

ประมูลต่อขยาย 'ดอนเมืองโทลล์เวย์' 2.7 หมื่นล้านบาท



ล." จ่อชงคมนาควม
-สคร.ไฟเียวสร้าง
ต่อขยายดอนเมือง
โทลล์เวย์ รังสิต-
บางปะอิน วงเงิน

2.7 หมื่นล้านบาท คาดได้ข้อสรุป
ไตรมาส 1 ปี 65 เร่งประมูลปีนี้ ดึง
เอกชนร่วมทุน PPP เริ่มก่อสร้าง
ปี 66 คาดเปิดให้บริการปี 70

กรมทางหลวง (ทล.) เตรียม
เร่งรัดการก่อสร้างโครงการทาง
หลวงพิเศษระหว่างเมืองส่วนต่อ
ขยายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วง
รังสิต-บางปะอิน หรือ (M5) ซึ่ง
เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทาง
หลวงพิเศษระหว่างเมือง สาย
กรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/
เชียงใหม่ ในระยะเร่งด่วน ที่จะ
เชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลาง
กรุงเทพมหานครสู่พื้นที่ด้านเหนือ
และบรรเทาปัญหาการจราจรติด
ขัดบนถนนพหลโยธินและถนน
วิภาวดีรังสิต

นายสรวิศ ทรงศิริ โฆษก
อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิด
เผยว่า สำหรับความคืบหน้าโครง
การทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตสาหกรรม
ช่วงรังสิต-บางปะอิน (M5) หรือ
ส่วนต่อขยายดอนเมืองโทลล์เวย์
ระยะทาง 22 กิโลเมตร (กม.) วง
เงินลงทุน 27,739 ล้านบาท แบ่ง
เป็นค่างานโยธา 26,451 ล้านบาท



บิกโปรเจกต์ กรมทางหลวง

ต้องขยาย
ดอนเมืองโทลล์เวย์

22 กม.

27,739
ล้านบาท

แยกเป็น

- งานโยธา 26,451 ล้านบาท
- งานระบบ (O&M) 1,215 ล้านบาท
- เวเนคืนที่ดิน 73 ล้านบาท

ใหม่ไล่

- ไตรมาส 1 ปี 2565 > เสนอกระทรวงคมนาคม-สคร.
- ต้นปี 2565 > เสนอบอร์ด PPP-กสม.
- รูปแบบ > PPP Gross Cost
- สัญญาสัมปทาน > 30 ปี
- ปี 2566-2569 > เริ่มก่อสร้าง
- ปี 2570 > เปิดให้บริการ

ฐาน INFO GRAPHIC

ต่างงานระบบ (O&M) 1,215 ล้านบาทงบประมาณเวนคืนที่ดิน 73 ล้านบาทเบื้องต้นกรมฯได้ดำเนินการสรุปผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการฯแล้วเสร็จและเสนอต่อกระทรวงคมนาคมพิจารณาอนุมัติ คาดได้ข้อสรุปภายในไตรมาส 1 ปี 2565 และเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) พิจารณาต่อไป

หลังจากเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) พิจารณาแล้ว กรมฯจะนำผลการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) เสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (บอร์ด PPP) และที่ประชุมคณะกรรมการ (กรม.) เห็นชอบ ภายในต้นปี 2565 ทั้งนี้จะดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนภายในปี 2565 รูปแบบการร่วมลงทุน PPP Gross Cost โดยกรมฯเป็นผู้ลงทุนดำเนินการก่อสร้างงานโยธา และจ้างเอกชนบริหารจัดการงานระบบ อายุสัญญาสัมปทาน 30 ปี และเริ่มดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2566-2569 ระยะเวลาก่อสร้างราว 4 ปี เปิดให้บริการปี 2570

"งบประมาณการก่อสร้างของโครงการฯ ปัจจุบันกรมฯ อยู่ระหว่างศึกษาการใช้งบประมาณ

และรูปแบบการลงทุนจากกองทุนมอเตอร์เวย์ โดยจะทยอยชำระคืนเจ้ากองทุนเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ หากงบประมาณโครงการฯไม่เพียงพอ จะต้องศึกษาอีกครั้งว่าจะใช้งบประมาณลงทุนในรูปแบบใด ขณะที่การเปิดประมูลโครงการฯ จะให้สิทธิกับเอกชนผู้รับสัญญาสัมปทานรายเดิมหรือไม่นั้น เบื้องต้นการจัดหาเอกชนร่วมลงทุนในโครงการฯ จะเป็นการเปิดประมูลใหม่ โดยมีคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 เป็นผู้พิจารณาเห็นชอบ เพื่อดำเนินการจัดเอกสารประกวดราคา (RFP) และคัดเลือกเอกชนผู้ชนะการประมูล"

ขณะที่การเวนคืนที่ดินจะใช้พื้นที่การเวนคืนที่ดินบริเวณทางขึ้น-ลงของด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งมีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเล็กน้อย โดยเป็นพื้นที่อ่อนไหวผลกระทบสิ่งแวดล้อมจำนวน 74 แห่ง และมีพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้มากที่สุดคือ โรงเรียนตรีภักดิ์ (กม.48+798) มีระยะห่างจากจุดกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการประมาณ 57 เมตร (ม.)

ส่วนรายงานการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) เบื้องต้นคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ได้อนุมัติเห็นชอบแล้ว เนื่องจากโครงการฯนี้มีความพร้อมที่จะดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ทั้งนี้ที่ผ่านมาคณะกรรมการ

สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต-บางปะอิน ของกรมทางหลวง (ทล.)

โครงการส่วนต่อขยายดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงรังสิต-บางปะอิน มีจุดเริ่มต้นโครงการเป็นการก่อสร้างทางยกระดับต่อเนื่องจาก Dead End Structure เดิมของทางยกระดับอุตสาหกรรม บริเวณ กม.33+924 ของถนนพหลโยธิน และจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.51+924 ของถนนพหลโยธิน ระยะทาง 18 กิโลเมตร (กม.) และมีทางยกระดับ (Ramp) เชื่อมไปยังทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) และทางหลวงหมายเลข 32 ระยะทาง 4 กม. รวมระยะทางโครงการ ส่วนต่อขยาย 22 กิโลเมตร (กม.) กำหนดให้มีด่านเก็บค่าผ่านทาง ทางขึ้น-ลงรวม 8 แห่ง ประกอบด้วย 1.ด่านรังสิต 1 2.ด่านรังสิต 2 3.ด่านคลองหลวง 4.ด่านมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 5.ด่านนิคมอุตสาหกรรมนวนคร 6.ด่านมหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ 7.ด่านประตูน้ำพระอินทร์ และ 8.ด่านแยกต่างระดับบางปะอิน ●