



พระราม2 ถนนเจ็ดชั่วโคตร! เมกะโปรเจกต์ที่ต้องไอลาน

พระราม2 ถนนเจ็ดชั่วโคตร! เมกะโปรเจกต์ที่ต้องไอลาน

“มันเป็นหน้าที่ของพวกคุณคณากรที่ทำถนน ไม่ใช่สารพัดเรื่องต้องไปทำนายกฯ ทำไม่ต้องรอให้นายกฯ มาไอลาน”

ป้าคนหนึ่งอายุเลขวัยกลางคนไปแล้วตอบคำถามกระจอกข่าวว่าด้วยเรื่องความเดือดร้อนของชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบจากโครงการปรับปรุงถนนพระราม 2 ที่สร้างแล้วสร้างอีกไม่จบสิ้นสักที

ป้าคนนั้นเฝ้าอาศัยอยู่แถวย่านถนนพระราม 2 และคงมาเป็นแนวร่วมกับกลุ่มชูป้ายเรียกร้องให้รัฐบาลใหม่ลงมาแก้ปัญหาดังกล่าวที่หน้าวัดพันท้ายนรสิงห์ อ.เมือง จ.สมุทรสาคร เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม ที่ผ่านม

อารมณ์ของป้าเวลานั้นคงผิดหวังอย่างที่สุดในการทำงานของระบบราชการไทย จึงตอบคำถามนักข่าวอย่างตรงไปตรงมาแบบไม่ต้องเขียนโพยล่วงหน้า ประเด็นใหญ่ใจความจึงออกมาแบบนี้



“คุณไม่ใช่หุ่นยนต์ คุณต้องมีสมอง คุณเข้ามาเป็นข้าราชการก็ดี เป็นผู้แทนก็ดี ต้องใช้ความสามารถทำ ไม่ใช่รอให้เรื่องถึงนายกฯ นำเกลียดจะตาย อะไรๆ ก็ไม่ออกเหยี่ยวไม่ออก เลิกผัวก็ต้องไปบอกนายกฯ เขาไม่ทำกันแล้ว”

ก่อนจบคำตอบที่ทรงคุณค่ามากกว่าคำถามที่กระจอกข่าวส่งให้ฝากอะไรไปถึงนายกรัฐมนตรี คุณป้าท่านนี้ยังแฉะตั้งใจขอให้บรรดาสื่อทั้งหลายไปพูดคุยตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณขององค์กรปกครองส่วน



ท้องถิ่นต่างๆ (คงไม่เกี่ยวกับโครงการนี้) ว่ามีความโปร่งใสแค่ไหนด้วย

“ไปเจาะดูเลยว่าพวก อบต. อบจ. เขาประมูลงานกันอย่างไร มันมีอะไรอยู่ได้พร้อมบ้าง”

ว่าตามตรงแค่การชุมนุมชูป้ายร้องแฉกแหกกระเชอของชาวบ้านรากหญ้าอย่างพวกที่มาก่อนหน้านั้น คงไม่ได้รับการใส่ใจอย่างจริงจังจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเท่าใดนัก หากคราวนี้เป็นจังหวัดที่เลือกช่วงเวลารัฐบาลใหม่เพิ่งเริ่มทำงาน รัฐมนตรีป้ายแดงหลายคนกำลังฟืด ความทุกข์ยากของชาวบ้านย่านพระราม 2 จึงได้รับการส่งต่อไปถึงฝ่ายกำกับนโยบายเร็วกว่าปกติ

จากวันนั้นเพียง 3 วัน สักดิ์สยาม ชิดชอบ รวม.คมนาคม ประเดิมงานแรกด้วยการควง ถาวร เสนเนียม รวม.คมนาคม พร้อมทีมผู้บริหารกระทรวงไล่ตั้งแต่ปลัดไปจนถึงเจ้าภาพอย่างอธิบดีกรมทางหลวง ลงไปเดินสำรวจพื้นที่ก่อสร้าง เห็นสภาพความเป็นอยู่ของชาวบ้านเหมือนถูกลงโทษให้ต้องมาอยู่ในเมืองที่แสนอึดอัด ไม่เกินเลยไปจากข้อความบนป้ายระบายทุกข์ **“ทนไม่ไหวแล้ว ถนนพระราม 2 #รถติดหนักมาก ถนน**

เจ็ดชั่วโคตร”

“ถนนเจ็ดชั่วโคตร” ที่ชาวบ้านเรียกขานนั้น ภาษาทางการก็คือ **“โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน-เอกชัย”**

ลักษณะงานเป็นการขยายคันทางทั้งทางขนาน (Frontage Road) จากเดิม 2 ช่องจราจรเป็น 3 ช่องจราจร และทางหลัก (Main Road) จากเดิม 3 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร รวม 2 ฝั่งจาก 10 ช่องจราจร เป็น 14 ช่องจราจร พร้อมก่อสร้างสะพานกลับรถ 2 แห่ง ที่กม.12 (แสมดำ) กม.16 (ก่อนถึงซอยพันท้ายนรสิงห์) และสะพานข้ามทางรถไฟ กม.18

โครงการนี้มีระยะทางเพียง 11.7 กิโลเมตร ใช้งบประมาณรวม 2,213.5 ล้านบาท แต่ได้ขอยางก่อสร้างออกเป็น 3 ตอน ให้ 3 บริษัทดูแล (คุณป้าก็มีชาติหญิงถึงประเด็นนี้อยู่เหมือนกัน)

ตอน 1 (กม.9+800-13+300) ตั้งแต่วงแหวนรอบนอก-แสมดำ ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ก่อสร้างโดยบริษัท บุญสหการ สร้าง จำกัด งบประมาณ 707.50 ล้านบาท

คม ชัด ลึก

Khom Chad Luek
Circulation: 300,000
Ad Rate: 1,760

Section: First Section/-

วันที่: จันทร์ 29 กรกฎาคม 2562

ปีที่: 18

ฉบับที่: 6387

หน้า: 5(ซ้าย), 6

Col.Inch: 130.29

Ad Value: 229,310.40

PRValue (x3): 687,931.20



คลิก: สีสี่

หัวข้อข่าว: พระราม2 ถนนเจ็ดชั่วโคตร! เมกะโปรเจกต์ที่ต้องไขลาน

ตอน 2 (กม.13+300-17+400) แสมดำ-วัดพันท้ายนรสิงห์ ระยะทาง 4.1 กิโลเมตร ก่อสร้างโดยบริษัท แสงชัยโชค จำกัด งบประมาณ 798.555 ล้านบาท

ตอน 3 (กม.17+400-21+500) วัดพันท้ายนรสิงห์-มหาชัยเมืองใหม่ ระยะทาง 4.1 กิโลเมตร ก่อสร้างโดยบริษัท เอ็ม.ซี.คอนสตรัคชั่น (1979) จำกัด งบประมาณ 707.5 ล้านบาท

แม้การก่อสร้างจะแบ่งสัญญาออกเป็น 3 ตอน เพื่อให้งานเดินหน้าเร็วขึ้นและเสร็จให้ทันตามสัญญาในเดือนสิงหาคม 2563 แต่นับจากเริ่มเปิดหน้างานเมื่อปีที่แล้วจนถึงปัจจุบันพบว่า การก่อสร้างล่าช้ากว่ากำหนดมาก

สาเหตุหนึ่งเกิดจากอุปสรรคด้านการขยับระบบสาธารณูปโภค และการแก้ไขแบบ "ผิวถนน" ที่มีความล่าช้ามานานกว่า 1 ปียังไม่แล้วเสร็จ

ประเด็นเรื่องอุปสรรคด้านการขยับระบบสาธารณูปโภคมีข้อมูลน่าสนใจจากกรณี จาติกวณิช อดีต รมว.คลัง เผยผ่านเฟซบุ๊กส่วนตัวเมื่อ 23 กรกฎาคม 2562 หลังจากคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และกรมทางหลวงลงตรวจพื้นที่เพียงวันเดียวว่า แท้ที่จริงแล้วหน่วยงานที่เป็นเจ้าของสาธารณูปโภคแต่ละด้านมันเองที่เป็นตัวถ่วงทำให้การก่อสร้างเป็นไปอย่างล่าช้า

กรณี ให้เครดิตข้อมูลว่าได้มาจากการพูดคุยกับ ดาวร เสนเนียม รมช.คมนาคม จากพรรคประชาธิปัตย์ด้วยกัน และท่านฝากมาถ่ายทอดให้ฟังว่าปัญหาที่แท้จริงคืออะไร และได้ดำเนินการส่งการแก้ไขไปแล้วอย่างไรบ้าง

กรณี บอกว่า ประเด็นแรกที่ทำให้การก่อสร้างถนนเป็นไปอย่างล่าช้าคือ กรมทางหลวงอ้างว่าการประปา การไฟฟ้า ไม่ให้ความร่วมมือในการขยับย้าย อ้างว่าประชุมกันไป 10 กว่าครั้งก็ยังไม่ได้ข้อตกลง สิ่งที่รมช.คมนาคม ทั้งสองได้ถามกลับไปคือ "ยังคุยไม่ได้แล้วเปิดหน้างานไปทำไม?"

