

รายงานสรุป

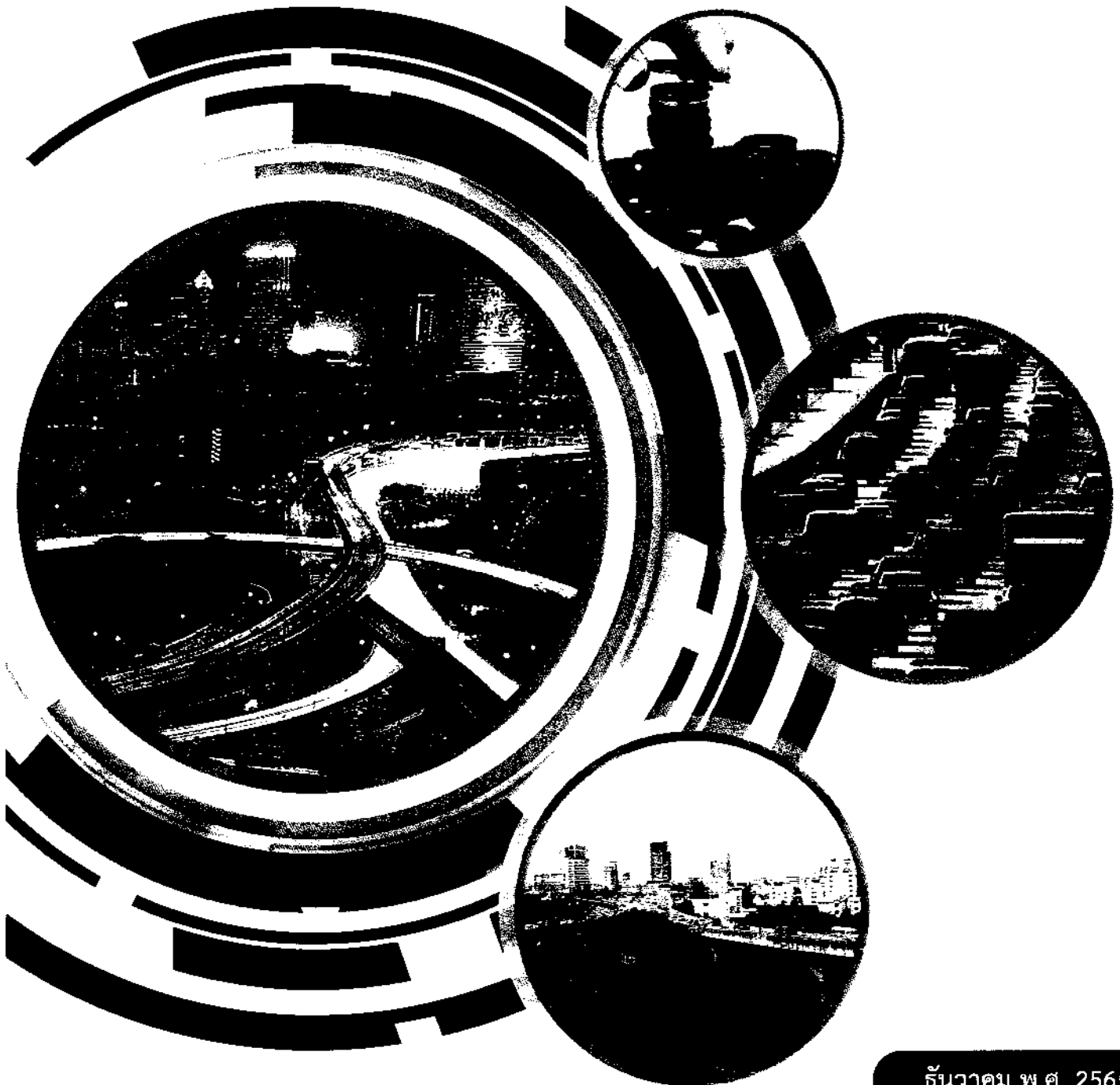
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
(ปฐมนิเทศโครงการ)



โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน-พระราม 9)

ภายใต้งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน
และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1



สารบัญ

	หน้า
1 ความเป็นมาและความจำเป็นของโครงการ.....	1
2 วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ).....	2
3 พื้นที่ศึกษาโครงการ.....	2
4 ผลการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ).....	4
4.1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ).....	7
4.2 สรุปความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ).....	10
5 สถานที่ติดต่อสอบถามขอข้อมูลเพิ่มเติม	19

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ	2
ตารางที่ 2 จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	4
ตารางที่ 3 ผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	7

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ	3
รูปที่ 2 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1.....	6
รูปที่ 3 วัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทางพิเศษยกระดับ (งามวงศ์วาน-พระราม9).....	11
รูปที่ 4 พาหนะที่ใช้ในการเดินทางบนทางพิเศษยกระดับ (งามวงศ์วาน-พระราม9).....	11
รูปที่ 5 ปัญหา-อุปสรรคในการเดินทางบนทางพิเศษยกระดับ (งามวงศ์วาน-พระราม9).....	12
รูปที่ 6 ความเห็นต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน-พระราม 9).....	12
รูปที่ 7 ประเด็นผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ควรให้ความสำคัญต่อการศึกษา	13
รูปที่ 8 ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่ห่วงกังวลหากมีการพัฒนาโครงการ	14

รูปที่ 9 ช่องทางที่ต้องการรับทราบข้อมูลโครงการ	14
รูปที่ 10 เนื้อหาการนำเสนอสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ	15
รูปที่ 11 ความชัดเจนของข้อมูลโครงการ.....	15
รูปที่ 12 ความชัดเจนในการชี้แจงตอบข้อซักถามประเด็นข้อสงสัย	16
รูปที่ 13 ความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่ได้รับทราบ.....	16
รูปที่ 14 ความเหมาะสมของสื่อประกอบการประชุม	17
รูปที่ 15 ความเหมาะสมของสถานที่จัดประชุม/ที่จอดรถ/ทางเข้าออก/ลิฟท์/บันได	17
รูปที่ 16 ความเหมาะสมของระยะเวลาการประชุม.....	17
รูปที่ 17 การสื่อสารและให้ข้อมูลของวิทยากร	18

**รายงานสรุปการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)
โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน-พระราม 9)
ภายใต้งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1**

1 ความเป็นมาและความจำเป็นของโครงการ

คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการศึกษาแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสมและเป็นไปได้ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบ รวมถึงการดำเนินโครงการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck) หรือการดำเนินโครงการก่อสร้างทางด่วนในเส้นทางอื่น ๆ เพิ่มเติม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จึงได้ดำเนินการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบ โดยสามารถจำแนกปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษเป็น 5 ลักษณะ ได้แก่ ปัญหาด้านความจุของทางพิเศษไม่เพียงพอ (Over Section Capacity) ปัญหาจุดตัดกระแสจราจรบริเวณทางร่วมและทางแยก (Weaving & Merging) ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางลงทางพิเศษ (Off-Ramp Congestion) ปัญหาการไหลเวียนจราจรบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง (Over Toll Plaza Capacity) และปัญหาจุดคอขวดทางกายภาพบนทางพิเศษ (Bottleneck) และสามารถระบุพื้นที่หลักที่เกิดปัญหาการจราจรบนทางพิเศษ แบ่งตามพื้นที่ (Corridor) ได้เป็น 3 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ 1 (Corridor 1 : C1) : ทางพิเศษศรีรัช ช่วงงามวงศ์วาน-พญาไท-พระราม 9 พื้นที่ 2 (Corridor 2 : C2) : ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงมักกะสัน-ท่าเรือ-บางนา และพื้นที่ 3 (Corridor 3 : C3) : ทางพิเศษฉลองรัช พร้อมแนวทางการแก้ไขปัญห และเสนอโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร วิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้น รวมถึงจัดลำดับความสำคัญและจัดทำแผนเบื้องต้นในการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบ โดยแบ่งกลุ่มการจัดทำแผนการแก้ไขปัญหาการจราจรเป็น 2 กลุ่ม คือ แผนการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในปัจจุบัน และแผนการโครงการทางพิเศษเพิ่มเติม และแบ่งแผนงานเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2565-2569) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2570 เป็นต้นไป)

