



สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 (ช่วงทางพิเศษศรีรัช – ถนนงามวงศ์วาน - ถนนประเสริฐมุนีกิจ)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท ดีเคซี คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 รวมทั้งดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน ตั้งแต่ระยะเริ่มต้น จนถึงสิ้นสุดตามแผนการศึกษา ของโครงการ

โดยในส่วนของการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน กทพ. ได้ร่วมกับบริษัทที่ปรึกษา จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในรูปแบบของการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่เสาร์ที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567 ณ ห้องประชุมบอลรูม A โรงแรมมารวย การ์เด็น ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อนำเสนอผลการศึกษาแนวเส้นทางของโครงการ รูปแบบทางเข้า-ออก ระบบทางพิเศษ และองค์ประกอบด้านวิศวกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ พร้อมทั้งนำเสนอผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมกรณีมีการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยแบ่งการประชุมออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้



ผู้เข้าร่วมประชุม
 ผู้ตอบแบบประเมิน



- ผู้แทนหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- สถานประกอบการที่อยู่ใกล้เคียง
- สถานศึกษา
- ผู้นำชุมชน
- สถานพยาบาล
- กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง
- ผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ประชาชน
- บริษัทที่ปรึกษาที่รับผิดชอบในการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

สำหรับประเด็นคำถามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุมสามารถสรุปได้ดังแสดงในตาราง

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (กลุ่มที่ 1)



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

ด้านรายละเอียดโครงการ

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- สะพานลอยข้ามแยกพงษ์เพชร (คลองประปา) จะมีการรื้อถอนหรือไม่
- เมื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จขอให้โครงการปรับปรุงสภาพพื้นผิวถนนให้มีสภาพสมบูรณ์เหมือนเดิม
- เห็นด้วยกับโครงการซึ่งจะสามารถช่วยระบายความหนาแน่นของรถยนต์ได้ อย่างไรก็ตาม เสนอให้รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาส่งก่อสร้างให้แล้วเสร็จก่อน เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางในช่วงที่มีก่อสร้างทางพิเศษ N1
- เสนอให้โครงการพิจารณาใช้เสาทอม่อเดิมและเขตทางเดิมเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินของประชาชน
- รูปแบบโครงการที่เป็นอุโมงค์ใช้งบประมาณค่อนข้างสูงมาก ซึ่งไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน รวมทั้งอันตรายหากเกิดอุบัติเหตุภายในอุโมงค์
- โครงการได้ศึกษาแล้วหรือไม่ว่าเมื่อดำเนินการแล้วจะสามารถลดผลกระทบปัญหาการจราจรได้เท่าไร ทั้งนี้ หากรูปแบบโครงการเป็นทางยกระดับจะมีความคุ้มค่าในการลงทุนมากกว่าหรือไม่ และช่วยระบายปริมาณรถยนต์ได้เช่นกันหรือไม่
- สำหรับรูปแบบทางพิเศษที่เป็นอุโมงค์ใต้ดิน จะมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสูงกว่ารูปแบบทางยกระดับหรือไม่ เนื่องจากมีความกังวลว่าประชาชนจะต้องแบกรับค่าใช้จ่ายค่าผ่านทางที่สูงกว่าปกติ จึงอยากให้มีการศึกษาทบทวนรูปแบบทางพิเศษอีกครั้ง
- โครงการควรพิจารณาข้อมูลผลดีและผลเสียของโครงการว่ามีคุ้มค่าหรือไม่ และไม่ควรเกิดผลกระทบด้านการเวนคืนต่อประชาชนด้วย
- เสนอให้ระบุแผนงานของโครงการอื่นที่เกี่ยวข้องกับโครงการนี้ ในเอกสารประกอบการประชุมด้วย เช่น แผนงานของโครงการรถไฟฟ้าสีน้ำตาส่ง ทั้งนี้ เสนอให้แจกเอกสารที่นำเสนอบนเวทีให้กับผู้เข้าร่วมประชุมด้วย
- อยากให้ที่ปรึกษาของโครงการทางพิเศษ N1 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาส่งบูรณาการการดำเนินงานร่วมกัน โดยปรับรูปแบบโครงการให้มีความเกี่ยวข้องกัน เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนและงบประมาณในการดำเนินการ

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- แนวเส้นทางช่วงที่ผ่านแยกพงษ์เพชรจะเป็นรูปแบบของอุโมงค์ จึงไม่มีผลกระทบต่อสะพานแต่อย่างใด อย่างไรก็ตามในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาส่งรูปแบบจะมีตอม่ออยู่กลางสะพาน ซึ่งจะต้องมีการรื้อย้ายสะพานข้ามแยกพงษ์เพชรเพื่อก่อสร้างใหม่
- โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
- โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
- เนื่องจากโครงการมีรูปแบบเป็นอุโมงค์ เมื่อยกระดับขึ้นสู่ระดับดินแล้วต้องมีการขยายเขตทางซึ่งทำให้เกิดผลกระทบด้านการเวนคืน อย่างไรก็ตามในช่วงบริเวณที่มีการเชื่อมต่อกับโครงการ N2 ซึ่งเป็นรูปแบบทางยกระดับได้มีการพิจารณาใช้เสาทอม่อในเขตทางเดิม
- โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
- โครงการได้ทำการคัดเลือกและศึกษา รูปแบบที่เป็นไปได้ทุกมิติ ทั้งด้านวิศวกรรมจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแล้วพบว่า รูปแบบอุโมงค์เป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมสำหรับโครงการ อย่างไรก็ตาม โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
- การก่อสร้างอุโมงค์จะมีเกณฑ์การออกแบบที่แตกต่างจากทางยกระดับ โดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัยในการใช้อุโมงค์ซึ่งจะส่งผลให้ราคาก่อสร้างและบำรุงรักษาสูงกว่ารูปแบบทางยกระดับ ทั้งนี้ การคำนวณค่าใช้จ่ายเมื่อโครงการเปิดดำเนินการจะเป็นการพิจารณาในภาพรวมเหมือนกับโครงการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานโครงการอื่น ๆ โดยมีหลายโครงการที่ค่าก่อสร้างสูง แต่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ และมีประโยชน์ทางอ้อม เช่น การประหยัดเวลา การประหยัดเชื้อเพลิงหรือลดปัญหามลพิษ เพื่อให้ประเทศมีการพัฒนาและเกิดประโยชน์ในภาพรวม อย่างไรก็ตามโครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
- โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
- โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
- สำหรับโครงการทางพิเศษ N1 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาส่ง ดำเนินงานโดยบูรณาการร่วมกัน โดยมีการประชุมหารือในเรื่องรูปแบบของโครงการมาโดยตลอด ซึ่งมีการปรับปรุงรูปแบบของโครงการให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และหลีกเลี่ยงการเกิดผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (กลุ่มที่ 1)



