



สรารุท ทรงศิริไไล



# ทล.ปลดล็อกมอเตอร์เวย์ “บางปะอิน/บางใหญ่”

เซ็นสัญญาO&M-ชงกรม.เพิ่มงบ17ตอ  
เดินหน้าPPP5โครงการใหม่2.6แสนล.

เป็นเวลากว่า 1 ปี หลังจากที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 21 ก.ค. 2563 อนุมัติผลการคัดเลือกโครงการร่วมลงทุนการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง(มอเตอร์เวย์) สายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) ระยะทาง 196 กิโลเมตร และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) ระยะทาง 96 กิโลเมตร ในที่สุดกรมทางหลวง (ทล.) ได้ปักหมุด เตรียมจัดปากกาเซ็นสัญญาร่วมทุนกับ กลุ่ม BGSR (บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS / บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) หรือ GULF / บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริงแอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) หรือ STEC และ บริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) หรือ RATCH) วงเงินรวม 39,138 ล้านบาทในวันที่ 29 ก.ย. 2564

## ● วางแผนทยอยส่งมอบพื้นที่ 6-7 กลุ่ม

“สรารุท ทรงศิริไไล” อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่า ที่ผ่านมากกรมฯ ได้เจรจากับกลุ่ม BGSR เพื่อเตรียมพร้อมในการส่งมอบพื้นที่แล้ว โดยสายบางปะอิน-นครราชสีมา พร้อมส่งมอบพื้นที่ชุดแรก ส่วนที่เป็นบริเวณด่านจำนวน 9 ด่าน และ ส่วนที่เป็นเส้นทาง 21 ตอน ที่ก่อสร้างเสร็จแล้ว จากทั้งหมด 40 ตอน โดยจะออกหนังสือให้เริ่มงาน (NTP) ประมาณเดือน ธ.ค. 2564

ส่วน สายบางใหญ่-กาญจนบุรี พร้อมส่งมอบพื้นที่ชุดแรก จำนวน 8 ด่าน และ 4 ตอนที่ก่อสร้างเสร็จแล้ว จากทั้งหมด 25 ตอน

โดยวางแผนแบ่งการส่งมอบพื้นที่ ให้ดำเนินการติดตั้งระบบ O&M ออกเป็น 6-7 กลุ่ม เพื่อให้สอดคล้องกับงานโยธาที่จะทยอยแล้วเสร็จ

ด้านเอกชนผู้รับงานระบบ O&M มีความพร้อมเข้าทำงานมาปีกว่าแล้ว รอแค่เซ็นสัญญา ซึ่งกรมฯ ยังได้เจรจาเพื่อเร่งรัดการดำเนินงานจาก 30 เดือน ตามสัญญา ให้แล้วเสร็จภายใน 20-24 เดือน เนื่องจากต้องการทยอยเปิดให้

ประชาชนได้ใช้บริการได้เร็วที่สุด

ทั้งนี้ สายบางปะอิน-นครราชสีมา กรมฯ ได้เคยเปิดให้บริการมาแล้ว ช่วงสงกรานต์ปี 2564 จากตอนที่ 24-ตอนที่ 37 จากปากช่อง-สีคิ้ว

แต่เนื่องจากตอนที่ 37 จะมีด่านสีคิ้ว ซึ่งบริเวณด่านมีงานถนนที่ เอกชนผู้รับงานระบบ O&M ต้องก่อสร้างดังนั้นกรมฯ จะเจรจาให้ กลุ่ม BGSR เร่งก่อสร้างในส่วนนี้ก่อน เพื่อให้ตอนที่ 37 เชื่อมต่อกับตอนที่ 38 ได้ และจะทำให้เชื่อมกับไปยังด่านขามทะเลสอ บริเวณตอนที่ 39 ได้ด้วย ซึ่งจะทำให้เส้นทางต่อเชื่อมกันตั้งแต่ ตอนที่ 24 ไปจนถึงตอนที่ 40 ซึ่งเป็นปลายทาง อย่างสมบูรณ์

