

ประชาพิจารณ์รูปแบบ 'มอเตอร์เวย์' ลดแออัดจราจร 'วงแหวนตะวันตก'

จาก การเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอย่างรวดเร็วในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ส่งผลให้ปริมาณการจราจรบนถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ ด้านทิศตะวันตก โดยเฉพาะช่วงบางขุนเทียน-บางบัวทองนั้นเพิ่มขึ้นจนเกิดปัญหาสภาพการจราจรติดขัด ทำให้เกิดความไม่สะดวกและล่าช้าในการเดินทางและขนส่งสินค้า

ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม จึงมีแนวคิดที่จะพัฒนาถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก ด้านทิศตะวันตกช่วงบางขุนเทียนถึงบางบัวทองให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยกระดับ โดยวางดกม่อไว้บริเวณเกาะกลางถนน มีการควบคุมทางเข้า-ออกโดยสมบูรณ์เพื่อให้สอดคล้องกับถนนวงแหวนด้านตะวันออกและด้านใต้ที่มีการควบคุมทางเข้า-ออกโดยสมบูรณ์แล้ว

“ปริมาณจราจรช่วงบางขุนเทียน-บางบัวทองในช่วงเร่งด่วนอยู่ที่ประมาณ 2 แสนคันต่อวัน ถ้าไม่ทำอะไรเลยวันนี้อีก 6-7 ปีข้างหน้า การจราจรเส้นนี้จะวิกฤตที่สุด คำตอบก็คือจะต้องทำให้ทั้งเส้นเป็นมอเตอร์เวย์ ถ้าไปทำตอนนั้นไม่มีทางทัน อีกอย่างถนนเส้นนี้เป็นวงแหวนรอบแรกของกรุงเทพมหานครอยู่ดี ๆ เอาทางเส้นหลักไปทำมอเตอร์เวย์มันทำไม่ได้ เพราะประชาชนเคยใช้ฟรีมาแล้วและกรมทางหลวงเองก็ไม่มีเป้าประสงค์ที่จะเปลี่ยนช่วงนี้ เป็นทางด่วนพิเศษ แต่ต้องการเปลี่ยนทางยกระดับแทน ส่วนข้างล่างก็ยังใช้ได้ตามปกติครับ”

เสกสิทธิ์ ศิริวิทย์พงศ์ วิศวกรที่ปรึกษา กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ทีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ทราเนอ คอนซัลท์ จำกัด และบริษัท อวานการ์ด แคปปิตอล จำกัด กล่าวถึงวัตถุประสงค์ในการพัฒนาด้านถนนกาญจนาภิเษกด้านทิศตะวันตกช่วงบางขุนเทียนถึงบางบัวทองให้เป็นทางหลวงพิเศษยกระดับระหว่างเมืองในระหว่างการเดินทางรับฟังความคิดเห็นต่อรายละเอียดโครงการครั้งที่ 1 การศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตก ณ หอประชุมที่ว่าการอำเภอบางใหญ่ จ.นนทบุรี

โดยมีเป้าหมายเพื่อการเชื่อมโยงกับโครงการ

ช่วยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในอนาคตได้อย่างเป็นระบบเพื่อทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าสะดวกและรวดเร็วขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนการเดินทางและขนส่งสินค้าลดลงเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศด้วย ทั้งนี้เนื่องจากโครงการจำเป็นต้องใช้เงินการลงทุนสูง ในขณะที่งบประมาณของประเทศมีอยู่อย่างจำกัด การให้เอกชน

“

**ประเทศไทยกำลัง
จะมีมอเตอร์เวย์สาย
บางปะอิน-โคราช ทางเข้า
ไม่มีด่านจวาง โดยใช้ระบบ
รีโมทเซ็นเซอร์ ผู้ดูแลจะรับรู้
ว่ารถคันเข้ามาจากที่ใด
ก็จะเก็บเงินจากตรงนั้น**

”

ร่วมลงทุนในกิจการของรัฐตามนโยบายรัฐบาล จึงเป็นแนวทางเลือกหนึ่งในการดำเนินโครงการ

ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามระเบียบและข้อกำหนดต่างๆ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 ซึ่งกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจะต้องว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการ

นโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

กรมทางหลวง โดยสำนักแผนงาน จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติไว้ในมาตรา 25 ของ พ.ร.บ.ดังกล่าว ให้การดำเนินการศึกษาออกแบบกรอบรายละเอียด ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ตลอดจนรูปแบบการดำเนินงานการให้เอกชนร่วมลงทุน โครงการทางหลวงพิเศษระหว่าง



เวทีเสวนามอเตอร์เวย์วงแหวนตะวันตก

เมืองสายวงแหวนตะวันตกช่วงบางขุนเทียน-บางใหญ่ โดยมีจุดเริ่มต้นอยู่ที่บริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนและสิ้นสุดที่บริเวณทางแยกต่างระดับบางบัวทอง รวมระยะทาง 38 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 5 เขตและ 4 อำเภอในพื้นที่ 2 จังหวัด กรุงเทพฯ และนนทบุรี ทั้งนี้การก่อสร้างเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (ไป/กลับ) กรมทางหลวงได้ประเมินค่าลงทุนอยู่ที่กิโลเมตรละ 1,000 ล้านบาท หรือกว่า 3 หมื่นล้านบาท

