

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

\*\*\*\*\*

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท อินเทล็กซ์ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท ดีเคซี คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 รวมทั้งดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ตั้งแต่ระยะเริ่มต้น จนถึงสิ้นสุดตามแผนการศึกษาของโครงการ

โดยในส่วนของการทำงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน กทพ. ได้ร่วมกับบริษัทที่ปรึกษา จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในรูปแบบของการประชุมกลุ่มย่อย (ครั้งที่ 3) เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2567 เวลา 09.00 – 12.00 น. ณ อาคารเรือนไทยมหานคร ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงจระเข้บัว เขต ลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร เพื่อชี้แจงรายละเอียดข้อมูลโครงการ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งสิ้น 87 ราย ประกอบด้วย กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง ประชาชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเขต 9 รวมทั้งผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และบริษัทที่ปรึกษาที่รับผิดชอบในการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) สำหรับประเด็นคำถามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุมสามารถสรุปได้ดังแสดงในตาราง

สรุปประเด็นคำถาม/ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ จากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 3

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม
<p>1. ต้องการทราบรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการ ในการแก้ไข ปัญหาผลกระทบในช่วงการก่อสร้าง เช่น มาตรการจัดการ ผลกระทบด้านเสียงดัง มาตรการด้านลดปัญหาฝุ่น PM 2.5</p>	<p>โครงการมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ซึ่งอยู่ระหว่าง จัดทำรายละเอียดเพื่อนำเสนอในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) โดยจะนำมาตรการที่ได้ จัดเตรียมไว้มานำเสนอให้ประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยร่วมกันตรวจสอบและให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพิ่มเติมก่อนส่งรายงานให้กับสำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณา โดยในเบื้องต้นนี้โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านเสียง และฝุ่นละออง PM 2.5 ที่อาจ เกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างดังนี้</p> <p><u>ด้านเสียง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบชั่วคราว ประเภทแผ่นอลูมิเนียมหนา 1.59 มม. หรือใช้วัสดุเทียบเท่า ความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร บริเวณริมขอบรั้วของพื้นที่ก่อสร้างใกล้กับพื้นที่ อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีค่าระดับเสียงเกินค่า มาตรฐานกำหนด</li> </ul> <p><u>ด้านคุณภาพอากาศ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีผ้าใบ/ตาข่ายตาละเอียด หรือวัสดุที่เหมาะสม รองรับใต้โครงสร้างทางยกระดับ และอาคารก่อสร้างอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> <li>- ติดตั้งระบบฉีดพ่นละอองน้ำบริเวณจุดเริ่มต้น และ จุดสิ้นสุดโครงการที่มีการก่อสร้างระดับดินและโครงสร้าง ทางยกระดับ</li> <li>- กรณีมีการร้องเรียนเรื่องปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง โครงการต้องเข้าตรวจสอบ และแก้ไขโดยทันที พร้อมแจ้ง รายละเอียดการแก้ไขไปยังผู้ร้องเรียน</li> </ul> <p>ในกรณีที่หน่วยงานราชการขอความร่วมมือในการหยุด กิจกรรมก่อสร้างเพื่อช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM2.5) โครงการจะยินยอมให้ความร่วมมือหยุดกิจกรรม การก่อสร้างอย่างเคร่งครัด สำหรับผลกระทบด้านคุณภาพ อากาศในอุโมงค์ที่มีข้อห่วงกังวลเพิ่มมากขึ้น โครงการได้มีการ ออกแบบอาคารระบายอากาศ ระบบทั้งหมด 4 จุด เพื่อ ใช้ดูดอากาศเสียในอุโมงค์ เข้ามาในระบบกรองของอาคาร ก่อนปล่อยอากาศดีสู่ภายนอก โดยจะมีการติดตั้งอุปกรณ์ ตรวจวัดค่าความเข้มข้นของมลพิษอากาศ (CO), NO<sub>x</sub></p>

