



จังหวัดลำพูน
เลขรับ 1157
วันที่ 14 มี.ค. 2566
เวลา

ที่ คค ๐๖๐๐๕/ร 6๕๓๓

กรมทางหลวง
ถนนศรีอยุธยา เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

สำนักงานจังหวัดลำพูน
๑.กลุ่มงานศูนย์ดำรงธรรมจังหวัด
๒.กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูล
๓.กลุ่มงานอำนวยการ
๔.หน่วยตรวจสอบภายใน
๕.กลุ่มงานบริหารทรัพยากรบุคคล
การศึกษา 1157
เลขที่ 14 มี.ค. 2566
เวลา

๖ มีนาคม ๒๕๖๖

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการติดประกาศสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒ ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP พื้นที่ภาคเหนือตอนบน

เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัดลำพูน

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ประกาศกรมทางหลวง

จำนวน ๑ ฉบับ

๒. สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒
พื้นที่ภาคภาคเหนือตอนบน

จำนวน ๑ ฉบับ

ตามที่ กรมทางหลวง โดยกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และ บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ดำเนินการงานศึกษา ปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษา ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒ พื้นที่ภาคเหนือตอนบน เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๐๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องนิมมาน ๑ ชั้น ๕ ณ นิมมาน คอนเวนชัน เซ็นเตอร์ จังหวัดเชียงใหม่ นั้น

กรมทางหลวงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมขององค์กร และประชาชนในพื้นที่ โครงการตลอดจนส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการดำเนินงาน เพื่อให้ประชาชนหน่วยงานและองค์กรระดับต่าง ๆ รับทราบถึงข้อมูลการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และความก้าวหน้าของการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) รวมทั้งร่วมแสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ เพื่อการพัฒนาโครงการให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

บัดนี้ กรมทางหลวง ได้จัดทำสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒ การศึกษาความ เหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP พื้นที่ภาคเหนือตอนบน แล้วเสร็จ รวมทั้งมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุม รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย จึงขอความอนุเคราะห์ติดประกาศ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ ที่หน่วยงานท่านเพื่อเผยแพร่ให้ผู้สนใจรับทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและให้ความอนุเคราะห์ต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

โทรศัพท์ ๐ ๒๓๕๔ ๖๖๖๘ ต่อ ๒๕๕๐๗

โทรสาร ๐ ๒๓๕๔ ๖๖๖๘

(นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล)

รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน

อธิบดีกรมทางหลวง



ประกาศกรมทางหลวง

เรื่อง สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒ การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP พื้นที่ภาคเหนือตอนบน

ตามที่ กรมทางหลวง โดยกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และ บริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ดำเนินการงานศึกษา ปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษา ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) นั้น

ในการดำเนินโครงการดังกล่าว กรมทางหลวงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการ ตลอดจนส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการดำเนินงาน จึงได้กำหนดให้มีประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒ พื้นที่ภาคเหนือตอนบน เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. ห้องนิมมาน ๑ ชั้น ๕ ณ นิมมาน คอนเวนชัน เซ็นเตอร์ จังหวัดเชียงใหม่

ดังนั้น เพื่อนำเสนอข้อมูลการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และความก้าวหน้าของการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) พร้อมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ กรมทางหลวงจึงขอเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒ พื้นที่ภาคเหนือตอนบน งานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ให้ผู้สนใจได้รับทราบต่อไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

(นายปิยพงษ์ จิวฒนกุลไพศาล)

รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน

อธิบดีกรมทางหลวง



สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒
การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
(Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP พื้นที่ภาคเหนือตอนบน

ตามที่ กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท อินเทอร์เน็ตเอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และ บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลตัง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ดำเนินการ งานศึกษาปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง พร้อมการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้เล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชน อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการดำเนินงาน จึงได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒ พื้นที่ภาคเหนือตอนบน เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องนิมมาน ๑ ชั้น ๕ ณ นิมมาน คอนเวนชัน เซ็นเตอร์ จังหวัดเชียงใหม่

