

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)
งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1
(ช่วงทางพิเศษศรีรัช-ถนนงามวงศ์วาน-ถนนประเสริฐมนูกิจ)

1. ความเป็นมาของโครงการ

จากสภาพปัญหาการจราจรติดขัดบนโครงข่ายถนนหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตามแนวตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่ ถนนงามวงศ์วาน ถนนประเสริฐมนูกิจ และโครงข่ายถนนโดยรอบ เนื่องจากมีปริมาณจราจรเต็มความจุของถนนที่สามารถรองรับได้ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565 จึงได้มีมติเห็นชอบให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และส่วนทดแทนตอน N1 เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจร และพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออก และตะวันตกของกรุงเทพมหานคร โดยให้ กทพ. พิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบและแนวเส้นทางโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 ให้มีความชัดเจน โดยคำนึงถึงความเหมาะสมทางวิศวกรรม ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ระยะเวลาดำเนินการ ความยากง่ายในการดำเนินการ ผลกระทบกับชุมชนและสิ่งแวดล้อม และให้ กทพ. พิจารณาแนวทางหรือมาตรการเพื่อลดผลกระทบด้านการจราจรบริเวณแยกเกษตร ที่มีข้อจำกัดทางด้านกายภาพในปัจจุบัน เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรดังกล่าว และเป็นการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมโยงการเดินทาง ระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออก และตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ให้ครอบคลุม และมีประสิทธิภาพ

ในการนี้ กทพ. จึงได้วางแผนการดำเนินงานโครงการ เป็น 2 ระยะ ดังนี้ ระยะที่ 1 ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ ถึงถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และระยะที่ 2 ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1

สำหรับการดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 เป็นงานในระยะที่ 2 โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ให้ดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร และพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมโยงการเดินทาง ระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออก และตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ให้ครอบคลุม และมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการเติบโตของเมืองในอนาคตได้อย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ให้พิจารณาถึงความเหมาะสมของรูปแบบ และแนวสายทางของโครงการให้มีความชัดเจน ซึ่งจะต้องคำนึงถึงความเหมาะสมทั้งทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ และการเงิน ของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1
- 2) เพื่อสำรวจและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1
- 3) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 โดยให้มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมรวมทั้งเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามรายละเอียดที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนด

3. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

พื้นที่ศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 (รูปที่ 3-1) ครอบคลุมพื้นที่ตามแนวสายทาง ซึ่งอยู่ในท้องที่ 5 เขตของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ เขตบางเขน เขตจตุจักร เขตหลักสี่ เขตลาดพร้าว และเขตบางซื่อ และ 1 อำเภอ ของจังหวัดนนทบุรี คือ อำเภอเมืองนนทบุรี ดังนี้

จังหวัด	อำเภอ/เขต	ตำบล/แขวง
กรุงเทพมหานคร	บางเขน	อนุสาวรีย์
	จตุจักร	ลาดยาว จตุจักร จอมพล จันทระเกษม และเสนานิคม
	หลักสี่	ทุ่งสองห้อง
	ลาดพร้าว	จรเข้บัว
	บางซื่อ	บางซื่อ
นนทบุรี	เมืองนนทบุรี	บางเขน บางกระสอ

4. ระยะเวลาการศึกษา

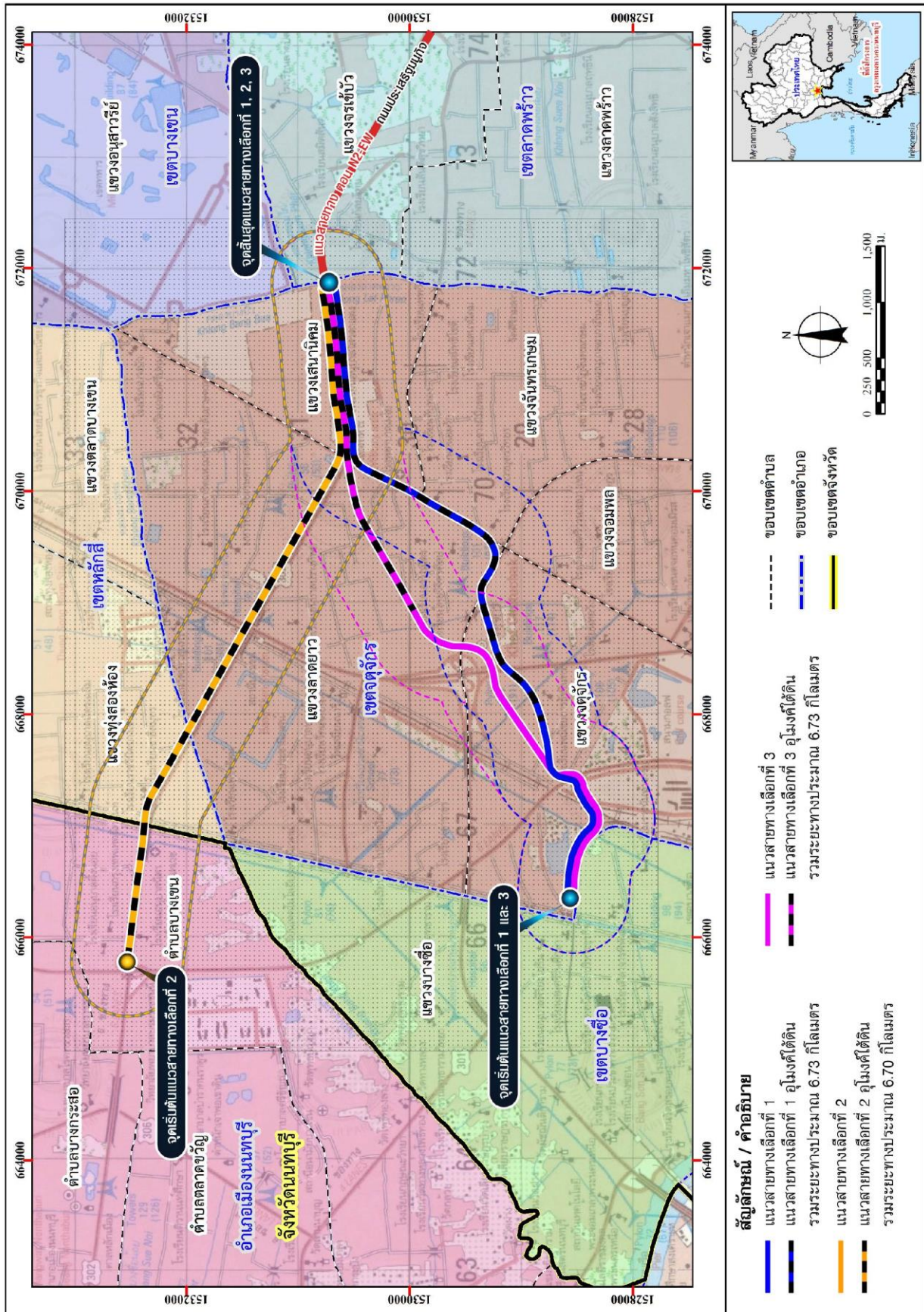
ระยะเวลาการศึกษาในงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 นับตั้งแต่วันที่ 12 เมษายน พ.ศ. 2565 ถึง 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2567

5. ขอบเขตการศึกษาและการดำเนินงานโครงการ

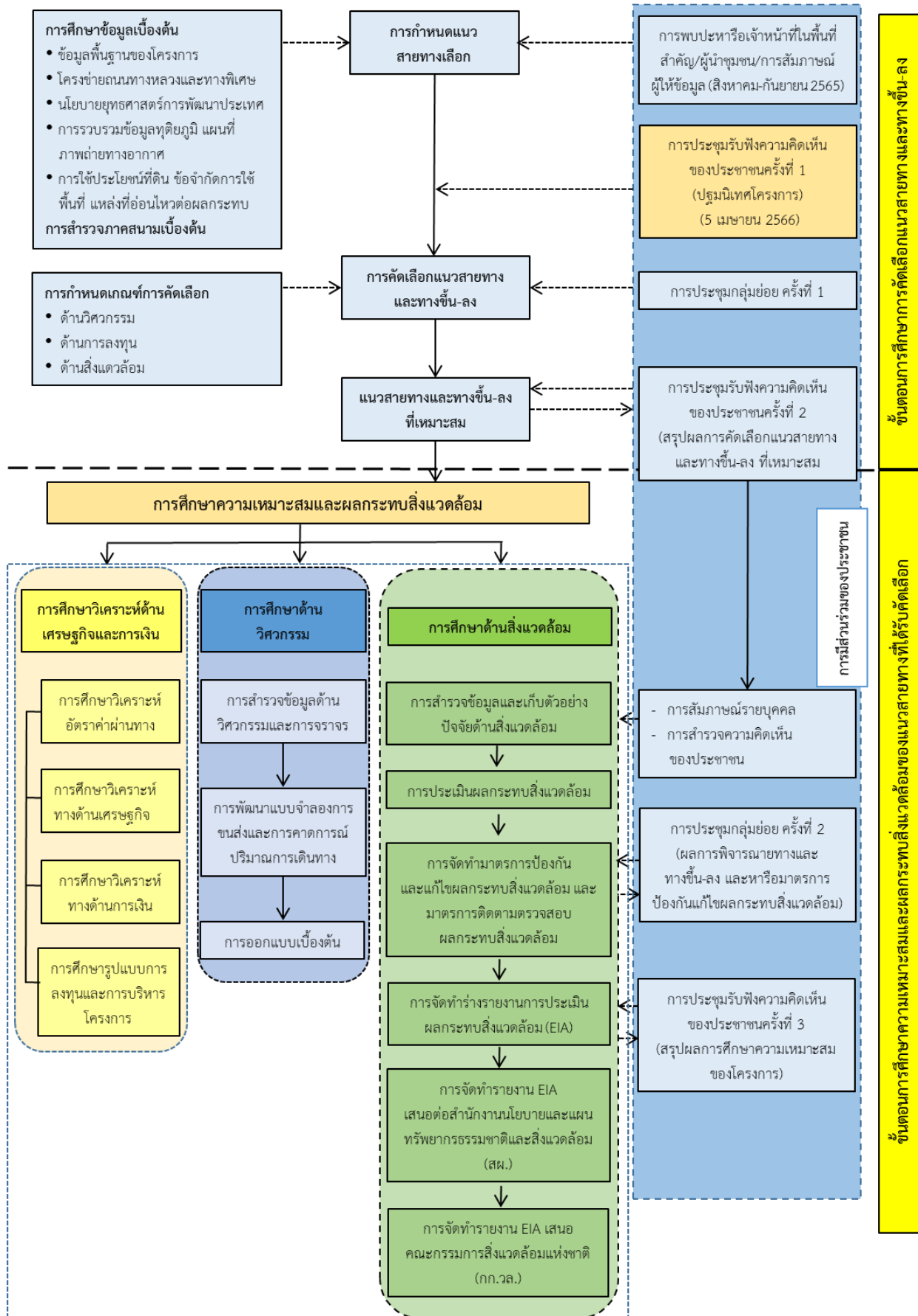
ขอบเขตการศึกษาและดำเนินงานของโครงการ ครอบคลุมทั้งการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการดำเนินงานประชาสัมพันธ์โครงการ และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีขั้นตอนในการศึกษาและดำเนินงานโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 5-1

