

● กดปุ่ม2โครงการยักษ์แก้รถติดกรุงเทพฯ

“มก.”เบรกแยกยกกระดับ N1

กระทรวงคมนาคม ไฟเขียว กทพ.-ทางหลวง ใช้เงินกองทุน TFFIF-มอเตอร์เวย์ ลงทุนร่วมกันสร้าง “ทางด่วนศรีนครินทร์-สนามบินสุวรรณภูมิ, รัชสิด-นครนายก” แก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ ปริมาณลวงแหวนรอบนอก ส่วนทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ N1-N2 หากติดปัญหาพื้นที่ส่วนใดให้เวนก่อนสร้างไว้ส่วนใดก่อสร้างได้ก็ให้สร้างไปก่อน ขณะที่เกษตรศาสตร์แจ้งห้ามสร้าง N1

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคมเปิดเผยว่าได้ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.) ไปดำเนินการและทำให้เกิดประโยชน์จากกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย หรือ Thailand Future Fund (TFFIF) ที่กทพ.ระดมทุนผ่านกองทุนรวมเพื่อมาก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพราะจากการระดมทุนมา 1 ปี มีวงเงินสะสมรวม 44,000 ล้านบาท แต่กทพ.มีการจ่ายดอกเบี้ยให้กับผู้ลงทุนปีละ 1,000 ล้านบาท ขณะที่ยังไม่มีการลงทุนให้เกิดรายได้ ซึ่ง กทพ.ได้แจ้งว่าจะขอดำเนินการในโครงการทางพิเศษ(ทางด่วน) ในโครงการที่กรมทางหลวง(ทล.) ไม่สามารถดำเนินการได้แทน ซึ่งจะเป็นการร่วมดำเนินการร่วมกัน ส่วนรูปแบบการลงทุนจะเป็นการร่วมทุนกันระหว่าง กทพ. และ ทล. โดย กทพ.จะใช้งบก่อสร้างที่มีการระดมทุนจากประชาชนในรูปแบบกองทุนรวม Thailand Future Fund (TFFIF) ส่วน ทล.ใช้งบก่อสร้างจากกองทุนมอเตอร์เวย์ ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์)

“โครงการที่ กทพ.และ ทล.จะร่วมลงทุนด้วยกันและให้ กทพ.เป็นตัวหลักในการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ ปริมาณคือโครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ทางยกระดับ ช่วงศรีนครินทร์-สนามบินสุวรรณภูมิ (M7) ขนาด 6 ช่องจราจร คร่อมบนทางมอเตอร์เวย์ในปัจจุบัน และโครงการทางยกระดับรัชสิด-นครนายกเพื่อช่วยแก้ไขปัญหารถติด และแก้ไขปัญหาเรื่องของการเวนคืนที่ดิน เนื่องจาก กทพ.มีประสบการณ์ในการดำเนินการด้านนี้มากกว่าหน่วยงานอื่นๆ

สำหรับโครงการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1 ของ กทพ.เพื่อแก้ไขปัญหารถติดจัดบนถนนหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

และN2เชื่อมต่อกับแยกเกษตรไปยังถนนประเสริฐมนูกิจและถนนประดิษฐ์มนูธรรม เชื่อมต่อการเดินทางในแนวตะวันออก-ตะวันตกเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) และเพิ่มทางเลือกการเดินทางให้แก่ประชาชน

“ปัญหาเรื่องของแนวเขตทางหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (มก.) ที่ไม่สามารถตกลงกันได้ จึงให้กทพ. ไปดูว่าช่วงใดหากไม่สามารถก่อสร้างได้ก็ให้เว้นช่วงไป ส่วนช่วงใดก่อสร้างได้ก็ให้สร้างไปก่อน ส่วนบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยหากไม่สามารถสร้างทางยกระดับก็ให้ลองศึกษาการสร้างอุโมงค์ลอดหน้ามหาวิทยาลัยแทน แม้ว่าค่าก่อสร้างจะเพิ่มขึ้นอีก 30,000 ล้านบาท หากผลการศึกษาออกมาอย่างไรให้เสนอมาที่ผม เพื่อนำเสนอต่อไปยังคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก”

นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุขผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กล่าวว่า การลงทุนในระยะแรก จะเป็นลักษณะ ที่กทพ.ดำเนินการแทน และจะจ่ายผลประโยชน์ให้กับทล. ส่วนจะจ่ายเงินวิธีใดและรูปแบบใด ต้องมาหาข้อสรุปอีกครั้งหนึ่ง วิธีการดังกล่าวเป็นทางออกที่ กทพ.จะนำเงินจากกองทุนรวมมาลงทุนเพื่อให้เกิดประโยชน์ และมีรายได้เกิดขึ้น เพราะ กทพ.มีการจ่ายดอกเบี้ยให้กับผู้ลงทุนในกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานปีละ 1,000 ล้านบาท ล่าสุด กทพ.ได้รับแจ้งจากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ว่าไม่อนุญาตให้กทพ.ก่อสร้างทางยกระดับ N1 หน้ามหาวิทยาลัย เนื่องจากเกรงว่าจะมีปัญหามลพิษ.