

สี่ลัมพู และสี่เหล็อง รัฐอุดหนุนค่างานโยธา 19,975 ล้านบาท และ 22,239 ล้านบาท ตามลำดับ เอกชนแบ่งรายได้ 152 ล้านบาททั้ง 2 สาย ผู้โดยสาร ประมาณ 200,000 คนทั้ง 2 สาย รถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน รัฐ อุดหนุนค่าโยธา 117,227 ล้านบาท เอกชนแบ่งรายได้ 300 ล้านบาท ผู้โดยสาร 20,000 คน

จะเห็นว่า โครงการรถไฟฟ้าที่ผ่านมา ไม่มี ภาครัฐไม่เข้าไปอุดหนุนค่าก่อสร้างดังนั้น สายสี่ ลัมตัวเลขอุดหนุน 9,000 ล้านบาท แต่ต้องก่อสร้าง 90,000 ล้านบาท หากทำได้ เท่ากับ สายสีเขียว สิ้นเงิน ก็คิดผิดมาตลอด รัฐถูกเอกชนต้ม อีกทั้งสายสี่ลัมเส้นทาง ยาวผู้โดยสารไม่ได้มีทั้งวัน เหมือนสีเขียวกับสีน้ำเงิน

เร่งเปิดเดินรถด้านตะวันออก ภายใน 3 ปี หลังลงนาม

นายพงษ์สฤตย์ กล่าวว่า บริษัทฯยืนยัน มี เงินทุน ก่อสร้างได้จริง คุณภาพดีจริง แบ่งผลประโยชน์ ให้รับได้จริง สามารถทำได้ตามที่ตกลงทุกประเด็น โดยพร้อมจัดหาขบวนที่หลังลงนามสัญญา เงื่อนไข เปิดเดินรถด้านตะวันออก ภายใน 3 ปี 6 เดือน ซึ่ง มั่นใจว่าจะเปิดได้ภายใน 3 ปี (ลงนามสัญญาปี 2566 เปิดเดินรถปี 2569) ในขณะที่ยกก่อสร้างด้านตะวันตก จะเสร็จใน 6 ปี เปิดเดินรถในปี 2572

ไม่กังวลข้อพิพาท รอรัฐบาลตัดสิน
มั่นใจประมูลตามกติกา

กรณีที่มีการฟ้องร้องข้อพิพาทต่างๆ บริษัท ไม่ได้กังวล ทำที่ทราบ ศาลปกครองสูงสุดตัดสินเรื่อง แก่ไข TOR ไม่ผิด ส่วนการประมูลครั้งแรกที่มีการ ยกเลิกไปแล้วมองว่า จบแล้ว จากที่บริษัทได้เข้าร่วม ประมูลหลายโครงการ มียกเลิกประมูล ตามเหตุผล ของเจ้าของโครงการไม่มีปัญหาอะไร ซึ่งสายสี่ลัม ยกเลิกประมูลครั้งแรกแล้ว รับซองคืนและคืนเงิน หมดแล้ว คือจบแล้ว กลับไปประมูลใหม่ไม่ได้

ส่วนกรณีที่โครงการอาจจะล่าช้าเพราะอาจต้อง รอรัฐบาลใหม่ตัดสิน บริษัทไม่กังวลเช่นกัน เพราะเข้า ประมูลและชนะตามกติกา พร้อมรอรัฐจะเดินหน้า อย่างไร ส่วนจะเป็นรัฐบาลไหนก็ไม่กังวลเพราะเรา เป็นคนไทย.