

# 26มี.ค.เปิดทดลองฟรีสายสีแดง

## ● ปิดหัวลำโพงเดือดร้อน3.3หมื่นคน

## ● ลดรถติด24จุดประหยัดเวลา3ชม.

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รว.คมนาคม เปิดเผยภายหลังประชุมติดตามโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-คลองขวาง ผ่านระบบออนไลน์ (Zoom Meeting Conference) ว่า ได้เร่งรัดการดำเนินงานด้านต่าง ๆ เพื่อให้สถานีกลางบางซื่อ และรถไฟฟ้าสายสีแดง เปิดให้บริการประชาชนได้ตามแผนในเดือน พ.ย. 64 โดยเน้นย้ำให้ทุกฝ่ายตรวจสอบขั้นตอนต่าง ๆ ให้รัดกุม รอบคอบทุกมิติ นอกจากนี้ได้สั่งการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) พิจารณาความเหมาะสม และความจำเป็นในการเดินขบวนรถชานเมืองเข้าสู่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางของนักเรียน นิสิต นักศึกษา และประชาชน รวมถึงสอดคล้องนโยบายแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดด้วย

ขณะเดียวกันมอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พิจารณาร่วมกันในการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม ไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชน และรายได้ของ รฟท. พร้อมกันนี้มอบให้ รฟท. และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) วางแผนขั้นตอนการถ่ายโอนอัตราค่าตั๋วให้ชัดเจน เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบต่อไป ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์โดยรอบสถานีกลางบางซื่อ ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการร่วมกัน เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่โครงการ SMART CITY

รายงานแจ้งว่า ขบวนรถไฟทั่วประเทศในปัจจุบัน มีทั้งสิ้น 120 ขบวนต่อวัน แบ่งเป็น รถเชิงพาณิชย์ 66 ขบวนต่อวัน และรถชานเมือง รถธรรมดา 54 ขบวนต่อวัน มีทางผ่านซึ่งเป็นจุดตัดระหว่างถนน และรถไฟ จากบางบำหรุ รังสิต บางซื่อ และหัวลำโพง แบ่งเป็น สายเหนือ 15 จุด ตะวันตก 3 จุด และตะวันออก 9 จุด โดยขบวนรถจะผ่านหนักแน่นในช่วง



เช้า 06.00-09.00 น. และช่วงเย็น 16.00-19.00 น. หาก รฟท. ยุติบริการที่สถานีหัวลำโพง จะมีผู้โดยสารได้รับผลกระทบ 33,460 คนต่อวัน แบ่งเป็น สายเหนือ อีสาน ได้ 25,436 คน และ ตะวันออก 8,024 คน

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม แจ้งต่อว่า รฟท. ได้เปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางผ่านเข้า-ออกสถานีหัวลำโพง

# รฟท.เคาะ ขยายสัญญารถไฟ 'ไทยจีน-สายสีแดง'

บอร์ดรฟท.เคาะขยายสัญญารถไฟไทย-จีน ช่วงสีดิว-กุดจิก ออกไป 217 วัน เหตุติดปัญหาหรือย้ายเสาโทรเลข เตรียมเดินทาง 4 สัญญา จ่อลงนามสัญญาจ้างภายใน 2 เดือน สัญญา 3-1 รอศาล ชี้ขาด ขณะที่โครงการรถไฟสายสีแดง สัญญาที่ 3 ขยายเวลาอีก 223 วัน หลังติดปัญหาการจ่ายไฟ ด้านรฟท.ยืนยันไม่กระทบการเดินทาง-เปิดให้บริการโครงการฯ

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ขยายโครงข่ายระบบราง ในหลายเส้นทาง แต่บางโครงการอาจล่าช้า จำเป็นต้องขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไป

**นายนิรุฒ มณีพันธ์** ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยภายหลังการประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟท.ว่า สำหรับความคืบหน้าโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) หรือรถไฟไทย-จีน จำนวน 14 สัญญา วงเงิน 1.79 แสนล้านบาท ระยะทาง 235 กิโลเมตร (กม.) เบื้องต้นที่ประชุมมีมติเห็นชอบสัญญา 2-1 ช่วงสีดิว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. ให้ขยายเวลาออกไป 217 วัน ตั้งแต่วันที่ 22 ตุลาคม 2563 - 26 พฤษภาคม 2564 เนื่องจากติดปัญหาภายหลังการลงพื้นที่สำรวจพบว่าต้องรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค และเดินสายเสาโทรเลขใหม่เพื่อไม่ให้กระทบต่อการเดินทางของโครงการฯ

ที่ผ่านมา รฟท.ได้ลงนามสัญญาร่วมกับเอกชนแล้วจำนวน 5 สัญญา ประกอบด้วย สัญญา 3-3 ช่วงบันไดม้า-ลำตะดอง ระยะทาง 21.6 กม. มี บริษัท กรุงธนเอ็นจิเนียริ่งก่อสร้าง จำกัด 9,838 ล้านบาท สัญญา 3-4 ช่วงลำตะดอง-สีดิว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กม. มี บริษัท บีพีเอ็นพี จำกัด (BINA จากมาเลเซีย-นากก่อสร้าง) ก่อสร้าง 9,848 ล้านบาท สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง 12.38 กม. มีกลุ่มกิจการร่วมค้า SPTK ก่อสร้าง 7,750 ล้านบาท และสัญญา 4-7 ช่วงสระบุรี-แก่งคอย ระยะทาง 12.99 กม. มี บริษัท ซีวิล เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด ก่อสร้าง 8,560 ล้านบาท ได้ดำเนินการทำหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (NTP) เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2564 ซึ่งจะสิ้นสุดสัญญา 36 เดือน ขณะที่สัญญา 3-2 อุโมงค์มวกเหล็ก-ลำตะดอง ระยะทาง 12.23 กิโลเมตร (กม.) จะเริ่มทำหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (NTP) ภายในวันที่ 19 เมษายน 2564 เนื่องจากอยู่ระหว่างการขออนุญาตจากกรมป่าไม้เพื่อเข้าพื้นที่อุโมงค์ทางลอด



ทั้งนี้ยังคงเหลืออีก 4 สัญญา อยู่ระหว่างการรอลงนามสัญญาจ้าง ประกอบด้วย สัญญา 4-2 ช่วงช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.80 กม. สัญญา 4-3 ช่วง นวนคร-บ้านโพ ระยะทาง 23 กม. สัญญา 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรากลน้อย และ สัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.60 กม. ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเตรียม เอกสารสัญญา คาดว่าจะใช้ระยะเวลา 2 เดือน (กุมภาพันธ์-มีนาคม 2564) ส่วนสัญญา 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.30 กม. ทางรฟท.ขอดูรายละเอียดเพิ่มเติม ก่อนว่าเป็นอย่างไร

ขณะที่สัญญาที่ 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กม. วงเงิน 1 หมื่นล้านบาท ซึ่งมีโครงสร้างร่วมกับที่ทับซ้อนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) นั้น ล่าสุดนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สั่งการว่าต้องเจรจาให้ได้ข้อสรุปภายในเดือนเมษายนนี้ ด้าน สัญญาที่ 1-1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. ดำเนินการโดยกรมทางหลวง (ทล.) ก่อสร้างแล้วเสร็จ 100%

รายงานข่าวจาก รฟท. กล่าวต่อว่า ด้านสัญญา 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บ้านไผ่ ระยะทาง 30.21 กม. ขณะนี้รฟท.อยู่ระหว่างรอตาล ปกครองตัดสินผลอุทธรณ์การประกวดราคาประมูลกรณีที่คณะกรรมการพิจารณา อุทธรณ์ และการวินิจฉัยของคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ เห็นว่าทางบริษัท บีทีเอ็นพี จำกัด ได้ทำการยื่นอุทธรณ์ต่อรฟท. ว่าบริษัทมีคุณสมบัติครบถ้วนตาม เงื่อนไขที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ รฟท.ได้พิจารณาแล้วและเห็นควรยึดตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ไว้ในประกาศเชิญชวนฯ จึงได้ส่งรายงานความเห็นพร้อมเหตุผลต่อคณะกรรมการ พิจารณาอุทธรณ์เพื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหาร พัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 มาตรา 118 ส่งผลให้บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ร่วมกับพันธมิตร ซีอาร์อีซี (CREC: China railway Engineering corporation) เป็นผู้ชนะการประกวดราคา โดยเป็นผู้เสนอราคา 9,349 ล้านบาท ต่ำ กว่าราคาซึ่งอยู่ที่ 11,386 ล้านบาท หรือต่ำกว่า 2,037 ล้านบาท ฟ้องร้องถึงการประมูล สัญญาดังกล่าว โดยคาดว่าศาลปกครองใช้เวลาตัดสินภายใน 1-2 เดือน

“หากศาลปกครองตัดสินผลอุทธรณ์แล้ว เราจะนำเรื่องดังกล่าวเสนอต่อที่ ประชุมรฟท.รับทราบ เบื้องต้นเราต้องดูว่าผลการอุทธรณ์เป็นอย่างไร ขณะเดียวกัน เราต้องดำเนินการตามคณะกรรมการอุทธรณ์ที่ตัดสินให้บริษัท บีทีเอ็นพี จำกัด เป็น ผู้ชนะการประมูลในครั้งนี้ เนื่องจากเป็นผู้มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขการประกวดราคา”

นายนิรุฒ กล่าวต่อว่า ขณะเดียวกันที่ประชุมฯ มีมติเห็นชอบขยายสัญญาที่ 3 งานระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกลรวมจัดหาตู้รถไฟฟ้า สำหรับช่วงบางซื่อ-รังสิต และ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ออกไปอีก 223 วัน ตั้งแต่วันที่ 14 กุมภาพันธ์-24 กันยายน 2564 เนื่องจากสัญญามีความล่าช้าจากสัญญา ที่ 1-2 แล้ว โดยการขยายเวลามีเงื่อนไขว่าจะต้องไม่กระทบกับการเดินรถเสมือนจริง หรือการเดินรถในส่วนอื่นๆ

“รฟท. ยืนยันว่าจะไม่เกิดผลกระทบต่อการเดินรถและเปิดให้บริการโครงการฯ แน่นนอน ที่ผ่านมามีส่วนของสัญญาที่ 1 งานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง พบว่ามีความล่าช้า เนื่องจากมีปัญหาด้านการจ่ายไฟของการไฟฟ้านครหลวง และการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นปัญหาเดียวกับสัญญาที่ 2 งานโยธา สำหรับทางรถไฟบางซื่อ-รังสิต ด้วยเช่นกัน โดยปัจจุบันความคืบหน้าสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 มีความก้าวหน้าแล้ว 100% ขณะที่ความคืบหน้าสัญญาที่ 3 มีความ ก้าวหน้ากว่า 90%”