

ถนนพระราม 2 ควรเป็น “บกเรียนราคาแพง”
ให้กับหน่วยงานภาครัฐและผู้รับเหมา ต้องเข้มงวดถึงผลกระทบ
“การจราจร” และ “ความปลอดภัย” ของผู้ใช้ถนน



ปิดตำนาน 'ถนน 7 ชั่วโคตร' ถอดบทเรียน ไม่ซ้ำรอย



28 ส.ค.2569 นับเป็นอีกหนึ่งวันประวัติศาสตร์
ที่จะถูกบันทึกไว้ว่า สิ้นสุดเสียให้กับตำนาน “ถนน
7 ชั่วโคตร” ตามบทสัมภาษณ์ของนายพิพัฒน์
รัชกิจประการ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการ

กระทรวงคมนาคม ระบุว่า “การเปิดให้บริการมอเตอร์เวย์ M82
ในวันที่ 28 ส.ค.2569 ถือเป็นการปิดตำนานถนนพระราม 2 ซึ่งก่อสร้าง
มานานหลายสิบปีเราได้ประสบความสำเร็จ คำว่าถนนเจ็ดชั่วโคตรให้ลบภาพ
จากคนที่พูดถึง”

สำหรับถนนพระราม 2 เป็นอีกหนึ่งมหากาพย์ก่อสร้างของ “กระทรวง
คมนาคม” ดำเนินการมายาวนาน 56 ปี นับจากปี 2513 สมัยจอมพล
ถนอม กิตติขจร ที่มีงานก่อสร้างครั้งแรก โดยก่อสร้างถนนขนาด
2 ช่องจราจร หลังจากนั้นทุกยุคทุกสมัยของรัฐบาล มักมีนโยบาย
เร่งขับเคลื่อนงานก่อสร้างให้แล้วเสร็จ เพื่อปิดตำนานถนน 7 ชั่วโคตรนี้
จนกระทั่งในรัฐบาล “อนุทิน 2” งบประมาณจำและผันรัย “สวดมนต์”
ก่อนเดินทางมาพระราม 2 ให้กับคนไทย

เพราะหากย้อนอุบัติเหตุครั้งใหญ่ที่เกิดขึ้นกับผู้สัญจรบนถนน
พระราม 2 ในช่วงที่มีการก่อสร้างโปรเจกต์ต่างๆ นับเฉพาะโครงการ
ลอยฟ้าของกรมทางหลวง (ทล.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
(กทพ.) ซึ่งอยู่ในสังกัดกระทรวงคมนาคม เคยมีการรวบรวมข้อมูล
อุบัติเหตุครั้งใหญ่ในช่วง 3 ปี นับตั้งแต่ปี 2565 - 2568 พบว่ามีเหตุการณ์
ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตรวม 15 ราย บาดเจ็บ 36 ราย

โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีทั้งสร้างความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน
ของประชาชนผู้สัญจร อาทิ ชื่นส่วนนั่งร้านเหล็ก และแผ่นผนังปูน
ร่วงหล่นลงมาบนถนนทำให้ทรัพย์สินของประชาชนเสียหาย อุบัติเหตุ
เหล็กตอม่อสะพาน และชิ้นส่วนคานขาดร่วงทำให้คนงานเสียชีวิต หรือ
รวมไปถึงอุบัติเหตุครั้งใหญ่ โครงสร้างเหล็ก Launching Gantry และ
ชิ้นส่วนพื้นสะพาน (Segment) หดตัว เป็นเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิตและ
บาดเจ็บจำนวนมาก

งานก่อสร้างโปรเจกต์ลอยฟ้าบนถนนเปิดสัญจรตามปกตินี้
จึงกลายเป็นหนึ่งบทเรียนของกระทรวงคมนาคมและผู้รับเหมา
ถึงเวลาต้องนำไปปรับปรุงและวางแผนเพื่อไม่ให้เกิดการก่อสร้างโครงการ
ในอนาคตเกิดอุบัติเหตุขึ้นอีก โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างคร่อมบนถนน
ที่มีปริมาณการสัญจรตามปกติถึงเวลาต้องถอดบทเรียนจริงเพื่อวางแผน
การทำงานให้รัดกุม ไม่ซ้ำรอยมหากาพย์ถนน 7 ชั่วโคตรพระราม 2

อย่างไรก็ดี ปัจจุบันพบว่ากระทรวงคมนาคมวางแผนพัฒนา
โครงการมอเตอร์เวย์ และทางด่วน ซึ่งเป็นโครงการก่อสร้างลอยฟ้า
คร่อมบนถนนที่มีการสัญจรของประชาชน และการจราจรหนาแน่นอยู่
ใจกลางเมือง อาทิ โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck) บน
ทางพิเศษศรีรัช ช่วงพระราม 9 - งามวงศ์วาน โดยโครงการนี้จะก่อสร้าง
คร่อมไปบนทางด่วนที่เรียกว่าการจราจรแออัดที่สุดของกรุงเทพฯ

รวมไปถึงโครงการทางด่วนเชื่อมต่อโครงข่ายถนนในแนวฝั่งตะวันออก -
ตะวันตก (ถนนงามวงศ์วาน - ถนนประเสริฐมนูกิจ) และโครงการทางด่วน
สายฉลองรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออก (เกษตร -
นวมินทร์) ซึ่งจะเป็นการก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางถนนที่มีการจราจร
ติดขัดมากที่สุดแห่งหนึ่งของกรุงเทพฯ

ท้ายนี้การก่อสร้างบนถนนพระราม 2 สร้างปัญหาจราจรติดขัดเรื้อรัง
มานานและยังเกิดอุบัติเหตุที่ซ้ำซาก ไม่ควรถูกเลื่อนไปกับการเฉลิมฉลอง
เปิดให้บริการ แต่ควรเป็น “บทเรียนราคาแพง” ให้กับหน่วยงานภาครัฐ
และผู้รับเหมา ต้องเข้มงวดถึงผลกระทบ “การจราจร” และ “ความปลอดภัย”
ของผู้ใช้ถนน