เดลินิวส์

Daily News
Circulation: 810,000
Ad Rate: 2,200

Section: First Section/-
วันที่: จันทร์ 12 พฤศจิกายน 2561
ปีที่: - **ฉบับที่:** 25232 **หน้า:** 10(บนขวา)
Col.Inch: 118.50 **Ad Value:** 260,700 **PRValue (x3):** 782,100 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: ทะลวง!!จุดตัดวงแหวนรัชดาฯ เปิดแผนแม่บทแก้จราจรกทม.

ทะลวง!! จุดตัดวงแหวนรัชดาฯ เปิดแผนแม่บทแก้จราจรกทม.

การก่อสร้างสะพาน/อุโมงค์ทางลอดเพื่อแก้ปัญหาจุดตัดจราจรทางแยกต่างๆ บนถนนวงแหวนรัชดาภิเษก

ลำดับที่	สะพาน/อุโมงค์ทางลอด	ปีที่ก่อสร้าง	ปีที่แล้วเสร็จ	สถานะ
ทางแยกที่มีสะพาน/อุโมงค์แล้ว				
1	รัชโยธิน	2559	2561	แล้วเสร็จ
2	รัชดา/ลาดพร้าว	2548	2550	แล้วเสร็จ
3	สุทธิสาร	2545	2547	แล้วเสร็จ
4	ห้วยขวาง	2545	2547	แล้วเสร็จ
5	คลองเตย-ณ ระนอง			แล้วเสร็จ
6	นราธิวาสราชนครินทร์	2547	2548	แล้วเสร็จ
7	วงแหวนอุตสาหกรรม-สาธุประดิษฐ์ตัดใหม่	2547	2548	แล้วเสร็จ
8	สาธุประดิษฐ์	2547	2548	แล้วเสร็จ
9	รัชดา (ใต้สะพานพระราม 9)	2547	2548	แล้วเสร็จ
10	เจริญราษฎร์	2547	2548	แล้วเสร็จ
11	สะพานระราม 3 (ถนนตก-บุคคโล-มไหสวรรย์)	2539	2542	แล้วเสร็จ
12	ท่าพระ	2544	2544	แล้วเสร็จ
13	แยกบรมราชชนนี	2553	2555	แล้วเสร็จ
14	บางพลัด			แล้วเสร็จ
15	สะพานพระราม 7	2533	2535	แล้วเสร็จ
16	วงศ์สว่าง	2536		แล้วเสร็จ
17	ประชานุกูล		2536	แล้วเสร็จ
18	รัชวิภา		2534	แล้วเสร็จ
ทางแยกที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง				
19	ไฟฉาย	2560	2564	ระหว่างก่อสร้าง
ทางแยกที่อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง				
20	ณ ระนอง (สร้างเพิ่มเติม)	2561	2564	เตรียมก่อสร้าง
21	รัชดา/ราชพฤกษ์	2561	2564	เตรียมก่อสร้าง
ทางแยกที่มีโครงการก่อสร้างในอนาคต				
22	พระราม 9	2567	2572	อยู่ในแผน
23	อโศกเพชร	2567	2572	อยู่ในแผน
24	อโศก	2567	2572	อยู่ในแผน
ทางแยกที่ยังไม่มีโครงการ				
25	เทียมร่วมมิตร (แยกสัญญาณไฟ)	-	-	ยังไม่มีแผน
26	นางลิ้นจี่ (แยกสัญญาณไฟ)	-	-	ยังไม่มีแผน
27	พาณิชยการธนบุรี (แยกสัญญาณไฟ)	-	-	ยังไม่มีแผน
28	บางขุนนนท์ (แยกสัญญาณไฟ)	-	-	ยังไม่มีแผน

"รถติด" ปัญหาคลาสสิกของคนกรุงเทพฯ และกลายเป็นวิกฤติขึ้นทุกวัน บั่นทอนจิตใจ และสร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจ รถไฟฟ้าหลากสีคือแสงสว่างปลายอุโมงค์ของคนกรุงเทพฯ แต่ระหว่างการก่อสร้าง 3-5 ปี จากนี้ไปยังต้องอยู่ในภาวะจำทน

เช้าวันจันทร์ที่ 5 พ.ย. ที่ผ่านมาดีเดย์เปิดใช้อุโมงค์ทางลอดแยกรัชโยธินโดยมีนายก รัฐมนตรี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นประธานเปิดงาน แต่ปรากฏว่าเช้าวันนั้นรถติดสาหัส เพราะผู้คนยังสับสนกับระบบการจัดการจราจรทั้งที่เปิดใช้ก่อนกำหนดเวลาถึง 3 เดือน แต่ภาพรวมต่อมาการจราจรก็คล่องตัวขึ้นมาก

เริ่มต้นจากการเปิดอุโมงค์ในวันนั้น นายกฯ ระเบิดไอเดีย สั่งการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) หารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยให้ครอบคลุมถึงการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ทางลอดผ่านทางแยกต่าง ๆ ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดคับคั่ง เสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ภายใน 3 เดือน

ถนน "รัชดาภิเษก" ซึ่งเป็นแนวของ

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

เดลินิวส์

Daily News
Circulation: 810,000
Ad Rate: 2,200

Section: First Section/-
วันที่: จันทร์ 12 พฤศจิกายน 2561
ปีที่: - ฉบับที่: 25232 หน้า: 10(บนขวา)
Col.Inch: 118.50 Ad Value: 260,700 PRValue (x3): 782,100 คลิป: สี่สี
หัวข้อข่าว: ทะลวง!!จุดตัดวงแหวนรัชดาฯ เปิดแผนแม่บทแก้จราจรกทม.

ถนนวงแหวนชั้นในกรุงเทพฯ ระยะทาง 45 กม. เชื่อมโยงโครงข่ายถนนชั้นใน กรุงเทพฯ รวมจุดศูนย์กลางทุก ๆ อย่าง ทั้งด้านการค้า ศูนย์กลางการทำงาน สถาบันการศึกษาและที่พักอาศัย เป็นพิกัดแรกที่สนข.หยิบขึ้นมาพิจารณาเพื่อทะลุทะลวงจุดตัดให้รถลื่นไหลขึ้น

ถนนรัชดาภิเษกมีจุดเริ่มจากสะพานข้ามคลองบางกอกใหญ่ ผ่านสะพานกรุงเทพ ตัดผ่านถนนพระรามที่ 3 ถนนสุขุมวิท ถนนเพชรบุรี ถนนพระราม 9 ถนนลาดพร้าว ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนประชาชื่น ถนนกรุงเทพฯ-นนทบุรี ข้ามสะพานพระราม 7 เข้าเขต อ.บางกรวย จ.นนทบุรี ตัดกับถนนบางกรวย-ไทรน้อย ลอดใต้สะพานพระราม 6 เข้าเขตกรุงเทพฯ รวมกับถนนจรัญสนิทวงศ์และมาบรรจบที่ทางแยกท่าพระ

นายสราวุธ ทรงศิวิไล ผู้อำนวยการ สนข. บอกว่า นับเป็นเรื่องน่ายินดีที่นายกรัฐมนตรี สั่งการให้จัดทำแผนแม่บทแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล สนข. จะได้ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในสังกัด คค. อาทิ กรมทางหลวง(ทล.) และกรมทางหลวงชนบท(ทช.)

รวมทั้งนอกหน่วยงาน เช่น กระทรวงมหาดไทย (มท.) กรุงเทพมหานคร (กทม.) และตำรวจมาหารือ เพื่อจัดทำร่างแผนแม่บทร่วมกัน เริ่มจากแผนการก่อสร้างอุโมงค์และสะพานก่อน ซึ่งทุกหน่วยมีแผนอยู่แล้วแต่ไม่ได้นำมารวมกัน

"ปัจจุบันกรุงเทพฯ มีทางแยก 500 แห่ง แนวถนนวงแหวนรัชดาฯ มีจุดตัดทางแยก 28 จุด ก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดและสะพานเปิดใช้งานแล้ว 18 จุด เหลือ 10 จุด กำลังก่อสร้าง 1 จุด กำลังจะเริ่มก่อสร้าง 2 จุด มีโครงการจะก่อสร้าง 3 จุด และอีก 4 จุด ยังไม่มีโครงการได้แก่ แยกเทียมร่วมมิตร แยกนางลิ้นจี่ แยกพาณิชยการธนบุรี และแยกบางขุนนนท์ ซึ่งใช้สัญญาณไฟจราจร ดังนั้นจะเร่งรัดให้ก่อสร้างทั้ง 10 จุด โดยเร็ว ขณะเดียวกัน สนข. จะนำโครงการสะพานข้ามเจ้าพระยา 11 แห่ง มารวมในแผนแม่บทนี้ด้วย"

ผอ.สนข.สกัดชี้แผนแม่บทให้เห็นภาพชัดขึ้น

ศักดิ์ชัย บุญมา ผู้อำนวยการสำนักการโยธา กทม. กล่าวว่า กทม. ได้ศึกษาเส้นทางถนนวงแหวนชั้นในรัชดาภิเษก 2 จุด ที่เตรียมก่อสร้างสะพานจุดที่ 1 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก ณ ระนอง ความยาวรวม 1,950 เมตร และจุดที่ 2 อุโมงค์ลอดทางแยกแนวถนนรัชดาภิเษก-ราชพฤกษ์ ระยะทาง 800 เมตร จะแล้วเสร็จทั้ง 2 โครงการ ในปี 63-64

"นอกจากนี้ กทม. ยังศึกษาก่อสร้างถนนยกระดับบนอโศกมนตรีด้วย เนื่องจากบริเวณนั้นไม่สามารถทำเป็นอุโมงค์ทางลอดได้เพราะมีแนวเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินอยู่ แต่ได้รับการคัดค้านจากประชาชนค่อนข้างมาก จึงชะลอโครงการไว้แต่ยังไม่ได้ยกเลิก"

ภาพในอนาคตถนนในกรุงเทพฯ ไร้จุดตัดการขับขี่ของประชาชนจะลื่นไหลไปด้วยดี แต่มีมุมมองจากนักวิชาการด้านจราจร ตั้งข้อสังเกตมองทะลุอุโมงค์ทางลอดทางแยกต่าง ๆ ว่าอาจเป็นการแก้ปัญหาวิกฤติจราจรระยะสั้น การจราจรที่ไหลลื่นดีขึ้นอาจเกิดปัญหาใหม่ขึ้นมา หากไม่มีกฎระบบระเบียบมารองรับ

รศ.ดร.เกษม ชูจารุกุล คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมขนส่งและจราจร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย แสดงความเห็นว่า การก่อสร้างสะพานข้ามแยกและทางลอดอุโมงค์เพิ่มในกรุงเทพฯชั้นในการันตีได้เลยว่าลดปัญหาการจราจรได้อย่างแน่นอน เพราะการให้รถวิ่งได้ตลอดโดยไม่มีสัญญาณไฟจากเหนือไปใต้ จากใต้ไปเหนือ คล่องตัวอีกทั้งยังช่วยให้รถฝั่งตะวันออกไปตะวันตกวิ่งได้ดีขึ้น ช้านิดหน่อยสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้ายหรือทางขวาเท่านั้น

"นอกจากนี้การสร้างทางลอดหรือสะพานยังช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกลางสี่แยกได้ แต่ด้วยรถที่วิ่งเร็วขึ้น ลดอุโมงค์ได้เร็วขึ้นก็ต้องมีการควบคุมความเร็วรถให้มีประสิทธิภาพ"

"อามว่าการแก้ปัญหาจราจรแบบนี้ยั่งยืนหรือไม่??....ตอบได้ว่าไม่?? หลายประเทศไม่ทำกันแบบนี้ หากพบว่าถนนไม่สามารถรองรับจำนวนรถได้แล้ว ภาครัฐจะพยายามเข้มงวดกฎจราจร เพิ่มอัตราค่าจอดรถให้เพิ่มขึ้นเพื่อให้คนเลิกใช้รถ และไปใช้รถไฟฟ้าแทน เพราะการยิ่งสร้างถนน สะพาน อุโมงค์ ก็เหมือนการเพิ่มพื้นที่จราจร ไม่นานรถก็ต้องเต็มอีก"

เปิดแผนแม่บทแก้ไขปัญหาการจราจรเมืองกรุง ด้วยการเร่งรัดก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยก สะพานข้ามแยกตลอดจนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เหล่านี้ใช้งบประมาณมหาศาล เป้าหมายใหญ่อำนวยความสะดวกของผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวที่ยังจำเป็นและจำเป็น ตราบที่ระบบขนส่งสาธารณะของประเทศยังไม่ตอบสนองการเดินทาง...

ผลจากการปล่อยให้เมืองโตแบบไร้การวางแผนร่วมกันตั้งแต่ต้น ยังเห็นวงรอบของปัญหาเดิมจบ ปัญหาใหม่ผุดขึ้นมาพิสูจน์ความสามารถของผู้บริหารกันต่อไป.

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com