



ประกาศกรมทางหลวง

เรื่อง สรุปผลการประชุมสรุป (ร่าง) แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

ตามที่กรมทางหลวง โดยกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และ บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ดำเนินการงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) นั้น

ในการดำเนินโครงการดังกล่าว กรมทางหลวงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ ตลอดจนส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการดำเนินงาน จึงได้กำหนดให้มีการประชุมสรุป (ร่าง) แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง เมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องพญาไท ๔ ชั้น ๖ โรงแรมอีสติน แกรนด์ พญาไท กรุงเทพมหานคร (ห้องหลัก)

ดังนั้น เพื่อนำเสนอข้อมูลการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และความก้าวหน้าของการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) พร้อมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ กรมทางหลวงจึงขอเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ สรุปผลการประชุมสรุป (ร่าง) แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ให้ผู้สนใจได้รับทราบต่อไป

ประกาศ ณ วันที่ ๔ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

(นายปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล)
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมทางหลวง



ประชุมสรุป (ร่าง) แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง
การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
(Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP

ตามที่กรมทางหลวง โดยกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และ บริษัท ทิม คอนซัลตติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ดำเนินการงานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางพร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้เล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชน อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการดำเนินงาน จึงได้จัดประชุมสรุป (ร่าง) แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง เมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องพญาไท ๔ ชั้น ๖ โรงแรมอีสติน แกรนด์ พญาไท กรุงเทพมหานคร (ห้องหลัก) นั้น

โดยวัตถุประสงค์ของการจัดการประชุมสรุป (ร่าง) แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางพร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ และรับฟังข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วน ในการประชุมได้รับเกียรติจากนายปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล รองอธิบดีกรมทางหลวง เป็นประธานเปิดการประชุม และดร.ธนศักดิ์ วงศ์ธนาภิจักริญา ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น ๖๔๗ คน ประกอบด้วย ห้องประชุมหลัก จำนวน ๑๙๔ คน และเข้าร่วมประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings) จำนวน ๔๕๔ คน การประชุมครั้งนี้ ได้จัดเตรียมการประชุม เป็นการประชุม ๒ แบบ คือ รูปแบบออนไลน์ (Online) และแบบออนไซต์ (Onsite) โดยให้โรงแรมอีสติน แกรนด์ พญาไท กรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่ศูนย์กลางในการถ่ายทอดข้อมูลโครงการไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่อื่น ๆ ที่แนวเส้นทางตามแผนแม่บท MR-MAP พาดผ่านทั้ง ๑๐ เส้นทาง โดยได้จัดให้ผู้เข้าร่วมประชุมในพื้นที่ดังกล่าว เข้าร่วมประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings) เพื่อให้ทุกท่านได้รับทราบ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะมาประกอบการพิจารณาในขั้นสุดท้ายของการศึกษาโครงการ

ภาพกิจกรรมการจัดประชุมสรุป (ร่าง) แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP ดังรูปที่ ๑ - ๒ และสรุปผลการรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังตารางที่ ๑ ดังนี้



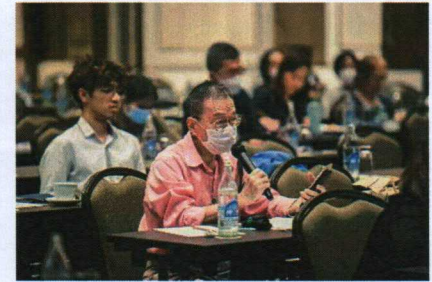
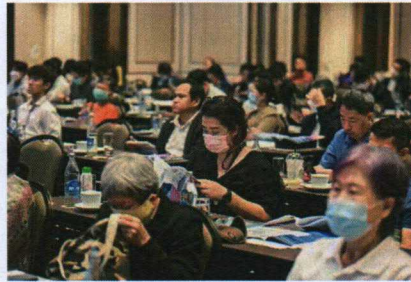
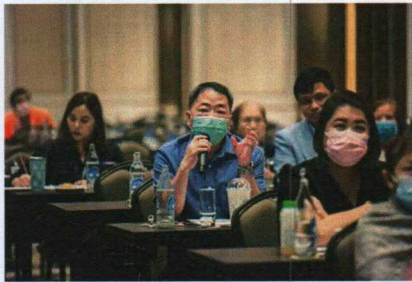
นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล
รองอธิบดีกรมทางหลวง
ประธานเปิดการประชุม



