

ฉบับที่ ๘/๒๕๖๑  
วันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

## สนข. สรุปผลการพิจารณารูปแบบทางเลือกรูปแบบทางเลือกงานศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บีทีบี)

นายไพโรจน์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการประชุมสัมมนา รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒ (การสรุปผลการพิจารณารูปแบบทางเลือกของโครงการ) งานศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บีทีบี) เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ณ ห้องจูปีเตอร์ ชั้น ๓ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพมหานคร พร้อมด้วยนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ผู้แทนจากส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา ผู้นำชุมชน ประชาชนผู้สนใจ และสื่อมวลชน เข้าร่วมการประชุมสัมมนา ดังกล่าว

นายไพโรจน์ฯ กล่าวว่า ตามที่รัฐบาลมีนโยบายที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบคมนาคมในระยะยาว เพื่อดำเนินการศึกษารูปแบบการดำเนินงานโครงการคมนาคมขนส่งที่เหมาะสมและใช้ประโยชน์สูงสุดต่อเมือง โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ที่มีการก่อสร้างเสาท่อเตรียมไว้แล้วบนแนวถนนกึ่งกลางถนนประเสริฐมนูกิจ หรือถนนเกษตร - นวมินทร์ แต่เดิมได้กำหนดให้เป็นเส้นทางเชื่อมกับระบบทางพิเศษระหว่างเมืองด้านตะวันออก - ตะวันตก ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ กระทรวงคมนาคมมีแนวคิดที่จะดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล โดยใช้เสาท่อโครงการระบบทางด่วนดังกล่าวให้เกิดประโยชน์ และในปี ๒๕๖๐ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก หรือ คจร. มอบหมายให้ สนข. ดำเนินการศึกษาค้นหาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บีทีบี) โดยพิจารณาโครงข่ายการขนส่งและจราจรในภาพรวมและเชื่อมต่อต่างๆ เพื่อพัฒนาโครงข่ายระบบทางพิเศษระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานครให้ครอบคลุมอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปัญหาการจราจรบริเวณแยกเกษตร รวมถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดจนการออกแบบเบื้องต้นและประมาณราคาก่อสร้าง ระยะเวลาในการศึกษา ๑๔ เดือน เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๐ - ๙ มิถุนายน ๒๕๖๑

นายไพโรจน์ฯ กล่าวเพิ่มเติมว่า การศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บีทีบี) ได้ดำเนินการศึกษารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม เพื่อใช้ประโยชน์จากเสาท่อดังกล่าว ๔ รูปแบบ ประกอบด้วย ๑. การพัฒนาด้วยระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) ๒. การพัฒนาด้วยระบบทางพิเศษ (ทางด่วน) ขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor (โครงข่ายเชื่อมต่อจาก N๒ กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙) ๓. การพัฒนาด้วยระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และส่วนต่อขยายกับแนวโครงข่ายทดแทน N๑ แนวคลองบางบัวและคลองบางเขน และ ๔. การพัฒนาด้วยระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) และระบบทางด่วนบนแนวสายทางเดียวกัน และจากผลการศึกษาได้ข้อสรุปว่า รูปแบบที่ ๔ ซึ่งเป็นการพัฒนาด้วยระบบขนส่งมวลชน และระบบทางด่วนบนสายทางเดียวกัน มีความเหมาะสมที่จะสามารถรองรับการเดินทางได้ดีที่สุด อีกทั้งยังสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐในการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสะดวก ปลอดภัย และประหยัดเวลาการเดินทางของประชาชน ขณะที่ระบบทางด่วนจะเชื่อมโยงโครงข่ายทางด่วนระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพฯ

ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยลดปัญหาการจราจรบริเวณแยกเกษตร ถนนงามวงศ์วานและถนนประเสริฐมนูกิจ รวมทั้งเกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจ สังคม และประเทศชาติ

สำหรับแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บีงกุ่ม) จะเริ่มต้นจากแยกแคราย มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกตามแนวถนนงามวงศ์วาน จุดตัดทางพิเศษศรีรัช แยกพงษ์เพชร แยกบางเขน แยกเกษตร ต่อเนื่องไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ ผ่านจุดตัดถนนลาดปลาเค้า แยกเสนา จุดตัดถนนสุขุมวิท จุดตัดทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) จุดตัดทางหลวง ๓๕๐ จุดตัดถนนนวมินทร์ เลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ ตามแนวถนนนวมินทร์ ผ่านแยกโพธิ์แก้ว แยกศรีบูรพา แยกแฮปปี้แลนด์ แยกบางกะปิ สิ้นสุดที่จุดตัด ถนนพวงศิริและถนนรามคำแหง รวมระยะทางประมาณ ๒๒ กิโลเมตร จำนวนสถานีเบื้องต้น ๒๑ สถานี ในส่วนของระบบทางด่วนจะเป็นการต่อขยายแนวระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และส่วนต่อขยาย ไปยังถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช-ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก ส่วนต่อขยายที่ทางแยกต่างระดับรัชวิภา โดยแนวเส้นทางแบ่งเป็น ๒ ช่วง คือ ๑. ช่วงแนวทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และส่วนต่อขยายไปยังถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก ระยะทางประมาณ ๑๒ กิโลเมตร และ ๒. ช่วงทดแทน ตอน N๑ แนวคลองบางบัว คลองบางเขน และเลียบริมถนนดอนเมืองโทลล์เวย์ ระยะทาง ประมาณ ๗ กิโลเมตร ทั้งนี้ สนข. จะได้นำเสนอ ครร. เพื่อพิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการ ก่อนมอบหมาย สนข. พิจารณาระยะเวลาการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลที่เหมาะสม และมอบหมาย การทางพิเศษ แห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินการพัฒนาโครงข่ายระบบทางด่วนทดแทน ตอน N๑ ไปพร้อมกับการพัฒนา โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ ตอน N๒ และ E-W Corridor เพื่อลดผลกระทบการจราจรบริเวณแยกเกษตร

นายไพรินทร์ฯ กล่าวตอนท้ายว่า ตลอดระยะเวลาของการศึกษาความเหมาะสม สนข. ได้มีการ ลงพื้นที่เพื่อพบปะหารือกับเจ้าหน้าที่ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชนอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเปิดช่องทาง รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และขอรับข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ [www.brownline-fs2560.com](http://www.brownline-fs2560.com) ทั้งนี้ การประชุม สัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒ ในวันนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แจงข้อมูลผลการศึกษารูปแบบ ทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา รับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับผลการศึกษารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม รวมทั้งประเด็นปัญหาสำคัญที่อาจเกิดขึ้น จากการพัฒนาโครงการ โดย สนข. จะได้นำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับนำไปประกอบการศึกษาต่อไป