

ข้อร้องเรียนของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ หมายเลข ๖ สายบางปะอิน-นครราชสีมา

๑.การเลือกเส้นทางในการก่อสร้างถนนดังกล่าวอย่างไม่เหมาะสมและไม่พิจารณาผลกระทบที่จะเกิดขึ้น

จากการออกแบบและเลือกใช้พื้นที่สำหรับการก่อสร้างถนนสายนี้ กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัทเอกชนให้ทำการสำรวจและออกแบบทั้งโครงการ เมื่อพิจารณาให้ถี่ถ้วนจะพบว่ามีหลายจุดที่เลือกใช้พื้นที่ในการก่อสร้างถนนสายนี้พาดผ่านไม่เหมาะสมเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะช่วงจากมวกเหล็ก จากถนนมิตรภาพหลัก ก.ม.ที่ ๓๑(ช่วงท้ายตอนที่ ๑ของโครงการ) ถึงบริเวณกองพันสุนัขทหาร ถนนมิตรภาพหลัก ก.ม.ที่ ๗๘ (ก.ม.ที่ ๑๒๕ ของโครงการ) กล่าวคือพื้นที่ส่วนใหญ่ที่ถนนสายนี้พาดผ่านประกอบด้วย

- ช่วงจากมวกเหล็กถึงกลางดงลักษณะทางภูมิศาสตร์ส่วนใหญ่เป็นภูเขา เขาและที่ลาดเอียงเขา สภาพป่ายังอุดมสมบูรณ์ เป็นที่อาศัยของสัตว์สงวนหลายชนิดเช่นเรียงผา โดยเฉพาะที่หลัก ก.ม.ที่ ๕๔ ของโครงการมีการบุกรุกตัดถนนเข้าไปยังเขตป่าสงวนแห่งชาติ มีการสร้างถนนปิดทับอุโมงค์ระบายน้ำธรรมชาติที่เชิงเขาบริเวณหมู่บ้านบุญบันดาลซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมหมู่บ้านและบริเวณใกล้เคียงอย่างรุนแรง

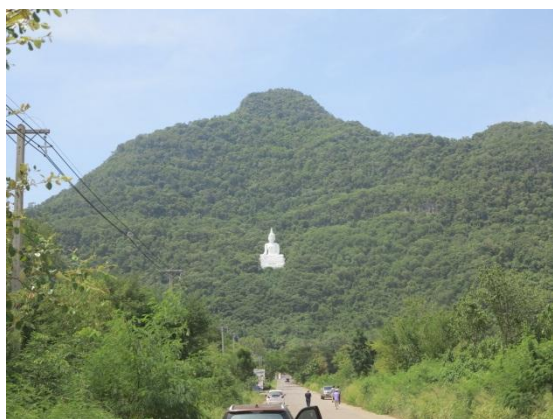


หลักแสดงเขตป่าสงวนแห่งชาติกับหลัก L94 ของโครงการ

อุโมงค์ระบายน้ำธรรมชาติ

นอกจากนี้ยังตัดถนนผ่านภูเขาในบริเวณถัดจากหมู่บ้านบุญบันดาลเป็นการทำลายทรัพยากรธรรมชาติที่ควรหลีกเลี่ยงอย่างยิ่ง

- ช่วงจากกลางดงถึงรอยต่อตำบลหนองน้ำแดง พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ลาดเอียงเชิงเขาจากทิศใต้ไปทิศเหนือ ดังนั้นน้ำจากธรรมชาติส่วนใหญ่จะไหลจากทิศใต้ลาดไปทิศเหนือ หากมีการก่อสร้างถนนดังกล่าวซึ่งต้องยกพื้นถนนให้สูงกว่าผิวดินเดิมทำให้แนวถนนจะปิดกั้นทางน้ำเมื่อมีฝนตก จึงก่อให้เกิดน้ำท่วมในพื้นที่ทางด้านทิศใต้ของถนน แม้บางช่วงของโครงการจะมีการขุดเจาะอุโมงค์ลอดใต้พื้นถนนเพื่อใช้เป็นทางสัญจรเชื่อมระหว่างฟากถนนด้านซ้ายกับด้านขวาของถนน แต่จากรายละเอียดของโครงการอุโมงค์ลอดดังกล่าวก็ยังมีจำนวนไม่มากพอที่จะระบายน้ำได้ทั้งหมด ที่สำคัญอุโมงค์ลอดดังกล่าวนี้ผู้ดำเนินโครงการชี้แจงว่าใช้สำหรับเป็นทางสัญจรระหว่างพื้นที่ด้านซ้ายกับด้านขวาของถนน ซึ่งส่วนใหญ่จะมีลักษณะเป็นรูปอักษร U ในภาษาอังกฤษ กล่าวคือปากอุโมงค์ทั้งสองด้านจะอยู่ระดับผิวถนนแล้วขุดเอียงลึกลงใต้ถนนเพื่อไปโผล่อีกด้าน ดังนั้นเมื่อฝนตกหนักจะมีน้ำไหลรวมปริมาณมากผ่านเข้าอุโมงค์ลอดนี้ไปยังอีกด้าน ทำให้เกิดความเสียหายต่อพื้นที่ด้านที่เป็นทางไหลออกของน้ำ และเมื่อน้ำหยุดไหลก็ยังคงมีน้ำยังค้างอยู่ในอุโมงค์ส่วนที่ต่ำกว่าทางออกของน้ำรวมถึงจะมีเศษตะกอนและดินค้างอยู่ด้วย ทำให้ไม่สามารถใช้เป็นทางสัญจรได้ ยิ่งกว่านั้นหากมีการสัญจรผ่านอุโมงค์ดังกล่าวนี้ขณะที่มีน้ำไหลเข้าอุโมงค์จะก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้สัญจรผ่านอีกด้วย พื้นที่ช่วงดังกล่าวนี้เป็นแหล่งเพาะปลูกและการเกษตรที่สำคัญของประเทศไทยเช่นผลไม้ที่มีชื่อเสียงของประเทศไทยเป็นแหล่งผลิตอาหารโลก เมื่อถนนสายนี้ตัดผ่านจะทำลายพื้นที่เกษตรและสภาพธรรมชาติที่สมบูรณ์ของชุมชนให้เสียหายเป็นอย่างมาก



พื้นที่สภาพป่าอันสมบูรณ์ ที่จะถูกทำลายโดยโครงการนี้พาดผ่าน

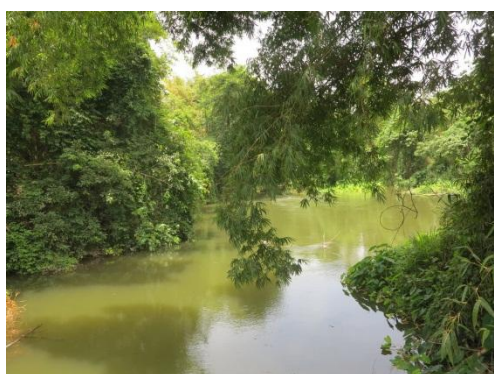
- ช่วงจากมอ กระทบถึงถนนพระราชฯ พื้นที่ส่วนใหญ่จะลาดเอียงจากทิศใต้ไปทิศเหนือและจากทิศตะวันตกไปทิศตะวันออก องศาความลาดเอียงของพื้นที่ค่อนข้างสูงและเป็นบริเวณที่มีพื้นที่ลาดเอียงต่อเนื่องเป็นผืนใหญ่ เมื่อสร้างถนนพาดผ่านจะทำให้เกิดการกีดขวางทางน้ำซึ่งมีปริมาณรวมกันค่อนข้างมาก ก่อให้เกิดปัญหาของน้ำไหลรวมที่ถนนพระราชฯ โดยบางส่วนจะไหลข้ามถนนพระราชฯ บางส่วนจะไหลเลาะริมถนนแล้วทั้งหมดจะไหลรวมลงลำตะคองที่อยู่ด้านตะวันออก เป็นการเพิ่มปริมาณน้ำจำนวนมากลงในลำตะคองอย่างรวดเร็ว อันจะก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมชุมชนที่อยู่ถัดไปนั้นคือชุมชนในเขตเทศบาลเมืองปากช่อง



พื้นที่ลาดเอียงเชิงเขาผืนใหญ่ จากมอ กระทบถึงถนนพระราชฯ

- ช่วงจากถนนพระราชฯถึงลำตะคอง ลักษณะพื้นที่จะลาดเอียงจากทิศใต้ไปทิศเหนือและจากทิศตะวันตกไปทิศตะวันออกเช่นกัน ปัญหาที่เกิดขึ้นคือการไหลรวมของน้ำปริมาณมากลงลำตะคองอย่างรวดเร็วเช่นกัน โดยเฉพาะที่จุดตัดลำตะคองผู้ดำเนินโครงการจะทำการก่อกองทรายน้ำลำตะคองบางช่วงที่มีลักษณะคดเคี้ยวคล้ายอักษร S ในภาษาอังกฤษแล้วขุดลำคลองใหม่ทดแทนเป็นแนวตรง เพื่อก่อสร้างสะพาน ผู้ดำเนินโครงการกล่าวอ้างว่าเพื่อความสะดวกในการก่อสร้าง และลดค่าใช้จ่าย นอกจากนี้จะ

มีประโยชน์เพิ่มเติมคือทำให้น้ำสามารถไหลระบายได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ปัญหาที่จะตามมาคือเกิดการไหลของน้ำที่รวดเร็วก่อให้เกิดโอกาสน้ำท่วมในชุมชนเทศบาลเมืองปากช่องมากขึ้น การกลบถมสายน้ำลำตะคองที่ไหลคดเคี้ยวตามธรรมชาติแล้วขุดสร้างใหม่เป็นเส้นตรงทดแทนนั้น เป็นการทำลายแหล่งทรัพยากรธรรมชาติอย่างรุนแรงซึ่งควรหลีกเลี่ยงเป็นอย่างยิ่ง ประการสำคัญการสร้างสะพานบริเวณลำตะคองดังกล่าวนั้นแม้จะทำการก่อสร้างสะพานโดยไม่มีการถมคลองเดิมแล้วขุดเป็นแนวตรงก็ตาม เป็นการทำลายทรัพยากรธรรมชาติเช่นกันควรหลีกเลี่ยงเป็นอย่างยิ่ง



สายน้ำลำตะคองคดเคี้ยวที่จะมีการกลบถม แล้วขุดสร้างใหม่เป็นแนวตรง

- ช่วงจากลำตะคองถึงวัดแก่งกลางดง ลักษณะพื้นที่จะลาดเอียงจากทิศใต้ไปทิศเหนือและลาดเอียงจากทิศตะวันออกไปทิศตะวันตก เมื่อน้ำไหลปะทะแนวถนนที่สร้างขึ้นก็จะไหลรวมลงลำตะคองเช่นกัน

สรุปรวมจากช่วงมอกระหาดถึงวัดแก่งกลางดงนอกจากจะก่อปัญหาการทำลายทรัพยากรธรรมชาติอย่างรุนแรงจากการกลบถมลำตะคองแล้วขุดลำคลองใหม่เป็นแนวตรง และจากการสร้างสะพานบริเวณลำตะคอง ซึ่งจะสร้างปัญหามลพิษให้กับแหล่งน้ำดิบสำหรับบริโภคที่สำคัญของภาคอีสานรวมถึงการทำลายระบบนิเวศน์ของลำน้ำธรรมชาติแล้วนั้น ยังมีปัญหาใหญ่ที่จะตามมาอีกประการคือปัญหาน้ำท่วมชุมชนในเทศบาลเมืองปากช่อง สืบเนื่องจากการก่อสร้างถนนดังกล่าวนี้แนวถนนจะกีดขวางทางไหลของน้ำเมื่อฝนตก ทำให้ปริมาณน้ำส่วนใหญ่ที่เคยกระจายไหลซึมลงผิวดิน เมื่อปะทะกับแนวถนนจากความลาดเอียงของพื้นที่ ทำให้เกิดการรวมตัวของน้ำแล้วไหลลงสู่ลำตะคองในปริมาณที่เพิ่มมากขึ้นกว่าเดิมหลายเท่าตัว ทำให้มีความเสี่ยงสูงมากที่ชุมชนตอนล่างในเทศบาลเมืองปากช่องมีโอกาสเกิดน้ำท่วมรุนแรงมากขึ้นและบ่อยครั้งขึ้นเนื่องจากเป็นพื้นที่ต่ำ ซึ่งปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวก็ประสบปัญหาน้ำ

ท่วมอยู่เป็นครั้งคราวอยู่แล้ว เมื่อปริมาณน้ำในลำตะคองมีเพิ่มมากขึ้นในเวลาอันรวดเร็วจากการสร้างถนนดังกล่าวทำให้มีโอกาสเกิดน้ำท่วมบ่อยขึ้นและรุนแรงกว่าเดิมเป็นอันมาก พื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากภัยน้ำท่วมได้แก่ ชุมชนราชประชา ,ชุมชน บขส.เก่า, ชุมชนประจักษ์ , ชุมชนสะพานคำ ,ชุมชนโรงสูบ , ชุมชนตรอกแดง , ชุมชนตรอกสุหร่า , ชุมชนนันทเขตต์ ,ชุมชนประปา , ชุมชนหนองสาหร่าย , ชุมชนเจ้าแม่กวนอิม , ชุมชนท่ามะนาว เป็นต้น ซึ่งชุมชนทั้งหมดนี้เป็นพื้นที่ราบลุ่มอยู่ในเขตเทศบาลเมืองปากช่องเกือบทั้งสิ้น และที่ผ่านมายังไม่มีหน่วยงานใดรับผิดชอบ ชี้แจงหรือแจ้งให้ประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวได้รับทราบข้อมูลนี้แต่ประการใด



ภาพน้ำท่วม ชุมชนนันทเขตต์และท่ามะนาว เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๑

นอกจากนั้นโครงการนี้ยังใช้พื้นที่มากเกินความจำเป็น โดยเฉพาะในบริเวณทางขึ้น-ลง และด่านเก็บเงินปากช่องเพื่อเข้าถนนพระราชฯ โดยโครงการทำสะพานที่บริเวณลำตะคอง(ก.ม.ที่ ๑๑๒ ของโครงการ)วกกลับลงด่านเก็บเงินแล้วเข้าสู่ถนนพระราชฯ ระยะทางจากจุดวกกลับถึงถนนพระราชฯมีความยาวมากกว่า ๒ กิโลเมตร ดังนั้นจึงต้องเวนคืนที่ดินซึ่งมีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงมากของอำเภอปากช่อง มีการตัดผ่านพื้นที่ปศุสัตว์ฟาร์มเลี้ยงโคนม และใช้พื้นที่บริเวณมากเกินความจำเป็น จุดดังกล่าวมีการทำลายทรัพยากรธรรมชาติของลำตะคองอย่างรุนแรงจากการสร้างสะพานดังกล่าว นอกจากนั้นโครงการยังสร้างจุดบริการ(Service center) บริเวณหมู่บ้านมอกระหาดโดยใช้พื้นที่มากเกินจำเป็นและบริเวณดังกล่าวมีการสร้างรูก้าวเข้าพื้นที่โรงงานผลิตน้ำมันพร้อมดื่มของสหกรณ์โคนม ปากช่อง จำกัด ปัจจุบันผลิตนมพร้อมดื่มสำหรับโครงการนมโรงเรียน เพื่อแจกจ่ายยังโรงเรียนทั้งใกล้และไกลออกไป ดังนั้นจึงก่อให้เกิดมลพิษจากยานยนต์ปนเปื้อนลงในนมพร้อมดื่มของนักเรียนเยาวชนที่ควรได้รับการดูแลเพื่อเป็นอนาคตของประเทศชาติ จึงควรหลีกเลี่ยงอย่างยิ่ง

ปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่สร้างทางขึ้น-ลง ด้านเก็บเงิน และศูนย์บริการ(Service center)

จากการประเมินและคาดการณ์ล่วงหน้าของกรมทางหลวง หลังเปิดใช้ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๖ จะมีผู้ใช้นั้นในโครงการเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ เช่นในปี พ.ศ.๒๕๖๔ จะมีจำนวนรถยนต์ใช้นั้นในโครงการถึงช่วงอำเภอมวกเหล็กจำนวนวันละ ๔๖,๐๐๐ – ๑๐๑,๐๐๐ คัน ทั้งไปและกลับ และปริมาณจะลดลงเล็กน้อยเมื่อถึงอำเภอปากช่อง ดังนั้นพื้นที่ในส่วน of ศูนย์บริการ(Service center) ทางขึ้น-ลงและด้านเก็บเงินที่อำเภอมวกช่อง จึงมีปริมาณของผู้ใช้นั้นดังกล่าวรวมกับพนักงานเจ้าหน้าที่บริการของโครงการจำนวนมากเกินกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อวัน ปริมาณทรัพยากรต่างๆที่ถูกนำมาใช้ในโครงการโดยเฉพาะน้ำสะอาดสำหรับระบบสาธารณูปโภค และของเสียที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการจึงมีปริมาณสูงมาก และจะเพิ่มขึ้นเป็นลำดับเมื่อมีผู้ใช้บริการนนั้นดังกล่าวเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาที่ตามมาหลายประการคือ

๑.แหล่งน้ำดิบที่นำมาใช้ผลิตน้ำสะอาดสำหรับระบบสาธารณูปโภค ผู้ดำเนินโครงการ ใช้จากแหล่งใดบ้าง? และปริมาณเท่าใด?

๒.ของเสียและมลพิษที่เกิดขึ้นจากโครงการซึ่งเกิดขึ้นจาก ๓ ส่วนคือ

๒.๑ ของเสียที่เกิดขึ้นจากการใช้นั้น ประกอบด้วย ฟันละออง เขม่าและควันพิษ ขยะมูล

ฝอยจากการทิ้งของผู้ใช้นั้น และอื่นๆ

๒.๒ ของเสียที่เกิดขึ้นที่บริเวณทางขึ้น-ลง ด้านเก็บเงิน และศูนย์ควบคุมการจราจร ซึ่ง

เกิดขึ้นจากเจ้าหน้าที่พนักงานและผู้ใช้นั้น ประกอบด้วย น้ำเสียจากระบบ

สาธารณูปโภคและห้องส้วม ขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล ฟันละออง เขม่าและควันพิษ

๒.๓ ของเสียที่เกิดขึ้นบริเวณศูนย์บริการ(Service center)ทั้งสองด้าน จุดนี้จะเป็นตำแหน่ง

ที่มีปัญหาปริมาณของเสียและมลพิษมากที่สุด เนื่องจากมีจำนวนผู้ใช้นั้นและ

พนักงานบริการจำนวนมาก ดังนั้นปัญหาด้านขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลโดยเฉพาะ

ปัญหาน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากระบบสาธารณูปโภคและห้องส้วมจะมีปริมาณสูงมาก

๓.ถนนระยะรัศมีปัจจุบันมีปริมาณรถสูงมากโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือวันหยุด การใช้นั้นระยะรัศมีเป็นทางขึ้น-ลงสำหรับโครงการนี้จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้นอย่างรุนแรง

การใช้พื้นที่สำหรับจุดขึ้น-ลง และด่านเก็บเงิน และศูนย์บริการ(Service center) มีรายละเอียดดังนี้

- ก. ทางขึ้น-ลง และด่านเก็บเงิน ตั้งอยู่ที่ หมู่ ๘ ต.หนองน้ำแดง ตำแหน่งดังกล่าวอยู่ห่างจาก ลำตะคองประมาณเพียง ๔๐๐ เมตร เท่านั้น ลักษณะพื้นที่จะลาดเอียงสู่ลำตะคอง ดังนั้นเมื่อมีของเสีย ทั้งขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล โดยเฉพาะน้ำเสียจากระบบสาธารณูปโภค และห้องส้วม ที่เกิดขึ้นในพื้นที่บริเวณดังกล่าวจะไหลลงสู่ลำตะคองซึ่งเป็นพื้นที่ลาดต่ำอยู่ด้านล่าง ซึ่งลำตะคองเป็นแหล่งน้ำสะอาดสำหรับบริโภคของอำเภอปากช่อง สิกิ้ว จนถึงจังหวัดนครราชสีมา และพื้นที่ภาคอีสานตอนล่าง ดังนั้นจึงควรหลีกเลี่ยงการใช้พื้นที่ดังกล่าวสำหรับโครงการนี้เป็นอย่างยิ่ง
- ข. ศูนย์บริการ(Service center) ทั้งสองด้านของโครงการ ตั้งอยู่ที่หมู่ ๑๑ ต.หนองน้ำแดง เป็นที่ลาดเอียงเชิงเขา อยู่สูงกว่าถนนพระราชวังและตัวเมืองปากช่อง เป็นอย่างมาก พื้นที่ดังกล่าวอยู่ในแนวเขานางชี ซึ่งเป็นแหล่งต้นน้ำธรรมชาติที่สำคัญของอำเภอปากช่อง โดยเฉพาะเป็นแหล่งน้ำใต้ดินที่มีคุณภาพสูงมากเหมาะสำหรับการบริโภค และเป็นแหล่งน้ำดิบสำรองเพื่อการบริโภคที่สำคัญของปากช่อง ใน พ.ศ.๒๕๕๔ เมื่อเกิดน้ำท่วมในหลายพื้นที่โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร เกิดขาดแคลนน้ำสะอาดสำหรับการบริโภค ได้มีการนำน้ำใต้ดินจากบริเวณแนวเขานางชีมาผลิตเป็นน้ำดื่มคุณภาพสูงเพื่อส่งไปช่วยเหลือในพื้นที่น้ำท่วมเป็นจำนวนมาก ดังนั้นเมื่อมีการสร้างศูนย์บริการในบริเวณดังกล่าวจะเป็นการทำลายแหล่งทรัพยากรที่สำคัญของปากช่อง และประเด็นที่น่าวิตกกว่านั้นคือ เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ลาดเอียงเชิงเขาอยู่ในระดับที่สูงกว่าถนนพระราชวังและตัวเมืองปากช่องค่อนข้างมากดังนั้นของเสียและมลพิษที่เกิดจากโครงการนี้ทั้งขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล โดยเฉพาะน้ำเสียจากระบบสาธารณูปโภคและห้องส้วม จะไหลซึมลงพื้นดินที่เคຍุดมสมบูรณ์และเป็นแหล่งต้นน้ำของปากช่อง ส่วนที่เหลือจะไหลลงสู่เบื้องล่างนั่นคือถนนพระราชวังและไหลต่อไปยังลำตะคองแหล่งน้ำดิบที่สำคัญของภาคอีสาน เกิดการปนเปื้อนและก่อมลพิษที่รุนแรง จึงควรหลีกเลี่ยงการใช้พื้นที่นี้เพื่อโครงการดังกล่าว



ปริมาณการขับถ่ายของผู้ใช้บริการในศูนย์บริการ(Service center)และทางขึ้นลง อ.ปากช่อง

จากการคาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนโครงการ ในปีพ.ศ. 2574จะมีรถผ่าน อ.มวกเหล็กประมาณ 101,000 คัน/วัน (รายงานฉบับสุดท้าย พ.ศ.2550 กรมทางหลวง หน้า3-11) จึงมีผู้ใช้นั้นดังกล่าวในช่วงปกติ ประมาณวันละ249,800 คน (ตามประมาณการณ์ชนิดและจำนวนรถยนต์ที่ใช้นั้นมอเตอร์เวย์ที่ผ่านช่อง อ.ปากช่องในปี 2574)ดังนั้นจึงมีผู้ใช้บริการห้องส้วมของโครงการในศูนย์บริการ(Service center) ประมาณการณั้ขึ้นต่ำ 4% ของผู้ใช้นั้น โดยแบ่งเป็น

1. ปัสสาวะ 3% คิดเป็นจำนวน 7,494 คน ปริมาณการขับถ่ายปัสสาวะในคนปกติ 250-400 มิลลิลิตรต่อครั้ง ดังนั้นปริมาณปัสสาวะรวมเท่ากับ 1,873 -2,997 ลิตรต่อวัน ปริมาณน้ำที่ใช้เพื่อชำระล้างในการปัสสาวะประมาณ 2 ลิตรต่อครั้ง(เพศหญิงใช้มากกว่าเพศชาย) ดังนั้นปริมาณน้ำที่ใช้ประมาณ 15,000 ลิตรต่อวัน และน้ำดังกล่าวจะรวมกับปัสสาวะกลายเป็นน้ำผสมปัสสาวะ ปริมาณ 16,870-18,000 ลิตรต่อวัน
2. อุจจาระ 1% คิดเป็นจำนวน 2,498 คน ปริมาณการขับถ่ายอุจจาระในคนปกติ 150 กรัม ดังนั้น ปริมาณอุจจาระรวมเท่ากับ 374.7 กิโลกรัมต่อวัน ปริมาณน้ำที่ใช้เพื่อชำระล้างในการอุจจาระประมาณ 5 ลิตรต่อครั้ง ดังนั้นปริมาณน้ำที่ใช้ประมาณ 12,500 ลิตรต่อวัน และน้ำดังกล่าวจะรวมกับอุจจาระกลายเป็นน้ำอุจจาระ มากกว่า 12,500 ลิตรต่อวัน

ดังนั้นจะเกิดสิ่งปฏิกูลที่ศูนย์บริการดังกล่าวดังนี้

ชนิดของสิ่งปฏิกูล	ปริมาณต่อวัน	ปริมาณต่อเดือน	ปริมาณต่อปี
อุจจาระ(กิโลกรัม)	374.7	11,241	136,765
ปัสสาวะ(ลิตร)	2,900	87,000	1,058,500
น้ำผสมปัสสาวะอุจจาระ(ลิตร)	30,500	915,000	11,132,500

ปริมาณสิ่งปฏิกูลดังกล่าวคำนวณจากจำนวนผู้ใช้นั้นเท่านั้นยังไม่รวมกับพนักงานและเจ้าหน้าที่ของโครงการ และในระหว่างวันหยุดยาวหรือช่วงเทศกาลจะมีปริมาณสิ่งปฏิกูลเพิ่มขึ้นจำนวนหลายเท่าตัวจากวันปกติ

จากรายงานฉบับสุดท้าย(Final report) ของกรมทางหลวงระบุวิธีการกำจัดสิ่งปฏิกูลประกอบด้วย ถังขยะ ถังดักไขมัน บ่อเกรอะ บ่อซึม และถัง Septic เท่านั้น จะเห็นได้ว่าวิธีที่กรมทางหลวงนำมาใช้นั้นไม่สามารถ

กำจัดสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นได้จริง และสิ่งปฏิกูลจะไหลซึมลงพื้นดินลงสู่ชั้นน้ำบาดาลส่วนที่เหลือจะไหลลาดลงสู่เบื้องล่างและท้ายที่สุดจะลงสู่ลำตะคองจากการชะล้างของน้ำฝน ดังนั้นโครงการดังกล่าวสร้างความเสียหายต่อธรรมชาติและแหล่งต้นน้ำเป็นอย่างมากเนื่องจากสร้างจุดขึ้น-ลงใกล้ลำตะคองมากเกินไปโดยมีระยะห่างเพียง 400 เมตรเท่านั้น และสร้างศูนย์บริการ(Service center)บนเชิงเขาที่เป็นแหล่งต้นน้ำและเป็นแหล่งน้ำบาดาลคุณภาพ ที่สำคัญคืออยู่ในตำแหน่งที่สูงทำให้สิ่งปฏิกูลสามารถไหลลงสู่เบื้องล่างได้โดยง่าย โดยเฉพาะในฤดูฝน ก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรงและต่อเนื่อง

ประมาณการชนิดและจำนวนรถยนต์ที่ใช้ถนนมอเตอร์เวย์ที่ผ่านช่วง อ.ปากช่องในปี 2574

ประเภท	จำนวนรถ (คัน)	จำนวนคน/ คัน	รวมจำนวน คน
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	48,911	2.5	122,278
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	2,861	3	8,583
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	39,713	1.5	59,570
รถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คน	732	3	2,196
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	20	3	60
รถยนต์บริการธุรกิจ	23	2	46
รถยนต์บริการทัศนาจร	22	40	880
รถพ่วง	22	2	44
รถโดยสารประจำทาง	576	45	25,920
รถโดยสารไม่ประจำทาง	323	50	16,150
รถโดยสารส่วนบุคคล	79	50	3,950
รถบรรทุกไม่ประจำทาง	1,634	1.5	2,451
รถบรรทุกส่วนบุคคล	5,077	1.5	7,616
รถโดยสารขนาดเล็ก	7	10	70
รวมทั้งสิ้น	100,000		249,813

หมายเหตุ

- 1.ชนิดและจำนวนรถยนต์อ้างอิงจากจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2558
เอกสารอ้างอิง:กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก
- 2.จำนวนคน/คัน แสดงจำนวนคนบนรถยนต์ เฉลี่ยโดยประมาณตามความเป็นจริง
- 3.จำนวนผู้ใช้บริการห้องส้วมใน Service center ประมาณการขั้นต่ำที่ 4 % ของผู้ใช้ถนนโดยแบ่งเป็น
 - 3.1 ปัสสาวะ 3 % คิดเป็นจำนวนคนที่ใช้บริการห้องปัสสาวะ 7,494 คน
 - 3.2 อุจจาระ 1 % คิดเป็นจำนวนคนที่ใช้บริการห้องอุจจาระ 2,498 คน
- 4.ปริมาณการขับถ่ายปัสสาวะในคนปกติ 250 - 400 มิลลิลิตรต่อครั้ง
(วิชาสุขศึกษามัธยมตอนต้น)
- 5.ปริมาณการขับถ่ายอุจจาระในคนปกติ 150 กรัม
(วิชาสุขศึกษามัธยมตอนต้น)

จำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2558

Number of Vehicle Registered in Thailand as of 28 February 2015

(คัน : Unit)

ประเภทรถ Type of Vehicle	ทั่วประเทศ Whole Kingdom
รวมทั้งสิ้น Grand Total	36,049,524
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ Total Vehicle under Motor Vehicle Act	34,888,523
รข. 1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	7,378,290
รข. 2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	431,508
รข. 3 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	5,990,851
รข. 4 รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	1,621
รข. 5 รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	3
รข. 6 รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	110,422
รข. 7 รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	3,065
รข. 8 รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	20,413
รข. 9 รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	3,488
รข.10 รถยนต์บริการทัศนาจร Tour Taxi	3,273
รข.11 รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	60
รข.12 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	20,205,585
รข.13 รถแทรกเตอร์ Tractor	456,616
รข.14 รถบดถนน Road Roller	11,719

รย.15 รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	99,175
รย.16 รถพ่วง Automobile Trailer	3,300
รย.17 รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	169,134
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	1,161,001
Total Vehicle under Land Transport Act	
รวมรถโดยสาร Bus : Total	147,552
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	86,958
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	48,734
- ส่วนบุคคล Private Bus	11,860
รวมรถบรรทุก Truck : Total	1,012,441
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	246,548
- ส่วนบุคคล Private Truck	765,893
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	1,008

กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

(Transport Statistics Sub-Division, Planning Division, Department of Land Transport)

จุดที่ควรนำมาสร้างทางขึ้น-ลง ด้านเก็บเงิน และจุดบริการ(Service center) นั้นควรเลือกใช้ที่บริเวณจุดตัดถนนมิตรภาพสายใหม่กับถนนหนองสาหร่าย-นิคมลำตะคอง(ทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๕) อยู่ที่บริเวณ ก.ม.๑๑๕ ของโครงการ(บริเวณถนนมิตรภาพสายใหม่ ก.ม.ที่ ๖๕) ซึ่งมีความเหมาะสมต่อการใช้งานดังกล่าวและพื้นที่ดังกล่าวยังเป็นพื้นที่ว่างเปล่าอยู่ในการดูแลของกรมสัตว์ทหารบก ดังจะได้นำเสนอต่อไป

๒.การทำประชาพิจารณ์ที่ไม่เป็นจริงและปิดกั้นการรับรู้ของประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจาก

โครงการ

จากการดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๖ ที่ผ่านมาประชาชนและชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการก่อสร้างถนนสายนี้ ไม่ได้รับข้อมูลหรือข่าวสารจากผู้ดำเนินโครงการ ข้าราชการยังพยายามปกปิดข้อมูลต่างๆเมื่อประชาชนร้องขอหรือไต่ถาม อีกทั้งในการทำประชาพิจารณ์เพื่อ

รับข้อคิดเห็นจากประชาชน ผู้ดำเนินโครงการใช้วิธีว่าจ้างบริษัทเอกชนเพื่อทำการสำรวจข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทเอกชนดังกล่าวเลือกใช้เฉพาะข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการโดยคัดเอกสารหรือข้อมูลที่ประชาชนไม่เห็นด้วยกับโครงการนี้ออกจากรายงานที่นำเสนอ แม้ประชาชนในหลายส่วนได้พยายามทำหนังสือแจ้งเตือนและเสนอข้อร้องเรียนไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวงซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการนี้โดยตรง หน่วยงานดังกล่าวยังคงดำเนินโครงการนี้ต่อไปโดยมิได้พิจารณาหรือใส่ใจข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียนจากประชาชนในพื้นที่แต่อย่างใด ดังนั้นรายงานการทำประชาพิจารณ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ของโครงการนี้จึงเป็นรายงานที่ไม่เป็นจริงและไม่ถูกต้อง

๓. การทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA)ที่ไม่เป็นจริง

กระบวนการทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA) ก่อนดำเนินโครงการนั้นยังไม่เสร็จสมบูรณ์หลายส่วน เช่น ในส่วนที่มีการบุกรุกป่าสงวนแห่งชาติบริเวณหมู่บ้านบุญบันดาล , บริเวณถัดจากหมู่บ้านบุญบันดาลที่มีการตัดถนนพาดผ่านภูเขาซึ่งต้องมีการขุดทำลายภูเขาดังกล่าว , และบริเวณที่โครงการพาดผ่านลำตะคองซึ่งจะทำการกลบถมลำน้ำเดิมแล้วขุดคลองใหม่ทดแทน เป็นต้น ผู้ดำเนินโครงการมีการของบประมาณเพื่อทำรายงานซ่อมเพิ่มเติมให้เสร็จเฉพาะจุด ดังนั้นรายงานดังกล่าวจึงขาดความต่อเนื่องจากรายงานในส่วนอื่นๆที่นำเสนอ และยังมีจุดสำคัญอีกหลายแห่งที่ผู้ดำเนินโครงการยังคงปกปิดข้อมูลสำหรับในส่วนที่ทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำเร็จแล้วนั้น ทางผู้ดำเนินโครงการใช้ข้อมูลเก่ากว่า ๑๐ ปี มาเป็นข้อมูลในรายงาน ซึ่งสภาพพื้นที่ในปัจจุบันหลายแห่งได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากแล้ว ดังนั้นรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA) จึงเป็นรายงานที่ไม่ถูกต้องเป็นจริง

๔. โครงการดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาการเปลี่ยนแปลงความเป็นอยู่และวิถีชีวิตของชุมชน ละเมิดสิทธิเสรีภาพของประชาชน

จากการดำเนินโครงการก่อสร้างถนนดังกล่าวนี้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อระบบนิเวศวิทยา และวิถีชุมชนท้องถิ่นที่ควรอนุรักษ์ไว้ให้แก่ชนรุ่นหลัง เนื่องจากมีการตัดถนนพาดผ่านผืนป่าที่อุดมสมบูรณ์ ผ่านพื้นที่เกษตรกรรมที่สำคัญของประเทศไทยซึ่งเป็นแหล่งอาหารโลก ผ่านใกล้

บริเวณอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ และบางส่วนของทบทำลายสภาพธรรมชาติของลำตะคอง นอกจากนั้น แนวถนนยังกั้นขวางแบ่งชุมชนที่เคยอยู่ร่วมกันอย่างเป็นปกติสุขออกจากกัน ทำให้วิถีชีวิตชุมชนเปลี่ยนแปลงในทางที่แย่งทั้งการสัญจรที่ไม่สะดวก พื้นที่จำนวนมากถูกปิดกั้นจากแนวถนนจนไม่มีทางเข้าออกซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญและต้องได้รับการแก้ไข ปัญหาการสูญเสียบ้านเรือน การสูญเสียที่ทำกิน และมีโอกาสประสบภัยธรรมชาติจากน้ำท่วม ที่บ่อยครั้งและรุนแรงมากขึ้น

นอกจากนั้นการดำเนินโครงการดังกล่าวในส่วนการเวนคืนที่ดินที่แนวถนนนี้พาดผ่าน ผู้ดำเนินโครงการกำหนดค่าชดเชยที่ดินที่ถูกวเวนคืนไว้ต่ำกว่าความเป็นจริงหลายเท่า

ในประเด็นนี้ ชาวบ้านเองไม่ได้เต็มใจ ต้องการขายที่ดินใช้เพื่อสร้างถนนสายนี้แต่ประการใด แต่ถูกบังคับด้วยวิธีต่างๆทั้งกฎหมายทั้งมติ ครม. จนกระทั่ง ชาวบ้านบางส่วนจำยอมถูกเวนคืนแต่กลับได้รับค่าชดเชยที่ดินที่ไม่เป็นธรรม หลังจากเสียที่ดินตนเองให้ผู้ดำเนินโครงการนำไปสร้างถนนนี้แล้ว ชาวบ้านไม่สามารถนำเงินที่ได้ไปซื้อที่ดินที่มีสภาพใกล้เคียงของเดิมได้เพราะจากการถูกกดราคาดังกล่าว

ดังนั้นจึงเป็นการละเมิดและลิดรอนสิทธิเสรีภาพของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างถนนสายนี้



ถนนสายนี้กระทบต่อพื้นที่ฟาร์มโคนม และพื้นที่เกษตรกรรมแหล่งผลิตอาหารโลกที่สำคัญ

แนวทางการแก้ไขปัญหาจากโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ หมายเลข ๖ บางปะอิน-นครราชสีมา

ที่ผ่านมาประชาชนในพื้นที่ได้พยายามนำเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาจากการดำเนินโครงการนี้มาตลอด แต่ไม่ได้รับการพิจารณาจากผู้ดำเนินโครงการแต่อย่างใด ยังคงยืนยันการดำเนินโครงการนี้ต่อไปโดยไม่สนใจต่อข้อเรียกร้องและความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่ แม้จะเกิดความเสียหายต่อประชาชนและประเทศชาติอย่างใดก็ตาม

ในการแก้ไขปัญหานี้ประชาชนในพื้นที่ได้ระดมความคิดและร่วมประชุมปรึกษาอย่างต่อเนื่องมาตลอด โดยยึดหลักสำคัญคือ แนวทางแก้ไขที่จะนำเสนอต้องไม่เป็นการสร้างปัญหาให้ประชาชนส่วนอื่นเพิ่มเติม กล่าวคือไม่ผลักปัญหาจากตนไปสู่ผู้อื่น ซึ่งได้ข้อสรุปที่เป็นแนวทางแก้ไขปัญหทั้งหมดนี้อย่างเป็นรูปธรรมและสามารถนำมาใช้ปฏิบัติจริงได้ดังนี้

ควรมีปรับเปลี่ยนเส้นทางบางส่วนและรูปแบบของถนนในการดำเนินโครงการโดยมิให้มีประชาชนในส่วนอื่นได้รับผลกระทบจากโครงการ มีดังนี้

สร้างถนนสายดังกล่าวยกคร่อมถนนสายมิตรภาพเดิมจากบริเวณศูนย์ฝึกกีฬาแห่งชาติ บริเวณถนนมิตรภาพ ก.ม.ที่ ๓๑+๓๐๐ ถึงทางแยกถนนมิตรภาพเดิมกับถนนมิตรภาพสายใหม่ (เลี้ยวเมือง) บริเวณถนนมิตรภาพ ก.ม.ที่ ๕๖+๒๐๐ ความยาวที่จะยกถนนรวม ๒๔.๕๐ กิโลเมตร ซึ่งมีรายละเอียดเปรียบเทียบกับแนวทางที่ผู้ดำเนินโครงการจะสร้างถนนตามรายงานฉบับสุดท้าย (Final Report) ฉบับ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ ของกรมทางหลวงดังกล่าวดังนี้

- ช่วงจากศูนย์ฝึกกีฬาแห่งชาติ(ถนนมิตรภาพ ก.ม.๓๑+๓๐๐) กรมทางหลวงจะสร้างเป็นทางยกระดับเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ของ องค์การส่งเสริมกิจการโคนม แห่งประเทศไทย(อ.ส.ค.) ยกขึ้นไปจนถึงถนนผ่านศึก (ถนนมิตรภาพ ก.ม.๓๖+๔๐๐) รวมระยะทาง ๕.๑ กิโลเมตร
- ช่วงที่ผ่านพื้นที่เหมืองหินปูนบริษัทศิลาสากลพัฒนา จำกัด(ถนนมิตรภาพ ก.ม.ที่ ๕๓)มีการยกถนนมอเตอร์เวย์เป็นสะพานข้ามถนนภายในพื้นที่ของบริษัทดังกล่าว
- ช่วงตัดผ่านถนนธนรัชต์ (ช่วง ก.ม.๓) มีการยกระดับถนนมอเตอร์เวย์ข้ามถนนธนรัชต์

- ช่วงตัดผ่านลำตะคอง(ก.ม.ที่ ๑๑๐ ถึง ๑๑๒ ของโครงการ) ยกถนนข้ามลำตะคองและทำเป็นสะพานโค้งกลับเพื่อเข้าด่านเก็บเงิน

ระยะทางที่ยกผิวถนนมอเตอร์เวย์รวมจากบริษัทอาสาพัฒนา จำกัด รวมกับช่วงผ่าน

ถนนพระราชต์ รวมกับที่ยกข้ามลำตะคอง ความยาวรวมประมาณ ๔ กิโลเมตร

ดังนั้นเมื่อคำนวณระยะทางที่ประชาชนนำเสนอให้ทำถนนยกระดับคร่อมถนนมิตรภาพเดิมจากศูนย์ฝึกกีฬาแห่งชาติ ถึงทางแยกถนนมิตรภาพเดิมตัดกับถนนมิตรภาพสายใหม่(เลี้ยวเมือง) เทียบกับแนวทางก่อสร้างแบบเดิมของกรมทางหลวง จะต้องสร้างทางยกระดับเพิ่มจากเดิมเป็นระยะทางเพียง ๑๕.๕๐ กิโลเมตร โดยรูปแบบรายละเอียดจากทางแยกถนนมิตรภาพเดิมตัดกับถนนมิตรภาพสายใหม่(เลี้ยวเมือง)บริเวณ ก.ม.ที่ ๕๖+๒๐๐ ถึงกองพันสุนัขทหารนั้นจะได้แสดงรายละเอียดในลำดับต่อไป

นอกจากนั้น เมื่อวันอังคารที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๕ นี้ คณะผู้ตรวจการแผ่นดินได้ลงสำรวจพื้นที่แล้วประชุมร่วมทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ณ ศาลาประชาคม ชั้น ๑ ที่ว่าการอำเภอปากช่อง เวลา ๑๔.๓๐ น. และมีการซักถามกรณีการทำทางเชื่อมพื้นที่ทั้งสองฝั่งที่ถนนสายนี้ตัดผ่าน โดยตัวแทนตัวแทนชาวบ้านจากหมู่บ้านวังขะเกษร แจ้งว่าอุโมงค์ลอดที่กรมทางหลวงจะสร้างโดยทำเป็นอุโมงค์ลอดใต้ถนนมอเตอร์เวย์ซึ่งปากอุโมงค์ทั้งสองด้านจะอยู่ที่ระดับผิวถนนแล้วขุดเป็นทางลาดลึกลงไปใต้พื้นถนนมอเตอร์เวย์แล้วปรับเป็นทางลาดขึ้นไปโผล่อีกด้านของแนวถนนมอเตอร์เวย์ อุโมงค์ดังกล่าวกรมทางหลวงจะสร้างหลายขนาดตามความเหมาะสมเช่นขนาดอุโมงค์ กว้าง ๒.๔๐ เมตร สูง ๒.๑๐ เมตร หรือ ขนาด กว้าง ๓.๐๐ เมตร สูง ๓.๐๐ เมตร เป็นต้น ซึ่งตัวแทนชาวบ้านแจ้งว่าไม่สามารถใช้อุโมงค์ดังกล่าวเพื่อสัญจรได้โดยสะดวกเนื่องจากมีขนาดแคบและเตี้ยเกินไปทำให้ใช้ผ่านเข้าออกได้เฉพาะรถขนาดเล็กเท่านั้น รถขนาดปกติไม่สามารถใช้การได้ และเมื่อเกิดฝนตกน้ำจะไหลเข้าสู่อุโมงค์แล้วท่วมขังเนื่องจากลักษณะอุโมงค์ขุดลึกลงไปใต้ผิวถนนอันจะก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของชาวบ้านที่ใช้อุโมงค์ดังกล่าว ตัวแทนจากกรมทางหลวงยืนยันและรับปากโดยว่าจะปรับเปลี่ยนรูปแบบอุโมงค์เสียใหม่โดยพื้นอุโมงค์จะไม่ต่ำกว่าระดับผิวถนนเดิม และความสูงของอุโมงค์ไม่น้อยกว่า ๔.๕๐ เมตร เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมอุโมงค์ขณะฝนตกและให้รถทุกชนิดสามารถสัญจรผ่านอุโมงค์นี้ได้โดยสะดวก ซึ่งจากการชี้แจงดังกล่าวบ่งชี้ว่าจะต้องยกผิวถนนมอเตอร์เวย์ไม่ต่ำกว่า ๕.๕ เมตร เป็นระยะเพื่อสร้างอุโมงค์ขนาดความสูงไม่ต่ำกว่า ๔.๕๐ เมตร ลอดใต้ถนนมอเตอร์เวย์

ดังนั้นระยะทางรวมที่กรมทางหลวงจะสร้างถนนดังกล่าวโดยยกพื้นถนนขึ้นเป็นระยะเพื่อสร้างอุโมงค์ลอดผิวถนนมอเตอร์เวย์นั้น เมื่อนำมาคำนวณแล้วน่าจะมีความยาวรวมในส่วนที่จะยกระดับมากกว่า ๑๕.๘๐ กิโลเมตร เสียด้วยซ้ำไป หากตัวแทนจากกรมทางหลวงดังกล่าวปฏิบัติตามข้อตกลงที่ได้ให้ไว้กับชาวบ้านและผู้ตรวจการแผ่นดิน

สำหรับทางขึ้นลงและด่านเก็บเงินรวมถึงจุดบริการ(Service center) นั้นควรใช้บริเวณจุดตัดถนนมิตรภาพสายใหม่กับถนนหนองสาหร่าย-นิคมลำตะคอง บริเวณถนนมิตรภาพ ก.ม.ที่ ๖๕ เป็นพื้นที่ว่างเปล่าของกรมสัตว์ทหารบก มีจำนวนหลายหมื่นไร่



พื้นที่ว่างเปล่าของกรมสัตว์ทหารบก

ตำแหน่งดังกล่าวมีความสะดวกเหมาะสมต่อเส้นทางการจราจรเป็นอย่างยิ่งกล่าวคือ

ก. จากจุดดังกล่าวสามารถเดินทางเข้าเทศบาลเมืองปากช่องได้ ๒ เส้นทางคือ

1. ใช้ทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๕ เข้าสู่ชุมชนหนองสาหร่ายแล้วเลี้ยวซ้ายใช้ทางหลวงหมายเลข ๒๔๒๒(มิตรภาพสายเก่า) เข้าเทศบาลเมืองปากช่อง ระยะทางรวมประมาณ ๘ ก.ม.

2. ใช้ทางหลวงหมายเลข ๒(ถนนมิตรภาพ) ข้อนกลับที่ ก.ม. ๕๘ เลี้ยวขวาเข้าทางหลวงหมายเลข ๒๐๕๐(ถนนธนรัชต์) เลี้ยวขวาเข้าทางหลวงหมายเลข ๒๔๒๒ (มิตรภาพสายเก่า)เข้าเทศบาลเมืองปากช่อง ระยะทางรวมประมาณ ๑๒ ก.ม.

ข. จากจุดดังกล่าวสามารถเดินทางเข้าอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ได้ ๓ เส้นทาง คือ

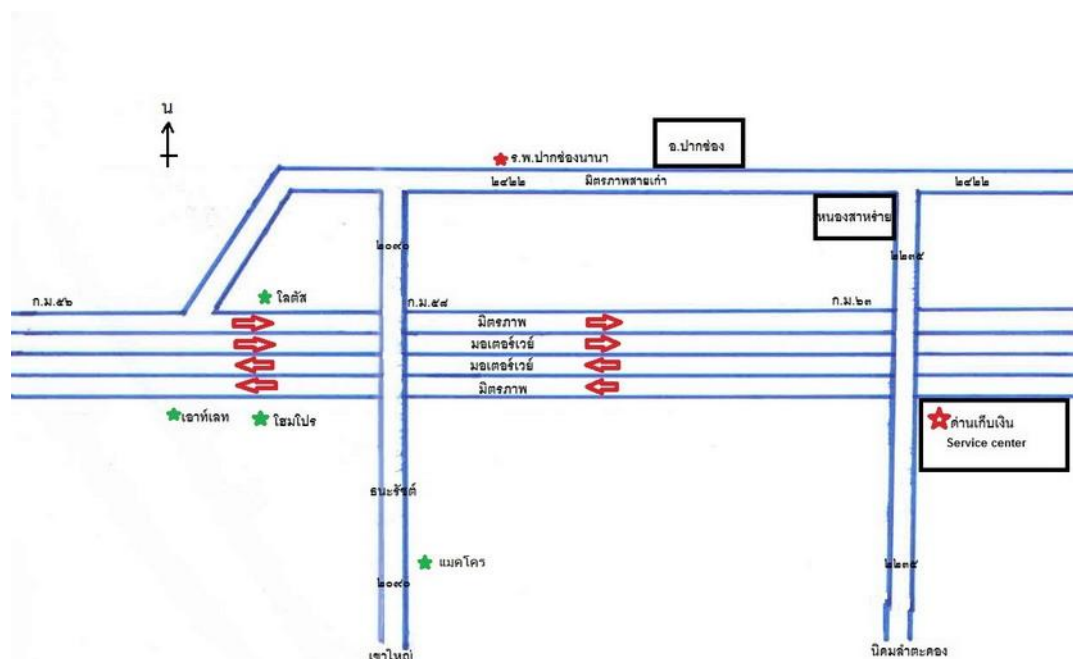
1. ใช้ทางหลวงหมายเลข ๒(ถนนมิตรภาพ) ข้อนกลับที่ ก.ม. ๕๘ เลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข ๒๐๕๐(ถนนธนรัชต์) มุ่งสู่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ ระยะทางจากจุดขึ้น-ลง ดังกล่าวถึงถนนธนรัชต์ รวม ๕ ก.ม.

2. ใช้ทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๕ เข้าสู่ชุมชนหนองสาหร่ายแล้วเลี้ยวซ้ายใช้ทางหลวงหมายเลข ๒๔๒๒(มิตรภาพสายเก่า)ผ่านเทศบาลเมืองปากช่อง จนถึงจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๐๕๐ (ถนนธนรัชต์)ระยะทางรวมจนถึงถนนธนรัชต์ประมาณ ๑๓ ก.ม.

