

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก การปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ส่วนต่อขยายสุขุมวิท (5.25 กม.)

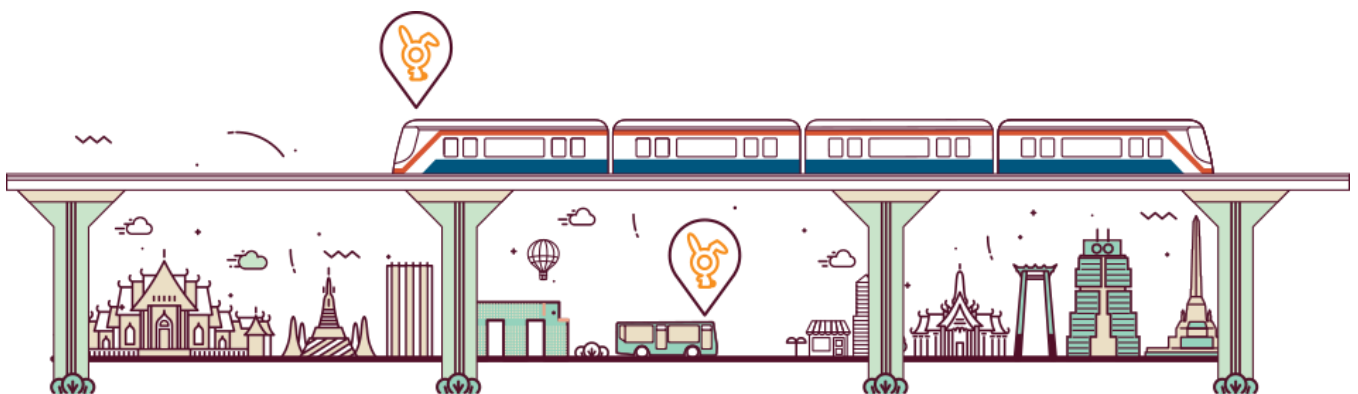
ภาคผนวก ข เอกสารประกอบมาตรการ

ภาคผนวก ค ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ภาคผนวก ง มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม

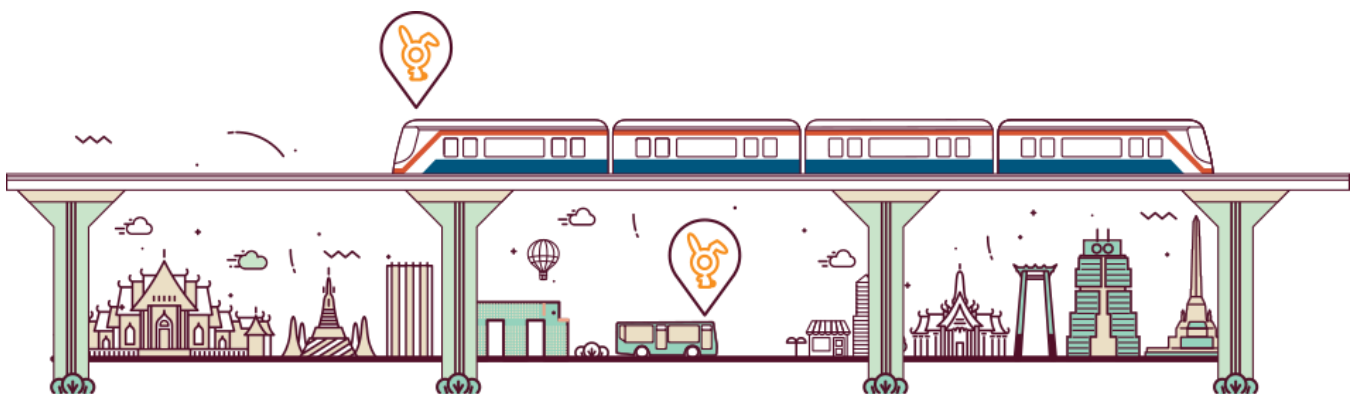
ภาคผนวก จ เอกสารสอบเทียบเครื่องมือ

ภาคผนวก ฉ หนังสืออนุญาตขึ้นทะเบียนห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน



ภาคผนวก ก

การปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ส่วนต่อขยายสุขุมวิท (5.25 กม.)



การเปลี่ยนแปลงรายละเอียด

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (5.25 กม.)

การปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบางส่วนดังแสดงไว้ในตารางที่ ข-1 ดังสรุปได้ว่า กรุงเทพมหานครได้พิจารณาปรับย้ายตำแหน่งที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้าเดิมให้เหมาะสมจำนวน 2 แห่ง คือ สถานีปทุมณวิถี (E11), สถานีอุดมสุข (E12) และเพิ่มเติมสถานีรถไฟฟ้า 1 แห่ง คือ สถานีแบริ่ง (E14) เพื่อให้มีความเหมาะสมกับการก่อสร้างฯ และสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์และความสะดวกสบายของผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนฯ รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพโครงการฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและใช้งานได้เต็มศักยภาพของระบบขนส่งมวลชนฯ รวมทั้งได้ปรับปรุงแก้ไขขนาดพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าเดิมตาม EIA/2543 ที่ระบุไว้เป็น 20.00×150.00 เมตรให้เป็นเท่ากับโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ(BTS-เดิม) คือ 20.00×150.00 เมตร เนื่องจากพื้นที่ใช้สอยของสถานีรถไฟฟ้าไม่เพียงพอต่อการจัดการและติดตั้งเครื่องมือ/อุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆที่จำเป็นต้องจัดให้มีอย่างเพียงพอเพื่อรองรับผู้เข้ามาใช้บริการ เช่น ห้องจำหน่ายตั๋ว ลิฟท์ (คนพิการ) ร้านค้า ฯลฯ

รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้า (ดูรูปที่ ข-1) ดังสรุปได้ดังนี้

- 1) สถานีปทุมณวิถี (E11) เดิมคือสถานีซอยสุขุมวิท 101/1 ตั้งอยู่บริเวณทางโค้งรัศมีประมาณ 1,000 เมตร ปัจจุบันได้ปรับเปลี่ยนมาตั้งอยู่ในทิศทางขาเข้าเมืองห่างจากตำแหน่งเดิมประมาณ 460 เมตร เนื่องจากหากวางตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้าบริเวณทางโค้งจะมีช่องว่างและระยะห่างระหว่างขอบพื้นที่รัถไฟฟ้าที่บริเวณประตูเข้า-ออกกับขอบพื้นชานชาลามีมากกว่าการวางตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้าในแนวตรงและมีส่วนร่วมของโครงสร้างสถานีรถไฟฟ้าบางส่วนโดยเฉพาะบริเวณปลายมุมเข้าปิดกับ ROW หรืออาคารพาณิชย์ที่ริมขอบถนนสุขุมวิทมากกว่าสถานีรถไฟฟ้าอื่นๆ
- 2) สถานีอุดมสุข (E12) เดิมคือสถานีซอยสุขุมวิท 68 ตั้งอยู่ในทิศทางออกนอกเมื่อ ปัจจุบันได้ปรับเปลี่ยนตั้งอยู่ที่ทิศทางขาเข้าเมืองห่างจากตำแหน่งเดิมประมาณ 320 เมตรเนื่องจากเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมมากกว่า จึงมีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์กับชุมชนเมืองมากกว่า
- 3) สถานีแบริ่ง (E14) เดิมคือสถานีซอยสุขุมวิท 107 ตั้งอยู่ปากซอยสุขุมวิท 107 ทางไปจังหวัดสมุทรปราการ ปัจจุบันได้ปรับเปลี่ยนสถานีแบริ่ง (E14) ของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายฯ ตอนที่ 2 ให้เข้ามาในเขตกรุงเทพมหานครประมาณ 365 เมตรเพื่อใช้เป็นสถานีปลายทางเพื่อเป็นประโยชน์ในการเดินทางจะมีการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนมากขึ้นและการเดินรถไฟฟ้าจำเป็นต้องมีพื้นที่จอดเก็บและ Tail Track จึงต้องปรับเปลี่ยนสถานีรถไฟฟ้าในทิศทางเข้าเมืองมากกว่าสถานีอื่นๆ

รายละเอียดการเปรียบเทียบตำแหน่งตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียงแสดงในรูปที่ ข-2

ตารางที่ ข-1

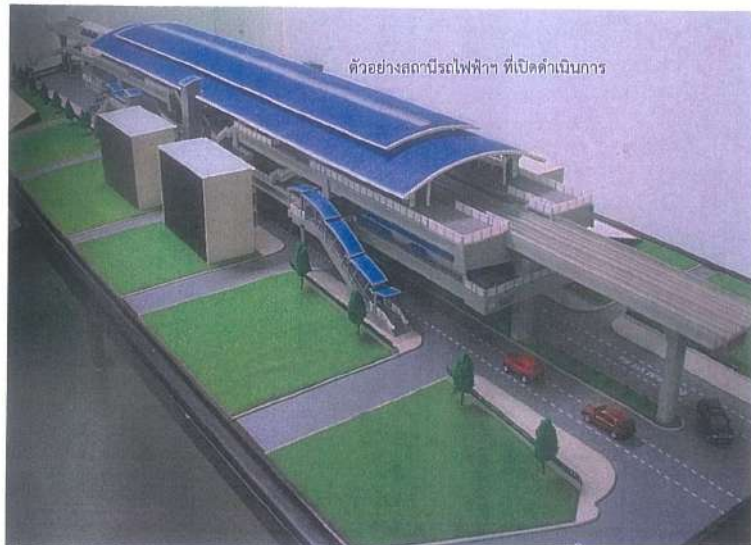
เปรียบเทียบตำแหน่งที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้า EIA Report (2543) และสถานีรถไฟฟ้าที่ได้ดำเนินการในปัจจุบัน

