

บทที่

บทนำ

1



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาในการจัดทำรายงาน

คณะกรรมการจัดการจราจรทางบก ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 ได้มีมติเห็นชอบแผนพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2547-2552) ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอ และคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2547 ได้อนุมัติแนวเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนรวมทั้ง 7 เส้นทาง ระยะทางรวม 291 กิโลเมตร โดยมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว 2 เส้นทาง ได้แก่ สายสีเขียวอ่อน (ช่วงพารานก-สมุทรปราการ) และสายสีเขียวเข้ม (ช่วงสะพานใหม่-บางบัว) บรรจุอยู่ในแผนดังกล่าว

กรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้จัดทำแนวทางการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายโดยรวมของแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน และสีเขียวเข้ม พร้อมศึกษาความเหมาะสม ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม และออกแบบโครงการเบื้องต้นในเส้นทางดังกล่าว และได้ศึกษา ความเหมาะสมแนวเส้นทางที่อยู่นอกแผนการดำเนินงาน 6 ปี (พ.ศ. 2547-2552) เพิ่มเติมไว้อีก 6 เส้นทาง โดยดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2548 ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ส่วนต่อขยาย สายพหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา เป็นหนึ่งใน 6 เส้นทางที่ศึกษาเพิ่มเติม คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 ได้มีมติเห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ตามลำดับความสำคัญ และความจำเป็นเร่งด่วนรวม 4 โครงการ 5 เส้นทาง รวมระยะทาง 118 กิโลเมตร โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปศึกษารายละเอียด ปรับปรุง และออกแบบโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ซึ่งมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว 2 เส้นทาง ได้แก่ สายสีเขียวอ่อน (ช่วงอ่อนนุช-สมุทรปราการ) และสายสีเขียวเข้ม (ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่) รวมอยู่ด้วย ต่อมาคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 18 มีนาคม พ.ศ. 2551 ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางราง และขนส่งมวลชน ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2551 ซึ่งได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดย สนข. ศึกษา และออกแบบรายละเอียดโครงการส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4 โดยเร่งด่วน เพื่อต่อขยายการดำเนินโครงการฯ จากหมอชิต-สะพานใหม่ และส่งมอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รับไปดำเนินการก่อสร้างตามมติคณะรัฐมนตรี ในคราวเดียวกัน

กทม. ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายโดยรวมส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล) ในคราวประชุมครั้งที่ 5/2551 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551



มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการ
ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่
10 เมษายน พ.ศ. 2551 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ
โดยมีเงื่อนไขว่า กรณีมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องนำเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการ
พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลง
ทุกครั้ง

เนื่องจากงานออกแบบมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการที่แตกต่างไปจากรายงานการวิเคราะห์
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเดิมของ กทม. ที่เคยได้รับความเห็นชอบ จาก กก.วล. ข้างต้น สนข. ได้รับมอบอำนาจ
จาก รฟม. ให้เป็นผู้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการ
พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 13/2554 เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม
พ.ศ. 2554 ได้มีมติเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต สะพานใหม่ ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4 (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) และ กก.วล. ในคราวประชุมครั้งที่
4/2555 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2555 ได้มีมติรับทราบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ
(ภาคผนวก ก) ทั้งนี้ รฟม. ได้ผนวกรายงานฉบับนี้ไว้ในสัญญาให้ผู้รับจ้างนำไปปฏิบัติต่อไป

ต่อมาในช่วงระยะก่อสร้าง กองทัพอากาศมีนโยบายก่อสร้างอาคารพิพิธภัณฑสถานกองทัพอากาศ
และการบินแห่งชาติเพิ่มเติม จึงขอให้ยกเลิกการติดตั้งแผงบังสายตาบริเวณพิพิธภัณฑสถานกองทัพอากาศ
ดังนั้น รฟม. จึงได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา
(ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) กรณียกเลิกการติดตั้งแผงบังสายตาบริเวณพิพิธภัณฑสถานกองทัพอากาศ ซึ่ง กก.วล.
ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2561 ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ
พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในคราวประชุม
ครั้งที่ 36/2560 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2560 ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด
โครงการฯ เนื่องจากกองทัพอากาศยังไม่มี ความชัดเจนด้านงบประมาณการก่อสร้างอาคารพิพิธภัณฑ
สถานกองทัพอากาศ จึงขอให้ รฟม. ดำเนินการติดตั้งแผงบังตาตามรูปแบบเดิมไปก่อน รฟม. จึงได้มีหนังสือแจ้ง
สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ขอใช้มาตรการตามที่ กก.วล.
ในการประชุมครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2555 ได้มีมติรับทราบรายงานการขอเปลี่ยนแปลง
รายละเอียดโครงการฯ ตามเดิม (ภาคผนวก ข)



คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการจำหน่ายสายจำหน่ายไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) เพื่อให้กระทรวงมหาดไทย (กทม.) รับโอนกรรมสิทธิ์และการบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ต่อไป โดยได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงระหว่าง รฟม. และ กทม. ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2561 (ภาคผนวก ค)

รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม 013(ชน/ทป/3) ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564 แจ้ง สผ. เพื่อทราบการโอนกรรมสิทธิ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ตามบันทึกข้อตกลงข้างต้น โดย กทม. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งนำส่ง และเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ในระยะดำเนินการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ให้ สผ. ต่อไป (ภาคผนวก ง) ทั้งนี้ รฟม. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามมาตรการฯ เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรเท่านั้น

ปัจจุบัน กทม. ได้เปิดให้บริการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต สะพานใหม่ คูคต ตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2563 โดยบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ได้รับมอบหมายจาก รฟม. ให้เป็นผู้จัดทำรายงานฉบับนี้ เพื่อนำเสนอผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม. ระหว่างเดือนมกราคม ถึงมิถุนายน พ.ศ. 2565) ต่อ สผ.

1.2 รายละเอียดโครงการ

“โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4” รฟม. ได้เปลี่ยนชื่อเป็น “โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4” เพื่อให้สอดคล้องกับชื่อตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ของ สนข. ขณะนี้ กทม. ได้เปิดให้บริการต่อเนื่องจากสถานีหมอชิต ถึงสถานีคูคต (ผ่านพื้นที่บางส่วนของช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4) ส่วนแนวเส้นทางต่อจากสถานีคูคต ถึงสถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออกตามรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ มีแผนก่อสร้างในอนาคต



1.2.1 ที่ตั้งโครงการ

พื้นที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวฯ เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4 ตั้งอยู่ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดปทุมธานี มีสถานีรถไฟฟ้ายกระดับ จำนวน 8 สถานี โดยมีรายละเอียดดังนี้

สถานีที่เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 4 สถานี ได้แก่

- สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21) : ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และกรมการแพทย์ทหารอากาศ
- สถานีพิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ (N22) : ตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าพิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ
- สถานีแยก คปอ. (N23) (ชื่อเดิมสถานี กม.25) : ตั้งอยู่บริเวณ กม.ที่ 25 ของถนนพหลโยธิน
- สถานีคูคต (N24) : ตั้งอยู่บริเวณเยื้องสถานีตำรวจภูธรคูคต

สถานีที่ยังไม่ได้ก่อสร้าง จำนวน 4 สถานี ได้แก่

- สถานีคลองสาม (N25) : ตั้งอยู่บริเวณก่อนถึงสะพานข้ามคลองสาม ซอยเสาวรส
- สถานีคลองสี่ (N26) : ตั้งอยู่บริเวณก่อนถึงซอยลำลูกกา 55 ประมาณ 100 เมตร
- สถานีคลองห้า (N27) : ตั้งอยู่บริเวณก่อนถึงเชิงสะพานข้ามคลองห้า ประมาณ 100 เมตร
- สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก (N28) : ตั้งอยู่บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีลำลูกกา และหมู่บ้านวรพดินทร์

1.2.2 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวฯ เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4 ที่เปิดให้บริการแล้ว จะต่อเนื่องจากแนวโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวฯ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญ เป็นโครงสร้างยกระดับโดยใช้พื้นที่เกาะกลางถนนพหลโยธินขึ้นไปทางทิศเหนือ เมื่อถึงกิโลเมตรที่ 25 ของถนนพหลโยธิน แนวเส้นทางจะเบี่ยงโค้งไปทางทิศตะวันออกผ่านบริเวณพื้นที่ประจูดกรุงเทพมหานครฯ ข้ามคลองสองช่วงที่ไหลบรรจบกับคลองหกวา เข้าไปเชื่อมกับถนนลำลูกกาบริเวณโค้งก่อนถึงสถานีตำรวจภูธรคูคต จากนั้นแนวเส้นทางจะวิ่งไปตามแนวเกาะกลางถนนลำลูกกา และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง (บริเวณสถานีคูคต) รวมระยะทางประมาณ 6.8 กิโลเมตร **ดังรูปที่ 1-1**

