

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/เศรษฐกิจ

วันที่: พุธ 15 เมษายน 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 15375

Col.Inch: 28.72

Ad Value: 31,592

หน้า: 6(ล่างซ้าย)

PRValue (x3): 94,776

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: อินฟรา'sFun: ทางด่วนใต้ดินสายN1

อินฟรา'sFun

ทางด่วนใต้ดินสายN1

การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ทำให้การเดินทางโครงการขนาดใหญ่ดูเหมือนจะหยุดชะงักไปโดยปริยาย โดยเฉพาะเมกะโปรเจกต์ภายใต้กระทรวงคมนาคม

ล่าสุด เริ่มมีความเคลื่อนไหวของโครงการระบบทางด่วน **ขั้นที่ 3 สายเหนือ** (ตอน N1, N2 และ E-W Corridor) ระยะทางประมาณ 17.2 กม. กลับมาอีกรอบ

หลังที่ประชุมของกระทรวงคมนาคม ได้พิจารณาให้ดำเนินโครงการตอน N2 ระยะทางประมาณ 10.5 กม.จากบริเวณเสาคอมมูที่ 10 ของถนนประเสริฐมนูกิจ-บริเวณถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ไปพร้อมกับการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสี ช่วงแคราย-ลำสาสี ระยะทาง 22.1 กม. ซึ่งพบว่าสถานะตอน N2 ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการพิจารณารายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม หรืออีไอเอ แล้ว

สำหรับตอน N1 ที่มีแนวเส้นทางผ่านมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ พื้นที่ชุมชนคลองบางบัว เป็นโครงข่ายเชื่อมต่อจากทางด่วนศรีรัชนั้น ที่ประชุมเห็นว่าหากมีการพัฒนาตอน N1 เกิดขึ้น จะช่วยสนับสนุนโครงข่ายการเดินทางจากฝั่งตะวันออกไปยังฝั่งตะวันตกได้อย่างสมบูรณ์ จึงได้สั่งการให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือ กทพ.เร่งศึกษาค่าก่อสร้างระยะเวลา

ดำเนินการ และความคุ้มค่าที่น่าเสนอโดยเร็ว

นอกจากนี้ กทพ.ต้องไปศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องของการปรับแบบจากก่อสร้างทางยกระดับเป็นอุโมงค์ด้วย

ทั้งนี้ ตามแผนดำเนินงานเดิมของ กทพ.จะเดินทางประมูลและก่อสร้างทางด่วน N2 ภายในปีนี้ เนื่องจาก กทพ.จะต้องเป็นผู้ก่อสร้างฐานรากของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสี ในส่วนของพื้นที่ที่ทับซ้อนกัน บริเวณเสาคอมมูบนถนนเกษตร-นวมินทร์

ส่วนตอน N1 ติดปัญหาคัดค้านจากคนในชุมชน ที่เกรงว่าจะมีเสียงรบกวน กทพ.จึงตั้งเป้าหมายจะประมูลตอน N2 ภายในปีนี้ และก่อสร้างในปีหน้า แต่เมื่อกระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้ศึกษาตอน N1 ไปพร้อมกับ N2 ด้วย เพื่อให้โครงข่ายสมบูรณ์ ก็จะทำให้แผนดำเนินโครงการต้องเลื่อนออกไปในปี 2564

เบื้องต้น กทพ.วางแผนไว้ว่า จะเสนอแนวทางการพัฒนาออกเป็นระยะ หากรูปแบบการก่อสร้างตอน N1 ผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดจราจรทางบก (คจร.) จะเสนอให้เปิดประกวดราคาและก่อสร้างตอน N2 ไปก่อน เพื่อไม่ให้ทั้งโครงการต้องล่าช้าออกไปอีก

อย่างไรก็ตาม ได้ประเมินไว้คร่าวๆแล้วว่า การปรับปรุงรูปแบบพัฒนาตอน N1 จากการก่อสร้างทางยกระดับ เป็นการก่อสร้างอุโมงค์แทนนั้น จะต้องใช้วงเงินงบประมาณก่อสร้างเพิ่มเติม จากเดิมกำหนดไว้ที่ 1.1 หมื่นล้านบาท อาจปรับเพิ่มเป็นกว่า 2 หมื่นล้านบาท

คราวนี้จะเดินทางตามแผนได้จนสำเร็จหรือไม่ ยังต้องตามลุ้น!!

นายชันติ