

เปิด4สาเหตุออกแบบพลาด

● รื้อ M6 ‘บางปะอิน-โคราช’ 17 ตอน ● เร่งสอบขงกรม.เพิ่มงบหมื่นล้าน

นายสรวิศ ทรงศิริโล อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยความคืบหน้าการแก้ปัญหาโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง(มอเตอร์เวย์) หมายเลข 6 หรือ M6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กม. วงเงินลงทุน 84,600 ล้านบาท ที่ต้องปรับปรุงแบบงานก่อสร้าง 17 ตอน จากทั้งหมด 40 ตอน ว่า ทล. ได้ส่งหนังสือถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 14 แห่ง เป็นมหาวิทยาลัย 12 แห่ง อาทิ จุฬาฯ ม.ธรรมศาสตร์ ม.เกษตรศาสตร์ ม.สงขลานครินทร์ ม.เชียงใหม่ ม.ขอนแก่น สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ม.เทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และ ม.เทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

รวมทั้งสภาวิศวกรและวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ช่วยส่งบุคคลที่มีความรู้ความสามารถเข้ามาตรวจสอบการปรับแก้ไขแบบครั้งนี้ให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ถูกต้องตามขั้นตอนหลักวิศวกรรมและให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรม เพราะต้องใช้เงินเพิ่มอาจมีข้อครหาได้ บางตอนใช้เงินเพิ่มมากหรือบางตอนเพิ่มน้อย เพราะฉะนั้นต้องมีหน่วยงานกลางเข้ามาร่วมพิจารณา นอกจากนี้ยังให้หน่วยงานดังกล่าวส่งรายชื่อบุคคลร่วมเป็นคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริง ตามนโยบายนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม คาดว่าหน่วยงานทั้งหมดจะส่งรายชื่อมาครบทั้ง 2 ส่วน ประมาณ สัปดาห์นี้ ก่อนจัดตั้งคณะกรรมการได้ภายในเดือน ต.ค.

นายสรวิศ กล่าวต่อว่า คณะกรรมการต้องตรวจสอบการปรับแบบครั้งนี้ทำให้ใช้เงินเพิ่มขึ้นมาจาก 4 สาเหตุหลัก ที่คณะทำงานของกรมทางหลวงได้รายงานผลการตรวจสอบเบื้องต้นได้แก่ 1. โครงการถูกออกแบบไว้ตั้งแต่ปี 55 ใช้แบบเปิด

ประกวดราคาเมื่อปี 59 ช่วง 4 ปี บางตอนมีสภาพพื้นที่เปลี่ยนไป 2.เกิดจากทางด้านวิศวกรรม เช่น ตอนออกแบบไม่เจาะสำรวจละเอียดว่าพื้นที่มีสภาพชั้นหินหรือชั้นดินแบบไหน อาทิ มีหินผุหรือมีพื้นที่หนาแน่น เมื่อก่อสร้างได้สำรวจพบว่าเดิมออกแบบไว้เป็นดินถมซึ่งมีน้ำหนักเมื่อนำมาใช้จริงอาจไม่เหมาะสมในบางตอน เพราะบริเวณนั้นอาจต้องสร้างเสาเข็ม หรือสร้าง



โครงสร้างเพิ่มต้องปรับแบบให้เหมาะกับสภาพทางธรณีวิทยา โดยเฉพาะเรื่องชั้นดิน

นายสรวิศ กล่าวอีกว่า 3.การเชี่ยวชาญผู้ได้รับผลกระทบ เช่น สร้างทางขนาน สร้างทางบริการ และสร้างทางลอดตอนออกแบบครั้งแรกไม่ทราบข้อมูลว่าต้องดำเนินการทั้งหมด แต่เมื่อลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นประชาชน และเชี่ยวชาญผลกระทบต้องดำเนินการเพิ่มเติม และ 4.ข้อจำกัดหน่วยงานที่แนวเส้นทาง

มอเตอร์เวย์ผ่าน เช่น กรมชลประทาน ต้องสร้างสะพานข้ามคลองชลประทานเพิ่ม ตอนออกแบบไว้มีความสูงจากระดับผิวน้ำ 3 เมตร เมื่อดำเนินการจริงบางพื้นที่อาจต้องเพิ่มความสูงเป็น 4 เมตร ทำให้โครงสร้างยาวขึ้นงบประมาณจึงเพิ่มขึ้น ซึ่งบางตอนอาจเกิดการปรับแบบทั้ง 4 กรณี หรือบางตอนอาจปรับแก้กรณีเดียวขึ้นอยู่กับความเหมาะสม โดยต้องได้ข้อสรุปภายในปลายเดือน พ.ย. หรือ ต้น ธ.ค. ตามนโยบายนายกิตติสยาม รวมทั้งต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาในเดือน ธ.ค. เดิมที่ ทล. จะเสนอพร้อมกันทั้ง 17 ตอน แต่กระทรวงต้องการให้พิจารณารอบคอบให้ทยอยเสนอ ครม. พิจารณาทีละตอนแทน

นายสรวิชญ์ กล่าวด้วยว่า วงเงินที่จะขอเพิ่มขณะนี้ยังไม่ได้ข้อสรุปต้องรอคณะกรรมการที่จะแต่งตั้งพิจารณาก่อน โดยจะใช้เงินในกรอบที่เคยเสนอรัฐ เพราะโครงการนี้ใช้วงเงินลงทุน 84,600 ล้านบาท เป็นค่าก่อสร้าง 77,970 ล้านบาท และค่าเวนคืน 6,630 ล้านบาท แต่ค่าก่อสร้างได้ประกวดราคาตามแบบปี 59 ใช้วงเงินแค่ 60,000 ล้านบาท เหลือวงเงินในกรอบที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อปี 58 ประมาณ 10,000 กว่าล้านบาท แต่ยังไม่ได้รับจัดสรรจากรัฐบาล ดังนั้นจึงต้องเสนอของบฯ ส่วนนี้ต่อไป สำหรับความคืบหน้าโครงการกว่า 90% เมื่อปรับแก้แบบเพิ่มจะทำให้ความคืบหน้าผลงานรวมลดลงแต่ยืนยันว่าจะเปิดบริการปลายปี 65 ได้ตามแผน

รายงานข่าวแจ้งว่า สำนักสำรวจและออกแบบ ทล. ได้ว่าจ้างเอกชน 2 กลุ่มเป็นที่ปรึกษาศึกษาสำรวจและออกแบบก่อสร้างโครงการนี้รวม 70 ล้านบาท คือ 1. กลุ่มบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด บริษัท วิศวกรรมธรณีและฐานราก จำกัด และ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด ศึกษาสำรวจและออกแบบช่วงบางปะอิน-ปากช่อง วงเงิน 35 ล้านบาท และ 2. กลุ่มบริษัทเอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัทเทสโก จำกัดศึกษาสำรวจและออกแบบช่วงปากช่อง-นครราชสีมา วงเงิน 35 ล้านบาท.