

เคาะแหล่งเงินสร้าง มอเตอร์เวย์เชื่อมอุตะปะกา 4.5 พันล้านบาท



เจรจาคลัง-สบน. ใช้แหล่งเงินกู้สร้างส่วนต่อขยายมอเตอร์เวย์เชื่อมอุตะปะกา 4.5 พันล้านบาท หลังกรม.

ไฟเขียวโครงการฯ ได้ข้อสรุปปีนี้ เล็งเปิดประมูลหาผู้รับจ้างต้นปี 66 เติมน้ำเงินคืน 87 ไร่ ไร่จ่ายค่าทดแทนคาดเสร็จปี 67 เตรียมเปิดให้บริการปี 68-69

ที่ผ่านมาภาครัฐได้เห็นชอบให้กรมทางหลวงเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเข้าสนามบินอุตะปะกา โดยให้ดำเนินการศึกษาวางแผนงานและวางแผนกรอบงบประมาณสำหรับการก่อสร้างทางยกระดับเพื่อเชื่อมโยงอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่โดยตรง

รายงานข่าวจากกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยกับ "ฐานเศรษฐกิจ" ว่า สำหรับความคืบหน้าโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเข้าสนามบินอุตะปะกา วงเงิน 4,508 ล้านบาท แบ่งเป็นค่าก่อสร้าง วงเงิน 3,960 ล้านบาท ค่า

จ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน วงเงิน 135 ล้านบาท ค่าเพื่อเหลือเพื่อขาดวงเงิน 305 ล้านบาท ค่าเวนคืนที่ดิน 108 ล้านบาท หลังจากคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติให้กรมฯ ดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้สำหรับค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานตามแผนบริหารหนี้สาธารณะนั้น ปัจจุบันกรมฯ อยู่ระหว่างการทำงานร่วมกับกระทรวงการคลังและสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) โดยจัดส่งข้อมูลโครงการฯ และประสานหารือในเบื้องต้นเพื่อสรุปการขอใช้แหล่งเงินกู้ ซึ่งสบน.จะเป็นผู้พิจารณาการขอแหล่งเงินกู้ดังกล่าว คาดว่าจะได้ข้อสรุปภายในปี 2565

หากเจรจาหารือร่วมกับกระทรวงการคลังและสบน. ได้ข้อสรุปแล้วจะดำเนินการในขั้นตอนการประกวดราคาหาผู้รับจ้างภายในต้นปี 2566 คาดว่าจะได้ตัวผู้รับจ้างและลงนามสัญญาภายในเดือนสิงหาคม-กันยายน 2566 และเริ่มดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2566 ใช้ระยะเวลาการก่อสร้างกว่า 2-3 ปี และเปิดให้บริการได้ภายในปี 2568-2569

ขณะเดียวกันรูปแบบการประมูลโครงการฯ โดยใช้แหล่งเงินกู้ในการประมูลรูปแบบนานาชาติ เป็นการประมูลก่อสร้างหาผู้รับจ้างตามปกติซึ่งไม่ใช่รูปแบบการประมูลระหว่างรัฐและเอกชน (PPP)

ส่วนความคืบหน้าการเวนคืนที่ดินของโครงการฯ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดการกรรมสิทธิ์ในชั้นปรองดองไปบางส่วนแล้ว ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 12 กรกฎาคม 2564 ส่วนการออกพร.เวนคืนที่ดิน อยู่ระหว่างรอความเห็น



จากกรมการปกครอง ก่อนเสนอกระทรวงคมนาคมตามขั้นตอนต่อไป คาดว่าจะประกาศใช้ พรฎ.เวนคืนที่ดินภายในปี 2565 นอกจากนี้ในปัจจุบันได้มีการทยอยจ่ายค่าทดแทนการเวนคืนที่ดินบางส่วน คาดว่าจ่ายค่าทดแทนแล้วเสร็จภายในปี 2567 สำหรับพื้นที่ที่ถูกเวนคืนทั้งหมด 21 แปลง 87 ไร่ แบ่งเป็นการขอใช้พื้นที่ของกองทัพเรือจำนวน 72 ไร่ พื้นที่ของกรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จำนวน 5 ไร่ และพื้นที่เวนคืนของประชาชนจำนวน 10 ไร่ อาคารและสิ่งปลูกสร้าง 3 หลัง ซึ่งไม่ได้ติดปัญหาของพื้นที่การก่อสร้างเนื่องจากโครงการฯมีการขอใช้พื้นที่ของกองทัพเรือเป็นส่วนใหญ่ประมาณ 70-80%

นอกจากนี้จากการศึกษาโครงการฯ มีผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ ดังนี้ ด้านผลการวิเคราะห์ประโยชน์ทางตรงต่อผู้ใช้ทาง (Direct Road User Benefit) มีอัตราผลตอบแทนการลงทุน (EIRR) อยู่ที่ 14.79% มูลค่าผลตอบแทนปัจจุบันสุทธิ (NPV) อยู่ที่ 1,089 ล้านบาท อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินลงทุน (B/C) อยู่ที่ 1.35 ส่วนผลการวิเคราะห์ด้านการพัฒนาทางเศรษฐกิจเกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจภาคตะวันออก ส่งผลให้ผลผลิตรวม (Gross output) เพิ่มขึ้น 10,167 ล้านบาท และผลิตภัณฑ์มวลรวมเพิ่มขึ้น 0.31% ทั้งนี้การเปิด

จุดเชื่อมต่อจาก ทล.7เข้าสู่สนามบินอุตะเถาโดยตรง จะช่วยแบ่งเบาการจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับอุตะเถา โดยคาดการณ์ในปี 2568 หรือปีเปิดให้บริการ จะมีปริมาณจราจรจาก ทล.7 มุ่งสู่สนามบินอุตะเถา 22,000 คันต่อวัน และเพิ่มขึ้นเป็น 27,600 คันต่อวัน และ 41,300 คันต่อวัน ในปี 30 และปีที่ 30 ตามลำดับ

สำหรับรูปแบบการก่อสร้างของโครงการฯ เป็นการก่อสร้างทางยกระดับแนวใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 ระยะทาง 1.920 กิโลเมตร (กม.) และมีทางบริการระดับพื้นเพื่อรองรับการสัญจรบริเวณใต้ทางยกระดับ โดยก่อสร้างช่องทางเลียวและทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับ ทล. 3 และปรับปรุง ทล. 3 ขยายจาก 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร รวมทั้งก่อสร้างสะพานกลับรถ (U-Turn) บน ทล.3 ซึ่งโครงการฯจะไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง เนื่องจากส่วนต่อขยายฯ อยู่นอกบริเวณด่านอุตะเถา และไม่มีการสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางเพิ่มเติม

ทั้งนี้โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเข้าสู่สนามบินอุตะเถา มีจุดเริ่มต้น เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 กม. 148+328 ถัดจากด่านเก็บเงินอุตะเถา มุ่งหน้าทิศใต้ข้าม

ทางรถไฟสายตะวันออก ขนานกับแนวรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเถา) และมีจุดสิ้นสุดเป็นทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัด ทล.3 เชื่อมต่อโครงข่ายถนนเข้าสู่อาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ของสนามบินอุตะเถา

อย่างไรก็ตามโครงการฯจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร โดยแยกรถที่ต้องการเข้าสนามบินออกจากรถที่เดินทางในพื้นที่หากไม่มีการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จะทำให้การจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3 ติดขัดส่งผลกระทบต่อการเดินทางในพื้นที่ อีกทั้งช่วยให้สามารถรองรับการไหลเวียนของการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ ทำให้การคมนาคมขนส่งสู่สนามบินอุตะเถามีความสมบูรณ์ ส่งเสริมการยกระดับสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปสู่ภาคตะวันออก ได้อย่างสะดวกทั้งทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ เกิดการเชื่อมต่อระบบขนส่งอย่างไร้รอยต่อ ช่วยส่งเสริมความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางของประชาชน และส่งเสริมการพัฒนาเขตพิเศษภาคตะวันออกให้กลายเป็นเมืองท่าและเมืองธุรกิจที่สำคัญของไทย ●