาณไฟเตือนพื้นที่ก่อสร้าง และไฟส่องสว่าง ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการเสาเข็มเจาะ งานก่อสร้างฐานราก งานก่อสร้างเสาตอม่อ และงานติดตั้ง Cross beam ดังแสดงในรูปที่ 1-4

##### พื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02

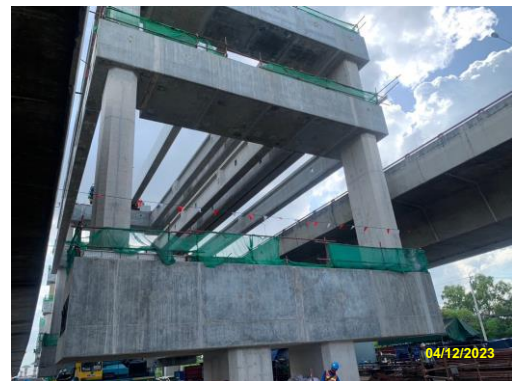
พบการติดตั้งกำแพงกันพื้นที่ก่อสร้าง บ้ายเตือนด้านการจราจร สัญญาณไฟเตือนพื้นที่ก่อสร้าง และไฟส่องสว่าง ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างเสาตอม่อ งานติดตั้ง Cross beam Double T-Girder และ I-Girder ดังแสดงในรูปที่ 1-5



### ภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566



รูปที่ 1-2 กิจกรรมการดำเนินงาน  
บริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่าง MT0-P01 ถึง MT0-P56



รูปที่ 1-3 กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-01



รูปที่ 1-4 กิจกรรมการดำเนินงาน  
บริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่าง MT1-P01 ถึง MT1-P30



### ภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 (ต่อ)



รูปที่ 1-5 กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02

สำหรับผลการดำเนินงานโดยรวมถึงเดือนธันวาคม 2566 มีงานที่ได้ดำเนินการ ดังนี้

- งานออกแบบและงานเตรียมการก่อสร้าง
- งานโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้าและสถานีรถไฟฟ้า
- งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค
- งานคืนพื้นที่ถนนและระบบระบายน้ำ

โดยมีความก้าวหน้าของงานโยธาคิดเป็นร้อยละ 47.87 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 ความก้าวหน้าของงานในระยะก่อสร้าง

ลำดับ	กิจกรรม	สัดส่วน งาน (ร้อยละ)	ความก้าวหน้าสะสม (ร้อยละ)		ความ แตกต่าง (ร้อยละ)
			แผนงาน ที่กำหนด	ผลงานจริง	
1. งานโยธา					
1.1	งานออกแบบและงานเตรียมการก่อสร้าง	5.59	2.72	2.72	0.00
1.2	งานโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้า	22.95	14.68	14.45	-0.23
1.3	งานโครงสร้างสถานีรถไฟฟ้า	61.55	28.50	26.25	-2.24
1.4	งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค	6.92	6.42	3.84	-2.58
1.5	งานคืนพื้นที่ถนนและระบบระบายน้ำ	2.99	0.54	0.60	0.06
รวม		100	52.86	47.87	-4.99

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

#### 1.4 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ ระบบคมนาคมขนส่ง และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 1-2

## ตารางที่ 1-2 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	<u>ทางกายภาพ</u> 1. ความลึก (Depth) 2. อุณหภูมิน้ำ (Temperature) 3. ความโปร่งแสง (Transparency) 4. ความเค็ม (Salinity) 5. ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) 6. ความเร็วกระแสน้ำ (Velocity) <u>ทางเคมี</u> 1. ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 2. ออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen) 3. ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจน สำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (BOD) 4. ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids) 5. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) <u>ทางชีวภาพ</u> 1. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) 2. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) <u>โลหะหนัก</u> 1. ตะกั่ว (Pb) 2. แคดเมียม (Cd) 3. เหล็กทั้งหมด (Total Iron)	จำนวน 2 จุด (ดังรูปที่ 1-6) ได้แก่ 1. คลองบางพูด 2. ทะเลสาบเมืองทองธานี	ทุก 1 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง (1 ครั้ง ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง) <sup>1/</sup>

**ตารางที่ 1-2 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ
2. คุณภาพอากาศ	1. ความเร็วและทิศทางลม 2. ฝุ่นละอองรวม (TSP) 3. ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM <sub>10</sub> ) 4. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) 5. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> )	จำนวน 1 จุด (ดังรูปที่ 1-7) ได้แก่ - โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร	- ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) จนกว่าการก่อสร้าง โครงการแล้วเสร็จ
3. ระดับเสียง	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>Aeq</sub> 24 hours) 2. ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L <sub>A90</sub> ) 3. ระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน (L <sub>Adn</sub> ) 4. ระดับเสียงสูงสุด (L <sub>Amax</sub> )	จำนวน 1 จุด (ดังรูปที่ 1-7) ได้แก่ - โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร	- ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) จนกว่าการก่อสร้าง โครงการแล้วเสร็จ
4. ความสั่นสะเทือน	1. ความถี่ (Frequency) 2. ความเร็วอนุภาคสูงสุด	จำนวน 1 จุด (ดังรูปที่ 1-7) ได้แก่ - โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร	- ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) จนกว่าการก่อสร้าง โครงการแล้วเสร็จ

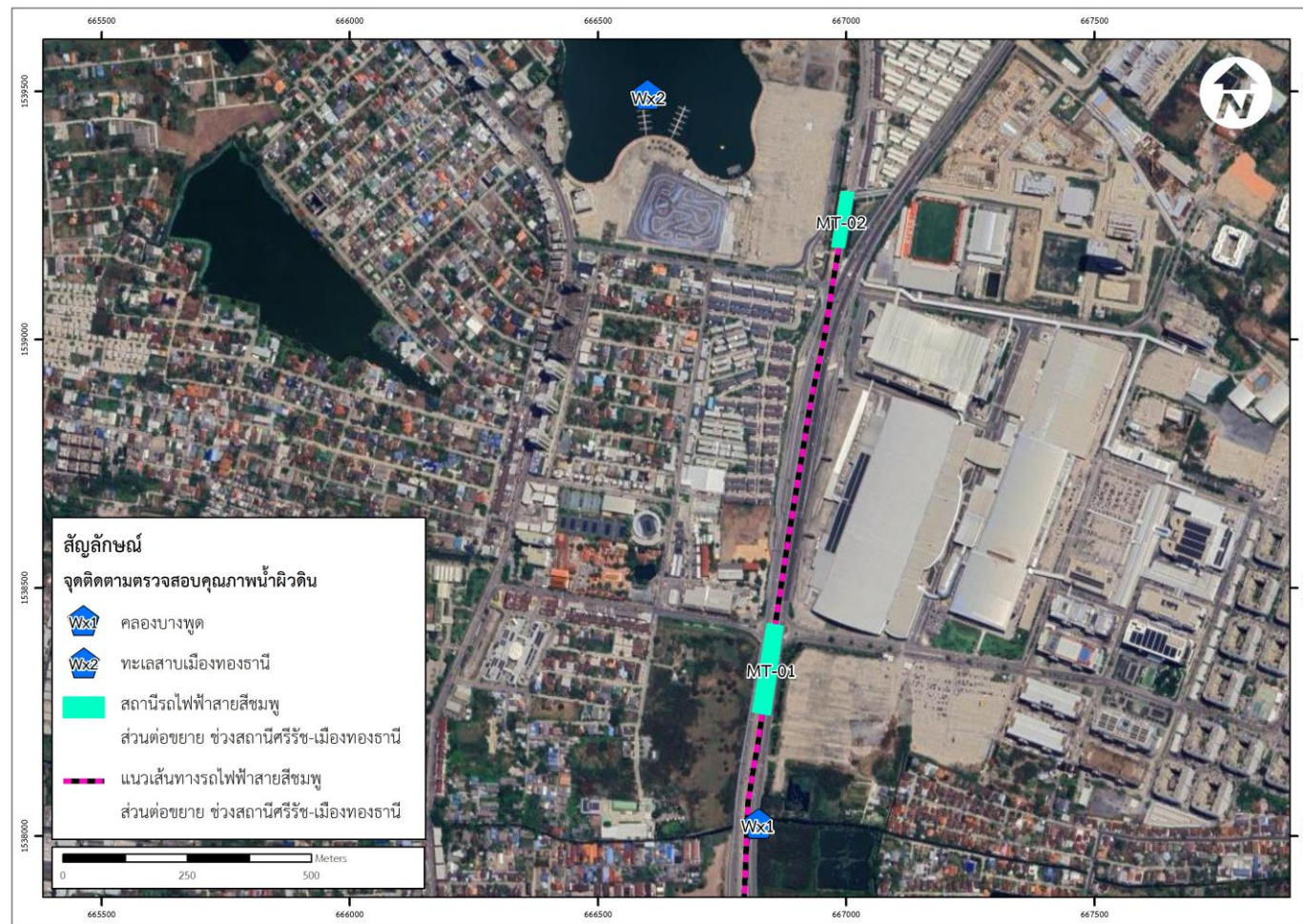
## ตารางที่ 1-2 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ
5. ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ	1. ชนิดและความชุกชุมของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ 2. ความหนาแน่นของสัตว์หน้าดิน 3. ความหลากหลายทางชีวภาพ	จำนวน 1 จุด (ดังรูปที่ 1-8) ได้แก่ - คลองบางพูด	ทุก 1 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง (1 ครั้ง ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง) <sup>1/</sup>
6. ระบบคมนาคมขนส่ง	1. ปริมาณจราจร 2. สถิติอุบัติเหตุ ความรุนแรง และสาเหตุของอุบัติเหตุ	จำนวน 2 จุด (ดังรูปที่ 1-9) ได้แก่ 1. บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยก ถนนแจ้งวัฒนะตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี 2. บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทาง ขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี	- ตรวจสอบและบันทึกข้อมูลปริมาณจราจร ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง โดยตรวจวัดเป็นเวลา 2 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) - ตรวจสอบและบันทึกข้อมูลปริมาณจราจร ทุก 1 เดือน โดยตรวจวัดเป็นเวลา 2 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จนกว่าการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ - ตรวจสอบสถิติอุบัติเหตุเดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะการก่อสร้าง
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	1. การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการฯ 2. ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง และความคิดเห็นต่อโครงการ 3. ปัญหาที่เกิดจากโครงการ ตลอดจนข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ	กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการทั้ง 2 ฝั่ง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม) แบ่งเป็นบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จำนวนสถานีละ 30 ตัวอย่าง และบริเวณแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 30 ตัวอย่าง/กิโลเมตร (ดังรูปที่ 1-10)	ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

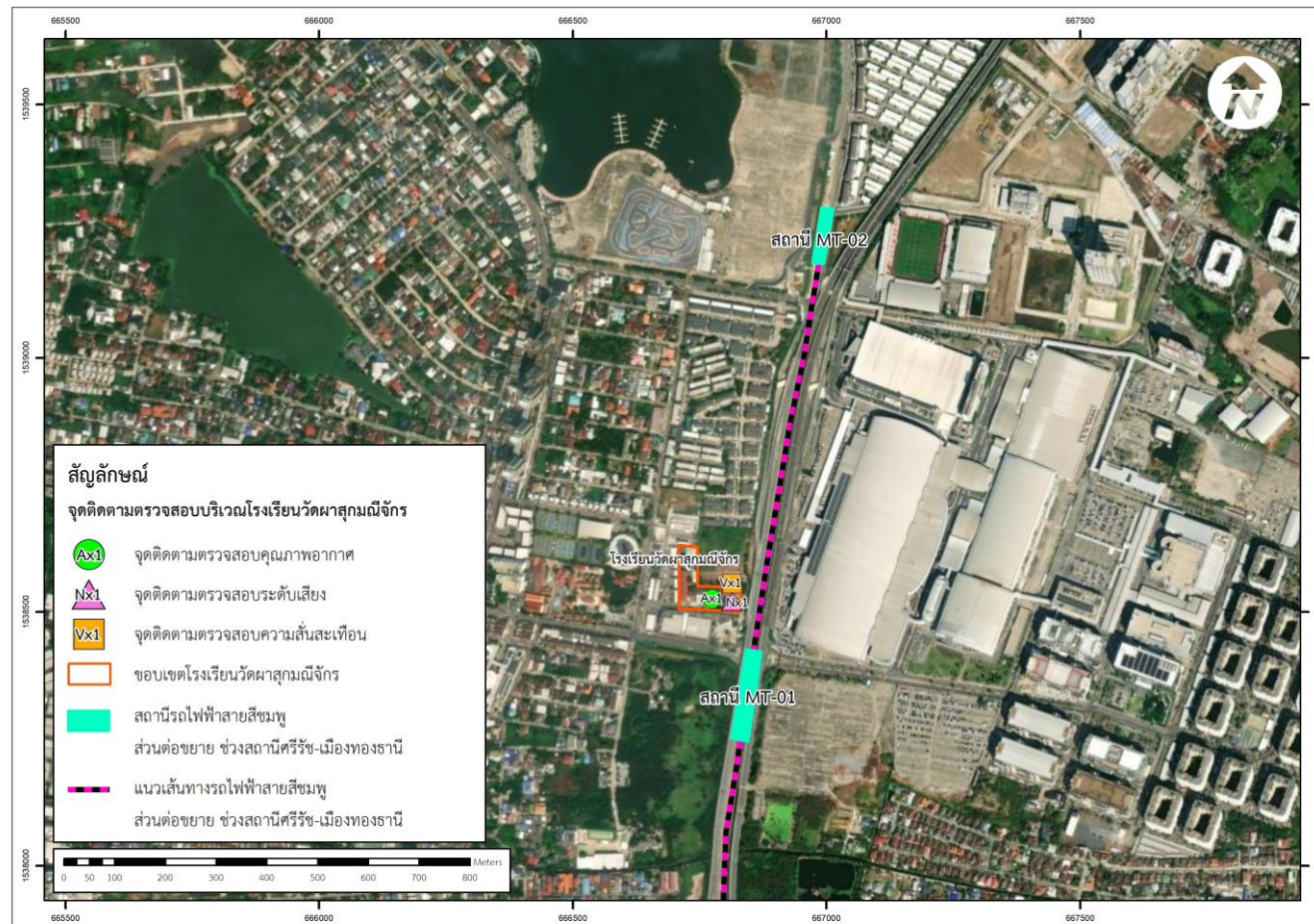
หมายเหตุ : <sup>1/</sup> ติดตามตรวจสอบก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 ครั้ง เพิ่มเติมจากเงื่อนไขที่ระบุในรายงานฉบับสมบูรณ์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

