



กพอ.เร่ง 'ซีพี' เพิ่มงานโยธา
ลุยเคลียร์ปมทับซ้อนไฮสปีด
> 10

กพอ.เร่ง 'ซีพี' เพิ่มงานโยธา ลุยเคลียร์ปมทับซ้อนไฮสปีด

● วรรณิกา จิตติธรากร กรุงเทพธุรกิจ

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) เริ่มเข้าสู่ขั้นตอนการเตรียมพื้นที่เพิ่มลงทุนหลังจากที่บริษัท เอเซีย เอรา วัน จำกัด หรือเดิมชื่อ บริษัทรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จำกัด (กลุ่มซีพี) ได้ลงพื้นที่เตรียมการก่อสร้างแล้ว

การส่งมอบพื้นที่ในระยะแรก ช่วง สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ระยะทาง 170 กิโลเมตร จะดำเนินการได้ในเดือน ต.ค.2564 รวมทั้งจะถ่ายโอนแอร์พอร์ตเรลลิงก์ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ ได้ในเดือน ต.ค.2564 และจะส่งมอบพื้นที่ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง และช่วงพญาไท-บางซื่อ ได้ในเดือน ต.ค.2566

รายงานข่าวจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ระบุว่า ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ที่มี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน เมื่อวันที่ 4 ส.ค. 2564 ได้พิจารณา แก้ปัญหาซ้อนทับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) และโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ในช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ซึ่งใช้โครงสร้างโยธาร่วมกัน แต่เวลาการก่อสร้างและมาตรฐานเทคนิคไม่สอดคล้องกัน

ทั้งนี้ การพิจารณาแก้ปัญหาการซ้อนทับของโครงการในเรื่องดังกล่าว เกิดขึ้นจากงานโยธาในช่วงบางซื่อ-ดอนเมืองที่ตามแผนจะต้องมีการก่อสร้างทางรถไฟ 4 แทร็ครองรับการให้บริการของรถไฟความเร็วสูง

ไทย-จีน จำนวน 2 แทร็ค และรถไฟไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน 2 แทร็ค โดยจากผลการศึกษาพบว่าควรก่อสร้างในครั้งเดียว เพื่อลดผลกระทบและประหยัดเวลา

ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) หน่วยงานเจ้าของโครงการ จึงกำหนดในสัญญาร่วมทุนโครงการไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบินเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจากในการหารือร่างสัญญาในขณะนั้นพบว่าโครงการไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน เอกชนคู่สัญญามีความพร้อมที่จะดำเนินโครงการอยู่แล้ว

แต่อย่างไรก็ดี เมื่อมีการลงสำรวจพื้นที่และทำสัญญาส่งมอบพื้นที่นั้น กลับพบว่าพื้นที่ช่วงพญาไท-ดอนเมือง ของโครงการไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน ยังไม่สามารถส่งมอบให้เอกชนคู่สัญญานำไปพัฒนาโครงการได้ เพราะยังติดปัญหาหรือย้าย

สาธารณูปโภค โดยเฉพาะท่อน้ำมันในช่วงพญาไท ทำให้ข้อกำหนดของการส่งมอบพื้นที่ของโครงการไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน จึงกำหนดให้มีการส่งมอบพื้นที่ช่วงพญาไท-ดอนเมือง แล้วเสร็จภายใน 4 ปี หลังจากลงนามสัญญา

"ตอนแรกการรถไฟฯมอบหมายให้ทางเอกชนของไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน เป็นผู้ก่อสร้างแทร็คช่วงทับซ้อนกับรถไฟไทย-จีน เพราะเอกชนมีความพร้อม แต่พอทำจริงไม่สามารถส่งมอบพื้นที่พญาไท-ดอนเมืองได้ เอกชนจึงยังมีเวลาที่จะไปสร้างช่วงอื่นก่อน ส่วนช่วงพญาไท-ดอนเมือง ตามกรอบต้องส่งมอบแล้วเสร็จใน 4 ปี เอกชนจึงยังมีเวลาอีก 4 ปี ค่อยมาก่อสร้างช่วงนี้ ซึ่งก็รวมช่วงทับซ้อนของไทย-จีนด้วย ทำให้เป็นปัญหา"

รายงานข่าวระบุว่า จากปัญหาของการรื้อย้ายสาธารณูปโภคช่วงพญาไทที่ต้องใช้เวลานั้น เป็นผลกระทบต่อโครงการไฮสปีดเทรนไทย-จีน ที่เดินทางไปอย่างต่อเนื่อง และเหลือช่วงของการพัฒนาเพียงพื้นที่ทับซ้อนช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ทำให้ต้องการมีหรือร่วมกับเอกชนคู่สัญญาไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบินของกลุ่มซีพี เพื่อปรับแก้สัญญาให้กลุ่มซีพีดำเนินการก่อสร้างช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ในพื้นที่ทับซ้อนนี้ก่อน โดยกำหนดให้แล้วเสร็จภายใน ก.ค. 2569

ทั้งนี้ จากการปรับแก้สัญญาดังกล่าว มีข้อกำหนดให้ทางกลุ่มซีพีดำเนินการลงทุนก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง โดยให้จัดสรรวงเงินลงทุนไปล่วงหน้า และระหว่างการก่อสร้างนั้น สกพอ.จะดำเนินการทยอยจ่ายเงินลงทุน ซึ่งจะเป็นการนำวงเงินลงทุนจากโครงการไฮสปีดเทรน 3 สนามบิน ที่สัญญาก่อนหน้านี้กำหนดว่า สกพอ.จะอุดหนุนเงินลงทุนก่อสร้างช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ภายใน 4 ปีหลังลงนามสัญญา และเงินก่อสร้างอีกส่วนจะเป็นเงินลงทุนของโครงการรถไฟไทยจีนเพื่อนำมาจ่ายชดเชยให้กลุ่มซีพี

"ทางออกตอนนี้เพื่อเร่งก่อสร้างช่วงบางซื่อ-ดอนเมืองให้ทันต่อการใช้งานของไฮสปีดเทรนไทยจีนทางกลุ่มซีพียอมที่จะจัดหางบประมาณมาก่อสร้างให้ก่อน และระหว่างนั้น สกพอ.จะทยอยเบิกจ่ายงบประมาณชดเชยให้ ซึ่งเป็นเงินก้อนส่วนของงานก่อสร้างช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ตามกรอบกำหนด แต่เป็นการเบิกจ่ายมาลงทุนก่อนและค่าก่อสร้างอีกส่วน ก็จะมาจากสัญญารถไฟไทย-จีน"

สำหรับความคืบหน้าของการส่งมอบ

ความคืบหน้ารถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน

สถานีคอมเมือง → 12.83 กม. → **สถานีบางซื่อ** → 2.73 กม. → **สถานีพญาไท** → **สุวรรณภูมิ** → 170 กม. → **สนามบินอู่ตะเภา**

แอร์พอร์ตเรลลิงก์

HSR ไทย-จีน | **HSR 3 สนามบิน**

ปัญหาโครงสร้างโยธา

โครงสร้างโยธาเร่งทางวิ่ง

- โครงการ HSR ไทย-จีน และ HSR 3 สนามบิน มีช่วงทับซ้อนเป็นโครงสร้างโยธา บางซื่อ-คอมเมือง
- ถ้าไม่ทำอะไร จะส่งมอบโยธาเร่ง ค.ศ.69 HSR ไทย-จีน ล่าช้า 4 ปี
- เจรจาร่วมเอกชนคู่สัญญา เริ่มก่อสร้างเร็วกว่ากำหนด HSR ไทย-จีน ใช้เส้นทางร่วมได้ ค.ศ.69

การส่งมอบพื้นที่

- สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา: ค.ศ. 2564
- แอร์พอร์ตเรลลิงก์ พญาไท-สุวรรณภูมิ: ค.ศ. 2564 (ถ่ายโอน)
- บางซื่อ-คอมเมือง: ค.ศ. 2566
- พญาไท-บางซื่อ: ค.ศ. 2566

ที่มา: สทพอ. กราฟฟิค กรุงเทพธุรกิจ 31/8/2564

พื้นที่และการรื้อย้ายสาธารณูปโภค โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ปัจจุบัน ร.ฟ.ท. ได้ส่งมอบพื้นที่ให้กับเอกชนคู่สัญญามีความคืบหน้า 86% รวม 5,521 ไร่และพร้อมส่งมอบส่วนแรก ช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภาทั้งหมดภายในเดือน ก.ย. 2564 คู่ขนานไปกับการยกระดับแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ โคมใหม่ ที่ผู้โดยสารจะได้รับบริการที่สะดวกรวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยจะโอนสิทธิ์ในการบริหารแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ภายในเดือน ต.ค. นี้

ด้านกระทรวงคมนาคม เปิดเผยถึงความคืบหน้างานสำคัญที่ดำเนินการอยู่ในขณะนี้ ประกอบด้วย

1. การเวนคืนที่ดินและก่อสร้างมทพ ร.ฟ.ท. ได้ทำสัญญาซื้อขายแล้ว 634 สัญญามูลค่า 3,599 ล้านบาท จากจำนวน 737 สัญญามูลค่า 4,121 ล้านบาท

2. การโยกย้ายผู้บุกรุก ที่กีดขวางการก่อสร้างช่วงสุวรรณภูมิถึงอู่ตะเภา ได้ดำเนินการโยกย้ายแล้วเสร็จ 100%

3. งานรื้อย้ายสาธารณูปโภค โดยหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคได้ดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภคช่วงสุวรรณภูมิถึงอู่ตะเภาแล้วเสร็จ 257 จุด และอยู่ระหว่างการรื้อย้าย 396 จุด ซึ่งทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เร่งดำเนินงานเพื่อให้แล้วเสร็จทันตามเวลาที่กำหนดไว้คือ ภายในเดือน ก.ย. 2564