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>detector และอุปกรณ์ตรวจวัดค่าความร้อน (Linear heat detector) เมื่อมีค่ามลพิษต่าง ๆ เกินค่าที่กำหนดไว้ หรือเกิดเหตุฉุกเฉิน ให้เปิดพัดลมระบายอากาศพร้อมกันทุกตัว และหากค่ามลพิษลดระดับลงถึงค่าที่ปลอดภัยแล้วจึงสามารถปิดพัดลมได้ ซึ่งสามารถควบคุมระบบระบายอากาศได้ทั้งในอาคารควบคุม และปากอุโมงค์ โดยมีศูนย์ควบคุมมอนิเตอร์อัตโนมัติ</p>
<p>2. กรณีเกิดอุบัติเหตุในอุโมงค์และต้องมีการอพยพผู้โดยสารภัย โครงการจะมีวิธีการดำเนินการอย่างไรเพื่อช่วยเหลือผู้โดยสารภัยได้ทันท่วงที</p>	<p>โครงการได้ออกแบบระบบความปลอดภัยภายในอุโมงค์เพื่อรองรับกรณีเกิดอุบัติเหตุ โดยมีการติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อติดตามเหตุการณ์ต่าง ๆ ภายในอุโมงค์มีศูนย์ควบคุมระบบความปลอดภัยที่เฝ้าสังเกตภายในอุโมงค์ตลอดเวลา และมีศูนย์กู้ภัยที่ปลายอุโมงค์ทั้ง 2 ด้าน มีช่องจอดฉุกเฉินไว้เป็นระยะ ๆ เพื่อหลบจากแนวสัญญาณ และให้เจ้าหน้าที่สามารถเข้าไปช่วยเหลือได้ทันท่วงที ทั้งนี้หากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินรถกู้ภัยจะเข้าไปช่วยเหลือ และอพยพไปยังจุดที่ปลอดภัยเพื่อลำเลียงออกสู่ภายนอกของอุโมงค์โดยเร็วที่สุด</p>
<p>3. โครงการมีการเตรียมการด้านการเวนคืนผู้ได้รับผลกระทบไว้อย่างไรบ้าง มีหลักการในพิจารณาราคาค่าทดแทนอย่างไร เพียงพอต่อการจัดหาและโยกย้ายที่อยู่ใหม่หรือไม่ เนื่องจากปัจจุบันราคาที่อยู่อาศัยมีราคาค่อนข้างแพงและค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง</p>	<p>หลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าทดแทน จะยึดตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนฯ พ.ศ. 2562 ซึ่งประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก ๆ คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. อสังหาริมทรัพย์เกี่ยวกับที่ดิน จะพิจารณาจากราคาประเมินทรัพย์สินของธนาคาร ราคาขายหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่ และราคาการประกาศซื้อ-ขาย ของประชาชนของคนในพื้นที่ประกอบด้วย</li> <li>2. อสังหาริมทรัพย์เกี่ยวกับอาคาร สิ่งปลูกสร้างและอื่น ๆ จะถอดแบบประมาณราคา โดยอิงจากราคาก่อสร้างและวัสดุปัจจุบัน</li> <li>3. อสังหาริมทรัพย์เกี่ยวกับไม้ยืนต้นและพืชผล ให้กำหนดค่าทดแทนต้นไม้ตามบัญชีที่สำนักงานเกษตรจังหวัดกำหนด หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้ใช้ราคาตามบัญชีที่เคยกำหนดไว้ในโครงการเวนคืนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกันของหน่วยงานอื่น หรือให้สืบจากราคาซื้อขายในท้องตลาดที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา ทั้งนี้โครงการจะพิจารณาจ่ายค่าทดแทน ตามที่กำหนดในรัฐธรรมนูญ</li> <li>4. เจ้าหน้าที่แต่งตั้งคณะกรรมการฯ เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทน (ม.19) ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนเจ้าหน้าที่ ผู้แทนกรมธนารักษ์</li> </ol>

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม
	ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอหรือผู้อำนวยการเขต ผู้บริหารท้องถิ่น และผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐ (กรณีจำเป็น)
4. โครงการมีความมั่นใจอย่างไรว่าการสร้างอุโมงค์ใต้ดินจะไม่ส่งผลกระทบต่อหรือเกิดความเสียหายต่อระบบท่อหรือโครงสร้างต่าง ๆ ที่อยู่ใต้ดิน และได้มีการตรวจสอบผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือนที่มีต่ออุโมงค์จากการใช้รถยนต์ในระยะยาวแล้วหรือไม่	โครงสร้างอุโมงค์อยู่ในชั้นดินที่ลึกประมาณ 46 เมตร จึงไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอื่นๆ เช่นเดียวกับโครงสร้างอุโมงค์ของรถไฟฟ้าใต้ดิน ทั้งนี้โครงการได้ออกแบบให้ได้มาตรฐาน ซึ่งจะไม่มีผลกระทบต่อการใช้งานในระยะยาว
5. รูปแบบอุโมงค์ใต้ดินของโครงการต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างค่อนข้างสูงมูลค่าหลายหมื่นล้านบาท หากพิจารณาบททวนรูปแบบเป็นทางยกระดับ และนำกลับไปหารือกับมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์อีกครั้งได้หรือไม่ ซึ่งจะช่วยลดงบประมาณในการก่อสร้างได้มาก สามารถนำงบประมาณไปพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เพิ่มเติมได้	<p>ถนนงามวงศ์วานระหว่างแยกเกษตรและแยกบางเขน เป็นช่วงที่มีข้อจำกัดหลายประการดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) ความกว้างเขตทางที่เป็นคอคอด คือมีความกว้างเขตเฉลี่ย 35 เมตร น้อยกว่าความกว้างเขตทั่วไปบนถนนงามวงศ์วานและถนนประเสริฐมนูกิจ คือ 40 เมตร และมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างฝั่งตรงข้ามมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ซิดเขตทางจำนวนมาก ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนอย่างมากหากมีการสร้างทางยกระดับ</li> <li>(2) มีอุโมงค์ประปาขนาด Ø3.4 เมตร อยู่ใต้ถนนฝั่งตรงข้ามมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์</li> <li>(3) มีโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลและสถานีอยู่ในแนวเกาะกลาง มีโครงสร้างเดิมบริเวณแยกเกษตรทั้งอุโมงค์ทางลอดและรถไฟฟ้าสายสีเขียว และโครงสร้างเดิมบริเวณแยกบางเขนทั้งสะพานข้ามแยกบางเขนและทางยกระดับอุตราภิมุข ในกรณีที่จะสร้างทางยกระดับจะต้องยกระดับข้ามโครงสร้างต่าง ๆ ข้างต้น โดยมีความสูงประมาณ 30 เมตร และเป็นโครงสร้างพิเศษที่ต้องใช้ฐานรากขนาดใหญ่กว่าปกติ โดยจะต้องเวนคืนพื้นที่กว้างประมาณ 4 เมตร ทั้งสองฟากถนนตลอดแนว</li> </ol> <p>การขอใช้พื้นที่ของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เพื่อสร้างทางยกระดับอาจจะช่วยลดข้อจำกัดเรื่องเขตทางลงได้บางส่วน แต่ยังคงต้องมีการเวนคืนพื้นที่ฝั่งตรงข้าม และยังคงมีข้อจำกัดอื่น ๆ อยู่ ซึ่งทำให้รูปแบบทางยกระดับไม่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบัน</p> <p>เนื่องจากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ได้อนุญาตให้รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลซึ่งเป็นระบบยกระดับใช้พื้นที่ไปแล้วบางส่วน การจะปรับเปลี่ยนเป็นทางยกระดับคงเป็นไปได้ยาก นอกจากนี้โครงการได้มีการนำรูปแบบอุโมงค์เข้าหารือกับคณะผู้บริหารของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์แล้ว และมีความเห็นว่ารูปแบบอุโมงค์มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p>

