

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 150,000 Ad Rate: 833	Section: First Section/ทัศนะ			
	วันที่: จันทร์ 19 มิถุนายน 2566			
	ปีที่: 36	ฉบับที่: 12404	หน้า: 7(ขวา)	
	Col.Inch: 45.23	Ad Value: 37,676.59	PRValue (x3): 113,029.77	คลิป: ขาว-ดำ
	คอลัมน์: จับกระแส: 3 ก.ค.นี้ ล้มดีล'ต่อขยายสายสีเหลือง'ประชาชนเสียประโยชน์?			

ยืนยันว่าไม่สามารถรับมือโอนโซดเซยรายได้ให้เอกชนรายอื่นได้ เพราะโครงการนี้เอกชนก็เสนอลงทุนเอง 100% ดังนั้นเมื่อเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ของสายสีเหลืองซึ่งขณะนี้ประเมินไว้ 3 ก.ค.นี้ ข้อเสนอก่อสร้างส่วนต่อขยายก็จะเป็นโมฆะ

กรุงเทพธุรกิจ
จับกระแส
วรรณิกา จิตตินรากร
wunnika.jick@hotmail.com

3 ก.ค.นี้ ล้มดีล ‘ต่อขยายสายสีเหลือง’ ประชาชนเสียประโยชน์?



ครบรอบ 6 ปีไปหมาดๆ สำหรับการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง หลังลงนามความร่วมมือเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 16 มิ.ย.2560

ซึ่งล่าสุดโครงการนี้ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการฟรีบางสถานีไปตั้งแต่วันที่ 3 มิ.ย.ที่ผ่านมา และในวันนี้ (19 มิ.ย.) จะเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการครบทั้ง 23 สถานี เริ่มตั้งแต่สถานีลาดพร้าว-สถานีสำโรง

ย้อนเวลากลับไปเมื่อครั้งลงนามความร่วมมือเมื่อ 6 ปีก่อน กลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR Joint Venture) ประกอบด้วย บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ได้รับการคัดเลือกร่วมลงทุนในโครงการนี้

ซึ่งนอกจากยื่นข้อเสนอราคาต่ำสุดแล้ว ยังยื่นข้อเสนอพิเศษ คือ การลงทุนส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงแยกรัชดา-ลาดพร้าว ถึงแยกรัชโยธินที่สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่สถานีรัชโยธิน โดยกลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ จะลงทุนเอง 100% ประเมินวงเงินลงทุนในขณะนั้นกว่า 3 พันล้านบาท

ขณะที่เงื่อนไขของการลงทุนก่อสร้างส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ต้องเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นของภาคประชาชนและส่วนที่

เกี่ยวข้อง รวมไปถึงจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) และข้อเสนอพิเศษนี้ จะต้องมีการเจรจาระหว่างภาครัฐและเอกชนให้ได้ข้อสรุปแล้วเสร็จก่อนการเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง

ในช่วงที่ผ่านมา ข้อเสนอพิเศษของกลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ ได้จัดทำตามกระบวนการดังกล่าวแล้วเสร็จ มีความพร้อมที่จะลงทุนพัฒนาโครงการ แต่ยังติดล็อกในเงื่อนไขเจรจากับภาครัฐ โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่ยังไม่ลงตัว เนื่องจากมีผลการศึกษาบางส่วนที่พิจารณาพบว่าหากเปิดให้บริการส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายนี้ อาจจะเข้าข่ายเส้นทางแข่งขันกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและกระทบต่อรายได้

สุรพงษ์ เลหาะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือบีทีเอสซี เผยถึงเรื่องนี้ว่า การเจรจาในช่วงที่ผ่านมารฟม.มีเงื่อนไขหากสร้างส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเหลือง จะต้องชดเชยผลกระทบด้านรายได้ของโครงการรถไฟฟ้าสายน้ำเงิน เพราะ รฟม.เล็งเห็นว่าโครงการที่เราเสนอจะทับซ้อนเส้นทางกับโครงการรถไฟฟ้าสายอื่น

อย่างไรก็ดี เรายืนยันว่าไม่สามารถรับมือโอนโซดเซยรายได้ให้เอกชนรายอื่นได้ เพราะโครงการนี้เอกชนก็เสนอลงทุนเอง 100% ดังนั้นเมื่อเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ของสายสีเหลือง ซึ่งขณะนี้ประเมินไว้ 3 ก.ค.นี้ ข้อเสนอก่อสร้างส่วนต่อขยายก็จะเป็นโมฆะ

“เมื่อเราเริ่มจัดเก็บค่าโดยสาร เปิดบริการสายสีเหลืองเป็นเชิงพาณิชย์ ข้อเสนอสร้างส่วนต่อขยายที่เคยทำไว้ก็จะสิ้นสุดลง แต่เรายืนยันว่าโครงการส่วนต่อขยายเป็นประโยชน์ต่อประชาชนในการเดินทางเชื่อมต่อบรรดรถไฟฟ้า ดังนั้นหาก รฟม.เห็นพร้อมกันในอนาคตก็พร้อมที่จะเจรจา แต่คงต้องมาเจรจากำหนดเงื่อนไขการลงทุนกันใหม่”

บทสรุปของการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีเหลืองจะเป็นอย่างไรต่อไปนั้นคงต้องติดตาม แต่ขณะนี้ถือเป็นเรื่องน่าเสียดายเพราะประชาชนเสียประโยชน์จากการใช้บริการโครงข่ายรถไฟฟ้าเพิ่มเติมและด้วย “ข้อเสนอพิเศษ” ที่เอกชนยื่นลงทุนให้ฟรีนั้น ใกล้สิ้นสุดการเจรจา