

ถึงวันนี้.....

คนไทยมี "ภูมิคุ้มกันโควิด" พอแบ่งชาวโลกได้แล้ว

แต่ภูมิคุ้มกันด้าน "เฟกนิวส์" ยังต่ำ!

เช่นเรื่องโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง "ไทย-ลาว-จีน" เป็นต้น นอกจากความอยากได้แล้ว อย่างอื่นไม่รู้เรื่องกันซักเท่าไร

อย่าว่าแต่เราๆ ชาวบ้านเลย ขนาด "ท่านผู้ทรงเกียรติ" ในรัฐสภา ซึ่งจะต้องรู้เพราะเป็นผู้ตรวจสอบในระบบ ยังเขาโง่งเลย ฉะนั้น ในเมื่อมันเป็นสิ่งที่ประเทศเราต้องมี ก็มาปูพื้นฐาน พอให้ความเชื่อมโยงกันซักวันปะไร

"รถไฟฟ้าความเร็วสูง" กรุงเทพฯ-หนองคาย เป็นหนึ่งในเส้นทาง "โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในประเทศไทย"

สร้างโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่าง "รัฐบาลไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน"

เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง "คุนหมิง-สิงคโปร์" สาย Central Route ที่จะเชื่อมต่อประเทศกลุ่ม CLMV เข้าด้วยกัน

เส้นทาง "กรุงเทพฯ-โคราช-หนองคาย" ระยะทาง ๖๐๘ กม. ทางวิ่งเป็นทางคู่ รางกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร

ความเร็ว ๓๕๐ กม./ชม. แต่ที่วิ่งในไทย จะใช้ความเร็ว ๒๕๐ กม./ชม.

การทำเส้นทางแบ่งระยะ "ตามแผนงาน" เป็นดังนี้

-ช่วงที่ ๑ "กรุงเทพฯ-นครราชสีมา" ระยะทาง ๒๕๓ กม. จะเปิดปี ๒๕๖๙

-ช่วงที่ ๒ "นครราชสีมา-หนองคาย" ระยะทาง ๓๕๕.๕ กม. จะเปิดปี ๒๕๗๓

โครงการนี้ ว่างไปแล้ว ริเริ่มต่อเนื่องมาหลายรัฐบาล แต่ไม่คืบหน้า จนถึงรัฐบาล คสช.ที่พลเอกประยุทธ์ เป็นนายกฯ

เดือน พ.ย.๕๗ รัฐบาล คสช.ได้ทำบันทึกความเข้าใจกับรัฐบาลจีนอีกครั้ง ร่วมกันศึกษาแนวทางการก่อสร้างเส้นทางระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง "สายอีสาน"

มีข้อสรุปร่วมกันในปีถัดมา คือ พ.ย.๕๘

-รัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน จะร่วมกันจัดตั้ง "กิจการร่วมค้า" เพื่อเป็นตัวกลางในการดำเนินโครงการ

รัฐบาลจีนจะเป็นตัวแทนจัดหาระบบที่เหมาะสม และดำเนินงานเชิงพาณิชย์และซ่อมบำรุง (O&M) ภายในระยะเวลา ๓ ปีแรก นับจากวันที่เปิดให้บริการ

ก่อนถ่ายโอนองค์ความรู้, การดำเนินการ, งานซ่อมบำรุง และงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้ รฟท.ไทย ภายในปีที่ ๔-๖

ก่อนที่ รฟท.ไทย จะเข้าดำเนินการเต็มรูปแบบ ในปีที่ ๗ ของสัญญา

ต่อมา "กระทรวงคมนาคม" ลงนามในสัญญาความร่วมมือเป็นทางการ มีกรอบเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

-รัฐบาลไทยเป็นผู้ดำเนินการลงทุนด้านงานโยธาทั้งหมด แต่เพียงผู้เดียว ภายใต้กรอบวงเงิน ๑๗๙,๐๐๐ ล้านบาท

