



ข่าวสำนักงานอัยการสูงสุด

สำนักสารนิเทศและประชาสัมพันธ์ สำนักงานอัยการสูงสุด
ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550 อาคารราชบุรีดิเรกฤทธิ์ ชั้น 2
เลขที่ 120 หมู่ 3 ถนนแจ้งวัฒนะ แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210



โทรศัพท์ : 0 2142 1543-4 โทรสาร 0 2143 9390



E-mail : pr@ago.go.th



เว็บไซต์ : www.pr.ago.go.th

พบเห็นเจ้าหน้าที่ของหน่วยงาน อส. ทุจริตและประพฤติมิชอบ
ร้องเรียนไปยัง สำนักงานคณะกรรมการอัยการ โทร. ๐ ๒๑๔๒ ๑๘๓๐, ๐ ๒๑๔๒ ๑๘๓๑
e-mail : cmiss@ago.go.th

ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๖ มีการเผยแพร่ข่าวที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานอัยการสูงสุด ผ่านสื่อมวลชน
จำนวน ๔ เรื่อง ดังนี้

๑. เร่งแก้วิกฤติรถไฟ “ไทย - จีน” ดันปิดจ๊อบงานโยธา ปี ๗๐ หวัน “ปมมรดกโลก – ทับซ้อน
๓ สนามบิน” ยึดเยื้อทำหลุดเป้า
<https://www.mgrounline.com/business/detail/๙๖๖๐๐๐๐๐๗๖๑๔๗>
๒. ร้อง ผบก.พัทลุง ให้รื้อคดีปลอมซื้อกู้เงิน
๓. สั่งจำคุก ๑ ปี อดีตนายกเทศฯ แก่งเสด็จ ช่วยเหลือพวกพ้องแต่งตั้งเป็น พนง. มิชอบ
<https://www.isranews.org/article/isranews/๑๒๑๒๔๘-inves๐๙๙๙-๕๘.htm>
๔. ยื่นโทษ! คุก ๒ ปี ๖ ด. อดีต นายก อบต.ไทยเจริญ บุริรัมย์ทุจริตซื้อปุ๋ยอินทรีย์ สกสค.
<https://www.isranews.org/article/isranews/๑๒๑๒๙๑-inves๐๙-๕๕๕-๖๑.html>

ด้วยการสแกน QR Code



สำนักงานอัยการสูงสุด ที่พึ่งด้านกฎหมายของรัฐและประชาชน



@OAGTH



สำนักงานอัยการสูงสุด OAGTH



สำนักงานอัยการสูงสุด OAGTH



สายด่วนปรึกษากฎหมาย 1157

เร่งแก้วิกฤติรถไฟ”ไทย-จีน”ดันปิดจ๊อบงานโยธา ปี 70 ทุ่ม”ปมมรดกโลก- หับช้อน3 สนามบิน”ยึดเยื่อทำหลุดเป้า

 mgronline.com/business/detail/9660000076147

23 สิงหาคม 2566

เผยแพร่: 24 ส.ค. 2566 06:43 ปรับปรุง: 24 ส.ค. 2566 06:43 โดย: ผู้จัดการออนไลน์



ในขณะที่ประเทศไทยกำลังจะมี”นายกรัฐมนตรี”คนที่ 30 และเป็นช่วงปลายทางของนายกฯคนที่ 29 อย่าง “พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา”ที่ใช้โอกาสเดินสาย ตรวจสอบความคืบหน้าการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมหลายโครงการ รวมถึงปักโปเจกต์อย่างโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. วงเงินลงทุน 179,413 ล้านบาท ซึ่งต้องให้เครดิต”ปักตู”ในฐานะผู้ตัดสายสะดือ...แฉงเกิด”ไฮสปีดเทรน”สายแรกของไทย โดยผลักดันจนทำให้”ไทย-จีน” มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจ หรือ MOU เมื่อวันที่ 19 ธ.ค. 2557 และเจรจารายละเอียด จนได้มีพิธีเริ่มต้นก่อสร้างฯเมื่อ 21 ธ.ค. 2560 ล่าสุด เดือนก.ค. 2566 ภาพรวมการก่อสร้าง คืบหน้า 23.953% พ่วงปัญหาอีกหลายเรื่อง เตรียมส่งไม้ต่อรัฐบาลชุดใหม่

@ผ่าน 5 ปี งานโยธา 3 สัญญา ยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง

ช่วง 4 ปีแรก งานก่อสร้างแทบไม่เห็นความคืบหน้า เนื่องจากรถไฟความเร็วสูงมีเทคโนโลยี และมาตรฐานสูง โดยไทยต้องเรียนรู้จากจีนในฐานะเจ้าของเทคโนโลยี ประกอบกับ ต้องจัดการเรื่องพื้นที่ก่อสร้าง และการออกแบบ ตลอดจนการจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) จึงมีปัญหาอุปสรรคมากมาย กระทั่งเข้าสู่ปีที่ 5 งานโยธา 14 สัญญา มีการประกวดราคา เหลือเพียงสัญญาเดียวคือ สัญญาที่ 4-1 ช่วงบางซื่อ – ดอนเมือง ระยะทาง 15.21 กม. ที่ยังไม่ได้ประกวดราคา เนื่องจากเป็นช่วงที่มีโครงสร้างทับซ้อนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ที่ขณะนี้ยังไม่ได้ข้อสรุปเรื่องการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน กับบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เอกชนคู่สัญญาโดยคาดว่าจะต้องรอรัฐบาลชุดใหม่พิจารณา

