

# 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 รถไฟฟ้ามหานคร 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 เอ็นจิเนียริง 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 2567 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 ระดับ เนื่องจากทางวิ่งต้องยกลอยหลบทางพิเศษศรีรัช-ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) มีรายละเอียดดังนี้

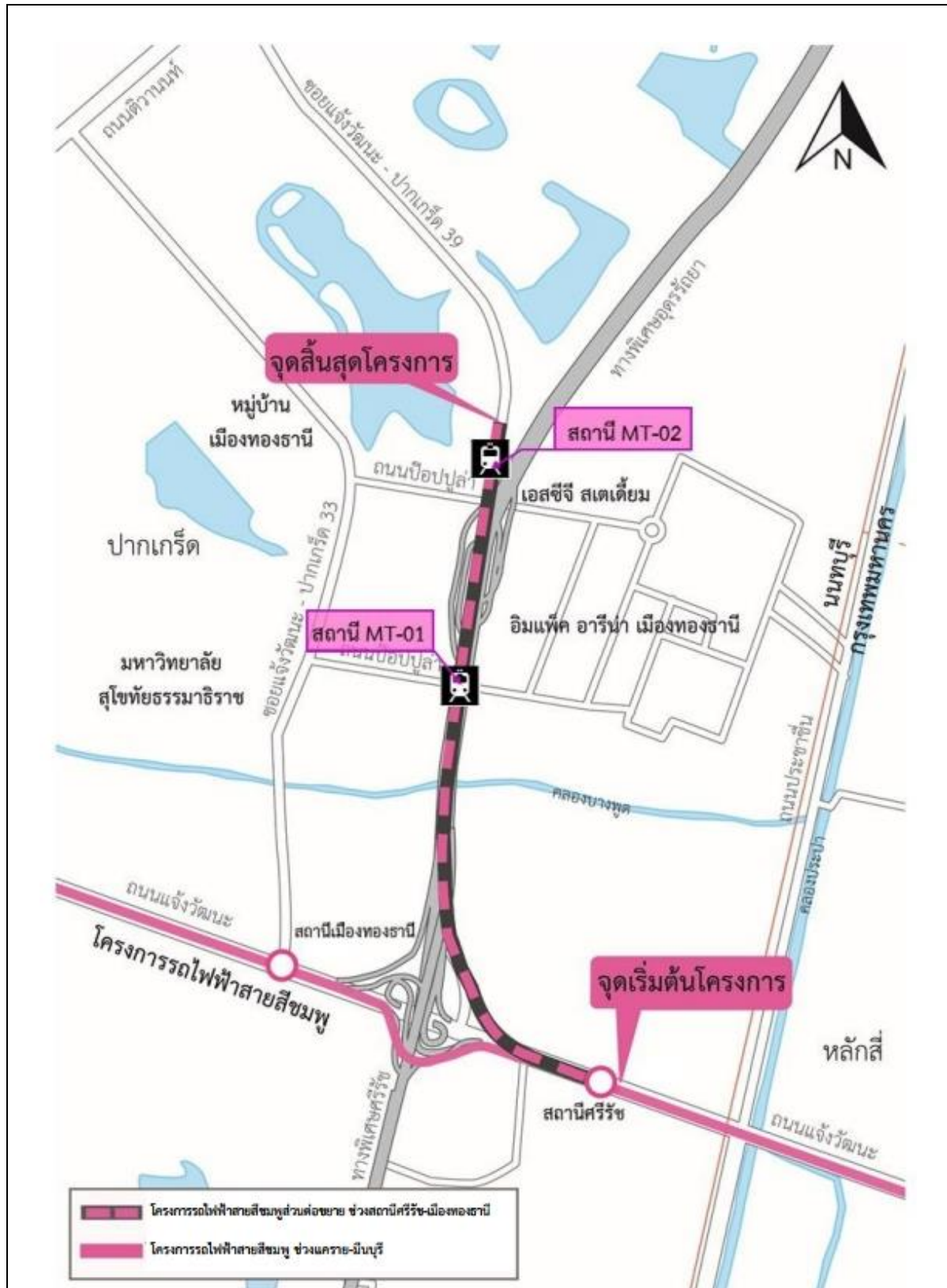
- ชั้นชานชาลา (Platform Level) อยู่บนสุดซึ่งเป็นระดับเดียวกับระดับราง
- ชั้นลอย อยู่ระดับกลาง
- ชั้นจำหน่ายตั๋ว (Concourse Level) ความสูงจากถนนถึงระดับต่ำสุดของโครงสร้าง คือ 5.50 เมตร
- ชั้นพื้นดิน (At Grade Level) อยู่ระดับถนนและทางเท้า

#### 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 ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 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-P29
		พื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02

กิจกรรมการดำเนินงานในแต่ละจุดดังแสดงในรูปที่ 1-2 ถึงรูปที่ 1-5 โดยมีรายละเอียดของการดำเนินงาน ดังนี้

#### Zone 1

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

พบการติดตั้งกำแพงกันพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายเตือนด้านการจราจร สัญญาณไฟเตือนพื้นที่ก่อสร้าง และไฟส่องสว่าง ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้ง Guideway Beam และ Emergency Walkway ดังแสดงในรูปที่ 1-2

##### พื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-01

พบการติดตั้งกำแพงกันพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายเตือนด้านการจราจร สัญญาณไฟเตือนพื้นที่ก่อสร้าง และไฟส่องสว่าง ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสถานี และงานก่อสร้าง Entrance ดังแสดงในรูปที่ 1-3

#### Zone 2

##### พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่าง MT1-P01 ถึง MT1-P29

พบการติดตั้งกำแพงกันพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายเตือนด้านการจราจร สัญญาณไฟเตือนพื้นที่ก่อสร้าง และไฟส่องสว่าง ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้ง Guideway Beam และ Emergency Walkway ดังแสดงในรูปที่ 1-4

##### พื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02

พบการติดตั้งกำแพงกันพื้นที่ก่อสร้าง ป้ายเตือนด้านการจราจร สัญญาณไฟเตือนพื้นที่ก่อสร้าง และไฟส่องสว่าง ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างสถานี และงานก่อสร้าง Entrance ดังแสดงในรูปที่ 1-5



### ภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567



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



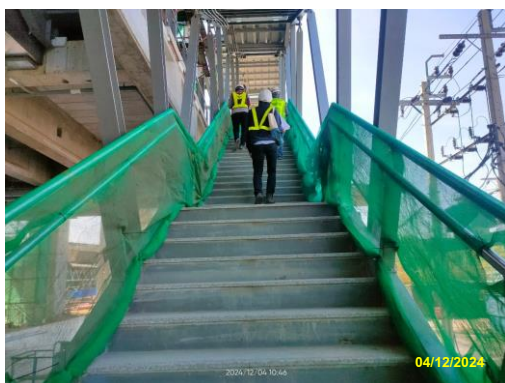
รูปที่ 1-3 กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-01



### ภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 (ต่อ)



รูปที่ 1-4 กิจกรรมการดำเนินงาน  
บริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่าง MT1-P01 ถึง MT1-P29



รูปที่ 1-5 กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02

โดยมีความก้าวหน้าของงานโยธาคิดเป็นร้อยละ 84.97 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	4.53	4.53	0.00
1.2	งานโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้า	22.95	22.95	22.95	0.00
1.3	งานโครงสร้างสถานีรถไฟฟ้า	61.55	48.84	51.12	2.28
1.4	งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค	6.92	6.92	5.06	-1.86
1.5	งานคืนพื้นที่ถนนและระบบระบายน้ำ	2.99	1.72	1.31	-0.41
รวม		100.00	84.96	84.97	0.01

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

#### 1.4 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ ผิวดิน คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ ระบบคมนาคมขนส่ง และสภาพเศรษฐกิจสังคม ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 1-2

## ตารางที่ 1-2 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	<p><u>ทางกายภาพ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ความลึก (Depth)</li> <li>2. อุณหภูมิน้ำ (Temperature)</li> <li>3. ความโปร่งแสง (Transparency)</li> <li>4. ความเค็ม (Salinity)</li> <li>5. ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity)</li> <li>6. ความเร็วกระแสน้ำ (Velocity)</li> </ol> <p><u>ทางเคมี</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)</li> <li>2. ออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen)</li> <li>3. ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจนสำหรับย่อยสลายสารอินทรีย์ (BOD)</li> <li>4. ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids)</li> <li>5. น้ำมันและไขมัน (Oil &amp; Grease)</li> </ol> <p><u>ทางชีวภาพ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)</li> <li>2. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)</li> </ol> <p><u>โลหะหนัก</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ตะกั่ว (Pb)</li> <li>2. แคดเมียม (Cd)</li> <li>3. เหล็กทั้งหมด (Total Iron)</li> </ol>	<p>จำนวน 2 จุด (ดังรูปที่ 1-6) ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. คลองบางพูด</li> <li>2. ทะเลสาบเมืองทองธานี</li> </ol>	<p>ทุก 1 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง (1 ครั้ง ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง)<sup>1/</sup></p>

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

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ
2. คุณภาพอากาศ <sup>2/</sup>	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 - โรงเรียนวัดผาสุมณีจักร	- ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) <sup>1/</sup> - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยติดตามตรวจสอบ เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) จนกว่าการก่อสร้างโครงการ แล้วเสร็จ
3. ระดับเสียง <sup>2/</sup>	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>Aeq</sub> 24 hours) 2. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 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 - โรงเรียนวัดผาสุมณีจักร	- ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) <sup>1/</sup> - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยติดตามตรวจสอบ เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) จนกว่าการก่อสร้างโครงการ แล้วเสร็จ
4. ความสั่นสะเทือน <sup>2/</sup>	- ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity)	จำนวน 1 จุด (ดังรูปที่ 1-7) ได้แก่ - โรงเรียนวัดผาสุมณีจักร	- ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) <sup>1/</sup> - ทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี) โดยติดตามตรวจสอบ เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุดราชการ) จนกว่าการก่อสร้างโครงการ แล้วเสร็จ

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

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ
5. ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ	1. ชนิดและความชุกชุมของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ 2. ความหนาแน่นของสัตว์หน้าดิน 3. ความหลากหลายทางชีวภาพ	จำนวน 1 จุด (ตั้งรูปที่ 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 (ตั้งรูปที่ 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 โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 2 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) <sup>1/</sup> - ตรวจสอบและบันทึกข้อมูลปริมาณจราจร ทุก 1 เดือน โดยติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 2 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) จนกว่าการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ - ตรวจสอบสถิติอุบัติเหตุเดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะการก่อสร้าง
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม <sup>3/</sup>	1. การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการ 2. ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง และความคิดเห็นต่อโครงการ 3. ปัญหาที่เกิดจากโครงการ ตลอดจนข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ	กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนว เส้นทางโครงการทั้ง 2 ฝั่ง (ผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบโดยอ้อม) แบ่งเป็นบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จำนวนสถานีละ 30 ตัวอย่าง และบริเวณแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 30 ตัวอย่าง/กิโลเมตร (ตั้งรูปที่ 1-10)	ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

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

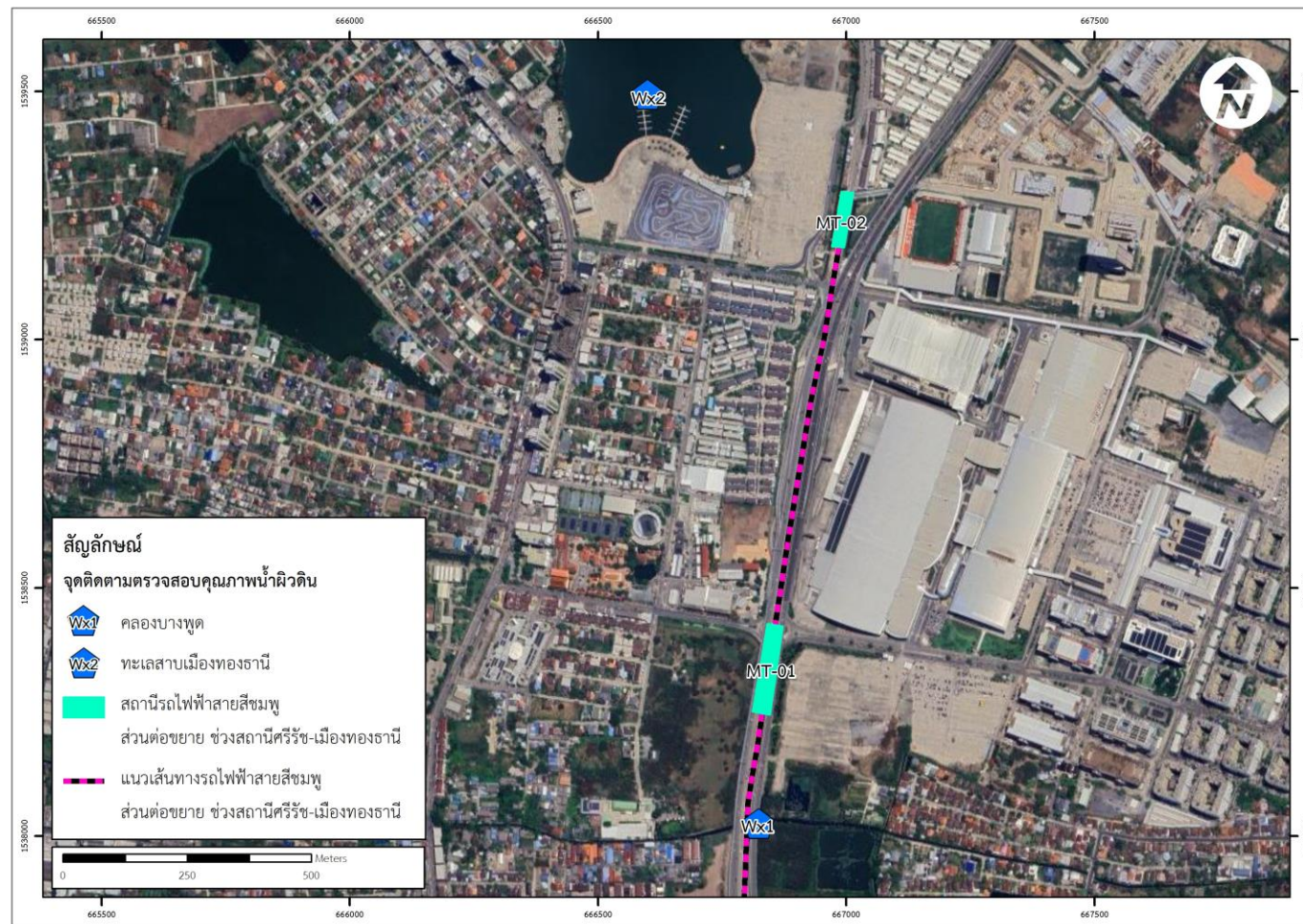
<sup>2/</sup> การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ซึ่งมีกำหนดดำเนินการทุก 3 เดือน (ครั้งถัดไป คือ เดือนกุมภาพันธ์ 2568)

<sup>3/</sup> การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ซึ่งมีกำหนดดำเนินการปีละ 2 ครั้ง (ครั้งถัดไป คือ เดือนเมษายน 2568)

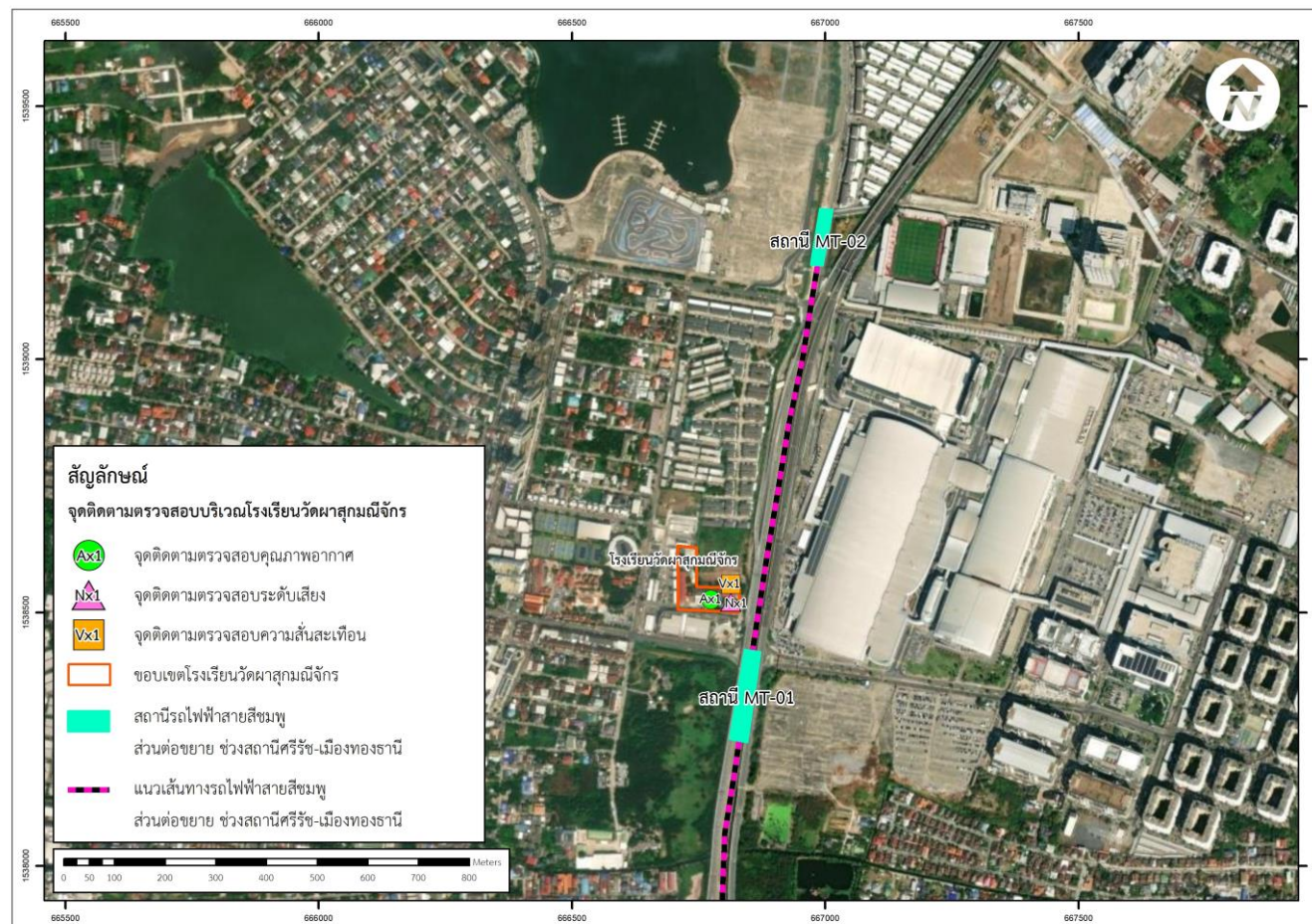
## 1.5 แผนที่แสดงจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยรวม

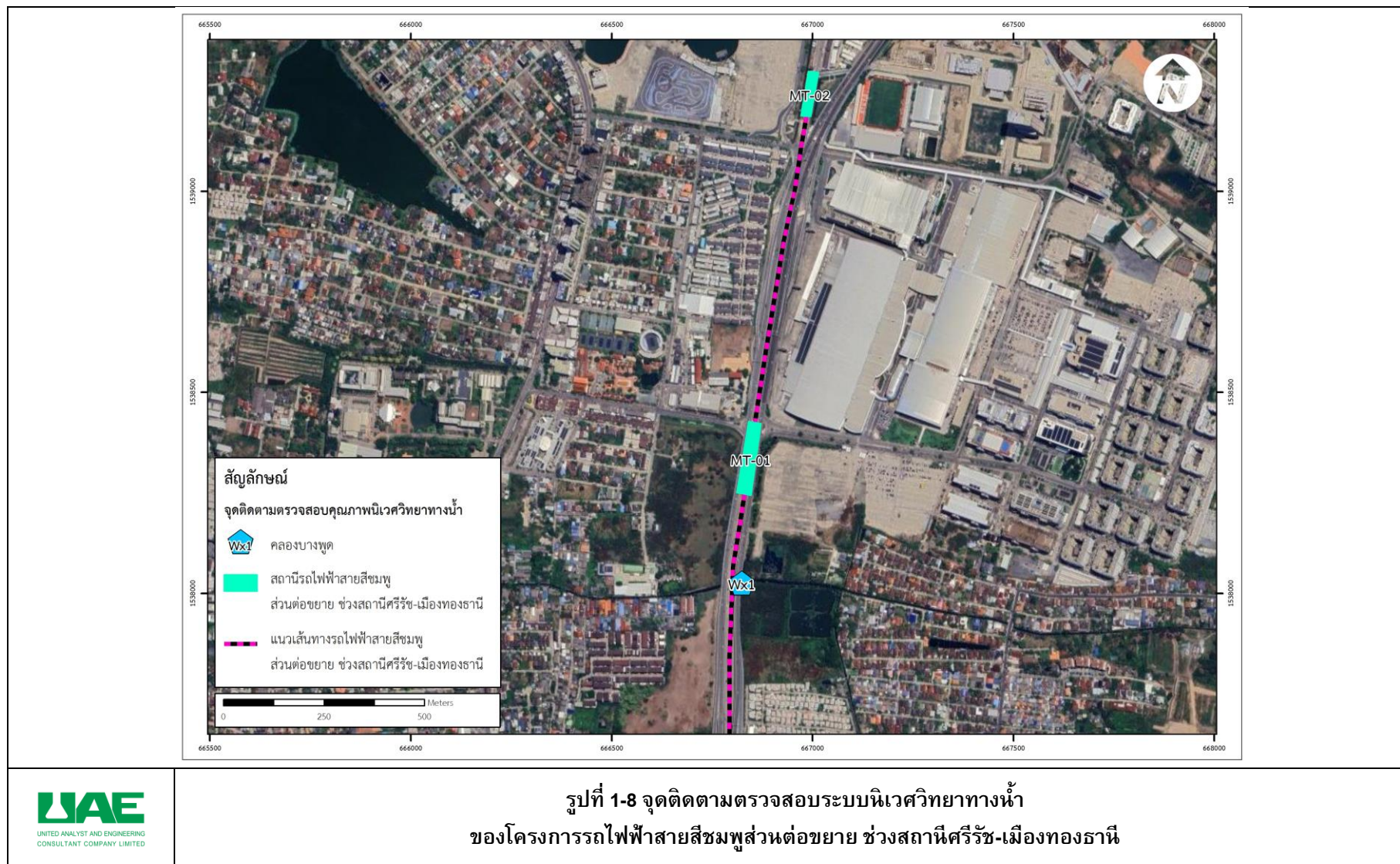
แผนที่แสดงจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยรวม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ประกอบด้วยจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ ระบบคมนาคมขนส่ง และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ดังแสดงในรูปที่ 1-6 ถึงรูปที่ 1-10