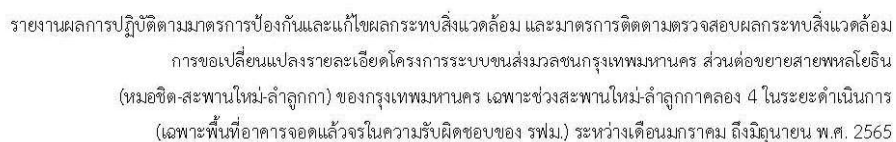


1.2.3 อาคารจอดรถแล้วเสร็จ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวฯ เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 มีอาคารจอดรถแล้วเสร็จ 2 แห่ง ได้แก่ อาคารจอดรถสถานีแยก คปอ. และอาคารจอดรถสถานีคูคต โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) อาคารจอดรถแล้วเสร็จ สถานีแยก คปอ. ตั้งอยู่บริเวณถนนพหลโยธิน กิโลเมตรที่ 25 เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก (ค.ส.ล.) สูง 3 ชั้น เนื้อพื้นดิน โดยมีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่นี้ 2 ส่วนหลัก คือ เป็นอาคารจอดรถแล้วเสร็จ และเป็นสถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม (PTI) โดยด้านหน้าของที่ดินเป็นพื้นที่ของระบบขนส่งมวลชนเสริมและทางเข้าออกสำหรับอาคารจอดรถแล้วเสร็จ และส่วนอาคารจอดรถแล้วเสร็จ ประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก คือ ลานจอดรถและอาคารจอดรถแล้วเสร็จส่วนที่เป็นลานจอดรถบนดินจัดที่จอดรถแบบตั้งฉากกับแนวถนน สามารถจอดรถได้ประมาณ 625 คัน ส่วนที่เป็นอาคารจอดรถแล้วเสร็จ สามารถจอดรถได้ประมาณ 408 คัน ชั้นล่างมีพื้นที่ใช้สอยอาคาร 4,770 ตารางเมตร ประกอบด้วยทางเข้าออกสำหรับอาคารจอดรถแล้วเสร็จ พื้นที่สำนักงาน พื้นที่ห้องเครื่อง และพื้นที่จอดรถยนต์ บริเวณเฉพาะที่ชั้น 3 จะมีทางเชื่อมเป็น Directional Ramp จากถนนพหลโยธิน ฝั่งขาเข้าเมืองเข้ามาในอาคารได้โดยตรง รวมพื้นที่ใช้สอยทั้งหมดของอาคารจอดรถแล้วเสร็จประมาณ 14,310 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 1,030 คัน

2) อาคารจอดรถแล้วเสร็จ สถานีคูคต ตั้งอยู่บริเวณสถานีคูคตใกล้กับสถานีตำรวจภูธรคูคต เป็นอาคารค.ส.ล. สูง 6 ชั้น เนื้อพื้นดิน โดยมีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่นี้ 2 ส่วนหลัก คือ เป็นอาคารจอดรถแล้วเสร็จ และเป็นสถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม (PTI) โดยด้านหน้าของที่ดินเป็นพื้นที่ของระบบขนส่งมวลชนเสริมและทางเข้าออกสำหรับอาคารจอดรถแล้วเสร็จ ส่วนอาคารจอดรถแล้วเสร็จ ชั้นล่างมีพื้นที่ใช้สอยอาคาร 4,215 ตารางเมตร ประกอบด้วยทางเข้าออกสำหรับอาคารจอดรถแล้วเสร็จ พื้นที่สำนักงาน พื้นที่ห้องเครื่อง และพื้นที่จอดรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ บริเวณเฉพาะที่ชั้น 3 จะมีทางเชื่อมเป็น Directional Ramp จากถนนลำลูกกาขาออกเมือง เข้ามาในอาคารได้โดยตรง รวมพื้นที่ใช้สอยทั้งหมดของอาคารจอดรถแล้วเสร็จประมาณ 25,290 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 710 คัน



