

บทที่ 1

บทนำ

ชื่อโครงการ	โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ระยะที่ 1
สถานที่ตั้ง	เขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร
ชื่อเจ้าของโครงการ	สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร 44 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400
ผู้รับผิดชอบโครงการ	บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด เลขที่ 2 ซอยรามคำแหง 40 แยก 2 ถนนรามคำแหง แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร 10240
สถานที่ติดต่อ	เลขที่ 2 ซอยรามคำแหง 40 แยก 2 ถนนรามคำแหง แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร 10240
จัดทำโดย	บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด

โครงการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- จากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 38/2559 เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2559 ตามหนังสือที่ ทส 1990.5/15569 ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2559
- จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในการประชุมครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2560 ตามหนังสือที่ ทส (กกวล) 1005/ว9958 ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2560

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

การพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ซึ่งมีลักษณะเป็นระบบขนส่งมวลชนทางอัตโนมัติ (Automatic Guideway Transit: AGT) ขับเคลื่อนด้วยล้อยางและวิ่งบนทางยกระดับที่ก่อสร้างเพื่อใช้เป็นทางวิ่งโดยเฉพาะ เทียบเคียงได้กับระบบทางพิเศษเข้าข่ายประเภทโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการและกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้กำหนดประเภทโครงการในลำดับที่ 19 ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) พิจารณาตามขั้นตอนการดำเนินการเสนอรายงานฯ ทั้งนี้ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในการประชุมครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2560 ซึ่งมีความเห็นตามคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) ที่ได้ให้ความเห็นชอบในรายงานฯ ในการประชุมครั้งที่ 38/2559 เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2559 (ภาคผนวก 1ก) ต่อมาคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้มีมติเห็นชอบตามความเห็นของ คชก. ในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2560 ตามหนังสือที่ ทส (กก.วล) 1005/ว 9958 ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2560 (ภาคผนวก 2ก)

ต่อมากรุงเทพมหานครได้ลงนามบันทึกข้อตกลงการมอบหมายกิจการในอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทองระหว่างกรุงเทพมหานครกับบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2560 บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด หรือ KT ได้ประกาศสรรหาผู้รับเหมางานโยธา โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง ระยะที่ 1 ก่อสร้างงานโยธาและทางวิ่งสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สถานีเจริญนคร-สถานีคลองสาน ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร ซึ่งบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD ได้เป็นผู้ดำเนินงาน ในส่วนของงานระบบติดตั้งการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) ซึ่งรวมถึงงานทดสอบระบบและการทดลองเดินรถเสมือนจริง บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS เป็นผู้ดำเนินงาน นอกจากนี้ ยังได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CSCGL เป็นที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้างโครงการ ซึ่งโครงการเริ่มการเปิดดำเนินการให้บริการรถไฟฟ้า ระยะที่ 1 ในวันที่ 16 เดือนธันวาคม 2563 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สถานีเจริญนคร-สถานีคลองสาน ระยะทาง 1.68 กิโลเมตร ซึ่งบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้รับการว่าจ้างจากบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ให้เป็นผู้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง

ดังนั้นเพื่อตระหนักถึงการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการจึงได้มอบหมายให้บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด ซึ่งเป็นนิติบุคคล และห้องปฏิบัติการวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ทะเบียนเลขที่ ว-236 และได้รับการรับรองมาตรฐานสากล มอก.17025:2017 จากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ) ของโครงการโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ระยะที่ 1 เพื่อเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นประจำทุกเดือน สำหรับรายงานฉบับนี้เป็นรายงานฉบับประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566

1.2 ตำแหน่งที่ตั้งสถานี

โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิปก) ตั้งอยู่ในฝั่งธนบุรีในเขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร เป็นทางวิ่งยกระดับตลอดสาย ตำแหน่งที่ตั้งสถานีและทางขึ้นลงสถานีของระยะที่ 1 (สถานี G1-G3) และระยะที่ 2 (สถานี G4) รายละเอียดดังนี้

