



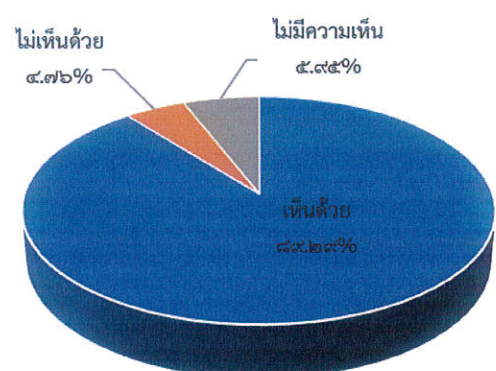
สรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่าย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

ตามที่ กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด ร่วมกับ บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการงานบริการที่ปรึกษาโครงการงานศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การลงทุนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้เล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชน อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการดำเนินงาน ได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) เมื่อวันอังคารที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องอีเทอร์นีตี้บอลรูม ชั้น ๑ ณ โรงแรมพูลแมน คิง เพาเวอร์ กรุงเทพมหานคร (รางน้ำ)

เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการ พร้อมทั้งร่วมให้ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาของโครงการ) ในการประชุมได้รับเกียรติจากนายไพฑูรย์ พงษ์สวัสดิ์ รองอธิบดีกรมทางหลวง ประธานเปิดการประชุม และนายอภิชัย อิสริยานุกูล วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น ๓๑๑ คน ประกอบด้วย ห้องประชุมหลัก จำนวน ๑๕๓ คน และเข้าร่วมประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Zoom Cloud Meetings) จำนวน ๑๖๘ คน ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมกันแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ซึ่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม คณะผู้ศึกษาจะนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาให้มีความเหมาะสม อันจะนำไปสู่การดำเนินโครงการที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุด ส่งผลกระทบท่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนน้อยที่สุด

ภาพกิจกรรมการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ดังรูปที่ ๑ - ๒ และสรุปผลการรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังตารางที่ ๑ ดังนี้

ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงข่ายแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-Map) เพื่อกำหนดแนวทางในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ร่วมกับระบบรางในอนาคต พบว่า ร้อยละ ๘๙.๒๙ เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ ร้อยละ ๕.๙๕ ไม่มีความเห็น และร้อยละ ๔.๗๖ ไม่เห็นด้วย



ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงข่ายแผนแม่บท
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-Map)



นายไพฑูรย์ พงษ์ชาลิต
รองอธิบดีกรมทางหลวง
ประธานเปิดการประชุม



นายอภิชัย อิศริยานุกูล
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
กล่าวรายงานการประชุม



บริษัทที่ปรึกษา
นำเสนอข้อมูลโครงการ



บรรยากาศการประชุม

รูปที่ ๑ บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นแผนแม่บท
การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP)

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง

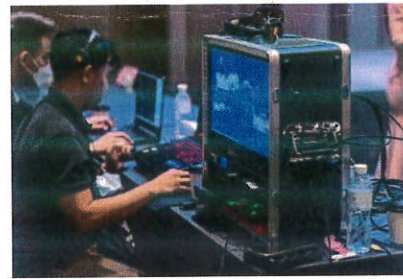
สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
<ul style="list-style-type: none"> - ขอให้มีถนนบริการ (Service road) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ชุมชน - ช่วงที่แนวเส้นทางระบบรางพาดผ่านตัวเมือง เสนอให้ระบบรางเป็น LRT - เสนอให้ระบบรางใช้ระบบไฟฟ้า เนื่องจากมีความทันสมัยมากกว่า 	<ul style="list-style-type: none"> - สำหรับการพัฒนาระบบรางว่าจะใช้ระบบใดนั้น จะขึ้นอยู่กับกำเนินงานของ รฟท. ในการศึกษานี้เป็นเพียงการวางแผนแนวเส้นทางแผนแม่บทเท่านั้น อย่างไรก็ตามจะนำเสนอให้ รฟท. ทราบต่อไป - สำหรับถนนบริการ มีการออกแบบไว้แล้วในช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชน
<ul style="list-style-type: none"> - เสนอให้พิจารณาเชื่อม MR๔ สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๖ เริ่มต้นจากMR๔ อ.เลิงนกทา-อ.ขานุมาน-อ.เขมราฐ-อ.นาตาล-สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๖ เพื่อเชื่อมด้านชายแดนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่สะพานมิตรภาพ อ.นาตาล และ สะพานมิตรภาพ อ.ขานุมาน 	<ul style="list-style-type: none"> - ที่ปรึกษาจะรับไปพิจารณาถึงความเหมาะสมละความเป็นไปได้ในการปรับแนวเส้นทางให้เชื่อมต่อกัน
<ul style="list-style-type: none"> - แนววงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ ด้านตะวันตก ที่เคยวางแผนเส้นทางไว้ในแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี จะถูกยกเลิกหรือไม่ 	<ul style="list-style-type: none"> - แนวเดิมตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ ๒๐ ปี จะยกเลิก และปรับมาใช้แนวใหม่จากแผน MR-MAP แทน เนื่องจากปัจจุบันสภาพพื้นที่และชุมชนเมืองในบริเวณวงแหวนด้านตะวันตกมีความหนาแน่นมากขึ้น ทำให้การสร้างมอเตอร์เวย์ไปในแนวเดิมทำได้ยากและส่งผลกระทบต่อการใช้พื้นที่ชุมชนมาก ดังนั้น ในโครงการ MR-MAP จึงได้เสนอแนววงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ ด้านตะวันตก ใหม่ โดยจะขยับไปทางตะวันตกมากขึ้นจากแนวเดิม เพื่อเชื่อมต่อกับแนวเส้นทาง MR๑ เชียงราย-นราธิวาส ช่วงสุพรรณบุรี-นครปฐม เพื่อรองรับการเดินทางระหว่างภูมิภาคและลดผลกระทบต่อการใช้พื้นที่
<ul style="list-style-type: none"> - ทางรถไฟช่วง ชุมพร-ระนอง วางแผนว่าจะใช้เป็น standard gauge ขนาด ๑.๔๓๕ เมตร ด้วยหรือไม่ เป้าหมายหลักคือผู้โดยสารหรือสินค้า มีหลักการอย่างไร 	<ul style="list-style-type: none"> - ทางรถไฟจะมีทั้งแบบ Standard Gauge และ แบบ Meter Gauge โดยรูปแบบ Standard Gauge นั้นจะรองรับการขนส่งสินค้าปริมาณมากจากท่าเรือทั้ง ๒ ฝั่งเป็นหลัก ส่วนรูปแบบ Meter Gauge จะรองรับการขนส่งผู้โดยสาร
<ul style="list-style-type: none"> - เห็นด้วยกับโครงข่ายเชื่อมกับภาคอีสานไปทวาย - การสร้างโครงการจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่การเกษตรเป็นแสนไร่ อยากให้รักษาพื้นที่การเกษตรไว้ให้มากที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> - จะพยายามใช้เขตทางเดิม ทั้งนี้ หากเป็นเส้นทางตัดใหม่ จำเป็นต้องพิจารณาหลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนก่อน อาจกระทบต่อพื้นที่เกษตรในบางพื้นที่