กทพ. ได้นำรายงานผลการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบ เสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในการประชุมครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 ซึ่ง คจร. ได้มีมติเห็นชอบรายงานผลการศึกษาฯ ดังกล่าว ต่อมาเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2565 ครม. ได้มีมติรับทราบผลการศึกษาฯ ตามมติ คจร.

ต่อมา กทพ. จึงว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1 สำหรับโครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน-พระราม 9) เป็นโครงการหนึ่งภายใต้การดำเนินงานตามแผนการแก้ไขปัญหา

การจราจรในระยะที่ 1 เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางพิเศษศรีรัช ช่วงงามวงศ์วาน-พญาไท-พระราม 9 ซึ่งประสบปัญหาการจราจรอย่างหนักเข้าขั้นวิกฤตทั้งในและนอกช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากต้องรับภาระด้านการจราจรทั้งหมดจากความต้องการเดินทางในแนวตะวันออก-ตะวันตก และแนวเหนือ-ใต้บนโครงข่ายทางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นในและชั้นกลาง เป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งและรองรับรูปแบบการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

2 วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

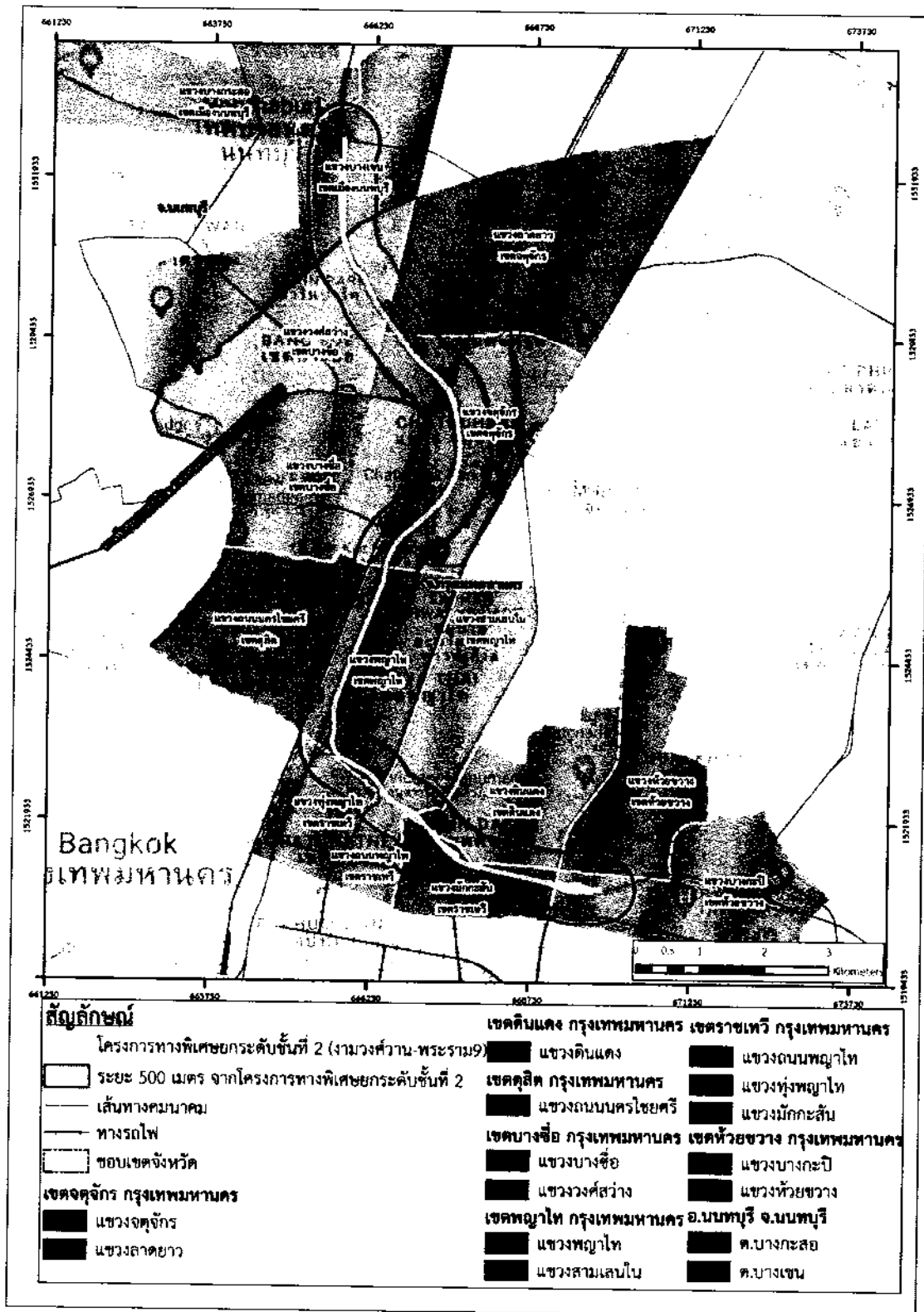
- 1) เพื่อให้ข้อมูลกับประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับรายละเอียดโครงการที่จะเกิดขึ้น ขอบเขตการศึกษา รวมทั้งช่องทางการติดต่อสื่อสาร
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และนำมาใช้ประกอบการศึกษาการคัดเลือกแนวทางเลือกของโครงการ เพื่อให้การศึกษามีความครบถ้วน

3 พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนสำหรับโครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน - พระราม 9) ครอบคลุมพื้นที่ในระยะห่าง 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการ โดยครอบคลุมพื้นที่บางส่วนใน 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี จำนวน 1 อำเภอ 2 ตำบล และกรุงเทพมหานคร จำนวน 7 เขต 13 แขวง รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1 และรูปที่ 1

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ/เขต	ตำบล/แขวง
นนทบุรี	เมืองนนทบุรี	บางเขน บางกระสอ
กรุงเทพมหานคร	บางซื่อ	วงศ์สว่าง บางซื่อ
	จตุจักร	จตุจักร ลาดยาว
	พญาไท	สามเสนใน พญาไท
	ราชเทวี	มักกะสัน ถนนพญาไท ทุ่งพญาไท
	ห้วยขวาง	บางกะปิ ห้วยขวาง
	ดินแดง	ดินแดง
	คูสิต	ถนนนครไชยศรี
2 จังหวัด	1 อำเภอ 7 เขต	2 ตำบล 13 แขวง



รูปที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

4 ผลการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

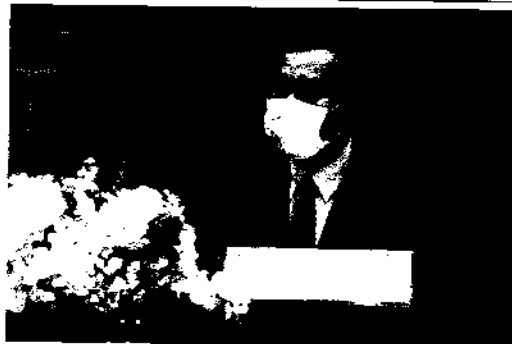
การทางพิเศษแห่งประเทศไทยและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน-พระราม 9) เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม ชั้น 3 โรงแรมโกลเด้น ทิวลิป ซอฟเฟอริน กรุงเทพมหานคร ร่วมกับการประชุมระบบทางไกล (Video Conference) ด้วยระบบ Zoom Cloud Meeting โดยมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมทั้งสิ้น 119 คน (ไม่นับรวมเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2 และภาพบรรยากาศการจัดประชุมแสดงดังรูปที่ 2 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ) ตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย 7 กลุ่ม	ผู้เข้าร่วมประชุม ในเวที (คน)	ผู้เข้าร่วมประชุม ออนไลน์ (คน)	รวม (คน)
1. ผู้ได้รับผลกระทบ			
1.1. ประชาชนที่อาศัยบริเวณเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ	16	0	16
1.2. พื้นที่อ่อนไหวในแนวเส้นทาง ตลอดพื้นที่โครงการ	1	1	2
1.3. หน่วยงานราชการในพื้นที่	3	3	6
1.4. ภาคธุรกิจเอกชน	2	0	2
2. ผู้รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม			
2.1. เจ้าของโครงการ	18	0	18
2.2. กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา	15	2	15
3. ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	0	1	1
4. หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ และรัฐวิสาหกิจ			
4.1. หน่วยงานราชการส่วนกลาง	1	7	8
4.2. หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค	0	1	1
4.3. หน่วยงานราชการระดับจังหวัด	4	1	5
4.4. หน่วยงานราชการระดับเขต/อำเภอ/ท้องถิ่น	6	4	10
4.5. หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ	13	3	16
5. องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	0	0	0
6. สื่อมวลชน	16	0	16
7. ประชาชนผู้สนใจโครงการ	1	2	3
รวม	96	23	119



ลงทะเบียน





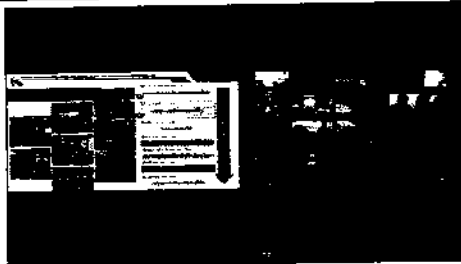
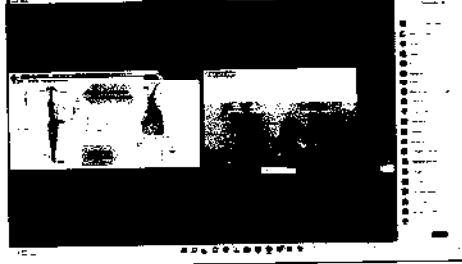

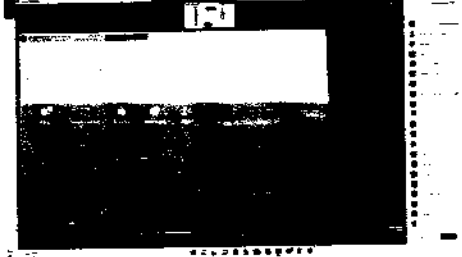




กล่าวรายงานโดย
ดร.วิรัช หิรัญ ผู้จัดการโครงการ



กล่าวเปิดการประชุม โดย
นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



รูปที่ 2 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

	
<p>การประชุมภายในห้องแกรนด์บอลรูม ชั้น 3 โรงแรมโกลเด้น ทิวลิป ซอฟเฟอริน กรุงเทพมหานคร</p>	
	
	
<p>การประชุมทางไกล ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting</p>	
	
	
<p>การรับฟังความคิดเห็น</p>	
<p>รูปที่ 2 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ต่อ)</p>	

4.1 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

ภายหลังจากการนำเสนอความเป็นมาของโครงการ รายละเอียดโครงการ การศึกษาด้านวิศวกรรม และการออกแบบ แนวทางและขอบเขตการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์โครงการ ผู้เข้าร่วมประชุมได้มีข้อซักถาม และได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยสามารถสรุปประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวล แสดงดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล จากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
ด้านรายละเอียดโครงการ	
1. ผู้แทนการประปานครหลวง <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างโครงการอยู่ใกล้โรงงานผลิตน้ำสามเสน รวมถึงมีจุดตัดกับอุโมงค์ส่งน้ำของการประปา-นครหลวง บริเวณถนนประชาชื่นกับถนนประดิพัทธ์ จึงห่วงกังวลผลกระทบต่อระบบการผลิตและส่งน้ำ ขอให้โครงการประสานการประปาฯ เพื่อหารือในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง 	ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม ชี้แจง <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบโครงการจะคำนึงถึงอุปสรรคต่างๆ ทั้งเรื่องท่อประปา สายไฟ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม โครงการจะประสานเพื่อหารือในรูปแบบที่เหมาะสมกับหน่วยงานต่อไป
2. ผู้อำนวยการส่วนเทคนิค สำนักข่าวกรมประชาสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> การดำเนินโครงการเป็นการสร้างซ้อนทับเส้นทางเดิมในแนวตั้ง จึงห่วงกังวลผลกระทบต่ออาคารรับและส่ง คลื่นวิทยุ คลื่นโทรทัศน์ และคลื่นดาวเทียม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อารรับฟังวิทยุ/การรับชมโทรทัศน์ และการใช้โทรศัพท์ของประชาชน 	ผู้จัดการโครงการ ชี้แจงดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ขอรับประกันไปศึกษาเพิ่มเติม อย่างไรก็ตามในประเทศไทยมีการก่อสร้างทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 แล้วในบางพื้นที่
3. ที่ปรึกษา บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด <ul style="list-style-type: none"> สอบถามรูปแบบของเส้นทางช่วงที่ผ่านรถไฟฟ้า บีทีเอส สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และสถานีสนามเป้า และห่วงกังวลผลกระทบช่วงก่อสร้างต่อการเดินรถของรถไฟฟ้าบีทีเอส 	วิศวกรโครงการ ชี้แจงดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ทางพิเศษชั้นที่ 2 ช่วงรถไฟฟ้าสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ออกแบบให้สร้างยกข้ามสถานีรถไฟฟ้า สำหรับมาตรการความปลอดภัยในการก่อสร้าง จะต้องกำหนดวิธีที่เหมาะสมและปลอดภัยต่อการเดินระบบของรถไฟฟ้า
4. หัวหน้าฝ่ายสถาปัตยกรรม สำนักการช่างเทศบาลนครนนทบุรี <ul style="list-style-type: none"> โครงการได้คำนึงถึงการช่วยลดปริมาณจราจรในถนนรัตนานิเบศร์ งามวงศ์วาน ดิวานนท์ ด้วย 	วิศวกรโครงการ ชี้แจงดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 จะรับปริมาณจราจรจากฝั่งแคราย และรัตนานิเบศร์ ที่จะเข้าสู่พื้นที่ชั้นใน เพื่อช่วยลดความหนาแน่นบนถนนงามวงศ์วาน อย่างไรก็ตาม

ตารางที่ 3 ประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล จากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
หรือไม่ เนื่องจากปัจจุบันปริมาณจราจรบนถนนดังกล่าวหนาแน่นมาก	ระดับพื้นยังต้องรับปริมาณจราจรเท่าเดิม เพียงแต่อาจทำให้เคลื่อนตัวได้เร็วขึ้น <ul style="list-style-type: none"> นอกจากนี้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ยังมีโครงการต่างๆ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนงามวงศ์วาน ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษา
5. ผู้แทนสำนักงานที่ดินห้วยขวาง	วิศวกรโครงการ ชี้แจงดังนี้
<ul style="list-style-type: none"> โครงการมีการเวนคืนที่ดินหรือไม่ หากมีเป็นช่วงเวลาใด ทั้งนี้ สำนักงานต้องวางแผนการทำงานล่วงหน้า เนื่องจากปัจจุบันขาดบุคลากรฝ่ายรังวัดที่ดิน 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการอยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมฯ ยังไม่สรุปรูปแบบในการก่อสร้าง อย่างไรก็ตามแนวคิดในการออกแบบของโครงการจะใช้พื้นที่ในเขตทางเดิม เพื่อลดปัญหาในการเวนคืนที่ดิน
6. ผู้ใช้เส้นทาง	วิศวกรโครงการ ชี้แจงดังนี้
<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางลงอาร์ซีเอ กับทางด่วนรามอินทรา มีการแก้ไขหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาการจราจรจากถนนรามอินทรา ลงสู่ถนนจตุรทิศผ่านบริเวณหน้าอาร์ซีเอ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1 ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษา
	ผู้จัดการโครงการ ชี้แจงดังนี้
	<ul style="list-style-type: none"> โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1 ไม่ได้มีเฉพาะโครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 เท่านั้น ยังมีโครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในบริเวณต่างๆ หลายโครงการ ซึ่งโครงการนี้เป็นโครงการที่ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษอย่างเป็นระบบและมีผลต่อประสิทธิภาพการจราจรสูงสุด อีกทั้งการก่อสร้างต้องใช้เทคโนโลยีค่อนข้างซับซ้อน
7. หัวหน้าสำนักงานจังหวัดนนทบุรี	ผู้จัดการโครงการ ชี้แจงดังนี้
<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันถนนงามวงศ์วานเกินความสามารถที่จะรองรับปริมาณจราจร และไม่สามารถจะขยายเส้นทางเพื่อรองรับปริมาณจราจรในอนาคต ส่งผลกระทบต่อจราจรระยะยาวในอนาคต ทั้งนี้ หากสามารถขยายถนนได้ทางด่วนจากถนนงามวงศ์วาน ไปถนนสามัคคี และถนนแจ้งวัฒนะ จะช่วยระบายปริมาณจราจรได้ในระดับหนึ่ง 	<ul style="list-style-type: none"> ขอรับประเด็นไปพิจารณาเพิ่มเติม ทั้งนี้การดำเนินโครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 จะช่วยให้การไหลเวียนของปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษดีขึ้น จะส่งผลต่อถนนระดับดินที่จะได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน



ตารางที่ 3 ประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล จากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
ด้านการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	
8. ว่าที่ผู้สมัครสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคภูมิใจไทย	ผู้จัดการโครงการ ชี้แจงดังนี้
<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้ตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบจากทางพิเศษชั้นที่ 1 ที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ เช่น บางช่วงไม่มีการติดตั้งกำแพงกันเสียง การระบายน้ำจากทางด่วนลงมาที่ชุมชน เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> การออกแบบโครงการ จะนำประเด็นที่ทุกท่านกังวลไปออกแบบให้มีความเหมาะสม สำหรับการระบายน้ำ จะต้องหาจุดที่มีความเหมาะสม และกำแพงต่างๆ ต้องคำนึงถึงการป้องกันผลกระทบต่อชุมชน เป็นสำคัญ
9. ที่ปรึกษาชุมชนเคหะสถานเจริญชัย เขตจตุจักร	ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม ชี้แจงดังนี้
<ul style="list-style-type: none"> สมาชิกในชุมชนห่วงกังวลเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากปัจจุบันยังคงได้รับผลกระทบจากทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 1 เช่น ฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน สิ่งของร่วงหล่นจากทางพิเศษ และระบบระบายน้ำ การดำเนินโครงการที่ผ่านมา ไม่มีการติดตามผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน โดยพบว่า ส่วนใหญ่ป่วยด้วยโรคภูมิแพ้ ซึ่งเป็นผลกระทบจากฝุ่นละอองและควัน อีกทั้งเรื่องการเวนคืนที่ดินยังไม่มีความชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะนำข้อมูลของโครงการที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน มาประเมินผลกระทบร่วมกับโครงการ โดยใช้ข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นข้อมูลพื้นฐาน เพื่อประเมินว่ากรณีที่มีโครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 จะทำให้ผลกระทบในภาพรวมเพิ่มขึ้นอย่างไร สำหรับเรื่องอุบัติเหตุการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีข้อกำหนดมาตรฐานขั้นพื้นฐานในการก่อสร้างอยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม ขอรับไปพิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติม
10. ประธานชุมชนวัดมะกอกส่วนหน้า	ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม ชี้แจงดังนี้
<ul style="list-style-type: none"> ที่ผ่านมาชุมชนได้รับผลกระทบ เช่น ฝุ่นละออง เสียงดัง ท่อน้ำทิ้ง สิ่งของร่วงหล่น ซึ่งขาดการดูแลและติดตามผล 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาขอบันทึกและนำเสนอ กทพ. เพื่อทราบต่อไป
11. ที่ปรึกษาชุมชนเคหะสถานเจริญชัย เขตจตุจักร	วิศวกรโครงการ ชี้แจงดังนี้
<ul style="list-style-type: none"> จากการศึกษาข้อมูลพบว่ามติคณะรัฐมนตรี เคยได้ยกเลิกโครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 ไปแล้ว แต่ตอนนี้มีการศึกษาโครงการนี้อีกครั้ง ทำให้ประชาชนเกิดความสับสน 	<ul style="list-style-type: none"> ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดหรือสัญญาต่างๆ ขอรับไปให้ฝ่ายกฎหมายพิจารณาต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> ขอเชิญกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงพื้นที่เพื่อรับทราบข้อมูลพื้นที่จริงทั้งด้านกายภาพและด้านสิ่งแวดล้อม ในวันเสาร์ที่ 26 พฤศจิกายน 2565 เวลา 15:30 น. 	ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม ชี้แจงดังนี้
	<ul style="list-style-type: none"> ขอรับไปประสานงานภายหลัง เนื่องจากการประชุมในวันเสาร์นี้ค่อนข้างกระชั้นไป ทั้งนี้กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ มีแผนจะจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่ด้วย ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการแบ่งกลุ่ม โดยจะประสานงานในรายละเอียดต่อไป

ตารางที่ 3 ประเด็นคำถาม ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวล จากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