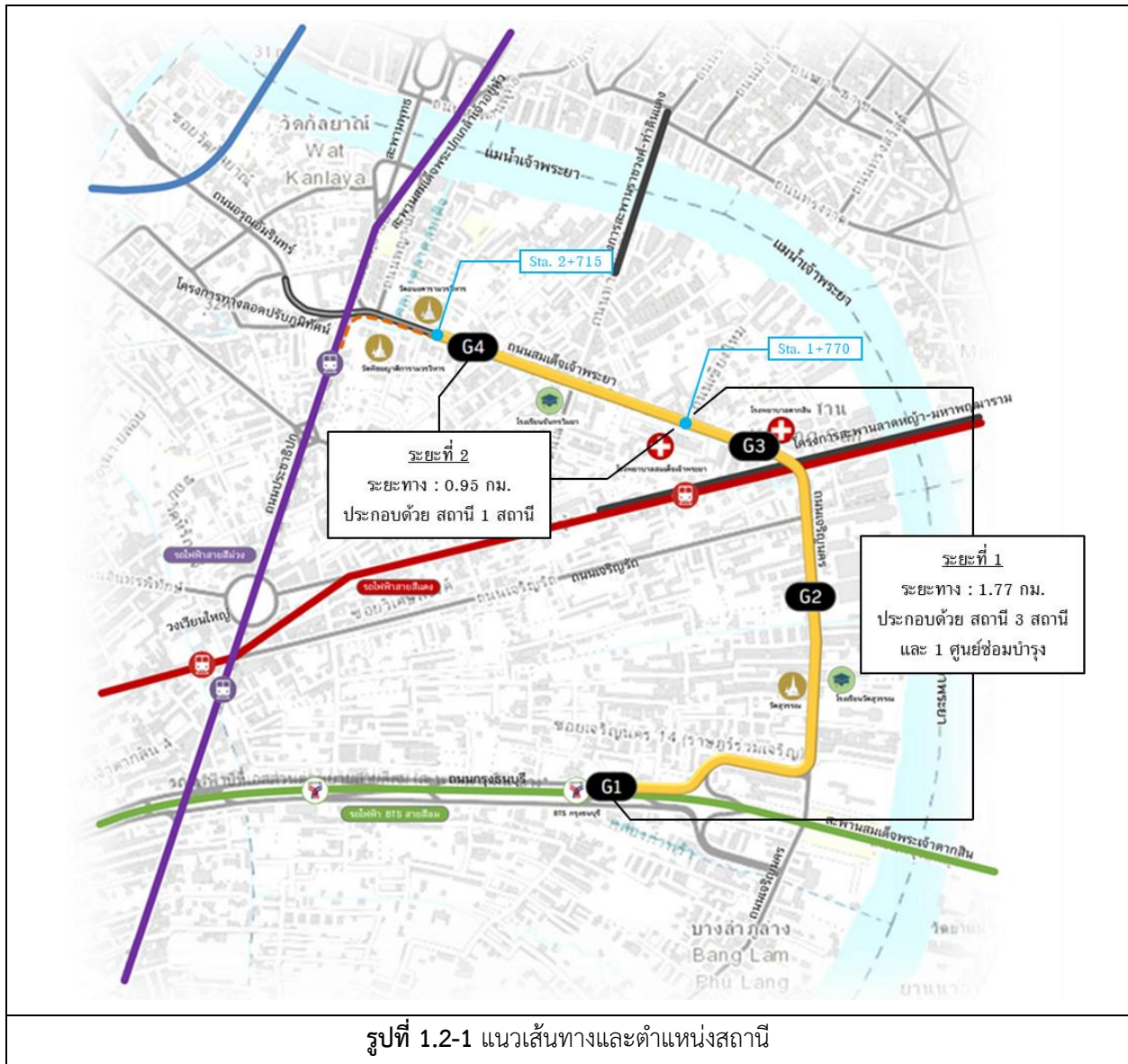
1. สถานีกรุงธนบุรี หรือสถานี G1 (กม.ที่ 0+000) ตั้งอยู่บริเวณถนนกรุงธนบุรี สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า BTS สถานีกรุงธนบุรี และเป็นที่ตั้งของโรงจอดและศูนย์ซ่อมบำรุง
2. สถานีเจริญนคร หรือสถานี G2 (กม.ที่ 1+156) ตั้งอยู่ถนนเจริญนครระหว่างคลองวัดทองเพ็ญกับซอยเจริญนคร 4 โดยตำแหน่งสถานีจัดวางในแนวเกาะกลางถนน
3. สถานีคลองสาน หรือสถานี G3 (กม.ที่ 1+681) ตั้งอยู่บริเวณถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินหน้าโรงพยาบาลตากสิน
4. สถานีประชาธิปก หรือสถานี G4 (กม.ที่ 2+630) ตั้งอยู่บนถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระหว่างซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 4 กับสมเด็จพระเจ้าตากสิน 8

ปัจจุบันโครงการระยะที่ 1 เปิดดำเนินการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สถานีเจริญนคร-สถานีคลองสาน ระยะทาง 1.68 กิโลเมตร

