ข่าวหนังสือพิมพ์
กรุงเทพธุรกิจ วันที่: อังคาร 9 พฤษภาคม 2560 หน้า: 1(กลาง), 4

เสนอครม.เคาะลงนามรถไฟฟ้า 'ชมพู-เหลือง'

คมนาคมเสนอครม.วันนี้อนุมัติลงนามโครงการ รถไฟฟ้าชมพู-เหลือง มูลค่า 1 แสนล้านด้าน"บีทีเอสซี"ระบุพร้อมก่อสร้างทันทีเมื่อเข้าพื้นที่ได้ พร้อมแจงสาเหตุภาครัฐจ่ายเงินอุดหนุนค่าก่อสร้างทั้ง 2 โครงการ

การประชุมคณะรัฐมนตรี(ครม.)วันนี้ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเสนอให้ที่ประชุมพิจารณาอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร

นายสุรพงษ์ เลาหะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชน

อ่านต่อหน้า 4

ต่อจากหน้า 1

เสนอ ครม.

กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTSC เปิดเผยว่าทางBTSC อยู่ระหว่างเจรจากับผู้รับเหมาก่อสร้างงานโยธา งานระบบไฟฟ้า และเตรียมความพร้อมด้านเงินทุน สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร วงเงิน 53,519 ล้านบาท และรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร วงเงิน 51,931 ล้านบาท ซึ่ง BTSC เป็นผู้ชนะการประมูลทั้ง 2 เส้นทาง

อย่างไรก็ตามเมื่อครม.เห็นชอบผลการประมูลแล้ว ทางการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ BTSC ก็จะมีการลงนามในสัญญาร่วมกัน จากนั้นก็ต้องรอให้ รฟม. ทยอยส่งมอบพื้นที่ซึ่งBTSC ก็พร้อมลงมือก่อสร้างได้ทันที

ยันเอกชนต้องรับความเสี่ยงเอง

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองเป็นรูปแบบรัฐเอกชนร่วมลงทุน (PPP) Net Cost คือเปิดประมูลหาผู้ลงทุนและภาคเอกชนต้องรับความเสี่ยงเองทั้งหมด แต่เนื่องจากโครงการทั้ง 2 แห่ง มีมูลค่าการลงทุนสูงมาก เพราะฉะนั้นภาครัฐจึงต้องอุดหนุนวงเงินก่อสร้างให้กับเอกชน

นายสุรพงษ์ กล่าวว่า วงเงินอุดหนุนดังกล่าวไม่ได้แตกต่างกับการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าเส้นทางอื่นๆ เช่น รถไฟฟ้าสายสีเขียว หรือรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งภาครัฐจะเป็นผู้ลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธา ส่วนเอกชนเป็นผู้ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและรับจ้างเดินรถ เพราะสุดท้ายโครงการก่อสร้างจะตกเป็นของภาครัฐหลังสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน

อย่างไรก็ตามสาเหตุที่ไม่สามารถกำหนดวงเงินก่อสร้างงานโยธาที่ชัดเจน เนื่องจากโครงการทั้ง 2 แห่ง เป็นระบบรางเดี่ยว (Mono rail) ซึ่งมีรูปแบบรางและต้นทุนแตกต่างกันตามเทคโนโลยีที่จดลิขสิทธิ์ไว้ ส่วนรถไฟฟ้าระบบรางหนัก (Heavy rail) จะมีมาตรฐานรางแบบเดียวกันทั้งหมด

ระบุรัฐอุดหนุนกว่า2หมื่นล้าน

สำหรับเงื่อนไขการประมูล (TOR) ของทั้ง 2 โครงการจึงกำหนดว่า ภาครัฐจะให้เงินอุดหนุนค่าการสร้างงานโยธาก้อนหนึ่ง และจะให้เอกชนที่ขอรับเงินอุดหนุนต่ำที่สุดเป็นผู้ชนะการประมูล สำหรับสายสีชมพู มีวงเงินอุดหนุนประมาณ 20,000 บาท และกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ที่นำโดยกลุ่ม BTS ขอรับวงเงินอุดหนุนต่ำสุดประมาณ 19,900 ล้านบาท ส่วนสายเหลืองมีวงเงินอุดหนุนราว 23,000 ล้านบาท และกลุ่มBTSC ขอรับวงเงินอุดหนุนต่ำสุดประมาณ 22,000 ล้านบาท

แต่วงเงินอุดหนุนดังกล่าวยังไม่ครอบคลุมการก่อสร้างงานโยธาตามปกติ เพราะโครงการอื่นๆ จะมีรวมงานวางรางไว้ในงบประมาณก่อสร้างด้วย แต่ทั้ง 2 โครงการนี้ได้นำงานวางรางไปรวมกับการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและระบบไฟฟ้าซึ่งเอกชนต้องเป็นผู้ลงทุนเอง

อย่างไรก็ตาม BTSC ก็ตั้งใจจะลงทุนและพร้อมบริหารความเสี่ยงของโครงการทั้ง 2 แห่ง

ลงทุนเองกว่า1พันล้านส่วนต่อขยาย

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง BTS ยื่นข้อเสนอเพิ่มเติมว่าจะสร้างส่วนต่อขยายจากถนนรัชดาภิเษก เพื่อเชื่อมกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวบริเวณแยกรัชโยธิน เป็นระยะทาง 2.6 กม. มูลค่า 3,000 ล้านบาท เพื่อให้รถไฟฟ้าสายสีเหลืองเชื่อมกับสายสีเขียวทั้งช่วงหัวและท้ายของเส้นทาง โดยบีทีเอสจะเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด

นอกจากนี้ เสนอให้สร้างส่วนต่อขยายจากรถไฟฟ้าสายสีชมพู ระยะทาง 2.8 กม.ไปยังอาคารอิมแพคและทะเลสาบในเมืองทองธานี มูลค่า 2,500 ล้านบาท แต่บริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด (มหาชน) จะช่วยลงทุนครึ่งหนึ่ง

จุดเด่น2โครงการเพื่อผู้โดยสาร

โดยจุดเด่นของโครงการทั้ง 2 แห่งคือการเชื่อมต่อเพราะรถไฟฟ้าสายสีชมพู มีจุดตัดกับสายสีเขียวที่สถานีวงเวียนหลักสี่ ซึ่งผู้โดยสารสามารถใช้บัตรโดยสารใบเดียวกันได้โดยไม่ต้องออกจากระบบ เพราะBTSCเป็นผู้เดินรถทั้ง 2 เส้นทาง ส่วนสายสีชมพู สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วงบริเวณแคราย และเชื่อมต่อกับสายสีส้มที่มีนบุรี ด้านรถไฟฟ้าสายสีเหลืองก็เชื่อมกับรถไฟฟ้าสีเขียวที่สำโรง เชื่อมกับสายสีน้ำเงินบริเวณลาดพร้าว และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้มและสีแดงด้วย

สำหรับขั้นตอนที่ BTS ต้อง

ดำเนินการ เป็นการจัดทำรายงานผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (EIA) ประมาณ 1 ปีครึ่ง เพื่อให้เสร็จก่อนการก่อสร้างโครงการหลัก และต้องขออนุญาตหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเข้าใช้พื้นที่ เพราะสายสีเหลืองต้องก่อสร้างบนถนนรัชดาของ กทม. และสายสีชมพูต้องเจรจากับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) รวมถึงต้องเสนอให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจร (คจร.) เห็นชอบเพื่อบรรจุข้อเสนอลงในแผนแม่บทรถไฟฟ้า