

รฟม.ถามBEMอีกรอบรับได้ไหม ทำต่อขยายสายสี่เหลืองแต่ไม่ชดเชย

“รฟม.” ส่งหนังสือถึง BEM ขอคำตอบสุดท้าย หากลงทุนสายสี่เหลืองส่วนต่อขยายแต่ไม่ชดเชย รับได้หรือไม่ ก่อนรายงานกระทรวงคมนาคม พร้อมชง “คจร.” ช่วยพิจารณา สุดท้ายบอร์ด “รฟม.” จะเป็นผู้ชี้ขาด

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ล่าสุดการรถไฟฯ พิจารณาส่งมอบรถราง (รฟม.) รายงานให้ทราบความคืบหน้าแผนลงทุน ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ลาดพร้าว-ลำโรง อีก 2.6 กิโลเมตร (กม.) จากเดิมสิ้นสุดที่สถานีรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ไปสิ้นสุดที่แยกราชโยธิน (สายสีเขียว) ว่า เมื่อช่วงปลายเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา รฟม.ได้นำส่งหนังสือไปยังบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เพื่อสอบถามความเห็นเป็นครั้งสุดท้ายว่า จะยินยอมให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายหรือไม่ โดยต้องยอมรับเงื่อนไขว่าหากมีการก่อสร้างส่วนต่อขยายแล้ว หากภายหลังกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่ BEM รับสัมปทานอยู่ ทาง BEM จะไม่สามารถเรียกร้องการชดเชยใด ๆ ได้

ทั้งนี้เนื่องจากบริษัท 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 ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) หรือ STEC) ผู้รับงานสายสี่เหลืองจัดตั้งขึ้นเพื่อรับผิดชอบรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ได้ส่งหนังสือยืนยันชัดเจนแล้วว่า ไม่สามารถทำการชดเชยได้ในภายหลังได้ ขณะที่คณะกรรมการ รฟม. ที่มีนายสรวิศ ทรงศิริ โอลิมปิกทางหลวง เป็นประธาน เคยให้สัมภาษณ์ รฟม.ว่า ทาง รฟม.ไม่สามารถชดเชยเรื่องดังกล่าวให้เอกชนได้เช่นกัน เพราะจะกลายเป็นค่าโง่ในอนาคต

“ก่อนหน้านี้ BEM เคยส่งหนังสือแจ้งมาว่า ไม่ขัดข้องถ้าจะทำการต่อขยายสายสี่เหลือง เพียงแต่ขอให้ชดเชยแก่ BEM ด้วย หากภายหลังพิสูจน์ได้ว่า การมีส่วนต่อขยายได้ส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารสายสีน้ำเงิน ดังนั้น รฟม.จึงจำเป็นต้องส่งหนังสือแจ้งกลับไปสอบถามอีกครั้งเพื่อความชัดเจนว่า หากมีการต่อขยายแต่ไม่สามารถชดเชยได้ ๆ ได้ ทาง BEM จะยอมหรือไม่ ก็ต้องรอทาง BEM ตอบกลับมา” แหล่งข่าว กล่าว

แหล่งข่าว กล่าวต่อว่า หากสุดท้าย BEM ไม่ยอมรับเงื่อนไขดังกล่าว รฟม.ก็จะรายงานให้

กระทรวงคมนาคมรับทราบ และอาจต้องเสนอเรื่องไปยังคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เพื่อพิจารณาว่าควรดำเนินการอย่างไร เพราะ คจร.เคยมีมติเมื่อปี 2560 ให้บรรจุงานก่อสร้างส่วนต่อขยายสายสี่เหลืองไว้ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี 2561 ด้วย ทั้งนี้ เบื้องต้นเป็นไปได้ว่า คจร.อาจให้บรรจุแผนดังกล่าวไว้ต่อไป แต่ยังไม่จำเป็นต้องก่อสร้างทันที เพราะตามแผนแม่บท เดิมที่ไม่ได้มีการบรรจุส่วนต่อขยายสายสี่เหลืองไว้ ก็ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชน เพราะสามารถเดินทางตามโครงข่ายรถไฟฟ้าเดิมที่วางไว้ได้ และหลังจาก คจร.พิจารณาแล้ว คณะกรรมการ รฟม.จะนำข้อมูลมาพิจารณาอีกครั้งเพื่อลงมติที่ชัดว่า รฟม.ควรทำหรือไม่ทำส่วนต่อขยายสายสี่เหลือง

ก่อนหน้านี้ นายภาคพงศ์ ศิริกันทรมาต ผู้ว่า รฟม. เคยระบุว่า จากผลการศึกษาผลกระทบการก่อสร้างส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเหลืองซึ่งบริษัทที่ปรึกษาที่ BEM ว่าจ้างให้ทำการศึกษาตามความเห็นร่วมกันระหว่าง รฟม. / BEM และ EBM สรุปว่า การทำส่วนต่อขยายสายสี่เหลืองจะส่งผลกระทบต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยในปีแรกที่เปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสี่เหลือง หรือประมาณปี 2567 จะทำให้ผู้โดยสารสายสีน้ำเงินลดลง 4,800 คนต่อวัน สูญรายได้ปีแรก 988 ล้านบาท จนถึงปีที่ 30 ผู้โดยสารลดลง 17,500 คน รายได้หายไป 2,700 ล้านบาท ■