



กทพ.จับทอท.ร่วมทุน 'ด่วนศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ' 2.1 หมื่นล้านบาท



ทพ." รับไม้ต่อกรม
ทางหลวง สร้างทางด่วน
ศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ
2.1 หมื่นล้านบาท ลุย
ศึกษาโครงการฯเสร็จ

ภายในปีนี้ เตรียมเปิดประมูลปลาย
ปี 67 ดึงทอท.ร่วมทุน ลดภาระค่า
ก่อสร้าง หนุนผู้ใช้บริการสนามบิน
สุวรรณภูมิในอนาคต

ทางพิเศษ(ทางด่วน)ศรีนครินทร์-

สุวรรณภูมิ ระยะทาง 18.5 กิโลเมตร
วงเงินลงทุน 21,892 ล้านบาท หนึ่งใน
โครงการสำคัญที่ทางพิเศษ
แห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้รับถ่าย
โอนมาจากกรมทางหลวง (ทล.)
และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ให้
เป็นผู้ดำเนินโครงการ โดยการศึกษา
ในครั้งนี้ ต้องมีความละเอียดถี่ถ้วน
เนื่องจากกทพ.เป็นหน่วยงานรัฐ
วิสาหกิจ ซึ่งจะต้องหางบประมาณ

เพื่อดำเนินการก่อสร้างเอง ดังนั้น
หากเดินหน้าโครงการต่อไปได้
ต้องทำให้ผลตอบแทนด้านการเงิน
คุ้มค่า ประกอบกับเป็นโครงการฯเชื่อม
โยงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
โดยตรงจึงมีแผนเจรจา บริษัท ท่า
อากาศยานไทยจำกัด (มหาชน) หรือ
ทอท. ร่วมลงทุน เพื่อให้เกิดประโยชน์
สูงสุดกับผู้ใช้บริการต่อไป

รายงานข่าวจากการทางพิเศษ

แห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยว่า สำหรับความคืบหน้าโครงการทางพิเศษ(ทางด่วน) สายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ แบ่งเป็น ค่าก่อสร้างงานโยธา 21,104 ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์เวนคืนที่ดิน 788 ล้านบาท ปัจจุบัน กทพ.อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน รวมทั้งออกแบบกรอบรายละเอียดของ โครงการฯ คาดว่าจะเริ่มศึกษาความเหมาะสมฯ ภายในเดือนพฤษภาคม 2566 ใช้ระยะเวลาศึกษาประมาณ 6 เดือน คาดศึกษาโครงการแล้วเสร็จภายในปีนี้

ทั้งนี้ จะดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) เสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณา ควบคู่กับการเปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งจะเริ่มดำเนินการได้ภายในปี 2567 โดยจะเสนอต่อกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาเห็นชอบภายในปี 2567 คาดว่าจะเริ่มเปิดประมูลภายในปลายปี 2567 และเริ่มก่อสร้างได้ทันที เนื่องจากเป็นพื้นที่โครงการเป็นเขตทางของกรมทางหลวง (ทล.) ทั้งหมด

รายงานข่าวจากกทพ. กล่าวต่อว่า โครงการนี้ กทพ.มีแนวคิดที่จะเชิญชวนบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. เข้าร่วมลงทุนโครงการด้วย เนื่องจากแนวเส้นทางสามารถต่อเชื่อมเข้าสนามบินสุวรรณภูมิ รองรับประชาชนที่ประสงค์จะเดินทางเข้าออกสนามบินสุวรรณภูมิได้โดยตรง ซึ่งจะได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

“กทพ.จะต้องหารือร่วมกับ ทอท.ในการร่วมลงทุนในโครงการดังกล่าวด้วยว่ามีความพร้อมหรือไม่ หากทอท.สนใจเข้าร่วมโครงการจะ

ทำให้โครงการสามารถเดินหน้าได้เร็วขึ้น เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางที่ประชาชนต้องการเดินทางเข้า-ออกสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเขาก็ควรที่จะร่วมลงทุน เพราะโครงการนี้จะช่วยเพิ่มปริมาณผู้ใช้บริการแก่ทอท.”

ขณะเดียวกันจะต้องดูผลการศึกษาด้วยว่าคุ้มทุนหรือไม่ หากดำเนินการใช้รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) จะมีผู้สนใจหรือไม่ แต่ถ้าทอท.สนใจร่วมลงทุนกับ กทพ.จะช่วยลดภาระค่าก่อสร้างโครงการฯ ทำให้ผลตอบแทนทางการเงินดีขึ้น คาดว่า โครงการฯดังกล่าวจะใช้รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) เนื่องจากโครงการมีแนวเส้นทางที่เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ที่เป็นผู้ลงทุน

นอกจากนี้โครงการดังกล่าวเป็น 1 ใน 5 โครงการที่กทพ.ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อบูรณาการความร่วมมือ โดยมีการถ่ายโอนโครงการจากกรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) ให้ กทพ.รับผิดชอบดำเนินการแทน เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการลงทุน เพิ่มประสิทธิภาพและความรวดเร็วในการดำเนินงานตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2565 ที่ผ่านมา

นายกิตติ กิจมานะวัฒน์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. กล่าวว่า การลงทุนโครงการดังกล่าว ปัจจุบันยังไม่ได้มีการหารือร่วมกันกับกทพ.อย่างเป็นทางการ เนื่องจากโครงการนี้ต้องพิจารณาร่วมกับคณะกรรมการ(บอร์ด) ทอท.ก่อน ซึ่งจะต้องพิจารณาในหลายด้าน เช่น สถานการณ์การเงินของ ทอท. และพันธกิจของบริษัทฯ ว่าสามารถร่วมลงทุนได้หรือไม่ รวมถึงต้องดูความคุ้มค่าในการลงทุนด้วย

สำหรับทางด่วนสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีระยะทาง 18.5 กิโลเมตร (กม.) โดยมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช ส่วน D บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ไปตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.18 แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง ครอบคลุมพื้นที่ 5 เขต ประกอบด้วย 1. เขตบางกะปิ 2. เขตสวนหลวง 3. เขตประเวศ 4.เขตสะพานสูง และ 5. เขตลาดกระบัง โดยมีการออกแบบจุดขึ้น-ลง และจุดเชื่อมต่อ จำนวน 3 แห่ง ดังนี้ 1. จุดขึ้น-ลง บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ 2.จุดเชื่อมต่อบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 3. จุดขึ้น-ลง บริเวณลาดกระบัง

ส่วนรูปแบบการก่อสร้างของโครงการฯ เป็นทางยกระดับตามแนวทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ขนาด 3 ช่องจราจร (ไป-กลับ) ช่องจราจรกว้าง 3.6 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2 เมตร ไหล่ทางด้านขวา กว้าง 1 เมตร จุดขึ้น-ลง จำนวน 3 แห่ง

อย่างไรก็ตามหากโครงการฯก่อสร้างแล้วเสร็จจะเชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังภาคตะวันออก ซึ่งเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่งและท่าเรือแหลมฉบังในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมทั้งจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรบริเวณทางเชื่อมเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ●