การมีส่วนร่วมของประชาชน

การศึกษาความเหมาะสมฯ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้กำหนดให้มีการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์โครงการ ตลอดช่วงการศึกษาฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับรู้ และเข้าใจโครงการ และให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยมีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา ประกอบด้วยกิจกรรมสำคัญ ๆ ดังนี้

การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นจากผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่ในพื้นที่โครงการ

เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และชี้แจงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการแก่ผู้บริหารส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษากรณีมีการพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการในช่วงเดือนสิงหาคม และกันยายน พ.ศ. 2565 และในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2566

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

เมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2566 ณ ห้องประชุมอุสาพดี กรมยุทธโยธาทหารบก เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
มีผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 250 ราย (ทั้งในห้องประชุมและระบบออนไลน์)

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

เมื่อวันที่ 10 – 11 มิถุนายน พ.ศ. 2566 แบ่งการประชุมออกเป็น 3 กลุ่มย่อย ได้แก่

กลุ่มที่ 1 วันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2566 ณ ห้องประชุม 804 ศูนย์ประชุมมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

กลุ่มที่ 2 วันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2565 เวลา ณ ห้อง V4 ร้านอาหารเพลิน เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

กลุ่มที่ 3 วันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2566 ณ ห้องระเบียงดาว กรมยุทธโยธาทหารบก ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

(มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 144 ท่าน)

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสม)

เมื่อวันที่ 4 กันยายน พ.ศ. 2566 ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม โรงแรมมารวย การ์เด้น เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
มีผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 395 ราย (ทั้งในห้องประชุมและระบบออนไลน์)

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 ณ ห้องประชุมบอลรูม A โรงแรมมารวย การ์เด้น ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร แบ่งการประชุมออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่ กลุ่มที่ 1 ช่วงเช้า และกลุ่มที่ 2 ช่วงบ่าย
(มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 145 ท่าน)

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 3

เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2567 ณ เรือนไทยมหานคร ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงจรเข้บัว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร
มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 87 ราย

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ)

วันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ณ ห้องประชุมแกรนด์บอลรูม โรงแรมมารวย การ์เด้น ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร








กระทรวงคมนาคม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย





กรกฎาคม
2567

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1

(ช่วงทางพิเศษศรีรัช-ถนนงามวงศ์วาน-ถนนประเสริฐมนูกิจ)

WWW.EXPRESSWAY-N1.COM

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1

บริษัทที่ปรึกษา





ความเป็นมาของโครงการ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ให้ดำเนินโครงการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ โดยโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 จะเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช และระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจร และพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานครให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาอันประกอบด้วย บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

วัตถุประสงค์ของโครงการ

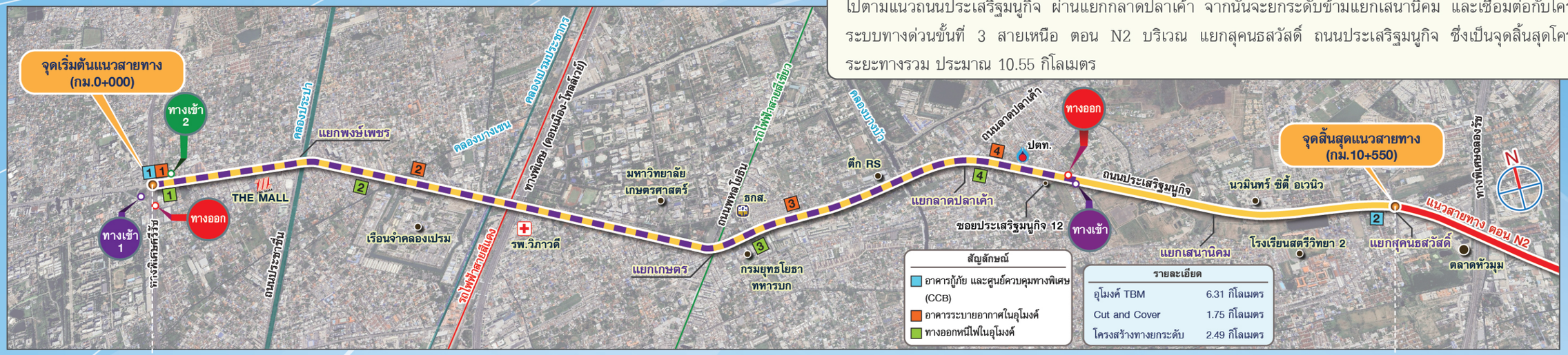
1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงิน ของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1
2) เพื่อสำรวจและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1
3) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 โดยให้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายละเอียดที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด

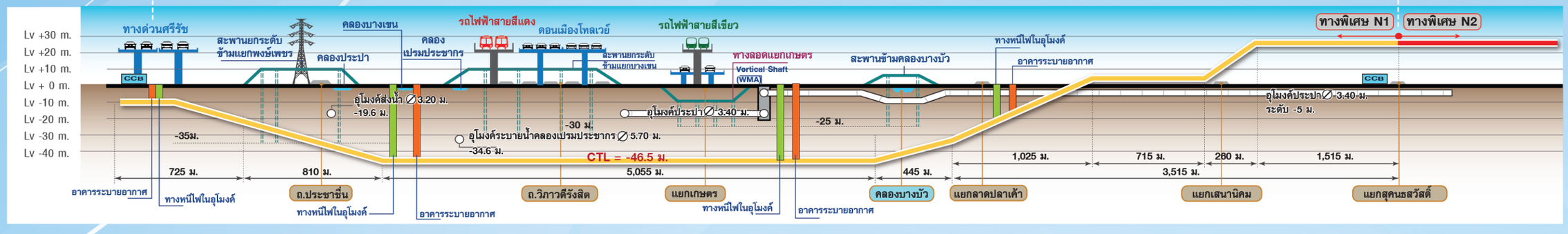
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ

1) เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ด้านตะวันตกและตะวันออกของกรุงเทพมหานคร
2) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนโครงข่ายถนนหลักในพื้นที่ ได้แก่ ถนนงามวงศ์วาน - ถนนประเสริฐมนูกิจ และโครงข่ายถนนโดยรอบ
3) เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดเวลาในการเดินทาง

แนวสายทางโครงการ

แนวสายทางของโครงการเป็นรูปแบบโครงสร้างอุโมงค์เป็นหลัก โดยมีจุดเริ่มต้นบริเวณ จุดตัดระหว่างทางพิเศษศรีรัช - ถนนงามวงศ์วาน มุ่งหน้ามาตามแนวถนนงามวงศ์วาน ลอดผ่านแยกพงษ์เพชร ผ่านถนนวิภาวดีรังสิต แยกเกษตร ไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ ผ่านแยกกลาดปลาเค้า จากนั้นจะยกระดับข้ามแยกเสนานิคม และเชื่อมต่อกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 บริเวณ แยกสุคนธสวัสดิ์ ถนนประเสริฐมนูกิจ ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ ระยะทางรวม ประมาณ 10.55 กิโลเมตร





รูปแบบทางเข้า – ออกระบบทางพิเศษ ที่จุดเริ่มต้นโครงการ
(ทางพิเศษศรีรัช)





ทางเข้า 1
ฝั่งศรีรัชใต้ของจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางพิเศษศรีรัช

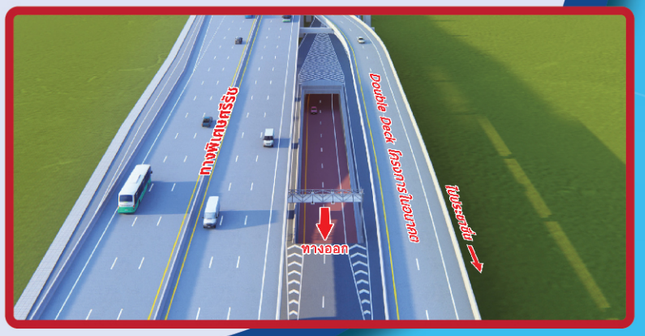


ทางเข้า 2
ฝั่งศรีรัชเหนือของจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณถนนงามวงศ์วาน

ทางเข้า 1 (สีม่วง) ฝั่งศรีรัชใต้จำนวน 1 ช่องจราจร เชื่อมจากถนนเลียบทางพิเศษศรีรัชและลดระดับลงจนไปเชื่อมกับอุโมงค์ของแนวสายทางหลัก

ทางเข้า 2 (สีเขียว) ฝั่งศรีรัชเหนือจากถนนงามวงศ์วานจำนวน 1 ช่องจราจร เชื่อมจากเชิงลาดของทางขึ้นสะพานข้ามถนนงามวงศ์วาน (มุ่งหน้าด่านประชาชื่น) และลดระดับลงจนไปเชื่อมกับอุโมงค์แนวสายทางหลัก

ทางออก (สีแดง) ฝั่งศรีรัชใต้จำนวน 2 ช่องจราจร เริ่มต้นที่อุโมงค์แนวสายทางหลักบริเวณห้างพันธุ์ทิพย์พลาซ่า งามวงศ์วาน เลี้ยวซ้ายพร้อมทั้งยกระดับขึ้นเชื่อมกับถนนทางเข้าทางพิเศษศรีรัช (มุ่งหน้าด่านประชาชื่น) โดยทางออกสามารถเชื่อมต่อไปยังทางพิเศษศรีรัชใต้ หรือกลับรถใต้ทางพิเศษศรีรัชเพื่อเข้าถนนงามวงศ์วานได้



ทางออก
ฝั่งศรีรัชใต้ของจุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณทางพิเศษศรีรัช

รูปแบบทางเข้า – ออกระบบทางพิเศษ ที่จุดสิ้นสุดโครงการ
(ถนนประเสริฐมนูกิจ ช่วงแยกลาดปลาเค้า - แยกสุคนธสวัสดิ์)

แนวเส้นทางบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ยกระดับจากอุโมงค์แบบ Cut and Cover ขึ้นมาสู่ระดับพื้นดิน (at-grade) บริเวณปั๊ม ปตท. สาขาเกษตร-นวมินทร์ (ฝั่งขาออก) ในลักษณะ 2 ชั้นต่อ 1 ทิศทาง คือ ทิศทางมุ่งหน้าเข้าอุโมงค์จะอยู่ระดับพื้นดิน และทิศทางออกจากอุโมงค์ไปยังทางพิเศษฉลองรัชจะอยู่ระดับที่ 2 จากนั้นแนวเส้นทางจะยกระดับข้ามแยกเสนานิคมเป็นระดับที่ 2 และ 3 ตามลำดับ และเริ่มปรับระดับเป็นระดับเดียวกัน ทั้ง 2 ทิศทาง บริเวณแยกสุคนธสวัสดิ์ แล้วเชื่อมต่อกับโครงการระบบทางพิเศษชั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 โดย

ทางเข้า (สีม่วง) ทางเข้าระบบทางพิเศษขนาด 1 ช่องจราจร บริเวณซอยประเสริฐมนูกิจ 12 จากนั้นจะเข้าสู่ระบบทางพิเศษและลดระดับลงสู่ใต้ดินมุ่งหน้าไปทางพิเศษศรีรัช

ทางออก (สีแดง) ทางออกจากระบบทางพิเศษ N1 จะเบี่ยงออกจากสายทางหลักของทางพิเศษ 1 ช่องจราจร ช่วงทางลาดก่อนแนวเส้นทางจะเป็นระดับพื้นดิน บริเวณปั๊ม ปตท. สาขาเกษตร-นวมินทร์ (ฝั่งขาออก) เพื่อมุ่งหน้าไปแยกเสนานิคม



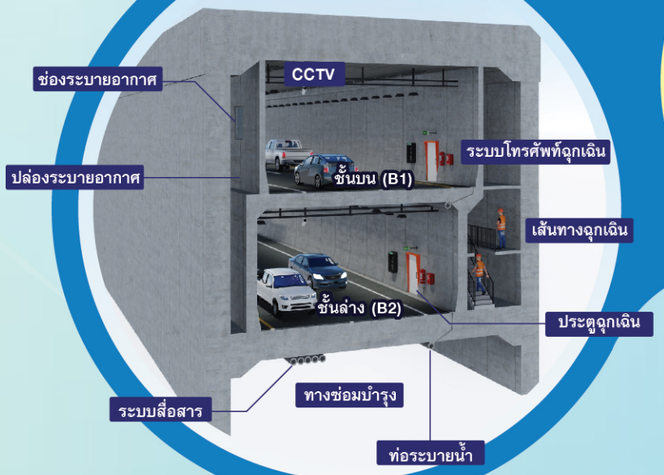


ทางออกจาก N1 สู่ ถ.ประเสริฐมนูกิจ
(จากใต้ดินสู่ระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร)



ทางเข้า N1 จาก ถ.ประเสริฐมนูกิจ
(ระดับพื้นขนาด 1 ช่องจราจร)

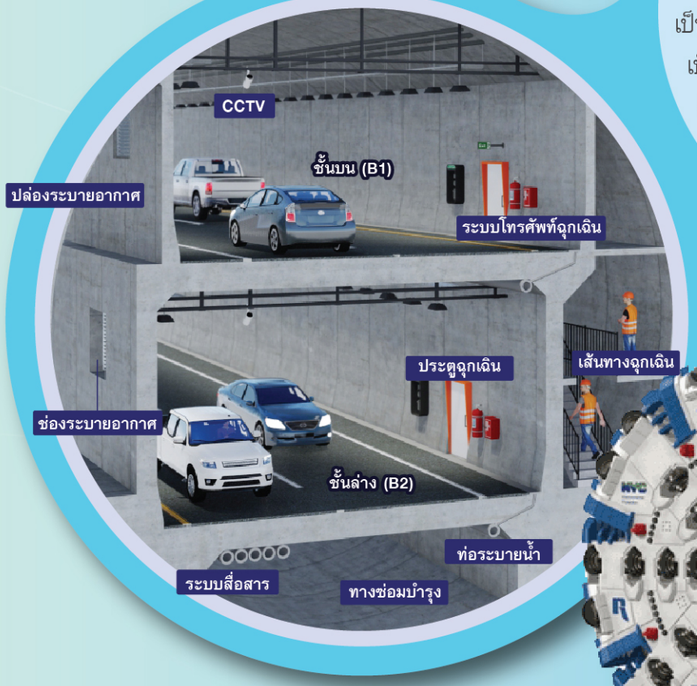
โครงสร้างอุโมงค์ของโครงการ



โครงสร้างอุโมงค์ใต้ดิน
แบบ Cut and Cover
อยู่บริเวณทางเข้า-ออกอุโมงค์ของโครงการที่จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการมีลักษณะเป็นอุโมงค์ 2 ชั้น รวม 4 ช่องจราจร แบ่งเป็นชั้นฝั่งขาออกและชั้นฝั่งขาเข้า ชั้นละ 2 ช่องจราจร มีความกว้างรวม 15.9 เมตร

ระบบต่าง ๆ ภายในอุโมงค์จะเหมือนกันทั้ง 2 รูปแบบ

โครงสร้างอุโมงค์ใต้ดิน
แบบ Tunnel Boring Machine หรือ TBM
เป็นโครงสร้างของแนวสายทางหลักโดยจะมีลักษณะเป็นอุโมงค์ 2 ชั้น เช่นเดียวกับรูปแบบ Cut and Cover โดยมีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 16.3 เมตร





หัวเจาะ TBM

โครงสร้างทางยกระดับของโครงการ

โครงสร้างทางยกระดับที่ต่อจากอุโมงค์ทางลอดใต้ดิน (Cut and Cover) ยกระดับขึ้นสู่ผิวดินระยะประมาณ 800 เมตร จากแยกลาดปลาเค้า เชื่อมต่อกับระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ที่บริเวณแยกสุคนธสวัสดิ์ โดยรูปแบบโครงสร้างทางยกระดับเป็นคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง แบบชิ้นส่วนสำเร็จรูป (Precast Segmental Box Girder) ขนาด 2 ช่องจราจร ความลึก 2 เมตร และความกว้างรวม 11 เมตร รูปแบบเสาตอม่อ มีทั้งเสาเดี่ยวและเสาคู่ (Portal Frame)





