



5 ปี 'ไฮสปีดไทย-จีน' 3.5%

เมื่อก้าวเข้าสู่ปี 2565 ก็ถือว่าสร้างมาได้ 5 ปีแล้ว สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีด) สายแรกของประเทศไทย ตามความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน เส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะ (เฟส) ที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร (กม.) รวม 14 สัญญา วงเงิน 1.79 แสนล้านบาท ภาพรวมโครงการมีความคืบหน้าเพียง 3.53% ล่าช้ากว่าแผน 1.36% ได้เรียงรายละเอียดทั้ง 14 สัญญา แล้วเสร็จ 1 สัญญา

ได้แก่ สัญญาที่ 1-1 สถานีกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ลงนามบันทึกข้อตกลงมอบหมายกรมทางหลวง(ทล.) เป็นผู้ก่อสร้างเส้นทางรถไฟวงเงินก่อสร้าง 425 ล้านบาท แล้วเสร็จเมื่อเดือน ก.ย.ปี 63 พร้อมส่งมอบงานให้ รฟท.ดำเนินการต่อในสัญญา 2.3 (สัญญาการวางราง และระบบการเดินรถ ระบบอัตโนมัติสัญญาณพร้อมขบวนรถ) วงเงิน 50,633.50 ล้านบาท โดยจีนอยู่ระหว่างออกแบบ

กำลังก่อสร้าง 10 สัญญา ประกอบด้วย สัญญาที่ 2-1 สีคิ้ว-กุดจิก 11 กม. คืบหน้า 79.28% ค่าเช่า 20.72%, สัญญาที่ 3-2 งานอุโมงค์มวกเหล็กและลำตะคอง

12.2 กม. คืบหน้า 0.29% ค่าเช่า 5.51%, สัญญาที่ 3-3 ช่วงบันไดม้า-ลำตะคอง 21.6 กม. คืบหน้า 1.48% ค่าเช่า 11%

สัญญาที่ 3-4 ช่วงลำตะคอง-สีคิ้ว และช่วงกุดจิก-โคกกรวด 37.4 กม. คืบหน้า 14.38% เร็วกว่าแผน 4.25%, สัญญาที่ 3-5 ช่วงโคกกรวด-นครราชสีมา 12.3 กม. คืบหน้า 2.01% ค่าเช่า 8.5%, สัญญาที่ 4-2 ช่วงดอนเมือง-นวนคร ผู้รับจ้างเข้าพื้นที่ก่อสร้างเดือน ม.ค. 65





สัญญาที่ 4-3 ช่วงนวนคร-บ้านโพ 23 กม. กิบน้ำ 0.36%
ลำน้ำ 2.84%, สัญญาที่ 4-4 ศูนย์ซ่อมบำรุงเชิงรakovน้อย และ
สัญญาที่ 4-6 ช่วงพระแก้ว-สระบุรี 31.6 กม. เตรียมพื้นที่ก่อสร้าง
ขณะที่ สัญญาที่ 4-7 ช่วงสระบุรี-แก่งคอย 12.9 กม. กิบน้ำ 9%
เร็ว 1.05%

ส่วนที่เหลืออีก 3 สัญญา รองลงมาประกอบด้วย สัญญา
ที่ 3-1 ช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปางอโศก-บันไดม้า 30.2
กม. รอกการพิจารณาของศาลปกครองในเรื่องฟ้องร้อง, สัญญาที่
4-1 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง 15.2 กม. กำลังกำหนดวงเงินก่อสร้าง
ช่วงทับซ้อนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสาม
สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)

สัญญาที่ 4-5 ช่วงบ้านโพ-พระแก้ว 13.3 กม. ดิบัญญัติเรื่อง
สถานีอยุธยา ต้องจัดทำรายงานผลกระทบด้านทรัพย์สินทางวัฒนธรรม
(Heritage Impact Assessment : HIA) ของแหล่งมรดกโลกนคร
ประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา

แม้ขณะนี้ 10 สัญญาจะอยู่ระหว่างก่อสร้าง แต่มีหลาย
สัญญาที่ผู้รับจ้างไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้ทั้งหมด เข้าได้บางส่วน

เฉพาะพื้นที่ของ รฟท.
เท่านั้น เพราะพระราช
กฤษฎีกา (พ.ร.ฎ.)
กำหนดเขตที่ดินที่จะ
เวนคืนโครงการรถไฟ



ไฮสปีดไทย-จีน เฟสที่ 1 ยังไม่ประกาศ ทำให้ผู้รับจ้างต้องรอพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ใช่แค่รอพื้นที่เอกชน