โดยวัตถุประสงค์ของการจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒ เพื่อนำเสนอการปรับปรุงแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และการบูรณาการร่วมกับระบบราง เพื่อนำเสนอแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมและรายละเอียดของแนวเส้นทางแต่ละช่วงตามแผนแม่บท พร้อมทั้งร่วมให้ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาของโครงการ ในการประชุมได้รับเกียรติจาก นายเอกนรินทร์ จินทวงค์ รองผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑ กล่าวต้อนรับและเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น ๓๐๑ คน ประกอบด้วย ห้องประชุมหลัก จำนวน ๑๒๐ คน และเข้าร่วมประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings) จำนวน ๑๘๑ คน ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมกันแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่างๆ ซึ่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม คณะผู้ศึกษาจะนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสม อันจะนำไปสู่การดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุดส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนน้อยที่สุด

ภาพกิจกรรมการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒ การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ภายใต้การศึกษา MR-MAP พื้นที่ภาคเหนือตอนบน ดังรูปที่ ๑ - ๒ และสรุปผลการรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังตารางที่ ๑ ดังนี้



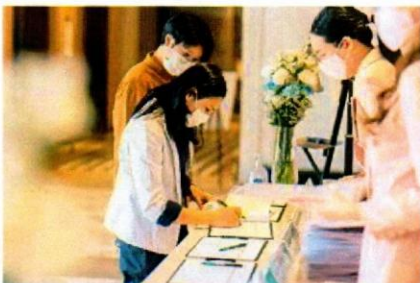
นายเอกนรินทร์ จินทวงค์
รองผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๑
ประธานเปิดการประชุม



บริษัทที่ปรึกษา
นำเสนอข้อมูลโครงการ

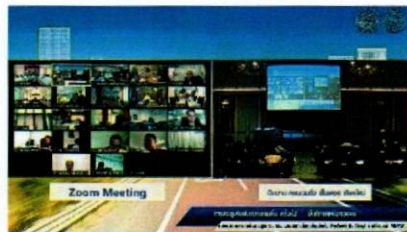


บรรยากาศการประชุม



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ ๑ บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒ พื้นที่ภาคเหนือตอนบน



ผู้เข้าร่วมประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings)

รูปที่ ๑ บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒ พื้นที่ภาคเหนือตอนบน

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม - รถไฟเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ มีการเริ่มเวนคืนที่ดินบางส่วนไปแล้ว และบริษัทิตาเลียนไทยเริ่มนำเครื่องจักรมาแล้ว ดังนั้นในส่วนของมอเตอร์เวย์จะเป็นการจราจรแบบคู่ขนานไปกับทางรถไฟหรือไม่อย่างไร - กรมทางหลวงมีแผนทำถนนเข้า-ออก เพื่อเข้าสู่ถนนหลัก มาที่สถานีรถไฟเดิมหรือไม่ เช่น นครสวรรค์ เชียงใหม่ ที่มีผิวจราจรที่กว้าง มีการเชื่อมต่อ หรือมีแผนหรือไม่	- แนวเส้นทางของมอเตอร์เวย์จะบูรณาการโดยใช้เขตทางร่วมกับทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ซึ่งในขั้นตอนการศึกษานี้จะเป็นการวางกรอบแนวเส้นทางไว้ให้เบื้องต้น ส่วนการออกแบบรายละเอียดแนวเส้นทางจะศึกษาในขั้นตอนต่อไป ซึ่งจะมีการสำรวจพื้นที่ และวางแนวเส้นทางที่เหมาะสมมากขึ้น - นอกจากนี้ ในการที่กำหนดแผนการดำเนินงานของโครงการ หากโครงการมอเตอร์เวย์หรือระบบรางใดที่อยู่ระหว่างดำเนินการในปัจจุบัน จะไม่วางแผนให้ไปกระทบการดำเนินการของโครงการนั้น เช่น โครงการรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ อาจจะขอใช้เขตทางบางส่วนที่โครงการเวนคืนแล้ว ส่วนการแก้ไขปัญหาคัดตัดจะเป็นการศึกษาในขั้นตอนต่อไป - แผนการเชื่อมต่อสถานีรถไฟ ไม่อยู่ในการศึกษานี้ แต่ในอนาคตทางหน่วยงานจะต้องนำไปศึกษาต่อไป
- จุดตัดของโครงการ หากผ่านชุมชน จะเป็นทางยกระดับ แต่ในบางที่ เช่น จุดตัดที่เป็นท่อลอดเหลี่ยม หากน้ำท่วม จะท่วมไปด้วย จะแก้หรือปรับเปลี่ยนรูปแบบอย่างไร	- ในอดีตออกแบบเป็นท่อลอด แต่พอก่อสร้างจริงมักเกิดปัญหาน้ำไม่ทำงาน ดังนั้นปัจจุบันกรมทางหลวงจะพิจารณาให้เป็นสะพานบกให้มากที่สุด

ตารางที่ ๒ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ) - การข้าม หรือจุดกลับ ของแต่ละชุมชน พอมีโครงการมอเตอร์เวย์คู่กับรถไฟ ขอให้พิจารณาจุดกลับ และทางข้ามชุมชน - ข้อมูลในการสำรวจ มีการเวนคืนพื้นที่เท่าไร	- พื้นที่ที่มอเตอร์เวย์ผ่าน จะมีการกำหนดทางข้ามทางลอด โดยในการศึกษาขั้นตอนต่อไปจะมีการจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับรู้ถึงความต้องการของประชาชนในพื้นที่ - ระยะทางเวนคืน ต้องพิจารณารายละเอียดในแต่ละเส้นเบื้องต้น ถ้าเป็นเส้นทางเปิดใหม่ จะเวนคืนประมาณ ๑๐๐-๑๕๐ เมตร หรือพื้นที่ที่ผ่านป่าอุทยาน จะต้องขอใช้พื้นที่ และพื้นที่ชุมชน จะต้องทำการเวนคืน - กรณีที่นำเขตทางของมอเตอร์เวย์และรถไฟมาประกบกัน จะช่วยลดพื้นที่เขตทางได้ประมาณ ๑๐-๔๐ เมตร และลดผลกระทบในเรื่องโครงการเข้าซ้อน ส่วนแนวที่ตัดผ่านพื้นที่ป่า จะออกแบบให้เป็นอุโมงค์
- ขอให้พิจารณาแนวเส้นทางไปเชียงราย จากข้อมูลที่เสนอมา ระยะทาง ๒๐๐ กม. ถ้าเทียบเส้นทางปัจจุบัน ทล.๑๐๘ เชียงใหม่-เชียงราย ระยะทาง ๑๘๐ กม. ซึ่งสั้นกว่าใช้มอเตอร์เวย์ ปริมาณการเดินทางประมาณ ๑๐,๐๐๐ คัน/วัน อยากให้ทบทวนแนวเส้นทาง ปรับให้ระยะทางสั้นลง หรือใกล้เคียงกับเส้นทางปัจจุบัน ประโยชน์ต่าง ๆ น่าจะมากขึ้น - เป็นไปได้หรือไม่ที่จะทำอุโมงค์ วางแนวคิดไว้แบบไหน จะช่วยลดระยะทาง ลดเวลา และเพิ่มความปลอดภัย - ปัจจุบันมอเตอร์เวย์เชื่อมจีน-ลาว ก่อสร้างอยู่ มีการวางแผนเชื่อมต่อกับโครงข่ายนี้หรือไม่ จะทำให้เพิ่มความสามารถในการดึงดูดนักท่องเที่ยว	- แนวเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย รับไปพิจารณาเพิ่มเติม แต่ที่เสนอเส้นทางนี้ ได้มีการพิจารณาถึงการเชื่อมโยงเมืองและการเชื่อมต่อกับรถไฟเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ด้วย แนวเส้นทางมอเตอร์เวย์จะไม่ได้ไปซ้อนทับกับแนวเดิม - แนวเส้นทางในช่วงที่ผ่านพื้นที่ลาดชัน ภูเขา จะเสนอให้เป็นอุโมงค์ - การเชื่อมต่อมอเตอร์เวย์กับรถไฟจีน-ลาว จะรับไปศึกษารายละเอียดต่อไป
- ระบบขนส่งเชียงใหม่-เชียงราย เป็นศูนย์กระจายสินค้า และมีรถขนส่งสินค้าเยอะมาก อยากให้การศึกษารถไฟความเร็วสูงจากเชียงใหม่ให้ไปสุดเส้นทางที่เชียงราย จะมีผลดีในเรื่องการขนส่งสินค้าและคน เคยมีการนำเสนอต่อสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปแล้วให้ไปสุดที่เชียงราย	- เรื่องระบบราง จะเสนอแนะว่า รถไฟความเร็วสูงควรมีการศึกษาเชื่อมเชียงใหม่-เชียงราย ต่อไป

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

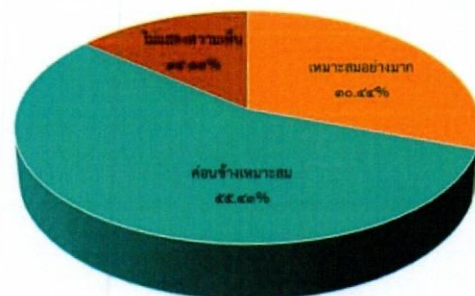
สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- ผลการศึกษาสิ่งแวดล้อมของโครงการในส่วนของโบราณสถานที่น่าสนใจส่วนใหญ่นั้นส่วนใหญ่เป็นแหล่งโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียน ข้อควรระวัง โบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนและไม่ขึ้นทะเบียน รวมทั้งเมืองโบราณในพื้นที่จังหวัดเชียงรายมีหลายแห่ง ซึ่งบางแห่งไม่มีข้อมูลใน GIS ดังนั้น ขอให้ตรวจสอบข้อมูลเมืองโบราณอีกครั้ง - ให้พิจารณา เรื่องแนวถนนที่ตัดผ่านพื้นที่นา จะมีทางน้ำเดิน การก่อสร้างมอเตอร์เวย์อาจจะทำให้เกิดการเปลี่ยนทางน้ำ การเกษตรไม่เหมือนเดิม ขอให้ช่วยลงรายละเอียดในการออกแบบ	- รับข้อมูลไปดำเนินการ ในส่วนเมืองโบราณ หากมีข้อมูลจะนำมาพิจารณาเพิ่มเติม ในขั้นต่อไปจะมีการลงรายละเอียดเพิ่มมากขึ้น - ในการออกแบบเบื้องต้นสำหรับการศึกษา จะมีการพิจารณาหลีกเลี่ยงพื้นที่น้ำท่วม และพื้นที่ชุ่มน้ำ อย่างไรก็ตาม ในการออกแบบรายละเอียดสำหรับขั้นตอนต่อไปนั้นจะมีการลงสำรวจพื้นที่และวิเคราะห์อย่างละเอียดอีกครั้ง
- เส้นทางที่ผ่านพื้นที่ป่า วัด ชุมชน อุทยาน มีแผนรองรับอย่างไรบ้าง	- ในการศึกษา EIA ขั้นตอนการเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) จะมีการทำสะพานข้าม เช่น มีการทำ cut and cover เพื่อให้เป็นทางสัตว์ข้าม เพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	
- เห็นด้วยกับความคุ้มค่าในการลงทุน แต่ตัวรายได้ควรนำมาพิจารณาโครงการในอนาคตด้วย ในการประเมินราคา หากทำเป็น ๒ ช่องจราจรในเส้นทางที่ปริมาณจราจรไม่มากนักจะช่วยลดต้นทุน และผลตอบแทนที่ได้อาจจะเปลี่ยนไป แล้วค่อยมาเพิ่มช่องจราจรทีหลังได้	- เนื่องจากการศึกษานี้เป็นการจัดทำแผนแม่บททั้งประเทศ ในการประเมินราคาของแต่ละเส้นทางจึงจะใช้สมมติฐานเดียวกัน อย่างไรก็ตาม หากมีการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดในแต่ละเส้นทางในขั้นต่อไป จะมีการประเมินราคาที่ละเอียดมากขึ้น นอกจากนี้ การพัฒนาจะขึ้นอยู่กับลำดับความสำคัญรวมถึงงบประมาณของภาครัฐ อย่างไรก็ตาม แผนมอเตอร์เวย์ มีการทบทวนทุกๆ ๕ ปี อาจจะพิจารณาแผนใหม่ตามบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป
ด้านแผนดำเนินงาน	
- การศึกษา จะมองที่จุดคุ้มทุน ดังนั้นก็จะมองที่พื้นที่ภาคกลางเป็นส่วนใหญ่ แต่พอภาคเหนือ ยังไม่คุ้มทุน อยากทราบว่าเมื่อไหร่ภาคเหนือถึงจะคุ้มทุน หากคิดแบบเอาเส้นทางที่คุ้มทุนมาเฉลี่ยให้เส้นที่ไม่คุ้มทุน ให้มีโอกาสได้สร้างได้หรือไม่	- ในการเสนอโครงการกับรัฐบาลหรือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จะพิจารณาถึงความเหมาะสม การที่โครงการไม่คุ้มทุนก็จะยกต่อการอนุมัติในการนำเสนอเป็นแผนมอเตอร์เวย์ แต่แผนรถไฟอาจจะมีความคุ้มทุนมากกว่า หากมีแผนการพัฒนาที่ชัดเจนมีความเป็นไปได้ที่จะสามารถก่อสร้างภายใน ๕-๑๐ ปี อย่างไรก็ตาม แผนแม่บทของกรมทางหลวงจะมีการพัฒนาทุก ๆ ๕ ปี ดังนั้น หากบริบทของพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลง เดิมโตมากขึ้น ก็อาจจะขยับมาอยู่ในแผนการดำเนินการที่เร็วขึ้นได้

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

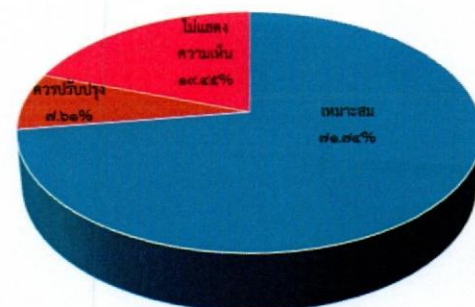
สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านแผนดำเนินงาน (ต่อ)	
- รถไฟความเร็วสูง ขอให้เร่งดำเนินการ	- รับข้อเสนอไปพิจารณาเพิ่มเติมในส่วนของการพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูง
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	
- เห็นด้วยกับโครงการที่ลดการเข้าซ้อน อยากรู้ว่า ทล.๑๑๘ (เชียงใหม่-เชียงราย) ที่เพิ่งสร้างเสร็จในเรื่องของจุดตัด ท่อลอด ต้องประสานกับเทศบาลด้วย เข้าหาชุมชนให้มากขึ้น เนื่องจากน้ำท่วมหลายจุด และปัจจุบัน ทล.๑๑๘ ซ่อมแซมเยอะมาก หากเน้นการก่อสร้างให้ตั้งแต่แรกก็จะดีมาก	- รับไปเพิ่มเติมในเรื่องข้อเสนอในการพัฒนามอเตอร์เวย์ว่าต้องเข้าพื้นที่เทศบาล ชุมชน และการควบคุมงานก่อสร้างต้องให้ได้มาตรฐาน
- ทล. ๑๑๘ เรื่องสะพานลอย ชาวบ้านอยากได้แต่โครงการสร้างเสร็จ มีคนใช้น้อย ดังนั้น หากจะสร้างถนนเส้นใหม่ลองแนะนำชาวบ้านหรือเปรียบเทียบให้ดูว่าจะใช้สะพานลอยหรือทางข้าม	- รับเป็นข้อเสนอแนะ จะต้องมีการประชุมกับพื้นที่ในเรื่องการข้ามทั้งสองฝั่ง

➤ สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒ พื้นที่ภาคเหนือตอนบน

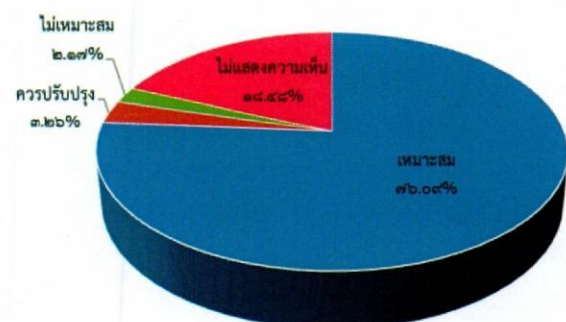
ความคิดเห็นต่อร่างแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) พบว่า ร้อยละ ๓๐.๔๔ มีความเหมาะสมอย่างมาก ร้อยละ ๕๕.๔๓ ค่อนข้างเหมาะสม และร้อยละ ๑๔.๑๓ ไม่แสดงความคิดเห็น



