

'สายสีแดง' ดีเลย์

- ติดปัญหาสัญญา 3
- ปรับแบบพีพีพี



พท.เผยแผนทดสอบเดินรถเสมือนจริงรถไฟสายสีแดงล่าช้า หลังติด

ปัญหาลงนามขยายสัญญา 3 ยันเปิดให้บริการตามแผน ขณะที่ส่วนต่อขยายสายสีแดงจะดูแลให้โครงสร้างทางร่วมไฮสปีดเทรน เร่งปรับรูปแบบพีพีพี กระทั่งโครงการล่าช้า 3 ปี

กระทรวงคมนาคมมีแผนเปิดเดินรถไฟสายสีแดงช่วงบางซื่อ-รังสิตปลายปี 2564 แต่ทำไม่เป็นไปตามแผนเนื่องจากติดอุปสรรครอบด้านที่ต้องเร่งแก้ไข

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยกับ "ฐานเศรษฐกิจ" ถึงความคืบหน้าโครงการรถไฟสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมแผนรายละเอียดทดสอบเดินรถเสมือนจริงคาดว่าจะล่าช้า เนื่องจากติดปัญหาการขยายระยะเวลาลงนามสัญญาที่ 3 งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมถึงรถไฟบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-ตลิ่งชัน โดยกิจการร่วมค้า MHSC (บริษัท

MITSUBISHI Heavy Industrial Ltd บริษัท Hitachi และ บริษัท Sumitomo Corporation) ออกไป 223 วัน ตั้งแต่เดือน กุมภาพันธ์-กันยายน 2564 ปัจจุบันทีมกฎหมายอยู่ระหว่างเร่งดำเนินการเรื่องดังกล่าว คาดว่าลงนามได้ภายในกลางเดือนพฤษภาคมนี้ ทั้งนี้ยังเป็นไปตามแผนที่วาง

ไว้โดยมีกำหนดเปิดเดินรถเสมือนจริงภายในเดือนกรกฎาคมนี้ และเปิดเดินรถเชิงพาณิชย์ภายในเดือนพฤศจิกายน 2564

"จากสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด-19 ระลอกใหม่ ทำให้รฟท.งดให้บริการการเดินรถไฟสายสีแดงให้กับประชาชนไม่มีกำหนดหรือ

จนกว่าสถานการณ์จะดีขึ้น ทั้งนี้เรามองว่าหากเปิดให้บริการในกรณีที่ประชาชนใช้บริการค่อนข้างเยอะ มีความเสี่ยงทำให้เกิดอันตรายและไม่อยากให้เกิดคลัสเตอร์ใหม่"

รายงานข่าวจากรฟท. กล่าวต่อว่า ความคืบหน้าการดำเนินการหาที่มาของการเพิ่ม



งบประมาณการเปลี่ยนแปลงงาน (Variation order) หรือ VO ที่มีงานก่อสร้างเพิ่มขึ้นกว่า 10,345 ล้านบาท ในโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสรุปผลการดำเนินการฯ เพื่อเสนอต่อกระทรวงคมนาคมพิจารณา ส่วนแนวโน้มที่องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (ไจก้า) จะให้เงินกู้เพิ่มเติมหรือไม่นั้น ขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) เนื่องจากเป็นผู้หาแหล่งเงินกู้

ทั้งนี้อัตราค่าโดยสารของโครงการฯ เริ่มต้นที่ 12-42 บาท เฉลี่ย 1.01 บาทต่อกิโลเมตร (กม.) ระยะทาง 41.56 กิโลเมตร (กม.) จำนวน 13 สถานี ขณะที่บัตรโดยสารรถไฟฟ้าสายสีแดง แบ่งเป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย 1.บัตรโดยสารรายเดือน 20 เที่ยว จำนวน 700 บาท เฉลี่ย 35 บาทต่อเที่ยว 30 เที่ยว จำนวน 900 บาท เฉลี่ย 30 บาทต่อเที่ยว 50 เที่ยว จำนวน 1,250 บาท เฉลี่ย 25 บาทต่อเที่ยว 2.บัตรนักเรียน เด็กส่วนสูงไม่เกิน 90 เซนติเมตร (ชม.) ได้รับยกเว้นค่าโดยสารบัตรเด็ก ลด 50% จากปกติ (อายุไม่เกิน 14 ปี และมีความสูงไม่เกิน 91-120 เซนติเมตร) บัตรนักเรียน/นักศึกษา อายุไม่เกิน 23 ปี ลด 10% จากอัตราค่าโดยสารปกติ 3.บัตรผู้สูงอายุ ส่วนลด 50% มีทั้งบัตรสมาร์ตการ์ดและตั๋วเที่ยว

สำหรับโครงการส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ที่ผ่านมารฟท.มีเป้าหมายเปิดประกวดราคาและเริ่มงาน

ก่อสร้างภายในปี 2564 รวม 3 สัญญา ประกอบด้วย ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต วงเงินโครงการ 6.57 พันล้านบาท, ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช วงเงิน 6.64 พันล้านบาท และ ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา วงเงิน 1.02 หมื่นล้านบาท ส่วนโครงการช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง และช่วงบางซื่อ - หัวหมาก หรือที่เรียกว่า Missing Link วงเงิน 4.41 หมื่นล้านบาท เนื่องจากต้องใช้โครงสร้างทางร่วมกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) จึงเป็นโครงการที่ต้องเร่งหารือและแยกดำเนินการก่อสร้างงานโยธา ทั้งนี้จากการปรับแผนพัฒนาโครงการในรูปแบบพีพีพี นั้น เบื้องต้นประเมินจะทำให้โครงการล่าช้าออกไปราว 3 ปี เพราะต้องเริ่มกระบวนการศึกษาแบบร่วมลงทุน ส่วนช่วง Missing Link ปัจจุบัน รฟท.ได้หารือร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก (สกพอ.) และเอกชนผู้รับสัมปทานไฮสปีดเทรนเชื่อมสามสนามบิน เพื่อหาข้อสรุปในการลงทุนโครงสร้างทางร่วม โดยนโยบายของรัฐบาลผู้รับเหมาโครงการที่ต้องเข้าพื้นที่ก่อนเป็นผู้ลงทุนเตรียมฐานรากไว้ให้โครงการอื่นด้วย เพราะการเดินทางหน้าก่อสร้างครั้งเดียว ย่อมดีกว่าการก่อสร้างหลายครั้ง เนื่องจากผลกระทบต่อประชาชนในการหาหรือว่าเอกชนโครงการไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน จะสามารถลงทุนงานโครงสร้างให้ก่อน และเมื่อได้เอกชนจากพีพีพีสายสีแดง สามารถจ่ายชดเชยกันได้หรือไม่ หรือจะมีรูปแบบ

อื่นเหมาะสมกว่า

รายงานข่าวจาก รฟท. กล่าวต่อว่า ด้านการขุดเจาะอุโมงค์เพื่อเชื่อมต่อระหว่างสถานีกลางบางซื่อและรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงสถานีบางซื่อ วงเงิน 20 ล้านบาท เบื้องต้นได้ลงนามร่างบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่าง รฟม.และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แล้ว ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเจาะผนังทางเชื่อม จำนวน 2 จุด โดยจุดแรกจะเร่งดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคมนี้เพื่อให้ทันต่อการเปิดเดินรถเสมือนจริง และจุดที่ 2 คาดว่าก่อสร้างแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม 2564 เพื่อทันต่อการเปิดเดินรถเชิงพาณิชย์ภายในเดือนพฤศจิกายน 2564

“ส่วนค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างนั้น เบื้องต้นรฟม.จะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายไปก่อน โดยรฟท.จะขอตั้งงบประมาณปี 2565 วงเงิน 20 ล้านบาท เพื่อชำระคืนให้รฟม.ในภายหลัง”

การเดินเท้า
ก่อสร้างครั้งเดียว
ย่อมดีกว่าการ
ก่อสร้างหลายครั้ง
เนื่องจากผลกระทบต่อ
ประชาชนในพื้นที่
น้อยกว่า