

# อุโมงค์ทางด่วนลอดแม่น้ำชะงัก!

## ● ญี่ปุ่นคิดค่าก่อสร้างสูงเกินจริงสั่งแก้ใหม่

สนช. ญีปุ่นศึกษาออกแบบก่อสร้างอุโมงค์ทางด่วนใต้ดินลอดแม่น้ำเจ้าพระยาจากถนนนราธิวาส-สำโรงใหม่ หลังเสนอค่าก่อสร้างสูงเกินเหตุ พร้อมรอผลศึกษาของเกาหลีก่อนขง "กจร." เคาะ คาดส่งผลศึกษาให้ไทยไม่ทันเดือน ต.ค. นี้ เหตุโควิด-19 พ่นพิษ ทำผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาสำรวจพื้นที่ก่อสร้างจริงไม่ได้

นายชัชวราภรณ์ พรหมสาร ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าการศึกษาการออกแบบของการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดจากถนนนราธิวาส-สำโรงที่กระทรวงคมนาคมจะนำมาใช้แก้ไขปัญหาจราจรในเขตเมืองออกไปนอกเขตเมืองว่า จากที่กระทรวงคมนาคม โดย สนช. ได้ทำข้อตกลงความร่วมมือกับกระทรวงที่ดิน

โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยและกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งแห่งสาธารณรัฐเกาหลี เพื่อทำการศึกษานั้น ล่าสุดญี่ปุ่นได้นำผลการศึกษามาให้ สนช. พิจารณาแต่พบว่า การคำนวณค่าก่อสร้างและความเป็นไปได้ในการดำเนินงานยังมีมูลค่าสูงมาก เพราะญี่ปุ่นคำนวณตามอัตราค่าดำเนินการของญี่ปุ่น สนช. จึงให้กลับไปวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการดำเนินการใหม่

"สนช. ยังไม่สามารถตัดสินใจว่าจะใช้ผลการศึกษาของใคร ต้องรอให้ญี่ปุ่นแก้ไขก่อนและต้องรอผลการศึกษาของเกาหลีด้วย อย่างไรก็ตาม ถือว่าการสร้างอุโมงค์ทางลอดเป็นแนวทางที่เหมาะสมเพราะไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม ประกอบกับอุโมงค์ทางลอดจากถนนนราธิวาส-สำโรงเป็นเส้นทางที่เหมาะสมแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเมืองและปัจจุบันรถจากภาคใต้เข้ากทม. เพื่อผ่านไปยังภาคตะวันออกมีปริมาณมาก โดยเฉพาะโครงข่ายทางด่วนบริเวณต่างระดับท่าเรือมีความหนาแน่นมาก หากจะก่อสร้างถนนใหม่จะติดบริเวณบางกระเจ้า จ.สมุทรปราการ ที่ห้ามการก่อสร้าง ดังนั้น เส้นทางนี้จะทำเป็นอุโมงค์ เส้นบายพาส เพื่อระบายรถลอดแม่น้ำเจ้าพระยาไปโผล่ที่ไบเทค บางนา ซึ่งเชื่อมกับทางด่วนบางนา-ชลบุรีเพื่อระบายรถได้อีกทั้งการก่อสร้างเป็นอุโมงค์จะทำให้เวนคืนน้อยที่สุด"

ขณะที่ผู้สื่อข่าวรายงานว่า หลังจากที่ สนช. ได้ขอให้ญี่ปุ่นกลับไปศึกษาวิเคราะห์การออกแบบใหม่แล้ว ล่าสุดญี่ปุ่นได้ขอรายละเอียดราคากลางของวัสดุก่อสร้างของไทยเพื่อให้สอดคล้องกับความเป็นจริงในปัจจุบัน นอกจากนี้ผู้เชี่ยวชาญญี่ปุ่น ต้องเดินทางมาสำรวจพื้นที่ก่อสร้างจริงในไทย แต่จากผลกระทบของโควิด-19 ทำให้ไม่สามารถเดินทางมาได้ คาดว่าการศึกษาน่าจะเสร็จล่าช้าจากกำหนดเดิมที่จะต้องส่งมาให้ สนช. พิจารณาภายในเดือน ต.ค. 63

ทั้งนี้ ปัจจุบันคณะทำงานความร่วมมือด้านวิชาการได้เสนอผลการศึกษาเบื้องต้นและแนวเส้นทาง การประเมินต้นทุนค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง การพิจารณาผลกระทบต่อปริมาณจราจร วิธีการนำผลการศึกษาไปประยุกต์ใช้งาน เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และข้อเสนอแนะแนวทางการดำเนินงาน ต่อ สนช. แล้ว ขณะนี้ สนช. อยู่ระหว่างรอผลศึกษาของญี่ปุ่นที่ได้ขอให้กลับไปทำใหม่ และรอผลศึกษาจากเกาหลี จากนั้นจะนำมาจัดทำรายงานผลดำเนินงานเพื่อใช้ประกอบการพิจารณา กำหนดทางเลือกแก้ไขปัญหาจราจรถนนนราธิวาส-สำโรง เสนอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา ก่อนเสนอ กจร. พิจารณาต่อไป

สำหรับอุโมงค์ทางด่วนใต้ดินลอดแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรกเส้นทางนี้เป็นทางด่วนใต้ดินเส้นทางแรกของไทยสำหรับใช้แก้ปัญหาจราจรติดในกรุงเทพฯ บริเวณสาทร สีลม บางรัก และพระราม 4 ได้มาก และยังเชื่อมต่อการเดินทางไปยังทางด่วนบางนาได้ด้วย โดยมีระยะทาง 8.7 กิโลเมตร (กม.) เริ่มจากถนนนราธิวาสลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาที่ ต.บางกระเจ้า จ.สมุทรปราการ สิ้นสุดที่ศูนย์แสดงสินค้าไบเทค บางนา เบื้องต้นญี่ปุ่นเสนอมา 2 รูปแบบคือ อุโมงค์ใต้ดินที่มีทางด่วน 2 ชั้น และอุโมงค์ใต้ดินที่มีทางด่วน 1 ชั้น โดยจะต้องจัดเก็บค่าผ่านทางด้วย.