



อาคมมันใจต.ค.นี้เริ่มใช้ตัวแมงมุม

เตาปูน • “อาคม” ลงพื้นที่
ตรวจความพร้อมเชื่อมต่อ 1
สถานี เตาปูน-บางซื่อ ก่อนเปิด
ใช้จริง 11 ส.ค.ค่าโดยสารตลอด
สาย 70 บาท ดีเดย์ ต.ค.60 ใช้
ตัวร่วม-ผู้มีรายได้น้อยใช้ฟรี

นายอาคม เติมพิทยา
ไพสิฐ รัฐมนตรีคมนาคม เปิดเผยว่า
ภายหลังตรวจความพร้อมใน
การเปิดให้บริการโครงการรถ
ไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย

ช่วงเตาปูน-บางซื่อ เป็นการ
เชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้ามหานคร
สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)
และสายเฉลิมรัชมงคล (สายสี
น้ำเงิน) ว่า การเปิดให้บริการ
ช่วง 1 สถานีระยะทาง 1.2 กม.
(เตาปูน-บางซื่อ) นั้น จะเปิดให้
บริการจริง วันที่ 11 ส.ค.60 นี้
โดยมีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอ
ชา นายกรัฐมนตรีมาเป็นประ
ธานในพิธีเวลา 09.00 น.

สำหรับอัตราค่าโดยสาร
จากปลายทางสายสีม่วงไปจน
ถึงปลายทางสายสีน้ำเงินอยู่ที่
70 บาท หากใช้บัตรโดยสาร
จะไม่คิดค่าบริการแรกเข้า 14
บาทเหลือ 57 บาท อย่างไรก็ตาม
ขณะนี้ รฟม.ได้หารือกับ
บมจ.ทางด่วน และรถไฟฟ้ากรุง
เทพ (BEM) ในการจัดทำโปรโม
ชันค่าโดยสาร เช่น ตัวร่วม 7
วัน ตัวร่วมเดือน หรืออัตราส่วน

ลด เพื่อให้ประชาชนใช้บริการ
มากขึ้น

ขณะเดียวกันภายในเดือน
ส.ค.60 นี้ กระทรวงคมนาคมจะ
เสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อ
อนุมัติให้สามารถใช้บัตรสวัสดิ
การร่วมกับบัตรแมงมุมหรือตัว
ร่วม พร้อมทั้งสั่งการให้กระทรวง
คมนาคมเร่งรัดให้จัดทำระบบ
ตัวแมงมุมให้ทันภายใน ต.ค.2560
นี้.



ยึดด่วนเกษตรนวมินทร์ เชื่อมโทลล์เวย์-วงแหวนตก.

การทางพิเศษเร่งเคลียร์สัญญาเช่า ดัด
ด่วนใหม่ “เกษตร-นวมินทร์-วงแหวน
ตะวันออก” มูลค่า 1.5 หมื่นล้าน แจก
พอด “ร้านอาหารสมพงษ์ซีฟู้ด” ยื่น
ฟ้องร้องเสียโอกาสทางธุรกิจ สนข.
ศึกษาต่อขยาย 3 กม. ลากแนวเชื่อม
โทลล์เวย์-ด่วนศรีรัช-วงแหวนตะวัน
ตก เบี่ยงหลบ ม.เกษตรฯ รอเคาะ
พร้อมรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล พ.ย.นี้

แหล่งข่าวจากการทางพิเศษแห่ง
ประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผย “ประชาชาติ
ธุรกิจ” ว่า หลังกระทรวงคมนาคมมีนโยบาย
จะสร้างทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ช่วง
N2 จากเกษตร-นวมินทร์ ไปต่อเชื่อม
วงแหวนรอบนอกตะวันออก ระยะทาง
11.9 กม. วงเงิน 14,685 ล้านบาท โดย
ใช้ต่อม่อทางด่วนเดิมที่สร้างค้างมานาน
นับ 10 ปี จำนวน 281 ตอม่อ ให้เกิด
ประโยชน์ ขณะนี้ได้บอกยกเลิกสัญญา
ผู้เช่าที่ดินในแนวเส้นทางแล้ว โดยเฉพาะ
บริเวณทางต่างระดับอาคารรงค์ เป็นจุด
ตัดของทางด่วนเอกมัย-รามอินทรา ที่
กทพ.เวนคืนไว้แล้ว แต่ยังมีผู้เช่าบาง
ส่วนที่ยังไม่ยอมออกจากพื้นที่

“ตอนนี้มีผู้เช่าบางราย เช่น ร้าน
อาหารสมพงษ์ซีฟู้ด ยื่นเรื่องต่อศาล
ปกครองฟ้องการทางพิเศษฯ หลังได้
รับผลกระทบจากการบอกยกเลิกสัญญา
เข้าไป แต่ก็คาดว่าจะไม่มีปัญหา เพราะ
เป็นทรัพย์สินของการทางพิเศษฯ ที่ได้
เวนคืนมาอย่างถูกต้องตามกฎหมาย
และไม่ทำให้โครงการก่อสร้างสะดุด
ตอนนี้โครงการพร้อมลงทุน รอเพียง
การอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี
และเงินลงทุนมาจากกองทุนโครงสร้าง
พื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย
หรือ TFF คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ใน
ปี 2561”



ทางด่วนใหม่ - หลังโครงการสะตุ๊ด ล่าสุดกทพ.ปิดฝุ่นตอม่อผุดทางด่วนสายใหม่แนว
ถนนเกษตร-นวมินทร์ อนาคตจะขยายเพิ่ม 3 กม. ไปเชื่อมโทลล์เวย์และทางด่วนศรีรัช-
วงแหวนรอบนอกตะวันตก แก้งัดติด เชื่อมการเดินทางโซนตะวันออก-ตะวันตก

แหล่งข่าวจาก กทพ.กล่าวอีกว่า
สำหรับแนวเส้นทางตอน N1 จากแยก
เกษตร-งามวงศ์วาน-วงแหวนรอบนอก
ตะวันตก ซึ่งมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
คัดค้านจนทำให้โครงการชะลอไปนั้น
ขณะนี้สำนักงานนโยบายและแผนการ
ขนส่งและจราจร (สนข.) กำลังให้บริษัท
ที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมแนว
เส้นทางใหม่ เพื่อให้โครงการมีความ
สมบูรณ์มากขึ้น

โดยจะสร้างไปเชื่อมกับโทลล์เวย์และ
ทางด่วนศรีรัช-วงแหวนรอบนอกตะวันตก
ระยะทางประมาณ 3 กม. โดยแนว
เส้นทางมีทั้งเบี่ยงอ้อมไปทางด้านหลัง
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์และตัดผ่าน
ด้านหน้า ผ่านโรงพยาบาลวิภาวดี และ

ไปเชื่อมกับทางด่วนศรีรัช-วงแหวนรอบ
นอกตะวันตกที่แยกรัชวิภา ที่อนาคต
ต่อไปจะมีการสร้างทางเชื่อมโทลล์เวย์
กับทางด่วนเพื่ออำนวยความสะดวก
กับผู้ใช้ทาง ทั้งนี้จะต้องมีการรื้อย้าย
ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งปลูกสร้าง
ด้านหลังมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
บางส่วน คาดว่าจะได้ข้อสรุปพร้อม
กับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลช่วง
แคราย-ลำสาฬภายในเดือน พ.ย.นี้

“ส่วนต่อขยายใหม่สร้างจากแยก
เกษตรเชื่อมกับทางด่วนศรีรัช-วงแหวน
รอบนอกตะวันตก จะสร้างภายหลังต่อจาก
สร้างตอน N2 เพราะต้องรอผลวิเคราะห์
ภาพรวมและรายงานผลกระทบด้าน
สิ่งแวดล้อมก่อน” แหล่งข่าวกล่าว



คนจนเฮ! แจกบัตรขึ้นรถไฟฟ้าฟรี

● ‘อาคม’ ล่อชงกรรม.ให้สิทธิเพิ่ม

● ดีเดย์ ต.ค.เปิดใช้งานบัตรแมงมุม

‘อาคม’ ลงพื้นที่ทดสอบความพร้อมก่อนเปิดเดินรถเชื่อมต่อสถานีบางซื่อ-เตาปูน 11 ส.ค. เล็งเสนอกรรม.บรรจุสิทธิให้ผู้มีรายได้น้อยที่ลงทะเบียนใช้รถไฟฟ้าฟรี พร้อมเปิดบริการบัตรแมงมุม ต.ค. เร่งเดินหน้าหาข้อสรุปแนวทางก่อสร้างสายสีน้ำตาล แคราย-ลำสาละ

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยในระหว่างลงพื้นที่ที่ตรวจเยี่ยมความพร้อมการเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน หรือรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ทีส่วนต่อขยาย 1 สถานี จากสถานีบางซื่อไปยังสถานีเตาปูน ของรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางใหญ่ พร้อมทดลองนั่งระหว่างจุดเชื่อมต่อดังกล่าว เพื่อทดสอบความพร้อมของการเดินรถเสมือนจริง ณ สถานีเตาปูนว่า ในวันที่ 11 สิงหาคมนี้ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี จะเป็นประธานในพิธีเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการ ก่อนจะเปิดให้ประชาชนใช้บริการได้ ตั้งแต่เวลา 12.00 น.เป็นต้นไป ซึ่งเมื่อเปิดให้บริการจุดเชื่อมต่อ 1 สถานีแล้ว ประเมินว่า ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีม่วง จะเพิ่มขึ้นอีก 30% จากเฉลี่ยวันละ 27,400 คน เป็นวันละ 35,600 คน

นายอาคมกล่าวว่า สำหรับค่าโดยสารเมื่อมีการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีน้ำเงินแล้ว หากเป็นการใช้เหรียญจะอยู่ที่ 14-70 บาท หากเป็นผู้ใช้บัตรจะอยู่ที่ 14-57 บาท และหากเป็นวันหยุดจะคิดค่าบริการพิเศษที่ 14-43 บาท ทั้งนี้ ทางกรมรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะยกเลิกการให้

บริการรถเมล์ฟรีในการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าทั้ง 2 สถานีดังกล่าว ในวันที่ 12 สิงหาคม เป็นต้นไป นายอาคมกล่าวว่า ในเดือนสิงหาคมนี้ กระทรวงคมนาคมเตรียมเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาบรรจุสิทธิการใช้รถไฟฟ้าฟรี แก่ผู้มีรายได้น้อยที่ลงทะเบียนกับภาครัฐเพิ่มเติมจากสิทธิในการใช้รถเมล์ฟรี รถไฟฟ้าฟรี และรถโดยสารของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) คาดว่าจะสามารถให้ผู้มีรายได้น้อยเข้าใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะได้ในเดือนตุลาคมนี้ พร้อมกับตัวร่วม (บัตรแมงมุม) ที่จะเปิดให้ใช้งานได้ในเดือนตุลาคมเช่นเดียวกัน

ในวันเดียวกันนี้ นายอาคมได้กล่าวในการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นประชาชน ครั้งที่ 1 การศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ระยะทาง 21 กม. ช่วงแคราย-ลำสาละ (บึงกุ่ม) ว่าโครงการดังกล่าวเป็นแนวคิดที่จะใช้ประโยชน์จากเสาดมอแนวกึ่งกลางถนนประเสริฐมนูกิจ (ถนนเกษตร-นวมินทร์) ในโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ที่ปัจจุบันการก่อสร้างได้หยุดชะงักลงเนื่องจากมีการคัดค้านโครงการ ซึ่งการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าวเบื้องต้นจากผล

การศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีรูปแบบการใช้ประโยชน์การดำเนินการใน 4 รูปแบบ คือ 1.สร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ระยะทาง 21 กิโลเมตร (กม.) 2.สร้างทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 อย่างเดียว 3.สร้างทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อทางยกระดับโทลล์เวย์กับทางด่วนพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันตก และ 4.สร้างทั้ง รถไฟฟ้าสีน้ำตาล และทางด่วนชั้นที่ 3 N2 อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาความเหมาะสมจะสามารถสรุปว่าจะดำเนินการแนวทางใดภายในต้นปีหน้า



สนช.เร่งหาบทสรุปต่อม่อทางด่วนชั้น 3 “รถไฟฟ้าสีน้ำตาล-N2-แบบผสม”

ผู้จัดการรายวัน360- สนช.เปิดเวทีศึกษาและรับฟังความเห็น ก่อนเลือก 4 แนวทาง ผุดรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล หรือ ทางด่วนชั้น 3 เพื่อใช้ต่อม่อ บนถนนประเสริฐมนูกิจให้เกิดประโยชน์สูงสุด เผยกันยายนนี้ ชง “คมนาคม” พิจารณารูปแบบ

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังเป็นประธานการประชุม สัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) การศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาทบทวน และเสนอแนะการใช้ประโยชน์จากเสาต่อม่อที่ก่อสร้างไว้แล้วบนแนวกิ่งกลางถนนประเสริฐมนูกิจ (ถ.เกษตร-นวมินทร์) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยจะศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน พร้อมเสนอแนะรูปแบบการลงทุนและเปรียบเทียบทางเลือกที่เหมาะสมรวมถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) การมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดจนการออกแบบเบื้องต้นและประมาณราคาก่อสร้าง ระยะเวลาศึกษา 14 เดือน (10 เม.ย. 2560 - 9 มิ.ย. 2561)

ซึ่งแนวเส้นทางเป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบทางด่วนระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งช่วยลดปัญหาการจราจรบริเวณถนนงามวงศ์วานและถนนประเสริฐมนูกิจ ซึ่งในเบื้องต้นได้กำหนดรูปแบบทางเลือก 4 รูปแบบ ได้แก่ 1. การพัฒนาด้วยระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) 2. การพัฒนาด้วยระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W Corridor 3. การพัฒนาด้วยระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ประกอบด้วย โครงข่าย

ทดแทน N1 (การเชื่อมต่อ N2 เข้ากับโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ) เพื่อเชื่อมวงแหวนตะวันออก-ตะวันตก N2 และ E-W Corridor และ 4. การพัฒนาด้วยรถไฟฟ้าและระบบทางด่วนบนแนวสายทางเดียวกัน

โดยในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการจะดำเนินการควบคู่กันไปทั้งแนวเส้นทางรถไฟฟ้าและแนวเส้นทางทางด่วน โดยแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม) เริ่มต้นจากแยกแคราย เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-เตาปูน) และสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) ไปตามแนวถนนงามวงศ์วาน เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) บริเวณสถานีบางเขน ผ่านแยกเกษตร เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (หมอชิต-คูคต) บริเวณสถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ ถนนนวมินทร์ และไปสิ้นสุดบริเวณถนนรามคำแหง เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี) บริเวณแยกลำสาลี รวมระยะทางประมาณ 21.5 กิโลเมตร

สำหรับแนวทางด่วนจะเริ่มจากบริเวณสี่แยกเกษตร ไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ ตัดถนนประดิษฐ์มนูธรรม ถนนนวมินทร์ ไปสิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกและส่วนต่อขยายจากบริเวณสี่แยกเกษตรไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก และต้องพิจารณาการเชื่อมต่อโครงข่ายการขนส่งและจราจรในภาพรวมและความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อโครงข่ายฝั่งตะวันตกของกรุงเทพฯ ด้วย ซึ่ง สนข.จะได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาในรูปแบบที่เหมาะสมภายในเดือนกันยายน 60.



แปลงต่อม่อราง กลางถนนประเสริฐมนูกิจ



เชื่อมโครงข่ายคมนาคม 'รถไฟฟ้า-ทางด่วน'

เป็นอนุสาวรีย์แห่งถนนกลางถนนให้
ผู้คนที่สัญจรไปมาได้ชื่นชมอยู่หลายปี ใน
ที่สุดก็ได้รับการพัฒนาต่อเป็นโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล อันเป็นผลมาจาก
รัฐบาลได้แถลงนโยบายเมื่อวันที่ 12 กันยายน
2557 ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านการขนส่งและคมนาคมในระยะยาว
โดยเริ่มโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
ในกรุงเทพมหานครและรถไฟฟ้าเชื่อม
กรุงเทพมหานครกับเมืองบริวารเพิ่มเติม
เพื่อลดเวลาในการเดินทางของประชาชน
และเพื่อให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล
ช่วงแคราย-ลำสาดี (บีงกุ่ม) เป็นโครงการที่
มีแนวคิดมาจากการศึกษาทบทวนโครงการ
ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ที่มีการ
ก่อสร้างเสาตอม่อเตรียมไว้แล้วบนแนวถนน
ถนนประเสริฐมนูกิจ(ถนนเกษตร-นวมินทร์)
ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
กำหนดให้เป็นเส้นทางเชื่อมกับระบบทางพิเศษ
ระหว่างเมืองด้านตะวันออก-ตะวันตก ทั้งนี้
การพัฒนาของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่
3 สายเหนือได้หยุดชะงักลงตั้งแต่ปี 2556

กระทรวงคมนาคมจึงมีแนวคิดที่จะ

ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสาย
สีน้ำตาลเป็นการทดแทน โดยใช้เสาตอม่อ
โครงการทางด่วนดังกล่าวให้เกิดประโยชน์
และได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ศึกษา
ความเป็นไปได้ในเบื้องต้น โดยมีแนวเส้นทาง
เริ่มต้นจากแยกแคราย (เชื่อมต่อกับโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีชมพู) ไปตาม
แนวถนนงามวงศ์วาน (เชื่อมต่อกับโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีแดง บริเวณสถานีบางเขน)

ผ่านแยกเกษตร(เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้า
สายสีเขียวเข้ม บริเวณสถานีมหาวิทยาลัย
เกษตรศาสตร์) ไปตามแนวถนนประเสริฐ
มนูกิจ ถนนนวมินทร์ และไปสิ้นสุดบริเวณ
ถนนรามคำแหง (เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้า
สายสีส้ม บริเวณแยกลำสาดี) ระยะทางรวม
ประมาณ 21.5 กิโลเมตร

อาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงคมนาคม กล่าวระหว่างเป็นประธาน
พิธีเปิดการประชุมสัมมนารับฟังความคิด
เห็นของประชาชน(ประชาพิจารณ์) ครั้งที่ 1
(ปฐมนิเทศโครงการ) เพื่อศึกษาความ
เหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแ

ราย-ลำสาดี (บีงกุ่ม) เมื่อวานนี้(26 ก.ค.)
โดยระบุว่า นอกจากสำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษา
ทบทวน และเสนอแนะการใช้ประโยชน์จาก
เสาตอม่อที่ก่อสร้างไว้แล้วบนแนวถนน
ถนนประเสริฐมนูกิจ(ถนนเกษตร-นวมินทร์)
ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยจะศึกษาความ
เหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน
พร้อมเสนอแนะรูปแบบการลงทุนและเปรียบ
เทียบทางเลือกที่เหมาะสม รวมถึงผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม(อีไอเอ) และจะต้องรับฟังความ
คิดเห็นจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้วย
ซึ่งจะต้องทำควบคู่กันไปซึ่งมีระยะเวลา 14
เดือน โดยเริ่มศึกษาตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน
2560 ถึงวันที่ 9 มิถุนายน 2561

"รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลนี้เป็น 1 ใน 3
โครงการย่อย มีสีน้ำตาล สีทอง และสีเทา
ซึ่งเป็นระยะทางช่วงสั้น ๆ ที่เชื่อมกับรถไฟฟ้า
สายหลัก เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายใยแมงมุม
เพื่อลดปัญหาจราจรในเมืองหลวงและช่วย
ให้การเดินทางของประชาชนมีความสะดวก
รวดเร็วยิ่งขึ้น"

รณว.คมนาคม กล่าวต่อว่า สำหรับแนว
เส้นทางรถไฟฟ้าและแนวเส้นทางทางพิเศษ



สนช.ดันรถไฟสายสีน้ำตาล 'แคราย-ลำสาลี' สรุบบแบบก่อสร้างปี'61

เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2560 นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เป็นประธาน เปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 สำหรับโครงการศึกษาความเหมาะสม รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บีงกุ่ม) ระยะทาง 21.5 กิโลเมตร

รมว.คมนาคม กล่าวว่า โครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่อยู่ในแผนการพัฒนาระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าระยะที่ 2 (m-map 2) ที่จะระบบขนส่งมวลชนสายรองเพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายหลัก โดยได้กำหนดแนวทางโครงการศึกษาไว้ 4 รูปแบบ คือ

- 1.การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล เพียงอย่างเดียว
- 2.การพัฒนาด้วยระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 วงแหวนรอบนอกตะวันออก
- 3.การพัฒนาด้วยระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ N2 เพื่อเชื่อมต่อกับเมืองโทลล์เวย์ กับทางด่วนศรีรัช และ 4.การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล และระบบทางด่วนบนแนวสายทางเดียวกัน

ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดงานสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งนี้ขึ้นเพื่อรับฟังความคิดเห็นของความเป็นไปได้ในการก่อสร้างร่วมกับทางด่วน N2 จากเกษตรนวมินทร์-วงแหวนตะวันออก ได้หรือไม่ คาดว่าในเดือนสิงหาคมนี้ ก่อนสรุปแนวทางเสนอให้ กระทรวง



อาคม เติมพิทยาไพสิฐ

คมนาคม พิจารณาในเดือนกันยายน เพื่อเข้าสู่ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (EIA) และการออกแบบ รวมถึงความคุ้มค่าของโครงการและรูปแบบของตัวรถ ลำสุดสนข. กำลังดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบโครงการ และการรับฟังความคิดเห็น รวมถึงจะมีการรับฟังความคิดเห็นอีก 2 ครั้ง ในเดือนตุลาคมนี้ และเดือนมีนาคมปีหน้า โดยจะมีการทำ EIA และการออกแบบควบคู่กัน “การให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนนั้นก็ขึ้นอยู่กับได้ในทุกโครงการ” รมว.คมนาคม กล่าว

ด้านนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการ สนข.

กล่าวว่า การเปิดรับฟังความคิดเห็นของโครงการดังกล่าวจะมีทั้งหมด 3 ครั้ง ก่อนสรุปผลเดือนมิถุนายนปีหน้า ส่วนรูปแบบการก่อสร้างนั้น มองว่ารูปแบบที่มีความเป็นไปได้มากที่สุดคือการก่อสร้างรถไฟฟ้า และทางด่วนเส้นทางเดียวกัน เนื่องจากพิจารณาตามแนวทางเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล แล้วพบว่า จะเชื่อมกับรถไฟฟ้าสายอื่น 6 สาย ที่สามารถถึงคนเข้ามาสู่ระบบรถไฟฟ้าเส้นทางอื่นๆ ได้มากขึ้นในอนาคต ขณะที่ระบบรถไฟฟ้าที่จะนำมาใช้จะเป็นรูปแบบใดนั้นจะต้องมีการศึกษาอีกครั้งว่าจะรูปแบบใดและด้านการลงทุนจะเป็นลักษณะใด รวมทั้งใช้เสาตอม่อที่เตรียมไว้แล้วบนเกาะกลางถนนประเสริฐมนูกิจของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ก่อสร้างไว้เพื่อเป็นแนวเชื่อมทางด่วนเข้าด้วยกัน



ถนนสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล
บนตอม่อรางเกษตร-นวมินทร์

> 6



รัฐดันสายสีน้ำตาล เร่งใช้ 'ตอม่อราง'

ผุดโครงการรถไฟฟ้า
ย่านเกษตร-นวมินทร์
คาดสรุปกลางปีหน้า

กรุงเทพธุรกิจ • “สนช.” เดินหน้า
รับฟังความคิดเห็นแนวทางการใช้ตอม่อราง
เกษตร-นวมินทร์เกือบ 300 ต้นให้เกิด
ประโยชน์ เบื้องต้นประเมินทางเลือกที่ 4
สร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลพร้อมทางด่วน
ชั้น 3 จะเกิดประโยชน์สูงสุด โดยวางกรอบ
สรุปผลศึกษากลางปีหน้า

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการ
สำนักงานและแผนการขนส่งและจราจร
(สนช.) เปิดเผยแพร่การประชุมสัมมนา
รับฟังความคิดเห็นการศึกษาความเหมาะสม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-
ลำสาละ (บีงกุ่ม) ครั้งที่ 1 ที่มัยยาคคม
เดมิพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวง
คมนาคมเป็นประธานวานนี้ (26ก.ค.) ว่า

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วง
แคราย-ลำสาละ (บีงกุ่ม) เกิดจากมติคณะ
กรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)
เมื่อปี 2558 ซึ่งมอบหมายให้ สนช. ศึกษา
ความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการ
รถไฟฟ้า เพื่อใช้เสาคอมของโครงการ
ระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือกลางถนน
ประเสริฐมนูกิจ (ถนนเกษตร-นวมินทร์)
จำนวนเกือบ 300 ต้น ให้เป็นประโยชน์

เบื้องต้นแนวทางการใช้ประโยชน์จาก
ตอม่อมีทางเลือก 4 รูปแบบแต่ส่วนด้มองว่า
รูปแบบที่ 4 คือการพัฒนาทางพิเศษ(ทางด่วน)
และรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลบนเส้นทางเดียวกัน
จะเกิดประโยชน์คุ้มค่าและแก้ปัญหาจราจร
ได้ครอบคลุมมากที่สุด เพราะมีการแก้ปัญหา
จราจรทางถนน พร้อมกับการส่งเสริม



ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ

ให้ประชาชนหันไปใช้รถไฟฟ้าซึ่งเป็น
ขนส่งมวลชนมากขึ้น

การดำเนินงานในรูปแบบที่ 4 จะก่อสร้าง
รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ระยะทางประมาณ
21.5 กิโลเมตร ซ้อนทับกับการพัฒนา
โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 ประกอบด้วย
โครงข่ายทดแทนตอน N1, N2 และ
ส่วนต่อขยายกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
(มอเตอร์เวย์) หมายเลข 9 โดยเส้นทาง
ที่ซ้อนทับจะเริ่มจากแยกเกษตรตัดกับ
ถนนพหลโยธินถึงช่วงแยกถนนประเสริฐ
มนูกิจตัดกับถนนนวมินทร์

อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาให้คำแนะนำว่า
ถ้าเลือกรูปแบบที่ 4 ก็ควรก่อสร้างทางเชื่อม
ด้านตะวันตกเพื่อเชื่อมต่อกับทางด่วนศรีรัช
และโกลเวย์ด้วยเพื่อแก้ปัญหาจราจร อีกทั้ง
จะสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวง
คมนาคมที่ต้องการให้เครือข่ายทางด่วนของ
กรุงเทพฯ มีความสมบูรณ์มากขึ้น

นอกจากนี้ การศึกษาการใช้ประโยชน์
จากตอม่อยังมีทางเลือกอีก 3 รูปแบบ ได้แก่
1. ลงทุนรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเพียงอย่างเดียว,
2. ลงทุนโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3

สายเหนือ ตอน N2 และ E-W Corridor
เพียงอย่างเดียว เส้นทางจะเริ่มจากบริเวณ
สี่แยกเกษตรศาสตร์ไปบรรจบกับถนน
วงแหวนรอบนอกตะวันออก รวมระยะทาง
ประมาณ 11.9 กิโลเมตร และ 3. ลงทุน
โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ
ประกอบด้วยโครงข่ายทดแทน N1, N2 และ
E-W Corridor เพียงอย่างเดียวโดยไม่ลงทุน
รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล

“การศึกษาทั้งหมดจะแล้วเสร็จ
ประมาณเดือน มิ.ย. 2561 หากสรุปว่าควร
เลือกแนวทางที่ 4 ก็จะนำไปบรรจุในแผน
แม่บทรถไฟฟ้า จากนั้นจะโอนให้การรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็น
ผู้ศึกษาแนวทางรัฐเอกชนร่วมลงทุน (PPP)
ต่อไปซึ่งคาดว่าจะใช้เวลา 6 เดือน หากเอกชน
มาลงทุนอีก 9 เดือนและน่าจะเริ่มก่อสร้างได้
ปี 2562 ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปีและเปิดให้บริการ
ได้ในปี 2565” นายชัยวัฒน์ กล่าว

สำหรับเส้นทางของรถไฟฟ้าสาย
สีน้ำตาลจะมีสถานีประมาณ 20 แห่ง และ
มีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าอื่น 5 สายเริ่มต้น
จากรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสีชมพูที่แคราย
จากนั้นวิ่งไปตามแนวถนนงามวงศ์วานและ
เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดงที่สถานีบางเขน
ผ่านแยกเกษตรและเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า
สายสีเขียวที่สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
ไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ
ถนนนวมินทร์ และไปสิ้นสุดบริเวณ
ถนนรามคำแหงเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม
รถไฟฟ้าสายนี้จึงมีประโยชน์มาก
เพราะเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าแนว
ตะวันออก-ตะวันตกทั้งหมด แต่ยอมรับว่า
อาจแย่งผู้โดยสารจากรถไฟฟ้าสายสีเหลือง
และชมพูเล็กน้อย

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรี
ว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยหลังเป็น
ประธานพิธีเปิดการประชุมสัมมนารับฟัง
ความคิดเห็นการศึกษาความเหมาะสม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-
ลำสาละ (บีงกุ่ม) ครั้งที่ 1 ว่า การจัดทำ
แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลระยะที่ 2
(M-Map2) จะเปิดรับฟังความคิดเห็น
เป็นครั้งที่ 2 ช่วงปลายปีนี้ และจะเริ่มเห็น
ภาพเบื้องต้นในต้นปีหน้า ซึ่งส่วนใหญ่จะ
เป็นโครงข่ายย่อยที่ช่วยเสริมระบบหลัก
ให้สมบูรณ์



รถไฟฟ้าเกษตร-นวมินทร์

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เปิดเผยว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาส แกราย-ลำสาละ (บึงกุ่ม) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาตั้งแต่ปี 2558 เพื่อให้สอดคล้องของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือกลาง อ.ประเสริฐมนูกิจ (ถนนเกษตร-นวมินทร์) ปัจจุบันไม่ได้ใช้งานให้เป็นประโยชน์

เบื้องต้นสนข.ศึกษาไว้ 4 ทางเลือก รูปแบบที่ 1 พัฒนาระบบรถไฟฟ้าอย่างเดียว รูปแบบที่ 2-3 เป็นระบบทางด่วนเพียงอย่างเดียว จากสี่แยกเกษตรศาสตร์-วงแหวนรอบนอกตะวันออก รูปแบบที่ 4 พัฒนาระบบรถไฟฟ้าและทางด่วนควบคู่กันไปโดยแบ่งใช้ตอม่อ

“สนข.วิเคราะห์ว่า แบบที่ 4 มีความเป็นไปได้มากที่สุด ต้องรอผลศึกษาก่อน คาดว่าเสร็จประมาณเดือนมิ.ย.2561 และเริ่มก่อสร้างได้ปี 2562 ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปีให้บริกาารได้ปี 2565” นายชัยวัฒน์ กล่าว และว่า

รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาส ระยะ 21.5 กิโลเมตร เริ่มต้นจากแยกแคราย-งามวงศ์วาน-แยกเกษตร-ประเสริฐมนูกิจ-อ.นวมินทร์-อ.รามคำแหง โดยเชื่อมต่อรถไฟฟ้า 6 สาย สายสีม่วง สีชมพู สีแดง สีเขียวเข้ม และสายสีส้ม



โมโนเรลแคราย-ลำสาสีมาคู่ทางด่วน

● ‘อาคม’ สั่งศึกษาสร้าง 63 เสาไฟฟ้า 65



เมื่อเวลา 09.30 น. วันที่ 26 ก.ค.ที่โรงแรมรามารักษ์ ดินสั กรุงเทพฯ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคมเป็นประธานเปิดประชุมสัมมนา รับฟังความคิดเห็นประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) การศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงแคราย-ลำสาสี (บีทีบี) นายอาคมกล่าวว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาหาบทวนการใช้ประโยชน์จากเสาตอม่อทางด่วนที่ก่อสร้างไว้บนเกาะกลางถนนประเสริฐมนูกิจ (ถนนเกษตร-นวมินทร์) ให้เกิดประโยชน์สูงสุดพร้อมเสนอแนะรูปแบบการลงทุนและเปรียบเทียบทางเลือกที่เหมาะสมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินใช้เวลาศึกษา 14 เดือน จะแล้วเสร็จเดือน มิ.ย. 61

ทั้งนี้รัฐบาลให้ความสำคัญกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเชื่อมการเดินทางระหว่างด้านตะวันตกและด้านตะวันออกของกรุงเทพฯ ซึ่งมีปัญหาจราจรอย่างหนักจากปริมาณการเดินทางของประชาชน 17 ล้านคน ในแต่ละวัน จะช่วยลดปัญหาการจราจรถนนงามวงศ์วาน และถนนประเสริฐมนูกิจ

นายอาคม กล่าวต่อว่า ได้กำหนดทางเลือกศึกษา 4 รูปแบบ ได้แก่ 1.พัฒนาระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน 2.พัฒนาระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เกษตร-นวมินทร์ ที่สร้างต่อม่อไว้แล้วเชื่อมวงแหวนตะวันออก-ตะวันตก (E-W Corridor) 3. พัฒนาระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ อาทิ โครงข่ายทดแทน N1 (เชื่อมต่อ N2 เข้ากับโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรภิรมย์ (โกลด์เวย์) และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ) เชื่อมวงแหวนตะวันออก-ตะวันตก N2 และ E-W Corridor และ 4.พัฒนาระบบรถไฟฟ้าและระบบทางด่วนบนแนวสายทางเดียวกัน

มองว่าทางเลือกที่ 4 มีความเป็นไปได้มากที่สุดเพื่อให้เกิดประโยชน์กับการขนส่งทุกรูปแบบทั้งรถไฟฟ้าและเชื่อมต่อกับทางด่วนศรีรัช-โกลด์เวย์-ฉลองรัช เข้าด้วยกัน ส่วนรายละเอียดจะใช้โครงสร้างเดียวกันหรือไม่ให้ขึ้นอยู่กับผลการศึกษา โดยเลือกใช้ระบบรถไฟฟ้ารางเบาเพื่อความรวดเร็วในการก่อสร้างไม่ต้องออกแบบรายละเอียดเหมือนรถไฟฟ้าสาย



พัฒนสายส่งน้ำศาลโอสถทิพย์แก้รถติด

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เปิดเผยหลังเป็นประธานประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นประชาชนครั้งที่ 1 การศึกษาความเหมาะสม โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำศาลระยะทาง 21 กิโลเมตร (กม.) ช่วงแคราย-ลำสาสี (เบี่ยง) ว่าโครงการดังกล่าว เป็นแนวคิดที่จะใช้ประโยชน์จากเสาตอม่อแนว กึ่งกลางถนนประเสริฐนฤกิจ (ถนนเกษตร-นวมินทร์) ในโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ที่ปัจจุบัน การก่อสร้างได้หยุดชะงักลงเนื่องจากมีการคัดค้านโครงการ ซึ่งการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าวเบื้องต้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาเอาไว้ 4 รูปแบบคือ 1.สร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำศาล ระยะทาง 21 กม. 2.สร้างทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 อย่างเดียว 3.สร้างทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อทางยกระดับโทลล์เวย์กับทางด่วนพิเศษศรีรัช-วงแหวน

รอบนอกกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันตก และ 4.สร้างทางด่วนไฟฟ้าสายสีน้ำศาลและทางด่วนขั้นที่ 3 N2 โดยจะเลือกแนวทางที่ชัดเจนในต้นปีหน้า

“กระทรวงฯ จะบรรจุแผนการใช้ประโยชน์จากตอม่อถนนเกษตร-นวมินทร์ ในแผนพัฒนาระบบรางระยะ 2 ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องจากรถไฟฟ้า 10 สาย (เฟสแรก) โดยมีความเชื่อมั่นว่า รถไฟฟ้าสายสีน้ำศาลเป็นโครงการน่าจะเกิดประโยชน์ต่อการเดินทางและแก้ไขปัญหาจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ เนื่องจากเชื่อมโครงข่ายทั้งระบบรางและระบบทางด่วน โดยระบบทางด่วนจะเชื่อมโครงข่ายทางด่วนตะวันตกและตะวันออกของกรุงเทพฯ หากมีระบบรถไฟฟ้ามาสนับสนุนจะช่วยให้การใช้ระบบขนส่งมวลชนเกิดประสิทธิภาพมากที่สุด”.



ลุยรถไฟฟ้าสีน้ำตาล

โพสต์ทูเดย์ - กระทรวงคมนาคมเดินทางศึกษารถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล แคราย-ลำสาลี (บีงกุ่ม) คาดใช้เวลา 14 เดือน
เคาะลงทุน ตั้งเป้าเปิดบริการปี 2565

A2

เร่งทำารถไฟฟ้าสีน้ำตาล

เชื่อมกรุงเทพตะวันตก-ออก ควบลงทุนทางด่วน เปิดบริการปี'65

โพสต์ทูเดย์ - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยในการเป็นประธานเปิดการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บีงกุ่ม) ว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเป็นอีกหนึ่งโครงการที่รัฐบาลให้ความสำคัญเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างทิศตะวันตกและทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีปัญหาการจราจรอย่างหนักจากปริมาณการเดินทาง

ของประชากร 17 ล้านคนในแต่ละวัน นอกจากนี้ จะทำหน้าที่เป็นระบบเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าสายหลัก หรือฟีดเดอร์ ซึ่งมีจุดตัดผ่านรถไฟฟ้าสายหลักถึง 6 จุด เช่นเดียวกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีทองและรถไฟฟ้าสายสีเทาที่อยู่ระหว่างการศึกษาระบบรถไฟฟ้าเพื่อเชื่อมระหว่างรถไฟฟ้าสายสีทองและรถไฟฟ้าสายสีเทาที่เชื่อมระหว่างถนนสุขุมวิทและถนนพหลโยธิน โดยคาดว่าจะเปิดศึกษาของโครงการแล้วเสร็จช่วงต้นปี 2561 ก่อนเสนอที่ประชุมรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเพื่อดำเนินการต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาเสนอ 4 ทางเลือก คือ 1.สร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล 2.สร้างทางด่วนเกษตร-วงแหวนตะวันออก 3.สร้างทางด่วนจากบางใหญ่-วงแหวนตะวันออก และ 4.สร้างทั้งรถไฟฟ้าและทางด่วนบนเส้นทางเดียวกัน

