เดลินิวส์ กรอบบ่าย
Daily News (Mid-Day)
Circulation: 720,000
Ad Rate: 2,100

Section: First Section/-
วันที่: พุธ 19 มิถุนายน 2562
ปีที่: - ฉบับที่: 25451 หน้า: 10(บน)
Col.Inch: 62.73 Ad Value: 131,733 PRValue (x3): 395,199 คลิป: สี่สี
หัวข้อข่าว: ปิดจ๊อบอัพทางหลวงสู่มอเตอร์เวย์

ปิดจ๊อบอัพทางหลวงส่มอเตอร์เวย์

●ช่วยทล.เซฟเงิน1.20แสนล้านบาท

เมื่อเวลา 09.30 น. วันที่ 17 มิ.ย. ที่โรงแรมรอยัลปริ๊นเซส หลานหลวง กรุงเทพฯ นายชยธรรม์ พรหมศร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.) เป็นประธานเปิดสัมมนา เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางหลวงสายหลักเดิมให้สามารถรองรับการขนส่งรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง(มอเตอร์เวย์) ว่าที่ปรึกษาได้เสนอผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม อาทิ พิจารณาเขตทางมากกว่า 50 เมตรขึ้นไป ระบบการควบคุมเข้า-ออกมอเตอร์เวย์ ด่านเก็บค่าผ่านทาง จุดตัด สะพานข้ามแยก รวมทั้งเมื่อนำถนนบางส่วนมาทำเป็นมอเตอร์เวย์ต้องสร้างทางคู่ขนานมอเตอร์เวย์ให้ประชาชนสามารถสัญจรได้ เพื่อลดผลกระทบ

โดยศึกษานำร่อง 2 โครงการ จากถนน 7 สาย 17 ช่วง ระยะทาง 2,796 กม. ได้แก่ 1.สาย M71 ตอน 1 กรุงเทพฯ-สระแก้ว ระยะทาง 161 กม. พบว่ามีความเหมาะสมเนื่องจากการจราจรสูง เป็นเส้นทางจากเมืองกรุงเทพฯ ไปเขตชานเมืองกรุงเทพฯ แนวเส้นทางตะวันออก-ตะวันตก และเป็นเส้นทางในอนาคตระหว่างประเทศเมียนมาและกัมพูชาและ 2.สาย M5 ตอน 3 นครสวรรค์-พิษณุโลก 138 กม. มีความเหมาะสม เพราะเป็นโครงข่ายต่อเนื่องจากโครงการM5-2 บางปะอิน-นครสวรรค์ เป็นโครงการมอเตอร์เวย์ที่ออกแบบไว้แล้ว เป็นเส้นทางที่มีแนวค่อนข้างตรง พัฒนาแนวเส้นทางค่อนข้างน้อยและมีเขตทางค่อนข้างกว้าง 60-90 เมตร ทั้งนี้ผลการศึกษายังพบว่าสามารถปรับลดงบลงทุนของโครงการลงได้ โดยเฉพาะต้นทุนค่าเวนคืนที่ดิน เพื่อการก่อสร้างลดลงกว่า 51.9% รวมทั้งเป็นการลดผลกระทบให้กับประชาชนที่อาจจะเกิดขึ้นจากการเวนคืนที่ดิน ซึ่งในภาพรวมจะสามารถลดงบลงทุนของโครงการตามแผนแม่บทการพัฒนามอเตอร์เวย์ลงได้ประมาณ 30-40%

นายชยธรรม์ กล่าวต่อว่า การศึกษาโครงการฯ ดังกล่าวเพื่อสนับสนุนแผนงานของโครงการตามแผนแม่บทการพัฒนามอเตอร์เวย์ของกรมทางหลวง (ทล.) จำนวน 21 เส้นทาง 56 ช่วง ระยะทาง 6,612 กม. วงเงิน 2.14 ล้านล้านบาท ใน 20 ปี (ปี 60-79) โดยพิจารณาการใช้พื้นที่ของเส้นทางหลวงสายหลักเดิมที่มีอยู่แล้วประมาณ 60,000 กว่า กม. และมีแนวเส้นทางอยู่ใกล้เคียงกับแนวเส้นทางของแผนแม่บทของ ทล. และมีศักยภาพเพียงพอพัฒนาให้เป็นมอเตอร์เวย์ เพื่อลดต้นทุนของโครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ลง ดำเนินโครงการเร็วขึ้น ไม่เสียเวลาเวนคืนและไม่กระทบชาวบ้าน โดยผลการศึกษานี้ไม่มีผลกระทบแผนแม่บทโครงการสร้างมอเตอร์เวย์ของ ทล. สำหรับโครงการที่จะก่อสร้างเร่งด่วน เตรียมเปิดประมูลหาเอกชน หรือที่มีการศึกษาความเป็นไปได้แล้ว จะไปใช้กับโครงการที่ยังไม่เกิดและไม่มีการศึกษาความเป็นไปได้มาก่อน อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาแล้วเสร็จภายในปีนี้ ก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคม

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

เดลินิวส์ กรอบบ่าย
Daily News (Mid-Day)
Circulation: 720,000
Ad Rate: 2,100

Section: First Section/-
วันที่: พุธ 19 มิถุนายน 2562
ปีที่: - ฉบับที่: 25451 หน้า: 10(บน)
Col.Inch: 62.73 Ad Value: 131,733 PRValue (x3): 395,199 คลิป: สี่สี
หัวข้อข่าว: ปิดจ๊อบอัพทางหลวงสู่มอเตอร์เวย์

พิจารณา เพื่อมอบให้ ทล. นำไปพิจารณาประกอบงบประมาณก่อสร้างมอเตอร์เวย์ตามแผนแม่บทในอนาคต ขณะเดียวกันจะเสนอผลการศึกษาให้สำนักงบประมาณรับทราบด้วย

รายงานข่าวจาก สนข. แจ้งว่า ผลการศึกษาพบว่าหากพัฒนาถนนจำนวน 7 สาย 17 ช่วง ระยะทาง 2,796 กม. จะสามารถทดแทนสร้างมอเตอร์เวย์ได้จะช่วยลดเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการลงประมาณ 1.20 แสนล้านบาท จากแผนแม่บทก่อสร้างมอเตอร์เวย์ของ ทล. 21 เส้นทาง ขณะที่ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจของการพัฒนาโครงข่ายมอเตอร์เวย์ พบว่ามีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจเท่ากับ 10.14% ซึ่งยังต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ 12% ดังนั้นเพื่อให้แผนแม่บทมอเตอร์เวย์มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ อีกทั้งงบประมาณที่ต้องใช้การลงทุนมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติและคุ้มทุน อาจต้องขยายระยะเวลาของแผนแม่บทการพัฒนามอเตอร์เวย์จาก 20 ปี เป็น 30 ปี

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นด้วยกับโครงการดังกล่าว แต่ต้องการให้ขยายแผนจาก 20 ปีเป็น 50 ปี เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องมีเวลาเขียนแผน และออกแบบต่าง ๆ รวมทั้งให้ทบทวนแผนศึกษาทุก 10 ปี เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน รวมทั้งแผนสร้างมอเตอร์เวย์อยากจะให้พิจารณาด้านจราจรควบคู่ไปกับการก่อสร้างรถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) เพราะอาจทำให้เกิดการแข่งขันกันในการเดินทาง ตลอดจนให้พิจารณาถนนของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) มาใช้ประโยชน์สอดคล้องกับการสร้างมอเตอร์เวย์ด้วย.

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com