

# รฟท.-ทางหลวงลงนาม MOU เคลียร์พื้นที่ 29 จุดส่งมอบซีพี

รฟท. ลงนามบันทึกความเข้าใจกับกรมทางหลวง ขอใช้พื้นที่ 29 จุด วางต่อม่อ “ไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน” เบื้องต้นเคลียร์แล้ว 15 จุด ส่งมอบซีพี ด้าน รฟท.เผยตั้งงบ 4,100 ล้านบาท ปี 64 ย้ายสาธารณูปโภค เร่งเจรจากับผู้บกรุก 560 ราย

รายงานข่าวแจ้งว่า นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการใช้พื้นที่เขตทางหลวงในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ระหว่าง นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และ นายสรวิศ ทรงศิริไล อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) โดยมี นายธวัชชัย อิศสระยังยืน ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) และ นายพรเจริญ ธนานาด ผู้แทนจากบริษัทรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด ร่วมเป็นสักขีพยาน

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคมเปิดเผยว่าตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน “ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา” ระยะทาง 220 กม. วงเงิน 224,544 ล้านบาท ส่วนใหญ่ จะใช้พื้นที่เขตทาง รฟท.ในการก่อสร้างเบื้องต้นเคลียร์แล้ว 15 จุด เพื่อส่งมอบซีพี ซึ่งได้รับสัมปทาน นอกจากนี้ยังมีบางส่วนของพื้นที่เวนคืนและพื้นที่บางส่วนเป็นของหน่วยงานราชการ ซึ่งในการทำเอ็มโอยูระหว่าง รฟท.กับกรมทางหลวง ในการใช้พื้นที่ของกรมทางหลวง เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเป็นไปตามแผนงาน ในต้นปี 2564

นายสรวิศ ทรงศิริไล อธิบดีกรมทางหลวง กล่าวว่า แนวรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินจะเกี่ยวข้องกับพื้นที่ของกรมทางหลวงใน 4 จังหวัด คือ กรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จำนวน 29 จุด จำนวน 19 เส้นทาง เป็นโครงข่ายของถนนที่มีในปัจจุบัน 16 เส้นทาง โครงข่ายในอนาคต 3 เส้นทาง ที่ยังไม่ได้ก่อสร้างได้แก่ ทาง

เลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา, วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 (M91) และมอเตอร์เวย์ 3 (M61) สายแหลมฉบัง-ฉะเชิงเทรา-ปราจีนบุรี-นครราชสีมา ซึ่งจะเชื่อมกับมอเตอร์เวย์ บางปะอิน-นครราชสีมา โดยปัจจุบันได้เคลียร์ พื้นที่ได้แล้วจำนวน 15 จุด จากทั้งหมด 29 จุด ส่วนที่เหลือ 14 จุดนั้น ส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่ โครงข่ายในอนาคต ได้มอบให้นายอภิชาติ จันททรัพย์ รองอธิบดีกรมทางหลวง เป็นหัวหน้าทีมคณะทำงานของกรมทางหลวง ซึ่งได้ทยอยกำหนดตำแหน่งที่จะลงต่อม่อของรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นจุดตัดระหว่างถนนกับรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ไม่ได้เป็นการใช้พื้นที่กรมทางหลวงตลอดแนว ซึ่งในการออกแบบด้านวิศวกรรมไม่น่าจะมีปัญหา ส่วนจุดที่อยู่ในโครงข่ายอนาคตจะเร่งหารือเพื่อให้ได้ข้อสรุป ซึ่งหลักการสำหรับจุดที่อยู่ในพื้นที่โครงข่ายในอนาคตนั้นจะให้โครงการที่เกิดก่อนดำเนินการส่วนโครงการที่มาทีหลังจะออกแบบเบี่ยงแนวให้เป็นไปตามพื้นที่ ●