รายการ	ตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้า		
	EIA Report (2543)	ปัจจุบัน	หมายเหตุ
สถานีมาจาก (E10) (ตัวอย่างสถานีรถไฟฟ้าแสดงในรูปที่ ข-3)	ซอยสุขุมวิท 97/1 (อยู่ระหว่างซอยสุขุมวิท 95/1 กับซอยสุขุมวิท 99)	ขยับเข้าเมืองฯ 10 เมตร	ตำแหน่งตรงกัน
สถานีปทุมณวิถี (E11) (ตัวอย่างสถานีรถไฟฟ้าแสดงในรูปที่ ข-3)	ซอยสุขุมวิท 101/1 (อยู่ระหว่างซอยปิยมุตร 1 กับซอยสุขุมวิท 101/1)	ขยับเข้าเมืองฯ 460 เมตร	สถานีปทุมณวิถี (E11) ตามEIA/2543 อยู่ในทางรัศมีโค้งประมาณ 1,000 เมตร หากตำแหน่งสถานีบริเวณทางโค้งจะมีช่องว่างและระยะห่างระหว่างขอบพื้นที่รถไฟฟ้าที่ประตูเข้า-ออกกับขอบพื้นชานชาลาฯ มีมากกว่าการวางตำแหน่งสถานีในแนวตรงและมีส่วนร่วมของโครงการสถานีบางส่วนโดยเฉพาะบริเวณปลายมุมเข้า ปิดติดกับ ROW หรืออาคารพาณิชย์ที่ขอบถนนสุขุมวิทมากกว่าสถานีทั่วไป
สถานีอุดมสุข (E12) (ตัวอย่างสถานีรถไฟฟ้าแสดงในรูปที่ ข-3)	ซอยสุขุมวิท 68	ขยับเข้าเมืองฯ 320 เมตร	สถานีอุดมสุข (E12) ตามEIA/2543 อยู่ในทิศทางออกนอกเมื่อมากกว่าตำแหน่งที่ระบุไว้ในเอกสารประกวดราคาฯ เล่มที่ 5 เมื่อพิจารณาจากผังเมืองรวมฯ ที่กำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินสรุปได้ว่า หากตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้าที่บริเวณซอยอุดมสุข (สุขุมวิท 103) พบว่าทิศทางเข้าเมืองกำหนดไว้เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมมากกว่านอกเมืองการพิจารณาเพื่อกำหนดตำแหน่งสถานีรถไฟฟ้าตามที่ระบุในเอกสารประกวดราคาฯ เล่มที่ 5 จะมีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์กับเมืองมากกว่าตำแหน่งตามที่ระบุใน EIA/2543
สถานีบางนา (E13) (ตัวอย่างสถานีรถไฟฟ้าแสดงในรูปที่ ข-3)	หน้ากรมอุตุณิยมวิทยา	ขยับเข้าเมืองฯ 35 เมตร	จากการเพิ่มเติมสถานีแบริ่ง (E14) เป็นผลกระทบให้ต้องมีการปรับเลื่อนตำแหน่งสถานีบางนา (E13) เข้ามาในเขตเมือง 35 เมตร เนื่องจากระยะห่างสถานีบางนา (E13) และสถานีแบริ่ง (E14) จำเป็นต้องมียะห่างให้เพียงพอสำหรับ Siding Track/Pocket Track ตาม Design Speed ที่กำหนดไว้
สถานีแบริ่ง (E14) (ตัวอย่างสถานีรถไฟฟ้าแสดงในรูปที่ ข-3)	ซอยสุขุมวิท 107 (แบริ่ง) (เริ่มจากซอยสุขุมวิท 107 ไปทางเขตจังหวัดสมุทรปราการ)	ขยับเข้าเมืองฯ 365 เมตร	การปรับเลื่อนสถานีแบริ่ง (E14) ของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายฯ ตอนที่ 2 ให้เข้ามาในเขตกรุงเทพมหานครเพื่อเป็นสถานีปลายทางเพื่อเป็นประโยชน์ในการเดินทางจะมีการเข้าถึงระบบมากขึ้นและการเดินรถไฟฟ้าจำเป็นต้องมีพื้นที่จอดเก็บและ Tail Track จำเป็นต้องปรับเลื่อนในทิศทางเข้าเมืองมากกว่าสถานีอื่นๆ

ที่มา: รายงานโครงการฯ ประจำ 6 เดือน (กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2559)

รูปที่ ข-1 ตำแหน่งที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้ามารตาม EIA' 2543 และสถานีรถไฟฟ้ามารที่ได้เปิดดำเนินการในปัจจุบัน

รูปที่ ข-2 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ปิดดำเนินการ
เปรียบเทียบกับการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตาม EIA Report' 2543



ที่มา: รายงานโครงการฯ ประจำปี 6 เดือน (กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2559)

รูปที่ ข-3 ตัวอย่างรูปแบบสถานีรถไฟความเร็วสูง ที่เปิดดำเนินการ