-รัฐบาลไทยเป็นผู้พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ริมทางรถไฟเพื่อให้เกิดกระแสเงินหมุนเวียนภายในประเทศ



plew_seengern12@yahoo.com

'รถไฟฟ้าความเร็วสูง'

-ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนภายในประเทศไทย

-วัสดุก่อสร้าง จะใช้วัสดุภายในประเทศเป็นหลัก

-แรงงานก่อสร้าง จะต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทย ห้ามไม่ให้มีการนำเข้าแรงงานจากประเทศจีน

-ยกเว้นสถาปนิกและวิศวกรที่อนุญาต ให้เป็นสัญชาติจีนเป็นกรณีพิเศษ

โครงการแบ่งช่วงออกเป็นทั้งหมด ๔ ช่วง ได้แก่

-ช่วงกรุงเทพฯ(บางซื่อ)-แก่งคอย และ "แก่งคอย-นครราชสีมา" เริ่มก่อสร้างเมื่อ ๒๐ ธ.ค.๖๐ โดยนายกฯ ประยุทธ์ เป็นประธานในปฐมฤกษ์ก่อสร้าง

การก่อสร้างแบ่งออกเป็นทั้งหมด ๑๑ ช่วง ๑๔ สัญญา เริ่มจากช่วง "กลางดง-ปางอโศก" ระยะทาง ๓.๕ กม.เป็นช่วงแรก

การก่อสร้างช่วงนี้ล่าช้าไปมาก (เป็นการถ่ายทอดความรู้และเทคนิคการก่อสร้างระบบความเร็วสูงจากวิศวกรจีนให้แก่ไทย เพื่อสร้างเองในช่วงต่อไป)

จากนั้น ทางจีนจะเริ่มจัดส่งแบบช่วงต่อไปมาให้ไทยตรวจสอบจนครบทั้งโครงการ (เดือน มิ.ย.๖๑)

รฟท.ได้แยกช่วง "สถานีกลางบางซื่อ-ท่าอากาศยานดอนเมือง" ระยะทาง ๑๔.๕ กม.ออกมาให้เอกชนผู้ชนะของสายตะวันออกเป็นผู้ดำเนินการแทน

เพื่อลดข้อครหา เรื่องการใช้ทางร่วมกัน ระหว่างรัฐบาลไทย-รัฐบาลจีน และรัฐบาลญี่ปุ่น ที่เข้ามาดำเนินโครงการสายเหนือ

ตามแผน จะประมูลครบทั้ง ๑๔ สัญญา ภายในต้นปี ๖๒ และเปิดดำเนินการได้ในปี ๒๕๖๗

และอีกสองช่วงได้แก่....

ช่วง "นครราชสีมา-หนองคาย" และ "แก่งคอย-คลอง ๑๙-ฉะเชิงเทรา" (แยกไปท่าเรือแหลมฉบัง) อยู่ระหว่างการออกแบบเส้นทาง แนวเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน "สายอีสาน" เป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีทั้งโครงสร้างระดับดินและยกระดับตลอดโครงการ

มีแนวเส้นทางที่รองรับการเดินทางจากขานเมืองทางทิศเหนือ กรุงเทพฯ ฝั่งเหนือและจังหวัดใกล้เคียงด้านเหนือและภาคอีสาน เข้าสู่เขตใจกลางเมืองได้อย่างรวดเร็ว

แนวเส้นทาง เริ่มต้นจาก....

“สถานีกลางบางซื่อ” วังตรงไปทางทิศเหนือ ในเส้นทางเดียวกับ “รถไฟฟ้าความเร็วสูง” สายตะวันออก

ผ่านท่าอากาศยานดอนเมือง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากนั้น วังตรงไปตามแนวทางรถไฟสายเหนือ ไปจนถึงชุมทางบ้านภาชี

แนวเส้นทางจะเบี่ยงไปใช้แนวเส้นทางรถไฟสายอีสานไปตลอดทางจนถึงสถานีแก่งคอย ซึ่งจะเป็นสถานีชุมทางที่แยกสายไปเชื่อมต่อเข้ากับสายตะวันออกที่สถานีจะเข้เกรา

จากนั้น มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และสิ้นสุดเส้นทางในระยะแรกที่สถานีนครราชสีมา ซึ่งตั้งอยู่บริเวณสถานีรถไฟนครราชสีมาเดิม

รวมระยะทางในช่วงแรก ๒๕๓ กม. ใช้เวลาเดินทาง ๑ ชม. ๓๐ นาที จากกรุงเทพฯ

จากนั้น เส้นทางจะมุ่งขึ้นทางเหนือ เพื่อไปยังประเทศลาว โดยผ่าน สถานีชุมทางบัวใหญ่, ขอนแก่น, อุดรธานี

สิ้นสุดที่ “จังหวัดหนองคาย” ระยะทาง ๓๕๔.๕ กม.รวมระยะทาง ตลอดเส้นทางกว่า ๖๐๘ กม.

ใช้เวลาเดินทาง ๒ ชั่วโมง ๑๕ นาที จากนครราชสีมา และ ๓ ชั่วโมง ๔๕ นาที จากกรุงเทพฯ

แนวเส้นทางต่อจากนี้.....

จะเป็นแนวเส้นทางรถไฟสาย “ลาว-จีน” เพื่อเดินทางไปยังเวียงจันทน์ ประเทศลาว

และต่อเนื่องไปยัง คุณหมิง ประเทศจีน ระยะทางรวมกว่า ๑,๐๐๑ กม.

เฉพาะในประเทศลาว ๔๐๗ กม.โดยใช้ระยะเวลาเดินทางรวม จากกรุงเทพฯ ถึงคุณหมิง ๑๓ ชั่วโมง ๓๐ นาที โดยแนวเส้นทางในลาวจะเป็นทางเดียวทั้งหมด

รูปแบบของโครงการ

เป็นระบบรถไฟฟ้ามหานครหนัก (heavy rail transit)

ทางวิ่ง แนวเส้นทางส่วนใหญ่เป็นแนวเส้นทางระดับดิน โดยมีช่วงยกระดับเมื่อต้องผ่านตัวเมือง

ยกเว้นช่วง “บางซื่อ-ดอนเมือง-บ้านภาชี” ที่ยกระดับที่ความสูง ๒๐ เมตร ตลอดทาง เนื่องจาก เป็นเส้นทางร่วมระหว่างรถไฟฟ้าความเร็วสูง “สายตะวันออกและสายเหนือ”

ขนาดราง ๑.๔๓๕ เมตร (European standard guage) มีสายไฟฟ้าแรงสูงตีสถานอยู่เหนือราง ระบบรถไฟฟ้ ใช้วิธีการรับไฟฟ้าจากด้านบนด้วยแป้นโทกราฟ

ตัวรถเป็นรถปรับอากาศขนาดกว้าง ๒.๘-๓.๗ เมตร ยาว ๒๐ เมตร สูงประมาณ ๓.๗ เมตร ความจุ ๖๐๐ คน/ขบวน ต่อพวงได้ ๓-๑๐ คัน/ขบวน

สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๕๐,๐๐๐ คน ต่อชั่วโมงต่อทิศทาง ใช้ระบบอาณัติสัญญาณเดินรถด้วยระบบอัตโนมัติจากศูนย์ควบคุมการเดินรถ และใช้ระบบเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ

โครงการนี้ มีศูนย์ซ่อมบำรุงใหญ่ และศูนย์ควบคุมการเดินรถทั้งระบบ ตั้งอยู่ที่เชียงรากน้อย บางปะอิน ออยุธยา

และยังจัดให้มีทางซ่อมบำรุงเป็นระยะ รวมถึงมีศูนย์ซ่อมบำรุง

ย่อยและย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) ตั้งอยู่ที่ “สถานีรถไฟนาทา” เดิม

ในพื้นที่ตำบลหนองกอมเกาะ อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่จะยกเลิกการใช้งาน

สถานีมีทั้งหมด ๑๑ สถานี เป็นสถานีรูปแบบอาคารผู้โดยสาร ๑๐ สถานี และสถานียกกระบัตร ๑ สถานี

ความเร็วสูงสายอีสานนี้ ใช้ขบวนรถรุ่น CR300AF “ฟู้ซิงหัว” ผลิตโดยซีอาร์อาร์ซี ฉางชุน เรลเวย์ เวียเคิล มีความเร็วสูงสุดที่ ๓๕๐ กม./ชม.

