



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ)

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

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มอบหมายให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท อินเด็คซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท ดีเคซี คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 รวมทั้งดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดตามแผนการศึกษาของโครงการ โดยในขั้นตอนนี้โครงการได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ) เมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2566 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องอูสาพดี กรมยุทธโยธาทหารบก ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และได้จัดให้มีการประชุมในระบบออนไลน์ (Zoom Meeting) ร่วมด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สนใจอย่างทั่วถึง สำหรับวัตถุประสงค์ของการประชุม เพื่อแนะนำและชี้แจงข้อมูลสำคัญในเบื้องต้นของโครงการ ได้แก่ ความเป็นมาและเหตุผลความจำเป็นในการพัฒนาโครงการ แนวสายทางเลือกโครงการ ตลอดจนแนวทางการศึกษาและขั้นตอนการศึกษาที่สำคัญ และเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งโครงการจะนำไปพิจารณาประกอบในการศึกษาและพัฒนาของโครงการให้มีความเหมาะสมและครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยการประชุมครั้งนี้มีผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นประธาน กล่าวเปิดการประชุม และมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 235 ราย ประกอบด้วย หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ผู้แทนหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรภาคเอกชน ผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ สถาบันการศึกษา สถานพยาบาล สื่อมวลชน ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการรัศมี 500 เมตร ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ ผู้แทนจากหน่วยงานเจ้าของโครงการ (การทางพิเศษฯ) และบริษัทที่ปรึกษา ภายหลังการประชุมมีผู้ตอบแบบประเมินความคิดเห็นต่อโครงการ จำนวน 81 ราย สำหรับประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมประชุมโดยสรุปมีดังนี้



การลงทะเบียนและรับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมชมนิทรรศการโครงการ



กล่าวรายงานการประชุม โดยผู้จัดการโครงการ



กล่าวเปิดการประชุม โดย
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ
และผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังการนำเสนอ



ผู้เข้าร่วมประชุมให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และซักถามวิทยากร



สรุปประเด็นความคิดเห็นในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (การประชุมพิเศษโครงการ)

ด้านรายละเอียดโครงการ

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

■ รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ได้แสดงความขอบคุณการทางพิเศษฯ ที่รับข้อเสนอแนะจาก ม.เกษตร และจากประชาชนที่อยู่ในแนวถนนรัตนานิเบศร์ ถนนประดิษฐ์มนูญกิจ โดยได้ปรับลดช่องจราจรของทางพิเศษให้เหลือ 4 ช่อง และรองรับเฉพาะรถยนต์ส่วนบุคคล ไม่ให้รถบรรทุกขนส่งสินค้าวิ่งผ่าน เพื่อบรรเทาการจราจรในพื้นที่ เพราะฉะนั้นคนที่อยู่พื้นที่ตอนปลายทางตะวันตกสามารถวิ่งผ่านมาทาง ม.เกษตรศาสตร์โดยใช้ทางด่วนได้ และที่สำคัญที่ได้มีการนำเสนอในวันนี้ คือ มีการปรับรูปแบบแนวเส้นทางเป็นอุโมงค์ยาวไปจนถึงทางพิเศษศรีรัช (ทางเลือก 2.1) ซึ่งหมายความว่าช่วยคนที่อยู่ฝั่งตะวันตกที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ให้สามารถใช้อุโมงค์ทางพิเศษมาทำงานที่อาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร และม.เกษตรฯ ได้เร็วขึ้น หรือจะวิ่งเข้าเมืองก็สามารถใช้ทางพิเศษฉลองรัช (รวมอินทรา-อาจณรงค์) ได้ ซึ่งเป็นสิ่งที่นำเสนอและพูดคุยกันถูกทางแล้ว

■ การสร้างทางด่วนสายเหนือ คือ การบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนงามวงศ์วาน และถนนรัตนานิเบศร์ใช้หรือไม่ ทำไม่จึงต้องมีทางเลือกที่ 1 และทางเลือกที่ 3 ซึ่งไม่ได้ตอบโจทย์การแก้ปัญหาดังกล่าว ที่ควรจะเลือก คือ แนวทางเลือกที่ 2 ตามที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เสนอไว้

