

สัมภาษณ์พิเศษ

# บิ๊ก สนข.ปั้นเมกะโปรเจกต์

## ทะลวงรถติดกรุงเทพฯ



การแก้ปัญหาการจราจรใน กทม.

มี 3 แผนงานที่จะผลักดัน

สร้างอุโมงค์ทางด่วนลอดเจ้าพระยา

เร่งรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล และบีทีเอส

บางนา ขยับไปอยู่บริเวณ  
แยกสรรพาวุธแทน

หากยังอยู่ที่จุดเดิมจะ  
ต้องทำทางเชื่อมลักษณะ  
เหมือนบันไดวนจากใต้ดิน  
ไปเชื่อมกับทางด่วน  
บูรพาวิถี ซึ่งทางนี้  
มองว่าการออกแบบ  
และการก่อสร้างยาก  
เกินไป และการให้  
มาโผล่บริเวณแยก  
สรรพาวุธจะไม่ต้อง  
ทำทางยกระดับอีก  
แต่จะโผล่บน  
ทางราบ ถ.บางนา-  
ตราดแทน แล้ว  
ค่อยไปเลือกขึ้น  
ทางด่วนในด้าน  
ถัดไปแทน

สนข.ให้โจทย์กับ MLIT  
ไปดูว่าถ้าจะให้โผล่ตรงแยก  
สรรพาวุธจะมีปัญหาอุปสรรค  
ด้านการจราจรหรือไม่ และการ

น่าจะให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย  
(กทพ.) เป็นผู้ดำเนินการ และ กทพ.  
ก็รับทราบข้อมูลอยู่แล้ว เพราะร่วมเป็น  
คณะทำงานศึกษา กับ สนข.ด้วย

Q : จะมีสร้างรถไฟฟ้าสายใหม่เพิ่ม

การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าจะเป็น  
แผนงานที่ 2 โดยเร่งรัดการก่อสร้าง  
รถไฟฟ้าให้เป็นไปตามแผนแม่บท  
ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต  
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล  
(M-MAP) ตอนนี้ สนข.และคมนาคม  
กำลังเร่งรัดสายสีน้ำตาลช่วงแคราย-  
ลำสาละ ระยะทาง 22.1 กม. ซึ่ง  
โครงการนี้จะสร้างไปพร้อมกับ  
โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ  
ของ กทพ.ด้วย เพราะมีการใช้ตอม่อ  
ก่อสร้างร่วมกัน

กทพ.จะเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.)  
อนุมัติให้สร้างช่วง N2 แยกเกษตร  
เชื่อมถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพ  
ด้านตะวันออก ระยะทาง 11.3 กม.

**ปัญหาจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ**  
เมืองหลวงของประเทศไทย เป็นปัญหาคลาสสิกที่พูดถึงได้ทุกเมื่อเชื่อวัน ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ผู้มีอำนาจหลายคนไม่ว่าระดับผู้ว่าเมืองกรุง และรัฐบาลหลายชุดที่ผ่านมา ต่างหยิบเป็นวาระยุทธศาสตร์พัฒนาที่นโยบายที่จะแก้ปัญหานี้ แต่สุดท้ายยังไม่ถึงฝั่งฝัน

แม้ว่ารัฐบาลจะโหมสร้างรถไฟฟ้าและเปิดบริการไปหลายสายแล้วก็ตาม แต่ด้วยการเชื่อมต่อการเดินทางที่ยังขาด ๆ เกิน ๆ เข้าถึงได้ยาก จึงทำให้คนยังไม่ทิ้งรถส่วนตัว หันมาใช้ขนส่งสาธารณะอย่างที่รัฐบาลต้องการ

นอกจากรถไฟฟ้าสายที่รัฐผลักดันสร้างให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑลแล้ว ยังมีโปรเจกต์ใหม่ ๆ ในแผนงานที่เตรียมจะเดินหน้า โดยมี “สนข.-สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร” สังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นเจ้าภาพเดินหน้า

“ประชาชาติธุรกิจ” สัมภาษณ์ “ปัญญา ชูพานิช” ผู้อำนวยการสนข.คนใหม่ วัย 47 ปี ถึงแนวคิดโครงการใหม่ ๆ ที่จะนำมาเป็นตัวช่วยบรรเทาการจราจรในอนาคต นอกจากมาตรการสลบเวลา ปรับสัญญาณไฟจราจร ปาดเกาะกลางถนนเหมือนที่ผ่านมาแล้ว

**Q : โอเคียแก้ปัญหารถติด กทม.**

เตรียมการไว้มี 3 แผนงานสำคัญ แผนงานแรกเป็นแผนใหญ่ที่ สนข. กำลังศึกษาและผลักดัน คือ โครงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดจากถนนนราธิวาส-สำโรง ระยะทาง 8.7 กม.

เป็นอุโมงค์ทางด่วน ซึ่งศึกษาร่วมกับกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (MLIT) การประชุมครั้งล่าสุดเมื่อเดือน ม.ค. 2564 ทาง MLIT ขอปรับจุดขึ้น-ลงฝั่งสำโรงใหม่ จากเดิมอยู่บริเวณหน้าไบเทคให้รถจากทางลอดขึ้นมานทางราบจะออกแบบทางเบี่ยงหรือทางขึ้นจากใต้ดินอย่างไรด้วย เพราะเมื่อมีการก่อสร้างจะต้องทำให้ประชาชนได้รับผลกระทบให้น้อยที่สุด โดยให้เทียบกับจุดเดิมคือบริเวณหน้าไบเทค บางนาด้วย

ล่าสุดทาง MLIT ทำหนังสือตอบมาที่ สนข.แล้วว่าขอส่งที่ปรึกษาลงพื้นที่จริง เพื่อสำรวจสภาพปัญหาในวันที่ 28 เม.ย. 2564 ส่วนทางฝั่ง ถนนราธิวาสราชนครินทร์ ยังไม่มีการเสนอเปลี่ยนจุดขึ้น-ลงแต่อย่างใด ยังอยู่ที่บริเวณใกล้กับทางด่วนเฉลิมมหานครสายท่าเรือ-ดาวคะนอง ช่วง ถ.พระราม 3 จะต้องประสานกับ กทม. เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์คลองช่องนนทรีที่อยู่ตรงกลางถนนราธิวาสต่อไป

นอกจากนี้ MLIT จะเสนอให้อุโมงค์ลอดใต้แม่น้ำมีความตื้นขึ้น เพราะแต่เดิมวางไว้ให้อยู่ลึกลงไป 1 เท่าของเส้นผ่านศูนย์กลางของอุโมงค์ ส่วนผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมน่าจะไม่มีปัญหาเพราะแม้ว่าแนวเส้นทางของทางด่วนจะผ่านคู้บางกะเจ้า แต่ลักษณะของโครงการอยู่ใต้ดิน และพื้นที่บางกะเจ้าห้ามเฉพาะการก่อสร้างที่อยู่บนระดับดินขึ้นไปเท่านั้น

**Q : งบประมาณก่อสร้างและการลงทุน**

จากการประเมินมูลค่าโครงการและรูปแบบการลงทุน ทาง MLIT ประเมินคร่าว ๆ ไว้ที่ 84,000 ล้านบาท

หรือ 24,093.69 ล้านบาท ยังต้องรอผลคำนวณที่จะออกมาอีกครั้ง ส่วนรูปแบบลงทุนกำลังศึกษาอยู่ 2 แบบ แบบที่ 1 ทำเป็น PPP ทั้งงานโยธาและงานระบบ O&M แต่ยังไม่สรุปว่าจะใช้ net cost หรือ gross cost และ 2.แยกงานโยธาส่งมาให้รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการ งานระบบ O&M ยกให้เป็น PPP รูปแบบเหมือนมอเตอร์เวย์ ยังไม่ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน

ตอนนี้เราเอาแนวเส้นทางที่ชัด ๆ ให้ได้ก่อน ส่วนงานระบบ O&M อะไรยังไม่ได้ศึกษากันชัดเจน และยังไม่ได้กำหนดว่าใครจะมาเป็นเจ้าของโครงการ เพราะ สนข.เองก็ศึกษาเป็นแผนงานเบื้องต้นเอาไว้ แต่เท่าที่ทนายธรรมนศักดิ์สยาม ชิดชอบ) มีนโยบายไว้วงเงิน 17,000 ล้านบาทก่อนเป็นลำดับแรก เพราะยังติดปัญหารูปแบบก่อสร้างช่วงที่ผ่านหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ คาดว่าจะเสนอ ครม. ในปีนี้ และเริ่มก่อสร้างในปี 2565 หากทางด่วน N2 ได้รับการอนุมัติก็เชื่อว่า สายสีน้ำตาลน่าจะดำเนินการตามมาได้

ยังจะเร่งสร้างสายสีแดงส่วนต่อขยายช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ระยะทาง 8.84 กม. วงเงิน 6,570.40 ล้านบาท และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 14.8 กม. วงเงิน 10,202.18 ล้านบาทก่อน อยู่ระหว่างศึกษารูปแบบการลงทุน PPP ส่วนการประมูลก่อสร้างน่าจะแยกคนละโครงการ

สนข.กำลังศึกษาทำระบบฟีดเดอร์เชื่อมกับสถานีรถไฟฟ้าให้เกิดความสะดวกและดึงดูดคนใช้บริการ นำร่องสายสีแดง ตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต จะเปิดบริการในเดือน พ.ย.นี้ ที่สถานีตลิ่งชันและสถานีรังสิตที่จะเป็นสถานีชุมทางของการเดินทางของรถไฟฟ้า

|                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div> <div> <b>ประชาชาติ<br/>ธุรกิจ</b> </div> <div> Prachachat Turakij<br/>Circulation: 120,000<br/>Ad Rate: 1,350 </div> </div> | <div> <b>Section:</b> First Section/พรีพเพอร์ดี<br/> <b>วันที่:</b> พุธที่ 22 - อาทิตย์ 25 เมษายน 2564<br/> <b>ปีที่:</b> 43      <b>ฉบับที่:</b> 5351      <b>หน้า:</b> 6(ซ้าย)<br/> <b>Col.Inch:</b> 109.90    <b>Ad Value:</b> 148,365      <b>PRValue (x3):</b> 445,095      <b>คลิป:</b> สีสี่<br/> <b>หัวข้อข่าว:</b> สัมภาษณ์พิเศษ: บิ๊ก สนช.ปั้นเมกะโปรเจกต์ ทะลวงรถติดกรุงเทพฯ </div> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

สายนี้ โดยจะเป็นรถโดยสารที่ใช้พลังงานไฟฟ้ารับส่งคนที่สถานี เป็นต้น

Q : ความคืบหน้าการทำบัสเลน

การจัดทำช่องทางพิเศษสำหรับรถโดยสารประจำทาง หรือ bus lane เป็นแผนงานที่เราจะผลักดันเช่นกัน จะเริ่มนำร่องที่ ถ.พระราม 4 ช่วง ศาลาแดง-พระโขนง ระยะทาง 9.2 กม. โดยออกแบบให้อยู่เลนขวาสุดใกล้กับเกาะกลางถนน และจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารจะให้อยู่ใกล้บริเวณสี่แยกที่มีสัญญาณไฟจราจรมากที่สุด เพื่อให้เดินบนทางม้าลาย แต่หากจอดบริเวณจุดที่ไม่มีสัญญาณไฟก็ต้องมีสะพานลอยคนข้าม

สถานะของโครงการตอนนี้การออกแบบเบื้องต้นจะแล้วเสร็จภายในเดือน เม.ย. 2564 นี้ แต่ กทม.ยังมีคำถามเรื่องรูปแบบการรับ-ส่งประชาชนอยู่ คาดว่าแบบที่จะเสร็จน่าจะตอบโจทย์ของ กทม.ได้ หาก กทม.ไม่มีข้อสงสัยอะไรอีก จะเสนอให้ ครร.(คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก) พิจารณาต่อไปภายในเดือน มิ.ย. 2564