

เสาเดี่ยวผ่านศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ

● 4เลนเซฟคอस्टลดเวนคืน

● PPP-ลงทุนเอง-เจรจาBEM

นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยว่า กทพ. ได้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นประชาชน ครั้งที่ 1 (การปฐมนิเทศโครงการ) งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางพิเศษ (ด่วน) สายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ ความเป็นมาเหตุผลความจำเป็นของการพัฒนา ตลอดจนแนวทางการศึกษาและขั้นตอนการศึกษาที่สำคัญ รวมทั้งนำเสนอแนวเส้นทางโครงการ พร้อมรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากประชาชน ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่สนับสนุนไม่ได้คัดค้านโครงการ

นายสุรเชษฐ์ กล่าวต่อว่า เดิมกรมทางหลวง (ทล.) เป็นผู้ศึกษาความเหมาะสมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายทางยกระดับศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (M7) แต่เมื่อปี 65 กระทรวงคมนาคม มีนโยบายบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานของกระทรวงคมนาคม จึงมอบ

หมายให้ กทพ. ดำเนินการแทนซึ่งจะนำผลการศึกษาของ ทล. มาประกอบการศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการด้วย เบื้องต้นจะปรับรูปแบบทางยกระดับ โดยเดิมมีเสาสองข้าง แยกไป-กลับ จะรวบเหลือเพียงเสาเดี่ยวไว้ฝั่งใดฝั่งหนึ่ง และลดช่องจราจรจากเดิม 6 ช่องจราจร (ไป 3 กลับ 3 ช่องจราจร) เหลือ 4 ช่อง (ไป 2 กลับ 2 ช่อง) เพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณการจราจร

นายสุรเชษฐ์ กล่าวอีกว่า การปรับให้ทางด่วนรวบเหลือเพียงเสาเดี่ยว ทำให้การใช้พื้นที่น้อยลง และเวนคืนที่ดินก็ลดลง ช่วยลดผลกระทบให้ประชาชน ขณะเดียวกันวงเงินลงทุนโครงการคาดว่าจะลดลงได้ประมาณ 30-40% จากเดิมประมาณ 2.5 หมื่นล้านบาท เหลือประมาณ 1.6-1.7 หมื่นล้านบาท ทั้งนี้ทางด่วนมีระยะทางประมาณ 18 กม.ใช้แนวเส้นทางเดิม มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางด่วนศรีรัช ส่วน D บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ไปตามมอเตอร์เวย์ M7 แยกเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบริเวณกม. 13+000 และสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.18+500 เขตลาดกระบัง

นายสุรเชษฐ์ กล่าวด้วยว่า ทางด่วนสายนี้จะอยู่บริเวณร่อง

ระบายน้ำระหว่างมอเตอร์เวย์ฯ กับ ถนนคู่ขนานด้านข้างไม่สร้างตรงกลาง มอเตอร์เวย์ฯ เนื่องจากมีข้อจำกัดทาง กายภาพของพื้นที่ และกระทบการจราจร M7 อีกทั้งบริเวณนั้นยังมีระบบ สาธารณูปโภคจำนวนมากด้วย เบื้องต้น กทพ. จะใช้เวลาศึกษา 450 วัน หรือ

ประมาณ 15 เดือน จะแล้วเสร็จเดือน ก.ย. 67

คาดว่าจะใช้รูปแบบการลงทุนในลักษณะเอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ (PPP) แต่จะขอผลศึกษาด้านผลตอบแทน ทางการเงินอีกครั้ง หากขาดทุน หรือมีผลตอบแทนทางการเงิน ไม่มาก กทพ. อาจลงทุนสร้างเอง หรืออาจจะเจรจาเรื่องสัมปทาน กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ในฐานะผู้ได้รับสัมปทานทางด่วนศรีรัช ยืนยันว่า กทพ. จะ ดำเนินการทุกอย่างด้วยความโปร่งใส และตรวจสอบได้

นายสุรเชษฐ์ กล่าวอีกว่า ตามแผนงาน คาดว่าปี 68 จะขอ อนุมัติรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และ เสนอโครงการตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) พ.ศ. 2562 เริ่มกระบวนการการคัดเลือกเอกชน ช่วงปี 68-70 และปี 69-71 จะจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เริ่มก่อสร้างปี 70 แล้ว เสร็จและเปิดบริการประมาณปี 73 จะช่วยลดปัญหาจราจรติดขัด บน M7 โดยเฉพาะจุดตัดศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วงเวลาเร่งด่วนช่วยแยกรถเข้าสนามบินสุวรรณภูมิกับ M7 รวม ทั้งเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคมในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยต่อประชาชนมากขึ้น.