## 1.5 แผนที่แสดงจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยรวม

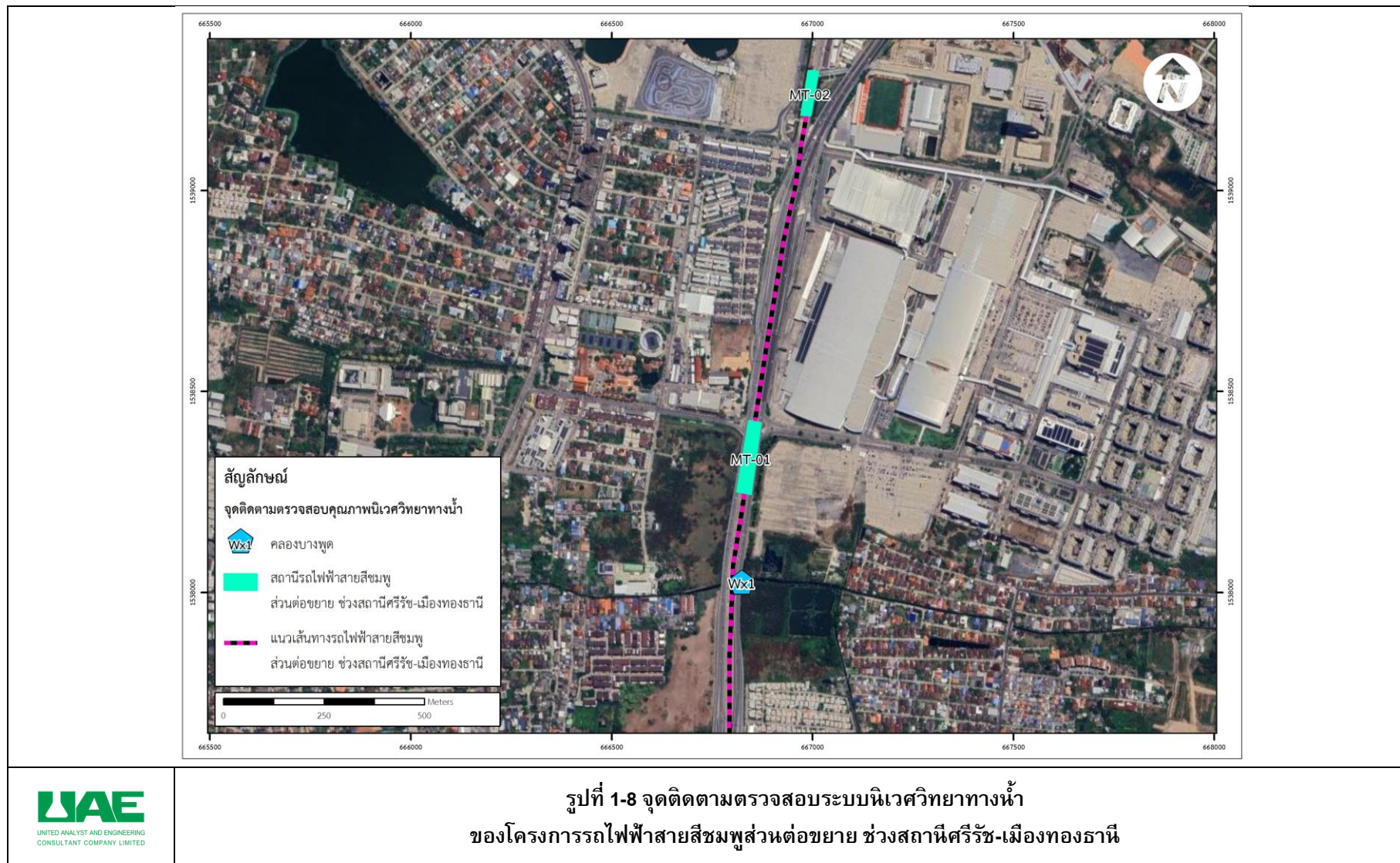
แผนที่แสดงจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยรวม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ประกอบด้วยจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ ระบบคมนาคมขนส่ง และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ดังแสดงในรูปที่ 1-6 ถึงรูปที่ 1-10



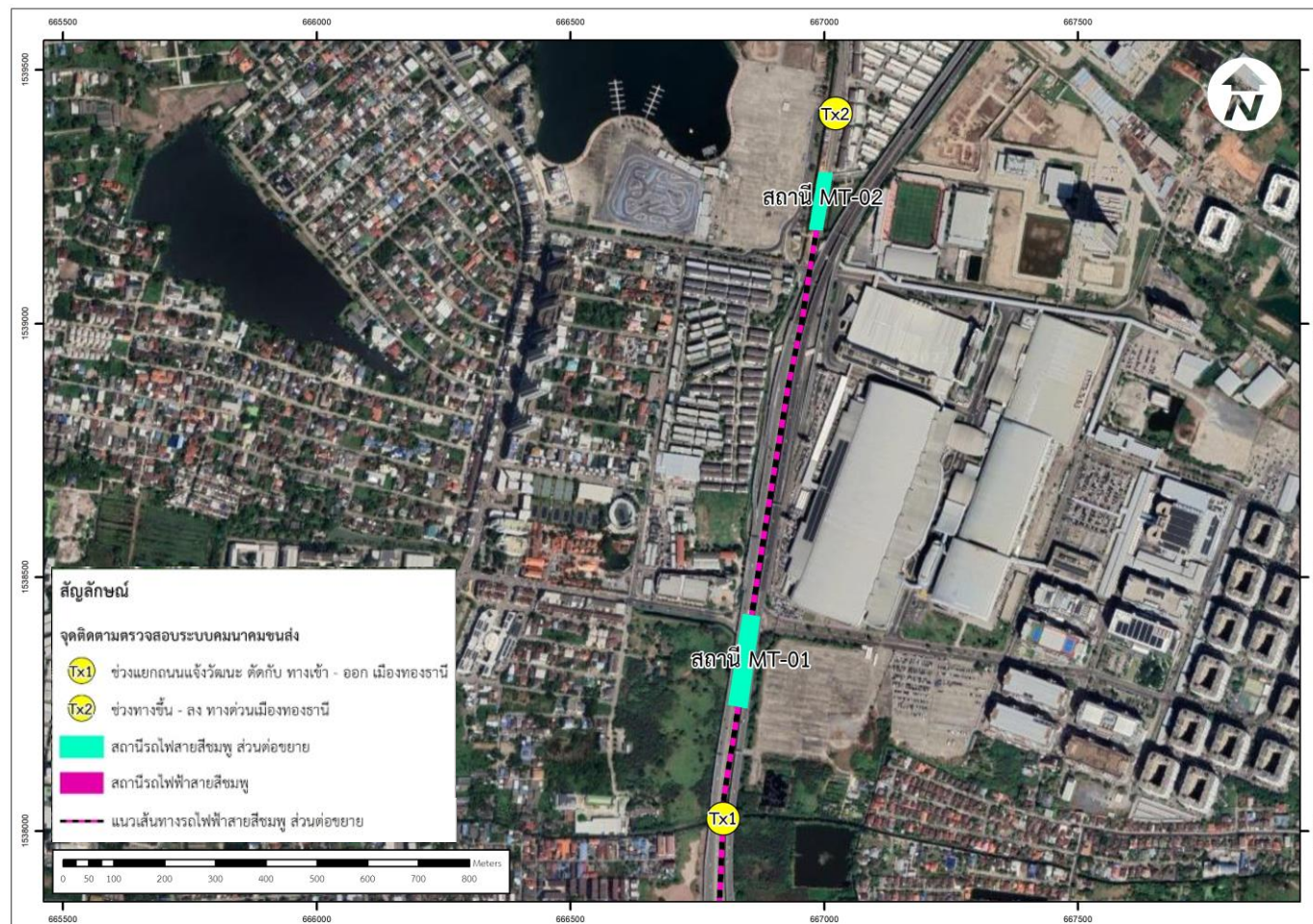




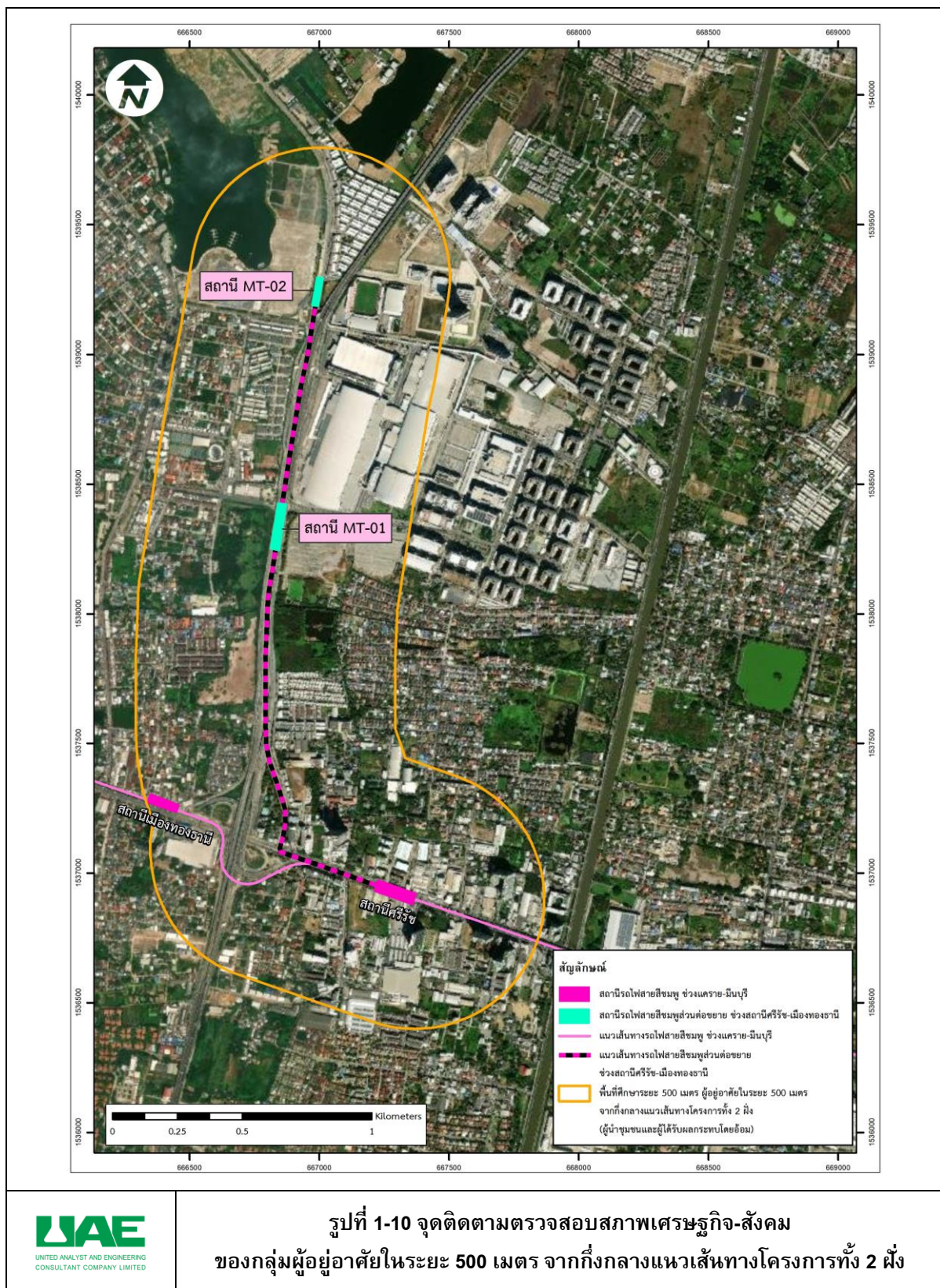












## 1.6 จุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสำรวจจุดติดตามตรวจสอบในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 พบว่า จุดติดตามตรวจสอบทุกจุดที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดและสภาพแวดล้อมของจุดติดตามตรวจสอบ ดังนี้

