

เทียบไทยจีนไฮสปีดเทรน2โปรเจกต์ รถไฟไทย-จีนสร้างฟันหลอ-CPลุยเปิดหน้าดินต.ด.

ไทยไลน์รถไฟความเร็วสูง 2 สายแรก ของประเทศไทย



รถไฟไทย-จีน
กรุงเทพฯ-นครราชสีมา 253 กม.
ลงทุน 179,413 ล้านบาท

- วันที่ 19 ธ.ค. 2557 รัฐบาลไทย MOU รัฐบาลจีน
- วันที่ 19 ธ.ค. 2558 ทำพิธีริเริ่มต้นโครงการที่เชียงใหม่
- วันที่ 23 มี.ค. 2559 ได้ข้อสรุปเป็นความเร็วสูง 250 กม./ชม.
- แบ่งการก่อสร้าง 14 สัญญา
- วันที่ 21 ธ.ค. 2560 ทำพิธีริเริ่มโครงการที่มอหลักหิน
- มี.ค. 2561 สร้างช่วงกลางดง-ปางอโศก 3.5 กม.
- วันที่ 6 มี.ค. 2562 สร้างช่วงสีคิ้ว-กุดจิก 11 กม.
- วันที่ 28 ต.ค. 2563 เริ่มซื้อระบบจีน 50,633 ล้านบาท
- วันที่ 26 พ.ย. 2563 เริ่มงานโยธา 5 สัญญา 40,275 ล้านบาท
- วันที่ 26 ม.ค. 2564 สร้างช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และกุดจิก-โคกกรวด-โคราช
- วันที่ 19 ก.พ. 2564 สร้างช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง และสระบุรี-แก่งคอย
- วันที่ 19 เม.ย. 2564 สร้างอุโมงค์มวกเหล็ก-ลำตะคอง
- รอบรับแบบ 2 สัญญา รอเซ็น 4 สัญญา รอศาลตัดสิน 1 สัญญา
- ปี 2568 เปิดบริการ



รถไฟความเร็วสูง CP
ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตุระภา 220 กม.
ลงทุน 224,544 ล้านบาท

- วันที่ 24 ต.ค. 2562 เริ่มสัญญา สัมปทาน 50 ปี
- มี.ค.-พ.ค. 2564 เร่งรื้อย้าย+เวนคืนที่ดิน
- ต.ค. 2564 รับมอบแอร์พอร์ตลิงก์ และพื้นที่ช่วงสุวรรณภูมิ-อุตุระภา
- วันที่ 25 ต.ค. 2564 เปิดบริการแอร์พอร์ตลิงก์
- ปี 2565 เริ่มงานก่อสร้างเฟสแรก
- ปี 2566 รับมอบพื้นที่ช่วงพญาไท-ดอนเมือง
- ปี 2567 นำเข้าระบบรถไฟความเร็วสูง
- ปี 2568 ทดสอบระบบ
- ปี 2569 เปิดบริการช่วงสุวรรณภูมิ-อุตุระภา
- ปี 2570 เปิดบริการช่วงพญาไท-ดอนเมือง

ที่มา : ประชาชาติธุรกิจรวบรวม

รีวิว 2 โปรเจกต์รถไฟความเร็วสูงประเทศไทย สายไทย-จีน กทม.-โคราช ร.ฟ.ท.เดินหน้าสร้างแบบฟันหลอติดปมมรดกโลก รอศาลปกครองพิพากษาฟ้องผลประมูล ออกหนังสือเริ่มงานเพิ่ม 4 สัญญาจากภาชี-โคราช ส่อลากยาวช่วงดอนเมือง-บางซื่อ จุดทับซ้อนไฮสปีด ซี.พี. เตรียมเซ็นปิดจ๊อบ 4 สัญญา กว่า 3.6 หมื่นล้าน

กัดฟันยื่นเป้าเปิดปี'68 ส่วนไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน รอ ครม.เคาะค่าเวนคืนเพิ่ม 2.1 พันล้าน เร่งส่งมอบเฟสแรก "สุวรรณภูมิ-อุตุระภา" ปีนี้เร่งให้เสร็จ 5 ปี

แหล่งข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ภาพรวมของโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา

ระยะทาง 253 กม. วงเงิน 179,413 ล้านบาท (รถไฟไทย-จีน) แบ่งสร้าง 14 สัญญา ขณะนี้ได้รับเหมาแล้ว 13 สัญญา ยังเหลือประมูลช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กม. กว่า 10,000 ล้านบาท รอปรับแบบร่วมกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินของกลุ่ม ซี.พี.

"ร.ฟ.ท.ต้องการจะนำงานมาสร้างเอง แต่ปลัดคมนาคมไม่อยากให้แก้ไขใน

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/ฟรีพเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 8 - พุธ 10 มีนาคม 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5338

หน้า: 6(กลาง), 7

Col.Inch: 147.09 Ad Value: 198,571.50

PRValue (x3): 595,714.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เทียบไหม้ไลน์ไฮสปีดเทรน2โปรเจกต์

สัญญาร่วมทุน เกี่ยวข้องกับเงินอุดหนุนโครงการ 117,227 ล้านบาท ที่รัฐจะต้องชำระคืน ซี.พี. การเดินหน้าก่อสร้างช่วงนี้จะดูว่าให้ ซี.พี.เข้ามาสร้างเลย หรือให้รถไฟไทย-จีนชะลอประมูล ต้องหารือเงินที่เตรียมงานด้านระบบ เพราะกว่า ซี.พี. จะเข้าพื้นที่ต้องรออีก 2 ปี”

ให้เริ่มงานอีก 4 สัญญา

ปัจจุบันสร้างช่วงกลางดง-ปางอโศก 3.5 กม. เสร็จแล้ว เป็นงานถมคันดิน มีกรมทางหลวงเป็นผู้สร้าง ใช้เวลา 2 ปี 6 เดือน อยู่ระหว่างสร้างสัญญา 2-1 ช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก 11 กม. มี บจ.ซีวิลเอนจิเนียริ่ง เป็นผู้ก่อสร้าง ยังช้า 56% ติดส่งมอบพื้นที่ รื้อย้ายระบบอาณัติสัญญาณรถไฟปัจจุบัน ล่าสุดได้ขยายสัญญาให้อีก 217 วัน ถึงวันที่ 26 พ.ค. 2564

สำหรับ 5 สัญญา วงเงิน 40,275.33 ล้านบาท ที่เซ็นเมื่อวันที่ 26 พ.ย. 2563 จะทยอยเริ่มงานในปีนี้มีออกหนังสือให้เริ่มงาน 4 สัญญา จะใช้เวลา 1,080 วัน หรือ 3 ปี เป็นงานก่อสร้างตั้งแต่บ้านภาชี-โคราช

เมื่อวันที่ 26 ม.ค. 2564 ให้เริ่มงานสัญญาที่ 3-4 ช่วงลำตะคอง-สี่คิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด 37.45 กม. 9,848 ล้านบาท มี บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ก่อสร้าง และสัญญาที่ 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา 12.38 กม. 7,750 ล้านบาท ก่อสร้างโดยกิจการร่วมค้า SPTK (นากก่อสร้าง ร่วมกับรับเหมาประเทศมาเลเซีย) เมื่อวันที่ 19 ก.พ. 2564 เริ่มงานสัญญาที่ 3-3 ช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง 21.6 กม. 9,838 ล้านบาท มี บจ.กรุงธนเอนจิเนียริ่ง ก่อสร้าง และสัญญา 4-7 ช่วงสระบุรี-แก่งคอย 12.99 กม. 8,560 ล้านบาท มี บจ.ซีวิลเอนจิเนียริ่ง ก่อสร้าง ส่วนสัญญาที่ 3-2 อุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง 12.23 กม.ของ บมจ.เนวาร์ตน์ พัฒนาการ 4,279 ล้านบาท ติดขอใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ จะให้เริ่มงานได้วันที่ 19 เม.ย.นี้

“จะไม่ขยายสัญญาก่อสร้าง ผู้รับเหมาต้องเร่งงานให้เสร็จ 3 ปี เพราะโครงการล่าช้ามานานแล้ว”

เร่งเซ็นอีก 4 สัญญา 3.6 หมื่น ล.

ขณะเดียวกัน เตรียมจะเซ็นงานอีก 4 สัญญา มูลค่า 36,153 ล้านบาท ได้แก่ สัญญา 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร 21.8 กม.ของกลุ่มกิจการร่วมค้า SPTK บจ.ซีโนไฮโดร, บจ.สหการวิศวกรรม และ บจ.ทิพากร 8,626.8 ล้านบาท สัญญา 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ 23 กม. ของกลุ่มกิจการร่วมค้า SPTK บจ.โซนาสเทค คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริ่ง คอร์ปอเรชั่น, บมจ.เนวาร์ตน์และ บจ.เอ.เอส.เอสไอ ซีเอท เอ็นจิเนียริ่ง (1964) 11,525.36 ล้านบาท

สัญญาที่ 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุง เชียงรากน้อยของ บมจ.อิตาเลียนไทยฯ 6,573 ล้านบาท และสัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี 31.6 กม. ของ บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น 9,429 ล้านบาท จะเว้นสัญญา 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว 13.3 กม. ของ บมจ.อิตาเลียนไทยฯ 9,913 ล้านบาท ยังติดเรื่องแบบสถานีอยุธยา จะใช้แบบเก่าของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ผ่านการอนุมัติรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว ต้องรายงานให้พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีรับทราบก่อน เพราะใช้อำนาจคณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีนแก้ไขปัญหานี้

เดินหน้าสร้างแบบฟันหลอ

“รถไฟไทย-จีนเดินหน้าสร้างแบบฟันหลอ ช่วงไหนพร้อมก็ทำไปก่อน ซึ่งสัญญา 3-1 นำจะนานรอศาลปกครองมีคำพิพากษา หลังอิตาเลียนไทยที่จับกับรับเหมาจีนร้องคุณสมบัติของผู้เสนอราคาต่ำสุด ยังไม่รู้ว่าจะยกเลิกประมูลใหม่หรือรอศาล ส่วนการเปิดบริการตอนนี้อย่างคงเข้าไว้ในปี 2568 แต่ดูแนวโน้มไหม้ไลน์อาจจะชยับ ยังเหลือเวนคืนที่ยังไม่ได้เริ่มอีก”

สำหรับสัญญา 3-1 เป็นงานช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บ้านไผ่ ระยะทาง 30.21 กม. มีกลุ่มบีทีเอ็นเป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด วงเงิน 9,330 ล้านบาท

ผู้สื่อข่าวรายงานเพิ่มเติมว่า ล่าสุด ร.ฟ.ท. ซึ่งแจ้งเกี่ยวกับการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างงานสัญญาที่ 3-1 งานโยธาสำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บ้านไผ่มาว่า ตามที่คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์และข้อร้องเรียน กรมบัญชีกลางพิจารณาให้กลุ่มบีทีเอ็นพีประกอบด้วย บจ.นากก่อสร้าง และพันธมิตรจากประเทศมาเลเซีย มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกรเข้าร่วมประมูลโครงการ ต่อมาทาง บจ.โซน่า เรลเวย์ นัมเบอร์ 10 เอ็นจิเนียริ่ง กรุ๊ป ร่วมกับ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ ภายใต้ชื่อ กิจการร่วมค้า ITD-CREC No.10 JV ได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง เพื่อขอทุเลาการบังคับตามคำสั่งของคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ และข้อร้องเรียน กรมบัญชีกลาง

ซึ่งศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้ทุเลาการบังคับกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างโครงการก่อสร้างรถไฟไทย-จีน 3-1 ไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น

ไฮสปีด EEC ของบฯเวนคืนเพิ่ม

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า วันที่ 1 มี.ค. 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) มีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รับทราบความคืบหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) วงเงิน 224,544 ล้านบาท มี บจ.รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน (ซี.พี.) เป็นคู่สัญญา โดยมีค่าเวนคืนเพิ่มขึ้นประมาณ 600 ล้านบาท จะเสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรี (ครม.) จ่ายเวนคืนเร่งส่งมอบพื้นที่ให้กลุ่ม ซี.พี.ในเดือน ต.ค.นี้ ขณะที่การส่งมอบพื้นที่เชิงพาณิชย์มีกักสัน 140 ไร่ คาดว่าจะเป็นในเดือน มี.ค. 2565 ยังติดการรื้อย้ายพวงราง

แหล่งข่าวจาก ร.ฟ.ท. เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ค่าเวนคืนรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพิ่มขึ้น 2,100 ล้านบาท จากเดิมที่ ครม.อนุมัติไว้

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีอเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 8 - พุธ 10 มีนาคม 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5338

หน้า: 6(กลาง), 7

Col.Inch: 147.09 Ad Value: 198,571.50

PRValue (x3): 595,714.50

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: เทียบไหม้ไลน์ไฮสปีดเทรน2โปรเจกต์

3,570 ล้านบาท เป็น 5,670 ล้านบาท ต้อง
ขอ ครม.อนุมัติงบกลาง 600 ล้านบาท
ในเดือน มี.ค. จ่ายให้ผู้ถูกเวนคืนให้เสร็จ
พ.ค. เพื่อส่งมอบพื้นที่ช่วงสุวรรณภูมิ-
อุตะภาให้ ซี.พี.เดือน ส.ค.-ต.ค.นี้ เริ่ม
งานก่อสร้าง ส่วนที่เหลือ 1,500 ล้าน
บาท จะขอในปี 2565 จ่ายให้กับผู้ถูก
เวนคืนช่วงพญาไท-ดอนเมือง ส่งมอบ
ในเดือน ต.ค. 2566

