

รฟท.ลุยขยายสายสีแดงเฟสใหม่

อยุธยา-ฉะเชิงเทรา-นครปฐมเฮ!

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ส่วนต่อขยายว่า ขณะนี้ รฟท.ได้จ้างที่ปรึกษาให้เข้ามากำหนดเงื่อนไขการประกวดราคา คาดว่า จะได้ข้อสรุปสิ้นปี 64 ซึ่ง รฟท.จะเร่งดำเนินการส่วนต่อขยายรถไฟชานเมืองสายสีแดงทุกทิศทาง ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (พีพีพี) โดยคัดเลือกเอกชนให้เข้ามาก่อสร้างส่วนต่อขยายและระบบเดินรถทั้งหมด เพียงรายเดียว ขณะเดียวกัน เอกชนที่ผ่านเข้ามาดำเนินการ จะได้สิทธิในการเดินรถ รถไฟสายสีแดงชานเมือง เส้นทางบางซื่อ-ตลิ่งชัน, บางซื่อ-รังสิต ด้วย สำหรับส่วนต่อขึ้น ทางด้านทิศเหนือต่อขยายจากรังสิต-ธรรมศาสตร์-อยุธยา, ทิศตะวันออกต่อขยายจากบางซื่อ-หัวหมาก-ฉะเชิงเทรา และทิศตะวันตกต่อขยายจากตลิ่งชัน-ศาลายา-นครปฐม

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ก่อนหน้านี้นักเดิรัฐมนตรี (กรม.) ได้มีมติอนุมัติให้กระทรวงคมนาคมดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงส่วนต่อขยาย 4 โครงการเพิ่มเติม ระยะทางรวม 55.2 กิโลเมตร (กม.) วงเงินลงทุนรวม 67,573 ล้านบาท ประกอบด้วย 1.ส่วนต่อขยายจากรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต ระยะทาง 8.84 กม. ซึ่งจะเป็นงานโยธา 4,041 ล้านบาท งานระบบ 2,219 ล้านบาท 2.ส่วนต่อขยายจากตลิ่งชัน-ศาลายา 14.8 กม. เป็นงานโยธา 7,631 ล้านบาท งานระบบ 2,561 ล้านบาท 3.ส่วนต่อขยายตลิ่งชัน-ศิริราช 5.7 กม. เป็นงานโยธา 2,884 ล้านบาท งานระบบ 3,751 ล้านบาท และ 4.ส่วนต่อขยาย บางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก 25.9 กม. เป็นงานโยธา 25,249 ล้านบาท งานระบบ 18,697 ล้านบาทล่าสุด รฟท.จะจ้างบริษัทที่ปรึกษากำหนดรูปแบบการดำเนินการ

นอกจากนี้ยังศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการลงทุนก่อสร้างส่วนต่อขยายใหม่ 4 โครงการ รวมถึงสิทธิการเดินรถส่วนแรกๆ ที่ให้บริการไปแล้ว และการบริหารรวมของรถไฟชานเมืองส่วนแรก ทั้งแบบ รฟท.ลงทุนเองทั้งหมด กับรูปแบบพีพีพีพบว่า หาก รฟท.ลงทุนเองต้องหางบมาลงทุนกว่า 67,573 ล้านบาท แต่ที่ผ่านมา สายสีแดงช่วงบางซื่อ-รังสิต บางซื่อ-ตลิ่งชัน ลงทุนรวมกว่า 107,088 ล้านบาท ขณะเดียวกัน รฟท.ไม่ได้รับสิทธิเดินรถช่วง บางซื่อ-รังสิต 32,963 ล้านบาท อีกทั้ง รฟท.ยังมีความเสี่ยงจากการขาดทุนในการให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงกว่า 4,500 ล้านบาท

ส่วนกรณีพีพีพี ส่วนต่อขยายทั้ง 4 โครงการ รวมถึงสิทธิการเดินรถส่วนแรกๆ ที่ให้บริการไปแล้วนั้น เอกชนที่ผ่านการคัดเลือกจะลงทุนเองทั้งหมดกว่า 100,536 ล้านบาทแบ่งเป็นงานโยธา รวมระบบ 4 โครงการต่อขยาย วงเงิน 67,573 ล้านบาท และยังได้สิทธิเดินรถเดิมกว่า 32,963 ล้านบาท ซึ่งแนวทางนี้ รฟท.จะได้ประโยชน์จากผลประโยชน์และส่วนแบ่งรายได้ รวมกว่า 65,231 ล้านบาท และรัฐจะทยอยจ่ายคืนงานโยธาในภายหลัง ไม่น้อยกว่า 10 ปี เช่นเดียวกับโครงการพีพีพีที่ผ่านมา นอกจากนั้นยังช่วยให้ รฟท.ลดขาดทุนสะสมกว่า 4,500 ล้านบาทได้อีก.