

ตัดถนนใหม่'วงแหวนรอบ3' 4แสนล้านเชื่อม9จังหวัดมุ่งเข้ากรุงเทพฯ

ผ่าเส้นทางบิกโปรเจกต์ “ถนนวงแหวนรอบที่ 3” ระยะทาง 331 กม. พาดผ่านพื้นที่ 9 จังหวัด ลงทุนกว่า 4.2 แสนล้าน รองรับเมืองขยาย แก้ปัญหาจราจรคับคั่งถนนกาญจนาภิเษก ลดเข้า-ออก ใจกลางเมือง ท่อยอยสร้างทีละเฟส กรมทางหลวงประเดิมทุ่กว่า 3.8 หมื่นล้าน ลุยสร้าง เฟสแรกระยะทาง 30.45 กม.จากรังสิต-แยกลำผักชี เชื่อมต่อทางด่วน “จตุโชติ-ลำลูกกา” ทะลวงรถติดฝั่งตะวันออก ชง ครม.อนุมัติโครงการ เวนคืนที่ดินปี'70 ดอกเข็มปี'72 เปิดใช้ ปี'75 ส่วนฝั่งตะวันตกขุดคลองผันน้ำคูขนานถนน ตั้งแต่สุพรรณบุรีทะเลสาบสมุทรสาคร เปิดพื้นที่ระบายน้ำ ป้อนน้ำท่วมระยะยาว

4





“วงแหวนรอบ 3”

นายปิยพงษ์ จิวัฒน์กุลไพศาล อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างเตรียมการผลักดันโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 หรือมอเตอร์เวย์ MR 10 เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและการเดินทางไปยังภูมิภาคต่างๆ ให้เกิดความคล่องตัว รวมทั้งลดการเข้า-ออกใจกลางเมืองกรุงเทพฯ และบรรเทาการจราจรคับคั่งของถนนวงแหวนรอบที่ 2 คือ ถนนกาญจนาภิเษกในปัจจุบัน

ผุดวงแหวนรอบ 3 เชื่อม 9 จว.

ปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงที่สำคัญจะเริ่มจากกรุงเทพฯ ไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศในลักษณะเส้นออกจากศูนย์กลางและจะมีโครงข่ายวงแหวนซึ่งมีลักษณะคล้ายใยแมงมุม โดยมีวงแหวนรอบที่ 1 คือ ถนนรัชดาภิเษก ต่อมาในปี 2521 กรมทางหลวงได้ก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 2 คือ ถนนกาญจนาภิเษก (ทางหลวงหมายเลข 9) เพื่อลดความคับคั่งการจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

“แต่เนื่องจากมีการเจริญเติบโตของเมือง ส่งผลให้การจราจรเพิ่มสูงขึ้นมาก ขณะที่ถนนวงแหวนรอบที่ 2 ในปัจจุบันรองรับได้ในระดับหนึ่ง และอีกไม่นานก็จะเต็มความจุ จึงมีแผนสร้างวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 สำหรับแยกและเบี่ยงปริมาณรถขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมไม่ให้ผ่านเข้าสู่พื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ และแก้ปัญหาการจราจรถนนวงแหวนรอบที่ 2”

นายปิยพงษ์กล่าวว่า แนวเส้นทางพาดผ่าน 9 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพฯ ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สระบุรี

อ่างทอง สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม และสุพรรณบุรี มีระยะทางรวม 235 กม. แบ่งก่อสร้างเป็นเฟสตามความพร้อมของพื้นที่โครงการ วงเงินการก่อสร้างและการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ

ลุยเฟสแรกเร่งลิด-ล้าผักชี

โดยเฟสแรกเริ่มก่อสร้างด้านตะวันออก ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 (รังสิต-นครนายก) กม.25+850 ก่อนถึงคลอง 11 ถึงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 (ถนนสุวินทวงศ์) กม.2+500 ก่อนถึงแยกลำผักชี ระยะทาง 30.45 กม. วงเงิน 38,868 ล้านบาท ใช้งบประมาณมาก่อสร้าง รูปแบบเป็นทางยกระดับขนาด 8 ช่องจราจรทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจรทางต่างระดับ และมีจุดเชื่อมต่อกับทางด่วนจุฑาธุช-ลำลูกกา ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ที่อยู่ระหว่างก่อสร้างด้วย

“เร่งช่วงนี้ก่อน เพราะมีความสำคัญที่สุด เป็นเส้นทางบูรณาการกับทางด่วนสามารถเดินทางจากนครนายก ลำลูกกาเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ ได้สะดวก ไม่ต้องผ่านถนนรังสิต-องครักษ์ เรือออกแบบเสร็จแล้ว จะเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติโครงการในปี 2570 เพื่อเวนคืนที่ดิน เริ่มสร้างในปี 2572 เสร็จปี 2575”

ฝั่งตะวันตกขุดคลองผันน้ำเพิ่ม

นายปิยพงษ์กล่าวว่า ในส่วนของฝั่งตะวันตกตั้งแต่สุพรรณบุรี-นครปฐม-สมุทรสาคร จะมีการออกแบบบูรณาการร่วมกับทางระบายน้ำของกรมชลประทาน เพื่อป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยระยะแรกจะทำการคลองผันน้ำ อยู่ระหว่างพิจารณาว่าลงแม่น้ำท่าจีนหรืออ่าวไทย โดยออกแบบให้คลองผันน้ำจะอยู่ตรงกลางและ

มีถนนอยู่ด้านข้าง

แหล่งข่าวจากกรมทางหลวงกล่าวเพิ่มเติมว่า แนวเส้นทางของโครงการถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 กรมทางหลวงเคยศึกษาเบื้องต้นไว้เมื่อปี 2552 มาทบทวนและปรับปรุงผลการศึกษาใหม่เพื่อผลักดันโครงการใหม่อีกครั้ง หลังสภาพพื้นที่และการพัฒนาเมืองในปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาที่อยู่อาศัย การก่อสร้างถนนแนวใหม่ทั้งฝั่งตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพฯ เช่น ถนนพรวนนก-พุทธมณฑลสาย 4 ถนนเทพรักษ์ มอเตอร์เวย์ M 6 บางปะอิน-โคราช มอเตอร์เวย์ M 81 บางใหญ่-กาญจนบุรี ทางด่วนจุฑาธุช-ลำลูกกา เป็นต้น

ทั้งโครงการลงทุน 4.2 แสนล้าน

โดยแนวเส้นทางจะมีรัศมีอยู่ห่างจากถนนวงแหวนรอบที่ 2 หรือถนนกาญจนาภิเษกในปัจจุบันประมาณ 12-50 กม. ขึ้นอยู่กับพื้นที่ โดยแนวด้านตะวันออกจะอยู่ห่างจากถนนกาญจนาภิเษกประมาณ 12-15 กม. ด้านตะวันตกอยู่ห่างประมาณ 30-50 กม.

ส่วนระยะทางเมื่อรวมช่วงด้านใต้ของ กทพ.อีก 79 กม. จะมีระยะทางรวมทั้งโครงการประมาณ 331 กม. มีวงเงินก่อสร้าง 420,283 ล้านบาท และใช้ระยะเวลาก่อสร้างถึงปี 2583 โดยแบ่งเป็นส่วนของกรมทางหลวง 235.44 กม. เงินลงทุน 244,415 ล้านบาท แยกเป็นค่าก่อสร้าง 177,307 ล้านบาท และค่าเวนคืน 67,108 ล้านบาท

สำหรับด้านใต้ กทพ.อยู่ระหว่างทำผลการศึกษา โดยแนวเส้นทางเป็นถนนแนวใหม่ที่เป็นทางพิเศษ พร้อมทั้งสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา จะช่วยเพิ่ม

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,650

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: จันทร์ 20 - พุธ 22 กรกฎาคม 2569

ปีที่: 49

ฉบับที่: 5898

หน้า: 1 (ขวา), 4

Col.Inch: 141.45 Ad Value: 233,392.50

PRValue (x3): 700,177.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ตัดถนนใหม่'วงแหวนรอบ3' 4แสนล้านเชื่อม9จังหวัดมุ่งเข้ากรุงเทพฯ

ทางเลือกในการเดินทางของประชาชน และเพิ่มขีดจำกัดความสามารถในการแข่งขันทางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ พร้อมทั้งโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่นเพิ่มความสามารถในการเชื่อมต่อระหว่างถนนพระรามที่ 2 ถนนประชาอุทิศ ถนนชัยพฤกษ์ และถนนเพชรเกษม ซึ่งช่วยเติมเต็มโครงข่ายถนนในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพฯ

แหล่งข่าวกล่าวว่า ปัจจุบันโครงการได้แบ่งศึกษาและออกแบบเป็นช่วง ๆ ประกอบด้วย ช่วงทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนเอเชีย)-ทางหลวงหมายเลข 305 ระยะทาง 68 กม., ช่วงทางหลวงหมายเลข 305-ทางด่วนฉลองรัช ระยะทาง 13 กม., ช่วงทางหลวงหมายเลข 3312 (ถนนลำลูกกา)-ทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา-ตราด) ระยะทาง 39 กม., ช่วงทางหลวงหมายเลข 34-ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2) ระยะทาง 79 กม., ช่วงนครปฐม-สุพรรณบุรี ระยะทาง 70 กม. และช่วงสุพรรณบุรี-ทางหลวงหมายเลข 32 ระยะทาง 38 กม.

“เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยบรรเทาการจราจรติดขัด และกระจายความเจริญและการพัฒนาเชิงพาณิชย์รอบนอกกรุงเทพฯ ได้เป็นอย่างดี” แหล่งข่าวกล่าว