

อุโมงค์ทางด่วนลอดแม่น้ำชะงัก!

● เकीกขวางผู้เขี่ยวชานญ์ปุ่นสำรวจพื้นที่จริง

สนข.จีญี่ปุ่นศึกษาออกแบบก่อสร้างอุโมงค์ทางด่วนใต้ดินลอดแม่น้ำเจ้าพระยา จากถนนนราธิวาส-สำโรงใหม่ หลังเสนอค่าก่อสร้างสูงเกินเหตุ พร้อมรอผลศึกษาของเกาหลีก่อนขง “คจร.” เกาะ คาดส่งผลศึกษาให้ไทยไม่ทันเดือน ต.ค.นี้ เหตุโควิด-19 พ่นพิษ ทำให้ผู้เขี่ยวชานญ์เดินทางมาสำรวจพื้นที่ก่อสร้างจริงไม่ได้

นายชยธรรม์ พรหมศร ผู้อำนวยการสำนักงาน แต่พบว่าการคำนวณค่าก่อสร้างและความเป็นไปได้ นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินงานยังมีมูลค่าสูงมาก เนื่องจากทางญี่ปุ่นเปิดเผยถึงความคืบหน้าของผลการศึกษาก่อสร้างอุโมงค์ทางด่วนจากถนนนราธิวาส-สำโรงใหม่ที่กระทรวงคมนาคมจะนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเมืองออกไปนอกเขตเมืองว่า จากที่กระทรวงคมนาคม โดยสนข. ได้มีการทำข้อตกลงความร่วมมือกับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง แห่งสาธารณรัฐเกาหลี เพื่อทำการศึกษานั้น ขณะนี้ผลการศึกษายังไม่แล้วเสร็จ ล่าสุด ทางญี่ปุ่นได้นำผลการศึกษามาให้ สนข.พิจารณา

สร้างอุโมงค์ทางลอดถือเป็นแนวทางที่เหมาะสม เนื่องจากว่าจะไม่มีปัญหาทางสิ่งแวดล้อม ประกอบกับ อุโมงค์ทางลอดจากถนนนราธิวาส-สำโรงเป็นเส้นทางที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเมือง และปัจจุบันรอดจากภาคใต้เข้ากทม. เพื่อผ่านไปยังภาคตะวันออกมีปริมาณสูง โดยเฉพาะโครงข่าย ทางด่วนบริเวณต่างระดับทำเรื่องมีความหนาแน่นมาก ซึ่งการก่อสร้างเส้นทางใหม่จะติดบริเวณบางกระเจ้าที่ ห้ามมีการก่อสร้าง ดังนั้นเส้นทางนี้จะทำเป็นอุโมงค์ เส้นบายพาส เพื่อระบายรถ ลอดแม่น้ำเจ้าพระยา ไปใ้ล่บบริเวณไบเทค บางนา ซึ่งสามารถเชื่อมกับ ทางด่วนบางนา-ชลบุรีเพื่อระบายรถได้ อีกทั้งการ ก่อสร้างเป็นอุโมงค์จะทำให้เวนคืนน้อยที่สุด ขณะที่ผู้สื่อข่าวรายงานว่า หลังจากที่ สนข. ได้ขอให้ญี่ปุ่นกลับไปศึกษาวิเคราะห์การออกแบบ ใหม่แล้ว ล่าสุดญี่ปุ่นได้ขอรายละเอียดราคากลาง ของวัสดุก่อสร้างของไทยเพื่อให้สอดคล้องกับความ เป็นจริงในปัจจุบันมากที่สุด นอกจากนี้ผู้เขี่ยวชานญ์

ญี่ปุ่นต้องเดินทางมาสำรวจพื้นที่ก่อสร้างจริงในไทย แต่จากการระบาดของโควิด-19 ทำให้ไม่สามารถเดินทางมาได้ จึงคาดว่าการศึกษาจะเสร็จล่าช้าจากกำหนดเดิมที่ต้องส่งผลการศึกษามาให้ สนข.พิจารณาภายในเดือน ต.ค.63

ทั้งนี้ ปัจจุบันคณะทำงานความร่วมมือด้านวิชาการได้พิจารณาเสนอแนะผลการศึกษาเบื้องต้น และแนวเส้นทางการประเมินต้นทุนค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง การพิจารณาผลกระทบต่อปริมาณจราจร วิธีการนำผลการศึกษาไปประยุกต์ใช้งาน เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และข้อเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานต่อ สนข.แล้ว และขณะนี้ สนข.อยู่ระหว่างการจัดทำเอกสารรายงานผลการดำเนินงาน เพื่อให้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดแนวทางเลือกในการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณถนนราชวิลาส-สำโรงเสนอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป

สำหรับอุโมงค์ทางด่วนใต้ดินลอดแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรกเส้นนี้จะเป็นทางด่วนใต้ดินเส้นทางแรกของไทย ซึ่งจะเป็นทางเลือกให้แก่ประชาชนผู้ใช้ทางที่ต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการติดในกรุงเทพฯ มีระยะทางรวม 8.7 กิโลเมตร (กม.) เริ่มจากถนนราชวิลาสลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาที่ต. บางกระบือ จ.สมุทรปราการ ไปสิ้นสุดที่ศูนย์

แสดงสินค้าไบเทคบางนา เบื้องต้นญี่ปุ่นเสนอมา 2 รูปแบบคือ อุโมงค์ใต้ดินที่มีทางด่วน 2 ชั้นและอุโมงค์ใต้ดินที่มีทางด่วน 1 ชั้น

โดยอุโมงค์ทางด่วนใต้ดินเส้นนี้จะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรหนาแน่นบริเวณสาทร สีลม บางรัก และพระราม 4 ได้มาก เพราะจะช่วยระบายรถจากกรุงเทพฯออกไปสมุทรปราการได้เร็วและยังเชื่อมต่อการเดินทางไปยังทางด่วนบางนาได้อีกด้วย

อย่างไรก็ตาม จะต้องมีการจัดเก็บค่าผ่านทางด้วย คาดว่ากระทรวงคมนาคมจะนำเสนอโครงการดังกล่าวให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) พิจารณานุมัติหลังผลการศึกษาของญี่ปุ่นแล้วเสร็จ ซึ่งเบื้องต้นมีแนวโน้มอาจจะให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นผู้ดำเนินโครงการ เนื่องจากเป็นโครงการที่ใช้เงินลงทุนสูงมากเอกชนอาจจะไม่สนใจลงทุน รวมทั้งยังมีเส้นทางที่เชื่อมต่อกับทางด่วนของ กทพ.ด้วย

ดังนั้น ภาครัฐจะต้องร่วมลงทุน โดยอาจมีรูปแบบการดำเนินงานแบบต่างๆ เช่น การก่อสร้างดำเนินการโดยหน่วยงานรัฐ ส่วนภาคเอกชนจะเข้ามาดำเนินการบริหารจัดการแต่รูปแบบการลงทุนจะเป็นอย่างไร หรือรัฐจะสนับสนุนอย่างไร ต้องหารือกันต่อไป.