



คค.แก้จราจรแยกเกษตร เชื่อมN2กับโถลเวย์ปรับสีน้ำตาลเป็นBRT

ผู้จัดการรายวัน360 - “อาคม”เผย กรม.รับทราบ เดินหน้าทางด่วนชั้นที่ 3 ช่วง N 2 ตามมติคจร. เร่งทพ.ทบทวนการศึกษาและออกแบบ คาด ชงกรม.ในสิ้นปี 60 ก่อสร้างใน 3 ปี ขณะที่โมโนเรลสีน้ำตาล หากไม่คุ้มค่า ส่อปรับเป็น BRT แทน พร้อมส่งศึกษาเชื่อม N2 กับโถลเวย์ และด่วน ศรีรัช-วงแหวน โดยไม่ให้มีปัญหา ม.เกษตร

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิด เผยว่า ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วานนี้ (25 เม.ย.) รับทราบมติคณะ กรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ 9 ก.พ. ซึ่งได้มอบ หมายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินโครงการทางด่วน ชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ซึ่งอยู่ในแผนปฏิบัติการคมนาคม (Action Plan) ปี 2560 โดย กทพ. อยู่ระหว่างการศึกษาทบทวนการออกแบบราย ละเอียด และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเสร็จในเดือน พ.ย. 2560 โดยกระทรวงคมนาคมจะเร่งนำเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติและ ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี

ส่วนรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาละ (บึงกุ่ม) ได้มอบหมาย ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ศึกษาความ เหมาะสม โครงการขยับขยายและจราจรในภาพรวมและการเชื่อมต่อ รวมถึง ทางเลือกในการเชื่อมโครงข่ายทางยกระดับ ระหว่างวงแหวนรอบนอก กทม.ฝั่งตะวันออก และความเป็นไปได้ในการเชื่อมกับดอนเมืองโถลเวย์ และทางด่วนศรีรัช-วงแหวนรอบนอก ฝั่งตะวันตก

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสนข.กล่าวว่า ทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือเดิม ช่วง N1-N 2 และN3 เป็นโครงข่ายเชื่อมตั้งแต่ วงแหวน ตะวันตก-ตะวันออก (E-W Corridor) โดยช่วง N1 ตั้งแต่บางใหญ่- รัตนาธิเบศร์-งามวงศ์วาน ไม่สามารถดำเนินการได้ เหลือเพียง N 2 จาก ถนนประเสริฐมนูกิจข้ามคลองบางบัว ผ่านทางแยกถนนลาดปลาเค้า เชื่อม ต่อกับทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) สิ้นสุดส่วนต่อขยาย ถนนประเสริฐมนูกิจบริเวณถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันออก ได้มีข้อ กังวลปัญหาจราจรที่แยกเกษตร

ขณะที่เดิมเห็นว่า รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล จะเป็นระบบขนส่งฟีดเดอร์ ที่ดีในการทดแทน เพราะตลอดแนวเส้นทางจากแคราย-บึงกุ่ม มีจุดเชื่อม ต่อกับรถไฟฟ้าหลายสาย เช่น สีม่วง,สีแดง,สีเขียว ดังนั้นการศึกษาจะต้อง ดูผลกระทบจราจรในภาพรวม นอกจากการเชื่อมต่อทางด่วน N 2 กับ โถลเวย์และทางด่วนศรีรัช-วงแหวนแล้ว แนวรถไฟฟ้าสีน้ำตาลที่ขนาน ไปกับแนว N2 นั้นจะมีความเหมาะสม คุ้มค่าในการลงทุนหรือไม่ หาก ปริมาณผู้โดยสารยังไม่มากพอ และยังไม่คุ้มค่าในการลงทุน อาจกำหนด ระยะเวลาในการลงทุนที่เหมาะสมหรืออาจต้องปรับรูปแบบเป็นรถ BRT เป็นต้น.