

หน้า Naew Na Circulation: 900,000 Ad Rate: 1,250	Section: First Section/เศรษฐกิจ			
	วันที่: อังคาร 18 มิถุนายน 2562			
	ปีที่: 40	ฉบับที่: 13931	หน้า: 7(บน)	
	Col.Inch: 39.35	Ad Value: 49,187.50	PRValue (x3): 147,562.50	คลิป: ชาว-ดำ
	หัวข้อข่าว: สนช.เสนอเปลี่ยน'ทางหลวง' เป็น'มอเตอร์เวย์'หวังกระทบผู้ใช้ถนนเดิม			

สนช.เสนอเปลี่ยน'ทางหลวง' เป็น'มอเตอร์เวย์'หวังกระทบผู้ใช้ถนนเดิม

ที่โรงแรมรอยัลปรีนเซส หลานหลวง เมื่อ วันที่ 17 มิถุนายน 2562 สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร(สนข.) จัดสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางหลวงสายหลักเดิมให้สามารถรองรับการขนส่งรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) โดยมี นายชยธรรม์ พรหมศร รองผู้อำนวยการสนข. เป็นประธานเปิดการสัมมนาเพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษา โดยเฉพาะในเรื่องของการวิเคราะห์และเปรียบเทียบต้นทุนโครงการ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาดำเนินการพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บทของกรมทางหลวงต่อไป

ประกอบกับแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง ประกอบด้วยโครงการทั้งหมดจำนวน 21 สายทาง 56 ตอน ระยะทางรวม 6,612 กิโลเมตร ซึ่งการลงทุนตามแผนแม่บท

ดังกล่าวจะต้องใช้งบประมาณ มากถึง 2.14 ล้านล้านบาท การลงทุนตามแผนแม่บทแนวเส้นทางส่วนใหญ่เป็นการตัดแนวเส้นทางใหม่ ต้องมีการเวนคืนที่ดินค่อนข้างมาก รัฐต้องใช้งบประมาณการลงทุนสูงอาจจะเป็นภาระด้านงบประมาณของรัฐบาลในการลงทุนก่อสร้าง และอาจจะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา

สนข. จึงได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางหลวงสายหลักเดิมให้สามารถรองรับการขนส่งรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาทางหลวงสายหลักที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันที่มีแนวเส้นทางอยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บทและมีศักยภาพเพียงพอโดยเฉพาะการมีพื้นที่เขตทางไม่น้อยกว่า 50-60 เมตร มีสภาพกายภาพที่เหมาะสมในการพัฒนาและก่อสร้างให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ทั้งนี้จากการศึกษาพบว่า แนวเส้นทาง

ของทางหลวงสายหลักในปัจจุบันที่มีแนวเส้นทางตามแนวเส้นทางของแผนแม่บท และมีศักยภาพเพียงพอที่จะพัฒนาให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ มีจำนวน 7 สายทาง 17 ตอน ระยะทางรวม 2,796 กิโลเมตร รวมทั้งผลจากการออกแบบเบื้องต้นของการพัฒนาทางหลวงสายหลักเดิมให้สามารถรองรับการขนส่งรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย M71 Section 1 ตอน กรุงเทพฯ-สระแก้ว และ M5 Section 3 ตอน นครสวรรค์-พิษณุโลก เพื่อประมาณค่าลงทุนในการพัฒนาสามารถสรุปได้ว่า

อย่างไรก็ตาม หากมีการพัฒนาทางหลวงสายหลักเดิมให้สามารถรองรับการขนส่งรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ดังกล่าว จะต้องมีการก่อสร้างโครงสร้าง ทางแยก จุดตัด ด้านเก็บเงิน รวมทั้งทางบริการที่จำเป็นที่จะต้องสร้างขึ้นเพื่อลดผลกระทบ ที่จะเกิดขึ้นจากการลดรถของประชาชนที่ เคยใช้การเดินทางของทางหลวงสายหลักเดิม