



# สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

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

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 จนถึงสิ้นสุดตามแผนการศึกษาของโครงการ

โดยในส่วนของการทำงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน กทพ. ได้ร่วมกับบริษัทที่ปรึกษา จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในรูปแบบของการประชุมกลุ่มย่อย (ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 10 – 11 มิถุนายน พ.ศ. 2566 ทั้งนี้เพื่อนำเสนอและชี้แจงข้อมูลโครงการ (ความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็นในการพัฒนาโครงการ แนวสายทางเลือกโครงการ เกณฑ์ปัจจัยที่ใช้ในการคัดเลือกแล้วสายทาง แนวทางการศึกษาและขั้นตอนการศึกษาที่สำคัญ) และเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย โดยแบ่งการประชุมออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3
วันเสาร์ที่ 10 มิถุนายน 2566 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องประชุม 804 ศูนย์ประชุมมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ อาคารวิทยบริการ ถนนงามวงศ์วาน เขตจตุจักร กรุงเทพฯ	วันเสาร์ที่ 10 มิถุนายน 2566 เวลา 13.00 – 16.00 น. ณ ห้อง V4 ร้านอาหารเฟลีน ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ	วันอาทิตย์ที่ 11 มิถุนายน 2566 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ ห้องระเบียงดาว กรมยุทธโยธาทหารบก ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพฯ
ผู้เข้าร่วมประชุม 53 ราย ผู้ตอบแบบประเมิน 30 ราย	52 ราย 37 ราย	39 ราย 21 ราย

**จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 144 ราย** ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานศึกษา สถานพยาบาล ผู้นำชุมชน ประชาชน และสถานประกอบการที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางเลือกโครงการ รวมทั้งผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และบริษัทที่ปรึกษาที่รับผิดชอบในการศึกษาและจัดทำรายงาน ส่วน**ผู้ตอบแบบประเมินความคิดเห็นต่อโครงการ มีจำนวน 88 ราย** สำหรับประเด็นคำถามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุมสามารถสรุปได้ดังแสดงในตาราง



ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1  
 วันที่ 10-11 มิถุนายน 2566

# สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ  
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 1)



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

## ด้านรายละเอียดโครงการ

### ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- กรณีผลคะแนนการคัดเลือก N1 เป็นแนวสายทางที่ 1 หรือแนวสายทางที่ 3 โดยที่ไม่เลือกแนวสายทางที่ 2 จะยังคงก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสหรือไม่
- ทำไม่โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสจึงยกระดับอยู่บนดิน ส่วนทางพิเศษออกแบบเป็นอุโมงค์ใต้ดิน การศึกษาของทางพิเศษและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสควรเป็นไปในทิศทางเดียวกันหรือไม่
- กรณีก่อสร้างโครงการจะมีการลดช่องจราจรของถนนงามวงศ์วานหรือไม่ และจะกระทบกับพื้นที่ข้างเคียงอย่างไรบ้าง และทั้งนี้ขอทราบเหตุผลว่าทำไมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสจึงไม่ก่อสร้างลงใต้ดินด้วย
- แนวทางเลือกที่ 2 ถ้ากรณีเป็นอุโมงค์ใต้ดินจะมีพื้นที่ที่ถูกเวนคืนน้อยลงหรือไม่
- วิธีการศึกษาหรือการออกแบบก่อสร้างกับการคัดเลือกเส้นทาง จะต้องดำเนินการอะไรก่อนหลัง เพราะในขั้นตอนนี้เหมือนมีการกำหนดแนวเส้นทางมาก่อนแล้ว จึงนำมาศึกษาใช้หรือไม่
- เนื่องจากบริเวณหน้าโรงเรียนเล็กโกเมศอนุสรณ์ ซึ่งอยู่บริเวณถนนงามวงศ์วาน มีแนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูงของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) อยู่ จะมีการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าแรงสูงด้วยหรือไม่ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการศึกษาของโรงเรียน และถ้าหากรื้อหน่วยงานใดเป็นผู้รื้อย้าย
- โครงการทางพิเศษ N1 ลงใต้ดินตลอดแนวเส้นทาง ไม่มีการทำทางขึ้น-ลงระหว่างทาง ใช้หรือไม่
- ในการแก้ไขปัญหาการติด และการเชื่อมต่อกับทางพิเศษ N2 – ทางพิเศษ ประจิมรัถยานั้น แนวทางเลือกที่ 1 และ 3 เป็นแนวเส้นทางที่ตรงตามวัตถุประสงค์ของการเชื่อมโยงด้านตะวันออก-ตะวันตก ได้เป็นอย่างดี
- เนื่องจากเคยมีการศึกษาแนวเส้นทางบริเวณคลองบางบัว จึงขอสอบถามว่ามีการก่อสร้างหรือไม่
- ขอให้พิจารณาเพิ่มทางขึ้น-ลง บริเวณถนนรัตนวิเบศร์ด้วย หากเพิ่มจุดขึ้น-ลง บริเวณนี้คาดว่าจะสามารถช่วยระบายรถได้มากกว่าจุดเดิม

### คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- ขณะนี้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสยังอยู่ระหว่างการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) โดย คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (คชก.) เมื่อรายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบคาดว่าจะโครงการจะถูกบรรจุในแผนงานก่อสร้างของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
- กทพ. และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เคยเสนอรูปแบบทางพิเศษยกระดับบนดินควบคู่ไปกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาส แต่เนื่องจากเกิดการคัดค้านและข้อกังวลของประชาชนในเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ และเสียง เป็นต้น ทั้งนี้ในส่วนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสที่ยกระดับ คาดว่ามีปัจจัยจากการเชื่อมต่อโครงข่ายของรถไฟฟ้าสายอื่นที่เชื่อมกับไฟฟ้าสายสีน้ำตาสเป็นรูปแบบยกระดับ
- ช่องจราจรบนถนนงามวงศ์วานจะไม่มีการลดลง โครงการจะใช้พื้นที่ที่มีอยู่ของ กทพ. ในการออกแบบทางขึ้น-ลง แต่อาจต้องใช้พื้นที่เพิ่ม โดยเวนคืนพื้นที่ด้านข้าง ซึ่งจะทราบรายละเอียดในช่วงของการออกแบบรายละเอียดต่อไป สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสนั้น มีการศึกษาและออกแบบเป็นทางยกระดับตลอดทั้งแนวซึ่งอยู่ในขั้นตอนพิจารณารายงาน EIA
- แนวทางเลือกที่ 2 จะมีการเวนคืนที่ดินช่วงที่เป็นทางขึ้น - ลง และบริเวณที่ออกแบบเป็นปล่องระบายอากาศเท่านั้น ซึ่งจะมีการเวนคืนที่ดินน้อยกว่าแนวทางเลือกอื่น ๆ แต่การก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินที่ผ่านบ้านเรือนของประชาชนก็จะถูกรอนสิทธิในการใช้พื้นที่บริเวณนั้นด้วย
- ในขั้นตอนนี้เป็นการศึกษาเพื่อคัดเลือกแนวสายทาง โดยพิจารณาปัจจัยด้านต่าง ๆ เพื่อนำมาหาคะแนนความเหมาะสมเบื้องต้น ซึ่งแนวทางเลือกใดส่งผลกระทบต่อประชาชน สิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมในด้านวิศวกรรมมากที่สุด ก็จะเป็นแนวที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อนำไปศึกษาความเหมาะสมในด้านต่าง ๆ และออกแบบรายละเอียดต่อไป
- ในเบื้องต้นที่ปรึกษาได้ประสานงานและหารือกับ กฟผ. แล้ว กรณีโครงการมีการยกระดับ จะต้องมีการขยับสายส่งไฟฟ้าแรงสูงให้สูงขึ้น โดยโครงการจะต้องตั้งงบประมาณให้ กฟผ. เพื่อดำเนินการขยับแนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูง ซึ่งการดำเนินการจะใช้พื้นที่เดิมไม่มีการเวนคืนเพิ่มเติมแต่อย่างใด
- เนื่องจากเส้นทางของโครงการมีระยะสั้น และเป็นแนวใต้ดิน จะมีแนวทางขึ้น-ลง บริเวณจุดเริ่มต้นกับจุดสิ้นสุดเท่านั้น ไม่มีทางขึ้น-ลงระหว่างทาง
- ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป
- เส้นทางนี้ได้ยกเลิกไปแล้ว เนื่องจากมีโครงการพัฒนาพื้นที่ริมถนนวิภาวดีรังสิต เป็นเส้นทางจักรยานของกรมทางหลวงซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จึงไม่สามารถพัฒนาโครงการบริเวณดังกล่าวได้แล้ว
- ที่ปรึกษารับข้อเสนอแนะไปหารือกับ กทพ.ต่อไป

# สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ  
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 1)



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

## ด้านรายละเอียดโครงการ

### ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- ปัจจุบันกรมราชทัณฑ์กำลังสร้างโรงพยาบาลกรมราชทัณฑ์แห่งที่ 2 จึงสอบถามว่าโครงการทางพิเศษ N1 จะส่งผลกระทบต่อบริเวณด้านหน้าของโรงพยาบาลหรือไม่
- โรงพยาบาลศนิสา (ชินเขต) ซึ่งอยู่ในซอยงามวงศ์วาน 43 ระยะทางจากปากซอยประมาณ 150 เมตร จะได้รับผลกระทบหรือไม่
- แนวทางเลือกที่ 2 กรณีทางเลือกที่ 2.1 มีความลึกของอุโมงค์เท่าไร จะมีทางขึ้น-ลงบริเวณเรือนจำใช้หรือไม่ และจะมีการปรับปรุงบริเวณสะพานพงษ์เพชรด้วยหรือไม่
- ในการก่อสร้างโครงการต้องใช้ระยะเวลากี่ปี
- ขอให้โครงการพิจารณาออกแบบให้มีไหล่ทางภายในอุโมงค์เพื่อให้มีพื้นที่จอดรถข้างทางหรือเป็นเส้นทางฉุกเฉินด้วย กรณีเกิดอุบัติเหตุในอุโมงค์
- แนวเส้นทางที่ 2 มีระยะทางที่เป็นอุโมงค์กี่กิโลเมตรระหว่างทางไม่มีทางขึ้น-ลงอื่นใช้หรือไม่
- รถบรรทุกวิ่งบนทางพิเศษของโครงการนี้ได้หรือไม่ ราคาผ่านทางประมาณเท่าไร อยากทราบว่าแพงตามมูลค่าการลงทุนด้วยหรือไม่ เพราะหากราคาแพงเกินไปประชาชนก็จะไม่ใช่ทางพิเศษซึ่งจะไม่ตอบโจทย์ในการแก้ไขปัญหาอยากให้โครงการพิจารณาประเด็นการกำหนดราคาค่าผ่านทางด้วย
- โครงการนี้สามารถนำอุโมงค์ระบายน้ำผนวกเข้ากับอุโมงค์ทางพิเศษ N1 เพื่อให้เป็นทางระบายน้ำในช่วงที่มีปัญหาน้ำท่วมได้หรือไม่ ในประเทศมาเลเซียเคยใช้ทางพิเศษเป็นทางระบายน้ำ
- การศึกษาของโครงการมีการนำผลการศึกษาด้านวิศวกรรมจราจรมาพิจารณาพร้อมด้วยทั้ง 3 แนวทางเลือกหรือไม่
- เกณฑ์การให้คะแนนในการคัดเลือกแนวสายทาง ประชาชนสามารถเข้าร่วมพิจารณาให้คะแนนด้วยได้หรือไม่
- โครงการมีการเก็บข้อมูลทำวิจัยกับผู้ใช้รถใช้ถนนหรือไม่ว่าหากก่อสร้างทางพิเศษตาม 3 แนวทางเลือกนี้แล้วจะช่วยลดปัญหาการจราจรได้จริงหรือไม่ และมีการสอบถามประชาชนด้วยหรือไม่ว่าหากมีค่าผ่านทางเพิ่มเติมประชาชนจะใช้ทางพิเศษหรือไม่
- ขอให้ กทพ. พิจารณาให้ได้ว่า การก่อสร้างโครงการนี้มีความเหมาะสมและคุ้มค่าหรือไม่
- หากมีอุบัติเหตุในอุโมงค์ในระยะ 6 กิโลเมตร จะมีเส้นทางออกฉุกเฉินหรือเส้นทางอพยพหรือไม่ กรณีที่ต้องติดอยู่ในอุโมงค์นาน ๆ จะมีผลกระทบค่อนข้างมาก

### คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- ที่ปรึกษาจะประสานเพื่อขอข้อมูลรายละเอียดจากกรมราชทัณฑ์ เพื่อนำมาประเมินผลกระทบจากโครงการต่อไป
- ในเบื้องต้นคาดว่าจะไม่มีผลกระทบใดๆ
- อุโมงค์ใต้ดินจะมีความลึกประมาณ 30-40 เมตร เนื่องจากต้องหลบระบบสาธารณูปโภคของหน่วยงานต่าง ๆ ที่อยู่ใต้ดิน โดยทางเลือกที่ 2.1 จะมีจุดขึ้น-ลงบริเวณด้านหน้าเรือนจำ และจะต้องมีการรื้อและปรับปรุงสะพานพงษ์เพชรด้วย
- ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 4-5 ปี
- โครงการมีการออกแบบโดยคำนึงถึงความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการเป็นหลักอยู่แล้ว โดยมีการออกแบบให้มีไหล่ทางหรือทางฉุกเฉินด้วย
- แนวสายทางที่เป็นอุโมงค์ มีระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร โดยไม่มีจุดขึ้น-ลงระหว่างทางแต่อย่างใด
- โครงการนี้ออกแบบไว้เฉพาะรถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้น ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกวิ่งสำหรับราคาค่าผ่านทางจะมีการศึกษารายละเอียดในขั้นตอนต่อไป ในเบื้องต้นคาดว่าจะมีราคาที่ประชาชนยอมรับได้
- เป็นแนวคิดที่สามารถทำได้ เนื่องจากอุโมงค์ N1 ยังมีพื้นที่เหลืออยู่ ทั้งนี้จะต้องศึกษาในรายละเอียดต่อไป
- โครงการจะนำข้อมูลปริมาณจราจรทั้ง 3 แนวสายทางมาใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกแนวสายทางด้วย และจะมีการคาดการณ์ปริมาณจราจรเฉพาะแนวสายทางที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อ พิจารณาออกแบบเป็น 2 ช่องจราจร หรือ 3 ช่องจราจร ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
- ในขั้นตอนการให้คะแนนเพื่อคัดเลือกแนวสายทางต้องให้ผู้เชี่ยวชาญแต่ละสาขาพิจารณาตามปัจจัยบ่งชี้และเกณฑ์การให้คะแนนที่กำหนดไว้
- โครงการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลด้านการจราจร รวมถึงได้ประสานขอข้อมูลจากหน่วยงานตำรวจจราจร เพื่อนำข้อมูลปริมาณจราจรมาใช้ในการพิจารณาคัดเลือกแนวสายทาง รวมถึงการคาดการณ์ปริมาณจราจรของโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้จะสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนในประเด็นเกี่ยวกับค่าผ่านทางพิเศษในขั้นต่อไป (ช่วงการศึกษากำหนดราคาค่าผ่านทาง)
- ในการพิจารณาความเหมาะสมหรือความคุ้มค่าของโครงการนั้นอยู่ในวัตถุประสงค์ของการศึกษานี้ ซึ่งเมื่อศึกษาแล้วเสร็จจะได้คำตอบว่าโครงการมีความเหมาะสมคุ้มค่าที่จะก่อสร้างหรือไม่อย่างไร
- การศึกษาออกแบบของโครงการมีการคำนึงถึงความปลอดภัยมาเป็นลำดับแรก ซึ่งจะต้องออกแบบให้ได้มาตรฐานสากล รวมทั้งมีกฎระเบียบและควบคุมการใช้รถใช้ถนนในอุโมงค์อย่างเคร่งครัด เพื่อลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ

# สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ  
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 1)



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

## ด้านรายละเอียดโครงการ

### ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- โครงการส่งผลกระทบต่ออาคารพาณิชย์ที่อยู่สองข้างทางที่มีการประกาศขายหรือให้เช่าหรือไม่
- ก่อนตัดสินใจเลือกแนวเส้นทาง ขอให้มีการพิจารณาจุดขึ้น-ลง และราคาค่าผ่านทางร่วมด้วย
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จะมีการแจ้งผลการคัดเลือกแนวสายทางด้วยหรือไม่ เพราะหลาย ๆ คนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ ยังไม่เห็นจุดขึ้น-ลงที่ชัดเจน จึงขอให้มีการนำเสนอข้อมูลความชัดเจนเมื่อผลการคัดเลือกออกแล้ว
- โครงการทางพิเศษ N1 มีระยะเวลาการศึกษา 510 วัน ณ ขณะนี้เหลือเวลาในการศึกษาโครงการนี้อีกกี่วัน

### คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- โครงการทางพิเศษ N1 นี้มีแนวคิดที่จะก่อสร้างเป็นอุโมงค์ใต้ดิน ซึ่งคาดว่าจะมีผลกระทบต่ออาคารพาณิชย์ที่อยู่ด้านบนน้อยมาก
- ในขั้นตอนการคัดเลือกแนวสายทางจะพิจารณารูปแบบทางขึ้น-ลง รวมถึงการศึกษาปริมาณการใช้รถและการศึกษาค่าผ่านทางร่วมด้วย
- ในขั้นตอนนี้เป็นการศึกษาเบื้องต้น ซึ่งจะมีผลการศึกษามีรายละเอียดเพิ่มเติมในการประชุมครั้งต่อไป โดยจะมีการนำเสนอข้อมูลผลการคัดเลือกแนวสายทางรวมทั้งรูปแบบทางขึ้น-ลง ด้วย
- เนื่องจากที่ผ่านมาเกิดการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 จึงไม่สามารถดำเนินการได้ในช่วงนั้น และมีการขยายสัญญาระยะเวลาการทำงานออกไปซึ่งเหลือเวลาการทำงานอีก 229 วัน

## ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

### ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- จะมีการประชุมครั้งที่ 2 เมื่อใด เสนอให้มีการประชุมย่อยอีกครั้งก่อนการคัดเลือกแนวสายทาง
- ขอให้โครงการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้ทั่วถึง เนื่องจากมีสถานประกอบการที่อยู่ในระยะ 500 เมตร แต่ยังไม่ได้รับทราบข้อมูล และขอทราบข้อมูลเพิ่มเติมว่าสถานประกอบการของบริษัทซึ่งอยู่บริเวณถนนงามวงศ์วาน ซอย 8 ซึ่งเป็นทางขึ้นลงของโครงการจะได้รับผลกระทบหรือไม่

### คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- การประชุมครั้งต่อไปเป็นการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 เพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกแนวสายทางของโครงการ ซึ่งคาดว่าจะจัดประมาณเดือนสิงหาคม 2566 อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอให้จัดประชุมย่อยอีกครั้งไปหารือกับ กทพ. ต่อไป
- จากการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่าจะไม่มีผลกระทบต่ออาคารสถานประกอบการดังกล่าว

## ด้านเศรษฐกิจสังคม

### ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- เสนอให้โครงการทำการศึกษาผลกระทบที่มีต่อสังคมหรือชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ เมื่อมีการเปิดใช้งานโครงการไปแล้ว และมีการกำหนดมาตรการช่วยเหลือหรือดูแลกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบนั้น ๆ เพื่อให้เจ้าของโครงการดูแลกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการต่อไป

### คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- โครงการมีขอบเขตการศึกษาครอบคลุมทั้งประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมรวมทั้งการจัดทำมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบในระยะก่อสร้างและเมื่อเปิดใช้งานแล้ว

# สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ  
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 2)



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

## ด้านรายละเอียดโครงการ

### ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- โครงการมีจุดขึ้น-ลงบริเวณไหนอีกหรือไม่ นอกจากบริเวณต้นทาง-ปลายทาง และแต่ละแนวสายทางเลือกมีความยาวกี่กิโลเมตร และส่งผลกระทบต่ออาคารหรือไม่

- กรณีทางพิเศษเป็นอุโมงค์จะมีขอบเขตทางที่จะถูกจำกัดสิทธิ์ประมาณเท่าไร และถ้าเป็นทางพิเศษบนดินจะมีขอบเขตทางข้างละกี่เมตร

- แนวสายทางเลือกที่ 3.1 กับ 3.2 ที่วิ่งเลาะมาจากถนนรัชวิภา มีรายละเอียดเพิ่มเติมหรือไม่ โดยเฉพาะบริเวณที่อยู่บนดินที่ยังไม่ลงอุโมงค์

- แนวสายทางที่ 1 ที่อยู่ติดบริษัทโตชิบา จะมีผลกระทบต่ออาคารบ้านเรือนใกล้เคียงหรือไม่ และมีทางลงด้วยหรือไม่

- แนวเส้นทางที่ 3.2 ที่มีการบรรยายไว้ในเอกสารมีจุดเริ่มต้นที่ทางพิเศษระจิมรัถยาแล้วข้ามไปวิภาวดี 40 แล้วบรรยายว่ามาลงใต้ดินที่ซอยวิภาวดี 17 อีกตามสภาพพื้นที่จริงเป็นการย้อนไปย้อนมา ขอให้อธิบายแนวเส้นทางให้ชัดเจน เนื่องจากคำบรรยายแนวเส้นทางยังผิดอยู่

- หากแนวเส้นทางที่เหมาะสมเป็นแนวทางเลือกที่ 1 หรือแนวทางเลือกที่ 3 สามารถออกแบบเป็นอุโมงค์ใต้ดินทั้งหมดได้หรือไม่ เพื่อไม่ให้กระทบกับประชาชนที่อยู่ด้านบน

### คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- แต่ละแนวสายทางมีจุดขึ้น-ลงที่ต้นทางและปลายทางเท่านั้น ไม่มีทางขึ้น-ลงระหว่างทาง โดยระยะทางของอุโมงค์แต่ละแนวสายทาง มีดังนี้
  - แนวสายทางที่ 1 มีความยาวประมาณ 7 กิโลเมตร
  - แนวสายทางที่ 2 ความยาวประมาณ 6.7 กิโลเมตร
  - แนวสายทางที่ 3 ความยาวประมาณ 6.3 กิโลเมตรสำหรับผลกระทบต่ออาคารนั้น หากเป็นทางพิเศษบนดิน สามารถก่อสร้างอาคารบนพื้นที่ด้านข้างได้ตามปกติ โดยมีระยะถอยร่นตามกฎหมาย พ.ร.บ. ควบคุมอาคารกำหนดไว้ ส่วนที่เป็นอุโมงค์อยู่ใต้ดินหากผ่านบ้านเรือนจะมีการรอนสิทธิ โดยจำกัดสิทธิในการใช้ประโยชน์พื้นที่ใต้ดินบริเวณนั้น เช่น ไม่ให้ก่อสร้าง อาคารสูงที่มีเสาเข็มลึก เป็นต้น

- พื้นที่ด้านบนทางพิเศษที่เป็นอุโมงค์จะถูกรอนสิทธิในการใช้พื้นที่ ในเบื้องต้น ความลึกของอุโมงค์ประมาณ 30 - 40 เมตร ส่วนทางพิเศษที่อยู่บนดิน จะมีขอบเขตทางข้างละประมาณ 25 เมตร จากกึ่งกลางแนวสายทาง

- แนวทางเลือกย่อยที่ 3.1 มีลักษณะเป็นทางยกระดับจากจุดเริ่มต้นโครงการข้ามทางพิเศษศรีรัช ไปตามแนวถนนกำแพงเพชร 2 เลี้ยวขวาเล็กน้อยบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 11 (ชุมชนบ้านพักรถไฟ กม. 11) แล้ววิ่งผ่านบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 17 แยก 10 ตรงไปจนถึงถนนวิภาวดีรังสิต (บริเวณด้านข้างสหพันธ์ท้าว) ยกยกระดับข้ามดอนเมืองโทลเวย์ไปยังบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 34 และ 36 แล้วข้ามถนนรัชดาภิเษกไปบริเวณซอยรัชดาภิเษก 48 ซอยวิภาวดีรังสิต 38 จนถึงซอยพหลโยธิน 35 แยก 13 จึงลดระดับลงใต้ดิน แนวทางเลือกย่อยที่ 3.2 มีจุดเริ่มต้นเหมือนทางเลือกย่อยที่ 3.1 ลักษณะเป็นทางยกระดับจนถึงบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 17 แยก 10 แล้วจึงลดระดับเป็นเส้นทางใต้ดินบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 17 แยก 8 แล้วลอดใต้ถนนวิภาวดีรังสิต ไปยังบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 34 และ 36 แล้วเลี้ยวซ้ายออกมาทางถนนรัชดาภิเษก บริเวณซอยรัชดาภิเษก 48 จนถึงซอยวิภาวดีรังสิต 38 จึงเลี้ยวขวาไปตามแนวทางเลือกที่ 3.1

- อาคารบ้านเรือนที่อยู่ใกล้แนวสายทางเลือกที่ 1 บริเวณบริษัทโตชิบา จะไม่ได้รับผลกระทบเนื่องจากแนวทางเลือกที่ 1 จะลดระดับลงใต้ดินตั้งแต่บริเวณซอยวิภาวดี 17 แยก 8 สำหรับการศึกษาของโครงการเป็นการศึกษาความเหมาะสม ยังไม่ได้ ออกแบบรายละเอียดแต่อย่างใด จึงยังระบุไม่ได้ว่าคร่าวเรือนใดบ้างที่จะได้รับผลกระทบ

- แนวทางเลือกที่ 3.2 มีจุดเริ่มต้นที่ทางด่วนระจิมรัถยาลักษณะเป็นทางยกระดับจนถึงบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 17 แยก 10 แล้วจึงลดระดับเป็นเส้นทางใต้ดินบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 17 แยก 8 แล้วลอดใต้ถนนวิภาวดีรังสิต ไปยังบริเวณซอยวิภาวดีรังสิต 34 และ 36 แล้วเลี้ยวซ้ายออกมาทางถนนรัชดาภิเษก บริเวณซอยรัชดาภิเษก 48 จนถึงซอยวิภาวดีรังสิต 38 จึงเลี้ยวขวาไปตามแนวทางเลือกที่ 3.1 ซึ่งที่ปรึกษาจะปรับเนื้อหาการบรรยายแนวทางเลือกในเอกสารให้ถูกต้องต่อไป

- โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกแนวสายทาง และรูปแบบโครงการต่อไป

# สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ  
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 2)



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

## ด้านรายละเอียดโครงการ

### ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- เนื่องจากเมื่อ 25 ปีที่แล้ว มีมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ว่าแนวทางพิเศษจะไปตามแนวถนนงามวงศ์วาน เพราะเหตุใดจึงมีการนำแนวทางเลือกที่ 1 และ 3 กลับมา ศึกษาอีก

- ต้องการทราบระยะเวลาความชัดเจนว่าโครงการจะตัดสินใจคัดเลือกแนวสายทางเมื่อไหร่ และข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับผลกระทบการถูกเวนคืนของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณนี้แล้วหรือยัง

- กรณีเป็นแนวอุโมงค์ใต้ดินสามารถตัดเป็นเส้นทางตรงเพื่อลดระยะทางได้หรือไม่

- ขอให้ที่ปรึกษาทบทวนและแก้ไขการอธิบายแนวสายทางของโครงการใหม่ โดยเฉพาะแนวสายทางที่ 1 และแนวสายทางที่ 3 ว่าผ่านพื้นที่บริเวณใดบ้าง เพื่อให้เกิดความถูกต้องและชัดเจน และให้ประชาชนเข้าใจถูกต้อง

- เสนอให้โครงการพิจารณาแนวทางเลือกที่ 2 เนื่องจาก ม.เกษตรศาสตร์ เห็นด้วยอีกทั้งในด้านเศรษฐกิจการเงินงบประมาณก่อสร้างก็สามารถระดมทุนได้ เนื่องจากเป็นทางพิเศษที่มีการเก็บค่าผ่านทาง มีรายได้จากการดำเนินการ มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนน้อยกว่าแนวทางเลือกที่ 1 และแนวทางเลือกที่ 3

### คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- เดิมมีมติ ครม. ให้โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือไปตามแนวถนนงามวงศ์วาน แต่เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของบริเวณนั้นเปลี่ยนไป ถนนรัตนาธิเบศร์ มีการขยายช่องจราจร และรถไฟฟ้าสายสีม่วงใช้เกาะกลางในการทำต่อม่อจึงทำให้มีข้อจำกัดหลายด้าน และเมื่อปี 2564 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติให้ กทพ. ดำเนินโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 จากบริเวณแยกเกษตรศาสตร์ไปเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนตะวันออก ส่วนตอน N1 ที่เชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างด้านตะวันออกและด้านตะวันตกนั้น เดิมเคยมีการศึกษาแนวเส้นทางจากคลองบางบัวมาตามแนวถนนวิภาวดีรังสิต มาทางถนนรัชวิภา เชื่อมต่อกับทางพิเศษระจิมรัถยา แต่เนื่องจากปัจจุบันถนนวิภาวดีรังสิต มีโครงการของกรมทางหลวงที่จะพัฒนาระบบระบายน้ำและทำเส้นทางจักรยาน จึงต้องยกเลิกแนวเส้นทางนั้นไป แล้วให้มีการศึกษาทบทวนแนวสายทางที่มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาทางพิเศษเพื่อเชื่อมโยงด้านตะวันออกและตะวันตก การศึกษาในครั้งนี้จึงได้นำเสนอแนวสายทางเลือกทั้ง 3 แนว และได้นำมารับฟังความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงาน/องค์กรที่เกี่ยวข้องว่าแนวทางเลือกแนวใดมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาโครงการมากที่สุด

- ขณะนี้โครงการอยู่ในขั้นตอนการศึกษาคัดเลือกแนวสายทางเลือก ซึ่งรวมถึงการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและนำไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกแนวสายทางเลือก ซึ่งเมื่อคัดเลือกแล้วเสร็จจะนำเสนอผลการคัดเลือกแนวสายทางในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ซึ่งคาดว่าจะจัดในช่วงเดือนสิงหาคม 2566 เมื่อได้แนวสายทางที่มีความเหมาะสมแล้วจะทำการออกแบบเบื้องต้น ซึ่งจะทำให้ทราบผลกระทบด้านการเวนคืนที่มีต่อประชาชนในแนวสายทางที่ถูกเลือก

- ในทางปฏิบัติไม่สามารถทำได้เนื่องจากสภาพพื้นที่จริงมีอาคารสูงหลายแห่งในแนวเส้นทางตรง

- โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปปรับแก้เนื้อหาในการอธิบายแนวเส้นทางให้ชัดเจนต่อไป

- โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการคัดเลือกแนวสายทางต่อไป

## ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

### ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- เสนอแนะให้ที่ปรึกษานำเสนอใช้สีของแนวสายทางเลือกให้เป็นสีเดียวกัน และเปลี่ยนคำอธิบายแนวเส้นทางให้ถูกต้องและชัดเจนในสื่อต่าง ๆ เช่น เว็บไซต์ หรือเฟสบุ๊กของโครงการที่มีการเผยแพร่และนำเสนอต่อประชาชน เพื่อความเข้าใจถูกต้องของประชาชน

### คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปปรับแก้ต่อไป

# สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ  
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 3)



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

## ด้านรายละเอียดโครงการ

### ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- ต้องการทราบข้อมูลภาพรวมของโครงการทางพิเศษ N1 กับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตลว่ายังใช้แนวเส้นทางและโครงสร้างร่วมกันอยู่หรือไม่ รวมถึงการเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษ N2

- การเชื่อมต่อระบบโครงข่ายทางพิเศษด้านตะวันออก-ตะวันตกมีความจำเป็นเพียงใด

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตลและโครงการทางพิเศษ N1 ควรพัฒนาไปพร้อม ๆ กัน เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนในระยะยาว

- โครงการนี้อยู่ในแผนยุทธศาสตร์ชาติหรือแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหรือไม่ เนื่องจากเคยมีการประชุมรับฟังความคิดเห็นแบบนี้มาหลายครั้งแล้ว อยากทราบช่วงเวลาของแผนงานโครงการว่ามีการก่อสร้างเมื่อไหร่

- โครงการทางพิเศษและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตลได้มีการหารือกันหรือไม่ว่าจะสร้างเมื่อใด เพราะโครงการล่าช้ามานานแล้ว และประชาชนมีความสับสนต่อโครงการ

- เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตลที่จะวิ่งบนถนนงามวงศ์วานผ่านมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ไปตามถนนประเสริฐมนูกิจ ซึ่งเป็นทางยกระดับจะมีผลกระทบต่อโครงการทางพิเศษ N1 ซึ่งเป็นทางอุโมงค์ใต้ดิน และจะต้องสร้างรถไฟฟ้าให้เสร็จก่อนหรือไม่ จึงจะก่อสร้างทางพิเศษได้

### คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตลมีจุดเริ่มต้นจากศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี (บริเวณแยกแคราย) วิ่งมาบนถนนงามวงศ์วาน - ถนนประเสริฐมนูกิจ เลี้ยวขวาที่แยกนวมินทร์ถึงแยกสำนักงานเขตบางกะปิ ข้ามคลองแสนแสบไปเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม บริเวณแยกลำสาลี (บึงกุ่ม) ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตลและโครงการทางพิเศษ N2 จะใช้พื้นที่ร่วมกันในช่วงที่ผ่านถนนประเสริฐมนูกิจ โดยโครงการทางพิเศษ N2 ใช้ต่อม่อเดิมที่อยู่ประมาณพื้นที่เกาะกลางถนนประเสริฐมนูกิจ มาสิ้นสุดที่บริเวณแยกเกษตร สำหรับการศึกษาในครั้งนี้เป็นโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 เพื่อเชื่อมโยงระบบโครงข่ายทางพิเศษของ กทพ. ระหว่างฝั่งตะวันออกและตะวันตก โดยมีแนวทางการเลือกหลักของโครงการ 3 แนว คือ แนวทางเลือกที่ 1 และ 3 จะเชื่อมกับทางพิเศษประจิมรัถยาบริเวณถนนกำแพงเพชร 2 และแนวทางเลือกที่ 2 จะเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณถนนงามวงศ์วาน ซึ่งทั้ง 3 แนวทางเลือกจะไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษ N2 ที่ถนนประเสริฐมนูกิจ

- จากผลการศึกษาด้านการจราจรเบื้องต้น พบว่า มีความจำเป็นที่จะต้องเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายทางพิเศษ เนื่องจากเป็นโครงข่ายเส้นทางหลักที่อยู่ตอนกลางที่จะเชื่อมระหว่างด้านตะวันออกและตะวันตก นอกจากนี้ถนนที่มีอยู่เดิมไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณรถในปัจจุบัน

- โครงการรับประเด็นข้อคิดเห็นไปแจ้งกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

- โครงการทางพิเศษ N1 นี้อยู่ในแผนยุทธศาสตร์ด้านการคมนาคม ซึ่ง กทพ. ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ให้ศึกษาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันโครงการอยู่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ในขั้นตอนการคัดเลือกแนวสายทาง และทางขึ้น-ลงของโครงการ ทั้งนี้แผนการดำเนินงานโครงการจะจัดทำและนำเสนอในขั้นตอนการสรุปผลการศึกษาโครงการต่อไป

- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตล ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการพิจารณารายงาน EIA ซึ่งเมื่อรายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบแล้วจะมีการเสนอ ครม. อนุมัติงบประมาณก่อสร้าง โดยคาดว่าจะใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 4-5 ปี ส่วนโครงการทางด่วน N1 ปัจจุบันนี้อยู่ในช่วงเริ่มต้นของการศึกษาความเหมาะสม ซึ่งคาดว่าจะศึกษาแล้วเสร็จประมาณกลางปี 2567

- การใช้พื้นที่ร่วมกันระหว่างโครงการทางด่วน N1 ที่เป็นรูปแบบอุโมงค์ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตลจะมีการจัดรูปแบบโครงสร้างเพื่อไม่ให้กระทบกันกรณีต่อม่อของรถไฟฟ้าสายสีน้ำตลอยู่เกาะกลาง ระบบทางด่วนจะอยู่บริเวณด้านข้างของถนน ซึ่งสามารถจัดโครงสร้างให้หลบกันได้ ยกเว้นบริเวณช่วงถนนประเสริฐมนูกิจที่มีต่อม่อระบบทางด่วนเดิมที่ใช้พื้นที่ร่วมกับบริเวณเกาะกลาง แต่ในบางช่วงจะมีการปรับตำแหน่งของเสา จะมีการประสานหารือกันระหว่าง กทพ. และ รฟม.

# สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ  
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 3)



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

## ด้านรายละเอียดโครงการ

### ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- ช่วงโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสที่เป็นทางยกระดับและโครงการทางพิเศษ N2 ที่จะเชื่อมกับอุโมงค์ทางด่วน N1 จะอยู่บริเวณใด
- ในการออกแบบด้านวิศวกรรมของโครงการควรให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสอยู่ที่ต่อม่อบริเวณเกาะกลางให้มากที่สุดเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนที่มีที่ดินหรืออาคารอยู่บริเวณริมถนนประเสริฐมนูกิจ
- บริเวณที่จะได้รับผลกระทบมากที่สุดคือบริเวณที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างทางยกระดับกับทางที่เป็นอุโมงค์ใต้ดิน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่บริเวณนั้น จะมีการขยายพื้นที่เพิ่มหรือไม่ ถ้าขยายใช้พื้นที่ประมาณเท่าไร และอยู่บริเวณไหนของถนนประเสริฐมนูกิจ
- โครงการทางพิเศษ N2 สามารถสร้างใต้ดินต่อจากโครงการทางพิเศษ N1 ได้เลยหรือไม่ โดยที่ไม่ต้องยกระดับลอยฟ้า
- ขอเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อสร้างสะพานข้ามแยกต่าง ๆ บริเวณถนนประเสริฐมนูกิจเนื่องจากปัจจุบันปริมาณการจราจรหนาแน่นมากและมีปัญหาด้านมลพิษจากไอเสียรถยนต์
- ยังไม่มีข้อมูลปริมาณจราจรหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประโยชน์ของการจราจรในแต่ละแนวทางเลือก ซึ่งจะทำให้ทราบว่าสามารถลำเลียงรถยนต์ได้ปริมาณกี่คันในแต่ละแนวเส้นทาง

### คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- โครงสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสและโครงการทางพิเศษ N2 จะอยู่บริเวณเกาะกลางของถนนประเสริฐมนูกิจ สำหรับช่วงที่ทางพิเศษ N1 เชื่อมกับทางพิเศษ N2 นั้นจะศึกษาเปรียบเทียบความเหมาะสมระหว่างรถไฟฟ้าอยู่เกาะกลางกับอยู่ด้านข้างของถนนในลำดับต่อไป
- กทพ. ได้มอบนโยบายให้ที่ปรึกษาออกแบบโครงการระบบทางพิเศษให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุดอยู่แล้ว
- จุดที่จะมีผลกระทบมากที่สุดคือบริเวณจุดที่จะเปลี่ยนจากใต้ดินเป็นทางยกระดับ เพราะพื้นที่มีจำกัดเนื่องจากถนนประเสริฐมนูกิจพัฒนาเต็มรูปแบบแล้วและไม่สามารถลดจำนวนช่องจราจรเดิมได้ ช่วงบริเวณนี้จึงมีความจำเป็นต้องขยายเขตทางออกไป สำหรับทางพิเศษ 2 - 3 ช่อง ซึ่งจะต้องมีการเวนคืนที่ดินเพิ่ม และจะต้องมีการศึกษารายละเอียดต่อไป โดยช่วงทางขึ้น - ลงของโครงการจะอยู่บริเวณช่วงเลยแยกเสนานิคม - แยกสุคนธ์สวัสดิ์
- โครงการทางพิเศษ N2 มีความจำเป็นต้องยกระดับเนื่องจากเหตุผลด้านความคุ้มค่าในการก่อสร้าง กรณีเปลี่ยนเป็นอุโมงค์ใต้ดินจะไม่มีค่าความคุ้มค่าและมีผลการศึกษาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
- กรมทางหลวงมีแนวคิดที่จะพัฒนาโครงการสร้างทางยกระดับข้ามแยกบนถนนประเสริฐมนูกิจ
- โครงการได้มีการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรเปรียบเทียบขีดความสามารถในการรองรับรถของแต่ละแนวเส้นทาง และมีการวิเคราะห์เปรียบเทียบ เพื่อการคัดเลือกแนวสายทางของโครงการซึ่งจะมีการนำเสนอผลในการประชุมครั้งต่อไป



# สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ  
จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 (กลุ่มที่ 3)



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

## ด้านสิ่งแวดล้อม

### ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- เนื่องจากอยู่ในชุมชนหมู่บ้านอยู่เจริญ พหลโยธิน 40 ซึ่งเป็นหมู่บ้านที่อยู่บริเวณใกล้เคียงแนวสายทาง จึงมีความกังวลและต้องการทราบว่า จะมีผลกระทบอย่างไรกับผู้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงแนวสายทาง เช่น เสียง ความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง เป็นต้น

### คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- การศึกษาในชั้นตอนนี้ยังไม่ได้ลงรายละเอียด เพราะยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นของการศึกษาคัดเลือกแนวทางเลือก จึงยังไม่สามารถระบุรายละเอียดผลกระทบได้ชัดเจน อธิบายในเบื้องต้นได้ว่าบริเวณหมู่บ้านอยู่เจริญ พหลโยธิน 40 เป็นช่วงอุโมงค์ใต้ดินอยู่ฝั่งกรมยุทธโยธาทหารบก ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับหมู่บ้านอยู่เจริญ และเป็นการก่อสร้างใต้ดินซึ่งคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยด้านบน ทั้งด้านเสียง ความสั่นสะเทือน หรือฝุ่นละออง โดยผลกระทบมักจะเกิดเฉพาะช่วงที่ใช้หัวเจาะเปิดพื้นที่บริเวณทางขึ้น-ลงอุโมงค์ โดยบริเวณนั้นอาจมีผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินด้วย

## ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

### ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- โครงการนี้มีระยะเวลาการศึกษา 510 วัน เริ่มจากวันไหนถึงวันไหน และการประชุมครั้งต่อไปจะมีผลการศึกษาที่ชัดเจนกว่านี้หรือไม่

### คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- โครงการมีระยะเวลาการศึกษา 510 วัน โดยเริ่มนับจากวันที่ 12 เมษายน 2565 ซึ่งในช่วงที่ผ่านมามีสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ทำให้โครงการต้องหยุดชะงักไปเพราะไม่สามารถจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ได้ จึงทำให้ต้องปรับช่วงเวลาศึกษาออกไป โดยคาดว่าจะศึกษาแล้วเสร็จประมาณกลางปี 2567 สำหรับการประชุมครั้งต่อไป จะมีการนำเสนอรายละเอียดเกี่ยวกับผลการศึกษาคัดเลือกแนวสายทาง ซึ่งจะมีเนื้อหา รายละเอียดที่ชัดเจนมากกว่านี้

- โครงการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ข้อมูลที่ชัดเจนกับประชาชนให้มากกว่านี้ เนื่องจากมีทั้งคนที่ได้ประโยชน์และเสียประโยชน์

- โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปดำเนินการต่อไป ซึ่งจะมีการนำเสนอข้อมูลผลการศึกษาที่ชัดเจนขึ้นโดยลำดับ

- ขอให้เชิญผู้ศึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเข้าร่วมประชุมด้วย เพื่อรับทราบความคิดเห็นโครงการฯ

- ในการประชุมครั้งต่อไปโครงการจะเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเข้าร่วมประชุมด้วย

- การพัฒนาโครงการมีต้นทุนที่มองเห็นและมองไม่เห็นกรณีที่บอกว่าไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนนั้น ต้องนำเสนอข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจให้ชัดเจนด้วยไม่คุ้มค่าอย่างไร

- โครงการรับประเด็นข้อเสนอแนะไปพิจารณาซึ่งตามกระบวนการจะต้องศึกษาและจะนำเสนอต่อประชาชนให้ทราบในขั้นตอนสรุปผลการศึกษา

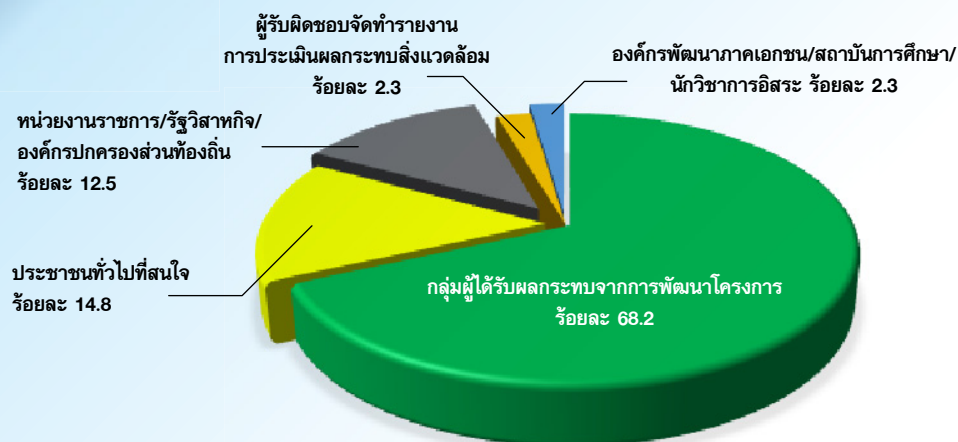
# สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1



สรุปความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1  
(ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 88 ราย)

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

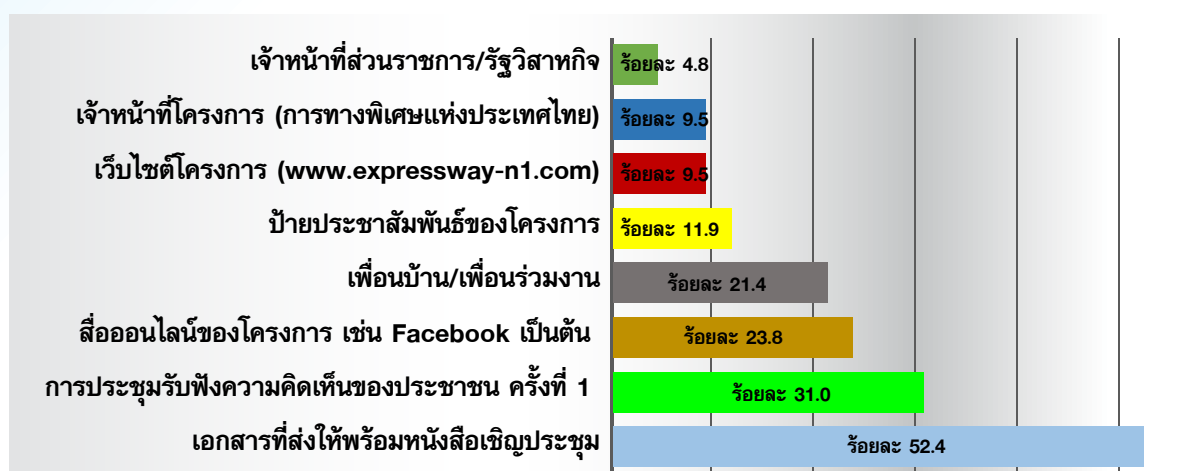
## กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เข้าร่วมประชุมฯ



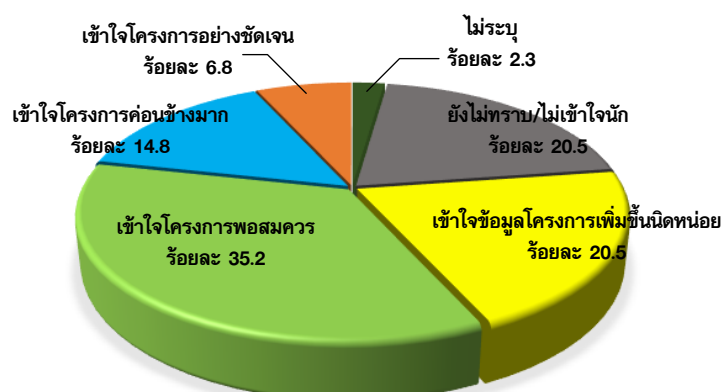
## การรับทราบข้อมูลโครงการ



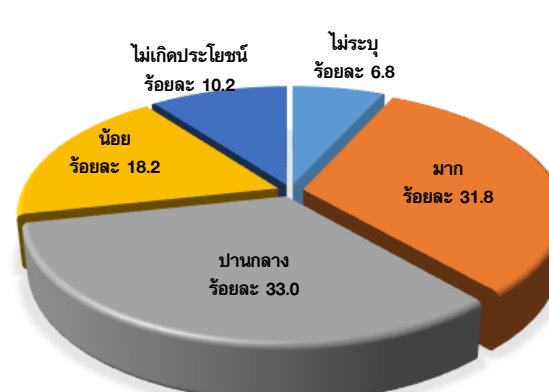
## แหล่งรับข้อมูลข่าวสารโครงการ



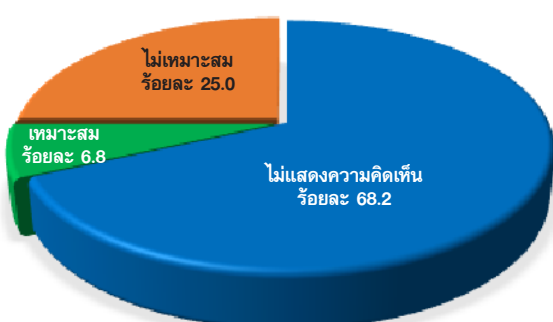
## ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ



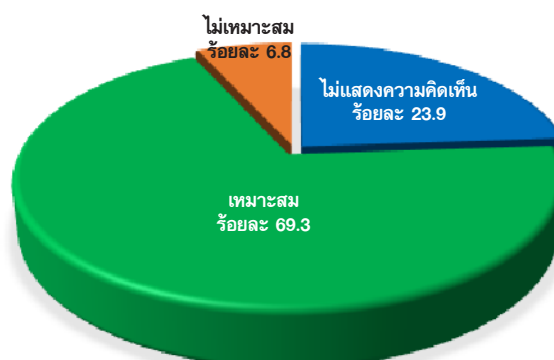
## ความคิดเห็นต่อโครงการในการช่วยลดปัญหาการจราจรในระบบโครงข่าย



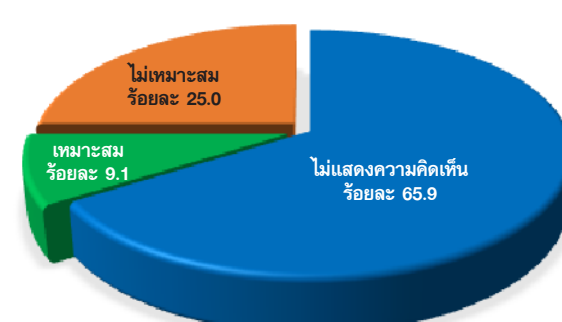
## ความคิดเห็นต่อแนวสายทางเลือกที่ 1



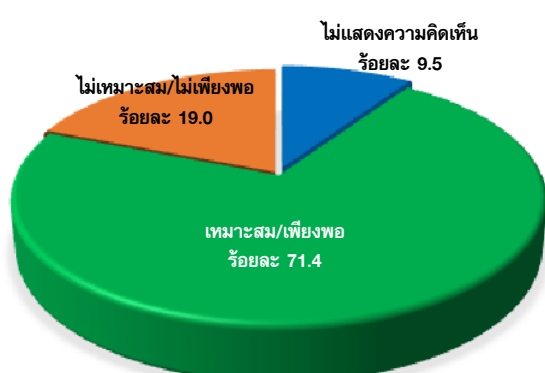
## ความคิดเห็นต่อแนวสายทางเลือกที่ 2



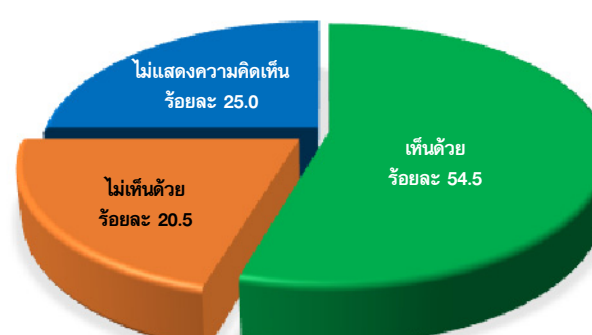
## ความคิดเห็นต่อแนวสายทางเลือกที่ 3



## ความคิดเห็นต่อปัจจัยคัดเลือกแนวสายทาง



## ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการในภาพรวม



# สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1

## สรุปประเด็นจากแบบสอบถาม



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

### ข้อห่วงกังวลที่โครงการควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ

- ผลกระทบความเดือดร้อนต่อประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เช่น การเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ และราคา/มูลค่าทรัพย์สินที่ดินในอนาคต
- อุบัติเหตุและความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางในอุโมงค์
- งบประมาณที่นำมาก่อสร้างและความคุ้มค่าในการลงทุน
- ผลกระทบในด้านการจราจร อุบัติเหตุและความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางในช่วงการก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น น้ำประปาไม่ไหล ไฟฟ้าดับ เป็นต้น
- ระยะเวลาก่อสร้างและผลกระทบต่อประชาชน
- การให้ข้อมูลที่ถูกต้องกับประชาชนทั้งด้านบวกและด้านลบ รวมทั้งชี้แจงเหตุผล และความจำเป็นอย่างทั่วถึง
- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น มลพิษเสียง คุณภาพอากาศ ทัศนียภาพ และผลกระทบอื่นๆ
- กังวลต่อผลกระทบในจุดเชื่อมต่อระหว่างโครงการทางด่วน N1 และ N2
- การก่อสร้างอาคารบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ กรณีต้องตอกเสาเข็มลึกลง 20-25 เมตร จะส่งผลกระทบต่ออุโมงค์ทางด่วนหรือไม่
- บริเวณเรือนจำคลองเปรมกำลังก่อสร้างโรงพยาบาลแห่งใหม่ซึ่งจะมีผู้มาใช้บริการจำนวนมาก จึงไม่ควรมีทางขึ้น-ลงบริเวณหน้าเรือนจำ ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาจราจรเพิ่มขึ้น
- การกำหนดค่าผ่านทางและราคาการจัดเก็บค่าบริการทางด่วนควรอยู่ในราคาที่ประชาชนจ่ายได้
- ควรพิจารณาแนวเส้นทางที่เหมาะสม

### ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

- ควรพิจารณาก่อสร้างให้เร็ว เนื่องจากหากก่อสร้างช้าจะต้องใช้งบประมาณสูง
- ข้อมูลเรื่องระยะเวลา และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างควรมีความชัดเจนและละเอียดมากกว่านี้
- ผลกระทบต่อประชาชนและการชดเชยเวนคืนควรมีความเหมาะสมและเป็นธรรม
- ควรมุ่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลัก
- กรณีแนวทางเลือกที่ 2 บริเวณทางด่วนศรีรัช มีลักษณะเป็นคอคอดเมื่อมีรถมาจากที่อื่นจะทำให้รถติดมากขึ้น เสนอให้มีการต่อขยายแนวเส้นทางให้เลยแยกแครายออกไปเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรได้
- พื้นที่ชุมชนเมืองที่เจริญเติบโต เทียบเป็นมูลค่าด้านเศรษฐกิจ การค้า และงบประมาณ และมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุดจึงควรเลือกแนวทางเลือกที่ 2
- การคัดเลือกแนวทางเลือกต้องมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
- การออกแบบก่อสร้างต้องมั่นคงแข็งแรง และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนผู้ใช้เส้นทาง
- ควรพิจารณากำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงการใหม่
- ควรออกแบบก่อสร้างเป็นอุโมงค์ใต้ดินตลอดแนวเส้นทาง
- ควรออกแบบให้มีทางเข้า-ออกกับถนนวิภาวดีรังสิตด้วย
- ควรพัฒนาพื้นที่ใต้ทางยกระดับให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนรอบข้างด้วย
- ควรกำหนดระยะเวลาออกแบบและก่อสร้างที่แน่นอน
- พิจารณานำโครงการสะพานพระราม 8 มาปรับให้เหมาะสมกับพื้นที่
- ควรกำกับดูแลผู้รับเหมาโครงการให้มีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยรอบของโครงการ
- ควรพิจารณาจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโครงการ N1 และ N2 ในครั้งเดียวกัน
- ควรมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้ประชาชนรับทราบเพิ่มขึ้น
- ให้มีช่องทางในการอัปเดตข้อมูลผลกระทบทาง Social Media ด้วย



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



เอกสารข้อมูลโครงการ



WWW.EXPRESSWAY-N1.COM



โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3  
สายเหนือ ตอน N1



โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3  
สายเหนือ ตอน N1

#### บริษัทที่ปรึกษา



ด้านวิศวกรรมและประมาณราคา  
บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)



บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด



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