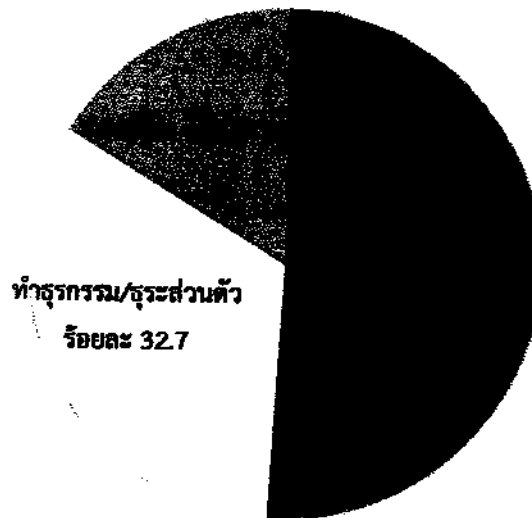
คำถาม/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล	คำชี้แจง
12. นักวิชาการสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม ชี้แจงดังนี้
<ul style="list-style-type: none"> จากผลกระทบของชุมชนเคหะชุมชนสถานเจริญชัย ขอเสนอให้เพิ่มจุดตรวจวัดในพื้นที่ชุมชน เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการศึกษา 	<ul style="list-style-type: none"> บริเวณชุมชนเคหะสถานเจริญชัย เป็นจุดตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงได้พิจารณาใช้ข้อมูลทุติยภูมิบริเวณนั้น อย่างไรก็ตาม ขอรับไปพิจารณาเพิ่มจุดตรวจวัดให้ครอบคลุมตามความเหมาะสมต่อไป
13. ประธานชุมชนวัดมะกอกส่วนหน้า	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม ชี้แจงดังนี้
<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้ติดป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ชุมชน ปัจจุบันชุมชนยังคงได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน ในการสร้างทางด่วนชั้นที่ 1 ส่งผลให้ต้องเช่าที่ดินเพื่อใช้เป็นเส้นทางในการเข้า-ออก 	<ul style="list-style-type: none"> ที่ปรึกษาขอรับข้อเสนอแนะในการติดป้ายประชาสัมพันธ์ในชุมชน ที่ปรึกษาขอบันทึกและนำเสนอ กทพ. เพื่อทราบต่อไป

4.2 สรุปความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปทุมธานี-โครงการ)

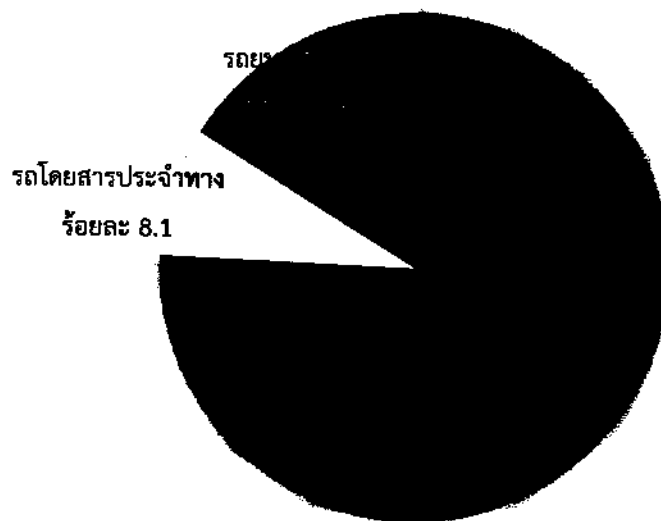
จากแบบสอบถามหลังการประชุม สามารถรวบรวมได้ 50 ราย ทั้งจากในเวทีการประชุมและผ่านระบบออนไลน์ จากรายชื่อผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุมทั้งหมด 86 คน (ไม่รวมนิติบุคคลที่ปรึกษาและเจ้าของโครงการ) คิดเป็นร้อยละ 58.1 โดยส่วนใหญ่สังกัดหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 36.0 รองลงมา หน่วยงานราชการ ส่วนกลาง/ระดับจังหวัด/อำเภอ คิดเป็นร้อยละ 20.0 และสำนักงานเขต/หน่วยงานในสังกัดกทม.และผู้นำชุมชน/ประธานชุมชน/กรรมการชุมชน คิดเป็นร้อยละ 8.0 ในสัดส่วนที่เท่ากัน โดยเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 62.0 และเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 38.0 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมา ระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 36.0 และระดับมัธยมศึกษา หรือ ปวช. คิดเป็นร้อยละ 8.0 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 40.0 รองลงมา ข้าราชการ คิดเป็นร้อยละ 28.0 และพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 20.0

ผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยใช้เส้นทางพิเศษ งามวงศ์วาน-พระราม 9 คิดเป็นร้อยละ 56.0 วัดดูประสงค์ในการเดินทางคือทำงาน คิดเป็นร้อยละ 36.4 รองลงมา ทำธุรกรรม/ธุระส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 32.7 และท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 16.4 แสดงดังรูปที่ 3 ซึ่งเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 75.7 รองลงมา รถยนต์ของหน่วยงาน คิดเป็นร้อยละ 16.2 และรถโดยสารประจำทาง คิดเป็นร้อยละ 8.1 แสดงดังรูปที่ 4 ทั้งนี้ในการเดินทางดังกล่าวพบปัญหา-อุปสรรค ในการเดินทาง คือการจราจรติดขัด คิดเป็นร้อยละ 54.2 รองลงมา ปัญหาของจราจรไม่เพียงพอ คิดเป็นร้อยละ 25.0 และปัญหาอุบัติเหตุบนเส้นทาง คิดเป็นร้อยละ 8.3 โดยช่วงเวลาที่ใช้เส้นทางดังกล่าวคือเวลา 08.01-10.00 น. และ 16.01-18.00 น. สูงสุด คิดเป็นร้อยละ 30.0 ในสัดส่วนที่เท่ากัน รองลงมา

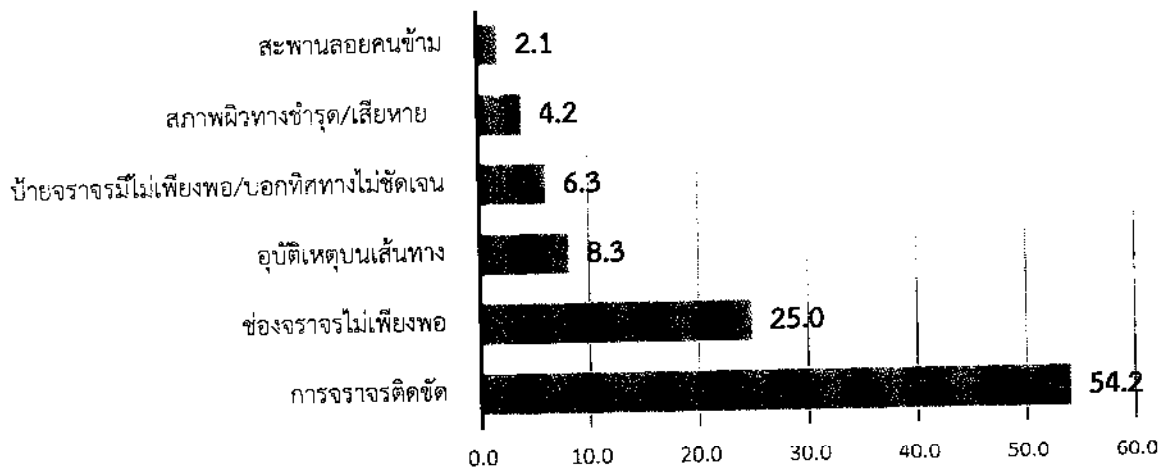
เวลา 06.00-08.00 น. คิดเป็นร้อยละ 20.0 และเวลา 12.01-14.00 น. และ 18.01-20.00 น. คิดเป็นร้อยละ 10.0
ในสัดส่วนที่เท่ากัน แสดงดังรูปที่ 5



รูปที่ 3 วัตถุประสงค์ในการใช้ทางพิเศษศรีรัช (งามวงศ์วาน-พระราม 9)

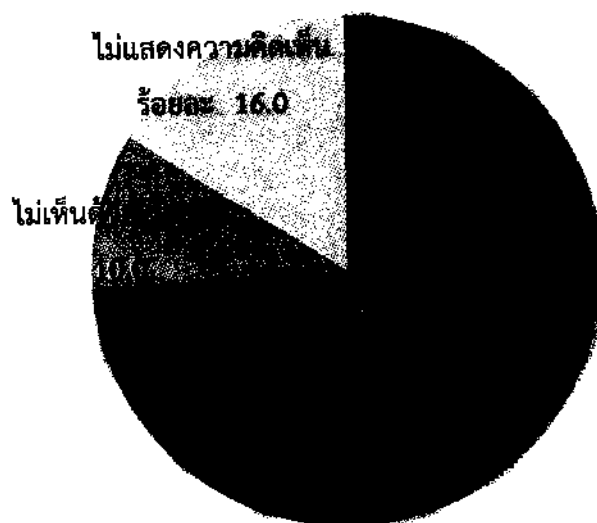


รูปที่ 4 พาหนะที่ใช้ในการเดินทางบนทางพิเศษศรีรัช(งามวงศ์วาน-พระราม 9)



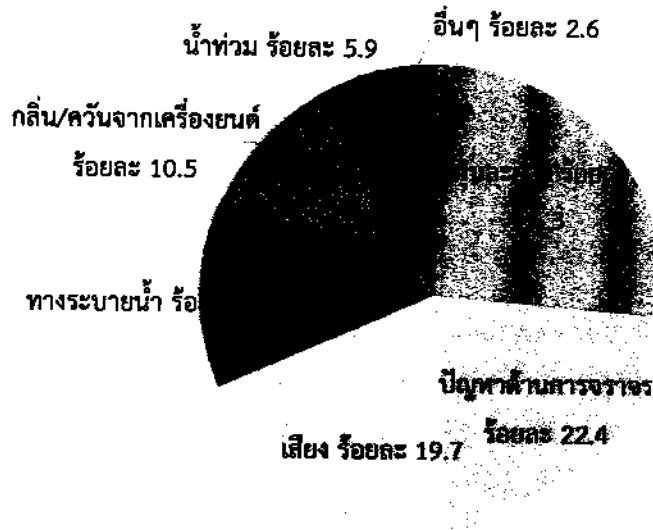
รูปที่ 5 ปัญหา-อุปสรรคในการเดินทางบนทางพิเศษศรีรัช(งามวงศ์วาน-พระราม 9)

ผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นด้วยต่อการพัฒนาโครงการ คิดเป็นร้อยละ 74.0 แสดงดังรูปที่ 6 เนื่องจากเป็นการช่วยแก้ปัญหาการจราจรซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้เส้นทาง ในส่วนที่ไม่เห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 10.0 เนื่องจากเป็นการแก้ปัญหาที่ไม่ตรงประเด็น และร้อยละ 16.0 ไม่แสดงความคิดเห็น อย่างไรก็ตามโครงการนี้มีความสำคัญและมีความจำเป็น เนื่องจากช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดทั้งในและนอกช่วงเวลาเร่งด่วน คิดเป็นร้อยละ 29.8 รองลงมา ผู้ใช้เส้นทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น และรองรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรในอนาคต คิดเป็นร้อยละ 19.1 ในสัดส่วนที่เท่ากัน และช่วยลดปัญหามลพิษสะสม คิดเป็นร้อยละ 18.4



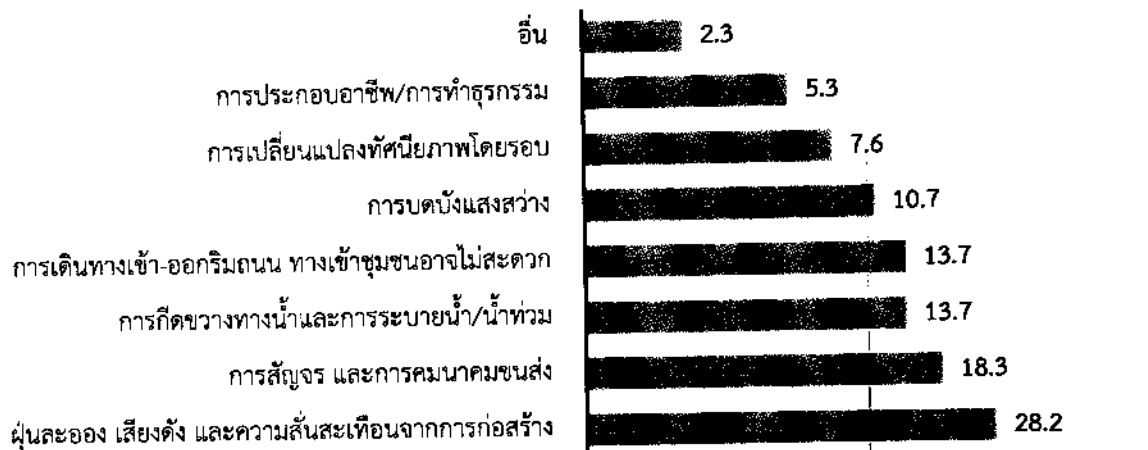
รูปที่ 6 ความเห็นต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน-พระราม 9)

ประเด็นที่คณะผู้ศึกษาควรให้ความสำคัญคือ การป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้าง เช่น ฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน ความปลอดภัยในการใช้เส้นทาง คิดเป็นร้อยละ 24.5 รองลงมา การออกแบบด้านวิศวกรรมและความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 22.6 และการบริหารจัดการจราจรขณะก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบต่อผู้ใช้เส้นทาง คิดเป็นร้อยละ 18.9 นอกจากนี้บริเวณที่มีชุมชนหนาแน่น โรงพยาบาล สถานศึกษา คลองประปา เป็นพื้นที่ควรให้ความสำคัญ/ระมัดระวังในการออกแบบและศึกษาเป็นพิเศษ แสดงดังรูปที่ 7



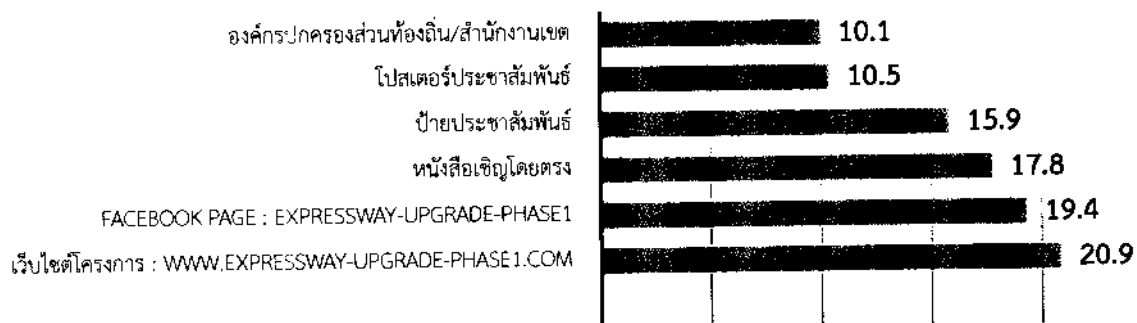
รูปที่ 7 ประเด็นผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ควรให้ความสำคัญต่อการศึกษา

