

คค.แก้ปมทางด่วนชั้น3 เจาะอุโมงค์ลอดเกษตรฯ

คค.แก้ปมด่วนชั้น3เจาะลอดเกษตรฯ

ผู้จัดการรายวัน360 - “คมนาคม” สั่งศึกษาปรับแบบทางด่วนชั้น 3 สายเหนือ ตอน N1 ผุดอุโมงค์ลอดใต้ดินผ่าน ม.เกษตรฯ แก้ปัญหาคัดค้าน ขณะที่ N2 เบรกรอสรุปรูปแบบ N1 ก่อน เพื่อชง คจร.พร้อมกัน ลุยเพิ่มโครงข่ายเชื่อมพื้นที่ กทม.ตะวันออก-ตะวันตก

อ่านต่อหน้า | 4

วันนี้ (26 มี.ค.) นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังประชุมแนวทางการดำเนินโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอนทดแทน N1 ว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้นำเสนอรูปแบบโครงการทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอนทดแทน N1 ซึ่งมี 2 แนวทาง ตามผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งที่ประชุมให้ กทพ.กลับไปพิจารณาแนวทางอื่นๆ เพิ่มเติม รวมถึงปรับรูปแบบการก่อสร้างจากทางด่วนยกระดับเป็นอุโมงค์ทางด่วน ได้หรือไม่ เนื่องจากช่วงเข้าสู่แยกเกษตรฯ ไปตามแนวถนนงามวงศ์วานจนถึงแยกบางเขน ทางมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ยังไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างทางด่วนทุกรูปแบบ

โดยหลักการรูปแบบก่อสร้างนั้น จะต้องมีความเป็นไปได้ทางด้านวิศวกรรม, เปรียบเทียบต้นทุนและค่าใช้จ่าย, ระยะเวลาในการก่อสร้าง, ความยากในการดำเนินโครงการ เช่น ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการคัดค้านจากภาคส่วนต่างๆ โดยให้เร่งศึกษาและนำเสนอกระทรวงคมนาคมอีกครั้ง เพื่อนำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ต่อไป

ส่วนทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ช่วง N2 จากแยกเกษตรฯ-นาภิรมย์ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ระยะทาง 10.5 กม. วงเงินลงทุน 14,374.2 ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการ(บอร์ด) กทพ. เห็นชอบแล้วนั้น จะต้องรอความชัดเจนของช่วง N1 สรุปมารวมกันก่อน เพราะถือเป็นโครงการเดียวกัน การนำเสนอ คจร. จะต้องเป็นโครงการเดียวกัน และภาพรวมโครงข่ายในการเชื่อมการเดินทางโซนตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) ส่วนการก่อสร้างจะแยก ตอน N2 ซึ่งมีความพร้อมมาดำเนินการก่อนได้

“ประเด็นอยู่ที่แบบ หากปรับเป็นอุโมงค์ทุกฝ่ายยอมรับก็เดินหน้าโครงการได้ เพราะที่ผ่านมาทาง ม.เกษตรฯ ไม่ยอมรับทางด่วนทุกรูปแบบ ซึ่งตอนนั้นออกแบบเป็นทางยกระดับ ดังนั้น หากปรับเป็นอุโมงค์ อยู่ใต้ดิน ลอดผ่านเกษตรฯไปไม่มีผลกระทบต่อผู้คน หรือบดบังทัศนียภาพ จึงให้ที่ปรึกษาไปทำการบ้านเพิ่มเติม เพื่อหาทางเดินหน้าต่อไป”

สำหรับตอนทดแทน N1 มี 2 แนวทาง ได้แก่ 1. แนวเส้นทางไปตามแนวถนนเลียบบคลองบางบัวและคลองบางเขน มาเชื่อมต่อกับตอน N2

เข้าสู่แยกเกษตรฯ ไปตามแนวถนนงามวงศ์วานจนถึงแยกบางเขน โดยเส้นทางที่มุ่งสู่ทิศตะวันตก (ขาเข้า) มีเส้นทางไปตามแนวถนนวิภาวดีรังสิต ส่วนเส้นทางที่มุ่งสู่ทิศตะวันออก (ขาออก) มีเส้นทางไปตามแนวคลองเปรมประชากร เชื่อมกับทางด่วนศรีรัช-วงแหวนรอบนอกตะวันตก

2. แนวเส้นทางตามแนวถนนเลียบบคลองบางบัวและคลองบางเขนมาต่อเชื่อมกับตอน N2 เข้าสู่แยกเกษตรฯ ไปตามแนวถนนงามวงศ์วานข้ามแยกบางเขนแล้วเลี้ยวไปตามแนวคลองเปรมประชากรทั้งสองทิศทาง ซึ่งติดปัญหาเรื่อง EIA ส่วนกรณีที่โครงการทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือล่าช้า ซึ่งจะกระทบต่อแผนการใช้เงินจากกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (TFF) ให้กทพ. ทหรือกระทรวงการคลังถึงวิธีการบริหารเงิน จัดการ TFF ซึ่งขณะนี้ กทพ. ได้นำเงินบางส่วนจาก TFF มาลงทุนกับทางด่วนสายพระราม 3- ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก จำนวน 30,437 ล้านบาท

นอกจากนี้ ที่ประชุมรับทราบการดำเนินงานส่วนของฐานราก โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีงกุ่ม) ระยะทาง 22.1 กม. ในส่วนที่ทับซ้อนกับโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 มีระยะทางประมาณ 5.7 กม. ซึ่ง ครม. ได้อนุมัติให้ กทพ. ดำเนินการก่อสร้างฐานรากรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลไปพร้อมกับโครงการระบบทางด่วน ตอน N2 และให้ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โดย รฟม. อยู่ระหว่างนำเสนอรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA).