

นั้น จะมีการพัฒนาทั้งรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) และทางพิเศษ (ทางด่วน) ซึ่งกรมทางหลวง (ทล.) ได้จัดทำแผนแม่บท มอเตอร์เวย์ ระยะ 20 ปี (2560-2579) จำนวน 21 เส้นทาง วงเงินลงทุน 2.1 ล้านล้านบาท ขณะที่การศึกษาแผนแม่บททางด่วนของ การทางพิเศษ แห่งประเทศไทย(กทพ.) มีจำนวน 17 โครงการ ซึ่งหลังจากนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม ได้พิจารณาพบว่า มีแนวเส้นทางที่ซ้ำซ้อน กัน 6 โครงการ

ได้แก่ ทางด่วน สายฉลองรัช – นครนายก – สระบุรี (E5) ระยะทาง 104.7 กม. มูลค่าลงทุน 80,594 ล้านบาทและ มอเตอร์เวย์ สายวงแหวนรอบนอกตะวันออกรอบที่ 2-สระบุรี (M62) ระยะทาง 78 กม. ซึ่งเห็นควรพัฒนา ทางด่วน ไปสิ้นสุดบริเวณลำลูกกาหรือ ต่อกับมอเตอร์เวย์ M91 (วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก รอบที่ 3) ส่วน มอเตอร์เวย์ M62 นั้น ให้ทล.พิจารณาการใช้มอเตอร์เวย์สายบางปะอิน-ด่านหนองคาย (M6) ระยะทาง 540 กม. ให้ได้มัติยภาพก่อน

ทางด่วน สายอุดรรัถยา – พระนครศรีอยุธยา (E6)ระยะทาง 42 กม. วงเงินลงทุน 31,365 ล้านบาท ซ้ำซ้อนกับ มอเตอร์เวย์สาย วงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตก-บางปะหัน (M53) ระยะทาง 48 กม.ซึ่งแนวทางด่วนเป็นการเชื่อมระหว่างเมือง จึงให้กทพ.ยุติโครงการ และให้ ทล.พัฒนามอเตอร์เวย์ โดยพิจารณาศักยภาพของมอเตอร์เวย์ช่วงบางปะอิน-นครสวรรค์ ให้ได้มัติยภาพก่อน พัฒนาช่วงวงแหวนตะวันตก-บางปะหันต่อไป

ทางด่วนสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก – สมุทรสงคราม (E15) ซ้ำซ้อนกับ มอเตอร์เวย์ สายกรุงเทพฯ – ปากท่อ (M82) โดย เบื้องต้นให้พัฒนาทางด่วน E15 จากจุดสิ้นสุดทางด่วนศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ตะวันตก ไปถึง ถนนเพชรเกษม ก่อน

นอกจากนี้ยังเห็นควรให้กทพ. พัฒนาทางด่วนสายอุดรรัถยา-ปทุมธานี (E10) ระยะแรกสิ้นสุดที่รังสิตคลองหก เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบนถนน รังสิต-นครนายก พร้อมทั้งศึกษาการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน รถประจำทางด่วนพิเศษควบคู่ไปด้วย

สำหรับโครงข่ายมอเตอร์เวย์ ทั่วประเทศ ยังต้องนำแผนการพัฒนาด่าน 4 เลน และระบบรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูงมาพิจารณาประกอบต่อไป ด้วย

***แก้ทับซ้อน ปรับเป็นฟีดเดอร์ ลดการแข่งขัน จูงใจเอกชนร่วมลงทุน PPP

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวงกล่าวว่า กรมฯศึกษา แผนแม่บทมอเตอร์เวย์ 21 โครงการ ซึ่งแนวรอบๆ กรุงเทพฯ กรณีซ้ำซ้อนกับ ทางด่วน นั้นหลักการ หากออกนอกเมืองมากๆ พัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์จะเหมาะสมกว่า ส่วนที่อยู่ในโซนรอบกทม. ให้กทพ.พัฒนาทางด่วน ทั้งนี้ ทล.มีโครงข่ายถนนวงแหวนรอบ 2 และรอบ 3 ซึ่งกทพ.สามารถพัฒนาทางด่วนเพื่อเชื่อมลักษณะเป็นฟีดเดอร์ ระหว่างแนววงแหวนฯทั้ง 2 เส้นได้ เป็นต้น

ด้านนายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์ ผู้ว่าการกทพ.กล่าวว่า หลักการเส้นทางต้องไม่ซ้ำซ้อนและ ไม่แข่งขันกัน เนื่องจากแนวทางการลงทุนโครงการใน อนาคตจะเป็นรูปแบบ PPPหรือตั้งกองทุน TFF ขึ้นมาดำเนินการเพื่อลดภาระงบประมาณ โดยขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของแต่ละโครงการ หากศึกษา และรับฟังความเห็นนักลงทุนแล้วได้รับความสนใจ โครงการมีผลตอบแทนดีพอจะใช้รูปแบบ PPP แต่หากเอกชนสนใจไม่มากนัก อาจใช้รูปแบบ TFF เป็นต้น

สำหรับ กทพ.มีโครงการทางด่วนที่อยู่ในแผนเร่งด่วน ได้แก่ ทางเชื่อมต่องานด่วนศรีรัช-วงแหวนฯไปยังทางด่วนศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้า แจ้งวัฒนะ) ระยะทาง 360 เมตรมูลค่า 292 ล้านบาทเปิดใช้เมื่อ 30 ก.ย. 61

2. ทางด่วนสายพระราม 3- ดาวคะนอง-วงแหวนตะวันตก 18.7 กม. วงเงิน 31,244 ล้านบาท ใช้กองทุน TFF ดำเนินการ 3. ทางด่วนชั้นที่ 3 สาย เหนือดอนN2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนฯตะวันออก 10.5 กม. วงเงิน 17,551 ล้านบาท ใช้เงินจาก TFF ดำเนินการ

4. ทางด่วนกะทู้-ป่าตอง 3.98 กม. วงเงิน 13,917 ล้านบาท ชั้นดอนเสนอ PPP 5. ทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรรัถยาและทางด่วนศรีรัช-วงแหวนฯ (Missing Link) 2.6 กม. วงเงิน 4,640 ล้านบาท 6. ทางด่วนบูรพาวิถี-ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี 7. ทางเชื่อมด่วนบูรพาวิถีเข้าสู่ท่าเรือกรุงเทพ

ส่วนโครงการ ที่อยู่ระหว่างการศึกษาคือ 1. สายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี 2. สายอุดรรัถยา-พระนครศรีอยุธยา

ต่อศรีรัช-วงแหวนฯ-เพชรเกษม (<https://mgronline.com/tags/ต่อศรีรัช-วงแหวนฯ-เพชรเกษม>)

ลำลูกกา (<https://mgronline.com/tags/ลำลูกกา>) รังสิต (<https://mgronline.com/tags/รังสิต>)

ผุดทางด่วนแก้จราจร (<https://mgronline.com/tags/ผุดทางด่วนแก้จราจร>)

แผนแม่บท20ปี (<https://mgronline.com/tags/แผนแม่บท20ปี>)

แชร์ 1

LINE it!

Tweet

G+ แอ

237