

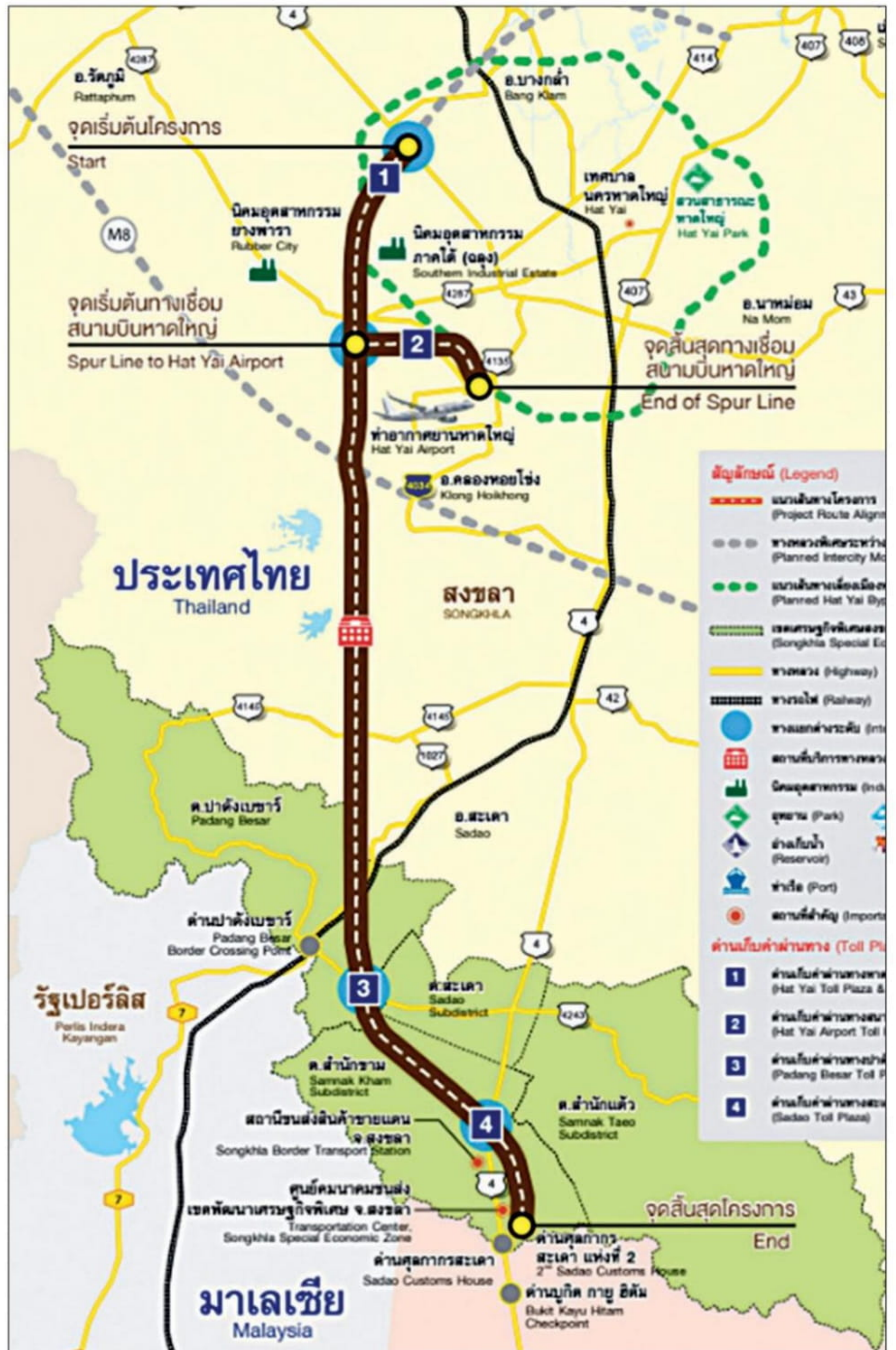
มอเตอร์เวย์หาดใหญ่-มาเลเซีย 88บ.

