

วสท.และ 15 องค์กร ถกปัญหาก่อสร้างในกทม.กับ

วิกฤติรถติด



ประเทศไทยและกรุงเทพมหานครกำลังอยู่ในโหมดของการพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภคและคมนาคมขนส่ง ผนวกกับการเติบโตของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่ตามมาทำให้เกิดไซต์ก่อสร้างและการปรับปรุงสิ่งก่อสร้างในเมือง มากมาย งานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ได้ซ้ำเติมภาวะรถติดหนักที่กรุงเทพฯกำลังเผชิญอยู่เป็นประจำอยู่แล้ว นั้นให้กลายเป็นวิกฤติรถติดที่หนักขึ้นอีก ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการสูญเสียทางเศรษฐกิจ อุบัติเหตุ คุณภาพชีวิต ผู้ดูแลของมลพิษ และสุขอนามัย วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) และ 15 องค์กร ได้ ร่วมระดมสมอง เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาวิกฤติรถติดจากการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ และสาธารณูปโภค

คุณอรวิทย์ เหมะจุทา (Oravit Hemachudha) ประธานอนุกรรมการสาขาวิศวกรรมจราจรและขนส่ง วิศวกรรม สถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์(วสท.) กล่าวว่า “การจัดเสวนา เรื่อง ก่อสร้างรถติด...ช่วยกันคิดแก้ไข ทางวสท.ได้รับความร่วมมือจาก 15 องค์กร ได้แก่ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง(คณะ วิศวกรรมศาสตร์), สมาคมวิทยาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย, สมาคมวิศวกรที่ปรึกษาไทย, สมาคม อุตสาหกรรมก่อสร้างไทยฯ, มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย(ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน),สำนักงานสร้าง เสริมสุขภาพ, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, กรุงเทพมหานคร(สำนักการระบายน้ำ สำนักการโยธา สำนักสิ่งแวดล้อม สำนักการจราจรและขนส่ง), การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, กรมทางหลวง, กรมทางหลวงชนบท, การ ทางพิเศษแห่งประเทศไทย, การไฟฟ้านครหลวง,การประปานครหลวง และ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด ที่ เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างในเมือง ทั้งโครงการระบบราง, โครงการส่วนต่อขยายทางด่วน, โครงการนำสายไฟฟ้าลงใต้ ดิน และอื่นๆ อีก ทั้งนี้ก็ เพื่อความอยู่ดีมีสุขของประชาชน แต่ในการทำงานก็มีผลกระทบในเรื่องต่างๆ เพราะต้อง นำพื้นที่ถนนที่มีอยู่จำกัดไปใช้ขนำวัสดุ และขุดวางสิ่งก่อสร้าง หากไม่บริหารจัดการและตรวจตราให้ดีก็จะนำไปสู่ ความเดือดร้อนของประชาชน และอุบัติเหตุจากการก่อสร้างได้ การจัดเสวนาในวันนี้ได้ร่วมกันระดมสมองแสดง แนวทางลดผลกระทบในด้านต่างๆ รวมทั้งอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นระหว่างดำเนินการก่อสร้าง”

รศ.เอนก ศิริพานิชกร (Assoc.Prof.Anek Siripanichkorn) ประธานคณะกรรมการสาขาวิศวกรรมโยธา วิศวกรรม สถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์(วสท.)กล่าวถึงสถานการณ์ปัญหาการจราจรว่า “ปัจจุบันการจราจรใน กรุงเทพมหานครอยู่ในสภาวะติดขัดอยู่แล้ว โดยในปี 2557 อัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสาย หลักต่างๆ(ไม่รวมบนถนนวงแหวนชั้นใน) ในช่วงโมงเร่งด่วนช่วงเช้าจะอยู่ที่ 15.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในช่วง เย็นจะอยู่ที่ 22.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ที่มีสิ่งกีดขวางเกิดขึ้นในช่วงถนนใด ก็พร้อมจะเกิดการจราจรติดขัดหนัก

ขึ้นและต่อเนื่องไปทั่วเกือบทุกถนน ยิ่งในช่วงที่ฝนตก มีน้ำขัง รถจอดเสียเกิดอุบัติเหตุ หรือรถชน หรือมีกิจกรรม ข้างถนน ก็ยิ่งจะทำให้ปัญหาถูกลามเลวร้ายขยายวงยิ่งขึ้น

โดยถนนที่มีรถติดมากที่สุด 5 อันดับแรก ช่วงเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) ได้แก่ อันดับที่ 1 ถนนกรุงธนบุรี ช่วงถนน กรุงธนบุรี-สุรศักดิ์ มีความเร็วเฉลี่ย 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อันดับที่ 2 ถนนเจริญกรุง ช่วงถนนตึก-สุรวงศ์ โดยมีความเร็วเฉลี่ย 9.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อันดับที่ 3 ถนนราชวิถีชั้นใน ช่วงถนนอุภัย-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิโดยมีความเร็วเฉลี่ย 10.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อันดับที่ 4 ถนนพระราม 9 ช่วงถนนรามคำแหง-พระราม 9 โดยมีความเร็วเฉลี่ย 10.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และอันดับที่ 5 ถนนอโศก-ดินแดง ช่วงถนนพระราม 9-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยมีความเร็วเฉลี่ย 11 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดบนถนนนั้นมีสาเหตุมาจาก โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่เบียดบังผิวการจราจรไป เช่น 1.โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว ที่แยกเกษตร ทำให้รถติดหนัก 2.โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค-บางซื่อ-ท่าพระ ซึ่งจะกระทบต่อ สภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน อาทิ ถนนเจริญกรุง ถนนอิสราภาพ ถนนเพชรเกษม ถนนจรัญสนิทวงศ์ 3. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ซึ่งจะกระทบการจราจรในย่านนนทบุรี บางบัวทอง 4. โครงการก่อสร้างทางลอดแยกไฟฉาย ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อถนนจรัญสนิทวงศ์ และถนนพรานนก 5.โครงการ สร้างทางลอดแยกมไหศวรรย์ ซึ่งทำให้ถนนตากสิน และถนนรัชดาภิเษกเกิดการจราจรติดขัดอย่างหนัก 6.โครงการ ก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ซึ่งกระทบโดยตรงต่อการจราจรในเส้นสุขุมวิท ยาวไปถึง การจราจรในจังหวัดสมุทรปราการ 7.โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ที่ทำให้ถนนโลคัลโรดรถติดยาวตลอดทั้งเส้นทาง และ 8.โครงการก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก ซึ่งทำให้การจราจรในถนนราช พุกษ์ จรัญสนิทวงศ์ สิรินคร บรมราชชนนี และกำแพงเพชร หนาแน่นและติดขัดตลอดเส้นทาง”

ในงานเสวนาได้สรุปข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ปัญหาวิกฤตจราจรจากงานก่อสร้างโครงการต่างๆในกทม.จาก ข้อคิดเห็นของหน่วยงานต่างๆ 1.ในสัญญาก่อสร้าง ควรระบุให้ชัดเจนแก่ผู้รับเหมาก่อสร้างถึงการวิเคราะห์สภาพ จราจรและการจัดการพื้นที่ก่อสร้างและจราจรในระหว่างการก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ 2. ขั้นตอนดีไซน์มีความ สำคัญยิ่งเนื่องจากเป็นแม่บทภาพรวมของงานส่วนต่างๆและนำไปสู่การแก้ปัญหาทางวิศวกรรมเมื่องานก่อสร้าง ลงพื้นที่จริง ทั้งนี้สัญญามาตรฐานงานวิศวกรรมประเภท Design and Built เป็นอีกทางเลือกที่ดีโดยรับผิดชอบ ตั้งแต่งานออกแบบ จัดหา ผลิต ติดตั้งและก่อสร้าง ซึ่งทำให้เกิดความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยนหน้างาน ประหยัด เวลาและงานก่อสร้างทำได้เร็ว สามารถคืนพื้นผิวจราจรได้รวดเร็ว 3.พัฒนาฐานข้อมูลระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ของเมือง หน่วยงานต่างๆให้ถูกต้องแม่นยำ เพื่อลดปัญหาชุดไปเจอสารสนเทศภูมิศาสตร์อื่น ต้องย้ายจุดก่อสร้าง หรือเสียเวลาปรับ แบบ ข้อมูลที่ถูกต้องจะช่วยให้หน่วยปฏิบัติงานได้ลงมือเริ่มงานก่อสร้างได้รวดเร็ว 4.ผู้ปฏิบัติงานในไซต์ก่อสร้าง บริหารจัดการวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างควรหลีกเลี่ยงการจอดวางในบริเวณที่กีดขวางการจราจรและก่อกมลพิษฝุ่นละออง 5.เจ้าของโครงการต้องมีความรับผิดชอบและตรวจสอบความปลอดภัยเป็นประจำทุกวัน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา 6.รณรงค์ให้ประชาชนใช้บริการขนส่งมวลชนในการเดินทางผ่านเข้าออกย่านที่มีการก่อสร้าง

7. ผู้ใช้รถใช้ถนนมีระเบียบวินัย เคารพและปฏิบัติตามกฎจราจร ประชาชนผู้อาศัยและชุมชนใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างไม่เพิ่มภาระให้รถติดหนักขึ้นไปอีก เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดริมถนนแหวะซี่ของ หรือการตั้งร้านหาบเร่แผงลอยบริเวณพื้นผิวจราจร เป็นต้น 8. หน่วยงานต่างๆ มีการเตรียมการจัดระเบียบและลดความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น การเตรียมท่อระบายน้ำรับมือหากฝนตกจะไม่เกิดน้ำท่วมขัง การรณรงค์ไม่ให้ทิ้งขยะลงท่อหรือทางน้ำเพื่อลดการอุดตัน การติดตั้งป้ายเตือนเสี่ยงการจราจรบริเวณก่อสร้าง การจัดหน่วยซ่อมฉุกเฉิน และหน่วยบริการส่งตัวผู้บาดเจ็บเร่งด่วน เจ้าหน้าที่ตำรวจมีส่วนร่วมช่วยดูแลการจราจร เป็นต้น 9. ควรสื่อสารประชาสัมพันธ์แก่ประชาชนเพื่อความปลอดภัยในบริเวณก่อสร้าง เช่น ไฟสว่าง ป้ายเตือนต่างๆ

หากผู้ปฏิบัติได้ใช้ความรู้ ความสามารถให้เต็มที่ ด้วยความใส่ใจ ซึ่งสิ่งเหล่านี้บุคลากรของหน่วยงานและของผู้ก่อสร้างสามารถฟื้นฟูและเพิ่มพูนได้ ทั้งนี้ทางวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์(วสท.) ได้พัฒนาและจัดการอบรม 2 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) ซึ่งเป็นกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยอย่างเป็นทางการตามมาตรฐานสากลที่ใช้กันแพร่หลายในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย เป็นต้น โดยตรวจสอบถนนที่ใช้งานอยู่ในช่วงถนนหรือทางแยก และการตรวจสอบโครงการก่อสร้างถนน ซึ่งประกอบด้วย 5 ช่วง คือ ช่วงการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ ช่วงออกแบบเบื้องต้น ช่วงการออกแบบในรายละเอียด ช่วงก่อสร้าง และช่วงก่อนเปิดใช้งาน ในการตรวจสอบมีการแต่งตั้งคณะผู้ตรวจสอบอิสระจากหลายสาขาวิชาชีพ อีกหลักสูตรหนึ่งที่สำคัญในการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรดำเนินงานก่อสร้างคือ หลักสูตรการจัดการการก่อสร้างในเมือง ซึ่งนำไปสู่การทำงานก่อสร้างที่มีความปลอดภัยในไซต์งานและพื้นที่รอบข้าง และไม่สร้างปัญหาแก่การจราจร สิ่งแวดล้อม และสุขอนามัย หากดำเนินการอย่างจริงจังต่อเนื่องก็จะทำให้ ลดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุ ส่งเสริมกระบวนการที่ทำให้เกิดความปลอดภัยอย่างยั่งยืนในกรุงเทพมหานครและประเทศไทยในอนาคต”