

ลุยเซ็น 12 สัญญารับเหมา หลัง มี.ย. EIA โฮสปิด ไทย-จีนผ่าน



ฟท. เตรียมเซ็นสัญญา 12 ผู้รับเหมา หลังด่างเด็งติดยื่น อีไอเอเพิ่มเติมจากการปรับแนว

ปลายปี2560 แบ่งสัญญาก่อสร้างงานโยธาออกเป็น14สัญญา โดยช่วงแรกสัญญาที่1 กรมทางหลวงก่อสร้าง ช่วงสถานีกลางดง - ปางอโศก ระยะทาง3.5กิโลเมตร มีเป้าหมาย1ปีก่อสร้างแล้วเสร็จ แต่ปัจจุบัน มีความคืบหน้าเพียง75% ส่วนที่เหลือ ทะยอยเปิดให้เอกชนประมูล โดยช่วง

อัปเดต โฮสปิดไทย-จีน

ช่วงกรุงเทพฯ-โคราช

ฐาน INFO GRAPHIC

**14 สัญญา 253 กม.
1.79 แสนล้านบาท**

- ทอ. ก่อสร้าง ช่วงกลางดง - ปางอโศก 3.5 กม. คืบหน้า 75%
- ช่วงสีคิ้ว - กุดจิก 11 กม. บจ.ซีวิล รื้อย้าย สาธารณูปโภค

ได้ผู้รับเหมาแล้ว

- 12 สัญญา
- รอเซ็นสัญญา
- 7 สัญญา

เส้นทาง คาดว่าได้รับอนุมัติมี.ย.นี้ รัฐบาลคณะรักษาความสงบแห่งชาติ(คสช.) กับ สาธารณรัฐประชาชนจีน ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือด้านทรัพย์สินทางปัญญา หรือ MOC ก่อสร้างโครงการ รถไฟความเร็วสูง สายอีสาน (โฮสปิด) ไทย-จีนสายแรก กรุงเทพ-หนองคาย ระยะทางรวม กว่า 600 กม. มูลค่ากว่า 4 แสนล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทยพท. ตั้งแต่ ตั้งแต่วันที่19 ธันวาคม 2557 และลงมือ ก่อสร้างระยะแรก กรุงเทพ-นครราชสีมา

สีคิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กิโลเมตร วงเงิน 3,350.47 บมจ.ซีวิล เอนจิเนียริง คว้างานต่ำกว่าราคา กลาง 7% ล่าสุด อยู่ระหว่างรื้อย้ายสาธารณูปโภค เจ็อนชนะยักษ์ใหญ่ บมจ.อิตาเลียนไทย แบบฉิวเฉียด

ยอมรับว่า ทรก่อสร้าง มีความล่าช้าไปจากแผนกว่า 6 เดือน เนื่องจาก ติดอุปสรรคต้องแก้ไข

เหลืออีก 12 สัญญา ในจำนวนนี้มี 7 สัญญา รองลงมาในสัญญา หลังผ่านความเห็นชอบจาก คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย (บอร์ดรฟท.) อีก 3 สัญญารอเข้าบอร์ดรฟท. เห็นชอบ ส่วนอีก 1 สัญญา ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรกรากน้อย (เดโป้) อยู่ระหว่างรออนุมัติของราคา แต่วงในระบุว่า บมจ.อิตาเลียนไทยชนะประมูล ขณะสัญญาสุดท้ายที่ 14 บางชื่อไปดอนเมือง ยังไม่เปิดประมูลต้องรอหารือกับโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) เกี่ยวกับพื้นที่เพื่อไม่ให้เกิดการทับซ้อน

อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง เนื่องจาก ติดปัญหาการปรับเปลี่ยนใหม่เกือบตลอดแนว ส่งผลให้ต้องยื่นทำรายการการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรืออีไอเอเพิ่มเติม คาดว่า เดือนมิถุนายนอีไอเอน่าจะได้รับการอนุมัติ หลังจากนั้น ผู้รับเหมาทั้ง 7 สัญญา สามารถลงพื้นที่ก่อสร้างได้ทันที อย่างไรก็ตาม ยอมรับว่า เกิดความล่าช้า คาดว่า สามารถเปิดให้บริการได้ราวปี 2567 จากแผนเดิม ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ภายในปี 2566

แหล่งข่าวจากรฟท. ยอมรับว่า การก่อสร้าง มีความล่าช้าไปจากแผนก

ว่า 6 เดือน เนื่องจากติดอุปสรรคต้องแก้ไขปรับแนวก่อสร้างบางจุด จึงเป็นสาเหตุให้ต้องยื่นแก้ไขอีไอเอใหม่ จึงไม่สามารถเซ็นสัญญากับผู้รับเหมาเพื่อลงมือก่อสร้างได้ สำหรับไฮสปีดไทย-จีน ระยะแรก ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. เงินลงทุน 179,413 ล้านบาท

ที่รอเซ็นสัญญา อาทิ สัญญาช่วงดอนเมือง - นครราชสีมา ระยะทาง 21.80 กม.

กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัท ชีโนไฮโดร จำกัด บริษัท สหการวิศวกรรม จำกัด และบริษัท ทิพากร จำกัด เสนอราคา 8,626 ล้านบาท ,สัญญาช่วงนครราชสีมา-บ้านโพ ระยะทาง 23 กม. กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัท ไซน์าสเตทคอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริ่งคอร์ปอเรชั่น จำกัด, บริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) และบริษัท เอ.เอส.แอสโซซิเอทเอเนียเนียริ่ง (1964) จำกัด เป็นผู้เสนอราคา 11,525 ล้านบาท สัญญาช่วงพระแก้ว-สระบุรี 31.60 บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง

แอนด์ คอนสตรัคชั่น เสนอราคา 9,429 ล้านบาท, สัญญา

อุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) บมจ.เนาวรัตน์พัฒนาการ เสนอราคา 4,279.328

ล้านบาท สัญญาช่วงสระบุรี-แก่งคอย ระยะทาง 12.99 บจ.ซีวิล เอ็นจิเนียริ่ง เสนอราคา 8,560 ล้านบาท, สัญญาช่วงแก่งคอย - กลางดง และปางอโศก - บ้านไผ่ 30.21 กม. บจ.ไทยเอ็นจิเนียริ่ง เสนอราคา 9,330 ล้านบาท, สัญญาช่วงลำตะคอง - สีคิ้ว และกุดจิก - โคกกรวด 37.45 กม. บจ.บีพีเอ็นที (BINA จากมาเลเซีย-นกกก่อสร้าง) เสนอราคา 9,788 ล้านบาท อยู่ระหว่างรอบอร์ดอนุมัติ 3 สัญญา ได้แก่ สัญญาช่วงบ้านไผ่ - โคกกรวด ระยะทาง 26.1 กม. รวมงานก่อสร้างสถานีปากช่องของบริษัท กรุงธนเอ็นจิเนียริ่ง จำกัด เสนอราคา 9,838 ล้านบาท สัญญางานโยธาช่วงบ้านโพ-พระแก้ว ระยะทาง 13.30 กม. ของ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ วงเงิน 9,913 ล้านบาท และสัญญาช่วงโคกกรวด - นครราชสีมา ระยะทาง 13.69 กม. รวมงานก่อสร้างสถานี นครราชสีมา ของกลุ่มกิจการร่วมค้า SPTK วงเงิน 7,750 ล้านบาท และสัญญางานศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรกรากน้อย วงเงิน 6,093.037 ล้านบาท บมจ.อิตาเลียนไทย ●