6. แนวสายทางเลือกของโครงการ

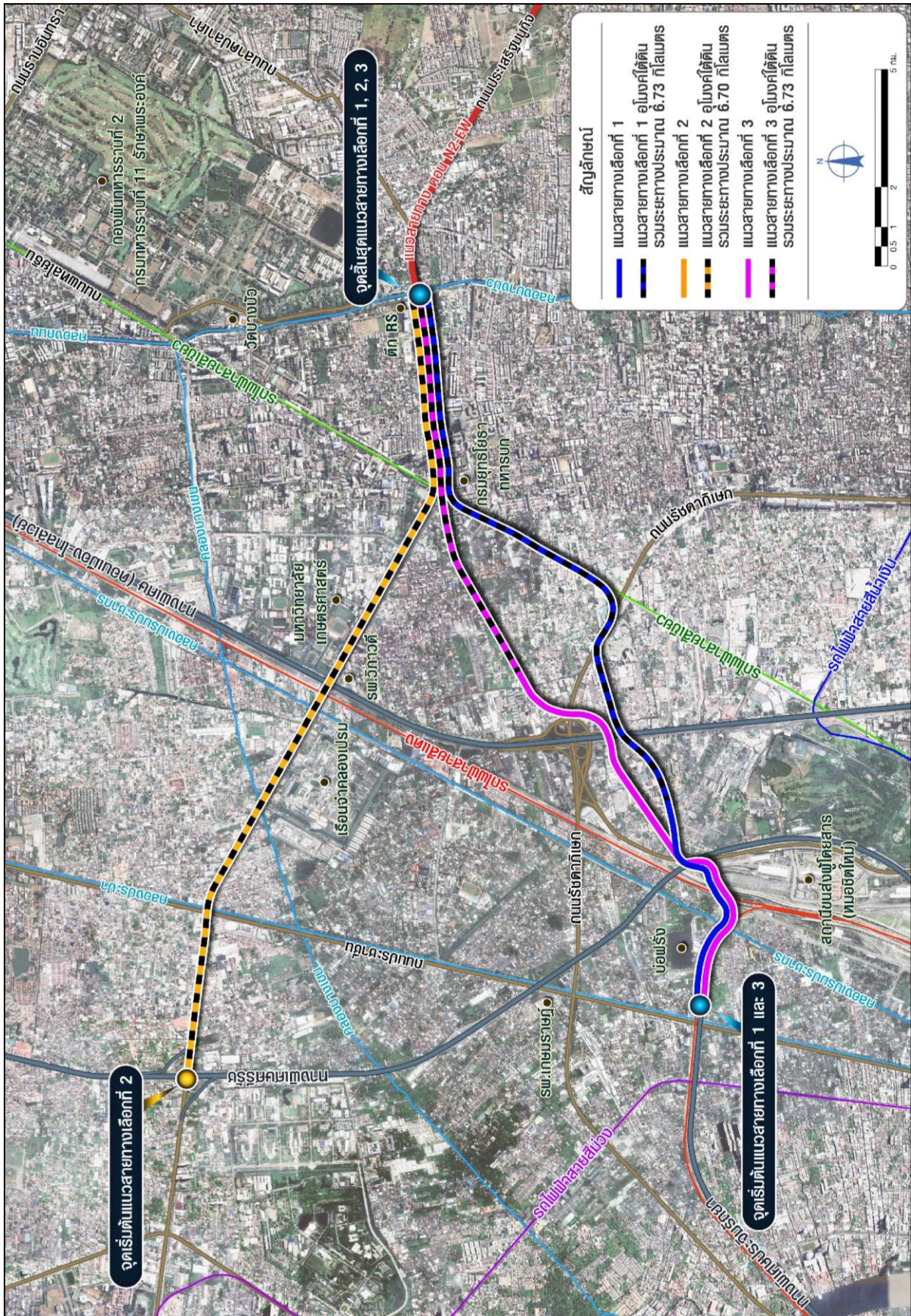
โครงการมีแนวคิดในการกำหนดแนวสายทางเลือกของโครงการ โดยทบทวนผลการศึกษาเดิม และพิจารณาแนวทางเลือกขึ้นมาใหม่ ในเบื้องต้นได้พิจารณา 3 แนวสายทาง โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางพิเศษประจิมรัชยา หรือจุดเริ่มต้นที่ทางพิเศษศรีรัช ซึ่งทั้ง 3 แนวสายทางเลือก มีจุดสิ้นสุดโครงการ เป็นการเชื่อมต่อกับโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ดังแสดงในรูปที่ 6-1 ซึ่งอธิบายโดยสังเขปได้ดังนี้



รูปที่ 3-1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ



รูปที่ 5-1 ขั้นตอนการศึกษาและดำเนินงานโครงการฯ



รูปที่ 6-1 แนวคิดแนวสายทางเลือกเบื้องต้นของโครงการ

1) แนวสายทางเลือกที่ 1 : ทางพิเศษประจิมรัถยา-กม.11-ถนนพหลโยธิน-แนวคลองบางบัว

มีจุดเริ่มต้นบริเวณทางพิเศษประจิมรัถยาข้ามทางพิเศษศรีรัช เลี้ยวซ้ายไปตามถนนกำแพงเพชร 2 ถึงบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 11 แล้วเลี้ยวขวา และลดระดับลงใต้ดินบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 17 แยก 8 ลอดใต้ถนนวิภาวดีรังสิต ต่อเนื่องไปตามแนวคลองระบายน้ำด้านข้างซอยเผือกวิจิตร จนถึงถนนรัชดาภิเษกบริเวณใกล้ซอยรัชดาภิเษก 46 เลี้ยวขวาไปตามแนวถนนรัชดาภิเษกถึงแยกรัชดาลาดพร้าว เลี้ยวซ้ายไปตามแนวถนนพหลโยธินฝั่งขาออก เมื่อถึงแยกเกษตรจึงเลี้ยวขวาไปเชื่อมต่อกับโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อ E-W Corridor

2) แนวสายทางเลือกที่ 2 : ทางพิเศษศรีรัช-ถนนงามวงศ์วาน-แนวคลองบางบัว

มีจุดเริ่มต้นบริเวณทางพิเศษศรีรัชตัดกับแนวถนนงามวงศ์วาน มาตามแนวเกาะกลางถนนงามวงศ์วาน ผ่านแยกพงษ์เพชร แยกบางเขน แยกเกษตร ไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจจนเชื่อมต่อกับโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อ E-W Corridor แนวทางนี้จะมีทางเลือกย่อย 2 แนวทาง ดังนี้

ทางเลือกย่อยที่ 2.1 จะเริ่มต้นในลักษณะเส้นทางยกระดับจนถึงคลองลาดยาว แล้วลดระดับลงใต้ดินบริเวณด้านหน้าเรือนจำกลางคลองเปรม ลอดใต้คลองเปรมประชากร ถนนวิภาวดีรังสิต แยกเกษตร

ทางเลือกย่อยที่ 2.2 จะมีลักษณะเป็นเส้นทางใต้ดินทั้งหมด ไปจนถึงจุดเชื่อมต่อกับโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อ E-W Corridor

3) แนวสายทางเลือกที่ 3 : ทางพิเศษประจิมรัถยา-ต่างระดับรัชวิภาฯ-แนวคลองบางบัว

มีจุดเริ่มต้นบริเวณทางพิเศษประจิมรัถยาข้ามทางพิเศษศรีรัช ไปตามแนวถนนกำแพงเพชร 2 ถึงทางต่างระดับรัชวิภา เลี้ยวตัดผ่านซอยวิภาวดีรังสิต 40/1 ตรงไปตามยังแนวซอยด้านหลังตลาดอมรพันธ์ ลอดใต้ถนนพหลโยธินต่อเนื่องไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ เพื่อเชื่อมต่อโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อ E-W Corridor ทางเลือกนี้จะมีทางเลือกย่อย 2 แนวทาง ดังนี้

ทางเลือกย่อยที่ 3.1 จะมีลักษณะเป็นทางยกระดับจากจุดเริ่มต้นโครงการไปจนถึงทางต่างระดับรัชวิภา จนถึงซอยพหลโยธิน 35 แยก 13 จึงลดระดับลงใต้ดินตรงไปตามแนวซอยด้านหลังตลาดอมรพันธ์ ลอดใต้ถนนพหลโยธินต่อเนื่องไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ เพื่อเชื่อมต่อโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อ E-W Corridor

ทางเลือกย่อยที่ 3.2 จะมีจุดเริ่มต้นเหมือนทางเลือกย่อยที่ 3.1 ลักษณะเป็นทางยกระดับจนถึงซอยวิภาวดีรังสิต 40/1 แล้วจึงเปลี่ยนเป็นเส้นทางใต้ดิน บริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 17 แยก 8 แล้วลอดใต้ถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณซอยพฤษวีชีวิต แล้วเลี้ยวซ้ายอ้อมออกไปทางถนนรัชดาภิเษก บริเวณซอยรัชดาภิเษก 48 จนถึงซอยวิภาวดีรังสิต 38 จึงเลี้ยวขวาไปตามแนวทางเลือกที่ 3.1

7. การดำเนินงานด้านวิศวกรรมและการจราจร

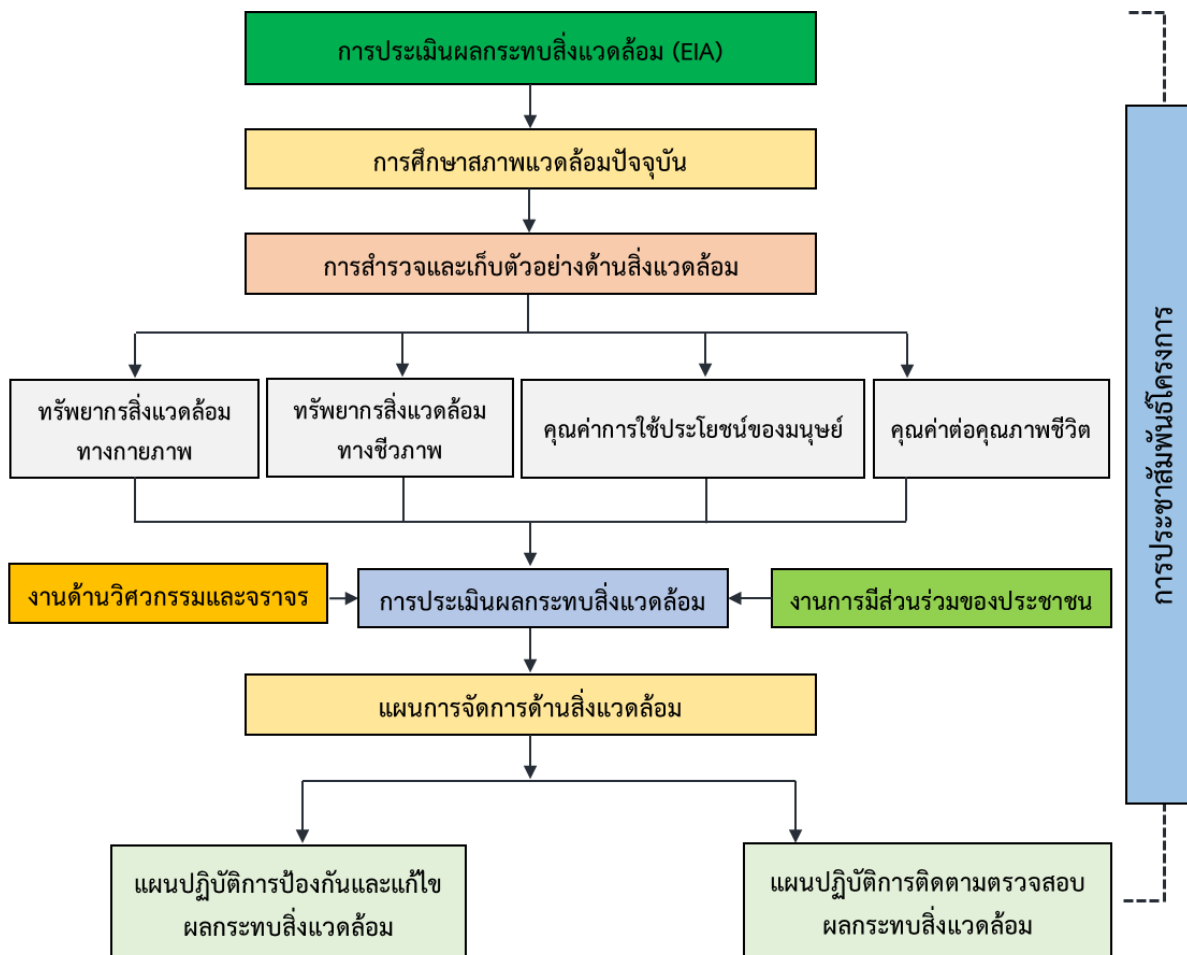
การดำเนินงานด้านวิศวกรรมและการจราจร ประกอบด้วย การรวบรวมข้อมูลพื้นฐาน และโครงการต่าง ๆ ทางด้านการคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่จะมีการก่อสร้างในอนาคต การสำรวจปริมาณจราจรและขนส่งในปัจจุบันที่จำเป็นและเพียงพอต่อการศึกษา การคาดการณ์ปริมาณจราจร และสภาพจราจรในอนาคต วิเคราะห์สภาพจราจรบนช่วงทางพิเศษ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ทางขึ้น-ลง และจุดเชื่อมต่อของโครงการ การจัดทำภาพถ่ายดาวเทียมหรือภาพถ่ายทางอากาศด้วยอากาศยานไร้คนขับ (Drone/UAV) การสำรวจภูมิประเทศ การเจาะสำรวจตรวจสอบดิน และวัสดุ การคัดเลือกแนวสายทาง และทางขึ้น-ลง การคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างทางพิเศษ จากนั้นจะทำการออกแบบเบื้องต้น ประกอบด้วย การออกแบบด้านเรขาคณิตของแนวสายทาง การออกแบบโครงสร้างทางพิเศษ และทางขึ้น-ลง การออกแบบระบบระบายน้ำ งานศึกษาระบบเก็บค่าผ่านทาง งานประมาณราคาค่าก่อสร้าง และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างแนวสายทางของโครงการ

8. การดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน

การดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุน ประกอบด้วย การวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการมีโครงการในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยเปรียบเทียบต้นทุนของโครงการ (ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างต่าง ๆ (Construction Cost)) กับผลประโยชน์ที่ผู้ใช้รถใช้ถนนจะได้รับ (เช่น การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ การประหยัดเวลาในการเดินทาง และการประหยัดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ) การวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ รวมทั้งวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนและการบริหารโครงการ โดยการหาูปแบบการลงทุนและองค์การบริหารงานที่เหมาะสม

9. การประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment; EIA) โดยศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันจากเอกสารและรายงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา ตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวสายทางของโครงการ ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต และดำเนินการสำรวจและตรวจวัดในภาคสนาม เช่น คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ การใช้ประโยชน์ที่ดิน และเศรษฐกิจ-สังคม เป็นต้น เพื่อนำมาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ รวมทั้งเสนอแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการติดตามตรวจคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ดังแสดงรูปที่ 9-1) ทั้งนี้มีรูปแบบและแนวทางการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการตามที่ สผ. กำหนด



รูปที่ 9-1 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment; EIA)

10. งานประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน

10.1 การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการ

การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังนี้

- 1) เว็บไซต์หลักของโครงการ : www.expressway-n1.com
- 2) เว็บไซต์สำนักนายกรัฐมนตรี : www.publicconsultation.opm.go.th
- 3) เว็บไซต์การทางพิเศษแห่งประเทศไทย : www.exat.co.th
- 4) สื่อสิ่งพิมพ์ประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น เช่น วิทยุทัศน์ บอร์ดนิทรรศการ แผ่นพับ เอกสารประกอบการประชุม เป็นต้น
- 5) ป้ายประกาศประชาสัมพันธ์โครงการที่จังหวัด อำเภอก และในชุมชนท้องถิ่น และโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ เป็นต้น
- 6) การประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อออนไลน์ เช่น Facebook : โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N1 เป็นต้น

10.2 การมีส่วนร่วมของประชาชน

เพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสียได้รับรู้ เข้าใจโครงการ และได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ ตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดตามแผนการศึกษาของโครงการ โดยมีกิจกรรมสำคัญ ๆ ดังนี้

1) การพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานราชการต่าง ๆ ในพื้นที่โครงการ : เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นของชุมชนและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และชี้แจงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการแก่ ผู้บริหารส่วนท้องถิ่น และผู้บริหารส่วนราชการในพื้นที่ศึกษา กรณีมีการพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการระหว่างวันที่ 9 สิงหาคม-30 กันยายน พ.ศ. 2565 (รูปที่ 10.2-1) ซึ่งหน่วยงานที่เข้าพบปะหารือได้แก่

วัน/เดือน/ปี (ที่เข้าพบ)	หน่วยงานที่เข้าพบ
8 สิงหาคม พ.ศ. 2565	1. กรมทางหลวง
9 สิงหาคม พ.ศ. 2565	2. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
	3. สำนักการโยธากรุงเทพมหานคร
10 สิงหาคม พ.ศ. 2565	4. จังหวัดนนทบุรี
	5. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
11 สิงหาคม พ.ศ. 2565	6. การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
	7. แขวงทางหลวงกรุงเทพ
15 สิงหาคม พ.ศ. 2565	8. สำนักงานเขตในพื้นที่ศึกษา (เขตจตุจักร, เขตลาดพร้าว, เขตบางเขน, เขตหลักสี่, เขตบางซื่อ)
13 กันยายน พ.ศ. 2565	9. การประปานครหลวง
30 กันยายน พ.ศ. 2565	10. สำนักการระบายน้ำ



รูปที่ 10.2-1 ภาพถ่ายบรรยากาศการพบปะหารือและรับฟังความคิดเห็นผู้นำชุมชนและเจ้าหน้าที่ในพื้นที่โครงการ

2) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ) : เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็นของโครงการ รวมถึงแนวสายทางเลือก ขอบเขต และแนวทางการศึกษาของโครงการ และเพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษา และการพัฒนาโครงการ โดยกำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ) ในวันพุธที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2566 ณ ห้องอูสาพดี กรมยุทธโยธาทหารบก ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

3) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 : เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลความเป็นมาของโครงการ รวมทั้งเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ แนวทางการศึกษา การคัดเลือกแนวสายทาง และทางขึ้น-ลง ที่เหมาะสม และเพื่อรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษา และการพัฒนาโครงการ

4) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการคัดเลือกแนวสายทางและทางขึ้น-ลง ที่เหมาะสม) : เพื่อแจ้งความก้าวหน้าของโครงการ และนำเสนอผลการคัดเลือกแนวสายทางและทางขึ้น-ลง ที่เหมาะสม รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวสายทางและทางขึ้น-ลง ที่เหมาะสม และประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษาและการพัฒนาโครงการ

5) การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (ผลการพิจารณาแนวสายทางและทางขึ้น-ลง และหารือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม) : เพื่อชี้แจงผลการศึกษาโครงการ แนวสายทางและทางขึ้น-ลง ที่เหมาะสม และเสนอแนะมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และเพื่อรับฟังข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมสำคัญที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และแนวทาง/มาตรการในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น

6) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการ) : เพื่อนำเสนอผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม และเพื่อรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษา ซึ่งโครงการจะนำไปพิจารณาประกอบการจัดทำรายงาน และปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมให้ครบถ้วนสมบูรณ์

10.3 การรับฟังความคิดเห็นของโครงการ

โครงการจะเปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการอย่างต่อเนื่องตลอดช่วงการศึกษา รวมทั้งภายหลังจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในแต่ละครั้ง เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียและสาธารณชนได้แสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ ผ่านทางช่องทางต่าง ๆ ได้แก่

โทรศัพท์ : 0 2522 7369 ต่อ 102 และ 145
โทรสาร : 0 2522 7368
e-mail address : enrichconsult@yahoo.com
เว็บไซต์โครงการ : www.expressway-n1.com
เฟซบุ๊กโครงการ : โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N1
ทางไปรษณีย์ : บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด เลขที่ 33 ซอยรามอินทรา 5 แยก 9
แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220

11. ติดต่อสอบถามข้อมูล

โครงการได้เปิดช่องทางในการติดต่อรับข้อมูลของโครงการตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ ผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังนี้

Website : www.expressway-n1.com
Facebook : โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N1
E-mail address : enrichconsult@yahoo.com

ด้านวิศวกรรมและประมาณราคา



บริษัท อินเด็ค อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 1/814 ซ.60 (กม. 26) ถนนพหลโยธิน ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา
จังหวัดปทุมธานี 12130

โทรศัพท์ : 0 2532 3623-33 โทรสาร : 0 2532 3566

บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด



นายฉวีสร สมเจตนะพันธ์

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท
กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0 2619 9931 โทรสาร : 0 2619 9932

ด้านสิ่งแวดล้อม ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน



บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

นายฉวีสร สมเจตนะพันธ์ และนางสาวณัฐพร สาขาสุวรรณ

เลขที่ 33 ซอยรามอินทรา 5 แยก 9 แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220

โทรศัพท์ : 0 2522 7365-9 ต่อ 102 และ 145 โทรสาร : 0 2522 7568

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง
กรุงเทพมหานคร 10310

โทรศัพท์ : 0 2558 9800 ต่อ 24161 โทรสาร : 0 2940 1223