

# ทางคู่สายใต้นครปฐม-ชุมพรไปเกินครึ่ง

- เติลียร์จบทุกปัญหาล้นเปิดปลายปี64
- จีประมุขร่วมสัญญาไม่เสียโอกาส



รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) แจ้งว่าความคืบหน้าโครงการการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ช่วงนครปฐม-ชุมพร ระยะทาง 421 กิโลเมตร (กม.) 5 สัญญาวงเงิน 33,982 ล้านบาทภาพรวมการก่อสร้างคืบหน้าประมาณ 54% ล่าช้ากว่าแผนประมาณ 2.6% ถือว่ายังยอมรับได้โดยสาเหตุที่ล่าช้าเนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างบางจุดยังติดปัญหาต่าง ๆ อาทิ จุดตัดทางผ่านภายในเมืองและปัญหาผู้บุกรุกพื้นที่อย่างไรก็ตามปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ได้ข้อยุติทั้งหมดแล้วและกำลังเดินหน้าก่อสร้างต่อไปได้

รายงานข่าวจาก รฟท.แจ้งต่อว่าสำหรับสัญญาที่ 1 ช่วงนครปฐม-หนองปลาไหล 93 กม.บริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอทเอนิเนียริ่ง 1964 จำกัดเป็นผู้รับจ้าง การก่อสร้างคืบหน้า 52% ช้ากว่าแผน 13%, สัญญาที่ 2 ช่วงหนองปลาไหล-หัวหิน 76 กม.บริษัทซีโน-ไทยเอ็นจิเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด เป็นผู้รับจ้างคืบหน้า 60% เร็วกว่าแผน 6.2%, สัญญาที่ 3 ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ 84 กม.บริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างคืบหน้า 57% ช้ากว่าแผน 14%, สัญญาที่ 4 ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพานน้อย 88 กม.กิจการร่วมค้าเคเอสซีเป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 47% เร็วกว่าแผน

3.7% และสัญญาที่ 5 บางสะพานน้อย-ชุมพร 80 กม.กิจการร่วมค้าเอสทีทีพี เป็นผู้รับจ้างคืบหน้า 40% เร็วกว่าแผน 5.5%

รายงานข่าวจาก รฟท.แจ้งอีกว่าคาดว่าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใต้ช่วง นครปฐม-ชุมพรน่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ตามแผนเร็วสุดประมาณปลายปี 64 ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณด้วยว่าจะดำเนินการได้ตามแผนหรือไม่ต้องยอมรับว่าหลังจากนี้ต้องมาทบทวนเรื่องการเปิดประกวดราคา (ประมูล) แบบแยกสัญญาะหว่างงานก่อสร้างกับงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณซึ่งข้อดีของการแยกสัญญาทำให้เกิดการแข่งขันที่หลากหลายแต่ข้อเสีย ทำให้ รฟท.เสียโอกาสเปิดเดินรถล่าช้า เช่น โครงการสร้างเสร็จแล้วแต่ต้องรอการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณอีก 1-2 ปีจึงเปิดเดินรถได้

รายงานข่าวจาก รฟท.แจ้งด้วยว่าที่ผ่านมาการประมูลโครงการก่อสร้างต่าง ๆ จะรวมงานก่อสร้างและงานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ

เป็นสัญญาเดียวกันเช่น รถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่นและแก่งคอย-คลอง19 เมื่อโครงการก่อสร้างเสร็จสามารถเปิดเดินรถได้ทันที ทั้งนี้ค่าเสียโอกาสที่ รฟท.ต้องเสียไปหากเปิดบริการล่าช้าไม่ต่ำกว่า 1-2 ปีจะอยู่ที่ประมาณวันละ 5 แสนบาทต่อ 100 กิโลเมตร (กม.) ซึ่งโครงการรถไฟทางคู่สายใต้มีระยะทางกว่า 400 กม.รฟท.เสียโอกาสเปิดเดินรถล่าช้าประมาณวันละ 2 ล้านบาทหรือปีละ 730 ล้านบาทเป็นค่าเสียโอกาสมูลค่ามหาศาลถือเป็นบทสะท้อนและเป็นคำถามให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง ต้องกลับมาทบทวนกันใหม่ว่าการเปิดประมูลโครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 2 จะดำเนินการอย่างไร.