



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมสมของโครงการ)

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทัดแทนตอน N1
(ช่วงทางพิเศษศรีรัช – ถนนรามวงศ์วาน - ถนนประเสริฐมนูหกิจ)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้มอบหมายให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท อินเตอร์เนชันแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท ดีเคค คอนซัลแทนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นริช คอนซัลแทนท์ จำกัด ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทัดแทนตอน N1 รวมทั้งดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสุดตามแผนการศึกษาของโครงการ โดยในครั้งนี้โครงการได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมสมของโครงการ) เมื่อวันเสาร์ที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บลูรูม โรงแรมมารวย การ์เด้น ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และได้จัดให้มีการประชุมในระบบออนไลน์ (Zoom Meeting) ร่วมด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สนใจอย่างทั่วถึง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย ชี้รวมถึงผู้แทนของหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ตลอดจนผู้นำชุมชนในพื้นที่ กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายได้ทราบข้อมูลผลกระทบศึกษาด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการป้องกันแก่ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษาของโครงการ ซึ่งโครงการจะนำไปพิจารณาปรับปรุงผลการศึกษาของโครงการให้มีความเหมาะสม และครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยการประชุมครั้งนี้มี ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และมีผู้เข้าร่วมประชุม ทั้งสิ้น 414 ราย ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานศึกษา สถานพยาบาล ผู้นำชุมชน ประชาชน สถานประกอบการที่อยู่ใกล้เคียงแนวสายทางของโครงการ และกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง รวมทั้งผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และบริษัทที่ปรึกษาที่รับผิดชอบในการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ส่วนผู้ตอบแบบประเมินความคิดเห็นต่อโครงการ มีจำนวน 247 ราย สำหรับประเด็นคำถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุมโดยสรุปมีดังนี้



บรรยายการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 วันเสาร์ที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บลูรูม โรงแรมมารวย การ์เด้น ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

(สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมสมของโครงการ)



งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทัดแทนตอน N1
(ช่วงทางพิเศษรีช - ถนนวงเวียนคำวัน - ถนนปะเสวี่ยมบูรพา)

ด้านรายละเอียดโครงการ

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- การสร้างอุโมงค์ใต้ดินของโครงการ N1 ไม่ตอบวัตถุประสงค์การขนส่งทางเศรษฐกิจ เชื่อมต่อวันออก-ตะวันตก และช่วยลดปัญหาการจราจรในพื้นที่ได้น้อย
- ปัจจุบันทางพิเศษบริเวณงามวงศ์วานช่วงเวลาเช้ามีการจราจรที่ติดขัดอยู่แล้ว หากอุโมงค์ของโครงการไปเชื่อมต่อบริเวณนั้นจะเป็นการสร้างปัญหาเพิ่มเติม และรถจะติดภายในอุโมงค์
- ควรลดค่าผ่านทางพิเศษ เพราะปัจจุบันมีคนใช้ M-Flow หรือ Easy pass น้อยลง รวมถึงในอนาคตจะมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ซึ่งจะลดปริมาณรถยนต์ในพื้นที่ได้อีกมาก
- โครงการนี้มีความคุ้มค่าที่จะก่อสร้างหรือไม่ และการวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ และการลงทุนใช้ข้อมูลใดบ้างมาใช้ในการวิเคราะห์
- จุดเริ่มต้นของโครงการให้ทางพิเศษรีชบริเวณสะพานวนขัมถนนงามวงศ์วาน ที่กำหนดเป็นพื้นที่อาคารภัย ที่จอดรถภัย โครงการมีแผนจะใช้พื้นที่บริเวณนี้อย่างไรบ้าง

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

โครงการทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทัดแทนตอน N1 เป็นโครงการทางพิเศษ เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายในด้านตะวันออกโดยเชื่อมต่อกับโครงการทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 และในด้านตะวันตกโดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษรีช ซึ่งเป็นการส่งเสริมโครงข่ายทางพิเศษตามแนวตะวันออก-ตะวันตกให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และช่วยแก้ไขปัญหาจราจรทั้งโครงข่าย ทั้งนี้โครงการจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพบนโครงข่าย และเป็นทางเลือกให้ผู้สัญจรในระยะใกล้ที่ต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่ และบริเวณจุดตัดทางแยกต่าง ๆ บนถนนงามวงศ์วาน และถนนประเสริฐมนูกิจ ที่ปัจจุบันมีปริมาณจราจรเต็มความจุของถนนที่สามารถรองรับได้

โครงการจะเป็นทางเลือกให้ผู้สัญจรในระยะใกล้ที่ต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่ และบริเวณจุดตัดทางแยกต่าง ๆ บนถนนงามวงศ์วาน และถนนประเสริฐมนูกิจ ที่ปัจจุบันมีปริมาณจราจรเต็มความจุของถนนที่สามารถรองรับได้

การทางพิเศษฯ รับประเด็นໄว้พิจารณาต่อไป

เนื่องจากถนนงามวงศ์วาน และถนนประเสริฐมนูกิจ เป็นโครงข่ายหลักที่เชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตก ของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันเกิดปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากปริมาณชุมชน และหมู่บ้านที่มากเพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณจราจรเต็มความจุของถนนที่สามารถรองรับได้ ซึ่งจำเป็นจะต้องแก้ไขเพื่อรับรองรับปัญหาที่เกิดขึ้นในอนาคต การวิเคราะห์ความคุ้มค่าเป็นส่วนหนึ่งในการศึกษา ซึ่งการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) จำเป็นต้องพิจารณาในส่วนผลกระทบแทนทางเศรษฐกิจเป็นหลัก ในด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานส่วนใหญ่นั้น จะมีอัตราผลตอบแทนภายในการเงิน หรือ FIRR ไม่คุ้มค่า เช่นเดียวกับโครงการนี้ อย่างไรก็ตามจากการวิเคราะห์ความเหมาะสมสมด้านเศรษฐกิจ ของโครงการ พ布ว่า มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 30,876.46 ล้านบาท อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับร้อยละ 19.20 อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (B/C) เท่ากับ 2.15 ดังนั้น โครงการนี้ จึงมีความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีอัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (EIRR) ที่สูงมากกว่าร้อยละ 12

ข้อมูลการวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจและการลงทุนจะมีการประเมินค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในโครงการ เช่น ค่าก่อสร้าง ค่าควบคุมงาน ค่าจัดกรรมสิทธิ์ ค่าบำรุงรักษา เป็นต้น รวมทั้งประเมินผลประโยชน์ทางตรงที่เกิดขึ้นในโครงการ เช่น การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้ยานพาหนะ มูลค่าเวลาในการเดินทาง และค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุ เป็นต้น และผลประโยชน์ทางอ้อมต่าง ๆ เช่น กระตุ้นการพัฒนาเมือง ส่งเสริมการท่องเที่ยว ส่งเสริมการลงทุน ปรับปรุงมาตรฐานการดำเนินชีวิต ฯลฯ

พื้นที่บริเวณดังกล่าวโครงการได้จัดสรรพื้นที่บางส่วนเป็นทางเข้าโครงการ และเป็นอาคารภัยของโครงการ รวมถึงโครงการทางด่วนชั้นที่ 2 (Double deck) ซึ่งมีการประสานงานกับแขวงทางหลวงนนทบุรีเพื่อก่อสร้างเป็นจุดทางขึ้น-ลงทางพิเศษ ซึ่งในชั้นตอนการออกแบบรายละเอียดจะมีการหารือร่วมกันของทั้ง 2 โครงการต่อไป

สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

(สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ)



งานศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เครื่องจักร การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทบทวนตอน N1
(ช่วงทางพิเศษรัช - ถนนรามคำแหง - ถนนประเสริฐมนูกุจ)

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

6. ต้องมีเดิมบันถานประเสิฐมนูกิจจะพิจารณาใช้ประโยชน์อย่างไร

7. หากเกิดเหตุรถแก๊ส LPG ระเบิด หรือรถไฟฟ้า EV ที่มีแก๊สพิษรั่วไหล ระบบความปลอดภัยของโครงการใช้ระยะเวลาเท่าไหร่ในการระงับเหตุเพื่อไม่ให้เกิดปัญหากับโครงสร้างของอุโมงค์ มีแผนการอพยพคนจำนวนมากอย่างไร และมีวิธีการระบายน้ำออกจากอุโมงค์อย่างไร

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

สำหรับต้องมีเดิมบันถานประเสิฐมนูกิจจากบริเวณแยกเกษตรจนถึงวงแหวนตะวันออก มีระยะทาง 11.9 กิโลเมตร มีจำนวน 281 ตัน การทางพิเศษฯ ได้พิจารณาใช้ประโยชน์ถาวรมีเดิมสำหรับการก่อสร้างทางพิเศษ N2 โดยใช้เป็นโครงสร้างของโครงการ จำนวนทั้งหมดประมาณ 168 ตัน และใช้ในโครงการส่วนทดแทน N1 ในช่วงสิ้นสุดโครงการ ประมาณ 22 ตัน รวมประมาณ 190 ตัน

กรณีที่เกิดเพลิงไหม้ในอุโมงค์ อุปกรณ์ตรวจวัดค่าความเข้มข้นของแก๊สพิษ (CO), NO_x detector และอุปกรณ์ตรวจวัดค่าความร้อน Linear heat detector ที่ติดตั้งตลอดความยาวอุโมงค์จะส่งสัญญาณไปที่ห้องควบคุม นอกจากระบบท้องควบคุม ยังสามารถรับทราบการเกิดเหตุได้จากช่องทางอื่น ได้แก่ อุปกรณ์แจ้งเหตุ Manual Station โทรศัพท์ฉุกเฉินที่ติดตั้งบริเวณบันไดหนีไฟทุกระยะ 250 เมตร กล้อง CCTV ที่ติดตั้งทุกระยะ 100 เมตร โดยโครงการได้มีการติดตั้งระบบดับเพลิงอัตโนมัติแบบ Deluge System ซึ่งเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพสูงในการระงับเพลิง ซึ่งจะสามารถดับเพลิงได้ภายใน 5-10 นาที โดยจะมีการเปิดใช้งานได้โดยอัตโนมัติทันทีที่ตรวจพบการเกิดเพลิงไหม้ และสามารถเปิดปิดการใช้งานแบบ Manual ได้โดยลั่งการจากห้องควบคุม สำหรับการระงับเหตุเพลิงไหม้ในอุโมงค์จะต้องเร่งดำเนินให้เร็วที่สุดเพื่อลดความเสี่ยงและความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน อย่างไรก็ตามโครงการได้มีการติดตั้งผังกันไฟกันระหว่างอุโมงค์รายนั้นและทางหนีไฟและประตูหนีไฟที่สามารถกันไฟได้ 2 ชั่วโมง และโครงสร้างอุโมงค์ถูกออกแบบให้สามารถกันไฟได้ไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง ซึ่งจะเพียงพอต่อการอพยพคนออกจากอุโมงค์ ในส่วนของการอพยพคนมีกรอบเวลาที่กำหนดไว้ดังนี้

- ◊ 3 นาทีหลังจากเกิดเพลิงไหม้ สัญญาณเตือนภัยจะดังขึ้น
- ◊ 7 นาทีหลังจากเกิดเพลิงไหม้ เจ้าหน้าที่ควบคุมจะประกาศให้ผู้ใช้ทางพิเศษ อพยพเข้ามาในพื้นที่ปลอดภัย โดยใช้ประตูหนีไฟเด้าน้ำข้างอุโมงค์ที่มีอยู่ทุกระยะ 250 เมตร ขึ้นหรือลงบันไดมายังทางหนีไฟ (Emergency corridor) ที่วางอยู่ด้านน้ำข้างตลอดความยาวอุโมงค์ โดยผู้อพยพจะมีทางเลือก 2 ทาง คือ ขึ้นหรือลงบันไดต่อไปยังชั้นที่ไม่เกิดเพลิงไหม้ แล้วเข้าไปรอในพื้นที่หลบภัยเพื่อรอดโดยสารมารับ (ภายใน 15 นาที) และออกไปทางปากอุโมงค์ (ภายใน 30 นาที) หรือเดินไปตามทางหนีไฟ (Emergency corridor) เพื่อเข้าสู่อาคารหนีไฟ และขึ้นสู่ผู้ดินโดยใช้ลิฟต์หรือบันไดหนีไฟ
- ◊ 15 นาทีหลังจากเกิดเพลิงไหม้ ผู้ใช้ทางพิเศษทั้งหมดจะต้องไม่อยู่ในอุโมงค์ รายนั้นที่เกิดเพลิงไหม้ และจะมารวมกันที่จุดรวมพลภายนอกอุโมงค์แต่ละจุด โดยเจ้าหน้าที่จะแจ้งให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษทราบเกี่ยวกับการอพยพและรายละเอียดอื่น ๆ ที่จะต้องดำเนินการต่อไป

การระบายน้ำออกจากอุโมงค์ในกรณีที่เกิดเพลิงไหม้ ห้องควบคุมจะปิดทางเข้าอุโมงค์ทั้งสองชั้น สำหรับบนชั้นที่เกิดเพลิงไหม้ รถที่เลี้ยวจุดเกิดเหตุจะต้องนำรถจอดชิดขอบทางและดับเครื่องยนต์ ให้ผู้ใช้ทางพิเศษทุกคนที่อยู่ก่อนจุดเกิดเหตุ จะต้องอพยพเข้ามาในพื้นที่ปลอดภัยโดยใช้ประตูหนีไฟเด้าน้ำข้างอุโมงค์ สำหรับบนชั้นที่ไม่เกิดเพลิงไหม้ที่ปิดทางเข้าไว้ เมื่อระบายน้ำออกแล้วจะสามารถใช้สนับสนุนการอพยพโดยใช้รถโดยสารมารับผู้อพยพไปส่งภายนอกอุโมงค์ และสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานสนับสนุน เช่น พนักงานดับเพลิงหน่วยภูภัย และหน่วยพยาบาล

สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

(สรุปผลการศึกษาความเห็นของโครงการ)



งานศึกษาความเห็นทางสาธารณะ โครงการจัดระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเชือก สวนหลวง-หนองคัน N1
(ช่วงทางพิเศษศรีรัช - ถนนงามวงศ์วาน - ถนนบรมราชชนนี)

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

8. โครงการกำหนดค่าผ่านทางพิเศษไว้เท่าใด
9. ค่าบำรุงรักษาต่าง ๆ เช่น ค่าบำรุงรักษาอาคารหน้าไฟ อาคารระบบบำบัดอากาศ อาคารภายนอกของโครงการ รวมถึงระบบต่าง ๆ โครงการได้คำนวณต้นทุนต่าง ๆ ไว้แล้วหรือไม่
10. โครงการควรพิจารณาใช้อุโมงค์เพื่อประโยชน์อย่างอื่นร่วมด้วย เช่น นำอุโมงค์มาใช้เพื่อระบายน้ำท่วมเมื่อฝนในประเทศไทยแล้ว

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

สำหรับการศึกษาอัตราค่าผ่านทางพิเศษของโครงการนี้ ได้กำหนดราคาไว้ที่ 70 บาทต่อเที่ยว

โครงการได้มีการศึกษาและคำนวณต้นทุนในการบำรุงรักษา ค่าการบริหารจัดการด้านต่าง ๆ ไว้ครอบคลุมแล้ว

การออกแบบอุโมงค์ในประเทศไทยเชี่ยนนัมมีวัตถุประสงค์หลักคือ เป็นอุโมงค์ระบายน้ำและอุโมงค์รถยกต์ผสมกัน จึงมีการออกแบบการใช้งานที่เหมาะสมสำหรับในพื้นที่กรุงเทพมหานคร สำนักระบายน้ำกรุงเทพมหานครได้มีการออกแบบก่อสร้างอุโมงค์ขนาดใหญ่เป็นโครงข่ายอุโมงค์ระบายน้ำในพื้นที่เพื่อรองรับการระบายน้ำในพื้นที่กรุงเทพมหานครไว้แล้ว

ด้านวิศวกรรม

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

11. ระบบบำบัดและระบายน้ำอากาศในอุโมงค์ที่โครงการนี้จะนำมาใช้เป็นอย่างไร และสามารถกรองฝุ่นละอองขนาดเล็กหรือแก๊สพิษได้หรือไม่ ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้ปากอุโมงค์หรือปล่องระบายน้ำอากาศจะมีความปลอดภัยหรือไม่

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

โครงการนี้ได้ออกแบบระบบระบายน้ำอากาศเป็นแบบ Single Point Extraction with Semi transverse Exhaust Ventilation System ร่วมกับอุปกรณ์ตรวจด่าความเข้มข้นของแก๊สพิษ (CO), NO_x detector และอุปกรณ์ตรวจด่าความร้อน (Linear heat detector) เมื่อมีค่ามลพิษต่าง ๆ เกินค่าที่กำหนดไว้หรือเกิดเหตุฉุกเฉิน ระบบจะเปิดพัดลมระบายน้ำอากาศพร้อมกันทุกตัว เมื่อค่ามลพิษลดระดับลงถึงค่าที่ปลอดภัยแล้วจึงสามารถปิดพัดลมได้ โดยสามารถควบคุมระบบระบายน้ำอากาศได้ทั้งจากอาคารควบคุมและล็อกการแบบ Manual ได้จากจุดควบคุมที่ติดตั้งอยู่ในอุโมงค์และปากอุโมงค์ แนวคิดการออกแบบระบบบำบัดอากาศเลียโดยใช้เครื่องดักจับไฟฟ้าสถิต (Electrostatic Precipitator, EPS) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ใช้กำจัดฝุ่นละอองขนาดเล็ก ควัน และไอเสีย ออกจากอากาศโดยใช้หลักการไฟฟ้าสถิต โดยระบบบำบัดอากาศจะทำการดูดลพิษไปยังอาคารควบคุมและทำการบำบัดอากาศก่อนปล่อยสู่ภายนอกอุโมงค์ เพื่อรักษาคุณภาพอากาศให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ รวมถึงประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้บริเวณปล่องระบายน้ำอากาศหรือบริเวณปากอุโมงค์

12. ระบบเก็บค่าผ่านทางของโครงการเป็นระบบ ETC โดยไม่ต้องจอดรถ โครงการสามารถควบคุมรถยนต์ที่เข้ามาใช้บริการได้อย่างไร เช่น รถยนต์ติดแก๊ส NGV/LPG เป็นต้น

ระบบการควบคุมรถยนต์บริเวณหน้าด่านจะมีป้ายและไม้ระดับควบคุมรถที่สูงไม่เกิน 3.50 เมตร โดยด้านหน้าด่านจะมีเทคโนโลยีระบบกล้องตรวจจับยานพาหนะและป้ายทะเบียน ในการควบคุมจัดเก็บค่าผ่านทาง สำหรับรถยนต์ขนาด 4 ล้อที่ติดตั้งระบบ NGV และ LPG นั้น สามารถผ่านระบบทางพิเศษได้ปกติ ส่วนข้อกังวลในกรณีเหตุฉุกเฉินที่เกิดจากการชนต์ประเภทดังกล่าว จะมีการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย โดยมีระบบฉีดน้ำอัตโนมัติฉีดน้ำดับเพลิง และควบคุมไฟไม่ให้ลุกไหม้ ควบคู่กับการแจ้งเตือนเหตุและรถเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการอพยพผู้ประสบภัยภายในอุโมงค์

สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

(สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ)



งานศึกษาความเหมาะสมตามวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเชือก สวนทัดแทนตอน N1
(ช่วงทางพิเศษศรีรัช – ถนนนาวศ์หวาน - ถนนปะระเมืองบุรี)

ด้านสิ่งแวดล้อม

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

13. การติดตั้งกำแพงกันเลี้ยงต้องมีการเวนคืนที่ดินเพื่อติดตั้งหรือไม่ และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะรื้อย้ายกำแพงกันเลี้ยงออกหรือไม่

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

โครงการจะมีมาตรการป้องกันผลกระทบด้านเลี้ยงจากการก่อสร้างที่มีระดับเลี้ยงเกินค่ามาตรฐาน โดยการติดตั้งกำแพงกันเลี้ยงชั่วคราวช่วงก่อสร้าง จากการก่อสร้างแนวสายทางโครงการ การก่อสร้างปล่องระบายน้ำอากาศ ทางออกหนีไฟ ในอุโมงค์ อาคารภูมิคุ้มกัน และอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ ซึ่งการก่อสร้างกำแพงกันเลี้ยง จะไม่มีการเวนคืนที่ดิน ทั้งนี้ก่อนดำเนินการติดตั้งจะต้องมีการสอบถามความคิดเห็นของประชาชนก่อน เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างเป็นกิจกรรมที่เกิดในระยะลั้น ๆ อาจส่งผลกระทบในเรื่องการบดบังสถานประกอบการหรือหน้าบ้าน และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะดำเนินการรื้อย้ายกำแพงกันเลี้ยงออกทันที

ด้านเศรษฐกิจ-สังคม

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

14. ต้องการทราบว่าในระหว่างก่อสร้าง ผู้อยู่อาศัยในบ้านโดยเฉพาะผู้สูงอายุที่ป่วยจะต้องย้ายไปอยู่ที่ใด และมีมาตรการชดเชยเยียวยาผลกระทบจากโครงการอย่างไร

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

การพิจารณาการเวนคืน จะดำเนินการตามหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืน และการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 ซึ่งมีการชดเชยกรณีได้รับผลกระทบลิงปลูกสร้างจากการเวนคืน หากมีผลกระทบต่อโครงสร้างบ้านจนไม่สามารถอยู่อาศัยได้ จะมีการชดเชยลิงปลูกสร้างทั้งหลัง โดยราคาดเชยจะคิดราคาวัสดุก่อสร้างและค่าแรงในปัจจุบันของช่วงเวลาการประเมินนั้น ๆ อย่างไรก็ตาม โครงการมีการกำหนดมาตรการเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ เช่น การติดตั้งกำแพงกันเลี้ยงชั่วคราวระหว่างที่มีกิจกรรมก่อสร้าง การดำเนินกิจกรรมภายในระยะเวลาจำกัดเท่านั้น เป็นต้น

15. ไม่เคยได้รับทราบข้อมูลว่าเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนบริเวณตำแหน่งอาคารหนึ่งของโครงการมาก่อน จึงขอเสนอแนะว่าโครงการควรมีการสอบถามหรือทำความเข้าใจกับเจ้าของพื้นที่ที่เดินเวนคืน

โครงการมีการกำหนดพื้นที่ที่จะนำมาใช้ในองค์ประกอบต่าง ๆ โดยพิจารณาจากพื้นที่ว่างที่ไม่มีการใช้ประโยชน์เป็นหลัก และหากผลกระทบศึกษาพบว่ามีความจำเป็นต้องเวนคืนที่ดิน โครงการจะมีการจัดส่งหนังลือเชิญผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนเพื่อเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงและให้ข้อมูล รวมทั้งรับฟังข้อเสนอแนะและข้อห่วงกังวล แต่เนื่องจากโครงการมีการปรับตำแหน่งอาคารหนึ่งของโครงการ จึงทำให้เจ้าของพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลการได้รับผลกระทบจากการเวนคืนในภายหลังจากที่มีการปรับแบบแล้ว อย่างไรก็ตาม โครงการมีแนวทางจะขอเข้าพบเพื่อสำรวจข้อมูลและความคิดเห็นจากผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนทุกราย

16. หมู่บ้านที่อยู่บริเวณปากอุโมงค์ ซึ่งมีผลกระทบเนื่องจากเป็นสะพานยกระดับยาว เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จคนในชุมชนจะสามารถเข้า-ออกจากบ้านหรือชุมชนได้อย่างไร

ทางยกระดับของโครงการฯ ในช่วงจุดลิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับโครงการ N2 จะอยู่บริเวณทางลาดลงถนน ส่วนถนนระดับพื้นดินยังสามารถใช้งานได้ตามเดิม เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ โครงการจะต้องคืนสภาพถนนให้สามารถเชื่อมถนนหลักกับทางเข้า-ออกในชอยหมู่บ้านได้เหมือนเดิมโดยไม่มีผลกระทบในด้านการจราจรของชุมชน

สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

(สรุปผลการศึกษาความเห็นของโครงการ)



งานศึกษาความเห็นทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเมือง ส่วนต้นตอน N1
(ช่วงทางพิเศษรัช - ถนนวงเวียน - ถนนปะเลซูมูกิจ)

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

17. หากมีการประชุมครั้งต่อไป เสนอแนะให้โครงการจัดทำแบบจำลอง (Simulation) แสดงผลการลดปัญหาราражของถนนแต่ละเส้นที่เกี่ยวข้องกับโครงการว่า สามารถลดปัญหาได้อย่างไร เพื่อให้ประชาชนเห็นภาพมากขึ้น

18. สำหรับแบบสอบถามความคิดเห็นที่ใช้ในการประชุมครั้งนี้ จะมีการวิเคราะห์ผล อย่างไร และมีผลต่อการพิจารณาโครงการหรือไม่

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

โครงการฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณา

สำหรับความคิดเห็นจากแบบสอบถามในที่ประชุม โครงการฯ จะดำเนินการ รวบรวมประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ความคิดเห็นต่างๆ และสรุปผล ความคิดเห็น โดยการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปประกอบผลการศึกษาของโครงการ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาต่อไป

ด้านอื่นๆ

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

19. ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ โดยเสนอให้นำงบประมาณไปพัฒนาเส้นทาง ถนนวงแหวนรอบนอก หรือพัฒนาเส้นทางจักรยานหรือทางเท้าให้ดีขึ้น รวมถึง มาตรการในการจำกัดจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นแทนการสร้างถนนเพิ่ม อย่างไรก็ตาม เห็นด้วยกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งเป็นการขนส่งสาธารณะเป็น ทางเลือกในการเดินทางของคนในพื้นที่ได้

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

ถนนวงแหวนและถนนประเสริฐมุนกิจ เป็นโครงข่ายหลักที่เชื่อมโยง แนวตะวันออก-ตะวันตก ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งปัจจุบันเกิดปัญหาการจราจร ติดขัดเนื่องจากปริมาณชุมชนและหมู่บ้านที่เพิ่มเพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณจราจร เต็มความจุของถนน ทำให้การจราจรหนาแน่น ซึ่งเกิดจากการรวมการเดินทาง ระหว่างระยะใกล้ (ตะวันออก-ตะวันตก) และระยะไกล (ภายในพื้นที่) รวมถึง มีการติดขัดบนทางแยกที่มีการเชื่อมโครงข่าย ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้รับมอบหมาย ภารกิจจากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจ.) เพื่อดำเนินการศึกษา เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายดังกล่าว ในส่วนของการเพิ่มประสิทธิภาพระบบ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) จะมีการดำเนินการควบคู่กันทั้งด้านระบบ ขนส่งสาธารณะโครงข่ายถนนในเมือง และโครงข่ายถนนนอกเมือง สำหรับภารกิจโครงสร้างพื้นฐานของรถไฟฟ้านั้น จะส่งเสริมบริการระบบขนส่ง สาธารณะสำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางไปจุดหมายตามแนวรถไฟฟ้าซึ่งจะต้อง เชื่อมโยงการเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบอื่น ๆ ร่วมด้วย เช่น รถประจำทาง รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น

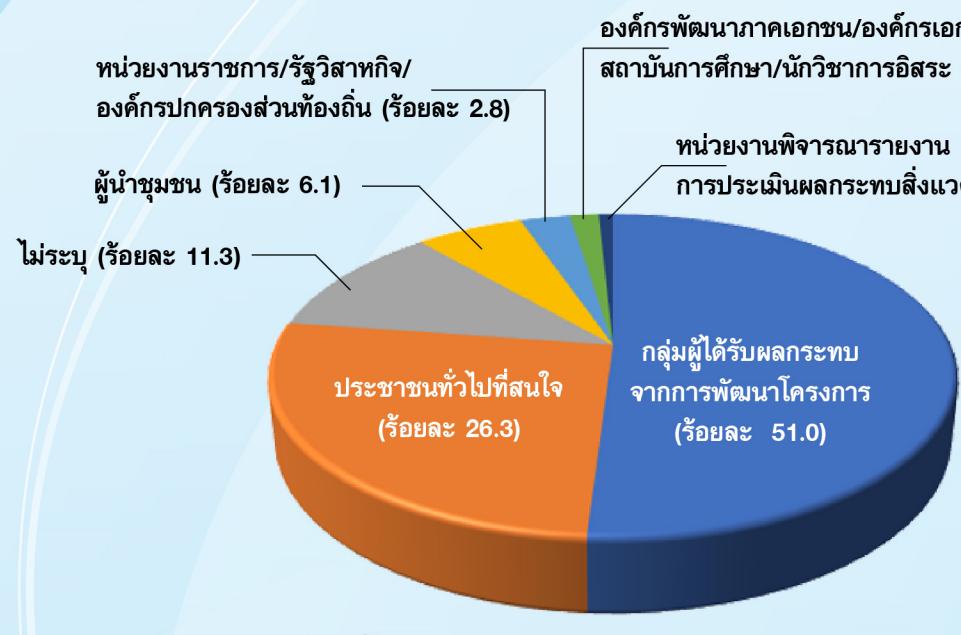
สรุปผลการประเมินรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

(สรุปผลการศึกษาความเห็นของโครงการ)



งานศึกษาความเห็นทางเดินวิภารณ์ เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเทือก สวนทัดแทนตอน N1
(ช่วงทางพิเศษศรีรัช – ถนนวงเวียนคำ – ถนนประเสริฐมนูกิจ)

สรุปความคิดเห็นจากตอบแบบสอบถามในที่ประชุม (ผู้ตอบแบบสอบถาม 247 ราย)



ผู้ตอบแบบสอบถาม (247 ราย)



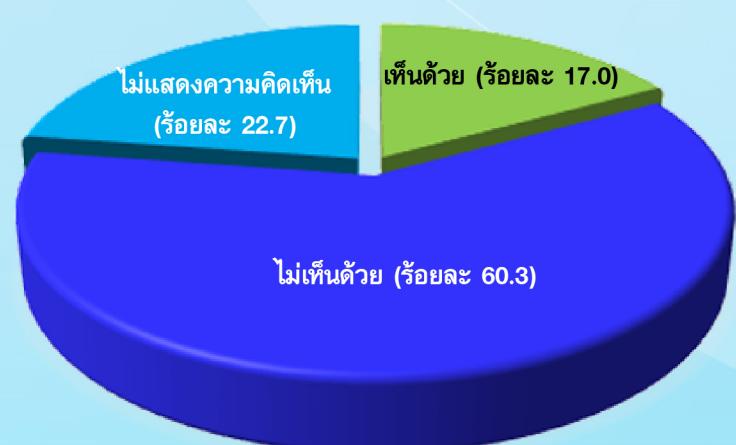
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ



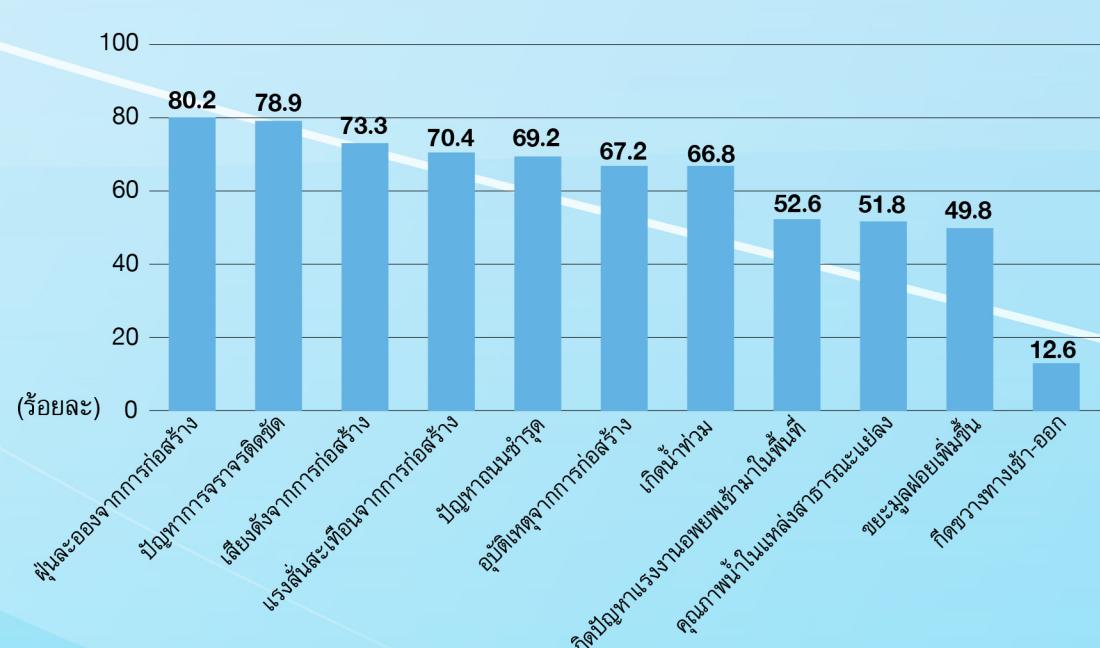
ความรู้ความเข้าใจต่อหลักการเหตุผลและรายละเอียดโครงการ



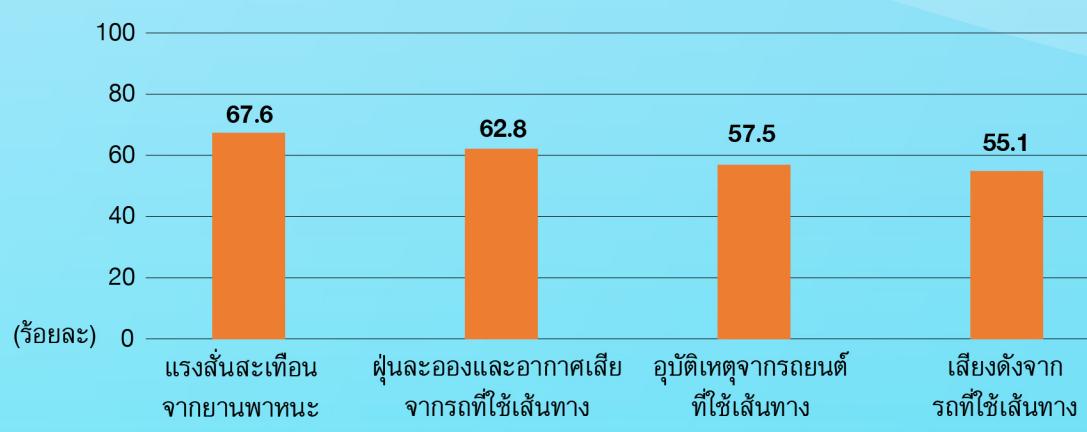
ความคิดเห็นต่อผลกระทบศึกษาด้านวิศวกรรม



ความคิดเห็นต่อผลกระทบศึกษาด้านเศรษฐกิจ-การเงิน



คาดว่าจะเกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง



ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในระยะเนินการ

สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

(สรุปผลการศึกษาความเห็นของโครงการ)



งานศึกษาความเห็นทางภาคใต้ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนหนึ่ง ถนนพหลโยธิน N1
(ช่วงทางพิเศษศรีรัช – ถนนวงเวียนคำ – ถนนปะเลอเรียมบูรี)



ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ



ความคิดเห็นในภาพรวมต่อการพัฒนาโครงการ

*** ผู้ตอบแบบสอบถาม 247 ราย

ความคิดเห็น ข้อห่วงกังวลที่โครงการควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ

- ผลกระทบด้านการจราจร
- ปัญหาพิษด้านสิ่งแวดล้อม
- การใช้บุปผาที่ไม่คุ้มค่า
- ความปลอดภัยในการก่อสร้างและระบบต่าง ๆ ของโครงการ
- อุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากโครงการ
- ผลกระทบต่อเศรษฐกิจในพื้นที่โดยรอบ
- ปัญหาน้ำท่วมและการระบายน้ำ
- ราคาค่าเวนคืนที่ดินและผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของประชาชนในพื้นที่
- ปัญหาผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในชุมชนใกล้เคียงแนวสายทาง
- ระยะเวลา ก่อสร้างโครงการที่ยาวนานเกินไป
- ความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนในพื้นที่
- ความชำนาญของบริษัทผู้รับเหมา ก่อสร้าง
- ปัญหาผู้รับเหมาขาดความรับผิดชอบทั้งงาน

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

- ไม่เห็นด้วยกับโครงการ
- ควรก่อสร้างเป็นรูปแบบทางยกระดับมากกว่าอุโมงค์ได้ดี
- การกำหนดราคาค่าเวนคืนที่ดิน ค่าซัดเชยต่างๆ ควรเป็นราคาน้ำท่วมต่อประชาชน
- การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล มีประโยชน์มากกว่า
- ควรใช้เวลา ก่อสร้างให้เร็ว
- ควรก่อสร้างโครงการ N1 และ N2 ไปพร้อม ๆ กัน
- ควรกำหนดราคาค่าผ่านทางให้ถูกกล
- ควรออกแบบให้รถสามารถออกจะห่วงทางได้ เช่น ถนนพหลโยธิน และถนนวิภาวดี
- หากโครงการ N 1 มีปัญหาล่าช้า ควรพิจารณาให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเดินหน้าต่อ
- ควรสร้างตามมาตรฐานและมีแนวทางป้องกันความเสี่ยงต่าง ๆ อย่างรอบคอบในทุกด้าน
- ควรก่อสร้างโครงการให้ตรงตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้
- ควรมีการประเมินเพื่อหาข้อบกพร่อง
- ควรก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดแยกแคราย (แนวถนนติวนันท์) และแยกพงษ์เพชร (แนวถนนประชานันท์) เพื่อยกเลิกสัญญาณไฟจราจร ให้รถจากทางตรงจากถนนรัตนนาธิเบศร์ และถนนวงเวียนคำ สามารถวิ่งบนสะพานข้ามแยก และพื้นที่ราบวิ่งผ่านแยกได้โดยไม่ต้องตัดไฟแดง เพื่อระบายรถจากแยกแครายและแยกพงษ์เพชรได้เร็วขึ้น



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
111 ถนนมหิดลแขวงบางกะปี เขตทั่วไป กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ 0 2558 9800 ต่อ 24161
โทรสาร 0 2558 9888-9



WEBSITE WWW.EXPRESSWAY-N1.COM



โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3
สายเหนือ ตอน N1



โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3
สายเหนือ ตอน N1

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชันแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)



บริษัท ดีเคนด์ คอนซัลแทนท์ จำกัด



บริษัท เอ็นริช คอนซัลแทนท์ จำกัด