ค่าที่ดินพุ่ง 3-6 เท่า

งบบางส่วนที่เพิ่มขึ้น 1.การเวนคืน
ที่ดิน คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น
ได้กำหนดพื้นที่เวนคืนเพิ่มเติมอีก 69.5 ไร่
เนื่องจากมีการออกแบบด้านวิศวกรรม
เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการก่อสร้าง
และการเดินรถ รวมถึงปรับตัวคุณราคา
ประเมินที่ดินใหม่จากเดิม 2.35 เท่าของ
ราคาประเมิน เป็น 3.08-6.97 เท่าของ
ราคาประเมิน ทำให้ที่ดินที่ต้องเวนคืน
เพิ่มขึ้นจากเดิม 850 ไร่ 794 แปลง
เป็น 919 ไร่ 931 แปลง โดยวงเงินค่า
ทดแทนที่ดินเพิ่มขึ้น 1,069 ล้านบาท
ทำให้วงเงินจากเดิม 2,763 ล้านบาท
เพิ่มเป็น 3,832 ล้านบาท

ส่วนการทำสัญญาหลังประกาศค่า
ทดแทนจากทั้งหมด 754 สัญญา พื้นที่
รวม 920 ไร่ วงเงิน 4,077.02 ล้านบาท
ขณะนี้ดำเนินการไปแล้ว 74% หรือ
556 สัญญา พื้นที่ 694 ไร่ วงเงิน
2,877 ล้านบาท เหลืออีก 26% จะเร่ง
ทำสัญญาให้เสร็จภายในวันที่ 15 มี.ค.
2564 นี้ หากไม่มาทำสัญญา ร.ฟ.ท.จะ
ออกประกาศครอบครองและวางทรัพย์
ตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยการเวนคืนและการ
ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562
เพื่อให้เกิดการครอบครองภายในวันที่
19 ส.ค. 2564

ยังมีอาคารสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้นจาก

245 อาคาร เป็น 696 อาคาร คิดเป็น
วงเงินค่าทดแทนอาคารก่อสร้างที่เพิ่มขึ้น
102.266 ล้านบาท ทำให้วงเงินจากเดิม
762.73 ล้านบาท เพิ่มเป็น 864.996
ล้านบาท

พร้อมส่งมอบพื้นที่ ต.ค.นี้

การส่งมอบพื้นที่การก่อสร้างรถไฟ
ความเร็วสูง คาดว่าจะส่งมอบส่วนแรก
ช่วงสุวรรณภูมิ-อุตะภาก่อนในเดือน
ต.ค. 2564 นี้ จะส่งมอบพร้อมไปกับการ
โอนระบบรถไฟแอร์พอร์ตเรลลิงก์
ช่วงพญาไท-สนามบินสุวรรณภูมิ
โดย ซี.พี.จะต้องจ่ายค่าใช้สิทธิ 10,671
ล้านบาท ทั้งนี้ ทาง ซี.พี.ขอต่อรองจะ
จ่ายเป็นงวด ๆ จะไม่จ่ายเป็นเงินก้อน
เดียวจบ ในรายละเอียดการจ่ายยังไม่
เปิดเผยเนื่องจากยังอยู่ระหว่างการเจรจา

“ต.ค.นี้ต้องส่งมอบแอร์พอร์ตเรลลิงก์
พื้นที่ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเฟสแรก
และที่ดินมักกะสันบางส่วนที่ไม่ติด
พวงวาง ส่วนสถานีศรีราชารอ ซี.พี.
สร้างอาคารทดแทนให้เสร็จก่อน ทั้งนี้
ซี.พี.ต้องสร้างรถไฟความเร็วสูงให้เสร็จ
ใน 5 ปีตามแผนในปี 2569”

ขณะที่ส่วนสุดท้ายช่วงส่วนต่อขยาย
แอร์พอร์ตเรลลิงก์ช่วงพญาไท-บางซื่อ-
ดอนเมือง คาดว่าจะส่งมอบพื้นที่ได้ใน
ปี 2566 เนื่องจากต้องเคลียร์อุปสรรค
การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค 2 จุด
คือ คลองไซฟอนใต้คลองสามเสนของ
สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร
(กทม.) และท่อส่งน้ำมันของ บจ.ขนส่ง
น้ำมันทางท่อ (FPT) ซึ่งทั้ง 2 ส่วนนี้
หน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภค
ยืนยันว่ามีเงินเพียงพอที่จะดำเนินการ
เองได้ โดยอยู่ระหว่างกำหนดจุดเหมาะสม
ในการเคลื่อนย้าย