“ส่วนตัวมองว่ารูปแบบที่ 4 มีความเป็นไปได้ เพื่อให้เกิดประโยชน์กับการขนส่งทุกรูปแบบทั้งรถไฟฟ้าและการเชื่อมต่อทางด่วนศรีรัช-โทลล์เวย์-ฉลองรัชเข้าด้วยกันอีกด้วย โดยจะเลือกใช้ระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail) เพื่อความรวดเร็วในการดำเนินโครงการและการก่อสร้าง และเปิดโอกาสให้เอกชนลงทุน 100%” นายอาคม กล่าว

สำหรับทางด่วนช่วง N2-วงแหวนรอบนอกตะวันออก ปัจจุบัน



ป่วนแผนปฏิรูป 269 สายรถเมล์

● สอง 8 สาย เปลี่ยนชื่อปรับเส้นทาง

นายสมศักดิ์
ห่มม่วง รองปลัด
กระทรวงคมนาคม
เปิดเผยหลังการ
ประชุมคณะกรรมการ
การควบคุมการ
ขนส่งทางบกกลาง
ว่า ที่ประชุมเห็น
ชอบการปฏิรูปเส้น



ทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขต กทม. และปริมณฑล
ของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ใหม่ 269 เส้นทาง โดยให้
ทดลองเดินรถ 8 เส้นทาง ในเดือน ส.ค.นี้ 1 เดือน เพื่อดูผล
กระทบต่อการเดินทางของประชาชนหรือไม่ ประกอบด้วย
1.สาย 189 เดิม สนามหลวง-กระทุ่มแบน เป็น สาย Y89
สถานีรถไฟชุมทางดิ่งชัน-กระทุ่มแบน 2.สาย 144 เดิม แยก
ลำลูกกา-นนทบุรี เป็น สาย G21 รัชสีด-ท่าเรือพระราม 5
3.สาย 509 เดิม อุ้วัดม่วง (เพชรเกษม 63)-สถานีขนส่งผู้
โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) เป็น สาย Y61 หมู่บ้านเศรษฐกิจ-
สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) 4.สาย 514 เดิม
มีนบุรี-สีลม เป็น G59E มีนบุรี-ท่าเรือสี่พระยา (ทางด่วน)
5.สาย 54 เดิม วงกลมรอบเมืองห้วยขวาง-อนุสาวรีย์
ชัยสมรภูมิ เป็นสาย B44 วงกลมพระราม 9-สุทธิสาร 6.สาย
11 เดิม เมกะบางนา-มานูญครอง เป็น สาย R3 สวนหลวง
ร.9-สถานีรถไฟฟ้ามหานครท่าอากาศยาน 7.สาย 73 เดิม อุ
โพธิ์แก้ว-สะพานพุทธ เป็น สาย B45 หมู่บ้านเอื้ออาทร
บึงกุ่ม-ท่าเรือสะพานพุทธ และ 8.สาย 22 เดิม พระราม 3-อุ
โพธิ์แก้ว เป็นสาย R41 ถนนตก-แอปเปิ้ลแลนด์

นายสมศักดิ์ กล่าวต่อว่า การทดลองเดินรถทั้ง 8 สาย
นี้ จะยกเลิกเดินรถสายเดิมทั้งหมด และใช้สายใหม่เลย มี
ฉะนั้นจะไม่ทราบว่าจะเกิดผลกระทบกับประชาชนอย่างไรบ้าง
ส่วนค่าโดยสารยังเก็บปกติที่ใช้อยู่ปัจจุบัน ทั้งนี้หากผลการ
ทดลองเดินรถ พบว่า กระทบต่อประชาชน ก็จะให้เส้นทาง
เดิมต่อไป ไม่ปรับเส้นทาง แต่หากไม่กระทบต่อประชาชน
และได้รับการตอบรับที่ดี กระทรวงคมนาคม จะเสนอให้คณะ
รักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ใช้มาตรา 44 เพื่อปฏิรูปเส้น
ทางใหม่ 269 เส้นทาง พร้อมทั้งกำหนดอายุสัมปทานในออก

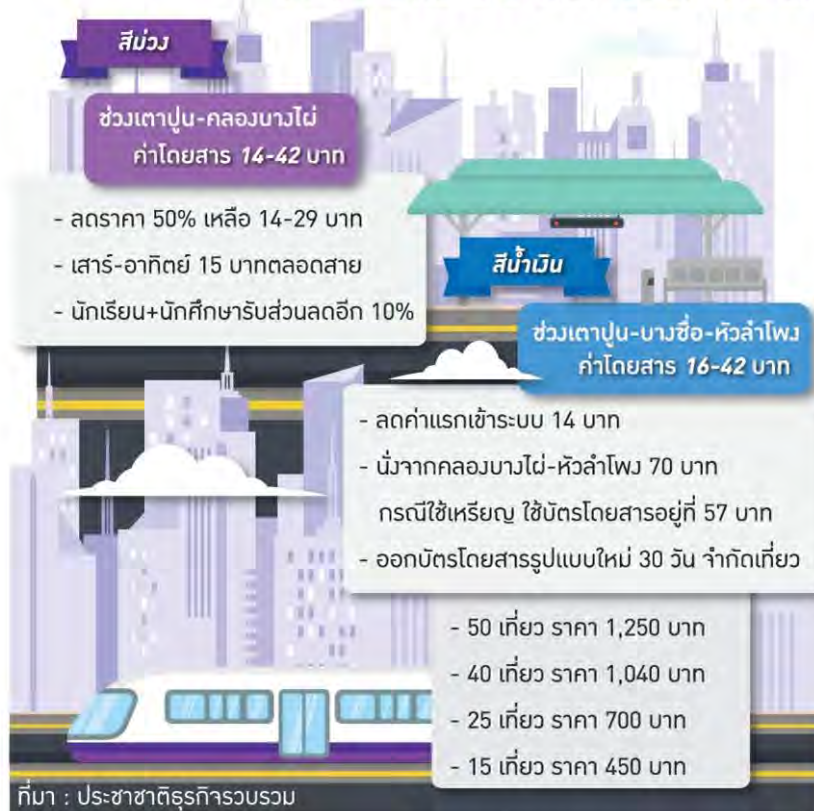
ใบอนุญาตเดินรถใหม่ในบางเส้นทาง โดยจะให้เส้นทางที่
เดินรถมากกว่า 1 ราย ซึ่งมีประมาณ 33 เส้นทาง มีอายุ
สัมปทานเพียง 2 ปี จากเดิม 7 ปี เพื่อพิจารณาประสิทธิภาพ
ในการให้บริการ และความพึงพอใจของประชาชนว่าเป็น
อย่างไร ก่อนพิจารณาต่ออายุสัมปทานต่อไป

นายสมศักดิ์ กล่าวอีกว่า สำหรับ 269 เส้นทางนี้ จะมี
10 เส้นทางเกิดใหม่ เตรียมเปิดประมูลการเดินรถ 2 เส้นทาง
เดือน ส.ค.นี้ ได้แก่ สาย R26E สถานีการแพทย์จักรี
ณดินทร์-โรงพยาบาลรามธิบดี (ทางด่วน) และสาย Y70E
ม.เทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ ศาลาया-สถานีรถไฟฟ้ามห
มอชิด (ทางด่วน) จะเปิดกว้างให้ประมูลเชื่อว่าจะมีเอกชน
หลายรายสนใจ รวมทั้งกรุงเทพมหานคร (กทม.) ที่แจ้งความ
จ้างเข้าร่วมประมูลแล้ว โดยสนใจทุกเส้นทาง คาดว่าเดือน
ก.ย. จะได้ผู้ชนะประมูล และเริ่มเดินรถให้บริการประชาชน
ไม่เกิน 1 ต.ค.นี้ ส่วนอีก 8 เส้นทาง ที่เหลืออยู่ระหว่างเจรจา
เพราะมีบางจุดทับซ้อนกับเส้นทางที่เอกชนเดินรถอยู่ใน
ปัจจุบัน คาดว่าจะเสนอเข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมคณะ
กรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้เร็ว ๆ นี้.



ค่าโดยสารรถไฟฟ้า

สายสีม่วงและสีน้ำเงิน



หมายเหตุ - โปรโมชันจัดเฉพาะผู้ถือบัตรโดยสารเท่านั้น

รฟม.เสียดายเงินจ้างขสมก.6ล. ล้มแผนผูก3ฟีดเดอร์ป้อนสีม่วง

รฟม.กลับลำ ล้มแผนผูกฟีดเดอร์ 3 เส้นทาง ป้อนคนเข้าระบบสายสีม่วง หวั่นไม่คุ้มค่าจ้าง ขสมก.เดือนละ 6 ล้าน เตรียมถกปรับสายรถเมล์ลากเส้นทางให้ใกล้รัศมีสถานีรถไฟฟ้าแทน พล.อ.ยุทธยุทธ บุญญาธิการ ประธานคณะกรรมการ (บอร์ด) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ขณะนี้ได้ขออนุมัติเบื้องต้นแล้ว ทาง รฟม.จะไม่จ้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เดินรถโดยสารรับส่ง ผู้ใช้บริการมายังสถานีของรถไฟฟ้าสาย

สีม่วงช่วงเตาปูน-คลองบางไผ่ จำนวน 3 เส้นทาง ตามที่มหาวิทยาลัยนเรศวร ทำการศึกษาให้

ได้แก่ 1.สถานีบางพลู เริ่มจากสถานี บางพลู-ถนนรัตนวิเบศร์-ถนนบางกรวย-ไทรน้อย-วัดเล่งเน่ยยี่ 2-ถนนบางกรวย-ไทรน้อย-ถนนรัตนวิเบศร์-สถานีบางพลู-กลับรถแยกถนนกาญจนาภิเษก

2.สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ เริ่มจากสถานี บางรักน้อยท่าอิฐ-ถนนรัตนวิเบศร์-ถนนท่าอิฐ-ไทรมา-ถนนท่าอิฐ-หมู่ 5-ถนนราชพฤกษ์-ถนนรัตนวิเบศร์-สถานี บางรักน้อยท่าอิฐ

3.สถานีสะพานพระนั่งเกล้า เริ่มจากสถานีสะพานพระนั่งเกล้า-ถนนรัตนวิเบศร์-กลับรถ-ถนนนนทบุรี-กระทรวงพาณิชย์-ถนนนนทบุรี-สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล-กลับรถ-ถนนนนทบุรี-กระทรวงพาณิชย์-ถนนนนทบุรี-ถนนรัตนวิเบศร์-กลับรถ-สถานีสะพานพระนั่งเกล้า

“ดูแล้วจ้าง ขสมก.เดินรถให้คงไม่คุ้ม เพราะค่าจ้าง 6 ล้านบาท/เดือน แต่จะหารีกับ ขสมก.ให้ปรับเส้นทางเดินรถเมล์รับส่งให้ใกล้หรือเชื่อมกับสถานีให้ ภายในเดือน ส.ค.นี้ น่าจะมีข้อสรุปชัดเจนว่าจะปรับรถเมล์สายไหน และเส้นทางไหนบ้าง” พลเอกยุทธยุทธ กล่าวและว่า

เพื่อเป็นการจูงใจให้คนมาใช้บริการสายสีม่วงมากขึ้น จะจัดโปรโมชันลดราคาค่าโดยสารให้ รวมถึงจัดกิจกรรมการตลาด เช่น ออกบัตรโดยสารประเภทรายเดือน รายวัน อีกทั้งนำพื้นที่ 16 สถานีพัฒนาเชิงพาณิชย์ เช่น ร้านค้า

นายภคพงษ์ ศิริกันทรมาศ รองผู้ว่าการด้านวิศวกรรมและก่อสร้าง รฟม. กล่าวว่า เดิม รฟม.มีแผนจะจ้าง ขสมก.เดินรถเป็นระบบฟีดเดอร์ให้ โดยเก็บค่าโดยสารไม่สูง เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมให้คนหันมาใช้รถไฟฟ้ามากขึ้น เหมือนรถไฟฟ้าบีทีเอส มีรถบริการอำนวยความสะดวกไปบางนา



กรุงเทพธุรกิจ
กาแฟดำ

สุกฤษฎี ชาญ

yoona@nationgroup.com
Facebook suthichai.yoon
Twitter@suthichai
www.oknation.net/blog/black
www.suthichaiyoon.com



รัฐมนตรีต่างประเทศ
จีนหวังอัมกเยียนไทยเมื่อ
ต้นสัปดาห์ หัวข้อใหญ่
คือมาเร่งรัดให้ไทยสร้าง
ทางรถไฟสายไทย-จีนเพื่อให้เป็นส่วนสำคัญ
ของ One Belt One Road

ไปๆ มาๆ เรื่องรถไฟเส้นทางนี้มีมิติ
การเมืองที่น่าใคร่ครวญ และจำเป็นที่รัฐบาล
ไทยจะต้องเปิดเผยข้อมูลและเนื้อหาสาระ
ให้ประชาชนคนไทยได้รับรู้อย่างกว้างขวาง
เพราะโครงการนี้จะมีผลต่อเนื่องไป
ถึงคนไทยรุ่นลูกหลานหลายไปอีกนาน

โครงการรถไฟไทย-จีนเป็นหัวข้อ
ที่พูดคุยกันเกือบทุกวงการ เพราะไม่รู้
ว่าจะลงเอยอย่างไร และที่ประชุมกันมา
เกือบ 20 รอบนั้นจะสรุปกันได้จริง
หรือไม่ เหตุเพราะผู้รับผิดชอบไม่ได้
ตอบคำถามชัดๆ ที่ผู้คนในประเทศไทย
มีข้อสงสัยหลายประการ

ดังนั้นเมื่อคุณอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมตอบ
คำถามหลายประเด็นของ “แทบลอยด์
ไทยโพสต์” เมื่อวันอาทิตย์ที่ผ่านมา
จึงน่าสนใจเป็นพิเศษ

คุณอาคมยืนยันว่าโครงการนี้ไม่ได้
ทำช่วงสั้นแค่ 3.5 กิโลเมตร อย่างที่มีคน
ตั้งข้อสังเกต

รัฐมนตรีคมนาคมบอกว่าจะเป็น
โครงการรถไฟวิ่งระหว่างกรุงเทพฯถึง
หนองคาย แบ่งเป็นสองระยะ ระยะแรก
กรุงเทพฯ-นครราชสีมา แบ่งงานเป็น 4 ตอน
ตอนแรก กลางดง-ปางอโศก ระยะทาง
3.5 กม. ตอนที่ 2 ปากช่อง-คลองขนานจิตร
ระยะทาง 11 กม. ตอนที่ 3 แก่งคอย (สระบุรี)-
นครราชสีมา ระยะทาง 119.5 กม. ตอนที่
4 แก่งคอย-กรุงเทพฯ ระยะทาง 350 กม.

