

บอร์ด กทพ.ไฟเขียว ลงทุนด่วนฉลองรัชเชื่อมมอเตอร์เวย์ เคาะเจรจาBEMลงทุนDouble Deckแลกต่อสัมปทาน

ผู้จัดการรายวัน360° - บอร์ด กทพ.ไฟเขียว ทางด่วนฉลองรัช ต่อขยายด้านตะวันออก เชื่อมมอเตอร์เวย์สาย 9 ระยะทาง 6.7 กม. วงเงิน 1.36 หมื่นล.เปลี่ยนชื่อจากN2 และ ตัดเส้นทางแค่งจุดตัด.ประเสริฐมณีกิจ สักรวจ ฐานรากเดิม 75 ต้นใช้ต่อ เคาะเจรจา BEM ลงทุน Double Deck และขยายผิวจราจร 3.45 หมื่นล้านบาทแก้รถติด แลกขยายสัมปทาน

นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการ ทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.) เปิดเผย ว่า ที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) กทพ.ที่ มีนายสรวิช ทรวงศิริโล อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เป็นประธาน เมื่อวันที่ 20 ก.พ. 2567 มีมติเห็นชอบให้ กทพ.ดำเนินโครงการทาง พิเศษสายฉลองรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ระยะทาง 6.7 กม. วงเงินลงทุน 13,665.89 ล้านบาท โดยขั้นตอน จากนี้ กทพ.จะสรุปเสนอกระทรวงคมนาคม

และคณะรัฐมนตรี(ครม.) เพื่อขออนุมัติ โครงการ โดยโครงการผ่านความเห็นชอบ จากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) และรายงานการศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับอนุมัติแล้ว คาดว่า จะเปิดประกวดราคาได้ในปี 2567 และก่อสร้าง ในปี 2568 ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี

ทั้งนี้ บอร์ดให้ กทพ.พิจารณาในเรื่อง การตรวจสอบความแข็งแรงโครงสร้างฐานราก เดิมของโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สาย เหนือบนเกาะกลางถนนประเสริฐมณีกิจ ซึ่ง ตามแนวเส้นทาง มีโครงสร้างฐานรากเสาเข็ม เสาตอมบ่นถนนถนนประเสริฐมณีกิจ (เกษตร- นวมินทร์) จำนวน 75 ต้น จากฐานรากที่มี รวมทั้งหมด 281 ต้น เนื่องจากมีอายุ 25-30 ปี ซึ่งหากสำรวจแล้ว ฐานรากยังมีความแข็งแรง ก็จะทำนำมาใช้งานต่อโดยเสริมความแข็งแรง ซึ่งได้กังบวงเงินสำหรับดำเนินการไว้ ประมาณ

250 ล้านบาท

สำหรับโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช- วงแหวนรอบนอกตะวันออกเดิมคือโครงการ ระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (ตอน N2) ในระยะที่ 1 (ถนนประเสริฐมณีกิจ- ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก) หรือ ตอน N2 มีระยะทาง 11.3 กม. มูลค่าลงทุน 16,960 ล้านบาท ซึ่ง กทพ.ได้เปลี่ยนชื่อโครงการใหม่ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ และ ปรับแนวเส้นทางสั้นลง เหลือระยะทาง 6.7 กม. มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางพิเศษฉลอง รัชกับถนนประเสริฐมณีกิจ เป็นทางยกระดับ ขนาด 4 ช่องจราจร มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ยกยกระดับซ้อนทับไปตามแนวถนน ประเสริฐมณีกิจ ผ่านถนนรัชดา-รามอินทรา ผ่านถนนนวมินทร์ โดยมีจุดสิ้นสุดโครงการ เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษ (M9) วงแหวน รอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก มี ทางขึ้น-ลง จำนวน 4 แห่ง

เคาะเจรจา BEM ลงทุน Double Deck แก้รถติด แลกขยายสัมปทานคาดมากกว่า 17 ปี

นอกจากนี้ที่ประชุมบอร์ด กทพ.ยังเห็น ชอบผลการศึกษาความเหมาะสม และรูปแบบ การลงทุนโครงการแก้ไขปัญหาจราจรบนทาง พิเศษระยะที่ 1 ซึ่งจะมีการก่อสร้างโครงการ ทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน- พระราม 9) หรือ Double Deck โดยให้ เจริญ บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นผู้ลงทุนโดย แลกกับการขยายระยะเวลาสัมปทานระบบ ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 ที่จะสิ้นสุดปี 2578 ออกไป เนื่องจากเป็นแนวทางที่ดีที่สุด โดย กทพ.ไม่ต้องลงทุนเอง และไม่มีการ เก็บค่าผ่านทางเพิ่ม ส่วนจะขยายระยะเวลา สัมปทานอีกกี่ปี ขึ้นอยู่กับการเจรจา

ทั้งนี้ บอร์ด กทพ.ให้ดำเนินการภายใต้ ระเบียบ ข้อกฎหมายและ พ.ร.บ.ว่าด้วยการ ให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2562 โดยคณะกรรมการมาตรา 43 พิจารณาการ เจริญ และการแก้ไขสัญญาสัมปทานตามขั้นตอน โดยจะพิจารณารายละเอียดร่างสัญญาและ นำเสนอร่างสัญญาต่อสำนักงานอัยการสูงสุด หลังจากนั้นจะเสนอครม.เห็นชอบต่อไป

สำหรับมูลค่าลงทุนการแก้ปัญหาจราจร บนโครงข่ายทางด่วนนอกจาก Double Deck (งามวงศ์วาน-พระราม 9) แล้ว ยังมีการทำ Double Deck ช่วงจากถนนเลียบด่วน รามอินทรา ฝั่งขวาเข้า ฝั่งตรงข้ามคลินิกศูนย์ แพทย์พัฒนา เชื่อมทางพิเศษศรีรัชบริเวณ รพ.ปิยะเวท รวมถึงการขยายผิวจราจรบน ทางพิเศษที่มีปัญหาคอขวดเพิ่มเติมอีก 2-3 จุด อาทิ ขยายผิวจราจรบริเวณต่างระดับ มักกะสัน บริเวณศรีนครินทร์ เป็นต้น ซึ่ง ประเมินวงเงินลงทุนอยู่ที่ 34,500 ล้านบาท

“จะขยายสัมปทานกี่ปี ต้องเจรจาก่อน ยังบอกอะไรไม่ได้เพราะอยู่ที่เจรจา เอาตัวเลข ที่เกี่ยวข้องมาพิจารณา โดยเฉพาะเงินเพื่อ ก้อนหนึ่งนี้ ตัว Double Deck (งามวงศ์วาน- พระราม 9) เคยเป็นส่วนหนึ่งของการเจรจา ขยายสัมปทาน จากกรณีคดีพิพาทค่าผ่านทาง ระหว่าง กทพ.กับ BEM มีวงเงินลงทุนตอน นั้นประมาณ 3 หมื่นล้านบาทตอนนั้นจะให้ เวลาอีก 15 ปี แต่ได้ตัดเงื่อนไขออก จึง ตกलयขยายเวลาสัมปทานเฉพาะเรื่องคดีพิพาท ที่ 15 ปี 8 เดือน ไปสิ้นสุดปี 2578 ซึ่งในครั้ง นี้คาดว่า จะขยายเวลาออกไปมากกว่า 17 ปี โดย กทพ.จะเพิ่มงานแก้ไขจราจรบนทางด่วน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับผู้ใช้ทาง”.