### 1.6.1 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน และระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ

จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน และระบบนิเวศวิทยาทางน้ำที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีจำนวน 2 จุด คือ คลองบางพูด และทะเลสาบเมืองทองธานี โดยมีรายละเอียดและสภาพแวดล้อมของจุดติดตามตรวจสอบ ดังนี้

#### (1) คลองบางพูด

คลองบางพูด เป็นแหล่งน้ำผิวดินที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน โดยเป็นคลองที่ไหลผ่านชุมชนหมู่บ้านพงษ์เพชร แจ้งวัฒนะ และไหลลงสู่คลองส่วย สภาพทั่วไปบริเวณจุดตัดคลองส่วยมีสภาพเป็นบ้านเรือน บริเวณชุมชนคลองเกลือเอื้ออารี 5 ซึ่งในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 พบกิจกรรมงานก่อสร้างใกล้เคียงคลองบางพูด ดังนี้

- ระหว่างเดือนกรกฎาคม-พฤศจิกายน 2566 มีกิจกรรมงานก่อสร้างเสาเข็มเจาะ งานก่อสร้างฐานราก งานก่อสร้างเสาตอม่อ และงานติดตั้ง Cross beam บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-01 ซึ่งมีระยะห่างจากคลองบางพูด ประมาณ 340 เมตร

- เดือนธันวาคม 2566 มีกิจกรรม งานก่อสร้างเสาตอม่อ งานติดตั้ง Cross beam และ Double T-Girder บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-01 ซึ่งมีระยะห่างจากคลองบางพูด ประมาณ 340 เมตร

#### (2) ทะเลสาบเมืองทองธานี

ทะเลสาบเมืองทองธานี เป็นแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการ ซึ่งในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 พบกิจกรรมงานก่อสร้างใกล้เคียงทะเลสาบเมืองทองธานี ดังนี้

- ระหว่างเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม 2566 มีกิจกรรมงานก่อสร้างฐานราก งานก่อสร้างเสาตอม่อ และงานติดตั้ง Cross beam บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02 ซึ่งมีระยะห่างจากทะเลสาบเมืองทองธานี ประมาณ 365 เมตร

- ระหว่างเดือนกันยายน-ธันวาคม 2566 มีกิจกรรมงานก่อสร้างฐานราก งานก่อสร้างเสาตอม่อ งานติดตั้ง Cross beam Double T-Girder และ I-Girder บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02 ซึ่งมีระยะห่างจากทะเลสาบเมืองทองธานี ประมาณ 365 เมตร

### 1.6.2 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน

จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีจำนวน 1 จุด คือ โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร โดยมีรายละเอียดและสภาพแวดล้อมของจุดติดตามตรวจสอบ ดังนี้

#### (1) โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร

โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร ตั้งอยู่บนถนนปิ่นเกล้า เมืองทองธานี

- ทิศเหนือติดกับหมู่บ้านมิตรภาพ

- ทิศตะวันออกติดกับถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39
- ทิศใต้ติดกับสถานีบริการน้ำมัน ปตท. สาขาเมืองทองธานี
- ทิศตะวันตกติดกับวัดผาสุกมณีจักร

- จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ และจุดติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลมอยู่บริเวณด้านหน้าอาคารเทศบาลนครปากเกร็ด

- จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงอยู่บริเวณด้านหน้าอาคารเทศบาลนครปากเกร็ด ซิดริมรั้วฝั่งติดกับ ถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39

- จุดติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนอยู่บริเวณชั้นล่างของอาคารเทศบาลนครปากเกร็ด ฝั่งติดกับ ถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39

ซึ่งในเดือนสิงหาคม และเดือนพฤศจิกายน 2566 มีกิจกรรมงานก่อสร้างเสาตอม่อ และงานติดตั้ง Cross beam บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-01

### 1.6.3 จุดติดตามตรวจสอบระบบคมนาคมขนส่ง

จุดสำรวจปริมาณจราจร ได้ทำการกำหนดจุดสำรวจในบริเวณที่สามารถเป็นตัวแทนของปริมาณจราจรของถนนเส้นนั้น ๆ โดยคัดเลือกบริเวณถนนที่เส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 2 จุด ดังนี้

#### (1) บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะ ตัดกับ ทางเข้า-ออก เมืองทองธานี

โดยเป็นถนนที่มีช่องจราจร 6 ช่อง ขาไปเมืองทอง 3 ช่องจราจร ขาไปแจ้งวัฒนะ 3 ช่องจราจร โดยช่องจราจรกว้างประมาณ 3 เมตรต่อช่องจราจร มีเกาะกลางถนน มีช่วงของเส้นทางจราจรที่อยู่ในแนวเส้นทางของโครงการระหว่างบริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึงบริเวณทะเลสาบเมืองทองธานี ซึ่งทำการสำรวจบริเวณที่ถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ตัดกับคลองบางพูด ซึ่งในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 พบกิจกรรมก่อสร้างดังนี้

- ระหว่างเดือนกรกฎาคม-พฤศจิกายน 2566 มีกิจกรรมงานก่อสร้างเสาเข็มเจาะ งานก่อสร้างฐานราก งานก่อสร้างเสาตอม่อ และงานติดตั้ง Cross beam บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-01 ซึ่งมีระยะห่างจากคลองบางพูด ประมาณ 340 เมตร

- เดือนธันวาคม 2566 มีกิจกรรม งานก่อสร้างเสาตอม่อ งานติดตั้ง Cross beam และ Double T-Girder บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-01 ซึ่งมีระยะห่างจากคลองบางพูด ประมาณ 280 เมตร

#### (2) บริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี

โดยเป็นถนนที่มีช่องจราจร 6 ช่อง ขาทางขึ้นทางด่วน 3 ช่องจราจร ขาทางลงทางด่วน 3 ช่องจราจร โดยช่องจราจรกว้างประมาณ 3 เมตรต่อช่องจราจร มีเกาะกลางถนน มีช่วงของเส้นทางจราจรที่อยู่ในแนวเส้นทางของโครงการ ระหว่างบริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึงบริเวณทะเลสาบเมืองทองธานี ซึ่งในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 พบกิจกรรมก่อสร้าง ดังนี้

- ระหว่างเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม 2566 มีกิจกรรมงานก่อสร้างฐานราก งานก่อสร้างเสาตอม่อ และงานติดตั้ง Cross beam บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02 ซึ่งมีระยะห่างจากบริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี ประมาณ 160 เมตร

- ระหว่างเดือนกันยายน-ธันวาคม 2566 มีกิจกรรมงานก่อสร้างเสาเข็มเจาะ งานก่อสร้างฐานราก งานก่อสร้างเสาตอม่อ งานติดตั้ง Cross beam Double T-Girder และ I-Girder ประมาณ 180 เมตร

## 1.7 บุคลากรดำเนินงาน

บุคลากรในการดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ดำเนินการดังนี้

### 1.7.1 กลุ่มงานติดตามตรวจสอบในภาคสนาม

ดร. พรวิภา คลังสิน	ผู้บริหารวิชาการด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม
นางสาวนพวรรณ อูรรักษ์	หัวหน้าทีมนักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวสุจิตรา นาวารัตน์	นักวิชาการสิ่งแวดล้อมและควบคุมการจัดทำรายงาน
นายภาณุพงษ์ พันดา	นักวิชาการสิ่งแวดล้อมและจัดทำรายงาน
นายณัฐกานต์ นาวินวัฒนา	วิศวกรสิ่งแวดล้อมและจัดทำรายงาน
นายศิลา บรรจงใจรักษ์	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นายศิริพัชร จงผดุงเกียรติ	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นายวีรยุทธ โมกแก้ว	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

### 1.7.2 กลุ่มงานวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ

นางสาวจวีวรรณ บุญลา	ผู้ควบคุมห้องปฏิบัติการ
นายภูซังค์ พานิชย์เลิศอำไพ	ผู้ควบคุมห้องปฏิบัติการ
นางสาวนภาพร ชื่นนุกษ์	นักเคมีและเจ้าหน้าที่เคมีผู้ตรวจวิเคราะห์
นางสาวเจตจิรินทร์ ทำสะอาด	นักเคมีและเจ้าหน้าที่เคมีผู้ตรวจวิเคราะห์
นางสาวนภาพร ปุราตะโก	เจ้าหน้าที่นิเวศวิทยาผู้ตรวจวิเคราะห์

ทั้งนี้การดำเนินงานทั้งหมดอยู่ภายใต้การตรวจสอบและการควบคุมการจัดทำรายงานโดย นางสาวศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์ ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม