



**ขยายสัญญารถไฟฟ้า
แบกดอกเบีย
ค่าแรงอ่วม >02**

ขยายสัญญา รถไฟฟ้า แบกดอกเบีย-ค่าแรงอ่วม!

เอกชนอ่วม แบกดอกเบีย-ค่าแรง รฟม.เลื่อนขยายสัญญา ก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีเหลือง-ชมพู อีก 1 ปี ขยับเปิดให้บริการปี 2565 ยอมรับมีค่าใช้จ่ายเพิ่ม เดินหน้าเจรจากลุ่มบีทีเอส ส่วนสัมตวันออก ต้องรอดความพร้อมสัมตวันตก

การส่งมอบพื้นที่ล่าช้า การกำหนดระยะเวลาก่อสร้างรถไฟฟ้าที่สั้นเกินไป ประกอบกับการมาของโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อการเปิดบริการรถไฟฟ้าสายใหม่ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ต้องเลื่อนออกไปอีกราว 1 ปี เริ่มตั้งแต่สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร วงเงิน 45,797 ล้านบาท คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย (บอร์ดรฟม.) มีมติขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปเกือบ 9 เดือน หรือ 265 วัน และขยับการเปิดให้บริการออกไป เป็นเดือนกรกฎาคม 2565 ตามแผนเดิม จะต้องแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2564

เช่นเดียวกับสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร วงเงิน 46,643 ล้านบาท ที่ บอร์ดรฟม. พิจารณาขยายระยะ

ส่องแผนเลื่อนเดินรถไฟฟ้าสายใหม่

- สายสีชมพู**
ขยายสัญญา 1 ปี (365 วัน)
เลื่อนให้บริการ จากปี 64 ไปปี 65
- สายสีเหลือง**
ขยายสัญญา เกือบ 9 เดือน (265 วัน)
เลื่อนให้บริการ ค.ค. 64 ไปค.ค. 65
- สายสีส้มตะวันออก**
งานโยธาเสร็จปลายปี 65/
เดินรถต้องรอ สายสีส้มตะวันตก
- สายสีส้มตะวันตก**
กบวชน พ.ร.ฎ เวนคืน/
ทำอีโอดี
- สายสีแดง**
เลื่อนให้บริการ ม.ค. 64 เป็นปี 65

เวลาออกไปอีก 1 ปี อย่างไรก็ตาม รฟม.ยอมรับว่าเอกชน อย่างบีทีเอส กรุ๊ปและพันธมิตร ผู้รับสัมปทาน จะกระทบ ต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นทั้งดอกเบีย และค่าแรง แหล่งข่าวจาก รฟม. เปิดเผย "ฐานเศรษฐกิจ" ว่า จากการขยายสัญญาก่อสร้างรถไฟฟ้า 2 เส้นทาง สายสีเหลืองและสายสีชมพู

ออกไป อีกเกือบ 90 วันและอีก 1 ปี ตามลำดับนั้น เอกชนมีผลกระทบเรื่องต้นทุนค่าใช้จ่ายแน่นอน แต่ขณะนี้ได้มีการเจรจากันอย่างต่อเนื่อง กลุ่มบีทีเอสไม่ได้ติดใจเรื่องนี้โดยจะไม่เกิดกรณีค่าโง่ตามมาอย่างแน่นอน สำหรับปมความล่าช้า เกิดจากความผิดพลาดของรฟม.ที่

กำหนดระยะเวลาการก่อสร้างรถไฟฟ้า 2 เส้นทางสั้นเพียง 3 ปี เพื่อเร่งเปิดให้บริการ ทั้งที่ระยะทางยาวกว่าสายอื่นถึง 3 เท่า ขณะระยะเวลาก่อสร้างรถไฟฟ้าแต่ละสายจริงต้องใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 5 ปี จึงเป็นเหตุให้มีเวลาจำกัดในการส่งมอบพื้นที่ ทั้งรื้อย้าย สาธารณูปโภค และการต่อต้านตลอดแนวของประชาชน ขณะเดียวกันยังถูกซ้ำเติมด้วยสถานการณ์โควิด-19 ซึ่งมีส่วนต่อการเข้าพื้นที่ก่อสร้างแต่ทั้งนี้ รฟม.สามารถรับมือวิกฤตินี้ได้

ส่วนความก้าวหน้าการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร แม้การก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2565 เป็นไปตามแผน แต่ไม่สามารถเดินรถได้จนกว่าสายสีส้มตะวันตก (ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-บางขุนนนท์) ระยะทาง 13 กิโลเมตร มูลค่า 1.2 แสนล้านบาท จะแล้วเสร็จ นั่นหมายถึงการเปิดให้บริการเดินรถสายสีส้มตะวันออกปี 2566 ต้องเลื่อนออกไปจนกว่าสายสีส้มตะวันตกจะเปิดใช้เส้นทาง ทั้งนี้เนื่องจาก

คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้ผูกให้สัมปทานเดินรถสายสีส้ม ทั้งตะวันออก-ตะวันตก เป็นสัญญาเดี่ยว รวมระยะทาง 35.9 กิโลเมตร มูลค่ากว่า 2 แสนล้านบาท อย่างไรก็ตาม เมื่อสายสีส้มตะวันตกถูกครม. ตีกลับ ร่างพระราชกฤษฎีกา

ฐานเศรษฐกิจ

Thansettakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/-

วันที่: พุธที่ 21 - เสาร์ 23 พฤษภาคม 2563

ปีที่: 40

ฉบับที่: 3576

หน้า: 1(ล่างซ้าย), 2

Col.Inch: 61.97

Ad Value: 77,462.50

PRValue (x3): 232,387.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ขยายสัญญา รถไฟฟ้า แบกดอกเบี้ยว-ค่าแรงอ่วม!

(พ.ร.ฎ.) เวन्दินฯ โดยมอบ
รฟม.กลับไปทบทวนเกี่ยวกับ
เรื่องประชาชนคัดค้าน อีกทั้ง
โครงการยังไม่ผ่านการอนุมัติการ
ทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม หรืออีไอเอ จึงต้องใช้
เวลา แต่รฟม.พยายามเร่งรัดให้
เป็นไปตามแผนที่จะเปิดให้บริการ
ภายในปี 2567

สำหรับรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น
ของรฟม.ที่มีกำหนดเปิดให้บริการ
เป็นไปตามแผน ได้แก่ ส่วนต่อ
ขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-คูคต
ระยะทาง 16 กิโลเมตร และสาย
สีทองระยะที่ 1 ช่วงกรุงธนบุรี-
สำนักงานเขตคลองสาน ระยะทาง
เกือบ 2 กิโลเมตร สามารถเปิด
ให้บริการได้เต็มทั้งสายปลายปีนี้
ขณะรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-
รังสิต /บางซื่อ-ตลิ่งชัน ของการ
รถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มี
ผลกระทบเกี่ยวกับ การจัดตั้งบริษัท
ลูก ทำให้การเปิดให้บริการต้อง
เลื่อนจากต้นปี 2564 ไปเป็นปี 2565
โดยมีแผนให้เอกชนร่วมลงทุน หรือ
พีพีพีเพื่อความคล่องตัว ●