

ลุยประมูล 'ด่วนชั้น 3' 1.6 หมื่นล้านบาท



ทพ.เดินทางสร้างทางด่วนชั้น 3 ช่วง N2 แยกเกษตร-นวมินทร์ วงเงิน 1.6 หมื่นล้านบาท เล็งชงกรม.ไฟเขียวกลางปี เริ่มประมูลปีนี้

แผนก่อสร้างโครงการทางพิเศษ (ทางด่วน) ชั้นที่ 3 ยังช่วง N2 แยกเกษตร-นวมินทร์ วงเงิน

1.6 หมื่นล้านบาทยังคงติดปัญหาอยู่มากแต่ทั้งนี้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้เร่งรัดให้สามารถเดินทางต่อโดยเร็วเพื่อรองรับปริมาณจราจรในระยะยาว

รายงานข่าวจากการทาง

พิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยกับ "ฐานเศรษฐกิจ" ว่าสำหรับความคืบหน้าโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ขณะนี้ กทพ.ได้เสนอรายงานการศึกษาวิเคราะห์อนุมัติการลงทุนโครงการฯ ช่วง

N2 แยกเกษตร-นวมินทร์ ระยะทาง 11.3 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 16,960 ล้านบาท เพิ่มเติมต่อสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) อีกครั้ง เพื่อพิจารณาขออนุมัติลงทุนโครงการฯ เนื่องจากที่ผ่านมา กทพ.เคยเสนอเรื่องดังกล่าวเพื่อขอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เรียบร้อยแล้ว

โดยในช่วงต้นปีที่ผ่านมาทางสำนักเลขาธิการ.ให้ความเห็นว่ารายงานการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) ยังไม่ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ รวมทั้งทาง สศช.ให้ความเห็นว่ารายงานการศึกษาวิเคราะห์อนุมัติการลงทุนโครงการฯ ประกอบการเสนอ ครม.ที่เคยได้รับจากทางกทพ.ยังไม่ครบถ้วน ทำให้มีการคืนเรื่องดังกล่าวกลับมาที่กระทรวงคมนาคม ก่อน แต่ปัจจุบันพบว่ารายงานการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) ผ่านแล้ว คาดว่า สศช.จะพิจารณาเห็นชอบได้ภายในเดือน มิถุนายนนี้

"หากได้รับความชัดเจนจากคณะอนุกรรมการของ สศช. แล้ว เบื้องต้น กทพ.จะรายงานความคืบหน้าโครงการต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอประกอบเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ภายในกลางปีนี้ หลังจากนั้นจะเริ่มประกาศประกวดราคาภายใน



ปลายปี 2565 คาดได้ตัวผู้ชนะการประกวดราคา ในช่วงไตรมาส 2 ปี 2566 เริ่มก่อสร้างภายในปี 2566 ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปี เปิดให้บริการปี 2569”

รายงานข่าวจาก กทพ. กล่าวต่อว่า ส่วนความคืบหน้า การก่อสร้างฐานรากรถไฟฟ้าสาย สีน้ำตาสของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) นั้น ปัจจุบันรฟม.เสนอของบประมาณเพื่อก่อสร้างฐานรากรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาส ซึ่งเป็น การก่อสร้างฐานรากเพิ่มเติม โดยการก่อสร้างจะแยกการก่อสร้างจากฐานรากเดิมที่มีอยู่ของกทพ. แต่อยู่ในแนวเส้นทางเดียวกัน ขณะเดียวกันทางกระทรวงคมนาคม ไม่ได้เสนอเรื่องนี้ต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เนื่องจากกระทรวง มีความเห็นว่าให้รฟม.กลับไปศึกษา การจัดทำรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) ทั้ง โครงการ ซึ่งรวมการก่อสร้างฐานรากรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสด้วย ตามกฎหมายพ.ร.บ.ร่วมทุนร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนปี 2562 ให้ครบถ้วน

