

ด้านด่วน2ชั้นงามวงศ์วาน-พระราม9

● กลัวฝุ่นเสียงดังรถติดคานหล่น

● ให้BEMลงทุนแลกต่อสัมปทาน

เมื่อวันที่ 22 พ.ค. นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.) เป็นประธานจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 โครงการทางพิเศษ(ทางด่วน) ยกยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน-พระราม 9) ที่โรงแรมแกรนด์ฟอร์จูน กรุงเทพฯ โดยนำเสนอผลการคัดเลือกแนวสายทางและรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดเป็นทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 ขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องต่อทิศทาง) ซ้อนทับบนทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) วงเงิน 3.4 หมื่นล้านบาท ระยะทาง 17 กม. โดยสร้างในเขตทางพิเศษเดิม ไม่เวนคืนที่ดินเพิ่มเติม

นายสุรเชษฐ์ กล่าวว่า แนวสายทางมีจุดเริ่มต้นบริเวณทางแยกต่างระดับงามวงศ์วานซ้อนทับทางพิเศษศรีรัช ถึงหน้าด่านฯ ประชาชนอยู่คู่ขานทางพิเศษศรีรัชด้านขวามือ และช่วงย่านพหลโยธิน ถึงทางแยกต่างระดับพญาไท (แนวคลองประปา) จะอยู่ด้านซ้ายของทางพิเศษศรีรัช มีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณถนนพระราม 9 มีด่านเก็บค่าผ่านทาง 2 ตำแหน่ง บริเวณประชาชนและบริเวณมักกะสัน มีทางขึ้น-ลง 3 ตำแหน่ง บริเวณทางแยกต่างระดับงามวงศ์วาน, ย่านพหลโยธิน และบริเวณ รพ.พระราม 9 และมีเฉพาะทางลง 1 ตำแหน่งบริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน



นายสุรเชษฐ์ กล่าวอีกว่า ผลการศึกษาจะแล้วเสร็จปลายเดือน ส.ค.66 คาดว่าจะเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ปลายปี 66 โดยดำเนินการขั้นตอนอนุมัติรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม(อีไอเอ) ควบคู่ไปด้วย ใช้เวลาประมาณ 1 ปี เบื้องต้นคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างปี 68 แล้วเสร็จ และเปิดบริการปี 73 เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรช่วงงามวงศ์วาน-พญาไท-พระราม 9 ซึ่งประสบปัญหาอย่างหนักเข้าขั้นวิกฤติทั้งในและนอกช่วงเวลาเร่งด่วน ให้คล่องตัวมากขึ้น ช่วยลดเวลาเดินทางชั่วโมงเร่งด่วน เพิ่มคุณภาพชีวิตประชาชน แม้จะไม่คุ้มค่าเพราะลงทุนสูง ไม่ทำให้มีรายได้เพิ่มแต่จำเป็นต้องทำ เพราะต้องการแก้ไขปัญหาโรคติดและได้สัญญาอยู่กับประชาชนไว้แล้วว่าจะให้บริการที่ดีที่สุดทางด่วนต้องด่วนจริง

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ในการประชุมมีประชาชนเข้าร่วมเสนอแนะข้อคิดเห็นหลากหลาย โดยมีประชาชนระบุว่า คนในชุมชนไม่เห็นด้วยกับการสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 แต่รายงานการศึกษากลับ

บอกว่าเห็นด้วย การประชุมครั้งที่ผ่านมามีประชาชนบางคนคัดค้าน และเดินออกจากห้องประชุมเกินกว่าครึ่ง แต่ผลสรุปกลับบอกว่าเห็นด้วย ขอให้พิจารณาว่าเป็นธรรมหรือไม่ อีกทั้งการประชาสัมพันธ์การจัดรับฟังความคิดเห็นก็ไม่ทั่วถึง หลายคนไม่ทราบว่ามีการจัดประชุมครั้งนี้ อีกทั้งการก่อสร้างแม้จะไม่เวนคืน



ที่ดิน แต่ประชาชนพื้นราบต้องเผชิญกับการก่อสร้าง ที่มีทั้งฝุ่นละออง เสียง และจราจรติดขัด จนถึงขณะนี้ยังไม่ทราบเลยว่าจะมีทางออก และเยียวยาประชาชนในพื้นที่อย่างไร หากเสนอโครงการนี้เข้ากรม. จะได้เห็นประชาชนยื่นอุทธรณ์หน้าทำเนียบรัฐบาลแน่นอน นอกจากนี้บางคนยังกังวลเรื่องอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้าง กลัวว่าจะมีคานหล่นเหมือนการก่อสร้างทางด่วนสายพระราม 3 (ที่มีผู้เสียชีวิต)

รายงานข่าวแจ้งว่า รูปแบบการลงทุนโครงการไม่ได้มีข้อผูกมัดว่าต้องเจรจาร่วมลงทุนกับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ผู้รับสัมปทานบริหารจัดการทางพิเศษศรีรัชช่วงงามวงศ์วาน-พญาไท-พระราม 9 เท่านั้น แต่หาก กทพ. ลงทุนเอง จำเป็นต้องหางบประมาณและอาจไม่คุ้มค่า หากให้เอกชนมาร่วมลงทุนและจัดเก็บค่าผ่านทาง ต้องพิจารณาด้วยว่ากรณีเอกชนรายอื่นเข้ามาก่อสร้างจะกระทบกับการบริการและ

ทับซ้อนกับสัญญาสัมปทานเดิมหรือไม่ ทางออกที่เหมาะสมที่สุดคือ เสร็จตรงกับ BEM ซึ่งปัจจุบันมีการจราจรอยู่ที่ 3.6 แสนเที่ยวต่อวัน หากเจรจาให้ BEM ก่อสร้างและเก็บค่าผ่านทาง ก็ต้องเจรจาขยายสัญญาสัมปทานเดิมให้เหมาะสม สำหรับสัญญาสัมปทานที่ได้แก้ไขล่าสุดเมื่อปี 63 ขยายออกไปสิ้นสุดวันที่ 31 ต.ค. 2578 เพื่อแลกกับการยุติ 17 ข้อพิพาท มูลค่าหนี้ 78,908 ล้านบาท.