

ชัวร์แผนมอเตอร์เวย์21สาย

- ทล.ชมสนบ.ทำดีช่วยเซฟงบแสนล.
- คิดก่อนแล้วใช้ทางเดิมแทนตัดถนน

เมื่อวันที่ 17 มิ.ย. นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยกรณีสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรหรือ สนข. สรุปผลโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางหลวงสายหลักเดิมให้สามารถรองรับการขนส่งรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ของ ทล. ทดแทนการตัดถนนสายใหม่จะทำให้โครงการแผนแม่บทการพัฒนามอเตอร์เวย์ของ ทล. 21 เส้นทางประหยัดงบประมาณลงได้ถึง 1.20 แสนล้านบาท จากเดิมใช้งบลงทุนรวม 2.14 แสนล้านบาท แต่เสนอให้ขยายเวลาการลงทุนจาก 20 ปี เป็น 30 ปีว่า เป็นเรื่องดีที่ สนข. ช่วยศึกษาให้รอบด้าน

นายอานนท์ กล่าวต่อว่า แผนแม่บทมอเตอร์เวย์ ทล.ศึกษาเพียงเบื้องต้น วงเงินและแนวเส้นทางคาดการณ์เบื้องต้น ทล.ยังยึดแผนแม่บทมอเตอร์เวย์เดิมไม่ต้องปรับ

เพราะในหลักการเมื่อ ทล.จะลงทุนสร้างมอเตอร์เวย์แต่ละสายจะศึกษารายละเอียดพิจารณาความคุ้มค่าอยู่แล้ว และจะนำผลการศึกษาของ สนข.มาประกอบการพิจารณาและศึกษา โดยในส่วน of สายบางปะอิน-นครสวรรค์ ที่อยู่ระหว่างศึกษาไม่ได้ตัดเส้นทางใหม่ทั้งหมด ใช้ทางหลวงสายเดิมพัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ที่มีระบบเก็บค่าผ่านทางและยังคงช่องทางหลวงเดิมในลักษณะถนนคู่ขนานให้ประชาชนใช้ทางฟรี ส่วนการขยายระยะเวลาลงทุน

จะขึ้นอยู่กับนโยบายรัฐบาล ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เมื่อเวลา 09.30 น. วันเดียวกันนี้ ที่โรงแรมรอยัลริชมอนด์ หาดใหญ่ กรุงเทพฯ นายชยธรรมพรหมสร รองผู้อำนวยการ สนข.เป็นประธานเปิดสัมมนาประชาสัมพันธ์โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางหลวงสายหลักเดิมให้สามารถรองรับการขนส่งรูปแบบมอเตอร์เวย์ โดยนายชยธรรมพรกล่าวที่ปรึกษาได้เสนอผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจวิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม อาทิ พิจารณาเขตทางหลวงมากกว่า 50 เมตรขึ้นไปเพื่อพัฒนาเป็นมอเตอร์เวย์ได้



อานนท์ เหลืองบริบูรณ์

นำร่อง 2 โครงการ จากถนน 7 สาย 17 ช่วง ระยะทาง 2,796 กม. ได้แก่ 1.สาย M71 ตอน 1 กรุงเทพฯ-สระแก้ว 161 กม. พบความเหมาะสมเนื่องจากการจราจรสูงจากกรุงเทพฯไปเขตชานเมืองแนวเส้นทางตะวันออก-ตะวันตก และเชื่อมประเทศเมียนมาและกัมพูชา 2.สาย M5 ตอน 3 นครสวรรค์-พิษณุโลก 138 กม. มีความเหมาะสม เพราะเป็นโครงข่ายต่อเนื่องจากโครงการ M5-2 บางปะอิน-นครสวรรค์ ที่ ทล.ออกแบบไว้แล้วแนวเส้นทางค่อนข้างตรงเขตทางกว้าง 60-90 เมตร สามารถปรับลดงบประมาณของโครงการลงได้ ต้นทุนค่าเวนคืนที่ดินลดลงกว่า 51.9%

นายชยธรรมพร กล่าวต่อว่า ภาพรวมการศึกษาแผนแม่บท

การพัฒนามอเตอร์เวย์ของ ทล. 21 เส้นทาง 56 ช่วง 6,612 กม. วงเงิน 2.14 ล้านล้านบาท ใน 20 ปี (ปี 60-79) ด้วยการพิจารณาใช้พื้นที่ของเส้นทางหลวงสายหลักเดิมกว่า 60,000 กม. ที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อลดต้นทุน ดำเนินโครงการเร็วขึ้นไม่เสียเวลาเวนคืนและลดผลกระทบกับประชาชนสามารถลดงบประมาณลงได้ 30-40% โดยผลการศึกษาจะแล้วเสร็จภายในปีนี้เพื่อนำเสนอกระทรวงคมนาคมขอให้ ทล. นำไปพิจารณาต่อไป ขณะเดียวกันจะเสนอผลการศึกษาให้สำนักงานประมาณรับทราบด้วย

รายงานข่าวจาก สท. ข. แจ้งว่าผลการศึกษาพบว่าโครงการนี้หากพัฒนาถนน 7 สาย 17 ช่วง 2,796 กม. แทนการสร้างมอเตอร์เวย์ช่วยลดเงินลงทุนค่าก่อสร้างและค่าเวนคืนลงประมาณ 1.20 แสนล้านบาท แต่ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจของการพัฒนาโครงข่ายมอเตอร์เวย์เท่ากับ 10.14% ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ 12% เพื่อให้แผนแม่บทมอเตอร์เวย์มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอีกทั้งงบประมาณลงทุนมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติและต้นทุนอาจต้องขยายระยะแผนแม่บทจาก 20 ปี เป็น 30 ปี

ผู้สื่อข่าวรายงานว่าผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นด้วยกับโครงการนี้ แต่ต้องการให้ขยายแผนจาก 30 ปี เป็น 50 ปี เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องมีเวลาเขียนแผน และออกแบบรวมทั้งให้บทวนแผนศึกษาทุก 10 ปี สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน อีกทั้งแผนสร้างมอเตอร์เวย์ควรพิจารณาด้านจรรยาบรรณคู่กับการก่อสร้างรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) เพื่อลดปัญหาความซ้ำซ้อนตลอดจนให้พิจารณาใช้ถนนของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) มาใช้ประโยชน์ด้วย.