

BEMยอมตรึง ทางด่วน10ปี แลกสัมปทาน ทุ่ม3หมื่นล้านผุดด่วนชั้นที่2

BEM ชงข้อเสนอ ปรับค่าผ่านทางด่วนขึ้นทุก 10 ปีแบบคงที่ พร้อมสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 แก่ จราจร บนเส้นทางเดิม แทนกทพ. 3.1 หมื่นล้าน เพื่อยุติค่าโง่

กรณี บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เสนอขอยุติ ค่าโง่ทางด่วนชั้นที่ 2 และทางด่วน-ปากเกร็ด กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ด้วยการลดมูลค่าข้อพิพาทจาก 137,517 ล้านบาท เหลือ 58,873 ล้านบาท แลกกับการขยายสัมปทานออกไปอีก 30 ปี และปรับหลักเกณฑ์

ต่อหน้า 15

ข่าวต่อ BEMยอมตรึง

ค่าผ่านทางใหม่ จากเดิม 5 ปีตามอัตราเงินเฟ้อ เป็น ปรับแบบคงที่ ทุก 10 ปี เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทางขณะเดียวกัน ยังเสนอแผนลงทุนทางด่วน ชั้นที่ 2 คล่อมทางด่วนเดิมจากงามวงศ์วาน-อโศก-พระราม 9 เพื่อแก้ปัญหาความคับคั่งของจราจรส่งให้กทพ.ลดค่าใช้จ่ายไม่ต้องเสียเวลานับปีเพื่อหาผู้รับจ้างรายใหม่ ซึ่งมองว่าเป็นทางออกที่ดีเพราะไม่ต้องเสียเวลาขึ้นศาล อีกทั้งยังเดินหน้าทางธุรกิจต่อไป และที่สำคัญคณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (บอร์ดกทพ.) มีมติเห็นชอบแล้ว

แหล่งข่าวจาก บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เปิดเผย “ฐานเศรษฐกิจ” ว่าหากได้รับการขยายสัมปทานทางด่วน 2 ต่อไปอีก 30 ปี ตามมติบอร์ดกทพ.เพื่อ

ข้อเสนอ
BEM
ยุติค่าโง่

» **ปรับค่าผ่านทางใหม่**

ตัวอย่างขนาด 4 ล้อ

- ปี 2571 ปรับแบบคงที่ (ทุก10ปี)
60+30 = 90บาท
- ปี 2581 70+35 = 105 บาท
(สัญญาเดิม) ปรับตามเงินเฟ้อ
- ปี 2571 70+35 = 105 บาท
- ปี 2581 90+45 = 135 บาท

» **สร้างทางด่วนชั้นที่ 2 เหนือเส้นทางเดิม**

มูลค่า 3.1หมื่นล้านบาท

- เพิ่มผิวจราจรแยกวงโค้ง-ไกล้ออกจากกัน+ด่านเก็บเงิน 2 แห่ง ระยะทาง 17 กม.
จากงามวงศ์วาน-อโศก-พระราม 9
- สร้างทางข้ามไม่ให้ตัดกระแสจราจร
- ขยายผิวจราจรบริเวณคลองประปาละม้ายกะสิน

ฐาน INFO GRAPHIC

ยุติข้อพิพาท และขยายสัมปทานทดแทนการจ่ายเงิน ล่าสุดได้จัดทำสูตรการปรับค่าผ่านทางใหม่ โดยปรับขึ้นทุก 10 ปีแบบคงที่จะถูกกว่าปรับตามเงินเฟ้อแบบสัญญาเดิมใน ทุก 5 ปี ซึ่งจะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายจากการใช้ทางให้กับประชาชน

ทั้งนี้ตัวอย่าง ประเภทรถ 4 ล้อทางด่วนชั้นที่ 1 และ เอบี ปี 2561 ค่าผ่านทาง 50 บาท ปี 2571 ปรับแบบคงที่จะอยู่ที่ 60 บาท หากปรับตามเงินเฟ้อราคาสูงถึง 70 บาท ปี 2581 ปรับแบบคงที่ 70 บาท ขณะปรับตามเงินเฟ้อ จะวิ่งไปที่ 90 บาท กรณีทางด่วนชั้นที่ 2 ปี 2561 อัตรา 15 บาท ปี 2571 จาก 15 บาทหากปรับ

คงที่ราคาเท่าเดิม 15 บาท แต่หากปรับตามเงินเฟ้อจะขยับไปที่ 25 บาท ปี 2581 ปรับแบบคงที่ ยังอยู่ที่ 15 บาท ปรับตามเงินเฟ้อ 35 บาท เป็นต้น อีกตัวอย่างทางด่วนชั้นที่ 2 ดี ปี 2561 ราคา 25 บาท ปรับแบบคงที่ ปี 2571 ราคา 30 บาท ขณะปรับตามเงินเฟ้อ ราคา 35 บาท ปี 2581 ปรับแบบคงที่ 35 บาท ปรับตามเงินเฟ้อ ราคา 45 บาท เป็นต้น นอกจากนี้หากประชาชนเดินทาง โดยใช้ทางด่วนเดิมและทางด่วนชั้นที่ 2 จะไม่มีการเก็บค่าผ่านทางเพิ่ม ซึ่งเป็นข้อเสนอที่บอร์ดกทพ.ยอมรับได้ เนื่องจากเป็นผลดีต่อกทพ.และประชาชนผู้ใช้ทางในระยะยาวและจะไม่เกิด

ปัญหา ข้อพิพาทในลักษณะนี้อีก ทั้งนี้ ทางด่วนที่กทพ.ให้สัมปทาน ประกอบ ด้วย ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนเอบีซีและดี ทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด (ซี+) ทางด่วนศรีรัช-วงแหวนรอบนอก ขณะทางด่วนชั้นที่ 1 (บางนา-ดาวคะนอง-ดินแดง), ทางด่วนอาจณรังค์-เอกมัย-รามอินทรา, ทางด่วนบางนา-ชลบุรี และทางด่วนบางพลี-สุขสวัสดิ์

นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอลงทุนโครงการทางด่วนเพิ่มเติม และเห็นว่าผู้รับสัมปทานควรดำเนินการมากกว่าเปิดประมูลใหม่ โดย BEM จะลงทุนก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 เป็นทางยกระดับเหนือทางด่วนเดิม ระยะทาง 17 กิโลเมตรจากงามวงศ์วาน ผ่านประชาชื่นบางซื่อ พหลโยธิน พญาไท มักกะสัน โอโศก และพระราม 9 รวมมูลค่า 3.1 หมื่นล้านบาท พร้อมทั้งสร้างด่านเก็บเงินอีกเพิ่มขึ้น บริเวณประชาชื่น 14 ช่อง และโอโศก 14 ช่อง ทางด่วนชั้นที่ 2 จะแยกกรอว์งไกลกับวิ่งไกลออกจากกัน แก้ปัญหาจุดติดคอขวดทำให้รถติด อีกทั้งสร้างทางข้าม ไม่ให้มีการตัดกระแสรถจร และขยายผิวจราจรบริเวณคลองประปา และมักกะสัน

แหล่งข่าวกล่าวว่า กรณีนี้จะช่วยให้กทพ.ไม่ต้องหาพื้นที่เวนคืนสร้างทางด่วนใหม่ ซึ่งจะเสียทั้งเวลาและงบประมาณ

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมกล่าวว่า แม้ว่า(บอร์ดกทพ.) จะเห็นชอบกับข้อเสนอของเอกชน แต่เนื่องจาก ยังมีการคัดค้าน และเป็นช่วงเปลี่ยนผ่านรัฐบาลใหม่ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมคนใหม่เข้ามากำกับดูแล ดังนั้น จึงต้องพิจารณา เจื่อนไขดังกล่าวอีกครั้งโดยนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ตั้งคณะกรรมการพิจารณาดำโง่ทางด่วนขึ้นมาโดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน คาดว่าจะทราบผลในไม่ช้า ■