



คมนาคม-ขนส่ง  
(https://mgronline.com/business/4450/4402/start=0)

Lite Version (https://m.mgronline.com/business/detail/9630000025148)

หน้าหลัก (https://mgronline.com) / เศรษฐกิจ-ธุรกิจ (https://mgronline.com/business) / การค้า-อุตสาหกรรม-คมนาคม (https://mgronline.com/business/4450) / คมนาคม-ขนส่ง (https://mgronline.com/business/4450/4402/start=0)

## รฟม.เดินเครื่องหัวเจาะอุโมงค์ "สีส้ม" เร่งเปิดปี 67-"ศักดิ์สยาม" สั่งผุดอุโมงค์ร่วม "ทางด่วน-ระบายน้ำ"

เผยแพร่: 12 มี.ค. 2563 17:30 ปรับปรุง: 12 มี.ค. 2563 17:50 โดย: ผู้จัดการออนไลน์



"ศักดิ์สยาม" กดปุ่มหัวเจาะรถไฟฟ้ายาสีส้มทะลวงอุโมงค์ตัวที่ 3 ช่วง "หัวหมาก-รามคำแหง" เผยภาพรวมคืบหน้า 56.86% เร็วกว่าแผนเปิดเดินรถได้ปี 67 เผยไฮเดี่ยผุดอุโมงค์ร่วม "รถไฟฟ้า ทางด่วน และท่อระบายน้ำ" สั่ง สนข.ศึกษาวางแผน ดึงเอกชนลงทุน ก่อสร้างไม่กระทบจราจร

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังเป็นประธานในพิธีเปิดเดินเครื่องหัวเจาะอุโมงค์ที่ 3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันออก) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ที่บริเวณอุโมงค์อุโมงค์ สถานีหัวหมากว่า หัวเจาะอุโมงค์ที่ 3 นี้จะเป็นช่วงที่เชื่อมจากสถานีหัวหมากไปยังสถานีรามคำแหง ซึ่งภาพรวมการก่อสร้างสายสีส้ม (ตะวันออก) ปัจจุบันงานโยธามีความก้าวหน้า 56.86% เร็วกว่าแผน 2.57% โดยโครงสร้างจะเสร็จปี 2565 และเริ่มวางระบบอาณัติสัญญาณและเปิดให้บริการในปี 2567 ซึ่งคาดว่าจะมีผู้โดยสารประมาณ 4 แสนคน/วัน ซึ่งแนวเส้นทางสายสีส้ม (ตะวันออก) สามารถต่อเชื่อมกับสายสีน้ำเงินได้ จะทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

สำหรับสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ซึ่ง ครม.ได้อนุมัติโครงการแล้ว อยู่ในกระบวนการหาผู้รับจ้าง คาดว่าภายในเดือน ต.ค.นี้จะได้ผู้รับจ้างและลงนามสัญญาร่วมทุน PPP ซึ่งจะเชื่อมการเดินทางจากฝั่งตะวันออกมีนบุรีไปยังฝั่งตะวันตก (บางขุนนนท์)

การก่อสร้างอุโมงค์ใต้ดินนั้น เป็นแนวทางที่ติดต่อสภาพพื้นที่ของ กทม. เพราะกระทบผิวการจราจรน้อย ซึ่งขณะนี้ได้มอบหมายสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นหน่วยงานกลางในการศึกษาการใช้อุโมงค์ร่วมกัน ทั้งรถไฟฟ้า ทางด่วน และระบบระบายน้ำ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการก่อสร้างและลดผลกระทบต่อกิจการจราจร เนื่องจากเป็นโครงการร่วมลงทุนในโครงการเดียว โดยที่ความร่วมมือกับภาคเอกชนทั้งภาครัฐ (กทท.) ภาคไฟฟ้า (กฟผ.) และหน่วยงานขนส่งแห่งประเทศไทย (รฟม.) และกรุงเทพมหานคร (กทม.) คาดว่าภายใน 1 ปีจะมีความชัดเจน

"เทคโนโลยีปัจจุบันสามารถทำได้แล้ว อุโมงค์เดียวกันมี 3 ระบบ ตอนนี้ให้ สนข. ศึกษาและหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หลักการคิด วางแนวอุโมงค์จากเหนือลงใต้ หรือตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งจะเป็นการลงทุนแบบ PPP ร่วมกับเอกชน ไม่ใช้งบประมาณรัฐ โดยพิจารณาผลประโยชน์ที่เกิดแก่ประชาชน และค่าโดยสารไม่สูงเกินไป ซึ่งอาจจะพิจารณาเรื่องระยะเวลาสัมปทานให้มากขึ้นเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน"

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่า รฟม. กล่าวว่า สายสีส้ม สัญญาที่ 2 ช่วงรามคำแหง 12-หัวหมาก มีกิจการร่วมค้าซีเคเอสที ผู้รับจ้างงานโยธาอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ซึ่งการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟฟ้าตัวที่ 3 ผ่าภูเขา จากสถานีหัวหมากไปยังสถานีรามคำแหง บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน ก.ค. 2563 หัวเจาะมีขนาดความยาว 9.6 เมตร เส้นผ่านศูนย์กลาง 6.58 เมตร น้ำหนัก 370 ตัน สามารถขุดเจาะอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดินในระดับความลึก 20-30 เมตร ด้วยสมรรถภาพการขุดเจาะเฉลี่ยวันละ 10-15 เมตร หรือเดือนละ 350 เมตร

ที่ผ่านมา รฟม.ได้เดินเครื่องหัวเจาะตัวที่ 1 และ 2 ไปแล้วเมื่อเดือน พ.ค. 2562 โดยหัวเจาะอุโมงค์ตัวที่ 1 อยู่ระหว่างขุดเจาะจากสถานี รฟม.ไปยังสถานีรามคำแหง คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน มิ.ย. 63 และหัวเจาะอุโมงค์ตัวที่ 2 อยู่ระหว่างขุดเจาะจากสถานี รฟม.ไปยังสถานีหัวหมาก คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน เม.ย. 64 ส่วนหัวเจาะตัวที่ 4 มีแผนจะเริ่มในเดือน พ.ค. โดยบริษัท อีดาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน สัญญาที่ 3 ช่วงหัวหมาก-คลองบ้านม้า ซึ่งเป็นอุโมงค์ที่ 2 จากสถานีคลองบ้านม้าไปยังสถานีหัวหมาก คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือน มิ.ย. 64





ระบายน้ำ (<https://mgronline.com/tags/ระบายน้ำ>)    ศักดิ์สยาม (<https://mgronline.com/tags/ศักดิ์สยาม>)

ศึกษาใช้ร่วมทางด่วน (<https://mgronline.com/tags/ศึกษาใช้ร่วมทางด่วน>)    อุโมงค์ (<https://mgronline.com/tags/อุโมงค์>)