

รถไฟสีแดง 'สร้าง' 10 ปี

นักวิชาการแนะให้ความรู้พร้อมงบฯ

โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมือง สายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต ระยะทางรวม 41 กิโลเมตร ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เป็นหนึ่งในโครงการที่ใช้เวลาดำเนินการค่อนข้างนาน โดยร.ฟ.ท. ใช้เวลา 5 ปี ในการก่อสร้างโครงการช่วงตลิ่งชัน-บางซื่อ ระยะทาง 15 กิโลเมตร ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 5 ปี ส่วนช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 กม. แบ่งเป็น 3 สัญญา ยังไม่ได้เริ่มก่อสร้างแม้จะประกวดราคาตั้งแต่เดือนธ.ค. 2553

ทั้งนี้ โครงการก่อสร้างช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เสร็จสมบูรณ์ตั้งแต่ต้นปี 2555 แต่ปัจจุบันยังไม่สามารถเปิดให้บริการรถไฟได้ เพราะงานจัดซื้อขบวนรถรวมอยู่ในโครงการช่วงบางซื่อ-รังสิต

นายสุวัชรวิ์ สุวรรณสวัสดิ์ คณบดี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เปิดเผยว่า การที่โครงการก่อสร้างรถไฟสายสีแดงใช้ระยะเวลาก่อสร้างนานมาก มีสาเหตุจากหลายปัจจัย ไม่ว่าจะเป็นความไม่แน่นอนของนโยบายการเมือง ขั้นตอนการประกวดราคา ซึ่งโครงการช่วงตลิ่งชัน-บางซื่อ ใช้เงินกู้ภายในประเทศ ระเบียบการประกวดราคาจึงยึดตามระเบียบพัสดุของไทย ขณะที่ช่วงบางซื่อ-รังสิต ใช้เงินกู้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (ไจก้า) จึงต้องยึดกฎเกณฑ์ไจก้าเป็นหลัก โดยต้องส่งผลการพิจารณาให้ไจก้าเห็นชอบในทุกขั้นตอน ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องใช้เวลา

“ในทางเทคนิค การก่อสร้างรถไฟสายสีแดงไม่มีปัญหา เพราะเป็นโครงการสร้างยกระดับ ขอแนะนำให้ร.ฟ.ท. ศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์โครงสร้างช่วงตลิ่งชัน-บางซื่อ ให้มากที่สุด เพราะก่อสร้างเสร็จแล้ว รวมทั้งการเพิ่มความถี่ให้บริการเพื่อเพิ่มศักยภาพในการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องให้ความสำคัญไปพร้อมกับงบประมาณเพื่อให้เกิดการพัฒนา และต้องยอมรับว่าร.ฟ.ท. เป็นองค์กรที่ถูกกล่เลยมานาน”

ส่วนการที่โครงการช่วงตลิ่งชัน-บางซื่อ ยังไม่สามารถให้บริการรถไฟได้ เพราะต้องรอให้งานก่อสร้างช่วงบางซื่อ-รังสิต แล้วเสร็จก่อนนั้น ไม่ได้ส่งผลเสียต่อโครงการในภาพรวม เพราะการก่อสร้าง



ต้องให้ความรู้บุคลากรพร้อมกับงบประมาณเพื่อเพิ่มศักยภาพ

> **สุวัชรวิ์ สุวรรณสวัสดิ์**



สาเหตุความล่าช้ามาจากนโยบายรัฐไม่ใช่ปัญหาด้านเทคนิค

> **สุวัฒน์ เชวาน์ปริชา**

ในเส้นทางที่มีความพร้อมก่อนช่วยประหยัดงบประมาณได้มาก หากเริ่มก่อสร้างในปัจจุบัน ค่าก่อสร้างจะสูงขึ้นมาก ทั้งจากค่าแรง ค่าน้ำมัน และราคาวัสดุก่อสร้างที่ปรับตัวสูงขึ้น

นายสุวัฒน์ เชวาน์ปริชา นายกวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) เปิดเผยว่า ความล่าช้าในการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ ส่วนใหญ่ไม่ได้มีสาเหตุจากปัญหาทางเทคนิค ซึ่งเป็นเรื่องวิชาการ แต่มีสาเหตุจากการบริหารด้านนโยบายของภาครัฐ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงบุคลากร ทั้งระดับรัฐมนตรี ปลัดกระทรวง ประธานกรรมการและผู้บริหารหน่วยงาน ส่งผลให้การดำเนิน

โครงการขาดความต่อเนื่อง “หากแต่งตั้งผู้ที่ไม่ได้อยู่ในสายงาน หรือผู้ที่ไม่มีความรู้ด้านนี้มาก่อนให้มารับผิดชอบดำเนินโครงการ จะทำให้งานหรือโครงการต่างๆ ล่าช้าแน่นอน เพราะต้องใช้เวลาระยะหนึ่งเพื่อศึกษาทำความเข้าใจเนื้อหา งาน รัฐบาลจึงควรต้องมองภาพรวม เพราะโครงการเหล่านี้มีผลทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม”

นายประภัสร์ จงสงวน ผู้ว่าการ รฟท. กล่าวว่า คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ร.ฟ.ท. ลงนามสัญญางานสัญญาที่ 1 หรืองานโยธาสำหรับสถานีรถไฟบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง และสัญญาที่ 2 หรืองานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิตแล้ว รวมทั้งปรับ

เพิ่มกรอบวงเงินทั้งสองสัญญาว่า 4,000 ล้านบาท คือสัญญาที่ 1 เพิ่มเป็น 2,980 ล้านบาท จาก 2,710 ล้านบาท ซึ่งกลุ่มกิจการร่วมค้าเอส.ยู. จอยท์เวนเจอร์ ประกอบด้วย บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ชนะการคัดเลือก คาดว่าจะลงนามสัญญาในเดือนม.ค. นี้

ส่วนสัญญาที่ 2 เพิ่มเป็น 2.1 หมื่นล้านบาท จาก 1.9 หมื่นล้านบาท ซึ่งบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ชนะการคัดเลือก ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการพิจารณาจากไจก้า หากไจก้าให้ความเห็นชอบ ร.ฟ.ท. สามารถลงนามสัญญาได้ทันที

สำหรับสัญญาที่ 3 หรืองานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมงานจัดซื้อตู้รถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-ตลิ่งชัน มีประเด็นเรื่องการถือหุ้นในตัวของผู้เสนอราคา โดยวันที่ 17 ม.ค. นี้ คณะกรรมการประกวดราคาจะเชิญผู้เสนอราคาชี้แจงรายละเอียดต่อไป เพื่อพิจารณาว่าเข้าข่ายยั่วราคาหรือไม่ ซึ่งสัญญานี้มีผู้เสนอราคา 4 กลุ่ม คือ 1.กลุ่มสมาคมร่วมค้า MHSC Consortium 2.กลุ่มสมาคมร่วมค้า SMCK Consortium 3.กลุ่มสมาคมร่วมค้า MIR Consortium และกลุ่มสมาคมร่วมค้า SAMSUNG Consortium

“ร.ฟ.ท. ได้แก้ปัญหาเฉพาะหน้าการใช้ประโยชน์โครงสร้างช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน โดยการเปิดเดินรถด้วยขบวนรถไฟดีเซล จากตลิ่งชัน-บางบำหรุ-บางซื่อ ในช่วงเช้า ตั้งแต่เวลา 06.10-09.10 น. และช่วงบ่ายตั้งแต่เวลา 15.40-18.30 น. ส่วนการให้บริการเดินรถไฟไฟฟ้าเต็มรูปแบบตลอดเส้นทางตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต คาดว่าต้องใช้เวล่อีก 5 ปี”

นงนภัส ไม้พานิชย์ รถไฟสีแดง สร้าง 10 ปี นักวิชาการแนะให้ความรู้พร้อมงบฯ. *กรุงเทพธุรกิจ*. ม.ค. 12, 2556: น.1-5.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้