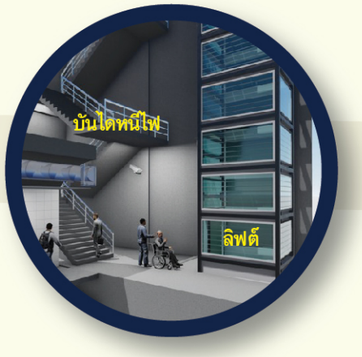
อาคารระบายอากาศของโครงการ

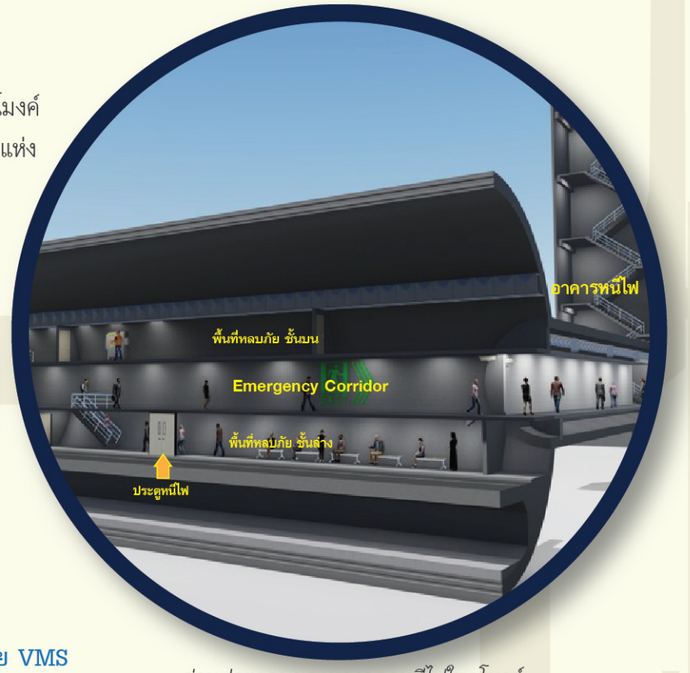
ระบบจะส่งอากาศดีเข้าไปในอุโมงค์และดูดอากาศเสียออกจากอุโมงค์ โดยทำงานร่วมกับระบบสกัดควัน เมื่อภายในอุโมงค์มีค่ามลพิษเกินกว่าค่าที่กำหนดไว้ ระบบจะดูดมลพิษเพื่อกรองอากาศในอาคารควบคุมระบบระบายอากาศก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก



ทางหนีไฟของโครงการ

โครงการได้ออกแบบให้มีประตูอพยพฉุกเฉินภายในอุโมงค์ทุก ๆ ระยะ 250 เมตร และอาคารหนีไฟ จำนวน 4 แห่ง





ส่วนประกอบของทางออกหนีไฟในอุโมงค์

ขั้นตอนปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุ

1. ศูนย์ควบคุม**ประกาศ**ให้อพยพ**ผ่านลำโพง และป้าย VMS**
2. **ปิดทางเข้า**สู่ระบบทางพิเศษ **ทั้งสองทิศทาง**

ขั้นตอนการอพยพ

1. จอดรถ ดับเครื่อง ลงจากรถ และเข้าประตูฉุกเฉินที่ใกล้ที่สุด (มีประตูทุก 250 เมตร)
2. ขึ้นหรือลงบันไดไปยังทางหนีไฟ Emergency Corridor (อยู่ด้านข้างตลอดความยาวอุโมงค์)
3. ขึ้นหรือลงบันไดไปยังชั้นที่ไม่เกิดเหตุเพลิงไหม้ เข้าสู่พื้นที่หลบภัย รอรถโดยสารมารับภายใน 15 นาที และออกไปทางปากอุโมงค์ *หรือ*
4. เดินไปตามทางหนีไฟ Emergency Corridor เพื่อเข้าสู่อาคารหนีไฟ ขึ้นสู่ผิวดินโดยลิฟต์หรือบันไดหนีไฟ (ตามประกาศจากศูนย์ควบคุม)



ค่าการลงทุนของโครงการ

มูลค่าก่อสร้างของโครงการรวมทั้งหมดประมาณ **49,220 ล้านบาท**

ค่าก่อสร้าง	44,532	ล้านบาท
ค่าจัดกรรมสิทธิ์	3,619	ล้านบาท
ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	1,069	ล้านบาท

ผลการวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ

ดัชนีชี้วัด	มูลค่าจากการวิเคราะห์	หน่วย
มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (NPV)	30,876.46	ล้านบาท
อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR)	19.20	ร้อยละ
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C)	2.15	เท่า

ข้อมูล ณ วันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2567

แผนการดำเนินโครงการ

คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างโครงการใน ปี **พ.ศ. 2569**

เปิดให้บริการในปี **พ.ศ. 2574**

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1 อาจเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมการดำเนินโครงการทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ดังนั้น จึงต้องจัดทำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือเกิดผลกระทบน้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

คุณภาพอากาศ

- ประสานกับชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างให้ทราบล่วงหน้าก่อนการก่อสร้างทุกครั้ง
- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่โครงการต้องมีผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด
- ในกรณีที่มีการร้องเรียนเรื่องปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างโครงการ ต้องเข้าทำการตรวจสอบกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง และทำการแก้ไขทันที
- ติดตั้งเครื่องควบคุมระบบระบายอากาศ และตรวจสอบระบบระบายอากาศ และอุปกรณ์ความปลอดภัยต่าง ๆ ภายในอุโมงค์เป็นประจำทุกเดือน



