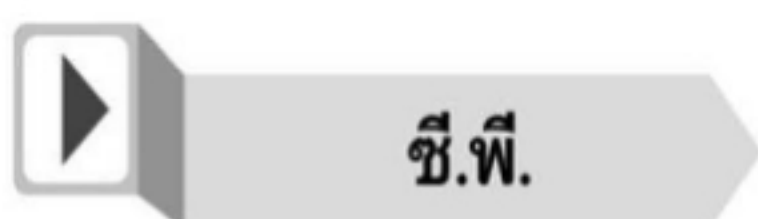


ซีพี ซีพีหรือแนวรถไฟไฮสปีด ย้ายสถานีต่อจิกชอว์เมืองใหม่

ท่าเล EEC บุมสวนเศรษฐกิจ ที่ดินแนวรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินราคาพุ่งไม่หยุด กระทบค่าเวนคืนอู่ท่าตัว จาก 3.5 พันล้าน เป็น 8 พันล้าน ร.ฟ.ท.ขอรัฐอัดฉีดเพิ่ม เร่งส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง ส.ค. 64 ให้กลุ่ม ซี.พี. เพื่อยกขออนขอปรับพิกัดสถานีฉะเชิงเทรา- พัทยา หนีที่ดินแพง ดัดหลังนักเก็งกำไร ลากแนวใหม่เข้าเมืองใหม่แปดริ้ว-สวนนกนุชหวังพัฒนา TOD ต่อยอดโครงการ ปีน้าลุยเต็มสุบรรรถไฟไทย-จีน เวนคืน 2.8 พันไร่ เปิดหน้าดิน สระบุรี ปากช่อง โคราซ



ครบรอบ 1 ปีที่รัฐบาลเซ็นสัญญาร่วมทุน (PPP) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กม. วงเงิน 224,544 ล้านบาท ระยะเวลา 50 ปี กับ บจ.รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน ที่ภาคเอกชนภายใต้การนำของกลุ่ม ซี.พี. ประกอบด้วย บจ.เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง, บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์, บจ.ไชน่าเรลเวย์ คอนสตรัคชั่น คอร์ปอเรชั่น, บมจ.ช.การช่าง และ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) เมื่อวันที่ 24 ต.ค. 2562 ล่าสุด ทั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) และกลุ่มผู้ร่วมทุนกำลังเร่งสปีดทำงานเพื่อให้การก่อสร้างโครงการเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด

ส่งมอบพื้นที่เฟสแรก ส.ค. 64

นายสุจิตต์ เขาว์ศิริกุล รองผู้จัดการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ ร.ฟ.ท. เปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ปัจจุบันคณะทำงานอยู่ระหว่างเร่งรัดส่งมอบพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โดยเร่งประเมินการเวนคืนที่ดิน รื้อย้าย

ผู้บุกรุก ระบบสาธารณูปโภค ให้สามารถส่งมอบพื้นที่ให้กลุ่ม ซี.พี.ได้ตามกำหนด และเดินหน้าก่อสร้างช่วงสนามบินสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ภายในเดือน ส.ค. 2564 ส่วนช่วงพญาไท-ดอนเมือง ภายในเดือน ต.ค. 2566 ยังติดย้ายผู้บุกรุกจำนวน 267 ราย

"สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ส่งมอบพื้นที่ล่าช้าจากเดิมเดือน มี.ค.-เม.ย. 2564 เป็นเดือน ส.ค. แต่ยังไม่เกินเดือน ต.ค.ที่กำหนดในสัญญา ยังติดเรื่องเวนคืนที่ดิน ส่วนการย้ายระบบสาธารณูปโภคไม่น่าจะมีปัญหา เพราะหน่วยงานที่รับผิดชอบจะเป็นผู้ดำเนินการ และคณะรัฐมนตรีอนุมัติงบฯให้แล้ว 4,103 ล้านบาท ส่วนผู้บุกรุกในแนวเส้นทางที่กระทบต่อการก่อสร้าง 302 ราย ย้ายออกแล้ว 276 ราย เหลือ 26 ราย กำลังเจรจา ไม่น่าจะมีปัญหา"

ค่าเวนคืนพุ่ง 8 พันล้าน

นายสุจิตต์กล่าวว่า การเวนคืนที่ดินอาจต้องของบประมาณจากรัฐบาลเพิ่ม หลังคณะกรรมการกำหนดค่าทดแทนซึ่งดำเนินการโดยท้องถิ่นแต่ละพื้นที่ที่กำหนดราคาในเบื้องต้นแล้ว พบว่าราคาสูงขึ้น 3-6 เท่า จากราคาประเมินของกรมธนารักษ์ โดยเฉพาะพื้นที่ ฉะเชิงเทรา

ชลบุรี และระยอง ทำให้ค่าเวนคืนทั้งโครงการ 931 แปลง จำนวน 850 ไร่ จากเดิม ครม.อนุมัติ 3,570 ล้านบาท พุ่งขึ้นเป็น 8,000 ล้านบาท

"ขณะเดียวกันกลุ่ม ซี.พี.ได้ขอขยับตำแหน่งสถานีใหม่ ที่สถานีฉะเชิงเทรา-ชลบุรี ศรีราชา พัทยา แต่ยังไม่ระบุพื้นที่ที่จะย้าย แต่มีแนวโน้มจะย้าย ซึ่งเป็นสิทธิตามสัญญาที่ปรับตำแหน่งได้ ถ้าเห็นว่าพื้นที่ใหม่เป็นประโยชน์กว่า แต่ต้องรับผิดชอบค่าเวนคืนที่ดิน การทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมหรือ EIA ต้องทำเพิ่มเอง และต้องได้รับอนุมัติจาก ร.ฟ.ท.ก่อนจึงย้ายได้"

C.P. ขอขยับพิกัดสถานี

แหล่งข่าวจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เปิดเผยว่า อยู่ระหว่างรอให้ ซี.พี.ยืนยันตำแหน่งสถานีก่อสร้างอย่างเป็นทางการภายในกลางเดือน พ.ย.นี้ เนื่องจากรัฐจะได้เดินหน้าเวนคืนที่ดินโครงการ ซึ่งจะมีเวนคืนสร้างสถานีด้วย เช่น สถานีฉะเชิงเทรา ที่จะสร้างบนพื้นที่ใหม่ 550 ไร่ มีสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง (เดโป้) หากที่ตั้งสถานียังไม่ชัดเจน และรัฐเวนคืนที่ดินไปก่อนสุดท้ายเอกชนไม่เอาพื้นที่ที่เวนคืน จะ



ส่งผลกระทบต่อประชาชน

“สัญญาให้เอกชนย้ายสถานีได้ บนเงื่อนไขเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ และ ร.ฟ.ท.อนุมัติ โดยต้องรับผิดชอบ การดำเนินการต่าง ๆ เองทั้งหมด ทั้งการ ได้มาซึ่งที่ดิน จะเวนคืน หรือซื้อใหม่ก็ได้ รวมถึงทำ EIA จะใช้เวลาอย่างน้อย 6 เดือนถึง 1 ปี จะกระทบต่อโหม้ไลน์การ ก่อสร้าง ตามแผนเฟสแรกสุวรรณภูมิ- อุตะภา รัฐจะเวนคืนส่งมอบพื้นที่ให้ตาม สัญญา ต.ค. 2564 ใช้เวลาสร้าง 5 ปี จะแล้วเสร็จเปิดบริการในปี 2569 พร้อมกับสนามบินอุตะภา หากเสร็จช้าจะถูก ปรับตามสัญญา”

เล็งพัฒนา TOD ต่อยอดโครงการ

แหล่งข่าวกล่าวว่า แนวเดิม ร.ฟ.ท.จะ ก่อสร้างสถานีไฮสปีดบริเวณสถานีรถไฟ เดิมเป็นหลัก เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลาง เมืองเดิม ให้ประชาชนโดยรอบได้ประโยชน์ จะมีเฉพาะสถานีฉะเชิงเทราที่เวนคืน สร้างที่ใหม่ เพราะต้องสร้างเดโป่ ห่าง จากสถานีเดิมไปทางทิศเหนือ 1.5 กม. ส่วนสถานีชลบุรี ศรีราชา พัทยา สร้าง ในจุดที่เป็นสถานีเดิม สำหรับอุตะภาจะ อยู่ด้านใต้อาคารผู้โดยสารของสนามบิน

“ทาง ซี.พี.ที่ต้องการขยับตำแหน่งใหม่ เพราะต้องการพื้นที่พัฒนาเชิงพาณิชย์ รอบสถานี หรือ TOD เพื่อต่อยอด โครงการ เพราะรายได้ค่าโดยสารอย่าง เดียวคงเลี้ยงโครงการไม่ได้ แม้รัฐจะให้ ที่ดินพัฒนา TOD ที่สถานีมักกะสันและ ศรีราชา เอกชนก็มองว่าอาจยังไม่คุ้ม”

เปิดโผที่ตั้งใหม่

ในส่วนการปรับตำแหน่งสถานีของกลุ่ม ซี.พี. มีรายงานข่าวแจ้งว่า กลุ่ม ซี.พี.จะ ขยับ “สถานีฉะเชิงเทรา” ไปทางด้านทิศใต้ ของแม่น้ำบางปะกง แต่บางกระแส ระบุว่า ไปทางบ้านโพธิ์และพื้นที่รอยต่อ ระหว่างหนองจอกกับถนนสุวินทวงศ์ ขณะที่ “สถานีชลบุรี” จะอยู่ห่างจากสถานี เดิมอยู่ในเมืองออกไปเล็กน้อย ส่วน “สถานี ศรีราชาและสถานีพัทยา” ขยับลงมา อยู่ที่สถานีรถไฟบ้านห้วยขวาง ใกล้ตลาด น้ำ 4 ภาค และสวนนงนุช ที่ ซี.พี.มีที่ดิน อยู่ประมาณ 600 ไร่

“การที่ ซี.พี.ขยับสถานีใหม่ เพราะ

ต้องการพัฒนา TOD เพราะสถานีใน โครงการส่วนใหญ่ที่ดินมีเจ้าของหมดแล้ว และราคาที่ดินแพง ทำให้พัฒนาได้ ยาก จึงมีแนวโน้มสูงที่จะย้ายสถานี ฉะเชิงเทรากับพัทยา”

อย่างเช่น สถานีพัทยา ในแผนของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ จราจร (สนข.) จะพัฒนา TOD รอบสถานี ประมาณ 200 ไร่ ราคาซื้อขายที่ดิน ปรับตัวสูงขึ้นอยู่ที่ไร่ละ 10 ล้านบาท อยู่ในมือเอกชนรายใหญ่หมดแล้ว ส่วน สถานีศรีราชาซึ่งเป็นที่ดินของ ร.ฟ.ท.ให้ พัฒนา TOD ได้ 25 ไร่ ซึ่งพัฒนาอะไร ได้ไม่มาก

“TOD สถานีพัทยามีผู้ประกอบการ รายใหญ่สนใจนำรายละเอียดโครงการไป ศึกษา เช่น บมจ.เซ็นทรัลพัฒนา (CPN) ที่มีศูนย์การค้าเซ็นทรัลพัทยา ห่างจาก สถานี 2-3 กม. ส่วน ซี.พี.ยังนิ่ง ๆ เพราะ มีแผนจะย้ายสถานี” แหล่งข่าวกล่าว

อื้อซีพีปรับราคาที่ดินไร่ขึ้น 6 เท่า

ด้านนายประเทือง อยู่เกษม นาย อำเภอมืองฉะเชิงเทรา เปิดเผยว่า พื้นที่เวนคืนที่ดินสถานีฉะเชิงเทราจะ ครอบคลุมพื้นที่ ต.บางเตย วังตะเคียน ทำไร่ ทำขวัญ บ้านใหม่ บางไผ่ ปัจจุบัน เป็นที่นา ซึ่งคณะกรรมการได้กำหนด ราคาค่าทดแทนเบื้องต้นแล้ว แต่ยังไม่ ได้รับอนุมัติจาก ร.ฟ.ท. เป็นการคำนวณ ราคาที่สะท้อนตามราคาประเมินและ ราคาซื้อขายในพื้นที่ ซึ่งปรับตัวสูงขึ้น หลังฉะเชิงเทราถูกกำหนดเป็นพื้นที่ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เช่น ที่ดินติดถนนสุวินทวงศ์อยู่ที่ไร่ละ 6 ล้านบาท

แหล่งข่าวจาก ร.ฟ.ท.กล่าวถึงความ คืบหน้ารถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ- นครราชสีมา ระยะทาง 253 กม. ซึ่งเป็น ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและ รัฐบาลจีนว่า หลังเซ็นสัญญาซื้อระบบและ ขบวนรถจากจีน มูลค่า 50,633 ล้านบาท จะทยอยเซ็นสัญญาก่อสร้างช่วงภาชี- นครราชสีมา ที่รายงานผลกระทบด้าน สิ่งแวดล้อม (EIA) ผ่านการอนุมัติแล้ว จะเริ่มสร้างในปี 2564 ได้ตลอดสาย แล้วเสร็จในปี 2568 รวมถึงเร่งออก

พ.ร.ฎ.เวนคืนที่ดิน ตลอดแนวจะเวนคืน 2,815 ไร่ วงเงิน 5,637.85 ล้านบาท เช่น สถานีอยุธยา 500 ไร่ เป็นต้น

3 เมืองใหม่เกาะรถไฟไทย-จีน

ส่วนตำแหน่งสถานีมีความชัดเจน แล้ว โดยเฉพาะ “สถานีอยุธยา” ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้กลับไป สร้างบนสถานีเดิมตาม EIA ฉบับเดิม โดยที่ตั้งทั้ง 6 สถานี ได้แก่ 1.สถานี บางชื้อ จะอยู่ในพื้นที่ของสถานีกลาง บางชื้อ บริเวณชั้น 3 2.สถานีดอนเมือง ตั้งอยู่ในสถานีเดิม เป็นสถานีเดียวกับ สายสีแดงและรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน 3.สถานีอยุธยา เยื้องสถานี เดิม 200-300 เมตร

4.สถานีสระบุรี สร้างบนพื้นที่ใหม่ 97 ไร่ บริเวณอ่างเก็บน้ำคลองเพรียว เป็นที่ดินของกรมชลประทาน ห่างจาก สถานีเดิม 3 กม.ไปทางถนนเลี่ยงเมือง ใกล้กับศูนย์ราชการจังหวัดแห่งใหม่ ตรงข้ามศูนย์การค้าโรบินสัน 5.สถานี ปากช่อง สร้างบนพื้นที่ใหม่ ต.หนอง สาหร่าย กว่า 500 ไร่ ขอใช้ที่ราชพัสดุ มีกองบัญชาการกองทัพกใช้ประโยชน์ ห่างจากสถานีรถไฟเดิม 5 กม. 6.สถานี นครราชสีมา อยู่ในตำแหน่งเดียวกับสถานี ปัจจุบัน พื้นที่กว่า 200 ไร่ ตามแผน จะต้องรื้อถอนสถานีเดิมออก แล้วสร้าง สถานีใหม่ในลักษณะสถานีร่วมใช้กับ รถไฟทางไกลเดิม

ทั้งนี้ ก่อนหน้านีรัฐบาลเคยมีแผน จะพัฒนาเมืองใหม่รอบสถานีรถไฟ ความเร็วสูง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ตามแผนจะมี 3 แห่ง ที่สระบุรี 3,000 ไร่ สถานีปากช่องกว่า 3,000 ไร่ และ นครราชสีมา 3,000 ไร่ เพื่อสร้างรายได้ ให้กับโครงการ