

ผุดทางด่วน-มอเตอร์เวย์ รับ'ปีฉลู'ปูทางให้วิ่งฉิว

พานไปแล้ว สำหรับปี 2563 เรียกได้ว่า เป็นอีกหนึ่งปีที่มีความท้าทายทั้งในเรื่องของการลงทุน โดยเฉพาะด้านงานก่อสร้าง ที่มีบางช่วงต้องสะดุดลงเพราะการแพร่ระบาดของโควิด-19

อัปเดตข้อมูลความคืบหน้าด้านงานก่อสร้างของ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ในปี 2563 ที่เห็นได้ชัดที่สุด คือ การสร้างทางด่วน 2 เส้นทาง ได้แก่ โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ และโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ช่วงทดแทน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก

สำหรับ โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) กับการทำเรือแห่งประเทศไทย ประเมินวงเงินลงทุนอยู่ที่ 2.48 พันล้านบาท โดยโครงการจะเชื่อมต่อมาจากเทอร์มินัล 3 ของท่าเรือกรุงเทพ ข้ามคลองพระโขนง และถนนเลียบทางรถไฟสายเก่าปากน้ำ จากนั้นแยกเป็นขาทางเชื่อม เข้าเชื่อมกับทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษฉลองรัช มีระยะทาง 2.25 กิโลเมตร (กม.)

โครงการดังกล่าวจะช่วยส่งเสริมและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พร้อมอำนวยความสะดวกรวดเร็วให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางเรือที่เป็นอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศ ซึ่งคาดว่าจะเสนอเข้าที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) กทพ. ได้ในช่วงกลางปี 2564 ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ปลายปี 2564 และคาดว่าจะใช้เวลาออกแบบรายละเอียดประมาณ 1 ปี ก่อสร้าง 2 ปี โดยจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2566



ทั้งนี้ จากผลการวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ พบว่าอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ประมาณ 22% ถือเป็นโครงการที่จะช่วยลดปัญหาการจราจรแออัดบนทางพิเศษ และบริเวณหน้าทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ เบื้องต้น กทพ.ประเมินว่าในแรกของการเปิดให้บริการ ประมาณปี 2568 จะมีปริมาณรถยนต์ใช้งานทางด่วนสายนี้

14,400 คันต่อวัน เป็นรถใหม่ที่ยังไม่เคยเข้าระบบทางด่วน กว่า 6 พันคันต่อวัน คาดว่าส่วนใหญ่จะเป็นรถบรรทุกขนส่งสินค้า

ส่วนโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ กทพ.จะปรับแผนก่อสร้างใหม่และขอให้ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) พิจารณานอนุมัติเริ่มขั้นตอนประกวดราคาและก่อสร้างเฉพาะช่วง N2 ไปก่อน เนื่องจากขณะนี้พื้นที่ดังกล่าวมีความพร้อมเริ่มงานก่อสร้าง อีกทั้งรูปแบบการก่อสร้างก็มีความชัดเจนแล้ว ขณะที่ช่วงทดแทน N1 ยังติดปัญหารูปแบบก่อสร้างที่ยังไม่ผ่านการเห็นชอบจาก มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ว่า จะให้ดำเนินการก่อสร้างเป็นโดมครอบอยู่

ด้านบนทางยกระดับ หรือสร้างอุโมงค์ทางลอด

อย่างไรก็ดี หาก คจร.อนุมัติให้เริ่มประกวดราคาและก่อสร้างทางด่วนช่วง N2 ได้ กทพ.จะก่อสร้างงานฐานรากของทางด่วนไปพร้อมกับฐานรากของรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล (แคราย-ลำสาลี) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดย กทพ.จะเป็นผู้ประกวดราคาจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างฐานรากของทั้งสองโครงการ และเรียกเก็บค่าก่อสร้างจาก รฟม.ในภายหลัง ซึ่งสาเหตุที่ต้องดำเนินการไปพร้อมกัน เพราะทั้งสองโครงการจะใช้ฐานรากร่วมกันตามแนวก่อสร้างทางด่วน N2

นอกจากนี้ ภายในปี 2564 กทพ. มีแผนผลักดันโครงการต่างๆ เพิ่มเติม ประกอบด้วย โครงการทางพิเศษสายกะทะ-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการในขั้นตอนการเสนอโครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และขออนุญาตใช้พื้นที่ของกรมป่าไม้ โดยได้รับความกรุณาจากรัฐมนตรีว่าการ

กระทรวงคมนาคมช่วยผลักดันโครงการในการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทำให้โครงการนี้เดินหน้าไปอย่างรวดเร็ว ล่าสุดได้รับอนุญาตใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้แล้ว 2 พื้นที่ คาดว่าจะเสนอให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการได้ช่วงต้นปี 2564

การศึกษาโครงการต่างๆ อาทิ โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี ตลอดจนศึกษาแผนแม่บททางพิเศษในจังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดขอนแก่น

อีกทั้ง กทพ.ยังมุ่งมั่นแก้ไขปัญหารถจราจรลดการสูญเสียพลังงานและน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างต่อเนื่อง โดยมีแผนจะนำระบบกล้องอ่านป้ายทะเบียนรถอัตโนมัติที่เชื่อมต่อข้อมูลกับกรมการขนส่งทางบกมาใช้ร่วมกับระบบชำระเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ และบูรณาการทำงานในรูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน พร้อมนำร่องใช้งานระบบเอ็มโฟลว์ (M-Flow) ในโครงการทางพิเศษฉลองรัชและด่านฯ ที่เป็นจุดรองรับการจราจรที่คึกคักขาเข้าเมือง ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น อาทิ ด่านฯ บางนา กม.6 ขาเข้า ด่านฯ ดาวคะนอง

คาดว่าจะเปิดให้บริการระบบเอ็มโฟลว์ ในระยะแรกที่ด่านฯ จุดซุติ ด่านฯ สุขุมวิท 5-1 และด่านฯ รามอินทรา ของทางพิเศษฉลองรัช ประมาณเดือนกรกฎาคม 2564 รวมถึงนำไปใช้กับทางพิเศษที่ กทพ. อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง คือ โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก และโครงการทางพิเศษฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี อีกด้วย

นอกจากนี้ ในปี 2564 ยังมีก่อสร้างมอเตอร์เวย์ ของกรมทางหลวง (ทล.) ที่ปัจจุบันมี 3 เส้นทางที่มีความคืบหน้า ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กม. ที่ขณะนี้ยังติดปัญหาเรื่องการปรับแบบเส้น

ทางสร้างมอเตอร์เวย์สายดังกล่าว จึงมีความจำเป็นต้องรอความชัดเจนของแผนก่อสร้าง ก่อนที่จะดำเนินการลงนามพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทางและการบำรุงรักษา เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบตามมาในภายหลัง แต่เบื้องต้นคาดว่าจะสามารถเปิดให้ทดลองใช้ได้ในปี 2565

ส่วนมอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กม. ตามแผนจะสร้างเสร็จและเริ่มทดสอบระบบในเดือนธันวาคม 2565 โดยกรมจะเปิดให้ประชาชนวิ่งทดสอบระบบด้วยตลอดสายทาง จากนั้นประมาณ 1-2 เดือน หรือประมาณเดือนมีนาคม-เมษายน 2566 จะเปิดใช้อย่างเต็มรูปแบบ

สำหรับ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนามบินอู่ตะเภา ที่ต่อมาจากช่วงพัทยามาบตาพุด ระยะทาง 3.5 กม. ตามแผนในปี 2564 สำรวจออกแบบรายละเอียดพร้อมศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ)

พร้อมกันนี้ ในปี 2565 จะดำเนินการเวนคืนที่ดิน และก่อสร้างมอเตอร์เวย์ดังกล่าวเชื่อมต่ออาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ของสนามบิน พร้อมทางแยกต่างระดับจุดเชื่อมต่อนถนนสุขุมวิท โดยอาจจะใช้งบประมาณก่อสร้างจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) และต้องขึ้นอยู่กับพิจารณาของคณะรัฐมนตรี (ครม.) ด้วย จากนั้นจะแล้วเสร็จในปี 2567 และเปิดให้บริการในปี 2568 เพื่อให้เป็นไปตามแผนเปิดสนามบินอู่ตะเภาอีกด้วย