

## ทางด่วนมุดดิน-ลอดเจ้าพระยาสายแรก ฉิว8นาที่หนี'สีลม-สาทร'ทะลุบางนา

นายกคึกคักสยาม ชิดชอบ รว.คมนาคม เปิดเผยภายหลัง นาย Hirai Hideki ผช.รมต.กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวญี่ปุ่น (MLIT) เข้าพบว่า ได้ รายงานผลการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้าง อุโมงค์ทางด่วนลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา จากถนนนราธิวาสราชนครินทร์ไปยังสี่แยกบางนา กรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 8.7 กิโลเมตร (กม.) จำนวน 4 ช่องจราจรไป-กลับ หรือด้านละ 2 ช่อง โดยเส้นทางเริ่มจาก ถนนนราธิวาสฯ ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาผ่านพื้นที่สี่แยก จ.บางกะเจ้า อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ และมีจุดสิ้นสุดที่บริเวณศูนย์แสดงสินค้า ไบเทค บางนา กรุงเทพฯ ซึ่งรถยนต์สามารถเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) และทางด่วนบูรพาวิถี (บางนา-บางพลี-บางปะกง) ได้ด้วย ซึ่งจะช่วยบรรเทาและ แก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณ ถนนสาทร สีลม บางรัก พระราม 4 และบริเวณใกล้เคียงได้มาก

นายกคึกคักสยาม กล่าวต่อว่า เบื้องต้นอุโมงค์มี 2 รูปแบบ คือ แบบเป็นท่อชั้นเดียว และแบบสองชั้น ส่วนการลงทุนก็มี หลายรูปแบบ ซึ่งทาง MLIT จะส่งผลการศึกษามีรายละเอียด ฉบับสมบูรณ์ให้กระทรวงคมนาคมประมาณเดือน มี.ค. 63 โดย โครงการนี้จะเป็นอุโมงค์ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรกของ ประเทศไทยที่ให้รถสามารถลอดผ่านได้ ทั้งนี้มอบให้ MLIT ช่วยศึกษาถึงผลกระทบการจราจรในระหว่างก่อสร้างด้วยว่าจะ แก้ไขอย่างไร รวมทั้งให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร (สนข.) พิจารณาให้รอบคอบว่าการก่อสร้างอุโมงค์ ดังกล่าวจะไม่ไปคาบเกี่ยวกับโครงการของเอกชน เพื่อป้องกัน ไม่ให้เกิดกรณีพิพาทกับเอกชน

ด้านนายชยธรรม พรหมสร ผู้อำนวยการสำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวว่า โครงการจะเป็นทางเลือกให้ประชาชนที่ต้องการหลีกเลี่ยง ปัญหาการติดในกรุงเทพฯ เพราะหากใช้ความเร็ว 60 กม.ต่อ

ชม.ใช้เวลาจากต้นทางไปปลายทางแค่ 8-9 นาที ซึ่งต้องจัด เก็บค่าผ่านทาง เบื้องต้นมีแนวโน้มจะให้ทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินโครงการเนื่องจากเป็นโครงการ ที่ใช้เงินลงทุนสูงมากเอกชนอาจจะไม่สนใจลงทุน รวมทั้งยังมีเส้นทางที่เชื่อมต่อกับทางด่วน ของ กทพ.ด้วย สำหรับรูปแบบของอุโมงค์ทางด่วนนั้น มีแนวโน้มใช้รูปแบบทางด่วน ชั้นเดียวแบบ 4 เลน ไป-กลับ ฝั่งละ 2 เลน เนื่องจากมีวงเงิน ลงทุนที่น้อยกว่าทางด่วน 2 ชั้นที่จะใช้เงินลงทุนมากกว่า

นายชยธรรม กล่าวต่อว่า อุโมงค์ทางด่วนเส้นนี้จะช่วย แก้ไขปัญหาการจราจรหนาแน่นของกรุงเทพฯ ชั้นในได้มาก สามารถระบายรถจากกรุงเทพฯ ไป จ.สมุทรปราการ ได้อย่าง รวดเร็ว และเชื่อมต่อการเดินทางทางด่วนบางนาได้ด้วย เมื่อ MLIT ส่งผลการศึกษาคืบสมบูรณ์กระทรวงคมนาคม ในเดือน มี.ค.แล้ว จะเสนอที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบ การจราจรทางบก (คจร.) พิจารณากลางเดือน มี.ค.ทันที

รายงานข่าวจาก สนข. แจ้งว่า งบประมาณก่อสร้างอยู่ ระหว่างประเมิน จากการสำรวจงานก่อสร้างถนนใต้ดิน พบว่า มีต้นทุนก่อสร้างสูง เฉลี่ยระหว่าง กม.ละ 2,000-10,000 ล้านบาท หรือตกประมาณ 1.6-8 หมื่นล้าน ขึ้นอยู่กับราคา ที่ดินของแต่ละพื้นที่ ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 2-3 ปี.