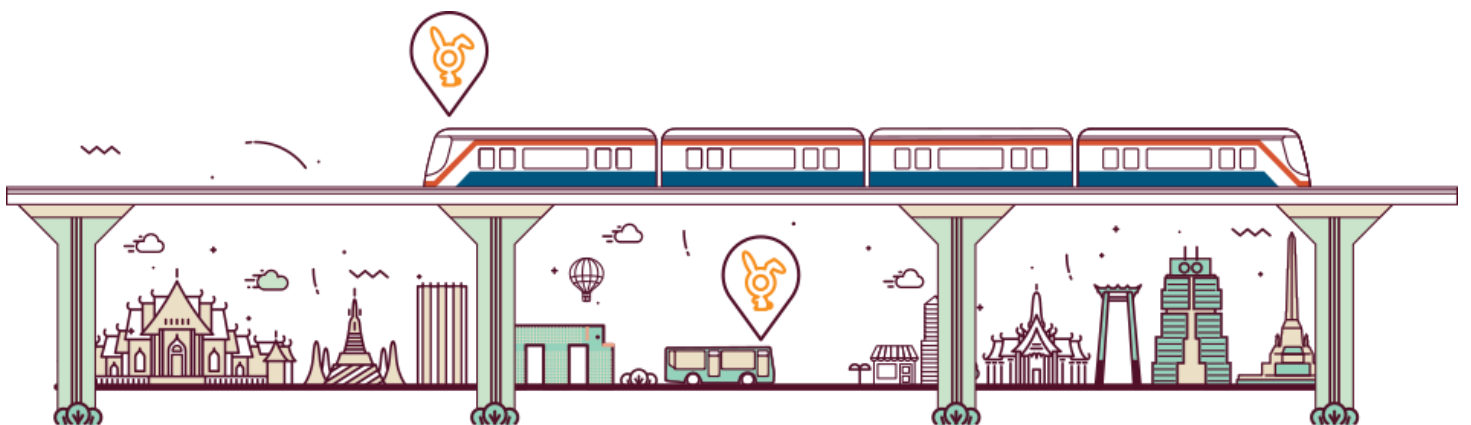


บทที่ 1

บทนำ



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและรายละเอียดของโครงการ

กรุงเทพมหานคร เป็นชุมชนเมืองขนาดใหญ่ที่มีอัตราการขยายตัวสูงและเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจของประเทศ โดยปัญหาการจราจรติดขัดบนโครงข่ายคมนาคมเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องดำเนินการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ดังนั้นการขยายหรือก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงเป็นการกระจายเส้นทางการเดินทางให้มีความสะดวก รวดเร็ว และคล่องตัวมากขึ้น ทั้งในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ปริมณฑล ซึ่งการขยายระบบขนส่งมวลชนจะเป็นหนทางหนึ่งในการลดปัญหาด้านการจราจรที่ติดขัดและคับคั่งบนถนนที่มีพื้นที่จำกัด ช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ตลอดจนลดการใช้พลังงานจากการเดินทางของประชาชน ขณะเดียวกันก็จะเป็นประโยชน์ในการรองรับการขยายตัวของชุมชน โดยเฉพาะปริมณฑลที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยของประชาชนแหล่งใหม่ใกล้กรุงเทพมหานครที่มีความเจริญเติบโตสูง โดยปี พ.ศ. 2548 สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้จัดทำแนวทางการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) และนำเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งได้มีมติพิจารณาเห็นชอบรายงานฉบับดังกล่าวในการประชุมครั้งที่ 5/2551 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551 (ภาคผนวก ก)

เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามลำดับสำคัญความจำเป็นเร่งด่วน รวม 4 โครงการ 5 เส้นทาง ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายพหลโยธิน เป็นส่วนหนึ่งในแนวทางการพัฒนาข้างต้น จึงมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมไปศึกษารายละเอียด ปรับปรุง ออกแบบโครงการให้แล้วเสร็จ ตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 18 มีนาคม พ.ศ. 2551 และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมจัดเตรียมรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และโครงการส่วนต่อขยายของสายสีเขียวเข้ม ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ให้สอดคล้องกับนโยบายเร่งด่วนตามนโยบายของรัฐ และมอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการ

สำหรับส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่นั้น คณะกรรมการผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อมได้มีข้อเสนอแนะต่อการปรับปรุงแบบของการเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีเขียวและสีชมพูบริเวณวงเวียนหลักสี่ให้เชื่อมต่อกันได้อย่างเหมาะสม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จึงจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ และมอบอำนาจให้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นผู้เสนอรายงานต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อพิจารณาเห็นชอบเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2554 ซึ่งในระหว่างขั้นตอนการพิจารณารายงานฯ ได้มีการปรับปรุงกายภาพถนนภายในบริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วให้ผู้ใช้เส้นทาง จึงได้ทบทวนรายงานและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ กรณีขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ อีกครั้ง ซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในวาระประชุมครั้งที่ 16/2555 เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม พ.ศ. 2555 ตามหนังสือของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ ทส 1009.5/91955 ลงวันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2555 และได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร กรณีขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร ซึ่งได้มีมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เห็นชอบในคราวประชุมครั้งที่ 4/2555 ทส (กวล) 1005/ว669 ลงวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2556 (ภาคผนวก ก)

หลังจากนั้นการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เสนอรายงานชี้แจงเพิ่มเติมรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) กรุงเทพมหานคร กรณีขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ ถึงห้าแยกลาดพร้าว และบริเวณอนุสาวรีย์หลักสี่ เพื่อลดการเวนคืนที่ดิน โดยขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงสร้างบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ ถึงสถานีห้าแยกลาดพร้าว ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งได้พิจารณารายงานดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ในการประชุมครั้งที่ 4/2560 เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงโครงการดังกล่าว ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009.4/3797 ลงวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2560 ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ รับรองมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ในการประชุมครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 ตามหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กวล) 1005/ว9958 ลงวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2560 (ภาคผนวก ก)

ต่อมาการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) กรุงเทพมหานคร กรณีก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามแยกเสนานิคม โดยมีประเด็นการขอเปลี่ยนแปลง ได้แก่ การขอก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามแยกเสนานิคม การขอยกเลิกจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ (Bus Bay Area) บริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์หลักสี่ โดยก่อสร้างพื้นที่จอดรับส่งผู้โดยสาร (Drop-off Area) บริเวณทางขึ้น-ลงรถไฟฟ้าทดแทน การยกเลิกจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ (Bus Bay Area) บริเวณสถานีสะพานใหม่ การขอดัดตั้งแผงบังสายตา (Visual Screen) บริเวณกรมทหารราบที่ 11 รักษาพระองค์ การขอดัดตั้งแผงบังสายตา (Visual Screen) บริเวณกรมทหารขนส่งรักษาพระองค์ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ได้มีมติเห็นชอบรายงานดังกล่าวในการประชุมครั้งที่ 18/2561 เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2561 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับทราบมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ในการประชุมครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2561 ตามหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กวล) 1009/ว9718 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2561 (ภาคผนวก ก)

สำหรับส่วนต่อขยายพหลโยธิน ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 หลังจากการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามลำดับสำคัญ ความจำเป็นเร่งด่วน รวม 4 โครงการ 5 เส้นทาง เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 และมอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างแล้วนั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 เสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณา ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2555 มีมติเห็นชอบรายงานฯ ดังกล่าว ตามหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เลขที่ ทส (กวล) 1005/ว669 วันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2556

ต่อมาการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร กรณียกเลิกการติดตั้งแผงบังสายตา บริเวณพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ซึ่งขอยกเลิกการติดตั้งแผงบังสายตา บริเวณพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในฝั่งขาออกเมืองและบริเวณบันได และทางขึ้น-ลงสถานี ในการประชุมครั้งที่ 36/2560 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2560 และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ต่อมาในการประชุมครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2561 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ตามหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1009/ว9718 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2561

อย่างไรก็ตาม กรมส่งกำลังบำรุงทหารอากาศ กองทัพอากาศ ได้มีหนังสือแจ้ง รฟม. ว่าขอให้ดำเนินการติดตั้งแผงบังสายตาตามรูปแบบเดิมไปก่อน เนื่องจากในช่วงระยะก่อสร้างอาคารพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติและการบินแห่งชาติยังไม่มี ความชัดเจนในการก่อสร้าง ซึ่งการยกเลิกการติดตั้งแผงบังสายตาบริเวณสถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ กองทัพอากาศ จะมีผลกระทบกับการรักษาความปลอดภัยของกองทัพอากาศ ดังนั้น รฟม. ได้มีหนังสือที่ รฟม018(ขน)/ส2/32 ลงวันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2562 แจ้ง สผ. เพื่อทราบ (ภาคผนวก ก) และมีมติให้ใช้มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2555

สำหรับรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน จัดเป็นโครงการหนึ่งที่จะช่วยอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมแก่ประชาชนภายในเขตกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล โดยมีแนวเส้นทางต่อเชื่อมจากโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนเดิมเพื่อใช้หลีกเลี่ยงปัญหาสภาพการจราจรติดขัดบนถนนพหลโยธิน และโครงข่ายเชื่อมโยงโดยรอบ โดยแนวเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน มีระยะทางรวม 19.0 กิโลเมตร

แนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนเดิม บริเวณสถานีหมอชิต เป็นโครงสร้างทางยกระดับรองรับรถไฟฟ้า 2 ทาง แนวเส้นทางอยู่บริเวณเกาะกลางถนนพหลโยธิน ยกยกระดับข้ามแยกรัชโยธินแล้ววิ่งต่อเนื่องไปตามแนวเกาะกลางถนนยกระดับข้ามสี่แยกมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (แยกเกษตร) ซึ่งมีอุโมงค์ทางลอดในแนวถนนประเสริฐมนูกิจ แนวเส้นทางจะไปตามเกาะกลางถนนพหลโยธินไปจนถึงบริเวณซอยพหลโยธิน 55 จากนั้นแนวเส้นทางจะวิ่งไปตามแนวอุโมงค์ เมื่อถึงวงเวียนหลักสี่แนวเส้นทางอยู่บนเกาะกลางถนน โดยจะคร่อมอุโมงค์ลอดแยกหลักสี่ เลี้ยวไปตามขอบอุโมงค์ลอดแยกด้านตะวันออก แล้วเข้าสู่เกาะกลางถนน เมื่อออกจากวงเวียน แนวเส้นทางอยู่บนอุโมงค์และแนวเกาะกลางถนนไปสิ้นสุดที่สะพานข้ามคลองบางเขน บริเวณสะพานใหม่ รวมระยะทางประมาณ 11.4 กิโลเมตร มีจำนวน 12 สถานี คือ สถานีห้าแยกลาดพร้าว (N9) สถานีพหลโยธิน (N10) สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีเสนานิคม (N12) สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (N13) สถานีกรมป่าไม้ (N14) สถานีบางบัว (N15) สถานีกรมทหารราบที่ 11 (N16) สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) สถานีพหลโยธิน 59 (N18) สถานีสายหยุด (N19) และสถานีสะพานใหม่ (N20)

สำหรับแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนเดิมที่บริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญ ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ เป็นโครงสร้างยกระดับโดยใช้พื้นที่เกาะกลางถนนพหลโยธินขึ้นไปทางเหนือ เมื่อผ่านสี่แยกจันทราบกษา แนวเส้นทางจะเบี่ยงโค้งไปทางขวาผ่านบริเวณตลาดประตู

กรุงเทพ ข้ามคลองสองช่วงที่ไหลบรรจบกับคลองหกวา และเข้าไปเชื่อมกับถนนลำลูกกาบริเวณโค้งก่อนถึงสถานีตำรวจภูธรคูคต จากนั้นแนวเส้นทางจะวิ่งไปตามแนวเกาะกลางถนนลำลูกกา และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง รวมระยะทาง 7.6 กิโลเมตร มีจำนวน 4 สถานี คือ สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21) สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (N22) สถานีแยกคปอ. (N23) และ สถานีคูคต (N24)

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักการจราจร และขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้มอบหมายให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมสำรวจความพึงพอใจของโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระยะทางประมาณ 11.4 กิโลเมตร และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะทางประมาณ 7.6 กิโลเมตร เพื่อติดตามตรวจสอบและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายพหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ในระยะดำเนินการ ซึ่งประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป คุณภาพน้ำทั้ง คุณภาพน้ำผิวดิน สำรวจความพึงพอใจ รวมทั้งสุขภาพและสาธารณสุข พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบ เสนอสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร เพื่อพิจารณาต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

1) เพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามแผนการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการดังที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

