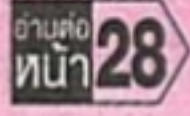


รฟม.พร้อมสู้BTS มั่นใจแรงศาลได้ ปรับเงื่อนไขสัม

“รฟม.” ประกาศสู้! BTS พร้อมชี้แจงต่อศาลทุกประเด็น การปรับเงื่อนไขประมูลรถไฟฟ้า สายสีส้มตะวันตก ยันทำทุกขั้นตอนตามกฎหมาย ไม่มีใครได้เปรียบ-เสียเปรียบ ขณะที่รถไฟฟ้าสายสีชมพู-เหลือง ขบวนแรกถึงไทยแล้ว

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า รฟม. พร้อมชี้แจงต่อศาลปกครอง กรณีการปรับแก้ไขเงื่อนไขการประมูลข้อเสนอใน เอกสารการคัดเลือก



รฟม.

เอกชน (RFP) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มูลค่า 1.2 แสนล้านบาท ซึ่งบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTSC หนึ่งในผู้เข้าซื้อเอกสาร RFP ได้คัดค้านการปรับเงื่อนไขและยื่นคำร้องต่อศาลปกครองขอคำสั่งคุ้มครองชั่วคราว

ทั้งนี้ ยืนยันว่าการปรับเงื่อนไข RFP ครั้งนี้ สามารถดำเนินการได้ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คณะกรรมการ PPP) และเป็นไปตามที่ระบุในเอกสาร RFP เล่มที่ 1 ข้อแนะนำผู้ยื่นข้อเสนอ ข้อ 17.1 ซึ่งระบุว่าก่อนถึงกำหนดวันยื่นซองเอกสาร ข้อเสนอ รฟม.อาจมีการเปลี่ยนแปลง แก้ไข เอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน (ที่ระบุในข้อ 15.) โดยการออกเอกสารแนบท้ายเพิ่มเติม โดย

เหตุผลสำหรับการปรับเปลี่ยนนั้นอาจมาจากการพิจารณาของรฟม.เอง หรือเป็นผลสืบเนื่องมาจากการชี้แจงข้อซักถามของผู้ยื่นข้อเสนอก็ได้

นอกจากนี้ ยืนยันว่าการปรับเงื่อนไขวิธีการประเมินข้อเสนอด้วยการนำคะแนนข้อเสนอของที่ 2 (เทคนิคก่อสร้าง) 30% มารวมกับข้อเสนอของที่ 3 (ข้อเสนอการเงิน) นั้น มิได้สร้างความได้เปรียบเสียเปรียบแก่ผู้ยื่นข้อเสนอรายใด เพราะรฟม.กำหนดใน RFP เป็นเทคนิคก่อสร้างเดียวกัน คือเรื่องแรงดันดินสมดุล และผู้ยื่นข้อเสนอจะต้องเคยผ่านประสบการณ์ก่อสร้างอุโมงค์ที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางไม่ต่ำกว่า 5 เมตร โดยเป็นอุโมงค์อะไรก็ได้ ไม่จำกัดว่าจะต้องเป็นอุโมงค์รถไฟฟ้า ซึ่งจากที่พิจารณาแล้วเห็นว่าบริษัทที่เข้าซื้อเอกสารทั้งบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือ CK / บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD และบริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) หรือ STEC / บริษัท ซิโนไฮโดร คอร์ปอเรชั่น ลิมิเต็ด จากจีน ต่างก็มีคุณสมบัติข้อนี้ครบ

ส่วนคะแนนประสบการณ์การทำงาน นั้นมีให้อยู่แล้ว เพียงแต่มีได้เน้นเฉพาะผู้มีประสบการณ์ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟฟ้าลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา แต่รฟม.จะประเมินที่เทคนิคก่อสร้างด้านความปลอดภัยที่แต่ละรายเสนอ เนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกนั้นพาดผ่านพื้นที่อ่อนไหว ซึ่งเป็นโบราณสถานหลายแห่ง โดยเฉพาะกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน และต้องก่อสร้างอุโมงค์

อ่านต่อหน้า 29

รฟม.

(ต่อจากหน้า 28)

ลอดแม่น้ำเจ้าพระยา

ขณะที่ รฟม.ได้บรรยายสภาพพื้นที่ก่อสร้างไว้ใน RFP อย่างชัดเจน ก็ต้องมาวัดกันว่าผู้ยื่นข้อเสนอจะเสนอเทคนิคอย่างไรที่เหนือกว่าคู่แข่ง พร้อมยืนยันว่าใน RFP มิได้ระบุว่าผู้รับเหมาสัญชาติไทยจะได้รับการพิจารณาเป็นกรณีพิเศษ แต่มีระบุแค่สัดส่วนการใช้วัสดุอุปกรณ์ในประเทศเท่านั้น

ส่วนกรณีที่มีผู้รับเหมาบางราย เช่น CK

และ ITD เคยมีประสบการณ์ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟฟ้าลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา จึงมีความได้เปรียบเรื่องชั้นดินต่าง ๆ ในแม่น้ำนั้น ยืนยันว่าไม่เป็นความจริง เพราะปัจจุบันมีผลศึกษาสภาพชั้นดินใต้แม่น้ำเจ้าพระยาอยู่เป็นจำนวนมากที่ผู้รับเหมาสามารถไปหาข้อมูลเพิ่มเติมได้ และงานก่อสร้างสายสีส้มตะวันตกนี้เป็นลักษณะออกแบบพร้อมก่อสร้าง (design & build) ซึ่งตามปกติแล้วผู้ที่ได้รับงานจะต้องมีการหาข้อมูลพื้นที่ก่อสร้างเพิ่มเติม เพื่อนำมาประมวลผลก่อนทำงาน

นอกจากนี้ ผู้รับงานยังสามารถจ้างผู้รับเหมาช่วง (subcontractor) ทั้งไทยและต่างชาติ ที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในเรื่องพื้นที่อ่อนไหวและงานอุโมงค์มาก่อสร้างให้ได้ เพราะใน RFP มิได้กำหนดว่าผู้ดำเนินงานโยธาจะต้องเป็นผู้ที่ซื้อเอกสาร RFP เท่านั้น โดยผู้รับเหมาไทยที่มีประสบการณ์ด้านงานอุโมงค์แต่ไม่ได้ซื้อเอกสารครั้งนี้ เช่น บริษัท เนวาร์ตัมพัฒนาการ จำกัด (มหาชน) หรือ NWR / บริษัท ยูนิค เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) หรือ UNIQ เป็นต้น

นายภคพงศ์ กล่าวต่อว่า ข้อเสนอด้านเทคนิคนั้นมิได้ประเมินแค่เทคนิคงานโยธาเท่านั้น แต่ยังรวมถึงข้อเสนอของระบบรถและงานเดินรถตลอด 30 ปีด้วยว่าผู้รับงานจะใช้ระบบใด มีการบริหารจัดการเดินรถอย่างไรเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ โดยสิ่งที่รฟม.กังวลมากที่สุดคือวิธีการอพยพผู้โดยสารออกจากอุโมงค์ หากเกิดเหตุฉุกเฉิน เพราะการเดินรถสายสีส้มตลอดสายทั้งฝั่งตะวันออก (ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี) และฝั่งตะวันตกเป็นเส้นทางใต้ดินกว่า 30 กิโลเมตร (กม.) หรือ 2 ใน 3 ของเส้นทาง

รถไฟฟ้าชมพู-เหลือง ขบวนแรกถึงไทยแล้ว

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า วานนี้ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้เป็นประธานในพิธีรับรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (โมโนเรล) ขบวนแรกของสายสีชมพู แคราย-มีนบุรี และสายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง ซึ่งมีกิจการร่วมค้า BSR Joint Venture (บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS,

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 90,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: ศุกร์ 2 ตุลาคม 2563

ปีที่: 27

ฉบับที่: 6551

หน้า: 1(ล่าง), 28, 29

Col.Inch: 69.68

Ad Value: 76,648

PRValue (x3): 229,944

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: รฟม.พร้อมสู้BTSมั่นใจแรงศาลได้ปรับเงื่อนไขสีส้ม

บริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) หรือ RATCH และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) หรือ STEC) เป็นผู้รับงาน โดยตั้งบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอก โมโนเรล จำกัด รับผิดชอบสาย สีชมพู และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล

จำกัด รับผิดชอบสายสีเหลือง

นายภคพงศ์ กล่าวว่า สำหรับสายสีชมพู จะใช้รถไฟฟ้ารวม 42 ขบวน และสายสีเหลือง 30 ขบวน (ขบวนละ 4 ตู้) ซึ่งจะรับมอบครบทั้งหมดในปี 2564 โดยเป็นรถไฟฟ้าโมโนเรล รุ่น Bombardier Innovia Monorail 300 ความจุด้วยระบบอัตโนมัติสัญญาณ CITYFLO 650 แบบไร้คนขับ รองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 17,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง และระยะต่อไปยังสามารถเพิ่มตู้โดยสารได้สูงสุด 7 ตู้ต่อขบวน รองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 28,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง

ทั้งนี้ ล่าสุดสายสีชมพูและสีเหลืองต้องขยายเวลาก่อสร้างออกไปอีก 1 ปี เนื่องจากปัญหาการส่งมอบพื้นที่และการปรับแบบก่อสร้าง ซึ่งขณะนี้ทั้ง 2 สายทางมีความคืบหน้ารวมประมาณ 60% โดยมีกำหนดทดลองแบบรวมระบบในเดือนเมษายน 2564 จากนั้น รฟม.จะทดสอบเดินรถเสมือนจริงด้วยการเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการบางช่วงเวลา ประมาณ 3 เดือน คือ พฤษภาคม-กรกฎาคม 2564 และจะเริ่มเปิดให้บริการเป็นบางช่วง (เก็บค่าโดยสาร) ทั้ง 2 สายทางในเดือนตุลาคม 2564 ก่อนจะเปิดให้บริการแบบทั้งสายทางสำหรับสายสีเหลืองในเดือนกรกฎาคม 2565 และสายสีชมพูในเดือนตุลาคม 2565 อัตราค่าโดยสาร 16-42 บาท ■