



กรม.ไฟเขียวผูกแลมป์เชื่อม2ทางด่วน

ผู้จัดการรายวัน360 - กรม.ไฟเขียว BEM ลงทุน 275 ล้านบาท สร้างทางเชื่อม ด่วนศรีรัช-วงแหวนฯ กับด่วนชั้นที่ 2 ระยะทาง 360 ม.เพื่อรับรถขึ้นเหนือ ลดปัญหาจราจรพื้นราบ โดยไม่เก็บค่าผ่านทาง กทพ.เร่งลงนามสัญญาเพิ่มเติมเร็วนี้ คาดมีรถใช้ทางเพิ่มวันละ 2.6 พันคัน ส่วนทางเชื่อมศรีรัช-วงแหวนฯ กับ โทลล์เวย์ เติร์ยมชง คจร. 29 มิ.ย.นี้ พร้อมเปิด PPP ให้เอกชนลงทุนกว่า 4 พันล้านบาท

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ที่ประชุม คณะรัฐมนตรี (ครม.) วานนี้ (25 มิ.ย.) มีมติเห็นชอบร่างสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมคือ สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษา โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ฉบับที่ 2) และร่างสัญญาเพิ่มเติมสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ฉบับที่ 2) เพื่อให้มีการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางด่วนศรีรัช-วงแหวนฯ มาয়ังทางด่วนชั้นที่ 2 มุ่งหน้าไปทิศทางขึ้นเหนือ (ไปแจ้งวัฒนะ) โดยไม่มีการเก็บค่าผ่านทางเพิ่มซึ่งจะทำให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก เนื่องจากปัจจุบันมีทางเชื่อมระหว่างทางด่วน 2 สายนี้เฉพาะทิศทางลงใต้ (มุ่งไปพญาไท) ทำให้ผู้ต้องการเดินทางขึ้นเหนือต้องลงสู่ถนนระดับดินที่พระราม 6 ก่อนแล้วค่อยขึ้น

ทางด่วนใหม่

ทั้งนี้ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน) หรือ BEM จะเป็นผู้ลงทุนออกแบบก่อสร้าง ติดตั้งระบบไฟฟ้า และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ระยะทาง 360 เมตร (3,150 ตร.ม.) วงเงินค่าก่อสร้าง 275 ล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้าง 18 เดือน แบ่งเป็นค่าก่อสร้างโครงสร้างที่เชื่อมต่อระหว่างทางด่วนศรีรัช-วงแหวนฯ กับทางด่วนชั้นที่ 2 วงเงิน 155 ล้านบาท ซึ่ง BEM จะรับผิดชอบ ส่วนอีก 120 ล้านบาทจะเป็นค่าก่อสร้างโครงสร้างทางเชื่อมระหว่างทางด่วนศรีรัช-วงแหวนฯ กับทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์) ซึ่งโครงสร้างบางส่วนทับซ้อนในพื้นที่สถานีบางซื่อ จำเป็นต้องก่อสร้างไปพร้อมกัน โดย BEM จะออกค่าก่อสร้างไปก่อน และเคลมจากผู้ลงทุนทางเชื่อมดังกล่าวภายหลัง

จากการประเมินพบว่าทางเชื่อมดังกล่าวจะทำให้ทางด่วนศรีรัช-วงแหวนฯ มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นวันละ 2.6 พันคัน จากปัจจุบันอยู่ที่วันละ 5 หมื่นคัน โดยทรัพย์สินโครงสร้างจะต้องโอนให้ กทพ. ส่วนรายได้ที่เพิ่มขึ้นจะคำนวณเพิ่มเป็นส่วนแบ่งค่าผ่านทางในสัญญาต่อไป คาดว่าจะมีรายได้เพิ่มประมาณ 1.77% ทั้งนี้ กทพ. ได้ดำเนินการตามมาตรา 47 แห่ง พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ 2556 โดยร่างสัญญาแก้ไข

เพิ่มเติม 2 ฉบับ และผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการทางด่วนชั้นที่ 2 และคณะกรรมการกำกับดูแลทางด่วนศรีรัช-วงแหวนฯ รวมถึงผ่านการพิจารณาจากอัยการสูงสุดแล้ว คาดว่าจะลงนามสัญญาเพิ่มเติมได้เร็วๆ นี้

ส่วนโครงสร้างเชื่อมต่อระหว่างทางด่วนศรีรัช-วงแหวนฯ กับ ดอนเมืองโทลล์เวย์ (Missing Link) นั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมคือ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน (PPP) ซึ่งจะเสนอที่ประชุม คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในวันที่ 29 มิ.ย.ศกนี้ โดยทางเชื่อม Missing Link มีระยะทางประมาณ 2.7 กม. มีรูปแบบ เป็นทางยกระดับทิศทางละ 2 ช่องจราจร จุดเริ่มต้นจากทางยกระดับอุตราภิมุขบริเวณต่างระดับรัชวิภา ไปตามแนวถนนกำแพงเพชร 2 ข้ามทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ข้ามคลองเปรมประชากรไปเชื่อมเข้ากับทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนฯ ระยะทางขาเข้า 1.4 กม. และขาออก 2.3 กม.ค่าก่อสร้าง 4,230.5 ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 272.67 ล้านบาท.