



ชงครม.'3โมเดล' ปมค่าโง่ทางด่วน



ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ

ทล.ลดเงินเวนคืนบางใหญ่ ต่ำกว่าหมื่นล้าน

กรุงเทพธุรกิจ • “คมนาคม” เร่งสร้างปัญหา
ค่าโง่ทางด่วน และบริเวณคีนมอเตอร์เวย์
บางใหญ่-กาญจนบุรี บอร์ด กทพ. เตรียมชง
ครม. 3 แนวทางแก้ปมจ่ายชดเชยเอกชน
รับมีข้อเสนอต่ออายุสัมปทานทางด่วนขั้นที่ 1
เฉลิมมหานคร และขั้นที่ 2 ศรีรัช
ขณะที่ทล.ปรับวงเงินใหม่ เผยชงขอเพิ่ม
ไม่เกิน 1 หมื่นล้าน

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวง
คมนาคม เปิดเผยภายในงานมอบนโยบาย
เมื่อวันที่ 25 ต.ค.ที่ผ่านมา โดยยอมรับว่า
หนึ่งในเรื่องที่หนักใจคือปัญหาทางคีน
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์)
สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่พบว่าคีนคีน
เกินกว่าผลการศึกษา ส่งผลให้ต้องเสนอ
ขอจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติม ปัจจุบันได้
มอบหมายให้นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์
อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เร่งทบทวนวงเงิน
และสาเหตุประกอบ

“เรื่องนี้ต้องมีข้อมูลที่พิสูจน์ให้ได้ว่า
คีนคีนที่เพิ่มขึ้นเป็นการประเมินราคา
มาตรฐานเดียวกันตลอดเส้นทางหรือไม่
หากมีเหตุผลความจำเป็นที่เหมาะสม
รัฐบาลไม่มีปัญหาเรื่องให้เงินเพิ่ม โดยเรื่องนี้

จะต้องเร่งให้เข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี
(ครม.) ภายในเดือน ธ.ค.นี้ เพื่อให้เสร็จ
สิ้นไม่ต้องยืดเยื้อไปถึงรัฐบาลชุดต่อไป”

นอกจากนี้ งานกระทรวงคมนาคมยังมี
หลายเรื่องที่สำคัญที่สนับสนุนนโยบายของ
รัฐบาล เช่น โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ
พิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) และการส่งเสริม
การท่องเที่ยวเมืองรอง จึงขอให้ททหน่วยงาน
ตอบรับนโยบายดังกล่าว ทั้งนี้มั่นใจว่า 5
โครงการสำคัญที่อยู่ในแผนปี 2561 จะสามารถ
เสนอเข้า ครม. ได้ภายในสัปดาห์หน้า
ประกอบไปด้วย โครงการแหลมฉบังเฟส 3
ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน MRO มอเตอร์เวย์
นครปฐม-ชะอำ ศูนย์การขนส่งชายแดน
จ.นครพนม และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบ
การขนส่งสินค้าเชิงของ จ.เชียงราย

ด้านนายสุรศักดิ์ มูลกุล ประธานคณะ
กรรมการบริหาร การทางพิเศษแห่ง
ประเทศไทย (กทพ.) กล่าวว่า ขณะนี้ครม.
มอบหมายให้ กทพ. ไปศึกษาทางเลือก
แก้ไขปัญหาลงหลังศาลปกครองชี้ขาดให้ชดเชย
รายได้แก่ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บมจ.ทางด่วน
และรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) วงเงินรวมกว่า
4 พันล้านบาท กรณีก่อสร้างทางยกระดับ
ดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงอนุสรณ์สถาน
แห่งชาติ-รังสิต แข่งขันทางด่วนสาย
บางปะอิน-ปากเกร็ด โดยเน้นย้ำว่าทางเลือก
ดังกล่าวรัฐจะต้องเสียประโยชน์น้อยที่สุด

ทั้งนี้ กทพ. มี 3 แนวทางที่เตรียมเสนอ
พิจารณา ซึ่งจะเกี่ยวโยงไปกับโครงการ
ทางด่วนขั้นที่ 1 สายเฉลิมมหานคร และขั้นที่ 2
สายศรีรัช ของ BEM ผู้รับสัมปทาน 30 ปี
ซึ่งจะสิ้นสุดสัญญาวันที่ 28 ก.พ. 2563 โดย
แนวทางที่ 1. ททกทพ. ยินยอมบริหารทางด่วน
ขั้นที่ 1 สายเฉลิมมหานคร และขั้นที่ 2
สายศรีรัชเอง ก็จะต้องจัดหาเงินชดเชย

ให้แก่เอกชน 2. ให้เอกชนรายเดิมเป็น
ผู้รับสัมปทานต่อ โดย กทพ. จะต้องเจรจา
ร่วม BEM เพื่อต่อสัญญาสัมปทานของ
ทางด่วนทั้ง 2 โครงการ และเปลี่ยนภาระ
หนี้สินที่เกิดขึ้นระหว่าง BEM เป็นวงเงินที่
เอกชนจะต้องชำระค่าก่อสร้างสาธารณูปโภค
เมื่อได้สัมปทานทางด่วนและ 3. เปิดประมูล
จัดหาเอกชนบริหารทางด่วนใหม่

“แนวทางที่ กทพ. วางไว้ตอนนี้เป็นเพียง
ทางเลือกที่จะเสนอให้ ครม. ตัดสินใจ โดยยังไม่
สามารถบอกได้ว่าทางเลือกไหนเหมาะสม
แต่ก็ถือเป็นเรื่องที่ดีที่ ครม. เปิดโอกาสให้
กทพ. ไปลองคุยกับ BEM เจรจาทางออก
ร่วมกันก่อน ซึ่งขณะนี้อยู่ที่ กทพ. ได้มีมติ
จัดตั้งคณะเจรจาแล้วหลังจากนี้จะต้องเตรียม
เปิดเจรจากับเอกชน เพื่อหาข้อมูลประกอบ
เพื่อให้ทางเลือกสมบูรณ์ที่สุด”

แหล่งข่าวจากรมทางหลวง (ทล.)
กล่าว ขณะนี้ ทล. ได้ทบทวนวงเงินคีนคีน
มอเตอร์เวย์สายบางใหญ่-กาญจนบุรีเสร็จ
แล้ว เตรียมเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณา
ภายใน 1-2 สัปดาห์นี้ โดยเบื้องต้นได้ปรับ
ลดวงเงินในส่วนของการก่อสร้างความ
สวยงาม รวมทั้งเข้าไปเจรจาโดยตรงกับ
เจ้าของที่ดิน ส่งผลให้วงเงินปรับใหม่นี้
จะเสนอขอเพิ่มไม่เกิน 1 หมื่นล้านบาท
หรืออยู่ราว 9 พันล้านบาท ลดลงจากเดิม
ที่เคยเสนอขอเพิ่ม 1.4 หมื่นล้านบาท

ทั้งนี้ ปัจจุบันมอเตอร์เวย์ สาย
บางใหญ่-กาญจนบุรี ก่อสร้างคืบหน้าไป
ราว 20% ล่าช้ากว่าแผน และอาจส่งผลให้
กระทบต่อแผนเปิดประมูลให้เอกชนร่วมลงทุน
ในการดำเนินงานและบำรุงรักษา (โอแอนด์เอ็ม)
อาจจะต้องเปิดประมูลสายบางปะอิน-
นครราชสีมา ก่อนภายในปี



สัมภาษณ์

แชร "บิกดาต้า" แกร์ดติค

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า วันที่ 25 ต.ค. ที่โรงแรมดุสิตธานี นายอากม เดิมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เป็นประธานเปิดงานสัมมนา ITIC FORUM 2018 : POWER OF DATA SHARING หรือ กระตุ้นการแชร์ข้อมูลเพื่อสร้างสังคมข้อมูลขนาดใหญ่และก้าวสู่ไทยแลนด์ 4.0 อย่างแท้จริง และได้กล่าวปาฐกถาพิเศษเรื่อง การสร้างสังคมแห่งการแบ่งปันข้อมูลดิจิทัลของระบบขนส่ง หรือ Data Sharing in the Digital Transportation World

นายอากมกล่าวว่า มูลนิธิศูนย์ข้อมูลจราจรอัจฉริยะไทย หรือ ไอติก (iTIC) เป็นความร่วมมือกับภาครัฐและเอกชนในการแบ่งปันข้อมูลการจราจรเพื่อให้วางแผนการเดินทางดำเนินการ 8 ปีแล้ว โดยนำสารโมเดลมาขยายผลแก้ปัญหาต่อในถนน 3 เส้นทาง คือ พระราม 4 สุขุมวิท และเจริญกรุง อยู่ระหว่างวางแผนดำเนินการในปีนี นอกจากนี้นำข้อมูลมาวิเคราะห์และวางแผนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ต้องเปิดให้รถวิ่งผ่านทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และกรมทางหลวง (ทล.) ฟรี เพื่อระบายรถจากกรุงเทพฯ ไปสู่ต่างจังหวัดได้รวดเร็วขึ้น บริหารเหมือนญี่ปุ่นที่จัดการระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกได้อย่างสัมพันธ์กันทำให้รถเคลื่อนตัวต่อเนื่อง

ด้านนายนิพนธ์ ไชยธีรภิญโญ ประธานมูลนิธิไอติก (iTIC) กล่าวว่า ข้อมูลจากการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถชนได้พบในแต่ละเดือน 5,100 ครั้ง แต่ไม่มีการนำข้อมูลเหล่านี้ไปวิเคราะห์ต่อขอคว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมาจากทางกายภาพ รถ หรือคน การระดมความคิดวันนี้ว่าจะนำเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (เอไอ) มาวิเคราะห์เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้



ปลัดคค.ปวารณาตัว-ยอมให้ใช้

● ทุกโครงการรัฐบาลต้องสำเร็จ

เมื่อเวลา 13.00 น. วันที่ 25 ต.ค. นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม (คค.) กล่าวตอนหนึ่งในงานแสดงความยินดีและประชุมมอบนโยบายหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมในฐานะปลัดคค.ว่า เมื่อมาอยู่ในตำแหน่งนี้แล้วหนักใจมาก ๆ ทราบว่าที่ ครม.มีมติแต่งตั้งคนให้มาดำรงตำแหน่งปลัดฯเพราะต้องการให้ทำงานอย่างเต็มที่ เนื่องจากเมื่อครั้งเป็นผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) คิดโปรเจกต์ไว้เยอะ จึงให้ทำที่คิดไว้ให้สำเร็จ ถือเป็นเรื่องหนักมาก แต่มั่นใจว่าทำเต็มที่ เต็มร้อย เกียร์ 5 ไม่เคยถอย และจะทำจนสุดท้ายของชีวิตข้าราชการ แต่เวลาที่มีน้อยมากแค่ 2 ปีถึงนับทุกวันว่าเหลือกี่วันต้องทำงานที่มีเยอะมากให้สำเร็จและพบว่าปัจจัยและเงื่อนไขที่ล้อมรอบคือ งานมาก ยากขึ้น เวลาลน้อยและความคิดหวังสูงจากคนรอบข้าง จึงต้องคิดวิธีทำงานโดยขอให้ทุกคนช่วยกันและยึดยุทธศาสตร์ชาติและกระทรวง 20 ปีเป็นหลัก ทั้งนี้ขอปวารณาตัวช่วยงานทุกคนอย่างเต็มความสามารถเพื่อให้งานคมนาคมสำเร็จ

นายชัยวัฒน์ กล่าวต่อว่า งานกระทรวงคมนาคมมีหลายเรื่องที่สำคัญที่สนับสนุนนโยบายของรัฐบาล เช่น โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) การส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง เป็นต้นและขอให้ทุกหน่วยงานมุ่งแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนที่ได้รับ

ผลกระทบจากนโยบายของกระทรวงคมนาคม เช่น กรณีปัญหาจราจรติดขัดที่เกิดจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า หรือถนนซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการ โดยเฉพาะการก่อสร้างรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดอย่างยั่งยืน โดยส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนรถส่วนตัวมากขึ้น

กำลังรวบรวมแอกชั่นแพลนตั้งแต่ปี 59-61 ว่ายังเหลือโครงการใดบ้างที่ยังไม่ได้ทำเพื่อวางแผนตามความเหมาะสม ได้เร่งรัดเตรียมเสนอ 5 โครงการเข้าที่ประชุมครม. สัญจรที่ จ.เชียงราย สัปดาห์หน้า ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน MRO โครงการทางพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์นครปฐม-ชะอำศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จ.เชียงราย

นายชัยวัฒน์ กล่าวอีกว่าสำหรับกรณีเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างมอเตอร์เวย์สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ที่เพิ่มขึ้นกว่า 1 หมื่นล้านบาทนั้นเป็นเรื่องหนักใจสุดในเวลานี้ได้สั่งการให้กรมทางหลวง (ทล.) ไปทบทวนตัวเลขพร้อมข้อมูลที่ถูกต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าค่าเวนคืนที่เพิ่มขึ้นเป็นการประเมินราคามาตรฐานเดียวกันตลอดเส้นทางหรือไม่หากมีเหตุผลความจำเป็นที่เหมาะสมรัฐบาลไม่มีปัญหาเรื่องให้เงินเพิ่มทั้งนี้จะเร่งเรื่องนี้ให้เข้าที่ประชุม ครม.ภายในเดือน ธ.ค.นี้เพื่อให้เสร็จสิ้นไม่



ต้องขีดยาวไปถึงรัฐบาล ชุดต่อไป

นายชัยวัฒน์ ยังกล่าวถึงกรณี นายภาณุ เข้มศรี ผวจ.นนทบุรี ทำหนังสือถึงรมว.คมนาคม ขอให้ยกเว้นการเก็บค่าผ่านทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ช่วงเมืองทองธานี ทั้งขาเข้าและขาออก

เป็นการชั่วคราว เพื่อแก้ปัญหาการติดขัดอย่างหนักบนถนนแจ้งวัฒนะที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูช่วงแคราย-มีนบุรี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ว่า เป็นเรื่องไม่ปกติเพราะมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสีชมพูเป็นปัญหาเฉพาะหน้าที่ต้องแก้ไขด่วน จะมอบหมายการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ไปรวบรวมข้อมูลปัญหาการจราจรในพื้นที่รวมทั้งปริมาณการใช้ทางด่วนว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างไรหากจะยกเว้นค่าผ่านทางจะช่วยแก้ปัญหาได้หรือไม่ ก่อนไปเจรจาขอความร่วมมือบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพจำกัด (มหาชน) (บีอีเอ็ม) ให้ช่วยบรรเทา

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ความหมายจากพจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน [ปะวาระนา] แปลว่า บอกลยอมให้ใช้ได้ด้วยความเต็มใจ เช่น ขอปวารณาจะให้ช่วยอะไรก็บอก.



รถไฟความเร็วสูง

นับแต่รัฐบาลคสช.เข้าประจำการโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมจะมุ่งมาหาอยู่ระดับกระแจะขึ้นมาก รถไฟฟ้าสารพัดสีในกรุงเทพฯ, ปริมาณหลายสายรุคหน้าอีกบางสายเตรียมเซ็นสัญญาก่อสร้าง จากนั้นไป 5 ปีระบบขนส่งมวลชนจะเปลี่ยนกรุงเทพฯหลังมือเป็นหมักมือ

ดูด้วยตาเปล่าก็เห็นเช่นกันรถไฟความเร็วสูงเตาะแตะมาหลายรัฐบาลแจ่งเกิด เริ่มที่รถไฟไทย-จีนจากกรุงเทพฯไปโคราช ปลายทางหนองคาย ก่อนข้ามฝั่งไปสปป.ลาวปลายทางคุนหมิง, จีน เรายังมีรถไฟความเร็วสูงไทย-ญี่ปุ่นด้วยเทคโนโลยี “จีนกันเซ็น” สายกรุงเทพฯ-พิษณุโลกสุดทางเชียงใหม่ ช่วงแรกของการเจรจาไปได้อย่างหวุดหวิดเพราะผู้เองก็ต้องการไทยเป็นโซ่ร่วมนำเสนอรถไฟทันสมัยของเขาแข่งกับจีน ช่วงจึงความเป็นจ้าวในภูมิภาค

แรกๆตามข่าวผมก็คิดว่าเราทำกับญี่ปุ่นจะไปเร็วกว่า ทำกับจีนอุปสรรคก่อนข้างรุ่งรัง

รายงานความคืบหน้าล่าสุด เอกภพ.-โคราชก่อน...

จุดเริ่มต้นงานก่อสร้างสถานีกลางดง-ปางอโศกระยะทาง 3.5 กม. ใครต่อใครก็ตั้งคำถามความยาวของเส้นทาง 252 กม. แทนที่จะเซ็นสัญญาใกล้เคียงกันจะก็ช่วงที่สัญญาก็แล้วแต่กลับปึกธงที่ 3.5 กม.สัญญาเดียว เหมือนถูกกดคั้นให้เริ่มแล้วสรุปว่าเขาแค่นี้ก่อน

ลงเข็มแรกธันวาคมปีที่แล้ว มาถึงเดือนสิงหาปีนี้กรมทางหลวงผู้ก่อสร้างยังเจ็ยแจ้วเสร็จทันกำหนดเดือนตุลา-ซึ่งก็คือเดือนนี้ ยังไม่เสร็จรับขอเลื่อนไปเป็นเมษาปีหน้าล่าช้าไป

7 เดือน

นับแต่ 3.5 กม.! ตามคิวสัญญาที่ 2 อีก 11 กม.ควรได้ผู้รับเหมาแต่เจ็ยๆอยู่ ยังไงล่ะ? เหลืออีก 12 สัญญาของการก่อสร้าง 12 ช่วงเป็นระยะทาง 237.5 กม.

ผมนึกภาพไม่ออกที่กระทรวงคมนาคมบอกรถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศจะเปิดบริการในปี 2567 หรืออีก 6 ปีจากนี้จะเป็นจริงได้อย่างไร 3.5 กม.คุณพี่ใช้เวลาก่อสร้างปาเข้าไปเกือบปีครึ่ง ใน 6 ปีจะได้ 248.5 กม.ด้วยวิธีไหน?

ข้อกังวลแท้จริงไม่ใช่เพียงเสร็จไม่ทันกำหนด หากอยู่ที่สุดท้ายจะแล้วเสร็จเมื่อไหร่?

ว่าด้วยรถไฟไทย-ญี่ปุ่นเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลผู้นำสองฝ่ายพูดคุยกันหลายครั้ง หลักการคือเขาสนับสนุนงานด้านเทคโนโลยีพร้อมจัดหาเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ มาตอนหลังฝ่ายเราไม่พร้อมลงทุนสูงๆ

ต้นสัปดาห์รวม.คมนาคมนำทีมบินไปหาเขาขอปรับจากกู้เงินมาเป็น “ร่วมทุน” ซึ่งคาดได้ล่วงหน้าอยู่แล้วจะถูกปฏิเสธ ทางโน้นชัดเจนโครงการอันเป็นสมบัติของไทยควรลงเองเต็มร้อย

มาแบบนี้ก็สารภาพกันตรงไปตรงมาโอกาสขจรรถไฟจีนคันเซ็นมาไว้ที่นี้ภายในรัฐบาลนี้ปิดฉาก ไม่ทราบเช่นกันรัฐบาลหน้าจะให้ความสนใจเพียงใด ในเชิงพาณิชย์พูดถึงกำไรขาดทุนนะไม่คุ้มจะให้ต่างชาติใส่เงินลงไปด้วยคงยาก

รถไฟความเร็วสูงที่เราอยากเห็นจึงชวนเสียใจได้ มันจะไปออกที่รถไฟความเร็วสูงอื่น ลุ้นไม่ขึ้น.

แมงมอ
mangmoa49@gmail.com



ชงกรม.เคาะ5เมกะโปรเจกต์ 1พ.ย.'กทพ.'ลดทางด่วน5บ.

