

อาคม เต็มพิทยาไฟลิ่ง อัปเดตเมกะโปรเจกต์ 'บก-น้ำ-อากาศ'



หมายเหตุ - นายอาคม เต็มพิทยาไฟลิ่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดโอกาสให้สื่อมวลชนซักถามทุกเรื่องเกี่ยวกับระบบรางระหว่าง มีท เดอะ پرس ที่ตึกนารีสโมส เมื่อวันที่ 8 มีนาคมที่ผ่านมา

ปประเทศไทยวางเงินจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานมานาน ส่งผลต่อขีดความสามารถ

ในการแข่งขันของประเทศ จากการจัดอันดับของ เวิลด์ อีโคโนมิก ฟอรัม (World economic forum) เรื่องต้นทุนในระบบโลจิสติกส์ของไทย ตอนนี้อยู่ในอันดับ 3 เกือบทุกเรื่อง และอยู่ในระดับเดิมมาตลอด ดังนั้นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจึงสำคัญ สิ่งทีพูดกันมาตลอดว่าจะทำอย่างไรให้ประเทศไทยเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และอนุรักษ์พลังงาน ผมมองว่า มีทางเดียวที่เราต้องย้ายคนและการขนส่งสินค้าจาก ระบบการเดิมบนท้องถนน ย้ายทางถนนไปสู่ระบบ

สาธารณะให้มากขึ้น

เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ มีแผนรถไฟฟ้า 464 กิโลเมตร แผนเขียนไว้แล้วก็นั่งมาตลอด มีเพียงแค่ว่าสายสีน้ำเงิน ต่อขยายส่วนสีเขียว แล้วก็มีส่วนสีม่วงเท่านั้น รัฐบาลก็ต้องเติมให้เต็ม สิ่งแรกคือต้องทำแผนแม่บทของรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ให้ครบ มีการเตรียมการมาตลอดตั้งแต่รถไฟฟ้าสายสีชมพู เหลือง ม่วง ม่วงใต้ สัมตะวันออก แดงเข้ม แดงอ่อน ขณะนี้โครงการทั้งหมดอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

รัฐบาลจะสามารถอนุมัติได้ครบภายในปี 2561 นี้ ถือเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้ชาวกรุงเทพฯ มีความสุข ทำให้การกระยะเวลาของการเดินทางมีเวลาแน่นอน มีเวลาพักผ่อน หรืออยู่กับครอบครัวได้มากขึ้น

ต่อมาคือ ระบบรางจากกรุงเทพฯ เชื่อมต่างจังหวัด หรือระหว่างจังหวัด ก็มีแผนเช่นเดียวกัน มีการขับเคลื่อนรถไฟทางคู่ ทั้งนี้ ในปัจจุบันทางรถไฟมีทั้งหมด 4,000 กว่ากิโลเมตร มีทางคู่อยู่ประมาณ 9% เท่านั้น ซึ่งในแผนระยะที่ 1 จะทำให้ระยะทางรถไฟทางคู่เพิ่มจาก 9% ขึ้นมาเป็น 33% ระยะที่ 2 ที่จะนำเสนอนี้ปี 2561 นี้ จำนวน 9 โครงการ จะเพิ่มระยะทางรถไฟทางคู่เป็น 67% จากนั้นก็จะไปสู่ระยะที่ 3 ซึ่งอยู่ระหว่างการวางแผน ซึ่งเป็นส่วนของแนวตะวันออก-ตะวันตก (อีสต์-เวสต์ คอร์ริดอร์) เส้นทางใหม่ที่ประชาชนรอคอยมา 60 ปี คือ เส้นทางเด่นชัย-เชียงใหม่ และอีกเส้นทางคือ บ้านไผ่-นครพนม เป็นแนวเชื่อมฝั่งตะวันตก ขณะนี้มีการศึกษาร่วมกันกับประเทศเกาหลีและญี่ปุ่น รถไฟทางคู่ทั้งขึ้นเหนือ ลงใต้ ไปตะวันออกเฉียงเหนือ ล้วนเป็นเส้นเลือดใหญ่ที่จะต้องสร้างให้ครบถ้วนสมบูรณ์ ก็จะเกิดการสิ้นไหลที่สะดวกมากขึ้น

เรื่องของรถไฟความเร็วสูงระยะทาง 2,506 กิโลเมตร เริ่มจากความร่วมมือของรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีนสร้างรถไฟความเร็วสูง ส่วนที่ 1 กรุงเทพฯ-โคราช เริ่มต้นไปแล้วในวันที่ 21 ธันวาคม 2560 ส่วนที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ไทยจะวิเคราะห์และออกแบบเองในช่วง 200-300 กิโลเมตร ใช้เวลาออกแบบไม่เกิน 6-8 เดือน ส่วนที่ 3 เชื่อมต่อกับประเทศลาว ทางจีนจะเป็นเจ้าภาพและจะประชุมหารือกันต่อไป

นอกจากนี้ มีความร่วมมือกับทางญี่ปุ่นสร้างรถไฟความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 350 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) แต่ความเร็วจริงอาจอยู่ที่ 320 กม./ชม. ซึ่งเป็นเรื่องของความปลอดภัย รถไฟความเร็วสูงจะเป็นตัวเลือกใหม่สำหรับการเดินทางที่รวดเร็ว

อีกเส้นทางคือ รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง ที่มีการปรับใหม่เชื่อม 3 สนามบิน ระหว่างอู่ตะเภา สุวรรณภูมิ และดอนเมือง ใช้เวลาเดินทางประมาณ 45 นาที จากต้นสายถึงปลายสาย รวมถึงเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน ที่จะใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 1 ชั่วโมง ซึ่งรัฐบาลใช้เงินลงทุนประมาณ 80% ของเงินลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดมาอยู่ที่ระบบราง

ทั้งนี้ ในเดือนเมษายนกระทรวงจะเสนอโครงการระบบรางให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณานุมัติ

รวม 4 โครงการ วงเงินลงทุน 162,287 ล้านบาท แบ่งเป็นโครงการรถไฟทางคู่ 2 เส้นทาง คือเด่นชัย-เชียงใหม่ และเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ และรถไฟชานเมืองสายสีแดงอีก 2 โครงการคือเส้นทางสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา, ตลิ่งชัน-ศิริราช และสายสีแดงเข้ม รังสิต-ธรรมศาสตร์

ส่วนในเดือนเมษายนถึงพฤษภาคม คาดว่าจะเสนอโครงการรถไฟทางคู่ให้ ครม.พิจารณาอนุมัติเพิ่มเติมอีก 2 เส้นทางคือ เส้นทางบ้านไผ่-นครพนม และชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี สำหรับโครงการรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน (สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา-ดอนเมือง) ว่าคณะกรรมการจัดทำร่างที่ไออาร์ได้เริ่มประชุมรวมกันแล้ว คาดว่าจะเสนอร่างเข้าสู่การพิจารณาภายในสัปดาห์ที่ 3 ของเดือนมีนาคม ประกาศที่ไออาร์ได้ช่วงเมษายนถึงพฤษภาคม และเปิดประกวดราคาได้ในช่วงมิถุนายนถึงกรกฎาคมนี้

ขณะที่การเดินทางโดยเส้นทางถนนก็ยังมีความจำเป็นอยู่ เนื่องจากถนนคือเส้นทางหลักไปสู่ทุกบ้าน ไปสู่ชนบททั่วทุกหย่อมหญ้า โดยปกติในประเทศไทยพัฒนาแล้วจะสำรองงบประมาณไว้สำหรับการบำรุงรักษาดูแล เพราะหากถนนพังแล้วค่อยแก้ไขจะมีค่าใช้จ่ายมหาศาล ถ้าเราดูแลรักษาสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นครั้งแรกที่เราจัดงบประมาณซ่อมแซมและเห็นความสำคัญในจุดนี้ รวมถึงรัฐบาลได้จัดงบประมาณขยายถนนเส้นทางหลักที่เพิ่มขึ้นมาเกือบ 1,000 กิโลเมตร เช่น การขยายช่องจราจรจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร รวมถึงเส้นทางหลักที่ลุ่มแม่น้ำโขงจากแม่สอดไปถึงมุกดาหาร ซึ่งยุทธศาสตร์อีกอย่างหนึ่งคือยุทธศาสตร์อีสานตอนใต้ ซึ่งขาดไป 300-400 กม. ก็สามารถทำแล้วเสร็จในรัฐบาลชุดนี้ เส้นทางนี้จะต่อเชื่อมไปยังประเทศลาวและประเทศเวียดนามด้วย

ในส่วนการเชื่อมต่อระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงและกลุ่มประเทศในอาเซียน ที่ถูกพูดถึงมาอย่างยาวนาน แต่ไม่เกิดผลทางปฏิบัติ รัฐบาลชุดนี้ได้เปิดถนนเชื่อมกับประเทศพม่า ซึ่งด่านที่ อ.แม่สอด จ.ตาก ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าการค้าชายระหว่างประเทศสูงมาก เมื่อช่องทางไม่พอก็จำเป็นต้องเพิ่มสะพาน ขยายถนน ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปลายปี 2561 นี้