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

ด้านวิศวกรรม

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- ตำแหน่งจุด TBM Shaft ซึ่งเป็นตำแหน่ง Cut & Cover และทางออกจากอุโมงค์ของโครงการ บริเวณทางพิเศษศรีรัช รวมถึงโครงการทางพิเศษยกระดับขั้นที่ 2 งามวงศ์วาน-พระราม 9 จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างจุดไหนก่อน เนื่องจากบริเวณทางออกของโครงการอยู่ใกล้กับพื้นที่ของ บมจ. ไทยนครพัฒนา จะใช้ระยะเวลาก่อสร้างบริเวณจุดนี้ประมาณเท่าไร
- บริเวณตำแหน่ง Cut & Cover ที่บริเวณจุดเริ่มต้นมีปัญหาการจราจรค่อนข้างหนาแน่นอยู่แล้ว หากเป็นรูปแบบที่นำเสนอจะทำให้การเดินทางมุ่งหน้าแยกแคราย และกลับรถจากแครายใช้ระยะเวลาเพิ่มขึ้น จึงอยากให้ออกแบบรูปแบบบริเวณนี้ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น
- บริเวณพื้นที่ TBM Shaft กับ Cut and Cover ซึ่งจะมีการเปิดพื้นที่เพื่อเจาะอุโมงค์บริเวณถนนงามวงศ์วาน จะส่งผลกระทบต่อโรงเรียนเล็กโกเมคอนุสรณ์หรือไม่อย่างไร
- โครงการมีระบบหรือแผนการรองรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินจากเพลิงไหม้รถยนต์ไฟฟ้าไว้อย่างไรบ้าง เนื่องจากปัจจุบันเกิดเหตุบ่อยครั้ง และอุโมงค์ของโครงการมีระดับที่ลึกและยาวมาก มีความกังวลว่าจะสามารถเข้าไประงับเหตุได้ทันหรือไม่ รวมถึงเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้สารเคมีจากแบตเตอรี่จะเป็นอันตรายต่อสุขภาพของคนค่อนข้างมาก โครงการมีระบบการจัดการอย่างไร
- บริเวณสะพานวนขึ้นทางพิเศษศรีรัชบริเวณถนนงามวงศ์วาน ซึ่งเป็นทางเข้าระบบอุโมงค์ของโครงการเป็นพื้นที่อ่อนไหวของจังหวัดนนทบุรี ที่จะเกิดปัญหาน้ำท่วมเป็นประจำในช่วงที่ฝนตกหนัก รวมถึงพื้นที่โดยรอบ อาทิ ถนนสามัคคี ซอยวัดบัวขวัญ และบริเวณแยกแครายซึ่งจะส่งผลกระทบต่อโครงการ ดังนั้นควรพิจารณาแผนงานการแก้ปัญหาน้ำท่วมโดยบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ด้วย
- ในกรณีที่เกิดเหตุเพลิงไหม้เป็นเวลานานเกินกว่า 2 ชั่วโมง จะส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอุโมงค์รวมถึงอาคารต่าง ๆ ที่อยู่ด้านบนด้วยหรือไม่อย่างไร
- โครงการมีการออกแบบระบบดับเพลิงภายในอุโมงค์ไว้อย่างไร บริเวณทางหนีไฟ มีการติดตั้งถังดับเพลิงและมีอุปกรณ์ช่วยชีวิตฉุกเฉิน (AED) ติดตั้งหรือไม่
- เสนอแนะให้โครงการศึกษารูปแบบอุโมงค์ของประเทศจีนควบคู่ไปกับเทคโนโลยีของประเทศญี่ปุ่นด้วย เนื่องจากปัจจุบันประเทศจีนมีเทคโนโลยีในการก่อสร้างอุโมงค์ที่ค่อนข้างทันสมัยและดีมาก เช่น ระบบอุโมงค์ลอดใต้ทะเลของประเทศจีนที่มีระยะทางยาวกว่าของโครงการนี้ เพื่อนำเทคโนโลยีมาปรับใช้ในโครงการด้วย

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- การก่อสร้างจะทำการเจาะอุโมงค์เพื่อนำหัวเจาะอุโมงค์ลงไปตามด้านข้างที่บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการก่อน เพื่อเป็นช่องทางในการขุดดินที่ขุดออกจากอุโมงค์ ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 1 ปี โดยจะดำเนินการเปิดพื้นที่เป็นระยะ ๆ เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจรบริเวณนั้น สำหรับโครงการทางพิเศษยกระดับขั้นที่ 2 งามวงศ์วาน-พระราม 9 คาดว่าจะเริ่มออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างปลายปี 2567 และเปิดใช้งานในปี 2572 ส่วนโครงการ N1 ยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ
- บริเวณจุดขึ้น-ลงของจุดเริ่มต้นโครงการได้มีการออกแบบให้มีช่องจราจรแยกให้อย่างชัดเจนเพื่อความสะดวกในการเข้า-ออกระบบทางพิเศษของโครงการ
- การก่อสร้างโครงการมีแผนดำเนินการแบ่งเวลาออกเป็นช่วง ๆ เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียง สำหรับโรงเรียนเล็กโกเมคอนุสรณ์อยู่ห่างจากพื้นที่ TBM Shaft และ Cut and Cover ประมาณ 350 เมตร ซึ่งจะมีผลกระทบต่อโรงเรียนน้อยมาก
- เนื่องจากประเทศไทยยังไม่เคยมีโครงการที่เป็นแนวอุโมงค์ที่ยาว จึงจำเป็นต้องปรึกษาผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ ดังนั้นทางโครงการจึงได้มีการประสานงานความร่วมมือกับประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศที่มีประสบการณ์ในการก่อสร้างอุโมงค์และมีอุโมงค์ที่เป็นทางพิเศษแล้ว โดยจะมีการแลกเปลี่ยนข้อมูล และประสบการณ์ด้านต่าง ๆ เพื่อนำมาปรับใช้กับอุโมงค์ของโครงการ และเป็นข้อมูลสำหรับการกำหนดแผนการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น เช่น การกักขังอุบัติเหตุภายในอุโมงค์ เป็นต้น
- สำหรับพื้นที่ของโครงการได้มีการออกแบบระบบระบายน้ำให้รองรับการระบายน้ำภายในอุโมงค์ได้อย่างเพียงพอ ส่วนพื้นที่ข้างเคียงซึ่งมีปัญหาน้ำท่วม นั้น ทางโครงการจะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติร่วมกัน เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมสะสมและส่งผลกระทบต่อกรดำเนินการดำเนินชีวิตของประชาชนบริเวณพื้นที่โดยรอบ
- โครงการได้ออกแบบระบบความปลอดภัยภายในอุโมงค์เพื่อรองรับ โดยมีศูนย์ควบคุมระบบความปลอดภัยที่ปลายอุโมงค์ทั้ง 2 ด้าน มีการติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อติดตามเหตุการณ์ต่าง ๆ ภายในอุโมงค์มีระบบสเปรย์น้ำดับเพลิง ระบบทางหนีไฟ ที่เป็นไปตามมาตรฐานงานอุโมงค์ที่กฎหมายกำหนดไว้ เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้จะต้องมีการควบคุมไฟไม่ให้เกิดการลุกลามจนดับเพลิงได้ ซึ่งจะทำให้ไม่มีผลต่อโครงสร้างของอุโมงค์ โอกาสที่จะเกิดกรณีเพลิงไหม้ที่จะส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอุโมงค์และอาคารต่าง ๆ ด้านบนได้น้อยมาก
- กรณีเกิดเพลิงไหม้ โครงการมีการออกแบบระบบดับเพลิงให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย และมีมาตรการในการอพยพหนีไฟ โดยจะมีการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง และอุปกรณ์ช่วยชีวิตต่าง ๆ ตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด
- โครงการรับประเด็นข้อเสนอนี้ไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (กลุ่มที่ 1)