3. ใช้ทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๕ เข้าสู่นิคมลำตะคอง มุ่งสู่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่

ค. จากจุดดังกล่าว สามารถเดินทางเข้าสู่ อ.วังน้ำเขียว ใช้ทางหลวงหมายเลข ๒๒๓๕ ผ่าน

นิคมลำตะคอง จนถึงทางร่วมถนนโยธาธิการ หมายเลข ๓๐๖๐ มุ่งสู่ อ.วังน้ำเขียวโดยสะดวก



ตำแหน่งและรูปแบบที่แนะนำให้ใช้เพื่อแก้ปัญหา

รายละเอียดและสภาพถนนมิตรภาพสายใหม่(เลี้ยวเมือง) ช่วง ก.ม.ที่ ๕๖+๒๐๐ ถึง กองพันสุนัขทหาร ก.ม.ที่ ๓๘+๘๐๐

เนื่องจากถนนมิตรภาพสายใหม่สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นทางเลี้ยวเมืองอำเภอปากช่องในขณะที่ก่อสร้างจึงเวนคืนแนวถนนที่มีความกว้างของแนวเขตทางไม่ต่ำกว่า ๑๐๐ เมตร (จากการลงสำรวจและวัดขนาดพื้นที่ตามจริง) ระยะเสาไฟฟ้าจากเสาฝั่งซ้ายถึงเสาฝั่งขวาของถนนวัดได้ ๘๕ เมตร ซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงใช้พื้นที่ในการทำถนนสัญญาณจริงเพียง ๓๐ เมตรเศษเท่านั้น โดยแบ่งเป็นช่องทางจราจร ขนาด ๓.๖๐ เมตร จำนวนฝั่งละ ๓ ช่องจราจร ขาเข้าและขาออก รวม ๖ ช่องจราจรพร้อมทั้งคูระบายน้ำช่วงกลางที่มีขนาดกว้างถึง ๑๐ เมตร ดังนั้นจึงมีพื้นที่ว่างมากพอที่จะใช้สำหรับโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๖ ช่วงผ่านอำเภอปากช่อง ถนนดังกล่าวนี้มีลักษณะเป็นแนวเส้นทางตรงตลอดเกือบทั้งสาย มีเพียงบางส่วนที่มีความโค้งเล็กน้อย ซึ่งหากคำนวณโดยละเอียดการใช้พื้นที่ถนนทั้งหมดโดยยึดจากแนวถนนด้านซ้ายมาด้านขวามีรายละเอียดและองค์ประกอบตามมาตรฐานกรมทางหลวงดังนี้

- ระยะเหลือแนวเขตทางจากเสาไฟฟ้าถึงขอบทางมิตรภาพฝั่งซ้าย ๗.๖๕ เมตร
- Verge ด้านนอกของถนนมิตรภาพฝั่งซ้าย ๐.๕๐ เมตร
- ไหล่ถนนด้านนอกของถนนมิตรภาพฝั่งซ้าย ๓.๐๐ เมตร

- ผิวจราจรขนาด ๓.๖๐ เมตร จำนวน ๓ ช่อง ของถนนมิตรภาพฝั่งซ้ายรวม ๑๐.๘๐ เมตร
- ไหล่ถนนด้านในของถนนมิตรภาพฝั่งซ้าย ๑.๐๐ เมตร
- แนวรั้วเหล็กกั้นระหว่างถนนมอเตอร์เวย์กับถนนมิตรภาพฝั่งซ้าย ๒.๐๐ เมตร
- Verge ด้านนอกของถนนมอเตอร์เวย์ฝั่งซ้าย ๐.๕๐ เมตร
- ไหล่ถนนด้านนอกของถนนมอเตอร์เวย์ฝั่งซ้าย ๓.๐๐ เมตร
- ผิวจราจรขนาด ๓.๖๐ เมตร จำนวน ๓ ช่อง ของถนนมอเตอร์เวย์ฝั่งซ้ายรวม ๑๐.๘๐ เมตร
- ไหล่ถนนด้านในของถนนมอเตอร์เวย์ฝั่งซ้าย ๑.๐๐ เมตร
- ร่องระบายน้ำส่วนกลางของถนน ๕.๐๐ เมตร
- ไหล่ถนนด้านในของถนนมอเตอร์เวย์ฝั่งขวา ๑.๐๐ เมตร
- ผิวจราจรขนาด ๓.๖๐ เมตร จำนวน ๓ ช่อง ของถนนมอเตอร์เวย์ฝั่งขวารวม ๑๐.๘๐ เมตร
- ไหล่ถนนด้านนอกของถนนมอเตอร์เวย์ฝั่งขวา ๓.๐๐ เมตร
- แนวรั้วเหล็กกั้นระหว่างถนนมอเตอร์เวย์กับถนนมิตรภาพฝั่งขวา ๒.๐๐ เมตร
- ไหล่ถนนด้านในของถนนมิตรภาพฝั่งขวา ๑.๐๐ เมตร
- ผิวจราจรขนาด ๓.๖๐ เมตร จำนวน ๓ ช่อง ของถนนมิตรภาพฝั่งขวารวม ๑๐.๘๐ เมตร
- ไหล่ถนนด้านนอกของถนนมิตรภาพฝั่งขวา ๓.๐๐ เมตร
- Verge ด้านนอกของถนนมิตรภาพฝั่งขวา ๐.๕๐ เมตร
- ระยะเหลือแนวเขตทางจากเสาไฟฟ้าถึงขอบทางมิตรภาพฝั่งขวา ๙.๖๕ เมตร

จากการคำนวณการใช้พื้นที่ของแนวถนนมิตรภาพรวมกับแนวถนนมอเตอร์เวย์ทั้งหมดใช้พื้นที่

กว้างรวมเพียง ๖๕.๓๐ เมตร เท่านั้นยังคงเหลือพื้นที่อีกไม่น้อยกว่า ๑๕.๓๐ เมตร



ถนนมิตรภาพสายใหม่(เชียงใหม่)ในปัจจุบัน ระยะจากเสาไฟฟ้าด้านซ้ายถึงด้านขวา กว้างรวม ๘๕ เมตร

จึงสรุปได้ว่าโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข ๖ ควรพิจารณาเลือกใช้แนวทางที่ เสนอให้ ยกกระดานจากช่วงศูนย์ฝักก็พาบริเวณถนนมิตรภาพ ก.ม.ที่ ๓๑+๓๐๐ ถึงทางแยกถนนมิตรภาพเดิมตัดกับถนนมิตรภาพสายใหม่(เชียงใหม่)บริเวณ ก.ม.ที่ ๕๖+๒๐๐ จากนั้นให้ลดระดับเป็นถนนพื้นราบอยู่ในระหว่างกลางถนนมิตรภาพสายใหม่(เชียงใหม่)จนถึงกองพันสุนัขทหาร ซึ่งจะแก้ปัญหาและข้อโต้แย้งทั้งหมดลงได้ ประชาชนในช่วงแนวดนดังกล่าวมิต้องถูกเวนคืนพื้นที่ เป็นการประหยัดงบประมาณของชาติที่จะนำมาใช้ในโครงการนี้ลงอีกเป็นจำนวนมาก และสามารถแก้ปัญหาทั้งหมดลงได้โดยสมบูรณ์ไม่ว่าจะเป็นปัญหาน้ำท่วมเทศบาลเมืองปากช่อง ปัญหาการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ ปัญหาด้านสิทธิเสรีภาพของประชาชนและปัญหาอื่นๆทั้งหมดลงได้ และเป็นประโยชน์ต่อโครงการดังกล่าวเป็นอย่างยิ่งเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการต่ออย่างรวดเร็วต่อเนื่อง โดยนำหลักวิศวกรรม รวมถึงหลักธรรมชาติ และหลักธรรมชาติมาใช้ในการพัฒนาประเทศชาติให้เจริญรุ่งเรืองอย่างถาวรและต่อเนื่องสืบไป