



'อาคม' รื้อแผนมอเตอร์เวย์ เบรกลงทุน 2.1 ล้านล้าน > 5



สั่งการให้กรมทางหลวงและ กทพ.เจ้าของโครงการทางพิเศษ
ให้กบทวนแผนพัฒนาระยะ 20 ปี โดยให้มุ่งเน้นสร้างทาง
เพื่อสนับสนุนแนวเส้นทางระบบรางเป็นหลัก

'อาคม' รื้อแผนมอเตอร์เวย์ เบรกลงทุน '2.1 ล้านล้าน'

ห่วงปัญหาทางด่วน ทับซ้อนลงทุนระบบราง

กรุงเทพธุรกิจ ● "คมนามคม" เปรก
ไปรเจคคอมอเตอร์เวย์ ทล.และ กทพ.รวม 21
สายทาง วงเงิน 2.1 ล้านล้านบาท สั่งเขย่า
แผนใหม่เทียบเคียงแนวเส้นทางกันปัญหา
สร้างทางแข่งขัน พร้อมระบุการพัฒนาต้อง
สนับสนุนขนส่งเชื่อมระบบรางเป็นหลัก
นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรี
ว่าการกระทรวงคมนาคมเปิดเผยว่าที่
ประชุมการบูรณาการแผนแม่บทการ
พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ระยะ 20 ปี ของกรมทางหลวง (ทล.) และ
แผนแม่บทพิเศษของการทางพิเศษแห่ง
ประเทศไทย (กทพ.) ได้หารือแผนงาน
ของทั้ง 2 หน่วยงาน และได้สั่งการให้
กรมทางหลวงและ กทพ.ที่เป็นเจ้าของ
โครงการทางพิเศษต่างๆ ให้ทบทวนแผน

พัฒนาระยะ 20 ปี โดยให้มุ่งเน้นสร้างทาง
เพื่อสนับสนุนแนวเส้นทางระบบราง
เป็นหลัก และต้องไม่เป็นแนวเส้นทางที่
แข่งขันกันเอง รวมทั้งพิจารณาให้ชัดเจน
ว่าจะป็นแนวเส้นทาง 4 ช่องจราจร
หรือ 6 ช่องจราจรช่วงใด

"ทั้ง 2 หน่วยงานกลับไปทบทวนแผน
ที่จะพัฒนาทั้งหมด แบ่งเป็นของ
กรมทางหลวง 21 สายทาง วงเงิน 2.1
ล้านล้านบาท และแผนของ กทพ.ที่กำลัง
ศึกษาอีก 6 เดือนจะแล้วเสร็จ รวมทั้งให้
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ
จราจร (สนข.) ไปช่วยศึกษาบูรณาการ
ผังโครงการภาพรวมทั่วประเทศ จัดลำดับ
ความสำคัญของโครงการระยะ 10 ปีแรก
10 ปีหลังหรือโครงการใดมีความเป็นไปได้
ที่จะขยับออกไปช่วง 30 ปี"

นายอาคม กล่าวว่า หลังจากนี้
การพัฒนาโครงการให้ดูจากความจำเป็น
เร่งด่วนแก้ปัญหาการจราจรติดขัดก่อนและ

หากพบว่าทั้ง 2 หน่วยงานมีผลการศึกษาค
ล้ายคลึงกัน ให้พิจารณาความเหมาะสม
ในการลงทุน แนวเส้นทางใดที่สนับสนุน
การเดินทางเชื่อมระบบรางได้ดีกว่า
รวมทั้งใช้งบประมาณลงทุนน้อยที่สุด
สำหรับโครงการเร่งด่วนที่มีความ
พร้อมพัฒนาให้เร่งดำเนินการตามแผน
เช่น โครงการทางด่วนเมกะตพชขยายไปสู่
พื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี)
เข้าท่าเรือเมกะตพช โครงการพระราม 3-
ดาวคะนอง โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3
สายเหนือตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนน
วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้าน
ตะวันออก (E3) โครงการส่วนต่อขยาย
บูรพาวิถี เชื่อมถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี
และเส้นทางอีสเทิร์นซีบอร์ดชลบุรี-
นครราชสีมา-บุรีรัมย์

ส่วนแนวเส้นทางทับซ้อนกันเบื้องต้น
มี 3 เส้นทาง คือ ทางพิเศษสายฉลองรัช-
นครนายก-สระบุรี (E5) ซ้ำซ้อนกับทางหลวง



พิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพฯ-สระบุรี (M62) ทางพิเศษสายอุดรรัถยา-พระนครศรีอยุธยา (E6) ขั้วเชื่อมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพฯ-บางปะหัน (M53) และทางพิเศษสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก-สมุทรสงคราม (E15) ขั้วเชื่อมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพฯ-ปากท่อ (M82)

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า กระทรวงฯ สั่งให้ทั้ง 2 หน่วยงานทบทวนแผนเพราะต้องการให้โครงการเกิดประโยชน์ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร เชื่อมต่อมายังรถไฟ โดยเฉพาะในเมืองอุตสาหกรรม การเชื่อมต่อระบบรางจะเป็นประโยชน์ลดต้นทุนในการขนส่งได้ อีกทั้งปัจจุบันระบบรางยังถือเป็นโครงข่ายคมนาคมหลักที่รัฐบาลสนับสนุน มีการพัฒนาโครงการค่อนข้างมาก และก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นควรปรับแผนทางถนนให้เป็นส่วนสนับสนุนราง

"ตอนนี้งบทุกแผนไว้ก่อนเพื่อไม่ให้โครงการพัฒนามากทับซ้อน โดยเฉพาะ

ในพื้นที่อีสาน มีโครงการพัฒนาทางด่วนที่จะไปคู่ขนานกับรถไฟ เป็นแนวเส้นทางทับซ้อน และแข่งขันกันค่อนข้างเยอะ จึงต้องศึกษาใหม่ ส่วนโครงการที่เหมาะสมอยู่แล้ว เช่น เส้นทางอีอีซี เชื่อมไปนครราชสีมาที่เป็นไปได้ แต่ต้องให้เวลาไปทบทวน"

รายงานข่าวระบุว่า โครงการพัฒนาระยะ 20 ปีของ กทพ.มี 17 โครงการ เบื้องต้นระยะเร่งด่วนมี 5 โครงการ วงเงินลงทุนมากกว่า 2 หมื่นล้านบาท อาทิ ทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรภิรมย์ และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ (Missing Link) มูลค่าลงทุน 5,000-6,000 ล้านบาท โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต มูลค่าลงทุน 14,000 ล้านบาท โครงการเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ และทางพิเศษสายบางนา-อาจรรังค์ (S1) และโครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี วงเงิน 3,000 ล้านบาท

สคร.ถกแผนตั้ง'ทีเอฟเอฟ'กองที่2

รูดहारือกรมทางหลวง แก้กฎหมายเก็บค่าผ่านทาง

กรุงเทพธุรกิจ ● สคร.ถกแผนตั้ง
"ทีเอฟเอฟ" กองสอง รูดहारือกรม
ทางหลวง แก้ปัญหากฎหมายนำ
ค่าผ่านทางมาสนับสนุนการขาย
หน่วยลงทุน ขณะ แผนการออกกอง
ที่สอง ขึ้นกับความต้องการใช้เงินของ
กรมทางหลวง

นายประภาศ คงเอียด ผู้อำนวยการ
สำนักงานคณะกรรมการกำกับนโยบาย

รัฐวิสาหกิจ(สคร.) เปิดเผยว่า สืบตลัทนี้
ตนได้นัดผู้บริหารกรมทางหลวง
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทารือถึง
แนวทางการเปิดขายหน่วยลงทุนไทย
แลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ (TFF) กองที่สอง
หลังจากการเปิดขายหน่วยลงทุน
TFF กองแรกประสบความสำเร็จเป็น
อย่างดี

โดยทารือจะเน้นในประเด็น
การแก้ไขกฎหมายเพื่อให้สามารถนำ
รายได้ในโครงการลงทุนของกรม
ทางหลวงมาสนับสนุนการขายหน่วย
ลงทุนกองที่สองดังกล่าวได้

ขณะนี้ ยังมีปัญหาในเรื่อง
ค่าผ่านทางที่กฎหมายของกรม
ทางหลวงระบุว่า รายได้ดังกล่าว
จะต้องนำไปใส่ไว้ในกองทุนค่าผ่านทาง
ตั้งนั้น เมื่อเราจะนำรายได้
ดังกล่าวมาแบ็คอัพหน่วยลงทุน
TFF เราจะต้องแก้ไขกฎหมาย
ประเด็นนี้ ซึ่งก็คิดว่า จะไม่มีปัญหา
เพราะเป็นการแก้ไขในชั้นกฎหมาย
ลูก และ เชื่อว่า จะไม่มีปัญหาคัดค้าน
เหมือนกับกรณีการนำรายได้ค่าผ่านทาง
ของการทางพิเศษมาสนับสนุน
กองทุนTFFกองแรก เพราะกรม



ประภาศ คงเอียด

ทางหลวงเป็นหน่วยงานรัฐและไม่มี
สภาพแรงงาน

อย่างไรก็ดี สำหรับระยะเวลาของ
การเปิดขายTFFกองที่สองดังกล่าวนั้น
ยังไม่ได้มีการกำหนด เนื่องจาก จะ
ต้องขึ้นอยู่กับความต้องการใช้เงินของ
กรมทางหลวงที่จะนำไปใช้ในโครงการ
ลงทุนใหม่

สำหรับแผนการใช้เงินที่ได้จาก
การขายหน่วยลงทุนกองทุน TFF กอง
แรกจำนวนกว่า 4.7 หมื่นล้านบาทของ
การทางพิเศษนั้น เขากล่าวว่า น่าจะเป็น
กลางปีหน้า

ในระหว่างนี้ เงินที่ได้รับมาจะต้อง
เข้าคลังก่อน ซึ่งทางสคร.จะทารือกับ
ทางกรมบัญชีกลาง เพื่อนำเงิน
ดังกล่าวไปบริหารจัดการเพื่อให้เกิด
รายได้ รองรับการจ่ายผลตอบแทน
แก่นักลงทุนที่จะต้องเริ่มจ่ายใน
ช่วงกลางปีหน้าเช่นกัน โดยการจ่าย
ผลตอบแทนกำหนดว่า จะจ่าย
ปีละ 2 ครั้ง

"เงินก้อนนี้ เมื่อได้มาแล้ว จะต้อง
นำส่งคลังก่อน เพราะเป็นเงินที่ระดม
จากหน่วยงานรัฐและในระหว่างนี้เรามี
แผนจะนำไปบริหารเพื่อให้เกิดรายได้
ซึ่งจะต้องทารือกับกรมบัญชีกลางว่า
ติดขัดกับระเบียบใดหรือไม่"



เบรกแผน 2.6 ล้านล.

'ทล.-กทพ.'สร้างถนนซ้ำ

คมนาคมเบรกโปรเจกต์ยักษ์ 2.6 ล้านล้านบาท ของกรมทางหลวง และการทางพิเศษตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี ซ้ำวันซ้ำซ้อนกันโดยให้เจ้าหน้าที่สนับสนุนระบบราง

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เปิดเผยถึงผลการบูรณาการแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี ของกรมทางหลวง (ทล.) และแผนแม่บทพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ว่า ได้สั่งการให้ ทล.และ กทพ.กลับไปทบทวนแผนพัฒนาระยะ 20 ปีใหม่ทั้งหมด ให้มุ่งเน้นสร้างทางเพื่อสนับสนุนเส้นทางระบบรางเป็นหลัก และต้องไม่สร้างเส้นทางทับซ้อนที่แข่งขันกันเอง ทั้งพิจารณาให้ชัดเจนว่าจะเป็นแนวเส้นทาง 4 ช่องจราจร หรือ 6 ช่องจราจรช่วงใด

"ทั้ง 2 หน่วยต้องกลับไปทบทวนแผนพัฒนา โดยแผนของ ทล. 21 สายทาง วงเงิน 2.1 ล้านล้านบาท และแผนของ กทพ. 16 เส้นทาง วงเงิน 4.9 แสนล้านบาท โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จะเป็นหน่วยที่บูรณาการภาพรวมทั้งประเทศ จัดลำดับความสำคัญของโครงการระยะ 10 ปีแรก 10 ปีหลัง หรือ โครงการใดจะขยับออกไปช่วง 30 ปี"

การพัฒนาโครงการจะเน้นความจำเป็นเร่งด่วน แก้ปัญหาการจราจรติดขัดก่อน และความเหมาะสมในการลงทุน แนวเส้นทางใดที่สนับสนุนเชื่อมระบบรางได้ดีกว่า รวมทั้งใช้งบลงทุนน้อยที่สุดโครงการเร่งด่วนที่ให้เร่งดำเนินการตามแผน เช่น โครงการทางด่วนมาบตาพุด คู่พื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เข้าท่าเรือมาบตาพุด โครงการพระราม 3-ดาวคะนอง โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (E3) โครงการส่วนต่อขยายบูรพาวิถี เชื่อมถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี และเส้นทางอีสเทิร์นซีบอร์ด ชลบุรี-นครราชสีมา-บุรีรัมย์

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวว่าทั้งสองหน่วยงานต้องทบทวนแผน เพราะต้องการให้โครงการเกิดประโยชน์ในการขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร เชื่อมต่อมายังรถไฟ โดยเฉพาะในเมืองอุตสาหกรรมเชื่อมต่อบริเวณจะเป็นประโยชน์ลดต้นทุนในการขนส่งได้ อีกทั้งปัจจุบันระบบรางยังถือเป็นโครงข่ายคมนาคมหลักที่รัฐบาลสนับสนุน มีการพัฒนาโครงการค่อนข้างมาก และก้าวหน้าอย่างคืบเนื่อง ดังนั้นควรปรับแผนทางถนนให้เป็นส่วนสนับสนุนราง

"ตอนนี้เบรกทุกแผนไว้ก่อน เพื่อไม่ให้โครงการพัฒนาทับซ้อน โดยเฉพาะในพื้นที่อีสาน มีโครงการพัฒนาทางด่วนที่จะคู่ขนานกับรถไฟ เป็นแนวเส้นทางทับซ้อน และแข่งขันกันค่อนข้างเยอะ จึงต้องศึกษาใหม่ ส่วนโครงการที่เหมาะสมอยู่แล้ว อย่างเส้นทางอีอีซี เชื่อมต่อไปภาคอีสาน ไปนครราชสีมา อันนี้พอเป็นไปได้ อย่างไรก็ตามก็ต้องใช้เวลาทั้งสองหน่วยงานทบทวนแผน ขณะนี้ยังไม่มีการบอกกำหนดรายงานผล"

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า โครงการพัฒนาระยะ 20 ปีของ กทพ.พบว่ามีจำนวน 16 โครงการ วงเงินรวม 4.9 แสนล้านบาท เบื้องต้นระยะเร่งด่วนมี 5 โครงการ วงเงินลงทุนมากกว่า 2 หมื่นล้านบาท อาทิ ทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรธานีฯ และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ (Missing Link) มูลค่าลงทุนประมาณ 5-6 พันล้านบาท โครงการทางพิเศษสายกะลุ๋-ป่าคอง จังหวัดภูเก็ต มูลค่าลงทุน 1.4 หมื่นล้านบาท โครงการเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ และทางพิเศษสายบางนา-อาจรรังค์ (S1) และโครงการทางเชื่อมท่าพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี วงเงินราว 3 พันล้านบาท



รายงาน REPORT

-เมกะโปรเจกต์กระตุ้นการลงทุน >12

เมกะโปรเจกต์คมนาคม กระตุ้นการลงทุนภาคเอกชน



Q เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2561 ที่ผ่านมา หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ได้จัดสัมมนา “ผังเมืองใหม่ เมกะโปรเจกต์: พลิกโฉม กทม.” โดยได้รับเกียรติจากนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม ปาฐกถาพิเศษ หัวข้อ “เมกะโปรเจกต์คมนาคม : กระตุ้นการลงทุนภาคเอกชน” ซึ่งได้ฉายภาพให้เห็นว่าประเทศไทยถูกจัดอันดับโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบรางอยู่ที่อันดับ 44 ของโลกถือว่าต่ำมากเมื่อเทียบกับประเทศอื่น อีกทั้งยังส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์

สูงถึง 14% ของผลผลิตกันชนมวลรวมภายในประเทศ(GDP) ทำให้การส่งออกสินค้าไปขายยังประเทศที่ 3 ต้องเสียศักยภาพการแข่งขันไปมาก ผู้ราคาเพื่อนบ้านไม่ได้ เพราะไทยมีต้นทุนขนส่งที่สูงกว่า ดังนั้นกระทรวงคมนาคม จึงให้ความสำคัญต่อการเร่งขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ระบบคมนาคมขนส่ง 20 ปีโดยมีกรอบแนวคิดการพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่ง 4 เรื่องที่เน้นในเรื่องการผลักดันระบบรางทั้งรถไฟไฟฟ้า เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนหันมาใช้รถไฟฟ้ามก

จีน ยังเร่งการลงทุนรถไฟทางคู่ มูลค่ามากกว่า 4 แสนล้านบาท เพื่อเพิ่มระยะทางของระบบรางอีกกว่า 3,000 กม.ทั้งระบบรถไฟทางคู่และระบบรถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคายที่จะเชื่อมไทย-สปป.ลาว และจีน ซึ่งจะเชื่อมเศรษฐกิจของประเทศ และยังเชื่อมอนุภูมิภาคได้อีกด้วย

เร่งแผนยุทธศาสตร์ 8 ปี

นอกจากเร่งขับเคลื่อนตามแผนยุทธศาสตร์ด้านคมนาคม 20 ปีแล้วยัง

กำหนดแผนยุทธศาสตร์ระยะ 8 ปีงบลงทุน 1.9 ล้านล้านบาท (2558-2565) ที่ปัจจุบันเดินหน้าแผนนี้ไปแล้วจำนวน 111 โครงการใน 5 แผนงานควบคู่ไปกับแผนปฏิบัติการแต่ละปีเพื่อเร่งผลักดันโครงการลงทุนระบบรางในเมืองหลวงอย่างรถไฟฟ้ามกซึ่งเป็นอีกยุทธศาสตร์สำคัญในการแก้จราจรเมืองหลวงได้อย่างดี โดยตามแผนแม่บทรถไฟฟ้ามกระยะที่ 1 จะเปิดบริการครบ 12 เส้นทางภายในระยะเวลา 10 ปีนับจากนี้หรือครบในปี 2572 ตั้งเป้าว่าจะมีผู้ใช้บริการต่อวัน 5.13 ล้านคน



อีกทั้งยังอยู่ระหว่างการเร่งผลักดันแผนแม่บทรถไฟฟาระยะที่ 2 (M-Map2) ซึ่งเป็นโครงการที่ภาคเอกชนให้ความสนใจอย่างมาก โดยแผนแม่บทรถไฟฟาระยะที่ 2 จะสนับสนุนสถานีกลางบางซื่อสู่การเป็นศูนย์กลางมหานครแห่งใหม่ระดับอาเซียน ด้วยรูปแบบการพัฒนา TOD และสมาร์ทซิตี้

โดยภายใน 2 เดือนสุดท้ายของปีนี้จะมีการเสนอโครงการรถไฟฟ้ามูลค่ากว่า 2 แสนล้านบาทให้ ครม.อนุมัติ เริ่มจากโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม (ตะวันตก) ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-บางขุนนนท์ วงเงิน 1.4 แสนล้านบาท จะเสนอเข้าสู่คณะกรรมการนโยบายให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการพีพีพี) ในเดือนพฤศจิกายนก่อนเสนอเข้าสู่ครม. ในช่วงปลายปีเป็นส่วนโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วงช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ วงเงิน 1.1 แสนล้านบาท จะเสนอเข้าสู่คณะกรรมการ (บอร์ด) การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในเดือนพฤศจิกายนก่อนเสนอเข้าสู่บอร์ดที่พีพีพีและครม. ช่วงปลายปีนี้อีกเช่นกัน

นอกจากนี้ยังมีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงส่วนต่อขยาย ที่ล่าสุดผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการ (บอร์ด) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ไปเมื่อวันที่ 26 ตุลาคมที่ผ่านมา หลังจากนั้นจะเร่งเสนอครม. เห็นชอบต่อไป ประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงส่วนต่อขยาย ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา วงเงิน 1.02 หมื่นล้านบาท รถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงส่วนต่อขยาย ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช วงเงิน 7.4 พันล้านบาท และรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงส่วนต่อขยาย ช่วงรังสิต-ธรรมศาสตร์ วงเงิน 6.5 พันล้านบาท รวมวงเงินลงทุนกว่า 2.4 หมื่นล้านบาท



โดยการพัฒนาการคมนาคมในเมืองนั้นต้องเชื่อมโยงต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ ก็จะเป็นการเปลี่ยนวิธีการเดินทางของคนกทม. ขณะนี้ทุกโครงการกำลังเดินหน้าและเร่งรัด รอลงนามสัญญาและเตรียมเสนอครม. เร่งผลักดันต่อเนื่องกันไป

ลงทุนมอเตอร์เวย์ 3 แสนล.
ด้านนายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) กล่าวว่าในขนาดระยะ 5 ปีนับจากนี้ได้วางแผนลงทุนโครงการมอเตอร์เวย์ในวงแหวนรอบกทม. รวมวงเงินไม่น้อยกว่า 3.54 แสนล้านบาท เพื่อรองรับ

การเติบโตของเมืองและแก้ปัญหาจราจรติดขัดในโครงข่ายถนนหลักบริเวณทล. การลงทุนนั้นจะเน้นไปที่โซนด้านทิศเหนือและทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร จะเน้นรูปแบบการร่วมทุนกับภาคเอกชนมากขึ้นเพื่อลดภาระงบประมาณและผลตอบแทนที่สาธารณะของประเทศ
โดยแผนลงทุนจะเริ่มในปี 2562 ประกอบด้วย 1.โครงการมอเตอร์เวย์นครปฐม-ชะอำ ระยะทาง 108 กม. วงเงินลงทุน 8 หมื่นล้านบาท 2.โครงการมอเตอร์เวย์บางขุนเทียน-บางใหญ่-บางบัวทอง-บางปะอิน ระยะทาง 70 กม. วงเงิน 7.8 หมื่นล้านบาท 3.โครงการ

ทางยกระดับศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ

แผนยุทธศาสตร์ระยะ 8 ปีลงทุน 1.9 ล้านล้านบาท
ที่ปัจจุบันเดินหน้าแผนนี้ไปแล้วจำนวน 111 โครงการใน 5 แผนงานควบคุมไป

ระยะทาง 15 กม. วงเงิน 3 หมื่นล้านบาท 4.โครงการส่วนต่อขยายโทลล์เวย์ ช่วงรังสิต-บางปะอิน ระยะทาง 18 กม. วงเงิน 3 หมื่นล้านบาท 5.โครงการมอเตอร์เวย์ช่วงบางขุนเทียน-เอกชัย ระยะทาง 10 กม. วงเงิน 1.05 หมื่นล้านบาท

s.พ.ก.เร่งสายสีแดง
ในครั้งนี้นายสุภากร อินทรชม ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ได้ฉายภาพให้เห็นถึงแผนการพัฒนาและขยายโครงข่ายระบบราง โดยเฉพาะรถไฟสายสีแดง ที่เชื่อมพื้นที่โซนรังสิต-บางซื่อ-มหาชัย ที่เมื่อแล้วเสร็จจะเร่งเปิดให้บริการช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชันและบางซื่อ-รังสิตในปี 2564 โดยสายสีแดงจากตลิ่งชันไปสิ้นสุดที่หัวหมาก อีกทั้งยังมีแผนจะขยายไปถึงฉะเชิงเทรา เพื่อจะขนคนจากบริเวณทล.เข้า-ออกเมืองนั่นเอง
สำหรับการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์นั้น แปลงสถานีกลางบางซื่อรวมพื้นที่ 2,300 ไร่ ที่ดินแปลง A พื้นที่ 32 ไร่ มูลค่าการลงทุนกว่า 1 หมื่นล้านบาทมีความพร้อมดำเนินการได้แล้ว คาดว่าร่างเอกสารประกวดราคา (ทีโออาร์) จะประกาศในเดือนมกราคม



2562 จะก่อสร้าง 4 ปี โดยเฟสแรกจะแล้วเสร็จช่วงใกล้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงในเดือนมกราคม 2564

เช่นเดียวกับที่ดินแปลง กม.11 โฉนดด้านหลังปตท. ขนาดพื้นที่ประมาณ 300 ไร่จะพัฒนารูปแบบมิกซ์ยูส ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับความเห็นบางประเด็นเสนอเข้าสู่การพิจารณาบอร์ด ร.ฟ.ท. ในส่วนที่ดินแปลงสถานีแม่น้ำ ขนาด 277 ไร่ จะพัฒนาเป็นเกตเวย์ทางน้ำ รองรับเรือครุยส์ขนาดกลางเข้า-ออกได้ เป็นมูลค่าโครงการ 6-7 หมื่นล้านบาท พื้นที่มักกะสัน มีพื้นที่ราว 370 ไร่ที่รวมโรงงานรถไฟเอาไว้ด้วย แบ่งเป็นแปลง A, B, C, D ซึ่งแปลง A จะเชื่อมกับโครงการรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน คาดว่าช่วงต้นปี 2562 จะได้ตัวผู้รับจ้างประการสำคัญโฉนดฝั่งธนบุรีของรถไฟฟ้าสายสีแดง ยังมีที่ดินราว 100 ไร่ในพื้นที่สถานีบางกอกน้อยมีแผนที่จะนำไปพัฒนารูปแบบรอบสถานีขนส่งมวลชน หรือ TOD อีกด้วย ■



มอเตอร์เวย์เชื่อมกทม.โซนตะวันตก กรมทางหลวงเร่งเสนอประมูลปี 62

เกาะติด
เกาะโปรเจกต์



แผนพัฒนามอเตอร์เวย์ ที่กรมทางหลวงเสนอปี 2562



ปัจจุบันถนนทางหลวง
โซนภาคตะวันตกที่ลงสู่ภาคใต้
มีปริมาณรถใช้เส้นทางหนาแน่น
โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วนและช่วง
เทศกาลสภาพการจราจรจะติดขัด
เป็นเส้นทางยาว เนื่องจากผ่าน
จุดแยกสำคัญต่างๆจึงมีปริมาณ
การจราจรสะสม ดังนั้นเพื่อส่งเสริม
การใช้เส้นทางโดยเฉพาะ
การขนส่งสินค้าหรือเส้นทาง
โลจิสติกส์สายหลักสู่ภาคตะวัน
ตกและภาคใต้จึงเร่งขยายเส้น
ทางรองรับไว้ตั้งแต่วันนี้

ดังนั้นกรมทางหลวง(ทล.)
จึงเตรียมเสนอให้รัฐบาลเร่งผลักดัน
ในปีงบประมาณ 2562 ประกอบด้วย
1.โครงการมอเตอร์เวย์
เส้นทางบางขุนเทียน-บางใหญ่-
บางปะอิน ระยะทาง 30 กิโลเมตร
วงเงินลงทุน 3.3 หมื่นล้านบาท
2.โครงการมอเตอร์เวย์รูปแบบ

ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข
35(ธนบุรี-ปากท่อ) ตอน 2
(ส่วนที่ 1) ระยะทาง 20 กิโลเมตร
ตอน 2 (ส่วนที่ 2) ระยะทาง 21
กิโลเมตร ตอน 3(ส่วนที่ 1 ระยะ
ทาง 10 กิโลเมตร และส่วนที่ 2
ระยะทาง 11.2 กิโลเมตร
วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 8 หมื่น
ล้านบาท 3.โครงการเส้นทางยก
ระดับบรมราชชนนี (ปิ่นเกล้า-
นครชัยศรี)และทางคู่ขนาน
ล้อยฟ้าถนนบรมราชชนนี สาย
ทล.338 ระยะทางประมาณ 20
กิโลเมตร วงเงินลงทุน 2.2 หมื่น

ล้านบาท
โดยทั้ง 3 โครงการจัด
เป็นอีก 3 เส้นทางหลักในการส่งเสริม
การค้าการลงทุนในกรุงเทพมหานคร
ด้านตะวันตก จะเป็น

เส้นทางโลจิสติกส์สายสำคัญที่
จะเชื่อมภาคใต้ ผ่านถนนเพชรเกษม
และถนนธนบุรี-ปากท่อ คาดว่า
จะใช้งบลงทุนรวมไม่น้อยกว่า 1.3
แสนล้านบาท

สำหรับแนวเส้นทาง
มอเตอร์เวย์ช่วงบางขุนเทียน
พระราม 2 จะก่อสร้างแนวต่อ
จากทางด่วนสายพระราม 3-
ดาวคะนอง-กาญจนาภิเษก ของ
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
(กทพ.) ไปตามถนนธนบุรี-ปากท่อ
สิ้นสุดที่แยกวงษ์มนาว รูปแบบ
ทางยกระดับเพื่อเลี่ยงจุดแยกจุด

ตัดทางราบให้สามารถใช้ความเร็ว
และใช้เส้นทางได้อย่างสะดวก
ในส่วนเส้นทางมอเตอร์เวย์ ช่วง
บางขุนเทียน-บางใหญ่-บางปะอิน
นั้นจะก่อสร้างช่วงแนวเกาะกลาง

ไปตามถนนกาญจนาภิเษก หรือ
ถนนสายตลิ่งชัน-สุพรรณบุรี แล้ว
ยังสามารถจะต่อขยายจากจุด
บางใหญ่ไปสิ้นสุดที่บางปะอิน
เพื่อเชื่อมกับเส้นทางมอเตอร์เวย์
บางปะอิน-นครราชสีมา ที่จุด
ดังกล่าวนี้ได้อีกด้วย

นอกจากนี้ยังเตรียม
นำเสนอกระทรวงการคลังเคาะ
ความชัดเจนด้านการลงทุนรูปแบบ
การการลงทุนเนื่องจากทั้ง 3
โครงการดังกล่าวสามารถใช้ได้
ทั้งเงินงบประมาณแผ่นดินหรือ
จะใช้งบกู้และการร่วมลงทุน

(พีพีพี) กับภาคเอกชนได้ตาม
นโยบายของรัฐบาล คาดว่าจะ
เริ่มประกวดราคาในปี 2562 จะ
ใช้ระยะเวลาก่อสร้างเส้นทางละ
ประมาณ 3 ปี ■



ระทึกทัวร์บุญกฐิน ชนข้างป่า ตายสยองคาที่2ศพ

เบรกไม่ทัน เจ็บอีก9ราย

สลด ทัวร์กฐิน
“จะเชิงเทรา-ร้อยเอ็ด”
ชิงชนข้างป่าเขตอนุรักษ์
พันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน
คนขับ- ♦ อ่านต่อหน้า 16

ชนข้างป่า □ ต่อจากหน้า 1

คนขับรถดับการ 2 ศพ ผู้โดยสารเจ็บ 9 ราย
เผยเป็นคนจะเชิงเทรา ขับรถมาด้วยความเร็ว พบ
ข้างป่า 10 ตัว ขวางถนนเบรกไม่ทันชนอย่างจัง
ด้านพ่อเมืองแปดริ้ว รุดเยี่ยมคนเจ็บ สั่งประชุม
ด่วน เร่งเยียวยา พร้อมวางแผนป้องกันเกิดเหตุ
ซ้ำรอย ขณะ หน.เขตอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่าเขา
อ่างฤๅไน ชี้พบเลี้ยวขนาดใหญ่หลุด คาดบาดเจ็บ
เจ็บ ส่งเจ้าหน้าที่-สัตวแพทย์ ออกติดตาม พบ
ข้างป่า ห่างจุดเกิดเหตุ 600 เมตร ไม่ยอมให้เข้า
ใกล้ คาดเป็นข้างที่ถูกชน เร่งช่วยเหลือ

เมื่อเวลา 04.30 น. วันที่ 27 ค.ศ.
พ.ศ.ท.บุรีรัมย์ จันทะคุณ สว.(สอบสวน) สภ.
สามชัยเขต จ.จะเชิงเทรา รับแจ้งอุบัติเหตุ รถ
คู่ชนข้างป่า มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บหลายราย
บนถนนทางหลวงสาย 3259 สามชัยเขต-ท่า
ตะเกียบ ช่วง กม.97 บ้านห้วยโสม หมู่ 5 ต.ลาด
กระทิง อ.สามชัยเขต จ.จะเชิงเทรา จึงรุดไป
ตรวจสอบ พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่กู้ชีพแพม แพทย์
เวร รพ.สามชัยเขต ที่เกิดเหตุพบ รถตู้โตโยต้า
สีบรอนซ์ ทะเบียน สด 576 กรุงเทพมหานคร
สภาพด้านหน้าพังเสียหายยับเยินไปครั้งแล้ว
ตรวจสอบภายในพบผู้เสียชีวิตติดอยู่ด้านหลังรถ
2 ศพ ทรานซิ่ง นายสมชาย ทรัพย์สำราจ อายุ
53 ปี คาบขับ และ นางญาดา แสนงามวงษ์ อายุ
47 ปี นั่งมาหน้ารถ และพบผู้บาดเจ็บร้องครวญ
ครางด้วยความเจ็บปวดในรถ อีก 9 ราย ทั้งหมด

เป็นชาวจะเชิงเทรา เจ้าหน้าที่ใช้เครื่องตัดถ่าง
ช่วยเหลือกักตัวออกมาส่งไปยัง รพ.สามชัยเขต
และรพ.พุทธโสธร ขณะเดียวกันยังพบชิ้นส่วน
คาดว่าเป็นเลี้ยวขนาดใหญ่อยู่ 1 ชิ้นจึงเก็บไว้
เป็นหลักฐาน

สอบสวนเบื้องต้นทราบว่า ผู้บาดเจ็บ เป็น
คณะกฐินกำลังเดินทางโดยรถตู้คันดังกล่าวไป
ทำบุญทอดกฐินที่ ร้อยเอ็ด โดยมีนายสมชาย
เป็นคนขับ ออกมาจากตัว จ.จะเชิงเทรา ตามเส้นทาง
สามชัยเขต-ท่าตะเกียบ เพื่อเดินทางไป
ทอดกฐิน ร้อยเอ็ด ขณะมาถึงที่เกิดเหตุมีข้างป่า
ประมาณ 10 ตัว เดินออกมาจากเขาอ่างฤๅไน
กะทันหันคนขับรถตู้ที่ขับด้วยความเร็วเบรก
ไม่ทันชนข้างป่าตัวใหญ่เข้าอย่างจัง รถพังยับมีผู้
เสียชีวิตและบาดเจ็บดังกล่าว ส่วนข้างป่าเดิน
หลบเข้าไปในป่าข้างทาง เบื้องต้นคาดว่าบาดเจ็บ
เจ็บอย่างหนัก ทางเจ้าหน้าที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า
เขาอ่างฤๅไน ได้จัดกำลังเจ้าหน้าที่ชุดติดตามข้าง
ออกตรวจสอบอาการข้างป่าโขลงดังกล่าวแล้ว

ต่อมา นายระพี ผ่องบุพกิจ ผวจ.
จะเชิงเทรา เดินทางมาตรวจเยี่ยมผู้บาดเจ็บ
ก่อนประชุมร่วมกับ นางอรุณห์ ไหม่มมงคล นาย
อำเภอสามชัยเขต พ.ศ.อ.ฉัฐจักร จันทา ผกก.
สภ.สามชัยเขต นายอยู่ เสมอธรรม ผอ.สำนัก
บริหารอนุรักษ์ที่ 2 (ศรีราชา) นายเชษฐา นิลวิเชียร
หัวหน้าเขตอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน ที่
ห้องประชุม รพ.สามชัยเขต เบื้องต้นที่ประชุม
เร่งให้ความช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต
จาก พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และ
ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ โดยให้สำนักงาน
คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบ
ธุรกิจประกันภัยจังหวัดจะเชิงเทรา (คปภ.จ.
ฉช.) ติดตามเร่งรัดจ่ายเงินทดแทนความเสียหาย
ส่วนการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาอีก ที่ประชุมมี
การเสนอให้มีการติดตั้งไฟส่องสว่างบนถนนใน
จุดเสี่ยงที่ข้างป่ามักเดินผ่านเป็นประจำ การคิด
ตั้งรับเบอร์สติ๊กเกอร์บนพื้นถนนเพื่อเตือนให้รถวิ่งช้า
ลง และการตั้งจุดสกัดลักษณะพื้นปลา เพื่อ

ชะลอความเร็วรถ

นายเชษฐา เปิดเผยว่า จากการตรวจสอบ
ที่เกิดเหตุ พบชิ้นส่วนอวัยวะที่เป็น “เลี้ยวข้าง”
ขนาดใหญ่บนพื้นถนน คาดว่าเป็นของข้างที่ได้รับ
บาดเจ็บ จึงนำเจ้าหน้าที่ชุดติดตามข้างป่า เจ้า
หน้าที่เขตอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน และ
สัตวแพทย์จากสำนักบริหารอนุรักษ์ที่ 2
(ศรีราชา) รวม 10 นาย ออกติดตามข้างบาดเจ็บ
เพื่อประเมินสถานการณ์ และให้ความช่วยเหลือ
แล้ว ล่าสุดพบว่า มีข้างป่า 9 ตัว หลบเข้าไป
ในเขตป่าแล้ว เหลืออีก 1 ตัวที่ยังอยู่ในป่ายูคา
ลิปติส ห่างจากจุดเกิดอุบัติเหตุประมาณ 600
เมตร แต่ไม่ยอมให้เจ้าหน้าที่เข้าใกล้ พยายาม
หักกิ่งไม้ขวางป่าใส่เจ้าหน้าที่ที่อยู่ตลอดเวลา จึง
ยังไม่สามารถระบุได้ว่า จะใช้ข้างป่าตัวที่ถูกรถชน
ได้รับบาดเจ็บหรือไม่ ซึ่งกำลังเร่งตรวจสอบเพื่อ
ให้การช่วยเหลือต่อไป

ต่อมาเวลา 16.00 น. วันเดียวกัน นาง
อรุณห์ ไหม่มมงคล นายอำเภอสามชัยเขต
จ.จะเชิงเทรา รับแจ้งอุบัติเหตุรถชนข้างป่าอีก
บริเวณ หมู่ 5 ต.ลาดกระทิง อ.สามชัยเขต ห่าง
จุดรถตู้ชนข้างป่าไม่ไกลนัก จึงนำเจ้าหน้าที่ที่
เกี่ยวข้องไปตรวจสอบ พบรถโตโยต้าฟอร์จูน
เนอร์ สีดำ ทะเบียน สอ 989 กรุงเทพมหานคร
สภาพด้านหน้ารถพังยับเยิน แต่ไม่มีผู้บาดเจ็บหรือ
เสียชีวิต สอบสวนเบื้องต้นทราบว่า รถคันดังกล่าว
ขับมาจาก อ.สามชัยเขต มุ่งหน้า วัดหนองเรือ
อ.ท่าตะเกียบ มาถึงที่เกิดเหตุพบข้างป่า 5 ตัว จึง
ชนเข้าอย่างจัง

เบื้องต้นคาดว่า เป็นข้างป่าฝูงเดียวกัน
เนื่องจากพบว่า 1 ตัวมีอาการบาดเจ็บที่ขา เจ้า
หน้าที่จึงเร่งติดตามตัวเพื่อช่วยเหลืออย่างเร่ง
ด่วน ขณะเดียวกันนางอรุณห์ได้ประสานตำรวจ
สภ.สามชัยเขต จัดกวาดขางวางตามช่องจราจร
เพื่อลดความเร็วรถที่สัญจรไปมา พร้อมประสาน
ผอ.แขวงทางหลวงจะเชิงเทรา กรมทางหลวง
จัดเจ้าหน้าที่ตัดหญ้าริมถนน เพื่อให้ผู้ขับขี่
รถยนต์เห็นข้างป่าก่อนพุ่งออกมาบนถนนอย่าง
กะทันหันเพื่อป้องกันเหตุซ้ำซ้อนอีก.

ชาวอุดรฯลุ้นนั่ง 'รถไฟฟ้ารางเบา'

● ส่งปรับลดเส้นทาง-2เดือนรู้ผล



รายงานข่าวจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) แจ้งว่าในการประชุมพิจารณาฉบับกลางการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานีที่มี นายสรวิศ ทรงศิริโล ผู้อำนวยการ สนข.เป็นประธาน เมื่อเร็ว ๆ นี้ที่ปรึกษาโครงการได้เสนอผลการศึกษาเกี่ยวกับแนวเส้นทางโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะอุดรธานีโดยที่ประชุมมอบให้กลับไปปรับลดจำนวนแนวเส้นทางลงจากที่เสนอมา 7 แนวเส้นทางโดยเส้นทางใดที่อยู่ใกล้เคียงกันอาจนำมาบูรรวมกันเพราะ จ.อุดรธานี ไม่ใช่จังหวัดที่ใหญ่มากนัก

รายงานข่าวจากสนข.แจ้งอีกว่านอกจากนี้ได้มอบให้ไปเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่น ๆ เช่น รถโดยสารด่วนพิเศษ (บีอาร์ที), รถไฟฟ้ารางเบา (แถม), รถขนส่งมวลชนทางรางขนาดใหญ่(เอ็มอาร์ที), รถขนส่งมวลชนรางเบา(แอลอาร์ที), รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (โมโนเรล) และรถโดยสารประจำทาง(บัส)

รวมทั้งการลงทุนปริมาณผู้โดยสารที่จะใช้บริการจริงและคาดการณ์ผู้โดยสารใช้บริการต่อเที่ยวเพื่อพิจารณานำมาใช้กับระบบขนส่งสาธารณะใน จ.อุดรธานีต่อไป

รายงานข่าวจาก สนข.แจ้งด้วยว่าแนวโน้มคนใน จ.อุดรธานี อยากรได้ระบบแถม เนื่องจากสะดวก รวดเร็ว ทันสมัย ขนส่งได้ในปริมาณมากและรองรับการเดินทางประชาชนที่เพิ่มขึ้นของ จ.อุดรธานี ได้ในอนาคตแต่ทั้งนี้ก็ต้องรอผลการศึกษาอีกครั้งว่าสรุปแล้วจะใช้ระบบขนส่งสาธารณะประเภทใดหากผลศึกษาระบุว่า เป็นระบบแถมซึ่งต้องวิ่งบนพื้นถนนก็ต้องหารือกับกรมทางหลวง (ทล.) เพื่อขอใช้พื้นที่ให้แถมวิ่งร่วมกับรถประเภทอื่น ๆ รวมทั้งต้องพิจารณาเรื่องรูปแบบการวิ่งร่วมกับรถประเภทอื่น ๆ การบริหารจัดการระบบจราจรและความปลอดภัยด้วย

สำหรับผลการศึกษาดังกล่าวคาดว่าจะอีก 2 เดือนน่าจะได้ออกสรุป จากนั้นจะเสนอในที่ประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นประชาชนอุดรธานีอีกครั้งก่อนนำมาใช้ประกอบการศึกษาต่อไป.

รื้อแผนมอเตอร์เวย์ - ทางด่วน เล็กลงทุนเส้นทับซ้อนรถไฟ

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เปิดเผยภายหลังประชุมหารือการบูรณาการแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ระยะ 20 ปีของกรมทางหลวง (ทล.) และแผนแม่บททางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ว่าที่ประชุมมอบให้สำนักงานโยมยและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) บูรณาการแผนแม่บทมอเตอร์เวย์ของ ทล.21 โครงการวงเงิน 2.1 ล้านล้านบาท และแผนแม่บททางด่วนของ กทพ. 16 เส้นทางวงเงิน 4.9 แสนล้านบาทเพื่อไม่ให้เกิดการลงทุนซ้ำซ้อนเบื้องต้นพบมี 3 เส้นทางทับซ้อนกัน

นายอาคม กล่าวต่อว่า การลงทุนมอเตอร์เวย์ต้องเน้นเชื่อมโยงระหว่างเมืองส่วนทางด่วนต้องเน้นแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่สำคัญเส้นทางของ 2 หน่วยงานต้องเชื่อมต่อกันด้วยเพื่อความสะดวกในการเดินทางรวม



ทั้งนี้ต้องพิจารณาด้วยการลงทุนเส้นทางต่างๆ แข่งกับเส้นทางรถไฟหรือไม่พร้อมกันนี้ให้พิจารณาการลงทุนถนนขนาด 4 และ 6 ช่องจราจรว่าคุ้มค่าและจำเป็นหรือไม่อย่างไรก็ตามควรต้องจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนที่เร่งด่วนก่อนคือโครงการแก้ปัญหารถติดในกรุงเทพฯ และโครงการที่รองรับระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาค

ตะวันออก (อีอีซี) ส่วนโครงการใดยังไม่จำเป็นเร่งด่วนให้เลื่อนออกไปจากแผนแม่บท 20 ปี

ด้าน นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคมกล่าวว่ากระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญกับการลงทุนระบบรางเป็นอันดับแรกเพราะรัฐบาลลงทุนและเดินเท้าโครงการระบบรางหมดแล้วทั้งรถไฟทางคู่รถไฟความเร็วสูงส่วนการลงทุนมอเตอร์เวย์ก็ลงทุนเท่าที่จำเป็นหากลงทุนพร้อมกันหมดจะขาดทุนทั้งระบบราง และมอเตอร์เวย์ อย่างไรก็ตามขณะนี้ไม่มีเส้นทางทับซ้อนระหว่างรถไฟและมอเตอร์เวย์จำนวนมากทั้งเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ จึงต้องพิจารณาใหม่ทั้งหมดไม่เฉพาะแค่ทางด่วน และมอเตอร์เวย์ต้องเอาทางรถไฟมาทาบด้วยโดยเน้นใช้รถไฟเป็นหลักเพราะบรรทุกได้มากกว่า ส่วนเส้นทางที่ไม่ทับซ้อนกับรถไฟและนำลงทุนเพื่อช่วยส่งเสริมการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า คือเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือโครงการมอเตอร์เวย์ ชลบุรี-อีสาน.



สนช.สั่งรื้อแผนแม่บท มอเตอร์เวย์-ทางด่วน

พระราม 6 ● “อาคม” สั่งรื้อแผนแม่บท “มอเตอร์เวย์-ทางด่วน” ระยะ 20 ปี 2.5 ล้านล้านบาท หวังลดต้นทุน-ความทับซ้อน จ้างแผนขยายถนน 4-9 เลนต้องคุ้มค่า

นายอาคม เต็มพินยาไพจิตร รมว.คมนาคม เปิดเผยว่า ได้สั่งการมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) ไปทบทวนแผนแม่บทมอเตอร์เวย์จำนวน 21 โครงการ วงเงิน 2.1 ล้านล้านบาทของกรมทางหลวงและแผนแม่บททางด่วน 16 เส้นทาง วงเงิน 4.9 แสนล้านบาทของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) อีกครั้ง หลังจากพบว่ามิโครงการทับซ้อนกัน

ทั้งนี้ แนวทางการปรับแผน คือ การลงทุนมอเตอร์เวย์ของกรมทางหลวงจะเน้นการเชื่อมโยงระหว่างเมือง ส่วนการลงทุนของ กทพ.ต้องเน้นแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล แต่เส้นทางของทั้ง 2 หน่วยงานจะต้องเชื่อมต่อกัน นอกจากนี้ต้องพิจารณาว่าการลงทุนทางด่วนและมอเตอร์เวย์แต่ละเส้นทางแข่งขันกับเส้นทางรถไฟหรือไม่ เพราะถ้าเกิดการแข่งขัน ประเทศไทยจะเปลี่ยนโหมดการขนส่งจากถนนไปสู่ระบบรางตามเป้า

หมายไม่ได้ โดยให้ศึกษาแล้วเสร็จภายใน 6 เดือน

“สนช.จะเป็นคนกลางบูรณาการสังวรวมทั้งมตทั้งมอเตอร์เวย์ ทางด่วน รถไฟทางคู่ ถนนขนาด 4 ช่องจราจรและ 6 ช่องจราจรว่า มีความคุ้มค่าและจำเป็นแค่ไหน โดยเรื่องจำเป็นคือแก้จราจร, สนับสนุนพื้นที่ EEC และปริมาณการจราจรระหว่างเมือง ซึ่งบางเส้นทางอาจจะไม่จำเป็นต้องลงทุนในแผน 20 ปี โดยอาจจะชะลอออกไปเป็นช่วงปี 21-ปีที่ 30 เพื่อรอให้มีความต้องการที่เหมาะสม นอกจากนี้ แม้การลงทุนจะเน้น PPP และตั้งกองทุน แต่การเวนคืนยังจะต้องใช้งบประมาณ หากปรับการลงทุนโครงการให้เหมาะสมตามความต้องการ จะประหยัดงบเวนคืนได้” นายอาคมกล่าว.



ทล.คาดเปิดชิงO&M เร่งเคาะTORในพ.ย.

ผู้จัดการรายวัน360° - กรมทางหลวง เตรียมสรุป TOR งานระบบ O&M มอเตอร์เวย์ กว่า 6.1 หมื่นล. ตั้งเป้าเร่งเปิดประมูลรอบใหม่ ใน พ.ย.นี้ คาดปรับเงื่อนไขเพิ่มระยะเวลาก่อสร้างเป็น 3 ปี ขณะที่พบว่า การก่อสร้างงานโยธาล่าช้ากว่าแผนค่อนข้างมาก เตรียมปรับใหม่ให้สอดคล้องกัน

นายทวี เกษีสำอาง รองอธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่า คณะกรรมการ 35 แห่ง พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ 2556 ได้พิจารณารายละเอียดเงื่อนไข การให้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance: O&M) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา วงเงิน 33,258 ล้านบาท และทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 (สายบางใหญ่-กาญจนบุรี) วงเงิน 27,828 ล้านบาทใกล้จะได้ออกสรุปแล้ว โดยเหลือประเด็นพิจารณาไม่มากนัก คาดว่า จะประชุมในเดือนพ.ย.นี้ จะสามารถสรุปและประกาศร่างเงื่อนไข TOR ครั้งใหม่ได้ในเดือน พ.ย. 2561 และเข้าสู่ขั้นตอนการขายเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน (RFP) ต่อไป ซึ่งจะรายงานความคืบหน้ากับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ก่อนที่จะประกาศ TOR

โดยก่อนหน้านี้ ได้มีการประกาศร่าง TOR เพื่อรับฟังความเห็นนักลงทุน ซึ่งหลายรายแสดงความเห็นที่มีนัยสำคัญ คณะกรรมการมาตรา 35ฯ จึงได้นำมาพิจารณาปรับปรุง เช่น ระยะเวลาออกแบบและก่อสร้างงานระบบและองค์ประกอบไม่เกิน 2 ปี 6 เดือนนั้น เอกชนมากกว่า 10 รายเห็นว่าน้อยเกินไป โดยเสนอปรับเป็น 36 เดือน หรือ 40 เดือน ซึ่งเบื้องต้น อาจจะปรับระยะเวลาเป็น 36 เดือน เป็นต้น โดยการพิจารณาจะต้องไม่ให้เกิดข้อโต้แย้งเสียเปรียบของผู้ที่ยื่นข้อเสนอ ขณะที่ต้องเป็นการให้ประโยชน์กับรัฐมากที่สุด โดยสุดท้ายโครงการจะต้องสำเร็จตามเป้าหมายด้วย

ทั้งนี้ การปรับเพิ่มระยะเวลาในการก่อสร้าง จะส่งผลกระทบต่อถึงกำหนดการเปิดให้บริการ ซึ่งจะต้องนำกรอบระยะเวลาในการก่อสร้างงานโยธาของทั้ง 2 โครงการมาพิจารณาประกอบ ซึ่งยอมรับว่า ขณะนี้การก่อสร้างงานโยธา มีความล่าช้ากว่าแผนเช่นกัน โดยเฉพาะสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กม. วงเงิน 55,620 ล้านบาท มี จำนวน 25 ตอน(สัญญา) งานโยธาคืบหน้า 13% โดยอยู่ระหว่างการเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ปรับเพิ่มกรอบค่าเวนคืน

ส่วนสายบางปะอิน-นครราชสีมา มี จำนวน 40 ตอน วงเงินลงทุน 84,600 ล้านบาท โดยมีค่าก่อสร้าง 69,970 ล้านบาท นั้น ขณะนี้งานโยธาก้าวหน้าประมาณ 50% พบว่างานก่อสร้างบางสัญญาสามารถประหยัดงบลง บางสัญญาต้องเพิ่มวงเงิน เนื่องจากมีการปรับปรุงแบบเพื่อเอื้อตามข้อร้องเรียนของประชาชน เช่น เพิ่มทางลอด, เพิ่มทางขนาน ขณะที่กรมฯ ไม่สามารถเกลี้ยโยกวงเงินข้ามสัญญาได้เอง เพราะสำนักงานประมาณ ได้แยกงาน 40 ตอน ออกเป็น 40 โครงการ ดังนั้นจะต้องรวบรวมเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี(ครม.) เพื่อขอยกงบ

“รูปแบบ PPP-Gross Cost การเขียนTOR ก่อนข้างยากกว่า รูปแบบ PPPO-Net Cost ทั้งการกำหนดเกณฑ์ ประสิทธิภาพต่างๆ ที่รัฐจะควบคุม นอกจากนี้ ยังพบว่า รายละเอียด เรื่องคลื่นความถี่ที่ใช้กับระบบการเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งได้รับข้อมูลจากเอกชนว่า หากเอกชนขอใช้ สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ หรือ กสทช.เอง จะเสียค่าใช้จ่าย ขณะที่โครงการมอเตอร์เวย์ก่อนหน้านี้ กรมทางหลวงทำเอง การประสานในส่วนของรัฐต่อรัฐ ก็เป็นรูปแบบหนึ่ง ดังนั้น กรมฯจะทำหนังสือถึง กสทช. เพื่อหารือแนวทางในการดำเนินงาน ในรูปแบบ PPP ซึ่งสุดท้ายเมื่อครบอายุสัมปทาน ทรัพย์สินจะตกเป็นของรัฐ”.



วางแผนลงทุน ด่วน5หมื่นล้าน แก้รถติดเมือง

โพสต์ทูเดย์ - "อาคม" แจงแผนลงทุนทางด่วน 5 หมื่นล้าน แก่รถติดเมืองหลวง สังก่อมอเตอร์เวย์เชื่อมอีอีซี-อีสานใต้

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เปิดเผยว่า กระทรวงมีแผนลงทุนทางด่วนประกอบด้วย โครงการทางด่วนพระราม 3-ดาวคะนอง วงเงิน 3 หมื่นล้านบาท ทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือตอน N1 และ N2 วงเงิน 1.5 หมื่นล้านบาท เชื่อมการจราจรฝั่งกรุงเทพฯ ตะวันตก-ตะวันออก โครงการทางยกระดับหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ (ถนนพระราม 2) จากแยกบางขุนเทียน-วังมะนาว วงเงิน 1 หมื่นล้านบาท

นอกจากนี้ ยังได้สั่งการให้ปรับพื้นที่พัฒนาบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (อีสเทิร์นซีบอร์ด) เชื่อมกับโครงข่าย

มอเตอร์เวย์หมายเลข M61 เส้นทางชลบุรี-นครราชสีมา ที่จุดนครราชสีมา เพื่อให้ลงไปทางอีสานใต้ที่บริเวณ จ.บุรีรัมย์ ได้หรือไม่

ทั้งนี้ ได้สั่งปรับแผนแม่บทมอเตอร์เวย์ และแผนแม่บททางด่วนหลังพบว่ามีการทับซ้อนโครงการจึงต้องตัดทอนออก ดังนั้นทางด่วนจะทำหน้าที่สนับสนุนโครงข่ายเมืองหลวง ส่วนมอเตอร์เวย์จะทำหน้าที่เชื่อมระหว่างเมืองเพื่อไม่ให้แข่งกัน

รายงานข่าวระบุว่า โครงข่ายทางด่วนที่มีปัญหาทับซ้อนกับมอเตอร์เวย์ ประกอบด้วย โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี (E5) ซ้อนกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพฯ-สระบุรี (M62) โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-พระนครศรีอยุธยา (E6) ซ้อนกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพฯ-บางปะหัน (M53) และโครงการทางพิเศษสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก-สมุทรสงคราม (E15) ซ้อนกับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพฯ-ปากท่อ (M82) ■



สคร.ตามติดบินไทย หวั่นปัญหาลามพื่นฟู

โพสต์ทูเดย์ - สคร.สั่งกรรมการผู้แทน
คลัง ติดตามการแก้ปัญหาการบินไทย
อย่างใกล้ชิด หลังจากเกิดเรื่องขึ้นต่อ
เนื่องหวั่นกระทบแผนพื่นฟู

นายประภาศ คงเอียด ผู้อำนวยการ
การ สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
รัฐวิสาหกิจ (สคร.) เปิดเผยว่า สคร.
ได้ติดตามปัญหาการดำเนินงานของ
บริษัท การบินไทย อย่างต่อเนื่อง รวมถึง
ถึงปัญหาล่าสุดที่เกิดจากนักบินว่าจะ
มีผลกระทบต่อแผนพื่นฟูกิจการของ
บริษัทในภาพรวมหรือไม่ โดย สคร.ได้
ให้ตัวแทนของคลังที่เป็นกรรมการใน
บริษัทให้ความสำคัญกับกรณีดังกล่าว
เป็นพิเศษ

ทั้งนี้ จะมีการนำเรื่องความคืบหน้า
แผนพื่นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย
ให้คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
(คนร.) ที่มี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน และจะ
มีการประชุมติดตามความคืบหน้า
แผนพื่นฟูของรัฐวิสาหกิจทั้งหมดในต้น
เดือน ธ.ค.นี้

นายประภาศ กล่าวว่า ในสัปดาห์
นี้ สคร.จะหารือกับกรมทางหลวงเพื่อ
แก้กฎหมายกองทุนของกรมทางหลวง
ให้ส่งรายได้บางส่วนมาให้กองทุนรวม
โครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย
(TFFIF) เพื่อเปิดระดมทุนรอบใหม่
ประมาณกลางปีหน้า ■