

ส่วนต่อขยาย'สายสีเหลือง'ระอู BEMจัดBTSจ่ายชดเชยพันล.

โมโนเรลสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย "รัชดาฯ-ลาดพร้าว-รัชโยธิน" สะดุด BEM เรียกชดเชย 1.4 พันล้าน BTS ผลศึกษาสรุปสายสีเขียว ดึงผู้โดยสารสายสีน้ำเงิน รพม.หวั่นเกิดข้อพิพาท ชงบอร์ดชี้ขาด 19 ส.ค. บีทีเอสยื่นกรณไม่รับเงื่อนไข เพราะยังพิสูจน์ไม่ได้ พร้อมลงทุน ให้รัฐ 100% ชี้ไม่กระทบ "ลาดพร้าว-สำโรง" พร้อมเปิดใช้กับ สายสีชมพู "แคราย-มีนบุรี" ต.ค.ปีหน้า



"สายสีเหลือง"

แหล่งข่าวจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ขณะนี้ยังไม่มี ข้อยุติโครงการลงทุนส่วนต่อขยายสาย สีเหลือง รัชดาฯ-ลาดพร้าว-รัชโยธิน ระยะทาง 2.6 กม. ที่กลุ่มกิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ (บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์- บมจ.ซีโน-ไทยฯ-บมจ.ราชกรุ๊ป) รับ สัมปทาน 33 ปี ช่วงลาดพร้าว-สำโรง เสนอลงทุนเพิ่มวงเงิน 3,779 ล้านบาท

จากสถานีลาดพร้าวที่จะเชื่อมต่อ สายสีน้ำเงินและสายสีเหลืองตามแนว ถนนรัชดาฯ ผ่านศาลาอาญา ม.ราชภัฏ จันทระเกษม เชื่อมแยกรัชโยธิน ระหว่าง สถานีพหลโยธิน 24 กับสถานีรัชโยธิน ของสายสีเขียวหมอซิด-คูคต

หวั่นกระทบผู้โดยสาร

ล่าสุด บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพฯ (BEM) ทำหนังสือถึง รพม. อ้างอิงสัญญาสัมปทานสายสีน้ำเงิน ที่ทำไว้ในข้อ 21 ข้อตกลงกระทำการ และงดเว้นกระทำการของ รพม. ใน "ข้อ ข." ที่ระบุว่า ภายใต้บังคับแห่ง เงื่อนไขของสัญญานี้ รพม.รับว่าจะไม่

กระทำและจะต้องงดเว้นการกระทำ อย่างหนึ่งอย่างใดที่อาจขัดขวางหรือ กระทบกระเทือนต่องานหรือการดำเนิน การหรือการไหลเวียนของผู้โดยสารเข้าสู่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน หรือการ จัดเก็บค่าโดยสารหรืออัตราค่าโดยสาร ตามสัญญานี้

โดย BEM ขอให้ รพม.เจรจา BTS ชดเชยรายได้ กรณีที่เกิดผลกระทบ สายสีเหลืองส่วนต่อขยายเปิดบริการที่ อาจทำให้ผู้โดยสารสายสีน้ำเงินลดลง โดยมองว่าเป็นการแข่งขัน เหมือนกรณี ทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด ที่ได้สร้าง โทลล์เวย์

ทั้งนี้ คณะกรรมการ (บอร์ด) รพม. อนุมัติส่วนต่อขยายสายสีเหลืองไปแล้ว พร้อมแบ่งรายได้ค่าโดยสารตามปริมาณ ผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น หากเกิน 30% และ 50% ขึ้นไป จะแบ่งให้ รพม. 30-50% เป็นรายได้เพิ่มอีกปีละ 250 ล้านบาท ในปีที่ 11-30 ซึ่งบอร์ดให้ รพม.เจรจากับ BEM และ BTS ให้จบเกี่ยวกับ ประเด็นนี้ เนื่องจากเป็นเรื่องอนาคต และนำไปสู่การจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อ วิเคราะห์ผลกระทบ

"ผลศึกษาระบุการสร้างสีเหลืองส่วนต่อ

ขยายเชื่อมทางหลักและสายสีเขียว จะทำให้ผู้โดยสารสายสีน้ำเงินหายไป 6,000 เที่ยวคน/วัน คิดเป็นรายได้ที่สูญ ดลอดสัมปทานถึงปี 2592 จะอยู่ที่ 900- 1,400 ล้านบาท ขึ้นอยู่ที่ว่าจะมีค่าแรก เข้าชำระระหว่างรถไฟฟ้าสองสายหรือไม่

โดย รพม.ได้เจรจากับบีทีเอสเกี่ยวกับ เคสนี้แล้ว และให้ลงนามบันทึก ความร่วมมือ (MOU) เป็นเงื่อนไขใน สัญญา ล่าสุด BTS ทำหนังสือยืนยัน มายัง รพม. จะไม่ชดเชยรายได้ให้ไม่ว่า กรณีใด ๆ เนื่องจากเป็นผลกระทบที่ยัง ไม่เกิดขึ้น จะสามารถพิสูจน์ได้หลังจาก เปิดบริการแล้ว

"สองฝ่ายไม่มีใครยอมใคร เจรจหลาย ครั้งไม่ยุติ รพม.ก็ไม่อยากการันตีว่าจะ เกิดหรือไม่เกิดเรื่องผลกระทบ ไม่อยาก ให้เป็นข้อพิพาท ควรมีกรอบเวลาให้ เรื่องจบ สายสีเหลืองจะเปิดเต็มรูปแบบ เดือน ก.ค. 2565 หากยังไม่ยุติก็ต้อง พับโครงการ" แหล่งข่าวกล่าวและว่า

สายสีเหลืองส่วนต่อขยายพร้อม เดินหน้าก่อสร้าง โดยได้รับอนุมัติ EIA (รายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม) และบอร์ด รพม.อนุมัติผลเจรจาค่าตอบแทนกับบีทีเอสแล้ว แต่ติดประเด็นดัง กล่าวทำให้โครงการล่าช้า

ชงบอร์ดเคาะ 19 ส.ค.

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รพม. กล่าวว่า วันที่ 19 ส.ค.นี้ จะเสนอ ความคืบหน้าให้บอร์ด รพม.พิจารณาอีก ครั้ง เพื่อหาข้อยุติ เนื่องจาก BTS ทำ หนังสือมาแล้ว

"BTS ระบุว่า ผลกระทบต่อผู้โดยสาร สายสีน้ำเงินนั้น อาจมาจากหลายปัจจัย

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: พุธที่ 23 - อาทิตย์ 26 กรกฎาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5273

หน้า: 1(ขวา), 4

Col.Inch: 68.12

Ad Value: 91,962

PRValue (x3): 275,886

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ส่วนต่อขยายสายสีเหลือง'ระอุ BEMงัดBTSจ่ายชดเชยพันล.

ก็ได้ เช่น พฤติกรรมการเดินทางของคนเปลี่ยนไป เพราะมีรถไฟฟ้าให้บริการหลายสาย หรืออาจจะกระทบมากตามผลศึกษา หากมีข้อพิพาทในอนาคตอาจต้องยกเลิกโครงการ ซึ่งอยู่ที่การตัดสินใจของบอร์ด”

นายพงษ์สฤษดิ์ ดันติสุขุณิษฐ์กุล กรรมการบริหาร บมจ. BEM กล่าวว่า ส่วนต่อขยายสายสีเหลืองไม่ได้อยู่ในแผนแม่บทรถไฟฟ้าของรัฐบาลมาก่อน เป็นการเสนอโดย BTS เพื่อเชื่อมสายสีเขียว ทำให้โครงข่ายระบบรางเปลี่ยนไป จึงส่งผลให้ส่วนแบ่งรายได้ของสายสีน้ำเงินลดลง จึงทำหนังสือถึง รฟม. และ รฟม. ก็เข้าใจจึงให้ศึกษา จนมีข้อสรุปเรื่องผลกระทบรายได้ของสายสีน้ำเงิน BEM ไม่คัดค้านการก่อสร้าง แต่ต้องชดเชยรายได้ที่หายไปด้วย

ย้ำคุยกันหลังเปิดใช้

นายศิริ กาญจนพาสน์ ประธานกรรมการบริหาร บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ กล่าวว่า ส่วนต่อขยายสายสีเหลืองได้รับอนุมัติพร้อมกับส่วนต่อขยายสายสีชมพู แต่เงื่อนไขต่าง ๆ ตั้งขึ้นภายหลังอยากขอให้รัฐนึกถึงประชาชน หาก รฟม. ไม่ให้สร้างก็ไม่เป็นไร ไม่ต้องเสียเงิน

ลงทุนอีก 3,700 ล้านบาท เพราะมีแค่ 2 สถานี และทำให้โครงการมีกำไรก็ไม่ได้ง่าย

นายสุรพงษ์ เลหาอะัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บมจ.ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) กล่าวว่า ยืนยันไปยัง รฟม.แล้วจะไม่รับประกันชดเชยรายได้ เนื่องจากบริษัทลงทุนให้รัฐ 100% และแบ่งรายได้ให้ รฟม.เพิ่ม เชื่อว่าเป็นประโยชน์ต่อประชาชนในการเดินทาง

ต.ค. 64 ได้นั่งสีชมพู-สีเหลือง

ปัจจุบันสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว-สำโรง คืบหน้าแล้ว 57.90% สายสีชมพูช่วงแคราย-มีนบุรี คืบหน้า 57.53% ปลายปี 2563 รถขบวนแรกทั้ง 2 สายจะถึงประเทศไทย ส่วนที่เหลือจะทยอยส่งมอบ คาดว่าจะเปิดใช้ในเดือน ต.ค. 2564

สายสีเหลืองมีแนวโน้มจะเปิดได้ตลอดสาย ส่วนสีชมพูอาจเปิดเป็นช่วง ๆ เพราะยังติดเรื่องพื้นที่ ขณะที่ส่วนต่อขยายสายสีชมพูจากศรีรัช-เมืองทองธานี ต้องรอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