

เร่งแก้รถไฟ“ไทย-จีน”อืด ชงบอร์ดสั่งจ้างสัญญา4-5 ศาลปค.สูงสุดนัดชี้ขาดวันนี้ปมITD-CRECยื่นฟ้อง

ผู้จัดการรายวัน360 – แก้รถไฟ “ไทย-จีน” อืด ชงบอร์ด 26 ม.ค.สั่งจ้างสัญญา 4-5 เร่งสร้างทางวิ่งช่วงรอ HIA อยุรยา เผย 10 ม.ค. ศาลปค.สูงสุดนัดชี้ขาดสัญญา 3-1 จ่อปรับแบบช่วงโคราช ยกระดับสัญญา 3-5 หลังชาวบ้านต่อต้าน เผยสิ้นปี 65 โยธา คืบ 16.72%

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 250.77 กม. วงเงินลงทุน 179,412.21 ล้านบาท ว่า การก่อสร้างงานโยธา 14 สัญญา ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2565 มีความคืบหน้ารวม 16.72% เทียบกับช่วงต้นปี 2565 ที่คืบหน้าเพียง 4 % ถือว่าปี 2565 การก่อสร้างมีความก้าวหน้ามากขึ้นโดยเสร็จแล้ว 1 สัญญาคือ สัญญา 1-1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. อยู่ระหว่างเร่งรัดก่อสร้าง 10 สัญญา และยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง 3 สัญญา

ชงบอร์ด รฟท. 26 ม.ค.เคาะสั่งจ้างสัญญา 4-5 เร่งสร้างทางวิ่ง ช่วงรอ HIA

โดยสัญญาที่ 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.3 กม. รฟท.ได้ประมูลคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธา ราคากลางที่ 11,801 ล้านบาท โดย บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ หรือ ITD เสนอราคาต่ำสุด 9,913 ล้านบาท แต่ไม่ยื่นราคา รฟท. จึงเชิญผู้เสนอราคาต่ำลำดับถัดไปเจรจา แต่บริษัทปฏิเสธ จึงเชิญรายที่ 3 ได้แก่ บริษัท บุญชัยพาณิชย์(1979) จำกัด (เครือ บมจ.ซีวิลเอนจิเนียริง) เสนอตามขั้นตอน สรุปราคาที่ 1,03 หมื่นล้านบาท ซึ่งได้ตรวจสอบระเบียบที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว เตรียมนำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการ(บอร์ด) รฟท. วันที่ 26 ม.ค. 2566 เพื่ออนุมัติสั่งจ้างโดยดำเนินการภายใต้รายงาน EIA ฉบับเดิมที่ได้รับอนุมัติแล้ว เพื่อเร่งก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่ง ส่วนประเด็นสถานีอยุธยา ที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรม (Heritage Impact Assessment : HIA)

ของแหล่งมรดกโลกนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา การศึกษาHIA จะเสร็จประมาณเดือน เม.ย.2566 จากนั้นจะเริ่มก่อสร้างในส่วน ของสถานีต่อไป ซึ่งการแยกทางวิ่งออกมา ก่อสร้างก่อนเพื่อแก้ปัญหาไม่ให้เกิดความล่าช้า ทั้งสัญญา

ยื่นศาลชี้ขาดสัญญา 3-1 เคลียร์พิกัด“ITD-นภา”

สำหรับสัญญาที่ 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บ้านไผ่มีระยะทาง 30.21 กม. วงเงิน 9,348 ล้านบาท ซึ่งศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งทุเลาการบังคับตามคำสั่งของคณะกรรมการการพิจารณาอุทธรณ์และข้อร้องเรียน กรมบัญชีกลาง ไว้ก่อนเป็นการชั่วคราวจนกว่า ศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น เนื่องจาก บมจ.อิตาเลียนไทยฯ ภายใต้ชื่อ กิจการร่วมค้า ITD-CREC No.10 JV ได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอทุเลาการบังคับกรณีคณะกรรมการการพิจารณาอุทธรณ์และข้อร้องเรียน กรมบัญชีกลาง พิจารณาให้บริษัท

