

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/-

วันที่: จันทร์ 16 ธันวาคม 2562

ปีที่: 42

ฉบับที่: 15254

หน้า: 5(ล่าง)

Col.Inch: 113.35 Ad Value: 175,692.50

PRValue (x3): 527,077.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ทางด่วน...ที่ไม่ด่วน วิกฤตกรรมคนกรุงเทพฯ



ทางด่วน...ที่ไม่ด่วน

วิกฤตกรรมคนกรุงเทพฯ

เป็นอีก 1 ปัญหามตะคู้คนกรุงเทพฯ สำหรับ “วิกฤตรถติด” หรือเรื่องการจราจรติดขัดที่ไม่ว่าจะดำเนินกาอย่างไร ก็ยังไม่สามารถแก้ได้ อย่างเป็นรูปธรรม

ด้วยความที่การโดยสารระบบรางใน กทม. อยู่ในช่วงวางโครงข่ายเชื่อมต่อ ประกอบกับ วิถีชีวิตเร่งรีบของคนกรุงเทพฯ ที่ยังจำเป็นต้องใช้ รถยนต์ส่วนตัว ทำให้มีปริมาณรถที่วิ่งใน กทม. แต่ละวันมากกว่า 10 ล้านคัน และทวีจำนวน มากขึ้นเรื่อยๆ จากสถิติการจดทะเบียนของกรม การขนส่งทางบก

ในขณะที่ถนนหนทางใน กทม. ล้วนมีจำกัด เมื่อจะต้องพึ่งพา “ทางด่วน” เพื่อให้ไปถึงจุด หมายโดยไว แต่ปรากฏว่ากลับต้องติดแหงก ลอยฟ้า แดมมีที่ทว่า ปัญหาติดขัดบนทางด่วน นับวันยิ่งรุนแรงกว่าทางราบ

ไม่ต้องพูดถึงช่วง “ชั่วโมงเร่งด่วน” ซึ่งใน บางภาวการณ์ติดไม่ขยับ!

เสียทั้งเงิน เสียทั้งอารมณ์ น้ำมันเชื้อเพลิง ถูกเผาผลาญไปอย่างไรประโยชน์

ในส่วนองแนวทางแก้ไขที่ฟังดูแล้วมี

ประสิทธิภาพ มีข้อมูลทางออกรองรับตามหลัก วิทยาศาสตร์ มีแผนงานชัดเจนในการทำออกมาเป็น รูปธรรมเพื่อแก้วิกฤตรถติดทางด่วนนั้น หน่วยงาน ที่ต้องรับผิดชอบ ได้แก่ “การทางพิเศษแห่ง ประเทศไทย” หรือ “กทพ.” ก็ดูเหมือนพยายาม จะหาทางออก แต่ยังไม่ขยับเข้ามา

อาทิ แนวคิดการสร้างทางด่วนสองชั้น หรือ “ดับเบิลเดค” ในจุดสำคัญๆ เพิ่มเติม, การปรับ ระบบ Easy Pass ยุคใหม่ ฯลฯ

ล่าสุด แม้ว่า “กทพ.” เริ่มขยับเพื่อให้การแก้ ปัญหาการจราจรบนทางด่วนได้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรม ด้วยการเซ็นสัญญาก่อสร้างโครงการทางพิเศษ สายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯมหานครด้านตะวันตก สัญญาที่ 4 พร้อม กับก่อสร้างทางพิเศษชั้น 2 หรือ “ดับเบิลเดค” เพื่อ เพิ่มผิวการจราจรให้มากขึ้น

อย่างไรก็ตามก็ยังมีข้อกังวลอยู่ เพราะแม้จะ เพิ่มผิวการจราจรพื้นที่ทางด่วนช่วง “กทพ. รอบนอก” แล้ว แต่เมื่อปริมาณรถทะลักเข้ามาสู่ “กทพ. ชั้นใน” ช่วง “ทางด่วนชั้นที่ 2” ก็ไม่สามารถหนีปัญหา รถติดได้ และจะเกิดปัญหามากขึ้นด้วยซ้ำ



ลองคิดภาพดูว่า ปัจจุบันก็หนักหนาสาหัส หากเพิ่มปริมาณรถที่เข้ามาจากพื้นที่รอบนอกได้มากขึ้น แต่พื้นที่ชั้นในยังมีผิวการจราจรเท่าเดิม อะไรจะเกิดขึ้น??

นอกจากนั้น ทางด่วนชั้นที่ 2 ใช้งานมากกว่า 30 ปี ไม่มีการปรับปรุง เพราะรัฐไม่สามารถเวนคืนที่ดินเพื่อขยายผิวทางด่วน รวมถึงแก้ปัญหาคอขวดตัดกระแสนี้ไม่ได้

ที่ผ่านมา เมื่อย้อนดูทิศทางข่าวจะพบว่า กทพ. ออกอาการนิ่งๆ ไม่ค่อยทำอะไร ไม่ยอมเจรจาให้เอกชนลงทุนเพิ่ม หรือเพราะหวังแต่รอสัมปทานจบเพื่อยึดคืน

แต่เมื่อเกิดกรณีศาลสั่งให้รัฐต้องจ่ายค่าปรับให้แก่เอกชน หรือที่เรียกว่า “ค่าโง่ทางด่วน” เพราะรัฐเองดันไปทำผิดสัญญา สร้างทางแข่งกับเอกชน กล่าวคือ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ “BEM”

ในที่สุด รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ก็ได้มอบแนวทางให้ กทพ. ดำเนินการเจรจากับเอกชนเพื่อจะได้ยุติข้อพิพาทนับแสนล้าน ด้วยการเสนอสิทธิขยายสัมปทานทางด่วนออกไป เพื่อให้ “รัฐ” จะได้ไม่ต้องเอาภาษีประชาชนไปจ่ายค่าโง่

พร้อมกันนั้น กทพ. เองก็ยิ่งระบุให้ฝ่ายเอกชนต้องยอมควักเงินลงทุนให้รัฐ ด้วยการสร้างทางด่วนสองชั้น หรือ “ดับเบิลเด็ค” เพื่อแก้ปัญหารถติด ในบริเวณทางชั้นที่ 2 ช่วงพระราม 9 - งามวงศ์วาน ระยะทางรวม 17 กิโลเมตร

สำหรับการก่อสร้างดับเบิลเด็ค พระราม 9 - งามวงศ์วาน ตามแผนจะไม่เก็บค่าทางด่วนเพิ่ม และใช้ทางขึ้นลงจากทางด่วนเดิม บริหารจัดการเป็นระบบเดียวกัน

ไม่มีการเวนคืนที่ของประชาชน โดยใช้พื้นที่ตามเขตทางด่วนของทางด่วนเดิม ใช้เวลาทำอีไอเอ 1 ปี ถ้าผ่านก็ก่อสร้างประมาณ 4 ปี ระหว่างนั้นจะต้องมีมาตรการด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้ทางด่วน

เมื่อแล้วเสร็จ “ดับเบิลเด็ค” จุดนี้จะสามารถเพิ่มผิวการจราจรได้ 235,200 ตารางเมตร และสามารถแยกรถวิ่งไกล และวิ่งใกล้ออกจากกัน ทำให้คนที่วิ่งระยะทางไกลๆ ก็ไม่ต้องมาทนรถติดอยู่กับรถที่ลงจุดอื่นๆ

ถ้ามองด้วยข้อมูลต่างๆ เหล่านี้จะพบว่าจริงๆ กทพ. ก็สร้าง “ดับเบิลเด็ค” อยู่แล้วหลายจุด ทั้งระยะทางสั้นๆ เช่น เพลินจิต ทำเรือ เพื่อ “บายพาส” รถข้ามจากบริเวณที่ติด และ กทพ. กำลังจะสร้างจากพระราม 3-บางโคล่ (20 กิโลเมตร) ด้วยเงินกองทุน TFF ซึ่งเพิ่งเซ็นสัญญาแรกไปเมื่อต้นเดือน ธ.ค. ที่ผ่านมา

ด้วยเหตุนี้ ถึงแม้ว่าแผนเจรจายุติข้อพิพาทระหว่าง กทพ. ในฐานะภาครัฐ กับ BEM ในฐานะเอกชนจะได้ทางออกแบบ วิน-วิน เช่น เอกชนได้ต่อสัญญาสัมปทานออกไปแลกกับมูลค่าความเสียหายที่เอกชนต้องแบกรับ แต่ถ้าในแง่มุมการเจรจาไม่มีข้อกำหนดให้เอกชน

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/-

วันที่: จันทร์ 16 ธันวาคม 2562

ปีที่: 42

ฉบับที่: 15254

หน้า: 5(ล่าง)

Col.Inch: 113.35 Ad Value: 175,692.50

PRValue (x3): 527,077.50

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: ทางด่วน...ที่ไม่ด่วน วิชากรรมการคมนาคมกรุงเทพฯ



ต้องสร้าง “ดับเบิลเดค” ด้วย ประโยชน์ที่เกิดขึ้น
กับประชาชนผู้ใช้ทางด่วนก็ไม่เกิดครบถ้วน

อีกทั้งไม่มีประโยชน์ใดๆ ที่ กทพ. จะยื้อ
การสร้างดับเบิลเดคจุดนี้เอาไว้ เพราะนับวัน
การจราจรยิ่งวิกฤตหนัก ถึงบทสุดท้ายย่อมต้อง
สร้างอยู่ดี แล้วลองคิดว่าถ้าสร้างช้า ต้นทุนใน
การก่อสร้างจะพุ่งสูงไปอีกแค่ไหน

คงต้องฝากความหวังไว้กับ นายศักดิ์สยาม
ชิตชอบ เจ้ากระทรวงคมนาคม ในฐานะผู้ดูแล
กทพ. เพราะตัวรัฐมนตรีเองก็รับทราบข้อมูล
ต่างๆมาพอสมควรแล้ว เชื่อว่าจะสามารถผลักดัน
เลือกแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชน
ผู้ใช้ทางด่วนโดยเร็ว ไม่ปล่อยให้ปัญหาคารา
คาซัง รวมถึงเป็นการสร้างผลงานให้กับรัฐบาล
ไปในตัวด้วย

ไม่ปล่อยให้คนกรุง ต้องเผชิญวิบากกรรม
“ทางด่วน-ที่ไม่ด่วน” รถติดแสนสาหัสแบบ
ไร้ทางออกอีกต่อไป!