



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทาง)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1
(ช่วงทางพิเศษศรีรัช – ถนนงามวงศ์วาน - ถนนประเสริฐมนูกิจ)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มอบหมายให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท อินเด็คซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท ดีเคซี คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 รวมทั้งดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดตามแผนการศึกษาของโครงการ โดยในครั้งนี้โครงการได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทาง) เมื่อวันที่ 4 กันยายน พ.ศ. 2566 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรมมารวย การ์เด็น ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และได้จัดให้มีการประชุมในระบบออนไลน์ (Zoom Meeting) ร่วมด้วยเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สนใจอย่างทั่วถึง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งรวมถึงผู้แทนของหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ตลอดจนผู้นำชุมชนในพื้นที่ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย ได้ทราบข้อมูลความก้าวหน้าของโครงการ ผลการคัดเลือกแนวสายทาง และได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ ซึ่งโครงการจะนำไปพิจารณาประกอบในการศึกษาและพัฒนาของโครงการให้มีความเหมาะสมและครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยการประชุมครั้งนี้ ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 395 ราย ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ผู้แทนหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรภาคเอกชน ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ สถาบันการศึกษา สถานพยาบาล สื่อมวลชน ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการรัศมี 500 เมตร ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ ผู้แทนจากหน่วยงานเจ้าของโครงการ (การทางพิเศษฯ) และบริษัทที่ปรึกษา ภายหลังการประชุมมีผู้ตอบแบบประเมินความคิดเห็นต่อโครงการ จำนวน 135 ราย สำหรับประเด็นคำถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุมโดยสรุปมีดังนี้



การลงทะเบียนและรับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมนิทรรศการโครงการ



กล่าวรายงานการประชุม โดย ผู้จัดการโครงการ



กล่าวเปิดการประชุม โดย
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ผู้บริหารและคณะที่ปรึกษา



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอ และให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ



บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 วันจันทร์ที่ 4 กันยายน พ.ศ. 2566
เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรมมารวย การ์เด็น ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทาง)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 (ช่วงทางพิเศษศรีรัช - ถนนงามวงศ์วาน - ถนนประดิษฐ์มนูญกิจ)

ด้านรายละเอียดโครงการ

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

■ อยากทราบว่าแนวสายทางเลือกที่ 1 มีช่วงใดบ้างที่ออกแบบเป็นอุโมงค์ และช่วงบริเวณไหนเป็นทางยกระดับ มีความลึกประมาณ 28 เมตรใช่หรือไม่ บ้านเรือนที่อยู่ด้านบนแนวอุโมงค์ใต้ดินบริเวณนี้จะมีผลกระทบหรือไม่ เนื่องจากมีแผนจะพัฒนาพื้นที่บริเวณนั้นเป็นคอนโดมิเนียม

■ การก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างไม่ใช่ผู้ที่ได้ประโยชน์จากการก่อสร้าง โครงการจะชดเชยต่อประชาชนที่จะได้รับผลกระทบโดยตรงจากการก่อสร้างโครงการอย่างไร

■ เนื่องจากอุโมงค์ยาว 6.7 กิโลเมตร อยากทราบว่าระหว่างทางอุโมงค์ มีทางขึ้น-ลงหรือไม่ หรือจุดจอดโดยสารหรือไม่ หากมีทางขึ้นระหว่างทางอยากจะทราบถึงความยาวของการขึ้น-ลงจะยาวประมาณเท่าไรที่จะมีผลกระทบต่อประชาชน

■ เสนอให้มีทางเข้า-ออก ระหว่างกลางอุโมงค์ เพื่อจะได้มีการระบายรถออก

■ เนื่องจากอุโมงค์มีระยะทางยาว และเป็นอุโมงค์คอนกรีต หากเปิดโครงการแล้วกรณีในอุโมงค์เกิดรถติดแล้วต้องการใช้โทรศัพท์มือถือ โครงการมีการดูแลเรื่องสัญญาณโทรศัพท์มือถืออย่างไรบ้าง

■ ปัจจุบันมีถนนอยู่ 3 ช่องจราจร หากมีการก่อสร้างอุโมงค์บนพื้นถนนไปอีก 1 ช่องจราจร จะทำให้เหลือเพียง 2 ช่องจราจรซึ่งจะมีผลกระทบทำให้รถติดเพิ่มขึ้น โครงการต้องมีมาตรการในการแก้ปัญหานี้ด้วย

■ เนื่องจากบริเวณมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นพื้นที่ต่ำในช่วงฤดูฝนเมื่อฝนตกน้ำจะท่วมตรง 4 แยกเกษตร ด้านหลังมหาวิทยาลัยฯ เป็นคลองบางบัวเมื่อน้ำเต็มคลองก็ไม่สามารถระบายได้ หากฝนที่ตกลงแล้วน้ำเข้าอุโมงค์ โครงการสูบน้ำจากอุโมงค์ขึ้นมาบนผิวถนนจะยิ่งทำให้ถนนด้านบนน้ำท่วมมากขึ้นและจะยิ่งทำให้รถติดมากขึ้น เสนอให้มีมาตรการแก้ไขปัญหานี้ด้วย

