

ได้แก่ โครงการมอเตอร์เวย์บางปะอิน-โคราช, มอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี, มอเตอร์เวย์ พัทยา-ท่าเรือมาตาพุด ทั้ง 3 โครงการ เป็นการดำเนินการต่อเนื่องจากการก่อสร้าง ระยะเริ่มต้น ล่าสุด โครงการมอเตอร์เวย์ บางปะอิน-โคราช มีความคืบหน้าแล้วกว่า 85% แต่ยังมีโครงสร้างบางส่วนที่ยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่สามารถเปิดให้บริการได้ สิ่งที่สำคัญคือ ต้องติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทาง ชั่งน้ำหนัก และระบบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยต่างๆ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการได้ประมาณ 2565

ส่วนโครงการมอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี รัฐบาลชุดนี้ได้เข้ามาปลดล็อก ในการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน กรอบวงเงินงบประมาณที่ใช้ในส่วนของกรรมสิทธิ์ที่ดินเดิม ไม่เพียงพอ จึงเสนอเรื่องเข้าคณะรัฐมนตรี (ครม.) จนได้รับการอนุมัติงบประมาณเพิ่มอีก 12,000 ล้านบาท ทำให้โครงการดังกล่าว เดินหน้าต่อไปได้ เมื่อมีเงินใช้ในการเวนคืน ที่ดินเพิ่ม เอกชนก็เข้าพื้นที่ก่อสร้างต่อไปได้ ถือเป็นไฮไลต์ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ มีการกระจายรายได้ตามสัดส่วนของเม็ดเงินลงไป ยังภาคส่วนต่างๆ

สิ่งที่จะได้ตามมาหลังโครงการเสร็จคือการกระจายความเจริญจากพื้นที่จังหวัด กรุงเทพมหานครไปสู่พื้นที่ภาคตะวันตก เมื่อไปถึงจังหวัดกาญจนบุรีจะต่อเนื่องไปชายแดนบ้านพุน้ำร้อน และอนาคตจะไปเชื่อมต่อกับท่าเรือทวาย โครงการนี้จะเดินหน้าต่อไปจนแล้วเสร็จ คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2566

สำหรับความคืบหน้าของโครงการมอเตอร์เวย์พัทยา-ท่าเรือมาตาพุด ขณะนี้ โครงสร้างงานโยธาเสร็จแล้วกว่า 98% ส่วนงานระบบต่างๆ เดินควบคู่กันไป จะเปิดนำร่องหรือทดลองให้ใช้ก่อนในช่วงเดือนพฤษภาคมนี้ และเปิดใช้จริงเดือนกรกฎาคมนี้ โดยปี 2563 จะเห็นมอเตอร์เวย์ช่วงต่อขยายจากกรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา จนถึงท่าเรือมาตาพุด ภายในปี นี้แน่นอน จะเป็นเส้นทางหนึ่งในการเข้าถึงพื้นที่โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี)

ส่วนโครงการก่อสร้างใหม่ที่เพิ่มเข้ามากว่า 106 โครงการ จะอยู่ในพื้นที่อีอีซี มีการวางแผน

ไว้ต่อเนื่องตั้งแต่ 5 ปีที่ผ่านมา ทั้งการก่อสร้างใหม่ และการปรับปรุงจากพื้นที่เดิมที่มีอยู่ ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการปรับปรุงถนนจากเดิม 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องทางจราจร หรือจาก 6 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจรในบางช่วง ในพื้นที่อีอีซีขณะนี้แทบจะไม่มีถนนที่มีพื้นที่จราจร 2 ช่องจราจรเหลืออยู่เลย ส่วนใหญ่จะปรับเปลี่ยนเป็น 4 ช่องจราจรแทนแทบทั้งหมด ประเมินว่าไม่เกิน 3 ปีข้างหน้า โครงการของกรมทางหลวงทุกโครงการที่อยู่ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ ในพื้นที่อีอีซีจะทำได้ครบทั้งหมด

ที่ผ่านมาโจทย์ของรัฐบาลให้ศึกษาเส้นทางโครงข่ายของพื้นที่อีอีซีเพิ่มเติม เนื่องจากอีอีซีจะเติบโตค่อนข้างเร็ว ต้องดูว่าโครงข่ายของถนนที่กรมทางหลวงรับผิดชอบ ยังขาดส่วนใดที่จะรองรับการสัญจรอีกหรือไม่ ส่วนใหญ่รถที่จะเข้ามาอีอีซี จะเป็นรถบรรทุกหรือรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ทั้งจากในประเทศไทยส่งออก และจากทางเรือขนส่งเข้ามาเพื่อกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศไทย จะเข้ามาผ่านท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาตาพุด ในระยะต่อไปจะศึกษาการขยายพื้นที่ผิวช่องจราจรเพิ่มเติม

“ขณะนี้ถนนสายหลักที่ยังไม่เป็น 4 ช่องจราจรเหลือไม่ถึง 500 กิโลเมตร คิดว่าไม่เกินปี 2564 ถนนสายหลักที่ยังไม่เป็น 4 ช่องจราจรน่าจะหมดไปแล้ว เพื่อรองรับปริมาณรถที่มากขึ้นต่อไป ส่วนจะมีโครงการ 4 ช่องจราจรสายหลัก ระยะ 3 หรือไม่ อนาคตจะมีแล้ว เพราะถนนบางเส้นที่มองว่าเป็นถนนสายหลัก แต่ก่อนจะชัดเจนว่าถนนสายหลักจะเป็นหมายเลข 2 ตัวหรือ 3 ตัว แต่ปัจจุบันมีบางเส้นที่เป็นหมายเลข 4 ตัวเริ่มมีความสำคัญ เพราะการพัฒนาของพื้นที่ในแต่ละจังหวัดแตกต่างกัน จึงจะสำรวจว่าถนนเส้นใดบ้างที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ ในเรื่องของการเดินทางสัญจรต่างๆ แต่เป็นหมายเลข 4 ตัว โดยจะเข้าไปพัฒนาเส้นทางถนนสายนั้นๆ ให้เป็น 4 ช่องจราจรต่อไป”

ล่าสุด พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ให้แนวคิดดำเนินงาน คือ การขยายเส้นทางเดิมอาจไม่ต้องทำมาก แต่ยังคงทำอยู่ หากจำเป็น อาทิ เมื่อเป็น 6 ช่องจราจรอาจไม่จำเป็นต้องขยายเพิ่มเป็น 8 ช่องจราจร

อีก แต่ให้ไปสำรวจเส้นทางแนวใหม่ เพื่อให้เกิดการพัฒนาในรอบๆ พื้นที่ที่ถนนเกิดขึ้นเป็นแนวคิดที่กรมทางหลวง และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร (สนข.) รับโจทย์นี้มา ในปี 2563 งบประมาณออกมาแล้ว จะต้องดำเนินการก่อสร้างและเบิกจ่ายให้ทัน แต่ปี 2564-2565 กรมทางหลวงจะศึกษาแนวเส้นทางเส้นใหม่ อาจเป็นแนวเส้นทางที่ขนานกับเส้นทางเดิม แต่ไม่ใช่มอเตอร์เวย์ เพื่อให้เกิดความมั่นคงในการเดินทาง หากถนนเส้นหลักที่ 1 เกิดเหตุไม่คาดฝัน ใช้งานไม่ได้ อาทิ น้ำท่วม ดินถล่ม ยังมีถนนที่ใช้ได้ในแนวเส้นทางเดียวกัน

นอกจากนี้ยังมีงานย่อย คือ การสำรวจทางเสียงเมืองต่างๆ เพราะปัจจุบันมีหลายจังหวัดที่ต้องการถนนเสียงเมือง เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัด และอุบัติเหตุที่เกิดจากความหนาแน่นของปริมาณรถบนถนน รวมถึงการซ่อมบำรุงรักษา ในการดูแลพื้นผิวถนนควบคู่กับความปลอดภัย อาทิ การซ่อมถนนที่เป็นหลุม เป็นบ่อ งบประมาณมีตั้งแต่ 1 ล้านบาท จนถึง 30 ล้านบาท มีโครงการบำรุงเส้นทางและเพิ่มความปลอดภัยในปี 4,000 โครงการ ถือเป็นความท้าทายในการทำงานมาก เพราะเหลือเวลาดำเนินการไม่เพียง 6 เดือน แต่มีโครงการรออยู่จำนวนมากจริงๆ

“กรมทางหลวงรับแผนเพื่อเร่งรัดในการเบิกจ่ายงบประมาณในปี 2563 ให้ได้ 88% วงเงิน 101,000 ล้านบาท จากงบประมาณทั้งหมดที่มีอยู่ที่ 113,883 ล้านบาท ถือเป็นเรื่องท้าทายและไม่แน่ใจว่าจะทำได้หรือไม่ เพราะในปี 2561-2562 สามารถเบิกจ่ายได้เพียง 70% เท่านั้น ที่ผ่านมาสามารถเบิกจ่ายได้มากที่สุดในปี 2560 ประมาณ 90% มากที่สุดตั้งแต่ทำงานมา”

จะเห็นว่า การพัฒนาถนนหนทาง นอกจากจะช่วยยกระดับการสัญจรในประเทศแล้ว ยังช่วยกระจายเม็ดเงินที่มาจากงบประมาณในการก่อสร้างหรือซ่อมบำรุง ลงไปยังภาคส่วนต่างๆ ถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการประคองเศรษฐกิจไทยให้เดินหน้าต่อไปได้ ท่ามกลางวิกฤตโควิด-19...