

รื้อแผนลุย สายสีน้ำตาล ด่วนชั้น 3



พม.จับมือกทพ.

ออกแบบฐานราก

สร้างสายสีน้ำตาล-

ทางด่วนชั้นที่ 3 ร่วม

กัน เล็งจ้างที่ปรึกษาออกแบบ
ไตรมาส 3 ปี 64 ขณะที่กทพ.
เดินหน้าจ้างที่ปรึกษารอบใหม่
สร้างทางด่วนชั้นที่ 3 ตอน N1
เล็งศึกษา 3 แนวทางเลือกเพิ่ม
เดิม จ่อเสนอบอร์ดกทพ.-ครม.
ไฟเขียว

การร่วมมือกันระหว่าง
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่ง
ประเทศไทย (รฟม.) และการ
ทางพิเศษแห่งประเทศไทย
(กทพ.) ผลักดันโครงการ ทาง
พิเศษหรือทางด่วนชั้นที่ 3 และ
รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ควบคู่กัน
เพื่อรองรับการเดินทางและระบาย
การจราจรที่คับคั่งจากเมืองออก
สู่ชานเมือง ลดความแออัดร้อน
ให้กับประชาชนผู้ใช้เส้นทาง หลัง
จากที่ผ่านมามีเกิดความล่าช้า
จากการเจรจาไม่ได้ข้อยุติกับ
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เพื่อ
เข้าใช้พื้นที่โดยเฉพาะการก่อสร้าง
ทางด่วน

นายกิตติกร ตันเปาว์
รองผู้ว่าด้านวิศวกรรมและก่อสร้าง
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่ง

ประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผย
กับ “ฐานเศรษฐกิจ” ว่า สำหรับ
ความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้า



สายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาละ ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร (กม.) วงเงินประมาณ 4.8 หมื่นล้านบาท ปัจจุบันรฟม.อยู่ระหว่างประสานงานร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ในการประมูลการก่อสร้างฐานรากของโครงการฯ ร่วมกัน เนื่องจากมีต่อม่อในพื้นที่บางส่วนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล จำเป็นต้องใช้ฐานรากร่วมกันกับการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 3 บริเวณถนนลาดปลาเค้า-นวมินทร์ เบื้องต้น กทพ. จะเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติดำเนินการออกแบบฐานรากร่วมกันระหว่าง 2 โครงการ ขณะเดียวกัน รฟม. จะดำเนินการจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียด (Detail Design) ของโครงการฯ ภายในไตรมาส 3 ปี 2564 คาดใช้เวลาดำเนินการศึกษาราว 6 เดือน

ส่วนการศึกษาทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) เบื้องต้นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) อยู่ระหว่างดำเนินการเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (สผ.) ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

“เราเชื่อว่าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาละ (บีทีบี) สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ที่ผ่านมาทางมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (มก.) และกระทรวงคมนาคม ไม่ได้มีการ

คัดค้านในการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล เพราะมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อประชาชนและนักศึกษาในการเดินทาง ขณะเดียวกันมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์อาจมีความกังวลในการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 3 มากกว่า หากทางด่วนชั้นที่ 3 ไม่สามารถดำเนินการได้ เรายังเห็นหน้าก่อสร้างโครงการของเราต่อไป”

ผู้สื่อข่าวรายงานว่าด้านการเวนคืนโครงการฯ เบื้องต้น รฟม. ได้มีการสำรวจพื้นที่การเวนคืนที่ดินแล้ว โดยส่วนใหญ่แนวเส้นทางเวนคืนที่ดินบริเวณบริเวณทางขึ้น-ลง ของตำแหน่งแต่ละสถานี รวมทั้งบริเวณแยกเข้าถนนสุขุมวิท 1 ถนนนวมินทร์ มุ่งตรงแยกลำสาละ ซึ่งเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าและอาคารจอดแล้วจร (Park and Ride) จะมีการเวนคืนที่ดินราว 10 ไร่ คาดว่าจะเปิดประมูลภายในปี 2566 หลังจากนั้นจะเริ่มก่อสร้างได้ภายในปี 2567

สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาละ (บีทีบี) ระยะทาง 22.1 กิโลเมตร (กม.) รูปแบบการลงทุนพีพีพี เน็ตคอส ระยะเวลาล้มปทาน 30 ปี จำนวน 20 สถานี โดยมีแนวเส้นทาง เริ่มจากศูนย์ราชการนนทบุรี งามวงศ์วาน 2 (ซอยอดนี่) งามวงศ์วาน 18 (จุฬาเกษม) ชินเขต บางเขน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ประตูงามวงศ์วาน แยกเกษตร คลองบางบัว ประเสริฐมนูกิจ-ลาดปลาเค้า ประเสริฐมนูกิจ-เสนานิคม โรงเรียนสตรีวิทยา 2 ต่างระดับ

ฉลองรัช คลองลำเจียก นวลจันทร์ ประเสริฐมนูกิจ-นวมินทร์ โพธิ์แก้ว อินทราภิรักษ์ สวนนวมินทร์ภิรมย์ การเคหะแห่งชาติ และสิ้นสุดที่ลำสาละ

นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กล่าวว่า ส่วนความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ N1 ช่วงงามวงศ์วาน-มหาวิทยาลัยเกษตรฯ ขณะนี้ กทพ. อยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางเลือกทั้ง 3 รูปแบบ ประกอบด้วย 1. อุโมงค์ทางด่วน (แนวแยกรัชวิภาเชื่อมต่อกับโครงการ Missing Link-แยกเกษตร) ระยะทาง 4.8 กม. 2. ทางด่วนยกระดับผ่านหน้า ม.เกษตรฯ (แนวถนนงามวงศ์วาน-คลองเปรมประชากร) ระยะทาง 7.1 กม. 3. อุโมงค์ทางด่วน (ผ่านหน้า ม.เกษตรฯ-แยกบางเขน-ประชาชื่น) ระยะทาง 11.3 กม. ซึ่งที่ผ่านมา กทพ. เคยเสนอรูปแบบแนวเส้นทางดังกล่าวต่อคณะกรรมการนโยบายจัดระบบการจราจรทางบก (ดจร.) แต่ทางมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (มก.) ไม่ยอมให้ดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจากมีความกังวลปัญหาในด้านมลพิษทางอากาศและทางเสียง

“สำหรับการจ้างที่ปรึกษาการออกแบบรายละเอียดโครงการฯ ในครั้งนี้ เพื่ออัปเดตข้อมูลโครงการและพิจารณาแนวทางเลือกดังกล่าว รวมทั้งมูลค่าโครงการที่สูงขึ้น คาดว่าจะใช้ระยะเวลาศึกษาออกแบบรายละเอียดราว 1 ปี หลังจากนั้นในปี 2565 จะเริ่มเจรจากับ

**เราเชื่อว่าโครงการ
สายสีน้ำตาล
สามารถดำเนินการ
ก่อสร้างได้ ที่ผ่านมามก. และคมนาคม
ไม่ได้มีการคัดค้าน
เห็นว่าเป็นประโยชน์
ต่อประชาชนและนศ.
ในการเดินทาง**

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์อีกรอบ ขณะที่การก่อสร้างตอน N2 ช่วงแยกเกษตร-นวมินทร์ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก ระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร (กม.) วงเงินประมาณ 1.4 หมื่นล้านบาท สามารถดำเนินการก่อสร้างได้เลย ซึ่งจะต้องนำเสนอเข้าที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) กทพ. พิจารณา หลังจากนั้นจะเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาต่อไป” ●