■ โครงการมีกำหนดระยะเวลาในการคืนพื้นที่ถนนหรือยังว่าใช้เวลาประมาณเท่าไร

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

■ แนวสายทางเลือกที่ 1 มีจุดเริ่มต้นเป็นทางยกระดับจากทางพิเศษประจิมรัถยาและลดระดับเป็นอุโมงค์ใต้ดินช่วงบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 17 แยก 8 และไปตามคลองเคิงกวิจิตร ไปตามแนวดถนนรัชดา ผ่านแยกรัชโยธิน ถนนพหลโยธิน และไปเชื่อมกับโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 ตอน N2 บริเวณถนนประดิษฐ์มนูญกิจ โดยความลึกของอุโมงค์ใต้ดินของแนวเส้นทางที่ 1 จะลึกประมาณ 30 เมตร ในตอนนี้โครงการได้คัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสมเรียบร้อยแล้ว ซึ่งไม่เลือกแนวสายทางที่ 1 โดยแนวสายทางที่เหมาะสม คือ แนวทางเลือกที่ 2.2 ที่เป็นอุโมงค์ใต้ดินตลอดสายใต้แนวดถนนงามวงศ์วานจนถึงถนนประดิษฐ์มนูญกิจ บ้านเรือนบริเวณแนวสายทางที่ 1 จะไม่ได้รับผลกระทบจากโครงการ

■ โครงการจะต้องมีการประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และจัดทำมาตรการเพื่อป้องกันแก้ไขผลกระทบของโครงการผู้ที่ได้รับผลกระทบนั้นๆ ซึ่งจะได้นำเสนอรายละเอียดในขั้นต่อไป

■ โครงการออกแบบเป็นอุโมงค์มีทางขึ้น-ลง บริเวณทางพิเศษศรีรัช ไปเชื่อมต่อกับโครงการ N2 บริเวณถนนประดิษฐ์มนูญกิจ (เกษตรราชมินทร์) โดยไม่มีทางขึ้น-ลงระหว่างทาง และเป็นอุโมงค์ทางพิเศษสำหรับรถยนต์ 4 ล้อเท่านั้น และไม่มีจุดพักรถโดยสาร

■ การพิจารณาทางเข้า-ออกอุโมงค์นั้น นอกจากพิจารณาการออกแบบตามหลักวิศวกรรมแล้ว โครงการยังต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อประชาชนเป็นสำคัญ เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการอยู่ในใจกลางเมืองซึ่งมีสิ่งปลูกสร้างและชุมชนหนาแน่นมาก การเพิ่มตำแหน่งทางเข้า-ออก จะมีผลกระทบต่อประชาชนเพิ่มขึ้น จึงพิจารณาออกแบบตามหลักวิศวกรรมเท่าที่จำเป็น

■ โครงการจะมีการติดตั้งอุปกรณ์ระบบการรับ-ส่งสัญญาณในอุโมงค์ โดยใช้สายใยแก้วนำแสงหรือสายไฟเบอร์ออฟติกเชื่อมต่อการรับการส่งสัญญาณ ซึ่งโครงการจะติดตั้งอุปกรณ์ในอุโมงค์เช่นเดียวกับอุโมงค์ทางลอดในต่างประเทศ

■ โครงการรับข้อเสนอแนะไปพิจารณามาตรการแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อไป

■ ขณะนี้กรุงเทพมหานครกำลังก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำขนาดใหญ่ เส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 5 เมตร ตลอดแนวคลองเปรมประชากร ซึ่งจะสามารถรับน้ำจากบริเวณพื้นที่คลองบางบัว คลองลาดพร้าว และคลองในบริเวณโดยรอบ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ได้ทั้งหมด ทั้งนี้ในการออกแบบของโครงการจะมีการคำนึงถึงด้านการระบายน้ำ โดยจะต้องไม่กระทบต่อการระบายน้ำของถนนด้านบน

■ บริเวณที่จะได้รับผลกระทบจะมีเฉพาะพื้นที่ที่เป็นทางขึ้น-ลง โดยจะเริ่มขุดเจาะอุโมงค์บริเวณระหว่างแยกสุขุมวิทสี่กับแยกเสนานิคมจนถึงคลองบางบัว เมื่อทำการก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินแล้วเสร็จ โครงการจะคืนพื้นที่ถนนทั้งหมดส่วนดินจากการขุดอุโมงค์จะมีการทยอยนำออกตามปากทางอุโมงค์ และบริเวณที่จะสร้างอาคารระบายอากาศ เมื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จ จะเร่งการคืนผิวจราจรเช่นเดิม



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทาง)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 (ช่วงทางพิเศษศรีรัช - ถนนงามวงศ์วาน - ถนนประดิษฐ์มนูญกิจ)

ด้านรายละเอียดโครงการ

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

■ โครงการมีการทำงานร่วมกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลอย่างไรบ้าง และจะดำเนินการไปพร้อมกันหรือไม่ เพราะการจราจรตอนนี้ติดขัดอยู่แล้วถ้า 2 โครงการก่อสร้างพร้อมกันจะทำให้รถติดขัดมากกว่าเดิม

■ ปัจจุบันใช้บริการถนนงามวงศ์วาน หากออกมาจากซอยงามวงศ์วาน 43 กับซอยงามวงศ์วาน 47 จะเข้าร่วมใช้ทางพิเศษทางนี้ได้บริเวณไหนที่ใกล้ที่สุดทั้ง 2 ทิศทาง

■ ทางเลือก 2.2 มีจุดขึ้น-ลงบริเวณทางพิเศษศรีรัช เนื่องจากปัจจุบันมีปัญหาการจราจรติดขัดมาก ดังนั้น กรณีที่มีเส้นทางคมนาคมเป็นอุโมงค์ขึ้น-ลงบริเวณนั้นอาจจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรเพิ่มขึ้น บวกกับปัจจุบันมีโครงข่ายทางหลวงระหว่างเมืองบางใหญ่ถึงกาญจนบุรีซึ่งจะมีรถจำนวนมากที่เข้ามาใช้บริการทางพิเศษศรีรัชและเข้ามาถนนรัตนานิเบศร์ ดังนั้นอยากให้พิจารณาจุดขึ้น-ลงตลอดจนเรื่องของปัญหาการจราจรในพื้นที่เป็นสำคัญด้วย หากโครงการสามารถพิจารณาไม่ให้เป็นจุดขึ้น-ลง แต่ให้เชื่อมต่อโดยตรงกับทางพิเศษศรีรัชได้เลยหรือหากขยายเส้นทางมาเชื่อมต่อกับด้านตะวันตกโดยขยายมาถึงบริเวณถนนรัตนานิเบศร์จะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรได้สูงสุด แต่ระยะทางอาจจะยาวขึ้น

■ แนวสายทางที่คัดเลือกเป็นแนวเดียวกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล จึงตั้งข้อสังเกตในเรื่องของการทับซ้อนของพื้นที่หรือว่าการลงทุนในเรื่องการดำเนินการตลอดจนเรื่องสาธารณูปโภคหรือโครงสร้างพื้นฐานใต้ดินอาจจะมีผลกระทบระหว่างถนนกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล และเรื่องผลกระทบระหว่างการก่อสร้าง ขอให้พิจารณาถึงผลกระทบด้านการจราจรและการระบายน้ำในพื้นที่ด้วย เนื่องจากปัจจุบันถนนรัตนานิเบศร์หรือถนนแจ้งวัฒนะมีปัญหา น้ำท่วมขังเมื่อเกิดฝนตกจึงขอให้พิจารณาเพิ่มเติม

■ การพัฒนาโครงการสายนี้เป็นการแก้ปัญหาเพื่อระบายรถจากฝั่งตะวันออกไปตะวันตก โดยจะมีการเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณถนนงามวงศ์วาน ซึ่งปัจจุบัน พบว่า สภาพการจราจรบนทางพิเศษศรีรัชที่มาจากทางพิเศษอุดรรัถยา จะเริ่มชะลอจากบริเวณด่านศรีสมาน-เมืองทองธานี และรถจะเริ่มติดบริเวณวัดบัวขวัญจนถึงด่านเก็บเงินประชาชื่น เพราะฉะนั้นเมื่ออุโมงค์ของโครงการไปสิ้นสุดบริเวณนั้น ซึ่งรถจะไปรวมอยู่บนทางพิเศษศรีรัชจะทำให้ปริมาณจราจรมากยิ่งขึ้น จากข้อมูลของการทางพิเศษฯ ทราบว่าจะมีโครงการยกระดับทางพิเศษเป็น 2 ชั้น จากประชาชื่นไปถึงถนนพระราม 9 ทั้งนี้ อยากรู้ให้โครงการพิจารณาด้วยว่าปริมาณรถมาจากทางด้านเหนือ ตะวันออก และตะวันตก แล้วมาใช้เส้นทางนี้แล้วเกิดปัญหาการติด ควรพิจารณาว่าจะแก้ปัญหาการติดบริเวณนี้อย่างไร

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

■ การทางพิเศษฯ ได้ประสานงานและบูรณาการร่วมกันกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ในความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยอยู่ในขั้นปรับปรุงรูปแบบให้มีความสอดคล้องกัน ทั้งนี้กรอบเวลาของแต่ละโครงการขึ้นอยู่กับแผนงานของการทางพิเศษฯ และการรถไฟฟ้า ทั้งนี้ การก่อสร้างโครงการทั้งสองพร้อมกันจะช่วยลดผลกระทบต่อประชาชนได้มากขึ้น

■ สำหรับซอยงามวงศ์วาน 43 และซอยงามวงศ์วาน 47 ซึ่งอยู่บริเวณเกือบตรงกลางของโครงการ หากต้องการใช้ทางพิเศษจะต้องกลับรถไปทางแคราย ขึ้นอยู่ว่าจะใช้เส้นทางไปทางไหน สำหรับคนที่อยู่ระหว่างทางโอกาสในการใช้อาจจะน้อยเนื่องจากเส้นทางโครงการไม่ยาวมาก ถ้าจะลงอุโมงค์คาดว่าวิ่งบนถนนหลักจะดีกว่า เพราะโครงการเน้นนำรถที่วิ่งผ่านพื้นที่แยกออกจากรถที่อยู่ในพื้นที่เพื่อไม่ให้รถที่วิ่งผ่านพื้นที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่

■ โครงการรับข้อเสนอแนะไว้พิจารณา

■ โครงการรับข้อเสนอแนะไว้พิจารณา

■ โครงการรับข้อเสนอแนะไว้พิจารณา



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

(สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทาง)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 (ช่วงทางพิเศษศรีรัช - ถนนงามวงศ์วาน - ถนนประเสริฐมนูกิจ)

ด้านรายละเอียดโครงการ

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- โครงการทางพิเศษจะเริ่มต้นเมื่อมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลมาด้วย ซึ่งทาง ม.เกษตรศาสตร์และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลได้มีการประสานงานกันอยู่ตลอด โดยโครงการรถไฟฟ้าจะอยู่บนดินและทางพิเศษจะเป็นอุโมงค์ใต้ดิน ซึ่งได้การยอมรับจากทุกฝ่าย

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- โครงการรับทราบข้อมูลและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

ด้านวิศวกรรม

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- การควบคุมการเจาะเสาเข็มเพราะต้องมิเสาเข็มใต้ดินจะใช้สารละลายเบนโทไนท์หรือโพลีเมอร์

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- ปัจจุบันสารละลายโพลีเมอร์ถูกนำมาใช้เป็นสารละลายเพื่อรักษาเสถียรภาพของหลุมเจาะและงานขุดเจาะอุโมงค์ ซึ่งต้องมีการพิจารณาชั้นดินและระยะเวลาในการทำงานให้เหมาะสม หากทั้งระยะเวลาในการขุดเจาะนาน โดยเฉพาะงานขุดเจาะชั้นดินในพื้นที่กรุงเทพและนนทบุรีที่มีสภาพเป็นดินอ่อน การใช้สารละลายโพลีเมอร์เพียงอย่างเดียวอาจไม่มีความมั่นคงเพียงพอ จึงเสนอให้ใช้สารละลายโพลีเมอร์ร่วมกับสารละลายเบนโทไนท์ในสัดส่วนที่เหมาะสมเพื่อลดแรงเสียดทานระหว่างงานขุดเจาะและทำให้หลุมเจาะมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น

- โครงการมีการออกแบบระบบป้องกันน้ำท่วมในอุโมงค์อย่างไรบ้าง

- โครงการจะออกแบบให้ยกระดับถนนเป็นเนินสูง (Berm) ก่อนเข้าอุโมงค์เพื่อป้องกันน้ำที่ไหลจากถนนด้านบนเหมือนอุโมงค์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เช่น อุโมงค์ทางลอดแยกเกษตร ช่วงที่เป็น cut & cover จะมีบ่อรับน้ำ (sump) อยู่ในช่วงปลาย cut & cover ก่อนเข้าอุโมงค์ เพื่อรองรับปริมาณน้ำฝน และมีระบบปั๊มสูบน้ำลงท่อระบายน้ำภายนอก ทั้งนี้ในการก่อสร้างอุโมงค์จะมีการ Grouting รอยต่ออุโมงค์เพื่อป้องกันน้ำใต้ดินที่ซึมเข้ามาภายในอุโมงค์

- ต้องการทราบว่า หากเกิดอุบัติเหตุรถชน หรือกรณีดินเสียในอุโมงค์ แล้วไปขวางการจราจร หรือกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินเร่งด่วน เช่น มีคนไข้เจ็บป่วยกระทันหัน จะมีการเคลียร์พื้นที่ให้ลำเลียงรถและคนป่วยออกมาได้ทันทีหรือไม่ การจราจรจะติดขัดหรือไม่

- โครงการได้มีการออกแบบเรื่องความปลอดภัยเป็นเรื่องสำคัญ ออกตามมาตรฐานสมาคมป้องกันอัคคีภัย (National Fire Protection Association ; NFPA) การออกได้ออกแบบให้มีไหลทางไว้เพื่อใช้เป็นทางฉุกเฉิน ให้รถเจ้าหน้าที่ เช่น รถพยาบาล หรือ รถดับเพลิง เป็นต้น เข้าไปปฏิบัติหน้าที่ภายในอุโมงค์ได้ ในกรณีการลำเลียงผู้ป่วยหรือผู้ได้รับบาดเจ็บ มีการออกแบบให้มี Ventilation Shaft ทุก ๆ 3 กิโลเมตร ที่สามารถลำเลียงผู้ป่วยหรือผู้ได้รับบาดเจ็บกรณีขึ้นลิฟต์ฉุกเฉินขึ้นไปด้านบนได้ ในกรณีอพยพในระหว่างทางจะมีประตูหนีไฟ (Egress Door) ทุก ๆ 250 เมตร เพื่ออพยพไปในห้องพักรอ (Emergency Corridor) ซึ่งอยู่ระหว่างทั้ง 2 ชั้น

- ความลึกของอุโมงค์ลึกเทียบเท่ากับตึกกี่ชั้น และหากเกิดเหตุฉุกเฉินในอุโมงค์โครงการมีแนวทางการอพยพสำหรับผู้สูงอายุหรือไม่อย่างไร

- สำหรับความลึกช่วงกลางอุโมงค์เทียบเท่าตึกประมาณ 15 ชั้น ชั้นละประมาณ 3 เมตร สำหรับผู้สูงอายุหรือผู้พิการจะมีลิฟท์ให้บริการรองรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ส่วนของคนปกติมีบันไดให้วนขึ้นไปอาคารระบายอากาศ และในทุกระยะ 250 เมตร จะสามารถเข้าไปในพื้นที่ปลอดภัยได้ และสำหรับควันเมื่อเกิดเหตุจะมีระบบระบายอากาศที่ดูดควันเข้าข้างผนังที่ปิดทึบไว้ และมีพัดลมดูดควันออกไปด้านนอก

- ถนนอุโมงค์แยกเกษตรมีรัศมีโค้งค่อนข้างหักศอกซึ่งอันตรายมาก เสนอให้โครงการพิจารณาออกแบบให้ถนนมีความโค้งให้น้อยที่สุดด้วย

- อุโมงค์ทางลอดรถยนต์ที่แยกเกษตรปัจจุบันมีรัศมีประมาณ 90 เมตร เนื่องจากต้องการควบคุมให้ใช้ความเร็วต่ำ สำหรับอุโมงค์ของโครงการออกแบบให้มีรัศมีกว้างกว่า เพื่อลดปัญหาของการชนผนังอุโมงค์ และมีการเบี่ยงแนวอุโมงค์ให้มีรัศมีที่กว้างไม่ต่ำกว่า 120 เมตร เพื่อให้มีความปลอดภัยมากขึ้น อย่างไรก็ตามตรงช่วงผนังจะออกแบบให้มี Barrier กันไว้ไม่ให้ชนผนังอุโมงค์โดยตรง



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

(สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทาง)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 (ช่วงทางพิเศษศรีรัช - ถนนงามวงศ์วาน - ถนนประดิษฐ์มนูญกิจ)

ด้านวิศวกรรม

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

■ โครงการจะมีการนำดินที่ขุดออกจากอุโมงค์บริเวณใด และมีมาตรการอย่างไรเพื่อบรรเทาผลกระทบในด้านการจราจรบนถนนงามวงศ์วานที่ติดขัดอยู่แล้วในปัจจุบัน

■ โครงการมีทางออกฉุกเฉินสำหรับรถยนต์หรือไม่ เพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์เหมือนกรณีรถแก๊สระเบิดเมื่อ พ.ศ. 2533 ที่ไม่สามารถนำรถออกจากพื้นที่เกิดเหตุได้

■ โครงการมีการติดตั้งสปริงเกอร์ดับเพลิงหรือไม่ เนื่องจากปัจจุบันมีการใช้รถยนต์ไฟฟ้าที่มีความเสี่ยงสูงในการเกิดเหตุเพลิงไหม้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ และมีข้อกังวลเกี่ยวกับการอพยพคนออกจากอุโมงค์เนื่องจากเห็นวาระยะห่างของทางออกฉุกเฉินที่กำหนดไว้ทุก 250 เมตร มีระยะไกลเกินไป และมีความเห็นว่าควรมีช่องทางเดินแยกเฉพาะสำหรับผู้อพยพโดยไม่ใช้ช่องทางเดียวกับช่องทางเดินรถยนต์เพื่อความปลอดภัย

■ อากาศที่ระบายออกมาจากอาคารระบายอากาศได้มีการบำบัดก่อนปล่อยหรือไม่

■ การตรวจวัดอากาศเป็นช่วงเวลา เป็นการวัดภายในอุโมงค์หรือวัดบริเวณปากทางหรือวัดบริเวณจุดไหนของโครงการ

■ ระบบกรองอากาศภายในอุโมงค์ จะมีการดูแลรักษาหรือเปลี่ยนหรือไม่

■ กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินรถดับเพลิงสามารถเข้าได้หรือไม่ และอยากให้ทางออกฉุกเฉินเป็นระบบเหมือนบันไดหนีไฟที่ผู้ประสบภัยสามารถเปิดใช้งานได้ด้วยตนเองโดยไม่ต้องรอให้เจ้าหน้าที่มาเปิดให้ รวมถึงพิจารณาทำทางเข้า-ออกฉุกเฉินของรถยนต์ให้สามารถใช้งานได้ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

■ บริเวณถนนงามวงศ์วานมีจุดนำดินออกจากอุโมงค์ขึ้นมาบริเวณที่ว่างภายใน Loop Ramp ทางขึ้นทางพิเศษศรีรัช (ฝั่งมุ่งหน้าไปแคราย) และบริเวณที่ว่างภายใน Loop Ramp ทางขึ้นทางพิเศษศรีรัช (ฝั่งมุ่งหน้าไปงามวงศ์วาน) โดยจะนำดินออกไปยังจุดพักดินในเขตทางของการทางพิเศษฯ ซึ่งอยู่นอกพื้นที่ถนนงามวงศ์วานก่อนแล้วค่อยขนถ่ายออกไป โดยไม่มีการขนถ่ายดินบนถนนงามวงศ์วาน เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อจราจร

■ การควบคุมความปลอดภัยลำดับแรกโครงการเป็นทางพิเศษสำหรับเฉพาะรถยนต์ 4 ล้อเท่านั้น ไม่อนุญาตให้รถจักรยานยนต์หรือรถบรรทุกเข้ามาใช้งาน ซึ่งจะลดข้อห่วงกังวลในเรื่อง รถชนส่งน้ำมันหรือรถชนแก๊สได้ ในด้านความปลอดภัยได้มีการออกแบบประตูฉุกเฉินทุก ๆ ระยะ 250 เมตร และมีการออกแบบห้องสำหรับพักคอย (หลบภัย) ออกแบบช่องจอดรถยนต์ฉุกเฉินไว้เป็นระยะ ๆ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถเข้าไปช่วยเหลือได้สะดวก ระหว่างชั้นมีการออกแบบระบบดูดอากาศออกด้านข้างของผนัง มีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง กล้อง CCTV มีระบบเซ็นเซอร์แจ้งเตือนกรณีเกิดเหตุไฟไหม้ รวมทั้งระบบตรวจวัดคุณภาพอากาศภายในอุโมงค์และเครื่องกรองอากาศก่อนปล่อยออกสู่ด้านบน

■ อุโมงค์โครงการเป็นอุโมงค์รุ่นใหม่ซึ่งจะใช้ Deluge System ที่จะใช้น้ำในการดับเพลิงมากกว่าสปริงเกอร์ สำหรับการออกแบบทางออกฉุกเฉินที่กำหนดให้มีทุกระยะ 250 เมตร หมายความว่า เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินผู้อพยพสามารถเลือกช่องทางอพยพที่อยู่ใกล้ที่สุดทั้งด้านซ้ายหรือด้านขวาของสถานที่เกิดเหตุในระยะไม่เกิน 125 เมตร (ระยะที่ไกลที่สุดจากจุดกึ่งกลางระหว่างทางออกฉุกเฉิน 2 ทางที่มีระยะห่างกัน 250 เมตร) นอกจากนี้จะทำการออกแบบตามมาตรฐาน NFPA ไว้เป็นแนวทางสำหรับโครงการด้วย

■ การระบายอากาศของอุโมงค์จะผ่านระบบบำบัดอากาศที่มีตัวกรองเป็น Electrostatic Precipitator (ESP) ติดตั้งอยู่ ซึ่งมลพิษจะถูกดูดซับก่อนปล่อยขึ้นมาด้านบน

■ ภายในอุโมงค์ของโครงการจะมี Heat Detector ติดสำหรับแจ้งเตือนเรื่องของการเกิดเหตุไฟไหม้ และมีระบบ Sensor สำหรับตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ก๊าซไนโตรัสไดออกไซด์ ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ โดยเมื่อ Sensor พบว่ามีค่าก๊าซเกินมาตรฐานพัดลมจะทำงานเพื่อระบายอากาศออกจากอุโมงค์ เพื่อให้คนที่อยู่ในอุโมงค์สามารถอยู่ได้อย่างปลอดภัย

■ ระบบกรองอากาศของโครงการจะมีการดูแลและบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องตามมาตรฐานที่กำหนด

■ โครงการออกแบบความสูงของเพดานอุโมงค์ไว้ 4.50 เมตร ซึ่งเพียงพอสำหรับรถดับเพลิงที่มีความสูงประมาณ 3.80 เมตร สำหรับระบบทางหนีไฟเป็นระบบประตูผลักอย่างเดียว เมื่อเข้าไปสามารถผลักเข้าไปได้ตามปกติไม่มีการล็อกประตูแต่อย่างใด และหากจะให้ทำทางเข้า-ออกฉุกเฉินสำหรับรถยนต์ระหว่างกลางอุโมงค์เป็นเรื่องใหญ่มากเนื่องจากมีข้อจำกัดของพื้นที่ด้านบนและระยะทางค่อนข้างสั้น



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

(สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทาง)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 (ช่วงทางพิเศษศรีรัช - ถนนงามวงศ์วาน - ถนนประดิษฐ์มนูญกิจ)

ด้านวิศวกรรม

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จโครงการมีมาตรการอย่างไรกับการคืนสภาพพื้นผิวจราจร และหากพื้นที่ด้านบนทรุดตัวโครงการมีมาตรการในการแก้ไขปัญหายังไง

- โครงการได้มีการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบของโครงการในหลายรูปแบบ รวมทั้งมีการให้คะแนนเพื่อเปรียบเทียบกันในแต่ละรูปแบบแล้วหรือไม่

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- โครงการมีการเปิดพื้นที่ที่เป็นพื้นผิวจราจรหลักเฉพาะบริเวณทางขึ้น-ลงของอุโมงค์ ซึ่งจะใช้ช่องเปิดเป็น Diaphragm Wall ซึ่งจะมีการคืนพื้นผิวได้เร็วเนื่องจากทำงานไม่นาน โดยใช้พื้นที่ประมาณ 500-600 เมตร เท่านั้น ในส่วนของการก่อสร้างอุโมงค์ของโครงการจะใช้หัวเจาะ (Tunnel Boring Machine, TBM) แบบแรงดันดินสมดุลย์ (Earth Pressure Balance, EPB) ซึ่งจะทำให้เกิดการทรุดตัวของดินน้อยมาก ปัจจุบันอยู่แค่ 0.5% ไม่ถึง 1% อย่างไรก็ตาม หากเกิดเหตุการณ์ทรุดตัวของผิวถนนสามารถจะซ่อมบำรุงถนนได้ โดยจะมีการประสานงานกับหน่วยงานแขวงทางหลวงเพื่อซ่อมบำรุงถนนให้เหมือนเดิม

- โครงการได้มีการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการในหลายรูปแบบ และมีการพิจารณาการออกแบบตามหลักวิศวกรรม รวมถึงคำนึงถึงผลกระทบต่อประชาชนเป็นสำคัญ เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการอยู่ในใจกลางเมือง ซึ่งมีสิ่งปลูกสร้างและชุมชนหนาแน่นมาก ทำให้รูปแบบอุโมงค์เป็นรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ ซึ่งการรูปแบบโครงสร้างอุโมงค์ที่มีขนาด 4 ช่องจราจร ในระนาบเดียวกัน หรืออุโมงค์คู่แยกทิศทางการจราจรนั้น จะมีขนาดใหญ่จนล้ำออกไปนอกเขตทาง ซึ่งจะต้องมีการเวนคืนหรือการรอนสิทธิซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนบริเวณที่ประชิดเขตทางเพิ่มมากขึ้นตลอดทั้งแนว จึงพิจารณา รูปแบบโครงการเป็นอุโมงค์ใต้ดิน 2 ชั้น โดยออกแบบตามหลักวิศวกรรม

ด้านเศรษฐกิจ-สังคม

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- โครงการมีมาตรการชดเชยเยียวยาสำหรับผลกระทบของผู้ที่สูญเสียโอกาสในการค้าขายจากการลดลงของลูกค้จากการก่อสร้างโครงการอย่างไร

- ตลอดเส้นทางอุโมงค์ของโครงการมีพื้นที่ที่ถูกเวนคืนหรือไม่ เช่น ทางหนีไฟ ทางอพยพ อาคารระบายอากาศ ในแนวถนนงามวงศ์วาน หรือผ่านทางมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์หรือไม่

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- โครงการจะทำการศึกษาและประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้น เพื่อนำมากำหนดมาตรการชดเชยเยียวยาต่อไป

- เบื้องต้นจะมีการเวนคืนพื้นที่สำหรับอาคารระบายอากาศบริเวณคลองบางบัว 1 จุด และอาคารรับบริเวณแยกบางเขนที่อยู่ใกล้กับคลองเปรมประชากร 1 จุด สำหรับบริเวณต้นทาง (ทางพิเศษศรีรัช) จะใช้พื้นที่ของการทางพิเศษฯ ที่มีอยู่เดิม และปลายทางอยู่ในระหว่างการพิจารณารายละเอียดซึ่งอาจจะอยู่ในแนวอุโมงค์ หรือจะอยู่ด้านข้าง ทั้งนี้จะพิจารณาพื้นที่ว่างเปล่าเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 ในขั้นต่อไป จะมีการระบุตำแหน่งให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

(สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทาง)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 (ช่วงทางพิเศษศรีรัช - ถนนงามวงศ์วาน - ถนนประดิษฐ์มนูญกิจ)

ด้านสิ่งแวดล้อม

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

■ เนื่องจากอุโมงค์ของโครงการยาวถึง 6.7 กิโลเมตร คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 30 ตารางกิโลเมตร ระหว่างการก่อสร้างปัญหาที่จะเกิด คือ ฝุ่นละอองที่มาจากการขนย้ายดินจากการขุดอุโมงค์ในปริมาณค่อนข้างเยอะ จะต้องมีการควบคุมการขนดินเพื่อไม่ให้ฝุ่นละอองฟุ้งกระจายส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง และหากมีการขนย้ายในช่วงเวลากลางคืนจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อด้านเสียงดังรบกวน รวมทั้งขอให้มีการควบคุมงานด้านการก่อสร้างให้ดีขึ้น

■ ขอให้โครงการกวดขันการปฏิบัติตามมาตรการในรายงาน EIA เพื่อควบคุมมลพิษบริเวณทางเข้า-ออกโครงการจากกิจกรรมการขนส่งทั้งหมดของโครงการ เนื่องจากการขนส่งบางครั้งจะก่อให้เกิดปัญหาฝุ่นละอองต่างๆ และอาจนำไปสู่ปัญหา PM 2.5 ซึ่งโครงการควรมีการตรวจวัดและรายงานข้อมูลให้ทราบเป็นระยะๆ ด้วย

■ โครงการต้องตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชนเสนอให้การทางพิเศษฯ ซึ่งเป็นเจ้าของงานต้องเข้าไปกำกับดูแลให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุไว้ในรายงาน EIA อย่างเคร่งครัด

■ การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมีการศึกษาผลกระทบต่อสุขภาพหรือ HIA ด้วยหรือไม่

■ โครงการระบุว่าพื้นที่ระยะศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางของแนวถนน เนื่องจากบ้านอยู่ในระยะ 500 เมตร อยากทราบว่าในระยะ 500 เมตร จะมีผลกระทบต่ออย่างไรบ้าง

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

■ การขนดินที่เกิดจากการเจาะด้วยหัว TBM หรือหัวเจาะอุโมงค์ เป็นดินที่กลั่นมาละเอียดและผสมกับตัวน้ำที่ใช้เป็นตัวหล่อลื่นในการขุดเจาะ ซึ่งจะไม่ทำให้เกิดปัญหาด้านฝุ่นละออง ทั้งนี้ สำหรับมาตรการในการขนดิน ทางผู้รับจ้างจะต้องปฏิบัติตามมาตรการของโครงการ โดยควบคุมเรื่องของการทำงานในช่วงกลางคืนจะต้องไม่รบกวนประชาชนโดยรอบ และการขนดินของรถบรรทุกต้องมีวัสดุปิดคลุม ซึ่งในส่วนนี้จะมีการระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และระบุในสัญญาที่ผู้รับจ้างจะต้องปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้โครงการจะมีมาตรการในการติดตามตรวจสอบ ในช่วงการก่อสร้างตามแผนในรายงาน EIA ด้วย โดยในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 จะมีการชี้แจงรายละเอียดให้ทราบอีกครั้ง

■ โครงการรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาต่อไป

■ สำหรับมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ สำหรับการก่อสร้างในเขตเมืองจะต้องเข้มงวดมาก จะมีการล้อมรั้วขนาดความสูงต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง การฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง การล้างล้อรถบรรทุก ที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง การใช้ผ้าใบปิดคลุม นอกจากนี้ยังมีการแต่งตั้งคณะกำกับดูแลและตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ตามที่ EIA กำหนด) ซึ่งจะมีการทางพิเศษฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม รวมทั้งจะต้องมีการรายงานผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้าง (ตาม EIA กำหนด) ให้ สผ. ทราบทุก 6 เดือน อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ

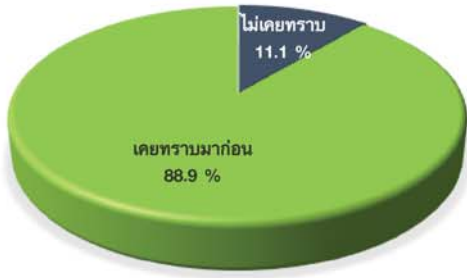
■ สำหรับโครงการนี้จะต้องทำการศึกษาผลกระทบต่อสุขภาพควบคู่ไปกับการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วย

■ ขอบเขตการศึกษารายงาน EIA กำหนดระยะการศึกษาไว้ที่ระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งจะต้องมีการสอบถามความคิดเห็น ชี้อห่วงกังวลต่างๆ รวมถึงเป็นการให้ข้อมูลข่าวสารกับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง ทั้งนี้บ้านเรือนหรือสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 500 เมตร อาจได้รับ ผลกระทบจากโครงการ แต่เนื่องจากว่าโครงการนี้เป็นโครงการที่มีการก่อสร้างอยู่ใต้ดิน ดังนั้นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอาจไม่มากนัก แต่สำหรับพื้นที่อาคารระบายอากาศและจุดอพยพผู้คนที่โครงการจะต้องพิจารณาหาพื้นที่ที่มีความเหมาะสม เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงให้น้อยที่สุด



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทาง)

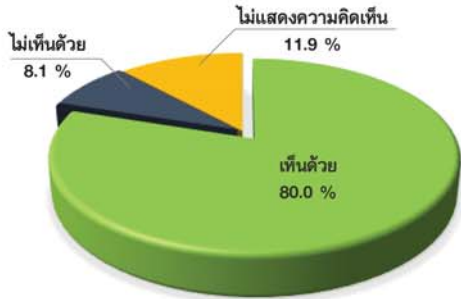
งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 (ช่วงทางพิเศษศรีรัช - ถนนงามวงศ์วาน - ถนนประเสริฐมนูกิจ)



การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ



ความเข้าใจเหตุผล ความเป็นมา และข้อมูลรายละเอียดโครงการ



ความคิดเห็นต่อผลการคัดเลือกแนวสายทางของโครงการ (แนวทางเลือกที่ 2.2)



ความคิดเห็นต่อโครงการในการช่วยลดปัญหาจราจรในระบบโครงข่าย (ตะวันออก - ตะวันตก)



ความคิดเห็นโดยภาพรวมต่อการพัฒนาโครงการ

ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

- ควรดำเนินไปพร้อมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินใต้ดินลดผลกระทบช่วงก่อสร้าง
- ควรมีแผนการบริหารจัดการโครงการให้ดี
- ควรทำอูโมงค์ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ
- ควรมีการแจ้งแผนงาน/ระยะเวลาดำเนินโครงการแต่ละช่วงให้ชัดเจน
- การกำหนดค่าผ่านทางไม่ควรสูงเกินไป

- ควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนและใช้เวลาในการก่อสร้างอย่างเหมาะสม
- ควรเพิ่มส่วนขยายให้ถึงถนนราชพฤกษ์และถนนกาญจนาภิเษก
- ควรมีป้ายสัญลักษณ์หรือเครื่องหมายต่างๆ เตือนในช่วงการก่อสร้างให้ชัดเจน
- ควรมีจุดให้รถเข้า-ออกระหว่างกลางเส้นทางเพื่อระบายรถออกหรือให้ความช่วยเหลือกรณีมีเหตุฉุกเฉิน
- เมื่อประชาชนได้รับผลกระทบหรืออุบัติเหตุจากโครงการต้องมีขั้นตอนเยียวยาให้รวดเร็วและชัดเจน



เอกสารข้อมูลโครงการ



WWW.EXPRESSWAY-N1.COM



โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1



โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
111 ถนนริมคลองบางกอกใหญ่ แขวงบางกอกปี เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ 0 2558 9800 ต่อ 24161
โทรสาร 0 2558 9888-9

บริษัทที่ปรึกษา

ด้านวิศวกรรมและประมาณราคา
บริษัท อินเด็กซ์ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์ 0 2532 3623-33 โทรสาร 0 2532 3566

บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด
โทรศัพท์ 0 2619 9931 โทรสาร 0 2619 9932

ด้านสิ่งแวดล้อม ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท เอ็นวิซ คอนซัลแตนท์ จำกัด
นายมานกร เมกาสเม และนางสาวธนุพร สาขาสุวรรณ
โทรศัพท์ 0 2522 7365-9 ต่อ 102 และ 145 โทรสาร 0 2522 7569