



## เคาะ!แบบอุโมงค์ทางด่วนนราธิวาส-บางนา

- ไม่รื้อคูน้ำมุดลอด-ทำแรมป์เชื่อม
- เซฟจาก 1.1 แสนล.เหลือ 8.4 หมื่นล.

รายงานข่าวจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) แจ้งว่า ได้ประชุมคณะทำงานความร่วมมือทางด้านวิชาการ ด้านข้อมูลเพื่อการศึกษาอุโมงค์ทางลอดจากถนนนราธิวาส-สำโรง ครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 17 มี.ค. ที่ผ่านมา โดยมี กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) กรมเจ้าท่า (จท.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) สำนักการจราจรและขนส่ง สำนักการโยธา สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร (กทม.) จ.สมุทรปราการ กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (MLIT) เจ้าหน้าที่จากสถานทูตญี่ปุ่น และ องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) รวมทั้งผู้เชี่ยวชาญจากประเทศญี่ปุ่นเข้าร่วมประชุมโดยใช้ระบบวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ จากประเทศญี่ปุ่นเพื่อนำเสนอผลการศึกษาระดับสุดท้าย

โดยที่ประชุมเห็นชอบรูปแบบที่ญี่ปุ่นปรับรูปแบบในแนวเส้นทางใหม่ 2 จุด คือ 1.ไม่รื้อคูน้ำตรงกลางถนนนราธิวาส แต่ใช้รูปแบบสร้างอุโมงค์ลอดใต้คูน้ำระยะทาง 500 เมตร แทนรูปแบบเดิมจะย้ายคูน้ำไว้ด้านข้างถนนนราธิวาส ซึ่งช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายจำนวนมาก และ 2.สร้างทางเชื่อม (แรมป์) จากบริเวณสี่แยกบางนาหน้าศูนย์แสดงสินค้าไบเทคบางนา ขกข้ามถนนมาฝั่งตรงข้ามไบเทคฯ ระยะทาง 1 กม. เชื่อมถนนบางนา-ตราด ผ่านหน้าศูนย์การค้าเซ็นทรัลบางนา และเชื่อมทางพิเศษเฉลิมมหานคร(ทางด่วนขั้นที่ 1) และ



ทางด่วนบูรพาวิถี (บางนา-บางพลี-บางปะกง) ได้ จากเดิมจะสร้างอุโมงค์แบบเกลียวคลื่นหลายชั้นเชื่อมทางด่วนแต่ต้องใช้พื้นที่บริเวณลานจอดรถไบเทคบางนาของเอกชน และอาจทำให้เกิดผลกระทบบริเวณพื้นที่โดยรอบ รวมทั้งใช้งบประมาณก่อสร้างสูง

การปรับแบบทั้ง 2 จุด ช่วยลดวงเงินโครงการจากเบื้องต้นประมาณการไว้ที่ 113,900 ล้านบาท เหลือ 84,300 ล้านบาท หรือช่วยประหยัดงบได้ถึง 29,600 ล้านบาท โดยจะสรุปผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการให้เสร็จสมบูรณ์

ภายในสิ้นเดือน มี.ค.นี้ จากนั้น  
สนข. จะนำเสนอกระทรวง  
คมนาคมพิจารณาต่อไป

เพื่อต่อยอดโครงการ  
ให้ญี่ปุ่นไปศึกษารายละเอียด  
เพิ่มในปีงบประมาณต่อไป  
ไม่ว่าจะเป็นการขอข้อมูล  
รายละเอียดหน้าตัดคูน้ำถนน  
นราธิวาส และข้อมูลชนิดดิน  
ฐานรากตลอดแนวเส้นทาง เช่น  
ดินแข็ง ดินอ่อน เป็นต้น เพื่อนำ  
มาประกอบการศึกษากำหนด  
ระยะความลึกของอุโมงค์ที่จะ  
ต้องสร้าง รวมทั้งรูปแบบการ  
ลงทุนเบื้องต้น อาจจะเป็นการ  
ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน  
(พีพีพี) หรือรูปแบบลงทุนแบบ  
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ  
ระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์)

สำหรับภาพรวมแนวเส้นทางอุโมงค์นราธิวาส-บางนา  
มีระยะทาง 7.5 กม. ขนาด 4 ช่องจราจร ไป-กลับ ขาไป 2  
ช่อง ขากลับ 2 ช่อง โครงสร้างเป็นอุโมงค์ใต้ดิน มีจุดเชื่อมต่อ  
2 จุด คือ จุด A เชื่อมทางด่วนชั้นที่ 1 กับถนนนราธิวาส และ  
จุด B เชื่อมทางด่วนชั้นที่ 1 กับสี่แยกบางนา คาดว่าจะเป็น  
อุโมงค์ทางด่วนที่เก็บค่าผ่านทางโดย กทพ. จะพิจารณาต่อไป  
นอกจากนี้จะมีระบบขนส่งมวลชน เช่น รถโดยสารด่วนพิเศษ  
(BRT) หรือระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ อยู่ในแนวเส้นทาง  
และเชื่อมต่อทางพิเศษ กับถนนพื้นราบด้วย.