ซึ่ง กรมฯ จะเสนอกระทรวงคมนาคม พิจารณาในการเปิดให้บริการประชาชนได้ใช้เส้นทาง ตั้งแต่ช่วงปากช่อง-สีคิ้ว-ทางเลี่ยงเมืองโคราช (ตอนที่ 24-40) มีระยะทางรวมประมาณ 70 กม. ได้ทันช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2565 ซึ่งการเปิดใช้เส้นทางในเทศกาลหรือช่วงที่เป็นวันหยุดยาว นั้นจะช่วยลดความแออัดบนถนนมีคุณภาพได้เป็นอย่างดี

ส่วนหลังสงกรานต์ปี 2565 ไปแล้ว จะเปิดให้ใช้เส้นทางช่วงดังกล่าวอีกหรือไม่ นั้น จะมีการพิจารณาอีกครั้ง โดยจะต้องประเมินในแง่ความปลอดภัยและปริมาณการจราจร รวมไปถึงการเปิดให้บริการเส้นทางตอนอื่นๆ ที่งานโยธาทยอยแล้วเสร็จ ขึ้นกับความพร้อมและพิจารณาเรื่องความปลอดภัยในการใช้เส้นทางด้วยเช่นกัน

### ● มั่นใจ เปิดเต็มรูปแบบปลายปี 66

นอกจากนี้ หลังจากทำงานระบบ O&M ได้ดำเนินการผ่านไปประมาณ 1 ปี กรมฯ จะทำการประเมินว่า มีช่วงใดที่ติดตั้งระบบ O&M แล้วเสร็จ จนสามารถเปิดให้บริการได้ ทั้งนี้เพื่อจะได้เป็นการทดลองระบบ โดยยังไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมจริง

ปัจจุบันการก่อสร้าง สายบางปะอิน-นครราชสีมา มีความคืบหน้า 93% โดยวางใหม่ไฉนว่า การก่อสร้าง จะแล้วเสร็จทั้งหมด 40 ตอน ช่วงกลางปี 2566 ขณะที่งานระบบ O&M จะเสร็จในไตรมาส 3/2566 จะเปิดทดลองใช้เต็มรูปแบบได้ปลายปี 2566

สำหรับสายบางใหญ่-กาญจนบุรี ก่อนหน้านี้โครงการติดปัญหาเวนคืนทำให้ส่งมอบพื้นที่ไม่ได้ จนกระทั่งปลายปี 2562 กรมฯ ได้อนุมัติงบประมาณเพิ่ม 12,000 ล้านบาท ในการจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทำให้แก้ปัญหาคารกก่อสร้างที่หยุดชะงักมา 2 ปี ได้เปิดเสร็จ ส่งผลให้ผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างทำได้เต็มที่ จากเมื่อมี.ค. 2563 ที่มีผลงาน 10% ปัจจุบัน ผลงาน พุ่งไปกว่า 62% แล้ว

ทำให้เชื่อมั่นว่าจะสามารถขอความร่วมมือผู้รับเหมาเพื่อเร่งรัดการก่อสร้างได้ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนส.ค. 2566 และงานระบบ O&M คาดว่าจะก่อสร้างเสร็จปลายปี 2566 พร้อมเปิดให้บริการเต็มรูปแบบในปี 2566

### ● ก่อสร้างสายบางปะอินชะงัก 17 ตอน ปัญหาปรับแบบทำเสียเวลากว่า 1 ปี

นอกจากปัญหาเรื่องเวนคืนของสายบางใหญ่-กาญจนบุรีแล้ว สายบางปะอิน-นครราชสีมา ก็เจอปัญหาใหญ่ เรื่องต้องปรับแบบก่อสร้างถึง 17 ตอน ที่ส่งผลทำให้ต้องมีค่าก่อสร้างเพิ่มราว 6,700 ล้านบาท โดยจะต้องเสนอขออนุมัติจากกรมฯ ก่อนจึงจะดำเนินการต่อได้ ทำให้งานก่อสร้าง 17 ตอนต้องหยุดชะงัก มาตั้งแต่ ปี 2563

“ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สั่งกรมทางหลวงให้เร่งตรวจสอบสาเหตุการออกแบบที่ไม่ครบถ้วน ไม่เรียบร้อย โดยให้ตั้งคณะกรรมการขึ้นมาตรวจสอบข้อเท็จจริงด้วย โดยเชิญอาจารย์จากมหาวิทยาลัยทั่วประเทศที่มีความเชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมเข้ามาเป็นคณกลงในการตรวจสอบ เพื่อให้การตรวจสอบมีความโปร่งใส และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

| ที่มา : ผู้จัดการรายวัน รวบรวม          | ระยะทาง           | วงเงิน                 |
|---|-------------------|------------------------|
| สายวงแหวนรอบนอกฯด้านตะวันตก             | 78 กม.            | 78,000 ล้านบาท         |
| ช่วงบางขุนเทียน-บางปะอิน                |                   |                        |
| ส่วนต่อขยาย ดอนเมืองโทลล์เวย์ -บางปะอิน | 22 กม.            | 28,360 ล้านบาท         |
| สายศรีนครินทร์- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ   | 18 กม.            | 37,500 ล้านบาท         |
| สายนครปฐม-ชะอำ                          | 109 กม.           | 79,006 ล้านบาท         |
| สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย           | 70.43 กม.         | 42,620 ล้านบาท         |
| <b>รวม 5 โครงการ</b>                    | <b>297.43 กม.</b> | <b>265,486 ล้านบาท</b> |

“ล่าสุดคณะกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริง 17 ชุด ได้ดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงของ 17 ตอนเรียบร้อยแล้ว และ ทล.ได้หารือกับกรมบัญชีกลาง ถึงแนวทางการบริหารสัญญาที่เป็นไปตามระเบียบกฎหมาย ซึ่งกรมบัญชีกลางได้มีหนังสือตอบ กรมฯเมื่อต้นเดือน ก.ย. และอยู่ระหว่างที่กรมฯ สรุปข้อมูลรายละเอียดเหตุผลในแต่ละตอนเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติกรอบวงเงินเพิ่ม”

แม้มอเตอร์เวย์ บางปะอิน-นครราชสีมา จะได้รับอนุมัติกรอบงานโยธาที่ 70,000 ล้านบาท แบ่งงานเป็น 40 ตอน เปิดประมูลปี 2558 ที่วงเงิน 60,000 ล้านบาท จะเห็นว่ามีกรอบวงเงินเหลือถึง 10,000 ล้านบาท แต่สำนักงบประมาณ กำหนดว่างาน 40 ตอน คือ 40 โครงการ ดังนั้นหากตอนไหนต้องมีงานเพิ่ม ก็ต้องเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติ ไม่สามารถเกลี้ยบบเหลือของตอนอื่นมาใช้ได้เพราะมองว่าเป็นคนละโครงการกัน เป็นอีกเงื่อนไขที่ทำให้กรมทางหลวง ต้องเสนอ ครม.ขออนุมัติเพิ่มบก่อนเท่านั้น

**สำหรับสาเหตุที่ต้องมีการปรับแบบ 17 ตอน มาจาก**

1. เนื่องจากโครงการมีการออกแบบไว้ตั้งแต่ปี 2551 ทำให้แบบเดิมอาจไม่สอดคล้องกับสภาพจริงในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนไป จึงทำให้พบว่าบางช่วงเดิมออกแบบเป็นทางระดับดิน แต่พบว่าสภาพพื้นที่เปลี่ยนเป็นบ่อน้ำขนาดใหญ่ ทำให้ต้องปรับรูปแบบเป็นสะพาน ซึ่งทำให้ค่าก่อสร้างเพิ่ม
2. สภาพทางธรณีวิทยาของชั้นโครงสร้างทางดินพบชั้นดินอ่อนต้องปรับแบบส่วนโครงสร้างฐานราก
3. มีข้อห่วงใยจากประชาชนในพื้นที่เส้นทางตัดผ่าน หลังทำการมีส่วนร่วม ทำให้ต้องปรับแก้แบบเพื่อลดผลกระทบ เช่น ทำทางคู่ขนาน, Service Road
4. การปรับแบบที่เกิดจากข้อจำกัดของการใช้พื้นที่ของหน่วยงานอื่นก่อสร้าง ซึ่งต้องดำเนินการตามเงื่อนไขของเจ้าของพื้นที่เช่น ผ่านคลองชลประทาน ทำให้ต้องปรับระดับของสะพานและความกว้างของตอม่อ หรือเส้นทางช่วงที่ผ่านเรือนจำคลองไผ่ มีข้อกำหนดระยะทางห่างไม่เกิน 200 เมตร ต้องสร้างรั้วกันตลอดแนว เป็นต้น

### ● กอดบกรเรียน วางแนวปฏิบัติใหม่ ต้องไม่เกิดซ้ำอีก

“सरारुท ทรวงศิริไล” กล่าวว่ามีแต่ละปีกรมทางหลวงจะมีโครงการก่อสร้างหรือซ่อมบำรุงจำนวนมาก แต่ต้องยอมรับว่าโครงการระดับ 6-7 หมื่นล้านบาทอย่างมอเตอร์เวย์สายบางปะอินและสายบางใหญ่เป็นงานใหญ่ ที่มีการเปิดแนวเส้นทางใหม่ที่มีการเวนคืนค่อนข้างมาก อีกทั้งมีเส้นทางยาวประกอบกับมีการเร่งรัดแผนงาน อาจจะเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ไม่มีการอัปเดตแบบที่ออกไว้ตั้งแต่ปี 2551 จนเป็นที่มาของการปรับแบบ

ซึ่งปัญหาที่เกิดในการดำเนินโครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ 2 สายนี้ กรมฯ ได้นำมาเป็นบทเรียนสำคัญในการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ต่อจากนี้ คือ 1. จะต้องศึกษา ลสำรวจออกแบบ ดูแลกระทบให้ครบถ้วนก่อน 2. ต้องดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้เรียบร้อยให้มีความพร้อมมากที่สุด อย่างน้อยควรถึงขั้นตอนขอออก พ.ร.ฎ. เวนคืนจึงจะเสนอขออนุมัติงบประมาณก่อสร้าง และ 3. ก่อนจะเริ่มดำเนินการประมูลโครงการ จะต้องลงพื้นที่สำรวจซ้ำอีกครั้ง เพื่ออัปเดตข้อมูลเพื่อออกแบบให้เกิดความคุ้มค่าและสอดคล้องกับสภาพจริงมากที่สุดเพื่อไม่ให้เกิดปรับแบบก่อสร้างภายหลัง

### ● พร้อมลุย PPP มอเตอร์เวย์ 5 โครงการใหม่ 2.65 แสนล้านบาท เปิดเมืองเชื่อมพื้นที่เศรษฐกิจ

สำหรับแผนโครงการมอเตอร์เวย์ ที่อยู่ระหว่างการศึกษาศึกษาเตรียมเสนอคณะกรรมการ PPP อนุมัติ จำนวน 5 โครงการ มูลค่าลงทุนกว่า 265,000 ล้านบาท ได้แก่

1. โครงการมอเตอร์เวย์สาย 9 ช่วง วงแหวนรอบนอกฯด้านตะวันตกช่วงบางขุนเทียน-บางปะอิน ระยะทาง 78 กม. วงเงิน 78,000 ล้านบาทโดยจะก่อสร้างเป็นทางยกระดับไปบนแนว มอเตอร์เวย์สาย 9 โดยเส้นทางจะมีจุด เชื่อมต่อมอเตอร์เวย์ สายบางขุนเทียน-บ้านแพ้วและสายบางปะอิน-นครราชสีมา

ปัจจุบันกรมฯได้สรุปรายงานผลการศึกษาค่าความเป็นไปได้โครงการ (feasibility study) ผ่านความเห็นชอบกระทรวงคมนาคมแล้ว และเสนอไปที่ สคร. เพื่อเตรียมเสนอบอร์ด PPP

2. โครงการมอเตอร์เวย์ส่วนต่อขยาย ตอนเมืองโทลล์เวย์-บางปะอินระยะทาง 22 กม. วงเงิน 28,360 ล้านบาท เริ่มต้นโครงการโดยเชื่อมต่อกับตอนเมืองโทลล์เวย์ในปัจจุบันบริเวณทางแยกต่างระดับรังสิต ถนนพหลโยธินกม.33+924 สิ้นสุดโครงการที่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 บริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน กม.1+800 โดยสามารถเชื่อมต่อกับมอเตอร์เวย์สายบางปะอิน-นครราชสีมาได้

คาดว่าจะศึกษารูปแบบการลงทุนเสร็จในเดือน ต.ค.2564 จะสรุปเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ PPP ต่อไป ส่วนรายงาน EIA อยู่ระหว่างเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

3. โครงการมอเตอร์เวย์สายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะทาง 18 กม. วงเงิน 37,500 ล้านบาท โดยจะก่อสร้างเป็นทางยกระดับ คร่อมบนมอเตอร์เวย์สาย 7 สามารถเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช และมีทางเข้า-ออกเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วย ถือเป็นโครงการที่มีความจำเป็นเร่งด่วน เพื่อช่วยลดความแออัดบนมอเตอร์เวย์สาย 7 และยังเป็นโครงการช่วยเสริม การเดินทาง ไปยังเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) อีกด้วย

ปัจจุบัน อยู่ระหว่างพิจารณารายงาน EIA โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) และคาดว่าจะสรุปการศึกษาแบบการลงทุน คาดสรุปได้ปลายปี 2564

4. มอเตอร์เวย์สายนครปฐม-ชะอำ ระยะทาง 109 กม. วงเงิน 79,006 ล้านบาท โครงการอยู่ระหว่างทบทวนผลการศึกษารูปแบบการลงทุน คาดว่าแล้วเสร็จในต้นปี 2565 ซึ่งบอร์ด PPP เคยอนุมัติโครงการแล้วเมื่อเดือน ก.ค. 2561 แต่เนื่องจากผ่านมานานแล้ว จึงให้กรมฯ ทำการทบทวนการศึกษาเพื่ออัปเดตโครงการ ประกอบกับช่วงผ่าน จ.เพชรบุรี มีประชาชนบางส่วนไม่เห็นด้วยกับแนวเส้นทาง

มอเตอร์เวย์สายนี้ จะเชื่อมต่อกับนครชัยศรี ลงสู่ภาคใต้ ดังนั้นด้านนโยบายต้องการ

เร่งรัดก่อสร้าง โดยให้แบ่งเฟสช่วงที่ไม่มีปัญหา ไม่มีผลกระทบดำเนินการก่อน คือจาก นครปฐม-ปากท่อ และเร่งหาข้อยุติ ช่วงปากท่อ-ชะอำ

5. โครงการมอเตอร์เวย์ สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย ระยะทาง 70.43 กม. วงเงิน 42,620 ล้านบาท เริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข 4 กม.ที่ 1,242+35 อ.บางกล่ำ จ.สงขลา สิ้นสุดที่ด่านสะเดา 2 โดยมีทางแยกเชื่อมเข้าสนามบินหาดใหญ่ ปัจจุบัน ออกแบบ และศึกษาความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุนเสร็จแล้ว และล่าสุด กก.วล.เห็นชอบ รายงาน EIA แล้ว จึงเป็นโครงการที่มีความพร้อมแต่จะดำเนินการต่อไป ต้องเสนอรัฐบาล ขอความชัดเจน เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมไปที่กับด่านสะเดา ประเทศมาเลเซีย .