2) เพื่อดำเนินการตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและติดตามตรวจสอบ และประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ดังที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

3) เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อเสนอแนะที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ

4) เพื่อสำรวจความพึงพอใจของประชาชนในการใช้บริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครโครงการส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

5) เพื่อจัดทำฐานข้อมูลผลการตรวจวัด/ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยสามารถนำข้อมูลดังกล่าวเสนอผ่าน Website ของสำนักการจราจรและขนส่งได้

1.3 พื้นที่ติดตามตรวจสอบ

พื้นที่ติดตามตรวจสอบแบ่งออกเป็นแนวเส้นทางของโครงการ ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ และอาคารจอดและจร ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1.3.1 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 แบ่งระยะทางออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้

1) ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระยะทาง 11.4 กิโลเมตร (แสดงดังรูปที่ 1-1) มีสถานีเชื่อมต่อจำนวน 11 พื้นที่ ได้แก่

- 1.1) พื้นที่ 1 ช่วงสถานี N9 (สถานีห้าแยกลาดพร้าว) - สถานี N10 (สถานีฟลโยอิน)
- 1.2) พื้นที่ 2 ช่วงสถานี N10 (สถานีฟลโยอิน) - สถานี N11 (สถานีรัชโยธิน)
- 1.3) พื้นที่ 3 ช่วงสถานี N11 (สถานีรัชโยธิน) - สถานี N12 (สถานีเสนานิคม)
- 1.4) พื้นที่ 4 ช่วงสถานี N12 (สถานีเสนานิคม) - สถานี N13 (สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์)
- 1.5) พื้นที่ 5 ช่วงสถานี N13 (สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์) - สถานี N14 (สถานีกรมป่าไม้)
- 1.6) พื้นที่ 6 ช่วงสถานี N14 (สถานีกรมป่าไม้) - สถานี N15 (สถานีบางบัว)
- 1.7) พื้นที่ 7 ช่วงสถานี N15 (สถานีบางบัว) - สถานี N16 (สถานีกรมทหารราบที่ 11)
- 1.8) พื้นที่ 8 ช่วงสถานี N16 (สถานีกรมทหารราบที่ 11) - สถานี N17 (สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ)
- 1.9) พื้นที่ 9 ช่วงสถานี N17 (สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ) - สถานี N18 (สถานีฟลโยอิน 59)
- 1.10) พื้นที่ 10 ช่วงสถานี N18 (สถานีฟลโยอิน 59) - สถานี N19 (สถานีสายหยุด)
- 1.11) พื้นที่ 11 ช่วงสถานี N19 (สถานีสายหยุด) - สถานี N20 (สถานีสะพานใหม่)

2) ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง ระยะทาง 7.6 กิโลเมตร (แสดงดังรูปที่ 1-2) มีสถานีเชื่อมต่อจำนวน 3 พื้นที่ ได้แก่

- 2.1) พื้นที่ 1 ช่วงสถานี N21 (สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช) - สถานี N22 (สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ)
- 2.2) พื้นที่ 2 ช่วงสถานี N22 (สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ) - สถานี N23 (สถานีแยกคปอ.)
- 2.3) พื้นที่ 3 ช่วงสถานี N23 (สถานีแยกคปอ.) - สถานี N24 (สถานีคูคต)

1.3.2 ศูนย์ซ่อมบำรุง

ตั้งอยู่บริเวณใกล้สถานีคูคต ประกอบด้วย โรงขบวนจอดรถไฟ โรงซ่อมบำรุงหลัก โรงล้างขบวนรถไฟ สถานีรถไฟฟ้าย่อย รางทดสอบ อาคารบริหารและศูนย์ควบคุมการเดินรถ และอาคารอื่น ๆ

1.3.3 อาคารจอดและจร

อาคารจอดและจร มีจำนวน 2 แห่ง คือ บริเวณสถานีแยกคปอ. และบริเวณสถานีคูคต

1.4 ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะเวลาดำเนินการ 365 วัน นับจากวันที่สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร มีหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน (เริ่มปฏิบัติงานวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2565 จนกระทั่งสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2566)

1.5 แผนการติดตามตรวจสอบ

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 แผนการติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ
1. การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ		
การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ - สถานีบีทีเอสห้าแยกลาดพร้าว-สถานีสายหยุด	14-15 พ.ย. 65
	ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 - สถานีบีทีเอสสะพานใหม่-สถานีคูคต - ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ - อาคารจอดและจร	
2. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป		
1. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ 1. โรงเรียนหอวัง 2. วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญามหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร 3. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)	วันที่ 14-19 ธ.ค. 65 (ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุด)
2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง		
3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	4. สถานีรัชโยธิน (N11) 5. สถานีสายหยุด (N19) 6. สถานีสะพานใหม่ (N20)	วันที่ 20-25 ส.ค. 65 และวันที่ 14-19 ธ.ค. 65 (ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุด)
4. ความเร็วและทิศทางลม		
	ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 7. โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21)) 8. วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	วันที่ 14-19 ธ.ค. 65 (ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุด)
3. ระดับเสียงโดยทั่วไป		
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ 1. โรงเรียนหอวัง 2. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน 3. วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญามหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร 4. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) 5. โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์	วันที่ 14-19 ธ.ค. 65 (ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุด)
2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง		
3. ระดับเสียงสูงสุด	6. สถานีรัชโยธิน (N11) 7. สถานีสายหยุด (N19) 8. สถานีสะพานใหม่ (N20)	วันที่ 20-25 ส.ค. 65 และวันที่ 14-19 ธ.ค. 65 (ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุด)
4. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90		
5. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน		

ตารางที่ 1-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ
3. ระดับเสียงทั่วไป (ต่อ)		
	ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 9. โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21)) 10. วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	วันที่ 14-19 ธ.ค. 65 (ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุด)
4. คุณภาพน้ำทิ้ง		
1. อุณหภูมิ 2. ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 3. ของแข็งแขวนลอย (SS) 4. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) 5. ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) 6. บีโอดี (BOD) 7. น้ำมันและไขมัน (Oil&Grease) 8. แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB)	ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ - ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 1. บ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	16 ส.ค. 65 และ 15 พ.ย. 65
5. คุณภาพน้ำผิวดิน		
1. อุณหภูมิ 2. ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 3. ของแข็งแขวนลอย (SS) 4. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) 5. ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) 6. บีโอดี (BOD) 7. น้ำมันและไขมัน (Oil&Grease) 8. แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB) 9. ความลึกของคลอง	ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ - ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 1. น้ำในคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ 2. น้ำในคลองหกวา หลังจากที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	16 ส.ค. 65 และ 15 พ.ย. 65
6. การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย		
1. ข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน 2. รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน	1. พนักงานพื้นที่โครงการฯ	การตรวจสอบสุขภาพ ประจำปีดำเนินการ เมื่อวันที่ 7-9 มี.ค. วันที่ 21-25 มี.ค. และ วันที่ 28-30 มี.ค. 65
3. บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504)	2. สถานีบริการสาธารณสุขใกล้เคียง	รวบรวมข้อมูลระหว่าง เดือน ม.ค.- ธ.ค. 65 โดยแสดงผลในบทที่ 3

ตารางที่ 1-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

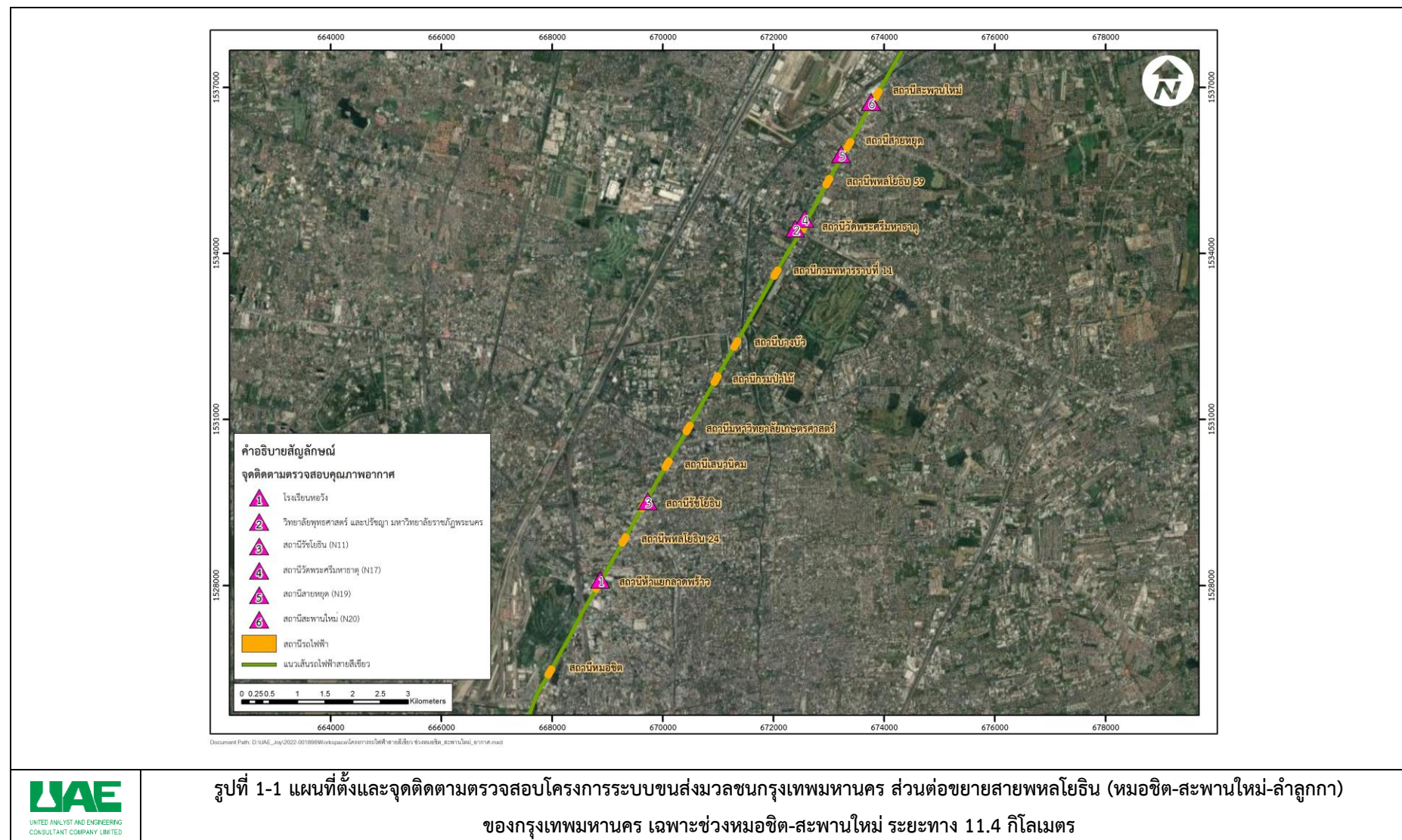
สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ
7. เศรษฐกิจและสังคม		
1. ทศคติดต่อการเปิดใช้เส้นทาง 2. ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ หัวหน้าครัวเรือน, สถานประกอบการ, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, ศาสนสถาน, หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ	12-17 ก.ค. 65
3. ทศคติดต่อการเปิดใช้อาคารจอดและ จร และศูนย์ซ่อมและควบคุมการเดิน รถ 4. ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 หัวหน้าครัวเรือน, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ ใกล้เคียง, หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ	

