ปิดตำนานก่อสร้างถนนพระราม2 ปี65 ย้ำชัด!จะไม่มีโครงการทำให้รถติดอีก

ถนนพระราม 2 ถือเป็นถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมาอย่างยาวนาน เนื่องจากเปนเส้นทางหลักที่มุ่งสู่แหล่งท่องเที่ยวและภาคใต้ รวมทั้งมีการ "ซ่อม-สร้าง" ไม่เคยหยุดหย่อนด้วย อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ซึ่งว่ากันว่า จะเป็นโครงการสุดท้ายที่จะเกิดขึ้นบนถนนเจ็ดชั่วโคตรแห่งนี้

ล่าสุด **นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ระดมทีมลงพื้นที่ตรวจความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางยกระดับพระราม 2 สายธนบุรี-ปากท่อ ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ของกรมทางหลวง และโครงการทางพิเศษ (ทางด่วน) สายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (สัญญาที่ 2) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า การลงพื้นที่ครั้งนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมในการเริ่มก่อสร้างและร่วมบูรณาการการทำงานของทั้ง 2 หน่วยงาน ดังกล่าว ก่อนที่จะมีการเข้าพื้นที่ และจะเริ่มต้นการก่อสร้างในวันที่ 8 ก.ค. 2563 นอกจากนี้ ยังเป็นการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง ลดผลกระทบการจราจรติดขัด เนื่องจากบริเวณ 2 ข้างทางของถนนพระราม 2 มีชุมชนหนาแน่นและมีปริมาณจราจรประมาณ 200,000 คัน/วัน รวมทั้งมีสถานที่สำคัญหลายแห่ง เช่น สถานศึกษา โรงพยาบาล นิคมอุตสาหกรรม และสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ นอกจากนี้ ถนนพระราม 2 ถือเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมขนส่งสู่ภาคใต้อีกด้วย

อย่างไรก็ดี จากการลงพื้นที่ครั้งนี้ การจราจรสามารถเคลื่อนตัวได้ไม่ติดขัด ขณะที่ในช่วงเวลาเร่งด่วน บางครั้งจะมีปริมาณรถมากกว่าผิวจราจร จึงอยากฝากถึงประชาชนว่า ต้องบริหารเวลาในการใช้ถนน หากไม่มีความจำเป็นในช่วงเวลาเร่งด่วนอาจต้องเหลื่อมเวลาไปก่อน โดยเมื่อมีการก่อสร้างโครงการทางยกระดับบนถนนพระราม 2 จึงมีความจำเป็นจะต้องใช้พื้นผิวจราจรตรงกลางประมาณ 1 ช่องจราจร ซ้าย-ขวา ข้างละ 1 ช่องจราจร เพื่อใช้ในการก่อสร้าง

"ปัจจุบันขนาดจราจรจะตีเส้นไว้ที่ 3.50 เมตร จะปรับลดลงเหลือ 3 เมตร ซึ่งมีความปลอดภัยเพราะขนาดตัวรถจะอยู่ที่ 2.50 เมตร ดังนั้น ช่องจราจรจะมี 14 ช่องไป-กลับเท่าเดิม ยืนยันว่าการก่อสร้างจะไม่มีการลดช่องจราจร และจะเริ่มก่อสร้างเป็นช่วงๆ ช่วงละ 1-1.5 กม. เสร็จแล้วถึงจะเริ่มสร้างจุดต่อไป และจะไม่มีการปิดถนนยาวขณะที่ยังไม่ก่อสร้างเด็ดขาด ส่วนเส้นทางกลับรถนั้นเส้นทางนี้จะไม่มีทียูเทิร์น แต่จะก่อสร้างเกือกม้าแทน ซึ่งถนนเส้นดังกล่าวจะมีทั้งหมด 6 จุด และจะก่อสร้างทีหลังหลังจากพื้นราบแล้วเสร็จ โดยจะใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี แล้วเสร็จในปี 2565 อย่างไรก็ตาม ถนนพระราม 2 ถือว่าเป็นเส้นเลือดหลักในการเดินทางไปยังภาคใต้และชื่นมายังกรุงเทพมหานคร หากดำเนินการแล้วเสร็จ จะทำให้มีพื้นผิวจราจรด้านล่าง 14 ช่อง ทางยกระดับอีก 6 ช่องจราจร ทำให้มีพื้นผิวจราจรรวม 20 ช่องจราจร"

นอกจากนี้ หากโครงการดังกล่าวดำเนินการแล้วเสร็จนั้น พิจารณาว่าจะไม่มีการก่อสร้างบนถนนพระราม 2 แต่จะเตรียมพัฒนาเส้นทางอื่นที่จะเดินทางลงสู่ภาคใต้ เพื่อขยายขีดความสามารถ และเป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน โดยจะดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) นครปฐม-ชะอำ ซึ่งจะเป็นเส้นทางลงสู่ภาคใต้อีกทางเลือกหนึ่ง ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดประมูลได้ภายในปี 2564

ด้าน **นายสราวุธ ทรงศิวิไล** อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) กล่าวว่า กรมทางหลวงจะเริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ระยะทางประมาณ 8.335 กิโลเมตร โดยจะเริ่มเข้าพื้นที่ก่อสร้างจำนวน 2 จุดก่อน ได้แก่ กม. 14+000 ถึง กม.15+000 และ กม.18+000 ถึง กม.20+295 ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการประสานงานด้านการจัดการจราจรกับท้องที่และตำรวจ ทั้งกองบังคับการตำรวจนครบาล 9 และ สน.แสมดำ พร้อมประชุมเชิงบูรณาการกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในระหว่างการก่อสร้างโครงการดังกล่าว ยังมีช่องจราจรจำนวน 12 ช่องจราจรเช่นเดิม (ทิศทางละ 6 ช่องจราจร) เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับผลกระทบน้อยที่สุด

ขณะที่ **นายดำเกิง ปานข้ำ** รองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กล่าวว่า กทพ.จะดำเนินโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก มีจุดเริ่มต้นโครงการฯ ที่ กม.13+000 ของถนนพระราม 2 เชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย ของกรมทางหลวง ซึ่งอยู่ด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน อันเป็นจุดบรรจบกันของถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกกับถนนพระราม 2 รูปแบบการก่อสร้างโครงการฯ เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ซ้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระราม 2 มาทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นระยะทางประมาณ 11.6 กิโลเมตร จนถึงทางแยกต่างระดับดาวคะนอง หลังจากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวขวาเข้าซ้อนทับกับแนวทางพิเศษ เฉลิมมหานครเป็นระยะทางประมาณ 5.1 กิโลเมตร และมีสะพานซิงคู่ขนานกับสะพานพระราม 9 จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการฯ ที่ทางแยกต่างระดับบางโคล่ ระยะทาง 2 กิโลเมตร ซึ่งเป็นจุดที่เชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ระยะทางรวมประมาณ 18.7 กิโลเมตร

'เรือไฟฟ้า'พร้อมวิ่งเต็มรูปแบบ เส้นทาง'คลองผดุงกรุงเกษม'

กรุงเทพธนาคม พร้อมเดินเรือใช้พลังงานไฟฟ้าเต็มรูปแบบเส้นทางคลองผดุงกรุงเกษม ยกเป็นเส้นทางสีเขียว เรือโดยสารพลังงานสะอาดทุกลำสายแรกของประเทศ ปลอดภัย ปลอดมลพิษ ไร้เสียง-ควันรบกวน เตรียมพัฒนาท่าเรือตลอดเส้นทางเป็น "ท่าเรืออัจฉริยะ"

