

รฟม.ตัดเชือก'บีทีเอส' ไม่ต่อส่วนขยายสีเหลือง

"รฟม." เตรียมล้มแผนทำส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ยอมรับเจรจา BTS ถึงทางตัน พร้อมทำแนวเส้นทางตามแผนแม่บทเดิม ล่าสุดเผยตัวเลขผลกระทบต่อ BEM หากมีส่วนต่อขยาย พบปีแรกที่เปิดบริการทำรายได้สายสีน้ำเงินหายไป 988 ล้านบาท รวม 30 ปี สูญรายได้ 2.7 พันล้านบาท บอร์ดรฟม. สั่งส่งเรื่องถึงกระทรวงคมนาคมชี้ทางออก!

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่ง



รฟม.

มวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า ใน การประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม. ที่มีนาย สราวุธ ทรงศิวิไล อธิบดีกรมทางหลวง เป็นประธาน เมื่อวันที่ 18 มีนาคมที่ผ่านมา รฟม. ได้รายงานผล การศึกษาการดำเนินการทำส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสาย สีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง อีก 2.6 กิโลเมตร (กม.) จากเดิมสิ้นสุดที่สถานีรถไฟฟ้าลาดพร้าว ไปสิ้นสุดที่แยกรัชโยธิน พบว่าจะส่งผลกระทบต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยในปีแรกที่เปิดให้ บริการส่วนต่อขยายสายสีเหลือง หรือประมาณปี 2567 จะทำให้ผู้โดยสารสายสีน้ำเงินลดลง 4,800 คนต่อวัน สูญรายได้ปีแรก 988 ล้านบาท จนถึง

อ่านต่อหน้า 27

รฟม.

(ต่อจากหน้า 27)

ปีที่ 30 ผู้โดยสารลดลง 17,500 คน รายได้ หายไป 2,700 ล้านบาท

ทั้งนี้ ผลการศึกษาดังกล่าวมาจากที่ปรึกษา ที่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ว่าจ้างให้ทำการศึกษา ตามความเห็นร่วมกันระหว่างรฟม. / BEM และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด หรือ EBM ซึ่งเป็นบริษัทที่กิจการร่วมค้า BSR Joint Venture (บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS, บริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) หรือ RATCH และบริษัท ซี โน-ไทย เอ็นจิเนียริ่งแอนด์คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) หรือ STEC) ผู้รับงานสายสีเหลือง จัดตั้งขึ้นเพื่อรับผิดชอบรถไฟฟ้าสายสีเหลืองให้ BEM เป็นผู้จ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาเรื่องนี้ ซึ่งทาง EBM รับทราบผลการศึกษาแล้ว แต่ไม่ ยอมรับผลการศึกษาดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม บอร์ดได้สั่งการให้รฟม.นำ ส่งรายละเอียดเรื่องส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสี เหลืองไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อขอคำแนะนำ ว่าเห็นควรให้รฟม.ดำเนินการอย่างไร ซึ่งรฟม. จะนำเสนอไปยังกระทรวงคมนาคมโดยเร็วที่สุด ส่วนการเจรจาเพิ่มเติมกับ EBM นั้น คงไม่มี แล้ว เพราะ EBM ได้ส่งหนังสือยืนยันชัดเจน มาตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2563 ว่าไม่ยอมรับ เงื่อนไขที่ต้องเจรจากับ BEM หากภายหลังเปิด ให้บริการสายสีเหลืองส่วนต่อขยายแล้ว และ BEM สามารถพิสูจน์ได้จริงว่าเป็นสาเหตุที่ส่ง ผลกระทบต่อผู้โดยสารสายสีน้ำเงิน โดย EBM จะต้องทำการเยียวยาให้ BEM อย่างเหมาะสม

นายภคพงศ์ กล่าวต่อว่า หากสุดท้ายไม่ สามารถดำเนินการส่วนต่อขยายสายสีเหลืองได้ จริง ก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางของ ประชาชน เพราะถือว่าเป็นการดำเนินโครงการขัาย รถไฟฟ้าตามแผนแม่บทเดิมอยู่แล้ว โดยสายสี เหลืองจะเชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงินที่สถานีลาดพร้าว

"ยอมรับว่าก่อนหน้านี้รฟม.เคยบอกว่าอยาก ให้มีส่วนต่อขยายสายสีเหลือง จะได้เป็นทางเลือก ให้กับผู้ใช้บริการ แต่มาตอนนี้เราก็ต้องมาซึ่งนำ หนักว่าหากทางเลือกนั้นส่งผลกระทบต่อรฟม. ต้องมากลายเป็นข้อพิพาทกับเอกชน หรือมามี ค่าโง่ในภายหลัง เราคงเลือกที่จะไม่เอาดีกว่า ถามว่าแล้วความสะดวกของผู้ใช้บริการจะลดลง หรือไม่ ก็ตามแผนแม่บทเดิมนั้น สายสีเหลือง ไม่มีส่วนต่อขยายอยู่แล้ว มีแค่เส้นทางหลัก คือ ลาดพร้าว-สำโรง ก็จะมาเชื่อมกับสีน้ำเงิน ดัง นั้นแม้ไม่ต่อขยายออกไปโครงการก็ยังมีความ สมบูรณ์" นายภคพงศ์ กล่าว

ยืนยันประมูลสายสีส้ม ทำตามกรอบกฎหมาย
ส่วนกรณีที่บริษัท ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพฯ จำกัด (มหาชน) หรือ BTSC บริษัท ในเครือ BTS ยื่นฟ้องนายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ กับพวกรวม 7 คน ต่อศาลอาญาคดีทุจริตและ

ประพฤติมิชอบกลาง ในความผิดต่อตำแหน่ง หน้าที่ราชการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 157, 165 และพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) ประกอบ รัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปราม การทุจริต พ.ศ. 2561 มาตรา 172 สืบเนื่องมา จากกรณีการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการ รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) นั้น นายภคพงศ์ กล่าวว่า ขณะนี้ได้ รับหนังสือแจ้งจากศาลอาญา อย่างเป็นทางการ แล้วว่า ให้รฟม.นำเสนอเอกสารเพิ่มเติมภายใน 30 วัน ซึ่งรฟม.ก็จะนำเสนอไปตามคำสั่งศาล ทั้งนี้ โดยส่วนตัวแล้วยอมรับว่ามีความกังวล

ในเรื่องดังกล่าว ซึ่งถือเป็นเรื่องปกติสำหรับคนที่ ถูกฟ้องร้องอยู่แล้ว แต่ยืนยันว่าการดำเนินการ ทุกอย่างของรฟม.เป็นไปตามระเบียบกฎหมาย เพราะรฟม.เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่มีกรอบ ระเบียบกฎหมายกำหนดการทำงานที่ชัดเจน ไม่ สามารถละเว้นการปฏิบัติได้

อนุมัติปรับ 'แถมภูเก็ต'

นายภคพงศ์ กล่าวต่อว่า เมื่อวันที่ 18 มีนาคม ที่ผ่านมานี้ที่ประชุมบอร์ดรฟม.ยังมีมติเห็นชอบให้ ปรับแผนดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัด ภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติ ภูเก็ต-ท่าแยกคลอง จากเดิมที่ใช้ระบบรถรางไฟฟ้า (Tram) มาเป็นระบบขนส่ง Automatic Rapid Transit (ART) โดยลักษณะรถจะเหมือนรถราง ที่มีความยาวแต่ใช้ล้อวางวิ่งบนถนน ไม่ต้องวาง ราง โดยวิ่งผ่านเส้นทางเดิม และระยะทางยังคง เท่าเดิมคือ 42 กิโลเมตร (กม.) แต่จากผลการ ศึกษาพบว่าการใช้รูปแบบ ART จะทำให้มูลค่า โครงการลดลงเหลือประมาณ 20,000 ล้านบาท จากเดิมเป็น Tram มีมูลค่าโครงการ 35,201 ล้านบาท และสามารถก่อสร้างได้เร็วขึ้นจากเดิม 3 ปี เหลือประมาณ 2 ปีครึ่ง

สำหรับขั้นตอนจากนี้ รฟม.จะเร่งจัดทำ รายงานการศึกษาการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับ เอกชน (PPP) ซึ่งต้องเปิดรับฟังความคิดเห็นของ ประชาชนในพื้นที่อย่างน้อย 2 ครั้ง / ออกแบบ รายละเอียด และทำรายงานเปลี่ยนแปลงรายงาน การศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) โดย ประเมินกรอบเวลาจะสามารถนำเสนอรายงาน PPP ต่อคณะกรรมการ นโยบายการให้เอกชนร่วม ลงทุนในกิจการของรัฐ ในเดือนสิงหาคม 2565 / เริ่มกระบวนการคัดเลือกเอกชนในเดือนมิถุนายน 2566 เริ่มการก่อสร้างเดือนมิถุนายน 2567 เปิด ให้บริการในเดือนธันวาคม 2569 ซึ่งจะล่าช้ากว่า แผนเดิมเล็กน้อย โดยแผนเดิมตั้งเป้าว่าจะเปิด ให้บริการในเดือนกรกฎาคม 2569