ดร.ธนศักดิ์ วงศ์ธนากิจเจริญ
ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมือง
กล่าวรายงานการประชุม



บริษัทที่ปรึกษา
นำเสนอข้อมูลโครงการ



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ ๑ บรรยากาศประชุมสรุป (ร่าง) แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง



ผู้เข้าร่วมประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings)

รูปที่ ๑ บรรยากาศประชุมสรุป (ร่าง) แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (ต่อ)

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม - การดำเนินการมอเตอร์เวย์และระบบรางที่ใช้เขตทางร่วมกัน สุดท้ายอาจจะเกิดการแข่งขันกัน ดังนั้น การประเมินทางด้านเศรษฐกิจและการเงินอาจจะไม่คุ้มค่า ให้พิจารณาร่วมด้วย - ต้องการให้กรมทางหลวงพิจารณาถนนทางหลวงด้วย เช่น ถนน ๔ ช่องจราจร ไม่ได้ทำควบคู่กับการใช้ประโยชน์ มีขอย และจุดกับลบรถค่อนข้างมาก ต้องการทราบว่า จะมีแนวทางในการแก้ไขอย่างไร ขอให้คำนึงถึง มาตรฐานและความปลอดภัยของผู้ใช้ทางด้วย - กำลังในการลงทุนของประเทศจากแผนการลงทุนพัฒนา โครงข่ายมอเตอร์เวย์ทั้ง ๓ ระยะ ที่นำเสนอ เฉลี่ยแล้ว จะต้องลงทุนปีละประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท สามารถทำได้จริงหรือไม่ หรือจะเป็นรูปแบบการร่วมลงทุนฯ (PPP) จะต้องคำนึงถึงผลตอบแทนที่คาดหวัง ของเอกชนร่วมด้วย - ทางหลวงพิเศษที่จะต้องเสียค่าผ่านทาง ควรคำนึงว่า จะมีปริมาณผู้ใช้ที่จะเปลี่ยนมาใช้ทางหลวงพิเศษระหว่าง เมืองมากน้อยเพียงใด อาจจะมี M๗ มาทดแทน	- ปริมาณการเดินทางและขนส่งของมอเตอร์เวย์และระบบราง อาจจะมีบางส่วนที่เลือกเดินทางระบบใดระบบหนึ่ง แต่ในขณะเดียวกัน ก็เป็นการสนับสนุนซึ่งกันและกัน ซึ่งในการพิจารณาโครงการมีการทดสอบเรื่องการเดินทาง และขนส่งในหลาย ๆ กรณี โดยมีการจัดทำแบบจำลอง เพื่อคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งในกรณีที่ มีมอเตอร์เวย์ระบบเดียว หรือมีทางรถไฟระบบเดียว หรือ กรณีที่มีทั้งมอเตอร์เวย์และรถไฟ จะมีผลกระทบต่อ ผู้เดินทางและการขนส่งอย่างไร มีการพิจารณาโครงข่าย ของมอเตอร์เวย์เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับรถไฟมาก ประกอบกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจโดยรวมของ ประเทศจะต้องดีขึ้น เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-แหลมฉบัง มีหลายทางเลือกในการเดินทาง ทั้งทางถนน รถไฟ มอเตอร์เวย์ แต่ก็ยังมีปริมาณการเดินทางหนาแน่น หลักการนี้จึงนำมาสู่การพัฒนาโครงการ เมื่อการเดินทาง ปกติทางถนนมีปริมาณการเดินทางหนาแน่นจนเกินกว่า ระดับการให้บริการที่รองรับได้ เส้นทางนั้นจะเสนอ ให้พัฒนามอเตอร์เวย์เข้าไปในแผนระยะ ๒๐ ปี

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
- ลำดับความสำคัญ ระยะ ๕ ปีแรก เห็นว่ามีเส้นทาง Landbridge ด้วย ปัจจุบันกระทรวงฯ กำลังศึกษา ซึ่งยังไม่มีความชัดเจน และวงแหวนฯ รอบที่ ๓ สุดท้าย จะเกิดการแข่งขันกันเองหรือไม่ และการกระจาย ความเจริญ จะเป็นอย่างไร	- การพิจารณาค่าผ่านทาง จะมีคนมาใช้มากน้อยเพียงใดนั้น จะมีการทดสอบด้วยแบบจำลองโดยกำหนดอัตราค่าผ่านทาง ในหลาย ๆ อัตรา เพื่อพิจารณาว่าอัตราค่าผ่านทางเท่าไร ที่เหมาะสมสำหรับผู้ใช้งานรวมถึงหน่วยงานสามารถ นำมาจัดการในส่วนของต้นทุนและค่าใช้จ่ายของมอเตอร์เวย์ด้วย - โครงการ Landbridge จำเป็นต้องบรรจุอยู่ในแผนเพื่อให้ สอดคล้องกับบริบทปัจจุบัน โครงการจะเกิดขึ้นหรือไม่ ขึ้นอยู่กับผลการศึกษาของ สนข. และการพิจารณา ของกระทรวงคมนาคม ว่าสุดท้ายแล้วมีความคุ้มค่าหรือไม่ แต่ถ้าไม่มีการพัฒนาท่าเรือทั้งสองแห่ง การพัฒนามอเตอร์เวย์ และรถไฟก็อาจจะไม่จำเป็น - การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ ๒๐ ปี ที่ได้ปรับปรุงนี้ มีระยะทางประมาณ ๑,๙๐๐ กิโลเมตร ซึ่งระยะทางลดลงจากแผนเดิมที่เคยศึกษาไว้ เมื่อ ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ และมีการคัดกรองโครงการที่มีความ จำเป็นเข้ามาอยู่ในแผนก่อน สำหรับงบประมาณที่ใช้ พัฒนาในแผน มีการพิจารณางบประมาณที่คาดว่าจะ สามารถลงทุนได้ โดยมีแนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุน หรือพิจารณาการใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง
- MR๙ ควรมีการศึกษาเชื่อมโยงสายกระบี่-ขนอม	- เส้นทางกระบี่-ขนอม อยู่ในแนวของ MR๙ อยู่แล้ว เป็นรูปแบบมอเตอร์เวย์
- เส้นทางบางปะอิน-นครสวรรค์และเส้นทางกระบี่-ขนอม น่าจะนำมาพัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์	- เส้นทางบางปะอิน-นครสวรรค์จะมีแนวเส้นทางที่เชื่อมโยง จากสุพรรณบุรีไปนครสวรรค์ ของ MR๑ สามารถใช้แทน เส้นทางเดิมได้ เนื่องจากพิจารณาแล้วว่าพัฒนาไปทาง แนวใหม่เหมาะสมกว่าทั้งในเรื่องของการกระจายความ เจริญ ลดความเสี่ยงและความสะดวกในการเดินทาง ซึ่งในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ผ่านมา ในเส้นทางใหม่นี้ส่วนใหญ่ประชาชนเห็นด้วย ส่วนเส้นทาง บางปะอิน-นครสวรรค์ เดิม สามารถใช้แนวถนนเอเชียเดิม ได้ซึ่งกรมทางหลวงมีพัฒนาให้เป็นถนนที่สามารถทำ ความเร็วได้

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
- การเชื่อมโยงระหว่าง การทางพิเศษ กับ มอเตอร์เวย์ แบบ seamless ไม่สมบูรณ์ เช่น ทล.๓๔ ลงที่เลี้ยวเมือง ชลบุรี ไม่เชื่อมต่อ มอเตอร์เวย์ สาย ๗	- สะพานข้ามทะเลจากพัทยาไปชะอำ เคยมีแนวคิดเบื้องต้น จากนโยบายของรัฐบาล แต่ยังไม่มีการศึกษา จึงไม่นำมาพิจารณา
- มีแผนศึกษาสร้างสะพานข้ามทะเล จากพัทยา ไปชะอำ หรือไม่	- การเชื่อมโยงระหว่าง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กับ มอเตอร์เวย์ ช่วงทล. ๓๔ เคยจะมีการศึกษาไปถึงพัทยา แต่ลงปลายทางเลี้ยวเมือง เนื่องจากมีการคัดค้านจาก ประชาชนในพื้นที่ จึงชะลอโครงการนี้ไปก่อน เมื่อมีความจำเป็นมากขึ้นอาจจะนำมาพิจารณาอีกครั้ง
- การก่อสร้างทางหลวงในอนาคต ขอให้ดูแลทางระบาย น้ำที่เส้นทางต้องก่อสร้างผ่านทางน้ำต่างๆ เพราะที่เห็น ก่อสร้างอยู่ในขณะนี้ส่วนใหญ่ทางน้ำตื้นเขินหมด เช่น เส้นทางวงแหวนตะวันตกหมายเลข ๙ เป็นต้น	- แจ้งให้กรมทางหลวงรับทราบและพิจารณาความ เหมาะสมของการพัฒนาโครงการต่อไป
- เสนอแนะให้สร้างอุโมงค์ทางคมนาคมลอดใต้ทะเล เชื่อมหัวหิน-พัทยา จะได้รับรักษาความสวยงามของทะเลไว้ และลดระยะทางจากภาคใต้ไปภาคตะวันออก	- จะขอรับไปแจ้งให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ทราบและรับแนวคิดไปพิจารณาในรายละเอียดต่อไป
- รถไฟฟ้าผ่านเข้าตัวเมือง น่าจะออกแบบเป็นเส้นทาง ใต้ดิน พอออกนอกเมืองค่อยขึ้นมาระดับพื้น ไม่ต้อง ยกยกระดับข้ามเมืองเหมือนอุดรธานีหรือขอนแก่นให้เป็น มลภาวะทางสายตา ส่วนพื้นที่บนดินยังสามารถ ใช้ประโยชน์ได้อีกมากมาย	- การพัฒนารถไฟฟ้าแบบยกระดับ มีข้อดีคือ ค่าจากระบบ ระบายอากาศน้อยกว่าใต้ดิน รฟท. จะต้องนำไปพิจารณา เป็นพื้นที่ ๆ ต่อไป
- ควรทำหนังสือบันทึกข้อตกลงระหว่างองค์กรที่เกี่ยวข้อง (MOU) กับทางกรมป่าไม้ เรื่องการก่อสร้างสะพาน และเจาะอุโมงค์ผ่านภูเขา กระทบสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า	- การใช้พื้นที่ป่าไม้ กรมทางหลวงมีการประสานงานกับ กรมป่าไม้้อย่างต่อเนื่อง
- MR๔ บริเวณ ทล.๑๒ ทำได้โดยสร้างสะพาน และเจาะ อุโมงค์ทะลุภูเขา ระยะทางจะสั้นและตรง ถ้าเลี้ยวไป ชัยภูมิจะอ้อม ยังสร้างมลภาวะ	- สำหรับการเจาะอุโมงค์ จะต้องมีการบริหารจัดการเรื่อง ไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบระบายอากาศ ซึ่งค่าใช้จ่ายในการ พัฒนามอเตอร์เวย์หากเป็นระดับพื้นดิน จะอยู่ที่กิโลเมตร ละประมาณ ๑๔๕ ล้านบาท หากเป็นยกระดับอยู่ที่ กิโลเมตรละประมาณ ๑,๐๐๐ ล้านบาท และหากเป็น อุโมงค์อยู่ที่กิโลเมตรละ ๓,๒๐๐ ล้านบาท ดังนั้น การก่อสร้างอุโมงค์จะเพิ่มค่าลงทุนไปด้วย ซึ่งกรมทางหลวง จะต้องพิจารณาตามความเหมาะสมการเป็นอุโมงค์ยาว ๆ ยังส่งผลต่อผู้ให้บริการด้วย

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
	- หากเปรียบเทียบกับแนวเส้นทาง MR๔ ช่วงที่เลี้ยงภูเขา ลงมาด้านล่างเพื่อหลบไปทางที่ราบกว่าและรองรับตัวเมืองที่สำคัญเยอะกว่า ความคุ้มค่า และผลประโยชน์ของผู้ใช้ทางมากกว่าการเจาะอุโมงค์ที่มีข้อจำกัดในการเดินทางเนื่องจากไม่มีทางเข้า-ออก และอาจจะรู้สึกไม่ได้รับความสะดวกสบายในเวลาเดินทาง
- MR๑๐ ไม่มีการพูดถึงศูนย์กระจายสินค้าทางรางเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าของ ๒-๓ นิคมอุตสาหกรรมหลักของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา - MR๑๐ ถ้าทำทะลุจากสุพรรณบุรีไป MR๖ หรือ M๘๑ ไปกาญจนบุรีได้ ก็จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการไม่ต้องอ้อมสิงคโปร์ มาเลเซีย - เชียงรากเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงของรถไฟความเร็วสูงส่วนบ้านม้า อาจจะทำเป็นสถานีรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ดังนั้นศูนย์กระจายสินค้าน่าจะอยู่ที่บ้านภาชี เนื่องจากเป็นชุมทางบ้านภาชี	- จุดรวบรวมและกระจายสินค้า ในโครงการ MR-MAP ไม่ได้มีการพิจารณาในส่วนนี้ แต่อยู่ในแผนของโครงการ R-MAP ของกรมการขนส่งทางราง ซึ่งมีข้อเสนอแนะเรื่อง CY และจุดขนถ่ายสินค้าอยู่แล้ว ในบริเวณจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เบื้องต้นจะมีอยู่บริเวณชานเมืองของกรุงเทพฯ ที่บ้านม้า นครหลวง รวมทั้งเชียงราก - รับข้อมูลเรื่องข้อเสนอแนะให้ศูนย์กระจายสินค้าควรจะอยู่ที่ชุมทางบ้านภาชี จะขอรับไปแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาต่อไป
- เป็นไปได้หรือไม่ว่าในการก่อสร้างมอเตอร์เวย์และรถไฟให้ประมูลพร้อมกัน เพื่อลดมูลค่างานที่ซ้ำซ้อน	- หน่วยงานทั้งกรมทางหลวงและการรถไฟแห่งประเทศไทย มีแผนและการดำเนินการที่ต่างกัน แต่สามารถนำมาพิจารณาร่วมกันได้ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความจำเป็นของแต่ละเส้นทางหากเส้นทางไหนที่มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องดำเนินการพร้อมกันอาจจะนำมาพิจารณาร่วมกัน เช่น MR๘ ชุมพระ-ระนอง เป็นต้น
- ทางหลวงพิเศษ ช่วงเชียงใหม่-พะเยา อาจจะนิยมใช้ไปเชียงราย แต่หากเชียงใหม่ไปกรุงเทพฯ ผู้ขนส่งอาจจะใช้ - ทางหลวงหมายเลข ๑๑ จึงขอเสนอแผนยกระดับทางหลวงหมายเลข ๑๑ ให้มีความสะดวกและปลอดภัยมากกว่าเดิม	- ช่วงที่มาจากเชียงใหม่ไปพะเยา มอเตอร์เวย์ออกแบบให้เป็นทางยกระดับเนื่องจากใช้เขตทางเดียวกับทางหลวงหมายเลข ๑๑ เพื่อให้การเดินทางเข้ามาเชื่อมต่อกับมอเตอร์เวย์ได้อย่างสะดวก
- ขอให้ออกแบบจุดตัดระบบรางระหว่างทางคู่และความเร็วสูงที่จะเข้าสู่ CY ไว้ด้วย	- รับไปเป็นข้อเสนอแนะไว้ในรายงานการศึกษา

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
- จุดตัดวงแหวนฯ รอบที่ ๓ กับ ถนนธนบุรี-ปากท่อ อยู่บริเวณใด มีการเชื่อมต่อแบบใด	- วงแหวนฯ รอบที่ ๓ มีจุดตัดอยู่บริเวณเลยทางเข้าบ้านแพ้ว ประมาณ กม.๔๑-๔๒ ซึ่งออกแบบไว้เป็นทางยกระดับ (ระดับ ๒) ลอดจากพระราม ๒-ปากท่อที่เป็นทางยกระดับ (ระดับ ๓)
- มีโครงการทางคู่สายใหม่ เด่นชัย-เชียงใหม่ และโครงการมอเตอร์เวย์คู่ขนานไปกับทางรถไฟ เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงของ ต้องการทราบว่า เป็นโครงการหรือเป็นแผนแม่บทที่จะดำเนินการอยู่แล้วหรือไม่ เนื่องจากโครงการรถไฟ เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงของ ได้เริ่มก่อสร้างแล้ว	- โครงการรถไฟ เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงของ ได้เริ่มก่อสร้างแล้ว ส่วนเด่นชัย-เชียงใหม่ เป็นการพัฒนารถไฟทางคู่ซึ่งบรรจุไว้ในแผนการพัฒนารถไฟ - แนวเส้นทางในช่วง เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงของ ที่จะมีการใช้เขตทางร่วมกัน จะเห็นว่ามอเตอร์เวย์พาดผ่านช่วงจังหวัดพะเยาขึ้นไปแล้วนั้น จะเป็นแนวเส้นทางที่ปรับให้ไปใช้เขตทางร่วมกับโครงการทางรถไฟสายใหม่ เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงของ
- โครงการวงแหวนฯ รอบที่ ๓ จะมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาตรงปากอ่าวไทย จะไปชนกับโครงการสามสมุทรของกรมทางหลวงชนบทหรือไม่	- ปัจจุบันโครงการสามสมุทร กระทรวงคมนาคมให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ไปดำเนินการโดยอยู่ในแนวของ MR๑๐ จะมีจุดเริ่มต้นแนวโครงการที่ ทล.๓๔ และไปสิ้นสุดที่ ทล.๓๕ ซึ่งแนวเส้นทางส่วนหนึ่ง กทพ. จะมีการศึกษาทบทวนใหม่ และอีกส่วนหนึ่งจะใช้แนวเส้นทางจากการศึกษาของโครงการสามสมุทร โดยตลอดแนวเส้นทางจะบูรณาการการใช้เขตทางร่วมกับรถไฟสายใหม่ด้วย สำหรับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีสะพานเดียวและเป็นการประสานงานระหว่างหน่วยงาน กทพ. และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ต่อไปว่าจะออกแบบอย่างไร
- ขอให้พิจารณาการป้องกันปัญหาการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการไหลของน้ำ เช่น เส้นทางศรีราชา-พัทยา ได้รับความเสียหายมาก	- รับไปเป็นข้อเสนอแนะเพื่อใช้ในการพิจารณาในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดต่อไป
- เส้นทาง MR ที่จะมาอีสานใต้ คือ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ ไม่ได้มาเลย เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวน้อย ต้องการให้มีเชื่อมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ภาคอีสานตอนล่าง และต้องการให้เส้นทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อยู่ในแผนระยะ ๒๐ ปีด้วย	- เส้นทางในการเชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะมีเส้นทาง MR๒ จากแหลมฉบัง-นครราชสีมา ซึ่งสามารถเชื่อมเส้นทาง MR๕ ช่วงนครราชสีมา-อุบลราชธานี ซึ่งทั้ง ๒ เส้นทางนี้ถูกบรรจุอยู่ในแผนระยะ ๒๐ ปีแล้ว

