



# ทิ้งทวนโค้งสุดท้าย เร่งบี๊กโปรเจกต์3.9แสนล้าน 'รัฐบาลลุงตู่' เก็บแต้ม กุญโศกญ่เป่าตุง

โค้งสุดท้ายรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่กำลังเดินหน้าเข้าสู่โหมดเลือกตั้ง มีความมุ่งมั่นอย่างเหลือล้นที่จะผลักดันการลงทุนเมกะโปรเจกต์ที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของประเทศชนิดเปลี่ยนโฉมหน้า โดยเฉพาะระบบรางอย่างรถไฟไทยที่แสนแสนจะโบราณให้ทันสมัย ทั้งทางคู่ ไฮสปีดเทรน และรถไฟไทย-จีน ซึ่งกระทรวงคมนาคม เร่งรัดเดินหน้าประมูลอย่างต่อเนื่อง

เป็นความเร่งรัด เร่งรีบ เพราะสถานการณ์การเมืองที่พลิกผันไปมา ไม่น่าว่า พล.อ.ประยุทธ์จะได้ทวนกลับมาใช้อำนาจอีกครั้งหรือไม่ หากไม่สามารถปักหมุดได้ในโค้งสุดท้ายที่เหลือเวลาอีกไม่นาน เมกะโปรเจกต์ทั้งหลายก็อาจต้องเลื่อนออกไปไม่มีกำหนดเหมือนอย่างที่เป็นมา

ด้วยเหตุฉะนี้ กระทรวงคมนาคม โดยนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการฯ จึงจัดรายการเปิดประมูลบี๊กโปรเจกต์ในไตรมาสแรกของศักราชใหม่ วงเงินเกือบ 4 แสนล้าน ครบครันทั้งรถไฟทางคู่ ไฮสปีดเทรน รถไฟฟ้า ทางหลวง ท่าเรือ

ขณะเดียวกัน การประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) นัดแรกของปี 2562 เมื่อวันที่ 2 ม.ค. ที่ผ่าน ครม.ได้เห็นชอบ พ.ร.ฎ.กำหนดเขตที่ดินก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่อรับประกันความมั่นคงแน่นอนของโครงการว่าเดินหน้าต่อได้แน่ แม้ว่าหัวหน้ารัฐบาลหลังการเลือกตั้งจะไม่ได้ชื่อ พล.อ.ประยุทธ์ ก็ตาม

แม้จะมีเสียงวิพากษ์วิจารณ์ต่างๆ นานา ในการผลักดันโครงการเมกะโปรเจกต์ของรัฐบาลพล.อ.ประยุทธ์ แต่ปฏิเสธไม่ได้ว่า โครงสร้างพื้นฐานของประเทศในยุคเปลี่ยนผ่านสำคัญและแข่งขันสูงเป็นจริงได้ในรัฐบาลชุดนี้

กล่าวสำหรับในช่วงไตรมาสแรกของปี 2562 (ม.ค.-มี.ค. 2562) นี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เตรียมขออนุมัติจาก ครม. และเปิดประมูลโครงการใหญ่ โดยใช้รูปแบบการลงทุนที่ให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership : PPP) อะไรไว้บ้าง มาดูกัน

อันดับแรก โครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) หรือที่เรียกกันทั่วไปว่ารถไฟไทย-จีน ค่าก่อสร้างงานโยธาประมาณ 125,000 ล้านบาท ซึ่งได้ทยอยเปิดประมูลตอนที่ 1 ช่วงกลางดง-ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กม. และตอนที่ 2 ช่วง



แนวเขตเวนคืนที่ดินตาม พ.ร.ฎ.กำหนดเขตที่ดินก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ 2 ม.ค. ที่ผ่านมา

สีคิว-กุดจิก ระยะทาง 11 กม.ไปแล้ว ส่วนที่เหลืออีก 12 ตอน จะทยอยประมูลให้หมดภายในต้นปี 2562

สำหรับเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีทั้งสิ้น 6 สถานี ได้แก่ สถานีกลางบางซื่อ ดอนเมือง อโยธยา สระบุรี ปากช่อง และสถานีนครราชสีมา ระยะทางรวม 252.3 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับ 181.9 กิโลเมตร ทางระดับพื้น 64.0 กิโลเมตร เป็นอุโมงค์ 6.4 กิโลเมตร

ในการก่อสร้างโครงการใช้ระบบเทคโนโลยีของจีน โดยแบ่งงานเป็น 2 ส่วน คือ ฝ่ายไทย รับภาระการลงทุนโครงการทั้งหมด





และดำเนินการก่อสร้างงานโยธา ฝ่ายจีนรับผิดชอบการออกแบบ รายละเอียดงานโยธา และควบคุมการก่อสร้างงานโยธา ออกแบบ และก่อสร้างระบบรถไฟ ระบบอาณัติสัญญาณ และระบบควบคุม การเดินรถ โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2564 จากนั้นจะติดตั้งระบบและทดสอบ คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ ในปี 2566 ส่วนรถไฟที่ใช้ในโครงการจะเลือกใช้รุ่น FUXINGHAO ซึ่งเป็นรถไฟความเร็วสูงรุ่นล่าสุดของจีน สามารถใช้ความเร็วสูงสุดในการเดินรถได้ 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง ใช้ระยะเวลาในการเดินทางจากกรุงเทพฯ- นครราชสีมา 1.30 ชั่วโมง

โครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วง กรุงเทพมหานคร - หนองคาย จะเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟลาว-จีน (เวียงจันทน์-บ่อเต็น) และโครงข่ายรถไฟของจีน (โมฮั่น-คุนหมิง) ได้อย่างเป็นหนึ่งเดียวกัน โดยจะเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่จะสร้าง "เส้นทางสายไหมยุคใหม่" เชื่อมโยงโครงการคมนาคมขนส่งทางรางของไทยสู่การค้ากับ 64 ประเทศ ซึ่งมีประชากรรวมกันประมาณ 4,400 ล้านคน มากกว่าครึ่งหนึ่งของโลก และมีสัดส่วน GDP ประมาณร้อยละ 40 ของโลก ถือเป็นโอกาสด้านการลงทุน การสร้างงาน สร้างรายได้ของประเทศไทย

ลำดับต่อมา โครงการทำเรือแหลมฉบังเฟส 3 ระยะที่ 1 ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จะควักเงินลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐานให้ 53,490 ล้านบาท เอกชนจะลงทุนอีก 30,871 ล้านบาท นอกจากนี้ ยังมีโครงการทางพิเศษพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก วงเงินลงทุน 30,437 ล้านบาท ซึ่งใช้เงินค่าก่อสร้างจากการระดมทุนผ่านกองทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (ไทยแลนด์ฟิวเจอร์ฟันด์) หรือ TFF

โครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายขุมบุรี-ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน-มหาชัย ระยะทางประมาณ 10 กม. งบประมาณ 10,500 ล้านบาท และโครงการติดตั้งระบบจัดเก็บค่าผ่านทางและบำรุงรักษาโครงการ (O&M) มอเตอร์เวย์ สายบางปะอิน-นครราชสีมา วงเงิน 33,258 ล้านบาท และทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 (สายบางใหญ่-กาญจนบุรี) วงเงิน 27,828 ล้านบาท

ส่วนโครงการที่อยู่ในขั้นตอนการนำเสนอบอร์ดสภาพัฒน์ และขออนุมัติ ครม. ได้แก่ รถไฟทางคู่เฟส 2 จำนวน 8 เส้นทาง ได้แก่ หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์, ชุมพร-สุราษฎร์ธานี, สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา, ปากน้ำโพ-เด่นชัย, จิระ-อุบลราชธานี, ขอนแก่น-หนองคาย, เด่นชัย-เชียงใหม่ และบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) 3 เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มข.รังสิต ระยะทาง 8.9 กม. วงเงิน 6,570.40 ล้านบาท และสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 6 กม. ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 19.7 กม. วงเงิน 17,671.61 ล้านบาท

**นายวรวิทย์ มาลา** รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการ รฟ.ท. ยืนยันเป็นการรับลูกจากนาย อาคม ว่าโครงการที่ผ่านการอนุมัติและอยู่ในใหม่ไลน์สามารถเปิดประมูลได้ภายในช่วงไตรมาสแรกของปี 2562 ของการรถไฟ คือ รถไฟไทย-จีนอีก 12 ตอนที่เหลือ โดยจะทยอยประกาศที่ไอราร์

ประกวดราคาก่อสร้างงานโยธา โดยในเดือน ม.ค. 2562 จะประกาศที่ไอราร์ประมูล 5 สัญญา เดือน ก.พ. 2562 ประมูล 7 สัญญา

ขณะที่จะเร่งจัดทำร่างที่ไอราร์ระบบอาณัติสัญญาณสายใต้ รถไฟทางคู่ เส้นทาง นครปฐม-ชุมพร จำนวน 59 สถานี ราคากลาง 6.2 พันล้านบาท ซึ่งได้ผ่านการพิจารณาคณะกักกับการจัดซื้อจัดจ้าง (ซูเปอร์บอร์ดจัดซื้อจัดจ้าง) แล้ว คาดว่าจะเปิดประมูลระบบอาณัติสัญญาณของสายเหนือ เส้นทางลพบุรี-ปากน้ำโพ จำนวน 20 สถานี วงเงิน 2.9 พันล้านบาท และสายตะวันตกเฉียงเหนือ เส้นทางมาบะเบา-ชุมทางจิระ จำนวน 20 สถานี วงเงิน 2.5 พันล้านบาท พร้อมๆ กัน อีกทั้งที่ไอราร์รถไฟทางคู่ เส้นทางเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ระยะทาง 323 กม. วงเงิน ค่างานโยธา 72,921 ล้านบาท

**ทางด้าน นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง**

**(ทล.) ยืนยันเช่นเดียวกันว่า ทางยกระดับพระราม 2 ช่วง 10 กม.แรกจะเปิดประมูลได้ในเดือน ม.ค. 2562 ขณะที่ระบบ O&M มอเตอร์เวย์ 2 สาย ต้องรอดคณะกรรมการมาตรา 35 แห่ง พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ 2556 ประชุมสรุปร่างที่ไอราร์ แต่เชื่อว่า จะเปิดประมูลได้ในไตรมาสแรก ปี 2562 ทั้งนี้ อาจจะเปิดประมูลระบบ O&M สายบางปะอิน-นครราชสีมา ก่อน ส่วนระบบ O&M สายบางใหญ่-กาญจนบุรี อาจจะต้องพิจารณาความก้าวหน้าของงานโยธา เนื่องจากอยู่ระหว่างปรับเพิ่มวงเงินค่าเวนคืนที่อยู่ ในขั้นตอนเสนอ ครม.เพื่อให้การก่อสร้างมีความ สอดคล้องกัน**

**นี่เป็นเม็ดเงินลงทุนเมกะโปรเจกต์ก้อนใหญ่ที่จะสร้างความคึกคักในการลงทุนในโค้งสุดท้ายของ "รัฐบาลลุดดู"**

ส่วนอีกเมกะโปรเจกต์ที่ต้องเห็นให้ตลอดรอดฝั่ง เพื่อรับประกันความมั่นใจให้กับนักลงทุน กระเป๋าหนัก ก็คือ **โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กม. วงเงินลงทุน 224,544.36 ล้านบาท** ที่ขั้วเดียวกันระหว่างกลุ่มซีพีกับกลุ่มบีเอสอาร์ ซึ่งผลประมูลเบื้องต้นปรากฏว่า กลุ่มซีพี แชนหน้าคว่ำชัย ก่อนเจรจาจบสุดท้ายและเคาะอย่างเป็นทางการในเดือน ม.ค. 2562 ล่าสุด ครม. ได้มีมติเห็นชอบ พ.ร.ฎ.กำหนดเขตที่ดินก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

**นายพุทธิพงษ์ ปุณณกันต์** รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ปฏิบัติหน้าที่โฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี เปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) วันที่ 2 ม.ค. มีมติเห็นชอบในหลักการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อดำเนินการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม สืบรวจเส้นทางพื้นที่เพื่อออกพระราชกฤษฎีกาในการเวนคืนที่ดินในโครงการก่อสร้างดังกล่าว

สำหรับพื้นที่ที่ต้องเวนคืนทั้งในส่วนที่เป็นหน่วยงานรัฐและ





พื้นที่ประชาชน แบ่งเป็น 3 เส้นทาง (3 จุด) ครอบคลุมประมาณ 20 ตำบล (แห่ง) ในหลายจังหวัด เช่น พื้นที่บางส่วนในเขตแขวง คลอง 3 ประเวศ, แขวงลาดกระบัง หนองปรือ บางพลี จังหวัด สมุทรปราการ ตำบลบางเตย ตำบลวังตะเคียน ตำบลบ้านใหม่ อำเภอ เมืองจะเข็ญตรา อำเภอสีตหีบ จังหวัดชลบุรี ตำบลท่าฉาง จังหวัด ระยอง เป็นต้น ทั้งนี้ ในแต่ละพื้นที่ที่จะต้องเวนคืนที่ดินมีความ จำเป็นที่แตกต่างกันไป

การเวนคืนที่ดินในโครงการนี้ แม้ไม่ได้มีกำหนดระยะเวลา เวนคืน แต่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กระทรวงคมนาคม ดำเนินการสำรวจในเรื่องนี้ให้เป็นไปอย่างรอบคอบ โดยร่วมกับ กระทรวงมหาดไทย ในการสำรวจเส้นทางและพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง

ก่อนหน้านี้ กรม.ได้เคยอนุมัติมูลค่างานที่เกี่ยวข้องกับการ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจสิ่งสาธารณูปโภคโครงการรถไฟ ความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ในกรอบวงเงินจำนวน 3,570.29 ล้าน บาท ซึ่ง ร.ฟ.ท.ได้ประเมินพื้นที่เวนคืน 850 ไร่ เช่น พื้นที่ จ.ฉะเชิงเทรา 550 ไร่ โดยเป็นพื้นที่เกษตรกรรม อ.บางน้ำเปรี้ยว 116 ไร่ สถานี ใหม่ 76 ไร่ ศูนย์ซ่อมบำรุง 358 ไร่ นอกจากนี้ เป็นพื้นที่บริเวณ สถานีลาดกระบัง ทางเข้าออกสถานีสุวรรณภูมิ และสถานีอุตะนา เป็นต้น

เชื่อว่า เมื่อเมกะโปรเจกต์ที่กล่าวมาข้างต้นทั้งหมดสำเร็จ เป็นจริง จะเป็นการเปลี่ยนโฉมหน้าระบบคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ของประเทศไทย ■