

พัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนเหลวกทพ.รื้อพิมพ์เขียวตั้งหลักใหม่

ผู้จัดการรายวัน360 - กทพ.ทบทวนแผนแม่บทพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนใหม่ หลังแผนเดิมมีปัญหาทำไม่ได้จริง ยอมรับรายได้ลด หลังเรียกคืนพื้นที่หลายจุด ยืนยันบริการสาธารณะเป็นหลัก ด้านBEM ขอสิทธิโครงสร้างและเสาทางด่วน 3 โครงการกรณีขยายสัญญา 30 ปี เพื่อสะดวกในการดูแลซ่อมบำรุง

นายสุทธศักดิ์ วรรณวิจิตร รองผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทำการแทนผู้อำนวยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยว่า จากการเจรจาขยายสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วน A, B, C), ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน D และ โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (C บวก) ในการขยายสัมปทานโครงการออกไปอีก 30 ปี เพื่อคดข้อพิพาทระหว่าง กทพ. กับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM นั้น ในส่วนของพื้นที่ใต้ทางด่วนทั้งหมดยังคงเป็นของกทพ.เหมือนเดิม โดย BEM ขอสิทธิในส่วนโครงสร้างเสาทางด่วน เนื่องจากถือเป็นองค์ประกอบในการให้บริการและการได้สิทธิ์ดูแล จะทำให้สะดวกในการซ่อมบำรุง

ทั้งนี้ หาก BEM ต้องการดำเนินการกิจกรรมอื่นๆ กับเสาทางด่วน เช่น ติดป้ายโฆษณา จะต้องปฏิบัติตามระเบียบและเงื่อนไขที่กำหนด และขออนุมัติกทพ.ก่อน ซึ่งเสาแต่ละต้น แต่ละด้าน มีมูลค่าทางธุรกิจไม่เท่ากัน ขึ้นกับจำนวนผู้ที่จะมองเห็น และในอนาคต หากกทพ.มีการพัฒนาเชิงพาณิชย์พื้นที่ใต้ทางด่วน ซึ่งจะมีประชาชนมองเห็นป้ายโฆษณามากขึ้น จะยังสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเสาทางด่วนอีกด้วย

ส่วนการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนของกทพ.นั้น เคยมีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตทางพิเศษไว้แล้ว แต่ไม่สามารถดำเนินการได้ ปัจจุบัน กทพ.ได้จ้างที่ปรึกษาศึกษาทบทวนแผนใหม่ ให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและให้มีความเป็นไปได้ทางธุรกิจ

โดยผลการศึกษาก่อนหน้านี้ มีแผนทำเส้นทางจักรยานใต้ทางด่วนตั้งแต่ รามอินทรา-พระราม 9 ซึ่ง พบว่ามีปัญหาจุดตัดถนน ที่จะต้องก่อสร้างสะพานให้จักรยานข้าม ลงทุนกว่า 200 ล้านบาท ซึ่งไม่คุ้มค่า หรือการพัฒนาเป็นโรงแรมพื้นที่ใต้สะพานพระราม 9 ซึ่งไม่สามารถทำได้ ซึ่งปัจจุบัน พื้นที่สวนสาธารณะใต้สะพานพระราม 9 บางส่วนต้องใช้สำหรับ

การก่อสร้างทางด่วนสายพระราม 3-ดาวคะนอง-ถนนวงแหวนรอบนอก

นอกจากนี้ ยังมีแผนพัฒนาในรูปแบบ Rest Area ใกล้ด่านจตุโชติ รามอินทรา ใกล้มอเตอร์เวย์สาย 9 เพื่อใช้เป็นที่จอดรถและสถานีบริการน้ำมัน โดยร่วมมือกับกรมทางหลวง ให้มีการเชื่อมรถจากมอเตอร์เวย์เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน แต่การหรือไม่คืบหน้า, พัฒนาพื้นที่บริเวณด้านบางโพธิ์ ถนนกาญจนาภิเษก (ใกล้ข้างสามเศียร) แต่ต้องลงทุนก่อสร้างทางขึ้นลง ทั้งขาเข้า และขาออก วงเงินประมาณ 280 ล้านบาท ซึ่งไม่คุ้มค่า เป็นต้น

โดยปัจจุบัน กทพ.มีรายได้จากการพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนลดลงเหลือประมาณ 200 กว่าล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากการเรียกคืนพื้นที่เพื่อเตรียมก่อสร้างทางด่วนสายใหม่ ทั้งนี้แม้ว่า การพัฒนาพื้นที่ใต้ทางด่วนจะช่วยเพิ่มรายได้ ให้ กทพ. แต่ไม่ได้เป็นภารกิจหลัก ขณะที่พื้นที่ใต้ทางด่วน ตาม พ.ร.บ.การทางฯ จะเน้นเพื่อประโยชน์สาธารณะเช่น ทำเป็นทางลัด สวนสาธารณะ หรือเป็นการเยียวยา สำหรับผู้ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง เป็นต้น.