

เหตุการณ์คัดค้านโครงการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 3

รองศาสตราจารย์ ดร.เอกรินทร์ อนุกุลยุทธธน

นายกสมาคมนักผังเมืองไทย

อาจารย์สาขาวิชาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

www.thaiplanners.or.th

ตามที่สมาคมนักผังเมืองไทย ได้รับเอกสารชี้แจงโครงการก่อสร้างทางด่วนระยะที่ 3 ที่ทางการทางพิเศษแห่งประเทศไทย นำเสนอต่อ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2555 ณ ห้องประชุมสุธรรมอารีกุล อาคารสารนิเทศ 50 ปี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บางเขน

สมาคมนักผังเมืองไทย รับทราบและมีความเป็นห่วงในการดำเนินการก่อสร้างโครงการดังกล่าวเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการขนาดใหญ่พิเศษ ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบนานาประการในพื้นที่ทางผ่านมากมาย โดยเฉพาะผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเมืองอันเนื่องมาจากโครงการ ซึ่งในข้อมูลยังไม่มีผลการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้ปรากฏชัด อีกทั้งโครงการดังกล่าวยังใช้งบประมาณจากภาษีของประชาชนจำนวนมาก จึงสมควรทำการศึกษาโดยละเอียดก่อนเร่งดำเนินการ

สมาคมนักผังเมืองไทย ขอแสดงจุดยืนในการแสดงเหตุผลคัดค้านโครงการดังกล่าว ด้วยเหตุผลตามรายละเอียดที่ส่งมาพร้อมนี้ ทั้งนี้การทางพิเศษฯ สมควรพิจารณาประเด็นหลักที่แสดงมาดังนี้

1) โครงสร้างขนาดใหญ่พิเศษดังกล่าวไม่สมควรพาดผ่านใจกลางเมือง เนื่องจากจะทำให้สภาพแวดล้อมเมืองในบริเวณทางผ่านเสียคุณภาพด้านสุนทรียภาพเมือง เนื่องจากโครงสร้างมีขนาดไม่สมดุลกับองค์ประกอบโดยรอบของเมืองที่มีอยู่เดิม โครงสร้างใหม่จำเป็นต้องเคารพบริบทเดิมของเมืองด้วย

2) โครงสร้างโครงการเป็นการนำกระแสความคับคั่งของการจราจรจากภายนอกตัดผ่านใจกลางเมืองอย่างไม่สมควรและด้วยขนาดและความสูงจะก่อให้เกิดมลภาวะในหลายด้าน การใช้พื้นที่เส้นทางเดิม แต่ทับซ้อนในระดับความสูง +28 เมตร เป็นโครงสร้างที่จะเพิ่มความแออัดให้กับพื้นที่ตลอดทางผ่าน

3) พื้นที่แนวถนนงามวงศ์วานด้านทิศเหนือ ซึ่งเป็นแนวเขตรั้วของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นเสมือนพื้นที่สีเขียวที่หายากส่วนหนึ่งของเขตบางเขนและจุดจักรซึ่งเหลืออยู่น้อยมากในปัจจุบัน การสร้างโครงสร้างขนาดใหญ่ลงในพื้นที่ทับลงในพื้นที่สีเขียว เป็นการทำลายสภาพแวดล้อมโดยตรงซึ่งไม่สมควรเป็นอย่างยิ่ง โดยเปิดพื้นที่เพิ่มมลภาวะทางอากาศ และลดพื้นที่สีเขียวทรงมลภาวะอย่างไม่ควรกระทำ

4) แนวเขตทางถนนเกษตร-นวมินทร์ สมควรเสริมระบบการเดินทางด้วยระบบรางสาธารณะที่ใช้ผิวทางเดินรถไฟเพียง 2 ผิวทาง เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางด้วยระบบรวม ปราศจากมลภาวะและจะเป็นการช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลอย่างดี ไม่สมควรสร้างผิวจราจรเพื่อเพิ่มเส้นทางรถยนต์

โดยรวม สมาคมนักผังเมืองไทย เห็นสมควรแสดงข้อเสนอแนะและเห็นค้านกับโครงการดังกล่าว เพื่อพิจารณาทบทวนความเหมาะสมในการลงทุนก่อสร้าง ซึ่งจำเป็นต้องคำนึงถึงประโยชน์สุขของประชาชนเป็นสำคัญ

นอกจากนี้ สมาคมนักผังเมืองไทย ชี้แจงรายละเอียดในด้านต่างๆ ดังนี้

ด้านความเหมาะสมทางผังเมือง

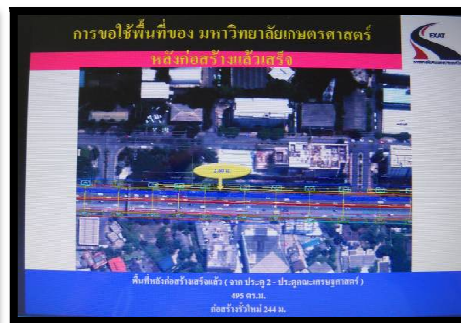
1) พื้นที่เขตบางเขนและจุดจักร ปัจจุบันเป็นพื้นที่ส่วนราชการและที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลางถึงหนาแน่นสูง การก่อสร้างเส้นทางโครงการทางด่วนขั้นพิเศษ เพื่อรองรับการขยายตัวของแนวระบบขนส่งเศรษฐกิจเพื่อ AEC ไม่ควรตัดผ่านเข้าภายในตัวเมือง ด้วยเหตุผลเพียงเพื่อประหยัดและย่นระยะเส้นทาง หากแต่เป็นการสร้างผลกระทบด้านมลภาวะสิ่งแวดล้อมซ้ำเติมพื้นที่เมืองอย่างไม่ควรเกิดขึ้น และไม่มีประเทศใดที่เจริญแล้วนำ

ความคิดเหล่านี้มาปฏิบัติ เป็นการแสดงถึงการคำนึงถึงแต่ผลประโยชน์ระยะสั้น ไม่คำนึงถึงผลเสียด้านคุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อมของพื้นที่เมืองที่ต้องแบกรับปัญหาดังกล่าวโดยตรงจากโครงการ

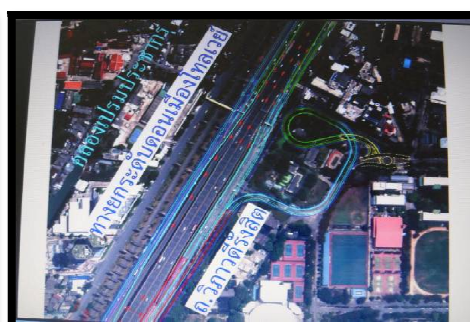
2) การตัดเส้นทางเพื่อเอื้อประโยชน์ต่อการลำเลียงสินค้าเพื่อการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน มีแนวทางที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและคุณภาพเมืองมากกว่าโครงการที่นำเสนอ โดยควรวางแนวเส้นทางในลักษณะถนนวงแหวนรอบนอกที่ผ่านพื้นที่ชานเมืองที่มีชุมชนเบาบาง และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่การเกษตรเนื่องจากเป็นโครงสร้างยกระดับไม่จำเป็นต้องยกสูงถึง 28.00 เมตร ภายใต้ออกแบบผ่านแนวถนนงามวงศ์วาน สามารถทำโครงสร้างในระดับ 12.00 เมตร ตลอดแนวทางผ่านได้โดยไม่ต้องสิ้นเปลืองงบประมาณ

3) การสร้างแนวทางด่วนพิเศษเชื่อมโยงแกนครวันต- ตะวันออก เป็นการซ้ำเติมความหนาแน่นเข้าสู่พื้นที่เมืองชั้นใน โดยเป็นการดึงปริมาณการจราจรกลับเข้าสู่พื้นที่ชั้นในที่มีความหนาแน่นมากอยู่แล้ว โดยใช้เส้นทางแนวถนนงามวงศ์วานซึ่งผ่านสถาบันการศึกษามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ที่ต้องการความสงบเป็นเพียงพื้นที่ทางผ่านโดยดึงปริมาณการจราจรเข้าสู่พื้นที่ชั้นในโดยไม่จำเป็น ในขณะที่เส้นทางแกนบางใหญ่ – นวมินทร์ หากเป็นแนวเส้นทางรถไฟฟ้า จะเป็นโครงการที่สมเหตุสมผลเพราะสามารถช่วยลดปริมาณรถยนต์ได้เป็นอย่างดี แทนการเคลื่อนตัวของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบรรทุกขนาดใหญ่ ดังนั้น การเชื่อมต่อพื้นที่แกนครวันต - ตะวันตง จึงควรเชื่อมโยงด้วยถนนวงแหวนซ้อนวงแหวนตะวันตงและวงแหวนตะวันตง ซึ่งสามารถกระจายการจราจรได้เป็นอย่างดี โดยจุดผ่านสามารถกระจายออกสู่พื้นที่ตอนเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือ (ปทุมธานี หนองจอก) และพื้นที่ตะวันตง มินบุรี อันเป็นโอกาสในการเพิ่มสภาพคล่องตัวในการเข้าเมืองให้แก่พื้นที่รอบนอกด้านเหนือและด้านทิศตะวันตงได้มากกว่าที่เป็นอยู่ อันเป็นตอบปัญหาตรงตามความต้องการของสภาพเมืองที่เป็นอยู่ขณะนี้อย่างแท้จริง

ด้านสุนทรียภาพของเมือง



4) ต่อม่อโครงการโครงการที่จะล้ำเข้าไปในพื้นที่มหาวิทยาลัยตลอดแนวรั้วริมถนนงามวงศ์วานระยะ 0.70-3.80 เมตร ทำให้มหาวิทยาลัยต้องสูญเสียพื้นที่สีเขียวกันชนตลอดจนต้นไม้ใหญ่หายาก (จามจุรี และ นนทรี) อีกครั้งหลังจากที่ต้องสูญเสียมาแล้ว เมื่อครั้งการขยายถนนงามวงศ์วานของกรมทางหลวงฯ ในขณะที่พื้นที่การศึกษาต้องการพื้นที่สีเขียวเพื่อสร้างบรรยากาศของพื้นที่การศึกษาที่ต้องมีความร่มรื่น สงบเงียบและปลอดภัย ในขณะที่โครงการเมื่อเสร็จจะนำทั้งความพลุกพล่าน ความหนาแน่นด้วยปริมาณการจราจรที่วิ่งผ่านอย่างต่อเนื่อง และฝุ่นละอองตลอดจนคาร์บอนมอนนอกไซด์(CO) ที่เกิดจากควันยานที่ผ่านไปมาในระดับ 28.00 เมตร โดยมีโครงสร้างส่วนยื่นเข้ามาในมหาวิทยาลัยเป็นระยะถึง 23.40 เมตร อันเป็นโครงสร้างที่ขนาดใหญ่เกินความเหมาะสมกับสภาพโดยรอบด้านล่างระดับพื้นดิน



รูปตัดโครงสร้างส่วนยื่นที่เข้ามาในมหาวิทยาลัย 23.40 เมตร แนวทางขึ้นบริเวณถนนวิภาวดีที่ล้ำเข้าไปในพื้นที่มหาวิทยาลัย

5) แนวทางขึ้นทางด่วนด้านถนนวิภาวดี ที่ใช้พื้นที่ของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์มีสภาพที่ไม่เหมาะสมเป็นอย่างยิ่ง เป็นการดึงปริมาณการจราจรเข้ามาในพื้นที่การศึกษาและมีโครงสร้างที่ใหญ่โมโหหารที่ทับซ้อนกับเส้นทางสัญจรภายในเดิมของมหาวิทยาลัย ไม่มีสัดส่วนของความเป็นองค์ประกอบเมืองที่เหมาะสมกับพื้นที่และไม่ก่อให้เกิดสุนทรียภาพที่เจริญตาให้แก่เมืองแม้แต่น้อย โครงสร้างมีขนาดใหญ่โตมโหฬาร เกินจำเป็นไม่เหมาะสมกับพื้นที่ อันเป็นการดึงการจราจรภายนอกเข้ามาทับซ้อนการสัญจรภายใน