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม
	น้อย มีความปลอดภัยที่เพียงพอและไม่กระทบการใช้พื้นที่ของมหาวิทยาลัยฯ
<p>6. บริเวณที่เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ ซึ่งเป็นทางขึ้นจากอุโมงค์หากมีการขยับพื้นที่ไปยังบริเวณพื้นที่ว่างใกล้แยกเสนาได้หรือไม่ เพื่อไม่ให้กระทบกับที่อยู่อาศัยของประชาชน ซึ่งเห็นว่าน่าจะ สามารถขยับพื้นที่ได้เล็กน้อยโดยไม่กระทบต่อหลักวิศวกรรมจราจร</p>	<p>โครงการได้ออกแบบให้มีทางเข้า-ออกทางพิเศษให้อยู่ระหว่างแยกลาดปลาเค้าและแยกเสนา เพื่อรองรับปริมาณรถจากชุมชนโดยรอบบริเวณดังกล่าวให้สามารถเข้าใช้ทางพิเศษของโครงการได้สะดวก รวมทั้งโครงการได้มีการออกแบบเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามแยกเสนา เพื่อลดผลกระทบการจราจรบริเวณนั้น ดังนั้น หากมีการขยับทางเข้า-ออกโครงการไปยังพื้นที่ว่างใกล้แยกเสนาจะส่งผลกระทบต่อทำให้มีระยะไม่เพียงพอ</p> <p>ระยะที่ต้องการสำหรับการทำทางขึ้นจากอุโมงค์ จะเริ่มจุดที่อุโมงค์เริ่มไม่มีหลังคา ถึงจุดออก N1 ถึงจุดเข้า N1 เป็นระยะทางรวม 585 เมตร รวมกับระยะเพื่อลดผลกระทบจากการตัดกันของระบบจราจร (Weaving Length) ตามมาตรฐานอีก 475 เมตร (จากจุดเข้า N1 ถึงตีนสะพานข้ามแยกเสนา) รวมเป็น 1,060 เมตร</p> <p>ระยะช่วงว่างระหว่างทางแยกกับสถานีรถไฟสายสีน้ำตาลเป็นดังนี้ <b>แยกลาดปลาเค้า &lt;--500m--&gt; สถานีลาดปลาเค้า &lt;--1,450m--&gt; สถานีเสนา &lt;--75m--&gt; แยกเสนา &lt;--810m--&gt; สถานีสตรีวิทยา2 &lt;--540m--&gt; แยกสุคนธ์สวัสดิ์</b></p> <p>โดยจะเห็นได้ว่ามีเพียงช่วงเดียวที่สามารถวางระยะ 1,060 เมตร ที่ต้องการสำหรับการทำทางขึ้นจากอุโมงค์ได้คือระหว่างสถานีลาดปลาเค้าและสถานีเสนาที่อยู่ห่างกัน 1,450 เมตร และไม่สามารถเปลี่ยนแปลงตำแหน่งทางขึ้นได้</p>
<p>7. โครงการมีความจำเป็นเร่งด่วนหรือไม่ เนื่องจากในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงมีระบบขนส่งสาธารณะรถไฟฟ้าหลายเส้นทางแล้ว</p>	<p>โครงการทางพิเศษฯ จะช่วยให้ระบบโครงข่ายทางพิเศษมีความสมบูรณ์สามารถเชื่อมโยงการเดินทางได้ในทุกทางเป็นการเพิ่มทางเลือกของการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์ในแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) สามารถแยกการเดินทางระยะไกล/ระยะใกล้ ลดความแออัดของปริมาณการเดินทางบนโครงข่าย เฉพาะอย่างยิ่ง ถนนประเสริฐมนูกิจ ถนนงามวงศ์วาน และ ถนนรัตนาธิเบศร์ โดยลดเวลาเดินทางบนโครงข่าย 30 นาที</p>
<p>8. จากข้อมูลประชากรในปัจจุบันจะพบว่า ปัจจุบันประชากรในหลายพื้นที่มีอัตราการเกิดน้อยกว่าอัตราการตาย ซึ่งจะส่งผลถึงปริมาณการใช้รถยนต์ในอนาคต โดยคาดว่าจะมีการใช้รถยนต์น้อยลง จึงขอให้พิจารณาเหตุผลความจำเป็นในการดำเนินการโครงการนี้ด้วย</p>	<p>ปัจจุบันความจุของโครงข่ายถนนประเสริฐมนูกิจ ถนนงามวงศ์วาน และถนนรัตนาธิเบศร์ ไม่เพียงพอ ปริมาณจราจรหนาแน่นมาก ทั้งการเดินทางระยะไกล/ระยะใกล้ สภาพการจราจรติดขัดบนทางแยกที่มีการเชื่อมโครงข่ายทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง จึงต้องมีการแก้ไข</p>

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>ปัญหา เช่น เพิ่มความจุในแนวการเดินทาง แยกการเดินทาง ระยะไกล/ระยะใกล้ เพิ่มโครงข่ายทางพิเศษเชื่อมโยง โครงข่ายทางพิเศษ ปัจจุบันและอนาคต เพิ่มทางเลือกในการเดินทางในรูปแบบอื่นสำหรับประชาชนในการเดินทาง</p>
<p>9. โครงการทางด่วนจะเป็นการเพิ่มปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น มลพิษด้านเสียง มลพิษทางอากาศฝุ่นควัน จากปริมาณการใช้รถที่เพิ่มขึ้น และจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทาง</p>	<p>โครงการอยู่ในขั้นตอนการเก็บข้อมูลและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการ เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านต่าง ๆ ให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพในการป้องกันผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และจะมีการนำเสนอต่อประชาชนในการประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งต่อไป</p>
<p>10. อุโมงค์ของโครงการจะต้องขุดดินออกจากอุโมงค์เป็นจำนวนมาก ซึ่งจะต้องใช้รถบรรทุกดินหลายเที่ยว/วัน เพื่อขนดินออกจากพื้นที่ซึ่งจะทำให้มลพิษทางอากาศในช่วงการก่อสร้างเพิ่มขึ้น</p>	<p>ในการดำเนินการขุดดินออกจะต้องมีการวางแผนให้อยู่นอกช่วงเวลาเร่งด่วน และต้องกำหนดมาตรการป้องกัน/ลดผลกระทบมลพิษทางเสียง อากาศ และความสั่นสะเทือนที่จะเกิดขึ้นด้วย</p>
<p>11. ระบบการระบายน้ำภายในอุโมงค์โครงการ หากเกิดฝนตกหนักปริมาณน้ำเกินความจุที่สามารถรองรับได้โครงการจะดำเนินการอย่างไร และจะระบายน้ำไปยังพื้นที่บริเวณใด</p>	<p>โครงการมีการออกแบบระบบป้องกันน้ำท่วม โดยยกระดับถนนเป็นเนินสูง (Road Hump) ก่อนเข้าอุโมงค์ เพื่อป้องกันน้ำที่ไหลจากถนนด้านบนช่วงที่เป็น cut and cover จะมีบ่อรับน้ำ (sump) อยู่ช่วงปลายก่อนเข้าอุโมงค์ เพื่อรองรับปริมาณน้ำฝน และมีระบบปั๊มสูบน้ำลงท่อระบายน้ำภายนอกในส่วนของน้ำที่เล็ดลอดเข้าช่วงต้น-ปลาย อุโมงค์ จะมีระบบรางปล่อยน้ำลงสู่ด้านล่างอุโมงค์ ไปยังจุดรวมน้ำบริเวณ ventilation shaft เพื่อสูบน้ำลงแหล่งน้ำสาธารณะต่อไป ในกรณีที่เกิดน้ำท่วมและระดับน้ำขึ้นสูงถึงระดับที่กำหนดไว้ เพื่อไม่ให้น้ำผ่านเนินถนนยกระดับ (Road Hump) ที่ปากอุโมงค์ จำเป็นจะต้องงดการใช้งานอุโมงค์และติดตั้งกำแพงกั้นน้ำ (Flood Board) หรือ Stoplogs ความสูงประมาณ 1.5 เมตร เพื่อป้องกันน้ำที่จะไหลเข้าสู่อุโมงค์</p>
<p>12. หากเกิดกรณีไฟไหม้ภายในอุโมงค์และมีปริมาณควันจำนวนมาก โครงการมีระบบหรือมาตรการรองรับไว้อย่างไร</p>	<p>โครงการได้ออกแบบระบบความปลอดภัยภายในอุโมงค์เพื่อรองรับกรณีเกิดเหตุไฟไหม้ภายในอุโมงค์ โดยมีศูนย์ควบคุมระบบความปลอดภัยที่เฝ้าสังเกตภายในอุโมงค์ตลอดเวลา และมีศูนย์กู้ภัยที่ปลายอุโมงค์ทั้ง 2 ด้าน มีการติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อติดตามเหตุการณ์ต่าง ๆ ภายในอุโมงค์ มีระบบน้ำดับเพลิงอัตโนมัติ สายฉีดน้ำดับเพลิง และเครื่องดับเพลิงแบบมือถือ ระบบทางหนีไฟที่เป็นไปตามมาตรฐานงานอุโมงค์ที่กฎหมายกำหนดไว้ เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้จะต้องมีการควบคุมไฟไม่ให้เกิดการลุกลาม จนดับเพลิงได้ ซึ่งจะไม่มีผลต่อโครงสร้างของอุโมงค์ รวมถึงมีระบบระบายอากาศ</p>

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>ภายในอุโมงค์ เมื่อต้องมีการอพยพ อากาศเสียจะถูกดูดเข้าช่อง (exhaust duct) และถูกดูดออกสู่อาคารปล่องระบายอากาศ (IVS) เพื่อส่งต่อไปยังภายนอกอุโมงค์</p> <p>ภายในอุโมงค์จะมีอุปกรณ์ตรวจจับความร้อนชนิดเส้น (Linear Heat Detector) เป็นอุปกรณ์ตรวจจับและแจ้งเหตุอัตโนมัติโดยการตรวจจับความร้อนที่เพิ่มขึ้นตามความยาวตลอดเส้นทางในอุโมงค์ และอุปกรณ์แจ้งเหตุโดยคน (Manual Station) เป็นอุปกรณ์แจ้งเหตุโดยคนจะติดตั้งในอุโมงค์ ทุก ๆ 30 เมตร ตลอดเส้นทาง และรวมถึงบริเวณบันไดหนีไฟและโถงทางเดินต่าง ๆ</p>
<p>13. ขอให้มีการทบทวนการออกแบบปล่องทางหนีไฟในช่วงอุโมงค์ที่ลึกที่สุด 46 เมตร รวมระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร ซึ่งมีการออกแบบทางหนีไฟไว้เพียงจุดเดียวมีความเพียงพอและเหมาะสมแล้วหรือไม่ ประกอบกับความสูงของปล่องทางหนีไฟเทียบได้กับตึก 15 ชั้น หากเกิดเหตุการณ์จริงผู้ประสบภัยจะสามารถใช้งานได้จริงหรือไม่ โดยเฉพาะกลุ่มผู้สูงอายุซึ่งจะมีข้อจำกัดในด้านร่างกายเนื่องจากทางหนีไฟค่อนข้างสูงมาก</p>	<p>พื้นที่หลบภัย (refuge area) ที่อยู่หลังผนังด้านข้างของอุโมงค์ที่สามารถป้องกันไฟได้ 2 ชั่วโมง เป็นจุดปลอดภัย (point of safety) ตามมาตรฐาน NFPA ที่มีระบบดับเพลิงแบบ sprinkler ระบบอัตโนมัติ และอุปกรณ์ช่วยชีวิตต่าง ๆ เพื่อให้สามารถดำรงชีวิตได้อย่างปลอดภัย พร้อมทั้งโทรศัพท์ฉุกเฉิน</p> <p>กรณีที่เกิดเพลิงไหม้ ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถอพยพไปยังจุดปลอดภัยโดยใช้ประตูหนีไฟที่อยู่ด้านข้างอุโมงค์ซึ่งจะมีอยู่ทุก ๆ ระยะ 250 เมตร ไปยังอุโมงค์ชั้นที่ไม่เกิดเพลิงไหม้ และไปยังที่พื้นที่หลบภัย (refuge area) ได้ โดยการอพยพไปสู่ภายนอกอุโมงค์จะใช้รถรับส่งหรือยานพาหนะอื่นส่งไปยังปลายทางด้านนอกอุโมงค์ สำหรับการอพยพไปสู่ภายนอกอุโมงค์ผ่านปล่องทางหนีไฟเป็นอีกทางเลือกซึ่งจะเป็นไปตามความเห็นชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุม ในโครงการนี้จะมีปล่องทางหนีไฟสู่ภายนอกอยู่จำนวน 4 จุด ดังนี้ (1) บริเวณทางพิเศษศรีรัช (2) บริเวณคลองลาดยาว (3) บริเวณแยกเกษตร และ (4) บริเวณแยกลาดปลาเค้า</p>
<p>14. เนื่องจากโครงการระบุว่าจะออกแบบทางพิเศษสำหรับรถยนต์ขนาดเล็กใช้งานได้เท่านั้น จึงขอสอบถามว่าจะเกิดความคุ้มค่าในการลงทุนหรือไม่ เนื่องจากรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถใช้งานเส้นทางนี้ได้</p>	<p>โครงการทางพิเศษฯ เป็นการเพิ่มทางเลือกของการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์ในแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) สามารถแยกการเดินทางระยะไกล/ระยะใกล้ลดความแออัดของปริมาณการเดินทางบนโครงข่าย โดยเฉพาะถนนประเสริฐมนูกิจ ถนนงามวงศ์วาน และถนนรัตนธิเบศร์ โดยลดเวลาเดินทางบนโครงข่ายได้ 30 นาที และโครงการนี้จะช่วยให้โครงข่ายทางพิเศษมีความสมบูรณ์สามารถเชื่อมโยงการเดินทางได้ในทุกทิศทาง อย่างไรก็ตามโครงการจะมีการประเมินความคุ้มค่าในการลงทุนด้วย ซึ่งปัจจุบันยังอยู่ในระหว่างการศึกษา</p>

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม
<p>15. เสนอให้ยกเลิกโครงการ แต่หากต้องมีการก่อสร้างโครงการจริง เสนอให้ยกเลิกรูปแบบอุโมงค์โดยก่อสร้างเป็นทางยกระดับในพื้นที่เกาะกลางถนนโดยไม่ต้องมีการเวนคืนที่ดินของประชาชน และต้องทำโดมครอบตลอดแนวสายทาง</p>	<p>รูปแบบเกาะกลางถนน มีผลกระทบในการเวนคืนที่ดินในช่วงจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดโครงการ เช่นเดียวกับรูปแบบอุโมงค์ โดยจะมีผลกระทบมากกว่าในบริเวณจุดตัดทางแยก และช่วงถนนงามวงศ์วาน บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และฝั่งอาคารพาณิชย์บริเวณตลาดอมรพันธ์ เนื่องจากในช่วงนี้มีความกว้างเขตทาง 35 เมตร ในขณะที่ในช่วงอื่นของโครงการมีความกว้างของเขตทาง 40 เมตร</p>
<p>16. กรณีได้รับผลกระทบถูกเวนคืนที่ดินบางส่วน แต่มีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ในพื้นที่บ้าน ซึ่งจะได้ค่าทดแทนค่าเวนคืนน้อยไม่คุ้มค่า ขอให้พิจารณาราคาค่าทดแทนที่เป็นธรรม และให้เห็นใจกลุ่มผู้ถูกเวนคืนด้วย เนื่องจากหมู่บ้านจิรัฏฐติกรณ์ 7 เป็นหมู่บ้านเก่า ซึ่งอาจมีผลกระทบกับตัวบ้านในช่วงก่อสร้างได้</p>	<p>โครงการรับข้อเสนอแนะไปพิจารณาต่อไป  ทั้งนี้หลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าทดแทน จะใช้ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนฯ พ.ศ. 2562 โดยประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก ๆ คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. อสังหาริมทรัพย์เกี่ยวกับที่ดิน โดยจะพิจารณาจากราคาประเมินทรัพย์สินของธนาคาร ราคาขายหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่ และการราคาประกาศซื้อ-ขาย ของประชาชนของคนในพื้นที่ประกอบด้วย</li> <li>2. อสังหาริมทรัพย์เกี่ยวกับอาคาร สิ่งปลูกสร้างและอื่น ๆ จะถอดแบบประมาณราคา โดยอิงจากราคาก่อสร้างและวัสดุปัจจุบัน</li> <li>3. อสังหาริมทรัพย์เกี่ยวกับ ไม้ยืนต้นและพืชผล ให้กำหนดค่าทดแทนต้นไม้ตามบัญชีที่สำนักงานเกษตรจังหวัดกำหนด หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้ใช้ราคาตามบัญชีที่เคยกำหนดไว้ในโครงการเวนคืนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกันของหน่วยงานอื่นหรือให้สืบจากราคาซื้อขายในท้องตลาดที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา</li> <li>4. เจ้าหน้าที่แต่งตั้งคณะกรรมการฯ เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทน (ม.19) ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนเจ้าหน้าที่ ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอหรือผู้อำนวยการเขต ผู้บริหารท้องถิ่น และผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐ (กรณีจำเป็น)</li> </ol>
<p>17. ขอคัดค้านการเวนคืนที่ดิน เนื่องจากส่งผลกระทบในหลาย ๆ ด้านต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ</p>	<p>โครงการรับทราบประเด็น และจะนำไปหารือในลำดับถัดไป</p>
<p>18. โครงการทางด่วนเมื่อออกจากอุโมงค์ใต้ดินแล้ว จะมีรูปแบบเป็นทางยกระดับเลยหรือไม่</p>	<p>รูปแบบทางออกจากอุโมงค์ของโครงการ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ จะมีช่องทางระดับดินเพื่อออกจากระบบทางพิเศษไปเชื่อมต่อกับถนนประเสริฐมนูกิจ และมีช่องทางเชื่อมต่อกับโครงการ N2 ซึ่งเป็นรูปแบบทางยกระดับบริเวณเกาะกลาง</p>



คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม
19. โครงการควรเพิ่มข้อมูลผลการศึกษาด้านเศรษฐกิจและการเงินด้วย เนื่องจากต้องการทราบปัจจัยที่ใช้ในการสนับสนุนข้อเท็จจริงว่ามีความถูกต้องมากน้อยเพียงใด	อยู่ในระหว่างการศึกษาด้านเศรษฐกิจและการเงิน โดยจะนำเสนอผลการศึกษาในการจัดประชุมครั้งต่อไป
20. เนื่องจากถนนประเสริฐมนูกิจจะมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลด้วย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออาคารจราจรในช่วงก่อสร้างค่อนข้างมากจึงขอให้ดำเนินการก่อสร้างทั้ง 2 โครงการไปพร้อมกัน เนื่องจากไม่ต้องการให้ก่อสร้างคนละช่วงเวลา	โครงการจะมีการประชุมหารือหรือร่วมกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อบริหารการแผนการก่อสร้างให้สามารถดำเนินการไปพร้อม ๆ กันได้
21. เสนอให้โครงการ N1 และรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลควรมีการจัดประชุมชี้แจงให้ประชาชนรับทราบข้อมูลพร้อมกันทั้ง 2 โครงการ	ในเบื้องต้นโครงการทั้ง 2 โครงการได้มีการประชุมหารือร่วมกันและปรับแผนการดำเนินงานบูรณาการร่วมกันเป็นระยะๆ และมีการนำเสนอข้อมูลของทั้ง 2 โครงการให้ประชาชนรับทราบในเวทีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนมาโดยตลอด
22. โครงการมีแนวทางในการเยียวยาหรือชดเชยผู้ประกอบการที่อยู่ติดแนวเส้นทางที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนอย่างไรบ้าง	<p>หลักเกณฑ์ในพิจารณาค่าทดแทน จะใช้ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนฯ พ.ศ. 2562 โดยประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก ๆ คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. อสังหาริมทรัพย์เกี่ยวกับที่ดิน โดยจะพิจารณาจากราคาประเมินทรัพย์สินของธนาคาร ราคาขายหมู่บ้านจัดสรรในพื้นที่ และราคาการประกาศซื้อ-ขาย ของประชาชนของคนในพื้นที่ประกอบด้วย</li> <li>2. อสังหาริมทรัพย์เกี่ยวกับอาคาร สิ่งปลูกสร้างและอื่น ๆ จะถอดแบบประมาณราคา โดยอิงจากราคาก่อสร้างและวัสดุปัจจุบัน</li> <li>3. อสังหาริมทรัพย์เกี่ยวกับ ไม้ยืนต้นและพืชผล ให้กำหนดค่าทดแทนต้นไม้ตามบัญชีที่สำนักงานเกษตรจังหวัดกำหนด หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้ใช้ราคาตามบัญชีที่เคยกำหนดไว้ในโครงการเวนคืนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกันของหน่วยงานอื่นหรือให้สืบจากราคาซื้อขายในท้องตลาดที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา</li> <li>4. เจ้าหน้าที่แต่งตั้งคณะกรรมการฯ เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทน (ม.19) ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนเจ้าหน้าที่ ผู้แทนกรมธนารักษ์ ผู้แทนกรมที่ดิน นายอำเภอหรือผู้อำนวยการเขต ผู้บริหารท้องถิ่น และผู้แทนหน่วยงานอื่นของรัฐ (กรณีจำเป็น)</li> </ol>
23. แผนงานของโครงการจะแล้วเสร็จในช่วงเดือนเมษายน พ.ศ. 2567 ดังนั้น แสดงว่ารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสร็จแล้วใช้หรือไม่ และจะมีการประชุมหารือกับผู้ได้รับผลกระทบเวนคืนหรือไม่ อย่างไร	แผนงานโครงการที่กำหนดเดิมไว้คือแล้วเสร็จในช่วงเดือนเมษายน พ.ศ. 2567 แต่เนื่องจากผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมยังอยู่ในขั้นตอนการสำรวจและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเมื่อดำเนินการศึกษา

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม
	แล้วเสร็จ จะมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (สรุปผลการศึกษา) ในลำดับถัดไป
24. โครงการ N1 ถูกคัดค้านจากประชาชนด้วยเหตุผลต่าง ๆ สรุปแล้วจะดำเนินการต่ออย่างไร เนื่องจากพื้นที่ที่ดำเนินการอยู่จะได้รับผลกระทบจากโครงการค่อนข้างมาก อาจต้องมีการปิดตัวลงหากมีการก่อสร้างโครงการในอนาคต	โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเมื่อศึกษาแล้วเสร็จจะนำผลการศึกษาด้านต่าง ๆ เสนอต่อประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ก่อนเสนอรายงานต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาต่อไป สำหรับกลุ่มพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืน โครงการมีการสำรวจข้อมูลและกำหนดมาตรการชดเชยเยียวยาต่อผู้ได้รับผลกระทบต่อไป
25. โครงการ N 1 เป็นโครงการที่ดี แต่เสนอให้ทบทวนรูปแบบโครงการใหม่อีกครั้ง เนื่องจากงบประมาณก่อสร้างอุโมงค์ค่อนข้างสูงมากกว่า 3 หมื่นล้าน หากพิจารณาเป็นรูปแบบทางยกระดับจะใช้งบประมาณน้อยกว่าหรือไม่	ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีการทบทวนผลการศึกษาดังกล่าวในอดีต ซึ่งผลการทบทวนพบว่า รูปแบบอุโมงค์ใต้ดินเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด
26. รูปแบบโครงการที่มีการออกแบบเป็นรูปแบบอุโมงค์เหตุผลเพราะมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ไม่เห็นด้วยกับทางยกระดับใช่หรือไม่	<p>เนื่องจากโครงการนี้ มีการศึกษามาแล้วหลายครั้ง และได้มีการนำเสนอรูปแบบต่าง ๆ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาการศึกษาในครั้งนี้ได้มีการทบทวนผลการศึกษาดังกล่าวและเข้าพบปะหารือหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เพื่อรับฟังข้อมูลข้อจำกัดด้านต่าง ๆ ของพื้นที่ รวมถึงมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ด้วย เพื่อนำข้อมูลข้อคิดเห็นต่าง ๆ ออกแบบโครงการในปัจจุบัน ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่า รูปแบบอุโมงค์ใต้ดินเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมและมีผลกระทบต่อด้านต่าง ๆ น้อยที่สุด</p> <p>เนื่องด้วยข้อจำกัดบนถนนงามวงศ์วานระหว่างแยกเกษตรและแยกบางเขน คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) ความกว้างเขตทางที่เป็นคอขวด คือมีความกว้างเขตเฉลี่ย 35 เมตร น้อยกว่าความกว้างเขตทั่วไปบนถนนงามวงศ์วานและถนนประเสริฐมนูกิจ คือ 40 เมตร และมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างฝั่งตรงข้ามมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ชิดเขตทางจำนวนมาก ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากการเวนคืนอย่างมากหากมีการสร้างทางยกระดับ</li> <li>(2) มีอุโมงค์ประปาขนาด Ø3.4 เมตร อยู่ใต้ถนนฝั่งตรงข้ามมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์</li> <li>(3) มีโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลและสถานีอยู่ในแนวเกาะกลาง มีโครงสร้างเดิมบริเวณแยกเกษตรทั้งอุโมงค์</li> </ol>

คำถาม/ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>ทางลอดและรถไฟฟ้าสายสีเขียว และโครงสร้างเดิม บริเวณแยกบางเขนทั้งสะพานข้ามแยกบางเขนและทางยกระดับอุตราภิมุข ในกรณีที่จะสร้างทางยกระดับ จะต้องยกระดับข้ามโครงสร้างต่าง ๆ ข้างต้น โดยมีความสูงประมาณ 30 เมตรและเป็นโครงสร้างพิเศษที่ต้องใช้ฐานรากขนาดใหญ่กว่าปกติ โดยจะต้องเวนคืนพื้นที่กว้างประมาณ 4 เมตรทั้งสองฟากถนนตลอดแนว</p> <p>จึงทำให้รูปแบบอุโมงค์ใต้ดินมีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบันมากกว่ารูปแบบทางยกระดับ</p>

### ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

- ช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนกรณีมีโครงการรถไฟฟ้าหรือทางด่วนรถก็ยังติดอยู่ เสนอแนะให้พัฒนาพื้นที่จอดแล้วจรเพื่อให้บริการประชาชนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนจะดีกว่า อาทิ พื้นที่ว่างตามซอยต่าง ๆ ควรพัฒนาให้ดีเพื่อดึงดูดให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น ทั้งนี้ ปัจจุบันจะพบว่าพฤติกรรมของเด็กรุ่นใหม่ไม่ชอบการขับรถ และมักซื้อที่พักอาศัยที่อยู่ติดกับระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าจึงอยากให้โครงการพิจารณาทบทวนอีกครั้ง
- ปัจจุบันถนนประเสริฐมนูกิจไม่ได้มีปัญหาติดเพราะจำนวนรถ แต่ติดเพราะสัญญาณไฟจราจรเป็นหลัก ประชาชนในพื้นที่สามารถยืนยันข้อมูลได้
- หน่วยงานของรัฐควรเสียสละเพื่อประชาชนมากกว่าให้ประชาชนเสียสละ
- หากสามารถดำเนินการได้ควรย้ายโครงการไปก่อสร้างที่อื่น เนื่องจากมีผลกระทบในหลายด้าน