ทั้งนี้ กทพ. และ รฟม. ได้กำหนดแนวทางดังกล่าวไว้ว่า กรณีที่การก่อสร้างฐานรากรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสและทางด่วนชั้นที่ 3 ช่วง N2 แยกเกษตร-นวมินทร์ ไม่พร้อมกัน จะมีการหารือถึงรูปแบบรายละเอียดพื้นที่การก่อสร้างล่วงหน้าเพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้างในภายหลัง หาก รฟม. มีการก่อสร้างฐานรากรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสหลังจากที่มีการก่อสร้าง

ช่วง N2 แยกเกษตร-นวมินทร์ไปแล้ว ทางกทพ.จะแบ่งพื้นที่ในช่วงการก่อสร้างฐานรากให้กับ รฟม.ด้วย เพื่อไม่ให้กระทบการจราจรติดขัดบนถนน

รายงานข่าวจากกทพ.กล่าวต่อว่า ความคืบหน้าช่วง N1 บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปัจจุบันกทพ.ได้จ้างบริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) หรือ IND เป็นที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม วงเงิน 11 ล้านบาท อีกรอบ เนื่องจากเส้นทางเดิมที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และกทพ.เคยศึกษาไว้มีผลกระทบกับทางมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ค่อนข้างมาก ซึ่งปัจจุบันที่ปรึกษาอยู่ระหว่างศึกษาเส้นทางที่มีผลกระทบต่อมหาวิทยาลัยจะทำได้ประมาณการก่อสร้างในช่วง N1 เพิ่มขึ้น 50,000 ล้านบาท ส่งผลให้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นด้วย คาดว่าจะศึกษาแล้วเสร็จภายในปลายปีนี้

“แนวคิดการทำอุโมงค์ทางด่วนใต้ดินจะกระทบกับอุโมงค์ถนนบริเวณแยกมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์หรือไม่ ทางกทพ. มองว่าจะไม่กระทบ เพราะการขุดเจาะอุโมงค์ใต้ดินจะใช้ความลึกมากกว่าอุโมงค์ถนนที่มีการใช้งานในปัจจุบัน ซึ่งอยู่พื้นที่บริเวณใกล้เคียงกัน โดยจะให้ผลกระทบ

ด้านมลภาวะทางอากาศน้อยและผลกระทบต่อด้านการเวนคืนที่ดินน้อยที่สุด โดย กทพ.ต้องรอบริษัทที่ปรึกษาศึกษาโครงการแล้วเสร็จก่อน หลังจากนั้นจะหารือกับมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ได้ในช่วงปลายปี 2565 เพราะต้องเปิดรับฟังความคิดเห็นจากภาคประชาชน 2 ครั้ง ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการด้วย”

สำหรับโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 ช่วง N1 บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ คาดว่าจะจัดทำรายงานการวิเคราะห์การลงทุนโครงการและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ภายในปี 2566 และเสนอครม.ขออนุมัติโครงการช่วงดังกล่าวภายในปลายปี 2566 คาดว่าจะเริ่มขั้นตอนการประกาศประกวดราคาได้ภายใน ปี 2567

อย่างไรก็ตามในปัจจุบันถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครตามไม่มีแนวเส้นทางด้านตะวันตกและด้านตะวันออก ซึ่งต้องใช้ถนนปกติ ทำให้การจราจรติดขัด หากมีการก่อสร้างโครงการฯ ได้ทั้ง 2 ช่วง จะช่วยชะลอการแก้ปัญหาจราจรติดขัดมุ่งหน้าสู่ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกและตะวันออกโดยไม่ต้องผ่านใจกลางถนนกรุงเทพฯ อีกทั้งแนวคิดการทำอุโมงค์มีช่องจราจรไป-กลับ รวม 4 ช่องจราจร สำหรับรถ 4 ล้อ เท่านั้น เพราะเป็นแนวเส้นทางที่อยู่ในถนนกรุงเทพฯ ชั้นใน ●