ยังรวมถึงพื้นที่รัฐที่ประชาชนเช่าอาศัยอยู่อย่างถูกต้องตามกฎหมายด้วย อาทิ พื้นที่กรมธนารักษ์ และกรมป่าไม้ จำเป็นต้องรอให้ พ.ร.ฎ.กำหนดเขตที่ดินฯ ประกาศก่อนเช่นกัน เพราะต้องเยียวยาประชาชนตามกฎหมายด้วย เมื่อ พ.ร.ฎ. ไม่ออกมา โครงการยิ่งล่าช้าออกไป

รฟท. เริ่มลงนามสัญญาก่อสร้างโครงการรถไฟไฮสปีดฯ กับผู้ชนะประมูล ตั้งแต่เดือน พ.ย. 63 เกือบ 2 ปี แต่ยังไม่ มี พ.ร.ฎ.

กำหนดเขตที่ดินฯ ดังนั้นการก่อสร้างและเปิดบริการรถไฟไฮสปีดฯ เฟสที่ 1 ไม่ทันตามแผนที่ปรับใหม่จะเปิดบริการปลายปี 69 แน่นนอน

หัวใจของงานก่อสร้างรถไฟไฮสปีดฯ คือ สถานี เพราะเป็นงานแนวตั้งไม่สามารถเร่งงานได้ ต้องทำด้านล่างให้เสร็จก่อนจึงจะทำงานด้านบนต่อได้ ไม่เหมือนงานทางวิ่งที่เพิ่มเครื่องจักร และอุปกรณ์เร่งงานได้ อีกทั้งงานสถานี

ยังมีองค์ประกอบอื่นด้วย อาทิ งานสถาปัตยกรรม งานติดตั้ง และทดสอบระบบ ทั้งนี้สถานีที่มีปัญหาคือ สถานีปากช่อง ติดปัญหา พ.ร.ฎ. และสถานีอยุธยาติดปัญหา HIA

ย้อนดูทมิโลนโครงการ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และ นายหวัง เสี่ยวเทา รองผู้อำนวยการคณะกรรมการพัฒนาปฏิรูปแห่งชาติจีน ร่วมทำพิธีเริ่มก่อสร้างคันทางรถไฟไฮสปีดสายประวัติศาสตร์ที่มอหลักหินรัชกาลที่ 5 ด.กลางดง อ.ปากช่อง

เมื่อวันที่ 21 ธ.ค. 60 ภายใต้แนวคิด “น้ำหนึ่งใจเดียว ทุกเรื่องราบรื่น”

โครงการรถไฟไฮสปีด กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 252.3 กม. เป็นทางยก





ระดับ 190 กม. อุโมงค์ 7.8 กม. มี 2 แห่ง บริเวณมวกเหล็ก และลำตะคอง และเป็นทางระดับพื้น 54.5 กม. ตลอดเส้นทางมีทั้งหมด 6 สถานี

เป็นสถานียกระดับ ประกอบด้วย สถานีกลางบางซื่อ, สถานีดอนเมือง, สถานีอยุธยา, สถานีสระบุรี, สถานีปากช่อง และสถานีนครราชสีมา ทางวิ่งมีขนาดราง 1.435 เมตร ใช้ความเร็วสูงสุด 250 กม.ต่อชั่วโมง (ชม.)

พาดผ่านพื้นที่กรุงเทพฯ, จ.ปทุมธานี, พระนครศรีอยุธยา, สระบุรี และนครราชสีมา เริ่มต้นจากสถานีกลางบางซื่อ วิ่งตรงไปทางทิศเหนือในเส้นทางเดียวกับรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกผ่านท่าอากาศยานดอนเมือง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้ม รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากนั้นวิ่งตรงไปตามทางรถไฟสายเหนือไปจนถึงชุมทางบ้านภาชี แนวเส้นทางจะเบี่ยงไปใช้แนวเส้นทางรถไฟสายอีสานไปตลอดทางจนถึงสถานีแก่งคอย เป็นสถานีชุมทางที่แยกสายไปเชื่อมต่อเข้ากับสายตะวันออกที่สถานีจะเข็ญเทรา จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และสิ้นสุดเส้นทางระยะแรกที่สถานีนครราชสีมาเดิม ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที

เดิมกำหนดเปิดบริการในปี 66 แต่เลื่อนมาเรื่อย ๆ ...5 ปี กับผลงานก่อสร้าง 3.53% ความหวังของคนไทยที่จะได้ใช้รถไฟความเร็วสูงสายแรกยังอีกยาวไกล.

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง