

กทพ.ผุดทางด่วน2ชั้น3หมื่นล. แก้ออขวด"งามวงศ์วาน-พระราม9"

ผู้จัดการรายวัน360° - กทพ.ลุยศึกษาผุดทางด่วน 2 ชั้น "งามวงศ์วาน-พระราม 9" 17 กม.วงเงิน 3 หมื่นล้านบาทออกแบบเสร็จ ธ.ค. 65 จ่อเปิดโต๊ะเจรจา BEM ลงทุนก่อสร้าง แก้ออขวดทางด่วนชั้นที่ 2 คาด มิ.ย. 66 ชง ครม.อนุมัติ

นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นประธานเปิดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน-พระราม 9) ภายใต้งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษระยะที่ 1 เพื่อนำเสนอความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ในการพัฒนาโครงการ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ ขอบเขตการศึกษา ตลอดจนข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับโครงการ พร้อมกันนี้ได้เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่ได้เข้าร่วมประชุมร่วมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับร่างข้อเสนอโครงการ ขอบเขตการศึกษา และการประเมินทางเลือกโครงการ เพื่อนำไปพิจารณาประกอบการศึกษาให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

นายสุรเชษฐ์ เปิดเผยว่า กทพ. อยู่ระหว่างศึกษาแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสมและเป็นไปได้ของโครงการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 (Double Deck) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางพิเศษศรีรัช ช่วงงามวงศ์วาน-พญาไท-พระราม 9 ระยะทางประมาณ 17 กม. โดยเฉพาะต่างระดับพญาไท ซึ่งประสบปัญหาการจราจรอย่างหนักเข้าขั้นวิกฤตเนื่องจาก มีปริมาณจราจรเฉลี่ยกว่า 4 แสนคัน/วัน ในขณะที่เส้นทางมีความจุประมาณ 3 แสนกว่าคัน/วัน

โดยคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 5 เม.ย. 2565 มีมติรับทราบผลการศึกษาโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางด่วนในภาพรวมทั้งระบบ ตามที่ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เห็นชอบโดยกทพ. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา กลุ่มบริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด ดำเนินการศึกษาค่าความเหมาะสมโครงการฯ มีระยะเวลาการศึกษาประมาณ 450 วัน (มิ.ย. 65-ส.ค. 66) ซึ่งคาดว่าจะ จะสรุปผลภายในครั้งแรก ปี 2566 และจะนำเสนอคณะกรรมการ(บอร์ด) กทพ.พิจารณา และเสนอครม.เห็นชอบในเดือน มิ.ย. 2566 และจะนำเสนอรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) ต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือ คชก. ไตรมาสที่ 3 ปี 2566 และได้รับความเห็นชอบปลายปี 2566

โดยในการศึกษา จะดูความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม ความคุ้มค่า

ทางการเงิน รูปแบบ การก่อสร้าง การลงทุน รับฟังความคิดเห็นของประชาชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ระหว่างการก่อสร้าง (ก่อสร้าง 4 ปี) และหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ เนื่องจากเมื่อมีทางด่วนชั้นที่ 2 ลักษณะทางกายภาพจะเปลี่ยนไป

ผู้ว่าฯกทพ.กล่าวว่า เบื้องต้นโครงการมีมูลค่า 30,000 ล้านบาท ก่อสร้างซ้อนบนโครงข่ายทางด่วนปัจจุบัน บางช่วงมีความสูงถึง 19 เมตร จึงมีค่าลงทุนสูง และก่อสร้างค่อนข้างยาก ในกรณีที่ปริมาณจราจรจะแบ่งมาจากผู้ใช้ทางด่วนเดิม จึงประเมินว่า ผลตอบแทนการเงินอาจไม่สูงมาก โดยมี EIRR ประมาณ 16% แต่เป้าหมายหลัก คือต้องการแก้ปัญหาจราจร

ขณะนี้ มี 2 ทางเลือก คือ 1. กทพ.ดำเนินการก่อสร้างเองโดยใช้เงินกู้ 2. ให้เอกชนมาร่วมลงทุน และจัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งแนวทางที่ 2 ต้องพิจารณากรณีมีเอกชนรายอื่นเข้ามาดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งอาจจะกระทบกับการบริการ และซับซ้อนกับสัญญาสัมปทานของทางด่วนเดิม ดังนั้น จะต้องนำข้อดีข้อเสีย ทวีคูณต่อผู้มีอำนาจพิจารณา

ทั้งนี้ คาดว่าจะดำเนินการคือ เสร็จจาก บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ให้ก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 และเก็บค่าผ่านทาง โดยมีการเจรจาขยายสัญญาสัมปทานเดิมที่เหมาะสม

โดยพื้นที่ศึกษาครอบคลุมใน 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี จำนวน 1 อำเภอ คือ อำเภอเมืองนนทบุรี และกรุงเทพมหานคร จำนวน 7 เขตได้แก่ เขตบางซื่อ เขตจตุจักร เขตพญาไท เขตดุสิต เขตราชเทวี เขตดินแดง และเขตห้วยขวาง

แนวสายทาง เหนือ-ตะวันออก (ประชาชื่น-พญาไท-อโศก) มีจุดเริ่มต้นบริเวณทางแยกต่างระดับงามวงศ์วาน เลี้ยวซ้ายไปทางทิศตะวันออกบริเวณทางแยกต่างระดับพญาไทผ่านทางแยกต่างระดับมักกะสัน และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่บริเวณหลังด่านเก็บค่าผ่านทางอโศก 4 รวมระยะทางประมาณ 17 กิโลเมตร

โดยโครงการ จะยกระดับซ้อนบนทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) มีขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ต่อทิศทาง) มีด่านเก็บค่าผ่านทาง 2 แห่งคือการประชาชื่นและด่านมักกะสันมีทางขึ้น 3 แห่งได้แก่ งามวงศ์วาน(ขาเข้าเมือง), บางซื่อย่านพหลโยธิน (ขาเข้าเมือง), อโศก(ขาเข้าเมือง) มีทางลงสู่ทางด่วน 4 แห่ง ได้แก่ งามวงศ์วาน (ขาออกเมือง) บางซื่อ ย่านพหลโยธิน (ขาออกเมือง) มักกะสัน (ขาออกเมือง) อโศก (ขาออกเมือง).