

**สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ  
การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์)  
ช่วงรังสิต-ประตูน้ำพระอินทร์  
ภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของ  
ประเทศไทย  
วันพฤหัสบดีที่ 9 สิงหาคม 2555 เวลา 13.00 – 14.30 น.  
ณ ห้องประชุม-สัมมนา 201 ชั้น 2 ศูนย์ประชุมธรรมศาสตร์ รังสิต  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต**

.....

กรมทางหลวงได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยได้จัดทำแผนแม่บทโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2540 ให้มีแผนดำเนินการภายใน 20 ปี (ระหว่างปี 2540-2559) แต่ด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณการลงทุนที่ค่อนข้างสูง ประกอบกับประเทศไทยประสบวิกฤตเศรษฐกิจตกต่ำเมื่อปี 2540 จึงส่งผลให้การดำเนินการก่อสร้างล่าช้าและไม่เป็นไปตามแผนงานที่วางไว้ โดยปัจจุบันมีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการเพียง 2 เส้นทาง ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร-ชลบุรี ระยะทาง 82 กม. และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก ระยะทาง 64 กม. รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 146 กม.

อย่างไรก็ดี ปัจจุบัน ประเทศไทยมีสภาพเศรษฐกิจดีขึ้นและมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กรมทางหลวงจึงเล็งเห็นความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย เพื่อใช้เป็นแผนแม่บทและแผนดำเนินการในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศ เพื่อรองรับการพัฒนาต่างๆ รวมทั้งเป็นการสร้างเสริมโครงข่ายโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านสำหรับรองรับการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ในปี 2558

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด บริษัท ทีเอ็ม โลจิสติกส์ แอนด์ ทรานสปอร์ต จำกัด บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด และ บริษัท อินดีกซ์ แอนเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ซึ่งภายใต้การศึกษาโครงการนี้ได้กำหนดให้มีการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีลำดับความสำคัญสูง ซึ่งทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์) เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญและมีศักยภาพสูงที่

จะพัฒนาเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยการต่อขยายเส้นทางจากทางยกระดับอุตสาหกรรม ให้เป็นทางยกระดับยาวต่อเนื่องไปจนถึงประตูน้ำพระอินทร์ เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรติดขัดในแนวถนนพหลโยธิน โดยเฉพาะเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น รวมทั้งยังสามารถใช้เป็นเส้นทางหลักของการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่กรุงเทพมหานครในกรณีที่เกิดวิกฤตอุทกภัยเช่นในปี 2554 สำหรับใช้เป็นเส้นทางขนส่งเครื่องอุปโภคบริโภคและความช่วยเหลือรูปแบบต่างๆ ไปสู่ประชาชนผู้ประสบอุทกภัยในพื้นที่ภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อย่างสะดวก

ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้กำหนดให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตสาหกรรม (ดอนเมืองโทลล์เวย์) ช่วงรังสิต-ประตูน้ำพระอินทร์ รวมถึงการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการออกแบบและป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ

การสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ มีผู้แทนจากหน่วยงานราชการส่วนกลาง ส่วนท้องถิ่น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้แทนจากสถาบันการศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล ผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และประชาชนในพื้นที่ เข้าร่วมการประชุมจำนวน 196 คน ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมการประชุมได้ร่วมกันแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะผ่านทางที่ประชุม สามารถสรุปประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญสำหรับนำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการได้ดังนี้

### ภาพกิจกรรมการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ



กล่าวเปิดการประชุมโดย นายจรศักดิ์ สิงโตกุล : ผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี  
กล่าวรายงานโดย นายเหม ใจวัศิริ : วิศวกรใหญ่ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง  
มีผู้เข้าร่วมการประชุมจำนวน 196 คน

## ตารางสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นจากการสัมมนาปฐมนิเทศโครงการ

ประเด็น	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและการนำไปประกอบการพิจารณา
1. แนวเส้นทางโครงการ	<p>- เห็นด้วยกับโครงการ เพราะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดให้กับประชาชนในพื้นที่ ทั้งยังเป็นส่งเสริมการขยายตัวของภาคเศรษฐกิจรองรับการจัดงาน World Expo 2020 และสามารถใช้เป็นเส้นทางรองรับการเดินทางในภาวะเกิดอุทกภัย</p>	<p>- ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยาย อุตราภูมิข (ดอนเมืองโทลล์เวย์) ช่วงรังสิต-ประตูน้ำพระอินทร์ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด</p>
	<p>- เสนอให้ต่อขยายทางยกระดับไปถึงทางแยกต่างระดับบางปะอิน</p>	<p>- ในการศึกษาขั้นตอนต่อไป (การสำรวจและออกแบบรายละเอียด) กรมทางหลวงจะพิจารณาจุดสิ้นสุดโครงการถึงต่างระดับบางปะอิน โดยเบื้องต้นของการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ จุดสิ้นสุดโครงการจะสิ้นสุดที่บริเวณประตูน้ำพระอินทร์ เพื่อให้ผู้เดินทางสามารถใช้เส้นทางในทางแยกต่างระดับบางปะอินเดินทางไปจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรีได้</p>
2. โครงสร้างทางยกระดับ	<p>- ควรพิจารณาออกแบบโครงสร้างของโครงการเป็นรูปแบบเดียวกับทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ที่เปิดใช้งานอยู่ในปัจจุบัน (โครงสร้างคานรูปตัวไอ บนโครงสร้างเสาเดี่ยวรูปตัววาย)</p>	<p>- ที่ปรึกษาจะพิจารณาออกแบบรูปแบบโครงสร้างของโครงการอย่างเหมาะสมทั้งด้านวิศวกรรม (อายุการใช้งาน ความยากง่ายในการก่อสร้าง การดูแลรักษา ฯลฯ) ตลอดจนความสวยงามทางด้านสถาปัตยกรรมที่จะมีผลต่อทัศนียภาพของพื้นที่โดยรอบ</p>
	<p>- ขอให้พิจารณาแก้ไขปัญหาการหลุดตัวของผิวถนนเดิมกับตอม่อของทางยกระดับซึ่งมีการหลุดตัวไม่เท่ากัน ผิวทางด้านล่างในช่องขาของถนนสูงขึ้น ส่งผลให้เกิดอันตรายกับผู้ขับขี่รถใช้ถนน</p>	<p>- เนื่องจากตอม่อโครงสร้างทางยกระดับจะมีเสาเข็มรองรับ ทำให้เกิดการหลุดตัวช้ากว่าผิวถนนด้านล่าง ที่ปรึกษาจะรับข้อเสนอแนะนี้มาศึกษาเพิ่มเติมในการออกแบบโครงการให้เกิดความเหมาะสมต่อไป</p>
3. การกำหนดจุดขึ้น-ลงทางยกระดับของโครงการ	<p>- ขอให้ออกแบบจุดลงทางยกระดับบริเวณหน้าสถานีเดินรถรังสิต (ฝั่งขาออกเมือง) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และรถบขส. ที่มาจากสถานีขนส่งสายใต้ใหม่ (ใช้ ทล. 345)</p>	<p>- ที่ปรึกษาจะรับข้อเสนอแนะนี้มาหารือกับกรมทางหลวงต่อไป</p>

ประเด็น	ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อสงสัยและการนำไปประกอบการพิจารณา
4. การออกแบบจุดกลับรถ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้พิจารณาก่อสร้างทางกลับรถในบริเวณก่อนถึงทางต่างระดับบางชั้น (ฝั่งขาออกเมือง) เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรหนาแน่นที่ทางแยกต่างระดับบางชั้น</li> <li>- เสนอให้ออกแบบจุดกลับรถเกือบม้า รองรับรถที่เดินทางออกจากตลาดไทมุ่งหน้าออกสู่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา หรือภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อลดปริมาณรถที่ทางแยกต่างระดับบางชั้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาจะรับข้อเสนอแนะนี้มาหารือกับกรมทางหลวงต่อไป</li> <li>- ที่ปรึกษาจะรับข้อเสนอแนะนี้มาหารือกับกรมทางหลวงต่อไป</li> </ul>
5. การเก็บค่าผ่านทาง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- หากให้สัมปทานก่อสร้าง จะทำให้มีผลกระทบกับเรื่องการเก็บค่าผ่านทางสูงตามมา ส่วนต่อขยายนี้จะมีการเก็บค่าผ่านทางหรือไม่ หรือเปิดให้ประชาชนใช้บริการโดยไม่เก็บค่าผ่านทาง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาคงเหมาะสมของโครงการ ว่ารูปแบบการลงทุนก่อสร้างควรเป็นเช่นไร และจะมีการเก็บค่าบริการหรือไม่</li> </ul>
6. งบประมาณในการลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- แหล่งเงินสำหรับการก่อสร้างโครงการมาจากแหล่งใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เบื้องต้นได้กำหนดให้ใช้งบประมาณป้องกันน้ำท่วม ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการขออนุมัติความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี</li> </ul>
7. ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ ขอบทราบแผนการจัดการ</li> <li>- เสนอให้ติดตั้งกำแพงตลอดแนวเส้นทางยกระดับทั้งสองข้างทางยกระดับ เพื่อป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งฝุ่นละอองและเสียงตลอดจนป้องกันปัญหาอุบัติเหตุในการเดินทางของประชาชน</li> <li>- เห็นว่าการพิจารณากำหนดจุดขึ้น-ลงทางยกระดับของโครงการ ควรพิจารณาถึงผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้นอย่างรอบด้าน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาจะพิจารณาศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นขั้นตอน ครอบคลุมประเด็นทางสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ อาทิ คุณภาพอากาศ เสียง การคมนาคมขนส่ง ผลกระทบต่อผู้ใช้เส้นทาง ฯลฯ และจะกำหนดมาตรการป้องกัน กำบัง และลดผลกระทบ ตลอดจนมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ</li> </ul>
8. ระยะเวลาในการก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เริ่มก่อสร้างเมื่อใด ใช้เวลาในการก่อสร้างนานเท่าใด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2558 และใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 3 ปี</li> </ul>
9. การมีส่วนร่วมของประชาชน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้ที่ปรึกษาเข้าไปหารือกับหน่วยงานสถานีเดินรถรังสิต เพื่อพูดคุยในรายละเอียดเรื่อง การกำหนดจุดขึ้น-ลงทางยกระดับของโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาจะดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยการประสานงานเข้าพบหน่วยงานสถานีเดินรถรังสิตในช่วงเวลาถัดไป</li> </ul>

## สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

### กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

- **ด้านสิ่งแวดล้อม**

บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 2309 (นางบุษบา อิศรางกูร ณ อยุธยา)

โทรสาร : 02-519-5734

- **ด้านจราจรและขนส่ง**

บริษัท ทีเอ็ม โลจิสติกส์ แอนด์ ทรานสปอร์ต จำกัด

โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 3221 (นายวสุ ชัยสุข)

โทรสาร : 02-509-9079

- **ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน**

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

โทรศัพท์ : 02-509-9097 ต่อ 113

น.ส.กิตติธร เฉลิมทรัพย์ โทรศัพท์มือถือ : 084-145-5988

น.ส.ณัฐกานต์ มหิทธิรุกษ์ โทรศัพท์มือถือ : 089-805-0166

น.ส.ภัทรศยา แก้วมณี โทรศัพท์มือถือ : 089-539-8835

โทรสาร : 02-509-9097 ต่อ 105 หรือ 02-510-8080

- **ด้านการออกแบบวิศวกรรม**

บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด

โทรศัพท์ : 02-532-3623 (คุณวชิรา เอกสาตรา)

โทรสาร : 02-532-3566

และสามารถติดตามข่าวสารของโครงการได้ทางเว็บไซต์ :

[www.thaimotorway.com](http://www.thaimotorway.com)