

BTSปะทะBEMยังจบไม่ลง!

● ต่อหรือไม่ต่อรถไฟฟ้าสีเหลืองไปบรรจบสีเขียว

“บีทีเอส” ปะทะ BEM จบไม่ลง! ต่อหรือไม่ต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเหลืองไปบรรจบกับสายสีเขียว ล่าสุด “รฟม.” เสนอให้ต่อขยายพร้อมเปิดบริการก่อน เพื่อประเมินผลกระทบตัวเลขผู้โดยสารที่ชัดเจนต่อ BEM จากนั้นให้เปิดโต๊ะเจรจา 2 ฝ่ายเพื่อให้ BTS เยียวยาสายสีน้ำเงิน “ภคพงศ์” เผย BEM เห็นด้วย แต่ BTS ยังไม่ตอบรับ

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าการพิจารณาแผนต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง จากเดิมมีจุดเชื่อมต่อที่สถานีลาดพร้าว (สายสีน้ำเงินใต้ดิน) ซึ่งมีบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นผู้รับผิดชอบ ขยายไปสิ้นสุดที่แยกรัชโยธินเพื่อไปเชื่อมต่อกับสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ซึ่งมีบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS เป็นผู้รับผิดชอบ ระยะทาง 2.6 กิโลเมตร (กม.) ว่า ล่าสุดยังอยู่ระหว่างการเจรจา 3 ฝ่าย คือ รฟม. BTS และ BEM เนื่องจากการต่อขยายดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน แต่ BTS ยังไม่ตอบรับเงื่อนไขการเยียวยาแก่ BEM ในภายหลัง

ทั้งนี้ จากการเจรจาครั้งล่าสุด รฟม.เห็นว่าควรมีการต่อขยายสายสีเหลืองไปเชื่อมต่อกับสายสีเขียวเหนือด้วย แต่ต้องมีการกำหนดเงื่อนไขไว้ในสัญญาสายสีเหลืองส่วนต่อขยายว่า BTS และ BEM จะต้องมีการเจรจากัน ภายหลังการเปิดให้บริการสายสีเหลืองส่วนต่อขยายแล้ว และ BEM สามารถพิสูจน์ได้จริงว่าเป็นสาเหตุที่ส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารสายสีน้ำเงิน โดย BTS จะต้องทำการเยียวยาให้ BEM อย่างเหมาะสม แต่คงไม่ถึงขั้นต้องเยียวยาเต็ม 100% ซึ่งล่าสุด รฟม. และ BEM เห็นว่าเงื่อนไขมีความเหมาะสม แต่ BTS ยังมิได้ตอบกลับมว่าเห็นด้วยหรือไม่

“ที่ผ่านมาเราศึกษาเป็นตัวเลขแบบคาดการณ์ ซึ่งก็ไม่ได้ชัดเจนว่าจะเกิดขึ้นจริงตามที่คาดหรือไม่ ดังนั้นเราจึงมองว่าควรให้เปิดบริการสายสีเหลืองส่วนต่อขยายก่อน แล้วมาดูตัวเลขที่เกิดขึ้นกันจริง ๆ

เลยว่า BEM ได้รับผลกระทบจริงหรือไม่ กระทั่งมากน้อยแค่ไหน ซึ่งการพิจารณาพิสูจน์ตรงนี้จะตกเป็นของ BEM และรฟม.เห็นควรให้มีการระบุไว้ในสัญญาสีเหลืองส่วนต่อขยายว่าให้ BTS-BEM สามารถเปิดโต๊ะเจรจากันภายหลัง หากพิสูจน์ได้จริงว่า BEM ได้รับผลกระทบ เพื่อให้ BTS ทำการเยียวยา แต่ BTS ยังไม่ตอบกลับมว่าจจะรับเงื่อนไขหรือไม่” นายภคพงศ์ กล่าว

ทั้งนี้ หากสدتท้ายแล้ว BTS ไม่ยอมรับเงื่อนไขดังกล่าว ทางรฟม.ก็จะรายงานผลการเจรจา 3 ฝ่ายต่อคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม. และเป็นไปได้ว่าจะไม่มีการอนุมัติให้ต่อขยายสายสีเหลืองออกไป โดยให้ดำเนินการเฉพาะสีเหลืองเส้นหลักเท่านั้น เพื่อมิให้เกิดข้อพิพาทกันภายหลัง

สำหรับงานลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองมีกลุ่มกิจการร่วมค้า BSR Joint Venture (BTS, บริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) หรือ RATCH และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่งแอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) หรือ STEC) เป็นผู้รับงาน โดยตั้งบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM) เป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งก่อนหน้านี้นายภคพงศ์เคยระบุว่า จากการศึกษาพบว่า หากต่อขยายสายสีเหลืองไปเชื่อมต่อกับสายสีเขียวเหนือ ในปีแรกที่เปิดบริการส่วนต่อขยายสายสีเหลืองจะทำให้ผู้โดยสารของ BEM ลดลง 9,000 คนต่อวัน หรือประมาณ 1% และผู้โดยสารจะลดลงเรื่อย ๆ จนถึงปี 30 ของสัญญาสัมปทาน ที่พบว่าผู้โดยสารจะลดลงประมาณ 30,000 คนต่อวัน

นายภคพงศ์ กล่าวเพิ่มเติมถึงความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 23.6 กม. วงเงิน 131,004.30 ล้านบาท ว่า ล่าสุดสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ได้มาร่วมกับรฟม.ในการเข้าสำรวจพื้นที่

บริเวณสมาคมศิษย์เกาสวนกุหลาบตรงข้ามท่าสาคร ซึ่งเป็นพื้นที่ของสำนักงานทรัพย์สินฯ และ รฟม.ได้ขอใช้พื้นที่ดังกล่าวเพื่อเป็นไซต์ก่อสร้าง โดยเป็นงานก่อสร้างช่วงใต้ดิน และต้องมีการก่อสร้างจุดขึ้น-ลงสถานีด้วย

ทั้งนี้ รฟม.อยู่ระหว่างรอสำนักงานทรัพย์สินฯ สรุปผลการสำรวจพื้นที่ว่าจะให้รฟม.ปรับแบบก่อสร้างอย่างไรบ้าง จากนั้นรฟม.จะเร่งปรับแบบตามทันที โดยเบื้องต้นจะเป็นการขยับทางขึ้น-ลงสถานีในบริเวณดังกล่าว ส่วนเรื่องการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินนั้น ล่าสุดมีการออกประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน (พ.ร.ก.เวนคืน) แล้ว โดยประเมินว่า รฟม.จะสามารถเปิดประกวดราคางานโยธารถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ได้ในเดือนกันยายน 2563 ใกล้เคียงกับกำหนดเปิดประกวดราคารถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันตก) ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) วงเงิน 122,067 ล้านบาท

นายภคพงศ์ กล่าวต่อว่า ในการประกวดราคางานโยธารถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ จะแบ่งเป็น 6 สัญญา คือ สัญญางานโครงสร้างใต้ดิน 4 สัญญา / ยกระดับ 1 สัญญา และงานวางราง 1 สัญญา ส่วนเรื่องงานระบบและเดินรถนั้น รฟม.จะทบทวนรูปแบบการร่วมทุนกับเอกชน (PPP) อีกครั้งว่าควรใช้รูปแบบใด แต่เบื้องต้นประเมินว่าจะเป็น PPP ประเภท Gross Cost เช่นเดียวกับสายสีม่วง (เหนือ) บางใหญ่-เตาปูน คือรัฐลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและจัดเก็บค่าโดยสาร เอกชนลงทุนระบบรถไฟฟ้า ทำหน้าที่เดินรถ แล้วจ่ายเป็นเงินค่าจ้างแบบกำหนดราคาคงที่ เนื่องจากเป็นเส้นทางเดียวกัน หากว่าจ้าง PPP คนละประเภท จะทำให้มีปัญหาด้านการบริหารจัดการอย่างมาก ■