

การทางฯลุยโปรเจกต์ด่วนชั้น 2  
จ่อเจรจาแลกสัมปทาน 'BEM'  
> 10

# การทางฯลุยโปรเจกต์ด่วนชั้น 2 จ่อเจรจาแลกสัมปทาน 'BEM'

สร้างทับทางพิเศษศรีรัช  
คาดใช้เงิน3.4 หมื่นล้าน

กรุงเทพธุรกิจ ● การทางพิเศษฯ เคาะ  
แนวเส้นทางพัฒนาทางด่วนชั้นที่ 2  
ซ้อนทับทางพิเศษศรีรัช ช่วงงามวงศ์วาน-  
พญาไท-พระราม 9 คาดใช้เงินลงทุน  
มากกว่า 3.4 หมื่นล้านบาท เล็งเสนอ  
กรม.ใหม่ภายในปีหน้าเดินหน้าเจรจาBEM  
ลงทุนแลกขยายสัมปทานทางด่วน

ปัญหาจราจรจะทวีความรุนแรง  
มากขึ้นจากปัจจัยจำนวนประชากรที่เป็น  
คนและประชากรรถยนต์ที่จะเพิ่มขึ้น  
ตามการเติบโตของเศรษฐกิจ "ทางด่วน"  
เป็นเครื่องมือแก้ปัญหาจราจรแต่ทางด่วน  
ที่มีอยู่กำลังไม่เพียงพอต่อการแก้ปัญหา  
จราจร

นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการ  
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)  
เปิดเผยว่าขณะนี้ กทพ.อยู่ระหว่างศึกษา  
รายละเอียดของโครงการก่อสร้างทางด่วน  
ชั้นที่ 2 ช่วงงามวงศ์วาน-พญาไท-พระราม 9  
ซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.)  
เมื่อปี 2563 ที่มอบหมายให้ กทพ.ศึกษา  
โครงการดังกล่าวเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร  
บนทางพิเศษศรีรัช โดยทางด่วนสายนี้  
จะเป็นทางด่วนทับซ้อนแนวเส้นทางเดิม  
และไม่ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม

อย่างไรก็ดี กทพ.ประเมินว่าจะต้อง  
จัดใช้งบประมาณดำเนินโครงการมากกว่า  
3 หมื่นล้านบาทเพิ่มขึ้นจากผลการศึกษาเดิม  
เล็กน้อย เนื่องจากต้นทุนค่าวัสดุก่อสร้าง

## โครงการแก้ไขปัญหาการจราจร บนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1

### รูปแบบโครงการเป็นการก่อสร้างทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2



ที่ปรับเปลี่ยนไป แต่จากผลการศึกษาความเหมาะสมของการพัฒนาโครงการพบว่ายังมีความจำเป็นในการพัฒนาโครงการนี้ เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัดอย่างหนักเข้าขั้นวิกฤตทั้งในและนอกช่วงเวลาเร่งด่วน

“ทางด่วนชั้นที่ 2 เป็นหนึ่งในเงื่อนไขที่กรม.มอบหมายให้ศึกษา เชื่อมต่อมาจากการเจรจาสัญญาสัมปทานทางด่วนเพื่อระงับข้อพิพาทระหว่างทางฯกับ BEM ในช่วงปี 2563 ซึ่งในขณะนั้น ทาง BEM เสนอที่จะทำโครงการนี้ให้ฟรี แลกกับขยายสัมปทาน 30 ปี แต่ข้อเสนอมากระชั้นชิด กรม.จึงมอบหมายให้ กทพ. มาศึกษาภายใน 2 ปี และลดสัมปทานไว้ที่ 15 ปี ให้กลับมาศึกษาโครงการนี้ก่อน ว่าควรจะดำเนินการหรือไม่”

#### ขอเวลาศึกษารูปแบบการลงทุน

ขณะนี้ถือเป็นการเริ่มต้นศึกษารายละเอียดโครงการ แนวเส้นทาง และรูปแบบการลงทุน ซึ่งมติ กรม.ในปี 2563 ไม่ได้กำหนดให้เจรจาทันทีกับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ดังนั้นรูปแบบการลงทุนขณะนี้ กทพ.ขอใช้เวลาในการศึกษาอย่างรอบคอบก่อน

ทั้งนี้ กทพ.คาดการณ์ว่าจะศึกษารายละเอียดโครงการแล้วเสร็จภายในเดือนส.ค.2566 คาดว่าจะเสนอไปยังกรม.ชุดใหม่พิจารณาอนุมัติภายในปีนี้

นายสุรเชษฐ์ กล่าวต่อว่า การลงทุนโครงการทางด่วนสายนี้ กทพ.ยอมรับว่าไม่คุ้มค่า เพราะการลงทุนสูง และไม่เชื่อว่าประชาชนจะย้ายบ้านมาอยู่ในแนวเส้นทางนี้เพิ่มขึ้นจากปัจจัยของการขยายทางด่วนเพิ่มเป็นชั้นที่ 2 แต่ กทพ.มีความจำเป็นต้องลงทุนโครงการนี้ เพราะไม่ได้มุ่งหวังเพียงรายได้เพิ่มขึ้น แต่ต้องการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และเพื่อทำให้การให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบายสูงสุด

รายงานข่าวจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กล่าวว่า โครงการ

ก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 หรือ Double Deck เป็นหนึ่งในเงื่อนไขที่เคยทำมาเจรจาลงทุนกับ BEM มูลค่าข้อพิพาท 17 คดี มูลค่าข้อพิพาท 58,873 ล้านบาท ระหว่าง กทพ.กับ BEM แต่ในการเจรจาขณะนั้นข้อเสนอมอบหมายให้ BEM ก่อสร้าง Double Deck ถูกตัดออกไปก่อน เนื่องจากโครงการนี้ค่อนข้างมีรายละเอียดซับซ้อน จำเป็นต้องศึกษาอย่างรอบคอบ ทำให้ กรม.มีมติให้ศึกษาความจำเป็นของการก่อสร้างโครงการนี้ให้แล้วเสร็จภายในปี 2565 เพื่อนำเสนอกลับไปพิจารณา

#### ห่วงเอกชนหลายรายบริหาร

สำหรับรูปแบบการลงทุนนั้น ปัจจุบันไม่ได้มีข้อผูกมัดที่จะต้องเจรจาร่วมลงทุนกับ BEM เท่านั้น แต่อย่างไรก็ดีต้องยอมรับว่าโครงการใช้งบก่อสร้างสูงกว่า 3 หมื่นล้านบาท หาก กทพ.จะเป็นผู้ลงทุนเอง จำเป็นต้องทางประมาณและอาจไม่คุ้มค่า ขณะเดียวกันหากให้เอกชนมาร่วมลงทุน และจัดเก็บค่าผ่านทางต้องพิจารณาด้วยว่ากรณีมีเอกชนรายอื่นเข้ามาดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งอาจจะกระทบกับการบริการ และซับซ้อนกับสัญญาสัมปทานของทางด่วนเดิมหรือไม่

อย่างไรก็ดี ต้องยอมรับว่าแนวทางออกที่เหมาะสมและคุ้มค่าต่อการลงทุนมากที่สุด คือการเจรจาทันทีกับ BEM ซึ่งเป็นผู้รับสัมปทานบริหารจัดการทางพิเศษศรีรัช ช่วงงามวงศ์วาน-พญาไท-พระราม 9 ในแนวเส้นทางที่ต้องถูกช้อนทับอยู่แล้ว โดยหากเจรจาให้ BEM ก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 และเก็บค่าผ่านทาง ก็จะต้องมีการเจรจาขยายสัญญาสัมปทานเดิมให้เหมาะสม ซึ่งขั้นตอนเหล่านี้จะดำเนินการหลังจากผลการศึกษาโครงการแล้วเสร็จในเดือน ส.ค.นี้ เป็นต้นไป