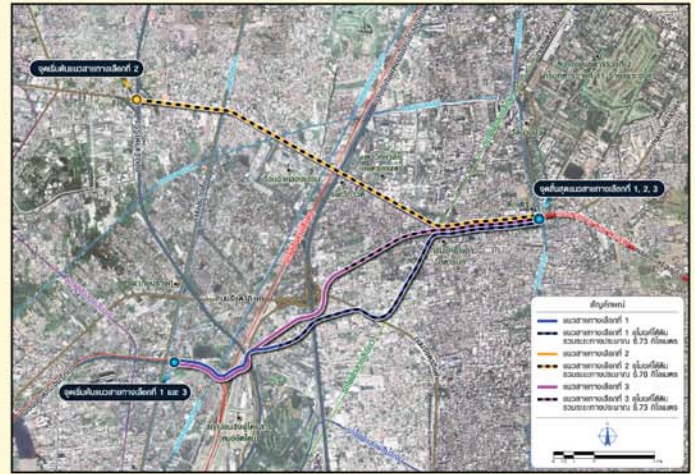
■ หากจะพัฒนาทางด่วนเส้นนี้ให้เฉพาะรถในเมือง การทางพิเศษฯ มีแนวทางใดในการรองรับรถบรรทุกที่จะขนส่งแนวตะวันตก-ตะวันออก เนื่องจากการใช้เส้นทางจากบางใหญ่ไปบางปะอินแล้วย้อนกลับมาที่มอเตอร์เวย์มีระยะทางที่ไกลมาก รถบรรทุกไม่วิ่งเพราะจะอ้อมมาก

■ เมื่อมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล จะไม่สามารถสร้างทางพิเศษได้ และแนวทางพิเศษที่เคยมีแนวคิดจะก่อสร้างตามแนวคลองบางบัวที่เคยศึกษาไว้ นั้นง่ายกว่าแนวอื่นๆ

■ การทางพิเศษฯ พยายามจะเชื่อมต่อแนวเส้นทางด้านตะวันออกและตะวันตก เพื่อให้คนมาใช้ทางพิเศษเพิ่มขึ้น แต่ถ้าสร้างเป็นอุโมงค์จะมีค่าก่อสร้างเท่าไร และจะส่งผลต่อค่าผ่านทางสูงขึ้นด้วยหรือไม่

■ หากต้องการแก้ปัญหาควรเชื่อมทางพิเศษประจิมรัถยาเข้ากับทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ซึ่งจะทำให้รถที่มาจากชานเมืองมีความคล่องตัว ขณะเดียวกันก็สามารถเชื่อมเข้ากับทางด่วนขั้นที่ 1 ได้

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม



■ การเชื่อมโยงโครงข่ายฝั่งตะวันตกและตะวันออก (E-W Corridor) สามารถเชื่อมโยงได้หลายแนวทาง ทางเลือกที่ 1 และ 3 เชื่อมโยงจากทางพิเศษประจิมรัถยา ทางเลือกที่ 2 จะเชื่อมโยงจากทางพิเศษศรีรัช ในแนวถนนรัตนานิเบศร์และถนนงามวงศ์วาน สำหรับการคัดเลือกแนวสายทางนั้นจะต้องพิจารณาผลกระทบการจราจรที่เปรียบเทียบด้วยว่า ทางเลือกที่ 1 2 และ 3 จะช่วยลดปริมาณจราจรได้แตกต่างกันอย่างไร โดยจะพิจารณาถึงโครงข่ายโดยรอบถนนงามวงศ์วานและถนนรัตนานิเบศร์ประกอบด้วย

■ รถบรรทุกที่มาจากบางใหญ่หรือบ้านโป่งจะใช้เส้นทางถนนวงแหวนตะวันตกสามารถที่จะเชื่อมกับถนนเส้นทางรังสิต-นครนายกได้ ถ้าขึ้นไปทางตอนเหนือไปสระบุรีก็จะสามารถออกวงแหวนขึ้นไปทางเหนือได้ หรือใช้เส้นทางรังสิต-นครนายก กระจายออกไปได้เช่นกัน การที่โครงการนี้ไม่ให้รถบรรทุกผ่านจะไม่มีประเด็นปัญหาในเรื่องของการขนส่ง โดยในพื้นที่ส่วนกลางจะอนุญาตให้เฉพาะรถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งเป็นปริมาณรถส่วนใหญ่ที่ใช้ทางพิเศษในการเดินทาง

■ แนวเส้นทางคลองบางบัวมีข้อจำกัดของพื้นที่ในแง่ของความปลอดภัยพิเศษ ทำให้ไม่สามารถไปในแนวเส้นทางนั้นได้

