



โควิดบุก!แคมป์ก่อสร้าง-ซีลพื้นที่ห้ามเคลื่อนย้ายแรงงาน รฟม.วางกฎเหล็กหวังรัฐคุมจบเร็วก่อนโปรเจกต์วิกฤต

สถานการณ์โควิด-19 ระลอก 3 ที่พบการติดเชื้อภายในแคมป์คนงานก่อสร้าง ตั้งแต่เดือน พ.ค. 2564 โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (กทม.) ที่คลัสเตอร์แคมป์ก่อสร้าง การติดเชืวยังคงหนักหน่วง มีคลัสเตอร์ใหม่เพิ่มทุกวัน ทำให้มีการปิดพื้นที่ห้ามเข้าออกในหลายแคมป์ และห้ามการเคลื่อนย้ายแรงงานโดยเด็ดขาดเพื่อควบคุมสกัดกั้นการแพร่ระบาดให้ได้ 100% ตามมาตรการการควบคุมโรคลักษณะ 'บับเบิลแอนด์ซีล' (Bubble and Seal) ซึ่งหากไม่สามารถควบคุมการแพร่ระบาดได้โดยเร็ว การก่อสร้างโครงการของภาครัฐหลายโครงการอาจจะได้รับผลกระทบได้

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า กระทรวงคมนาคมมีการก่อสร้างโครงการจำนวนมากทั่วประเทศ โดยในพื้นที่ กทม.และปริมณฑล นั้น ส่วนใหญ่เป็นโครงการรถไฟฟ้า โครงการทางด่วน ส่วนโครงการก่อสร้างถนนและรถไฟฟ้าทางคู่ นั้น ส่วนใหญ่จะอยู่นอกเขตกทม. ซึ่งการติดเชื้อภายในแคมป์คนงานก่อสร้างของ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ เขตหลักสี่ ตั้งแต่เมื่อต้นเดือน พ.ค. นั้นเมื่อตรวจพบได้มีการปิดพื้นที่และตรวจคัดกรองเชิงรุกทันที

ซึ่งการก่อสร้างในพื้นที่ กทม. ปกติ แคมป์คนงานจะมีการเคลื่อนย้ายระหว่างไซต์งาน โดยผู้รับเหมาจะมีการโยกแรงงาน เพื่อทำงานตามแผนงาน เช่น แรงงานด้านฐานราก ด้านโครงสร้าง งานหลังคา ที่ใช้แรงงานจำนวนมาก เมื่อเสร็จจากไซต์งานหนึ่งจะมีการเคลื่อนย้ายเพื่อไปทำงานในไซต์งานอื่นหมุนเวียนกัน เป็นต้น ซึ่งกรณีแคมป์คนงานอิตาเลียนไทยฯ จะมีแรงงานร่วมไซต์งาน โครงการก่อสร้างโรงพยาบาลจุฬารัตน์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง

รถไฟฟ้า 3 สายยังไหว แต่อีก 1-2 เดือนคุมไม่อยู่ ส่อวิกฤต

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า ปัจจุบัน รฟม.มีโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า 3 สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีส้มด้านตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ซึ่งขณะนี้แม้จะมีการปิดพื้นที่แคมป์คนงาน ห้าม

การเคลื่อนย้ายระหว่างไซต์งาน แต่ก็ยังไม่กระทบต่อการก่อสร้างมากนัก เนื่องจากการก่อสร้าง ก่อนหน้านี้มีความคืบหน้าสะสมเร็วกว่าแผนอยู่ระดับหนึ่ง

โดยไซต์ก่อสร้างสีชมพูกับสีเหลืองนั้น มีคนงานบางส่วนติดอยู่ในแคมป์ที่ถูกปิดพื้นที่ ไม่สามารถออกจากพื้นที่ได้ ดังนั้น ในไซต์ก่อสร้างมีคนงานเหลือไม่มาก ส่วนใหญ่จะเป็นคนงานของผู้รับเหมาช่วง (ซับคอนแทรก) ซึ่งงานก่อสร้างในช่วงที่เข้าพื้นที่ล่าช้า เช่น สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ช่วงหน้าโรงพยาบาลพระตำหนักเปี่ยมสุข งานโยธาเพิ่งได้เริ่ม ซึ่งต้องการแรงงานค่อนข้างมาก ส่วนจุดที่เริ่มเข้าสู่งานด้านระบบ ไม่ค่อยกระทบ เพราะส่วนใหญ่ใช้แรงงานฝีมือ ที่มีทักษะเฉพาะ