1.6 แผนที่ที่ตั้งและขอบเขตการติดตามตรวจสอบโครงการ

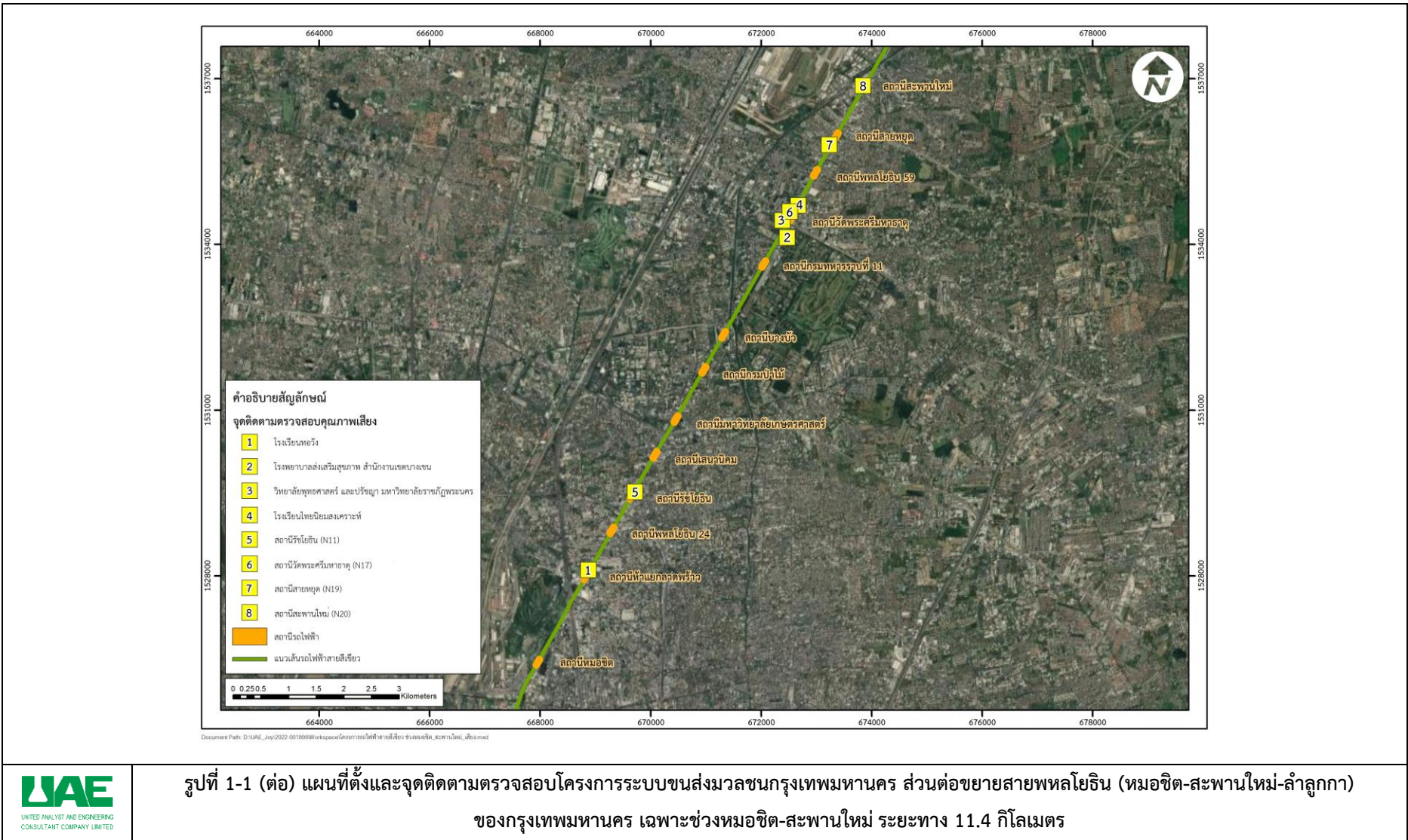
แผนที่ที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่การติดตามตรวจสอบของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 แสดงดังรูปที่ 1-1 ถึง รูปที่ 1-2 และคำพิถักภูมิศาสตร์ของจุดติดตามตรวจสอบแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 1-2

ตารางที่ 1-2 พิกัดจุดการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

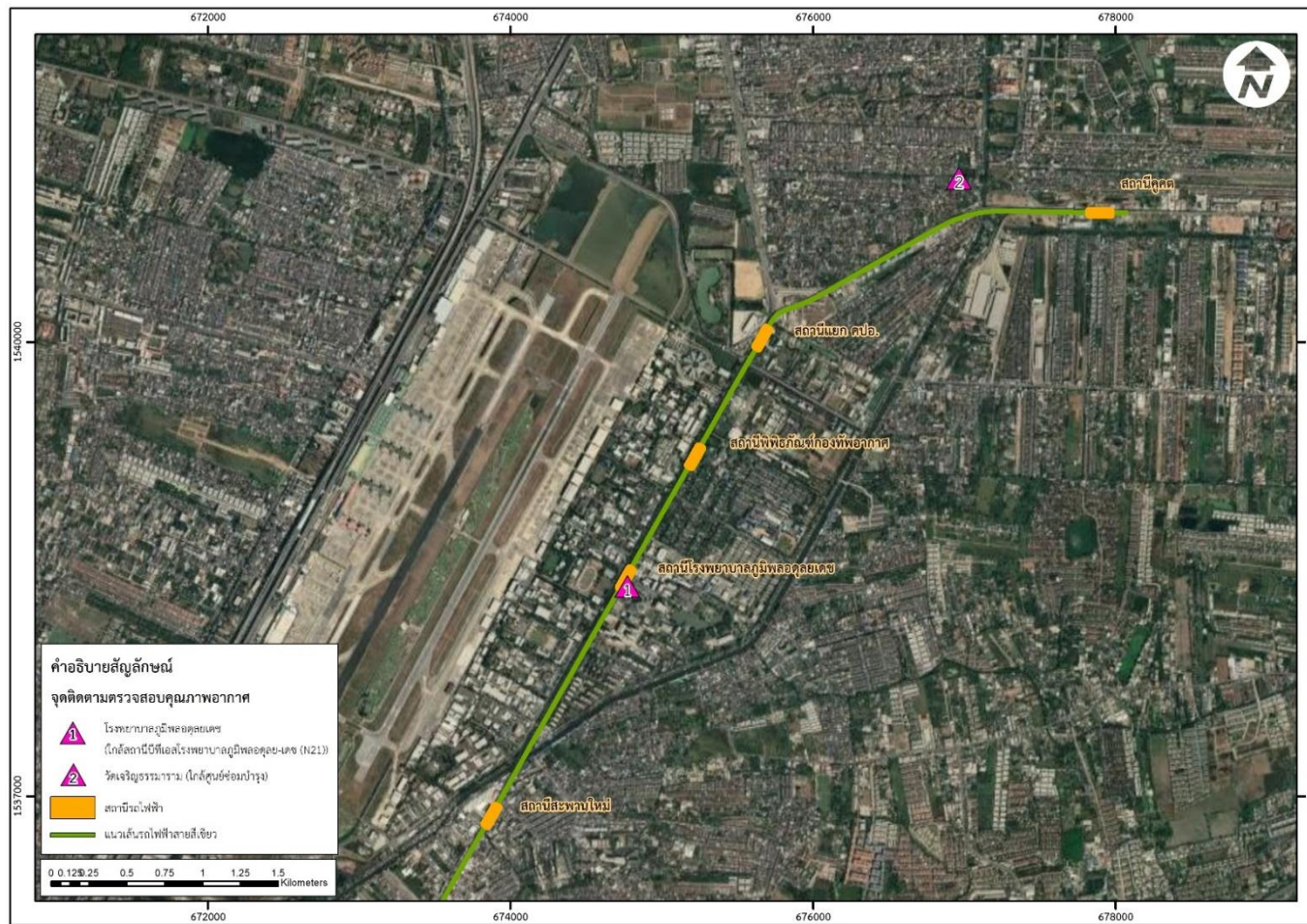
จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	พิกัดทางภูมิศาสตร์		
		Zone	Easting	Northing
ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่				
1. โรงเรียนหอวัง	อากาศ	UTM 47P	0668871	1528103
	เสียง	UTM 47P	0668877	1528108
2. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน	เสียง	UTM 47P	0672475	1534127
3. วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร	อากาศ	UTM 47P	0672393	1534449
	เสียง	UTM 47P	0672385	1534437
4. โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์	เสียง	UTM 47P	0672673	1534709
5. สถานีรัชโยธิน (N11)	อากาศ	UTM 47P	0669728	1529523
	เสียง	UTM 47P	0669718	1529524
6. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)	อากาศ	UTM 47P	0672559	1534624
	เสียง	UTM 47P	0672521	1534600
7. สถานีสายหยุด (N19)	อากาศ	UTM 47P	0673233	1535803
	เสียง	UTM 47P	0673238	1535812
8. สถานีสะพานใหม่ (N20)	อากาศ	UTM 47P	0673763	1536737
	เสียง	UTM 47P	0673845	1536879
ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4				
1. โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21))	อากาศ	UTM 47P	0674773	1538387
	เสียง	UTM 47P	0674779	1538405
4. วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุง)	อากาศ	UTM 47P	0676965	1541082
	เสียง	UTM 47P	0676939	1541082
5. บ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	น้ำทิ้ง	UTM 47P	067239	1540700
6. น้ำในคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุง และควบคุมการเดินรถ	น้ำผิวดิน	UTM 47P	0677232	1540751
7. น้ำในคลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุง และควบคุมการเดินรถ		UTM 47P	0677295	1540712



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 1-2 แผนที่ตั้งและจุดติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะทาง 7.6 กิโลเมตร

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