วิศวกรที่ปรึกษาคนเดิมระบุอีกว่าสำหรับรูปแบบโครงการเป็นทางยกระดับตามการศึกษาเดิมที่เคยศึกษาไว้ก่อนหน้านี้ ซึ่งเป็นทางหลวงขนาด 6 ช่องทางขนาดช่องละ 3.6 เมตร จราจรไหลทางด้านละ 1 เมตร และไหล่ทางด้านนอก 2 เมตร ดังนั้นในการออกแบบ

กรอบรายละเอียดจะออกแบบตามรูปแบบเดิม โดยจะพิจารณาดำเนินการโครงการตามข้อมูลการสำรวจใหม่เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจรในพื้นที่ด้านล่างให้น้อยที่สุด

ส่วนแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่อยู่บนพื้นที่เกาะกลางของทางหลวงหมายเลข 9

(ถ.กาญจนาภิเษก) ตามการศึกษาเดิม นอกจากช่วงบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 และลอดใต้รถไฟฟ้าสายน้ำเงิน ซึ่งการศึกษาเดิมไม่ได้พิจารณาดำเนินการของรถไฟฟ้าสายน้ำเงิน จึงจำเป็นต้องมีการปรับแนวเพื่อเลี่ยงตำแหน่งเสา ส่วนแนวเส้นทางอื่นเป็นไปตามการศึกษาเดิม

ในขณะที่ทางขึ้น-ลงโครงการจากการศึกษาเดิมมีด่านเก็บค่าผ่านทาง แต่การศึกษาใหม่มีการเปลี่ยนระบบเก็บค่าผ่านทางเป็นแบบ Open Road Tolling (ORT) ซึ่งจะไม่มีการเก็บค่าผ่านทาง รถสามารถวิ่งผ่านได้ตลอดโดยไม่ต้องหยุดรถเพื่อจ่ายเงินหรือมีไม้กั้นช่องทางเข้า-ออก ส่งผลให้สามารถลดพื้นที่ก่อสร้างและลดการเวนคืนพื้นที่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางและอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางลงได้ อีกทั้งยังสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางในช่วงเวลาเร่งด่วนได้เป็นอย่างดี

ยกตัวอย่างมอเตอร์เวย์สาย 7 พัทยา-ชลบุรี หากใครมีโอกาสใช้เส้นทางสายนี้จะพบว่ารถจะมาติดที่หน้าด่านลาดกระบัง ทำให้ความสะดวกในการเดินทางลดลง เพราะมีด่านกีดขวาง แต่จะอย่างไรให้มอเตอร์เวย์เข้า-ออกสะดวก รวดเร็ว ให้มีด่านน้อยที่สุดหรือไม่เลย



รูปแบบเส้นทาง

Khom Chad Luek
Circulation: 200,000
Ad Rate: 1,800

Section: First Section/–

วันที่: พุธที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563

ปีที่: 19

ฉบับที่: 6564

Col.Inch: 123.47 Ad Value: 222,246

หน้า: 6(บน)

PRValue (x3): 666,738

คลิป: [สส](#)

หัวข้อข่าว: ประชาพิจารณ์รูปแบบ'มอเตอร์เวย์' ลดแออัดจราจร'วงแหวนตะวันตก'



ซึ่งรูปแบบดังกล่าวในโลกนี้เรามีแล้ว และในประเทศไทยที่กำลังจะมีมอเตอร์เวย์สายบางปะอิน-โคราชที่ทางเข้าไม่มีด่านขาวง สามารถเข้าโดยไม่ต้องผ่านด่าน

โดยใช้ระบบโรโทเซ็นเซอร์ ผู้ที่ดูแลจะรับรู้ว่ารถคันไหนเข้ามาจากที่ใดก็จะเก็บเงินจากตรงนั้น ซึ่งขณะนี้มีหลายประเทศในเอเชียเริ่มใช้แล้ว อาทิ ได้หวัน มาเลเซีย อินเดีย เวียดนาม ฯลฯ จะเห็นว่าในอนาคตไม่ว่าจะมีด่านจะมีเพียงเสาจับเซ็นเซอร์เท่านั้น

“จะทำอย่างไรให้รูปแบบเป็นมาตรฐานที่ใครๆ จะใช้ได้ ถามว่าควรเป็นรถทุกคันที่ห้ามมอเตอร์เวย์ใช้หรือไม่ แต่ในขั้นต้นอย่างน้อยที่สุดคนใช้รถที่มีเอ็มพาส หรืออีซีพาสติดรถเพื่อระบุตัวตน ได้ใช้ก่อนเป็นอันดับแรกและต้องเข้าถึงความรู้สึกผู้ใช้อย่างแท้จริงด้วย อย่างในต่างประเทศทั่วโลก เอ็มพาส อีซีพาสเอามาติดเพื่ออะไร ติดเพื่อเกี่ยวกับการได้ส่วนลดด้วย ผู้ที่ไร้ระบบนี้จะได้รับส่วนลดการผ่านทาง ทำให้ผมต้องเสียเงินล่วงหน้าทั้งที่ไม่ได้ใช้ ผมควรใช้ 1 เดือนก่อนเสียเงิน เหมือนค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาได้หรือไม่ คือใช้ก่อนจ่ายทีหลัง ขณะที่การจ่ายเงินก็จะต้องมีหลากหลายช่องทาง อาทิ จ่ายผ่านคิวอาร์โค้ด โอนผ่านแบงก์หรืออื่นๆ” เสกสิทธิ์ให้มุมมองทั้งท้าย ก่อนจบการเสวนา

● สุรัตน์ อัดตะ ●

suratatta0402@gmail.com