ส่วนสายสีส้มช่วงงานก่อสร้างสัญญาของ ช.การช่าง ยังไม่มีผลกระทบ ส่วนสัญญาของอิตาเลียนไทยฯ แคมป์คนงานช่วงลำสาละมีปัญหา แต่เนื่องจากช่วงนี้เข้าสู่การติดตั้งระบบจึงยังมีผลกระทบน้อย

“ภาพรวมการก่อสร้างรถไฟฟ้า 3 สายถือว่ายังไม่มีผลกระทบ จากการที่มีติดเชื้อโควิดในแคมป์คนงาน ซึ่งเริ่มเมื่อช่วงเดือน พ.ค. เนื่องจากการทำงานของผู้รับเหมา มีผลงานสะสมที่ทำไว้มากกว่าแผน ซึ่งหากภายใน 1 เดือน หรือ 2 เดือนสามารถควบคุมการแพร่ระบาดได้ ผู้รับเหมายังสามารถปรับแผนงาน เพื่อเร่งการก่อสร้างได้”

ไซต์ก่อสร้าง “สีส้ม” คืบหน้ากว่า 82%

ส่วน “เหลือง-ชมพู” เริ่มทยอยทดสอบเดินรถ

สำหรับความก้าวหน้างานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ณ สิ้นเดือน พ.ค. 2564 มีดังนี้ สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระยะทางประมาณ 22.57 กม. มีความก้าวหน้างานโยธา 82.56% เร็วกว่าแผน 0.41%

โดยสัญญา 1 งานก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดินช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-รามคำแหง 12 มี CKST Joint Venture เป็นผู้รับจ้าง ผลงานคืบหน้า 89.02%

สัญญาที่ 2 งานก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงรามคำแหง 12-หัวหมาก มี CKST Joint Venture เป็นผู้รับจ้าง ผลงานคืบหน้า 84.19%

สัญญาที่ 3 งานก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดินช่วงหัวหมาก-คลองบ้านม้า มี บมจ.อิตาเลียนไทยฯ เป็นผู้รับจ้าง ผลงานคืบหน้า 80.06%

สัญญาที่ 4 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับช่วงคลองบ้านม้า-สุวินทวงศ์ มี บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริ่งฯ เป็นผู้รับจ้าง ผลงานคืบหน้า 72.65%



สัญญาที่ 5 งานก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจร มี CKST Joint Venture เป็นผู้รับจ้าง ผลงานคืบหน้า 83.66%

สัญญาที่ 6 งานก่อสร้างระบบราง มี บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริ่งฯ เป็นผู้รับจ้าง ผลงานคืบหน้า 74.82%

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 กม. มี บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM) เป็นผู้รับสัญญาสัมปทาน มีความก้าวหน้างานโยธา 84.19% งานระบบรถไฟฟ้า 73.62% โดยคิดเป็นความก้าวหน้าโดยรวม 79.60%

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ระยะทางทั้งสิ้น 34.5 กม. บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) เป็นผู้รับสัญญาสัมปทานร่วมลงทุน ความก้าวหน้างานโยธา 79.39% ความก้าวหน้างานระบบรถไฟฟ้า 72.81% ความก้าวหน้าโดยรวม 76.51%

สำหรับรถไฟฟ้าสายสีเหลืองเริ่มมีการทดสอบระบบเดินรถแล้วคาดว่าจะทยอยเปิดให้บริการตั้งแต่ปลายปี 64 และสายสีชมพูคาดว่าจะระบบจะมีความพร้อมและทยอยเปิดให้บริการเป็นช่วงๆ ตั้งแต่ต้นปี 65

รฟม. วาง 13 กฎเหล็ก คุมเชื้อแคมป์ผู้รับเหมา

ทั้งนี้ รฟม.ได้เน้นย้ำให้ที่ปรึกษาโครงการฯ และผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ ดำเนินการตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ในที่พัก

แรงงานก่อสร้างและพื้นที่ปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด ดังนี้

1. ตรวจคัดกรอง วัดอุณหภูมิก่อนเข้าพื้นที่ปฏิบัติงานทุกครั้ง
2. สวมหน้ากากอนามัย หรือหน้ากากผ้าตลอดเวลาการปฏิบัติงาน
3. จัดจุดให้บริการเจลแอลกอฮอล์ และอ่างล้างมือ
4. ห้ามแรงงานก่อสร้างเดินทางออกนอกพื้นที่ปฏิบัติงานและที่พัก
5. ห้ามแรงงานก่อสร้างเดินทางออกนอกเส้นทาง ขณะโดยสารรถรับส่งระหว่างที่พักและพื้นที่ปฏิบัติงาน และจัดเว้นระยะห่างของที่นั่งในรถไม่ให้แออัด
6. ห้ามแรงงานก่อสร้าง พาบุคคลภายนอก เข้ามาในพื้นที่ปฏิบัติงานและที่พัก โดยเด็ดขาด
7. ห้ามแรงงานก่อสร้างเดินทางไปยังพื้นที่เสี่ยงตามที่ภาครัฐกำหนด
8. จัดการเรื่องสุขอนามัยภายในที่พัก ให้สะอาด ปราศจากการแพร่เชื้ออยู่เสมอ เช่น ฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อบริเวณ ที่พัก เปลี่ยนระบบอาบน้ำ จากเดิมที่ใช้อ่างอาบน้ำรวม เป็นระบบฝักบัว แยกเฉพาะคน และจัดให้มีการแยกภาชนะ ในการรับประทานอาหาร เช่น แก้วน้ำ ช้อนส่วนตัว
9. กรณีที่พักแรงงานก่อสร้างอยู่ในพื้นที่เดียวกับสถานที่ปฏิบัติงาน หากพบผู้ติดเชื้อให้ดำเนินการควบคุมพื้นที่ไม่ให้มีการเข้า-ออก ก่อนทำการส่งตัวไปรักษา
10. กรณีที่พักแรงงานก่อสร้างไม่ได้อยู่ในพื้นที่เดียวกับสถานที่ปฏิบัติงาน หากพบผู้ติดเชื้อให้กักตัวผู้ติดเชื้อในบริเวณที่พักแรงงาน ภายใต้การดูแลของสำนักงานเขตและสำนักอนามัย ก่อนทำการส่งตัวไปรักษา ทั้งนี้ผู้ที่ไม่ติดเชื้อ เมื่อเดินทางไปปฏิบัติงาน รถโดยสารรับส่ง จะไม่จอดหรือหยุดพักระหว่างทาง
11. ผู้ที่มีความเสี่ยงสูง หรือผู้ที่ใกล้ชิดกับผู้ติดเชื้อ จะดำเนินการเฝ้าระวังและจัดที่พักแยกเป็นสัดส่วนเพื่อกักตัว
12. จัด Safety Talk พูดคุยก่อนการเริ่มปฏิบัติงาน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19
13. ให้ความรู้เกี่ยวกับมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ เช่น โปสเตอร์ บอร์ดประชาสัมพันธ์ และเสียงตามสาย

นอกจากนี้ ได้มีมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ในอาคารสำนักงานโครงการฯ ด้วยการตรวจคัดกรองอุณหภูมิ ต้องสวมใส่หน้ากากอนามัย ล้างมือด้วยเจลแอลกอฮอล์ เว้นระยะห่าง จัดประชุมด้วยระบบ Video Conference แทนการนั่งประชุมรวมกลุ่มในอาคารสำนักงานโครงการฯ และให้ผู้ปฏิบัติงาน ในอาคารสำนักงานโครงการฯ ปฏิบัติงานในที่พักอาศัย (Work From Home) ให้มากที่สุด โดยหมุนเวียนสลับกันเข้ามาปฏิบัติงาน รวมถึงเพิ่มความถี่ในการทำความสะอาดบริเวณจุดที่สัมผัสร่วมกันในอาคารสำนักงานโครงการฯ เช่น บานจับประตู ปุ่มกดลิฟต์ ราวบันได เครื่องลงเวลาเข้าออกงาน และห้องน้ำ

สำหรับมาตรการความปลอดภัยภายในแคมป์คนงานที่ยังเปิดทำงาน กทม. อนุญาตให้ทำงานได้ตามมาตรการการควบคุมโรคโดยการกักตัวคนงานไม่ให้ออกจากที่ทำงานและที่พัก (bubble and seal-ควบคุมการแพร่ระบาดในแคมป์โดยไม่ให้คนงานออกนอกที่พัก/ไซต์ก่อสร้าง)

กรมทางหลวงกระทบแค่ 10%

แคมป์ก่อสร้างออกแบบพื้นที่ไม่แออัด ลดเสี่ยงโควิด

นายสรยุทธ ทรงศิริ โฆษกกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่ากรมทางหลวงได้รับผลกระทบจากการติดเชื้อโควิดไม่มาก เนื่องจากแคมป์คนงานจะอยู่ในบริเวณไซต์งานก่อสร้าง ซึ่งที่ผ่านมามีตั้งแต่ปี 2563 ที่เกิดการระบาดโควิดระลอกแรก ได้มีการกำชับวิศวกรผู้ควบคุมโครงการ ผู้รับเหมาเรื่องมาตรการด้านสาธารณสุข ในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเข้มงวด และติดตามอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งปัจจุบัน ยังไม่พบแคมป์ก่อสร้างโครงการของกรมทางหลวงมีพนักงานติดโควิดในลักษณะคลัสเตอร์

ขณะนี้กรมทางหลวงมีโครงการก่อสร้าง ที่อยู่ระหว่างดำเนินการประมาณ 250 โครงการกระจายอยู่ทั่วประเทศ โดยเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ที่มีมูลค่าโครงการมากกว่า 500 ล้านบาท หรือประมาณ 100 โครงการ ผลกระทบจากโควิด อาจจะมีบ้างแต่ถือว่าไม่มาก

ซึ่งขณะนี้ผู้รับจ้างบางราย ได้อ้างเหตุผลผลกระทบจากโควิดทั้งเรื่องขาดแรงงาน และการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ ส่งผลในบางโครงการทำงานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ แต่ไม่มาก ซึ่งมีผู้รับจ้างได้ทำหนังสือขอสงวนสิทธิ์ในการขยายระยะเวลาก่อสร้างเข้ามา ประมาณ 10% ของโครงการที่มีทั้งหมด

ทั้งนี้ งานก่อสร้างของกรมทางหลวงส่วนใหญ่โดยเฉพาะที่ไม่ใช่งานขนาดใหญ่มาก ผู้รับเหมามักก่อสร้างเสร็จภายในกำหนดเวลาของสัญญา เนื่องจากหากโครงการใดล่าช้าไม่เสร็จตามสัญญาผู้รับเหมาจะมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่ม พวกค่าใช้จ่ายคงที่ ค่าแรง ค่าน้ำ ค่าไฟ รวมไปถึง ค่าเสียหยา (Overhead Cost) ซึ่งผู้รับเหมาส่วนใหญ่มีศักยภาพในการทำงานค่อนข้างดี แต่ก็มีโครงการที่ล่าช้า ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่จะเกิดจากปัญหาการรื้อย้ายสาธารณูปโภคบ้าง หรือมีปัญหาเรื่องต้นไม้ที่ต้องขออนุญาตจากหน่วยงานอื่น

ส่วนงานย่อย เช่น งานซ่อมบำรุงทาง ที่มีปีละหลายพันโครงการนั้น จะใช้เวลาดำเนินการไม่นานประมาณ 3 เดือนจะเสร็จหมดดังนั้น จะไม่ค่อยมีการตั้งแคมป์คนงาน ที่อยู่กันหนาแน่น และใช้เครื่องจักรเป็นหลัก

“ข้อแตกต่างงานก่อสร้างในพื้นที่ กทม.เช่นรถไฟฟ้าหรือรัฐสภา ซึ่งเป็นโครงการใหญ่ต้องการใช้แรงงานจำนวนมากแคมป์ก่อสร้างจะใหญ่ เพราะคนงานมักจะอยู่รวมกัน ประกอบกับพื้นที่ใน กทม.ที่จะใช้ตั้งแคมป์คนงานนั้นหายาก และมีพื้นที่จำกัด ดังนั้นผู้รับเหมาจะให้คนงานของบริษัทอยู่รวมกันในแคมป์เดียวกัน และกระจายออกไปทำโครงการที่บริษัท รับผิดชอบ ส่วนแคมป์ก่อสร้างของกรมทางหลวง จะอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งอยู่ต่างจังหวัด ไม่ค่อยมีปัญหาเรื่องพื้นที่ อีกทั้งไซต์ก่อสร้างใหญ่สุดก็มีคนงานไม่เกิน 100 คน นอกจากนี้ ในพื้นที่แคมป์ จะออกแบบเป็นมาตรฐานในการกำหนดขอบเขตที่พัก สำนักงาน ที่ไม่แออัด ขณะที่การก่อสร้างอยู่ในพื้นที่โล่ง จึงมีความเสี่ยงค่อนข้างน้อย”

งานก่อสร้างโครงการต่างๆ ทั้งของภาคเอกชนและภาครัฐมีความสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ภาคอุตสาหกรรมก่อสร้าง สามารถกระจายเม็ดเงินหมุนเวียนในทุกระดับของประชากร หากยังควบคุมการแพร่ระบาดของโควิดในกลุ่มแรงงานไม่ได้ การขาดแคลนแรงงานทั้งภายในประเทศและแรงงานต่างด้าวจะกลายเป็นปัญหาใหญ่ ที่ทำให้การก่อสร้างทั้งระบบสะดุดและโอกาสในการฟื้นเศรษฐกิจของประเทศจะยิ่งยากมากขึ้นไปอีก! .