

ทางคู่นครปฐม-ชุมพรเกินครึ่ง

● จบทุกปัญหาล้นเปิดบริการปลายปี 64

● ต้องรวมระบบสัญญาณไม่เสียโอกาส

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แจ้งว่า ความคืบหน้าโครงการการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร ระยะทาง 421 กิโลเมตร (กม.) 5 สัญญา วงเงิน 33,982 ล้านบาทภาพรวม การก่อสร้างคืบหน้าประมาณ 54% ค่าใช้จ่ายต่ำกว่าแผนประมาณ 2.6% ถือว่ายังยอมรับได้โดยสาเหตุที่ล่าช้าเนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างบางจุดยังติดปัญหาต่าง ๆ อาทิ จุดตัดทางผ่านภายในเมือง และปัญหาผู้บุกรุกพื้นที่ อย่างไรก็ตามปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ได้ข้อยุติทั้งหมดแล้ว และกำลังเดินหมากก่อสร้างต่อไปได้

รายงานข่าวจาก รฟท. แจ้งต่อว่า สำหรับสัญญาที่ 1 ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล 93 กม. บริษัท เอ.เอส.เอส.ไอ.ซี.เอช. เอ็นจิเนียริ่ง 1964 จำกัด เป็นผู้รับจ้าง การก่อสร้างคืบหน้า 52% ซ้ำกว่าแผน 13%, สัญญาที่ 2 ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน 76 กม. บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 60% เร็วกว่าแผน 6.2%, สัญญาที่ 3 ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ 84 กม. บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 57% ซ้ำกว่าแผน 14%, สัญญาที่ 4 ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย 88 กม. กิจการร่วมค้า เคเอส-ซี เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 47% เร็วกว่าแผน 3.7% และสัญญาที่ 5 บางสะพานน้อย-ชุมพร 80 กม. กิจการร่วมค้า เอสทีทีพี เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 40% เร็วกว่าแผน 5.5%

รายงานข่าวจาก รฟท. แจ้งอีกว่า คาดว่าโครงการการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม-ชุมพร น่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ตามแผนเร็วสุดประมาณปลายปี 64 ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับ การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณด้วยว่าจะดำเนินการได้ตามแผนหรือไม่ ต้องยอมรับว่าหลังจากนี้ต้องมา



ทบทวนเรื่องการเปิดประกวดราคา (ประมูล) แบบ แยกสัญญาระหว่างงานก่อสร้าง กับงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ ซึ่งข้อดีของการแยกสัญญาทำให้เกิดการแข่งขันที่หลากหลาย แต่ข้อเสีย ทำให้ รฟท. เสียโอกาสเปิดเดินรถล่าช้า เช่น โครงการสร้างเสร็จแล้ว แต่ต้องรอการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณอีก 1-2 ปี จึงเปิดเดินรถได้

รายงานข่าวจาก รฟท. แจ้งด้วยว่า ที่ผ่านมา การประมูลโครงการก่อสร้างต่าง ๆ จะรวมงานก่อสร้าง และงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ เป็นสัญญาเดียวกัน เช่น รถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น และแก่งคอย-คลอง 19 เมื่อโครงการก่อสร้างเสร็จ สามารถเปิดเดินรถได้ทันที ทั้งนี้ค่าเสียโอกาสที่ รฟท. ต้องเสียไปหากเปิดบริการล่าช้าไม่ต่ำกว่า 1-2 ปี จะอยู่ที่ประมาณวันละ 5 แสนบาทต่อ 100 กิโลเมตร (กม.) ซึ่งโครงการรถไฟทางคู่สายใต้ มีระยะทางกว่า 400 กม. รฟท. เสียโอกาสเปิดเดินรถล่าช้าประมาณวันละ 2 ล้านบาท หรือปีละ 730 ล้านบาท เป็นค่าเสียโอกาสมูลค่ามหาศาล ถือเป็นบทสะท้อนและเป็นคำถามให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต้องกลับมาทบทวนกันใหม่ว่าการเปิดประมูลโครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 จะดำเนินการอย่างไร.