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

ด้านสิ่งแวดล้อม

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- เนื่องจากในเอกสารประกอบการประชุมยังขาดข้อมูลหรือมาตรการป้องกันการเกิดเหตุเพลิงไหม้ภายในอุโมงค์ จึงอยากทราบว่าโครงการได้มีการศึกษาในประเด็นนี้หรือไม่ และการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมครอบคลุมในประเด็นดังกล่าวแล้วหรือไม่

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- ปัจจุบันที่ปรึกษาได้ศึกษาออกแบบมาตรฐานความปลอดภัยในด้านการป้องกันเพลิงไหม้ไว้ประมาณ 2 ชั่วโมงตามมาตรฐาน แต่สำหรับกรณีของรถยนต์ไฟฟ้าซึ่งเป็นยานพาหนะที่ค่อนข้างใหม่ในประเทศไทย จำเป็นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และจะนำมาจัดทำเป็นมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมต่อไป สำหรับการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมจะต้องประเมินควบคู่ไปกับการดำเนินการออกแบบด้านวิศวกรรมด้วย

ด้านเศรษฐกิจ-สังคม และการโยกย้ายการเวนคืน

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- โครงการมีการเวนคืนที่ดินเยอะมากเกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้กับแนวสายทาง ซึ่งไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการ จึงอยากให้มีการทบทวนให้เป็นรูปแบบเป็นทางยกระดับอีกครั้ง
- เนื่องจากอาคารและที่ดินได้รับผลกระทบจากการเวนคืนของโครงการ และปัจจุบันเพิ่งมีการทำสัญญาทางธุรกิจโดยมีระยะเวลาประมาณ 8 ปี ทั้งนี้หากอาคารและที่ดินถูกเวนคืนจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่อาคารลดลงและลูกค้าจะไม่สามารถเข้ามาใช้บริการได้ จึงขอให้โครงการพิจารณาลดพื้นที่การเวนคืนลงได้หรือไม่ และโครงการมีแนวทางในการจ่ายค่าเวนคืน ค่าชดเชยเยียวยา และค่าเสียหายโอกาสในการดำเนินธุรกิจต่อผู้ที่ได้รับผลกระทบอย่างไรบ้าง

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- จากการศึกษาของโครงการพบว่ารูปแบบอุโมงค์เป็นรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับโครงการ แต่อย่างไรก็ตามโครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
- แนวทางการประเมินราคาค่าเวนคืน ณ ปัจจุบันไม่ได้พิจารณาตามราคาประเมินเหมือนอดีต โดยในปัจจุบันมีแนวทางในพิจารณาราคาค่าชดเชยจาก ปัจจัยหลาย ๆ ด้านประกอบกัน เช่น ราคาซื้อขายในท้องตลาด ราคาซื้อขายสิ่งปลูกสร้างราคา ณ ปัจจุบัน รวมถึงค่าชดเชยค่าเสียโอกาสในการประกอบธุรกิจ เป็นต้น ซึ่งจะมีการจัดตั้งคณะกรรมการพิจารณาราคาค่าเวนคืนเป็นผู้กำหนดราคาค่าเวนคืนและค่าชดเชยตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562



ภาพบรรยากาศการประชุม กลุ่มที่ 1

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (กลุ่มที่ 2)



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

ด้านรายละเอียดโครงการ

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- เพราะเหตุใดโครงการจึงกำหนดให้มีจุดสิ้นสุดโครงการใกล้กับบริเวณแยกเสนาเนียม ซึ่งมีผลกระทบในด้านการเวนคืนบ้านเรือนของประชาชนในพื้นที่จำนวนหลายหลังคาเรือน

- โครงการมีความจำเป็นอย่างไร เนื่องจากปัจจุบันถนนประเสริฐมนูกิจมีสภาพการจราจรคล่องตัวยกเว้นในช่วงเวลาเร่งด่วน รวมถึงงบประมาณในการก่อสร้างอุโมงค์ซึ่งมีมูลค่ามากกว่ารูปแบบทางยกระดับปกติกว่า 3-4 เท่า

- โครงการทางด่วน N1 มีแนวเส้นทางอื่นหรือไม่ เนื่องจากเคยมีการศึกษาไว้แล้วพร้อมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล เหตุใดจึงไม่ไปตามแนวเส้นทางคลองบางบัวที่เคยศึกษาเมื่อปี 2561

- ขอรบกวนงบประมาณการก่อสร้างระหว่างทางพิเศษรูปแบบทางยกระดับบนดินกับรูปแบบที่เป็นอุโมงค์ใต้ดินยาวว่าแตกต่างกันแค่ไหนอย่างไร ทั้งนี้รูปแบบอุโมงค์ใต้ดินก็มีผลกระทบกับประชาชนจำนวนมากในช่วงที่ยกระดับบนดินเช่นกัน

- ที่ผ่านมามีการศึกษาโครงการของหน่วยงานรัฐส่วนใหญ่มักจะเป็นการศึกษาในสวนวิศวกรรมที่เป็นหน่วยงานของรัฐฝ่ายเดียว เสนอกลไกให้ประชาชนที่มีความรู้ด้านวิศวกรรมเข้าไปมีส่วนร่วมในการศึกษาโครงการได้หรือไม่

- เพราะเหตุใดจึงมีการออกแบบเป็นรูปแบบอุโมงค์ โดยไม่ทำเป็นทางยกระดับผ่านมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- เนื่องจากโครงการมีรูปแบบเป็นอุโมงค์ที่ค่อนข้างลึก ซึ่งการยกระดับขึ้นสู่ระดับดินเพื่อเชื่อมต่อกับทางพิเศษ N2 ซึ่งเป็นรูปแบบทางยกระดับจะใช้ระยะทางค่อนข้างยาว โดยจะมีการยกระดับขึ้นบนดินบริเวณก่อนถึงป้อม ปตท. ถนนประเสริฐมนูกิจฝั่งขาออก ในรูปแบบ cut & cover ซึ่งจะมีผลกระทบต่อถนนประเสริฐมนูกิจทำให้ช่องจราจรลดลง ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องขยายพื้นที่ถนนให้มีขนาดช่องจราจรเท่าเดิม ทำให้เกิดผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินบริเวณดังกล่าว

