

ผุดอุโมงค์ทางด่วนลอดเจ้าพระยา เชื่อม"ถ.นราธิวาสฯ-บางนา"9กม.

ผุดอุโมงค์ทางด่วนลอดเจ้าพระยา
เชื่อม"ถ.นราธิวาสฯ-บางนา"

ผู้จัดการรายวัน360 - "ญี่ปุ่น" จ่อ
ขงผลศึกษา "อุโมงค์ทางด่วน" ลอด
แม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อม ถ.นราธิวาส-
ลำโรง (บางนา) ยาว 9 กม. แก่
รถติดกลางเมืองสรุป มี.ค.นี้ เสนอ
คจร.พร้อมแผนแม่บทแก้จราจร
"ผอ.สนข." เผยมีทางด่วนใต้ดิน
ผ่าเมืองทั้งหมด 9 แนว

อ่านต่อหน้า 4

วานนี้ (6 ก.พ.) นายศักดิ์สยาม ชิด
ชอบ รมว.คมนาคม เปิดเผยหลังประชุมร่วม
กับ Mr.Hirai Hideki ผู้ช่วย รมว.กระทรวง
ที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการ
ท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT)และผู้แทนสถาน
เอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทยว่า
ทาง MLIT ได้รายงานความคืบหน้าโครงการ
ศึกษาความเหมาะสม การก่อสร้างอุโมงค์ทาง
ลอด ถ.นราธิวาสราชนครินทร์-ลำโรง เป็น
ระบบทางด่วนลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา และ
บางกระเจ้า เพื่อเป็นทางบายพาสบรรเทา
จากภาคใต้ ไปทางด้านตะวันออกได้โดยไม่ต้อง
วิ่งผ่าน กทม. ซึ่งแนวเส้นทางดังกล่าวจะ
บรรเทาและแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณ
สาทร สีลม บางรัก พระรามที่ ๔ และบริเวณ
ใกล้เคียงด้วย

"การศึกษาเบื้องต้น รูปแบบโครงสร้าง
เป็นอุโมงค์ใต้ดิน ระยะทางรวม 8.7 กม. (เป็น
ส่วนของอุโมงค์ 7.5 กม.) ขนาด 4 ช่องจราจร
ไป-กลับ เริ่มต้นเชื่อมต่อทางพิเศษเฉลิม
มหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) กับ ถ.นราธิวาสฯ
และเชื่อมต่อทางพิเศษเฉลิมมหานคร กับสี่
แยกบางนา" นายศักดิ์สยาม ระบุ

นายศักดิ์สยาม กล่าวต่อว่า MLIT มี
การศึกษา 4 ส่วน คือ 1.สำรวจกายภาพของ
ถนน ได้แก่ การศึกษาภาพตัดขวางของถนน
เส้นทางในแนวราบและแนวตั้ง และจุดเชื่อม

ต่อ 2. การประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่าย
ในการก่อสร้าง 3. การดำเนินการตรวจสอบ
ผลกระทบที่มีต่อการจราจร ทั้งปริมาณจราจร
ปัจจุบันและการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น และ
4.แนวทางการนำโครงการไปดำเนินการ เช่น
การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน
(PPP) โดยจะสรุปผลการศึกษาคงเหมาะสม
สมโครงการฯ เสร็จสมบูรณ์ ทั้งรูปแบบการ
ก่อสร้าง มูลค่าการลงทุนเบื้องต้น รายงานให้
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ
จราจร (สนข.) ในเดือน มี.ค.63 จากนั้นจะ
เสนอกระทรวงคมนาคม พิจารณาต่อไป

"ได้ขอให้ศึกษาว่า เมื่อมีการก่อสร้าง
จริงจะกระทบต่อการจราจรอย่างไร และให้
สนข.หาแนวทางแก้ไข พร้อมทั้งพิจารณากรณี
ที่ต้องมีการเชื่อมกับระบบทางด่วนอื่นที่มี
เอกชนเป็นผู้รับสัมปทาน เพื่อไม่ให้มีผล
กระทบ เชื่อว่ามีผลตอบแทนในการลงทุนทาง
เศรษฐกิจ เพราะดูจากปริมาณจราจรที่ค่อนข้าง
มาก ซึ่งจะขึ้นกับรูปแบบก่อสร้าง ซึ่งมีทั้ง
แบบอุโมงค์เดี่ยว กับ 2 อุโมงค์ซ้อนกัน" รมว.
คมนาคม กล่าว

นายชยธรรม์ พรหมศร ผู้อำนวยการ
สนข. กล่าวเสริมว่า ปัจจุบันรถจากภาคใต้
เข้า กทม. เพื่อผ่านไปยังภาคตะวันออกมี
ปริมาณสูง ซึ่งโครงข่ายทางด่วนบริเวณต่าง
ระดับท่าเรือมีความหนาแน่นมาก ซึ่งการ
ก่อสร้างเส้นทางใหม่จะติดบริเวณ บางกระเจ้า
ที่ห้ามมีการก่อสร้าง ดังนั้น เส้นทางนี้จะทำ
เป็นอุโมงค์เส้นบายพาสเพื่อระบายรถ ลอด
แม่น้ำเจ้าพระยาไปไหลบริเวณไบเทค บางนา
ซึ่งสามารถเชื่อมกับทางด่วนบางนา-ชลบุรี
เพื่อระบายรถได้ ซึ่งการก่อสร้างเป็นอุโมงค์
จะทำให้มีการเวนคืนน้อยที่สุด โดยการศึกษา
ดังกล่าวเป็นหนึ่งในแผนแม่บทการแก้ไข
ปัญหาจราจรในเขต กทม. และปริมณฑล ที่
MLITศึกษา ซึ่งยังมีอุโมงค์ทางด่วนอีก
ประมาณ 9 แนว และการแก้ปัญหาจราจร
รูปแบบอื่นๆ และการสนับสนุนการใช้ระบบ
ขนส่งสาธารณะ เพื่อแก้ปัญหาจราจรอย่าง
ยั่งยืนโดย สนข. จะสรุปแผนแม่บทเสนอ
คณะกรรมการจัดระบบการจราจร (คจร.)
ต่อไป.