“รถไฟความเร็วสูงไม่มีประเทศไหน
ทำ 3.5 กม. ที่มีหลายฝ่ายออกมาบอกว่า
ทำไมโครงการล่าช้า เพราะเราเจรจากับจีน
นั้นเอง ต้องคุยให้รู้เรื่อง เราไม่ผลีผลาม
เซ็นอะไร...” คุณอาคมบอก

จริงหรือไม่ที่มีข่าวว่ารัฐบาลไทยจะ
ยกพื้นที่สองข้างทางให้จีนบริหาร

รมว.คมนาคมตอบอย่างหนักแน่น
ว่าไม่จริง “เราคุยกับจีนตั้งแต่แรกเลย
ในเรื่องหลักการว่าสิทธิสองข้างทางไม่มี
พื้นที่ในสถานีกับรอบสถานีก็ไม่มี และ
ต้องเป็นบริษัทคนไทยก่อสร้าง คนงาน
คนไทย วิศวกรร่วมกัน ยกเว้นรถที่เราทำ
ไม่ได้ ต้องซื้อเขา”

ถามว่าจีนได้ประโยชน์อะไร? คุณอาคม



บอกว่าจีนได้ขายของคือระบบ ขายตัว
รถไฟ ตัวอาณัติสัญญาณ ขายรางเพราะไทย
ยังทำรางไม่ได้ เหล็กของรางรถไฟต้องมา
จากโรงงานต้นน้ำเท่านั้น เพราะคุณภาพ
ของรางต้องวิ่งตลอดเวลา ส่วนวัสดุก่อสร้าง
นั้นต้องใช้ของไทยให้มากที่สุด ตอนนี้เกือบ
100% เป็นวัสดุของไทยหมด

รูปแบบการก่อสร้างแบ่งสัญญาเป็น
1 สัญญาหลัก สัญญาแรกคืองานด้าน
โครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา จะประกวดราคา
โดยใช้ผู้รับเหมาไทยเป็นหลัก คิดเป็น 75%
ของมูลค่าโครงการ ส่วนใหญ่วิศวกรและ
สถาปนิกไทยเป็นผู้ปฏิบัติงาน

สัญญาที่ 2 เป็นงานด้านการออกแบบ
ควบคุมงาน และระบบรถไฟ คิดเป็น 25%
ของมูลค่างานโครงการ

เพราะโครงการนี้ต้องใช้ระบบรถไฟ
ความเร็วสูงที่เป็นเทคโนโลยีและผลิต
ในประเทศจีน บุคลากรที่ใช้จึงเป็นคนจีน



ฟังรณฯเอร์บสายสีม่วงใต้ 17สถานีท่าเลทองงอสงหา

ท่าเล “ตากสิน-สุขสวัสดิ์-ราษฎร์บูรณะ-ประชานทิศ-ทุ่งครุ-พระประแดง”แจ้งเกิด ครม.บีักตู้ไฟเขียว
แสนล้านสายสีม่วงใต้ เชื่อม 3 จังหวัด “นนทบุรี-กรุงเทพฯ-สมุทรปราการ” เปิดหน้าดินโซนตะวันตก
และฝั่งใต้ รพม.จัดโหม้โล่โน้เวนคิน 1.5 หมื่นล้าน ที่ดินโดนแจ็กพอด 410 แปลง บ้าน 267 หลัง
เปิดใช้ปี’67 คาคผู้โดยสารเจียด 5 แสนคน ลุ้นต่อคิวสีส้ม “ศูนย์วัฒนธรรม-บางขุนนนท์” **4**



ฟังรณฯเ

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า คณะรัฐมนตรี (ครม.) วันที่ 25 ก.ค. 2560 อนุมัติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะทาง 23.6 กม. เงินลงทุน 101,112 ล้านบาท โดยให้ รฟม.เปิดประมูลก่อสร้างไปก่อนระหว่างรอการอนุมัติรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) เนื่องจากเป็นโครงการสำคัญและเป็นส่วนต่อขยายของสายสีม่วงช่วงเตาปูน-คลองบางไผ่ เปิดบริการเมื่อเดือน ส.ค. 2559

ตุลาประมุลงาน 7 หมื่นล้าน

“ครม.ให้ประมูลก่อน แต่จะเซ็นสัญญาได้ต่อเมื่ออีไอเอผ่าน เพราะมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเพิ่มเติมเล็กน้อย จากการขยายเส้นทางเพิ่มและปรับลดขนาดศูนย์ซ่อมบำรุงลง ซึ่งเป็นนโยบายของ ครม.ให้ปรับลดค่าก่อสร้างลง ก็ทำให้ประหยัดไปได้ 2,837 ล้านบาท จากกรอบเงินลงทุนเดิม 103,949 ล้านบาท”

สำหรับเงินลงทุน 101,112 ล้านบาท ไม่รวมค่างานระบบ แยกเป็นค่าเวนคืน 15,913 ล้านบาท สรรวจอสังหาริมทรัพย์ 32 ล้านบาท ก่อสร้างงานโยธา 77,385 ล้านบาท สิ่งก่อสร้างทดแทนหน่วยงานที่

ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง 1,335 ล้านบาท จ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน 2,865 ล้านบาท และค่าเพื่อเหลือเพื่อขาดงานโยธา 3,582 ล้านบาท

ตอกเข็ม ก.ย.ปีหน้า

“หลัง ครม.อนุมัติโครงการ ภายในเดือน พ.ย.นี้ รฟม.จะสำรวจพื้นที่เพื่อเวนคืนจากนั้นเดือน ต.ค.เปิดประมูล เป็นรูปแบบนานาชาติ เพื่อให้เกิดการแข่งขัน แยกเป็น 3-4 สัญญา ส่วนงานระบบและเดินรถ จะใช้เงินลงทุนอีกประมาณ 2 หมื่นล้านบาท จะคัดเลือกเอกชนลงทุนตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน 2556 รับสัมปทาน 30 ปี คาดว่าจะเซ็นสัญญาและก่อสร้างเดือน ก.ย. 2561 ใช้เวลาก่อสร้าง 5 ปีครึ่ง เปิดบริการปี 2567 คาคการณ์ผู้โดยสาร 477,098 เที่ยวคน/วัน โครงการมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ 12.95% และผลตอบแทนด้านการเงิน 4.59%”

รายงานข่าวแจ้งว่า การประมูลก่อสร้างจะดำเนินการควบคู่ไปกับการรอฟลอนุมัติอีไอเอ เนื่องจาก รฟม.ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเพิ่มเติม หลังขยายเส้นทางอีก 5 กม.จากราษฎรบูรณะ-วงแหวนกาญจนาภิเษก และขอทบทวนขนาดจุดจอดรถและศูนย์ซ่อมบำรุง (เคบี) ยู่บเหลือที่สถานีคลองบางไผ่แห่งเดียวใช้ร่วมกับสายสีม่วง รวมถึงลดขนาดศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณวงแหวนกาญจนาภิเษกเป็นพื้นที่จอดรถไฟฟ้า ขนาด 50 ไร่ ส่วนจุดจอดแล้วจร มี 2 แห่ง ที่สถานีบางปะกอก

กับสถานีราษฎร์บูรณะ

ชุดอีโกโม่งค้ลอดเจ้าพระยา

แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นเป็นทางวิ่งยกระดับจากสถานีเตาปูนเชื่อมสายสีน้ำเงินต่อขยาย (บางซื่อ-ท่าพระ) และสีม่วง (เตาปูน-คลองบางไผ่) ไปตามแนวถนนตัดใหม่ของ กทม. (ถนน 8 ตามผังเมืองรวมกรุงเทพฯ 2556) แล้วลดระดับลงเป็นทางวิ่งใต้ดิน ผ่านกรมสรรพาวุธทหารบก เลี้ยวเข้าถนนทหาร ถนนสามเสน ถนนพระสุเมรุ ถนนมหาไชย ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน

เมื่อลอดผ่านสี่แยกมไหสวรรย์แล้วจะเปลี่ยนเป็นทางวิ่งยกระดับไปตามถนนสุขสวัสดิ์ ลันสุดปลายทางที่บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงข้างด่านเก็บค่าผ่านทางถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก ระยะทางรวม 23.6 กม. เป็นทางวิ่งใต้ดิน 12.6 กม. และทางวิ่งยกระดับ 11 กม. มี 17 สถานี เป็นสถานีใต้ดิน 10 สถานี (สถานี 1-10) และยกระดับ 7 สถานี (สถานี 11-17)

เปิดจุดที่ตั้ง 17 สถานี

ได้แก่ 1.สถานีรัฐสภา เชื่อมกับอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ อยู่ระหว่างอาคารรัฐสภาแห่งใหม่และ ม.พัน 4 รอ. 2.สถานีศรียาน อยู่หน้ากรมชลประทาน 3.สถานีสามเสน อยู่หน้าโรงพยาบาลวชิรพยาบาล 4.สถานีหอสมุดแห่งชาติ อยู่หน้าหอสมุดแห่งชาติ และสมาคมศิษย์เก่าสวนกุหลาบวิทยาลัย

5.สถานีบางขุนพรหม อยู่หน้าวัด



‘ตรง’ขยายสนามบิน

• ผู้โดยสาร 3 ล้านคน/ปี-รับเที่ยวบินเหมาลำจากจีน



ตรงเร่งขยายสนามบินใหม่ รองรับผู้โดยสาร 3 ล้านคน/ปี จัปลายปี บินเพิ่มเป็น 18 เที่ยวบินข้ามภาคเชื่อมอุดรรองรับคน สปป.ลาว พร้อมรับเที่ยวบินเหมาลำจากเมืองใหญ่ของจีน

พ.จ.อ.เมืองหลวงสุวรรณภูมิ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานตรง เปิดเผย “ฐานเศรษฐกิจ” ว่า ท่าอากาศยานตรง ได้รับเงินงบประมาณแผ่นดินปี 2561 ในระยะแรก 116 ล้านบาท จากกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม เพื่อก่อสร้างขยายอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ที่มีสภาพเก่า ดับแคบแออัด มีพื้นที่ใช้สอย 3,000 ตารางเมตร เท่านั้น รองรับเครื่องบินได้ชั่วโมงละ 1 เที่ยวบินเท่านั้น หากเวลามาชนกันจะแออัดหนักที่ ความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 7.5 แสนคน โดยในปี 2559 มีผู้โดยสารใช้ท่าอากาศยานตรงกว่า 6.5 แสนคน คาดว่าสิ้นปี 2560 จะมี

ผู้โดยสารใช้ท่าอากาศยานตรง 8 แสนคน เนื่องจากสายการบินจะมีการเพิ่มเที่ยวบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยในช่วงปลายปีนี้ ไทยแอร์เอเชียจะบินเพิ่มเป็น 8 เที่ยวบิน ไทยไลอ้อนแอร์เพิ่มเป็น 6 เที่ยวบิน นกแอร์ บิน 4 เที่ยวบินเท่าเดิม

นายณัฐนันท์ โพธิเมธานนท์ ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดตรง เปิดเผยว่า สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดตรง บริษัทประชารัฐสามัคคีจังหวัดตรง ผู้ประกอบการเรือโดยสาร ผู้ประกอบการรีสอร์ท โรงแรม และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ได้มาประชุมกันเมื่อเร็วๆ นี้ เรื่องที่จะนำนักท่องเที่ยว