นอกจากนี้การศึกษาของโครงการควรให้ความสำคัญในประเด็นฝุ่นละออง คิดเป็นร้อยละ 26.3 รองลงมา ปัญหาด้านการจราจร ร้อยละ 22.4 และปัญหาเสียง ร้อยละ 19.7 ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามยังมีข้อห่วงกังวลกรณีที่มีการพัฒนาโครงการ คิดเป็นร้อยละ 98.0 โดยการศึกษาโครงการควรให้ความสำคัญประเด็น ฝุ่นละออง เสียงดัง และความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ 28.2 รองลงมา การสัญจรและการคมนาคมขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 18.7 และการกีดขวางทางน้ำและการระบายน้ำ/น้ำท่วมและการเดินทางเข้า-ออกริมถนน ทางเข้าชุมชน อาจไม่สะดวก คิดเป็นร้อยละ 13.7 ในสัดส่วนที่เท่ากัน แสดงดังรูปที่ 8



รูปที่ 8 ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่ห่วงกังวลหากมีการพัฒนาโครงการ

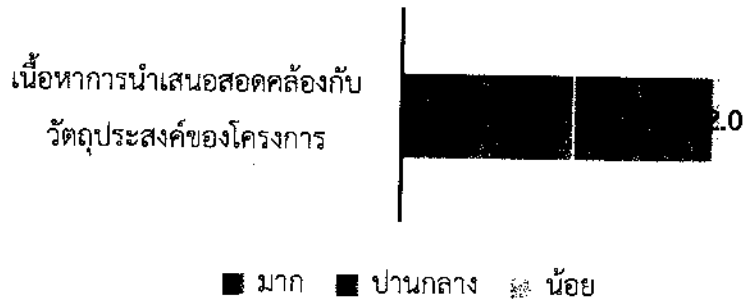
การประชุมในวันนี้ ส่วนใหญ่รับทราบข่าวสารการประชุมฯ ผ่านหนังสือเชิญ คิดเป็นร้อยละ 74.1 รองลงมา ผู้นำชุมชน/ประธานชุมชน คิดเป็นร้อยละ 9.3 และโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์/ป้ายประชาสัมพันธ์ คิดเป็นร้อยละ 5.6 ทั้งนี้ยังคงต้องการรับทราบข้อมูลโครงการเพิ่มเติม คิดเป็นร้อยละ 86.0 ได้แก่ รูปขั้นตอนและแผนการดำเนินงานโครงการ คิดเป็นร้อยละ 30.5 รองลงมา รูปแบบทางเลือกและโครงสร้างทางวิศวกรรม คิดเป็นร้อยละ 26.8 กรอบการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม แนวทางการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 24.4 และกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ คิดเป็นร้อยละ 18.3 โดยช่องทางที่ต้องการรับทราบข้อมูลโครงการ คือ เว็บไซต์โครงการ : www.expressway-upgrade-phase1.com คิดเป็นร้อยละ 20.9 รองลงมา Facebook page : Expressway-Upgrade-Phase1 คิดเป็นร้อยละ 19.4 และหนังสือเชิญ คิดเป็นร้อยละ 17.8 ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 94.0 สนใจที่จะเข้าร่วมการจัดประชุมและกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนอีกครั้ง แสดงดังรูปที่ 9



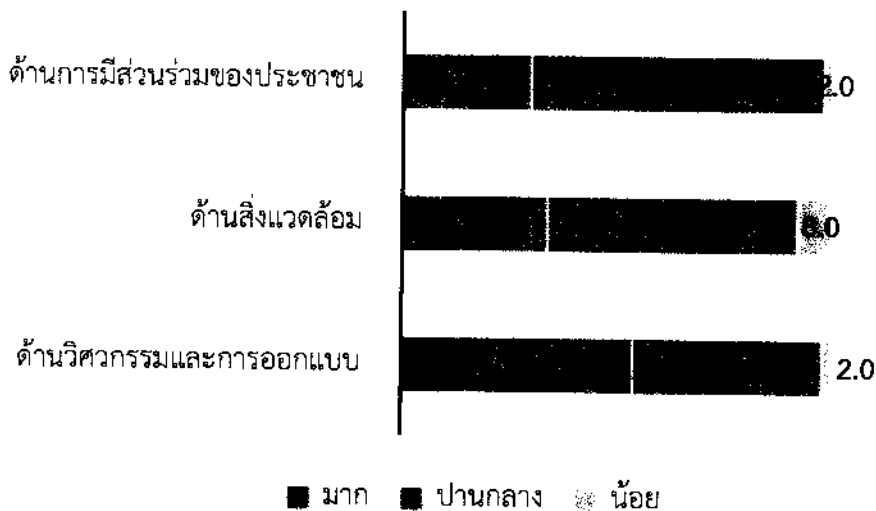
รูปที่ 9 ช่องทางที่ต้องการรับทราบข้อมูลโครงการ



สำหรับการประเมินความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมการประชุม ผู้ตอบแบบประเมินพึงพอใจต่อเนื้อหา
 การนำเสนอสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 54.0 แสดงดังรูปที่ 10
 ความชัดเจนของข้อมูลโครงการด้านวิศวกรรม อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 50.0 ด้านสิ่งแวดล้อม อยู่ในระดับ
 ปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 58.0 และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 68.0
 แสดงดังรูปที่ 11

