

ม.เกษตรขวางสายสีน้ำตาล ต้นทุนพุ่ง-เจริญขึ้นมิกซ์ยูส

รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล “แคราย-ลำสาลี” สะดุด ที่ดิน ม.เกษตรฯ ติด
รางต่อช่วงแยกเกษตร-บางเขน เน้นทำอุโมงค์แทน ต้นทุนบาน
หมื่นล้าน ชง “บิกป้อม” เคาะ ธ.ค.นี้ ตั้งเป้าปี’64 ประมูล PPP 4.8
หมื่นล้าน แลกสัมปทาน 30 ปี ทุ่มเวนคืนที่ดิน 7.2 พันล้าน
20 สถานี เจ้าสัวเจริญรอจังหวะขึ้นมิกซ์ยูส 100 ไร่



สายสีน้ำตาล

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า รถไฟฟ้าสายสี
น้ำตาลช่วงแคราย-ลำสาลี (บีทีบี) ระยะ
ทาง 22.1 กม. วงเงินลงทุน 48,386
ล้านบาท ที่หลายคนรอ หลังรัฐบาล
อนุมัติให้สำนักงานโยธาและแผนการ
ขนส่งและจราจร (สนข.) บรรจุไว้ในแผน
แม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต
กรุงเทพฯและปริมณฑล (M-Map) มีการ
รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
(รฟม.) เป็นผู้ดำเนินโครงการ เพื่อแก้ไข
ปัญหาการจราจรย่านเกษตร-นวมินทร์
และเพิ่มขีดความสามารถรถไฟฟ้าสายหลักเชื่อม
การเดินทางโซนตะวันตก-ตะวันออก
ของกรุงเทพฯ โดย รฟม.จะเปิดประมูล
PPP 30 ปี ในปี 2564 มีเวนคืนที่ดิน
7,254 ล้านบาท สร้าง 20 สถานี

สะดุด ม.เกษตรฯไม่ให้ใช้พื้นที่
แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม
เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า สนข.
ได้ศึกษารถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเสร็จแล้ว
รออนุมัติรายงานผลกระทบด้าน
สิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งคณะกรรมการ
ผู้ชำนาญการ (คชก.) กำลังพิจารณา
รายละเอียด ล่าสุดโครงการกำลังมีปัญหา
เนื่องจากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ทำ

หนังสือตอบกลับมายัง สนข. ลงวันที่
1 พ.ย. 2562 แจ้งว่า ขอให้ สนข.
ทบทวนรูปแบบอื่นที่ไม่ส่งผลกระทบต่อ
สถานศึกษาซึ่งมีนิสิตจำนวนมาก ตลอด
จนประชาชนฝั่งตรงข้ามมหาวิทยาลัย
เนื่องจากจะมีการสร้างทางวิ่งเข้าไป
ในรั้ว ม.เกษตรศาสตร์ ช่วงแยกเกษตร-
แยกบางเขน และมีสถานี ม.เกษตรฯ อยู่ที่
ประตู 2 โดยเกรงว่าจะส่งผลกระทบต่อ
โดยตรงต่อการใช้พื้นที่ภายในมหาวิทยาลัย
และภูมิทัศน์โดยรอบ

ขออุโมงค์แทนทางยกระดับ
“ม.เกษตรฯขอให้ปรับจากยกระดับ
เป็นอุโมงค์ ค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น 7,000-
10,000 ล้านบาท ต้องขุดอุโมงค์แนวถนน
งามวงศ์วาน ตั้งแต่หน้ามหาวิทยาลัยถึงหน้า
เรือนจำลาดยาว ผ่านคลองลาดพร้าว-
บางบัว อุโมงค์ส่งน้ำขนาดใหญ่ของการ
ประปาฯ เสริมสายสีเขียว สายสีแดง
ต้องเวนคืนขุดอุโมงค์ลึกมากกว่า 30 เมตร
ความยาว 500-600 เมตร” แหล่งข่าว
กล่าวและว่า

พิจารณาแล้วต้องทำโครงสร้าง
ยกระดับตามเดิม ด้วยข้อจำกัดพื้นที่ที่มี
อุโมงค์ทางลอด สะพานข้ามแยก จำเป็น
ต้องสร้างต่อม่อไว้ฝั่ง ม.เกษตรฯ แต่ถ้า
ไม่ให้พื้นที่ก็ต้องใช้วิธีเวนคืนฝั่งตรงข้าม
แทน เพราะถ้าสร้างต่อม่อบริเวณกลาง

ถนนต้องสร้างลึกลงไปมาก อาจมีปัญหา
ตามมา ซึ่งช่วงถนนพหลโยธินหากไม่เบี่ยง
แนวเข้า ม.เกษตรฯ อาจต้องรื้อสะพาน
ข้ามแยก เพราะเป็นจุดที่มีโครงสร้างอื่น ๆ
หนาแน่น ส่วนช่วงถนนวิภาวดีต้องยก
สูง 30 เมตร ข้ามโถลล์เวย์ ค่าก่อสร้าง
แพงขึ้นไปอีก

“ม.เกษตรฯได้ประโยชน์จากโครงการ
เพราะมีสถานีรถไฟฟ้าทุกด้าน ทางฝั่ง
วิภาวดีมีสถานีสายสีแดง สีน้ำตาล
ฝั่งพหลโยธินมีสถานีสายสีเขียว สีน้ำตาล
การเดินทางจะสะดวก”

ขอเบี่ยงแนวหลบทางลอด
แหล่งข่าวกล่าวว่า รูปแบบก่อสร้าง
เดิมจะเบี่ยงแนวออกจากแนวอุโมงค์
ทางลอดแยกเกษตร ออกแบบให้สาย
สีน้ำตาลยกข้ามสายสีเขียวที่ความสูง
26-29 เมตร วางโครงสร้างฐานราก
และเสาในพื้นที่ ม.เกษตรฯ ตั้งแต่ทาง
แยกจนถึงหน้าอาคาร ธ.ก.ส. จากนั้น
เบี่ยงแนวออกไปวิ่งตามแนวเกาะกลาง
ถนนเกษตร-นวมินทร์

ส่วนแยกบางเขนจะเบี่ยงแนวไปด้าน
ข้างสะพานข้ามแยกฝั่งมุ่งหน้าไปแยก
เกษตร โดยเวนคืนอาคารพาณิชย์ริมถนน
ใช้เป็นพื้นที่ก่อสร้างสถานีบางเขนของ
สายสีน้ำตาล และเชื่อมสถานีบางเขน
สายสีแดง โดยแนวเส้นทางออกแบบ
ให้มีความสูง 8 เมตร ลอดโครงสร้าง
สายสีแดง และลอดโถลล์เวย์ไปใช้พื้นที่
ม.เกษตรฯ วางโครงสร้างฐานรากและเสา
แล้วจึงเบี่ยงเข้ากึ่งกลางถนนเมื่อพ้น
โครงสร้างเชิงลาดสะพานข้ามแยก

“แนวเส้นทางใช้พื้นที่ ม.เกษตรศาสตร์
200 เมตร เป็นบริเวณหัว-ท้าย ส่วนหัว

อยู่ในรั้วฝั่งพหลโยธิน ส่วนท้ายอยู่ริมรั้ว ฝั่งวิภาวดีรังสิต จะปักเสาต่อม่อเข้าไป ในพื้นที่ ม.เกษตรศาสตร์ ซึ่งเสาต่อม่อ มีรูปแบบเดียวกับสายสีชมพู และสาย สีเหลือง เพราะเป็นรถไฟฟ้าโมโนเรล”

นายชัยธรรม พรหมศร ผู้อำนวยการ สนข. เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ได้รับทราบข้อมูล ม.เกษตรฯแล้ว และได้ศึกษาปรับรูปแบบโครงการ 3-4 แบบ มีข้อกังวลถ้าไม่ใช้พื้นที่ภายใน ม.เกษตรฯ จะทำให้ต้นทุนก่อสร้างเพิ่ม 20% เตรียม รายงานปัญหาให้ที่ประชุมคณะกรรมการ จัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีพลเอก ประวิตร วงศ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน รับทราบในเดือน ธ.ค.นี้

เจ้าสัวเจริญปิดฝุ่นที่ดินรอ

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ผู้ประกอบการ อสังหาริมทรัพย์มีที่ดินรอพัฒนา เช่น ที่ดินติดถนนเกษตร-นวมินทร์กว่า 100 ไร่ ของเจ้าสัวเจริญ สิริวัฒนภักดี เกี่ยวกับ “นวมินทร์ ซิตี อเวนิว” ก่อนหน้านี้ แหล่งข่าว จาก บมจ.แอสเสท เวิร์ด คอร์ป (AWC) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า อยู่ระหว่าง ปรับโมเดลการพัฒนาจากศูนย์ประชุม และโรงแรม ล่าสุดปรับเป็นโครงการ มิกซ์ยูสขนาดใหญ่และมีรีเทลด้วย

“การลงทุนคงยังไม่ใช้เร็ว ๆ นี้รอจังหวะ

เพราะอนาคตมีรถไฟฟ้าและทางด่วนผ่าน”

ส่วนรายอื่น อาทิ บจ.เค.อี.แลนด์ ของ ตระกูลเอี่ยมสกุลรัตน์ ผู้พัฒนาโครงการ บ้านจัดสรร คริสตัล พาร์ค และคอมมิวนิตีมอลล์ เดอะ คริสตัล และซีดีซี มีที่ดินรอพัฒนาอยู่ติด ถ.เกษตร-นวมินทร์ 15 ไร่ และบริเวณจุดตัดทางด่วน 100 ไร่, บมจ.แอล.พี.เอ็น.ดีเวลลอปเม้นท์ เข้าไปลงทุนโครงการ เดอะ ซีเล็คเต็ด เกษตร-งามวงศ์วาน คอนโดไฮไรส์ 20 ชั้น บนที่ดิน 2 ไร่, บมจ.เอพี (ไทยแลนด์) พัฒนาโครงการเอสปาย งามวงศ์วาน สูง 28 ชั้น บนที่ดิน 9 ไร่เศษ

นายสุรเชษฐ กองชีพ กรรมการผู้จัดการ บจ.ฟินิกซ์ พร็อพเพอร์ตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ แอนด์ คอนซัลแทนซี เปิดเผยว่า แม้สายสีน้ำตาลยังไม่สร้าง แต่ช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา มีผู้ประกอบการเข้าไปพัฒนา คอนโดมิเนียมรอแล้ว มียอดสะสมในพื้นที่ตลอดแนวเส้นทาง 10,012 ยูนิต ขายไปได้แล้ว 82% ด้านราคาที่ดินแนวถนนเกษตร-นวมินทร์ อยู่ที่ 2-5 แสนบาท/ตร.ว. คาดว่าจะปรับเพิ่มอีกเมื่อรถไฟฟ้าเริ่มสร้าง