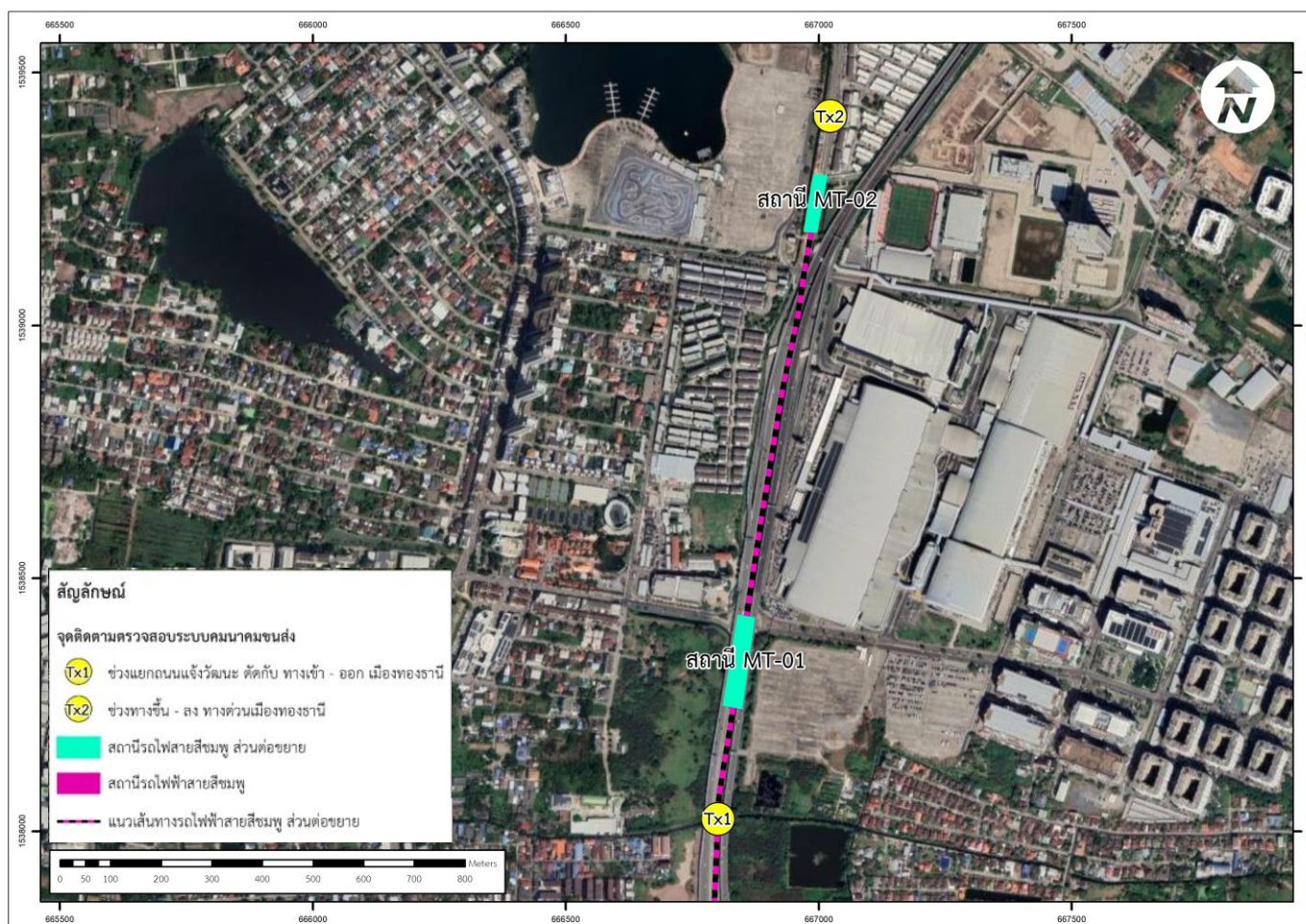




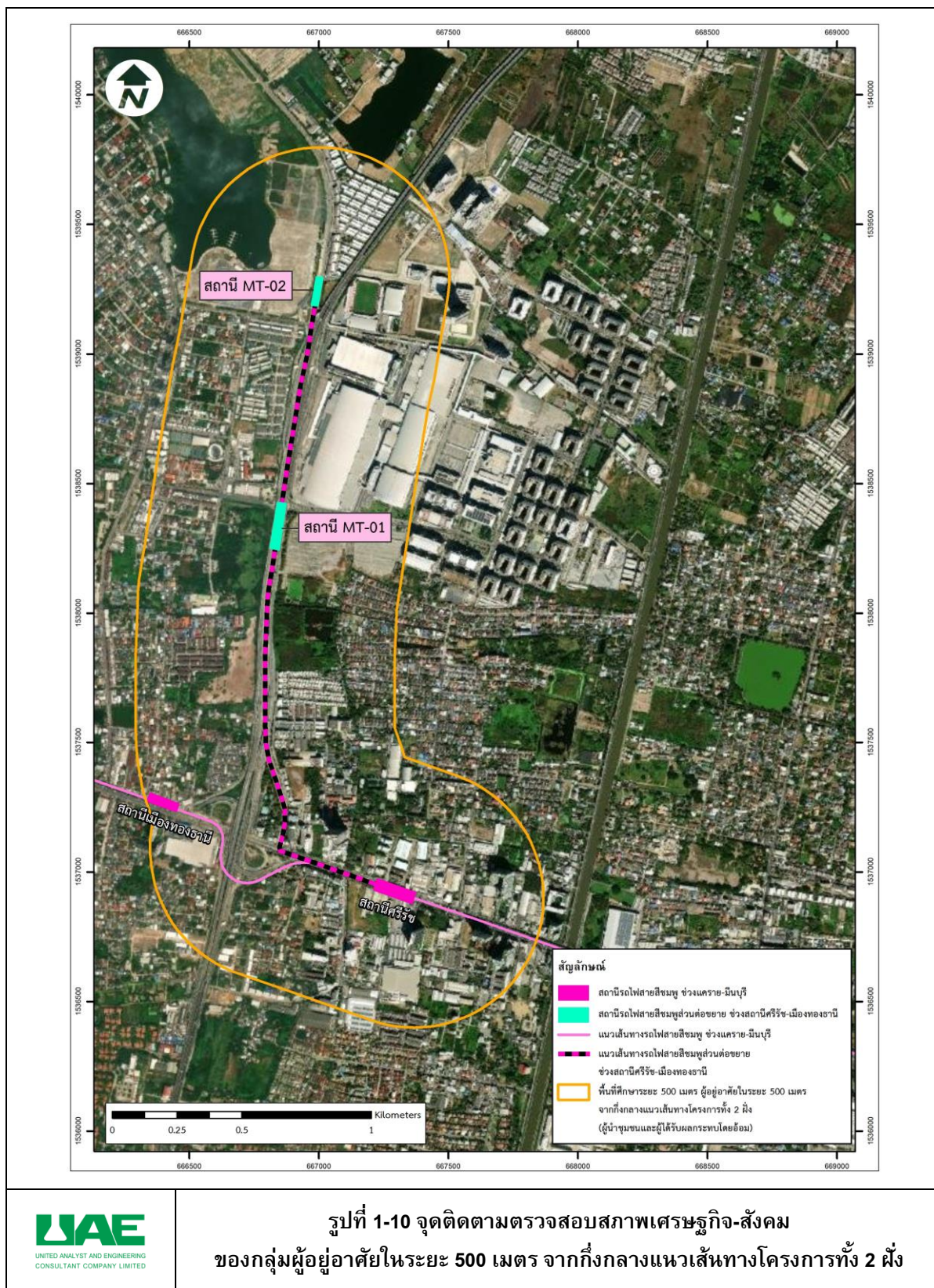












## 1.6 จุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสำรวจจุดติดตามตรวจสอบในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 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 2567 พบกิจกรรมงานก่อสร้างใกล้เคียงคลองบางพูด ดังนี้

- ระหว่างเดือนกรกฎาคม-กันยายน 2567 มีกิจกรรมงานติดตั้ง Guideway Beam บริเวณช่วงทางวิ่งระหว่าง MT0-P01 ถึง MT0-P56 ซึ่งมีระยะห่างจากคลองบางพูด ประมาณ 120 เมตร
- ระหว่างเดือนตุลาคม-ธันวาคม 2567 มีกิจกรรมงานติดตั้ง Emergency Walkway บริเวณช่วงทางวิ่งระหว่าง MT0-P01 ถึง MT0-P56 ซึ่งมีระยะห่างจากคลองบางพูด ประมาณ 120 เมตร

#### (2) ทะเลสาบเมืองทองธานี

ทะเลสาบเมืองทองธานี เป็นแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางโครงการ ซึ่งในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 พบกิจกรรมงานก่อสร้างใกล้เคียงทะเลสาบเมืองทองธานี ดังนี้

- เดือนกรกฎาคม 2567 มีกิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสถานี บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02 ซึ่งมีระยะห่างจากบริเวณถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี ประมาณ 200 เมตร
- ระหว่างเดือนสิงหาคม-ธันวาคม 2567 มีกิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสถานี และงานก่อสร้าง Entrance บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02 ซึ่งมีระยะห่างจากทะเลสาบเมืองทองธานี ประมาณ 200 เมตร

### 1.6.2 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ความเร็วและทิศทางลม ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน

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

#### (1) โรงเรียนวัดผาสุมณีจักร

โรงเรียนวัดผาสุมณีจักร ตั้งอยู่บนถนนป้อปูล่า เมืองทองธานี

- ทิศเหนือติดกับหมู่บ้านมิตรภาพ
- ทิศตะวันออกติดกับถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39
- ทิศใต้ติดกับสถานีบริการน้ำมัน ปตท. สาขาเมืองทองธานี
- ทิศตะวันตกติดกับวัดผาสุมณีจักร

- จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ และจุดติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางการไหลของน้ำในบริเวณด้านหน้าอาคารเทศบาลนครปากเกร็ด
- จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงอยู่บริเวณด้านหน้าอาคารเทศบาลนครปากเกร็ด ซิดริมรั้วฝั่งติดกับ ถนนชอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39
- จุดติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนอยู่บริเวณชั้นล่างของอาคารเทศบาลนครปากเกร็ด ฝั่งติดกับ ถนนชอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39
- เดือนสิงหาคม 2567 มีกิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสถานี และงานก่อสร้าง Entrance บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-01
- เดือนพฤศจิกายน 2567 มีกิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสถานี และงานก่อสร้าง Entrance บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-01

### 1.6.3 จุดติดตามตรวจสอบระบบคมนาคมขนส่ง

จุดสำรวจปริมาณจราจร ได้ทำการกำหนดจุดสำรวจในบริเวณที่สามารถเป็นตัวแทนของปริมาณจราจรของถนนเส้นนั้น ๆ โดยคัดเลือกบริเวณถนนที่เส้นทางโครงการตัดผ่าน จำนวน 2 จุด ดังนี้

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

โดยเป็นถนนที่มีช่องจราจร 6 ช่อง ขาไปเมืองทอง 3 ช่องจราจร ขาไปแจ้งวัฒนะ 3 ช่องจราจร โดยช่องจราจรกว้างประมาณ 3 เมตรต่อช่องจราจร มีเกาะกลางถนน มีช่วงของเส้นทางจราจรที่อยู่ในแนวเส้นทางของโครงการ ระหว่างบริเวณถนนชอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึงบริเวณทะเลสาบเมืองทองธานี ซึ่งทำการสำรวจบริเวณที่ถนนชอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ตัดกับคลองบางพูด ซึ่งในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 พบกิจกรรมก่อสร้าง ดังนี้