เสียงและความสั่นสะเทือน



- กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังเกินกว่าปกติ ต้องแจ้งให้ประชาชนทราบล่วงหน้าและดำเนินกิจกรรมภายในช่วงเวลา 08.00 – 17.00 น. เท่านั้น
- ติดตั้งกำแพงกันเสียงในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ โดยโครงการต้องสอบถามความคิดเห็นของประชาชนก่อนดำเนินการ
- กรณีมีเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบด้านเสียง ให้ดำเนินการตรวจวัดเสียงตามมาตรฐานที่กำหนด หากพบว่ามีค่าเกินมาตรฐานอันเนื่องมาจากโครงการให้ดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยทันที
- กรณีที่มีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการ ให้หยุดดำเนินงานก่อสร้างทันที และต้องจัดวิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางป้องกันแก้ไขที่มีประสิทธิภาพ
- ดำเนินการซ่อมแซมผิวทางทันทีหากพบว่ามีการชำรุด

การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ



- ประสานงานกับสำนักการระบายน้ำของกรุงเทพมหานคร แขวงทางหลวง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจังหวัดนนทบุรี เพื่อออกแบบและวางแผนระบบระบายน้ำในพื้นที่โครงการ
- กรณีเกิดฝนตกหนักหรือน้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ต้องเร่งระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะโดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในบริเวณชุมชน และเส้นทางคมนาคมใกล้เคียง
- ตรวจสอบระบบระบายน้ำของโครงการอย่างสม่ำเสมอ

เศรษฐกิจ-สังคม



- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้องจากโครงการ และมีการแจ้งความคืบหน้าในการก่อสร้างโครงการเป็นระยะ ๆ
- จัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียน และดำเนินการจัดการแก้ไขทันทีกรณีมีข้อร้องเรียน
- ควบคุมดูแลในพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงานก่อสร้าง มิให้คนงานก่อปัญหา และสร้างความเดือดร้อนรำคาญ และมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด
- เปิดรับเรื่องร้องเรียนและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผ่านช่องทาง *www.exat.co.th และ EXAT Call Center 1543* เพื่อรับทราบปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการให้บริการโครงการ

การโยกย้ายและเวนคืน



- ก่อนเริ่มโครงการต้องประกาศให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบทราบถึง รายละเอียดโครงการและขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สิน
- การจ่ายค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์จะดำเนินการตามพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562

การคมนาคมขนส่งและการจราจร



- ประสานกับหน่วยงานด้านการจราจรในพื้นที่ เพื่อวางแผนการจัดการจราจร บริเวณจุดที่ก่อสร้างและโครงข่ายใกล้เคียงให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ช่วงเวลา และเงื่อนไขแวดล้อมอื่น ๆ
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ช่วยอำนวยการความปลอดภัยในบริเวณ ใกล้ถึงพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
- กรณีที่ฝนตกหนักหรือเกิดน้ำท่วมและไม่สามารถระบายน้ำภายในอุโมงค์ได้ทัน จะต้องมีระบบส่งสัญญาณไปยังอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ (CCB) เพื่อแจ้งเตือน พร้อมทั้งแจ้งให้เจ้าหน้าที่หยุดรถก่อนเข้า-ออกอุโมงค์ ทั้งสองด้าน

อาชีวอนามัยและความปลอดภัย



- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำหนดกฎเกณฑ์และข้อปฏิบัติแก่คนงาน พร้อมทั้งควบคุม ดูแลความประพฤติของคนงานอย่างเข้มงวด
- จัดให้มีพนักงานผู้ตรวจสอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำพื้นที่ก่อสร้าง
- จัดเตรียมแผนงานด้านความปลอดภัยและแผนฉุกเฉินในระยะดำเนินการ เช่น การติดตั้งโทรศัพท์สำหรับโทรแจ้งเหตุฉุกเฉิน การจัดตั้งฝ่ายบริการฉุกเฉินไว้คอยช่วยเหลือรถที่เกิดความขัดข้องไม่สามารถเคลื่อนต่อไปได้ หรือเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