

กรม.ไฟเขียวมอเตอร์เวย์ต่อเข้า 'อุตะเกา' 2 กม. 4,508 ล้านบาท >11

ต่อมอเตอร์เวย์เข้า 'อุตะเกา' 4.5 พันล.

กรม.ไฟเขียวก่อสร้างมอเตอร์เวย์ หมายเลข 7 ส่วนต่อขยาย เชื่อมต่อ สนามบินอุตะเกา ของกรมทางหลวง ระยะทางรวม 1.92 กิโลเมตร วงเงิน รวม 4,508 ล้านบาท มอบกระทรวง การคลังจัดหาเงินกู้สำหรับค่าก่อสร้าง และค่าควบคุมงาน

น.ส.ไตรศุลี ไตรสรณกุล รองโฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรีเปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (กรม.) อนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเกา วงเงิน รวม 4,508 ล้านบาท ระยะทางรวม 1.92 กิโลเมตร

โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้สำหรับค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานตามแผนบริหารหนี้สาธารณะ และให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน วงเงิน 108 ล้านบาท รวมถึงเงินงบประมาณสมทบกับแหล่งเงินกู้ โดยอัตราส่วนของแหล่งเงินกู้และเงินงบประมาณสมทบให้เป็นไปตามที่กระทรวงการคลังทำความตกลงกับแหล่งเงินกู้

สำหรับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเกานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตบริเวณสนามบินอุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งสนามบินอุตะเกาจะเปิดให้บริการเป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ในปี 2568

โดยจะเป็นการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงพญา-

มาตพุด ถัดจากด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอุตะเกาเข้าสู่อาคารผู้โดยสาร หลังที่ 3 ของสนามบินอุตะเกาโดยตรง ซึ่งจะช่วยลดระยะทางสู่สนามบินอุตะเกาจากเดิม 5 กิโลเมตร เหลือ 1.92 กิโลเมตร โดยไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเพิ่ม รวมถึงทางเลี้ยวและทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับถนนสุขุมวิท

คาดว่าเมื่อเปิดให้บริการในปี 2568 จะมีปริมาณจราจรประมาณ 22,000 คันต่อวัน และเพิ่มเป็น 41,300 คันต่อวันในปี 2597 หรือปีที่ 30 ของโครงการ

น.ส.ไตรศุลี กล่าวว่า มูลค่าโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอุตะเการวม 4,508 ล้านบาท แบ่งเป็น

ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษา ควบคุมงาน และเงินเพื่อเหลือเพื่อขาด รวม 4,400 ล้านบาท ใช้จ่ายจากเงินกู้ตามแผนบริหารหนี้สาธารณะ ปีงบประมาณ 2565

ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวน 108 ล้านบาท ใช้จ่ายจากเงินงบประมาณระยะเวลาก่อสร้างระหว่างปี 2565-2567

โดยโครงการนี้แม้จะไม่มีผลตอบแทนทางการเงินเพราะไม่มีรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ในบริเวณส่วนต่อขยาย แต่เมื่อวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ของโครงการพบว่า มีค่าร้อยละ 14.79 ซึ่งสูงกว่าค่ามาตรฐานที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำหนดที่ร้อยละ 12 แสดงว่าโครงการมีความเหมาะสมที่จะลงทุน ●