

● “ศักดิ์สยาม” ตั้งทีมเชื่อกออาญา “ไฮปเวลล์”

ฝันปั้นแลนด์บริดจ์แสนล้าน

“ศักดิ์สยาม” แจงคดีค่าจ้างไฮปเวลล์ มีทางออก ตั้งคณะทำงานเอาผิดทางอาญาเพิ่มเติมอีก 1 ชุด ทำงานคู่ขนาน คณะกรรมการหาผู้ละเมิดเพื่อดำเนินคดีผู้กระทำผิดด้านอาญา ที่ทำให้รัฐเกิดความเสียหาย ดูปั้นโครงการแลนด์บริดจ์ “ระนอง-ชุมพร” เชื่อมต่อ 2 ชายฝั่งทะเล อ่าวไทย-อันดามัน มูลค่าแสนล้านบาท

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคมเปิดเผยความคืบหน้าโครงการถนนและทางรถไฟยกระดับในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล (ไฮปเวลล์) ว่า หลังจากที่ได้แต่งตั้งนายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะทำงาน เพื่อหาผู้กระทำผิดทางละเมิด ตามมาตรา 10 วรรค 2 ล่าสุด ในการประชุมคณะทำงาน พบว่า แนวทางของการสืบหาผู้กระทำผิดทางละเมิด จะทำการตรวจสอบถึงตัวบุคคลที่เกี่ยวข้อง ประเมินมูลค่าความเสียหายต่อรัฐ ที่บุคคลต้องรับผิดชอบ ก่อนรายงานไปยังคณะรัฐมนตรี (ครม.) และตนได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการทางด้านคดีอาญาเพิ่มเติมอีก 1 ชุด โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

“โครงการไฮปเวลล์ยังไม่หมดอายุความเนื่องจากกระทรวงคมนาคม, การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ยังไม่มีการชดเชยความเสียหายจากการยุติโครงการและที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งให้ รฟท. ชดเชยค่าเสียหายให้กับบริษัท ไฮปเวลล์ ประเทศไทย (จำกัด) มูลค่า 24,000 ล้านบาท ดังนั้นจึงไม่มีการนับอายุความเกิดขึ้นและ รฟท. รวมทั้งคณะทำงานที่มีการแต่งตั้งเพื่อแก้ไขปัญหาไฮปเวลล์ยังมีการเจรจากับบริษัท ไฮปเวลล์ คู่ขนานกันไป”

สำหรับกรณีที่มีการกังวลว่าถ้ากระทรวงคมนาคม, รฟท. ยังเดินหน้าที่จะไม่จ่ายชดเชยค่าเสียหายให้กับไฮปเวลล์ ตามคำสั่งของศาลปกครองสูงสุด จะทำให้ รฟท. ต้องมีการระดมเบี้ยที่ รฟท. และกระทรวงคมนาคมต้องจ่ายให้กับไฮปเวลล์เฉลี่ยวันละ 2 ล้านบาท เรื่องนี้ ในส่วนดอกเบี้ยก็จะยังมีตามข้อบังคับของกฎหมาย แต่มั่นใจว่า ข้อมูล, ข้อเท็จจริง, ประเด็นกฎหมายที่มีอยู่ทั้งหมดสามารถต่อสู้คดีกับไฮปเวลล์ได้

นายศักดิ์สยาม กล่าวว่า ล่าสุดตนได้ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ที่ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรอินเดีย ต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกผ่านช่องแคบมะละกา (สิงคโปร์) ที่เป็นเส้นทางที่อ้อมและมีระยะไกล การจราจรทางน้ำคับคั่ง มีความหนาแน่นของปริมาณเรือสูงถึง 100,000 ลำ/ปี คาดว่าปี 2567 การรองรับปริมาณเรือของช่องแคบมะละกา จะเต็มศักยภาพ เพราะในปี 2593 ปริมาณเรือที่ผ่านจะมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นอีก 4 เท่า เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ทำให้อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (จีดีพี) ของภาคใต้เติบโตจากปัจจุบัน 2% เป็น 10% เป็นเวลาต่อเนื่อง 10 ปี

ดังนั้น จึงได้สั่งการให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (แลนด์บริดจ์) โดยขอบเขตของการศึกษามีอาทิ การศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน วิศวกรรมสังคมที่คาดว่าจะศึกษาแล้วเสร็จปี 2565 ตั้งเป้าเริ่มก่อสร้าง ปี 2566 แล้วเสร็จปี 2568 งบลงทุน 100,000 ล้านบาท โดยจะให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนกับภาครัฐ (พีพีพี) และโครงการนี้เป็นการบูรณาการรูปแบบการขนส่งเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ คือท่าเรือระนองแห่งใหม่กับท่าเรือชุมพร.