- สำหรับโครงการนี้มีความจำเป็นในการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนจากวงแหวนตะวันออกถึงตะวันตก โดยรัฐมีแผนที่จะดำเนินการมาไม่ต่ำกว่า 20 ปี จากสภาพปัญหาการจราจรที่หนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณถนนงามวงศ์วาน ถนนประเสริฐมนูกิจ และโครงการชานุมานโดยรอบ แต่เนื่องด้วยสภาพพื้นที่ปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป มีการขยายตัวของย่านชุมชนและธุรกิจเพิ่มมากขึ้น ทำให้การพัฒนาโครงการเป็นไปได้ยากขึ้น โดยเฉพาะช่วงบริเวณเกษตรและงามวงศ์วานซึ่งจะมีผลกระทบต่อชุมชนจำนวนมาก ดังนั้นหากพัฒนาโครงการโดยรูปแบบอุโมงค์จะช่วยลดผลกระทบต่อประชาชนในภาพรวมได้ สำหรับงบประมาณก่อสร้างโครงการซึ่งมีมูลค่าที่สูงกว่าการก่อสร้างรูปแบบทางยกระดับบนดินนั้น โครงการจะต้องพิจารณาความคุ้มค่าและประโยชน์ในด้านอื่น ๆ ร่วมด้วย

- แนวเส้นทางที่ไปตามคลองบางบัวและถนนวิภาวดีรังสิตเป็นแนวเส้นทางเก่าที่ไม่สามารถพัฒนาโครงการไปตามแนวดังกล่าวได้แล้ว เนื่องจากมีโครงการพัฒนาพื้นที่ริมถนนวิภาวดีรังสิตเป็นเส้นทางจักรยานของกรมทางหลวงซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ประกอบกับการผ่านพื้นที่อ่อนไหว กทพ. จึงให้ที่ปรึกษาศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการเชื่อมต่อโครงข่ายด้านตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งจากผลการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการแนวเส้นทางที่ได้นำเสนอในครั้งนี้เป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดโดยจะมีรูปแบบเป็นทางลอดอุโมงค์ใต้ดิน

- งบประมาณโครงการทางพิเศษ N1 ซึ่งมีรูปแบบอุโมงค์ใต้ดินจะมีมูลค่าสูงกว่ารูปแบบทางยกระดับบนดิน ประมาณ 3-4 เท่า ทั้งนี้สำหรับแนวเส้นทางที่มีผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินของประชาชนบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการนั้น ขณะนี้ยังอยู่ในขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ซึ่งจะต้องเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อประเมินข้อดี-ข้อเสียผลกระทบต่าง ๆ รวมถึงราคาค่าก่อสร้างและการประเมินความคุ้มค่าของโครงการต่อไป

- ในขั้นตอนการศึกษาโครงการฯ ได้เปิดช่องทางให้ประชาชนและหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีความรู้ที่เกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วมกับการศึกษาโครงการ ทั้งการแสดงความคิดเห็น การเสนอแนะต่อผลศึกษาด้านต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ อย่างไรก็ตามโครงการรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาต่อไป

- เนื่องจากรูปแบบทางอุโมงค์มีความเหมาะสมโดยมีผลกระทบต่อชุมชนและสถานประกอบการตามแนวเส้นทางน้อยที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบต่างๆ รวมถึงข้อจำกัดทางด้านวิศวกรรมเนื่องจากใต้ถนนงามวงศ์วานบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์มีท่อส่งน้ำประปาขนาดใหญ่มีเส้นผ่านศูนย์กลางขนาด 3 เมตร ซึ่งไม่สามารถจะปิดระบบเพื่อร้อยย้ายแนวท่อได้ซึ่งจะมีผลกระทบต่อประชาชนที่ใช้น้ำด้านตะวันออกเป็นวงกว้าง

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (กลุ่มที่ 2)



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

ด้านรายละเอียดโครงการ

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

■ ปัจจุบันนี้มีถนนวงแหวนรอบนอกอยู่แล้ว เสนอให้พิจารณาสร้างถนนวงแหวนให้เกิดความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น และจากการที่โครงการออกแบบเป็นรูปแบบอุโมงค์ผ่ากลางเมืองและมีความลึกกว่า 40 เมตร มีความมั่นใจได้อย่างไรว่าจะไม่ได้รับผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว รวมทั้งมีความเห็นว่าการโครงการไม่คุ้มค่ากับการลงทุนจากการออกแบบเป็นอุโมงค์แทนที่จะเป็นทางยกระดับผ่านมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ซึ่งรูปแบบอุโมงค์ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณถนนประเสริฐมนูกิจ จึงขอคัดค้านโครงการ

■ หากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลแล้วเสร็จจะสามารถช่วยลดปริมาณจราจรในอนาคตได้หรือไม่ ซึ่งอาจจะไม่ต้องดำเนินการโครงการทางพิเศษ N1 ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่มีมูลค่าค่อนข้างสูง และเนื่องจากโครงการกำหนดให้เฉพาะรถขนาดเล็กผ่านทางพิเศษได้ แล้วรถบรรทุกขนาดใหญ่จะวิ่งระดับดินใช่หรือไม่

■ จุดขึ้น-ลง และทางหนีไฟออกแบบให้มีระยะห่างกันเท่าไร

■ กรณีเกิดอุบัติเหตุรถกั๊กสามารถเข้าไปได้หรือไม่

■ แสงสว่างภายในอุโมงค์มีเพียงพอหรือไม่ ขอให้มีการออกแบบแสงสว่างให้เหมาะสม โดยเฉพาะบริเวณทางออกอุโมงค์ควรออกแบบแสงสว่างให้สอดคล้องกับแสงสว่างด้านนอกเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากผู้ใช้อุโมงค์ปรับค่าสายตาไม่ทัน

■ กรณีมีโครงการบริเวณระหว่างแยกลาดปลาเค้า - แยกเสนานิคม ตำแหน่งจุดกลับรถจะอยู่บริเวณใดบ้าง เนื่องจากตำแหน่งจุดกลับรถเดิมจะอยู่บริเวณที่อุโมงค์ยกระดับขึ้นบนดิน

■ เนื่องจากโครงการมีระยะทางอุโมงค์ค่อนข้างยาว และต้องใช้งบประมาณก่อสร้างค่อนข้างสูง ทำให้ไม่จริงไม่ลดระยะทางอุโมงค์ให้สั้นลงแล้วยกระดับขึ้นบนดินบริเวณก่อนถึงแนวคลองบางบัว เพราะบริเวณนั้นมีพื้นที่ว่างอยู่ 2 ช่วงทางซึ่งจะไม่กระทบด้านการเวนคืนต่อพื้นที่ของประชาชน

■ ขอให้โครงการพิจารณาทางจุดสิ้นสุดโครงการที่เป็นทางออกจากอุโมงค์และทางที่ไต่ระดับไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษ N2 ให้เลยบริเวณบ้านเรือนของประชาชนไปยังบริเวณที่ว่างที่ไม่มีอาคารสิ่งปลูกสร้างได้หรือไม่ เพื่อลดผลกระทบด้านการเวนคืน

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

■ โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป

■ ในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเปิดดำเนินการแล้วจะช่วยให้ผู้โดยสารที่อยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเดินทางได้สะดวกขึ้น ซึ่งจะช่วยลดปริมาณการจราจรได้ส่วนหนึ่ง แต่เนื่องจากถนนเส้นนี้ไม่ได้รับรองรับเฉพาะคนที่อยู่ในพื้นที่เท่านั้น แต่เป็นการรองรับรถที่เดินทางผ่านจากด้านตะวันออกไปด้านตะวันตก ซึ่งมีจำนวนค่อนข้างมาก ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้เคยทำการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างกรณีพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าอย่างเดียวกับการพัฒนาทางพิเศษควบคู่กันไป พบว่ารถไฟฟ้าจะช่วยเฉพาะการเดินทางในพื้นที่ตามแนวโครงการ แต่แนวเส้นทางพิเศษจะช่วยแยกรถที่วิ่งผ่านพื้นที่ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรในภาพรวมได้ดีกว่า

■ สำหรับประตูหนีไฟภายในอุโมงค์จะมีทุก ๆ 250 เมตร ส่วนช่องทางอพยพขึ้นจากอุโมงค์เบื้องต้นออกแบบให้มีทางอพยพหนีไฟจำนวน 3 จุด

■ โครงการได้ออกแบบให้มีอาคารกั๊กของโครงการ ที่จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ ซึ่งหากกรณีเกิดอุบัติเหตุรถกั๊กสามารถเข้ากั๊กได้ทันที

■ โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปพิจารณา โดยการออกแบบรายละเอียดด้านต่าง ๆ โครงการมีการออกแบบตามมาตรฐานงานอุโมงค์ ซึ่งจะคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากที่สุด

■ สำหรับตำแหน่งจุดกลับรถจะต้องมีการปรับเปลี่ยนโดยเบื้องต้นต้องย้ายไปบริเวณแยกเสนาซึ่งแผนงานของโครงการจะมีการก่อสร้างสะพานข้ามแยกเสนาด้วย

■ เนื่องจากโครงการเป็นอุโมงค์ขนาดลึกกว่า 40 เมตร ซึ่งจะมีข้อจำกัดในเรื่องการไต่ระดับความลาดชันขึ้นสู่บนดินซึ่งต้องใช้ระยะทางที่ค่อนข้างมากเพื่อให้เกิดความชันน้อยที่สุด นอกจากนี้ ยังมีข้อจำกัดของอุโมงค์ที่น้ำประปาขนาดใหญ่ซึ่งไม่สามารถรื้อย้ายได้ รวมถึงฐานรากของอุโมงค์ลอดแยกเกษตรและฐานรากของสะพานข้ามคลองบางบัว ทำให้ไม่สามารถไต่ระดับขึ้นบนผิวดินบริเวณแยกลาดปลาเค้าได้ เนื่องจากจะมีผลกระทบกับการจราจรบนถนนประเสริฐมนูกิจ อย่างรุนแรงจึงจำเป็นต้องไต่ระดับให้เลยบริเวณแยกลาดปลาเค้าออกไป

■ เนื่องจากโครงสร้างอุโมงค์จะต้องลอดผ่านคลองบางบัวและแยกลาดปลาเค้าเพื่อไต่ระดับขึ้นบนดินซึ่งพื้นที่อุโมงค์จะทับซ้อนกับช่องจราจรของถนนประเสริฐมนูกิจ จึงจำเป็นต้องขยายเขตทางเพื่อรองรับช่องจราจรให้มีขนาดเท่าเดิมประกอบกับทางขึ้นจากอุโมงค์ต้องไต่ระดับเพื่อไปบรรจบกับทางพิเศษ N2 บริเวณแยกสุคนธ์สวัสดิ์ ซึ่งเป็นตำแหน่ง Interchange ของทางพิเศษฉลองรัช ซึ่งมีระยะทางจำกัด ขณะเดียวกันต้องออกแบบให้โครงสร้างโครงการทางพิเศษอยู่ร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลได้ด้วย จึงต้องมีการจัดระดับและบูรณาการการใช้พื้นที่บริเวณดังกล่าว

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (กลุ่มที่ 2)



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

ด้านวิศวกรรม

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- อุโมงค์ใต้ดินมีความยาวเท่าไร หากเกิดเหตุระเบิดภายในอุโมงค์จะทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดความมั่นใจ และไม่กล้าใช้งานอุโมงค์เนื่องจากอุโมงค์มีความยาวมาก
- กรณีเกิดเหตุไฟไหม้ภายในอุโมงค์ แล้วเจ้าหน้าที่ดับเพลิงไม่สามารถเข้าไประงับเหตุได้ทันทีโครงการมีแนวทางในการดำเนินการอย่างไร

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- ความยาวอุโมงค์ที่ออกแบบไว้มีระยะทางรวมประมาณ 6.31 กิโลเมตร เนื่องจากเป็นอุโมงค์แห่งแรกที่มีการออกแบบไว้ค่อนข้างยาวและลึกมาก กทพ. ได้ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยเป็นลำดับแรก จึงได้มีการประสานความร่วมมือกับผู้เชี่ยวชาญด้านอุโมงค์ประเทศญี่ปุ่น เพื่อนำข้อมูลหรือปัญหาต่าง ๆ มาใช้ในการออกแบบระบบควบคุมความปลอดภัยในอุโมงค์ เพื่อให้ครอบคลุมกับความปลอดภัยทุกด้าน นอกจากนี้ยังมีการประสานงานความร่วมมือประชุมเชิงปฏิบัติการกับบริษัทผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ในด้านความปลอดภัยในการควบคุมและระงับเหตุเพลิงไหม้ที่เกิดจากรถยนต์ไฟฟ้า
- สำหรับด้านมาตรฐานความปลอดภัยของโครงการ มีการออกแบบให้มีศูนย์กู้ภัยอยู่ที่บริเวณต้นทางและปลายทาง ซึ่งสามารถเข้าอุโมงค์ได้ทั้งต้นทางและปลายทาง และจะมีการติดตั้งกล้อง CCTV ไว้ตามมาตรฐาน เพื่อให้สามารถรับทราบเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายในอุโมงค์ และพร้อมเข้าไประงับเหตุได้ทันที

ด้านเศรษฐกิจ-สังคม และการโยกย้ายการเวนคืน

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- เนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการมีผลกระทบต่อด้านการเวนคืนจำนวนมาก โครงการได้มีการศึกษาหรือประเมินผลกระทบทางด้านสังคมด้วยหรือไม่ เสนอให้โครงการศึกษาและประเมินในด้านความรู้สึกของประชาชนที่ได้รับผลกระทบประกอบด้วยนอกเหนือจากการศึกษาด้านวิศวกรรม
- โครงการมีแนวทางในการกำหนดราคาค่าชดเชยเยียวยาให้กับประชาชนที่ถูกเวนคืนก่อนหรือไม่ โดยกำหนดเป็นราคากลางขั้นต่ำที่มีความเหมาะสม และเป็นธรรมต่อประชาชน เพื่อเสนอให้ประชาชนรับทราบพิจารณาก่อนการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินได้หรือไม่ เพื่อลดปัญหาการประท้วงหรือการร้องศาลปกครองจนทำให้แผนงานโครงการเกิดความล่าช้า
- กรณีอาคารสิ่งปลูกสร้างถูกเวนคืนไปบางส่วน โครงการจะพิจารณาเวนคืนทั้งหลังหรือไม่ และอาคารที่คงอยู่จะต้องมีระยะถอยร่นจากเขตทางเท่าไร

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- ในขั้นตอนการศึกษาของโครงการมีการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและผลกระทบต่อทางสังคม ซึ่งโครงการจะต้องทำการสำรวจความคิดเห็นและทัศนคติของผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากกรณีถูกเวนคืน และจะต้องทำการประเมินผลกระทบด้านสังคมที่มีต่อโครงการ รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบควบคู่ไปกับการศึกษาออกแบบด้านวิศวกรรม
- แนวทางการกำหนดราคาค่าเวนคืนและค่าชดเชยเยียวยา ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 นั้น จะพิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดโดยคำนึงถึงราคา สภาพที่ดิน เหตุ และวัตถุประสงค์ ประกอบกัน เช่น
 - 1) ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดในวันบังคับใช้พระราชกฤษฎีกา
 - 2) ราคาประเมินที่ดินของทางราชการกำหนดขึ้น
 - 3) ราคาประเมินทุนทรัพย์ เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิ
 - 4) สภาพและที่ตั้งของที่ดิน
 - 5) เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืนซึ่งจะมีการจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นฯ เพื่อทำการกำหนดราคาก่อนการประกาศราคาต่อไป ทั้งนี้โครงการจะนำข้อคิดเห็นของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนเสนอต่อ กทพ. เพื่อพิจารณาต่อไป
- สำหรับการเวนคืนอาคารสิ่งปลูกสร้างโครงการจะเวนคืนตัวอาคารทั้งหมด แต่สำหรับที่ดินจะใช้เฉพาะที่ที่ต้องการใช้เท่านั้น ยกเว้นกรณีที่ดินนั้น ๆ เหลือน้อยจนไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างต่อได้ สามารถขอให้เวนคืนทั้งหมดได้ สำหรับระยะถอยร่นหากเป็นการก่อสร้างอาคารใหม่จะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร แต่ถ้าหากเป็นอาคารที่มีการก่อสร้างก่อนกฎหมายกำหนดก็สามารถใช้ระยะร่นเดิมได้

สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (กลุ่มที่ 2)



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

ด้านเศรษฐกิจ-สังคม และการโยกย้ายการเวนคืน

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- สามารถปรับระยะเวนคืนที่ดินของประชาชนที่ได้รับผลกระทบให้น้อยลงได้หรือไม่
- หากผู้ที่ถูกเวนคืนต้องย้ายกิจการไปที่อื่น และพบว่าลูกค้าน้อยลงและมีรายได้ลดลง โครงการมีแนวทางในการชดเชยเยียวยาธุรกิจนั้น ๆ อย่างไร
- กรณีเมื่อมีการเวนคืนไปแล้ว แต่ไม่มีการนำที่ดินไปใช้ประโยชน์หรือไม่ก่อสร้างโครงการ ประชาชนสามารถขอคืนที่ดินนั้น ๆ ได้หรือไม่
- เพราะเหตุใดจึงมีระยะเวนคืนพื้นที่ทั้งสองฝั่งถนนไม่เท่ากัน หากแบ่งให้พื้นที่ถูกเวนคืนเท่า ๆ กันจะช่วยลดผลกระทบต่อประชาชนที่ถูกเวนคืนได้

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- สำหรับพื้นที่ระยะเวนคืนของโครงการที่ได้นำเสนอข้อมูลไป เป็นข้อมูลพื้นที่ที่มีความจำเป็นต้องใช้หากมีการพัฒนาโครงการ ซึ่งยังอยู่ในขั้นตอนการนำข้อมูลมาประกอบการศึกษาโดยยังไม่ถึงขั้นตอนการเวนคืนจริง ซึ่งในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดซึ่งเป็นขั้นตอนต่อไปหลังจากการศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ จะมีการลงรายละเอียดมากกว่านี้
- สำหรับการพิจารณาค่าชดเชยเยียวยาจากการประกอบอาชีพ จะมีการพิจารณาโดยคณะกรรมการกำหนดราคาสงหาริมทรัพย์เบื้องต้นฯ โดยมีการนำข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาพิจารณาประกอบ เช่น อัตราการจ่ายภาษีต่อปี เพื่อมาคำนวณรายได้ที่เสียโอกาสไป
- จากข้อมูล พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนฯ พ.ศ. 2562 ระบุว่าหากพื้นที่ที่ถูกเวนคืนไปเพื่อประโยชน์ของส่วนรวมไม่ได้ใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ที่เวนคืนภายใน 5 ปี เจ้าของที่ดินหรือทายาทสามารถขอคืนที่ดินได้
- เนื่องจากแนวอุโมงค์ของโครงการอยู่ฝั่งด้านซ้ายของถนนประเสริฐมนูกิจ (มุ่งหน้าแยกเสนานิคม) เมื่ออุโมงค์ได้ระดับชั้นบนดินทางด้านฝั่งซ้ายของถนน จึงทำให้ช่องจราจรฝั่งซ้ายหายไป 4 ช่องจราจร ทำให้ต้องมีการขยายพื้นที่ฝั่งซ้ายเพื่อให้มีจำนวนช่องจราจรเท่าเดิมไว้ จึงทำให้พื้นที่ฝั่งซ้ายของถนนประเสริฐมนูกิจ (มุ่งหน้าแยกเสนานิคม) มีพื้นที่ถูกเวนคืนมากกว่าอีกฝั่ง

ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- การจัดประชุมกลุ่มย่อยควรจัดในชุมชนที่ได้รับผลกระทบของโครงการ เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมองว่าการจัดประชุมในโรงแรมไม่สามารถเข้าถึงผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงได้

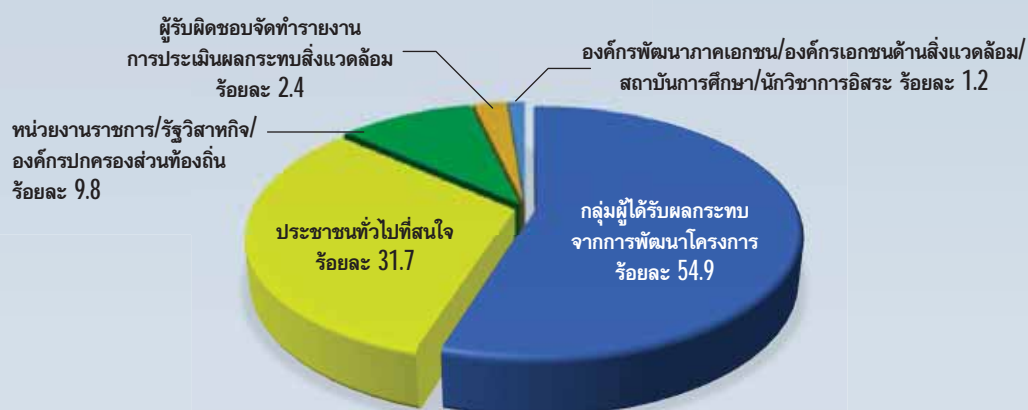
คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- โครงการได้พิจารณาสถานที่จัดประชุมที่มีความเหมาะสมต่อการจัดประชุมทั้งในด้านความจุของห้องประชุม ระบบแสงและเสียง เพื่อความชัดเจนในการนำเสนอ และเพื่อผู้เข้าร่วมประชุมสามารถเดินทางได้สะดวก โดยโครงการมีการส่งหนังสือเชิญประชุมไปยังเจ้าของที่ดิน/เจ้าของบ้านที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการอยู่แล้ว นอกจากนี้จะมีการสำรวจความคิดเห็นของผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงในพื้นที่อีกครั้ง เพื่อรวบรวมประเด็นข้อคิดเห็นต่าง ๆ ที่มีต่อโครงการเพิ่มเติม อย่างไรก็ตามในการประชุมครั้งต่อไปโครงการจะพิจารณาคัดเลือกสถานที่ที่เหมาะสมและสามารถเข้าถึงชุมชนได้มากกว่านี้



สรุปความคิดเห็นจากแบบสอบถาม ภายหลังการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (ผู้ตอบแบบประเมินจำนวน 82 ราย)

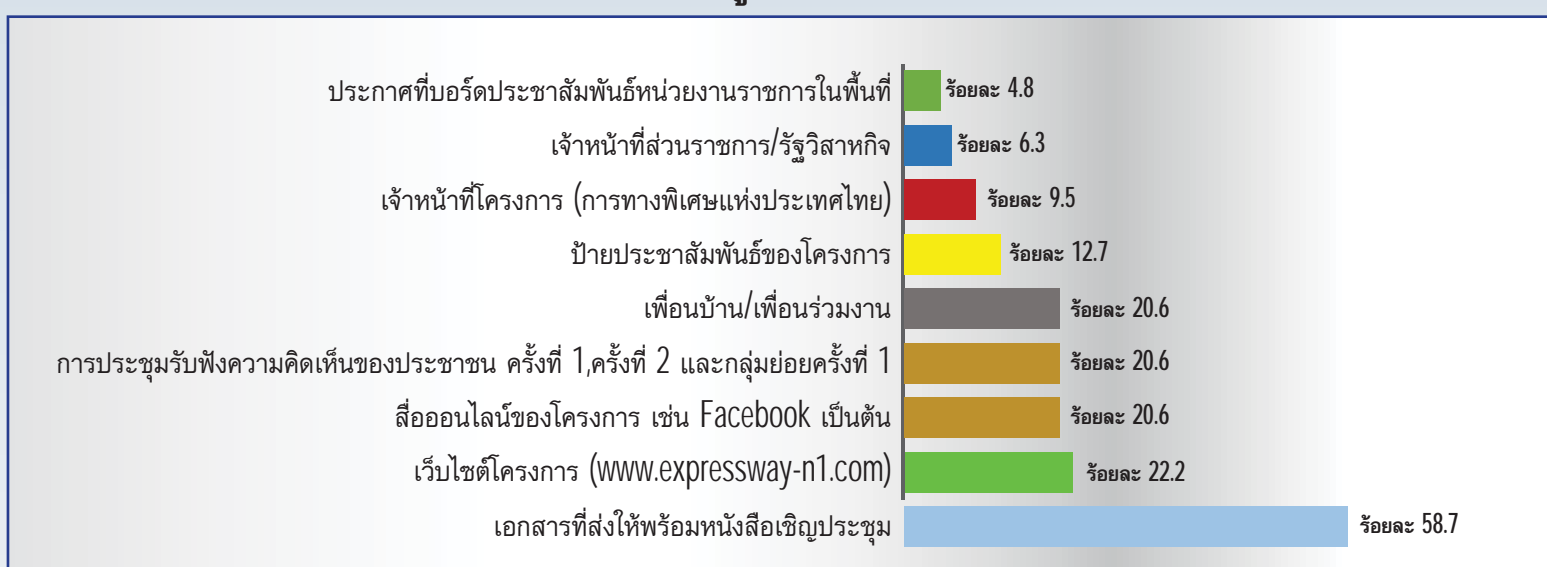
กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เข้าร่วมประชุมฯ



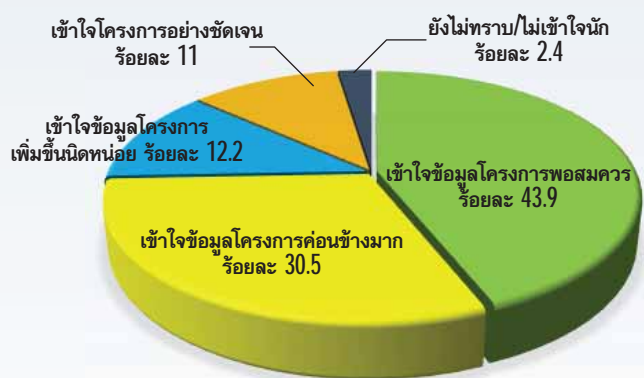
การรับทราบข้อมูลโครงการ



แหล่งรับข้อมูลข่าวสารโครงการ



ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ



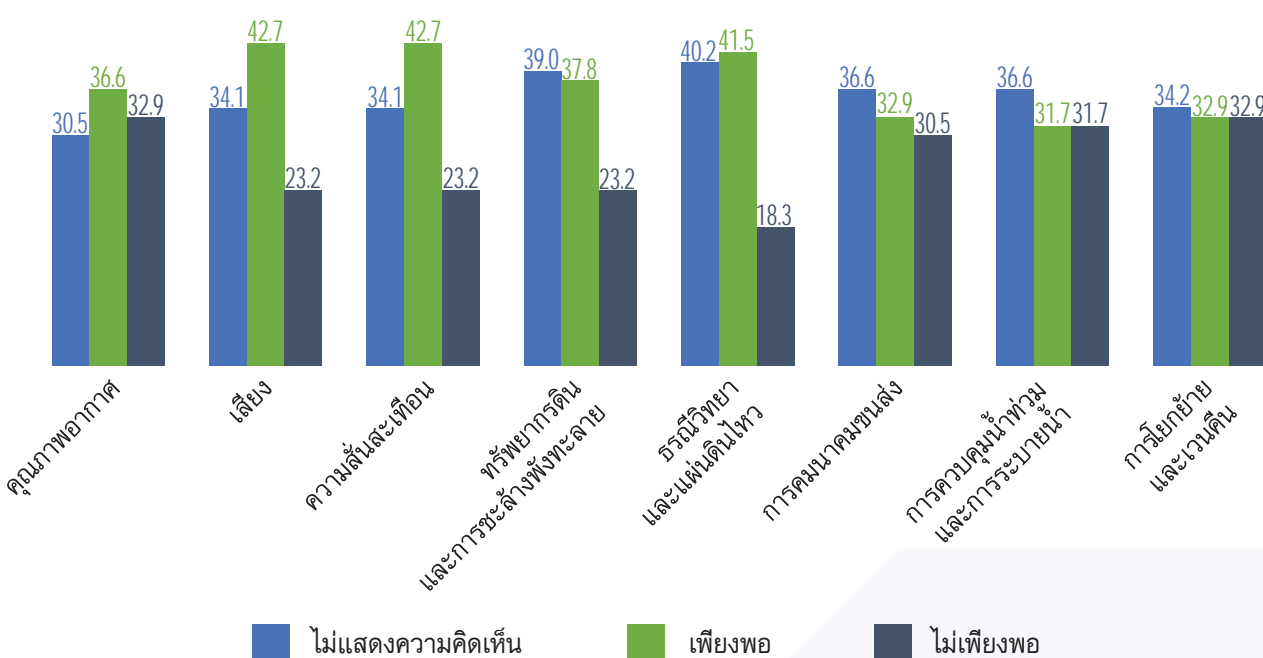
ความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเข้า-ออกระบบทางพิเศษ จุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณทางพิเศษศรีรัชถนนงามวงศ์วาน



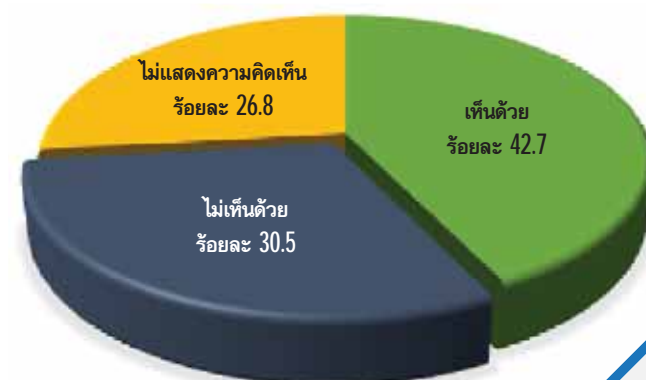
ความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเข้า-ออกระบบทางพิเศษ จุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณถนนประเสริฐมนูกิจ ช่วงแยกลาดปลาเค้า-แยกสุคนธสวัสดิ์



ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ



ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการในภาพรวม



สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 2



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

ข้อคิดเห็น ข้อห่วงกังวลที่สำคัญที่โครงการควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ

- แนวเส้นทางและจุดเข้า-ออกโครงการยังไม่เหมาะสม
- ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงก่อสร้าง เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และน้ำท่วม เป็นต้น
- ปัญหาการจราจรในช่วงการก่อสร้างโครงการ
- ปัญหาอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ
- ตำแหน่งที่ปักคนงานก่อสร้างอยู่บริเวณใด และผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียง
- ปัญหาการจราจรติดขัดจากอุบัติเหตุภายในอุโมงค์
- ปัญหาการชำรุดหรือการทรุดตัวของถนนเดิมและสิ่งปลูกสร้างบริเวณแนวสายทาง
- การพัฒนาโครงการส่งผลกระทบต่อการเวนคืน ระยะเวลาการเวนคืน และอัตราค่าเวนคืน
- ผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจและกิจการต่างๆ ตามแนวสายทาง
- การป้องกันและแก้ปัญหาเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ภายในอุโมงค์ และระบบการอพยพหนีไฟ โดยเฉพาะจากรถยนต์ไฟฟ้า
- การควบคุมรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินเข้าไปใช้ในอุโมงค์ ซึ่งจะมีผลต่อโครงสร้างโครงการ
- การควบคุมรถบรรทุกน้ำมัน/แก๊สเพื่อป้องกันการระเบิดภายในอุโมงค์
- ความมั่นใจในด้านความปลอดภัยจากการใช้อุโมงค์
- การระบายอากาศเสียหรือควันพิษที่เกิดขึ้นภายในอุโมงค์
- การเตือนภัยภายในอุโมงค์หากเกิดเหตุแผ่นดินไหว
- การระบายน้ำบริเวณใต้ทางพิเศษศรีรัช-ถนนงามวงศ์วาน เนื่องจากเป็นพื้นที่อ่อนไหวน้ำท่วม
- ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนกรณีได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง
- มูลค่าโครงการค่อนข้างสูงไม่คุ้มค่ากับการลงทุนและประชาชนต้องแบกรับภาระค่าผ่านทาง
- ความสอดคล้องของแผนการดำเนินงานโครงการทางพิเศษ N1, N2 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาส
- แผนการจราจรในช่วงก่อสร้างโครงการทางพิเศษ N1 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาส
- แนวทางหลักการประเมินราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้างสำหรับผู้ได้รับผลกระทบเวนคืน
- หากโครงการ N2 ไม่ผ่านการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี จะเกิดโครงการ N1 หรือไม่

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

- โครงการควรพิจารณาแนวเส้นทางที่เกิดผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของประชาชนให้น้อยที่สุด
- การพัฒนาโครงการควรเร่งพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสให้แล้วเสร็จก่อนเพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพื่อช่วยลดปัญหาการติดในช่วงการก่อสร้าง
- ควรมีแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย การระบายน้ำ และการเกิดอุบัติเหตุจากไฟไหม้หรืออุโมงค์ถล่มที่ชัดเจน
- ไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างรูปแบบอุโมงค์ ควรปรับรูปแบบเป็นทางยกระดับตลอดสาย
- ควรหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เพื่อระดมงบประมาณและลดผลกระทบต่อประชาชน
- ข้อมูลเอกสารประกอบการประชุมควรสอดคล้องกับข้อมูลที่นำเสนอในเวที
- เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จโครงการต้องทำการซ่อมแซมปรับปรุงพื้นผิวถนน/ทางเดินเท้าให้ดีขึ้นเดิม
- กรณีต้องเวนคืนที่ดินควรเวนคืนเฉพาะส่วนที่เป็นที่ดินว่างเปล่าไม่ให้เกิดกระทบกับบ้านเรือนหรือสถานประกอบการ
- การจ่ายค่าผ่านทางด้วยระบบ M-FLOW อาจไม่สะดวกต่อประชาชนบางรายควรมีระบบเก็บค่าผ่านทางร่วม
- ควรเพิ่มตำแหน่งทางเข้าอุโมงค์บนถนนงามวงศ์วานให้กับรถที่มาจากทางพิเศษศรีรัชฝั่งแจ้งวัฒนะด้วย



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



WWW.EXPRESSWAY-N1.COM



โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3
สายเหนือ ตอน N1



โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3
สายเหนือ ตอน N1

บริษัทที่ปรึกษา



ด้านวิศวกรรมและประมาณราคา
บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)



บริษัท ดีเคซี คอนซัลแตนท์ จำกัด



ด้านสิ่งแวดล้อม ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด
นายมานกร เมาเสม และนางสาวณัฐพร สาขาสุวรรณ
โทรศัพท์ 0 2522 7365-9 ต่อ 102 และ 145 โทรสาร 0 2522 7569