



เงินโครงการแสนล้าน ผลงาน 1 ปี ศักดิ์สยาม ชิดชอบ



**มอเตอร์เวย์
สายนครปฐม-ชะอำ
อยู่ระหว่างทำความเข้าใจกับประชาชน
ที่ได้รับผลกระทบ
เวนคืนที่ดิน**

“ศักดิ์สยาม” โชว์ผลงาน 1 ปี
รีโอ-ดั้น โครงการขนาดใหญ่ แสนล้าน เต็มสูบ
มอเตอร์เวย์ สายนครปฐม-ชะอำ ลดกระทบเวนคืนชาวบ้าน
ปรับแนว อ่าวมะนาวเชื่อมเพชรเกษมสายใหม่
เร่งสร้างเส้นทางพระราม 2 - ระวีงำโง่สายสีแสด



1 ปี สำหรับ
นโยบายเร่งด่วน
ของนายศักดิ์สยาม
ชิดชอบ รัฐมนตรี
ว่าการกระทรวงคมนาคม ที่มี
ความดีความชอบแล้วหลายโครงการ

อาทิ โครงการทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) M7
ช่วงถนนศรีนครินทร์-สีหบัญชร เส้น
ทางเชื่อมต่omotorเวย์ส่วนต่อ
ขยายถึงสนามบินอู่ตะเภา คาด
ว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในปี

2563 ขณะมอเตอร์เวย์ สาย
นครปฐม-ชะอำ ขณะนี้อยู่ระหว่าง
ทำความเข้าใจกับประชาชนที่ได้
รับผลกระทบเวนคืนที่ดิน โดย
เปิดรับฟังความคิดเห็นภาค
ประชาชนอีกครั้งภายในเดือน
สิงหาคมนี้ ทั้งนี้จะศึกษาจุดตัด
แนวเส้นทางบริเวณอ่าวมะนาว
เชื่อมต่อถนนเพชรเกษมสายใหม่
เพิ่มเติม เพื่อลดผลกระทบการ
จราจรที่ติดขัดบนถนน เช่นเดียว
กับเร่งรัดงานก่อสร้าง เส้นทาง
พระราม 2

ส่วนแผนฟื้นฟูองค์การ
ขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
ที่ต้องการแก้ไขปัญหาการขาดทุน
ไม่ให้เป็นการระต่อภาครัฐนั้น
กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) อยู่
ระหว่างบูรณาการแก้ไขปัญหา
เบื้องต้นได้มอบหมายให้ นาย
ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวง
คมนาคม ตอบข้อสังเกตของ
กระทรวงการคลังในการจัดทำ
แผนฟื้นฟูขสมก.เพื่อนำไปสู่การ
ปฏิบัติ หากสามารถทำให้กำไร
จากการดำเนินงาน (EBIDA) เป็น
บวก ในปี 2572 ตามแผนที่วาง
ไว้และไม่กระทบต่อรัฐ เชื่อว่า

กระทรวงการคลังจะไม่ขัดข้อง
คาดว่าจะได้ข้อสรุปภายในเดือน
สิงหาคมนี้

จากนั้นจะเสนอต่อที่
ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.)
พิจารณา ทั้งนี้หากดำเนินการ
แผนฟื้นฟู ขสมก. ได้สำเร็จจะ
เป็นแนวทางจัดทำแผนฟื้นฟู
บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)
ต่อไป

สำหรับการแก้ไขปัญหา
รถไฟฟ้าสายสีแสด (ตลิ่งชัน-
บางซื่อ-รังสิต) แผนเดิมจะเปิด
ให้บริการอย่างไม่เป็นทางการใน
เดือนมีนาคมปี 2564 และเปิด
ให้บริการอย่างเป็นทางการใน
ปลายปีเดียวกัน ปรากฏว่าประสบ
ปัญหาความล่าช้าในส่วนก่อสร้าง
สถานีกลางบางซื่อ ซึ่งเอกชน
ผู้รับเหมางาน ขอขยายระยะ
เวลาก่อสร้างกว่า 500 วัน ขณะ
คณะกรรมการการรถไฟแห่ง
ประเทศไทย (บอร์ด รฟท.)
อนุมัติขยายเวลาเพียง 87 วัน
นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องการ
บริหารการเดินรถ ซึ่งกระทรวง
คมนาคมเห็นว่าเพื่อไม่ให้เป็น
ภาระต่องบประมาณ ควรใช้วิธี

ร่วมทุนแบบ PPP โดยให้เอกชน มาร่วมทุนบริหารการเดินรถ ทั้งนี้ แนวทางดังกล่าวอยู่ระหว่างการ ศึกษาความเป็นไปได้ ขณะเดียวกันพบปัญหาที่เกี่ยวข้องกับงาน ส่วนเพิ่ม Variation Order (VO) วงเงิน 10,345 ล้านบาท ซึ่งถูกระบุเป็นค่างานระบบอาณัติ สัญญาณ ภาชี และค่าจ้างที่ปรึกษา ที่ดำเนินแล้ว แต่สายสีแดงใช้เงินกู้จากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (ไจก้า) รวมทั้งโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ปี 2555 มีการขยายกรอบวงเงิน 2 ครั้ง จนล่าสุดมีวงเงินก่อสร้างรวม 93,950 ล้านบาท ทั้งนี้ไม่สามารถใช้เงินกู้จากไจก้าในส่วนของงาน ส่วนเพิ่มได้อีก

นายศักดิ์สยาม ระบุว่า “เราได้สั่งให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการดังกล่าว จัดหาข้อมูลและทำให้เกิดความชัดเจนจะต้องศึกษาดูความเป็นไปได้ว่า จะไปหางเงินก้อนนี้จากไหน หากจะขอรับจัดสรรงบประมาณการดำเนินการต้องไม่ขัดต่อกฎหมาย ซึ่งเรื่องนี้ได้มอบหมายให้ปลัดกระทรวงคมนาคม และทุกหน่วยงานทำข้อมูลให้ชัดเจนภายใน 2 สัปดาห์”

ทั้งนี้ปัญหาบางส่วนที่เพิ่ม Variation Order (VO) หรือคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน ในโครงการสายสีแดง เป็นงานที่เอกชนได้ดำเนินการไปแล้ว และแจ้งให้หน่วยงานภาครัฐทราบเพื่อขอเคลมค่างาน ซึ่งมีวงเงินกว่า 1 หมื่นล้านบาท หากภาครัฐปฏิเสธการชำระ ยังไม่เกิดความชัดเจนว่าเอกชนจะยอมแบกรับเงินลงทุนดังกล่าวหรือไม่และไม่ยอมรับภาระ ยืนยันให้ภาครัฐจัดหาเงินดำเนินงานมาชำระ ก็จะกลายเป็นข้อพิพาทระหว่างภาครัฐกับเอกชน ผู้รับงาน อาจกลายเป็นค่าโง่และไม่ทราบว่าจะกระทบต่อกำหนดการการเปิดให้บริการหรือไม่ ในขณะที่ข้อมูลเชิงลึกระบุว่า คนเซ็นอนุมัติให้มีการก่อสร้างงานส่วนเพิ่ม เป็นเจ้าหน้าที่บริหารโครงการระดับเล็กมาก และเพื่อให้เกิดความชัดเจนเรื่องนี้ เป็นไปได้ว่ากระทรวงคมนาคมจะมีการตั้งคณะกรรมการสอบสวนประเด็นดังกล่าวขึ้น

นอกจากนี้ ยังมีระบบตัวร่วม และโครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือโดยสารเชื่อมต่อระบบรถเรือ และราง ที่ ปีนี้ปีหน้าจะเริ่มได้เห็นกัน ●