บีพีเอ็นพี จำกัด (กลุ่มบริษัท นากก่อสร้างและ
พันธมิตรจากประเทศมาเลเซีย) มีคุณสมบัติ
ครบถ้วนตามเงื่อนไข ประมูล โดยศาลปกครอง
สูงสุดนัดตัดสินคดีวันที่ 10 ม.ค.นี้

ส่วนสัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง
ระยะทาง 15.21 กม. ซึ่งเป็นช่วงที่มีโครงสร้าง
ทับซ้อนกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
คาดว่าจะได้ข้อสรุปและเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2566

ชาวบ้านร้อง ปรับแบบยกระดับ ช่วงโคราช สัญญา 3-5 งบเพิ่ม 3-4 พันล้านบาท

สำหรับ 10 สัญญาที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง
ภาพรวม ยังมีความล่าช้ากว่าแผน โดยได้พื้นที่
ก่อสร้างประมาณ 30% เท่านั้นเนื่องจากติด
ปัญหาการรื้อย้ายสาธารณูปโภค การแก้ปัญหา
ผู้บุกรุก สัญญาเช่า นอกจากนี้ ยังต้องเร่งแก้
ปัญหา สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา
ระยะทาง 12.38 กม. วงเงิน 7,750 ล้านบาท มี
กิจการร่วมค้า SPTK (นากก่อสร้าง ร่วมกับ
รับเหมาประเทศมาเลเซีย) เป็นผู้ก่อสร้าง ที่คืบ
หน้าเพียง 2.89% เนื่องจากมีการร้องเรียนจาก
เทศบาลตำบลบ้านใหม่ จ.นครราชสีมา เพื่อแก้
ปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่
โดยขอให้รฟท.ปรับรูปแบบการก่อสร้างจากคัน
ดินเป็นทางรถไฟยกระดับ ระยะทางประมาณ
8 กม.โดยส่งผลให้ค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นประมาณ
3-4 พันล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้างเพิ่มขึ้น

32 เดือน

โดยได้เสนอผู้ว่าฯ รฟท.พิจารณาแล้ว
อยู่ระหว่างหารือกระทรวงคมนาคมเห็นชอบ
ก่อน จึงเสนอบอร์ด รฟท.ขออนุมัติรับแบบ
และเพิ่มวงเงินก่อสร้าง จากนั้นจะเสนอคณะ
รัฐมนตรี (ครม.)ต่อไป ส่วนค่าก่อสร้างที่เพิ่ม
ขึ้นยังอยู่ในกรอบวงเงินรวม ที่ 1.79 แสนล้าน
บาท โดยขณะนี้ยังเหลือวงเงินราว 1 หมื่นล้าน
บาท

สำหรับสัญญา 2.3 งานระบบไฟฟ้าและ
เครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึก
อบรมบุคลากร (สัญญา 2.3) วงเงิน50,633.5
ล้านบาท รฟท. ได้ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ 28
ต.ค. 2563 มีระยะเวลาดำเนินงาน 64 เดือน
ตามสัญญาสิ้นสุด ก.พ. 2569 นั้น ได้มีการแจ้ง
ให้เริ่มงาน ออกแบบ (NTP) เมื่อวันที่ 22 ธ.ค.
2563 (ระยะเวลาดอกแบบ 8 เดือน) ปัจจุบัน
อยู่ระหว่างปรับแก้ไขแบบ

โดยสัญญา 2.3 แบ่งงานออกเป็น 3 ส่วน
ได้แก่ 1. งานออกแบบระบบทั้งหมดและขบวน
รถไฟ 2. งานติดตั้ง ซึ่งจะเริ่มหลังจากงานโยธา
มีความคืบหน้าสามารถส่งมอบพื้นที่ให้เข้าวาง
ราง และติดตั้งระบบไฟฟ้า, อาณัติสัญญาณ,
ระบบสื่อสารได้ 3. งานฝึกอบรม ซึ่งมีการจัด
ตั้งองค์กรบริหารรถไฟความเร็วสูงด้วย โดย
ตั้งเป้าหมายเปิดให้บริการในปี 2570.