



ทลาย3จุดรถติดทาง(ไม่)ด่วน

- ‘ด้าเก็ง’ สตรองรับของร้อนพร้อมลุย!
- เพิ่มทางพิเศษ-รื้อระบบเก็บเงินหน้าด่าน

นายด้าเก็ง ปานขำ รองผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ฝ่ายปฏิบัติการ ในฐานะรักษาการผู้ว่าการ กทพ.เปิดเผยถึงการได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่รักษาการผู้ว่าการ กทพ. ว่า ในส่วนของข้อกังขาที่ตนมารับหน้าที่โดยไม่ลาออกเหมือนกับอดีตผู้ว่าการ กทพ.และรองผู้ว่าการ กทพ.นั้นขอให้เป็นความคิดเห็นส่วนบุคคล ตนจะไม่ถอดใจลาออกแต่จะทำหน้าที่ให้ดีที่สุด โดยจะเร่งทำงานสำคัญของ กทพ.ให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว โดยเฉพาะเรื่องการถอนฟ้องคดีระหว่างทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีอีเอ็ม ทั้ง 17 คดีมูลค่ารวม 5.8 หมื่นล้านบาท ซึ่งได้ลงนามในหนังสือถึงอัยการสูงสุดไปแล้วเมื่อวันที่ 21 ก.พ.ที่ผ่านมาโดยแนบมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ที่เห็นชอบการแก้ไขสัญญาโครงการระบบทางด่วน ชั้นที่ 2 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด เพื่อยุติปัญหาข้อพิพาททั้งหมดระหว่างกทพ.และบีอีเอ็ม และจะไม่มีมีการนำมาฟ้องร้องกันอีกในอนาคต

พร้อมสำเนาการลงนามในสัญญาขยายสัมปทานทางด่วน 2 ฉบับ ได้แก่ สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-

ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ระหว่าง กทพ.และบีอีเอ็มที่ร่วมลงนามไปเมื่อวันที่ 20 ก.พ. เพื่อให้อัยการสูงสุดพิจารณาดำเนินการถอนฟ้องทุกคดีให้เร็วที่สุด ซึ่งน่าจะเสร็จเรียบร้อยภายในวันที่ 29 ก.พ.นี้ก่อนที่สัญญาสัมปทานใหม่จะมีผลในวันที่ 1 มี.ค.เป็นต้นไป

นายด้าเก็ง กล่าวต่อว่า สำหรับการดำเนินงานเกี่ยวกับสัญญาสัมปทานฉบับใหม่นั้น กทพ.จะเริ่มจัดเก็บข้อมูลใหม่ ทั้งสถิติการใช้บริการ ปริมาณการจราจร และรายได้ที่เกิดจากการจัดเก็บค่าผ่านทาง เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการปรับปรุงและพัฒนาระบบการให้บริการและระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางที่ดีขึ้น เพื่อนำมาปรับปรุงและปรับใช้กับโครงการอื่น ๆ ที่จะดำเนินการในรูปแบบให้เอกชนร่วมลงทุนกิจการภาครัฐ (พีพีพี) ในอนาคตด้วย เช่น โครงการทางพิเศษ



ด้าเก็ง

กะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต เป็นต้น

นายคำเก็ง กล่าวต่อว่า ขณะ

เดียวกันจะเร่งโครงการศึกษาการ

แก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ

และปริมณฑลทั้งระบบ โดยตั้ง

คณะกรรมการขึ้นมากำหนดเงื่อนไขการดำเนินงาน และ
จัดทำเอกสารการประกวดราคา (ทีโออาร์) ก่อนว่าจ้าง
หน่วยงานเข้ามาศึกษา คาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 1 ปีหรือ
1 ปีครึ่งศึกษาแล้วเสร็จ จากนั้นจะนำเสนอกระทรวงคมนาคม
พิจารณาต่อไป

รายงานข่าวแจ้งว่า โครงการการศึกษาการแก้ไขปัญหา
จราจรในกรุงเทพฯและปริมณฑลทั้งระบบนั้น การกำหนด
ทีโออาร์เบื้องต้นต้องครอบคลุมการแก้ปัญหาจราจรทุกจุด
โดยเฉพาะ 3 จุดหลัก ได้แก่ บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง
ทางขึ้น และทางลง อาจไม่เพียงแต่ก่อสร้างโครงการทางพิเศษ
ชั้นที่ 2 (Double Deck) ขึ้นเท่านั้น อาจมีแนวทางอื่น เช่น
การก่อสร้างทางด่วนเส้นใหม่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้อาจต้อง
พิจารณาปรับระบบจัดเก็บค่าผ่านทางใหม่ โดยใช้แนวทาง
เดียวกับต่างประเทศอย่างญี่ปุ่น หรือเกาหลี ที่จัดเก็บอัตรา
ค่าผ่านทางตามระยะทางโดยรับบัตรตรงจุดทางขึ้นและไป
เก็บเงินตรงจุดทางลง น่าจะช่วยแก้ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณ
หน้าด่านได้ดีขึ้น เนื่องจากได้รับการร้องเรียนจากประชาชน
จำนวนมาก ว่าเสียเงินค่าผ่านทางแต่ทางด่วนไม่ด่วนจริงรถติด
หนักมาก.