ตารางที่ ๑ สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจง (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ข้อชี้แจง/การนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
- ปัจจุบันการขนส่งทางราง เป็นสาเหตุทำให้รถติด การขนส่งควรอ้อมเขตเมือง และควรวิ่งตัดตรงไม่ขึ้นไปทางทิศเหนือวิ่งไปสู่เส้นทางชลบุรีเลย สามารถประหยัดเวลาได้มากขึ้น	- ที่ปรึกษาจะรับไปพิจารณา ถึงข้อดีข้อเสียอีกครั้ง
- MR๑๐ วงแหวนรอบที่ ๓ ด้านใต้ บริเวณ ต.ท้ายบ้าน มีความเป็นไปได้หรือไม่ ที่จะใช้แนวเดียวกับทางรถไฟ เพื่อให้เส้นทางคดเคี้ยวน้อยกว่า แทนการใช้เส้นทางเดิมที่มีอยู่ของเส้น ๓ สมุทร ที่มีความคดเคี้ยวมาก	- อยู่ระหว่างศึกษาเพิ่มเติม โดยมีแนวคิดในการบูรณาการร่วมกันกับเส้นทาง ๓ สมุทร อย่างไรก็ตาม แนวเส้นทางยังอยู่ในระหว่างการศึกษาปรับปรุงแก้ไขให้มีความเหมาะสมมากที่สุด
- ตัวน้ำหนักรในการแบกทานของ standard gauge เพิ่มการแบกทานขึ้น ๒๐% มีความคุ้มค่าหรือไม่กับการลงทุน	- ต้องมีการขนส่งจำนวนที่เยอะมาก ๆ และต้องการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมลงทุนอยู่แล้ว รูปแบบที่นำเสนอจะมีการปรับปรุงตามความเหมาะสมต่อไป
- ควรมีการจัดลำดับความสำคัญในแผนแม่บท เพื่อลดผลกระทบในหน่วยงานรัฐที่อนุมัติโครงการและนักลงทุนที่เห็นว่าโครงการไหนมาก่อนหรือหลัง	- โครงการมีการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของแผนแม่บทอยู่แล้ว โดยจะแบ่งแผนระยะสั้น กลาง ยาว
- ฝากในส่วนของเส้นทางนครราชสีมา - อุบลราชธานี ที่ส่วนใหญ่ใช้ร่วมกับรถไฟเดิมนั้น มีการคิดเผื่อกับพื้นที่เขตทางสำหรับการพัฒนาในอนาคตหรือไม่	- มีการออกแบบให้รองรับกับการพัฒนาไฟฟ้าในอนาคตด้วย
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- การเวนคืนที่ดิน หากมีโครงการที่ได้รับการอนุมัติไปแล้วแต่ยังไม่มีการก่อสร้าง รัฐอาจเสียประโยชน์	- การเวนคืนพื้นที่มีขั้นตอนในการเวนคืน การเวนคืนที่ดินนั้นเวนคืนตามวัตถุประสงค์ของการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนเข้าซ้อนของที่ดิน
ด้านอื่น ๆ	
- ในการลงทุนก่อสร้างโครงการ MR-MAP มีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในลักษณะ PPP ในด้านการลงทุนการก่อสร้างและด้าน O&M หรือไม่	- มีอยากให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนให้มากที่สุดและพิจารณาเป็นรายต่อราย



การคัดกรองผู้เข้าร่วมประชุม ตรวจ ATK (จุดคัดกรอง จุดลงทะเบียน)
และจัดเตรียมหน้ากากอนามัย และแอลกอฮอล์ ๗๐% แบบแผ่นสำหรับผู้ร่วมงาน



นำเสนอผ่านระบบโปรแกรม Zoom Meeting จากห้องประชุมหลัก ไป ณ ที่ตั้งหน่วยงาน

รูปที่ ๒ การดำเนินการประชุมทางไกลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์
(Zoom Cloud Meetings)

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

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

- ❖ บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด
โทรศัพท์ : ๐-๒๑๗-๐๔๒๙ โทรสาร : ๐-๒๖๑๗-๐๔๒๖
- ❖ บริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
โทรศัพท์ : ๐-๒๑๖๕-๗๓๕๕-๕๘ โทรสาร : ๐-๒๑๖๘-๗๓๘๐

