

ผู้จัดการรายวัน 360° Poo Jaddkarn Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,200	Section: First Section/iBusiness วันที่: จันทร์ 31 มกราคม 2565 ปีที่: 14 ฉบับที่: 3617 หน้า: 5(ล่าง) Col.Inch: 40.76 Ad Value: 48,912 PRValue (x3): 146,736 คลิป: ชาว-ดำ หัวข้อข่าว: กทพ.ลุยจ้างศึกษาทบทวน“ทางด่วน N1”อีกรอบหาทางเลือกดันเชื่อมโครงข่าย“ออก-ตก”สมบูรณ์
---	--

กทพ.ลุยจ้างศึกษาทบทวน“ทางด่วน N1”อีกรอบหาทางเลือกดันเชื่อมโครงข่าย“ออก-ตก”สมบูรณ์

ผู้จัดการรายวัน360 - กทพ.จ้างศึกษาทบทวนทางด่วนตอน N1 อีกรอบ เริ่มงานมี.ค.นี้ ลุยออกแบบละเอียดและการผลกระทบ ทั้งอุโมงค์-ยกระดับ ทางทางเลือกที่ดีที่สุด เดินหน้าเชื่อมต่อโครงข่ายออก-ตกให้สมบูรณ์ ส่วนทางด่วนเชื่อม S1-ท่าเรือคลองเตย คาดเจรจา กทพ.แบ่งค่าลงทุนจบในปีนี้

นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยว่า ปัจจุบัน กทพ.อยู่ระหว่างการประกวดราคาคัดเลือก ว่าจ้างที่ปรึกษาทบทวนการศึกษา ความเหมาะสม ด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงินและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ส่วนทดแทนตอน N1 วงเงินงบประมาณ 30 ล้านบาท โดยคาดว่าจะได้ตัวที่ปรึกษาและเริ่มการศึกษาในเดือนมีนาคม 2565 มีระยะเวลาศึกษาประมาณ 1 ปี

ทั้งนี้ สาเหตุที่ต้องศึกษาทบทวนเนื่องจากการศึกษาความเหมาะสมโครงการเดิมที่ออกแบบ เป็นทางยกระดับต่อจากทางด่วน N2 ไปตามแนว ถ.งามวงศ์วาน ผ่านม.เกษตรศาสตร์ ต่อมา สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาแนวทางที่ 2 โดยปรับแนวเส้นทางผ่านไปทางบางบัว แล้วจึงตัดมาขนานกับดอนเมืองโทลล์เวย์และไปเชื่อมกับทางด่วนศรีรัช-วงแหวนรอบนอกตะวันตกซึ่งมีปัญหาอุปสรรค และการเจรจากับ ม.เกษตรฯ ยังไม่ได้ข้อยุติ

ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ จะเป็นการทบทวนทั้งแนวเส้นทาง ด้านวิศวกรรมเศรษฐกิจ การเงิน พร้อมออกแบบ รวมถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยนำผลการศึกษาเดิมที่มี 2 ทางเลือกเดิม มาทำการประเมินความเสี่ยงข้อดี ข้อเสีย รวมไปถึงศึกษาหาทางเลือกใหม่ๆ เพิ่มเติมหากมี เพื่อให้มีข้อมูลที่ชัดเจนประกอบการพิจารณาต่อไป

“จะศึกษาข้อมูลในทุกกรณี และประเมินค่าลงทุน พร้อมหาแนวทางแก้ปัญหาผลกระทบอย่างรอบด้านด้วย เช่น แนว

เส้นทางยกระดับบน ถ.งามวงศ์วานผ่านม.เกษตรศาสตร์ หากปรับแบบก่อสร้างเป็นอุโมงค์ จะมีค่าก่อสร้างเท่าไร หรือหากมีแนวทางเลือกอื่น รูปแบบ ค่าลงทุน เป็นอย่างไร สำหรับการก่อสร้างเป็นอุโมงค์ใต้ดินตามแนว ถ.งามวงศ์วานนั้น ในด้านเทคนิคก่อสร้างไม่มีปัญหา ส่วนค่าลงทุนที่มองว่าค่อนข้างสูงนั้น หากมองมิติผลประโยชน์ด้านโครงข่ายในแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) ที่สมบูรณ์ ส่งผลต่อภาพรวมของการจราจรอนาคตในระยะยาว อาจต้องมาประเมินการลงทุน 30-40 ปี จะมีความคุ้มค่าเพิ่มขึ้นหรือไม่”

สำหรับโครงการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 และ E-W Corridor จากแยกเกษตร-นวมินทร์ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ระยะทาง 10.5 กม. วงเงินลงทุนกว่า 1.4 หมื่นล้านบาทนั้น ซึ่งรายงาน EIA ผ่านการอนุมัติแล้วอยู่ในขั้นตอนนำเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) คาดว่าจะดำเนินการประมูลก่อสร้าง หากตอน N1 มีความชัดเจน ทั้งนี้เพื่อเร่งเบิกจ่ายกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (TFF) ให้เป็นไปตามเป้าหมาย

@หรือ กทพ. แบ่งสัดส่วนลงทุน “ทางด่วนเชื่อม S1-ท่าเรือคลองเตย” จบในปีนี้

ส่วนโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ และทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่าง กทพ.และการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ในการแก้ปัญหาการจราจรบนถนนอาจนรงค์บริเวณทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ และถนนโครงข่ายโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น เบื้องต้นได้เสนอรายงาน EIA ให้คชก.พิจารณาตามขั้นตอนแล้ว ขณะที่คณะกรรมการร่วมฯ กทพ.และ กทท.จะหารือเรื่องสัดส่วนภาระการลงทุนตามความเหมาะสม คาดว่าจะสรุปผลการเจรจาร่วมกันภายในปี 2565 โดยหลักการ กทพ.จัดเก็บรายได้ ค่าผ่านทาง ส่วน กทท.ได้รับผลตอบแทนในรูปแบบของผลประโยชน์

จากการมีทางด่วนเข้าไปในพื้นที่ท่าเรือโดยตรง ซึ่งจะเป็นการสร้างโอกาสในการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้น

“คณะกรรมการร่วมฯ จะเจรจาสัดส่วนการลงทุน ซึ่งทางด่วนนี้เชื่อมเข้าท่าเรือปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นไม่ได้เป็นของใหม่ แต่เป็นปริมาณรถเดิมที่วิ่งบนโครงข่ายทางด่วนอยู่แล้ว ดังนั้นจึงถือเป็นการได้ผลประโยชน์ร่วมกัน”

รายงานข่าวแจ้งว่า โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) มีระยะทาง 2.25 กม. ประเมินวงเงินลงทุนประมาณ 2,480 ล้านบาท โดยแนวเส้นทางจะเชื่อมจากทางเข้า-ออก เทอร์มินอล 3 ของท่าเรือกรุงเทพ ยกยกระดับบนถนนอาจนรงค์ข้ามคลองพระโขนง และถนนเลียบริมทางรถไฟสายเก่าปากน้ำ จากนั้นแยกเป็นขทางเชื่อม (Ramp) เข้าเชื่อมกับทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษคลองรัช.