

# “ผู้ว่ากทพ.” ป้ายแดง ทะลวงโปรเจกต์ค้างท่อ-สูญหารายได้

“เมล็ดพันธุ์ดี ตกอยู่ที่ไหน สามารถเจริญเติบโตได้ที่นั้น” เดกเชนอดีตลูกหม้อรองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เข้ามาช่วยมาดูแลระบบทางด่วนอย่างเต็มตัว ด้วยความที่เป็นคนรุ่นใหม่ไฟแรง มีประสบการณ์ด้านวิศวกรรม อีกทั้งยังเป็นผู้บริหารทางด้านวิศวกรรม และก่อสร้าง วัยเพียง 49 ปี

จึงเข้าตาคณะกรรมการสรรหาฯ และ คณะรัฐมนตรี (ครม.) ใ้วางใจให้ **“นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข”** ดำรงตำแหน่งผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) คนใหม่ ...ล่าสุดได้ปิดตัวอย่างเป็นทางการกับการกักตักที่ต้อสานต่อ



## คืน 2 ทางด่วน “พระราม3-ชั้นที่ 3”

ผู้ว่าการกทพ.คนใหม่ให้สัมภาษณ์ว่า หลังจากที่เขาเข้ามาดำรงตำแหน่งตั้งเป้าหมาย 3 เดือนเพื่อขอเวลาศึกษารายละเอียดงานของโครงสร้างองค์กรและโครงการต่างๆ ของ กทพ. เบื้องต้นได้รับมอบหมายให้เร่ง

ตั้งเป้าหมาย 3 เดือนเพื่อขอเวลาศึกษารายละเอียดงานของโครงสร้างองค์กรและโครงการต่างๆ ของ กทพ.

**สุรเชษฐ์**  
เหล่าพูลสุข

ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)



ดำเนินการโครงการที่เร่งด่วนในปัจจุบัน อาทิ โครงการทางพิเศษ (ทางด่วน) **พระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครตะวันตก** ในส่วนของสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 3 ที่มีความล่าช้าเนื่องจากติดปัญหาเกี่ยวกับค่านิยาม การตีความ ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560 ซึ่งมีการกำหนดเงื่อนไขพิเศษเพื่อให้เกิดความชัดเจน โดยอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมบัญชีกลาง

"ด้านโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอนทดแทน N1 (บริเวณวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครตะวันตก-แยกเกษตร) และ N2 (บริเวณถนนเกษตร-นวมินทร์) ที่ติดปัญหาการเจรจากับมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ซึ่งเป็นแนวเส้นทางที่เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี ทั้งนี้ได้มีการศึกษาแล้ว โดยจะเข้าไปดูพื้นที่เพื่อดูว่ามีปัญหาอย่างไรบ้าง แต่มองว่าเส้นทางดังกล่าวไม่เหมาะสม แต่มีเพียงเส้นทางนี้ที่สามารถเชื่อมต่อแนวเส้นทางตะวันตก-ตะวันออก (East-West Corridor) ได้ ซึ่ง

คาดว่ามี 2 ทางเลือก คือ 1.ไม่ทำ หรือ 2.เปลี่ยนวิธีการเดินรถไม่ให้กระทบต่อมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ที่ติดปัญหาด้านการเจรจาในช่วงที่ผ่านมา หากเจรจาแล้วไม่สามารถดำเนินการได้ก็ต้องขอโทษประชาชนด้วย"

## ยึดต้นแบบ "ระบบ Free Flow"

ทั้งนี้จะใช้นวัตกรรมเทคโนโลยี เข้ามาปรับใช้กับการเก็บค่าผ่านทางบนทางด่วน โดยยึดต้นแบบแนวคิดการใช้บริการทางด่วนผ่านระบบเรียกเก็บค่าผ่านทางผ่านป้ายทะเบียนรถยนต์ (Free Flow) ของกรมทางหลวง (ทล.) ซึ่งจะช่วยลดปริมาณจราจรติดขัดบนท้องถนน ส่วนพนักงานเก็บค่าผ่านทางจะยังคงอยู่และไม่เลิกจ้าง แต่จะให้พนักงานเก็บค่าทางด่วนทำงานด้านอื่นแทน ปัจจุบันขอเวลาศึกษาแผนโครงสร้างองค์กรก่อน โดยจะดำเนินการให้ได้ตามนโยบายของนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่วางไว้ภายในปีนี้

## ข่มศึกฯ หารายได้เพิ่ม

"นายสุรเชษฐ์" ให้สัมภาษณ์ต่อว่า สำหรับการเพิ่มช่องทางรายได้ให้กับ กทพ. นั้น ปัจจุบันมีแผนที่เตรียมดำเนินการ ทั้งหมด 3 เรื่อง อาทิ 1.การขยายโครงข่ายทางถนน โดยเพิ่มช่องทางการจราจรให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางได้สะดวก ลดปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนน 2.การลดรายจ่ายในด้านกระบวนการจัดซื้องานบำรุงรักษาที่มีราคาสูง เนื่องจากปัจจุบันการจัดซื้อด้านงานบำรุงรักษาของภาครัฐมีราคาสูงกว่าการจัดซื้อของภาคเอกชน ซึ่งจะนำแนวทางการจัดซื้อแบบเอกชนมาดำเนินการใช้กับภาครัฐด้วย โดยกำหนดกรอบวงเงินให้ชัดเจน และ

3. การหารายได้จากพื้นที่ของ กทพ. ในการเวนคืนที่ดินแล้วเสร็จ เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ซึ่งต้องดูว่าพื้นที่บริเวณใดที่เป็นพื้นที่ว่างเปล่าหรือเป็นพื้นที่ของหน่วยงานแต่ได้กำไรไม่เต็มที่ ซึ่งจะต้องไปคัดกรองและดำเนินการแก้ไขปัญหานั้นๆ