



ระดมช่าง 100 คน เนรมิตรรถไฟไทย-จีน กรมทางหลวงสั่งทำงาน 24 ชม. สร้างเสร็จ 3 เดือน



กรมทางหลวงเนรมิตรให้รถไฟไทย-จีน
เฟสแรก 3.5 กม. ระดมทีมช่างระดับ
หัวกะทิ 4 ทีมกว่า 100 คน ลุยงาน 24
ชั่วโมง ถมคันดินสูง 4 เมตร กว้าง 12
เมตร ให้เสร็จ 3 เดือน บี้มผลงานขึ้น
โปแดง “รัฐบาลปักกิ่ง” ชูธงสัญลักษณ์
ปักหมุดโปรเจกต์ ด้าน “อาคม” จัดคิว
ช่วงปากช่อง-คลองขนานจิตรอีก 11 กม.
กดปุ่มประมูลให้จบปีนี้

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม เปิด
เผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า หลังจาก
คณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติให้ดำเนิน
การโครงการรถไฟไทย-จีนหรือรถไฟ
ความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย
ในช่วงที่ 1 จากกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
ระยะทาง 253 กม. เงินลงทุน 179,412
ล้านบาท ขั้นตอนต่อไปกระทรวงคมนาคม
จะเสนอโครงการให้สถานีปฏิบัติการแห่ง
ชาติ (สนช.) พิจารณา หลังจากนั้นจะ
ดำเนินการไปตามขั้นตอนต่าง ๆ ต่อไป

สร้างเฟสแรก - รัฐบาล คสช.มีความพยายามจะผลักดันรถไฟไทย-จีนให้เริ่มก่อสร้างในปี
ล่าสุดคมนาคมจ้างกรมทางหลวง 425 ล้านบาทสร้างเฟสแรก 3.5 กม.ต.ค.นี้

เพื่อจะเริ่มงานก่อสร้างในเฟสแรก 3.5 กม.
จากสถานีกลางดง-ปางอโศกภายในเดือน
ต.ค. 2560 นี้

“เนื่องจากเป็นโครงการที่รัฐบาล
ต้องการเร่งให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว จึง
ปรับแผนใหม่จะจ้างกรมทางหลวงเป็น
ผู้ก่อสร้างช่วงแรก 3.5 กม. โดยไม่ต้อง
เปิดประมูล วงเงิน 425 ล้านบาท ค่า
ก่อสร้างเฉลี่ย 121.42 ล้านบาทต่อ
กิโลเมตร เพราะเป็นงานไม่ยาก เป็นการ
ถมคันดิน เพื่อให้โครงการได้เริ่มต้นใน
เชิงสัญลักษณ์ภายในปีนี้ ซึ่งหากให้การ
รถไฟดำเนินการเปิดประมูล อาจจะต้อง
ใช้เวลานานอย่างน้อย 2-3 เดือน อาจ
จะไม่ทันที่ทั้ง 2 ประเทศตั้งเป้าหมาย
ร่วมกันไว้ หากเริ่มสร้าง ต.ค.จะแล้ว
เสร็จประมาณ ธ.ค.นี้”

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรี

ว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า
โครงการความร่วมมือรถไฟความเร็ว
สูงไทย-จีน จะดำเนินการเร่งรัดลงนาม
สัญญาที่ปรึกษาการออกแบบวงเงิน
1,706 ล้านบาท คาดว่าเสนอ ครม.
ภายในเดือน ก.ค.นี้ และลงนามสัญญา
ระหว่างวันที่ 15-17 ส.ค. 2560 จะมี
การประชุมรถไฟไทย-จีนครั้งที่ 20 ที่
ประเทศไทย

ส่วนสัญญาที่ 2 สัญญาควบคุมงาน
โยธา คาดว่าจะลงนามสัญญาในช่วงต้น
เดือน ก.ย. จากนั้นสามารถก่อสร้างเฟส
แรก สถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง
3.5 กม.ได้ โดยได้มอบหมายให้การ
รถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เป็น
ผู้ประสานกรมทางหลวงในการก่อสร้าง

สำหรับช่วงที่เหลืออีก 3 ช่วง ได้แก่
ตอนที่ 2 ปากช่อง-คลองขนานจิตร



ระยะทาง 11 กม. ตอนที่ 3 แก่งคอย-นครราชสีมา ระยะทาง 119.5 กม. และตอนที่ 4 กรุงเทพฯ-แก่งคอย ระยะทาง 119.5 กม. จีนจะใช้เวลาในการออกแบบ 8 เดือน จากนั้นจะทยอยเปิดประมูลด้วยวิธีปกติต่อไป คาดว่าภายในปี 2560 จะสามารถเปิดประมูลตอนที่ 2 ได้

นายธำนิพนธ์ สมบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) กล่าวว่า ขณะนี้ได้จัดเตรียมทีมงานไว้ทั้งหมด 4 ทีม เพื่อจัดตั้งเป็นทีมพิเศษเฉพาะกิจดำเนินการก่อสร้างรถไฟไทย-จีนเฟสแรก 3.5 กม. จากสถานีกลางดง-ปางอโศก ตามที่กระทรวงคมนาคมมอบหมายให้ดำเนินการ โดยรวบรวมบุคลากรด้านวิศวกรรมระดับเกรดเอกกว่า 100 คนมาก่อสร้าง อยู่ระหว่างรอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ส่งแบบรายละเอียดโครงการถึงจะเริ่มงานก่อสร้างได้

“4 ทีมแยกเป็นทีมตามสายงาน ทีมแรกดูข้อกำหนดการก่อสร้าง ซึ่งจะต้อง

ถอดแบบรายละเอียดโครงการตามที่จีนออกแบบ ทีมที่ 2 สำรวจพื้นที่ ซึ่งได้เข้าไปสำรวจ 2-3 ครั้งแล้ว เพื่อดูเส้นทางทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง เช่น ดินลูกรัง ทีมที่ 3 เป็นชุดควบคุมการก่อสร้างทั้งหมด และทีมที่ 4 เป็นทีมการก่อสร้าง ซึ่งบุคลากรเรคัดมาจากนายช่างศูนย์ก่อสร้าง และเครื่องจักรกลมาดำเนินการ”

สำหรับรูปแบบการก่อสร้าง จะเป็นลักษณะเดียวกับงานก่อสร้างถนนที่กรมดำเนินการ เนื่องจากยังเป็นงานระยะแรก จะเป็นงานถมคันดินสูงประมาณ 4 เมตร กว้าง 12 เมตร หรือเท่ากับถนนขนาด 3 ช่องจราจร ตลอดระยะทาง 3.5 กม. ซึ่งกรมจะเร่งงานก่อสร้างตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อให้แล้วเสร็จภายใน 3 เดือน

“ถึงงานจะแค่ระยะสั้น ๆ แต่กรมจะทำให้เป็นมาตรฐาน ให้เป็นแบบอย่างสำหรับงานอีก 3 เฟสที่เหลือ” นายธำนิพนธ์กล่าว



การพัฒนาเมืองและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนหรือ TOD เป็นหนึ่งในปัจจัยสนับสนุนสำคัญที่จะทำให้โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา ไปสู่ความสำเร็จมากขึ้น

กับการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ให้เป็นรายได้ที่ไม่ได้มาจากการเดินรถ ที่สามารถนำมาคืนทุนให้กับโครงการและทำให้มีผลตอบแทนทางการเงินดีขึ้น ที่จะดึงดูดความสนใจในการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าชดเชยกับการที่รัฐบาลต้องใช้เม็ดเงิน 179,412.21 ล้านบาทลงทุนโครงการ

ในผลศึกษาระบุชุดเจนรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายอีสาน ที่ “บิ๊กตู่-พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา” นายกรัฐมนตรีคนที่ 29 ประกาศคราวจะเป็นสายแรกของประเทศไทย มีผลตอบแทนทางการเงิน หรือ FIRR ติดลบ แต่ในด้านเศรษฐกิจ หรือ EIRR จะอยู่ที่ 8.56%

หากเจาะลึกดูผลตอบแทน EIRR ในเชิงเศรษฐกิจทางกว้าง จากการขยายตัวเมือง พัฒนาเชิงพาณิชย์จะอยู่ที่ 11.68% และ FIRR อยู่ที่ 2.5% ขณะที่จุดคุ้มทุนโครงการต้องใช้เวลามากกว่า 35 ปี

ตลอดเส้นทาง 253 กม. มีทั้งหมด 6 สถานี ได้แก่ บางซื่อ ดอนเมือง อยุธยา สระบุรี ปากช่อง

จุดพลุสระบุรี-ปากช่อง-โคราช เมืองใหม่ไอส์ปิตสายอีสาน



และนครราชสีมา โดยมี 2 สถานีสร้างบนพื้นที่ใหม่ มี “สระบุรี” อยู่ฝั่งตรงข้ามศูนย์การค้าโรบินสัน ถนนเลียบเมือง ห่างจากสถานีเดิม 3 กม.และ “ปากช่อง” สร้างบนที่ราชพัสดุปัจจุบันเป็นกองการสัตว์และเกษตรกรรมที่ 2 ของกองทัพบก

จากการสำรวจมี 3 สถานีจะนำมาพัฒนาเชิงพาณิชย์เพื่อเพิ่มรายได้ ได้แก่ สระบุรี 90 ไร่ ปากช่อง 541 ไร่ และนครราชสีมา 272 ไร่ ขณะที่สถานี

เชียงรากน้อย 1,000 ไร่ จะเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ด้านรูปแบบการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานี มี 3 รูปแบบ คือ พื้นที่ในอาคารสถานี พื้นที่บริเวณส่วนต่อจากอาคารสถานีและพื้นที่อาคารนอกสถานี แต่อยู่ในเขตทาง โดยมีแนวคิดพัฒนาให้เป็นเมืองธุรกิจ หรือ CBD

โดยคาดว่าจะในระยะเวลา 30 ปี ทั้ง 3 สถานีจะสร้างรายได้ 31,695 ล้านบาท นับเป็นโครงการใหญ่ สุดท้าทายยิ่งนัก