● ผ่านด่านไฮเทคไม่มีไม้กั้น



เมื่อเวลา 09.00 น. วันที่ 25 เม.ย. ที่โรงแรมเมริออท กรุงเทพ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เป็นประธานการสัมมนาเพื่อประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์สายหาดใหญ่ จ.สงขลา-ชายแดนไทย/มาเลเซีย มีนายวันจักร ฉายากุล วิศวกรใหญ่ด้านอำนาจความปลอดภัยทางหลวง (ทล.) เจ้าของโครงการ และตัวแทนหน่วยงานภาครัฐ ภาคธุรกิจ กลุ่มอสังหาริมทรัพย์ กลุ่มธนาคาร กลุ่มนักลงทุน สมาคมการค้า ผู้รับเหมาก่อสร้างใหญ่ทั้งในประเทศและต่างประเทศร่วมงานจำนวนมาก ส่วนใหญ่แสดงความสนใจร่วมประมูล

นายอาคมกล่าวว่า โครงการมีวงเงิน 57,022 ล้านบาท ระยะทาง 62.60 กม. เป็นโครงการเร่งด่วนภายใต้แผนแม่บทมอเตอร์เวย์ 20 ปี เพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ที่มีปริมาณสูง อีกทั้ง จ.สงขลา มีด่านศุลกากรขนส่งสินค้าสำคัญคือด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ช่วยเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียและหนึ่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมียอดการค้าเกือบ 5 แสนล้านบาทต่อปี มอเตอร์เวย์จะลดต้นทุนขนส่งสินค้าและลดเวลาการเดินทางได้เกือบครึ่งจาก 90 นาทีเหลือไม่ถึง 60 นาที และแก้ปัญหาการจราจรแออัดได้ อนาคตจะแยกช่องทางรถส่วนบุคคลรถบรรทุก รวมถึงรถโดยสารสาธารณะออกจากกันแบบด่านชายแดนมาเลเซียและสิงคโปร์แก้แออัดด้วย



นายอาคม กล่าวอีกว่า รายได้จะมาจากการเก็บค่าผ่านทางและรายได้เชิงพาณิชย์จากศูนย์บริการทางหลวง(Service Area) 1 แห่ง ค่าผ่านทางแรกเข้า 10 บาท และตามระยะทาง 1.25 บาทต่อกม. ตลอดเส้นทางรวม 88 บาท คาดว่าจะเร่งให้ผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการพีพีพีและที่ประชุมคณะรัฐมนตรี(ครม.) ภายในปีนี้ เพื่อเปิดประกวดราคาไตรมาสแรกปี 62 ลงนามสัญญาและก่อสร้างกลางปี 62 ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปีเปิดบริการปี 65-66 จึงเปิดโอกาสให้เอกชนและนักลงทุนได้ร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะและเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่จะพัฒนาระบบให้ดีขึ้นเช่นระบบอัตโนมัติ (ETC) ไม่มีไม้กั้นและไม่ใช้บัตร(Cardless) แก้ปัญหารถติดหน้าด่านเชื่อมต่อการ

เดินทางด้วยบัตรใบเดียวหรือตัวร่วม (บัตรเมงมูม)

นายอาคมกล่าวต่อว่า เมื่อเปิดบริการคาดว่าจะมีปริมาณการจราจรเริ่มต้นในปี 67 ที่ 20,910 คัน รวมรายได้จากค่าผ่านทาง 478 ล้านบาทต่อปี ปี 96 ปริมาณการจราจรเพิ่มเป็น 46,050 คัน เติบโต 125% รายได้เติบโต 348% รวมทั้งหมด 2,145 ล้านบาท รวมรายได้ตลอด 30 ปีสัมปทานอยู่ที่ 41,767 ล้านบาท

ด้านนายวันจักร กล่าวว่ โครงการมีขนาด 4 ช่องจราจรไป-กลับด้านละ 2 ช่อง มีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กม.

1242+135 อ.บางกล่ำ จ.สงขลา แนวสายทางมุ่งลงทิศใต้และสิ้นสุดโครงการ (กม. 62+596) ที่ชายแดนไทย-มาเลเซียบริเวณที่ตั้งด่านศุลกากรสะเดาแห่งที่ 2 อ.สะเดา บริเวณ กม. 11+630 มีทางเชื่อม 7.83 กม. เข้าท่าอากาศยานหาดใหญ่และทางหลวงหมายเลข 4135 (สายทางเข้าสนามบินหาดใหญ่) ด้วย สำหรับด่านเก็บค่าผ่านทางมี 4 ด่าน.

ส.ค.ด่วนศรีรัชลงแจ้งวัฒนะ

พล.อ.วิธรรมณ์ สุชาติ ประธานคณะกรรมการ (บอร์ด) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยว่า การประชุมบอร์ด กทพ.เมื่อวันที่ 25 เม.ย.ที่ผ่านมา อนุมัติให้ กทพ. ออกหนังสือปรับแบบโครงการทางพิเศษศรีรัช-ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ เพื่อแจ้งบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด หรือบีอีเอ็ม (BEM) รับทราบถึงการก่อสร้างโครงการเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัชกับทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ซึ่งกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นว่าโครงการเป็นส่วนต่อขยายทางพิเศษศรีรัชไม่ใช่โครงการใหม่ดังนั้นบีอีเอ็มรับผิดชอบก่อสร้างฐานรากเสาตอม่อส่วนต่อเชื่อมที่อยู่ในเขตพื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดงช่วงบางซื่อ-รังสิต 7-8 ดัน ไว้ก่อนระหว่างรอศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งจะเข้าที่ประชุมคณะกรรมการฯ ชุดใหญ่ ภายในเดือน พ.ค.นี้เมื่อได้รับความเห็นชอบแล้วจึงจะเริ่มก่อสร้างส่วนที่เหลือ

นอกจากนี้ให้กทพ.เตรียมยกวางพ.ร.ฎ.เวนคืนที่ดินซึ่งกระทบบ้านเรือนประชาชนไม่

มาก พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นหน่วยราชการ สำหรับงบก่อสร้างต้องหารืออีกครั้งระหว่าง 4 หน่วยงาน กทพ. กรมทางหลวง (ทล.) บีอีเอ็ม และบริษัท ทางยกระดับดอนเมืองจำกัด (มหาชน) ผู้รับสัมปทานด่วนโทลล์เวย์ เจริญหาข้อยุติค่าใช้จ่าย รวมถึงวิธีจัดเก็บและแบ่งรายได้ต่อไป

รายงานข่าวแจ้งว่าการวางเสาตอม่อ 8 ดัน เพื่อสร้างทางเชื่อมนั้นวงเงินลงทุน 200 ล้านบาท คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างภายในเดือน มิ.ย.นี้ใช้เวลาสร้าง 10 เดือนให้เสร็จเดือน มี.ค. 62 เนื่องจากทับซ้อนการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดงจึงต้องสลับกันเข้าพื้นที่เพื่อเร่งงานของแต่ละฝ่ายเมื่อสร้างตอม่อเสร็จ กทพ.ยังต้องเร่งก่อสร้างพื้นสะพานอีกหลายเดือนตามแผนต้องเริ่มงานให้ทันภายในเดือน มิ.ย. 62 ให้เสร็จตามแผนเดือน ธ.ค. 62 ก่อนรพท.เปิดเดินรถ สำหรับความคืบหน้าการก่อสร้างทางพิเศษศรีรัชขั้นเหนือไปถนนแจ้งวัฒนะ คืบหน้า 60% คาดว่าจะเสร็จเปิดบริการเดือน ส.ค.นี้ใช้เวลา 9 เดือน เร็วกว่าที่สัญญากำหนดก่อสร้าง 12 เดือน.

กทพ.เตรียมเจรจาBEMปรับสัญญา เชื่อม“ศรีรัช-วงแหวนฯกับ โทลล์เวย์”

ผู้จัดการรายวัน360 - บอร์ด กทพ.เห็นชอบ เสร็จ BEM ลงทุนทางเชื่อมด่วน “ศรีรัช-วงแหวนฯกับ โทลล์เวย์” วงเงินกว่า 6 หมื่นล้านบาท โดยถือเป็นโครงการต่อเนื่องจากด่วนศรีรัช-วงแหวนฯเตรียมทำหนังสือแจ้ง BEM ก่อน ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

พล.อ.วิวรรณ สุชาติ ประธานคณะกรรมการ (บอร์ด) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยว่า ที่ประชุมบอร์ด กทพ. เมื่อวันที่ 25 เม.ย. ได้พิจารณาการดำเนินโครงการทางเชื่อมทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์) และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 2.6 กม. ภายหลังจากที่ประชุมกระทรวงคมนาคม ได้ให้ความเห็นว่าโครงการดังกล่าว เป็นส่วนต่อขยายทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนฯ ไม่ใช่โครงการใหม่ บอร์ดจึงมีมติอนุมัติให้ กทพ. ทำหนังสือแจ้ง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ซึ่งจะมีการออกเอกสารแก้ไขเปลี่ยนแปลง (VO. variation order) ว่าพร้อมหรือไม่สำหรับดำเนินการก่อสร้างโครงการเชื่อมต่อ

นอกจากนี้ ยังเห็นชอบให้ BEM รับผิดชอบก่อสร้างฐานรากเสาตอม่อ ส่วนต่อเชื่อมที่อยู่ในพื้นที่ของพื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต จำนวน 8 ต้นก่อน ขณะรอการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งจะเข้าที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม (สผ.) ในเดือน พ.ค.นี้ หากได้รับความเห็นชอบจาก สผ.จึงจะเริ่มก่อสร้างส่วนที่เหลือรวมถึงให้ กทพ.เตรียมยกวาง พรฎ.เวนคืนที่ดิน ซึ่งกระทบบ้านเรือนประชาชนไม่มาก พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นหน่วยราชการ สำหรับการก่อสร้างให้หน่วยงาน 4 ฝ่าย ได้แก่ กทพ. กรมทางหลวง บริษัท BEM และบริษัททางยกระดับดอนเมือง จำกัด เสร็จหาข้อยุติแนวทางการก่อสร้างค่าใช้จ่าย รวมถึงวิธีการจัดเก็บและแบ่งรายได้

รายงานข่าวแจ้งว่า โครงการทางเชื่อม ดอนเมืองโทลล์เวย์ และทางด่วน ศรีรัช-วงแหวนฯ ระยะทาง 2.6 กม. มีมูลค่าลงทุน 6,219 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างงานโยธาและโครงสร้างค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และรื้อย้ายสาธารณูปโภค 4,230.5 ล้านบาท และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้างจำนวน 13 แปลง 1 ไร่ 2 งาน 95 ตารางวา วงเงิน 272.67 ล้านบาท ค่าที่ปรึกษา 135 ล้านบาท ค่าบำรุงรักษา 107 ล้านบาท และค่าบริหารโครงการ 1,472 ล้านบาท

โดยเบื้องต้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาเห็นว่า ควรถือเป็นส่วนต่อเนื่องจากโครงการศรีรัช-วงแหวนฯ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ประชุมร่วมกับผู้เกี่ยวข้องและให้ กทพ.หารือไปยัง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อสอบถามว่า ส่วนดังกล่าวควรเป็นโครงการใหม่ หรือโครงการต่อเนื่อง ซึ่งหากถือเป็นโครงการต่อเนื่อง กทพ.จะต้องดำเนินการตาม กม.ร่วม ลงทุนกับเอกชน (PPP) ตามมาตรา 43 เพื่อเจรจากับเอกชนในการแก้ไขปรับปรุงสัญญาเดิม และนำเสนอคณะกรรมการกำกับฯ และเสนอคณะรัฐมนตรี ต่อไป.

ผุดมอเตอร์เวย์ 'หาดใหญ่-สะเดา' 5.7หมื่นล้านบาท

ผู้จัดการรายวัน360° - อีกไม่นานคนหาดใหญ่จะได้ใช้ถนนมอเตอร์เวย์ โดยกรมทางหลวงเตรียมผุด มอเตอร์เวย์ "หาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย" วงเงิน 5.7 หมื่นล้านบาท ชง ครม.ปลายปีนี้ เปิดให้บริการปี 65 เพิ่มมูลค่าการค้าชายแดน

