



ก่อสร้างรถไฟฟ้าสีเขียว ทำจราจร **รัชโยธิน** ป่วน

ก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ทำ**รัชโยธิน**ป่วน

การจราจรบริเวณสี่แยกรัชโยธิน ช่วงเช้าวันที่ 24 มกราคม และตลอดทั้งวัน ติดขัดอย่างมาก หลังมีการนำ แบริร์ริเออร์ล้อมเป็นวงเวียน เพื่อเตรียมขุดเจาะอุโมงค์เป็นวันแรก รองผวจ.น.นำเจ้าหน้าที่จัดการจราจร เผยคนอาจจะยังไม่รู้เลย สับสน สั่งปรับลดวงเวียนให้เล็กลง เพื่อให้เดินรถคล่องตัวขึ้น

วันแรกของการขุดอุโมงค์ลอดแยกราชโยธิน ซึ่งมีการปิดถนนไป ตั้งแต่เวลา 22.00 น.ของวันที่ 23 มกราคม เป็นต้นไป เพื่อนำ แบริร์ริเออร์ปิดล้อมในลักษณะวงกลมหรือวงเวียนชั่วคราว เพื่อกันเขต พื้นที่ทำงานในการขุดและสร้างผนังอุโมงค์หลังร้อยย้ายสะพานข้าม แยกราชโยธิน ตามแผนการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ ช่วง หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ส่งผลให้การจราจรบริเวณแยกราชโยธิน เข้ามีติดวันนี้ (24 ม.ค.) ติดขัดอย่างหนัก

พล.ต.ต.จิรพัฒน์ ภูมิจิตร์ รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล เปิดเผยว่า การจราจรช่วงเร่งด่วนค่อนข้างติด ท้ายแถวยาวปกติ การเคลื่อนตัวผ่านทางแยกซ้าย ซึ่งแต่เดิมเป็นสี่แยกจราจรวิ่งได้ตรง เมื่อเราจัดทำวงเวียน รถทุกคันต้องวิ่งอ้อมเพื่อ เข้าวงเวียน เลยทำให้การจราจรเป็นไป อย่างช้าๆ ช่องทางปกติมี 3 ทาง แต่มี รถประจำทางซึ่งมีขนาดใหญ่เข้ามาวิ่ง และกินพื้นที่ขึ้น

“วันแรกที่เราจัดการจราจรใหม่ อาจทำให้สับสน จึงให้เจ้าหน้าที่ ตำรวจเข้ามาช่วยเหลือด้วยการใช้ สัญญาณมือ ซึ่งเราจะเจรจากับ รพม. และผู้รับเหมา อันดับแรกให้บีบวงเวียนให้เล็กลงมา เพื่อพื้นที่การ

จราจรกว้างขึ้น เร่งระบายปัญหาที่ค้างค้ำลงมา ก่อน หากบีบวงเวียนแล้วไม่สำเร็จ การจราจรยังหนาแน่น อาจจะชะลอไปเริ่มใหม่ ในวันศุกร์ เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปรับตัวก่อน” พล.ต.ต.จิรพัฒน์ กล่าว

รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวอีกว่า หลายคนอาจจะ สงสัยว่าทำไมเราถึงมาเริ่มวันนี้ ซึ่งจริงๆ แล้วเจ้าหน้าที่จะทำตั้งแต่ วันศุกร์และจะทดลองใช้ในวันเสาร์ แต่พอดีเตรียมการไม่ทันเลยมา ทำกันวันนี้ แต่ถ้าแก้ไขปัญหาไม่ได้ก็จะหุบวงเวียนเข้าไปก่อน เพื่อ ระบายการเดินรถ แล้วประเมินกันอีกทีหนึ่ง

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า บรรยากาศแยกราชโยธินหลังมีการปรับ จราจรเป็นวงเวียนวันแรก ซึ่งจากที่ ได้รับรายงานเมื่อช่วงเวลา 07.30- 08.30 น. ถนนรัชดาภิเษก ขาเข้า จากสะพานพระราม 7 มุ่งหน้า วงศ์สว่าง-ประชานุกูล ขึ้นด่างระดับ รัชโยธิน มุ่งหน้าเข้าแยกราชโยธิน ท้ายสะพานพระราม 7, ถนน วิภาวดีรังสิต ขาเข้า ติดขัดช่องคู่ จนวน เข้าถนนรัชดาภิเษก ไปแยกราช โยธิน ท้ายสะพานเลยฐานทัพอากาศ, ถนนพหลโยธิน ขาเข้า จากวงเวียน บางเขน มุ่งหน้าแยกเกษตร-รัชโยธิน ท้ายใกล้วงเวียนบางเขน ถนนรัชดาภิเษก ขาออก มุ่งหน้าแยกราชโยธิน ท้ายสะพาน หน้าศาลแขวงพระนครเหนือ, ถนนรัชดาภิเษก ขาเข้า จากแยก เทียมร่วมมิตร มุ่งหน้าถนนโศภนมนตรี รถมาก เคลื่อนตัวช้า



หลังจากรัฐบาลอนุมัติงบประมาณ 5 แสนล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า 10 สาย มีทั้งรถไฟฟ้าความเร็วสูง รถไฟทางคู่ และรถไฟฟ้าสายสีต่างๆ ในกรุงเทพฯ ได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องและมีความคืบหน้าทั้ง 10 สาย ซึ่งเป็นโครงการลงทุนในระยะแรก นับตั้งแต่ปี (2559) จนถึงปี 2565 รถไฟฟ้าจะทยอยเปิดให้บริการทุก ๆ ปี ประเดิมจากรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางใหญ่ ซึ่งเปิดบริการไปเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม เมื่อปีที่ผ่านมานี้ โดยจะเปิดสถานีเพิ่มอีก 1 สถานี ชื่อสถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ ในปี 2560 นี้

ปี 2561 จะเปิดเดินรถสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ การเปิดเดินรถจะเป็นลักษณะทยอยวิ่งในรูปแบบสถานีใหม่สร้างเสร็จก็จะเปิดเดินรถไปถึงนั้น ไล่ไปเรื่อยๆ

ปี 2562 จะเปิดเดินรถสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-คูคต และสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ



นั่นคือปรากฏการณ์ประจำวันของคน กทม.ที่จะต้องเผชิญกับ วิศวกรรมของการสัญจรไปมาในบางกอกเมืองฟ้าอมร ที่อะไร ๆ ก็เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วแล้กับความเร็วที่ตามมากับบิกโปรเจกต์การคมนาคม ที่วันนี้ไม่ใช่เพียงแค่การขยับขั้นแล้ว

ปี 2563 จะเปิดเดินรถสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-หัวหมาก/สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี/สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง/สายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงสมุทรปราการ-บางปู และช่วงคูคต-ลำลูกกา

ปี 2564 จะเปิดเดินรถสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4 ปี 2565 จะเปิดเดินรถสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ/สายสีส้มตะวันตก ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม

การลงทุนรถไฟฟ้าทั้ง 10 สาย ใช้เงินลงทุนกว่า 5 แสนล้านบาท ซึ่งต้องมีการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหรือบริเวณรอบๆ สถานีทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะ



กรมโยธาธิการและผังเมือง, กรุงเทพมหานคร หรือกทม. ก็มีส่วนร่วม เพราะบางสถานีจะต้องให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา การให้สิทธิในการพัฒนารอบสถานีให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจ

กล่าวคือ ในการลงทุนต่างๆ ดังกล่าว รายได้ 40% จะมาจาก รายได้ที่เป็นค่าโดยสาร ส่วนที่เหลือ 60% จะเป็นรายได้ที่เกิดจาก การพัฒนาโดยรอบสถานี หรือการใช้ประโยชน์ในธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เนื่อง การเปิดให้เอกชนมาลงทุนนั้น นอกจากจะสร้างรายได้เพิ่มขึ้นแล้ว ยังช่วยลดภาระงบประมาณการลงทุนของภาครัฐได้มหาศาล

ปัจจุบันประชากรในกรุงเทพฯ ราว 13-14 ล้านคน มี ประชากรที่มีทะเบียนบ้านในกรุงเทพฯ 6 ล้านคน ที่เหลือ 4-5 ล้านคน จะเป็นประชากรแฝง และอีก 3-4 ล้านคน เป็นประชากร ที่อยู่รอบนอกกรุงเทพฯ แต่เดินทางเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ

มีการคาดการณ์กันว่า อย่างเร็วที่สุดที่คนกรุงจะได้ใช้บริการ โครงการรถไฟฟ้าในกลุ่มนี้เชื่อมโยงกันเป็นโครงข่าย คือ ปี 2572 หรือ 13 ปีนับจากนี้



มองย้อนกลับไปเมื่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือรฟม. เปิดหน้าก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย “หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต” พาดยาว 18.7 กม. ตลอดแนวถนน พหลโยธิน เมื่อช่วงปลายปีที่ผ่านมาน่าสนใจ “รัชโยธิน” แห่งนี้ ยิ่งกลายเป็นอัมพาตอย่างมีอาชงเหล็กเสียด ผู้คนหลบหนีการจราจร ส่งผลต่อธุรกิจการค้าขายชบชบาไปด้วย

การทำเมกะโปรเจกต์ หรือโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ใดๆ ก็ตาม คงหลีกเลี่ยงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชนต่อสังคม ในด้านต่างๆ มิได้ ทุกฝ่ายโดยเฉพาะภาครัฐจะต้องมีแผนรองรับให้ ชุมชนในสังคมได้รับความเดือดร้อนน้อยที่สุด โดยเฉพาะความพร้อม ต่อประชาชนต้องเผชิญกับวิกฤติต่างๆ โดยเฉพาะจราจรในเวลา 4 ปีข้างหน้า