

## คมนาคมลุยด่วนชั้นที่3ตอนN1 สั่งปรับแบบทำอุโมงค์ยุติแรงต้าน

“ปลัดคมนาคม” ไม่ถอดใจ! ลุยทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอนทดแทน N1 สั่งกทพ. ทบทวนแบบก่อสร้าง แนะนำปรับเป็นอุโมงค์แทนทางด่วนยกระดับ เลี่ยงปัญหาคัดค้านช่วงผ่านม.เกษตรศาสตร์

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า วานนี้ (26 มี.ค. 2563) ได้เรียกประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อติดตามความคืบหน้าแนวทางดำเนินโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอนทดแทน N1 ว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้นำเสนอรูปแบบโครงการทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอนทดแทน N1 ซึ่งตามผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จะมี 2 แนวทาง คือ 1.แนวเส้นทางไปตามแนวถนนเลียบบคลองบางบัวและคลองบางเขนมาเชื่อมต่อกับตอน N2 เข้าสู่แยกเกษตรไปตามแนวถนนงามวงศ์วานจนถึงแยกบางเขน โดยเส้นทางที่มุ่งสู่ทิศตะวันตก (ขาเข้า) มีเส้นทางไปตามแนวถนนวิภาวดีรังสิต ส่วนเส้นทางที่มุ่งสู่ทิศตะวันออก (ขาออก) มีเส้นทางไปตามแนวคลองเปรมประชากร เชื่อมกับทางด่วน

ศรีรัช-วงแหวนรอบนอกตะวันตก

2.แนวเส้นทางตามแนวถนนเลียบบคลองบางบัวและคลองบางเขนมาต่อเชื่อมกับตอน N2 เข้าสู่แยกเกษตรไปตามแนวถนนงามวงศ์วานข้ามแยกบางเขนแล้วเลี้ยวไปตามแนวคลองเปรมประชากรทั้งสองทิศทาง ซึ่งติดปัญหาเรื่องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA)

อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมได้มอบหมายให้ กทพ.กลับไปพิจารณาแนวทางอื่น ๆ เพิ่มเติม รวมถึงพิจารณาว่าจะสามารถปรับรูปแบบก่อสร้างจากทางด่วนยกระดับเป็นอุโมงค์ทางด่วนได้หรือไม่ เพื่อแก้ปัญหาการคัดค้านจากประชาชนในพื้นที่ เนื่องจากช่วงเข้าสู่แยกเกษตรศาสตร์ไปตามแนวถนนงามวงศ์วานจนถึงแยกบางเขนนั้น ทางมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ยังไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างทางด่วนทุกรูปแบบ

ทั้งนี้ ตามหลักการรูปแบบก่อสร้างนั้น จะต้องมีความเป็นไปได้ทางด้านวิศวกรรม, เปรียบเทียบต้นทุนและค่าใช้จ่าย, ระยะเวลาในการก่อสร้าง, ความยากในการดำเนินโครงการ เช่น ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

และการพิจารณาเรื่องการคัดค้านจากภาคส่วนต่าง ๆ โดยให้เร่งศึกษาและนำเสนอกระทรวงคมนาคมอีกครั้ง เพื่อนำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ต่อไป

ด้านโครงการทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ช่วง N2 จากแยกเกษตร-นวมินทร์ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ระยะทาง 10.5 กิโลเมตร (กม.) วงเงินลงทุน 14,374 ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการ (บอร์ด) กทพ.เห็นชอบแล้วนั้น จะต้องรอความชัดเจนของช่วง N1 ก่อน เพราะถือเป็นโครงการเดียวกัน จึงต้องนำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เป็นโครงการเดียวกัน และภาพรวมโครงการช่วยในการเชื่อมการเดินทางโซนตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) ส่วนการก่อสร้างสามารถแยกเฉพาะ ตอน N2 มาดำเนินการก่อนได้ เพราะมีความพร้อมมากที่สุด

“ช่วงทดแทน N1 ประเด็นอยู่ที่แบบโครงการ หากปรับเป็นอุโมงค์ ทุกฝ่ายยอมรับก็เดินทางโครงการได้ เพราะที่ผ่านมาทางมหาวิทยาลัยเกษตรฯ ไม่ยอมรับทางด่วนทุกรูปแบบ ซึ่งตอนนั้นออกแบบเป็นทางยกระดับ ดังนั้นหากปรับเป็นอุโมงค์อยู่ใต้ดินลอดผ่านตรงเกษตรไป ไม่มีผลกระทบต่อพื้นที่หรือบดบังทัศนียภาพ ก็น่าจะมีความเป็นไปได้ จึงให้ที่ปรึกษาไปทำข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อหาทางเดินทางช่วงทดแทน N1 ต่อไป” นายชัยวัฒน์ กล่าว ■