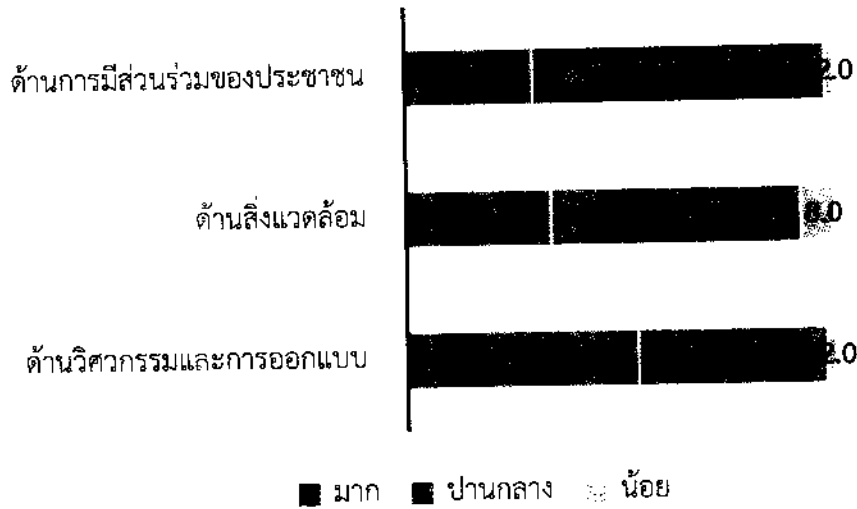


รูปที่ 10 เนื้อหาการนำเสนอสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ



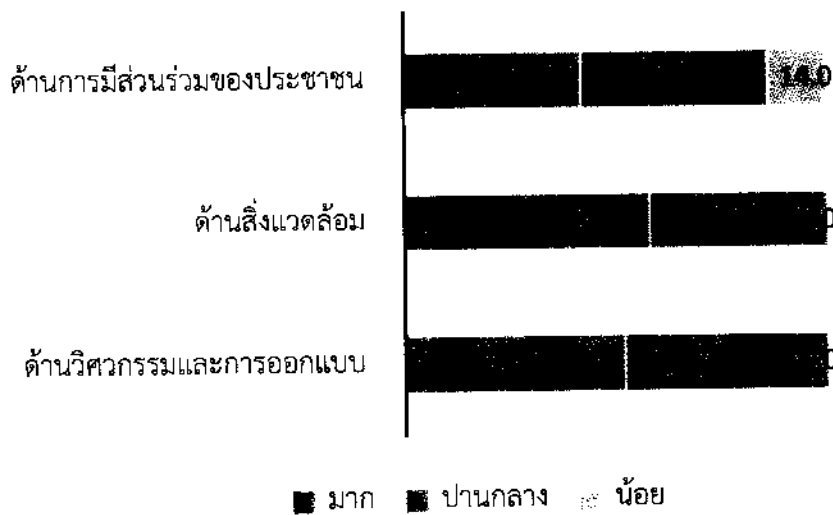
รูปที่ 11 ความชัดเจนของข้อมูลโครงการ

ความชัดเจนในการชี้แจงตอบข้อซักถามประเด็นข้อสงสัย ด้านวิศวกรรมและการออกแบบ อยู่ในระดับมาก
 คิดเป็นร้อยละ 54.0 ด้านสิ่งแวดล้อม อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 58.0 และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
 อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 68.0 แสดงดังรูปที่ 12



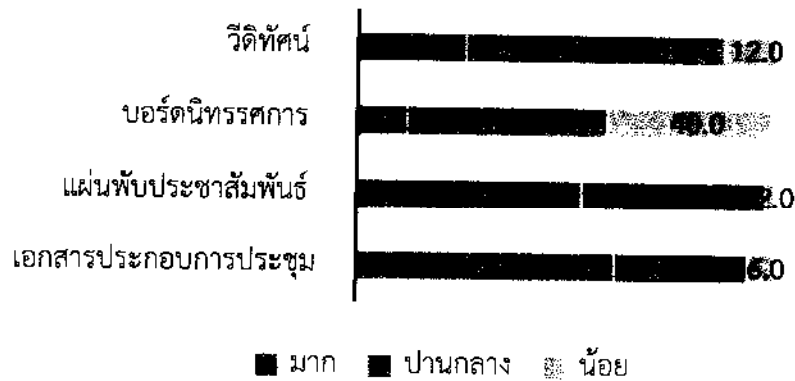
รูปที่ 12 ความชัดเจนในการชี้แจงตอบข้อซักถามประเด็นข้อสงสัย

ความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่ได้รับทราบ ด้านวิศวกรรมและการออกแบบ อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 52.0 ด้านสิ่งแวดล้อม อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 58.0 และด้านความร่วมมือของประชาชน อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 42.0 แสดงดังรูปที่ 13



รูปที่ 13 ความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการที่ได้รับทราบ

ความเหมาะสมของสื่อประกอบการประชุม เอกสารประกอบการประชุมอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 62.0 แผ่นพับประชาสัมพันธ์ อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 54.0 บอร์ดนิทรรศการ อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 48.0 และวีดิทัศน์ อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 62.0 แสดงดังรูปที่ 14



รูปที่ 14 ความเหมาะสมของสื่อประกอบการประชุม

ความเหมาะสมของสถานที่จัดประชุม/ที่จอดรถ/ทางเข้าออก/ลิฟท์/บันได อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 74.0 แสดงดัง รูปที่ 15 ความเหมาะสมของระยะเวลาการประชุม อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 74.0 แสดงดัง รูปที่ 16

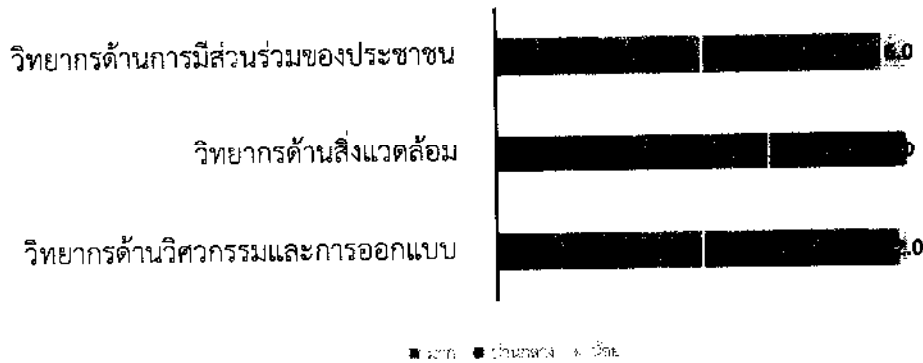


รูปที่ 15 ความเหมาะสมของสถานที่จัดประชุม/ที่จอดรถ/ทางเข้าออก/ลิฟท์/บันได



รูปที่ 16 ความเหมาะสมของระยะเวลาการประชุม

การสื่อสารและให้ข้อมูลของวิทยากร ความเหมาะสมของระยะเวลาในการจัดประชุม วิทยากร
 ด้านวิศวกรรมและการออกแบบ อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 50.0 วิทยากรด้านสิ่งแวดล้อม อยู่ในระดับมาก คิด
 เป็นร้อยละ 50.0 และวิทยากรด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 50.0 แสดงดัง
 รูปที่ 17



รูปที่ 17 การสื่อสารและให้ข้อมูลของวิทยากร

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการศึกษาโครงการ

- **ด้านวิศวกรรม และการออกแบบ**
 - จัดทำโมเดลเส้นทางโครงการ เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนมากกว่าภาพจำลอง 2 มิติ เปรียบเทียบเมื่อมีโครงการและไม่มีโครงการตลอดแนวโครงการ
 - เพิ่มเติมรายละเอียดด้านวิศวกรรม การก่อสร้าง การป้องกันอุบัติเหตุในการก่อสร้าง
 - ขอให้แสดงข้อมูลปริมาณจราจรในปัจจุบันกรณีไม่มีโครงการและเปรียบเทียบกรณีที่มีโครงการ จะส่งผลให้ปริมาณจราจรลดลงเท่าใด
- **ด้านการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม**
 - พิจารณาจุดตรวจวัดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมให้ครอบคลุมจุดที่สำคัญเพิ่ม เช่น แหล่งสาธารณูปโภค โรงพยาบาล โรงเรียน ชุมชนต่างๆ เป็นต้น และพิจารณาแนวทางลดผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบและแนวทางปฏิบัติ โดยต้องดำเนินการก่อนการเปิดใช้เพื่อป้องกันการร้องเรียนผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- **ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ**
 - ควรจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นในวันหยุดราชการ เนื่องจากหลายชุมชนต้องหยุดงาน
 - แนวทางการเยียวยากรณีที่ประชาชนได้รับผลกระทบหรือความเดือดร้อน

5 สถานที่ติดต่อสอบถามขอข้อมูลเพิ่มเติม



- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310



- กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
ด้านวิศวกรรม (บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด)
ว่าที่ร้อยตรี พนธกร อ่อนละมัย
เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 08-2658-4436
อีเมล pontakon.on8938@gmail.com



- ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน (บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์
แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด)
คุณสุรพจน์ ปลีกกล้า
เลขที่ 81 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก เขตพระโขนง
กรุงเทพมหานคร 10260
โทรศัพท์ 0-2763-2828 ต่อ 4083
อีเมล surapot.p@uaeconsultant.co.th