นายมานิต เตชอภิโชค กรรมการผู้อำนวยการบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด (เคที) วิสาหกิจของกรุงเทพมหานคร เปิดเผยว่า จากที่กรุงเทพมหานครได้อนุมัติให้สำนักการจราจรและขนส่ง ว่าจ้างบริษัทฯ ดำเนินโครงการพัฒนาระบบการเดินเรือในคลองผดุงกรุงเกษม โดยจัดหาเรือโดยสารพลังงานไฟฟ้าพร้อมระบบโซลาร์เซลล์ (ไร้มลพิษทางเสียงและอากาศ) จำนวน 8 ลำ เพื่อให้บริการประชาชนความคืบหน้าล่าสุด ได้มีการลงนามกับเอกชนผู้ผลิตเรือแล้ว โดยจะมีเรือครบ 8 ลำ ให้บริการภายในเดือนพฤศจิกายน 2563 นี้

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันบริษัทฯมีเรือให้บริการในเส้นทางจำนวน 2 ลำ เป็นเรือพลังงานเชื้อเพลิงดีเซล 1 ลำ เรือพลังงานไฟฟ้า 1 ลำ ซึ่งพร้อมให้บริการประชาชนและรองรับการเปิดภาคเรียนในวันที่ 1 ก.ค.นี้ โดยในเส้นทางมีโรงเรียนสถานศึกษาหลายแห่ง ส่วนเรือไฟฟ้าที่จะนำมาให้บริการเพิ่มเติมนั้นได้ออกแบบเพื่อบรรทุกผู้โดยสารอย่างเหมาะสมโดยจุผู้โดยสารไม่น้อยกว่า 30 ที่นั่งและมีที่สำหรับจอดรถเข็นผู้พิการ โดยเมื่อมีเรือให้บริการเต็มรูปแบบจะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้มากกว่าปัจจุบันอีกเท่าตัว ทั้งนี้เรือที่นำมาให้บริการจะใช้พลังงานไฟฟ้าได้ทั้ง 2 แหล่งคือ จากการชาร์จไฟที่สถานีชาร์จเพื่อการขับเคลื่อนเรือและใช้พลังงานไฟฟ้าจากแผงโซลาร์เซลล์ที่ติดตั้งบนหลังคาเรือเพื่อให้แสงสว่างภายในเรือ ดังนั้นภายในปลายปีนี้ เส้นทางเดินเรือคลองผดุงกรุงเกษมจะเป็นเส้นทางเรือแห่งแรกของกรุงเทพมหานครและของประเทศ ที่จะใช้เรือไฟฟ้ามาให้บริการทั้งหมด ถือเป็นเส้นทางขนส่งมวลชนสีเขียว รองรับการเดินทางต่อเชื่อมระบบขนส่งมวลชน

นอกจากนี้ ยังมีแนวทางพัฒนาเส้นทางเดินเรือในอนาคตโดยจัดทำ **"ท่าเรืออัจฉริยะ"** โดยจะติดตั้งแผงโซล่าเซลล์บนหลังคาบริเวณท่าเรือเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าให้ท่าเรือมีแสงสว่างตลอด 24 ชั่วโมง มีป้ายดิจิทัลแจ้งเวลาเรือที่จะเข้าเทียบท่า มีระบบการให้ข้อมูลการเดินทางที่ทันสมัย และจะพัฒนาให้บริเวณท่าเรือในเส้นทางคลองผดุงกรุงเกษม เป็นจุดการเชื่อมต่อการเดินทางที่หลากหลายอย่าง เช่น บริการจักรยานสาธารณะ และจัดให้มีจุดชาร์จพลังงานไฟฟ้า สำหรับจักรยานไฟฟ้า และรถใช้พลังงานไฟฟ้าต่างๆ ซึ่งเป็นไปตามแนวทางที่บริษัทฯ ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้า เพื่อรองรับการเป็นเมืองอัจฉริยะในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร

อย่างไรก็ดี ที่ผ่านมาบริษัทฯได้รับมอบนโยบายจากกรุงเทพมหานครและรัฐบาลให้นำเรือมาทดลองให้บริการในคลองผดุงกรุงเกษมตั้งแต่เดือนตุลาคม 2561 เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางทั้งระบบ ล้อ ราง เรือ จากรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสถานีรถไฟหัวลำโพง เข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมืองด้วยการขนส่งทางน้ำที่สะดวกรวดเร็ว ลดระยะเวลาการเดินทางตลอดเส้นทาง 5 กิโลเมตรมี 11 ท่า ปัจจุบันให้บริการฟรี ยังไม่มีการเก็บค่าโดยสาร

"จากการทดลองให้บริการเรือไฟฟ้าพบว่ามีข้อดีทั้งในเรื่องลดผลกระทบทางด้านเสียงและควัน มลพิษในอากาศ และที่สำคัญช่วยลดค่าใช้จ่ายค่าพลังงานเชื้อเพลิงได้อย่างมาก โดยมีค่าใช้จ่ายเพียง 1 ใน 4 ของต้นทุนการเดินเรือด้วยน้ำมันดีเซล แต่ทั้งนี้เรือไฟฟ้าจะมีค่าใช้จ่ายสูงในช่วงเริ่มต้นโครงการเนื่องจากค่าแบตเตอรี่เรือมีราคาสูง แต่แนวโน้มในอนาคตการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการคมนาคมขนส่งจะส่งผลให้ค่าแบตเตอรี่ในระยะยาวมีราคาถูกลง ดังนั้นในภาพรวมแล้วเรือไฟฟ้ามีข้อดีมากกว่าข้อด้อย เมื่อเทียบกับการใช้เรือที่ใช้น้ำมัน"

วิชั่น'นิรุฒ มณีพันธ์' ขับเคลื่อนรถไฟไทย เป็นผู้นำระบบราง

หลังจาก "นิรุฒ มณีพันธ์" ได้เข้ามานั่งบัญชาการม้าเหล็กไทย ก็ได้รุดหน้าลงพื้นที่ดูงานตรวจเยี่ยมพนักงานทั่วประเทศ ล่าสุดได้กฤษ์แถลงนโยบายและยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เพื่อให้ทราบถึงทิศทางและแนวทางการบริหารงานในด้านต่างๆ ขององค์กรให้สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมอย่างมีประสิทธิภาพ

นายนิรุฒ กล่าวว่า ระยะเวลากว่า 2 เดือน ที่ได้เข้ามารับตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ นั้น ได้ลงพื้นที่ดูงาน ตรวจเยี่ยมพนักงานทั่วประเทศ ในการลงพื้นที่ทำให้เห็นถึงการดำเนินงานต่างๆ ของการรถไฟฯ ทั้งในเรื่องของข้อจำกัดต่างๆ ทั้งในด้านการดำเนินงาน การบริหารทรัพย์สินต่างๆ ของการรถไฟฯ รวมถึงปัญหาที่เกิดจากความตั้งใจและไม่ตั้งใจของประชาชนที่มีการรุกล้ำเข้ามาในพื้นที่ของการรถไฟฯ ซึ่งอาจทำให้เกิดความสูญเสียทั้งกับการรถไฟฯ เอง หรือแม้แต่ประชาชน ซึ่งหลังจากได้ลงพื้นที่และได้เข้าไปดูแลในหลายๆ ที่ก็ได้รับการตอบรับและความร่วมมือเป็นอย่างดีจากทั้ง หน่วยงานภาครัฐ เอกชน รวมถึงประชาชน ทั้งหมดนี้ก็เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อทั้งองค์กร และประเทศชาติ

สำหรับยุทธศาสตร์หลักที่จะขับเคลื่อนการรถไฟฯ ต่อจากนี้ ได้วางไว้ 3 ด้าน เพื่อให้กลับมาแข็งแกร่งและเป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบด้วย คือ **1.การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางราง 2.การเพิ่มรายได้และการลดค่าใช้จ่าย** และ **3.การขับเคลื่อนและการยกระดับประสิทธิภาพการทำงาน** เพื่อให้สอดคล้องตามวิสัยทัศน์ของการรถไฟฯ **ในการเป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570**

โดยการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางรางนั้น ขณะนี้ การรถไฟฯ มีโครงการที่อยู่ในระหว่างการดำเนินการอยู่หลายโครงการ ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ไม่ว่าจะเป็น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง และส่วนต่อขยาย โครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-นครราชสีมา) และโครงการรถไฟเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีใหญ่ อาทิ สถานีกลางบางซื่อ สถานีแม่น้ำ สถานีมักกะสัน เป็นต้น

ส่วนการเพิ่มรายได้และการลดค่าใช้จ่ายการรถไฟฯ นั้น จะมุ่งเน้นในเรื่องของการสร้างรายได้ทั้งในธุรกิจหลัก (Core Business) ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และธุรกิจที่ไม่ใช่ธุรกิจหลัก (Non Core Business) อาทิ ที่ดินของการรถไฟฯ เพื่อสร้างให้เกิดรายได้และประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร โดยมีการเพิ่มพันธมิตรทางธุรกิจต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นในเรื่องของการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

ในส่วนบริหารที่ดินของการรถไฟฯ ได้มีการจัดทำระบบฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ ระบบแผนที่ (GIS) เพื่อให้มีฐานข้อมูลที่ดินทั้งหมด จะได้นำมาสร้างประโยชน์สูงสุดให้กับองค์กรได้ต่อไป นอกจากนี้ในเรื่องการใช้ประโยชน์พื้นที่นั้นได้มีนโยบายที่จะวางแนวทางการจัดระเบียบผู้เช่าให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงการควบคุมแก้ไขปัญหาผู้บุกรุกที่ดินของการรถไฟฯ

การสร้างรายได้เสริมให้การรถไฟฯ จากสินทรัพย์ที่ไม่อยู่ในสภาพใช้งาน เช่น ซากสิ่งของเหลือใช้ ตู้รถไฟเก่า หมอนไม้ เศษเหล็ก เป็นต้น

นอกจากการหารายได้เพิ่มขึ้นแล้วนั้น สิ่งสำคัญไม่แพ้กันคือการลดค่าใช้จ่าย และการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ การใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยดำเนินงาน และบูรณาการข้อมูลจะเป็นการช่วยลดต้นทุนในการดำเนินงาน และเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้ของการรถไฟฯ อีกทาง

และการขับเคลื่อนและการยกระดับประสิทธิภาพการทำงาน ด้วยการพัฒนาองค์กรและการจัดการให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ โดยจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถให้กับพนักงานในองค์กร ไม่ว่าจะเป็นการร่วมมือกับสถาบันการศึกษาชั้นนำในการยกระดับโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ การพัฒนาความรู้ ความสามารถของบุคลากร เพื่อให้มีศักยภาพตรงตาม Competency ที่การรถไฟฯ ต้องการ และการ Reskill & Upskill พนักงาน โดยมีส่วนสำคัญคือ การรักษาองค์ความรู้ โดยการสร้างระบบถ่ายทอดและเก็บรักษาองค์ความรู้จากรุ่นสู่รุ่น (Knowledge anagement) นอกจากนี้ การรถไฟฯ มีแนวทางในการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ เพื่อช่วยยกระดับมาตรฐานการบริการให้ดีและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

"ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา การรถไฟฯ ต้องเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคหลายประการ แต่ก็สามารถฟันฝ่าอุปสรรคต่างๆ มาได้ จึงเห็นได้ว่า การรถไฟฯ เป็นองค์กรแห่งโอกาส ทั้งโอกาสในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางสู่ความเป็นเลิศ และความเป็นศูนย์กลางในภูมิภาคอาเซียน โอกาสที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับระบบราง เพื่อรับใช้สังคมไทยในการผลักดันเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งในฐานะผู้ว่าการรถไฟ แห่งประเทศไทย พร้อมแล้วที่จะเดินหน้าขับเคลื่อนภารกิจของการรถไฟฯ อย่างเต็มศักยภาพ ตามวิสัยทัศน์ **"เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570"**