

# ลุยสร้างทางด่วน 2 ชั้น

## เบย์สัมปทาน 'ประชาชื่น-จตุจักร'

กทพ.เร่งใกล้เกลี่ย BEM ยุติข้อพิพาท ค่าชดเชย บีบลงทุนเพิ่ม 3 หมื่นล้าน สร้างด่วน 2 ชั้น จาก "ประชาชื่น-จตุจักร" ระยะทาง 14 กม. คงค่าผ่านทาง 10 ปี เขย่าส่วนแบ่งรายได้ อายุสัมปทาน แลกต่อสัญญาด่วนชั้นที่ 2 จะสิ้นสุดปี'63 ด้าน BEM ผู้ฟ้องอนุญาตตุลาการตัดสินชนะคดีปรับค่าผ่านทางปี'51 เตรียม รับทรัพย์กว่า 9 พันล้านบาท

แนวทางใกล้เกลี่ยระหว่าง  
กทพ.กับ BEM



### ปริมาณการจราจรบนทางด่วน

ทางพิเศษ	เฉลี่ย คัน/วัน
เฉลิมมหานคร	372,409
ศรีรัช	704,123
ฉลองรัช	229,833
บูรพาวิถี	156,810
อุดรรัชยา	88,995
บางพลี-สุขสวัสดิ์	259,974
ศรีรัช-วงแหวนตะวันตก	54,023
รวม	1,866,167

ที่มา : กรมทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

หมายเหตุ - สถิติปริมาณจราจรช่วง ต.ค. 60-มี.ย. 61

## ▶ ทางด่วน 2 ชั้น

นายสุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์ ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยว่า เมื่อวันที่ 1 พ.ย. 2561 คณะอนุกรรมการพิจารณาแนวทางแก้ปัญหากรณีศาลปกครองมีคำสั่งขาดให้ กทพ. จ่ายค่าชดเชยให้กับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) บริษัทลูกของ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) ที่เรียกค่าเสียหายเรื่องการสร้างทางแข่งขันของทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด รวมเงินต้นและดอกเบี้ยประมาณ 4,000 ล้านบาท ต้องเร่งสรุปภายในเดือน ธ.ค.นี้ จะครบ 90 วัน ตามที่ศาลปกครองกำหนด เมื่อได้แนวทางจะเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาต่อไป

### กทพ.เจรจาทุกรูปแบบ

“แนวทางการเจรจาอาจต้องนำหลาย ๆ เรื่องมาพิจารณาพร้อมกันไปด้วย เพื่อให้ได้แนวทางที่ดีที่สุด เช่น ค่าชดเชยที่ต้องจ่ายการต่ออายุสัญญาสัมปทานทางด่วนชั้นที่ 2 จะสิ้นสุดสัญญาปี 2563 ตามสัญญาสามารถเจรจาเอกชนรายเดิมเป็นรายแรก ต่อสัญญาได้ 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี การลงทุนใหม่เพิ่มประสิทธิภาพผิวการจราจรบนทางด่วน แก้ปัญหารถติดและคอขวดบนทางด่วน รวมถึงข้อพิพาทต่าง ๆ ระหว่างการทางพิเศษกับเอกชนทั้งที่พิจารณาไปแล้วหรือกำลังพิจารณา เป็นต้น”

นายสุชาติกล่าวอีกว่า ล่าสุดให้มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศึกษารูปแบบการลงทุนของทางด่วนชั้นที่ 2 ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน 2556 มี 3 แนวทาง 1.ดำเนินการโดยเอกชนรายเดิม 2.กทพ. ดำเนินการเอง และ 3.เปิดประมูลใหม่พร้อมกับให้ศึกษาเพิ่มเติมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการ เช่น สร้างทางด่วนชั้นที่ 2 เดิม เป็น 2 ชั้น เพื่อแก้รถติด เนื่องจากปัจจุบันปริมาณการจราจรบนทางด่วนเฉลี่ยอยู่ที่ 1.8 ล้านคันต่อวัน บางวันสูงถึง 2 ล้านคันต่อวัน

“ให้คอนเซ็ปต์ทางธรรมศาสตร์ให้ดูว่าบนทางด่วนช่วงไหนที่รถติดบ้าง ให้

ศึกษาความเป็นไปได้ ซึ่งการสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 เป็นทางเลือกหนึ่ง เบื้องต้นมีแนวเส้นทางไว้แล้ว เป็นช่วงด้านประชาชื่นขาเข้าเมืองสร้างยกระดับบนทางด่วนชั้นที่ 2 ไปถึงด่านอโศก ระยะทาง 13-14 กม. คาดว่าผลศึกษาจะแล้วเสร็จในเดือน พ.ย.-ธ.ค.นี้ หากโครงการมีความเป็นไปได้จะออกแบบรายละเอียดและเดินหน้าก่อสร้างต่อไป”

### ยื่นข้อเสนอสร้างด่วน 2 ชั้น

แหล่งข่าวจาก กทพ.กล่าวเพิ่มเติมว่าการประชุมนัดแรกของคณะอนุกรรมการพิจารณาแนวทางจ่ายค่าชดเชย BEM ในหลักการนำภาพรวมข้อพิพาทต่าง ๆ ทั้งที่เกิดขึ้นแล้ว มีการพิจารณาคดีและจะฟ้องร้องในอนาคตมาประเมินผลกระทบรวมถึงสถานะของสัญญาสัมปทานทางด่วนทุกโครงการพิจารณาด้วย โดยหลักการคาดว่าจะเจรจากับเอกชนถึงการลงทุนเพิ่ม แนวทางยุติข้อพิพาทกว่า 10 เรื่อง คิดเป็นมูลค่ากว่า 2.5 หมื่นล้านบาท การกำหนดค่าผ่านทางที่เหมาะสม เช่น ไม่ปรับค่าผ่านทางเป็นระยะเวลา 10 ปี 30 ปี การกำหนดส่วนแบ่งรายได้ และอายุสัญญาสัมปทานที่เหมาะสม

สำหรับการลงทุนเพิ่ม ให้เอกชนลงทุนก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 ปัจจุบันให้เป็นทางด่วน 2 ชั้น แนวเส้นทางจะเป็นรูปตัวแอล จากด่านประชาชื่น-ด่านอโศก ระยะทางประมาณ 13-14 กม. รูปแบบเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร โดยโครงสร้างเป็นตอม่อเสาเดี่ยว มีความสูงจากระดับพื้นดิน 20 เมตร ใช้เงินลงทุนประมาณ 3 หมื่นล้านบาท

“ไม่มีเวนคืนที่ดินที่เอกชน แต่จะขอใช้ที่ดินของรัฐ เช่น ที่ดินของการรถไฟฯ บริเวณมักกะสัน และที่ดินของการทางพิเศษบางส่วน นอกจากนี้ จะมีการลงทุนแก้จุดตัดกระแสน้ำกันเก็บค่าผ่านทางที่มีปริมาณการจราจรสะสมมี 4 จุด เช่น ด่านดินแดง โดยจะสร้างทางเป็นทางขนานเพิ่ม เพื่อเพิ่มผิวจราจร จะช่วยบรรเทาความคับคั่งได้ ซึ่งปริมาณการจราจรบนทางด่วนแนวโน้มการเติบโตไม่น่าจะมีนัยสำคัญมาก จากปัจจุบันอยู่ที่ 1.8 ล้านคันต่อวัน เพราะมีโครงข่ายรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น

แต่สิ่งที่เอกชนที่มารับสัมปทานคือการเพิ่มประสิทธิภาพพระบายรถได้เร็วขึ้น ให้ผู้ใช้บริการได้รู้สึกคุ้มค่าที่เสียเงิน”

### BEM ชนะปรับค่าผ่านทาง

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เมื่อวันที่ 31 ต.ค. 2561 BEM รายงานตลาดหลักทรัพย์ถึงการยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเมื่อวันที่ 13 มิ.ย. 2556 ให้ กทพ.ชำระเงินส่วนต่างรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 15 ส.ค. 2551 กับอัตราค่าผ่านทางที่ถูกต้องตามสัญญานั้น

เมื่อวันที่ 30 ต.ค. 2561 บริษัทได้รับทราบคำสั่งขาดของคณะอนุญาโตตุลาการลงวันที่ 24 ต.ค. 2561 มีมติเป็นเอกฉันท์ชี้ขาดให้ กทพ.ชดใช้ค่าเสียหายให้บริษัท 1.ค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ย 9,091.79 ล้านบาท และดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ข้อ 25.6 ของต้นเงินค่าเสียหายจำนวน 7,909.59 ล้านบาท คิดเป็นรายวันนับตั้งแต่วันที่ 1 มิ.ย. 2556 ไปจนกว่า กทพ.จะชำระเสร็จสิ้น

2.ชดใช้ค่าเสียหายเป็นผลต่างส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางตามอัตราค่าผ่านทางตามประกาศของกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 15 ส.ค. 2551 กับส่วนแบ่งที่บริษัทมีสิทธิจะได้รับตามสัญญา โดยคำนวณตามจำนวนรถยนต์แต่ละประเภทที่ใช้ทางตามจริง เป็นรายวันนับตั้งแต่วันที่ 1 มิ.ย. 2556 เป็นต้นไป รวมทั้งชำระดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญาข้อ 25.6 ของผลต่างส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางนับตั้งแต่วันที่ 1 มิ.ย. 2556 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยให้แก่บริษัทจนเสร็จสิ้น

ทั้งนี้ ตาม พ.ร.บ.อนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 บริษัทสามารถยื่นคำร้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจเพื่อให้ศาลทำการบังคับตามคำสั่งขาดของอนุญาโตตุลาการภายใน 3 ปี นับแต่วันที่อาจบังคับตามคำสั่งขาดได้ โดยยื่นคำร้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ได้รับสำเนาคำสั่งขาด