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

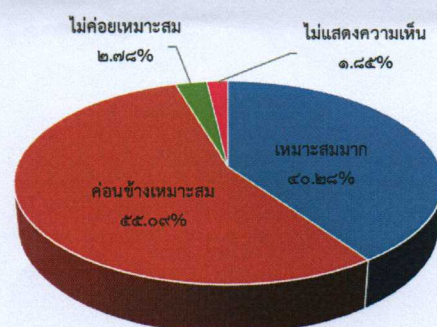
สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- สนับสนุนการที่วางแผนร่วมกันระหว่างหน่วยงาน เพื่อลดการซ้ำซ้อนของโครงการ และสนับสนุนเรื่องลดการเวนคืนเนื่องจากจะช่วยลดผลกระทบกับประชาชน - ต้องการทราบความชัดเจนในการเวนคืนสมมติหน่วยงาน A เวนคืนไป แล้วหน่วยงาน B จะมาใช้ประโยชน์ได้หรือไม่ในเรื่องของกฎหมาย - สนับสนุนเรื่องการกระจายความเจริญไปยังพื้นที่ใหม่ แต่หลายๆ พื้นที่ เมื่อมีการตัดถนนผ่าน การควบคุมความเจริญอาจจะไม่ได้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ขอให้มีการหารือร่วมกับจังหวัดหรือท้องถิ่นควบคู่กันไปกับการศึกษาก่อนที่จะลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่	- การเวนคืนนั้น มีรูปแบบการพัฒนาหลายรูปแบบ เช่น ใช้เขตทางปัจจุบันของมอเตอร์เวย์แล้วการรถไฟขอใช้พื้นที่ หรือหากเป็นโครงการใหม่ ให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเวนคืน โดยกำหนดวัตถุประสงค์ไว้สองวัตถุประสงค์ คือพัฒนามอเตอร์เวย์และระบบราง เมื่อหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเวนคืนพื้นที่มาแล้ว หน่วยงานอื่นสามารถทำเรื่องขอใช้พื้นที่ได้ หรืออีกแนวทางคือ เวนคืนพร้อมกัน ตั้งคณะกรรมการเวนคืน และออก พรฎ.เวนคืนพร้อมกัน ทั้งสองหน่วยงาน
- มีการประสานข้อมูลกับชลประทานเกี่ยวกับทางน้ำหลักหรือไม่เพราะกลัวว่าการก่อสร้างขนาดใหญ่จะไปขวางทางน้ำ ทำให้เกิดน้ำขัง น้ำท่วม ในพื้นที่ ควรจะมีการศึกษาในส่วนนี้เพิ่มเติม	- ระบบระบายน้ำ จะมีการศึกษาในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดต่อไป โดยจะมีการสำรวจในรายละเอียดผลกระทบสิ่งแวดล้อมมากขึ้น รวมทั้งจะมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เพื่อขอข้อมูลต่อไป
การพัฒนาโครงการ	
- มอเตอร์เวย์เป็นการเดินทางระบบปิด กรมทางหลวงมีการพิจารณาส่งเสริมเศรษฐกิจท้องถิ่นที่พาดผ่านอย่างไร	- อาจจะมีแนวทางในการให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีโอกาสเข้ามาค้าขายในบริเวณที่พักริมทาง และการเชื่อมโยงทางหลวงต่าง ๆ จะออกแบบให้เชื่อมโยงการเข้าสู่มอเตอร์เวย์ได้อย่างสะดวก กระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่ โดยการออกแบบเบื้องต้นของโครงการได้มีการพิจารณาความเหมาะสมไว้ว่าบริเวณไหนควรมีทางเข้า-ออก และที่พักริมทาง ในแต่ละเส้นทางครอบคลุมแผนแม่บทฯ
- ข้อเสนอแนะว่า ในการก่อสร้างทางหลวงหรือทางรถไฟ ควรมีการคาดการณ์การใช้ไฟ และประสานงานไปยังการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคด้วยว่าจะมีพื้นที่การใช้ไฟอยู่บริเวณใดบ้าง มีการใช้ไฟเท่าไร ในการศึกษา Feasibility Study อาจจะต้องมีการเผื่อพื้นที่ในการให้ระบบไฟเข้าไปด้วย เนื่องจากการตัดพื้นที่ใหม่น่าจะไม่มีการใช้ไฟฟ้าเข้าไป	- รับไปเป็นข้อเสนอแนะไว้ในรายงานการศึกษาต่อไป
- เสนอให้มีการศึกษา TOD และ Feeder เพิ่มเติมทั้งของมอเตอร์เวย์และรถไฟ	- ในการศึกษารายละเอียดในขั้นตอนต่อไปจะนำไปศึกษาเพิ่มเติม

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

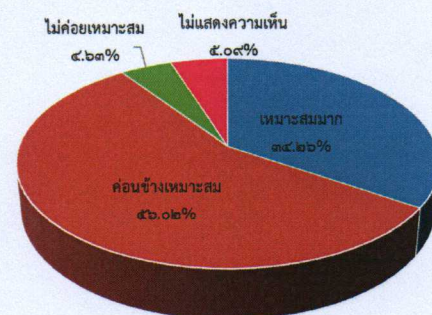
สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
การพัฒนาโครงการ (ต่อ)	
- การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของภาคเหนือที่มีความล่าช้า ทั้งการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ เด่นชัย-เชียงใหม่ และมอเตอร์เวย์ เชียงใหม่-เชียงราย จังหวัดลำพูนมีแหล่งอุตสาหกรรม ๓ แห่ง และจะมีอีก ๒ แห่ง ซึ่งเป็นแหล่งการค้าชายแดน และ BOI เข้ามาสนับสนุนการลงทุนในพื้นที่จังหวัดลำพูนด้วย แต่จังหวัดขาดโครงข่ายการเชื่อมโยง ขอให้พิจารณาแนวเส้นทางในช่วงนี้ด้วย	- แผนงานทางรถไฟ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ อยู่ในระยะยาว ซึ่งจะต่อจากช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ที่อยู่ในช่วงระยะเร่งด่วน เพราะฉะนั้นโครงข่ายรถไฟทางคู่จะพัฒนาไปถึงจังหวัดลำพูนด้วย - มอเตอร์เวย์ นอกจากแผนแม่บทเดิม จะมีการเชื่อมภาคกลาง-เหนือ แต่ในปัจจุบันยังไม่อยู่ในแผน ๒๐ ปี ต้องพิจารณาต่อไป หากในอนาคตเส้นทางนี้มีความจำเป็นมากขึ้นในอนาคต สามารถนำมาพิจารณาให้อยู่ในแผนระยะ ๒๐ ปี ใหม่ได้
- ในการดำเนินการพิจารณาจากความคุ้มค่าและกระตุ้นเศรษฐกิจ ควรพิจารณาด้านการท่องเที่ยวร่วมด้วย	

