

# รถไฟฟ้าสีส้มเดือดจัดข้อมูลโต้กันนิ้ว แต่มีต่ออยู่ที่ใครเจ๋ง!!งานอุโมงค์



**บ**กิดอะไรขึ้นกับรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โครงการมูลค่า 1.2 แสนล้านบาท เปิดขายซองประมูลไปแล้ว บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส 1 ใน 10 บริษัทที่ร่วมซื้อซองประมูลในครั้งนี้ ออกมายื่นฟ้องการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ต่อศาลปกครอง กรณีเปลี่ยนเกณฑ์การพิจารณาใหม่ “ไม่แฟร์”

ล่าสุด สุรพงษ์ เลหาอะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทบีทีเอสซี ยังเข้ายื่นหนังสือถึง นายมานะ นิมิตรมงคล เลขาธิการองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน ให้ร่วมตรวจสอบรฟม. เปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal Documents : RFP) ผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี จากเดิมจะตัดสินการประมูลที่ข้อเสนอด้านการเงินและผลตอบแทน 100% สาระสำคัญคือหากรายใดเสนอราคาต่ำสุดจะเป็นผู้ว่าชัยชนะ เปลี่ยนเป็นการนำคะแนนด้านเทคนิคมาเป็นเกณฑ์ตัดสินร่วมกับข้อเสนอด้านการเงินในสัดส่วน 30:70

“ในคุณสมบัติกำหนดว่าต้องมีประสบการณ์ทำอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดิน ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 5 เมตรและมีมูลค่าโครงการไม่น้อยกว่า 5 พันล้านบาท ขอมริบว่าเรามีประสบการณ์ด้านนี้เพียงแต่ไม่มีประสบการณ์ที่ทำงานอุโมงค์ลอดแม่น้ำเจ้าพระยา เวลาในประเทศไทยมีเพียง 2 บริษัทเท่านั้นที่มีประสบการณ์ด้านนี้และในทีโออาร์ก็มีหมายเหตุไว้ว่า หากเป็นผู้รับเหมาไทยและมีประสบการณ์ด้านนี้จะได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษ” สุรพงษ์ให้สัมภาษณ์

ทั้งนี้ในวงการก่อสร้างระดับมหาโปรเจกต์มี 2 บริษัทผู้รับเหมาในประเทศไทย ที่มีประสบการณ์งานก่อสร้างอุโมงค์ลอดแม่น้ำเจ้าพระยาได้แก่ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) หรือ ITD และบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือ CK

ข้อมูลเหตุในการฟ้องครั้งนี้สืบเนื่องจากบริษัทอิตาเลียนไทยฯ 1 ใน 10 บริษัทที่ซื้อซองประมูลในครั้งนี้ ส่งหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ว่าด้วยหลักเกณฑ์การพิจารณาไม่ควรพิจารณาผู้เสนอผลประโยชน์ทางการเงินสูงสุดเท่านั้น ควรพิจารณาถึงปัจจัยและผลประโยชน์ด้านอื่นด้วย เช่น ข้อเสนอด้านเทคนิคการดำเนินงานและความน่าเชื่อถือ ซึ่งสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกเอกชนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน ตามสาระสำคัญของร่างสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. 2563 ข้อ 4 (8)

ทันทีที่บีทีเอสซียื่นฟ้องขอความเป็นธรรม ผู้ว่า รฟม. ภคพงศ์ สิริกันทรมาศ เปิดแถลงสวนปรีชัง! ทันใดว่า “รู้สึกแปลกใจว่าบีทีเอสซีมีความกังวลอะไร หากตั้งใจจะเสนอด้านเทคนิคที่มีคุณภาพดีก็ไม่ต้องไปกลัวอะไรขอใช้เวลาที่เหลืออยู่ไปปรับปรุงข้อเสนอให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ใหม่จะทำให้บีทีเอสซีโอกาสสูงที่จะได้เป็นคู่สัญญากับ รฟม.”

ทั้งนี้ รฟม. ได้ปรับปรุงเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกเอกชน (RFP) เฉพาะวิธีการประเมินข้อเสนอโดยให้พิจารณาด้านเทคนิคควบคู่กับราคาในสัดส่วนร้อยละ 30:70 เท่านั้น เป็นอำนาจที่คณะกรรมการตามมาตรา 36 แห่งพ.ร.บ.การร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 สามารถทำได้โดยไม่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) และคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม. พิจารณา เนื่องจากกรอบระยะเวลาดำเนินการโครงการที่จำกัดทำให้ รฟม. ต้องออกประกาศขายซองข้อเสนอไปก่อน และขยายเวลาขึ้นข้อเสนอไปอีก 45 วันเป็นวันที่ 9 พ.ย. 63 ทำให้เอกชนมีเวลาปรับปรุงข้อเสนอเท่าเทียมกันนับตั้งแต่วันที่ส่งเอกสารเพิ่มเติมแจ้งผู้ซื้อซองวันที่ 27 ก.ย. 63 ทุกรายจะมีเวลาทำเอกสารตามหลักเกณฑ์ใหม่ถึง 73 วันไม่ถือว่าเปลี่ยนแปลงกะทันหัน

“โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มโดยเฉพาะส่วนตะวันตก ต้องใช้เทคนิคการก่อสร้างที่มีความซับซ้อน เนื่องจากก่อสร้างใต้ดินทั้งหมด

# เดลินิวส์

Daily News  
Circulation: 500,000  
Ad Rate: 2,100

Section: First Section/โลจิสติกส์-นวัตกรรมขนส่ง

วันที่: จันทร์ 28 กันยายน 2563

ปีที่: - ฉบับที่: 25918

หน้า: 7(บน)

Col.Inch: 140.05 Ad Value: 294,105

PRValue (x3): 882,315

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: รถไฟฟ้าสีส้มเดือดจัดข้อมูลได้กันหัวแต่มีต่ออยู่ที่ใครเจ๋ง!!งานอุโมงค์



ประกอบกับแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวหลายแห่งโดยเฉพาะกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นในต้องก่อสร้างอุโมงค์ลอดแม่น้ำเจ้าพระยารวมถึงการเดินรถไฟฟ้าที่ต้องได้มาตรฐานความปลอดภัยขั้นสูง ดังนั้นผลประโยชน์ที่รัฐและประชาชนผู้ใช้บริการจะได้รับ จึงต้องขึ้นอยู่กับคุณภาพเทคนิค และประสิทธิภาพในการดำเนินงานของเอกชนเป็นสำคัญ ไม่ใช่ขึ้นอยู่กับผลประโยชน์การเงินสูงสุดเท่านั้น สัดส่วนที่ให้คะแนนเทคนิค 30% ถือว่าเหมาะสมแล้ว หากให้สัดส่วนสูงกว่านี้จะมองว่าเอื้อประโยชน์ให้กับเอกชนรายใดรายหนึ่ง” เบอร์ 1 รฟม.แจกแจงรายละเอียดพร้อมย้ำด้วยว่า ในข้อกำหนดส่วนงานโยธา ได้เปิดกว้างให้ว่าจ้างผู้รับเหมาช่วง (จับคอนแทรค) เข้ามารับงานได้ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ซื้อของเท่านั้น ดังนั้นมีเวลามากพอที่จะไปหาผู้รับช่วง

...รฟม.หาเหตุผลมาหักล้างที่คู่แล้วมีความชอบธรรมต่อสังคม ขณะเดียวกันมองได้อีกมุมเกี่ยวกับการหาเหตุผลเพิ่มเติมให้กับบริษัทที่มีประสบการณ์ด้านอุโมงค์ลอดแม่น้ำ ซึ่งเป็นบริษัทที่

ออกมากระทัดรัด รฟม. ให้หันมาเปลี่ยนเกณฑ์ด้านเทคนิค เพราะกฎหมายเปิดช่องให้ทำได้และเคยทำมาก่อนแล้วในหลายโครงการ...

รถไฟฟ้าสายใหม่สีส้มเชื่อมกรุงเทพฯ ตะวันออกและตะวันตก แบ่งเป็นส่วนตะวันออกช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี ระยะทาง 22.5 กม. มี 17 สถานีเป็น

สถานีใต้ดิน 10 สถานี และสถานียก  
ระดับ 7 สถานี คาดว่าจะแล้วเสร็จ  
เปิดบริการปี 2567 ในการก่อสร้าง

อุโมงค์ใต้ดิน 4.07 กม. บริษัท อิตาเลียนไทยฯ ได้รับเลือกเป็นผู้รับ  
จ้างจาก รฟม.ก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดินในสัญญาที่ 3  
ช่วงหัวหมาก-คลองบ้านม้า

ส่วนตะวันตกช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ เป็นใต้ดิน  
ตลอดสาย 13.4 กม. มี 11 สถานีคาดว่าจะเปิดบริการตลอดสายปี  
2569 และเปิดให้เอกชนได้ร่วมลงทุนแบบ PPPnet cost (ภาค  
รัฐจะเป็นผู้ลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและภาคเอกชนลงทุน  
ก่อสร้าง) จะได้รับสัมปทาน 30 ปี เติมนรถตลอดเส้นทางจากตะวัน  
ออกไปตะวันตก มีนบุรี-ศูนย์วัฒนธรรม-บางขุนนนท์ ระยะทาง  
35.9 กม. มูลค่าโครงการรวม 128,128 ล้านบาท

เดิมพันบีทีเอสครั้งนี้สูงนัก!! ไม่ใช่แค่ของหวานเรื่อง  
สัมปทานเดินรถแต่รถไฟฟ้าสายสีส้มยังเป็นเส้นทางสำคัญที่ขน  
คนจากฝั่งตะวันตกไปตะวันออกได้รวดเร็วอย่างที่ขนส่ง  
สาธารณะอื่น ๆ ในเวลานี้ยังทำไม่ได้.

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง