



แปลงต่อม่อร้าง กลางถนนประเสริฐมนูกิจ



เชื่อมโครงข่ายคมนาคม 'รถไฟฟ้า-ทางด่วน'

เป็นอนุสาวรีย์แห่งหินกลางถนนให้
ผู้คนที่สัญจรไปมาได้ชื่นชมอยู่หลายปี ใน
ที่สุดก็ได้รับการพัฒนาต่อ ยอดเป็นโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล อันเป็นผลมาจาก
รัฐบาลได้แถลงนโยบายเมื่อวันที่ 12 กันยายน
2557 ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านการขนส่งและคมนาคมในระยะยาว
โดยเริ่มโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
ในกรุงเทพมหานครและรถไฟฟ้าเชื่อม
กรุงเทพมหานครกับเมืองบริวารเพิ่มเติม
เพื่อลดเวลาในการเดินทางของประชาชน
และเพื่อให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล
ช่วงแคราย-ลำสาดี (บีงกุ่ม) เป็นโครงการที่
มีแนวคิดมาจากการศึกษาทบทวนโครงการ
ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ที่มี
การก่อสร้างเสาตอม่อเตรียมไว้แล้วบนแนว
กึ่งกลางถนนประเสริฐมนูกิจ(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
พิธีเปิดการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น
ของประชาชน(ประชาพิจารณ์) ครั้งที่ 1
(ปฐมนิเทศโครงการ) เพื่อศึกษาความ
เหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแ

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

“รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลนี้เป็น 1 ใน 3
โครงการย่อย มีสีน้ำตาล สีทอง และสีเทา
ซึ่งเป็นระยะทางช่วงสั้น ๆ ที่เชื่อมกับรถไฟฟ้า
สายหลัก เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายคมนาคม
เพื่อลดปัญหาจราจรในเมืองหลวงและช่วย
ให้การเดินทางของประชาชนมีความสะดวก
รวดเร็วยิ่งขึ้น”

รณว.คมนาคม กล่าวต่อว่า สำหรับแนว
เส้นทางรถไฟฟ้าและแนวเส้นทางทางพิเศษ



โดยแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลช่วงแคราย-ลำสาละ(เบี่ยงกุ่ม)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 เดิมพิทยาโพลิตสกี

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 หากเอกขมมาลงทุนอีก 9 เดือนและน่าจะเริ่มก่อสร้างได้ปี 2562 ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปีและเปิดให้บริการได้ในปี 2565

“รถไฟฟ้าสายนี้จึงมีประโยชน์มาก 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
ย้ำทิ้งท้าย

● สุรัตน์ อัดตะ ●

www.konchadluek.net



เปิดเส้นทางรถไฟฟ้า สายสีน้ำตาล(แคราย-บึงกลุ่ม)

อนุภา หมื่นวณิชกุล 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 ตัดตรงระหว่างแยกเกษตรและแยกรัชวิภา และ E-W Corridor ตัดตรงระหว่างแยกเกษตรและแยกรัชวิภา

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

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

ชาวบ้านในชุมชนสันติโสภณหลายคนที่เดินทางมารับฟังการประชาสัมพันธ์ครั้งนี้ต่างเห็นด้วยที่มีรถไฟฟ้าผ่านเส้นทาง เนื่องจากจะเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น แต่สิ่งที่กังวลคือการได้รับผลกระทบจากแนวการเวนคืนที่ดิน ซึ่งขณะนี้ยังไม่มีข้อมูลรายละเอียดที่ชัดเจนว่าจะต้องเวนคืนเขตทางเข้าไปอีกมากน้อยแค่ไหน

“เชื่อว่าชาวชุมชนเห็นด้วยนะที่มีรถไฟฟ้าผ่านหน้าสันติโสภณ เพราะจะทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วขึ้น เหมือนกับสิงคโปร์ ที่มีโครงข่ายคมนาคมเชื่อมกันทุกจุด แต่สิ่งที่กังวลมีอย่างเดียวตอนนี้อยู่เรื่องการเวนคืนพื้นที่ แค่นั้นอย่างไร ค่าเวนคืนคุ้มไหมกับต้องย้ายไปหาที่อยู่ใหม่ ซึ่งต้องรอความชัดเจนจากรัฐบาลอีกครั้ง” ชาวบ้านคนเดิมระบุ