เมื่อเร็วๆ นี้ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เป็นประธานการสัมมนาเพื่อประเมินความสนใจของภาคเอกชน (Market Sounding) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย (M84) ระยะทาง 62.60 กม. วงเงินลงทุน 5.7 หมื่นล้านบาท เพื่อระดมความเห็นและข้อเสนอแนะจากภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง กลุ่มอสังหาริมทรัพย์ กลุ่ม ธนาคาร กลุ่มนักลงทุน สมาคมการค้าทั้งในประเทศและต่าง ประเทศ เพื่อนำไปสู่การสรุปแนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุน

นายอาคมกล่าวว่า จะสามารถนำเสนอโครงการดังกล่าวเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้ในปลายปี 2561 แน่นนอน และจะก่อสร้างในปี 2562 แล้วเสร็จเปิดให้บริการในปี 2565 ซึ่งโครงการมอเตอร์เวย์สายนี้จะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรล้นเกล้าได้และเพิ่มมูลค่าการค้าบริเวณด้านชายแดนภาคใต้ จากปริมาณ การจราจรวันละกว่า 20,000 คัน เพิ่มขึ้นถึงวันละกว่า 46,000 คัน และในปีที่ 30 ของการเปิดให้บริการจะสามารถสร้างรายได้ไม่ต่ำกว่าปีละ 2,145 ล้านบาท

สำหรับการลงทุนระหว่างภาครัฐกับเอกชนนั้น เบื้องต้นกรมทางหลวงได้แบ่งขอบเขตการลงทุนออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 เอกชนเป็นผู้ออกแบบ จัดหาแหล่งเงินทุน และก่อสร้างโครงการทั้งหมด โดยภาครัฐเป็นผู้จัดหาที่ดิน ระยะที่ 2 เอกชนเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษาทั้งโครงการตลอดระยะเวลาสัญญา โดยกำหนดกรอบระยะเวลาร่วมทุนไม่เกิน 33 ปี แบ่งเป็นระยะออกแบบและก่อสร้างโครงการ 3 ปี และระยะเวลาดำเนินงานและบำรุงรักษาไม่เกิน 30 ปี

โครงการประเมินปริมาณจราจรเฉลี่ยประมาณ 20,910 คัน/วัน ในปีที่เปิดให้บริการ และจะเพิ่มขึ้นเป็น 46,050 คัน/วัน ในปีที่ 30 สามารถสร้างรายได้ถึง 478 ล้านบาท/ปี ในปีที่เปิดให้บริการ และเพิ่มขึ้นเป็น 2,145 ล้านบาท/ปี ในปีที่ 30 ตามลำดับ

การร่วมลงทุนดังกล่าวเพิ่มโอกาสให้นักลงทุนเปิดประตูเศรษฐกิจแห่งใหม่และเป็นโครงการเร่งด่วนของแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี ในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561 การแก้ปัญหาสภาพการจราจรทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) บริเวณชายแดนไทย-มาเลเซียที่หนาแน่น และคับคั่งมากขึ้นจากการก่อสร้างด่านสะเดา แห่งที่ 2 และการขยายด่านบูกิต กายู ฮิตัม มาเลเซีย สนับสนุนยุทธศาสตร์ด้านเศรษฐกิจ ให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมการลงทุนนำความรู้ และเทคโนโลยีเข้ามาบริหารจัดการ พัฒนาโครงการอย่างเต็มประสิทธิภาพ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย เป็นโครงการเร่งด่วนภายใต้แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี ซึ่งการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่จำเป็นต้องอาศัยความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ เงินลงทุน และการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการจึงเป็นแนวทางที่เหมาะสมเพื่อให้การเดินทางระหว่างตัวเมืองหาดใหญ่กับด่านชายแดนไทย-มาเลเซียมีความสะดวกรวดเร็ว และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนกระชับความสัมพันธ์อันดีงามระหว่างไทยกับมาเลเซียให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

สำหรับโครงการมีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ประมาณ กม.1242+135 บริเวณอำเภอบางกล่ำ จังหวัดสงขลา มีแนวสายทางมุ่งหน้าลงด้านทิศใต้ และมีจุดสิ้นสุดโครงการ (กม.62+596) ที่ชายแดนไทย-มาเลเซียบริเวณที่ตั้งของด่านศุลกากรสะเดา แห่งที่ 2 อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา รวมระยะทางประมาณ 62.60 กิโลเมตร โดยบริเวณ กม.11+630 จะมีแนว Spur Line ระยะทาง 7.83 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางสู่ท่าอากาศยานหาดใหญ่และทางหลวงหมายเลข 4135 ส่วนการออกแบบจะเป็นทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร มีการควบคุมทางเข้าออกอย่างสมบูรณ์ มีด่านเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบปิดทั้งหมด 4 ด่าน โดยโครงการมีที่พักริมทาง 1 แห่ง คิดอัตราค่าผ่านทางแรกเข้าเริ่มต้น 10 บาท และคิดตามระยะทางอีกกิโลเมตรละ 1.25 บาท.



คำถามจากหมอศัลย์ฯ



บางกอกเกียน
bangkokian@matichon.co.th

“7 วันอันตราย เทศกาลสงกรานต์ 11-17 เมษายน 2561” ผ่านพ้นไปแล้ว ปีนี้ราชวิทยาลัยศัลยแพทย์แห่งประเทศไทย สมาคมแพทย์อุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สมาคมวิทยาศัลยแพทย์นานาชาติแห่งประเทศไทย และสมาคมศัลยแพทย์ทั่วไปแห่งประเทศไทย ให้ความสำคัญอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นช่วง “7 วันอันตราย เทศกาลสงกรานต์” ปีนี้ และแถลงข่าว “จุดยืนในการรณรงค์และปฏิบัติการร่วมกัน ป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนน” เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2561

ตัวเลขที่ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย รวบรวมได้ดังนี้

อุบัติเหตุทางถนนรวมผู้เสียชีวิต 418 ราย บาดเจ็บ 3,897 คน สาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ เมาแล้วขับร้อยละ 40.28 ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 26.50

ยานพาหนะเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ร้อยละ 76.85 รถปิกอัพ ร้อยละ 7.17 เกิดอุบัติเหตุบนถนนทางตรง 64.66 ถนนในองค์การบริหารส่วนตำบล หมู่บ้าน ร้อยละ 37.57 ถนนกรมทางหลวง ร้อยละ 37.51 และช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ระหว่าง 16.01-20.00 น. ร้อยละ 28.65

ทั้งนี้ จากการตั้งจุดตรวจหลัก 2,029 จุด เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน 65,242 คน เรียกตรวจยานพาหนะ 726,847 คัน ดำเนินคดี 146,589 ราย ความผิดฐานไม่สวมหมวกนิรภัย 39,572 ราย ไม่มีใบขับขี่

37,779 ราย

จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ นครศรีธรรมราช 15 ครั้ง จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด คือ สุพรรณบุรี 5 ราย จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด คือ นครศรีธรรมราช 16 คน จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต 4 จังหวัด คือ ระนอง สมุทรสงคราม หนองคาย และหนองบัวลำภู เชียงใหม่เกิดอุบัติเหตุ 133 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตสูงสุด นครราชสีมา 20 ราย จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด คือ เชียงใหม่ 142 ราย

สรุปเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 3,724 ครั้ง ขณะผู้แถลงข่าวจากสมาคมศัลยแพทย์ดังกล่าว แจงว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นมากเพียงใด อาจไม่มีผู้ใดสนใจ คาดเดา หรือรับทราบ แต่สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย องค์การอนามัยโลกระบุว่า มากเป็นอันดับสองของโลก และเป็นอันดับหนึ่งของเอเชีย ด้วยตัวเลขอัตราการเสียชีวิต 36.2 ต่อประชากร 100,000 คน

ขณะที่แหล่งข่าวจากทั่วโลกระบุว่า ไทยเป็นประเทศมีถนนอันตรายที่สุดในโลก ทั้งที่เราทราบดีว่าปัจจัยหลายอย่างที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุบนท้องถนนเกิดจากอะไร ไม่ว่าจะเป็นคน รถ หรือถนน แต่ปัจจัยที่สำคัญที่สุดคือ พฤติกรรมของมนุษย์เป็นส่วนสำคัญ

หากคนขี่คนซ้อนรถจักรยานยนต์ทุกคนสวมหมวกนิรภัย

หากทุกคนขับรถให้ช้าลง

หากทุกคนไม่ดื่มแล้วขับ

ถ้าเราสามารถจัดการกับ 3 พฤติกรรม การเสี่ยงนี้ได้ จะสามารถลดความสูญเสียถึงร้อยละ 75

ความจริงที่ปรากฏในปัจจุบันคือ

เรามีกฎหมายกำหนดให้สวมหมวกนิรภัยมากกว่า 20 ปี แต่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 40

ผู้ซ้อนท้ายร้อยละ 15 เมาแล้วขับบนถนนแทบไม่ถูกจับ มีผู้ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนดวันหนึ่งเป็นแสนเป็นล้านคัน “ทำไมคนพวกนี้ยังทำกันได้”

นับเป็นความเสี่ยงของคนไทยที่ต้องออกมาใช้รถใช้ถนนทุกวัน เป็นความเสี่ยงของชาวต่างชาติทุกคนในประเทศไทย ซึ่งไม่ทราบว่ามีเหตุการณณ์ไม่คาดคิดจะเกิดขึ้นกับตัวเอง กับครอบครัว หรือคนที่เรารักที่สุด

การจัดการกับพฤติกรรมสามประการนี้ไม่ใช่เรื่องเพ้อฝัน หลายประเทศทำมานานแล้ว มีความสำเร็จอย่างที่ทราบ ปัญหาคือ เราใช้วิธีการที่ถูกต้องจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนแล้วหรือใครตอบได้

มติชน สุดสัปดาห์

Matichon Weekend
Circulation: 500,000
Ad Rate: 480

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 27 เมษายน - พุธที่ 3 พฤษภาคม 2561

ปีที่: 38

ฉบับที่: 1967

หน้า: 23(กลาง)

Col.Inch: 11.44

Ad Value: 5,491.20

PRValue (x3): 16,473.60

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: แฟ้มข่าว: เบรก ทล.เรียกค่าเสียหาย กทพ.ด่วนด้านใต้

แฟ้มข่าว



● เบรก ทล.เรียกค่าเสียหาย กทพ.ด่วนด้านใต้

นายธนาธิกร สมบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยถึงผลการประชุมหาข้อสรุปเรื่อง การบริหารจัดการจัดเก็บค่าผ่านทางหลวง พิเศษถนนกาญจนาภิเษก (ถนนวงแหวนรอบนอก ด้านใต้) ช่วงพระราม 2-สุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน ระหว่าง ทล. กับ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ว่า ที่ประชุมเห็นชอบให้ กทพ. เป็นผู้ จัดเก็บค่าผ่านทางตามเดิม โดยขอให้ ทล. และ กทพ. ไปหารือร่วมกันเพื่อให้ได้ข้อสรุปเกี่ยวกับ ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจัดเก็บค่าผ่านทางว่าจะคิดในอัตราเท่าใด เพราะ ทล. จะต้อง จ้าง กทพ. จัดเก็บค่าผ่านทาง รวมทั้งให้ไปเร่งหา ข้อสรุปเรื่องการจัดแบ่งรายได้ว่าจะแบ่งกันอย่างไร เบื้องต้นคาดว่าจะมีรายได้จากการจัดเก็บค่าผ่านทางปีละ 50 ล้านบาท ส่วนกรณีที่ ทล. จะเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดจากข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิในการจัดเก็บค่าผ่านทางกับ กทพ. ซึ่งทำให้ ทล. ไม่สามารถเริ่มจัดเก็บรายได้ตั้งแต่ปี 2552 รวมเป็นเงินรายได้ที่ ทล. สูญเสียไปทั้งสิ้น 5,400 ล้านบาท ประมาณปีละ 600 ล้านบาทนั้น ที่ประชุม มองว่าเส้นทางดังกล่าวยังไม่มีการเปิดจัดเก็บค่าผ่านทางเป็นทางการ ดังนั้น ถือว่า ทล. ยังไม่มีความเสียหายเกิดขึ้น จึงไม่สามารถเรียกร้องขอ ชดเชยรายได้

รอสงคราม. ผุดมอเตอร์เวย์หาดใหญ่

●บูมค้าชายแดนสะเดา-ปาดังฯ5แสนล.

●หลังท่าที่เอกชนชัดร่วมด้วยช่วยกัน

กรมทางหลวงเดินหน้ารับฟังความเห็นประชาชน-ภาคเอกชน ผุดมอเตอร์เวย์สายหาดใหญ่ถึงชายแดนไทย-มาเลเซีย บูมการค้าชายแดนสะเดา-ปาดังเบซาร์เติบโตต่อเนื่องทะลุปีละ 5 แสนล้าน คาดขง ครม. อนุมัติโครงการ ใช้งบลงทุน 3.7 หมื่นล้าน ช่วยลดความแออัดการจราจรภาคใต้ตอนล่างได้อีกทาง

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมทางหลวง (ทล.) ศึกษาและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน รวมถึงเปิดสัมมนาเพื่อประเมินความสนใจของภาคเอกชนในการดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่ถึงชายแดนไทย-มาเลเซีย ระยะทางประมาณ 62 กิโลเมตร (กม.) มูลค่าการลงทุน 37,399 ล้านบาท เพื่อลดปริมาณความหนาแน่นของการจราจรในการเดินทางสู่ภาคใต้ตอนล่าง จากเดิมมีเส้นทางถนนเพียงเส้นเดียวที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 หรือถนนเพชรเกษม ส่งผลให้มีปริมาณรถที่เดินทางสะสมจำนวนมาก โดยเฉพาะเส้นทางที่จะมุ่งหน้าสู่ด่านชายแดนสะเดา และปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็นด่านชายแดนที่มีมูลค่าการค้าสูงถึงปีละเกือบ 500,000 ล้านบาท “กรมทางหลวงได้ทำการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ถึงความเหมาะสมที่จะดำเนินการในโครงการ เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางสำหรับประชาชนที่จะเดินทางลงสู่ภาคใต้” นายอาคมกล่าว

นายอาคมกล่าวว่า คาดว่าหลังเปิดรับฟังความคิดเห็นของนักลงทุนเรียบร้อยแล้วจะสามารถนำเสนอโครงการดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) ภายในปลายปีนี้ สำหรับขั้นตอนการดำเนินการหลังจากนั้น คาดว่าจะเริ่มกระบวนการก่อสร้างในปี 2562 และจะสามารถเปิดให้บริการในทางหลวงพิเศษ

ระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย ได้ในปี 2565 “มั่นใจว่าโครงการดังกล่าวจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร และเพิ่มมูลค่าการค้าบริเวณพื้นที่ด่านชายแดนภาคใต้ ซึ่งจากการประเมินพบว่า จะมีปริมาณการจราจรวันละกว่า 20,000 คัน และเพิ่มขึ้นสูงได้ถึงวันละกว่า 46,000 คัน ในปี 30 ของการเปิดให้บริการ สร้างรายได้ไม่ต่ำกว่าปีละ 2,145 ล้านบาท” นายอาคมกล่าว

นายอาคมกล่าวว่า โครงการก่อสร้างเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย (M84) เป็นโครงการร่วมลงทุน ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปี และระยะเวลาดำเนินงานรวมถึงบำรุงรักษาไม่เกิน 30 ปี มูลค่าการลงทุนอยู่ที่ 37,399 ล้านบาท และมีมูลค่าการดำเนินงานประกอบด้วยค่าดำเนินงาน และค่าบำรุงรักษาอีก 19,623 ล้านบาท รวมเป็นต้นทุนของโครงการ 57,022 ล้านบาท โดยเส้นทางโครงการนี้จะเริ่มจากจุดตัดระหว่างถนนเพชรเกษมบริเวณอำเภอบางกล่ำ จังหวัดสงขลา สิ้นสุดที่ด่านศุลกากรสะเดา แห่งที่ 2 อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา สามารถเชื่อมต่อได้กับสนามบินหาดใหญ่ และนิคมอุตสาหกรรมในภาคใต้ โดยมีด่านเก็บเงินระบบปิด 4 ด่าน คิดอัตราค่าผ่านทางแรกเข้าเริ่มต้น 10 บาท และคิดตามระยะทางอีกกิโลเมตรละ 1.25 บาท อย่างไรก็ตาม การจัดเก็บค่าผ่านทางนี้จะมีค่าธรรมเนียมระบบของบัตรแอมเมม หรือตัวร่วมได้ในอนาคตด้วย