

การมีส่วนร่วมของประชาชน

1 กิจกรรมการพบปะหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โดยดำเนินการระหว่างวันที่ 9 สิงหาคม 2565-24 มีนาคม พ.ศ. 2566



2 การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)

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



3 การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

ดำเนินการเมื่อวันที่ 10 - 11 มิถุนายน พ.ศ. 2566 โดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มย่อย มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้ง 3 กลุ่ม รวมทั้งสิ้น 144 ราย

กลุ่มที่ 1

ณ ห้องประชุม 804 ศูนย์ประชุมมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร



กลุ่มที่ 2

ณ ห้องประชุม V4 ร้านอาหารเพลิน ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร



กลุ่มที่ 3

ณ ห้องระเบียงดาว กรมยุทธโยธาทหารบก ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร



กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน



4 การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลแนวสายทางที่เหมาะสม) ดำเนินการในครั้งนี

การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (ผลการพิจารณาแนวสายทางและทางขึ้น-ลงที่เหมาะสมและหาหรือมาตรการ ป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม) (พฤศจิกายน - ธันวาคม พ.ศ.2566)

5 การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ)

(มีนาคม - เมษายน พ.ศ.2567)

ติดตามความเคลื่อนไหว และสอบถามข้อมูลโครงการได้ที่



บริษัทที่ปรึกษา



ด้านวิศวกรรมและประมาณราคา

บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล 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 เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

นายมานกร เมาเสมอ และนางสาวณัฐพร สาขาสุวรรณ

โทรศัพท์ 0 2522 7365-9 ต่อ 102 และ 145

โทรสาร 0 2522 7569

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ

ส่วนทดแทนตอน N1

(ช่วงทางพิเศษศรีรัช-ถนนงามวงศ์วาน-ถนนประเสริฐมนูกิจ)

WWW.EXPRESSWAY-N1.COM

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2

กันยายน
2566



ความเป็นมาของโครงการ

จากสภาพปัญหาการจราจรติดขัดบนโครงข่ายถนนหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตามแนวตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่ ถนนงามวงศ์วาน ถนนประเสริฐมนูกิจ และโครงข่ายถนนโดยรอบ เนื่องจากมีปริมาณจราจรเต็มความจุของถนนที่สามารถรองรับได้ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564 จึงได้มีมติเห็นชอบให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และส่วนทดแทนตอน N1 เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจร และพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออก และตะวันตกของกรุงเทพมหานคร โดยให้ กทพ. พิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบและแนวเส้นทางโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 ให้มีความชัดเจน โดยคำนึงถึงความเหมาะสมทางวิศวกรรม ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง การจัดการมลพิษที่ดิน ระยะเวลาดำเนินการ ความยากง่ายในการดำเนินการ ผลกระทบกับชุมชนและสิ่งแวดล้อม และให้ กทพ. พิจารณาแนวทางหรือมาตรการเพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร บริเวณแยกเกษตรที่มีข้อจำกัดทางด้านกายภาพในปัจจุบัน เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรดังกล่าวและเป็นการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษ ที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออก และตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ **กทพ.จึงได้วางแผนการดำเนินงานโครงการ เป็น 2 ระยะ ดังนี้**

ระยะที่ 1 ระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ - ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก

ระยะที่ 2 ระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1

ในการนี้ กทพ. จึงว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงิน ของโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทน ตอน N1
- 2) เพื่อสำรวจและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ของโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1
- 3) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ของโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 โดยให้มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเสนอมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามรายละเอียดที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด



**หมายเหตุ : แนวสายทาง ตอน N2-EW ยังไม่ได้ก่อสร้าง

พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ตามแนวสายทาง (ทางเลือก) ของโครงการในพื้นที่ 5 เขต ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร และ 1 อำเภอของจังหวัดนนทบุรี

| จังหวัด | เขต / อำเภอ | แขวง / ตำบล |
|----------------|--------------|--|
| กรุงเทพมหานคร | เขตบางเขน | แขวงอนุสาวรีย์ |
| | เขตจตุจักร | แขวงลาดยาว แขวงจตุจักร แขวงจอมพล แขวงจันทระเกษม แขวงเสนานิคม |
| | เขตหลักสี่ | แขวงทุ่งสองห้อง |
| | เขตลาดพร้าว | แขวงจรเข้บัว |
| | เขตบางซื่อ | แขวงบางซื่อ |
| จังหวัดนนทบุรี | เมืองนนทบุรี | ตำบลบางเขน ตำบลบางกระสอบ |

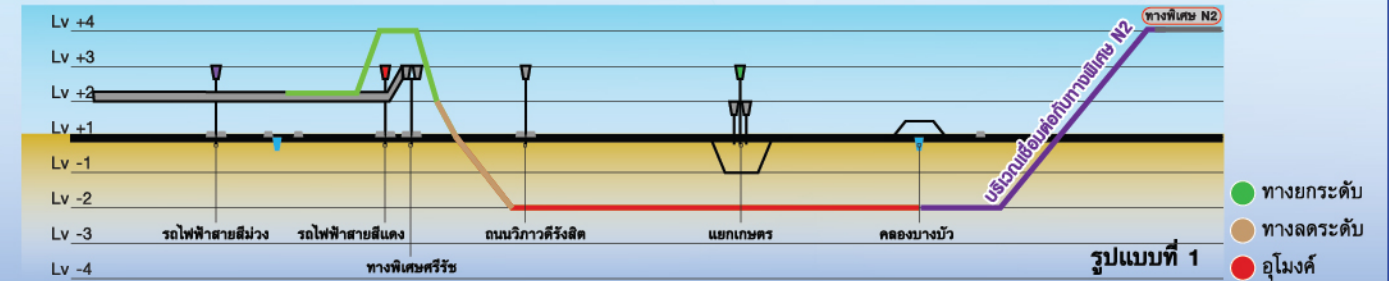


แนวทางการเลือกของโครงการ

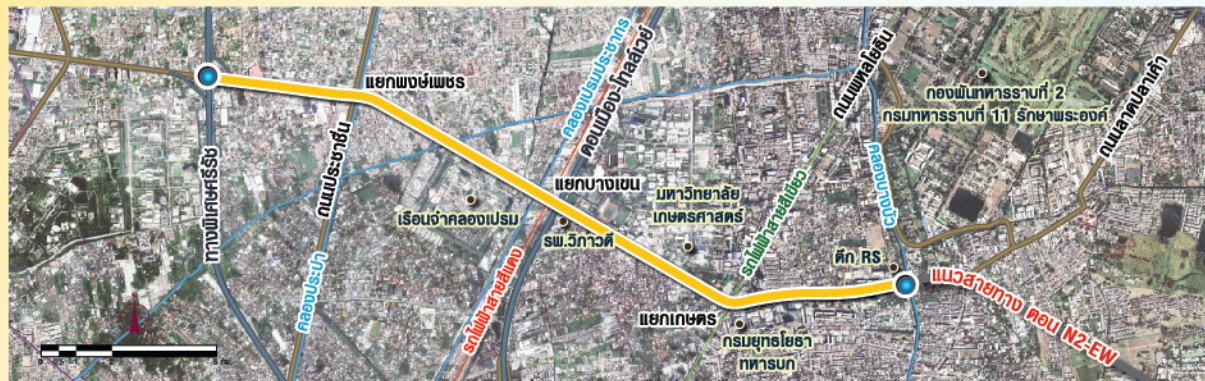


แนวสายทางเลือกที่ 1 :: ทางพิเศษประจิมรัถยา-ถนนพหลโยธิน-คลองบางบัว

เริ่มต้นจากทางพิเศษประจิมรัถยา ลดระดับลงระดับใต้ดินบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 17 แยก 8 ลอดใต้ถนนวิภาวดีรังสิต ไปตามแนวคลองระบายน้ำด้านข้างซอยเฟื่องกวีจิตร ถึงถนนรัชดาภิเษกแล้วเลี้ยวขวา ถึงแยกรัชโยธินแล้วเลี้ยวซ้ายไปตามแนวถนนพหลโยธิน ถึงแยกเกษตรแล้วเลี้ยวขวาไปสิ้นสุดสายทางบริเวณเชื่อมต่อกับโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 บนถนนประเสริฐมุนี



