

M7'ศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ' กว่าจะสร้างปี66ได้ใช้ปี70โน่น

เมื่อวันที่ 7 ต.ค. ที่โรงแรมอินเตอร์คอนติเนนตัล กรุงเทพฯ กรมทางหลวง (ทล.) จัดสัมมนาเพื่อประเมินความสนใจในการลงทุนของภาคเอกชน (Market Sounding) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 7 หรือ M7 ส่วนต่อขยายทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เปิดเผยว่าโครงการมีขนาด 6 ช่องจราจรไปกลับ มูลค่าลงทุน 35,685 ล้านบาท ใช้รูปแบบร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (พีพีพี) จะสรุปผลการศึกษารูปแบบการลงทุนเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะกรรมการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (พีพีพี) ก่อนจะเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติโครงการปี 64 จากนั้นปี 65 เปิดประกวดราคาและเวนคืนเริ่มสร้างปี 66 เสร็จปี 69 เปิดบริการปี 70 จะมีผู้ใช้ทาง 59,640 คันต่อวัน และในปี 98 จะมีผู้ใช้ทาง 125,790 คันต่อวัน ช่วยแยกรถให้กลุ่มเป้าหมายใช้ทางยกระดับไป จ.ชลบุรี และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยตรง ไม่ปะปนกับการจราจร

มอเตอร์เวย์หมายเลข 7 พื้นราบ ส่วนกรณีนโยบายนายกฯ คัดสยาม ชิดชอบ รว.คมนาคม ที่จะให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เข้ามาร่วมลงทุนในโครงการนี้ต้องหารือรายละเอียดต่อไป

โครงการเชื่อมทางพิเศษศรีรัช (ด่าน 2) บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์สิ้นสุดโครงการที่ กม.18+000 ของ M7 บริเวณแขวงทับยาวเขตลาดกระบัง มีระยะทาง 18.50 กม. มีทางขึ้นลงและเชื่อม 3 จุดสำคัญ 1.บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ เป็นทางยกระดับตลอดได้โครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรงและก่อสร้างทางเลี้ยววน (แรมปี) เชื่อมต่อถนนศรีนครินทร์ได้ทุกทิศทาง 2.ทางเชื่อมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ขนกันและเชื่อมทางเข้าออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วยทางยกระดับ 2 ช่องไปกลับ และ 3.บริเวณลาดกระบังเชื่อม M7 ด้วยการปักเสาตรงพื้นที่ว่างระหว่างเส้นทางหลักที่มี 8 ช่องไปกลับ และทางคู่ขนานอีก 4 ช่อง โดยเวนคืนพื้นที่ช่วงมุมจุดตัดศรีรัชมีโค้งและขยายเขตทางหลวงทางคู่ขนานประมาณ 5 เมตร.