6) โครงสร้างยกระดับক্র่อมถนนงามวงศ์วานระดับ +28.00 เมตร เป็นโครงสร้างที่ใหญ่ไม่สมดุลกับสภาพพื้นที่โดยรอบ เป็นการยกระดับการกระจายของมลภาวะทางอากาศจากไอเสีย สารตกค้าง และคาร์บอนมอนนอกไซด์ให้ฟุ้งกระจายในระดับสูง ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่การศึกษาและพื้นที่ด้านล่างโดยรอบตลอดแนวทางผ่านด้านล่างอย่างมาก



รูปตัดยกระดบโครงสร้าง ยกระดบ 28 เมตร ช่วงผ่านมหาวิทยาลัย โครงสร้างยกระดบคล้ายอุโมงค์ช่วงทางผ่านงามวงศ์วาน-เกษตร

7) โครงสร้างขนาดใหญ่ยกระดบ +28 เมตรของโครงการนอกเหนือจากการเป็นอุโมงค์ขนาดใหญ่ ปิดกั้นเส้นทางและมุมมองสองข้างทางแล้ว ยังสร้างความแตกต่างด้านสัณฐานที่แตกต่างอย่างชัดเจนกับแนวอาคารที่อยู่โดยรอบสองข้างทาง ในลักษณะโครงสร้างที่ข่มสิ่งก่อสร้างโดยรอบโดยไม่จำเป็น เนื่องจาก มีขนาดและรูปทรงที่แข็งแรงด้างไม่สมดุลและไม่เหมาะสมกับสภาพองค์ประกอบเมืองที่มีอยู่เดิมโดยรอบพื้นที่สร้างความแตกต่างอย่างชัดเจน

การศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

8) โครงการยังมิได้สร้างความชัดเจนด้านการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ในหมวดของโครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่เมือง ซึ่งต้องแสดงให้เห็นชัดเจนถึงการควบคุมปริมาณสารตะกั่ว การฟุ้งกระจายของสารพิษ คาร์บอนมอนนอกไซด์ที่ขับออกมาจากปริมาณรถยนต์ที่ 1,206 mol.gram. ต่รถยนต์ 1 คันในอัตราความเร็วที่ 100 กม/ชม. และจะสะสมเพิ่มมากขึ้นตามแต่ปริมาณและความถี่ของยานพาหนะที่ผ่านไปมา ซึ่งจะสะสมและฟุ้งกระจายลงสู่พื้นที่ตอนล่างตลอดแนวเส้นทางที่วิ่งผ่านอันเป็นการทำลายคุณภาพอากาศในพื้นที่โดยตรง **ระดับเสียงที่ก้องกระทบ**ในระดับที่ต้องไม่เกิน 84 เดซิเบล(Db) ที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อมนุษย์และพื้นที่โดยรอบเส้นทาง **โครงการต้องแสดงผลการวัดค่าระดับที่ต้องอยู่ในเกณฑ์ปลอดภัยต่อชีวิตและสุขภาพของประชาชนตลอดแนวทางผ่านโครงการให้ชัดเจน** ซึ่งยังไม่มีผลการดำเนินการตรวจวัดเพื่อยืนยันหรือนำเสนอแนวทางการสร้างมาตรการป้องกันผลกระทบดังกล่าวแต่อย่างใด

9) ช่วงระยะเวลาการก่อสร้าง ฐานราก 48 ฐานราก (เฉพาะช่วงมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์) ระยะเวลาการก่อสร้าง (ไม่น้อยกว่า 3 ปี) ตลอดแนวทางก่อสร้างจะเกิดวิกฤติจราจรและมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อมขนาดใหญ่ การปิดผิวจราจรระหว่างการก่อสร้างจะก่อให้เกิดภาวะวิกฤติจราจรขนาดหนักตลอดแนวเส้นทางเป็นการสูญเสียพลังงานอย่างไม่มีทางเลือกเลย รวมทั้งการสูญเสียพื้นที่สีเขียวและต้นไม้ขนาดใหญ่ที่อยู่คู่มหาวิทยาลัยมากกว่า 60 ปี อย่างไม่บังควรและไม่สมเหตุผล อันเป็นโครงการที่ไม่คุ้มประโยชน์ที่จะเกิดแก่ประเทศในอนาคต



ภาพจำลองโครงสร้างยกระดับที่ผ่านด้านหอประชุมใหญ่มหาวิทยาลัย ผังแนวตอม่อโครงสร้างที่จะล้ำเข้าไปในพื้นที่มหาวิทยาลัย

10) งบประมาณการก่อสร้าง ต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างโครงการถึง 120,438.9 ล้านบาท ทำให้ประเทศต้องก่อหนี้สาธารณะที่มหาศาลเกินจำเป็น อีกทั้งเป็นการเอื้อต่อปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเสียดุลการค้าด้านการใช้พลังงานน้ำมัน การสร้างปัญหาด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ไม่ก่อให้เกิดการสนับสนุนให้ใช้ปัจจัยในการเดินทางที่ประหยัดและสะอาดด้วยระบบโครงข่ายไฟฟ้าสาธารณะที่มีส่วนช่วยลดการใช้รถยนต์ ช่วยประเทศชาติประหยัดพลังงานและลดการเสียดุลการค้าด้านพลังงาน แต่เป็นโครงการที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางอย่างฟุ่มเฟือย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อด้านมลพิษสิ่งแวดล้อม และสิ้นเปลืองพลังงาน

11) แนวทางขึ้นลงโครงการ ต้องใช้พื้นที่การศึกษาของมหาวิทยาลัยเพื่อเปิดเป็นผิวจราจร ไม่สมเหตุผลเป็นอย่างยิ่ง ด้วยหลักทางผังเมืองแล้วโครงสร้างขนาดใหญ่พร้อมผิวจราจร 6 ช่องทางไม่ควรแทรกตัวอยู่ในพื้นที่ใจกลางเมืองที่รายล้อมด้วยที่พักอาศัย สถานศึกษา ศาสนสถาน ซึ่งมีขนาดของอาคารสูงโดยเฉลี่ย 6 ชั้น ในขณะที่โครงสร้างโครงการสูง+ 28.00 เมตร เป็นลักษณะโครงการที่แทรกตัวผิดพื้นที่ที่ไม่เหมาะสมเป็นอย่างยิ่งด้วยขนาด สันฐาน และลักษณะการใช้งาน ซึ่งเป็นการเคลื่อนตัวในเมืองที่มีความเร็วสูงไม่เหมาะสมกับพื้นที่ ปัจจุบันมหาวิทยาลัยฯ ต้องแบกรับปัญหาด้านมลภาวะจากถนนวิภาวดีมากพออยู่แล้ว

12) จากรูปแบบของโครงการตลอดแนวถนนงามวงศ์วาน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ต้องสูญเสียพื้นที่สีเขียว 8.6 ไร่ หรือ 13,800 ตารางเมตร อย่างถาวร โดยโครงการมีการเสนอแนวสวนประดับตามแนวขอบ อันเป็นส่วนประดับแบบชั่วคราวเป็นการเบียดบังทรัพยากรของสถาบันการศึกษาที่เป็นพื้นที่ให้บริการด้านโอกาสทางการศึกษาของอนาคตของประเทศชาติ ที่ต้องการบรรยากาศของความสงบนิ่ง ความร่มรื่น การประเมินผลกระทบและนำเสนอแนวทางการทดแทนพื้นที่สีเขียวถาวรในลักษณะสวนหย่อมริมทางชั่วคราวเป็นข้อเสนอที่ขาดการศึกษาอย่างรอบคอบ มองเพียงประโยชน์ของโครงการเพียงด้านเดียว แต่ไม่พิจารณาถึงผลเสียด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่มีคุณค่าและหายากในพื้นที่ที่มีอายุมากกว่า 60 ปีที่เหลืออยู่แห่งสุดท้ายในพื้นที่ตลอดแนวถนนงามวงศ์วาน กว่า 3 กิโลเมตร



ผังแนวเส้นทางผ่านโครงการตามแนวถนนงามวงศ์วานตอนประตู 1 แนวเส้นทางผ่านด้านประตู 1 ตอนบนของหอประชุมใหญ่

13) การสนับสนุนโครงการเป็นแนวทางที่ใช้ประโยชน์ที่ดินตามหลักด้านผังเมือง โดยการใช้พื้นที่เมืองชั้นในที่มีองค์ประกอบโดยรอบที่เปราะบาง (พื้นที่พักอาศัย พื้นที่สถาบัน การศึกษา พื้นที่ศาสนสถาน) ไม่สมควรนำโครงสร้างการคมนาคมขนาดใหญ่พาดผ่านทั้งในระดับพื้นและระดับลอยฟ้า ซึ่งทั้งสองลักษณะก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมไม่น้อยไปกว่ากัน อีกทั้งเป็นการสนับสนุนให้ระบบการใช้พลังงานส่วนตัว (โดยรถส่วนบุคคล) ขยายตัวมากขึ้นทั้งที่ประเทศชาติขาดดุลการค้าด้านการนำเข้าพลังงานเชื้อเพลิงแทนการประหยัดและหันมาสนับสนุนการใช้ระบบการเดินทางรวมด้วยระบบรถไฟฟ้าที่ประหยัดพลังงาน เป็นการก่อกวนสาธารณะที่ไม่สมเหตุผลและไม่เหมาะสมกับสภาพภาวะของประเทศในปัจจุบัน แนวเส้นทางโครงการเป็นปัจจัยหลักที่เร่งให้เกิดความหนาแน่นและเพิ่มผลกระทบด้านมลภาวะและทำลายคุณภาพสิ่งแวดล้อมเมืองโดยตรง โดยเป็นการใช้พื้นที่ผิดลักษณะไม่เหมาะสมและผิดหลักด้านผังเมืองโดยตรง

ข้อเสนอแนะทางผังเมือง



ผังข้อเสนอการตัดแนวทางด่วนขั้นที่ 3 ใหม่จากแนวตะวันออกสู่แนวตะวันตก ลากผ่านเส้นทางถนนคลอง 6 นครนายก

จากวัตถุประสงค์หลักของการตัดทางด่วนขั้นที่ 3 เพื่อเชื่อมโยงถนนวงแหวนตะวันออกกับถนนวงแหวนตะวันออกและสร้างสภาพคล่องด้านการเดินทางในเมืองผ่านแกนสัญจรตะวันออกตะวันตก หากแต่แนวเส้นทางดังกล่าวมีข้อจำกัดสูงโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการก่อให้เกิดผลกระทบทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมตลอดแนวทางผ่านโครงการ

จากสภาพความจำเป็นในปัจจุบัน แนวทางด่วนขั้นที่ 3 ควรพิจารณาเชื่อมโยงถนนเลียบคลองรังสิต (คลอง 6 นครนายก) ผ่านตรงข้ามถึงแกนตะวันออกและเลี้ยวกลับลงบรรจบกับแนวทางด่วนนนทบุรีบางใหญ่ตามผังข้างบน จะสามารถให้บริการด้านความเชื่อมโยงแกนตะวันตกตะวันออกได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาด้านการจราจรให้กับพื้นที่ตอนเหนือ ของกรุงเทพมหานครในเวลาเดียวกัน แนวเส้นทางถนนคลองหลวงคลอง 1 - คลอง 6 ซึ่งมีแนวเส้นทางเดียวเพื่อเข้าสู่กรุงเทพมหานครเพียงเส้นทางเดียวอันเป็นข้อจำกัดของพื้นที่ตอนเหนือในขณะที่ปริมาณการจราจรในแต่ละวันมีปริมาณหนาแน่น กอปรกับพื้นที่ตอนเหนือดังกล่าว เขตพื้นที่ปทุมธานี มีความต้องการเส้นทางจราจรสูงมาก การตัดแนวเชื่อมต่อทางด่วนขั้นที่ 3 เชื่อมกับถนนวงแหวนตะวันออกซึ่งสามารถช่วยระบายการจราจรด้านทิศเหนือและคาบผ่านออกสู่ถนนวงแหวนด้านตะวันออกได้เป็นอย่างดี

เนื่องจากพื้นที่แนวเส้นทางดังกล่าวยังไม่มีรถไฟฟ้าคาบผ่านเส้นทางด่วนชั้นที่ 3 ที่ย้ายแนวมาให้บริการแนวทางเหนือ จะให้ประโยชน์กับพื้นที่ได้ดียิ่ง ตรงตามความต้องการของพื้นที่และไม่ก่อให้เกิดปัญหาด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าการผ่าแนวเส้นทางผ่านเข้าสู่เมืองโดยยึดแกนถนนงามวงศ์วาน ซึ่งมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสูงมาก

ในส่วนของแนวเส้นทางแกนตะวันออกตะวันตกเดิม แกนที่คาบผ่านถนนงามวงศ์วานสู่แนวถนนเกษตร-นวมินทร์ เส้นทางที่ควรพิจารณาควรเป็นการวางระบบการเดินทางระบบรางสาธารณะ อันเป็นระบบที่สามารถช่วยเพิ่มสภาพคล่องในการเดินทางให้แก่ประชาชนส่วนใหญ่ อีกทั้งสามารถช่วยลดปริมาณจราจรให้ประชาชนหันมาใช้บริการสาธารณะแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว อันเป็นการช่วยประเทศชาติด้านการลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงโดยการลดปริมาณรถยนต์ที่สัญจรไปมาในพื้นที่

สรุปข้อเสนอ การย้ายแนวการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 3 โดยการเปลี่ยนแนวให้บริการตอนเหนือแทนซึ่งในพื้นที่ตลอดแนวถนนคลองหลวง ปริมาณการจราจรจัดว่าอยู่ในระดับหนาแน่นสูงต่อเนื่องตลอดเวลา อีกทั้งเป็นแนวเส้นทางที่ยังไม่มีโครงการให้บริการระบบรางเพื่อช่วยให้บริการประชาชนด้านการเดินทางเข้าสู่พื้นที่เมืองชั้นใน ประชาชนส่วนใหญ่ยังคงต้องให้แนวเส้นทาง ถนนเลียบบคลองหลวงออกสู่ถนนวิภาวดีรังสิต หรือใช้แนวถนนวงแหวนตะวันออกเพื่อเข้าเมืองชั้นใน การเพิ่มแนวการเดินทางยกระดับทางด่วนชั้นที่ 3 มาให้บริการในพื้นที่ตลอดแนวทางถนนเลียบบคลองหลวง จะช่วยระบายการจราจรให้คล่องตัวมากขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีจุดขึ้นลงตลอดแนวทางถนนเลียบบคลองหลวง และเชื่อมต่อออกทางด้านทิศตะวันตก ผ่านเข้าเชื่อมกับถนนวงแหวนตะวันตก สามารถสร้างแนวทางเชื่อมต่อแกนตะวันออกใต้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและตลอดแนวทางผ่านเงื่อนไขทางผังเมืองยังไม่มีข้อจำกัดมาก โครงสร้างของโครงการจะมีขนาดที่เหมาะสมกับพื้นที่ไม่ใหญ่โตเท่าที่ทำการศึกษาก่อนแบบไว้ตามแนวถนนงามวงศ์วานซึ่งจำเป็นต้องยกโครงสร้างสูงถึง 28 เมตรเพื่อให้พาดผ่านโครงสร้างของระบบสะพานข้ามแยก และโครงสร้างของรถรางไฟฟ้าที่ผ่านในพื้นที่ โครงสร้างโครงการตามแนวข้อเสนอใหม่จะมีราคาถูกกว่าโครงสร้างที่นำเสนอตามแนวถนนงามวงศ์วาน นอกเหนือจากการหลีกเลี่ยงปัญหาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแล้ว ยังเป็นโอกาสที่เปิดให้บริการประชาชนในพื้นที่ที่ขาดการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นมาก่อน จะเป็นแนวทางการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนที่สมเหตุผลและตรงตามความต้องการและเกิดประโยชน์ต่อประชาชนมากที่สุด อันเป็นผลดีแก่ทุกภาคส่วน

