

'ศักดิ์สยามโมเดล' ปฏิรูปกรมถนน เกลี้ยลงทุนทางด่วน 2.3 แสนล้าน 'ทล.-ทช.-กทพ.'

เหตุเกิดเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2565 ที่ผ่านมา อาจกล่าวได้ว่าเป็นคลื่นปฏิรูปการทำงานกรมถนน “ระลอกเล็ก ๆ” ของกระทรวงคมนาคม โดย “นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีลงนาม “บันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อการบูรณาการพัฒนานวัตกรรมและโครงข่ายทางถนนร่วมกันระหว่างกรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)”

บูรณาการ 3 หน่วยขับเคลื่อน

“รัฐบาลมีนโยบายให้ทุกหน่วยงานดำเนินงานโดยยึดหลักการบูรณาการความร่วมมือและสร้างการรับรู้ควบคู่การประชาสัมพันธ์ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามนโยบายดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง ลงนาม MOU ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อบูรณาการความร่วมมือในการกำหนดแนวทางในการพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการทางหลวงชนบท และโครงการทางพิเศษ”

แนวทางคือ สร้างความร่วมมือข้ามหน่วยงานในการวางแผนการศึกษาและออกแบบโครงการ พร้อมทั้งส่งเสริมสนับสนุนเรียนรู้และพัฒนานวัตกรรมต่าง ๆ ของแผนลงทุน “ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางหลวงชนบท และทางพิเศษ” ร่วมกัน

เช่น การบริหารจัดการแบบ single command เพื่อให้เกิดการสั่งการที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ การเชื่อมโยงข้อมูลการจราจรเพื่อวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาการจราจรในโครงข่ายคมนาคมทางถนนของประเทศ



ศักดิ์สยาม ชิดชอบ



MOU โอนงาน "กค.-กช." ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย



เปิด 5 โปรเจกต์ 2.3 แสนล้าน

สำหรับตลอดแรกของปฏิบัติการกรมถนน มีโครงการที่จะบูรณาการการพัฒนาโครงการร่วมกันในเบื้องต้น 5 โครงการ มูลค่าลงทุนรวม 233,799 ล้านบาทประกอบด้วย

1.โครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้ จังหวัดภูเก็ต หรือทางด่วนเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้ ระยะทาง 30 กิโลเมตร เดิมกรมทางหลวงได้เคยศึกษาออกแบบเป็นทางหลวงแนวใหม่สายเมืองใหม่เกาะแก้ว ล่าสุดได้มอบหมายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการ เป็นรูปแบบทางพิเศษเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายกะทู้ ป่าตอง มีมูลค่าโครงการ 30,456 ล้านบาท

2.โครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 305 (ปทุมธานี-รังสิต-องครักษ์) ระยะทาง 20 กิโลเมตร เป็นโครงการที่กรมทางหลวงได้ศึกษาออกแบบไว้ ล่าสุดมอบหมายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ รูปแบบเป็นทางด่วนสายอุดรรักษา-ปทุมธานี มีมูลค่าโครงการ 38,557 ล้านบาท

3.โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายทางยกระดับศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทาง 18 กิโลเมตร กรมทางหลวงได้ศึกษา

ออกแบบไว้ ล่าสุดมอบหมายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไปดำเนินการเป็นทางพิเศษ (ปรับจากมอเตอร์เวย์เป็นทางด่วน) โดยให้ปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง มูลค่าโครงการ 43,185 ล้านบาท

4.โครงการทางสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศ ช่วงจังหวัดสมุทรสาคร-สมุทรปราการ (สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณอำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการและถนนเชื่อมต่อ) ระยะทาง 72 กิโลเมตร โครงการนี้กรมทางหลวงชนบทได้ศึกษาและออกแบบไว้ รวมทั้งได้เสนอรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือ EIA ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ เตรียมนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบ

โครงการนี้มอบหมายให้การทางพิเศษเป็นผู้ดำเนินโครงการ บูรณาการร่วมกับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านใต้ และให้กรมทางหลวงชนบทรับผิดชอบถนนโครงข่ายรองที่เชื่อมต่อช่วงถนนจาก ทล.3 บรรจบ ทล.34 ระยะทาง 16 กิโลเมตร มูลค่าโครงการ 96,600 ล้านบาท

และ 5.โครงการสะพานเชื่อมเกาะสมุย

จากอำเภอเกาะสมุย สุราษฎร์ธานี ไปยังอำเภอขนอม นครศรีธรรมราช ระยะทาง 17 กิโลเมตร โดยมอบหมายให้การทางพิเศษเป็นผู้รับผิดชอบ มีมูลค่าโครงการ 25,000 ล้านบาท

เปิดเสร็จทั้ง 5 โครงการที่การทางพิเศษรับไปดำเนินการมีมูลค่าโครงการรวม 233,799 ล้านบาท

ทางด่วนลด 2 อีก 19 โครงการ

ในทางปฏิบัติทั้ง 5 โครงการที่มีการเซ็น MOU ในครั้งนี้ การทางพิเศษสามารถเริ่มดำเนินการได้ในทันที แต่อาจจะต้องศึกษาเพิ่มเติมเล็กน้อยในส่วนของต้นทุนค่าก่อสร้าง เนื่องจากต้นทุนอุปกรณ์การก่อสร้างที่สูงขึ้นในยุคสถานการณ์โควิด ผสมโรงกับสงครามรัสเซีย-ยูเครน

สำหรับเหตุผลของการทำ MOU "ศักดิ์สยาม" ระบุว่า กรมทางหลวงกับกรมทางหลวงชนบท เป็นกรมถนนที่มีการก่อสร้างถนนจำนวนมาก แต่ติดอุปสรรคด้านงบประมาณมีจำกัด ในขณะที่การทางพิเศษซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจจึงมีความคล่องตัวกว่า มีความสามารถในการระดมทุนไม่ว่าจะผ่านการร่วมทุน (PPP) หรือการจัดตั้งกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน

ด้วยเหตุผลของ "งานรอเงิน" ดังกล่าว หากใช้วิธีงบประมาณปกติจะต้องใช้เวลาค่อนข้างนานจนอาจทำให้เกิดค่าเสียโอกาสต่อการพัฒนาประเทศได้ โดยเฉพาะในภาวะที่ประเทศกำลังโหยหาความร่วมมือเพื่อรองรับการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจขนาดใหญ่หลังยุคโควิด

ในด้านแหล่งทุนนั้น ในเบื้องต้นได้มีการมอบนโยบายเพิ่มเติมไปว่า ให้การทางพิเศษแสวงหาวิธีการหารายได้อื่น ๆ นอกจากรายได้การเก็บค่าผ่านทาง เช่น เพิ่มช่องทางหารายได้จากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ หรือ rest area ขึ้นเพื่อให้สามารถนำรายได้มาช่วยลดภาระแก่ประชาชนในการเก็บค่าผ่านทาง

สำหรับปฏิบัติการความร่วมมือแบบบูรณาการเช่นนี้ในอนาคตอันใกล้เตรียม

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/ -

วันที่: พุธที่ 21 - อาทิตย์ 24 กรกฎาคม 2565

ปีที่: 45

ฉบับที่: 5481

หน้า: 5(ล่างขวา)

Col.Inch: 108.42

Ad Value: 146,367

PRValue (x3): 439,101

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'ศักดิ์สยามโมเดล'ปฏิรูปกรมถนน เกือบลงทุนทางด่วน2.3แสนล้าน'ทล.ทช.กทพ.'

ทำ MOU ระหว่าง “ร.พ.ท.-การรถไฟแห่งประเทศไทย” กรมทางหลวง และ กรมทางหลวงชนบท ว่าด้วยนโยบาย MR Map รวมทั้ง MOU 2 กระทรวง “คมนาคม-พม.” (กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ เกี่ยวกับการพัฒนาที่อยู่อาศัย)

“โครงการที่ได้มีการเซ็น MOU ในครั้งนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น โดยมีโครงการอื่น ๆ ที่ทางพิเศษฯ กำลังศึกษาอยู่อีก 19 โครงการ” คำกล่าวแบบต่อยอดประเด็นของ รมต.ศักดิ์สยาม