

เร่งสรุป PPP สีแดงต่อขยาย ชงกรม.ลุยตอกเข็มในปี66

เร่งสรุป PPP สีแดงต่อขยายชงกรม.ลุยตอกเข็มในปี66

ผู้จัดการรายวัน360° - “ผู้ว่าฯ รฟท.” แจงชัดรถทุกขบวนเข้าหัวลำโพงตามเดิมปีใหม่ 65 ไม่กระทบ เร่งเช็คลิสต์สำรวจความเห็นทุกกลุ่มทำ Action Plan แผนเยียวยา เป้าสุดท้ายเหลือ 22 ขบวนเชิงสังคมเข้าหัวลำโพง ซึ่งผลศึกษาหัวลำโพง ไม่เคยพูดทบทวนใครให้ข้อมูลเท็จจ่อดำเนินคดีตามกฎหมาย ส่วนรถไฟสีแดงส่วนต่อขยาย เตรียมสรุปเสนอให้ ครม.พิจารณา ดันประมูลปี 65 ตอกเข็มปี 66

อ่านต่อหน้า | 4

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แถลงยืนยันไม่ปิด “หัวลำโพง” รถไฟทั้งสายสั้นและสายยาว สามารถเดินขบวนรถ เข้า-ออก สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ได้เหมือนเดิม ที่ห้องปฏิบัติการศึกษาการรถไฟ รongเมือง



ผู้จัดการรายวัน360° - “ผู้ว่าฯ รฟท.” แจงชัดรถทุกขบวนเข้าหัวลำโพงตามเดิมปีใหม่ 65 ไม่กระทบ เร่งเช็คลิสต์สำรวจความเห็นทุกกลุ่มทำ Action Plan แผนเยียวยา เป้าสุดท้ายเหลือ 22 ขบวนเชิงสังคมเข้าหัวลำโพง ซึ่งผลศึกษาหัวลำโพง ไม่เคยพูดทบทวนใครให้ข้อมูลเท็จจ่อดำเนินการทางกฎหมาย ใครให้ข้อมูลเท็จพร้อม ชงกรม.เคาะ PPP สีแดงต่อขยาย

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยว่า ในวันที่ 23 ธ.ค. 2564 นี้ รฟท.ยังคงให้บริการเดินรถไฟตามเส้นทางเดิม และเข้าสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เหมือนเดิม ยังไม่มีการปรับเปลี่ยนไปใช้สถานีกลางบางซื่อแต่อย่างใด โดยปัจจุบัน มีการเดินรถไฟเชิงพาณิชย์ 40 ขบวน รถไฟท่องเที่ยว 6 ขบวน (ซึ่งลดลงจากช่วงก่อนเกิดโควิด-19 ที่มีการเดินรถไฟเชิงพาณิชย์ 84 ขบวน) มีรถไฟเชิงรถไฟเชิงสังคม 40 ขบวน (ซึ่งลดลงจากช่วงก่อนเกิดโควิด-19 ที่มี 52 ขบวน) เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้เดินทางตามเดิมในช่วงเทศกาล

ปีใหม่ 2565 และได้มีเวลาปรับตัวกับบริการใหม่ ส่วนการใช้สถานีกลางบางซื่อเป็นต้นทาง/ปลายทาง นั้น รฟท.ต้องทำการบ้านต่อโดยเช็คลิสต์เพื่อทำเป็น Action Plan รวบรวมข้อมูลให้ครบถ้วนใน 30 วัน เพราะสถานีบางซื่อมีภาระค่าใช้จ่ายเดือนละ 40 ล้านบาท ส่วนหัวลำโพงมีประมาณ 10 ล้านบาท สำหรับแผนการปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถที่คาดว่าจะดำเนินการได้ในปี 2565 โดยรถไฟเชิงพาณิชย์ จะเปลี่ยนต้นทางเป็นสถานีกลางบางซื่อ 28 ขบวน รถไฟเชิงสังคม 28 ขบวน และมีรถไฟเชิงสังคม 22 ขบวน ที่ยังคงเข้าสถานีหัวลำโพง ซึ่งพบว่ายังมีผู้ใช้บริการ ขบวนรถเชิงสังคมประมาณ 10,000 คน/วัน

นายนิรุฒกล่าวว่า เรื่องการใช้ประโยชน์สถานีกลางบางซื่อ และสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เคยมีผลการศึกษาและมีมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ 7 พ.ย. 2549 ต่อมา ครม. วันที่ 22 พ.ค. 2550 ครม.อนุมัติโครงการก่อสร้าง

รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ซึ่งกระทรวงคมนาคม และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งรถไฟสายสีแดงเป็นรถไฟฟ้าชานเมือง มีรางขนาด 1 เมตร เพื่อให้รถไฟปัจจุบันสามารถใช้โครงสร้างร่วมกันได้ วันนี้สถานการณ์ปัจจุบันที่อาจเปลี่ยนแปลงไป จำเป็นต้องพิจารณาให้เหมาะสม

ส่วนการพัฒนาสถานีหัวลำโพงว่า ผู้ว่าการ รฟท.ยืนยันไม่มีการทุบหรือรื้อ เพราะเป็นสถานีประวัติศาสตร์ทรงคุณค่า แต่จะหาแนวทางพัฒนาอย่างไรให้ยังคงเป็นสถานีรถไฟมีชีวิต ซึ่ง รฟท.ได้มอบหมายให้สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ศึกษาเมื่อ 9 พ.ค. 2554-5 ธ.ค. 2554 วันนี้ รฟท.มอบหมายบริษัทลูก คือ เอสอาร์ทีแอสเสท จำกัด (SRAT) ศึกษา ก็เป็นอีกความเห็น ซึ่งยังไม่มีการตกลงว่าจะใช้แบบนี้

“เรื่องที่มีการระบุว่าเอาที่ไปให้เจ้าสัว เป็นจินตนาการใครไม่ทราบ หากมีการพูดคุยความเท็จกัน

จะพิจารณาว่าเข้าข่ายประเด็นทางกฎหมายอย่างไรต่อไป”

นายอนันต์ โพธิ์น้อมแดง ผู้ช่วยผู้ว่าการ รฟท. ด้านปฏิบัติการ กล่าวว่า โครงการรถไฟสายสีแดงส่วนต่อขยาย 4 เส้นทาง ซึ่ง ครม.มีมติเห็นชอบดำเนินการแล้ว ได้แก่ ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต, ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา, ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช, ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก-หัวลำโพง (Missing Link) วงเงินกว่า 6.7 หมื่นล้านบาท การดำเนินการรูปแบบ PPP-Net Cost มี 3 แนวทางคือ 1. ให้เอกชนลงทุน 100% แต่ผลตอบแทน EIRR ต่ำมาก 2. รัฐลงทุนโยธา เอกชนลงทุนจัดหารถ เดินรถ ซ่อมบำรุง (O&M) และจัดเก็บรายได้ ค่า EIRR ต่ำกว่า 12% แนวทางที่ 3 รัฐลงทุนโยธาและจัดหารถ โดยเอกชนเดินรถ ซ่อมบำรุงทั้งตัวรถและโครงสร้างพื้นฐานด้วย จัดเก็บรายได้ แบ่งค่าสัมปทานและจ่ายค่าตัวรถให้รัฐ ค่า EIRR เหมาะสมที่สุด ภายใต้ระยะเวลา 50 ปี.