

รายงานพิเศษ | พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่9 “ครูวิศวกรรมจราจรของแผ่นดิน”

สยามรัฐออนไลน์ 19 ตุลาคม 2560 เศรษฐกิจ



ปัญหาหนักของคนเมืองกรุงนอกจากปัญหาน้ำท่วม อีกปัญหาหนึ่งที่เรียกได้ว่าสาหัสพอสมควรนั่นคือ “ปัญหาการจราจร” ซึ่งที่ผ่านมาภาครัฐพยายามที่จะแก้ปัญหานี้มาโดยตลอด แต่ต้องยอมรับว่า เมื่อเมืองเจริญขึ้น การเดินทางก็ยิ่งมีมากขึ้น แต่ขนาดของพื้นที่ไม่ได้ขยายเพิ่มขึ้นตามไปด้วย และด้วยปัญหานี้ “พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่9” ทรงเล็งเห็นถึงปัญหา จึงได้มีพระราชดำริในการแก้ไขปัญหาการจราจรให้เบาบางลง โดยจากพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ในโอกาสที่คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย นำคณะผู้ร่วมจัดการแข่งขันเดิน-วิ่ง เข้าเฝ้า ฯ ทูลเกล้า ฯ ถวายรายได้จากการจัดงาน เพื่อบริจาคสมทบทุนโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรตามพระราชดำริ ณ พระตำหนักจิตรลดารโหฐาน วันอังคารที่ 22 มีนาคม 2537 “...อันนี้ก็ไม่ใช่ว่าเรื่องของนิติศาสตร์ ไม่ใช่เรื่องของรัฐศาสตร์ หรือของตำรวจ หรือของศาล เป็นเรื่องของวิศวกรรม ก็จะต้องทำวิศวกรรมให้ดีขึ้น คือหมายถึงว่าทำถนนให้ดีขึ้น...ฉะนั้นจะต้องมีผังเมืองให้ดีขึ้น หรือมีการสร้างถนนที่เหมาะสมขึ้น ให้เหมาะกับการจราจร...”



ทั้งนี้ “ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ” ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เล่าถึงโครงการในการแก้ไขปัญหามลภาวะทางอากาศที่ผู้อำนวยการโยชนส์สุขแก่พสกนิกร ให้เดินทางสัญจรได้โดยสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย สมดังพระราชสมัญญา “ครุฑวิศวกรรมจราจรของแผ่นดิน” ว่า พระองค์.9ทางได้ให้ดำเนินการแก้ไขปัญหามลภาวะทางอากาศหลายโครงการ ได้แก่ โครงการขยายวงแหวนเลี้ยงเมือง แบ่งเป็น โครงการที่1 “ถนนรัชดาภิเษก ถนนวงแหวนสายแรก ความฝันที่เป็นจริง” โดยพระองค์.9พระราชทานแนวพระราชดำริครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2514 เป็นช่วงก่อนที่กรุงเทพฯจะมีปัญหามลภาวะเมื่อเช่นวันนี้ ทรงมีสายพระเนตรอันยาวไกลว่า เมื่อเมืองขยายตัว การจราจรจะติดขัด และเมื่อรัฐบาลสมัยนั้นใครจัดสร้างถนนสายใหม่แล้วมีรถบรรทุกวิ่งมาในโอกาสที่ทรงครองสิริราชสมบัติครบ 25 ปี พระองค์.9มีพระราชประสงค์ให้สร้างถนนวงแหวนขึ้นแทน

ในที่สุดถนนวงแหวนสายแรกมีความยาว 45 กิโลเมตร ประกอบด้วยถนนเดิมที่มีอยู่หลายสาย และถนนที่สร้างขึ้นใหม่ก็กลายเป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางเป็นวงรอบกรุงเทพฯ โดยสมบูรณ์ในเดือนสิงหาคม 2536 รวมระยะเวลาสร้าง 23 ปี และพระราชทานนามถนนสายนี้ว่า “ถนนรัชดาภิเษก” เพื่อเป็นของขวัญแก่ประชาชน

“...ขอเถิดอนุสาวรีย์อย่าเพิ่งสร้าง สร้างถนนดีกว่า สร้างถนนเรียกว่าวงแหวนเพราะมันเป็นความฝัน เป็นความฝันมาตั้งนานแล้ว เกือบ 40 ปี อยากสร้างถนนวงแหวน...” พระราชดำรัสขององค์พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช พระราชทานแก่คณะบุคคลต่างๆ ที่เข้าเฝ้าฯ ถวายชัยมงคล ในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา ณ ศาลาดุสิดาลัย สวนจิตรลดา พระราชวังดุสิต วันเสาร์ที่ 4 ธันวาคม 2536



โครงการที่ 2 “ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม” พระองค์.9พระราชทานแนวพระราชดำริในการสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรมก่อสร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2538 เพื่อเป็นโครงข่ายถนนรองรับการขนส่งสินค้าของรถบรรทุกขนาดใหญ่ มีลักษณะเป็นถนนต่อเนื่องเชื่อมโยงพื้นที่ย่านอุตสาหกรรมและเขตท่าเรือกรุงเทพเข้าด้วยกันโดยเริ่มจากปรับปรุงถนนหน้าท่าเรือกรุงเทพต่อเนื่องไปถึงพื้นที่อุตสาหกรรมในจังหวัดสมุทรปราการไปตามแนวถนนเลียบทางรถไฟสายเก่า ถึงบริเวณจุดตัดกับถนนปู่เจ้าสมิงพราย และเชื่อมโยงกับถนนพระรามที่ 3 ด้วยสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 2 ช่วง โดยรถไม่ต้องวิ่งผ่านตัวเมืองกรุงเทพฯ โครงการนี้ไม่เพียงเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าเท่านั้น หากยังช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรที่คับคั่งบนท้องถนน พร้อมกับการพัฒนาเมืองโดยรอบเพื่อให้ “เดินทางกับปลายทางสั้นลง”

โครงการที่ 3 “สะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2” ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของถนนวงแหวนอุตสาหกรรม มีโครงสร้างที่โดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ มีรูปแบบเสาที่สง่างาม ออกแบบเป็นรูปทรงสี่เหลี่ยมข้ามหลามตัด มียอดเสาที่แสดงถึงเอกลักษณ์ไทย โดยได้แรงบันดาลใจมาจากทรงเจดีย์ และชฎาทั้งงดงาม ส่วนลักษณะทางกายภาพเป็นสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 2 ช่วง ไม่มีตอม่อกลางแม่น้ำ ทำให้ไม่เป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ และการสัญจรของเรือขนาดใหญ่ ถือเป็นสะพานที่ก่อสร้างได้อย่างสมบูรณ์แบบ ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำน้อย มีสถาปัตยกรรมที่งดงาม และช่วยส่งเสริมทัศนียภาพอันสวยงาม เหมาะสมกับภูมิประเทศในช่วงคุมน้ำเจ้าพระยาส่วนที่แคบที่สุดได้อย่างสมบูรณ์



โครงข่ายข้ามเมือง เชื่อมทางสะดวก โครงการที่ 4 “โครงข่ายจุดตัด” พระองค์.9 ทรงห่วงใยประชาชนในกรุงเทพฯ ที่ต้องเผชิญกับปัญหาการจราจรติดขัด และขาดเส้นทางเชื่อมต่อกันระหว่างฝั่งตะวันออก และฝั่งตะวันตกของเมือง จึงมีพระราชดำริให้ก่อสร้างแนวทางเชื่อมการเดินทางระหว่างทั้งสองฝั่งเมืองขึ้น โดยเชื่อมโยงพื้นที่ด้วยการก่อสร้างถนน สะพาน และทางเชื่อมที่ละส่วนเข้าด้วยกันกระทั่งเป็นโครงข่ายข้ามเมืองโดยสมบูรณ์ เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ไม่ต้องใช้เส้นทางอ้อม และวนในเมือง อันเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัด ทั้งนี้แบ่งเป็น ช่วงที่ 1 จากฝั่งตะวันตก บริเวณถนนดลิ่งชัน – นครชัยศรี เข้าสู่เส้นทางคูขนานลอยฟ้า ถนนบรมราชชนนี ผ่านสะพานพระราม 8 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ลงถนนราชดำเนินสู่จุดตัดตะวันออก , ช่วงที่ 2 เข้าสู่ถนนศรีอยุธยา ผ่านแยกราชปรารถ สู่ถนนเลียบบึงมกกะสัน , ช่วงที่ 3 จากถนนเลียบบึงมกกะสัน ต่อกันถึงถนนอโศก – ดินแดง เข้าสู่ถนนเชื่อมพระราม 9 – ถนนเพชรบุรี และช่วงที่ 4 จากถนนเชื่อมพระราม 9 – ถนนเพชรบุรี ต่อจากช่วงที่ 3 และถนนเลียบใต้ทางด่วนพระราม 9 ออกสู่ถนนพระราม 9 เชื่อมสู่ทางหลวงพิเศษสายกรุงเทพ -ชลบุรี

โครงการที่ 5 “ทางคูขนานลอยฟ้า ถนนบรมราชชนนี” เป็นหนึ่งในแนวเส้นทางตามพระราชดำริของพระองค์.9 ในการพัฒนาพื้นที่บริเวณโรงพยาบาลศิริราช โดยมีพระราชประสงค์ให้เป็นเส้นทางที่ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณแยกอรุณอมรินทร์ติดกับถนนบรมราชชนนี เนื่องจากต้องรองรับปริมาณมากจากถนนหลายสายในฝั่งธนบุรี โครงการแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ โครงการทางคูขนานลอยฟ้า ถนนบรมราชชนนี ตอนปิ่นเกล้า- ทาวแยกต่างระดับสิริธร ระยะทาง 4.515 กิโลเมตร และโครงการต่อเนื่องจากทางคูขนานลอยฟ้า ถนนบรมราชชนนีตอนทางแยกสิรินธร – ทางแยกต่างระดับจิมพลี ระยะทาง 9.363 กิโลเมตร



โครงการที่ 6 “สะพานพระราม 8” พระองค์ฯ.9 ทรงตระหนักถึงปัญหาความแออัดของการจราจรในพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ และปัญหาเส้นทางในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังผืนธนบุรี ไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางของประชาชน มีพระราชดำริให้สร้างสะพานขึ้นเพื่อคลี่คลายปัญหาการจราจรบริเวณทางคูขนานลอยฟ้า ถนนบรมราชชนนี และสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า โดยพระราชทานพระบรมราชวินิจฉัยว่าควรสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มอีกแห่งเพื่อเชื่อมโครงข่ายการจราจรระหว่างดครงข่ายจรดทิศฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเข้ากับฝั่งตะวันตก โดย ทรงวาดแผนที่แนวถนนยกระดับถนนอรุณอมรินทร์ และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งใหม่ โดยทางกำชับว่าการก่อสร้างต้องส่งผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

สะพานแห่งนี้มีจุดเริ่มต้นจากถนนวิสุทธิกษัตริย์ฝั่งพระนคร ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านถนนอรุณอมรินทร์มาบรรจบกับทางคูขนานลอยฟ้า ถนนบรมราชชนนี มีลักษณะเป็นสะพานซึ่งแบบก่อสร้างมาตรฐานเสาเดียวบนฝั่งธนบุรี ไม่มีเสาดมอกกลางแม่น้ำ ความยาว 475 เมตร ถึงเป็นสะพานซึ่งแบบมาตรฐานที่มีความยาวติดอันดับ 5 ของโลก แล้วเสร็จในพ.ศ.2543 พระองค์.9 พระราชทานชื่อสะพานว่า “สะพานพระราม 8” เพื่อระลึกถึงพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร พระเชษฐาธิราช

ทางสายใหม่ ในที่ที่ไม่มีทาง โครงการที่ 7 “ถนนเลียบทางรถไฟสายธนบุรี (สายสุทธาวาส)” พระองค์.9 ทอดพระเนตรปัญหาการจราจรหนาแน่นในพื้นที่รายรอบโรงพยาบาลศิริราช และได้มีพระราชดำริให้สร้างทางสายใหม่ขึ้นหลายหลาย โครงการ โครงการถนนเลียบทางรถไฟสายธนบุรี (ถนนสุทธาวาส) เป็นหนึ่งในโครงการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยมีจุดเริ่มจากช่วงปลายถนนอิสราภาพไปจนถึงถนนจรัญสนิทวงศ์ ระยะทางประมาณ 600 เมตร และพระราชทานนามถนนแห่งนี้ตามชื่อวัดในพื้นที่ว่า “ถนนสุทธาวาส” เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรหนาแน่นบนถนนจรัญสนิทวงศ์ด้วยพระมหากรุณาธิคุณนี้ พื้นที่ที่เคยเป็นเสมือนจุดบอดก็กลายเป็นเส้นทางระยะรถจากถนนจรัญสนิทวงศ์เข้าสู่ถนนพราณนกได้อย่างสิ้นไหล ส่งผลให้ประชาชนเดินทางได้อย่างสะดวกขึ้น การจราจรบนถนนจรัญสนิทวงศ์ที่เคยถึงขั้นวิกฤตก็คล่องตัวขึ้น และประชาชนสามารถเดินทางถึงโรงพยาบาลศิริราชได้อย่างรวดเร็ว บรรเทาความเดือดร้อนของผู้ป่วยได้มากยิ่งขึ้น

เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนน โครงการที่ 8 “ถนนหยดน้ำ ประหนึ่งดั่งน้ำพระราชหฤทัย” พระองค์.9ทรงตระหนักว่าการจราจรด้านฝั่งพระนคร เชนยวิฤกตเช่นเดียวกัน มีพระบรมราชวินิจฉัยว่าปัญหานั้นเกิดจากปริมาณรถหนาแน่นมาจากสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า และต้องหยุดรอสัญญาณไฟถึง 4 จังหวะส่งผลให้เกิดปัญหารถติดสะสม จึงมีพระราชดำริให้ยกเลิกสัญญาณไฟจราจร และจัดระเบียบการจราจรใหม่ โดยพระราชทานพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์ในการขยายถนนหน้ากรมประชาสัมพันธ์ (เดิม) บางส่วนให้ใช้เป็นผิวจราจรได้ และทรงให้เพิ่มช่องทางลงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าเป็น 4 ช่องจราจร และช่องซ้ายสุดให้สร้างเป็นทางวนกลับสู่ถนนเจ้าฟ้า ลอดสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าออกสู่สนามหลวง



โครงการที่ 9 “ขยายผิวจราจรสะพานผ่านฟ้าลีลาศ และโครงการก่อสร้างสะพานคูขนาน สะพานมัฆวานรังสรรค์” พระองค์.9 พระราชทานแนวพระราชดำริในการแก้ไขแบบแปลนที่จะปรับปรุง และขยายพื้นผิวจราจรบนสะพานผ่านฟ้าลีลาศ และก่อสร้างสะพานคูขนาน สะพานมัฆวานรังสรรค์ ซึ่งเป็นสะพานที่สร้างไว้ตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนราชดำเนิน พร้อมกำชับให้ผู้ดำเนินการระมัดระวังในการก่อสร้าง โดยให้ปฏิบัติตามแนวทางการพัฒนาให้ดีขึ้นควบคู่ไปกับการอนุรักษ์เอกลักษณ์แห่งศิลปะ และวัฒนธรรมอันทรงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ด้วยทรงตระหนักถึงความสำคัญของโบราณสถาน และโบราณวัตถุ อันเป็นเครื่องแสดงเอกลักษณ์ทางประวัติศาสตร์ของชาติ

“...มีความคิด มีโครงการที่จะสร้างเมืองใหม่...เป็นการสร้างเมืองเพื่อที่จะเป็นตัวอย่าง และทำให้เมืองเดิมของเราคือ กรุงเทพมหานครนี้ เป็นเมืองที่โปร่ง เป็นเมืองที่นาดู เป็นเมืองประวัติศาสตร์ และเป็นเมืองสวยงาม...ส่วนเมืองใหม่นั้นก็จะ เป็นเมืองสวยงามเหมือนกัน และสะดวกสบายทุกอย่าง...” พระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ในโอกาสที่คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย นำคณะผู้ร่วมจัดการแข่งขันเดิมี-ริง เข้าเฝ้า ฯ ทูลเกล้า ฯ ถวายเงินรายได้จากการจัดงานเพื่อสมทบทุนโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรตามพระราชดำริ ณ พระตำหนักจิตรลดารโหฐาน วันอังคารที่ 22 มีนาคม 2537