

ฝ่าแผนคมนาคมอัดฉีด3.06แสนล้านบาท พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคม-รถไฟฟ้า ขยายถนน-สนามบิน- กระตุ้นศก.พื้นที่ท่องเที่ยว อันดามัน

3



ฝ่าแผนคมนาคมอัดฉีด3.06แสนล้านบาท พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคม-รถไฟฟ้า ขยายถนน-สนามบิน-กระตุ้นศก.พื้นที่ท่องเที่ยวอันดามัน

ระบบคมนาคมขนส่งที่มีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย เป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจากการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 3/2563 จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 3 พ.ย. 2563 กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอแผนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานครอบคลุมกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ ตรัง พังงา ระนอง สตูล ครอบคลุมพื้นที่ เพื่อแก้ปัญหาจราจร เพื่อความสะดวก รวดเร็วประหยัดเวลาในการเดินทางขนส่งและท่องเที่ยว โดยมีมูลค่าการลงทุนประมาณ 306,242 ล้านบาท

● เปิดเอกชนร่วมลงทุน ทางด่วน-รถไฟฟ้า แก้งราจร “ภูเก็ต”

โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ซึ่ง นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าฯ กทพ. กล่าวว่า เริ่มแรกปี 2552 ทางด่วนสายนี้ริเริ่มโดยเทศบาลเมืองป่าตอง การศึกษาพบว่ามีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ แต่มูลค่าการลงทุนสูงทางเทศบาลป่าตองไม่สามารถดำเนินการเองได้ ต่อมาในปี 2555 ในการประชุม ครม.สัญจรที่จังหวัดภูเก็ต ครม.ได้มีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมโดย กทพ. ดำเนินการ โดยได้มีการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบ



เดลินิวส์

อ่านความจริง อ่านเดลินิวส์
พุธที่ 4 พฤศจิกายน 2563



./search

MENU



หน้าแรก (/) / ข่าวเดลินิวส์ (/main) / เศรษฐกิจ-โลจิสติกส์ (/economic)

"สีน้ำตาล"ลุยเปิดประมูลปี 66 รพม.ยันม.เกษตรฯเอารถไฟฟ้า

รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล แคราย-ลำสาละ 4.8 หมื่นล้านยังไม่สะคูด รพม. คาดเปิดประมูลปี 66 ยันเดินหน้า
ต่อไม่ติดปัญหาต่อม่อทางด่วน ย้ำ ม.เกษตรฯ เอารถไฟฟ้า

พุธที่ 4 พฤศจิกายน 2563 เวลา 07.00 น.

บอกต่อ : 5



2



2



1



นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย – ลำสาลี (บึงกุ่ม)ว่า ปัจจุบันโครงการดังกล่าวได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ให้ รฟม.ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาออกแบบฐานรากตอม่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลแล้ว โดย รฟม.อยู่ระหว่างการออกแบบ ส่วนเรื่องการเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการนั้น เบื้องต้นได้สำรวจพื้นที่แล้ว ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่จะนำมาใช้บริเวณทางขึ้น-ลงแต่ละสถานี และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร ซึ่งอยู่บริเวณแยกเข้าถนนสุขาภิบาล 1 มุ่งตรงแยกลำสาลี

นายภคพงศ์ กล่าวต่อว่า สำหรับเรื่องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) เบื้องต้นได้รับทราบจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ว่า อยู่ระหว่างดำเนินการเสนออีไอเอ ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทั้งนี้คาดการณ์ว่าโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลจะเปิดประมูลภายในปี 66 หลังจากนั้นจะเริ่มก่อสร้างได้ภายในปี 67 ส่วนกรณีพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่ทับซ้อนกับโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 บริเวณช่วงเกษตรฯ - นวมินทร์ ระยะทาง 5.7 กิโลเมตร (กม.) นั้น รฟม.จะเป็นผู้ออกแบบฐานรากและส่งแบบดังกล่าวให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) นำไปดำเนินการก่อสร้างพร้อมกับฐานรากของทางด่วน โดย กทพ.จะเป็นเปิดประกวดราคาจัดหาผู้รับเหมางานฐานรากดังกล่าว และ รฟม.จะชดเชยเงินการลงทุนในภายหลัง

นายภคพงศ์ กล่าวอีกว่า อย่างไรก็ตามแม้ว่าขณะนี้โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 ยังติดปัญหาการหารือร่วมกับมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์(มก.) เกี่ยวกับการใช้พื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยในการดำเนินโครงการ แต่ รฟม.ยืนยันว่าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล จะสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ เนื่องจากที่ผ่านมา รฟม.ได้ประชุมร่วมกับอธิการบดี มก. และกระทรวงคมนาคมแล้ว ซึ่งไม่ได้คัดค้านการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล เพราะ มก.เห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อประชาชน และนักศึกษาในการเดินทาง

ADVERTISEMENT



นายภคพงศ์ กล่าวด้วยว่า โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีงกลุ่ม) มีระยะทาง 22.1 กิโลเมตร (กม.) วงเงินลงทุน 4.8 หมื่นล้านบาท รูปแบบการลงทุนพีพีพี เน็ตคอสระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี มี 20 สถานี แนวเส้นทางเริ่มจากศูนย์ราชการนนทบุรี, งามวงศ์วาน 2 (ชอยอค์นี่), งามวงศ์วาน 18 (จุฬาเกษม), ชินเขต, บางเขน, มก. ประตูนางวงศ์วาน, แยกเกษตร, คลองบางบัว, ประเสริฐมนูกิจ-ลาดปลาเค้า, ประเสริฐมนูกิจ-เสนานิคม, โรงเรียนสตรีวิทยา 2, ต่างระดับฉลองรัช, คลองลำเจียก, นวลจันทร์, ประเสริฐมนูกิจ-นวมินทร์, โพธิ์แก้ว, อินทรรักษ์, สวนนวมินทร์ภิรมย์, การเคหะแห่งชาติ และสิ้นสุดที่ลำสาสี

ด้านรายงานข่าวจาก กทพ. แจ้งว่า ขณะนี้ต้องรอผลการพิจารณาการขอเปลี่ยนแปลงมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(คจร.) จาก คจร. ก่อน โดย รฟม. ได้ขอดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออกก่อน ไม่ต้องรอ N1 เพราะคงต้องใช้เวลาอีกนานในการหาแนวทางว่าจะใช้รูปแบบใด ทั้งนี้หาก คจร. ยืนยันตามมติเดิมที่ต้องก่อสร้างพร้อมกันทั้งโครงการ N1 และ N2 รฟม. อาจต้องเปิดประมูลการก่อสร้างฐานรากเอง เพราะรถไฟฟ้าเป็นโครงการที่ทาง มก. ไม่ได้คัดค้าน.