



รถไฟฟ้าเข้าเมืองทอง'ฉลุย'  
รฟม.ส่งอัยการตรวจสัญญา  
> 3

# รถไฟฟ้าเข้าเมืองทอง'ฉลุย' รฟม.ส่งอัยการตรวจสัญญา

เผยโควิดจุดผู้โดยสาร  
รถไฟฟ้าสีน้ำเงิน 10%)

กรุงเทพธุรกิจ ● บอร์ด รฟม.เคาะสัญญาต่อขยายรถไฟฟ้าสีชมพู 3 กม.เชื่อมเมืองทองธานี จ่อชง ครม.ลงนาม "บีเอสอาร์" ก.ค.นี้ ด้านสายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง เร่งสรุปตัวเลขผู้โดยสาร รับ"โควิด"จุดผู้โดยสารสายสีน้ำเงิน 10%

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า คณะกรรมการ รฟม.อนุมัติสัญญาร่วมทุนรถไฟฟ้าสายสีชมพู (ส่วนต่อขยาย) ช่วงแคราย-มีนบุรี ที่เพิ่มระยะทางจากสถานีบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ สถานีศรีรัช เข้าไปยังเมืองทองธานี ระยะทาง 3 กิโลเมตร

ทั้งนี้ รฟม.จะส่งร่างสัญญาเสนอสำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อตรวจสอบ หลังจากนั้นจะผนวกรวมกับผลการเจรจา ก่อนเสนอกระทรวงคมนาคม คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (พีพีพี) และคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาคาดว่าจะลงนามสัญญาร่วมทุนได้ภายในเดือน ก.ค.-ส.ค.นี้และเริ่มงานก่อสร้างทันที

"ส่วนต่อขยายเป็นข้อเสนอของเอกชน โดยเอกชนจะลงทุนเองทั้งหมด ส่วนรฟม.ช่วยการเวนคืนที่เพิ่มเติม แต่ค่าใช้จ่ายชดเชยเอกชนจะรับผิดชอบ ซึ่งรวมในวงเงินที่เอกชนประเมินงบลงทุน 3.7 พันล้านบาท"

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ส่วนต่อขยาย หากสามารถลงนามและเริ่มงานก่อสร้างได้ตามกำหนดภายในปีนี้ จะใช้เวลาก่อสร้าง 2 ปี เปิดให้บริการล่าช้ากว่าสายสีชมพูเส้นหลักช่วงแคราย-

มีนบุรี ที่กำลังก่อสร้าง และเตรียมเปิดให้บริการปลายปี 2564 ดังนั้นส่วนต่อขยายนี้ คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ปี 2566

นอกจากนี้ ผลการศึกษารถไฟฟ้าสายสีชมพู ส่วนต่อขยาย จะเพิ่มปริมาณผู้โดยสารเข้าสู่ระบบ 10% จากเดิมที่ประเมินว่ารถไฟฟ้าสายสีชมพูเส้นหลักจะมีผู้โดยสาร 1.4 แสนเที่ยวคนต่อวัน ซึ่งจะส่งผลให้รฟม.ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ โครงการส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีชมพูแคราย-มีนบุรีเป็นข้อเสนอของบริษัท นอร์ทเทิร์นบางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) โดยกลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (บีทีเอส-ซีโนไทยฯ-ราชกรู๊ป) ซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน โดยมีการนำเสนอจะลงทุน 3,379 ล้านบาท

ขณะที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ส่วนต่อขยาย) ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ซึ่งกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ เสนอขยายจากแยกรัชดา-ลาดพร้าว ถึงแยกรัชโยธิน เชื่อมกับสายสีเขียวส่วนต่อขยายช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 2.6 กิโลเมตร เงินลงทุน 3,779 ล้านบาท โดยกำลังทบทวนปริมาณผู้โดยสาร จึงทำให้ล่าช้ากว่าส่วนต่อขยายสายสีชมพู 6 เดือน

ก่อนหน้านี้ประเมินว่าจะมีผู้โดยสารใช้บริการส่วนต่อขยาย 9 พันเที่ยวคนต่อวัน เป็นการศึกษากรณีไม่เก็บค่าแรกเข้าเพิ่ม แต่ผู้รับสัมปทานชี้แจงว่าต้องจัดเก็บค่าแรกเข้าการใช้บริการเชื่อมระหว่างสายสีเหลืองและสายสีเขียว เนื่องจากเอกชนผู้รับสัมปทานจัดตั้งนิติบุคคลคนละบริษัท

"แม้ว่าทั้งสายสีเขียวและสายสีเหลืองจะเป็นของบีทีเอส แต่ทั้ง 2 โครงการ

อยู่ภายใต้นิติบุคคลคนละรายกัน ส่วนสายสีเหลือง บีทีเอสเป็นผู้ร่วมทุนในกิจการร่วมค้า เขาจึงชี้แจงว่าต้องเก็บค่าแรกเข้า เพราะต้องนำไปแบ่งรายได้ เมื่อต้องเก็บค่าแรกเข้า รฟม.ประเมินว่าผู้โดยสารน่าจะลดลงต่ำกว่า 9 พันเที่ยวคนต่อวัน"

นายภคพงศ์ กล่าวว่า คณะกรรมการ รฟม.อนุมัติขยายมาตรการลดค่าครองชีพประชาชน ซึ่งลดค่าโดยสารสายสีม่วง จากเที่ยวละ 14-42 บาท เหลือ 14-20 บาท ซึ่งสิ้นสุด 31 มี.ค.นี้ ขยาย 3 เดือน ถึง 30 มิ.ย.นี้ เพราะโควิด-19 ทำให้ประชาชนใช้บริการลดลงจึงมีผลต่อการประเมินมาตรการ โดยผู้โดยสารสายสีม่วงปัจจุบันต่ำกว่าที่คาดเพราะผลกระทบโควิด-19 ทำให้ขณะนี้อยู่ที่ 6.2 หมื่นเที่ยวคนต่อวัน ซึ่งสูงขึ้นจากก่อนหน้านี้ 10% แต่ไม่ถึงเป้าหมายที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 20%

นอกจากนี้ การขยายระยะเวลาลดค่าโดยสารอีก 3 เดือนนั้น จะทำให้ รฟม.สูญเสียรายได้เพิ่มขึ้น 50 ล้านบาท จากมาตรการเดิมระยะ 3 เดือนสูญเสียรายได้ 50 ล้านบาท แต่ไม่กระทบสภาพคล่ององค์กรที่มี 400-500 ล้านบาท จึงไม่ต้องขอเงินอุดหนุนจากภาครัฐ

ส่วนโรคโควิด-19 และการปิดภาคเรียน เป็นปัจจัยกระทบต่อการเดินทางของผู้โดยสาร ทำให้รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินปัจจุบันมีปริมาณผู้โดยสารต่ำกว่าที่คาด โดยปกติช่วงปิดเทอมผู้โดยสารลดลง 5% แต่ขณะนี้สายสีน้ำเงินส่วนหลัก มีผู้โดยสาร 3.1 แสนเที่ยวคนต่อวัน ลดลง 10% เมื่อเทียบกับช่วงก่อนที่มีผู้โดยสาร 3.5 แสนเที่ยวคนต่อวัน และนำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงเตาปูน-ท่าพระ มีผู้โดยสาร 7 หมื่นเที่ยวคนต่อวัน ต่ำกว่าคาดการณ์