ราชดำเนิน ● นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ในการประชุมคณะรัฐมนตรีสัญจร(ครม.สัญจร) ที่จังหวัดเชียงรายนั้น กระทรวงคมนาคมจะเสนอ 5 โครงการก่อสร้าง วงเงินกว่า 2 แสนล้านบาท ต่อที่ประชุม ครม.พิจารณาอนุมัติโครงการ ประกอบด้วย โครงการทำเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 วงเงิน 110,000 ล้านบาท, ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) สนามบินอู่ตะเภา วงเงิน 10,000 ล้านบาท

โครงการทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) นครปฐม-ชะอำ วงเงิน 80,000 ล้านบาท, โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม วงเงิน 1,000 ล้านบาท และศูนย์เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย วงเงิน 2,300 ล้านบาท

นอกจากนี้ยังได้มอบนโยบายในการทำงานกับหัวหน้า

หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดคมนาคม ให้ยึดยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (2560-2579) ในการจัดทำโครงการ การของบประมาณ

นายสุรงค์ บูลกุล ประธานกรรมการ (บอร์ด) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กล่าวว่า ที่ประชุมบอร์ดได้มีมติเห็นชอบลดค่าทางด่วน 5 บาทให้กับผู้ใช้บัตรอีซีพาส เฉพาะที่ด่านอโศกหรือบริเวณด่านอโศก 4 ของทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2) โดยจะมีผลวันที่ 1 พ.ย.นี้ไปจนถึง 28 ธ.ค. รวมระยะเวลา 2 เดือน สำหรับการลดค่าผ่านทางจะลดช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้า 08.00-10.00 น. และตอนเย็น ตั้งแต่เวลา 16.00-18.00 น. ทั้งนี้การดำเนินการดังกล่าวเพื่อแก้ปัญหาจราจรหน้าด่าน อีกทั้งเป็นการจูงใจให้ผู้ใช้รถใช้ถนนหันมาใช้บัตรอีซีพาสให้มากขึ้น.



คมนาคมลุ้นกรม.สัญจรเชียงรายเคาะ5บีกโปรเจกต์

ผู้จัดการรายวัน360° - "ปลัดคมนาคม" เผย เตรียมเสนอ กรม.สัญจรเชียงรายอนุมัติ 5 โครงการใหญ่ เดินหน้าแหลมฉบังเฟส 3, ศูนย์ซ่อม MRO ที่อุตะนา และมอเตอร์เวย์นครปฐม-ชะอำ พร้อมชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม สศช.ดันรถไฟสีแดง ต่อขยายและทางคู่เฟส 2 เข้า ครม.ภายในปลายปี ขมบนนโยบายขับเคลื่อนทุกหน่วยงานเร่งเบิกจ่ายงบปี 62 เร่ง ทล.แก้ปมค่าเวนคืนบางใหญ่โป่ง

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า กระทรวงคมนาคมเตรียมเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ 8/2561 ณ จังหวัดพะเยาและเชียงราย ระหว่างวันที่ 29-30 ตุลาคม 2561 พิจารณา 5 โครงการ ได้แก่ โครงการท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 มูลค่า 114,047 ล้านบาท ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ร่วมทุนระหว่างการบินไทยและแอร์บัส มูลค่า 10,588 ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) เห็นชอบแล้ว และมอเตอร์เวย์สายนครปฐม-ชะอำ ระยะทาง 109 กม. วงเงิน 79,006 ล้านบาท, ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม 1,000 ล้านบาท, ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เชียงของ จ.เชียงราย 2,300 ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการ PPP เห็นชอบแล้ว

ส่วนโครงการที่อยู่ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561 (Action Plan 2561) เช่น รถไฟทางคู่ระยะ 2 และรถไฟสายสีแดงส่วนต่อขยาย ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ระยะทาง 8.84 กม. วงเงิน 6,570.40 ล้านบาท, สายสีแดง ดงสักชั้น 1 ระยะทาง 5.70 กม. วงเงิน 7,469.43 ล้านบาท และดงสักชั้น-ศาลายา ระยะทาง 14.80 กม. วงเงินรวม 10,202.18 ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างเสนอคณะ

กรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (บอร์ด สศช.) เบื้องต้น ตนได้ไปชี้แจงรายละเอียดเพิ่มเติมต่อ สศช. แล้ว โดยเฉพาะข้อมูลด้านเทคนิคต่างๆ เช่น สายสีแดง ทางการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จะเดินรถเอง โดยตั้งบริษัทลูกสายสีแดงขึ้นมาจากการอัปเกรดบริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด (แอร์พอร์ตเรลลิงก์) เป็นการยืนยันถึงนโยบายของกระทรวงคมนาคม เพื่อประกอบการพิจารณาที่รวดเร็วขึ้น

"โครงการรถไฟทางคู่เฟส 2 เสนอไป สศช.ทั้งหมด แต่การพิจารณาอนุมัติ อาจจะเป็นออกมาแนวเส้นทางที่ต่อเนื่องกัน เป็นแพคเกจให้โครงการเชื่อมต่อกัน ไม่ใช่เป็นทีละโครงการเหมือนเดิม ซึ่งเราก็เสนอรายละเอียด และภาพรวมทั้งหมดไป"

สำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินมอเตอร์เวย์ สายบางใหญ่-กาญจนบุรี เพิ่มเป็น 19,637 ล้านบาท จึงต้องขยายงบประมาณเพิ่มเติมอีก 14,217 ล้านบาท จากวงเงินเดิมที่ได้รับ 5,420 ล้านบาทนั้น กรมทางหลวง (ทล.) กำลังทบทวนตัวเลขเพื่ออธิบายและพิสูจน์ว่า ค่าเวนคืนเพิ่มมาจากปัจจัยอะไร เพราะมีค่าเวนคืนเปรียบเทียบของสายบางปะอิน-นครราชสีมา ที่มีความแตกต่างกัน ได้เร่งรัดแล้ว เพราะไม่อยากให้กระทบต่อการก่อสร้างมาก ยอมรับเป็นงานยากเนื่องจากต้องพิสูจน์ให้รัฐบาลเข้าใจ

เร่งเบิกจ่ายงบปี 62

สั่ง ทล.เร่งสรุปเวนคืนบางใหญ่ ทั้งนี้ นายชัยวัฒน์ ได้ให้นโยบายในการทำงานกับหัวหน้าหน่วยงานราชการ และรัฐวิสาหกิจในสังกัดคมนาคม ว่า ให้ยึดยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (2560 - 2579) ในการจัดทำโครงการ การของงบประมาณ

ขณะที่งานสำคัญของทุกคนคือ ขับเคลื่อนงานในงบประมาณปี 2562 ให้สามารถเบิกจ่ายได้ตามเป้าหมาย เพราะปี 2561 การเบิกจ่ายต่ำกว่าเป้า เพราะติดเรื่องค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โครงการมอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี เป็นต้น

ดังนั้นปี 2562 จะต้องไม่ให้เกิดขึ้นอีก ซึ่งปี 2562 ได้รับงบลงทุน 369,199.04 ล้านบาท แบ่งเป็นงบแผ่นดิน 174,935.98 ล้านบาท และงบรัฐวิสาหกิจ 194,263.06 ล้านบาท พร้อมกันนี้ จะต้องเริ่มจัดทำงบปี 2563 ซึ่งจะเน้นเรื่อง สมาร์ท ทรานสปอร์ต, ความปลอดภัย, เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม, มีประสิทธิภาพ, การเข้าถึงของคนทุกกลุ่ม โดยต้องนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ให้มากขึ้นกับงานด้านคมนาคมเป็นการวาง mindset ใหม่

"ขอให้ทุกคนบูรณาการทำงาน เพื่อขับเคลื่อนนโยบายรัฐบาลได้ตามเป้าหมายและรวดเร็ว โดยถูกต้องตามระเบียบข้อกฎหมาย โดยข้อสั่งการ รว.คมนาคมทุกหน่วยงานต้องใส่ใจเรื่องที่กระทบกับประชาชน เช่น ปัญหาจราจรจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า ต้องบริหารจัดการจราจรระบบขนส่งสาธารณะพิเศษมาเสริม รวมถึงข้อร้องเรียนถนนชำรุด หรือเป็นถนนของท้องถิ่น ทางหน่วยงานกระทรวงคมนาคมต้องเข้าไปช่วยเหลือ ส่วนข้อร้องเรียนต่างๆ ต้องรับฟังและตอบสนองแก้ไขให้ไว ยอมรับว่า งานและข้อมูลของคมนาคมมีมาก ทุกหน่วยต้องช่วยกัน ผมเคยเป็นผอ.สนข.เป็นคนทำแผนจากนี้ จะมาขับเคลื่อนแผนให้สำเร็จ ซึ่งเวลา 2 ปีค่อนข้างน้อย คือ งานมาก ยกขึ้น เวลาน้อย ความคาดหวังสูง ดังนั้นจะทำคนเดียวไม่ได้ ต้องเป็นทีมเป็น One Transport".



ชงกรม.สัญญา ลงทุน2แสนล. 5บีกโปรเจกต์

โพสต์ทูเดย์ - คมนาคมรอเสนอโครงการอีอีซี 2 แสนล้าน เข้า กรม.สัญญาสัมปทานท่าอากาศยานนานาชาติ

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยมว่า กระทรวงคมนาคมเตรียมเสนอโครงการขนาดใหญ่และโครงการลงทุนในพื้นที่อีอีซีเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) สัญจร จ.เชียงราย รวมมูลค่าลงทุน 2.32 แสนล้านบาท ประกอบด้วย 1.โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง เฟส 3 วงเงิน 1.4 แสนล้านบาท 2.ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) สนามบินอู่ตะเภา วงเงิน 1 หมื่นล้านบาท 3.โครงการทางหลวงระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ช่วงนครปฐม-ชะอำ วงเงิน 8 หมื่นล้านบาท 4.ศูนย์การขนส่งชายแดนนครพนม วงเงิน 1,200 ล้านบาท และ 5.ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของเฟส 2 วงเงิน 1,000 ล้านบาท

นอกจากนี้ได้มอบหมายให้แต่ละหน่วยงานได้เร่งพิจารณาโครงการในส่วนของปี 2562 ขณะเดียวกันขอให้แต่ละหน่วยงานไปตรวจสอบแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ปี 2561 ว่าโครงการใดยังติดปัญหา ไม่สามารถดำเนินการได้ และหากจะโอนมาอยู่

ในแผนงานปี 2562 จะสามารถดำเนินการได้หรือไม่

“สิ่งที่เป็นห่วงและต้องเร่งแก้ไข ปัญหาตามนโยบายของรัฐบาล คือการจัดการปัญหาจราจร การจัดการระบบขนส่งโดยระบบสาธารณะเสริมพิเศษรองรับการเดินทางของประชาชน เนื่องจากมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าหลายเส้นทาง” นายชัยวัฒน์ กล่าว

ทั้งนี้ได้มอบนโยบายการบริหารงานให้กับหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดเตรียมงบประมาณสำหรับโครงการตามยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม 20 ปี โดยหน่วยงานจะต้องนำยุทธศาสตร์เข้ามาเป็นกรอบในการทำงาน ซึ่งหน่วยงาน ทั้งทางบก น้ำ อากาศ และราง ต้องบูรณาการทำงานร่วมกันเพื่อให้เกิดเป็นรูปแบบการปฏิบัติงานอย่างสมบูรณ์

สำหรับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และยุทธศาสตร์คมนาคม 20 ปี แต่ละหน่วยงาน ต้องนำเอายุทธศาสตร์มาเป็นแผนในการขับเคลื่อนโครงการประเด็นสำคัญคือเรื่องการเบิกจ่ายงบประมาณซึ่งปีที่ผ่านมาถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ผ่านซึ่งต่ำกว่าเป้าที่กำหนด

ทั้งนี้ ทุกหน่วยงานจะต้องบูรณาการแผนงานโครงการที่เชื่อมโยงกับหน่วยงานที่มีภารกิจสอดคล้องกัน เช่น ทางอากาศ เมื่อมีการพัฒนาสนามบิน หน่วยงานทางถนนก็ต้องไปสอดรับให้เกิดการเชื่อมต่อกัน เนื่องจากงานทั้งหมดเป็นผลงานของกระทรวงคมนาคมมิใช่หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง โดยอยากเห็นภาพความสำเร็จของโครงการในภาพใหญ่ของกระทรวงคมนาคม ■