- ระหว่างเดือนกรกฎาคม-กันยายน 2567 มีกิจกรรมงานติดตั้ง Guideway Beam บริเวณช่วงทางวิ่งระหว่าง MT0-P01 ถึง MT0-P56 ซึ่งมีระยะห่างจากบริเวณถนนชอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะ ตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี ประมาณ 150 เมตร

- ระหว่างเดือนตุลาคม-ธันวาคม 2567 มีกิจกรรมงานติดตั้ง Emergency Walkway บริเวณช่วงทางวิ่งระหว่าง MT0-P01 ถึง MT0-P56 ซึ่งมีระยะห่างจากบริเวณถนนชอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงแยกถนนแจ้งวัฒนะ ตัดกับทางเข้า-ออก เมืองทองธานี ประมาณ 150 เมตร

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

โดยเป็นถนนที่มีช่องจราจร 6 ช่อง ขาทางขึ้นทางด่วน 3 ช่องจราจร ขาทางลงทางด่วน 3 ช่องจราจร โดยช่องจราจรกว้างประมาณ 3 เมตรต่อช่องจราจร มีเกาะกลางถนน มีช่วงของเส้นทางจราจรที่อยู่ในแนวเส้นทางของโครงการ ระหว่างบริเวณถนนชอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ถึงบริเวณทะเลสาบเมืองทองธานี ซึ่งในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 พบกิจกรรมก่อสร้าง ดังนี้

- เดือนกรกฎาคม 2567 มีกิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสถานี บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02 ซึ่งมีระยะห่างจากบริเวณถนนชอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี ประมาณ 140 เมตร

- ระหว่างเดือนสิงหาคม-ธันวาคม 2567 มีกิจกรรมงานก่อสร้างโครงสร้างสถานี และงานก่อสร้าง Entrance บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานี MT-02 ซึ่งมีระยะห่างจากบริเวณถนนชอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 ช่วงทางขึ้น-ลงทางด่วนเมืองทองธานี ประมาณ 140 เมตร

## 1.7 บุคลากรดำเนินงาน

บุคลากรในการดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ดำเนินการดังนี้

### 1.7.1 กลุ่มบริหารงานโครงการ ผู้เชี่ยวชาญ

นางสาวพรวิภา คลังสิน	ผู้จัดการโครงการ และผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบ มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวกฤติกา บุญชาติพิสุทธิ์	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ
นางสาวนันท์ทิศา บุญไสย	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ
นางรตนา ทิมมณี	ผู้เชี่ยวชาญด้านเสียงและความสั่นสะเทือน
นายณพรัตน์ วงศ์อนุรักษชัย	ผู้เชี่ยวชาญด้านนิเวศวิทยาแหล่งน้ำจืด
นางสาวอัมรिता คชภักดี	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรดิน
นางสาวนพวรรณ อูรารักษ์	ผู้เชี่ยวชาญด้านการคมนาคมขนส่ง
นายภัทร เทภาสิต	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจและสังคม
นายมงคล มิตินไพร	ผู้เชี่ยวชาญด้านอุทกวิทยา
นางสาวกฤษฎวรรณ ภัทรธีรกุล	ผู้เชี่ยวชาญด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย
นางสาวสุจิตรา นาวารัตน์	ผู้เชี่ยวชาญด้านมลพิษสิ่งแวดล้อม

### 1.7.2 กลุ่มบริหารงานโครงการ งานติดตามตรวจสอบในภาคสนาม

นายศิลา บรรจงใจรักษ์	ผู้จัดการฝ่ายภาคสนามและสำรวจ
นายวีรยุทธ โมกแก้ว	หัวหน้าทีมงานตรวจติดตามสิ่งแวดล้อม

### 1.7.3 กลุ่มงานวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ

นางปิยะพัชร สุทรมนัสวงษ์	ผู้ควบคุมห้องปฏิบัติการ
นายภูษณ์ พานิชย์เลิศอำไพ	ผู้ควบคุมห้องปฏิบัติการ
นางสาวฉวีวรรณ บุญลา	ผู้ควบคุมห้องปฏิบัติการ
นางสาวเจตจิรินทร์ ทำสะอาด	ผู้ควบคุมห้องปฏิบัติการ
นางสาวชมรณัญ อภิพัทธ์ปภา	เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจวิเคราะห์
นางสาวกฤษณา โกมลวานิช	เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจวิเคราะห์
นางสาวนภาพร ปุระตะโก	เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจวิเคราะห์

### 1.7.4 กลุ่มงานจัดทำรายงาน

นายณัฐกานต์ นาวิวัฒนา	ผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน
นายภาณุพงษ์ พันดา	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้การดำเนินงานทั้งหมดอยู่ภายใต้การตรวจสอบและการควบคุมการจัดทำรายงานโดย นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม