

# กทพ.ปรับลงทุนทางด่วน เน้นPPP-TFFIFลดเพดานหนี้

## ลุ้นคจร.เคาะแนวทางการด่วนทดแทนN1ช่วงผ่านม.เกษตร

ผู้จัดการรายวัน360 - กทพ. ปรับแผนลงทุนทางด่วนในอนาคต เน้น PPP-กองทุน TFFIF เลี่ยงกระทบเพดานหนี้สาธารณะประเทศ เผย “กะทู้-ป่าตองและเมืองใหม่-เกาะแก้ว” รวมถึงทางด่วน N2 อาจต้องลงทุน ขณะที่ ลุ้นคจร.เคาะทางด่วนทดแทน N1 แนวเชื่อมออก-ตก ยันผ่านม.เกษตรเหมาะสมที่สุด

นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยว่า กทพ. มีแผนแม่บทในการลงทุนโครงการทางด่วน แต่ต้องประเมินสถานการณ์ในปัจจุบันให้เหมาะสม โดยเฉพาะเพดานหนี้สาธารณะของประเทศไทยที่อยู่ในระดับสูงมากแล้ว ดังนั้น การลงทุนเองโดยใช้งบประมาณหรือเงินนี้อาจจะยากขึ้น ขณะที่แนวโน้มการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ จะใช้แนวทางการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในกิจการของรัฐ (PPP: Public Private Partnership) หรือใช้กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (Thailand Future Fund หรือ TFFIF) เพื่อลดความเสี่ยงไปกระทบเพดานหนี้สาธารณะ

ในส่วนของโครงการทางด่วนของ กทพ. ที่มีแนวโน้มจะลงทุนเอง จะเป็นโครงการที่อยู่ในขั้นตอนการนำเสนอขออนุมัติ ประกอบด้วย โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ตระยะที่ 1 ช่วงกะทู้-ป่าตอง ระยะทาง 3.98 กม. วงเงินลงทุน 16,757 ล้านบาท, โครงการทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 2 ช่วงเมืองใหม่-เกาะแก้ว-กะทู้ ระยะทาง 30.62 กม. วงเงินลงทุน 46,752 ล้านบาท และโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกหรือ N2 เดิม ระยะทาง 6.67 กม. งบประมาณดำเนินโครงการ 13,666 ล้านบาท ส่วนโครงการหลังจากนี้ คาดว่าจะเป็นการลงทุนร่วมเอกชน (PPP) และใช้กองทุน TFFIF

นายสุรเชษฐ์กล่าวถึงความคืบหน้าการดำเนินโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ระยะทาง 6.67 กม. (หรือ N2 เดิม) ว่า สถานะปัจจุบันรอเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบ ซึ่งเป็นแนวเส้นทางที่มีการปรับปรุงให้เชื่อมต่อกับทางหลวง

พิเศษระหว่างเมือง (M9) วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกงบประมาณดำเนินโครงการ 13,666 ล้านบาท ซึ่งเป็นเส้นทางที่เริ่มดำเนินการก่อน

### ชงคจร.เคาะทางด่วนทดแทน N1 แนวเชื่อมออก-ตก ยันผ่านม.เกษตรเหมาะสมที่สุด

ส่วนโครงการทางพิเศษเชื่อมต่อทิศตะวันออกกับทิศตะวันตกของกรุงเทพฯช่วงแคราย-พหลโยธิน หรือ N1 เดิม ระยะทาง 12.60 กม. งบประมาณ 10,550 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการทบทวนศึกษาความเหมาะสมโครงการ โดยกำหนดรูปแบบเป็นทางพิเศษยกระดับและถนนยกระดับหรือ access control ขนาด 4 ช่องจราจร โดยขอหารือกระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวง (ทล.) ก่อนว่าจะออกแบบอย่างไร ซึ่งโครงการนี้เดิมที่มีความตั้งใจจะให้เกิดการเชื่อมต่อด้านตะวันออกกับตะวันตก หากการก่อสร้างสามารถทำได้ตั้งแต่ช่วงถนนเกษตร-นวมินทร์ยาวไปจนถึงสี่แยกแครายได้ ก็ถือเป็นเรื่องที่ดี แต่เมื่อมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ไม่ยอมให้สร้างก็อาจจะทำแบบอื่นต่อไป ซึ่ง กทพ.ยืนยันว่าจะไม่ทำอุโมงค์ลอดได้อีกแล้ว

ผู้ว่าฯ กทพ.กล่าวว่า สำหรับภาระต้นทุนงานก่อสร้างนั้นไม่ได้ถูกลง แม้จะตัดเส้นทางช่วงผ่านมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ออก เพราะว่ามีโครงสร้างร่วมกับรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงแคราย-ลำสาลี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่ต้องยกทางด่วนให้สูงขึ้นเหนือรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง

ทั้งนี้ การจะปรับแบบดังกล่าว ต้องเสนอให้ที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ที่มีนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เห็นชอบก่อน หลังจากนั้น จึงจะทบทวนผลการศึกษาใหม่ต่อไป

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ในวันที่ 3 ธ.ค.นี้ จะมีการประชุม คจร. โดยมีวาระพิจารณาแนวทางการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนในแนวฝั่งตะวันออก-ตะวันตก (ถ.งามวงศ์วาน-ถ.ประเสริฐมนูกิจ) รวมอยู่ด้วย.