

รถไฟไทย-จีนสุดดีเลย์อีก7ปี สถานีอยุธยาติดปมมรดกโลก

รถไฟไทย-จีนสุดดีเลย์อีก7ปี
สถานีอยุธยาติดปมมรดกโลก

ผู้จัดการรายวัน360 - รถไฟไทย-จีนติดหล่ม 4 สัญญาก่อสร้าง วิกฤตสุดสัญญา 4-5 ช่วงผ่านอยุธยา ปมมรดกโลกล็อกแบบเสี่ยงปรับแนวอ้อมเมือง ค่าก่อสร้างเพิ่ม 2 หมื่นล้าน ดีเลย์อย่างน้อย 7 ปี หวังฝ่ายนโยบายเร่งหาทางออก ศาล ปค.นัดฟังคำสั่งคดีอิตาเลียนไทยฯ วันนี้

อ่านต่อหน้า 4

ผู้จัดการรายวัน360 - รถไฟไทย-จีนติดหล่ม 4 สัญญาก่อสร้าง วิกฤตสุดสัญญา 4-5 ช่วงผ่านอยุธยา ปมมรดกโลกล็อกแบบเสี่ยงปรับแนวอ้อมเมือง ค่าก่อสร้างเพิ่ม 2 หมื่นล้าน ดีเลย์อย่างน้อย 7 ปี หวังฝ่ายนโยบายเร่งหาทางออก ศาล ปค.นัดฟังคำสั่งคดีอิตาเลียนไทยฯ วันนี้

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคมเปิดเผยว่า จากการประชุมคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยอนุสัญญาคุ้มครองมรดกโลก ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 24 พ.ค. 64 โดยมี พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ได้มีการรายงานถึง 5 แนวทาง การก่อสร้างสถานีอยุธยา โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงุมภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นำเสนอซึ่งคณะกรรมการฯ ยังมีความกังวลว่าจะส่งผลกระทบต่อมรดกโลก จึงให้ รฟท.ศึกษาเพิ่มเติม เพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยอนุสัญญาคุ้มครองมรดกโลก

แหล่งข่าวจาก รฟท.กล่าวว่า ไม่ว่าจะใช้รูปแบบใดก่อสร้างสถานีอยุธยา จะต้องศึกษาเรื่อง HIA (Heritage Impact Assessment) ผลกระทบมรดกวัฒนธรรม แต่ รฟท.ไม่เคยศึกษาเรื่อง HIA แบบนี้มาก่อน จึงต้องประสานกรม

ศิลปกรรมและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (สผ.) ซึ่งทางกรมศิลปกรรม ได้ระบุว่าการศึกษา HIA จะใช้เวลาประมาณ 6 เดือน โดย รฟท.จะเร่งกระบวนการว่าจ้างศึกษาคาดว่าจะได้ผลสรุปปลายปี 64 เมื่อศึกษาเสร็จ ต้องส่งไปที่ประชุมศูนย์มรดกโลกด้วย

สำหรับ 5 แนวทาง ช่วงผ่านอยุธยาที่ได้นำเสนอ นั้น กรมการมรดกโลกและกรมศิลปกรรม เห็นด้วยกับแนวทางที่ 1 และ 2 คือ 1. ก่อสร้างเป็นลักษณะสถานีและทางวิ่งใต้ดิน ค่าก่อสร้างจะเพิ่มกว่า 1,000 ล้านบาท ต้องขยายเวลาก่อสร้างออกไปอย่างน้อย 5 ปี 2. เปลี่ยนแนวเส้นทางอ้อมออกไปจากแนวเดิม เลี่ยงพื้นที่มรดกโลก ซึ่งจะทำให้ระยะทางเพิ่มขึ้นอีก 30 กม. ใช้เวลาเพิ่มขึ้นอย่างน้อย 7 ปี

โดยทั้ง 2 แนวทางจะต้องมีการศึกษาออกแบบใหม่ รวมถึงศึกษาและทำรายงาน EIA ใหม่ ประมาณ 2-3 ปี ส่วนการก่อสร้างหากจะใช้ระยะเวลา 36 เดือน ตามปกติ จะต้องเพิ่มเครื่องจักร แรงงาน ซึ่งจะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายเพิ่ม นอกจากนี้ การปรับแนวเส้นทางออกไป จะต้องมีการเวนคืนและออก พ.ร.ฎ.เวนคืน ซึ่งจะใช้เวลา 2 ปี

ส่วน แนวทางที่กรมศิลปกรรมไม่เห็นด้วย คือ 3. ก่อสร้างสถานีก่อนถึงสถานีรถไฟอยุธยาเดิม หรือสร้างเลยออกไป

4. ก่อสร้างสถานีในตำแหน่งสถานีเดิม โดยจัดทำผังเมืองเฉพาะ 5. ก่อสร้างเฉพาะทางวิ่งไปก่อน โดยจะกำหนดที่ตั้งสถานีภายหลัง

ห่วงเวลายืดเยื้อมากกว่าค่าก่อสร้างเพิ่ม

แหล่งข่าวจาก รฟท.กล่าวว่า เรื่องค่าก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นไม่ใช่ปัญหา แต่ประเด็นอยู่ที่ระยะเวลาโครงการต้องล่าช้าออกไป 5-7 ปี ซึ่งเรื่องนี้ ทางรัฐบาลต้องพิจารณาหาทางออกที่ชัดเจน ส่วนจะก่อสร้างจะรูปแบบไหน ทางด้านเทคนิคและวิศวกรรมนั้น สามารถดำเนินการได้ทั้งสิ้น ซึ่งที่มีการออกแบบเป็นโครงสร้าง

ยกระดับ เพื่อข้ามสะพานสมเด็จพระนเรศวรมหาราช และสะพานสมเด็จพระเอกาทศรถ แต่หากจะปรับแบบลดเป็นทางระดับดิน หลักการออกแบบ จะต้องให้สูง

กว่าระดับน้ำท่วมสูงสุด 100 ปี ของอยุธยา ซึ่งยึดที่ปี 2554 พบว่าคันทางรถไฟจะมีความสูงประมาณ 7 เมตร เพื่อไม่ให้มีปัญหาหน้าท่วม แต่หากต้องการให้เป็นทางรถไฟระดับเดิม ทางเทคนิคก็ทำได้ โดยต้องออกแบบให้มีกำแพงกันน้ำ และระบบระบายน้ำตลอดแนว และโครงสร้างใต้ดินจะต้องมีเข็มรองรับพื้นทางวิ่งระบบรถไฟความเร็วสูงไปตลอดแนว โดยจะต้องออกแบบใหม่และทำรายงาน EIA ใหม่เช่นกัน

“ที่ผ่านมา รฟท.ได้ดำเนินการตามระเบียบ กรอบข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงทั้งหมดแล้ว รวมถึงได้รับอนุมัติรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว ซึ่ง รฟท.เข้าใจแนวคิดและมุมมองของกรมศิลปกรรมเกี่ยวกับเรื่องมรดกโลก ซึ่งรัฐบาลคงต้องเร่งพิจารณาแก้ปัญหา ไม่เช่นนั้นไม่มีความเป็นไปได้สูงที่โครงการจะล่าช้า และไม่สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนในปี 2569 หรือปี 2570”

ศาล ปค.นัดฟังคำสั่งคดีอิตาเลียนไทยฯ

รายงานข่าวแจ้งว่า วันนี้ (31 พ.ค.) ศาลปกครองกลาง นัดอ่านคำสั่งศาลปกครองสูงสุด คดีการประกวดราคาจ้างก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน สัญญาที่ 3-1 งานโยธา ช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า ซึ่งก่อนหน้านี้นัด ปค.กลาง มีคำสั่งให้ทุเลาการบังคับกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างไว้ชั่วคราว จนกว่าศาลจะมีคำพิพากษา หรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น

ทั้งนี้ สืบเนื่องจากที่คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ และข้อร้องเรียน กรมบัญชีกลาง พิจารณาให้บริษัท บีทีเอ็นพี จำกัด (กลุ่มบริษัท นภาก่อสร้าง และพันธมิตรจากประเทศมาเลเซีย) มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนด

ไว้ในการเข้าร่วมประมูล ต่อมาทาง บริษัท
ไชน่า เรลเวย์ นัมเบอร์เทนเอ็นจีเนียริง
กรุ๊ป จำกัด ซึ่งทำสัญญาร่วมค้าอันมี
ลักษณะเป็นกิจการร่วมค้ากับ บมจ.
อิตาเลียนไทยฯ ภายใต้ชื่อ กิจการร่วมค้า
ITD-CREC No.10 JV ได้ยื่นฟ้องต่อศาล
ป.ค.กลาง เพื่อขอทุเลาการบังคับโดยสัญญา
ที่ 3-1 งานโยธาช่วง แก่งคอย-กลางดง
และช่วงปางอโศก-บันไดม้า ระยะทาง 30
กม. มี บมจ.อิตาเลียนไทยฯ เสนอราคา
ต่ำสุดที่ 9,349 ล้านบาท ต่ำกว่าราคากลาง
ที่ 11,386 ล้านบาท กว่า 2,037 ล้านบาท

แหล่งข่าวจาก รฟท.กล่าวว่า
โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เส้น
ทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง
250.77 กม. วงเงินลงทุน 179,412.21 ล้าน
บาท มีงานโยธาเป็น 14 สัญญา เชื่อก่อสร้าง
แล้ว 10 สัญญา ก่อสร้างเสร็จแล้ว 1 สัญญา
อยู่ระหว่างก่อสร้าง 6 สัญญา เหลือ 4
สัญญา ได้แก่ สัญญา 4-2 (ดอนเมือง-
นวนคร) ระยะทาง 21.80 กม. วงเงิน
8,626.80 ล้านบาท ติดปัญหาผู้เสนอราคา
ต่ำสุดไม่ยื่นราคา และไม่เข้าทำสัญญา อยู่
ระหว่างตรวจสอบข้อกฎหมายเพื่อเสนอ
พิจารณาผู้เสนอราคาลำดับถัดไป

สัญญาที่ 3-1 งานโยธา ช่วง แก่งคอย
-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า รอ
ศาลปกครองกลาง สัญญาที่ 4-1 ช่วง
บางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กม.
อยู่ระหว่างหารือสำนักงานคณะกรรมการ
นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
(อีอีซี) สรุปโครงสร้างร่วม ช่วงบางซื่อ-
ดอนเมือง กับโครงการรถไฟความเร็วสูง
เชื่อมสามสนามบินสัญญา 4-5 ช่วง
บ้านโพ-พระแก้ว มีระยะทาง 13.3 กม.
ประกวดราคาเสร็จแล้ว มี บมจ.อิตาเลียน
ไทยฯ เสนอราคาต่ำสุด 9,913 ล้านบาท
แต่ยังไม่สามารถลงนามสัญญาได้ เนื่องจาก
ติดปัญหาช่วงผ่านตัวเมืองอยุธยา.