อีกจุดหนึ่งคือที่ อ.อรุณประเทศ จ.สระแก้ว ที่เป็นจุดเชื่อมกับประเทศกัมพูชา ซึ่งก็เป็นด่านที่มีมูลค่าการค้าชายระหว่างประเทศสูงเป็นอันดับ 1 ช่องทางของนักท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าก็ไม่มีเพียงพอเช่นเดียวกัน จึงต้องสร้างถนนและสะพานใหม่ รวมถึงประเทศลาว ขณะนี้กำลังวางแผนสร้าง

สะพานข้ามแม่น้ำโขงอีกแห่งหนึ่งที่ จ.บึงกาฬ โดยการออกแบบเสร็จสมบูรณ์แล้ว และอีกโครงการที่ จ.อุบลราชธานี จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 6

การแก้ปัญหาการจราจรอีกเรื่องหนึ่งคือ ปัญหารถติดระหว่างจังหวัด เช่น ถนนมิตรภาพที่เป็นประตูสู่ภาคอีสาน รวมถึงถนนสายเอเชีย ที่แม้จะมี 6 เส้นทางจราจร แต่กลับมีปริมาณรถติดเพิ่มมากขึ้น ยิ่งในช่วงเทศกาลปัญหายิ่งปรากฏชัด รัฐบาลนี้จึงได้เริ่ม 3 โครงการด้วยกัน คือโครงการมอเตอร์เวย์บางปะอิน-โคราช บางใหญ่-กาญจนบุรี และพัทธยา-มาบตาพุด ที่จะเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในเรื่องการเดินทางสู่เมืองท่องเที่ยวต่างๆ รวมทั้งพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (อีอีซี) ด้วย

ในส่วนของสนามบินที่มีปัญหานักท่องเที่ยวแออัด ไม่ว่าจะเป็น สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ ที่เป็นสนามบินหลัก รัฐบาลชุดนี้ก็ได้เข้ามาพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิในระยะที่ 2 ที่เป็นส่วนของอาคารและลานจอดเครื่องบิน ซึ่งจะช่วยเพิ่มการรองรับผู้โดยสารได้เป็น 60 ล้านคนต่อปี สนามบินดอนเมืองก็กำลังวางแผนจะขยายเพิ่มเติมให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคนต่อปี สนามบินภูเก็ตกำลังวางแผนขยายต่อ และจังหวัดเชียงใหม่กำลังวางแผนในการสร้างสนามบินแห่งที่สองของจังหวัด

นอกจากนี้ รัฐบาลได้เริ่มปรับปรุงและพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา เพื่อผลักดันให้เป็นสนามบินนานาชาติแห่งใหม่อย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งพื้นที่การรองรับที่เพิ่มขึ้นของสนามบินอู่ตะเภาจะช่วยแบ่งเบาภาระความแออัดจากสนามบินหลักได้ โดยสนามบินนี้จะช่วยการรองรับนักท่องเที่ยวจาก 15 ล้านคน เป็น 30 ล้านคน และมุ่งสู่ 60 ล้านคน ในอีก 10-20 ปี ข้างหน้า ยิ่งไปกว่านั้น สนามบินอู่ตะเภาจะมีศูนย์ซ่อมอากาศยานที่สมบูรณ์แบบครบวงจรเป็นครั้งแรก ปัจจุบันแอร์บัส ได้ให้ความสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในส่วนของศูนย์ซ่อมอากาศยานนี้

ส่วนสนามบินในภูมิภาคอื่นๆ ของกรมท่าอากาศยานทั้ง 28 สนามบินนั้น จะมีการขยายปรับปรุง เพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวเช่นกัน รวมถึงจะมีการสร้างสนามบินใหม่ที่ อ.เบตง จ.ยะลา ด้วย เนื่องจากปัจจุบันอัตราการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวของทุกสนามบินอยู่ที่ 15-20% ต่อปี

ในส่วนของการคมนาคมทางน้ำนั้น ท่าเรือแหลมฉบังในระยะที่ 3 ที่เป็นหนึ่งในโครงการของอีอีซี ก็กำลังเร่งรัดให้เกิดการก่อสร้างภายในปี 2562

เมื่อโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ แล้วเสร็จทั้งหมด แต่หากทุกระบบไม่เกิด

