

4 ITD ลุยเคาะ “ไฮสปีดไทย-จีน”

สายสีแดง-ทางคู่สายใต้
งบบาน-ล่าช้า

ITDลุยเคาะไฮสปีดไทย-จีน’ สายสีแดง-ทางคู่สายใต้‘งบบาน-ล่าช้า’

“บอร์ดรถไฟ” เคาะ “ITD” สร้างเคาะไฮสปีดไทย-จีน 6.5 พันล้าน ขยายสัญญาระบบ 90 วัน หวั่น “จีน” ไม่พร้อมเซ็น 28-29 ต.ค.นี้ ลุ้น “บิกป้อม” เคาะ EIA ก่อนลุยต่อเชื่อม ผงงงบฯ สายสีแดง “ตลิ่งชัน-บางซื่อ-รังสิต” บานไม่หยุด ยืดทางคู่ “ประจวบฯ-ชุมพร” อีก 15 เดือน เลื่อนเปิดปี’66

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผยว่าการประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) ร.ฟ.ท. วันที่ 15 ต.ค. 2563 เห็นชอบผลประมูลรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน กรุงเทพฯ-นครราชสีมา งานสัญญา 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรากน้อย ที่มี บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด 6,573 ล้านบาท ต่ำกว่าราคากลาง 16.16% หรือ 1,091 ล้านบาท หลังจากนั้นจะเซ็นสัญญา เพราะไม่ติดรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA)

“งานโยธา 14 สัญญา เหลือสัญญาที่ 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ยังไม่ประมูลอยู่ระหว่างการออกแบบโครงสร้างร่วมกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน”

ส่วนสัญญาอื่นๆ ก่อสร้างแล้ว 2 สัญญา ได้แก่ สัญญา 1-1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. แล้วเสร็จ 100% และสัญญา 2-1 ช่วงสีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. มี บจ.ซีวิลเอ็นจิเนียริงเป็น



นิรุฒ มณีพันธ์

ผู้รับจ้าง คืบหน้า 39.29% ล่าช้ากว่าแผน 47.98% รอเซ็นสัญญา 9 สัญญา อาทิ สัญญา 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บันไดม้า รวม 30.21 กม. มี บจ.ไทยเอ็นจิเนียริงเป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด 9,330 ล้านบาท ซึ่งสัญญานี้อยู่ระหว่างการเปลี่ยนแปลง EIA และมีการอุทธรณ์ผลการประมูลด้วย

นอกจากนี้บอร์ดยังมีมติขยายเวลาสัญญา 2.3 งานวางรางและระบบการเดินรถ ระบบอาณัติสัญญาณ พร้อมขบวนรถ วงเงิน 50,633.50 ล้านบาท ของรถไฟไทย-จีน ออกไปอีก 90 วัน จากเดิมวันที่ 31 ต.ค.นี้ เป็นเดือนม.ค. 2564 โดยเป็นการปฏิบัติตามคำ

สั่งหัวหน้า คสช.ฉบับที่ 10/2560 เรื่องมาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา จะเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอให้พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม พิจารณาตามขั้นตอน จะเร่งให้ได้ก่อนวันที่ 31 ต.ค.นี้

“สาเหตุที่ยืดเวลามาจากการที่บอร์ดเห็นว่าการกำหนดวันเซ็นสัญญาวันที่ 28-29 ต.ค.นี้ยังไม่แน่นอน เพราะโควิด-19 ยังแพร่ระบาด ต้องรอดูท่าทีของประเทศจีน ว่าพร้อมเซ็นสัญญาตามวันเวลาดังกล่าวหรือไม่”

ส่วนการพิจารณาเปลี่ยนแปลงรายละเอียดรายงาน EIA ช่วงบางซื่อ-ชุมพวงบ้านภาชี รอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) มีพลเอกประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน จะประชุมเพื่อพิจารณาในสัปดาห์หน้า

บอร์ดยังอนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนรถไฟชานเมืองสายสีแดงช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และบางซื่อ-รังสิต ที่เพิ่มอีก 3,143 ล้านบาท จากภาวะภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีนำเข้า และอัตราแลกเปลี่ยนที่ผันผวน ทำให้วงเงินรวมของโครงการที่ ครม.เคยอนุมัติไว้ 93,950 ล้านบาท เพิ่มเป็น 97,093 ล้านบาท

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/-

วันที่: จันทร์ 19 - พุธ 21 ตุลาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5298

หน้า: 1(ซ้าย), 4

Col.Inch: 65.14

Ad Value: 87,939

PRValue (x3): 263,817

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: ITDลุยเคโป้ไฮสปีดไทย-จีน

โดยวงเงินที่เพิ่มขึ้นแบ่งเป็นช่วง บางชื่อ-รังสิต 2,255 ล้านบาท และ บางชื่อ-ตลิ่งชัน 887 ล้านบาท จะเสนอ เรื่องให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาและ เสนอที่ประชุม ครม.อนุมัติต่อไป ซึ่ง วงเงินดังกล่าวยังไม่รวมค่างานก่อสร้าง เพิ่มเติม (VO) 10,345 ล้านบาท ซึ่งอยู่ ระหว่างการตรวจสอบจากสำนักงาน อัยการสูงสุด

และบอร์ดยังเห็นชอบอนุมัติขยาย เวลาสัญญาก่อสร้างงานโยธารถไฟทาง คู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร 2 สัญญา อีก 15 เดือน ได้แก่ ประจวบคีรีขันธ์- บางสะพานน้อย ระยะทาง 88 กม. วงเงิน 6,500 ล้านบาท มีกิจการร่วม คำเคเอส-ซีเป็นผู้ก่อสร้าง จากวันที่ 31 ต.ค. 2563 เป็นวันที่ 30 ม.ค. 2565 และช่วงบางสะพานน้อย-ชุมพร ระยะ ทาง 80 กม. วงเงิน 6,000 ล้านบาท มี กิจการร่วมคำเอสทีทีพี (ซีโน-ไทยฯ-ไทย พีค่อน) เป็นผู้ก่อสร้าง จากวันที่ 31 ม.ค. 2564 เป็นวันที่ 30 ม.ค. 2565

เนื่องจากแบบเดิมไม่สอดคล้องกับการ เข้าพื้นที่ก่อสร้างจริง เกิดการทับซ้อนกับ ระบบอาณัติสัญญาณ ซึ่งต้องวางแผน ในการปรับขยับเงื่อนไขทั้งสองแบบไม่ ให้ทับซ้อนกัน จะกระทบกับภาพรวมของ การเปิดให้บริการล่าช้าออกไปประมาณ 1 ปี หรือขยับไปเปิดในปี 2566