



รฟม.ลุยศึกษา PPP
'สายสีน้ำตาล'
4.9 หมื่นล้านบาท > 08

รฟม.ลุยศึกษา PPP 'สายสีน้ำตาล' 4.9 หมื่นล้านบาท

ไทม์ไลน์
สายสีน้ำตาล



ระยะทาง 22.1 กม.
มูลค่า 49,865 ล้านบาท

แยกเป็น

- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- ค่างานก่อสร้าง
- ค่างานระบบ
- ค่าที่ปรึกษาโครงการ
- ค่า Provisional Sum

หน่วย : ล้านบาท

- ▶ 7,254
- ▶ 18,544
- ▶ 16,351
- ▶ 1,396
- ▶ 6,320

- ปี 2567 เสนอบอร์ด รฟม./สคร. เพื่อนำโครงการเข้าคณะกรรมการ PPP เห็นชอบ
- ปี 2568 เปิดประมูล
- ปี 2569 ก่อสร้าง (3 ปี)
- ปี 2572 เปิดให้บริการ

สถานะ : ศึกษาออกแบบรายละเอียด
ตามพ.ร.บ.ร่วมทุนปี 62 (PPP)

ฐาน INFO GRAPHIC



รฟม. เร่งศึกษา "รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล" 4.9 หมื่นล้านบาท เตรียมซองบอร์ด PPP ไฟเขียวภายในปี 67 เล็งเปิดประมูลปี 68 ดึงเอกชนร่วมทุน เร่งตอกเสาเข็มปี 69 คาดเปิดบริการปี 72 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีแผนลงทุนโครงการรถไฟฟ้า เชื่อมโครงข่ายการเดินทางอย่างต่อเนื่อง

ล่าสุดนายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า รฟม. อยู่ระหว่างศึกษาออกแบบรายละเอียดการวิเคราะห์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม) ระยะทางรวม 22.1 กิโลเมตร (กม.) มูลค่าลงทุนรวม 49,865 ล้านบาท ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (พ.ร.บ. PPP) และหลังจากนั้นจะเสนอต่อคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม. และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) พิจารณา เพื่อนำโครงการฯเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คณะกรรมการ PPP) เห็นชอบภายในปี 2567

ทั้งนี้หากโครงการผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการ PPP หลังจากนั้นจะเสนอต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาต่อไป คาดว่าจะเริ่มเปิดประมูลเพื่อคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนได้ภายในปี 2568 และดำเนินการก่อสร้างภายในปี 2569 ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปี พร้อมเปิดให้บริการได้ภายในปี 2572

นายภคพงศ์ กล่าวต่อว่า ด้านการเวนคืนที่ดินของโครงการรถไฟฟ้า

สายสีน้ำตาล พบว่ามีค่าเวนคืนที่ดินค่อนข้างสูง เพราะเป็นพื้นที่เวนคืนในเขตเมือง โดยรฟม.ได้มีการกำหนดค่าเวนคืนที่ดินเป็นไปตามราคาที่ดินในปัจจุบัน ทำให้มูลค่าที่ดินค่อนข้างสูง ส่วนพื้นที่เวนคืนที่ดินมีไม่เยอะ เนื่องจากพื้นที่ที่เวนคืนส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณตำแหน่งทางขึ้น-ลงแต่ละสถานี

รายงานข่าวจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กล่าวว่า ทั้งนี้รูปแบบการร่วมลงทุนของโครงการฯ โดยรฟม.เป็นผู้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและก่อสร้างงานโยธา ส่วนเอกชนผู้ร่วมลงทุนดำเนินการออกแบบจัดหา ผลิต ติดตั้ง และทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา รวมไปถึงระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ระยะเวลาสัญญาสัมปทานโครงการ 30 ปี

ส่วนผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการ (EIRR) 20.82%, NPV 50,656.69 ล้านบาท, B/C Ratio 2.45 เท่า คาดการณ์ผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บีงกุ่ม) โดยใช้อัตราค่าโดยสารแบบตามระยะทาง อัตราค่าแรกเข้า 14.0 บาท ค่าโดยสารตามระยะทาง 2.0 บาทต่อกิโลเมตร และมีเพดานสูงสุด 42 บาท (ราคา ณ ปี พ.ศ. 2565) ประเมินรายได้เชิงพาณิชย์ที่ 5% ต่อปี (รายได้เชิงพาณิชย์คิดเป็นร้อยละ 5 ของรายได้จากการเดินรถ) คาดการณ์รายได้รวมตลอด 30 ปี ที่ 156,748 ล้านบาท เป็นรายได้จากค่าโดยสาร 149,823 ล้านบาท รายได้เชิงพาณิชย์ 7,464 ล้านบาท

นอกจากนี้โครงการฯ ได้คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร ปี 2571 (ปีเปิดให้บริการ) ที่ 112,439 คน-เที่ยว/วัน รายได้จากค่าโดยสาร 1,237 ล้านบาท รายได้เชิงพาณิชย์ 62 ล้านบาท รวมรายได้ 1,299 ล้านบาท, ปี 2576 ปริมาณผู้โดยสารที่ 208,961 คน-เที่ยว/วัน รายได้จากค่าโดยสาร 2,629

ล้านบาท รายได้เชิงพาณิชย์ 131 ล้านบาท รวมรายได้ 2,760 ล้านบาท, ปี 2581 ปริมาณผู้โดยสารที่ 249,393 คน-เที่ยว/วัน) รายได้จากค่าโดยสาร 3,609 ล้านบาท รายได้เชิงพาณิชย์ 180 ล้านบาท รวมรายได้ 3,789 ล้านบาท

ขณะที่ในปี 2586 ปริมาณผู้โดยสารที่ 284,742 คน-เที่ยว/วัน รายได้จากค่าโดยสาร 4,668 ล้านบาท รายได้เชิงพาณิชย์ 233 ล้านบาท รวมรายได้ 4,902 ล้านบาท, ปี 2591 ปริมาณผู้โดยสารที่ 320,105 คน-เที่ยว/วัน รายได้จากค่าโดยสาร 5,933 ล้านบาท รายได้เชิงพาณิชย์ 297 ล้านบาท รวมรายได้ 6,230 ล้านบาท ส่วนปี 2596 ปริมาณผู้โดยสารที่ 355,457 คน-เที่ยว/วัน รายได้จากค่าโดยสาร 7,473 ล้านบาท รายได้เชิงพาณิชย์ 374 ล้านบาท รวมรายได้ 7,846 ล้านบาท, ปี 2600 ปริมาณผู้โดยสารที่ 383,731 คน-เที่ยว/วัน รายได้จากค่าโดยสาร 8,899 ล้านบาท รายได้เชิงพาณิชย์ 445 ล้านบาท รวมรายได้ 156,748 ล้านบาท

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ระยะทางรวม 22.1 กิโลเมตร (กม.) เป็นระบบขนส่งมวลชน รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) มีสถานีทั้งสิ้น 20 สถานี โดยเป็นทางยกระดับตลอดเส้นทางจะเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้า 7 สาย มีจุดเริ่มต้นบริเวณแยกแครายไปตามแนวถนนงามวงศ์วาน จนถึงแยกบางเขน แล้วข้ามถนนวิภาวดีรังสิต โดยลอดใต้รถไฟฟ้าสายสีแดง และทางยกระดับอุตราภิมุขจนถึงแยกเกษตร ต่อเนื่องไปตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ ไปจนถึงแยกนวมินทร์ แล้วจึงเลี้ยวลงไปตามทางทิศใต้ตามแนวถนนนวมินทร์จนถึงแยกสวนสน ในช่วงถนนประเสริฐมนูกิจ จะมีการใช้พื้นที่เกาะกลางร่วมกันระหว่างระบบทางพิเศษ (ทางด่วน) ที่จะก่อสร้างโดยใช้เสาตอม่อเดิม ●