

ยันมี.ค.64ทดสอบสายสีแดงเสมือนจริง

- ขงกรม.ขอเพิ่มงบเป็น97,093ล้าน
- ทะลุแสนล้านรอัยการช้กัสนญา

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยภายหลังการประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท. ซึ่งมีนายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ในฐานะประธานบอร์ด รฟท. เป็นประธานว่า ที่ประชุมเห็นชอบให้ รฟท. นำเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-คลังชัน ซึ่งเกิดจากภาษีมูลค่าเพิ่มและอากาศรั่วซึม รวมทั้งผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน วงเงินรวมประมาณ 3,143 ล้านบาท แบ่งเป็น ช่วงบางซื่อ-รังสิต

ประมาณ 2,255 ล้านบาท และช่วงบางซื่อ-คลังชัน ประมาณ 887 ล้านบาท ส่งผลให้กรอบวงเงินโครงการฯ ที่ ครม.อนุมัติไว้เมื่อวันที่ 9 ก.พ.59 จำนวน 93,950 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็น 97,093 ล้านบาท

นายนิรุฒ กล่าวต่อว่า กรอบวงเงินดังกล่าวยังไม่รวมกับการขอขยายวงเงินดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง

ช่วงคลังชัน-บางซื่อ-รังสิต เพิ่มเติมประมาณ 10,345 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างรอหนังสือตอบกลับจากสำนักงานอัยการสูงสุดที่ได้ขอให้พิจารณาค่าสั่งงานก่อสร้างเพิ่มเติม หรือ Variation Order (VO) ในสัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง ว่าได้ดำเนินการถูกต้องตาม

สัญญา และอำนาจหน้าที่ของผู้ที่กำหนดงานหรือไม่ ส่วนความคืบหน้าการทดสอบเดินรถเสมือนจริงนั้น ยังคงเป็นไปตามแผนงานที่วางไว้จะเริ่มทดสอบในเดือน มี.ค. 64

นายนิรุฒ กล่าวต่อว่า ที่ประชุมยังได้ออมนุมัติขยายระยะเวลาสัญญาจ้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใต้ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร สัญญาที่ 1 จากประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย และสัญญาที่ 2 จากบางสะพานน้อย-ชุมพร ออกไปอีก 15 เดือน จากเดิมสัญญาที่ 1 จะสิ้นสุดวันที่ 31 ต.ค. 63 เป็นสิ้นสุดวันที่ 31 ม.ค. 65 และสัญญาที่ 2 เดิมสิ้นสุดวันที่ 31 ม.ค. 64 เป็นวันที่ 30 เม.ย. 65 ทั้งนี้สาเหตุที่ต้องขยายระยะเวลาเนื่องจากต้องปรับแบบใหม่ เพราะแบบเดิมที่สำนักงานโยธา



และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ออกแบบไว้แล้ว เมื่อลงพื้นที่ดำเนินการจริงปรากฏว่า มีบางส่วนทับซ้อนกับระบบอาณัติสัญญาณ นอกจากนี้ที่ผ่านมามีพื้นที่ภาคใต้เกิดอุทกภัยและภัยธรรมชาติต่อเนื่อง จึงต้องหยุดก่อสร้างไปบ้าง

นายนิรุฒ กล่าวด้วยว่า ปัญหาเหล่านี้เป็นสาเหตุที่หลีกเลี่ยงไม่ได้จริง ๆ ถือเป็นความจำเป็น และไม่ใช้ความผิดของเอกชน ที่ประชุมจึงให้ขยายเวลาการดำเนินการ แต่ยอมรับว่าการขยายเวลาดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อค่าบริการเปิดให้บริการ ซึ่งเดิมมีแผนจะเปิดบริการปี 65 อาจต้องเลื่อนเปิดบริการเป็นปี 66 อย่างไรก็ตามทุกวันนี้การเดินรถไฟในเส้นทางภาคใต้ยังสามารถเดินรถได้ตามปกติ แต่ยังเป็นทางเดี่ยวอยู่.