



‘โทลล์เวย์’ไม่รับเงื่อนไขชดเชยน้ำท่วมปี54 คค.สั่งทางหลวงประเมินหวั่น‘ค่าโง่’ชำระ

ผู้จัดการรายวัน360 - “คมนาคม” สั่งกรมทางหลวงประเมินความเสี่ยง หลังโทลล์เวย์ไม่ยอมรับเงื่อนไขในร่างเอ็มโอยูชดเชยผลกระทบน้ำท่วมปี 54 ที่ให้เอกชนรับผิดชอบกรณีพองร้องในอนาคต หวั่น “ค่าโง่” ชำระยศคีตวอลเตอร์บาว และสั่งประสาน รฟม.-ITD ทำแผนความปลอดภัยระดับสูง ระหว่างก่อสร้างสายสี่เขียวลุยข้ามโทลล์เวย์

นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เปิดเผยว่า จากการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการทางหลวงสัมปทาน ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต (ทางยกระดับอุตราภิมุข หรือดอนเมืองโทลล์เวย์) และทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายทางด้านเหนือ ช่วงดินแดง-ดอนเมือง-อนุสรณ์สถาน ซึ่งได้พิจารณามาตรการช่วยเหลือประชาชนในช่วงเกิดอุทกภัยปี 2554 จากที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติให้จ่ายชดเชยแก่บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ผู้ได้รับสัมปทานดอนเมืองโทลล์เวย์ กรณีที่ไม่สามารถจัดเก็บค่าผ่านทางได้ เป็นจำนวนเงิน 14,503 ล้านบาทระหว่างช่วงตั้งแต่วันที่ 12 พ.ย. 2554- 20 พ.ย. 2554 ซึ่งทางอัยการสูงสุดได้ตั้งข้อสังเกตเพิ่มเติมในร่างเอ็มโอยู ที่กรมทางหลวงจะลงนามกับบริษัทฯ กรณีที่หากมีการฟ้องร้องในอนาคต จากผู้ถือหุ้นในประเทศและต่างประเทศของบริษัทฯ ให้บริษัทฯเป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งทางบริษัทฯ ไม่ยอมรับเงื่อนไขดังกล่าว

ทั้งนี้ ที่ประชุมจึงมอบให้ ทล. ศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมถึงโอกาสที่จะมีการฟ้องร้องในอนาคต รวมถึงหากมีการฟ้องร้องขึ้น ทล.มีโอกาสจะชนะคดี หรือจะรับผิดชอบอย่างไรแค่ไหน เพื่อนำมาเสนอประกอบการพิจารณาในการจ่ายชดเชยบริษัทฯตามมติ ครม.ต่อไป ซึ่งที่ผ่านมา ทางบริษัทฯ ได้ยอมรับเงินค่าชดเชยตามมติ ครม.แล้ว

แต่ไม่ยอมรับเงื่อนไขในร่างเอ็มโอยูที่ได้รับผิดชอบกรณีเกิดการฟ้องร้องในอนาคต ซึ่งทางอัยการ กังวลไม่ต้องการให้เกิดชำระยศ กรณีที่ วอลเตอร์ บาว จำกัด (เอกชนจากเยอรมนี) ฟ้องรัฐบาลฐานได้รับผลกระทบจากการผิดสัญญาก่อสร้างโทลล์เวย์

นอกจากนี้ กรณีที่มีการปรับขึ้นค่าผ่านทาง ดอนเมืองโทลล์เวย์ จนนำไปสู่การฟ้องร้องรวม 4 คดีนั้น ขณะนี้ศาลปกครองสูงสุดได้พิจารณาคำฟ้องไปแล้ว 2 คดี ยังเหลือที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด 2 คดี คือ คดีที่นายสมคิด หอมเนตร เป็นผู้ฟ้อง และเครือข่ายองค์กรผู้บริโภค ร่วมกับสถาบันพัฒนา นักกฎหมายสิทธิมนุษยชน

นักศึกษาระดับปริญญาตรีและผู้เสียหายจากการขึ้นค่าผ่านทางโทลล์เวย์ เป็นผู้ฟ้อง ซึ่งเมื่อ มิ.ย. 2558 ศาลปกครองกลางได้สั่งรวบรวมคดี เพื่อพิจารณาต่อไป

สำหรับสัญญาสัมปทานโครงการดอนเมืองโทลล์เวย์ มีการลงนามขยายอายุสัมปทานออกไปอีก 27 ปี ตั้งแต่วันที่ 12 กันยายน 2550 โดยจะปรับขึ้นทุกๆ 5 ปี จนกว่าจะหมดอายุสัมปทาน ในวันที่ 12 กันยายน 2577

สั่งทำแผนความปลอดภัยระดับสูง ช่วงสายสี่เขียวก่อสร้างข้ามโทลล์เวย์

นอกจากนี้ ที่ประชุมได้มอบหมายให้ ทล.ประสานกับบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) กรุงเทพมหานคร (กทม.) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ผู้รับจ้างสัญญาที่ 1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วง หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต เพื่อจัดทำแผนการก่อสร้างช่วงที่ยกระดับข้ามโครงสร้างของดอนเมืองโทลล์เวย์ โดยให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยระดับสูง เพราะเป็นการก่อสร้างเหนือ ทางด่วนที่มีการจราจร จะต้องมีแผนป้องกันอย่างดี โดยให้เร่งสรุป

และนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาต่อไป

โดยปริมาณจราจรบนดอนเมืองโทลล์เวย์ในปี 2559 มีเฉลี่ยที่ 3.44 ล้านคัน โดยมีปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 98,210 คันต่อวัน โดยมีอัตราการเติบโตประมาณ 12% ทั้งนี้ พบว่า สถิติอุบัติเหตุบน ดอนเมืองโทลล์เวย์ มีแนวโน้มลดลง แต่ถือว่ายังมีอยู่ โดยในปี 2559 สถิติอุบัติเหตุเฉลี่ย 13 ครั้งต่อเดือน ส่วนใหญ่เกิดจากการขับเร็ว เกิดการชนท้ายกัน

โดยไม่มีผู้เสียชีวิต ซึ่งเห็นว่า ควรจะต้องมีมาตรการในการลดอุบัติเหตุบนดอนเมืองโทลล์เวย์อย่างชัดเจน จึงให้บริษัทฯ ทำแผนแก้ปัญหาอุบัติเหตุ โดยเฉพาะช่วง ดอนเมือง-หลักสี่ (ขาเข้า) ที่พบว่าเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยถึง 40 ครั้งในรอบปีที่ผ่านมา พร้อมกันนี้ให้กรมทางหลวงวิเคราะห์ถึงสาเหตุและศึกษาแนวทางการป้องกันเพื่อลดอุบัติเหตุลง และนำเสนอคณะกรรมการเพื่อกำหนดเป็นมาตรการต่อไป