■ ค่าผ่านทางเป็นส่วนหนึ่งที่ต้องศึกษาในขั้นตอนต่อไป ซึ่งจะพิจารณาในเรื่องการกำหนดค่าผ่านทาง ถ้าหากค่าผ่านทางสูงเกินไปคนก็จะใช้น้อย แต่ถ้าถูกเกินไปก็จะเป็นปัญหาในเรื่องของความคุ้มค่าในการลงทุน ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษา ซึ่งเป็นปัจจัยในการศึกษาชั้นการศึกษาความเหมาะสมในการลงทุน โดยในการประชุมครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 จะมีการนำเรื่องนี้มาเสนอต่อไป

■ เนื่องจากการทางพิเศษฯ ไม่ได้เป็นหน่วยงานรับผิดชอบกำกับดอนเมืองโทลเวย์ ดังนั้น ขอรับประเด็นข้อเสนอแนะเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป



สรุปประเด็นความคิดเห็นในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (การประชุมพิเศษโครงการ)

ด้านรายละเอียดโครงการ

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- ตามที่ได้ทราบข้อมูลจากที่ปรึกษา คือ จะมีโครงการรถไฟฟาสายสีน้ำตาลคู่ขนานไปกับโครงการด้วยทั้ง N1 และ N2 ขณะนี้ทางการรถไฟฟาส่งมวลงนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการศึกษาจนใกล้แล้วเสร็จ โดยในภาพรวมของโครงการและรูปแบบอยู่ระหว่างการนำเสนอเข้าสู่กระบวนการพิจารณา อย่างไรก็ตาม รฟม. เห็นประโยชน์ของโครงการ เช่นกัน และยินดีให้ข้อมูลโดยสามารถทำหนังสือขอได้ที่ รฟม.
- เสนอแนะให้โครงการสร้างทางพิเศษในรูปแบบใหม่ ที่ไม่ใช่ทางพิเศษรูปแบบเดิมที่มีอยู่ทั่วไป โดยการใช้ภูมิสถาปัตยกรรมเข้ามาช่วยในการออกแบบ ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยมีจุดน่าสนใจมากขึ้น
- ใช้ระยะเวลาในการพิจารณานานเท่าใด และจะก่อสร้างพร้อมรถไฟฟาสายสีน้ำตาลหรือไม่ (ภายใน พ.ศ.2571)
- แนวสายทางเลือกที่นำเสนอมาทั้งหมดสัมพันธ์กับเนื้อหาในร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับใหม่หรือไม่ และมีผลต่อกันอย่างไร

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- โครงการจะประสานงานกับ รฟม. ในลำดับต่อไป
- โครงการรับข้อเสนอแนะไปศึกษาและพิจารณาออกแบบทางพิเศษของโครงการนี้ในลำดับต่อไป
- ตามแผนการศึกษาของโครงการคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณกลางปี พ.ศ. 2567 ซึ่งหลังจากนั้นจะต้องนำเสนอ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อเสนอขอความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีคณะผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณา ก่อนจะนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีในลำดับต่อไป ซึ่งในขั้นตอนนี้กำหนดระยะเวลาค่อนข้างยาก เนื่องจากเป็นโครงสร้างขนาดใหญ่ และมีประเด็นอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม อาจต้องใช้ระยะเวลาในการพิจารณาเป็นปี ขึ้นอยู่กับว่าจะได้รับความเห็นชอบเมื่อใด
- สำหรับระยะเวลาการก่อสร้างจะใช้เวลาประมาณ 5-6 ปี โดยพยายามให้อยู่ในช่วงเวลาเดียวกันกับรถไฟฟาสายสีน้ำตาล เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระยะเวลาอนุมัติงบประมาณ รูปแบบการลงทุน
- โครงการมีการศึกษาทบทวนในเรื่องของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร รวมทั้งในด้านประชากร การจ้างงาน และเศรษฐกิจ-สังคม

ด้านวิศวกรรม

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- หากจะเชื่อมโยงเส้นทางจากทางพิเศษประจิมรัถยาเข้ามาบริเวณแยก ม.เกษตรหรือถนนประเสริฐมนูกิจ จะเป็นการเพิ่มปัญหาการจราจรบริเวณนี้มากยิ่งขึ้นและไม่ช่วยแก้ไขปัญหารถติดที่เป็นอยู่ได้ ในเมื่อมีปัญหาบริเวณอุโมงค์เกษตรซึ่งมีอุโมงค์อยู่แล้ว อยากทราบว่าจะมีวิธีการแก้ปัญหาอย่างไร
- กรณีถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นในอุโมงค์ระยะทาง 1-2 กิโลเมตร กังวลว่าคนจะเสียชีวิตจากการขาดอากาศ โครงการจะต้องมีแผนและมาตรการรองรับด้านความปลอดภัยด้วย
- แนวสายทางเลือกที่ 1 และ 3 มีอุโมงค์ผ่านชุมชนที่มีตึกสูง จึงขอเสนอให้ศึกษาเรื่องฐานรากของตึกสูงที่แนวทางเลือกทั้ง 2 ผ่าน ว่ามีผลกระทบต่อโครงสร้างฐานรากหรือไม่ และเมื่อสร้างแล้วเสร็จจะส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารหรือไม่ หากมีผลกระทบต่อแนวทางการแก้ปัญหาอย่างไร

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- ช่วงอุโมงค์เกษตร จะใช้วิธีการก่อสร้างอุโมงค์ลอดใต้ฐานรากของอุโมงค์ทางลอดแยกเกษตร เพราะฉะนั้นอุโมงค์เกษตรก็จะไม่ได้รับผลกระทบจากอุโมงค์ของทางพิเศษ
- โครงการจะกำหนดให้มีมาตรการควบคุมด้านความปลอดภัย รวมทั้งมีช่องทางอพยพ มีช่องทางหนีไฟให้เป็นไปตามมาตรฐาน โดยมาตรฐานหลักที่ใช้คือ NFPA เช่นเดียวกับโครงการรถไฟฟ้าใต้ดิน
- เป็นประเด็นที่ที่ปรึกษาจะต้องศึกษาในขั้นต่อไป สำหรับในขั้นตอนการเลือกแนวสายทางโครงการจะพิจารณาเลือกผ่านอาคารขนาดเล็ก และมีขนาดฐานรากไม่ลึกมากก่อน ซึ่งผลกระทบต่อความลึกของอุโมงค์ด้วย

สรุปประเด็นความคิดเห็นในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (การประชุมพิเศษโครงการ)

ด้านวิศวกรรม (ต่อ)

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- อุโมงค์และปากปล่องระบายอากาศมีขนาดเท่าใด และความลึกระดับไหน และมีผลกระทบต่ออาคารเวินคินบ้านเรือนที่อยู่รอบข้างหรือไม่

- สนับสนุนให้มีโครงการ ไม่ว่าจะเป็นแนวสายทางที่ 1 2 หรือ 3 เพื่อช่วยแก้ไขปัญหารถจากรถสามารถเชื่อมฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก จากรูปแบบการก่อสร้างเบื้องต้นทั้ง 3 แนว มีการเสนอรูปแบบอุโมงค์ที่มีระยะทางของอุโมงค์ต่างกัน เสนอให้โครงการมีแผนรองรับหากเกิดอุบัติเหตุ เพลิงไหม้ช่วงอุโมงค์ จะมีการเคลื่อนย้ายรถ เคลื่อนย้ายประชาชนที่เกิดอุบัติเหตุอย่างไร เพราะปัจจุบันเกิดเหตุเพลิงไหม้รถบนทางพิเศษบ่อยครั้ง และเกิดปัญหารถจากรถบนทางพิเศษเป็นวงกว้าง เสนอให้โครงการเตรียมแผนเพื่อรองรับสถานการณ์ในลักษณะนี้ให้ดี และจะมีพื้นที่เพียงพอในการรองรับสถานการณ์นี้ได้อย่างไร

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- อุโมงค์มีความกว้างประมาณ 16-17 เมตร ความลึกจะสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ด้านบน ถ้าอยู่ในช่วงที่มีระบบสาธารณูปโภค เช่น ท่อประปา อุโมงค์ระบายน้ำ จะต้องมีความลึกประมาณ 40 เมตร เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับระบบอื่นๆ สำหรับปล่องระบายอากาศ อยู่ในขั้นตอนการศึกษาวิเคราะห์ของผู้เชี่ยวชาญว่าจะต้องมีระยะเท่าใดที่เหมาะสมที่สุด โดยจะให้มีผลกระทบน้อยที่สุด เพราะจะต้องใช้พื้นที่ในการติดตั้งระบบ หากติดตั้งระยะห่าง จะต้องใช้พัดลมใหญ่ แต่ถ้าติดตั้งใกล้พัดลมจะเล็ก สำหรับตำแหน่งปล่องอยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น โดยจะเลือกตำแหน่งพื้นที่ว่างที่ไม่มีการใช้ประโยชน์ หรือช่วงที่อุโมงค์อยู่ลึกพอสามารถวางบนอุโมงค์ได้

- การออกแบบในอุโมงค์ จะให้มีช่องทางเดินอพยพฉุกเฉินอยู่ด้านข้างซึ่งจะเป็นพื้นที่กันไฟ เป็นพื้นที่ปลอดภัย และจะมีระบบดูดควัน ระบบดับเพลิง สปริงเกอร์ และสายฉีดระบบดับเพลิง มีการติดตั้งเป็นระยะตามแนวอุโมงค์ และมีช่องทางฉุกเฉิน ทางเบี่ยงจอดพักรถ เพิ่มจากช่องทางจราจรปกติด้วย



ด้านเศรษฐกิจ-สังคม

ประเด็น/ข้อคิดเห็น

- ช่วงที่เป็นอุโมงค์มีทางขึ้นลงหรือไม่ และจะมีการเวนคืนบริเวณ/ช่วงที่เป็นอุโมงค์ของทางเลือกที่ 1 และ 3 หรือไม่

- จะมีพื้นที่ที่มีการเวนคืนหรือไม่ เพราะโครงการได้อธิบาย แนวทางเลือกที่ 1 2 และ 3 ลงอุโมงค์แล้วมาขึ้นบริเวณต่อม่อที่ 26 หากมาขึ้นบริเวณนี้จะต้องทำทางขึ้นซึ่งทางขึ้นของโครงการจะอยู่ด้านขวาหรือด้านซ้าย ซึ่งมีชุมชนอยู่บริเวณนั้น บริเวณท้ายหมู่บ้านจะได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนแน่นอน

คำชี้แจง/ข้อมูลเพิ่มเติม

- ช่วงที่เป็นอุโมงค์จะไม่มีการขึ้น-ลง ส่วนทางเลือกที่ 1 และ 3 ที่ผ่านพื้นที่ประชาชนนั้น มี 2 แนวทาง คือ การเวนคืน และการรอนสิทธิ์ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระดับความลึกของอุโมงค์ กรณีอุโมงค์ลดด้านล่างจะมีข้อจำกัดในการก่อสร้าง เช่น การควบคุมความลึกของฐานราก ซึ่งจะใช้การรอนสิทธิ์ สำหรับการจ่ายค่าชดเชยอาจจะคล้ายกับกรณีสายส่งไฟฟ้าแรงสูงที่ใช้วิธีการรอนสิทธิ์ โดยมีการกำกับในเรื่องของรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่นั้นๆ เมื่อมีผลการศึกษาและได้ข้อสรุปแล้ว จะนำเสนอให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสียทราบในขั้นต่อไป

- การประชุมในครั้งนี้เป็นการนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นของโครงการ และจะมีรายละเอียดเพิ่มขึ้นโดยลำดับ ซึ่งในการประชุมครั้งต่อไปเป็นการประชุมกลุ่มย่อยระดับพื้นที่ และจะมีการนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติมต่อไป



สรุปความคิดเห็นของประชาชนจากแบบประเมินความคิดเห็นต่อโครงการ (ผู้ตอบแบบประเมิน 81 ราย)



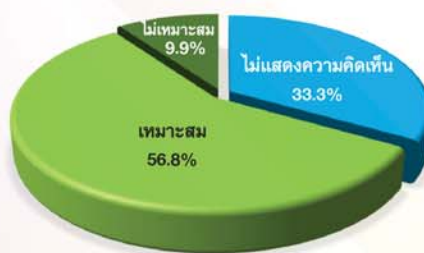
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ



ความเข้าใจเหตุผล ความเป็นมา และรายละเอียดโครงการ



แนวทางเลือกที่ 1



แนวทางเลือกที่ 2



แนวทางเลือกที่ 3

ความคิดเห็นต่อแนวสายทางเลือกของโครงการ



ความคิดเห็นโดยภาพรวมต่อการพัฒนาโครงการ



เอกสารข้อมูลโครงการ



WWW.EXPRESSWAY-N1.COM



โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3
สายเหนือ ตอน N1



โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3
สายเหนือ ตอน N1



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

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

บริษัทที่ปรึกษา

ด้านวิศวกรรมและประมาณราคา



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์ 0 2532 3623-33 โทรสาร 0 2532 3566



บริษัท ดีเคซี คอนซัลแตนท์ จำกัด

โทรศัพท์ 0 2619 9931 โทรสาร 0 2619 9932



ด้านสิ่งแวดล้อม ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

นายมานกร เม่าเสม และนางสาวธนุพร สาขาสุวรรณ

โทรศัพท์ 0 2522 7365-9 ต่อ 102 และ 145 โทรสาร 0 2522 7569