

พุดโครงข่ายทะลวงสายสีแดง ตีตท.-SCG เดินรถเมลล์ไฟฟ้า ป้อน 'สถานีกลางบางซื่อ'



กำลั้้งนั้บถอยหลั้้งเบิ่ดหวั้ด
รถไฟฟ้าขานเมือ่งสาย
สี้แดงขั้งบางซื่อ-รังสิ้ต
และบางซื่อ-ตลิ่งชัน ในเดือ่ยน ม.ค.
2564 มี "ร.ฟ.ท.-การรถไฟแห่ง
ประเทศไทย" เป็้นผู้ด้ำเนิ่งการ
โคื่งการ

ลั้้งเบิ่ดทั้น-ไม่้ทั้น ม.ค. 64

ถึ่งงานก่อสร้างโดยรวมนโก้ล้เสริ้จ
100% ยังต้อ่งลั้้งการเบิ่ดบริกา่รอย่าง
เด็้มรูปแบบจะเป็้นไปตามเป้าหรือไม่
ในเมือ่งบขาก่อสร้างที่เพิ่มขึ้้นกว่า 1 หมึ่่น
ล้านบาท และการอั้พเกรคตบริษั้ท
รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จ้ากั้ด บริษั้ทลูกเพือ่
บริกา่รสายสี้แดงก็้ยังไม่ได้รับอนุ้มติ

ขณะที่การบริกา่รพื้นที่ "สถานี
กลางบางซื่อ" ศูนย์การเชื่อมต้อ่การ
เดิ่นทางระบบราง ก็้ยังไม่ได้เริ่มตั้งขั้
เร้่งเชื่อมจระจรโดยรอบบางซื่อ

ล้า้สุดมีแต่แผนบูรณาการจั้ดจระจร
เข้า-ออกสถานีกลางบางซื่อ โดย นาย
พีระพล ถาวรสุภเจริ้ญ รองปลัด

กระทรวงคมนาถม เบิ่ดเผยว้า ที่ประขุม
คณะทำงานได้พิจารณาแผนการบริกา่ร
จั้ดการจระจรเพือ่รองรับการเบิ่ดให้
บริกา่รสถานีกลางบางซื่อในปี 2564 นี้
ซึ่งล้า้้นักงานนโยบายและแผนการ
ขนส่งและจระจร (สนข.) ได้ออกแบบ
จั้ดลองสภาพจระจรพื้นที่โดยรอบ
สถานีกลางบางซื่อ จะเร้่งรัดการเชื่อมต้อ่
กับระบบขนส่งสาธาณะก่อน

ในส่ว้นของระบบรถไฟฟ้าสาย
สี้น้ำเงิน ที่ก้ากั้บดูแลโดยการรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
จะมึ่การทำทางเชื่อมบริเวณสถานีบางซื่อ
อยู่แล้ว และเร้่งรัด ร.ฟ.ท.ด้ำเนิ่งการ
สร้างสกายวอล์กเชื่อมจากสถานีหมอชิต
ของบีทีเอส

ผุดพิ้ดเดือ่รรถเมลล์ไฟฟ้า-BRT

แต่เพือ่ความรวดเร็ว ได้ให้กรมการ
ขนส่งทางบก (ขบ.) พิจาณาเสั้นทาง
การเดิ่นรถโดยสารถประจำทางเชื่อมต้อ่
สถานีกลางบางซื่อกับสถานีขนส่งผู้
โดยสารจั้ดจั้ก และสถานี BTS หมอชิต

โดยให้เบิ่ดสัมปทานการเดิ่นรถ
รูปแบบรถโดยสารไฟฟ้า หรือ smart
shuttle bus รูปแบบเดิ่ียวกับรถเมลล์
ไฟฟ้าสาย 1551 ขั้งโรงพยาบาลจุฬ
ภรณ์-ศูนย์ราชการจั้่งวัฒนะ ส่ว้นการ
เชื่อมต้อ่ระหว้างภายในสถานีกลางกับ
ถ.พหลโยธิน ที่ประขุมให้ ขบ.ศึ่กษาว่า
สามารถนำรูปแบบระบบรถโดยสารประจำ
ทางด้ำนพิเศศ (BRT) มาด้ำเนิ่งการ
ได้หรือไม่

ขณะเดิ่ียวกัน จะเร้่งรัดแผนการ
ปรึ้บปรุ่้งพื้นที่หมอชิต โดยทำการย้าย
สถานีขนส่งหมอชิตแห่งใหม่ไปอยู่ที่
อาคารบางกอก เทอ์มินอล (BKT) พื้นที่
112,000 ตร.ม. ซึ่งกรุงเทพมหานคร
(กทม.) จะออก พ.ร.ฎ.เวนคึ่น เพือ่เสนอ
คณะรัฐมนตรี (ครม.) ขออนุ้มติตาม
ขั้้นตอน ขณะนี้อยู่ระหว้างทำรายงาน
วิเคราะห้ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

เร้่งขยาย ถ.เทอดดำริ-เก็ยกกาย
รวมถึ่งขอให้ กทม.เร้่งรัดขยาย
ถ.เทอดดำริ ขั้งแยกเทอดดำริ-สถานี

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีพเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 16 - พุธ 18 มีนาคม 2563

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5236

หน้า: 6(ซ้าย)

Col.Inch: 76.35

Ad Value: 103,072.50

PRValue (x3): 309,217.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ผุดโครงข่ายทะลวงสายสีแดงถึง ปตท.-SCG เดินรถเมลล์ไฟฟ้าป้อน 'สถานีกลางบางซื่อ'

บางซื่อ จาก 2 เลน เป็น 4 เลน ให้เป็นไปตามแผน คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2566 และขอให้พิจารณาก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย ช่วง ถ.พหลโยธิน และ ถ.กำแพงเพชร

เพื่อรองรับการจราจรบริเวณสถานีกลางบางซื่อ โดย กทม.รายงานว่าจะสะพานข้ามแม่น้ำแยกเกียกกายได้รับจัดสรรงบประมาณปี 2563 แล้ว จะเริ่มสร้างในปี 2564 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2567

สร้างแลมป์เข้าสถานีกลางฯ

ยังให้ ร.ฟ.ท.ประสานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางด่วนศรีรัช โดยให้ ร.ฟ.ท.อนุญาต กทพ.เข้าใช้พื้นที่และเร่งรัดปรับปรุงทางขึ้น-ลงบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีกลางบางซื่อ และทางเชื่อมระหว่างทางด่วนดอนเมืองโทลล์เวย์ และทางด่วนศรีรัช-วงแหวนฯ ให้เป็นไปตามแผน

นอกจากนี้ เร่งรัดให้ ร.ฟ.ท.ก่อสร้างถนนและทางลอดเลียบบทางรถไฟช่วงสถานีบางซื่อ-วัดเสมียนนารี ให้เปิดใช้ได้ทันตามแผนในปี 2564 และพิจารณาความจำเป็นของโครงการก่อสร้างทางลอด-ทางเข้าสถานีกลางบางซื่อ บริเวณ ถ.กำแพงเพชร ร่วมด้วย

รอรถไฟเคาะรูปแบบบริหาร

คาดว่ามาตรการทุกอย่างจะดำเนินการได้ทันเปิดปี 2564 ส่วนรูปแบบการบริหารสถานีกลางบางซื่อ ที่ประชุม

ครั้งนี้ยังไม่มีการหารือ แต่สอบถามกับ ร.ฟ.ท.ว่า ในการบริหารสถานีกลางควรใช้วิธีการเปิดให้เอกชนเข้ามาบริหารสถานีมากกว่าที่จะบริหารเอง แต่รูปแบบในการบริหาร ร.ฟ.ท.ยังไม่ได้เสนอให้รับทราบแต่อย่างใด ซึ่งเป็นเรื่องที่จะต้องเร่งรัด หากรูปแบบการบริหารสถานีกลางยังไม่ชัด จะมีผลกับการวางแผนจราจรแน่นอน

ดึง ปตท.-SCG เดินรถฟีดเดอร์

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมกล่าวว่า ที่ประชุมได้มีการพิจารณาถึงการจัด shuttle bus ในลักษณะเป็นเส้นทางทวนเข็มนาฬิกา โดยมองโอกาสของการเป็น showcase รถเมลล์ไฟฟ้า และ smart shuttle bus จุดจอด 6 บ้าย ระยะทางรวม 9.5 กม. ออกทุก 10 นาที ใช้รถ 2+1 คัน รองรับได้ 100 คน/ชั่วโมง จะพิจารณาเอกชนที่มีศักยภาพและมีสำนักงานในย่านดังกล่าว เช่น ปตท. SCG ในลักษณะเชิงตอบแทนสังคม หรือ CSR หรือร่วมทุน

โดยคาดว่าปริมาณการจราจรช่วงเร่งด่วนในปี 2564 ประมาณ 54,000 คัน/ชม. สูงกว่าปริมาณจราจรในปีฐาน 2562 ประมาณ 7% เป็นปริมาณการจราจรของสถานีกลางฯ ในช่วงเร่งด่วน 1,000 คัน/ชม. คิดเป็น 2% โครงข่ายถนนในปัจจุบันยังสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ และจะยังคงรองรับได้อีก 4-5 ปี