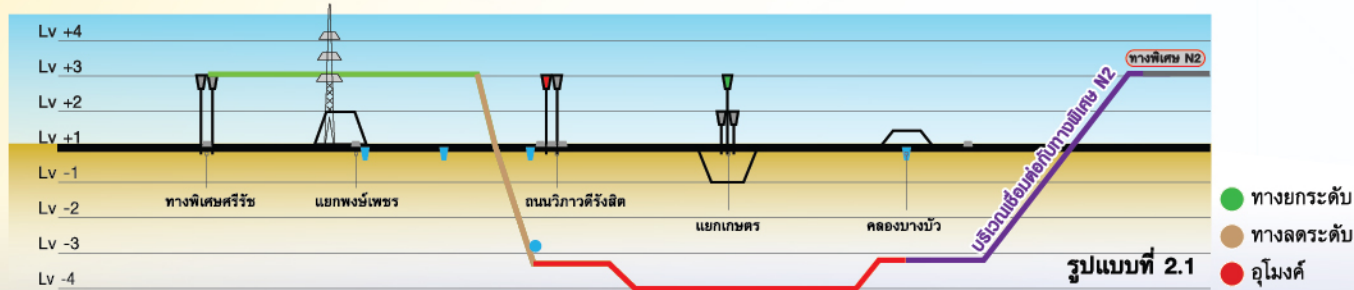
แนวสายทางเลือกที่ 2 :: ทางพิเศษศรีรัช-ถนนงามวงศ์วาน-คลองบางบัว



เริ่มต้นจากทางพิเศษศรีรัชไปตามแนวถนนงามวงศ์วาน แยกบางเขน ผ่านแยกเกษตร และสิ้นสุดแนวสายทางบริเวณเชื่อมต่อกับโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 บริเวณถนนประเสริฐมุนี โดยมีทางเลือกย่อย 2 ทางเลือก ดังนี้

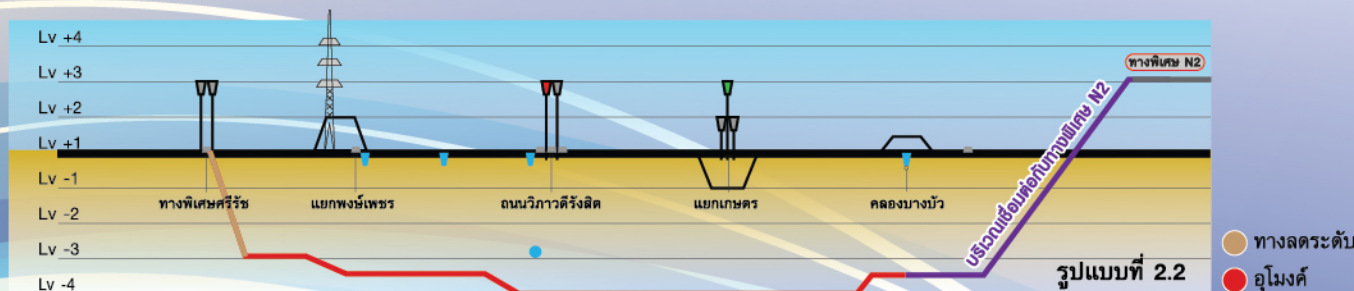
ทางเลือกย่อยที่ 2.1

เป็นทางยกระดับเชื่อมจากทางพิเศษศรีรัชไปตามแนวเกาะกลางของถนนงามวงศ์วาน และลดระดับเป็นอุโมงค์ใต้ดินบริเวณหน้าเรือนจำกลางคลองเปรมไปถึงบริเวณสิ้นสุดแนวสายทาง



ทางเลือกย่อยที่ 2.2

เป็นอุโมงค์ใต้ดินตลอดแนวสายทาง ตั้งแต่เริ่มต้นแนวสายทางไปจนถึงบริเวณสิ้นสุดแนวสายทาง



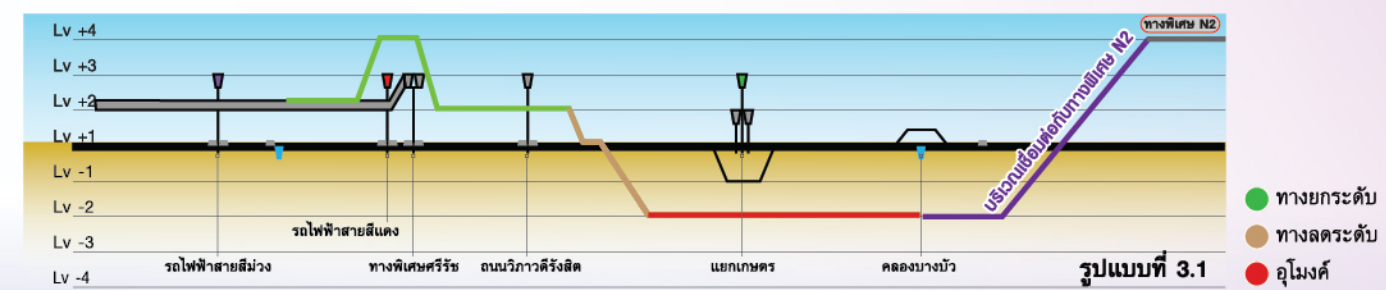
แนวสายทางเลือกที่ 3 :: ทางพิเศษประจิมรัถยา-ต่างระดับรัชวิภา-คลองบางบัว



เริ่มต้นจากทางพิเศษประจิมรัถยาไปตามแนวทางต่างระดับรัชวิภา ผ่านแยกเกษตร และสิ้นสุดแนวสายทางบริเวณเชื่อมต่อกับโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 บริเวณถนนประเสริฐมุนี โดยมีทางเลือกย่อย 2 ทางเลือก

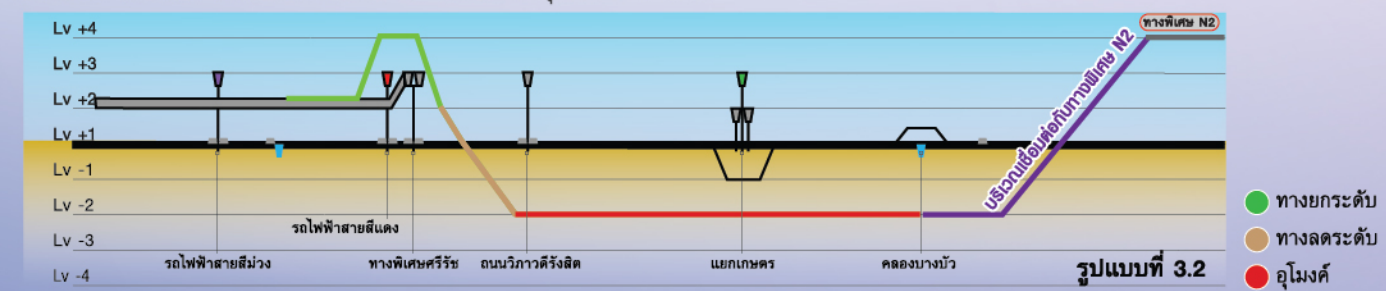
ทางเลือกย่อยที่ 3.1

เป็นทางยกระดับเชื่อมมาจากทางพิเศษประจิมรัถยา และลดระดับเป็นอุโมงค์ใต้ดินบริเวณซอยพหลโยธิน 35 แยก 13 ผ่านถนนวิภาวดีรังสิต ผ่านแยกเกษตร ไปบริเวณสิ้นสุดแนวสายทาง



ทางเลือกย่อยที่ 3.2

เป็นทางยกระดับเชื่อมมาจากทางพิเศษประจิมรัถยา และลดระดับเป็นอุโมงค์ใต้ดินบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 17 แยก 8 ผ่านถนนวิภาวดีรังสิต ผ่านแยกเกษตร ไปบริเวณสิ้นสุดแนวสายทาง



การคัดเลือกแนวสายทางของโครงการ

จากการศึกษาเพื่อคัดเลือกแนวสายทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด

โดยได้พิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม และจรรยาบรรณวิชาชีพและการลงทุน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สรุปได้ว่า

แนวสายทางที่ 2.2 เป็นแนวสายทาง ที่เหมาะสมที่สุด

โดยมีคะแนนรวมทั้ง 3 ปัจจัยหลัก เท่ากับ 82.5 คะแนน



สรุปแนวทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

แนวสายทางมีจุดเริ่มต้นเชื่อมจากทางพิเศษศรีรัชไปตามแนวถนนงามวงศ์วานในลักษณะของอุโมงค์ใต้ดิน ผ่านแยกพงษ์เพชร แยกบางเขน แยกเกษตร คลองบางบัว และแยกลาดปลาเค้าด้วยระดับเพื่อเชื่อมต่อกับโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 บริเวณถนนประเสริฐมนูกิจ ระยะทางรวมประมาณ 6.7 กิโลเมตร

รูปแบบโครงสร้างเป็นอุโมงค์ใต้ดิน 2 ชั้น ขนาด 4 ช่องจราจร

แบ่งเป็น 2 ช่องจราจรต่อทิศทางต่อชั้น

รองรับเฉพาะรถยนต์ขนาด 4 ล้อ

