

ปรับแผนสีแดงต่อขยาย4เส้นทาง PPPเฉพาะO&M-เร่งประมูลโยธา

ปรับแผนสีแดงต่อขยาย4เส้นทาง PPPเฉพาะO&M-เร่งประมูลโยธา

ผู้จัดการรายวัน360° – “ศักดิ์สยาม” ปรับแผนลงทุนรถไฟสายสีแดง ส่วนต่อขยาย 4 เส้นทาง ลดใช้ PPP เอกชน เหลือแค่ O&M ยอมรับมัตรวมโยธาจะล่าช้า สั่ง รฟท.แยกประมูลก่อสร้าง 6.7 หมื่นล้าน ตามมติ ครม. ภายใน ปีนี้ สร้างเสร็จปี 68 วิ่งสีแดงทะลุ รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์

อ่านต่อหน้า | 4

ผู้จัดการรายวัน360° – “ศักดิ์สยาม” ปรับแผนลงทุนรถไฟสายสีแดง ส่วนต่อขยาย 4 เส้นทาง ลดใช้ PPP เอกชนเหลือแค่ O&M ยอมรับมัตรวมโยธาจะล่าช้า สั่ง รฟท.แยกประมูลก่อสร้าง 6.7 หมื่นล้าน ตามมติ ครม. ภายในปีนี้ สร้างเสร็จปี 68 วิ่งสีแดงทะลุ รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวถึงความคืบหน้าโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ส่วนต่อขยาย 4 เส้นทางว่า ได้ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เร่งรัดดำเนินการประมูลก่อสร้างงานโยธาก่อน ซึ่งเป็นไปตามมติ ครม. ที่อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการสายสีแดงส่วนต่อขยาย 4 เส้นทาง วงเงินกว่า 6.7 หมื่นล้านบาท ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปิดเดินรถไฟสายสีแดงช่วงบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-ตลิ่งชัน

ส่วนรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) สายสีแดง ซึ่งรฟท. อยู่ระหว่างศึกษานั้น จะเป็นการให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในส่วนองงานเดินรถ และซ่อมบำรุง (Operation & Maintenance : O&M) ทั้งช่วงแรกและส่วนต่อขยาย ไม่รวมงานโยธา

ส่วนเงินลงทุนก่อสร้าง สายสีแดงส่วนต่อขยายทั้ง 4 เส้นทางนั้น สามารถใช้เงินกู้ หรือกองทุนไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์ ซึ่งทางสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) จะพิจารณา

“ผมหารือกับ ผู้ว่าฯ รฟท. ให้ไปดำเนินการ รูปแบบเดิมตามที่ ครม. อนุมัติ ให้ก่อสร้างงานก่อสร้างโยธาก่อน เพราะการเอางานโยธาไปผูกไว้กับ O&M อาจทำให้โครงการยิ่งล่าช้า ซึ่งคาดว่า หาก รฟท. แยกงานโยธามาดำเนินการจะเปิดประมูลได้ภายในปีนี้ และจะก่อสร้างเสร็จในปี 68 ซึ่งจะสามารถเปิดเดินรถสีแดงส่วนต่อขยายได้เลย เพราะรถไฟสายสีแดง ช่วงแรกและส่วนต่อขยายเป็นระบบเดียวกันทั้งหมด ดังนั้น ระหว่างรอ PPP เอกชนเข้ามาทำงาน O&M เดินรถสายสีแดงตลอดสาย ซึ่งคาดว่าจะในช่วงปี 69 รฟท. จะสามารถให้บริการส่วนขยายไปได้ไปก่อน ประชาชนจะได้รับประโยชน์” นายศักดิ์สยาม กล่าว

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า ขณะนี้สายสีแดง ส่วนต่อขยายพร้อมดำเนินการ เนื่องจากได้รับอนุมัติจาก ครม. แล้ว รวมถึง

สบน. ได้เตรียมแผนก่อนนี้ไว้แล้ว ขณะที่แนวคิด PPP ให้เอกชนลงทุน 100% ทั้งโยธา และ O&M เอกชนอาจรับภาระไม่ไหว

โดยสีแดงเข้มช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 8.84 กม. วงเงิน 6,570.40 ล้านบาท, สีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 14.8 กม. วงเงิน 10,202.18 ล้านบาท และสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 4.3 กม. วงเงิน 6,645.03 ล้านบาท ครม. อนุมัติเมื่อปี 62

ส่วนสีแดงอ่อน (Missing Link) ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และ สีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 25.9 กม. วงเงิน 44,157.76 ล้านบาท ครม. อนุมัติตั้งแต่ปี 59 แต่เนื่องจากมีการปรับรูปแบบของการก่อสร้างช่วง สถานีจิดรลดตา-พญาไท ที่จะต้องใช้พื้นที่ก่อสร้างร่วมกับรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ช่วงพญาไท-ดอนเมือง ซึ่งปัจจุบันคือโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน การที่ รฟท. จะประมูลก่อสร้างเอง จะสามารถประสานแผนในการเปิดหน้าดินก่อสร้างครั้งเดียว เพื่อลดผลกระทบระหว่างก่อสร้าง

โดยเมื่อ วันที่ 25 มิ.ย. รศ.เกศินี วิฑูรชาติ อธิการบดีและคณาจารย์ ม.ธรรมศาสตร์ ได้เข้าพบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ถึงแนวทางการการพัฒนาพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟส่วนต่อขยาย สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และการพัฒนาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่ง รัฐมนตรีว่าการคมนาคม ได้สั่งรฟท. เร่งก่อสร้างงานโยธา และระบบรางส่วนต่อขยาย รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ก่อน คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ ในปี 68

ขณะที่เดือน ธ.ค. 64 รฟท. จะจัดรถไฟดีเซลราง เดินรถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรังสิตไปถึงสถานีเชียงรากน้อย เพื่อรองรับการเดินทางไป ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ไปก่อน นอกจากนี้ กรมทางหลวง (ทล.) ได้พิจารณาปรับปรุงโครงข่ายถนนบริเวณโดยรอบ ม.ธรรมศาสตร์ และทำแผนพัฒนาโครงข่ายถนนรอบพื้นที่รังสิตในอนาคตด้วย เพื่อให้ประชาชนเดินทางเชื่อมต่อสะดวก ปลอดภัย และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนในภาพรวม ส่วนกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้ปรับปรุงเส้นทางเดินรถเพื่อรองรับพื้นที่โดยรอบด้วย.