



ทางขึ้น-ลงพื้นที่ 7-8 ไร่ โดยเฉพาะบริเวณด้านบางปะอิน ที่แยกต่างระดับบางปะอิน เพื่อเชื่อม ทล.32 กม.1+280 และเชื่อมมอเตอร์เวย์สายบางปะอิน-นครราชสีมา เป็นพื้นที่โล่งไม่ได้ใช้ประโยชน์ส่วนใหญ่ของโครงการใช้ บริเวณเกาะกลางของถนน รวมทั้งไม่มีปัญหาข้อพิพาททาง แข่งขันแน่นอนเนื่องจากโครงการนี้จะเปิดบริการปี 68 แต่ สัญญาทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดจะหมดปี 67

นายอานนท์ กล่าวอีกว่า ค่าผ่านทางตามแผนศึกษา เบื้องต้นเมื่อเชื่อมโทลล์เวย์กับมอเตอร์เวย์บางปะอิน- นครราชสีมา รวม 390 บาท แบ่งเป็น ค่าผ่านทางโทลล์เวย์ 190 บาทและค่าผ่านทางมอเตอร์เวย์ 200 บาท โดยค่าผ่านทาง โทลล์เวย์เต็มเส้นทาง 54 กม.ของรถยนต์ 4 ล้ออยู่ที่ 190 บาท คิดเป็น 3.5 บาท/กม. แบ่งเป็นช่วงรังสิต-บางปะอิน 18 กม. อยู่ที่ 60 บาท เมื่อนำไปรวมกับโทลล์เวย์เฟสแรกช่วงดินแดง-อนุสรณ์สถาน 36 กม. ราคา 130 บาท (ปัจจุบัน 100 บาท จะ ปรับขึ้นอีก 3 ครั้ง เฉลี่ยครั้งละ 10 บาท ในปี 62, 67 และ 72 ก่อนหมดสัญญาในปี 77)

ทล.จึงมีแนวคิดให้สัญญาจ้างงานระบบและบริหารส่วน ต่อขยายมีอายุ 10 ปีในรูปแบบ PPP Gross Cost เพื่อให้สัญญา หมดอายุใกล้เคียงกับช่วงเฟส 1 จากนั้นจะเปิดประมูลจ้างงาน ระบบและบริหารช่วงดินแดง-บางปะอิน เป็นสัญญาเดี่ยว เพื่อปรับลดค่าผ่านทางให้ต่ำกว่า 3.5 บาท/กม. ตามนโยบาย กระทรวงคมนาคมที่ต้องการลดภาระให้ประชาชน ตลอดจนเป็น โอกาสให้ ทล.พัฒนาเทคโนโลยีด้านเก็บเงินเป็นรูปแบบใหม่ให้ เหมือนกันตลอดเส้นทางจึงต้องกำหนดความสมดุลของราคา

ทั้งนี้โครงข่ายโทลล์เวย์ดินแดง-บางปะอิน ถือเป็น โครงข่ายทางด่วนในเมืองไม่สามารถคิดอัตราค่าผ่านทางที่ 1.25-1.5 บาท/กม. เช่นเดียวกับมอเตอร์เวย์ระหว่างจังหวัด ได้แต่จะหาทางออกให้ดีที่สุดขอเวลาศึกษาความเหมาะสม ก่อน ทั้งนี้จากการเปิดสัมมนาความสนใจภาคเอกชนพบว่า มี เอกชนทั้งภายในและต่างประเทศให้ความสนใจ เช่น บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) หรือโทลล์เวย์, บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีอีเอ็ม รวมทั้งจากประเทศญี่ปุ่นและฝรั่งเศส.