

ด่วนชั้น 3 ส่อล้ม

ม.เกษตรตะกั่วทอง เจริญ



เกษตร ยืดเวลา
สรุปแนวเส้นทาง
“ด่วนชั้น 3” หลัง

กทพ.ชงแนวคิดผุด
โดมครอบอุโมงค์ ลั่นได้ข้อสรุป
ภายใน 2-3 เดือน จ่อชงกรม.ไฟ
เขียวช่วงทดแทน N2

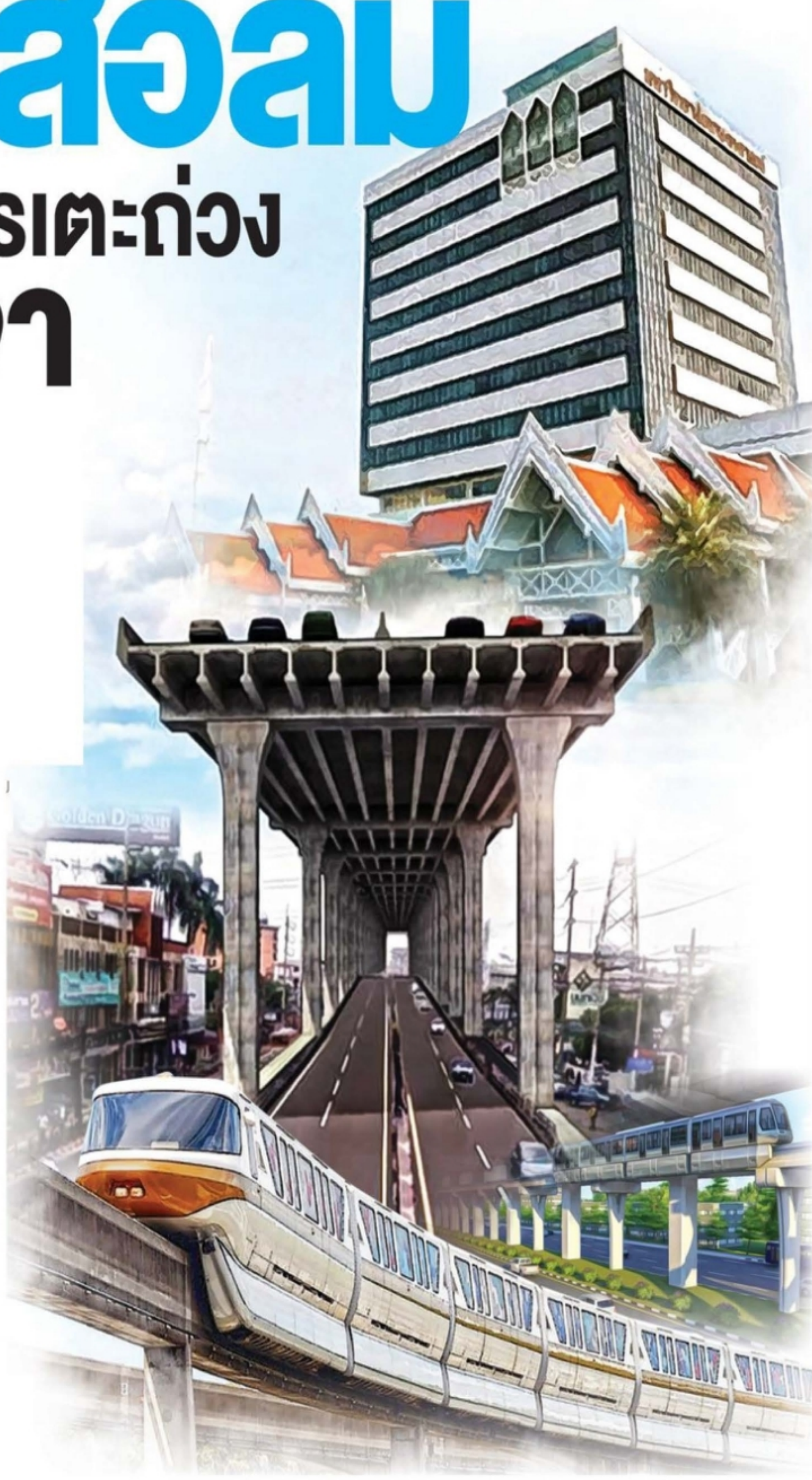
การก่อสร้างโครงการ
ทางพิเศษหรือทางด่วนชั้นที่ 3
สายเหนือ ตอน N1 อาจสะดุด
ลงได้ หากมหาวิทยาลัยเกษตร
ศาสตร์ ไม่เห็นด้วยกับแนวคิด
ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
(กทพ.) ลงทุนสร้างหลังคาโดม
ครอบทางด่วนและรถไฟฟ้าสาย
สีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี
ระบบป้องกันในการดักจับฝุ่น
ละอองขนาดเล็ก PM 2.5 ตาม
ข้อตกลงที่ให้ไว้ระหว่างกัน เพื่อ
ลดผลกระทบทางอากาศและ
เสียง หลังการประชุมล่าสุด
มหาวิทยาลัยเกษตรฯขอนำข้อ
เสนอกลับไปพิจารณาอีกครั้ง

แหล่งข่าวจากการทาง
พิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
เปิดเผยกับ “ฐานเศรษฐกิจ” ว่า
สำหรับความคืบหน้าโครงการ
ระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ
ตอน N1 บริเวณหน้ามหาวิทยาลัย
เกษตรศาสตร์ เมื่อวันที่ 21
สิงหาคม ที่ผ่านมา ที่ประชุมได้
เชิญมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
(มก.) ร่วมหารือหลังจากพบว่า

มีความเห็นบางเรื่องที่ไม่ตรงกัน
เบื้องต้นทางมหาวิทยาลัย
เกษตรศาสตร์รับทราบข้อมูลถึง
แนวทางที่กทพ.ได้ชี้แจงรายละเอียด
ในส่วนที่ม.เกษตรฯ มี

ความกังวลปัญหาในด้านมลพิษ
ทางอากาศและทางเสียง รวมทั้ง
แนวคิดการสร้างหลังคาโดม
ครอบทางด่วนและรถไฟฟ้า
สายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-

ลำสาลี ทั้งนี้.เกษตรฯ
ขอเวลาศึกษารวบรวม
ข้อมูลให้ชัดเจน
หลังจากนั้นจะ
แจ้งข้อมูลตอบ



กลับอย่างเป็นทางการกับกทพ. อีกครั้ง ซึ่งจะดำเนินการตอบกลับมาให้เร็วที่สุด

ทั้งนี้คาดว่าการเจรจากับ ม.เกษตรฯ ถึงโครงการดังกล่าวจะได้ข้อสรุปภายใน 2-3 เดือน (กันยายน-พฤศจิกายน 2563)

ส่วนแนวเส้นทางของโครงการทางด่วนชั้นที่ 3 ช่วงทดแทน N 1 จะเป็นอย่างไรนั้น ทุกอย่างต้อง

รอข้อมูลจากม.เกษตรฯ แจ้งกลับมาอีกครั้ง หากโครงการทางด่วนชั้นที่ 3 ช่วงทดแทน N1 ได้ข้อยุติจะเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบดำเนินการก่อสร้างโครงการทางด่วนชั้นที่ 3 ช่วงทดแทน N2 เนื่องจากมีการออกแบบรายละเอียดเสร็จแล้ว หลังจากนั้นจะดำเนินการจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป

“แนวเส้นทางโครงการทางด่วนชั้นที่ 3 นั้นจะใช้บริเวณใดบ้าง ยังตอบไม่ได้ เนื่องจากต้องรอดความชัดเจนจากม.เกษตรฯ ก่อนว่าสามารถใช้เส้นทางไหนได้บ้าง หากโครงการทางด่วนชั้นที่ 3 ช่วงทดแทน N1

ได้ข้อสรุปจากม.เกษตรฯ เราจะเริ่มออกแบบรายละเอียด เบื้องต้นจะใช้แนวเส้นทางเดียวกันกับ

ทกดำเนินการโครงการทางด่วนชั้นที่ 3 ได้ จะช่วยลดการจราจรติดขัด

รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล (ช่วงแคราย-ลำสาลี) คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างช่วงทดแทน N 1 ภายในต้นปี 2565

ส่วนการเปิดประมูลโครงการฯ ขึ้นอยู่กับการเจรจากับม.เกษตรฯ เช่นเดียวกัน เนื่องจากนโยบายคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ต้องการให้ดำเนินการโครงการทางด่วนชั้นที่ 3 ช่วงทดแทน N1 และ N2 ก่อสร้างควบคู่กัน”

อย่างไรก็ตาม หากสามารถดำเนินการโครงการทางด่วนชั้นที่ 3 ช่วงทดแทน N1 ได้ จะช่วยลดการจราจรติดขัด เนื่องจากทางด่วนเส้นทางนี้เป็นเส้นทางช่วง East-West Corridor ที่เชื่อมต่อทางด่วนศรีรัช-วงแหวนรอบนอก หากเชื่อมต่อระหว่างกันได้ จะช่วยให้ประชาชนไม่จำเป็นต้องใช้ทางด่วนบริเวณหมอชิต-วิภาวดี

ซึ่งจะทำให้ภาพรวมการจราจรดีขึ้น ขณะเดียวกันประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณเส้นทางสายเหนือสามารถเดินทางสะดวกมากขึ้น โดยใช้ระยะเวลาในการเดินทางไม่ถึงชั่วโมง

สำหรับเงินลงทุนก่อสร้างทางด่วน 3 ช่วงทดแทน N2 ประมาณ 17,000 ล้านบาท ได้จากกองทุน คาดว่าปริมาณจราจรประมาณ 80,000 เที่ยวต่อวัน ส่วนค่าก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ประมาณ 1,500 ล้านบาท ทั้งนี้ การเปิดประกวดราคาจะทำพร้อมกัน โดยแยกเนื้องาน 2 ส่วน กทพ.จะรับผิดชอบก่อสร้างฐานรากและเสาดอม่อรถไฟฟ้าเท่านั้น ที่เหลือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จะให้เอกชนดำเนินการในรูปแบบการลงทุน PPP

สำหรับโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ระยะทาง 11.3 กิโลเมตร เริ่มต้นโครงการบริเวณ กม. 1+000 ของถนนประเสริฐมนูกิจยกระดับตามแนวดอม่อที่ก่อสร้างไว้แล้วบนเกาะกลางของถนนประเสริฐมนูกิจ ผ่านถนนประดิษฐ์มนูธรรม ทางพิเศษฉลองรัช ถนนนวมินทร์ ระยะทาง 8.1 กิโลเมตรจากนั้นจะเบี่ยงไปทางทิศตะวันออกตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ จนถึงสิ้นสุดโครงการ โดยเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ระยะทาง 3.2 กิโลเมตร ●