

## ปรับแบบด่วนN1ยกระดับผุดหลังคาครอบช่วงผ่านเกษตรฯ ป้องกันเสียง-ฝุ่นพิษเร่งยกใช้ที่ปักเสารถไฟฟ้าสีน้ำตาล

ผู้จัดการรายวัน360 - คมนาคมปรับแบบทางด่วนชั้น 3 สายเหนือตอน N 1 ช่วงผ่าน ม.เกษตรเป็นทางยกระดับ หลังคาครอบกันเสียงและฝุ่น PM2.5 หลังแบบอุโมงค์ใต้ดิน ค่าก่อสร้างเพิ่มสูงปรี๊ดอีก 2 หมื่นล. ตั้งทีมเทคนิคคุย ม.เกษตรฯ ขอใช้พื้นที่ปักตอม่อโมโนเรลสีน้ำตาล เร่งสรุปใน 3 สัปดาห์

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังประชุมคณะทำงานร่วมฯพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือและรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม) ว่า ที่ประชุมซึ่งมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ได้หารือถึงการก่อสร้างทางด่วนตอนทดแทน N 1 ซึ่งเป็นโครงข่ายที่มีความจำเป็นในการเชื่อมการเดินทางจากกรุงเทพฯด้านวงแหวนตะวันตก-วงแหวนตะวันออก โดยได้รับทราบหลักการรูปแบบการก่อสร้างทางด่วนตอน N1 เป็นทางยกระดับมีหลังคาครอบ โดยได้ให้ตั้งทีมงานด้านเทคนิควิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม ร่วมกัน มีผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กรมทางหลวง และ ม.เกษตรฯ เพื่อร่วมหารือและออกแบบรายละเอียด และสรุปภายใน 2-3 สัปดาห์ และนำเสนอคณะทำงาน หากได้ข้อยุติจะเร่งนำเสนอ รมว.คมนาคม เห็นชอบ และนำไปสู่การดำเนินโครงการ โดยจะเสนอขออนุมัติ EIA ต่อไป

ทั้งนี้ ล่าสุด กทพ.ได้เสนอรูปแบบก่อสร้างช่วงถนนงามวงศ์วาน ผ่าน ม.เกษตรฯ เป็นทางด้านยกระดับ และก่อสร้างหลังคาครอบด้านบน เพื่อป้องกันผลกระทบเสียงและฝุ่นละออง ควันพิษ PM2.5 ลงสู่ด้านล่าง ซึ่งในหลายประเทศ เช่น จีน เกาหลี มีการก่อสร้างทางด่วนในรูปแบบนี้ โดยยกระดับและทำหลังคาครอบในช่วงที่ผ่านเมืองหรือชุมชน จึงเห็นว่าเป็นแนวทางที่ก่อสร้างได้

ส่วนแนวรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงถนนงามวงศ์วาน จะใช้พื้นที่ของม.เกษตรฯ บางส่วน ก่อสร้างตอม่อเนื่องจากติดอุโมงค์ ถนนงามวงศ์วาน ซึ่งได้ออกแบบเบื้องต้น พบว่าจะมีการใช้พื้นที่สำหรับวางตอม่อรถไฟฟ้า 2 จุด คือ บริเวณสะพานยกระดับข้ามถนนวิภาวดี เบี่ยงเข้าไปใน ม.เกษตรฯ ประมาณ 8-9 เมตร และ ช่วงถนนงามวงศ์วาน ระหว่างแยกวิภาวดีและแยกพหลโยธิน ซึ่งเป็นจุดก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า ใช้พื้นที่สำหรับทางขึ้น-ลง ซึ่งสถานีจะอยู่ตรงกลาง สามารถเชื่อมกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวและสีแดงได้

ซึ่งเบื้องต้น ม.เกษตรฯ ระบุว่าต้องการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล แต่การใช้พื้นที่สำหรับวางตอม่อและทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้านั้นจะต้องหารือในรายละเอียดอีก โดยเป็นการขอใช้พื้นที่ ไม่มีการเวนคืน เป็นการรอนสิทธิขอก่อสร้าง โดย กทพ. และ รฟม.จะจ่ายค่าใช้พื้นที่ โดยที่ดินยังเป็นของ ม.เกษตรฯ เหมือนเดิม

ส่วนก่อนหน้านี้ ที่มีการศึกษารูปแบบ อุโมงค์ทางด่วนช่วงผ่าน ม.เกษตรฯนั้น พบว่ามีค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นอีก 20,000 ล้านบาท และมีความยากในด้านวิศวกรรมออกแบบและก่อสร้างเพราะอุโมงค์ต้องลึกมาก เพื่อลอดต่ำกว่าอุโมงค์ลอดทางแยกถนนพหลโยธินในปัจจุบัน และเมื่อพ้นช่วงเกษตรฯ จะต้องปรับยกระดับขึ้นค่อนข้างชันเพื่อไปเชื่อมกับทางด่วนศรีรัช-วงแหวนรอบนอกตะวันตก แต่หากทำ N1 เป็นทางด่วนยกระดับ ทางเทคนิคจะทำได้ง่ายกว่า โดยช่วงผ่านวิภาวดีจะยกสูงขึ้นเป็นระดับ 4 เหนือดอนเมืองโกลด์เวย์ เท่านั้น ซึ่งเป็นแนวทางที่ใช้ค่าก่อสร้างน้อยกว่าอุโมงค์ทางด่วนมาก

สำหรับช่วง N2 จากแยกเกษตร-นวมินทร์ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ระยะทาง 10.5 กม. วงเงินลงทุน 14,374 ล้านบาท คณะกรรมการ(บอร์ด) กทพ.เห็นชอบแล้ว แต่การดำเนินโครงการจะต้องดำเนินการช่วง N1 ด้วย เพราะเป็นโครงข่ายในการเชื่อมการเดินทางโซนตะวันออก-ตะวันตก ( East-West Corridor) หากไม่มี N1 การก่อสร้าง N2 ก็ไม่มีประโยชน์ ดังนั้น จะต้องเร่งสรุป N1 ให้เร็วที่สุด เพื่อผลักดันทั้งโครงการ

ส่วนรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลเส้นทางจะไปตามถนนงามวงศ์วาน พงษ์เพชร ไปถึงแคราย ซึ่งจะมีสถานีร่วมเชื่อมกับสายสีชมพูที่หน้าศาลากลางจังหวัดนนทบุรี และยังเชื่อมกับรถไฟฟ้าสีม่วงได้อีกด้วย ซึ่งขณะนี้มีความพร้อมในการดำเนินโครงการแล้ว อยู่ในระหว่างการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA)

"ม.เกษตรฯ บอกว่าต้องการรถไฟฟ้าสีน้ำตาล เพราะจะเกิดประโยชน์ในการเดินทาง ซึ่งคาดว่าจะมีกว่า 1 แสนคน/วัน ทั้งนี้สิต นักศึกษา อาจารย์กว่า 7 หมื่นคน ยังมีบุคลากร ข้าราชการของหน่วยงานที่อยู่บริเวณเกษตรฯ".