จากประเทศจีนเข้ามาเที่ยวจังหวัดตรง แบบเช่าเหมาลำ เพราะไทยไลอ้อนแอร์มีเส้นทางการบินหลายเมืองในจีน การที่เช่าเหมาลำนำนักท่องเที่ยวจีนมาเที่ยวจังหวัดตรง ที่มีความพร้อมในเรื่องสถานที่ท่องเที่ยว ที่พัก รถเรือโดยสาร ร้านขายของฝาก โดยจะเริ่มเที่ยวบินประมาณปลายปีนี้ อีกทั้งจะมีการเปิดเส้นทางบินข้ามภาค ตรง-อุดรธานี เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว เพราะอุดรธานีสามารถเชื่อมโยงกับเวียงจันทน์ สปป.ลาว นอกจากนั้นผู้ที่ซื้อตั๋วเครื่องบินกับไทยไลอ้อนแอร์สามารถเชื่อมโยงกับเกาะต่างๆ ของจังหวัดตรง สตูล กระบี่ เพียงใบเดียว สามารถเดินทางไปเกาะ

ไทยแอร์เอเชียจะบินเพิ่มเป็น 8 เที่ยวบิน

ไทยไลอ้อนแอร์ เพิ่มเป็น 6 เที่ยวบิน

ลังกาอี มาเลเซีย เริ่มประมาณเดือนตุลาคม 2560 นี้ เพื่อเพิ่มทางเลือกและความสะดวกสบายให้ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว

แหล่งข่าวจากสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เปิดเผยว่า ทางสายการบินมีแผนทำการบินในช่วงหน้าหนาว เส้นทาง ดอนเมือง-

ตรง ตรง-ดอนเมือง ไป-กลับวันละ 6 เที่ยวบิน และมีแผนที่จะเปิดบินข้ามภาค ตรงไปภาคอีสานเช่นอุดรธานี มีกลุ่มลูกค้าจากประเทศลาวเพราะอยู่ใกล้เวียงจันทน์ เมืองหลวงของลาว และมีแผนให้เครื่องบินจอดค้างคืนที่ตรงเพื่อบินออกจากตรงเที่ยวบินเช้า เพื่อรองรับผู้โดยสารที่เป็นข้าราชการ รัฐวิสาหกิจ และบริษัท นอกจากนี้ ยังมีแผนที่จะทำการบินแบบเช่าเหมาลำ เส้นทาง ตรง-หัวเมืองของจีน เช่น กวางโจว หนานจิง หนานชาง ฉงชิ่ง ฉินตู ฉางซา ที่ไทยไลอ้อนแอร์มีสถานการบินอยู่แล้ว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยการนำนักท่องเที่ยวจากจีนเข้ามาเที่ยวจังหวัดตรง

“นอกจากนั้นเป็นความ

ร่วมมือ ระหว่างผู้ประกอบการและเรือโดยสาร คือผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วเครื่องบินกับสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ครั้งเดียว สามารถเดินทางจากดอนเมืองไปลงเกาะต่างๆ ของจังหวัดตรง สตูล กระบี่ ได้โดยตรง เริ่มประมาณเดือนตุลาคม 2560 นี้”



‘ต๊ต’ บินไทย

โหวงกำไร-พุ่งบินใหม่

IIWU ‘ไทยสมายล์-นกแอร์’

‘ต๊ต’ บินไทย โหวงกำไร-พุ่งบินใหม่

สายการบินแห่งชาติ ต้อง “บิน” ให้ทันคู่แข่ง ด้วยตัวเลขกำไร และศักยภาพของ “ฝูงบิน” เป็นลมได้ปีก

“อุษณีย์” บินตรงสู่เมืองตุลูน ประเทศฝรั่งเศส เพื่อจัดทัพ “แอร์บัส” เสริมทัพ “บินไทย” อีก 12 ลำ ฝันต่อไปคือฝูงบิน 122 ลำ ในอีก 10 ปีข้างหน้า

“การบินไทย” พลิกบัญชีจากขาดทุนสู่กำไร ด้วยชั่วโมงบิน “อุษณีย์”

4

สัมภาษณ์

อุษณีย์ แสงสิงแก้ว

(ต่อจากหน้า 1)

Q : แก้อักรักษาการตัดสินใจครั้งนี้

ได้จัดทำแผนปฏิรูปองค์กรมาตั้งแต่ปี 2559 ถึงตอนนี้อยู่ในระยะที่ 4 ของการปฏิรูป คือการพัฒนาพนักงานให้มีศักยภาพ เติบโตอย่างยั่งยืน หลังจากที่ได้ปฏิรูปสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขันมาแล้ว ซึ่งทำให้มีรายได้ 180,557 ล้านบาท เป็นรายได้เฉพาะบริษัท 1.75 แสนล้านบาท มีกำไรจากการดำเนินงาน 4,071 ล้านบาท ขณะที่ปีก่อนขาดทุน 1,304 ล้านบาท ที่ห้วงมากตอนนี้คือพนักงานขาดการพัฒนาไปนานมาก เพราะไม่ได้รับพนักงานใหม่เข้ามาเลยเป็นเวลา 10 ปี จึงต้องเริ่มมองหาผู้จะสืบทอด มีศักยภาพพอจะพัฒนาให้เป็นผู้บริหารต่อไปในอนาคตตอนนี้ทำได้ 70% ลึ้นปีนี้น่าจะเสร็จเรียบร้อยหมด

ขณะเดียวกันก็ต้องคัดคนครึ้ม ๆ ไว้ ไม่งั้นไม่มีผู้สืบทอด ภายในปีสองปีนี้

การบินไทยจะหมดผู้บริหาร ถ้าทุกอย่างเป็นไปตามแผนจะทำให้บุคลากรของเรา รวมทั้งธุรกิจเป็นไปอย่างยั่งยืน

Q : การบริหารจัดการเรื่องรายได้

แผนรายได้ ตอนนี้น่าจะระบบบริหารจัดการรายได้ RMS (Revenue Management System) เข้ามาช่วยในการขายตั๋ว เพราะ 80% ของรายได้มาจากการขายตั๋ว และระบบบริหารจัดการเครือข่าย NMS(Network Management System) นำมาช่วยพัฒนาเว็บไซต์ โมบาย เพิ่มช่องทางการจัดหารายได้ให้มากที่สุด ให้ทันกับตลาดโลก จะปล่อยไม่ได้ต้องมอนิเตอร์ตลอดเวลา และต้องให้เร็วด้วย อย่างน้อยคิดว่ารายได้จะเพิ่มขึ้น 10% ซึ่งจะเน้นรายได้ในต่างประเทศ

Q : ไตรมาสที่ผ่านมาตัวเลขตกลงไป

จริง ๆ แล้วไตรมาส 2 และ 3 เป็นโลว์ซีซั่น

ปกติติดลบอยู่แล้ว ส่วนไตรมาส 4 เป็นไฮซีซั่นทำกำไรได้มาก แต่ตัวเลขไตรมาส 2 และ 3 ปีนี้ไม่น่าติดลบ ค่อนข้างดีกว่าปีที่แล้ว เพราะมีการเตรียมตัวไว้ ก็พยายามแก้ ปลายปีนี้คิดว่ารายได้จะเป็นบวก ส่วนจะบวกเท่าไร บอกไม่ได้

Q : โควว่าเรื่องซื้อเครื่องบิน 28 ลำ

การซื้อเครื่องบินเป็นแผนรัฐวิสาหกิจที่วางไว้เป็นไปตามไทม์เฟรมอยู่แล้ว เครื่องบินที่เราจะเอาออกจากฟลีตอายุจะ 17 ปีแล้ว มันเก่า ต้องหาเครื่องใหม่ทดแทน ไม่ใช่ว่าซื้อเพราะอยากซื้อ หรือซื้อมาแล้วหาเส้นทางบินใหม่ ขณะนี้ฝูงบินของการบินไทยแผน 5 ปีต้องมีไว้ 100 ลำ อีก 5 ปีต่อไปต้องขยายฝูงบินต้องมี 122 ลำ ที่สั่งซื้อ 28 ลำก็เพื่อทดแทนเครื่องเก่าในฝูงบิน เท่ากับเรามีเท่าเดิม แล้วสั่งซื้อกว่าจะได้เครื่องใหม่มาก็ใช้เวลา 2 ปีเป็นอย่างน้อย ถ้าไม่สั่งซื้อไว้ตอนนี้แล้วจะเอาที่ไหนมาบิน



Q : ทิศทางต่อไปที่วางไว้

อย่างหนึ่งที่ต้องทำ คือการบริการ ต้องปรับไปเรื่อย ๆ ให้ทันสายการบินอื่น อีกอย่างคือการให้พนักงานทำงานเป็น ทีมเวิร์ก ไม่ใช่ต่างคนต่างทำเหมือนแต่ ก่อน ตอนนี้จับมาทำเวิร์กช็อปให้เขารักกัน เอาบริษัทเป็นที่ตั้ง ให้เข้าใจเหมือน ๆ กัน รู้สึกว่าเดี๋ยวนี้เขาคุยกันมากขึ้น สามารถ แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ได้มากขึ้น การ ทำงานถ้าเราอยากได้นายแบบไหน ก็ต้อง ทำตัวแบบนั้นกับลูกน้อง การแก้ปัญหา บางครั้งก็นึกไม่ออกหรือว่าจะทำอย่างไร ก็ต้องเชิญมาประชุมกันทั้งหมด ให้มา แก้ปัญหาด้วยกัน เพราะฉะนั้นเลยต้องมี “ดีดี คอมมอนด์ เซ็นเตอร์” ทุกเช้า 8 โมง ถึง 9 โมง หัวหน้าทุกฝ่ายจะมาคุยกัน ตลอด 24 ชม.ที่ผ่านมามีเกิดอะไรขึ้นบ้าง สถานการณ์โลกเป็นยังไง มีข่าวอะไร มี ปัญหาอะไรบ้าง แล้ววิเคราะห์สถานการณ์ ร่วมกัน ได้ประโยชน์มาก ทำให้ผู้บริหาร ได้คุยกันมากขึ้น ระดมสมองร่วมกันได้ มากขึ้น สามารถแก้ไขปัญหาได้เร็ว และ รักกันมากขึ้นด้วย

Q : นโยบายไทยสมายล์

คงต้องใส่ใจให้มากขึ้น เพราะเวลานี้ เป็นบอร์ดนโยบายด้วย ก็รู้ว่าทำไม รายได้ถึงติดลบ ไม่ค่อยดี ก็เพราะต่างคน ต่างทำ สิ่งที่เราทำคือจับมารวมกัน ตอนนี้ ซีอีโอก็ส่งไปจากการบินไทยจะได้บริหาร ด้วยกัน ทุกอย่างมาแชร์ด้วยกันหมด ตั้งแต่ 1.วางแผนด้วยกัน 2.ขายด้วยกัน 3.การส่งต่อผู้โดยสาร การโคตรราคาตัว ก็ดูด้วยกัน อันไหนที่เป็นจุดแข็งของเขา เราก็คงไว้ จุดอ่อนเราก็เอากลับไปแก้ไข ต้องบอกก่อนว่าที่ตั้งไทยสมายล์ขึ้นมา ก็เพื่อสนับสนุนรองรับบริษัทแม่ คือ การบินไทย ไม่ใช่มาเป็นโลว์คอสต์ ต้อง

ให้ทุกคนเข้าใจว่านี่คือเราถือหุ้น 100% แผนที่วางไว้แต่เดิมมันผิดหมด ที่ถูกคือ ต้องมาช่วยกันสนับสนุนบริษัทแม่ เท่าที่ ดูดีขึ้นกว่าเดิมเยอะ ลั่นปี่นี้คาดว่าผล ประกอบการน่าจะเป็นบวก

Q : การแก้ปัญหานกแอร์

เป็นอะไรที่เราต้องทำงานกันหนัก มาก เราก็ไม่อยากทิ้งนกแอร์ เพราะร่วม สร้างกันมาและถือหุ้นตั้ง 39% ที่ผ่าน มาไม่ได้ขัดแย้งอะไรกัน ตลาดก็คนละ ตลาด จริง ๆ ที่คิดไว้แต่เดิม คือสายการ บินของไทยที่จี ไทยสมายล์ นกแอร์ ให้ นกแอร์เป็นตลาดหลักที่ตอนเมือง แล้ว ไทยสมายล์ย้ายไปสุวรรณภูมิเพื่อเสริม ที่จี นี่คือนวัตกรรม เพื่อปกป้องตลาด ของเราและแข่งกับสายการบินอื่น วันนี้ ถือหุ้น 39% เราเป็นบอร์ดก็จริง แต่ไม่มี สิทธิเลือกซื้อโอ เลือกคนทำงาน แต่ก็ยัง เป็นบอร์दनกแอร์อยู่ ที่จริงเรายื่นข้อเสนอ เข้าไปว่าจะทำยังไง แต่นกแอร์ไม่ตอบ อะไรมา เป็นบอร์दनกแอร์เดือนเดียว ปวดหัวมาก เครียด ! (หัวเราะ)

Q : นโยบายไทยกริ๊ปก็เป็นไปไม่ได้

ยังเป็นไปได้...มีอะไรเราก็ส่งให้เขา ยังเป็นไค้ดแชร์กันได้ เพราะไม่ได้เป็น คู่แข่ง คือเขาก็มีแผนของเขา เขาจ้าง ที่ปรึกษาอยู่ตอนนี้ ต้องดูว่าแผนออก มาจะเป็นอย่างไร ที่จริงเราอยาก ครอบคลุมนจุดบินให้มากที่สุด อย่าง จุดบินประเทศอื่นที่เราไม่มี ก็ไปทำ กับสายการบินอื่นได้ เช่น ยูไนเต็ด เป็นการต่อยอดการขายที่เราไม่ได้บิน สามารถขายให้กันได้ นี่คือนวัตกรรม เพราะธุรกิจการบินเราไม่ได้อยู่คน เดียวแล้ว

สำหรับปีนี้เป้าหมายตั้งไว้ว่า เรา

ต้องมีกำไร 5-10% มากขึ้นกว่า ปีที่แล้ว ปัจจัยที่หนุน คือการบริหาร จัดการที่ดีขึ้น ได้ผลมากขึ้น มีการ จัดการต้นทุนและราคาขายอย่างมี ประสิทธิภาพ

Q : เรื่องจับมือแอร์บัสเปิดศูนย์ ช่อมที่อุตะเกา

ตอนนี้อยู่ระหว่างทำ MOU เพื่อ ศึกษา แอร์บัสต้องดูว่ามาลงทุน ร่วมกับเราเขาคุ้มทุนไหม ที่สิงคโปร์ เขาก็มี แต่อยากได้พื้นที่ใหญ่กว่า เดิม ถ้าสำเร็จไทยจะได้ประโยชน์ ทางเศรษฐกิจมหาศาล แต่เราก็ ไม่ได้จำกัดแค่แอร์บัส โบอิงอยากมา ก็มาได้ เรามีพื้นที่อยู่แล้วส่วนเขาก็มา ลงทุน



จากการสำรวจของ “ฐานเศรษฐกิจ” พบว่า ในปี 2561 นี้ ท่าอากาศยานตรงได้รับงบประมาณ 116 ล้านบาทก่อสร้างอาคารผู้โดยสารขาเข้าแห่งใหม่ ซึ่งจะรองรับผู้โดยสารได้ 1.5 ล้านคนต่อปี นอกจากนี้ยังได้งบประมาณ 250 ล้านบาท ในการก่อสร้างติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัย เช่น รั้วสนามบินและการติดตั้งกล้องซีซีทีวี ส่วนลานจอดรถปัจจุบันจอดได้ 200 คัน เริ่มจะแออัด ทางกรมกำลังศึกษาออกแบบลานจอดรถ หรืออาจจะสร้างอาคารจอดรถแห่งใหม่เพื่อความปลอดภัยแก่ทรัพย์สินของผู้โดยสาร

ส่วนการก่อสร้าง ระยะที่ 2 จะมีการก่อสร้างทางวิ่งหรือรันเวย์เครื่องบินไปทางทิศตะวันตก จากความยาว 2,100 เมตร ขยายออกไปอีก 400 เมตรรวมความยาว 2,500 เมตร เพื่อรองรับเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่กว่านี้ รวมทั้งก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร ลานจอดรถ ซึ่งจะใช้งบประมาณกว่า 3,000 ล้านบาท ระยะที่ 2 เมื่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่จะรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 3 ล้านคนจะเข้าแผนให้มีการแปรญัตติในปี 2562 เพื่อขอตีงบประมาณก่อสร้างขยายท่าอากาศยานตรง ■



เยี่ยมวรณูช 6.สถานีผ่านฟ้า อยู่ก่อนถึง ถนนราชดำเนินนอก หน้าร้านอาหารนิว ออสิสส์ เชื่อมสถานีอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ของสายสีส้มศูนย์วัฒนธรรม-บางขุนนนท์ 7.สถานีวังบูรพาอยู่หน้าสวนรมณีนาค ใกล้แยกสามยอด เป็นสถานีร่วมของ สายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางแค

8.สถานีสะพานพุทธ อยู่ก่อนถึงสี่แยก บ้านแขก 9.สถานีวงเวียนใหญ่ อยู่ใกล้ วงเวียนใหญ่ เชื่อมกับสายสีเขียวช่วง ยศเส-บางหว้าและรถไฟฟ้าสายสีแดง หัวลำโพง-มหาชัย 10.สถานีสำเหร่ อยู่ใกล้ตลาดสำเหร่และโรงพยาบาล สมเด็จพระปิ่นเกล้า

11.สถานีจอมทอง อยู่ระหว่างซอย สมเด็จพระเจ้าตากสิน 44 และคลอง บางสะแก 12.สถานีดาวคะนอง อยู่ ระหว่างซอยสุขสวัสดิ์ 12 กับซอย 14 13.สถานีบางปะกอก อยู่ระหว่างซอย สุขสวัสดิ์ 23 และซอย 25 มีอาคาร จอดรถ 1,700 คัน 14.สถานีประชวติศ อยู่หน้าซอยสุขสวัสดิ์ 44

15.สถานีราษฎร์บูรณะ อยู่กลางถนน สุขสวัสดิ์ ครอบคลุมคลองแจรงร้อน มีอาคาร จอดรถ 2 แห่ง รวม 1,700 คัน 16.สถานี พระประแดง ใกล้กับถนนวงแหวน อุตรากรรมสามแยกพระประแดง และ 17.สถานีครุฑ อยู่ปากซอยสุขสวัสดิ์ 70

ส่วนการเวนคืนที่ดินจะเป็นบริเวณ จุดขึ้นลงของ 17 สถานี จุดใหญ่ อยู่ที่ด่านเก็บเงินสุขสวัสดิ์ วงแหวน กาญจนภิเษกจะใช้พื้นที่สร้างที่จอดรถ ไฟฟ้า 50 ไร่ และย่านสถานีเตาปูน โดยตลอดเส้นทางมีที่ดินถูกเวนคืน 410 แปลงหรือ 102 ไร่ อาคารสิ่งปลูกสร้าง 267 หลังคาเรือน นอกจากนี้ต้องจ่ายค่า ชดเชยให้กรมสรรพาวุธทหารบก เพื่อขอ ใช้พื้นที่โรงเรียนทหารสรรพาวุธ จะย้ายไป อยู่ที่ย่างกุ้งแทน

เชื่อมใต้-ตะวันตก

“สายสีม่วงใต้จะเดินรถเชื่อมต่อสาย สีม่วงไปบางใหญ่ โดยที่ผู้โดยสารไม่ต้องลง จากขบวนรถ และจะช่วยเชื่อมการเดินทาง และเปิดพื้นที่การพัฒนาของกรุงเทพฯโซน ด้านใต้และตะวันตก และเมื่อสายสีม่วง เปิดบริการตลอดเส้นทางจากบางใหญ่- ราษฎร์บูรณะ คาดว่าจะมีผู้โดยสารกว่า 7 แสนเที่ยวคน/วัน” รายงานข่าวกล่าว

นายอาคมยังกล่าวถึงรถไฟฟ้าสายต่อไปที่จะเสนอให้ ครม.อนุมัติโครงการคือ สายสีส้มตะวันตกช่วงศูนย์วัฒนธรรม- บางขุนนนท์ กรอบวงเงินลงทุน 90,271 ล้านบาท ส่วนรูปแบบการลงทุนจะให้ รฟม.ก่อสร้างและให้เอกชนลงทุนงาน ระบบรับสัมปทานเดินรถหรือให้เอกชน ลงทุน PPP ทั้งโครงการ จะพิจารณา หลัง ครม.อนุมัติโครงการแล้ว

เชื่อม 3 จังหวัด

นายณัฐพร จาตุศรีพิทักษ์ ที่ปรึกษา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์และ โฆษกประจำตัวนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี แถลงผลการประชุม ครม.ว่า มีมติเห็นชอบให้ รฟม.ก่อสร้าง งานโยธารถไฟฟ้าสายสีม่วง เตาปูน- ราษฎร์บูรณะ ส่วนต่อขยายของสายสี ม่วงเหนือ บางใหญ่-เตาปูน จะเริ่มก่อสร้างเดือนก.ย.2561 และเปิดให้บริการ เดือนพ.ค.2567 จะเชื่อมการเดินทาง 3 จังหวัด ได้แก่ สมุทรปราการ กรุงเทพฯ และนนทบุรี ใช้ระบบรถไฟฟ้า ขนาดใหญ่ วิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 80 กม./ชม. ปีแรก จะใช้รถ 38 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้

โดยสำนักงบประมาณจัดสรร งบประมาณ สำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่าสำรวจรังวัดสิทธิที่ดิน วงเงิน 15,945 ล้านบาท และกระทรวงการ คลังจัดหาแหล่งเงินกู้ก่อสร้างภายใต้ กรอบวงเงิน 85,167 ล้านบาท



แต่เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยี
เนื้อหาสัญญาจะระบุให้ฝ่ายจีนต้องถ่ายทอด
เทคโนโลยีให้ฝ่ายไทย มีวิศวกรไทยประกบ
อยู่ด้วย

คุณอาคมบอกว่าโครงการรถไฟนี้
มีความสำคัญต่อทั้งสองประเทศ

“ถ้าเราไม่ทำ จีนก็ลงไม่ได้ เราก็ไปไม่ได้
จีนลงไม่ได้ เราเสียอะไรไหม ก็เสีย เพราะ
ทำเร็วแทนที่จะได้ใช้ประโยชน์ในเรื่อง
การรับสินค้าได้มากขึ้น เราก็ไม่ได้ **คนจีน
ที่อยากมาเที่ยวเมืองไทย หากเขาไม่อยาก
บิน แต่เขาอยากไปลงที่หลวงพระบาง
เขาก็ไปหลวงพระบาง แต่แค่นั่งรถไฟ
ไทย-จีน อีกหนึ่งชั่วโมงก็ถึงหนองคาย
ก็กลายเป็นส่งเสริมการท่องเที่ยว** ได้ทั้ง
คนโดยสารและสินค้า เราส่งสินค้าไปจีน
ไหม ก็ส่ง หรืออยากไปเที่ยวจีนแต่ไม่ได้นั่ง
เครื่องบิน อยากไปเที่ยวลาว แล้วไปต่อจีน
ก็เป็นอีกเส้นทาง เราก็ไม่ต้องมานั่งถามว่า
แล้ว One Belt One Road ประเทศไทย
อยู่ตรงไหน ก็นี้แหละ ประเทศไทยอยู่
ตรงนี้ ถ้าเราไม่เชื่อมเขาก็ไม่ได้อยู่ใน
ส่วนหนึ่งของ One Belt One Road
ที่จะไปยุโรป...”

ทำไมต้องเจรจาตั้งแต่ 20 รอบ?

พรุ่งนี้จะเอาคำตอบของรัฐมนตรีคมนาคม
มาเล่าขานกันต่อให้เกิดความชัดเจน



กระทรวงคมนาคมได้บรรจุไว้ในแผน
ลงทุนเร่งด่วนปี 2560 ใช้เงินจากกองทุน
โครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย
(TFF) นั้น สามารถดำเนินการต่อไปได้เลย
เพื่อเตรียมรองรับรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล
นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการ
การสำนักงานนโยบายและแผนการ
ขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวว่า
การศึกษาครั้งนี้มีระยะเวลา 14 เดือน กำหนด
แล้วเสร็จช่วงกลางปี 2561 หากโครงการ
ไม่มีปัญหา คาดว่าจะเสนอเข้ากระทรวง
คมนาคมพิจารณา และดำเนินการลงนาม
ในสัญญาช่วงปลายปี 2562 ใช้เวลาก่อสร้าง
3 ปี ก่อนเปิดบริการในปี 2565 ■



หลักจะเปิดให้เอกชนลงทุน 100%

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการ สนข. กล่าวว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลระยะทาง 21.5 กม. มี 22 สถานี แนวเส้นทางเริ่มจากแยกแคราย อ.เมือง จ.นนทบุรี ไปตามแนวถนนงามวงศ์วาน ถนนประดิษฐมนูกิจ ถนนนวมินทร์ สิ้นสุดถนนรามคำแหง จะเชื่อมรถไฟฟ้า 6 สาย เริ่มจากแยกแคราย เชื่อมสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางใหญ่ และสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ไปตามแนวถนนงามวงศ์วาน เชื่อมสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ที่สถานีบางเขนผ่านแยกเกษตร เชื่อมสายสีเขียวเหนือ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ที่สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ แล้ววิ่งตามแนวถนนเกษตร-นวมินทร์ (ประดิษฐมนูกิจ) ถนนนวมินทร์และสิ้นสุดบริเวณถนนรามคำแหง เชื่อมสายสีส้มตะวันออกช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง บริเวณแยกลำสาละ

นายชัยวัฒน์ กล่าวต่อว่า ระบบรถไฟฟ้าที่นำมาใช้งาน มี 2 แบบ คือ 1.ระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (โมโนเรล) และ 2.ระบบขนส่งมวลชนแบบนำทางอัตโนมัติแบบไร้คนขับ (Automated Guided Transit, AGT) มีข้อดีข้อเสียที่ต่างกัน เช่น หากใช้โมโนเรลต้องใช้ระบบอาณัติสัญญาณและรถที่นำมาวิ่งอย่างเดียว ส่วน AGT มีความยืดหยุ่นในการใช้งานและบริหารจัดการง่ายกว่าและได้รับความนิยมจากประเทศชั้นนำต่าง ๆ อาทิ อังกฤษ ญี่ปุ่น เยอรมนี และฝรั่งเศส เช่น ใช้ระบบรางเดี่ยวตลอด แต่นำรถที่ล้ออะโรมาวิ่งก็ได้ ทั้งนี้แนวเส้นทางและรูปแบบโครงการจะได้ข้อสรุปภายในปลายปีนี้นั้นเสนอกระทรวงคมนาคมเห็นชอบแล้วส่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ศึกษารูปแบบการลงทุน จัดทำที่ไอราร์ เปิดประมูลหาบริษัทที่ก่อสร้าง และได้เอกชนผู้ก่อสร้างปลายปี 62 เริ่มสร้างต้นปี 63 แล้วเสร็จปี 65

สำหรับ 22 สถานี ประกอบด้วย 1.ศูนย์ราชการนนทบุรี ตรงข้ามไทยคม 2.งามวงศ์วาน ใกล้ ซอยงามวงศ์วาน 3.บัวขวัญตรงชุมชนวัดบัวขวัญ 4.แยกพงษ์เพชร 5.ชินเขตหน้า ซอยงามวงศ์วาน 43 6.บางเขน หน้าเรือนจำคลองเปรม 7.ศูนย์อภิสรา หน้า ม.เกษตรฯ 8.เกษตร ทางแยก 9.กรมยุทธโยธาทหารบก 10.ลาดปลาเค้า 39 11.ประดิษฐมนูกิจ 25 12.เสนานิเวศน์ 13.สตรีวิทยา 2 14.ประดิษฐ์มนูธรรม บริเวณจุดตัดทางด่วน 15.คลองลำเจียก จุดตัดถนนลำเจียก 16.รามอินทรา-นวมินทร์ จุดตัดนวมินทร์ 17.นวลจันทร์ แยกซอยนวลจันทร์ 11 18.โพธิ์แก้ว บน ถนนนวมินทร์ตัด ถนนโพธิ์แก้ว 19.นวมินทร์ 73 20.แอปป์แลนด์จุดตัดนวมินทร์กับแอปป์แลนด์

21.การเคหะแห่งชาติ และ 22.ลำสาละ บริเวณแยกลำสาละ

นายชยธรรม์ พรหมศร รอง ผอ.สนข. กล่าวว่า กรณีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์คัดค้านการก่อสร้างรถไฟฟ้าและทางด่วนตัดผ่านมหาวิทยาลัยนั้น สนข.จะเร่งหาคำอธิบายว่าต้องตัดผ่านหรือเบี่ยงเส้นทางอ้อมไม่ให้ผ่านมหาวิทยาลัย ถ้าหากต้องอ้อมแนวเส้นทางนั้นใจว่าการเวนคืนพื้นที่จะไม่กระทบโครงการล่าช้า

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล แต่คัดค้านการสร้างทางด่วนควบคู่รถไฟฟ้าเพราะทับซ้อนกันและเสี่ยงกับความไม่ปลอดภัยมากกว่าสร้างรถไฟฟ้าอย่างเดียวและกังวลเรื่องผลกระทบต่อการเดินทางที่จะมีปัญหาเกิดขึ้น



โดยแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลช่วงแคราย-ลำสาละ(บึงกุ่ม)นั้น เริ่มต้นจากแยกแคราย เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-เตาปูน) และสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) ไปตามแนวถนนงามวงศ์วาน เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง(บางซื่อ-รังสิต) บริเวณสถานีบางเขน ผ่านแยกเกษตร เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม(หมอชิต-คูคต) บริเวณสถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ ถนนนวมินทร์

และไปสิ้นสุดบริเวณถนนรามคำแหง เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี) บริเวณแยกลำสาละ รวมระยะทางประมาณ 21.5 กิโลเมตร

ส่วนแนวเส้นทางทางพิเศษจะเริ่มจากบริเวณสี่แยกเกษตร ไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ ตัดถนนประดิษฐ์มนูธรรม ถนนนวมินทร์ ไปสิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกและส่วนต่อขยายจากบริเวณสี่แยกเกษตรไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก ทั้งนี้ การศึกษา



อ.คม เดิมพิทยกุล

ความเหมาะสมของโครงการจะต้องพิจารณาการเชื่อมต่อโครงข่ายการขนส่งและจราจรในภาพรวม และความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อโครงข่ายฝั่งตะวันตกของกรุงเทพฯ ด้วย

ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผอ.สทช.กล่าวว่า เสริมว่า สำหรับเส้นทางของรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลจะมีสถานีประมาณ 20 แห่ง และมีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าอื่น 5 สาย เริ่มต้นจากรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสีชมพูที่แคราย จากนั้นวิ่งไปตามแนวถนนงามวงศ์วานและ

เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดงที่สถานีบางเขน ผ่านแยกเกษตรและเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ ถนนนวมินทร์ และไปสิ้นสุดบริเวณถนนรามคำแหงเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม

ทั้งนี้ การศึกษาทั้งหมดจะแล้วเสร็จประมาณเดือนมิถุนายน 2561 หากสรุปว่าควรเลือกแนวทางที่ 4 ก็จะนำไปบรรจุในแผนแม่บทรถไฟฟ้า จากนั้นจะโอนให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ศึกษาแนวทางรัฐเอกชนร่วมลงทุน (PPP) ต่อไปซึ่งคาดว่าจะใช้เวลา 6 เดือน หากอนุมัติมาลงทุนอีก 9 เดือนและน่าจะเริ่มก่อสร้างได้ปี 2562 ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปีและเปิดให้บริการได้ในปี 2565

“รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลมีประโยชน์มาก เพราะเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าแนวตะวันออก-ตะวันตกทั้งหมด แต่ยอมรับว่าอาจยังผู้โดยสารจากรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและชมพูเล็กน้อย นอกจากนี้ กำลังพิจารณาเทคโนโลยีรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail) ให้เหมาะสม



กับสายน้ำตาล ตอนนี้รถไฟฟ้ารางเบาใน
โลกมี 2 แบบ 1.รางเดี่ยว (Mono Rail) ซึ่ง
เป็นรถไฟฟ้าแบบคร่อมรางและสามารถชนผู้
โดยสารได้ครั้งละมากๆ แต่ไม่สามารถปรับ
เปลี่ยนโครงสร้างได้ในอนาคต และ 2.ขนส่ง
มวลชนแบบนำทางอัตโนมัติ (Automatic
Guided Transit: AGT) ซึ่งสามารถปรับ
เปลี่ยนโครงสร้างได้ในอนาคต แต่รถจะมี
ขนาดเล็กและขบวนสั้น แต่ก็มีผลดีที่สามารถ
ปรับความถี่ของเที่ยวรถได้มากขึ้น" ชัยวัฒน์
ย้ำทั้งท้าย

● สุรัตน์ อัดตะ ●

www.konchadluek.net



เปิดเส้นทางรถไฟฟ้า สายสีน้ำตาล(แคราย-บึงกลุ่ม)

อนุทิน รมว.มหาดไทย ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมระบบราง สนข. กล่าวถึงการศึกษารูปแบบด้านวิศวกรรมครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางของโครงการและบริเวณใกล้เคียง ซึ่งจะพาดผ่านท้องที่ในเขตการปกครองบางส่วนของ จ.นนทบุรี ประกอบด้วย อ.เมืองนนทบุรี และกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย เขตบางซื่อ เขตหลักสี่ เขตจตุจักร เขตบางเขน เขตลาดพร้าว เขตบึงกลุ่ม และเขตบางกะปิ ในเบื้องต้นมีการศึกษาไว้ 4 รูปแบบเพื่อเปรียบเทียบทางเลือกที่เหมาะสมในการดำเนินโครงการ โดยรูปแบบแรกเป็นการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าอย่างเดียว โดยมีจุดเริ่มต้นแนวเส้นทางบริเวณแยกแคราย ไปตามแนวถนนงามวงศ์วาน ผ่านแยกเกษตรศาสตร์ ไปตามแนวถนนประดิษฐ์มนูญกิจ ถนนนวมินทร์ และไปสิ้นสุดบริเวณถนนรามคำแหง ระยะทางประมาณ 21.5 กิโลเมตร ทั้งนี้ในช่วงถนนประดิษฐ์มนูญกิจจะใช้โครงสร้างเสาตอม่อเดิมที่ก่อสร้างไว้แล้ว โดยมีเขตทางประมาณ 40 เมตร และมีระดับความสูงประมาณ 18-21 เมตร

ส่วนรูปแบบที่สอง การพัฒนาด้วยระบบทางพิเศษอย่างเดียว โดยมีจุดเริ่ม

ต้นบริเวณสี่แยกเกษตรศาสตร์ ไปตามเกาะกลางของถนนประดิษฐ์มนูญกิจ จนถึงถนนนวมินทร์แล้วแนวเส้นทางจะซ้อนทับกับทางหลวงหมายเลข 351 ไปบรรจบกับถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก รวมระยะทางประมาณ 11.9 กิโลเมตร ทั้งนี้ในช่วงถนนประดิษฐ์มนูญกิจ จะใช้โครงสร้างเสาตอม่อเดิมที่ก่อสร้างไว้แล้ว โดยมีเขตทางประมาณ 40 เมตร

ขณะที่รูปแบบที่สาม การพัฒนาด้วยระบบทางด่วนโครงข่ายทดแทน ประกอบด้วย 3 เส้นทางคือตอน N1 ผ่านถนนงามวงศ์วานช่วง ม.เกษตรศาสตร์ เชื่อมโกลด์เวย์/ศรีรัช ตอน N2 ตัดตรงระหว่างแยกเกษตรและแยกรัชชวิภา และ E-W Corridor ตัดตรงระหว่างแยกเกษตรและแยกรัชชวิภา

และรูปแบบที่สี่ เป็นการพัฒนาทั้งระบบทางด่วนและระบบรถไฟฟ้า ซึ่งรูปแบบนี้มี 4 แนวทางเลือกย่อย ได้แก่ ระบบทางด่วนอยู่ระดับบนสุด ระบบรถไฟฟ้าอยู่ระดับบนสุด ระบบรถไฟฟ้าและระบบทางด่วนอยู่ระดับเดียวกัน โดยมีระบบรถไฟฟ้าเข้า-ออกฝั่งเดียวและระบบรถไฟฟ้าอยู่ด้านข้างทั้ง 2 ข้าง

“จากการศึกษาด้านวิศวกรรมพบว่ารูปแบบที่ 4 น่าจะเหมาะสมที่สุดสำหรับเส้นทางสายนี้ โดยเฉพาะทางเลือกย่อยที่ 4 น่าจะเป็นตัวเลือกที่ดีที่สุด คือทางด่วนอยู่ตรงกลาง ขนาบด้วยรถไฟฟ้าทั้งสองฝั่งขาไปและกลับ รูปแบบนี้ไม่มีผลกระทบทั้งด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมมากนัก ที่สำคัญไม่เสียทัศนียภาพของทั้งสองฝั่งด้วย”

ชาวบ้านในชุมชนสันติโคกหลายคนที่เดินทางมารับฟังการประชาสัมพันธ์ครั้งนี้ต่างเห็นด้วยที่มีรถไฟฟ้าผ่านเส้นทาง เนื่องจากจะเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น แต่สิ่งที่กังวลคือการได้รับผลกระทบจากแนวเวนคืนที่ดิน ซึ่งขณะนี้ยังไม่มีข้อมูลรายละเอียดที่ชัดเจนว่าจะต้องเวนคืนเขตทางเข้าไปอีกมากน้อยแค่ไหน

“เชื่อว่าชาวชุมชนเห็นด้วยนะที่มีรถไฟฟ้าผ่านหน้าสันติโคก เพราะจะทำให้การเดินทางสะดวกเร็วขึ้น เหมือนกับสิงคโปร์ ที่มีโครงข่ายคมนาคมเชื่อมกันทุกจุด แต่สิ่งที่กังวลมีอย่างเดียวตอนนี้ในเรื่องการเวนคืนพื้นที่ แค่นั้นอย่างไร ค่าเวนคืนคุ้มไหมกับต้องย้ายไปหาที่อยู่ใหม่ ซึ่งต้องรอความชัดเจนจากรัฐบาลอีกครั้ง” ชาวบ้านคนเดิมระบุ