ปัจจุบันภาพรวมงานโยธา 14 สัญญา ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จไปเพียง 1 สัญญา อยู่ระหว่างก่อสร้าง 10 สัญญา และล่าสุด วันที่ 19 ก.ค. 2566 การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ลงนามสัญญาที่ 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บันไดม้า ระยะทาง 30.21 กม. วงเงิน 9,348.99 ล้านบาทกับกิจการร่วมค้า ITD และอยู่ระหว่างรอเข้าพื้นที่ มีระยะเวลาก่อสร้าง 1,080 วัน

และยังอยู่ระหว่างรอลงนามใน สัญญาที่ 4-5 ช่วงบ้านโปะ-พระแก้ว ระยะทาง 13.3 กม. ซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุด ยังอยู่ระหว่างตรวจร่างสัญญา หากแล้วเสร็จจะสามารถลงนามสัญญาจ้างกับ บริษัท บุญชัยพาณิชย์(1979) จำกัด ผู้รับจ้าง วงเงิน 10,325 ล้านบาท เพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป



@แรงงานอิต ตั้งเป้าต.ค.66 เช็นสัญญา 4-5 ลุยสร้างทางวิ่ง เว้นสถานีอยุธยา HIA มรดกโลก

“นิรุฒ มณีพันธ์” ผู้ว่าฯรพท.กล่าวว่า ขณะนี้เหลือ 2 สัญญาที่ต้องเร่งแก้ไขเพื่อให้สามารถเดินหน้าก่อสร้างได้เร็วที่สุด โดย สัญญาที่ 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว มีกรณี ผลกระทบต่อแหล่งมรดกโลก รพท.อยู่ระหว่างศึกษารายงาน HIA ของสถานีอยุธยา ขณะที่ บอร์ด รพท.ได้อนุมัติการจัดจ้างผู้รับเหมา แบบมีเงื่อนไข คือให้ก่อสร้างในส่วนของงานทางวิ่งก่อน ส่วนสถานีหาก HIA ได้ข้อสรุปจึงก่อสร้างภายหลัง ดังนั้นหากสำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจร่างสัญญาแล้วเสร็จ รพท.พร้อมลงนามทันที ซึ่งกระทรวงคมนาคมผลักดันให้มีการก่อสร้างงานทางวิ่งภายในเดือน ต.ค. 2566

“กรณีมรดกโลกสถานีอยุธยา ที่ทำให้ต้องศึกษา HIA นั้น ประเมินหากสถานการณ์แย่สุดคือไม่สามารถก่อสร้างสถานีได้ตามที่ออกแบบไว้ จะไม่กระทบต่อรถไฟความเร็วสูง เพราะมีการก่อสร้างทางวิ่ง แต่รถไฟจะวิ่งผ่านอยุธยาไป เพราะไม่มีสถานีหยุดจอด ความจริงคนอยุธยาอยากได้สถานีและไม่ได้คัดค้านใด ๆ ดังนั้นหากอยุธยาไม่มีสถานีรถไฟความเร็วสูงก็เป็นเรื่องน่าเสียดายอย่างยิ่ง”

@รีวิว!ไฮด์ก่อสร้าง ล่าช้า 44 %

การก่อสร้าง ณ เดือนก.ค. 2566 ภาพรวมมีความคืบหน้า 23.953% ล่าช้า 44.291% (แผนงาน 68.244%) โดยจะพยายามเร่งรัดงานก่อสร้าง และตั้งเป้าหมาย เปิดบริการ ภายในปี 2570 โดยมีความคืบหน้าของแต่ละสัญญาดังนี้

สัญญา 1-1 สถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. วงเงิน 362 ล้านบาท ก่อสร้างโดยกรมทางหลวง แล้วเสร็จ 100%

สัญญา 2-1 ช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. วงเงิน 3,114 ล้านบาท มีบจ.ซีวิลเอ็นจิเนียริง เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 98.67% (ล่าช้า 1.33%) จะแล้วเสร็จสิ้นเดือนส.ค.2566

สัญญา 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และปางอโศก-บ้านไผ่ ระยะทาง 30.21 กม. วงเงิน 9,348.99 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า ITD เป็นผู้รับจ้าง อยู่ระหว่างรอเข้าพื้นที่

สัญญา 3-2 งานอุโมงค์มวกเหล็ก และลำตะคอง ระยะทาง 12.23 กม. วงเงิน 4,279 ล้านบาท มี บมจ.เนาวรัตน์ พัฒนาการผู้รับจ้าง คืบหน้า 31.53% (ล่าช้า 50.44%)

สัญญา 3-3 ช่วงบ้านไผ่-ลำตะคอง ระยะทาง 26.10 กม. วงเงิน 9,838 ล้านบาท มี บจ.ไทยเอ็นจิเนียริ่งและอุตสาหกรรมเป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 29.09% (ล่าช้า 68.01%)

สัญญา 3-4 ช่วงลำตะคอง-สี่คิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด ระยะทาง 37.45 กม. วงเงิน 9,848 ล้านบาท มี บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 61.23% (ล่าช้า 31.42%)

