

# ทำสะพานแก้ทางด่วนติดหนัก

- ริงล้อยฟ้าข้ามจุดติดงบนพันล.
- เปิดแผนทะลวงพื้นราบ 12 เส้น

นายสรวิศ ทรงวิไล ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิดเผยว่า สนข.ได้เสนอรายงานความคืบหน้าแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ให้ที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ซึ่งมีนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน เพื่ออนุมัติภายในเดือน ก.พ.นี้ ก่อนเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาต่อไป สำหรับหลักการสำคัญของแผนคือการแก้ปัญหาการติดครอมคลุมถึงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดผ่านถนนตามแยกต่าง ๆ ที่มีปัญหาการจราจรติดขัด และการจัดหาพื้นที่จอดรถของประชาชนที่มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงการใช้เทคโนโลยีช่วยบริหารจัดการจราจร

นายสรวิศ กล่าวต่อว่า สำหรับแนวระเบียงเส้นทางที่มีปัญหาการจราจรติดขัดหนักมากในกรุงเทพฯ และปริมณฑล พบว่ามี 9 เส้นทาง ประกอบด้วย 1.วงแหวนรัชดาภิเษก 2.มอเตอร์เวย์สาย 7-ทางด่วนพิเศษศรีรัช 3.ถนนประเสริฐบุกิจ-งามวงศ์วาน 4.ทางด่วนชั้นที่ 1 ต่างระดับอาจณรงค์ 5.ทางด่วนชั้นที่ 1 ช่วงสะพานพระราม 9-พระราม 2 6.สะพานตากสิน ช่วงราชพฤกษ์-กัลปพฤกษ์ 7.คูขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี-สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า 8.ทางพิเศษฉลองรัช-วงแหวนลำลูกกา และ 9.ถนนราชพฤกษ์ ช่วงชัยพฤกษ์ รัตนภิเษก นอกจากนี้ยังต้องแก้ปัญหาจราจรต่อเนื่องในเส้นทางที่อยู่ระหว่างก่อสร้างรถไฟฟ้า 3 เส้นทาง ได้แก่ 10.ถนนติวานนท์-แจ้งวัฒนะ-รามอินทรา ที่อยู่ระหว่างสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี 11.ถนนรัชดาภิเษก-ลาดพร้าว-ศรีนครินทร์-เทพารักษ์ สร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง และ 12.ถนน

พระราม 9-รามคำแหง สร้างรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

รายงานข่าวจาก สนข. แจ้งว่า สำหรับปัญหาการติดสะสมที่แก้กังวลคือปัญหาจราจรบนระบบทางด่วน ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจาก 3 ประการ 1.บริเวณจุดตัดเส้นทางเชื่อมทางด่วน เช่น จุดตัดทางด่วนพระราม 9 กับจุดตัดทางด่วนมุ่งหน้าหัวลำโพง-สาทร 2.การจราจรพื้นราบติดขัดตามชั้นมาบนทางด่วน



เพราะไม่สามารถลงได้ 3.การจราจรบนทางด่วนติดขัดลามลงไปยังการจราจรพื้นราบเพราะรถไม่สามารถขึ้นทางด่วนได้ 4.บริเวณคอขวดเชิงสะพานพระราม 9 มุ่งหน้าพระราม 2 ดังนั้น สนข. จึงมีแนวทางเสนอให้ลงทุนก่อสร้างทางข้ามจุดติดบนทางด่วนในเส้นทางรถติดที่กำหนดคล้ายกับสะพานข้ามแยก คาดว่าจะใช้วงเงินลงทุนมากกว่า 1,000 ล้านบาท ในการก่อสร้างทางยกระดับข้ามจุดปัญหา ควบคู่ไปกับการหาแนวทางระบายการจราจรพื้นราบบริเวณจุดขึ้น-ลงทางด่วนที่สำคัญ

อย่างไรก็ตามการทดลองแก้ปัญหาการติดโดยก็ใช้ช่องจราจรสวนกลับ (Reverse lane) นั้นยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้เท่าที่ควร เนื่องจากรถยังคงไปติดรวมกันที่จุดตัดบนทางด่วน ดังนั้นจึงต้องส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีเครื่องอ่านบัตรอัตโนมัติให้มากขึ้นด้วย (Easy Pass - M Pass) เพื่อแก้ไขปัญหาการติดสะสมที่ด่านเก็บเงินทั้งในระบบทางด่วนและมอเตอร์เวย์.