

6 โมเดล... โดมครอบทางด่วน

ลูน “ม.เกษตร”
เปิดทางปักต่อม่อ

โมเดล โดมครอบทางด่วน ลูน ‘ม.เกษตร’ เปิดทางปักต่อม่อ



ย้งลูกผีลูกคนโครงการทางด่วน
ชั้นที่ 3 สายเหนือช่วง N1-N2
และ E-W Corridor เชื่อมการ
เดินทางกรุงเทพฯ ไซวันออก-ตะวันตก
ที่เขยารูปแบบก่อสร้างและแนวเส้นทาง
ช่วง N1 อยู่หลายครั้ง

หลัง “มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์”
คัดค้านไม่เอาทางด่วนสร้างเป็นทางยก
ระดับพาดผ่านหน้ามหาวิทยาลัย หวั่น

เกิดมลพิษทางเสียงและฝุ่นละออง
แต่เห็นด้วยกับการสร้างรถไฟฟ้าสาย
สีน้ำตาด แคราย-ลำสาลี

ที่ “สนช.-สำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร” ศึกษาภาพ
รวมจะลงทุนสร้างทั้งรถไฟฟ้าและทางด่วน
บนเส้นทางเดียวกัน ซึ่ง “คจร.-คณะ
กรรมการจัดระบบการจราจรทางบก”
เปิดไฟเขียวแล้ว เพื่อแก้ปัญหาการ

จราจรบนถนนเกษตร-นวมินทร์ โดยใช้
เงินลงทุนร่วม 1 แสนล้านบาท

ล่าสุด “กทพ.-การทางพิเศษแห่ง
ประเทศไทย” ปรับแนวช่วง N1 จากเดิม
สร้างบนถนนรัตนธิเบศร์ตรงไปเชื่อม
กับวงแหวนตะวันตก เป็นเชื่อมทางด่วน
ศรีรัช-วงแหวนรอบนอกตะวันตก เลาะ
ไปตามคลองเปรมประชากรจากจตุจักร
ผ่านหลังวัดเสมียนนารี แล้วเลี้ยวเข้าถนน

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีอเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 22 - พุธ 24 มิถุนายน 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5264

หน้า: 1(ซ้าย), 6

Col.Inch: 102.69 Ad Value: 138,631.50

PRValue (x3): 415,894.50

คลิ๊ป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: โมเดล โดมครอบทางด่วนลูน 'ม.เกษตร' เปิดทางปักตอม่อ

งามวงศ์วาน ข้ามโกลส์เวย์ ผ่านหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ระยะทาง 7.1 กม. เงินลงทุนประมาณ 10,000 ล้านบาท จากนั้นแนวจะสร้างบนตอม่อเดิมบนเกาะกลางถนนเกษตร-นวมินทร์ ไปบรรจบกับวงแหวนรอบนอกตะวันออก

ม.เกษตรฯโอเครถไฟฟ้าสีน้ำตาล
ความคืบหน้าล่าสุด “ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ” ปลัดกระทรวงคมนาคม ในฐานะประธานคณะทำงานพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 เปิดเผยว่า เมื่อวันที่ 17 มิ.ย. ที่ผ่านมาเชิญตัวแทนจากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ร่วมประชุมพร้อมด้วยตัวแทนจาก 4 หน่วยงาน ได้แก่ กทพ. กรมทางหลวง (ทล.) การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และสนช.หารือถึงรูปแบบก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือและรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล โดยได้ข้อสรุปร่วมกันในเบื้องต้นทางมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เห็นด้วยกับการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล และยินดีให้ใช้พื้นที่ของมหาวิทยาลัยในรูปแบบของการรอนสิทธิที่ดิน โดยภาครัฐจะจ่ายค่าใช้จายสิทธิที่ดินให้

จากข้อมูล รฟม. ต้องใช้ที่ดินปักเสาตอม่อรถไฟฟ้า 2 จุด คือ บริเวณฝั่งถ.วิภาวดีรังสิต ก่อสร้างทางรถไฟฟ้าจะต้องข้ามสะพานข้ามแยกบางเขนและโกลส์เวย์ ซึ่งบริเวณนี้จะเป็นจุดที่ตั้งของสถานีร่วมสถานีบางเขนสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิตด้วย และจุดที่ 2 คือ บริเวณฝั่ง ถ.งามวงศ์วานสร้างทางขึ้นลงสถานีบริเวณประตูงามวงศ์วาน 2 ขณะที่สถานีจะอยู่กลาง ถ.งามวงศ์วาน มีทางขึ้นลงสถานี 2 ชั้ว

“สายสีน้ำตาลสร้างได้สำเร็จ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์จะมี 3 รถไฟฟ้า เชื่อมการเดินทาง 3 ด้าน ถ.พหลโยธิน มีสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ด้าน ถ.วิภาวดีรังสิต มีสายสีแดง และด้าน ถ.งามวงศ์วาน มีสายสีน้ำตาล จะไปเชื่อมกับสายสีชมพูและสีม่วงที่แครายอีกด้วย คาดว่าจะมีผู้โดยสารรวมทั้งบุคลากรของมหาวิทยาลัย ชุมชนโดยรอบ และผู้ที่ต้องเรียน ทำงานใน



บริเวณเดียวกันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ 80% หรือคิดเป็น 70,000-80,000 คน/วัน” ปลัดกระทรวงคมนาคมกล่าวและว่า

ผุดโดมครอบทางด่วน

ส่วนการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 3 กทพ.เสนอควรทำเป็นทางยกระดับ โดยใช้แนว N1 เดิมเพราะช่วงทดแทน N1 ผ่านคลองบางบัวมีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและติดเรื่องใช้พื้นที่ของหน่วยราชการอื่น ๆ มากมาย ส่วนแนวคิดสร้างอุโมงค์ใต้ดินทาง กทพ.ศึกษาพบว่าต้องขุดอุโมงค์ลึกลงไปใต้อุโมงค์ลอดแยกเกษตรอีก จะเพิ่มความซับซ้อนทางขึ้นลงทั้งสองด้านมาก และต้นทุนก่อสร้างแพงกว่าแบบยกระดับถึง 20,000 ล้านบาท และไม่เกิดการเชื่อมต่อกับทางด่วนศรีรัชตามที่วางเป้าหมายโครงการไว้ ทางออกคือต้องกลับมาใช้แนวและรูปแบบเดิมสร้างยกระดับ ผ่านแยกเกษตร เข้าสู่ ถ.งามวงศ์วาน และต้องใช้พื้นที่ของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์สร้างตอม่อร่วมกับสายสีน้ำตาล

“ข้อกังวลเรื่องมลพิษทางเสียงและอากาศ กทพ.ได้ออกแบบหลังคาครอบทางด่วนและรถไฟฟ้าตลอดแนวจากแยกเกษตรถึงแยกวิภาวดี โดยออกแบบลักษณะเป็นโดมครอบเพื่อป้องกัน ภายในมีติดตั้งเครื่องฟั่นฟอยละอองน้ำดักจับฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 มีต้นทุนก่อสร้างเพิ่มขึ้นไม่มาก แต่ถูกกว่าสร้างอุโมงค์แน่นอน ให้ตั้งคณะทำงานย่อย

หรือด้านเทคนิคร่วมกับเกษตรศาสตร์อีกครั้ง นำเสนอต่อที่ประชุมอีกครั้งในอีก 2-3 สัปดาห์”

หากยังค้านไม่เลิกล้มโปรเจกต์

นายชัยวัฒน์กล่าวว่า ท่าทีของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ยังไม่เห็นด้วยที่มีโครงการดังกล่าว มองว่ารัฐบาลสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลแล้วควรส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชนมากกว่า ขณะที่กระทรวงมองภาพใหญ่การก่อสร้างทางด่วนเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทาง รูปแบบใหม่ที่เสนอหากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ไม่คัดค้าน จะเสนอให้นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รับทราบต่อไป

จากนั้นให้ กทพ.ออกแบบโครงการร่วมกับ รฟม.เพราะต้องใช้แนวร่วมกับรถไฟฟ้า ขณะเดียวกันจะเริ่มทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เฉพาะช่วงทดแทน N1 พร้อมกันไปด้วย และนำโครงการช่วง N2 และต่อขยาย E-W Corridor ช่วง ถ.เกษตร-นวมินทร์-วงแหวนรอบนอกตะวันออก ระยะทาง 10.5 กม. วงเงิน 15,200 ล้านบาท ก่อสร้างก่อน เพราะ กทพ.มีเงินจากกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (TFFIF) สำหรับการก่อสร้างแล้ว แต่หากยังคัดค้านอาจยกเลิกโครงการนี้ไปเลย เพราะไม่มีทางเลือกอีกแล้ว

เมื่อโปรเจกต์มาถึงทางตัน ต้อง “วัดใจ” มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์จะโอเคหรือ

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/ฟรีพเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 22 - พุธ 24 มิถุนายน 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5264

หน้า: 1(ซ้าย), 6

Col.Inch: 102.69 Ad Value: 138,631.50

PRValue (x3): 415,894.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: โมเดล โตมครอบทางด่วน 'ม.เกษตร' เปิดทางปักต่อม่อ

เชยโนโมเดลใหม่ และสุดท้าย กทพ.
จะปิดมหากาพย์ปลุกผีต่อม่อ 281 ต้น
ที่ทุ่มเงินกว่าพันล้านสร้างไปเมื่อ 26 ปี
ที่แล้วได้สำเร็จ หรือจะตามหลอนคนกรุง
ต่อไปอีกไม่มีที่สิ้นสุด