สัญญา 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา ระยะทาง 12.38 กม. วงเงิน 7,750 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า SPTK จำกัด เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 4.63% (ล่าช้า 84.99%)

สัญญา 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ระยะทาง 15.2 กม. เป็นช่วงที่มีโครงสร้างทับซ้อนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน(ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) อยู่ระหว่างแก้ไขสัญญา

สัญญา 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร ระยะทาง 21.80 กม. วงเงิน 10,570 ล้านบาท มี บมจ.ยูนิคเอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 0.20% (ล่าช้า 16.82%)

สัญญา 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ ระยะทาง 23 กม. วงเงิน 11,525 ล้านบาท มีกิจการร่วมค้า CAN (บจ.ไชน่า สเตท คอนสตรัคชั่นฯ, บจ.เอ.เอส.แอส โซซิเอท เอ็นจิเนียริ่ง (1964) และ บมจ.เนาวรัตน์พัฒนาการ เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 16.07% (ล่าช้า 66.66%)

สัญญา 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรากน้อย วงเงิน 6,573 ล้านบาท มี บมจ.อิตาเลียนไทย เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 0.12% (ล่าช้า 21.02%)

สัญญา 4-5 ช่วงบ้านโปะ-พระแก้ว ระยะทาง 13.3 กม. วงเงิน 10,325 ล้านบาท สำนักงาน อัยการสูงสุด ยังอยู่ระหว่างตรวจร่างสัญญา หากแล้วเสร็จจะสามารถลงนามสัญญาจ้างกับ บริษัท บุญชัยพาณิชย์(1979) จำกัด ต่อไป

สัญญา 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี ระยะทาง 31.6 กม. วงเงิน 8,560 ล้านบาท มี บจ.ซีวิลเอ็นจิเนียริง เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 0.32% (ล่าช้า 30.82%)

สัญญา 4-7 ช่วงสระบุรี-แก่งคอย ระยะทาง 12.99 กม. วงเงิน 8,560 ล้านบาท มี บจ.ซีวิลเอ็นจิเนียริง เป็นผู้รับจ้าง คืบหน้า 42.96% (ล่าช้า 45.81%)



@ โควิด-19 จุดก่อสร้างยืดขยายสัญญา 500 วัน

“อนันต์ เจนงามสกุล”วิศวกรใหญ่ ฝ่ายก่อสร้าง รฟท. กล่าวว่า จากสถานการณ์โควิด-19 ที่เกิดขึ้นตั้งแต่ 26 มี.ค. 2563 จนถึง 30 มิ.ย. 2565 เป็นเวลา 27 เดือน ส่งผลกระทบต่อการก่อสร้างอย่างมาก โดย มีการขยายเวลาออกไปอีก 500 วัน ขณะที่ภาพรวมงานคืบหน้าเพียง 24 %

เหลืองานอีก 76% ที่ต้องเร่ง โดยในเดือนส.ค.2566 คาดว่า สัญญา สัญญา 2-1 ช่วงสี่คิ้ว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม. จะก่อสร้างเสร็จ 100% ทำให้มีงานที่แล้วเสร็จรวม 2 สัญญาจาก 14 สัญญา

@ วิกฤติ“มรดกโลกอยุธยา - ทับซ้อน 3 สนามบิน”หวั่นลากยาว

ตอนนี้มี 2 สัญญาที่ยังน่ากังวล คือ สัญญาที่ 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว มีปัญหากรณีมรดกโลก ซึ่งรฟท.ได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบต่อโบราณสถาน หรือมรดกโลก (HIA) ไปได้แล้ว ประมาณ 90% โดยเมื่อสรุปการศึกษา HIA ตามขั้นตอน จะเสนอไปยังคณะกรรมการมรดกโลก ที่มีพลเอกประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน จากนั้นจึงจะส่งไปที่ ยูเนสโก ปารีส ประเด็นคือ ไทยมีรัฐบาลใหม่ ทำให้ต้องตั้งคณะกรรมการมรดกโลกชุดใหม่ก่อน และหากส่งไปยูเนสโกแล้ว ต้องลุ้นว่าจะมีการคัดค้านหรือไม่อีกด้วย

ทางออกของรฟท.คือเร่งทำสัญญาจ้างผู้รับเหมา ให้ก่อสร้างทางวิ่งไปก่อน ส่วนสถานีอยุธยา เมื่อผ่าน HIA จึงจะสร้างตามไป ซึ่งรฟท.ยังเชื่อมั่นว่า HIA จะได้รับอนุมัติ แต่หากสุดท้ายไม่ผ่าน ก็ต้องศึกษากันสถานีกันใหม่

อีกสัญญาคือ 4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ช่วงที่มีโครงสร้างทับซ้อนกับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน(ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ที่อยู่ระหว่างแก้ไขสัญญา ประเด็นคือ หากทางรถไฟเชื่อม 3 สนามบินรับออกแบบ ปัญหาจะยุติภายในปีนี้ เดินหน้าก่อสร้างได้ แต่หากไม่ตกลง รฟท.ต้องออกแบบเองซึ่งอาจจะต้องเวลาประมาณ 6 เดือน จากนั้นจึงจะประกวดราคา ใช้เวลาอีก 1-1.5 ปี จึงจะเริ่มก่อสร้าง ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี รวมๆ แล้วต้องใช้เวลาอีก 5 ปี จึงค่อนข้างเสี่ยงที่จะไม่ทันปี 2570 และการเปิดให้บริการ ต้องมีเวลาทดสอบระบบประมาณ 6 เดือน อาจจะลากยาวไปถึงปี 2572-2573 ได้ ซึ่งรฟท.ไม่ต้องการให้เป็นแบบนี้

@งานออกแบบระบบซ้ำ เร่งปรับแผนทยอยส่งมอบพื้นที่

ส่วนสัญญา 2.3 งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร วงเงินประมาณ 50,633 ล้านบาท คู่สัญญาฝ่ายจีน ประกอบด้วย บริษัท ไชน่าเรลเวย์ อินเตอร์เนชั่นแนล (CHINA RAILWAY INTERNATIONAL CO., LTD.) และ บริษัท ไชน่าเรลเวย์ดีไซน์ คอร์ปอเรชัน (CHINA RAILWAY DESIGN CORPORATION) เซ็นสัญญาเมื่อ 28 ต.ค. 2563 มีระยะเวลาดำเนินงาน 64 เดือน ตามสัญญาสิ้นสุด ก.พ. 2569 ได้มีการออก NTP ให้เริ่มงานออกแบบเมื่อ 22 ธ.ค. 2563 (ระยะเวลาออกแบบ 8 เดือน)

แต่เนื่องจากเกิดการแพร่ระบาดโควิด-19 เดินทางไม่ได้ ทำให้งานหยุดชะงัก ล่าสุดทางจีนได้ส่งแบบเบื้องต้น งานระบบไฟฟ้าอาณัติสัญญาณมาแล้ว อยู่ระหว่างตรวจสอบร่วมกัน นอกจากนั้นรฟท.และที่ปรึกษาอยู่ระหว่างปรับแผน ในการส่งมอบพื้นที่ให้งานระบบเข้าดำเนินการ เพื่อให้สอดคล้องกับงานโยธา ที่บางช่วงมีความล่าช้า

@เจาะเสปก “ฟู้ซิงเฮา”รุ่น CR300

ส่วนขบวนรถ จะอยู่ในขั้นตอนสุดท้ายโดยไทยตกลงใช้ “ฟู้ซิงเฮา”(Fuxing Hao) รุ่น(ซีรีย) CR300 ที่มีความเร็วสูงสุด 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้ความเร็วบริการที่ 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยและประหยัดค่าไฟฟ้า

"ฟู้ซิ่งเฮ้า"รุ่น CR300 ของรัฐวิสาหกิจจีน มี โรงงานผลิต 2 แห่ง โดยรหัส AF ผลิตที่ CRRC ซิงเต่า ชื่อฟาง ส่วนรหัส BF ผลิตโดย CRRC ฉางชุน โดย รถออกแบบรูปทรงโมเดิร์นโค้งและลู่ลม มีคุณสมบัติสมรรถนะมาตรฐานเดียวกัน จะต่างกันที่หน้าตาภายนอกหน้ารถ รวมถึงสี โดย AF หน้ากากลายสีเหลือง ส่วน BF หน้ากากลายสีแดง

เจ้าหน้าที่รฟท.ที่ทำงานร่วมกับฝ่ายจีนให้ข้อมูลว่า จีนจะประมูลเลือกโรงงานไหนก่อน จากนั้นฝ่ายไทยจะเลือกสีและออกแบบภายใน พวกสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น รูปแบบห้องน้ำ แก้วน้ำ จุติวางสิ่งของเพื่อให้เหมาะกับการใช้งานของคนไทย และทางกระทรวงคมนาคม จะให้มีการออกแบบลวดลายและสี ที่เป็นเอกลักษณ์ของไทยด้วย

"ในประเทศจีน ใช้รุ่น CR300 วิ่งบริการทางด้านใต้ เพราะระยะทางสถานีใกล้เคียงกันเหมือนไทย ส่วนรุ่น CR400 ความเร็วสูงสุด 400 กิโลเมตร/ชั่วโมง ตอนนี้ จีนมีใช้มากที่สุด จะวิ่งทางด้านเหนือ ที่เป็นเมืองใหญ่ ระยะทางสถานีไกล ใช้ความเร็ว 350 กม./ชม. จะคุ้มค่ากว่า"

เดิมไทย ตกลงใช้รถ CRG2G (Hexie Hao) รุ่น "เหอเสี่ย" แต่ พอ CRCC เปิดตัว "ฟู้ซิ่งเฮ้า"รุ่น CR300 เมื่อ 5 ปีก่อน ซึ่งฝ่ายจีนการันตีว่าเป็นระบบเทคโนโลยีทันสมัยและมีสมรรถนะที่ดีกว่า และมีระยะซ่อมบำรุงที่นานกว่า ไทยจึงเจรจาเปลี่ยนเป็นรุ่น"ฟู้ซิ่งเฮ้า" ซึ่งแม้ว่า ไฮสปีดไทย-จีน จะเปิดอีก 4-5 ปีข้างหน้า CR300 ก็จะไม่ตกรุ่น

