

'คักดีสยาม' ย้ำปรับเงื่อนไขสายสีส้ม

● รฟม.ทำได้ตามกฎหมาย ยืนยันไม่ใช้การทุจริต

"คักดีสยาม" ย้ำ รฟม.ปรับเงื่อนไขประมูลรถไฟฟ้าสายสีส้ม ไม่ใช้การทุจริต ยืนยันทำได้ตามกฎหมาย พร้อมชี้แจงต่อศาล 14 ต.ค.นี้ ฟากการทางพิเศษฯ บัง! ไอเดียลงทุนทางด่วนสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี มูลค่า 8 หมื่นล้าน แบบรัฐต่อรัฐ ให้กรมทางหลวงก่อสร้าง-การทางพิเศษฯ ใช้งานระบบ ไม่จ้อเอกชน

นายคักดีสยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยมติที่การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ปรับแก้เงื่อนไขวิธีการประเมินข้อเสนอในเอกสารคัดเลือกเอกชน (RFP) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มูลค่า 1.2 แสนล้านบาท ขอยกการปรับเงื่อนไข RFP ครั้งนี้ยังไม่มีการทุจริตเกิดขึ้น เพราะเป็นการปรับก่อนยื่นข้อเสนอ อีกทั้งรฟม.ได้รายงานให้รับทราบอย่างไม่เป็นทางการแล้วว่าสามารถกระทำได้ตามกฎหมาย อีกทั้งมีหนังสือแจ้งมาจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ด้วย

ทั้งนี้บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTSK หนึ่งในผู้เข้าซื้อเอกสาร RFP ได้คัดค้านการปรับเงื่อนไขและยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2563 ให้พิจารณาคัดค้านมติคณะกรรมการคัดเลือกตาม มาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตก ให้ปรับเงื่อนไขใน RFP เกี่ยวกับการ

ปรับปรุงเกณฑ์ประเมินข้อเสนอโครงการฯ พร้อมให้เร่งดำเนินการใด ๆ เกี่ยวกับการคัดเลือกเอกชนลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ไว้ก่อนโดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 และ รฟม. เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2

ขณะที่ศาลปกครองกลางนัดไต่สวนคำร้องขอคุ้มครองชั่วคราวเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2563 แต่รฟม.ยื่นคำร้องขอเลื่อนนัดไต่สวนเนื่องจากได้รับหมายเรียกกระชั้นชิดเตรียมเอกสารชี้แจงไม่ทัน และศาลอนุญาตเลื่อนนัดเป็นวันที่ 14 ตุลาคม 2563 เวลา 10.00 น. จึงอยากให้ทุกฝ่ายรอฟังคำสั่งศาลก่อน โดยรฟม.เองพร้อมชี้แจง และน้อมรับคำสั่งศาล

"รอศาลมีคำวินิจฉัยเราก็พร้อมปฏิบัติตามคำสั่งศาล แต่สิ่งที่ผมรับไม่ได้คือการบอกว่าโครงการนี้มีการทุจริต เพราะยังไม่ได้ประมูลเลยจะมีการทุจริตได้อย่างไร ถ้าประมูลแล้ว ก่อสร้างแล้ว หรือเขียนสัญญาเอื้อเอกชนที่ได้ใช้งาน อย่างนั้นถึงจะเรียกว่าทุจริต คือ สงสัยได้ แต่อย่ากล่าวหา ถ้าคุณกล่าวหา ก็อาจถูกดำเนินการทางกฎหมายคืนเช่นกัน คุณสงสัย รฟม.ก็มีหน้าที่ต้องชี้แจง"

นายคักดีสยาม กล่าว

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า วานนี้ (5 ต.ค. 63) นายคักดีสยาม ได้เป็นประธานในพิธีลงนามสัญญาจ้างผู้ให้บริการออกแบบรายละเอียดโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี ระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับบริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอพซิลอน จำกัด วงเงิน 380 ล้านบาท ระยะเวลา 540 วัน

สำหรับโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี เป็นการต่อขยายโครงข่ายทางพิเศษฉลองรัชไปยังจังหวัดนครนายกและสระบุรี เพื่อเป็นทางเลือกการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว ระยะทาง 104.7 กิโลเมตร วงเงิน 80,000 ล้านบาท เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร (ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) เริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชที่ด่านฯ จุดโซติ บริเวณถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก เชื่อมต่อกับมอเตอร์เวย์ สายบางปะอิน-นครราชสีมา และทางเลี่ยงเมืองสระบุรีด้านตะวันออก ลื่นสุดโครงการที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ที่อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี มีทางขึ้น-ลง 9 แห่ง และมีจุดพักรถ (Rest Area) 1 จุด บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางอ้อ

นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการ กทพ. เปิดเผยว่า กทพ.มีแนวคิดลงทุนโครงการนี้

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 90,000
Ad Rate: 850

Section: First Section/บริษัทจดทะเบียน

วันที่: อังคาร 6 ตุลาคม 2563

ปีที่: 27

ฉบับที่: 6553

หน้า: 10(บน)

Col.Inch: 56.41

Ad Value: 47,948.50

PRValue (x3): 143,845.50

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: 'ศักดิ์สยาม' ย้ำปรับเงื่อนไขซีอีเอ็ม รฟม.ทำได้ตามกฎหมาย ยันไม่ใช้การทุจริต

ในรูปแบบความร่วมมือระหว่างหน่วยงานรัฐ คือ กทพ. กับกรมทางหลวง (ทล.) โดยทล. เป็นผู้รับผิดชอบงานก่อสร้าง ส่วน กทพ. รับผิดชอบการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน งานระบบจัดเก็บรายได้และบริหารโครงการ พร้อมแบ่งรายได้ให้ ทล. โดยโครงการนี้จะมีวงเงินจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน 8,000 ล้านบาท เป็นงานก่อสร้างและระบบรวม 73,000 ล้านบาท โดยกทพ.ได้นำเสนอแนวคิดดังกล่าวต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม / ปลัดกระทรวงคมนาคม และอธิบดี ทล.แล้ว ทุกฝ่ายเห็นด้วยในหลักการเพราะเห็นว่าเป็นการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐ ทั้งนี้เหตุที่ กทพ.มีแนวคิดลงทุนแบบหน่วยงานรัฐต่อรัฐ เป็นเพราะประเมินว่าจะเกิดประโยชน์มากกว่าจ้างเอกชน โดยหากโครงการมีรายได้ต่ำ ทล.ก็ต้องอุดหนุนให้ กทพ. ย่อมต้องดีกว่าอุดหนุนเอกชน อีกทั้งการที่ ทล.รับผิดชอบงานก่อสร้างก็จะใช้เงินงบประมาณ ซึ่งมีต้นทุนด้านการเงินต่ำกว่า กทพ.ดำเนินการเอง และหากโครงการมีรายได้ ทล.ก็จะได้รับการแบ่งรายได้จาก กทพ.

อย่างไรก็ตาม กทพ.ต้องทำการศึกษาก่อนว่าวิธีลงทุนนี้เหมาะสมหรือไม่ รวมทั้งศึกษาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยกลุ่มบริษัทที่รับงานออกแบบโครงการจะเป็นผู้ศึกษาเรื่องรูปแบบการลงทุนให้ กทพ.ด้วย จากนั้นจะเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ หากสามารถดำเนินการแบบรัฐต่อรัฐได้ ประเมินว่า ทล.จะเปิดประกวดราคาให้ผู้รับงานก่อสร้างประมาณเดือนกรกฎาคม 2565 เริ่มก่อสร้างปี 2566 และเปิดบริการปี 2568 ■