

สรุปผลการประชุมระดมความคิดเห็น

การประชุมระดมความคิดเห็นที่จัดขึ้น มีผู้แทนจากหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ เอกชน นักวิชาการ องค์กรพัฒนาเอกชน ลีอมวลชนจากหลากหลายสาขาที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม จำนวนทั้งสิ้น 346 คน โดยสามารถประมวลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากที่ประชุมดังนี้

- การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นเรื่องจำเป็นอย่างยิ่งในการส่งเสริมศักยภาพการแข่งขันทางเศรษฐกิจไปสู่ระดับภูมิภาค ฉะนั้นต้องพิจารณาให้มีการก่อสร้างที่รวดเร็ว ประหยัด และมีระบบการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ และปลอดภัย
- แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าของประเทศให้มีความมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งทางน้ำ ทางบก และทางราง และให้มีการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างบูรณาการ เพื่อให้ต้นทุนทางโลจิสติกส์ลดลงมากที่สุด อันเป็นการส่งเสริมศักยภาพการส่งออกของชาติ และสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าของภูมิภาคอาเซียน
- ปัญหาหนึ่งของการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยคือ การไม่สามารถควบคุมการเข้าออกของรถ (Access Control) อย่างจริงจัง ยกตัวอย่างการสร้างถนนวงแหวนรอบในรัชดาภิเษก ซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่จะควบคุมการเข้าออก แต่พอเริ่มเปิดให้บริการก็มีการอนุญาตให้ชุมชนข้างทางสร้างทางเชื่อมทางหลวง ทำให้มีการขยายตัวของชุมชนไปในลักษณะ Ribbon Development และสร้างทางเชื่อมเพิ่มเติมในอีกหลายเส้นทาง ดังนั้น การเก็บค่าผ่านทาง (Toll) จึงไม่สามารถทำได้ ส่งผลให้ไม่มีงบประมาณที่จะนำมาใช้ในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และต้องใช้ระบบ PPPs จึงเสนอหลักการที่จะทำให้การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเกิดผลเป็นรูปธรรมได้รวดเร็วยิ่งขึ้น โดยการกันช่องจราจรบางส่วนบนทางหลวงปัจจุบันที่มีขนาด 8 ช่องจราจร ให้มีการควบคุมการเข้าออก ส่วนจะให้มีการเก็บค่าผ่านทางหรือไม่เป็นสิ่งที่ต้องพิจารณากันถึงเหมาะสมต่อไป
- ควรจัดให้มีเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก (Truck lane) ในระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพราะจะทำให้เกิดความปลอดภัยจากการเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน ที่ส่วนมากมีลักษณะการขับขี้อยนต์แตกต่างจากประเทศไทย คือใช้พวงมาลัยซ้ายและมีทิศทางการจราจรที่ไม่เหมือนกัน
- เสนอให้มีการนำเทคโนโลยีการเจาะอุโมงค์มาใช้ในการก่อสร้างทางหลวง และระบบราง ซึ่งสามารถช่วยลดผลกระทบด้านการเวนคืนที่ดินให้แก่ประชาชน
- กรมศิลปากรได้ให้ความเห็นว่า การกำหนดโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย ควรคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อแหล่งโบราณคดี หรือ โบราณสถานที่มีการสำรวจพบแล้วมากกว่า 8,000 แห่งทั่วประเทศ โดยที่ปรึกษาสามารถประสานขอข้อมูลระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ด้านการจัดการพื้นที่โบราณคดี มาใช้ประกอบ

งานศึกษาในการจัดทำแผนแม่บทฯ และควรจัดหาที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญด้านประวัติศาสตร์โบราณคดีร่วมในการศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อแหล่งโบราณคดีในพื้นที่ต่างๆ

- เสนอความเห็นว่ามี การประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าก่อนที่จะมีการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่มีโอกาสรับทราบข้อมูลการดำเนินงาน โดยเฉพาะลักษณะการเกิดผลกระทบ หรือระดับความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและวิถีชีวิตของชุมชน เพื่อป้องกันการต่อต้านหรือไม่ยอมรับการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง