

**สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยในเมืองต้นแบบ (จังหวัดพระนครศรีอยุธยา) ครั้งที่ 2**  
**วันพฤหัสบดีที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.00-12.00 น.**  
**ณ ห้องเฟื่องฟ้า โรงแรมอยุธยา ริเวอร์ วิว อำเภอพระนครศรีอยุธยา**  
**จังหวัดพระนครศรีอยุธยา**

**กำหนดการประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่เมืองต้นแบบ**  
**(พื้นที่เมืองต้นแบบ : จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ครั้งที่ 2)**  
**โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง**  
**“TOD คมนาคมสร้างเมือง เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้”**

1. วัน/เวลา : วันพฤหัสบดีที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.00-12.00 น.
2. สถานที่ : ณ ห้องเฟื่องฟ้า โรงแรมอยุธยา ริเวอร์ วิว อำเภอพระนครศรีอยุธยา  
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
3. จำนวนผู้ร่วมประชุม : รวมทั้งสิ้น 96 คน
4. กำหนดการประชุม
  - 08.00 – 08.30 น. ลงทะเบียน
  - 08.30 – 09.45 น.
    - นำเสนอวัตถุประสงค์และขั้นตอนการประชุม
    - สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1
  - 09.45 – 11.00 น. ประชุมกลุ่ม และสรุปความคิดเห็น
  - 11.00 – 11.45 น. นำเสนอผลการประชุมกลุ่ม
  - 11.45 – 12.00 น. สรุปผลการประชุม
  - 12.00 น. ปิดการประชุม และรับประทานอาหารกลางวัน

## การประชุมกลุ่มย่อยพื้นที่เมืองต้นแบบ : จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ครั้งที่ 2

### (การประชุมระดมสมองผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ประชาชนในพื้นที่ )

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมระดมสมองผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ครั้งที่ 2 (พื้นที่เมืองต้นแบบ : จังหวัดพระนครศรีอยุธยา) การพัฒนาและนำเสนอทางเลือกเป็นผลที่ได้จากการประชุมระดมสมองผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ครั้งที่ 2 ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่เป็นบุคคลเดิมที่เข้าประชุม ครั้งที่ 1 และแบ่งการประชุมกลุ่มย่อย จำนวน 5 กลุ่ม เช่นเดียวกับกับการประชุม ครั้งที่ 1

### วัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน

เพื่อนำเสนอสรุปผลที่ได้รับจากการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1 การนำเสนอแนวคิดในการพัฒนาเมืองต้นแบบ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และทางเลือกของผังกรอบแนวคิด 3 ทางเลือก การนำเสนอตัวชี้วัดเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบจากแนวทางเลือกของผังแนวคิด และรับฟังความคิดเห็นจากการประชุมกลุ่มย่อยฯ ต่อตัวชี้วัด เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินผลกระทบต่อแต่ละทางเลือก

### ระยะเวลาดำเนินการ

วันพฤหัสบดีที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.00-12.00 น. ณ ห้องเฟื่องฟ้า โรงแรมอยุธยา ริเวอร์ วิว อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

### กลุ่มเป้าหมายของการดำเนินงาน

ผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยฯ ครั้งที่ 2 มีจำนวน 5 กลุ่ม ประกอบด้วย

กลุ่มที่ 1 ประกอบด้วย ประชาชนและเจ้าของที่ดินในพื้นที่ศึกษาภายในระยะ 500 เมตร ถึง 3 กิโลเมตร มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 22 คน

กลุ่มที่ 2 ประกอบด้วย ผู้ประกอบการพัฒนาพื้นที่ บริษัทพัฒนาเมือง หอการค้าจังหวัด และโรงแรม มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 10 คน

กลุ่มที่ 3 ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่ง บริษัทขนส่ง กลุ่มบริการรถสองแถว และกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้าง มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 4 คน

กลุ่มที่ 4 ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง/ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 14 คน

กลุ่มที่ 5 ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม ประมง ป่าไม้ วัฒนธรรม โบราณคดี และกลุ่มอนุรักษ์มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 10 คน

### ผลการดำเนินงาน

ในการประชุมกลุ่มย่อยฯ มีผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้น **96** คน โดยมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอดังต่อไปนี้

5. สรุปประเด็นคำถาม/ข้อเสนอแนะ และคำชี้แจงจากโครงการฯ ในที่ประชุม

ตารางสรุปประเด็นข้อซักถามและข้อเสนอแนะจากการประชุม

กลุ่มที่	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล
<p>กลุ่มที่ 1 ประชาชนและเจ้าของที่ดินในพื้นที่ศึกษาภายในระยะ 500 เมตร ถึง 3 กิโลเมตร</p>	<p><b>หัวหน้ากลุ่มที่ 1</b> <u>แนวทางเลือกที่ 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อยากได้ถนนเชื่อมสถานีรถไฟไปเกาะเมือง</li> <li>- ที่มาของงบประมาณ</li> <li>- ทำอุโมงค์ลอดใต้ทางรถไฟ ทางเดินเท้า ทางจักรยาน</li> <li>- ไม่อยากย้ายที่อยู่ต้องพัฒนาร่วมกัน</li> <li>- ปรับปรุงโซนตะวันตกชั้นบนเป็นที่จอดรถ ชั้นบนเป็นลานประวัติศาสตร์</li> <li>- ชุมชนสุริยมนี เสนอว่าจะต้องจัดหาที่พักอาศัยให้กับประชาชนที่ต้องถูกย้าย เพราะมีความผูกพันกับพื้นที่และอยู่อาศัยมานาน</li> </ul> <p><u>แนวทางเลือกที่ 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อยากให้มีอุโมงค์ลอดใต้แม่น้ำจากสถานีรถไฟไปยังตลาดเจ้าพรหม</li> <li>- สะพานทางเดินข้ามทางรถไฟ</li> <li>- ให้ชาวบ้านที่อยู่อาศัยเหมือนเดิม และการประกอบอาชีพอยู่ในพื้นที่เดิม</li> <li>- หากว่ามีสถานีเกิดขึ้นแล้วย่อมมีการเข้ามาลงทุนของนักธุรกิจ ควรให้ชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วมด้วย เช่น มีศูนย์ OTOP สินค้าของชาวบ้านบนสถานีรถไฟ</li> <li>- ไม่เห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 2 เพราะเป็นการพัฒนาไม่เต็มรูปแบบ</li> </ul> <p><b>รองหัวหน้ากลุ่มที่ 1</b> <u>แนวทางเลือกที่ 3</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แนวทางเลือกที่ 3 ต้องใช้งบประมาณมาก จะจัดสรรงบประมาณจากแหล่งเงินทุนใด</li> <li>- ต้องระยะเวลาดำเนินการ 20 ปี เมื่อเปลี่ยนรัฐบาลจะมีการเปลี่ยนแปลงอีกหรือไม่ โครงการจะมีหรือไม่ จะมีการประกาศไว้ที่ใดหรือไม่ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความยั่งยืนต่อเนื่อง ไม่รู้โครงการแล้วทำโครงการใหม่ที่ไม่รับฟังความคิดเห็นจากประชาชน</li> <li>- ควรแบ่งช่วงการพัฒนาเป็น 3 ระยะ คือ ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อให้เห็นผลที่ชัดเจนมากกว่าการกำหนดประโยชน์ที่ 20 ปี</li> <li>- ต้องการเลือกโครงการที่ 3 โดยเพิ่มรถโมโนเรล ขนส่งนักท่องเที่ยว</li> <li>- ควรกำหนดแผนและทำอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน</li> <li>- วางระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ รองรับประชากรที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต</li> <li>- อยากให้อนุรักษ์ความเป็นท้องถิ่นไว้ในการออกแบบสถานีอยุธยา เช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่น</li> </ul>

กลุ่มที่	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล
<p>กลุ่มที่ 1 ประชาชนและเจ้าของที่ดินในพื้นที่ศึกษาภายในระยะ 500 เมตร ถึง 3 กิโลเมตร (ต่อ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เนื่องจากเป็นโครงการที่ใช้ระยะเวลานาน จะใช้งบประมาณจากแหล่งใด</li> <li>- อยากให้ทำไวๆ</li> <li>- ประชาชนที่ถูกรื้อย้ายจะเสียโอกาส หากโครงการไม่ได้ดำเนินการอย่างจริงจัง</li> </ul>
<p>กลุ่มที่ 2 ผู้ประกอบการพัฒนาพื้นที่ บริษัทพัฒนาเมือง หอการค้าจังหวัด โรงแรม/ท่องเที่ยว</p>	<p><u>แนวทางเลือกที่ 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สิ่งแวดล้อม/ความแออัด</li> <li>- เศรษฐกิจ/ความเดือดร้อนชุมชน</li> <li>- พื้นที่มรดกโลก/มีข้อจำกัดทำให้การเปลี่ยนแปลงพัฒนาไม่ได้</li> <li>- มีข้อจำกัดในการออกแบบ</li> <li>- เสียโอกาสในการเพิ่มมูลค่าในพื้นที่</li> <li>- ไม่มีการบูรณาการในการพัฒนา</li> </ul> <p><u>แนวทางเลือกที่ 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สิ่งแวดล้อม ข้อจำกัดในการพัฒนา เนื่องจากติดพื้นที่มรดกโลก (มีระเบียบกรมศิลปากรควบคุมอยู่)</li> </ul> <p><u>แนวทางเลือกที่ 3</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการพัฒนาครั้งเดียวจบ</li> <li>- ดึงดูดนักท่องเที่ยว</li> <li>- มีกิจกรรมกลางคืนส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชน</li> <li>- เกิดปัญหาส่งผลเสียด้านสิ่งแวดล้อมและมรดกโลก ทำให้มีข้อจำกัดด้านพื้นที่ (พัฒนาได้ไม่เต็มที่)</li> <li>- ตีระเบียบกรมศิลปากร</li> <li>- ปัญหาร้ายแรงกว่าทางเลือก 2</li> <li>- มีปัญหาทับซ้อนหลายมิติทั้งด้านการคมนาคม สังคม</li> </ul> <p><u>เสนอทางเลือกที่ 4</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้สถานีบ้านม้าเป็นศูนย์กลางเมืองใหม่</li> <li>- ย้ายสถานีความเร็วสูงมาที่สถานีบ้านม้า</li> <li>- ที่ตั้งสถานีบ้านม้ามีศักยภาพในการพัฒนา มีพื้นที่รองรับการพัฒนาเยอะ</li> <li>- สนับสนุนการขยายตัวของศูนย์กลางเมืองเดิม</li> <li>- มีระบบเชื่อมต่อแก้ปัญหาผลกระทบต่อนพื้นที่อนุรักษ์</li> <li>- พัฒนาเศรษฐกิจ มีการเจริญแนวราบ เพิ่ม GDP</li> <li>- ลดความแออัด</li> </ul> <p><b>หัวหน้ากลุ่มที่ 2</b></p> <p><u>เงื่อนไข/ข้อจำกัด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สภาพปัจจุบัน พื้นที่โดยรอบมีวัดซึ่งเป็นโบราณสถานหลายแห่ง เช่น วัดธรรมนิยาม วัดหลวงพ่อกอหัก วัดดุสิต และอีกหลายวัด มีโรงแรม อพาร์ทเมนท์</li> <li>- ความหนาแน่นจากการจราจรจะเพิ่มมากขึ้นจนก่อปัญหา</li> </ul>

กลุ่มที่	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล
<p>กลุ่มที่ 2 ผู้ประกอบการพัฒนาพื้นที่ บริษัทพัฒนาเมือง หอการค้าจังหวัด โรงแรม/ท่องเที่ยว (ต่อ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- อยุธยาเป็นเมืองทางผ่าน การพัฒนาตัวเมือง ระบบการเชื่อมโยง เศรษฐกิจยังไม่ชัดเจน</li> <li>- พื้นที่สถานีอยู่ติดอุทยานประวัติศาสตร์ ซึ่งใช้เป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยว ดังนั้น การออกแบบจึงถูกจำกัดด้วยวัดและสถานีเดิม ทำให้เสียโอกาสในการเพิ่มมูลค่าในพื้นที่</li> </ul> <p><b>ในแนวคิดที่ 3</b> มีความชัดเจนในการลงทุน จะเพิ่มแรงดึงดูดได้มาก แต่ด้วยเงื่อนไขข้างต้น กลุ่มที่ 2 เสนอแนวทางเลือกที่ 4 โดยเลือกสถานีบ้านม้า ซึ่งอยู่ใกล้ถนนสายเอเชีย จะมีการเติบโตอย่างเป็นระบบออกแบบให้รองรับคนอยุธยา และจังหวัดใกล้เคียงสามารถเข้ามาใช้สถานีเข้ากรุงเทพฯ รองรับการเดินทาง CLMV เชื่อมโยงยุทธศาสตร์ชาติ โดยสถานีบ้านม้าอยู่ใกล้สถานีขนส่งแห่งใหม่ เชื่อมระบบขนส่งทางรองไปยังพื้นที่เกาะได้</p>
<p>กลุ่มที่ 3 ประธานชุมชน/สถานศึกษา/อปท./ผู้ประกอบการขนส่ง บริษัทขนส่ง กลุ่มบริการรถสองแถว/กลุ่มมอเตอร์ไซต์รับจ้าง</p>	<p><b>ตัวแทนกลุ่มที่ 3</b></p> <p><u>แนวทางเลือกที่ 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กลุ่มที่ 3 ไม่เลือกทางเลือกนี้เพราะไม่มีหลักเกณฑ์พัฒนาจะทำให้ล่าช้า</li> <li>- ปัญหาเรื่องการจัดระบบจราจรเพื่อรองรับจากรอบนอกเข้ามายังสถานีรถไฟ</li> <li>- ปัญหาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานต่างๆ</li> </ul> <p><u>แนวทางเลือกที่ 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สามารถจัดระบบการจราจรได้</li> <li>- สามารถออกกฎหมายเฉพาะมาบังคับใช้ในพื้นที่ ทำให้ขับเคลื่อนการพัฒนาไปได้</li> <li>- ต้องพิจารณาพื้นที่ที่จะมารองรับ การจัดระบบการจราจรที่เพียงพอ เช่น พื้นที่จอดรถ</li> <li>- เศรษฐกิจดี กลุ่มนักท่องเที่ยวคนทำงาน</li> <li>- ปรับทัศนคติของแต่ละหน่วยงานและชุมชนให้ยอมรับการพัฒนาในรูปแบบ TOD</li> <li>- ส่งเสริมการกระจายการท่องเที่ยว</li> <li>- เป็นทางเลือกที่กลุ่มเลือก เพราะมีสถานีรถไฟโดยสารอยู่ที่บ้านม้าสามารถจอดรถเพื่อรองรับคนได้ สามารถพัฒนาพื้นที่จัดการจราจรได้อย่างเพียงพอ เศรษฐกิจจะดีขึ้นจากการท่องเที่ยว ปรับทัศนคติหน่วยงานและชุมชนในการยอมรับ TOD ส่งเสริมการกระจายตัวด้านการท่องเที่ยว เห็นด้วยกับกลุ่มที่ 2 ในการพัฒนาสถานีบ้านม้าเป็น TOD ย่อย แต่ไม่เห็นด้วยกับ Sky Walk เพราะระยะทางไกล จะมีปัญหาการขออนุญาตกับกรมเจ้าท่า แม่น้ำป่าสักมีเรือโดยสารจำนวนมาก</li> </ul>

กลุ่มที่	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล
<p><u>กลุ่มที่ 3</u> ประธานชุมชน/สถานศึกษา/อปท./ผู้ประกอบการขนส่ง บริษัทขนส่ง กลุ่มบริการรถสองแถว/กลุ่มมอเตอร์ไซด์รับจ้าง (ต่อ)</p>	<p><u>แนวทางเลือกที่ 3</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bus Terminal ควรอยู่ที่บ้านม้าจะเหมาะสมกว่าเอาเข้ามาใกล้สถานีอยุธยา ซึ่งจะเพิ่มความแออัด พื้นที่ไม่พอ เป็นโอกาสพัฒนาสถานีบ้านม้าเป็น TOD ย่อย</li> <li>- Bus Terminal ควรอยู่ที่บ้านม้าจะเหมาะสมกว่าเอาเข้ามาใกล้สถานีอยุธยา ซึ่งจะเพิ่มความแออัด พื้นที่ไม่พอ เป็นโอกาสพัฒนาสถานีบ้านม้าเป็น TOD ย่อย</li> <li>- ถ้ามีแผนการสร้างถนนอยู่แล้ว ไม่จำเป็นต้องมี Sky Walk</li> <li>- ออกแบบระบบการเดินทางเชื่อมต่อ ที่ลดความแออัดบริเวณสถานี</li> <li>- ระบบรองเพื่อรองรับนิคมโรจนะยังจะมีปัญหาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานคงจะมีปัญหาอีกมาก</li> </ul> <p><b>โดยสรุป</b> การพัฒนาควรเป็นค่อยเป็นไป ควรมองว่าอนาคตจะอย่างไร สถานีรถไฟ สถานีรถบัสอยู่นอกสถานี Sky walk ไม่เหมาะสม และสามารถพัฒนาท่าเรือขนส่งแทน Sky walk เชื่อมต่อกับสถานีขนส่งได้</p>
<p><u>กลุ่มที่ 4</u> หน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ</p>	<p><b>หัวหน้ากลุ่มที่ 4</b></p> <p><u>แนวทางเลือกที่ 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เน้นพัฒนาตามโครงการรัฐ มองไม่เห็นภาพการพัฒนาในระดับต่อยอดไม่ได้พัฒนาพื้นที่รอบๆ สถานีที่ได้รับผลกระทบจากสถานี เช่น การเชื่อมโยงโครงข่าย การจราจรติดขัด ขนาดถนนคับแคบ</li> </ul> <p><u>แนวทางเลือกที่ 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bus Terminal ที่บ้านม้าอยู่ห่างจากสถานีอยุธยาทำให้สิ้นเปลืองเวลาในการเดินทาง</li> <li>- เน้นการพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไป แต่สถานีบ้านม้ายังมีความเหมาะสมด้านภูมิศาสตร์ หรือกิจกรรมเชิงพานิชย์น้อยเกินไป ยังไม่ทราบว่าเกิดประโยชน์มากน้อยเพียงใด ต้องมีการศึกษาเพิ่มเติม และรถไฟความเร็วสูงอยู่ที่สถานีเดิม กลุ่มจึงไม่เลือกทางเลือกที่ 2</li> </ul> <p><u>แนวทางเลือกที่ 3</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรจัดระเบียบรถ โดยสารสาธารณะ เช่น รถสองแถว รถสามล้อรถแท็กซี่ วินมอเตอร์ไซด์ เพื่อความสะดวกในการใช้บริการ</li> <li>- ควรจัดเตรียมพื้นที่จอดรถ/ห้องน้ำสาธารณะ/ร้านค้าให้เพียงพอ (เหมือนสนามบิน)</li> <li>- สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ (ตั้งแต่สถานีรถไฟไปถึงทางเชื่อมการเดินทางต่างๆ)</li> <li>- เพิ่มพื้นที่สีเขียว</li> <li>- สถานีขนส่งต้องมีความเหมาะสมในด้านภูมิศาสตร์และเศรษฐกิจ/ศูนย์กลางการเชื่อมต่อ</li> <li>- การวางผังพัฒนาต้องคำนึงถึงวิถีชีวิตการประกอบอาชีพ เช่น ท่าเรือข้ามฝาก/รถสามล้อ/จักรยานยนต์</li> </ul>

กลุ่มที่	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ข้อห่วงกังวล
<p>กลุ่มที่ 4 หน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ)</p>	<p><b>เลือกทางเลือกที่ 3</b> มีมุมมองการพัฒนาที่ต่อยอดไประยะยาวได้ กำหนดโซนโดยอิงจากผังเมือง แบ่งผังที่ชัดเจนว่าโซนนั้นๆ เหมาะสมกับการพัฒนาด้านใด เช่น พื้นที่เกษตรกรรมแต่กำลังปรับเป็นพื้นที่อยู่อาศัย จึงควรเปลี่ยนสีผังเพื่อให้เหมาะสมและให้วางระบบสาธารณูปโภครองรับแนวทางที่ 3 มีการพัฒนาต่อยอดมีการเชื่อมโยงถนนด้านใต้ของตัวเมือง พัฒนาสถานีขนส่งบริเวณถนนสายเอเชียสามารถพัฒนาให้มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้ เนื่องจากพื้นที่บริเวณตลาดแกมมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจสูง ถนนสายเอเชียเป็นทางที่จะไปอ่างทอง สิงห์บุรี เชื่อมไปนิคมอุตสาหกรรมได้ ซึ่งเห็นว่าแนวทางที่ 3 เหมาะสมกับการพัฒนามากกว่า</p> <p><u>ข้อเสนอแนะต่อที่ปรึกษา</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เพิ่มผังหรือบริบทการพัฒนาในระยะ 3 กม. ควรเป็นสีอะไร</li> <li>- ทบทวนกฎหมายหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เช่น ผังเมือง การกระจายอำนาจท้องถิ่น</li> </ul>
<p>กลุ่มที่ 5 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม/ประมง/ป่าไม้/วัฒนธรรม/โบราณคดี/กลุ่มอนุรักษ์</p>	<p><b>หัวหน้ากลุ่มที่ 5</b></p> <p><u>แนวทางเลือกที่ 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นแนวทางพัฒนาปกติ มีปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่มาก</li> </ul> <p><u>แนวทางเลือกที่ 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การใช้สถานีรถโดยสารอยู่ด้านนอกจะทับซ้อนกับสถานีที่มีอยู่แล้ว</li> <li>- ถนนคับแคบ ต้องพัฒนาให้ใหญ่และวางแผนใหม่ทั้งหมด</li> <li>- ควรมี Sky Walk</li> <li>- พื้นที่สีส้มมีชุมชนอยู่อาศัยหากโครงการไม่เวนคืนแต่จะแลกเปลี่ยนที่ดินจะทำอย่างไร ยังไม่มีความชัดเจน</li> </ul> <p><u>แนวทางเลือกที่ 3</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อยากให้พัฒนาทั้งระบบ เมื่อมีคนเข้ามา ระบบขยะ ไฟฟ้า ประปา น้ำเสีย มีการวางระบบรองรับอย่างไร</li> <li>- พื้นที่กรมศิลปากร ซึ่งมีแผนแม่บทกำหนดไว้ จะจัดการอย่างไร</li> <li>- ผังที่อยู่อาศัยของชุมชนจะจัดการอย่างไร</li> <li>- Sky walk มีผลกระทบต่อทัศนียภาพหรือไม่ ทำเป็นอุโมงค์ลอดได้หรือไม่ หรือทำทางเดินเลียบบแม่น้ำป่าสักแล้วทำ Sky walk ข้างสะพานปรีดีพนมยงค์</li> <li>- สะพานปรีดีพนมยงค์มีการจราจรทางน้ำหนาแน่น เกิดอุบัติเหตุบ่อยและมีสะพานบริเวณนั้นหลายแห่ง</li> <li>- การวางแผนต้องวางแผนให้รองรับผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งหมด น้ำเสีย ขยะ ชุมชนแออัด การจราจรหนาแน่น หากจะพัฒนาจะต้องวางแผนองค์รวมทั้งหมด</li> </ul>

## 6. บรรยากาศการประชุม



### การนำความคิดเห็นที่ได้ไปใช้ประโยชน์

ที่ปรึกษาจะรวบรวมข้อมูลและนำไปประเมินผลกระทบจากทางเลือกทั้ง 3 ทางเลือก เพื่อหาทางเลือกของผังแนวคิดเมืองต้นแบบที่เหมาะสม พร้อมทั้ง ปรับปรุงผังแนวคิดเมืองเมืองต้นแบบ เพื่อใช้ในการประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 3 ต่อไป