การเชื่อมต่อกันก็จะไม่เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น ในสถานีรถไฟ หรือในทุกสนามบิน จะต้องมียระบบการขนส่งสาธารณะ อาทิ รถประจำทางที่ขนส่งผู้โดยสารจากสถานีไปสู่เมือง หรือสู่ท่าเรือให้การเดินทางเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม เมื่อโครงการใหญ่ๆ แล้วเสร็จในอีก 4-5 ปี ข้างหน้า ก็ต้องมีมาตรการผลักดันเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้ได้ ซึ่งต้องมีมาตรการจูงใจให้ประชาชนเลือกใช้รถไฟฟ้า ปัจจุบันจะเห็นได้ว่าคนเริ่มหันมาใช้รถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น เพราะคนเริ่มคุ้นเคย แต่อีกปัจจัยหนึ่งที่สำคัญคือปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นประมาณ 5-10% ตลอดทุกปี จึงต้องมีมาตรการที่ผลักดันให้คนจอดรถก่อนเข้าเมือง ซึ่งรัฐก็ต้องเพิ่มพื้นที่ในการจอดรถให้กับประชาชนด้วย ต้องทำให้ครบวงจร

ในส่วนของการไทยแลนด์รีเวียระกัระทรวงคมนาคมจะลงไปส่งเสริมถนนเลียบชายฝั่งทะเลเพื่อการท่องเที่ยว ขณะนี้ได้เริ่มโครงการตั้งแต่ จ.เพชรบุรี ไปถึง จ.ชุมพร เป็นระยะทาง 564 กม. ขณะนี้ยังขาดอยู่ 176 กม. ที่ยังไม่แล้วเสร็จ ส่วนใหญ่เป็นถนนของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งถนนท้องถิ่นมีเพียง 19 กม. ทั้งนี้ ถนนเลียบชายฝั่งทะเลในโครงการนี้ อาจจะไม่ใช้ถนนที่ขิดติดทะเลเลย แต่บางส่วนจะเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีถนนคั่นกลาง และมองเห็นชายฝั่งเหมือนในหลายๆ ประเทศ ซึ่งจะมีความสวยงามเนื่องจากชายหาดหลายพื้นที่ยังไม่มีการบุกรุก



ตั้งผู้จัดการความปลอดภัย เผย‘สิบล้อ’ทำอุบัติเหตุพุ่ง

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เมื่อวันที่ 8 มี.ค. ที่โรงแรมรามารการ์เด็นส์ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เป็นประธานเปิดการสัมมนา “เสริมสร้างความปลอดภัยและการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า” โดยมีนางหลุยซ่า ราเกอร์ รักษาการหัวหน้าคณะผู้แทนสหภาพยุโรป (EU) ประจำประเทศไทยและ นายทิม มาเลอร์ ผู้อำนวยการ GIZ ประจำประเทศไทยและมาเลเซีย และผู้บริหารกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมพิธีเปิดงานดังกล่าว

นายอาคม เปิดเผยว่า กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ร่วมกับองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของเยอรมัน เตรียมผลักดัน

ด้านบันทึกความร่วมมือในการดำเนินโครงการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ที่ยั่งยืนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งซึ่งคิดเป็นสัดส่วนโดยถึงร้อยละ 80 ของไทย และกลุ่ม GMS ทั้งยังยังมีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเฉลี่ยร้อยละ 3 ต่อปี ประกอบกับสถิติเดือน ม.ค. 61 มีรถบรรทุกจดทะเบียน 1,038,814 คัน รวมทั้งปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุเฉพาะที่เกิดจากรถบรรทุกมีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเตรียมประกาศบังคับใช้ให้ผู้ประกอบการและบริษัทด้านโลจิสติกส์ทุกรายในประเทศต้องมีตำแหน่งผู้จัดการความปลอดภัย (GMS) เพื่อคอยตรวจสอบเช็คสถิติยานพาหนะขนส่งทุกคัน ก่อนออก

วิ่งบนท้องถนน โดยให้มีกระบวนการกำกับ ตรวจสอบของกรมการขนส่งทางบก หรือ Safety Audit ด้วย ได้ให้ ขบ. ศึกษากฎระเบียบเรื่องผู้จัดการความปลอดภัยสำหรับรถบรรทุก ซึ่งผลการศึกษารื่องดังกล่าวจะแล้วเสร็จปีนี้และตั้งเป้าว่าจะให้มีผลบังคับใช้ในปีหน้าเช่นกัน

นายอาคม กล่าวต่อว่า ส่วนความคืบหน้าการสร้างจุดพักรถสำหรับรถบรรทุกที่กรมทางหลวง (ทล.) รับผิดชอบนั้น ตามผลศึกษาของสำนักงานโยธาและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มี 41 จุด ปัจจุบันมีการเปิดให้บริการแล้ว 2 จุด ในพื้นที่ จ.นครราชสีมา ซึ่งได้ผลตอบรับจากรถบรรทุกไปใช้บริการประจำ โดยปี 61 จะสร้างอีก 2-3 จุด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และขยายผลก่อสร้างจนครบทั้ง 41 จุด โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีรถบรรทุกใช้จำนวนมาก โดยอาจต้องพิจารณาสร้างก่อนพื้นที่ภาคอื่น

ด้านนายทิม กล่าวว่า หลังจากบางประเทศในกลุ่มยุโรปบังคับใช้มาตรการดังกล่าวแล้วพบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงปีละไม่ต่ำกว่า 2%.



ข่าวหนังสือพิมพ์
สำนักงานเลขาธิการกรม ฝ่ายประชาสัมพันธ์

หนังสือพิมพ์ไทยโพสต์ เพื่อคนไทยอย่างมีประสิทธิภาพ
http://www.thaipostnews.co.th

มติชน

วันที่ ๙ เดือน มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

DEPARTMENT OF HIGHWAYS DEPARTMENT OF HIGHWAYS DEPARTMENT OF HIGHWAYS DEPARTMENT OF HIGHWAYS DEPARTMENT OF HIGHWAYS

สนช.โหลานอุโมงค์'วังสีสุบ'

●ผอ.ศูนย์แจ่งคืบหน้าแล้ว45%

●ยัน'สงกรานต์'จราจรไม่วิกฤต

นายพีระศักดิ์ พอจิต รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) คนที่ 2 เผยภายหลังนำคณะ สนช.ลงพื้นที่ติดตามความคืบหน้าโครงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด บริเวณแยกวังสีสุบ หมู่ 1 ต.จันทาม

อ.เมือง จ.อุตรดิตถ์ ถนนสาย 11 หรือถนนสายพิษณุโลก-อุตรดิตถ์-เด่นชัย จ.แพร่ หลังได้รับการร้องเรียนจากประชาชนว่าการก่อสร้างเป็นไปอย่างล่าช้านั้นว่า โครงการนี้เกิดขึ้นได้จากสมัยที่ตนดำรง

ตำแหน่งนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) อุตรดิตถ์ เนื่องจากลงพื้นที่ทำประชาคมทั้งจังหวัดพบว่า แยกวังสีสุบเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทำให้ชาว จ.อุตรดิตถ์ ที่ต้องผ่านแยกนี้ประสบเหตุเสียชีวิต พิกัด ทพ.ย.สินเสียหายแทบจะทุกตำบล จึงเสนอแผนเข้าไปยังกระทรวงคมนาคม หลังจากเข้าไปเป็นรองประธาน สนช.ทราบว่า โครงการนี้อยู่ในลำดับที่ 9 ของแผนพัฒนาของกระทรวงคมนาคม

จึงเข้าไปผลักดันจนทำให้โครงการนี้ถูกหยิบยกขึ้นมาอยู่ในลำดับที่ 3 และดำเนินการได้ในที่สุด ซึ่งหากเสร็จเรียบร้อยจะทำให้การสัญจรผ่านบริเวณแยกนี้สะดวกมากยิ่งขึ้น

ด้านนายดนัย เรืองสอน ผู้อำนวยการศูนย์สร้างและบูรณะสะพาน ที่ 1 จ.พิจิตร ซึ่งรับผิดชอบโครงการนี้ กล่าวว่า ปัญหาช่วงแรกของการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดบริเวณแยกวังสีสุบ คือการบริหารจัดการชุมชนที่อยู่รอบข้างที่มีการรื้อถอนเข้ามาในเขต แต่ก็สามารถแก้ไขได้เรียบร้อยแล้ว ขณะนี้การก่อสร้างตัวอุโมงค์ด้านล่างคืบหน้าไป 25% แต่ระยะการเบิกจ่ายงบประมาณและปริมาณงานโดยรวมคืบหน้า 45% แล้ว งบประมาณที่นำมาดำเนินการเป็นงบประมาณผูกพันปี 2559-2562 รวมเป็น 594 ล้านบาท ส่วนการก่อสร้างจะแล้วเสร็จราวเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม 2563 อย่างไรก็ตาม ช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่จะถึงนี้ จะไม่มีปัญหาการจราจรติดขัดอย่างแน่นอน เนื่องจากผ่านช่วงวิกฤตการจราจรมาแล้ว 2 ครั้ง คือสงกรานต์และช่วงปีใหม่ที่ผ่านมา