



ต้นสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล
บนต่อม่อรางเกษตร-นวมินทร์
> 6



รัฐต้นสายสีน้ำตาล เล็งใช้ 'ต่อม่อราง'

ผุดโครงการรถไฟฟ้า
ย่านเกษตร-นวมินทร์
คาดสรุปกลางปีหน้า

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

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการ
สำนักงานและแผนการขนส่งและจราจร
(สนข.) เปิดเผยแพร่การประชุมสัมมนา
รับฟังความคิดเห็นการศึกษาความเหมาะสม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลช่วงแคราย-
ลำสาละ (บึงกุ่ม) ครั้งที่ 1 ที่มีนายอาคม
เดิมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวง
คมนาคมเป็นประธานวานนี้ (26ก.ค.) ว่า

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

เบื้องต้นแนวทางการใช้ประโยชน์จาก
ต่อม่อมีทางเลือก 4 รูปแบบแต่ส่วนตัวมองว่า
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

อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาให้คำแนะนำว่า
ถ้าเลือกรูปแบบที่ 4 ก็ควรก่อสร้างทางเชื่อม
ด้านตะวันตกเพื่อเชื่อมต่อกับทางด่วนศรีรัช
และโกลเวย์ด้วยเพื่อแก้ปัญหาจราจร อีกทั้ง
จะสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวง
คมนาคมที่ต้องการให้เครือข่ายทางด่วนของ
กรุงเทพฯ มีความสมบูรณ์มากขึ้น

นอกจากนี้ การศึกษาการใช้ประโยชน์
จากต่อม่อยังมีทางเลือกอีก 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
แม่บทรถไฟฟ้ามหานครที่จะโอนให้การรถไฟฟ้า
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

รถไฟฟ้าสายสีส้มมีประโยชน์มาก
เพราะเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าแนว
ตะวันออก-ตะวันตกทั้งหมด แต่ยอมรับว่า
อาจแย่งผู้โดยสารจากรถไฟฟ้าสายสีเหลือง
และชมพูเล็กน้อย

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