ประเด็นต่อมาคือจากสภาพความเป็นจริง ทางผู้รับเหมาเปิดหน้างานกว้างเกินไปและเปิดพร้อมกันทั้งสองฝั่งถนน เหลือพื้นที่ให้รถวิ่งได้น้อยมาก ทั้งๆ ที่เป็นเส้นทางสำคัญ เป็นถนนเส้นหลักจากภาคใต้ทั้งภาคที่มีค่าเฉลี่ยสถิติรถวิ่งเข้าออกมากถึงวันละ 200,000 คัน

อีกประเด็นคือหลังจากผู้รับเหมาเปิด



หน้างานไปแล้ว แต่คนงานลงไปทำงานไม่ได้ เพราะสภาพดินนิ่มทำให้หลังจากถมดินถมทรายแล้วต้องทิ้งไว้เฉยๆ อย่างน้อย 6 เดือน เพื่อรอให้ดินอยู่ตัว ประเด็นนี้ รมว.คมนาคมได้ถามว่า ไขว้ตีดอกเสาเข็มแล้วเทซีเมนต์เลยไม่ได้หรือ คำตอบคือ "ได้" และในระยะยาวดีกว่าด้วย

แต่ข้าราชการบอกว่าไม่ได้ของบไว้ ทั้งที่ 200,000 คันติดกันวันละหลายชั่วโมง น่าจะมีต้นทุนทางเศรษฐกิจที่สูงกว่ามาก

ประเด็นสุดท้ายไม่มีการประสานขอความร่วมมือการวิ่งรถบรรทุกเพื่อหลีกเลี่ยงเวลาที่ประชาชนต้อง

ต่อจากหน้า 5 เหน หรือรับส่งลูกที่โรงเรียน ขณะเดียวกันตำรวจก็ควรต้องขยับมาดูแลการจราจรเพื่อลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุที่จะทำให้รถติดมากขึ้นไปอีก

กรณี บอกว่า ข้อมูลที่ได้รับทราบบอกเล่าจากเพื่อนรัฐมนตรีพรรคเดียวกันนี้ ฟังแล้วทั้งในการทำงานตามระบบราชการเป็นอย่างมาก แถมยังเจอกับตัวเองมาแล้วหลายครั้ง

ส่วนประเด็นการแก้ไขแบบผิวถนนซึ่งมีส่วนเป็นอย่างมากที่ทำให้การก่อสร้างติดขัดนั้น มีข้อมูลจากนายช่างโครงการคนหนึ่งว่าเป็นเพราะตามสัญญาที่ทำไว้กับผู้รับเหมา กำหนดความหนาไว้เพียงแค่ 13 ซม. ทั้งที่ถนนหลักที่มีรถบรรทุกคับคั่งควรจะมีผิวถนนหนากว่า 20 เซนติเมตร หากปล่อยให้มีการก่อสร้างตามแบบจะทำให้ถนนเส้นนี้ อยู่ได้ไม่เกิน 3 ปี ก็ต้องปรับปรุงใหม่ อีกทั้งยังพบปัญหาอื่น เช่น ไม่มีรายละเอียดการวางระบบท่อ

กรมทางหลวงใช้เวลากว่า 1 ปี แก้ไขแบบก่อสร้างผิวถนน แต่ยังไม่เสร็จ ส่งผลการเบิกจ่ายงบประมาณของผู้รับเหมา เพราะเมื่อแบบไม่เสร็จก็ไม่สามารถเบิกเงินมาก่อสร้างได้ ผู้รับเหมาบางรายต้องไปกู้เงินเพื่อดำเนินการเองไปก่อน

กระนั้น รมว.คมนาคม เห็นแย้งว่าการแก้แบบผิวถนนไม่จำเป็นสาเหตุใหญ่ทำให้การก่อสร้างล่าช้า และแม้ว่าโครงการนี้จะมีค่าความเสียหายเพียง 38% แต่ยืนยันว่าจะเร่งรัดให้แล้วเสร็จตามสัญญาภายในปี 2563แน่นอน

แต่ระหว่างนี้ได้วางแนวทางบรรเทาความเดือดร้อนด้านจราจร โดยให้ผู้ว่าราชการจังหวัดและเจ้าหน้าที่ตำรวจขอความร่วมมือบริษัทขนส่งที่ใช้รถบรรทุกใหญ่ให้ออกเดินทางหลังช่วงเวลาเร่งด่วน และให้รถใหญ่อยู่เทิร์นรถตัดไปอีก 1 กม.จากจุดเดิม ขณะที่เรื่องผิวจราจรภายใน 2 สัปดาห์จะสามารถเลื่อนผิวจราจรจากจุดเดิมไปจุดตัดไปได้

ขณะเดียวกันได้ปรับขั้นตอนการก่อสร้างไม่ให้เปิดหน้างานตรงกันจะได้ไม่เกิดภาวะคอขวดรวมถึงให้ทำป้ายบอกทางจราจรให้ชัดเจนด้วย

การลงพื้นที่ตรวจสอบปัญหาด้วยตนเองของรัฐมนตรีใหม่ป้ายแดง โดยไม่ต้องรอให้นายกรัฐมนตรีไขลาน ดูเหมือนจะสร้างความพึงพอใจแก่ชาวบ้านพอสมควร เพราะหลังจากนั้นเป็นต้นมา ปัญหาจราจรบนถนนพระราม 2 โดยเฉพาะย่านวัดพันท้ายนรสิงห์มีความคล่องตัวมากขึ้น

ชาวบ้านบอกว่าตอนนี้รถสองแถวจากห้างโลตัสพระราม 2 กลับบ้านใช้เวลาแค่ 10 กว่านาที ก่อนหน้านี้นั่งรถไม่กั๊กใช้เวลาเป็นชั่วโมงก็ยังไม่ถึงสักที

การปรับปรุงถนนพระราม 2 ที่ชาวบ้านบอกว่าเป็นถนนเจ็ดชั่วโคตรนั้น แท้จริงแล้วโครงการนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งในโครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์บางขุนเทียน-วังมะนาว จ.ราชบุรี ซึ่งจะเป็นทางยกระดับวงแหวน

อ่านต่อหน้า 6

คม ชัด ลึก

Khom Chad Luek
Circulation: 300,000
Ad Rate: 1,760

Section: First Section/-

วันที่: จันทร์ 29 กรกฎาคม 2562

ปีที่: 18

ฉบับที่: 6387

หน้า: 5(ซ้าย), 6

Col.Inch: 130.29 Ad Value: 229,310.40

PRValue (x3): 687,931.20

หัวข้อข่าว: พระราม2 ถนนเจ็ดชั่วโคตร! เมกะโปรเจกต์ที่ต้องไขลาน



คลิป: สี่สี่

บนเกาะกลางถนนพระราม 2 เชื่อมต่อกับทางด่วนสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกตะวันตกที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กำลังก่อสร้างใหม่

การก่อสร้างมอเตอร์เวย์บางขุนเทียน-วังมะนาว แบ่งการพัฒนาเป็น 3 เฟส ได้แก่ เฟส 1 ช่วงบางขุนเทียน-เอกชัย (มทชัย) ระยะทาง 10 กม. วงเงิน 1.05 หมื่นล้านบาท เฟส 2 ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว ระยะทาง 15 กม. วงเงินลงทุนรวมกัน 4.8 หมื่นล้านบาท และเฟสที่ 3 ช่วงบ้านแพ้ว-วังมะนาว

โครงการเฟส 1 ซึ่งเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร สร้างบนเกาะกลางถนนพระราม 2 เริ่มก่อสร้างแล้วในปีนี้ คาดว่า จะแล้วเสร็จปี 2564 โครงการเฟส 2 ช่วงเอกชัย 1-บ้านแพ้ว จะเริ่มก่อสร้างในปี 2563 คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2565 หรืออาจนานกว่านั้น ส่วนเฟส 3 ช่วงบ้านแพ้ว-วังมะนาว จะก่อสร้างเป็นระยะสุดท้าย

อานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง บอกว่า เมื่อโครงการทั้งหมดก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถ

ในการรองรับปริมาณจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบันและคาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต อีกทั้งยังลดระยะเวลาการเดินทางของโครงข่ายถนนโดยรอบส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางได้รับความสะดวกปลอดภัยในการใช้เส้นทางเพิ่มมากขึ้น

กระนั้นแม้ว่าโครงการปรับปรุงถนนระยะแรก “บางขุนเทียน-เอกชัย” อาจแล้วเสร็จตามกำหนดเดือนสิงหาคม 2563 แต่ชาวบ้านอาจต้องทนรับความเดือดร้อนจากการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ที่จะตามมาอีกอย่างน้อย 3-4 ปี

และนี่เองคือสิ่งที่ชาวบ้านย่านพระราม 2 รวมถึงผู้คนที่มีความจำเป็นต้องสัญจรบนถนนสายนี้เป็นประจำรู้สึกกังวลและเป็นทุกข์ตลอดเวลาเมื่อนึกถึงสภาพอันแสนเลวร้ายเมื่อครั้งมีการก่อสร้าง ถนนธนบุรี-ปากท่อ ช่วงปี 2532-2546 ตำนานถนนเจ็ดชั่วโคตรของแท้

แต่ก็หวังไว้ว่าเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งระบบ ชาวบ้านและประชาชนผู้ใช้เส้นทางจะได้รับความสะดวกสบาย คุ่มค่าต่อการที่ต้องอดทนอยู่กับฝุ่นรื้อมาแสนนาน