แบ่งประเภทที่นั่ง ๓ ระดับ ได้แก่ ที่นั่งชั้น ๑ เป็นที่นั่งแบบเก้าอี้เดี่ยว ใช้ตู้โดยสารหลังห้องคนขับ

ที่นั่งชั้น ๒ จะเป็นที่นั่งประเภทธุรกิจ จัดเรียงแบบ ๒-๒ ตลอดตู้โดยสาร และ

ที่นั่งชั้น ๓ จะจัดเรียงแบบ ๓-๒ ตลอดความยาวตู้โดยสาร ภายในขบวนรถมีห้องน้ำแบบระบบปิดบริการ

ย้ายอีกที่ เพื่อการ “รู้ทัน ส.ส.”

ที่บางคนอาจริษยาบังจิด แล้วไปพูดว่า รัฐบาลมีนอก-มีใน กับจีน ด้านก่อสร้าง

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย-จีน เป็นโครงการที่ทางฝั่งไทยเป็นผู้ลงทุนงานโยธาทั้งหมด

ด้วยวิธีเปิดประมูลเป็นรายสัญญา แบบเดียวกับการก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร

โดยในส่วนของงานระบบรถไฟฟ้และเครื่องกล ทางฝั่งจีนเป็นผู้รับผิดชอบ โดยว่าจ้าง “บริษัท ซีอาร์อาร์ซี ฉางชุน เรลเวย์ เวียเคิล จำกัด”

ผู้ผลิตรถไฟฟ้าบีทีเอส รุ่นที่สอง (EMU-B: Bombardier Movia) เป็นผู้ผลิตตัวรถไฟฟ้าและจัดหาระบบเดินรถไฟฟ้าสำหรับใช้ภายในโครงการทั้งหมด

เข้าใจ “ภาพรวม” ของรถไฟฟ้าความเร็วสูง “ไทย-ลาว-จีน” พอที่จะไม่ถูกพวก ส.ส.หลอกต้มด้วยข้อมูลริษยากันแล้วนะ!

จะเห็นว่า “ทุกเส้นทาง” ทั้งรถไฟรางคู่, รางเดี่ยว, รถไฟฟ้าสีต่างๆ, รถไฟฟ้าความเร็วสูง ๓ สนามบิน, รถไฟฟ้าความเร็วสูง “ไทย-ลาว-จีน”, รถไฟฟ้าความเร็วสูง “ไทย-จีน-ญี่ปุ่น” และ Central Route ที่จะเชื่อมต่อประเทศกลุ่ม CLMV

เรียกว่า ทั้งหมด-ทั้งมวล.....

จากทุกสารทิศของเส้นทาง “วังมารวมศูนย์” ที่ “สถานีกลางบางซื่อ” ทั้งหมด

ฉะนั้น ไม่ง่ายเลย กับการบริหารรางและการก่อสร้างในช่วง “คอขวด” ที่รถไฟทุกชนิด จะประดัง-ประเดเข้ามาสู่สถานีกลางบางซื่อในเวลาเดียวกัน!

เอาเท่านี้ก่อน วันหลังค่อยมาดูกันว่า แต่ละช่วงสร้างไปถึงไหนแล้วบ้าง โดยเฉพาะช่วง “โคราช-หนองคาย” น่าจะยัง

เรานั่งดู-นั่งตำหนิ มันง่าย

แต่คนที่ไปดิลกับจีน ต้องถือว่า “รักษาประโยชน์ชาติ” ได้สมน้ำ-สมเนื้อ

เห็นว่า เขาชื่อ “ประยุทธ์ จันทร์โอชา” มิใช่รี?