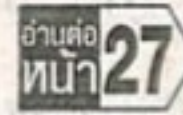


## รฟม.ตัดเชือก'บีทีเอส' ไม่ต่อส่วนขยายสี่เหล็อง

"รฟม." เตรียมล้มแผนทำส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสี่เหล็อง ยอมรับเจรจา BTS ถึงทางตัน พร้อมทำแนวเส้นทางตามแผนแม่บทเดิม ล่าสุดเผยตัวเลขผลกระทบต่อ BEM หากมีส่วนต่อขยาย พบปีแรกที่เปิดบริการทำรายได้สายสีน้ำเงินหายไป 988 ล้านบาท รวม 30 ปี สูญรายได้ 2.7 พันล้านบาท บอร์ดรฟม. สั่งส่งเรื่องถึงกระทรวงคมนาคมชี้ทางออก!

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่ง



### รฟม.

มวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า ในการประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม. ที่มีนายสรยุทธ ทรงศิริ อดีตรองเลขาธิการ เป็นประธาน เมื่อวันที่ 18 มีนาคมที่ผ่านมา รฟม. ได้รายงานผลการศึกษารณีการก่อสร้างต่อขยายรถไฟฟ้าสายสี่เหล็อง ลาดพร้าว-ลำโรง อีก 2.6 กิโลเมตร (กม.) จากเดิมสิ้นสุดที่สถานีรถไฟฟ้าลาดพร้าวไปสิ้นสุดที่แยกราชโยธิน พบว่าจะส่งผลกระทบต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยในปีแรกที่เปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสี่เหล็อง หรือประมาณปี 2567 จะทำให้ผู้โดยสารสายสีน้ำเงินลดลง 4,800 คนต่อวัน สูญรายได้ปีแรก 988 ล้านบาท จนถึง

อ่านต่อหน้า 28

### รฟม.

(ต่อจากหน้า 27)

ปีที่ 30 ผู้โดยสารลดลง 17,500 คน รายได้หายไป 2,700 ล้านบาท

ทั้งนี้ ผลการศึกษาดังกล่าวมาจากที่ปรึกษาที่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ว่าจ้างให้ทำการศึกษาตามความเห็นร่วมกันระหว่างรฟม. / BEM และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด หรือ EBM ซึ่งเป็นบริษัทที่กิจการร่วมค้า BSR Joint Venture (บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS, บริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) หรือ RATCH และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริงแอนด์คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) หรือ STEC) ผู้รับงานสายสี่เหล็อง จัดตั้งขึ้นเพื่อรับผิดชอบรถไฟฟ้าสายสี่เหล็องให้ BEM เป็นผู้จ้างที่ปรึกษามาทำการศึกษาเรื่องนี้ ซึ่งทาง EBM รับทราบผลการศึกษาลงแล้ว แต่ไม่ยอมรับผลการศึกษาดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม บอร์ดได้สั่งการให้รฟม.นำส่งรายละเอียดเรื่องส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสี่เหล็องไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อขอคำแนะนำว่าเห็นควรให้รฟม.ดำเนินการอย่างไร ซึ่งรฟม.จะนำส่งไปยังกระทรวงคมนาคมโดยเร็วที่สุด ส่วนการเจรจาเพิ่มเติมกับ EBM นั้น คงไม่มีแล้ว เพราะ EBM ได้ส่งหนังสือยืนยันชัดเจนมาตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2563 ว่าไม่ยอมรับเงื่อนไขที่ต้องเจรจากับ BEM หากภายหลังเปิดให้บริการสายสี่เหล็องส่วนต่อขยายแล้ว และ BEM สามารถพิสูจน์ได้จริงว่าเป็นสาเหตุที่ส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารสายสีน้ำเงิน โดย EBM จะต้องทำการเยียวยาให้ BEM อย่างเหมาะสม

นายภคพงศ์ กล่าวต่อว่า หากสุดท้ายไม่สามารถดำเนินการส่วนต่อขยายสายสี่เหล็องได้จริง ก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชน เพราะถือว่าเป็นการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทเดิมอยู่แล้ว โดยสายสี่เหล็องจะเชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงินที่สถานีลาดพร้าว

"ยอมรับว่าก่อนหน้านี้รฟม.เคยบอกว่าอยากให้มีส่วนต่อขยายสายสี่เหล็อง จะได้เป็นทางเลือกให้กับผู้ใช้บริการ แต่มาตอนนี้เราก็ต้องมาชี้แจงว่าหากทางเลือกนั้นส่งผลกระทบต่อรฟม. ต้องมากลายเป็นข้อพิพาทกับเอกชน หรือมีค่าโง่ในภายหลัง เราคงเลือกที่จะไม่เอาดีกว่าถามว่าแล้วความสะดวกของผู้ใช้บริการจะลดลงหรือไม่ ก็ตามแผนแม่บทเดิมนั้น สายสี่เหล็องไม่มีส่วนต่อขยายอยู่แล้ว มีแค่เส้นทางหลัก คือ ลาดพร้าว-ลำโรง ก็จะมาเชื่อมกับสีน้ำเงิน ดังนั้นแม้ไม่ต่อขยายออกไปโครงการก็ยังมีความสมบูรณ์" นายภคพงศ์ กล่าว

### ยืนยันประมูลสายสี่เหล็อง ทำตามกรอบกฎหมาย

ส่วนกรณีของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTSC บริษัทในเครือ BTS ยื่นฟ้องนายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ กับพวกรวม 7 คน ต่อศาลอาญาคดีทุจริตและ

ประพฤติมิชอบกลาง ในความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 157, 165 และพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2561 มาตรา 172 สืบเนื่องมาจากกรณีการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสี่เหล็อง ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) นั้น นายภคพงศ์ กล่าวว่า ขณะนี้ได้รับหนังสือแจ้งจากศาลอาญา อย่างเป็นทางการแล้วว่า ให้รฟม.นำส่งเอกสารเพิ่มเติมภายใน 30 วัน ซึ่งรฟม.ก็จะนำส่งไปตามคำสั่งศาล

ทั้งนี้ โดยส่วนตัวแล้วยอมรับว่ามีความกังวล

ในเรื่องดังกล่าว ซึ่งถือเป็นเรื่องปกติสำหรับคนที่ถูกฟ้องร้องอยู่แล้ว แต่ยืนยันว่าการดำเนินการทุกอย่างของรฟม.เป็นไปตามระเบียบกฎหมาย เพราะรฟม.เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่มีกรอบระเบียบกฎหมายกำหนดการทำงานที่ชัดเจน ไม่สามารถละเว้นการปฏิบัติได้

### อนุมัติปรับ 'แถมภูเก็ต'

นายภคพงศ์ กล่าวต่อว่า เมื่อวันที่ 18 มีนาคมที่ผ่านมา ที่ประชุมบอร์ดรฟม.ยังมีมติเห็นชอบให้ปรับแผนดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ท่าแยกฉลอง จากเดิมที่ใช้ระบบรถรางไฟฟ้า (Tram) มาเป็นระบบขนส่ง Automatic Rapid Transit (ART) โดยลักษณะรถจะเหมือนรถรางที่มีความยาวแต่ใช้ล้อวางวิ่งบนถนน ไม่ต้องวางราง โดยวิ่งผ่านเส้นทางเดิม และระยะทางยังคงเท่าเดิมคือ 42 กิโลเมตร (กม.) แต่จากผลการศึกษาพบว่าการใช้รูปแบบ ART จะทำให้มูลค่าโครงการลดลงเหลือประมาณ 20,000 ล้านบาท จากเดิมเป็น Tram มีมูลค่าโครงการ 35,201 ล้านบาท และสามารถก่อสร้างได้เร็วขึ้นจากเดิม 3 ปี เหลือประมาณ 2 ปีครึ่ง

สำหรับขั้นตอนจากนี้ รฟม.จะเร่งจัดทำรายงานการศึกษาการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน (PPP) ซึ่งต้องเปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่อย่างน้อย 2 ครั้ง / ออกแบบรายละเอียด และทำรายงานเปลี่ยนแปลงรายงานการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยประเมินกรอบว่าจะสามารถนำส่งรายงาน PPP ต่อคณะกรรมการ นโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ในเดือนสิงหาคม 2565 / เริ่มกระบวนการคัดเลือกเอกชนในเดือนมิถุนายน 2566 เริ่มการก่อสร้างเดือนมิถุนายน 2567 เปิดให้บริการในเดือนธันวาคม 2569 ซึ่งจะล่าช้ากว่าแผนเดิมเล็กน้อย โดยแผนเดิมตั้งเป้าว่าจะเปิดให้บริการในเดือนกรกฎาคม 2569