



Headline	Private sector allowed to invest in Yellow and Pink railway system		
MediaTitle	Krungthep Turakij		
Date	05 Jun 2015	Color	Black/white
Section	Economy	Circulation	200,000
Page No	5	Readership	217,500
Language	Thai	ArticleSize	216 cm <sup>2</sup>
Journalist	N/A	AdValue	BHT 33,508
Frequency	Daily	PR Value	BHT 100,523

# เปิดเอกชนลงทุนทั้งระบบรถไฟฟ้าสายสีเหลือง-ชมพู

**“ประจัน”**รับลูกเปิดเอกชนลงทุนก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง-ชมพูทั้งระบบ ตั้งแต่การก่อสร้าง-จัดหารถและการให้บริการ ขณะทีรฟม. เตรียมเสนอคมนาคมสัปดาห์หน้า พร้อมหารือ กทม. เปิดเส้นทางจราจรหรือสะพานข้ามแยก รัชโยธิน-แยกเกษตรศาสตร์ สร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต พล.อ.อ.ประจัน จันตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยถึงกรณีทีคณะกรรมการการรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีมติเปลี่ยนรูปแบบการลงทุนรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและชมพูใหม่ เป็นการประกวดราคาความเป็นสัญญาเดียวทั้งงานก่อสร้าง ระบบการจัดหาขบวนรถ และการให้บริการเดินรถนั้นว่า ต้องดูว่าภายในประเทศมีบริษัทผู้เชี่ยวชาญที่ดำเนินการเรื่องก่อสร้างระบบรถไฟฟ้ามาก่อนหรือไม่ ถ้ามีบริษัทที่เชี่ยวชาญและมีขีดความสามารถก็จะเปิดโอกาส

ให้เป็นผู้ดำเนินโครงการทั้งระบบ การลงทุนรายเดียวสัญญาเดียวจะช่วยให้งานก่อสร้างทั้งระบบเสร็จเร็วขึ้น

พล.อ.ยอद्यุทธ บุญญาธิการ ประธานบอร์ดรฟม. กล่าวถึงการปรับแผนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูช่วงแคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยให้สัมปทานเอกชนที่จะเข้ามารับภาระการลงทุน 100% ทั้งงานก่อสร้างระบบรางจัดหาขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง โดยให้รฟม. ดำเนินการตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 จะสรุปเสนอกระทรวงคมนาคมภายในสัปดาห์นี้ เพื่อเสนอต่อครม.

“ทีประชุมได้หารือเปรียบเทียบทั้งข้อดีข้อเสียพบว่า แนวทางนี้มีความเหมาะสมกับระบบ

รถไฟฟ้าโมโนเรล (รางเดี่ยว) เพราะรัฐบาลรับภาระความเสี่ยงน้อยที่สุดใช้เวลาก่อสร้าง 6-12 เดือน เอกชนจะต้องเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงในการลงทุนแทนรัฐบาล” พล.อ.ยอद्यุทธ กล่าว

พล.อ.ยอद्यุทธ กล่าวว่าเนื่องจากรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและชมพู เป็นระบบโมโนเรล ต่างจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนาดหนัก (Heavy Rail) โดยจะแยกการประกวดราคางานก่อสร้างระบบการจัดหาขบวนรถและการจัดหาผู้ให้บริการเดินรถ แต่ระบบโมโนเรลต้องเลือกระบบรถก่อน ทำให้ต้องทบทวนการประกวดราคาเป็นแพคเกจเดียวทั้งงานก่อสร้าง ระบบราง จัดหารถและบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุง เอกชนต้องจัดผู้ร่วมลงทุนในรูปแบบของ จอยน์เวนเจอร์

ส่วนการเตรียมความพร้อมรับมือกับปัญหาการจราจร การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต

โดยเฉพาะ จะมีการก่อสร้างข้ามแยกรัชโยธิน และแยกเกษตรศาสตร์บนถนนพหลโยธิน นั้น ขณะนี้มีการประสานกับกรุงเทพมหานคร (กทม.) ดำรวจจราจร เพื่อทำแผนการจัดการจราจรช่วงที่มีการก่อสร้าง เพื่อให้เกิดผล กระทบต่อการจราจรน้อยที่สุด โดยกำหนดการก่อสร้างสะพานข้ามแยกรัชโยธิน ในเดือนก.ย. นี้ และก่อสร้างข้ามแยกเกษตรเดือน พ.ย. 2558 ใช้เวลาก่อสร้างปิดพื้นที่ 2 ปี

นายพีระยุทธ สิงห์พัฒนากุล ผู้ว่ารฟม. กล่าวว่าขณะนี้อยู่ระหว่างการหารือกับกทม. ในฐานะเจ้าของพื้นที่ที่ต้องขออนุญาต การก่อสร้าง และเป็นเจ้าของโครงสร้างสะพานลอยที่ต้องมีการก่อสร้างแต่ยอมรับว่ากทม. มีความกังวลถึงวิกฤติจราจรในช่วงระหว่างการก่อสร้างว่า จะมีการบริหารจัดการอย่างไร จึงต้องประสานไปยังกองบัญชาการตำรวจนครบาล (บชน.) คาดว่าภายใน 1-2 เดือนนี้จะมีมติชัดเจน

## **GIST(ENGLISH)**

The board director has called a meeting to discuss about having private companies to invest in Yellow line train and Pink line train in PPP Net Cost. The private companies will take care of construction and management project while the government will take care of expropriation. He said that this type of investment is suitable for monorail since the construction will be shorter for 6-12 months and it can be managed in long term. He also said that the monorail system needs to find the train system first . The tender offering will be revised to be as a whole package including construction, train system, finding train, management and maintenance.