



รถไฟความเร็วสูงไทย-จีนรอส่ง

● วิศวกร 300 คน ไม่มีใบประกาศ

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม แจ้งความคืบหน้าโครงการความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) ระหว่างไทย-จีน สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 252.5 กม. วงเงิน 179,412 ล้านบาทว่า ขณะนี้การออกแบบก่อสร้างคืบหน้าไปแล้ว 80% ที่เหลืออีก 20% คิดปัญหาการแปลงรหัสรายละเอียดวัสดุก่อสร้างของฝ่ายจีนมาเป็นรหัสมาตรฐานของไทยเพราะฝ่ายจีนเขียนเป็นภาษาจีนมา จึงให้ช่วยแปลงเป็นภาษาอังกฤษ รวมทั้งให้ช่วยเทียบด้วยว่าคุณสมบัติของวัสดุชิ้นนี้คือวัสดุอะไรในไทย โดยต้องส่งรายละเอียดการแปลงรหัสดังกล่าวให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ภายในสิ้นเดือน มี.ค.นี้ เพราะหากไม่กำหนดเป็นมาตรฐานของไทย รฟท. ก็ไม่สามารถถอดราคาวัสดุมาเป็นค่าก่อสร้างและทำราคากลางเพื่อประกวดราคาได้

รายงานข่าวแจ้งอีกว่า ได้ตกลงเป็นเงื่อนไขร่วมกันของฝ่ายไทยและฝ่ายจีนว่า หากฝ่ายจีนไม่ส่งแบบรายละเอียดที่แปลงรหัสแล้วมาให้ไทยภายในสิ้นเดือน มี.ค.นี้ จะไม่ประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟไทย-จีน ครั้งที่ 17 แต่หากส่งมาให้ไทยคาดว่าจะประชุมหารือช่วงต้นเดือน เม.ย.นี้ ก่อนวันหยุดยาวเทศกาลสงกรานต์ ที่ประเทศจีน ทั้งนี้ได้เลื่อนนัดประชุมมาอย่างต่อเนื่องจากที่เคยกำหนดว่าจะประชุมตั้งแต่วันที่ 16-18 ม.ค.ที่ผ่านมา หากต้องเลื่อนไปอีกจะทำให้กระบวนการต่าง ๆ ลำช้าไม่สามารถเดินหน้าโครงการต่อได้ อีกทั้งไม่มีความชัดเจนว่าจะนำเสนอโครงการเข้าที่ประชุม ครม. พิจารณาได้เมื่อไหร่ เพราะ

แม้การออกแบบก่อสร้างจะเสร็จสมบูรณ์ก็ต้องผ่านกระบวนการรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) ด้วย ขณะนี้ยังไม่แล้วเสร็จ

รายงานข่าวแจ้งด้วยว่า วันที่ 30 มี.ค.นี้ กระทรวงคมนาคมจะหารือกับสภาวิศวกรของไทยเกี่ยวกับการสอบใบประกอบวิชาชีพให้กับวิศวกรจีน ประมาณ 300 คน เพราะกฎหมายประเทศไทยกำหนดไว้ชัดเจนว่า ผู้ออกแบบโครงการก่อสร้างในไทยต้องสอบผ่านใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรของไทยด้วยกำลังพิจารณาอยู่ว่าวิศวกรจีนที่เข้าสอบมีมาก ดังนั้นอาจต้องให้สภาวิศวกรของไทยส่งเจ้าหน้าที่เดินทางไปสอบให้ที่จีนรวมทั้งต้องหารือถึงวิธีการสอบด้วยว่าจะทำอย่างไรจึงจะเหมาะสม และมีประสิทธิภาพ อาจแยกประเภทเพราะวิศวกรจีนบางคนเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีความเชี่ยวชาญ และผ่านงานแล้วหลายโครงการจะให้นามั่งสอบข้อเขียนดูไม่เหมาะสมแต่หากเป็นวิศวกรที่อายุยังไม่มากก็อาจให้สอบข้อเขียนได้

รายงานข่าวระบุด้วยว่า จีนและไทยมีแผนประชุมทางไกล (เทเล-คอนเฟอเรนซ์) เดือน เม.ย.นี้ ร่วมกัน เพื่อหาข้อสรุปเรื่องปัญหาต่าง ๆ โดยเฉพาะการส่งวิศวกรมาประชุมและสอบเป็นภาคพิเศษกับสภาวิศวกรไทยเพื่อสอดคล้องมาตรฐานก่อสร้างของไทย ซึ่งกำลังรอจีนว่าจะส่งหรือไม่ ถ้าจีนไม่ส่งบุคลากรมา จะส่งผลให้ออกแบบก่อสร้าง



โครงการไม่ได้จนในที่สุดต้องล้มเลิกโครงการนี้ไป หากได้ข้อสรุปเงิน
หน้าต่อ กระทรวงคมนาคมจะเร่งขอความคิดเห็นโครงการจากหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องเดือน เม.ย.เพื่อเสนอที่ประชุม ครม.เดือน พ.ค.นี้



นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ รองปลัดกระทรวง
คมนาคม กล่าวว่า หลังประชุม ครม. ด้านคมนาคมร่วมกัน
ระหว่างไทยกับญี่ปุ่น ฝ่ายญี่ปุ่นเสนอว่าต้องการแยกระบบ
รางของไฮสปีดกรุงเทพฯ-เชียงใหม่เป็นรางเฉพาะของรถไฟ
ชินคันเซ็นเพื่อใช้ระบบอาณัติสัญญาณควบคุมเฉพาะเพื่อ
ความปลอดภัยและง่ายต่อการบริหารการเดินรถในเส้นทางชุม
ทางบ้านภาชี-สถานีกลางบางซื่อ รวม 88 กม. จากเดิม
จะใช้รางร่วมกับโครงการรถไฟไทย-จีน ช่วงกรุงเทพฯ-นคร
ราชสีมา ส่งผลให้ช่วงดังกล่าวมีเส้นทางรถไฟ 3 รางคือ
รางรถไฟไทย-ญี่ปุ่น รางรถไฟไทย-จีนและรางคู่ จะส่งผลให้วงเงินไฮสปีด
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่เพิ่มขึ้นด้วยอยู่ระหว่างศึกษาการพัฒนาพื้นที่เชิง
พาณิชย์รวมถึงออกแบบสถานีให้เข้ากับการพัฒนาเมืองตามสายทางด้วย
คาดว่าจะเสนอ ครม.เดือน ก.ย.นี้

นอกจากนี้อยู่ระหว่างพิจารณาทบทวนโครงการก่อสร้างไฮสปีด
 تهرانกรุงเทพฯ-พัทยา-ระยอง 193.5 กม. วงเงิน 152,528 ล้านบาท
เนื่องจากบางส่วนของโครงการทับซ้อนกับเส้นทางรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรล
ลิงก์ส่วนต่อขยาย ช่วงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ-ท่า
อากาศยานอู่ตะเภา ซึ่งทางคณะกรรมการอื้อชี้ต้องการให้รถไฟความเร็วสูง
และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรล ลิงก์ ใช้ระบบรางร่วมกันทั้งหมดเพื่อให้รถไฟ
ความเร็วสูงถึงสถานีกลางบางซื่อโดยผู้โดยสารไม่ต้องเปลี่ยนขบวนรถ.