สเปกคร่าว ๆ ของรถไฟความเร็วสูง "ฟู้ซิ่งเฮ้า" ผลิตโดย CRCC ออกแบบมีอายุใช้งาน 30 ปี ใน 1 ขบวนมี 8 ตู้ มีจำนวน 8 ขบวน (64 ตู้) วิ่งบริการ 6 ขบวน สำรอง 2 ขบวน แบ่งเป็นตู้ Business Class 2 ตู้, Standard Class 4 ตู้, ตู้ธรรมดาที่ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก 1 ตู้ และตู้สำหรับรับประทานอาหาร 1 ตู้ โดยมีจำนวนที่นั่งรวม 594 ที่นั่ง แยกเป็น First Class 96 ที่นั่ง และ Standard Class 498 ที่นั่ง

จีนพัฒนารถไฟความเร็วสูงในเวลาอันรวดเร็ว ปี 2547 เริ่มสายแรก "ปักกิ่ง-เทียนจิน"ระยะทาง 113.58 กม.เปิดบริการปี 2551 ใช้เวลาเพียง 4 ปี เท่านั้น ก่อนเป็นเจ้าภาพโอลิมปิก"ปักกิ่งเกมส์ 2008" แค่ 20 ปี จีนมีรถไฟความเร็วสูงทั่วประเทศ ถึง 42,000 กม.แล้ว ด้วยบริการที่สะดวก ทันสมัย ค่าโดยสารถูก และไม่เคยปรับราคาตั้งแต่เปิด ทำให้คนจีนนิยมใช้บริการเดินทางจำนวนมาก

"เส้นทาง"ปักกิ่ง-เทียนจิน"113.58 กม.จีนใช้รถ รุ่น CR400 ใช้เวลาเดินทาง 30 นาที รถออกทุกๆ 15 นาที ระบบจองตั๋วออนไลน์ มี 3 ชั้นโดยสาร คือ Second class ตั๋วราคา 55 หยวน (275 บาท) ,First class ตั๋วราคา 94 หยวน (470 บาท) ,Business class ตั๋วราคา 190 หยวน (950บาท)

เทียบไฮสปีดไทย-จีน กรุงเทพฯ – นครราชสีมา 253 กม.ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1.30 ชั่วโมง ออกทุกๆ 90 นาที มี 6 สถานี ค่าโดยสารกรุงเทพฯ - ดอนเมือง 105 บาท, กรุงเทพฯ - อุดรฯ 195 บาท, กรุงเทพฯ - สระบุรี 278 บาท, กรุงเทพฯ - ปากช่อง 393 บาท,กรุงเทพฯ - นครราชสีมา 535 บาท

ไทม์ไลน์รถไฟไทย-จีน ระยะที่ 1 จะก่อสร้างเสร็จปี 2570 และจะเปิดบริการปี 2571-2572 ได้หรือไม่ ตอนนี้มีเวลาอีกเพียง 4 ปีกว่า สำหรับก่อสร้างงานโยธาที่เหลือ อีก 76% และยังมีปัญหาเรื่องปรับแบบช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว-โคกกรวด ที่ต้องออกแบบใหม่ ส่วนสัญญาที่ยังไม่ได้เริ่ม ทั้ง HIA อุดรฯ และโครงสร้างร่วมรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน คาดใช้เวลาก่อสร้าง 3-4 ปี ต้องได้ขอยุติในปี 2566 และเริ่มก่อสร้างปี 2567 จึงมีความเป็นไปได้ ที่จะเสร็จตามกำหนด

เดิมที หลังพิธีเริ่มต้นก่อสร้างฯเมื่อ ธ.ค. 2560 กำหนดหมุดหมายเปิดบริการในปี 2566 ต่อมาได้ขยับไปเป็นปี 2569 ล่าสุด หากแรงงานโยธา ปิดจ๊อบได้จริงในปี 2570 ยังต้องทดสอบระบบอีก 6 เดือน รพท.มั่นใจว่าจะเร่งรัดก่อสร้างงานที่เหลือได้ทันเวลา แต่ยังมีปัจจัยภายนอกที่ควบคุมไม่ได้ ดังนั้นยังอาจมีโรคเลื่อนซ้ำซาก.... คนไทยยังต้องลุ้นต่อไปว่า จะได้นั่งรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายแรกกันปีไหน?

ร้อง ผบก.พัทลุงให้รื้อคดีปลอมซื้อกู้เงิน

จากกรณีมีการทุจริตในสหกรณ์ออมทรัพย์ ตำรวจพัทลุง จก. มูลค่าความเสียหายประมาณ 1,500 ล้านบาท จับผู้ต้องหา 27 ราย ยึดทรัพย์สินกว่า 900 ล้านบาท ด้าน ปปง.ยึดทรัพย์สินผู้ต้องหาไปแล้ว 650 ล้านบาท คดีอยู่ระหว่างอัยการสั่งฟ้องต่อศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบ ภาค 9 ขณะที่ สอ.ตร.พัทลุงได้ตั้งทนายความยื่นฟ้องเรียกค่าเสียหายทางแพ่งกับผู้ต้องหาประมาณ 1,492 ล้านบาท ล่าสุดมีผู้ต้องหารายหนึ่งเข้าร้องเรียน ผบ.ช.ภ.9 ให้ดำเนินคดีพนักงานสอบสวนที่ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ชอบนั้น

ทีมข่าวเฉพาะกิจภูมิภาค นสพ.ไทยรัฐ รายงานว่าเมื่อเร็ว ๆ นี้ที่ห้องทำงาน พล.ต.ต.ธานีชัย รามดิษฐ์ ผบ.ภ.จ.พัทลุง มีภรรยาอดีตสมาชิก

สอ.ตร.พัทลุง จก. รายหนึ่ง พร้อมบุตรสาวเข้าร้องขอความเป็นธรรมและขอให้รื้อฟื้นคดีขึ้นมาสอบสวนใหม่ ข้อเรียนดังมีใจความโดยสรุปว่าเมื่อปี 2557 สามิได้ยื่นกู้เงิน สอ.ตร.พัทลุง จำนวน 300,000 บาท แต่ถูกแก้ไขตัวเลขการกู้เงินเป็นเงิน 500,000 บาท และได้รับเงินจริงเพียง 188,649 บาทเท่านั้น เมื่อปี 2560 สามิ ยื่นเรื่องกู้เงิน สอ.ตร.พัทลุง จำนวน 500,000 บาท แต่โอนเงินเข้าบัญชีจริงแค่ 180,000 บาทที่เหลือ 320,000 บาท ไม่รู้ว่าเงินหายไปอยู่ที่ไหน ทางครอบครัวเชื่อว่าการแก้ไขจำนวนเงินกู้ในครั้งนี้แรกน่าจะเป็นการลงรายมือชื่อปลอมของ จนท. สอ.ตร.พัทลุง คนหนึ่งซึ่งตกเป็นผู้ต้องหาในคดีการทุจริตเงิน สอ.ตร. ในครั้งนี้ ทำให้ครอบครัวได้รับความเดือดร้อนอย่างมากเนื่องจากถูกสหกรณ์ฯ ฟ้องร้องเรียก

ค่าเสียหาย จนต้องนำทรัพย์สินไปขายหาเงินมาชำระหนี้ให้กับ สอ.ตร.พัทลุง อย่างไรก็ตาม ได้พบหลักฐานชิ้นสำคัญในการต่อสู้คดี จึงขอเข้าพบ พล.ต.ต.ธานีชัย ผบ.ภ.จ.พัทลุง เพื่อขอให้รื้อฟื้นคดีขึ้นใหม่

จากนั้น พล.ต.ต.ธานีชัย รามดิษฐ์ ผบ.ภ.จ.พัทลุง ได้เรียก พ.ต.อ.ธนสิทธิ์ จังหวะ ผกก.สภ.เมืองพัทลุง และ พ.ต.ท.ประสิทธิ์ สิงห์พล รอง ผกก. (สอบสวน) สภ.เมืองพัทลุง และ พ.ต.ท.หญิงสิริดา ประณาม ประธานคณะกรรมการดำเนินงาน สอ.ตร.พัทลุง จก. คนปัจจุบันมาพบที่ห้องทำงานเพื่อสอบถามรายละเอียดของคดี พร้อมทั้งมอบหมายให้ พ.ต.อ.ธนสิทธิ์ จังหวะ ผกก.สภ.เมืองพัทลุง และ พ.ต.ท.ประสิทธิ์ สิงห์พล รอง ผกก. (สอบสวน) สภ.เมืองพัทลุง ดำเนินงานตามขั้นตอนของการรื้อฟื้นคดีดังกล่าวแล้ว หากพบการกระทำความผิดตามการร้องเรียน ให้ดำเนินการตามกฎหมายกับผู้กระทำความผิดโดยเฉียบขาด ข่าวกืบหน้าจะเสนอต่อไป.

สั่งจำคุก 1 ปี อดีตนายกเทศฯ แก่งเลื่อเต้น ช่วยเหลือพวกพ้อง แต่งตั้งเป็นพนง.จ้าง มิชอบ

isranews.org/article/isranews/121248-inves0999-58.html

isranews

23 สิงหาคม 2566



ป.ป.ช.เผยแพร่ความคืบหน้าคดีกล่าวหา 'ซัซซรัช สัมแก้ว' อดีตนายกเทศมนตรีตำบลแก่งเลื่อเต้น ลพบุรี ช่วยเหลือพวกพ้องให้ได้รับแต่งตั้งเป็นพนง.จ้างโดยมิชอบ ล่าสุด ศาลอาญาคดีทุจริตประพฤติมิชอบภาค 1 พิพากษาลงโทษจำคุก 1 ปี ไม่รอลงอาญา

สำนักข่าวอิศรา (www.isranews.org) รายงานว่า เมื่อเร็ว ๆ นี้ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ได้เผยแพร่ความคืบหน้าผลคดีกล่าวหา นายซัซซรัช สัมแก้ว เมื่อครั้งดำรงตำแหน่งนายกเทศมนตรี ตำบลแก่งเลื่อเต้น อำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี ช่วยเหลือพวกพ้องของตนให้ได้รับแต่งตั้งเป็นพนักงานจ้างของเทศบาลตำบลแก่งเลื่อเต้น โดยมิชอบ ซึ่งถูกคณะกรรมการ ป.ป.ช.ลงมติชี้มูลความผิดทางอาญา ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 157 ตั้งแต่วันที่ 6 มี.ค.2562 ที่ผ่านมา

ความคืบหน้าล่าสุด เมื่อวันที่ 27 มี.ค. 2566 ศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบภาค 1 มีคำพิพากษาว่า นายซัซซรัช สัมแก้ว จำเลยมีความผิดตาม ปอ. มาตรา 157 (เดิม) และพ.ร.บ. ป.ป.ช.พ.ศ. 2542 มาตรา 123/1

การกระทำของจำเลยเป็นกรรมเดียวผิดต่อกฎหมายหลายบท ให้ลงโทษตาม พ.ร.บ. ป.ป.ช. พ.ศ.2542 มาตรา 123/1 ซึ่งเป็นกฎหมายบทที่มีโทษหนักที่สุดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90

จำคุก 1 ปี

ทั้งนี้ คดียังไม่สิ้นสุด จำเลย มีสิทธิ์ต่อสู้คดีเพื่อพิสูจน์ความบริสุทธิ์ในชั้นศาลที่สูงกว่านี้อีกได้

เบื้องต้น คณะกรรมการ ป.ป.ช. มีการประชุมเมื่อวันที่ 12 ก.ค.2566 ได้พิจารณาแล้ว มีมติเห็นชอบในการที่อัยการสูงสุด (อสส.) จะไม่อุทธรณ์คำพิพากษาดังกล่าว

สำหรับประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 157 ระบุว่า ผู้ใดเป็นเจ้าพนักงาน ปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ เพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใด หรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยทุจริต ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

หรือกรณีไม่อุทธรณ์ ไม่ฎีกา คดีอาญา														
ลำดับ ที่	คดีหมายเลขคดี/ คดีหมายเลขแดง	ชื่อ - สกุล ผู้ถูกกล่าวหา	มติ คณะกรรมการ ปป.ช.	ศาล	คำพิพากษา							หมายเหตุ		
					ศาลชั้นต้น			ศาลอุทธรณ์			ศาลฎีกา			
					ป.อ.	พ.ร.บ.อัย	พ.ร.บ. ๒๕๐๒	ป.อ.	พ.ร.บ.อัย	พ.ร.บ. ๒๕๐๒	ป.อ.		พ.ร.บ.อัย	พ.ร.บ. ๒๕๐๒
๔๑	คดีหมายเลขคดีที่ ๐๔ - ๑ - ๒๕๐๖/๒๕๕๗ คดีหมายเลขแดงที่ ๐๔๔ - ๑ - ๕๐/๒๕๖๒	นายธีรวัชร สัมแก้ว	มติครั้งที่ ๑๒๕/๒๕๖๒ วันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๒ เรื่องกล่าวหา นายธีรวัชร สัมแก้ว นายกฤษณศิริ คำประสมและสืบค้น อำนาจพัฒนานิคม จักรวิไลภู่ ผู้ช่วยอัยการฟ้องของ คนได้สืบค้นสืบค้นพนักงานจ้าง ของเทศบาลตำบลแม่สีเต็น โดยมี ข้อบ มีมูลความผิดอาญา - ป.อ. มาตรา ๕๕๗ มติครั้งที่ ๑๒๖/๒๕๖๒ วันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๒ มีมติจำคุกจำเลย มีมติขอขโมยในการ ผิดอาญาสูงสุดจะไม่อุทธรณ์คำ พิพากษาคดีกล่าว	ศาลอาญาคดีทุจริตและ ประพฤติมิชอบภาค ๑ คดีหมายเลขคดีที่ ๑๓ ๑๔/๒๕๖๔ คดีหมายเลขแดงที่ ๑๓ ๕๔/๒๕๖๖ วันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๖	จำเลยมีความผิดตามป.อ. มาตรา ๕๕๗ (เดิม) และพร.บ. ป.ป.ช. พ.ศ. ๒๕๔๒ มาตรา ๑๒๓/๑ การ กระทำของจำเลยเป็นการกระทำความ ผิดตามกฎหมายอาญา ให้ ลงโทษตามพร.บ. ป.ป.ช. พ.ศ. ๒๕๔๒ มาตรา ๑๒๓/๑ ซึ่งเป็น กฎหมายบทที่มีโทษหนักที่สุดตาม ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๙๐ จำคุก ๑ ปี	-	-	-	-	-	-	-	-	

ยื่นโทษ! คกก 2 ปี 6 ด. อดีตนายก อบต.ไทยเจริญ บุรีรัมย์ ทุจริต ซื้อปุ๋ยอินทรีย์ สกสค.

 [isranews.org/article/isranews/121291-inves09-545-61.html](https://www.isranews.org/article/isranews/121291-inves09-545-61.html)

isranews

24 สิงหาคม 2566



ป.ป.ช. เผยแพร่ความคืบหน้าคดีกล่าวหา 'พงษ์รักษ์ กริตติชัยพงศ์' อดีตนายก อบต.ไทยเจริญ อำเภอบัวชุม บุรีรัมย์ ทุจริตจัดซื้อปุ๋ยอินทรีย์ สกสค. ล่าสุด ศาลอุทธรณ์ พิพากษายืนโทษคุก 2 ปี 6 เดือน ไม่รอลงอาญา

สำนักข่าวอิศรา (www.isranews.org) รายงานว่า เมื่อเร็ว ๆ นี้ สำนักงานคณะกรรมการป้องกัน และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ได้เผยแพร่ความคืบหน้าผลคดีกล่าวหา นายพงษ์ รักษ์ กริตติชัยพงศ์ เมื่อครั้งดำรงตำแหน่งนายกองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ไทยเจริญ อำเภอบัวชุม จังหวัดบุรีรัมย์ ทุจริตในการจัดซื้อปุ๋ยอินทรีย์จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม สวัสดิการและสวัสดิภาพครูและบุคลากรทางการศึกษา (สกสค.) ซึ่งถูกคณะกรรมการ ป.ป.ช. ลงมติชี้มูลความผิดทางอาญา ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 151, 157 ตั้งแต่วันที่ 18 สิงหาคม 2563

ล่าสุด เมื่อวันที่ 9 ก.ย. 2565 ศาลอุทธรณ์ พิพากษาแก้คำพิพากษาศาลอาญาคดีทุจริตและ ประพฤติมิชอบภาค 3 จากเดิมที่พิพากษาว่า นายพงษ์รักษ์ กริตติชัยพงศ์ จำเลย มีความผิดตาม ป.อ.มาตรา 151, 157

ลงโทษบทหนักที่สุด ตามมาตรา 90 จำคุก 5 ปี

จำเลยให้การรับสารภาพ ลดโทษให้กึ่งหนึ่ง คงจำคุก 2 ปี 6 เดือน

แก้เป็น ไม่ปรับบทลงโทษตามมาตรา 157 (เดิม) นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น

ทั้งนี้ คดียังไม่สิ้นสุด จำเลย มีสิทธิ์ต่อสู้คดีเพื่อพิสูจน์ความบริสุทธิ์ในชั้นศาลที่สูงกว่านี้อีกได้

เบื้องต้น คณะกรรมการ ป.ป.ช. มีการประชุมเมื่อวันที่ 12 ก.ค.2566 ได้พิจารณาแล้วมีมติเห็นพ้องด้วยในการที่ย้ายการสูงสุด (อสส.) จะไม่ฎีกาคำพิพากษาศาลอุทธรณ์

สำหรับประมวลกฎหมายอาญามาตรา 151 ระบุว่า ผู้ใดเป็นเจ้าพนักงาน มีหน้าที่ซื้อ ทำ จัดการ หรือรักษาทรัพย์สินใด ๆ ใช้อำนาจในตำแหน่งโดยทุจริต อันเป็นการเสียหายแก่รัฐ เทศบาล สุขาภิบาลหรือเจ้าของทรัพย์สินนั้น ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี หรือจำคุกตลอดชีวิต และปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึงสี่แสนบาท

มาตรา 157 ระบุว่า ผู้ใดเป็นเจ้าพนักงาน ปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ เพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใด หรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยทุจริต ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ทรัพย์สินไม่สุจริต ไม่ฎีกา คดีอาญา														
ลำดับ ที่	คดีหมายเลขดำ/ คดีหมายเลขแดง	ชื่อ - สกุล ผู้ถูกกล่าวหา	มติ คณะกรรมการ ป.ป.ช.	ศาล	คำพิพากษา									หมายเหตุ
					ศาลชั้นต้น			ศาลอุทธรณ์			ศาลฎีกา			
					ป.อ.	พ.ร.บ.ตัว	พ.ร.บ. ๒๕๖๒	ป.อ.	พ.ร.บ.ตัว	พ.ร.บ. ๒๕๖๒	ป.อ.	พ.ร.บ.ตัว	พ.ร.บ. ๒๕๖๒	
๑๖	คดีหมายเลขคดีที่ ๕๕-๑-๕๘/๒๕๖๑ คดีหมายเลขแดงที่ ๕๐๔-๑-๕๐/๒๕๖๑	นายพงษ์รักษ์ กริณีชัยพงศ์	มติครั้งที่ ๔๗/๒๕๖๑ วันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๑ เรื่องกล่าวหา นายพงษ์รักษ์ กริณีชัยพงศ์ เมื่อครั้งดำรงตำแหน่งนายกองเอกการบริหารส่วนตำบลไทยเจริญ อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์ ทุจริตในการจัดซื้อปุ๋ยอินทรีย์ จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมสวัสดิการและสวัสดิภาพครูและบุคลากรทางการศึกษา (สสค.) มีความผิดทางอาญา ตาม ป.อ. มาตรา ๑๕๑ มาตรา ๑๕๗ มติครั้งที่ ๑๖๖/๒๕๖๖ วันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๖ ได้พิจารณาแล้วมีมติเห็นด้วยในการที่ย้ายการสูงสุดจะไม่ฎีกาคำพิพากษาศาลอุทธรณ์	ศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบภาค ๓ คดีหมายเลขคดีที่ ๑๓๑/๒๕๖๔ คดีหมายเลขแดงที่ ๑๓๑/๒๕๖๔ วันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ ศาลอุทธรณ์ คดีหมายเลขคดีที่ ๑๓๑๐๒/๒๕๖๕ คดีหมายเลขแดงที่ ๑๔๘๓๐๖/๒๕๖๕ วันที่ ๕ กันยายน ๒๕๖๕	จำเลยมีความผิดตาม ป.อ. มาตรา ๑๕๑ (เดิม), ๑๕๗ (เดิม) เป็นกรรมเดียวอันรวมผิดต่อกฎหมายอาญาไทย โจทก์ตาม ป.อ. มาตรา ๑๕๑ (เดิม) ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีโทษหนักที่สุด จำคุก ๕ ปี จำเลยให้การรับสารภาพ เป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ ลดโทษให้กึ่งหนึ่ง คงจำคุก ๒ ปี ๖ เดือน	-	-	-	พิพากษายกเป็นว่า ไม่รับบทลงโทษตาม มาตรา ๑๕๗ (เดิม) นอกจากที่แก้ไขเป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น	-	-	-	-	