

'ไม่เอา' อุโมงค์ลอดเจ้าพระยา

● สร้างดูเลยยาก-งบมหาศาล ● กทม.-ทช.ลุยสะพานดีกว่า

ใหม่ของไทย ซึ่งยังติดปัญหาเรื่องเรียนของชาวบ้านส่วนผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมหรืออีไอเอ เรียบร้อยแล้ว เตรียมเสนอ

นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน อธิบดีกรมทางหลวงชนบท (ทช.) เปิดเผยกรณี พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี สั่งการสำนักงานโยธาและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำแผนงานก่อสร้างอุโมงค์และสะพานข้ามทางแยกรวมทั้งสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ขณะที่นายสรวิศ ทรงศิริโล ผู้อำนวยการสนข. มีแนวคิดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดแม่น้ำเจ้าพระยาในจุดที่ไม่สามารถก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำได้ว่าการก่อสร้างทางลอดแม่น้ำเจ้าพระยามีความเป็นไปได้แต่ต้องศึกษาให้ครอบคลุมทุกด้านเพราะสร้างลึกในระดับใต้แม่น้ำเจ้าพระยาต้องใช้งบประมาณสูงมาก ต้องรอให้สนข.ศึกษามาก่อนเพราะกรมฯไม่เคยศึกษาเรื่องนี้

นายพิศักดิ์ กล่าวต่อว่า ปัจจุบันมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลในความรับผิดชอบของทช. 13 สะพานรองรับรถฝั่งตะวันออกและตะวันตก สามารถรับรถได้ก่อนข้างดี มีหมกแถมบางช่วงเวลา กรมฯอยู่ระหว่างศึกษาสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาดำใหม่บริเวณพระสมุทรเจดีย์เชื่อม จ.สมุทรปราการ-สมุทรสาคร งบประมาณ 5 หมื่นล้านบาท ใช้เทคโนโลยีการก่อสร้างเป็นสะพานแขวนแบบ "สะพานโกลเด้นเกต" รัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา ต้นแบบ (โมเดล) เป็นแลนด์มาร์ค



ศักดิ์ชัย

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (คชก.) อนุมัติเพื่อเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ต่อไป

นายศักดิ์ชัย บุญมา ผู้อำนวยการสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร (กทม.) กล่าวว่า กทม.ไม่มีแผนศึกษาหรือก่อสร้างทางลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาเพราะต้องศึกษาอย่างละเอียดเนื่องจากใช้งบประมาณสูงมาก อีกทั้งสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาก็ยังสามารถรองรับการเดิน

ทางระหว่างฝั่งธนบุรีและพระนครได้มีประสิทธิภาพแต่ควรเพิ่มสะพานให้มากขึ้นและกระจายการก่อสร้างในพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนให้ครอบคลุมขึ้นลดการกระจุกตัวของบางสะพาน เพื่อเพิ่มทางเลือกให้ประชาชน โดยมีแผนสร้างสะพานข้ามแม่น้ำอีก 5 แห่ง 1.โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณเกียกกาย ระยะทาง 5.8 กม. ขนาด 6 ช่องรองรับอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ เป็นโครงข่ายหลักทางฝั่งตะวันตก-ตะวันออกของกรุงเทพฯ ที่ช่วยแบ่งเบาปริมาณการจราจรบริเวณสะพานพระราม 7 และสะพานกรุงธนบุรี เตรียมเสนอของบประมาณก่อสร้าง 4,500 ล้านบาท

2. บริเวณถนนราชวงศ์-ถนนท่าดินแดงเชื่อมระหว่างถนนราชวงศ์ฝั่งพระนครกับถนนท่าดินแดงฝั่งธนบุรี ยาว 480 เมตร ขนาดเล็ก 2 ช่อง 3. บริเวณถนนลาดหญ้า-ถนน

มหาพุดผาราม ยาว 1.34 กม. ขนาด 4 ช่อง ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน สะพานพระปกเกล้าเพิ่มทางเลือกโครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ชั้นใน 4.บริเวณถนนจันทน์-ถนนเจริญนคร 1.4 กม.ขนาด 4 ช่อง เชื่อมระหว่างถนนเจริญนครฝั่งธนบุรีกับถนนจันทน์ฝั่งพระนครช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน สะพานกรุงเทพและสะพานพระราม 3 และ 5.สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมถนนพระราม 2 (ธนบุรี-ปากท่อ) กับถนนพระราม 3 เป็นโครงการใหม่ล่าสุดอยู่ระหว่างศึกษา

ด้านพล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (รองผบช.น.) กล่าวว่า ไม่ว่าจะสะพานหรืออุโมงค์ล้วนเป็นสิ่งที่ช่วยแก้ไขปัญหาจราจรทั้งสิ้น จะเป็นเส้นทางเลือกของประชาชนในแนวฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีเนื่องจากช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็นมีปัญหาติดขัดค่อนข้างมาก หากเพิ่มจุดสะพานหรือทางลอดแม่น้ำเจ้าพระยามากขึ้น ดำรงในฐานะผู้ปฏิบัติ ต้องวางแผนรับปริมาณรถที่จะเข้าใช้ทางให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

รายงานข่าวแจ้งว่า สาเหตุที่ททม.และทช.ไม่ศึกษาโครงการทางลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาเนื่องจากใช้งบประมาณสูงกว่าสะพานข้ามแม่น้ำ 2.5-3 เท่า ขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่ เนื่องจากต้องใช้เทคนิคการก่อสร้างขั้นสูง เพราะสร้างได้แม่น้ำเช่น อุโมงค์รถไฟฟ้าที่ต้องขุดลึกลงไปจากระดับน้ำถึง 30 เมตร และต้องพิจารณาเรื่องคุณภาพด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบ อีกทั้งมีค่าบำรุงรักษามากกว่าสะพาน เช่น ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบป้องกันน้ำท่วม ปูน้ และระบบระบายอากาศต้องดี เป็นต้น.