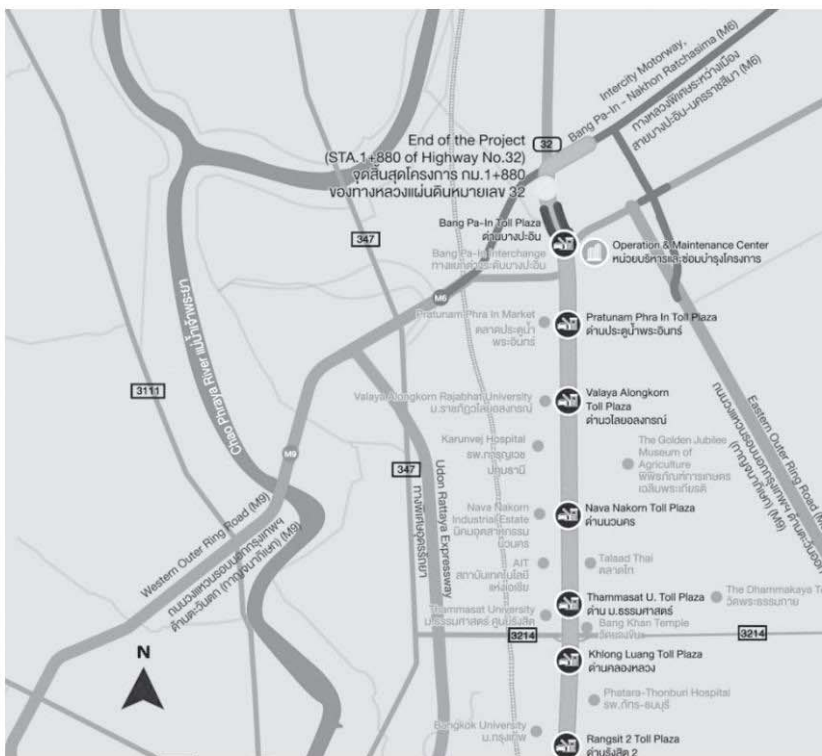


## ทล.เตรียมขยายโทลล์เวย์ 4 หมีนล้าน ดึงเอกชนร่วมทุน ผันเปิดบริการปี 68

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์) ช่วงรังสิต-บางปะอิน เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/เชียงใหม่ของ (M5) ในระยะเร่งด่วน ตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) ล่าสุดกรมทางหลวง ได้เปิดโอกาสให้เอกชนผู้ที่มีศักยภาพเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนโครงการ

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง เปิดเผยว่า กรมฯ ได้จัดสัมมนาเพื่อประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน เพื่อระดมความเห็นและข้อเสนอแนะจากภาคเอกชนในการพิจารณารูปแบบการร่วมลงทุนโครงการ โดยโครงการฯ มีระยะทาง 18 กม. มูลค่าโครงการ 39,956 ล้านบาท แบ่งเป็น 2 สัญญา ได้แก่ งานก่อสร้างโยธา 2.81 หมีนล้านบาท แบ่งเป็นค่าก่อสร้าง 2.66 หมีนล้านบาท ค่างานระบบ 1.01 พันล้านบาท ค่าควบคุมงาน 414 ล้านบาท ค่าเวนคืนที่ดิน 100 ล้านบาท และงานระบบรวมถึงบริหาร 1.18 หมีนล้านบาท ระยะเวลา 30 ปี แบ่งเป็นค่าซ่อมบำรุง 6.13 พันล้านบาท รวมถึงค่างานระบบและบริหาร 5.68 พันล้านบาท โดยเอกชนเป็นผู้ดูแลช่วงอนุสรณ์สถาน-รังสิตบางปะอิน ส่วนด้านรูปแบบโครงการอยู่ระหว่างศึกษาว่าจะเป็นร่วมทุนแบบ PPP Net Cost หรือ PPP Gross Cost โดยมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) 13%

“หลังจากการเปิด Market Sounding ในครั้งนี้ไปแล้วนั้น จะจัดให้มีการสัมภาษณ์กลุ่มของเอกชนที่สนใจ เพื่อลงรายละเอียดของโครงการอีก 1 ครั้ง จากนั้นจะสรุปผลเสนอให้กระทรวงคมนาคม



พิจารณา ภายในปลายปี 2562 นี้ หรือต้นปี 2563 ก่อนที่จะเสนอไปยังสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และคณะกรรมการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (บอร์ด PPP) พิจารณาอนุมัติหลักการต่อไป ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถประกาศเชิญชวนและขายซองเอกสารประกวดราคาได้ในช่วงปลายปี 2563 พร้อมเปิดประมูลภายในต้นปี 2564 และได้ผู้

ชนะการประมูลช่วงปลายปี 2564 ก่อนเริ่มต้นก่อสร้างโครงการฯ ในปี 2565 ซึ่ง จะแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการในปี 2568”

สำหรับปริมาณจราจรในปีแรกที่เปิดให้บริการนั้น จะมีปริมาณ 2.1 หมีนคัน/วัน ก่อนเติบโต 150% ในช่วง 15 ปีแรก คิดเป็นเฉลี่ย 5 หมีนคัน/วันในปี 2583 และเพิ่มเป็น 6.8 หมีนคันในปี 2597 ส่วนด้านรายได้ต้นปีคาดว่าจะในปีแรกเฉลี่ยอยู่ที่

423 ล้านบาท/ปี ก่อนเพิ่มเป็น 1.52 พันล้านบาท/ปี ในปี 2583 คิดเป็นรายได้สะสมรวม 1.23 หมื่นล้านบาทในช่วง 15 ปีแรก หลังจากนั้นในปี 2584-2597 จะมีรายได้สะสมรวม 3.19 หมื่นล้านบาท ส่งผลให้รายได้สะสมที่ตั้งเป้าตลอด 30 ปีรวมทั้งสิ้น 4.42 หมื่นล้านบาท สูงกว่าเม็ดเงินลงทุนทั้งโครงการที่ 4 หมื่นล้านบาท คิดเป็นผลตอบแทนทางการลงทุน (Margin) 10%

อย่างไรก็ตาม โครงการฯ มีจุดเริ่มต้นที่ปลายทางยกระดับอุดรธานีขยับปัจจุบันบริเวณทางแยกต่างระดับรังสิต (ประมาณ กม.33+924 ของถนนพหลโยธิน) จุดสิ้นสุดโครงการอยู่ที่บริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน (ประมาณ กม.1+880 ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32) ซึ่งสามารถเชื่อมต่อโดยตรงเข้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6) รวมระยะทางประมาณ 18 กม. ครอบคลุมพื้นที่อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี และอำเภอบางปะอิน อำเภอน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

โครงการแบ่งขอบเขตการลงทุนออกเป็น 2 ระยะ คือ **ระยะที่ 1** งานออกแบบและก่อสร้างโครงการ ภาครัฐ/เอกชนเป็นผู้ออกแบบและก่อสร้างงานโยธา ช่วงรังสิต-บางปะอิน และเอกชนติดตั้งงานระบบตลอดทั้งโครงการ โดยครอบคลุมช่วงรังสิต-บางปะอิน และช่วงอนุสรณ์สถาน-รังสิต (ซึ่งเปิดให้บริการในปัจจุบัน) โดยภาครัฐเป็นผู้จัดหาที่ดิน

**ระยะที่ 2** ดำเนินงานและบำรุงรักษา เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษาทั้งโครงการตลอดระยะเวลาสัญญา (ครอบคลุมช่วงอนุสรณ์สถาน-รังสิต-บางปะอิน) โดยกำหนดกรอบระยะเวลาร่วมทุนไม่เกิน 33 ปี แบ่งเป็นระยะออกแบบและก่อสร้างโครงการ 3 ปี และระยะเวลาดำเนินงานและบำรุงรักษาไม่เกิน 10-30 ปี