1.3 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางโครงการของระยะที่ 1 (สถานี G1-G3) และระยะที่ 2 (สถานี G4) เริ่มต้นบริเวณสถานีรถไฟฟ้า BTS กรุงธนบุรี (S7) ซึ่งผู้โดยสารสามารถเดินทางจากระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนเข้าสู่สถานีแรกของโครงการ (สถานีกรุงธนบุรี หรือสถานี G1) (กม.ที่ 0+000) โดยแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกตามแนวถนนกรุงธนบุรี มุ่งเข้าสู่ทางแยกถนนกรุงธนบุรี - ถนนเจริญนคร จากนั้นเลี้ยวซ้ายเข้าถนนเจริญนครมุ่งขึ้นไปทางทิศเหนือผ่านแหล่งชุมชน ร้านค้า ตลาด สถานศึกษา ศาสนสถาน ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ อาคารพาณิชย์ คอนโดมิเนียม โรงแรม ซึ่งกำหนดให้เป็นที่ตั้งของสถานีที่ 2 (สถานีเจริญนคร หรือสถานี G2) (กม.ที่ 1+156) ช่วงข้ามคลองวัดทองเพลง ก่อนแนวเส้นทางจะข้ามแยกคลองสานเข้าสู่ถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา และสามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดงได้ที่สถานีที่ 3 (สถานีคลองสาน หรือสถานี G3) (กม.ที่ 1+681) บริเวณหน้าโรงพยาบาลตากสิน จากนั้นแนวเส้นทางต่อเนื่องไปตามถนนสมเด็จพระเจ้าพระยา ผ่านโรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้าพระยา ชุมชน ร้านค้า และตลาดไปทางทิศตะวันตก ตัดผ่านถนนท่าดินแดง ก่อนสิ้นสุดสถานีสุดท้ายของโครงการ (สถานีประชาธิปก หรือสถานี G4) (กม.ที่ 2+630) โดยมีระยะทางรวมถึงปลายทางวิ่งประมาณ 2.72 กิโลเมตร มีจำนวนสถานีทั้งสิ้น 4 สถานี ซึ่งสถานีที่ 4 ผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังรถไฟฟ้าสายสีม่วงต่อไปได้ รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 1.2-1

ปัจจุบันโครงการระยะที่ 1 เปิดดำเนินการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สถานีเจริญนคร-สถานีคลองสาน ระยะทาง 1.68 กิโลเมตร



ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้า กรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป), ตุลาคม 2560

1.4 ลักษณะโครงการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน-ประชาธิป) เป็นระบบขนส่งมวลชนแบบนำทางอัตโนมัติ (AGT) ซึ่งทำงานโดยระบบอัตโนมัติทั้งหมดไม่มีคนขับ มีเส้นทางวิ่งเฉพาะยกระดับจากการจราจรบนผิวถนน ขบวนการที่ใช้สำหรับระบบนี้จะมีการนำทางโดยอัตโนมัติบนทางวิ่งที่กำหนด ขบวนการจะใช้ล้อยาง

1.5 รูปแบบของสถานี

รูปแบบโครงสร้างสถานีของระยะที่ 1 (สถานี G1-G3) และระยะที่ 2 (สถานี G4) เป็นลักษณะโครงสร้างยกระดับเหนือพื้นผิวถนนรองรับด้วยเสาคอนกรีตตรงเกาะกลางถนนเป็นลักษณะโครงเฟรม (PORTAL FRAME) สำหรับสถานี G1, DEPOT และเป็นลักษณะเสาเดี่ยวสำหรับสถานี G2, G3, G4 โครงสร้างสถานีโดยทั่วไปประกอบด้วย 4 ส่วน คือ ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร โครงสร้างคานทางวิ่ง ชานชาลา และโครงสร้างหลังคา

1.6 รูปแบบของโรงจอดและศูนย์ซ่อมบำรุง

กิจกรรมภายในโรงจอดและศูนย์ซ่อมบำรุงเบา ประกอบด้วย

- การจอดพักรถไฟฟ้า
- การซ่อมบำรุงและเปลี่ยนอุปกรณ์ปรับอากาศ
- การล้างและขัดเคลือบสีรถไฟฟ้า
- การเปลี่ยนยาง
- การเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง
- การทำความสะอาดภายนอกและภายใน

โดยเป็นโรงจอดและศูนย์ซ่อมบำรุงรูปแบบโครงสร้างยกระดับ (Elevated Depot) โดยจะเชื่อมต่อกับสถานีเริ่มต้นของโครงการ สามารถรับรถเข้าศูนย์ซ่อมบำรุงได้ประมาณ 3 ขบวน

1.7 รูปแบบการเดินรถ

ขบวนรถไฟฟ้าสายสีทองจะประกอบด้วยจำนวน 2 ตู้ ซึ่งจะทำการต่อพ่วงแบบกึ่งถาวรเข้าด้วยกัน ซึ่งเป็นตู้สำหรับหิ้วขับเคลื่อน (Driving Car) ทั้ง 2 ตู้ เพื่อการวิ่งรถ 2 ทิศทางในรางเดียว การใช้เวลาในการเดินทางของโครงการระยะที่ 1 จากสถานี G1 ถึง G3 ระยะทาง 1.68 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 8 นาที