รูปที่ 1-1 แนวเส้นทางรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว



1.3 สถานการณ์ดำเนินโครงการ

รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 ในระยะดำเนินการ เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรเท่านั้น ซึ่ง รฟม. ได้เริ่มเปิดให้บริการอาคารจอดแล้วจร จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ อาคารจอดแล้วจรสถานีแยก คปอ. และอาคารจอดแล้วจรสถานีคูคต เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2563 โดยมีสภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดแล้วจรในปัจจุบัน ซึ่งประกอบไปด้วยรายละเอียด ดังนี้

1) อาคารจอดแล้วจร สถานีแยก คปอ. ดังรูปที่ 1-2

- บริเวณพื้นที่จอดรถ
- บริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม
- สำนักงาน
- ตู้จำหน่ายบัตรจอดรถ
- ระบบสาธารณูปโภค/สิ่งอำนวยความสะดวก



บริเวณพื้นที่จอดรถ

รูปที่ 1-2 สภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดแล้วจร สถานีแยก คปอ.



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลายน
(หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 ในระยะดำเนินการ
(เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ระหว่างเดือนมกราคม ถึงมิถุนายน พ.ศ. 2565



บริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม

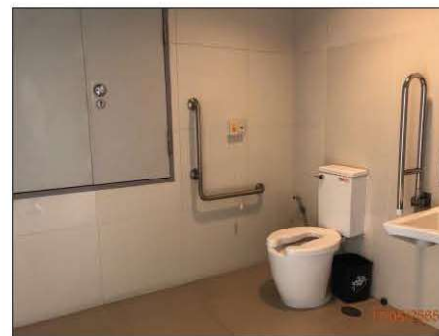
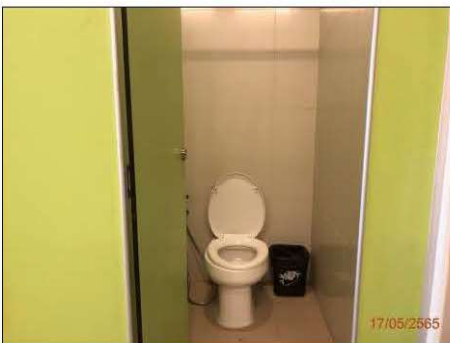


สำนักงาน



ตู้จ่ายบัตรจอดรถ

รูปที่ 1-2 (ต่อ) สภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดแล้วจร สถานีแยก คปอ.



ระบบสาธารณูปโภค/สิ่งอำนวยความสะดวก

รูป 1-2 (ต่อ) สภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดรถแล้วเสร็จ สถานีแยก คปอ.



2) อาคารจอดรถแล้วเสร็จ สถานีคูคต ดังรูปที่ 1-3

- บริเวณพื้นที่จอดรถ
- บริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม
- สำนักงาน
- ผู้จ่ายบัตรจอดรถ
- ระบบสาธารณูปโภค/สิ่งอำนวยความสะดวก



บริเวณพื้นที่จอดรถ



บริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชนเสริม

รูปที่ 1-3 สภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดรถแล้วเสร็จ สถานีคูคต



สำนักงาน

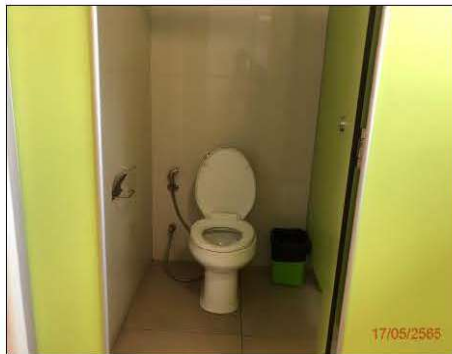


ตู้จ่ายบัตรจอดรถ



ระบบสาธารณูปโภค/สิ่งอำนวยความสะดวก

รูปที่ 1-3 (ต่อ) สภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดรถแล้วเสร็จ สถานีคูคต



ระบบสาธารณูปโภค/สิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)

รูป 1-3 (ต่อ) สภาพพื้นที่ดำเนินการของอาคารจอดรถแล้วเสร็จ สถานีคูคต