➤ สรุปผลประชุมสรุป (ร่าง) แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง

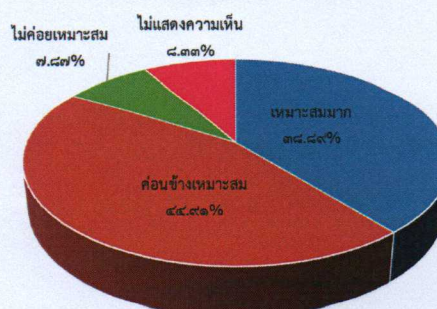
ความคิดเห็นอย่างไรต่อสรุป (ร่าง) แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) พบว่า ร้อยละ ๕๕.๐๙ ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ ๔๐.๒๘ เหมาะสมอย่างมาก ร้อยละ ๒.๗๘ ไม่ค่อยเหมาะสม และร้อยละ ๑.๘๕ ไม่แสดงความคิดเห็น

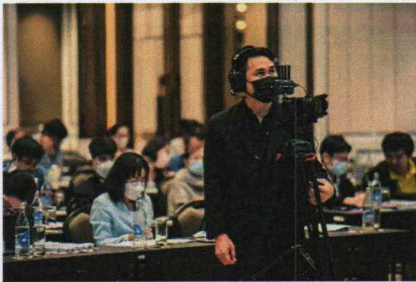
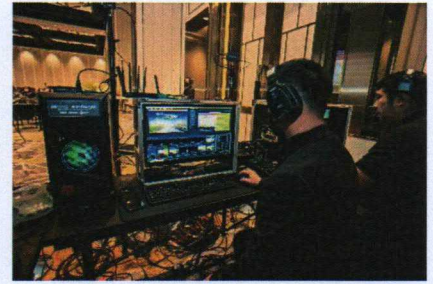


ความคิดเห็นอย่างไรต่อร่างแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๘๕) พบว่า ร้อยละ ๕๖.๐๒ ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ ๓๔.๒๖ เหมาะสมอย่างมาก ร้อยละ ๕.๐๙ ไม่แสดงความคิดเห็น และร้อยละ ๔.๖๓ ไม่ค่อยเหมาะสม



ความคิดเห็นอย่างไรต่อการดำเนินการโดยการเวนคืนเขตทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง พร้อมกันในเส้นทางที่มีแผนการก่อสร้างใกล้เคียงกัน พบว่า ร้อยละ ๔๔.๙๑ ค่อนข้างเหมาะสม ร้อยละ ๓๘.๘๙ เหมาะสมอย่างมาก ร้อยละ ๘.๓๓ ไม่แสดงความคิดเห็น และร้อยละ ๗.๘๗ ไม่ค่อยเหมาะสม





นำเสนอผ่านการระบบโปรแกรม Zoom Meeting จากห้องประชุมหลัก ไป ณ ที่ตั้งหน่วยงาน

รูปที่ ๒ การดำเนินการ ประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings)

ผู้สนใจสามารถติดตามความก้าวหน้าของการศึกษา สอบถามข้อมูลและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์โครงการ : www.mrmapdoh.com หรือ Scan QR CODE (ด้านขวามือ)

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

- ❖ บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด
โทรศัพท์ : ๐-๒๑๓๗-๐๔๒๙ โทรสาร : ๐-๒๖๑๓-๐๔๒๖
- ❖ บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแทนส์ จำกัด
โทรศัพท์ : ๐-๒๑๖๕-๗๓๙๕-๙๘ โทรสาร : ๐-๒๑๖๘-๗๓๘๐
- ❖ บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์ : ๐-๒๕๐๙-๙๐๐๐ โทรสาร : ๐-๒๕๑๙-๕๗๓๔