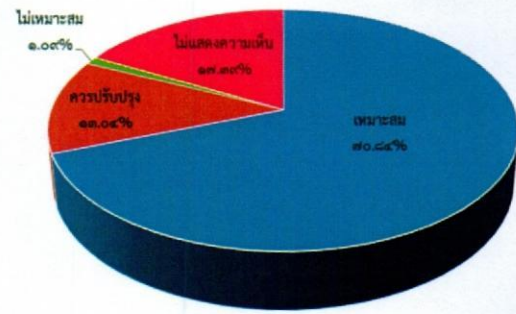
ความคิดเห็นต่อการออกแบบเบื้องต้น (Prefeasibility Study) ของเส้นทาง MR๑-๑ เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงราย-เชียงของ พบว่าร้อยละ ๗๑.๗๔ มีความเหมาะสม ร้อยละ ๗.๖๑ ควรปรับปรุง/แก้ไขบางส่วน และร้อยละ ๑๙.๔๕ ไม่แสดงความคิดเห็น



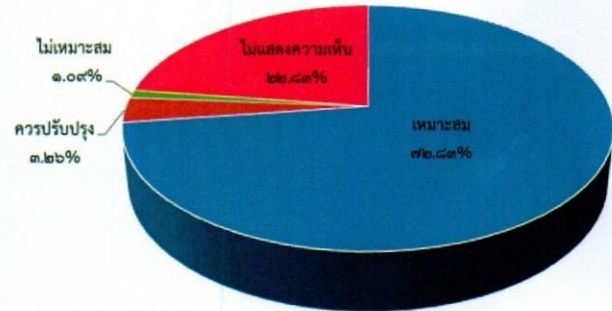
ความคิดเห็นต่อการออกแบบเบื้องต้น (Prefeasibility Study) ของเส้นทาง MR๑-๒ เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงราย-แม่สาย พบว่า ร้อยละ ๗๖.๐๙ มีความเหมาะสม ร้อยละ ๓.๒๖ ควรปรับปรุง/แก้ไขบางส่วน ร้อยละ ๒.๑๗ ไม่เหมาะสมและร้อยละ ๑๘.๔๘ ไม่แสดงความคิดเห็น



ความคิดเห็นต่อการออกแบบเบื้องต้น (Prefeasibility Study) ของเส้นทาง MR๑-๓ เชียงราย-นราธิวาส ช่วงเชียงราย-แม่สาย พบว่า ร้อยละ ๗๐.๘๔ มีความเหมาะสม ร้อยละ ๑๓.๐๔ ควรปรับปรุง/แก้ไขบางส่วน ร้อยละ ๑.๐๙ ไม่เหมาะสมและร้อยละ ๑๔.๓๙ ไม่แสดงความเห็น



ความคิดเห็นต่อการออกแบบเบื้องต้น (Prefeasibility Study) ของเส้นทาง MR๑-๔ ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ และ MR๑-๕ ช่วงลำปาง-พะเยา พบว่า ร้อยละ ๗๒.๘๓ มีความเหมาะสม ร้อยละ ๓.๒๖ ควรปรับปรุง/แก้ไขบางส่วน ร้อยละ ๑.๐๙ ไม่เหมาะสมและร้อยละ ๒๒.๘๓ ไม่แสดงความเห็น



นำเสนอผ่านการระบบโปรแกรม Zoom Meeting จากห้องประชุมหลัก ไป ณ ที่ตั้งหน่วยงาน

รูปที่ ๒ การดำเนินการประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings)

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

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

- ❖ บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด
โทรศัพท์ : ๐-๒๑๓-๐๔๒๙ โทรสาร : ๐-๒๖๑๓-๐๔๒๖
- ❖ บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
โทรศัพท์ : ๐-๒๑๖๕-๗๓๙๕-๙๘ โทรสาร : ๐-๒๑๖๘-๗๓๘๐
- ❖ บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์ : ๐-๒๕๐๙-๙๐๐๐ โทรสาร : ๐-๒๕๑๙-๕๗๓๔

