




เปิดพื้นที่ก่อสร้าง
"ไฮสปีดเทรน" มหาโหด
ทูบตีกรรมทางหลวง-SW.รามามา !

เปิดพื้นที่ก่อสร้าง 'ไฮสปีดเทรน' มหาโหด ทูบตีกรรมทางหลวง-SW.รามามา!

SPECIAL SCOOP

เปิดพื้นที่อุปสรรคในการก่อสร้างไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบินของกลุ่มซีพี คาดจะเซ็นสัญญาได้ภายใน 15 ต.ค.นี้ ตามที่ 'เสี่ยหนู' กำหนดเส้นตายไว้ ระบุ พื้นที่มหาโหดจะอยู่ช่วงพญาไทไปจนถึง รพ.วิชัยยุทธ ที่ก่อสร้างเป็นอุโมงค์ ซีต้องทุบอาคารและบิมน้ำมันในกรมทางหลวง รวมถึงตึกพยาบาลในโรงพยาบาลรามามา ด้าน FPT เจ้าของท่อส่งน้ำมัน บ่นอุปบงานนี้หืดขึ้นคอ ขณะที่ท่อไซฟอนของ กทม.ปัญหาหนักอกซีพี-ร.ฟ.ท. ส่วนสายส่งไฟฟ้าแรงสูง กฟผ.500 KV เพื่อเชื่อมกำลังผลิตไฟฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลางเพื่อความมั่นคงของพลังงานไทย จะทำอย่างไร!

ในที่สุดกลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่มCPH) ซึ่งเป็นผู้ชนะการประมูล โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กิโลเมตร ต้องมาเซ็นสัญญาโครงการนี้แน่นอน เพียงแต่ว่าจะเป็นวันที่ 15 ตุลาคม ซึ่งเป็นเส้นตาย (Deadline) ตามที่ นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีรับผิดชอบกระทรวงคมนาคม กำหนดไว้หรือไม่?

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม ระบุว่า เวลานั้นยังมีบางส่วนที่ทั้งกลุ่มซีพี และการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ยังมีความเข้าใจไม่ตรงกัน จึงจะใช้เวลาจากนี้ไปจนถึงวันที่ 15 ตุลาคม ประชุมหารือเพื่อแก้ปัญหาที่ยังไม่สามารถสรุปได้ให้แล้วเสร็จ เพื่อจะได้ลงนามในสัญญาได้ทัน แต่ถ้าการเจรจายังไม่ชัดเจนก็อาจจะมีการขยับเวลาเซ็นสัญญาไปบ้าง

"ทุกอย่างต้องชัดเจน ถ้าเข้าใจตรงกันได้เร็วก่อนเซ็นก่อน 15 ตุลาคม หรือวันที่ 15 ตุลาคม ตามกำหนด แต่ถ้าไม่เป็นจริงๆ ก็อาจเลื่อนออกไปได้"

บ้าง ก็ไม่ใช่เพื่อจะช่วยเหลือกลุ่มซีพี แต่ต้องการให้โครงการนี้เกิดได้ การรถไฟฯ ก็จะต้องรักษาผลประโยชน์ของรัฐให้มากที่สุด"

อย่างไรก็ดี สิ่งที่กลุ่มซีพีมีความกังวลในเรื่องของการส่งมอบที่ดิน เพราะมีอุปสรรคในเรื่องของการรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ และการบุกรุกของประชาชน ทำให้ไม่สามารถเข้าไปทำการก่อสร้างได้ หรือถ้าก่อสร้างได้ ก็จะทำได้เป็นจุดๆ แล้วก็ต้องหยุดไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้อีก ซึ่งจะ ทำให้กลุ่มซีพีต้องแบกรับดอกเบี้ยเงินกู้ซึ่งเป็นภาระด้านต้นทุนที่สูงอยู่แล้วเพิ่มมากขึ้น ทาง ร.ฟ.ท.ก็ได้เร่งรัดเพื่อแก้ไขปัญหานี้แล้ว

"เราบอกส่งมอบที่ดินได้ถึง 72% แต่กลุ่มซีพีก็ยังไม่เข้าใจอีกว่า 72% คิดอย่างไร เป็นที่ดินที่พร้อมทำงานได้เลยทีเดียว เพราะเดิม ร.ฟ.ท.กับซีพี กำหนดส่งมอบที่ดินเป็น 2 ส่วน คือพื้นที่พร้อมส่งมอบ กับพื้นที่ส่งมอบภายหลัง เราก็ต้องนำปัญหาที่ดินมานั่งคุยกันให้ชัดเจน"

โดยที่ดินพร้อมส่งมอบนั้น ที่มีการเจรจาไว้ก่อนหน้านี้ก็คือ พื้นที่ที่มีอุปสรรคในเรื่องของการรื้อย้ายสาธารณูปโภค เมื่อส่งมอบมาได้แล้วทาง ร.ฟ.ท.และกลุ่มซีพี จะต้องไปร่วมกันย้ายสิ่งที่เป็นอุปสรรคด้วยกัน เพื่อให้พื้นที่นี้เป็นพื้นที่พร้อมทำงานก่อสร้างได้

"พื้นที่ประเภทอุปสรรคมีจำนวนมาก และบางแห่งจะย้ายยากมากๆ ซึ่งรถไฟฯ ก็มีความหนักใจ แม้จะเป็นเจ้าของพื้นที่ก็จริง แต่การจะไปให้หน่วยงานอื่นที่มาขอใช้พื้นที่รื้อย้าย ก็ไม่ใช่เรื่องง่าย ดิฉันอุปสรรคเยอะมากๆ และบางแห่งก็ยังไม่ได้ไปบอกให้เขารู้ว่าต้องรื้อย้าย"

แต่หลังจากที่มีการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) หรือบอร์ด EEC ที่มี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน เมื่อวันที่ 30 กันยายน ที่ผ่านมาก็ประชุมได้รับทราบการวางกำหนดส่งมอบที่ดินโครงการไฮสปีดเทรน เชื่อม 3 สนามบิน ที่มีการรายงานว่าร.ฟ.ท.จะส่งมอบที่ดิน 72% ภายใน 1 ปี หลังลงนามในสัญญาแล้วลงเงิน เพื่อให้เอกชนเริ่มก่อสร้างได้ และรับทราบถึงอุปสรรค



ต่างๆ จึงได้มีการเร่งรัดให้กระทรวงที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการร่วมกับ ร.ฟ.ท.หาทางรื้อย้ายสาธารณูปโภคที่หน่วยงานนั้นๆ เป็นเจ้าของและเป็นอุปสรรคในการก่อสร้างให้แล้วเสร็จ

“บิกตูลงมาดำเนินการเรื่องนี้เอง ทั้งกระทรวงมหาดไทย กระทรวงพลังงาน ลงมาช่วยกัน ก็ทำให้กลุ่มซีพีรู้สึกมั่นใจว่าน่าจะสามารถเข้าไปทำการก่อสร้างในพื้นที่ได้”

โดยเฉพาะ พล.อ.อนุพงษ์ เผ่าจินดา รมว.มหาดไทย ได้มีการขับเคลื่อนอย่างรวดเร็ว โดยเรียก ร.ฟ.ท.และหน่วยงานในสังกัด ทั้งการไฟฟ้าฝ่ายผลิต การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การประปานครหลวง การประปาส่วนภูมิภาค กรุงเทพมหานคร ฯลฯ มาร่วมประชุมหารือกันว่าตรงไหนเป็นอุปสรรคก็ให้รีบไปดำเนินการแก้ไขเพื่อให้โครงการนี้เกิดได้

แหล่งข่าวบอกอีกว่า ในการก่อสร้างไฮสปีดเทรน หากจะพูดถึงการทำงานช่วงต่อขยายจากพญาไท-ดอนเมือง เป็นระยะทางแค่ 21 กิโลเมตร ถือเป็นช่วงที่มหาโหดที่สุด โดยเฉพาะจุดเริ่มต้นจากพญาไท ซึ่งเป็นพื้นที่แคบ จะต้องมีการรื้อวางรถไฟสายตะวันออกที่ปัจจุบันยังใช้วิ่งอยู่ทั้ง 2 ราง ออกไป 1 ราง โดยพื้นที่จากกำแพงแนวเขตรถไฟ ขยับเข้ามาจนถึงวางรถไฟประมาณ 1 เมตร จะมีท่อส่งน้ำมันใต้ดินขนาด 14 นิ้ว เพื่อใช้ส่งน้ำมันไปโหล่น้ำมันดอนเมืองและสุวรรณภูมิ ของบริษัท Fuel Pipeline Transportation Limited : FPT วางขนานแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งจะต้องรื้อย้ายหรือขยับไปตรงอื่นก่อน เพื่อให้กลุ่มซีพีเข้ามาทำการเปิดหน้าดินเพื่อสร้างอุโมงค์ วิ่งแบบคลองแห้ง (Open Trench and Cut & Cover Tunnel) ซึ่งเหมือนถนนลอดทางแยก เป็นผนังสองข้าง ผ่านสถานีจิดจรรดาไปจนถึงโรงพยาบาลวิชัยยุทธ ที่จะก่อสร้างเป็นอุโมงค์ขนาด 17 เมตร เพื่อให้รถไฟไฮสปีดวิ่งไปและกลับ และจะมีบางช่วงต้องก่อสร้างเป็น 2 อุโมงค์เพื่อใส่สายสีแดง Missing Link วิ่งไปด้วยกัน

“จะมีเปิดหน้าดินลึกลงไปถึง 10 เมตร จากกิโลเมตรที่ 0 +700 จะเป็นอุโมงค์ยาวไปถึงวิชัยยุทธ แต่ตรงพญาไทถึงแยกกรมทางหลวงช่วงถนนพระรามที่ 6 พื้นที่จะถูกบีบเหลือ 6-7 เมตร และเมื่อข้ามถนนพระรามที่ 6 ไปจะพบตีกรรมทางหลวง และมีน้ำมันของกรมทางหลวง ตรงนั้นต้องทุบทิ้งแน่นอน เพราะเป็นช่วงวงเลี้ยวของไฮสปีดที่ต้องใช้พื้นที่เยอะมาก”

ขณะเดียวกัน บริษัท FPT ซึ่งเป็นเจ้าของท่อส่งน้ำมัน ก็ได้มาพูดคุยกับ ร.ฟ.ท.และยอมรับว่าการโยกย้ายท่อส่งน้ำมันตรงจุดพญาไท ข้ามฝั่งไปพระรามที่ 6 เป็นเรื่องที่ยากที่สุด เพราะจะต้องหาพื้นที่บริเวณเดียวกันขยับไปสร้างเป็นท่อส่งน้ำมันชั่วคราว และอุปสรรคใหญ่จะเป็นช่วงถนนพระรามที่ 6 ที่รถวิ่งไปมา จะย้ายท่อชั่วคราวมาไว้เหนือพื้นดินก็ไม่สามารถทำได้

“FPT บอกขั้นตอนรื้อย้ายลำบาก และหนักใจ เพราะเป็นท่อแรงดันสูง ส่งไปจ่ายที่คลังน้ำมันเครื่องบินตรงข้ามดอนเมือง แต่ก็ต้องไปหาแนวทางให้ได้ และท่อส่งน้ำมันนี้เป็นท่อส่งน้ำเข้าจากต่างประเทศ ต้องใช้เวลา 6 เดือนถึง 1 ปี กว่าจะได้ท่อ เพราะการรื้อครั้งนั้นต้องรื้อไปถึงดอนเมืองด้วย”

อีกทั้งเมื่อเปิดหน้าดินด้านหลังกรมทางหลวงผ่านแยกศรีอยุธยาหลังกระทรวงการต่างประเทศ และชุดอุโมงค์ยาวไปจนถึงหลังโรงพยาบาลรามามา ก็จะเจออุปสรรค ทั้งระบบระบายน้ำ (ในถนน) และบ่อสูบน้ำหลังโรงพยาบาลรามามา และในแนวเขตนั้น จะมีอาคารสูงซึ่งเป็นที่พักของพยาบาลภายในโรงพยาบาล น่าจะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างไฮสปีดเทรนเช่นกัน

“ร.ฟ.ท.ยังไม่ได้ไปคุยกับทางโรงพยาบาลรามามา อาจจะต้องมีการทุบตีหรืออาคารพักของพยาบาล เพราะมีความเสี่ยงที่จะได้รับอันตรายจากการก่อสร้างได้ แต่เชื่อว่าจำเป็นจริงๆ ทางรามามา คงเข้าใจและหาทางออกร่วมกัน”

นอกจากนี้ในบริเวณนี้จะมีสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้ายอีกก็คือท่อส่งน้ำของการประปานครหลวง และท่อระบายน้ำต่างๆ ของ กทม.อีก 3-4 แห่ง แต่ที่จจะมีปัญหาที่ยากที่สุดอีกจุดหนึ่งก็คือ เรื่องของระบบบำบัดน้ำเสีย ซึ่งเป็นท่อไซฟอน ใต้คลองบางซื่อเพื่อส่งเข้าโรงบำบัดที่ดินแดง

ปัญหาคือท่อไซฟอนกว้าง 1.8 เมตร ลึกลงไปในคลอง ซึ่งการก่อสร้างต้องขุดลึกลงไปถึงตัวท่อแน่ เพราะตัวอุโมงค์ไฮสปีดจะอยู่ต่ำกว่าคลอง เราจะต้องไปรื้อท่อไซฟอนให้ขึ้นมาอยู่ข้างคลอง แต่ปัญหาคือยศาสตร์แรงดันของท่อจะทำให้วิ่งไปถึงโรงบำบัดน้ำเสียดินแดงได้หรือไม่ เป็นเรื่องที่ กทม.จะต้องเข้ามาตรวจสอบและแก้ปัญหาให้ ส่วนเหนือท่อไซฟอน ตรงนี้ก็จะมีท่อส่งน้ำของการประปานครหลวง (ท่อสีฟ้า) และเหนือขึ้นไป (ท่อสีขาว) ก็จะเป็นท่อส่งน้ำมันของบริษัท FPT จึงต้องแก้ปัญหาาร่วมกัน”

แหล่งข่าวบอกอีกว่า ส่วนบริเวณจากสถานีบางซื่อไปยังดอนเมือง

พื้นที่อุปสรรคในการก่อสร้าง ไฮสปีดเทรน เชื่อม 3 สนามบิน

ช่วงพญาไท-ดอนเมือง

- 1 ผู้บุกรุก
- 2 ท่อส่งน้ำมัน บ. FPT จ่ายน้ำมันเข้าสนามบินดอนเมือง
- 3 กุบตีกรรมทางหลวง-บิมน้ำมัน PTT
- 4 บ่อสูบน้ำหลังโรงพยาบาลรามามาฯ กทม.
- 5 กุบหอพักพยาบาล โรงพยาบาลรามามาฯ
- 6 อุโมงค์ระบายน้ำและท่อไซฟ่อนขนาดใหญ่ ของ กทม.
- 7 ท่อส่งน้ำประปาขนาดใหญ่ ของ กปน.
- 8 สายส่งไฟฟ้าแรงสูง 500 KV ของ กฟผ.
- 9 สายส่งไฟฟ้า กฟน. 3-4 กม.
- 10 ตอม่อไฮโพลล์ 200 ต้น
- 11 ท่อน้ำมัน-ท่อก๊าซ ของ ปตท.

ช่วงมิกกะสัน-สุวรรณภูมิ

- 1 ผู้บุกรุก
- 2 พวงราง อุปกรณ์ที่รถไฟใช้ปัจจุบัน
- 3 สายส่งไฟฟ้าแรงสูง 230 KV
- 4 ท่อส่งน้ำมัน บ. FPT จ่ายน้ำมัน เข้าสนามบินสุวรรณภูมิ

ช่วงสถานีสุวรรณภูมิ-อุตะเถา

- 1 สายส่งไฟฟ้าแรงสูงขนาด 500 KV ของ กฟผ. ที่เป็นโครงข่าย (National Grid) ภูมิภาคตะวันออก
- 2 สายส่งไฟฟ้าแรงสูงขนาด 230 KV รวม 16 จุด ของ กฟผ.
- 3 ท่อส่งน้ำมัน ยาว 44 กม. ทั้ง Block Station ส่วนที่เป็น Block Valve
- 4 ที่ดินเวนคืน บริเวณฉะเชิงเทรา

ยังมีปัญหาสายส่งไฟฟ้าแรงสูง 230KV ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตฯ (กฟผ.) พาดผ่านรางรถไฟ ซึ่งเป็นสายไฟขนาดใหญ่มาก แม้จะเป็น 230 KV แต่เป็นสายวงจรคู่ สองชั้น รวมแล้ว 4 วงจร ที่เชื่อมกับโรงไฟฟ้าพระนครเหนือ ซึ่งเป็นโรงไฟฟ้าแห่งเดียวที่อยู่ใจกลาง กทม. จึงถือว่ามีความสำคัญในระดับ National Grid

“ตรงนี้อาจจะไม่มีปัญหาอะไรมาก เพราะไฮสปีดเทรนอยู่ในระดับเดียวกันกับสายสีแดง ส่วนรถไฟไทย-จีน จะอยู่เหนือขึ้นไป ซึ่งอาจจะมีอุปสรรคอยู่บ้างก็ไปแก้ไขในเวลานั้น แต่ไฮสปีดเทรน ก็คงต้องปรึกษา กฟผ. เพื่อให้งานเดินได้”

ส่วนที่คาดว่าจะมีอุปสรรคในการก่อสร้างเช่นกันก็คือท่อส่งน้ำมัน และท่อส่งก๊าซ ที่เป็นของ ปตท. ซึ่งเป็นท่อที่เตรียมการไว้เพื่อใช้ในศูนย์ราชการ แต่ในวันนั้นยังไม่ได้มีการเปิดใช้ แต่ ปตท. มีการดูแลและบำรุงรักษาตลอด

“ท่อก๊าซ ปตท. จะอยู่ตรงสถานีดอนเมือง ซึ่งเป็นจุดที่ไฮสปีดจะไปก่อสร้างพอดี แต่เชื่อว่า ปตท. ไม่มีปัญหาที่จะทำการรื้อย้าย เพื่อให้กลุ่มซีพี

เข้าไปทำการก่อสร้างได้ และอีกหนึ่งจุดตรงสถานีหลักสี่ ถนนวิภาวดีฯ มุ่งหน้าดอนเมือง ท่อของ ปตท. ก็จะมีอยู่ด้านซ้าย ก็ต้องมีกรรื้อย้ายเช่นกัน”

ขณะที่เสาตอม่อของโครงการไฮโพลล์เดิม จำนวน 300 ต้นนั้น ในด้านวิศวกรรมไม่มีปัญหาเรื่องการรื้อย้าย เพียงแต่เสียเวลาและลำบากมากในการลำเลียงออกไปทิ้งได้ทางรถไฟเพียงทางเดียว จึงเป็นอุปสรรคสำคัญทำให้การก่อสร้างล่าช้าได้เช่นกัน

ดังนั้นในการก่อสร้างไฮสปีดเทรนสายนี้ แหล่งข่าวบอกว่า การก่อสร้างจากพญาไท ไปถึงดอนเมือง เพียงแค่ 21 กิโลเมตรจะต้องใช้เวลาทำงานเท่ากับการก่อสร้างจากพญาไทถึงอุตะเถา 200 กม. เป็นเพราะพื้นที่จำกัด ถ้าเป็นการก่อสร้างบนพื้นดินปกติ การหลบท่อน้ำมัน หรือสาธารณูปโภคต่างๆ ก็จะทำให้ได้ง่ายกว่าช่วงที่ต้องขุดเปิดหน้าดินทำอุโมงค์ให้รถวิ่งได้

อย่างไรก็ดี ในการก่อสร้างจากสุวรรณภูมิไปจนถึงอุตะเถา ตามเส้นทางนั้น ส่วนที่เป็นอุปสรรค ยังคงเป็นท่อน้ำมัน Thapp Line ระยะทางประมาณ 44 กิโลเมตร แต่ที่将是เป็นปัญหาหนักที่สุดก็คือตรงที่เป็น Block

Station และส่วนที่เป็น Block Valve ที่เข้าไปอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างจำนวนมาก ตรงนี้ต้องรื้อกันแน่ๆ

อีกทั้งยังมีสายส่งไฟฟ้าแรงสูงอีก 16 จุดจากฉะเชิงเทราถึงพัทยา และปัญหาหลักคือเป็นจุดตัดที่สายส่งไฟฟ้าแรงสูงขวางทางรถไฟ เพราะรถไฟไฮสปีดเทรน เป็นรถไฟก่อสร้างยกระดับ และสายอยู่ในอากาศ ซึ่งเป็นเหตุให้ตัวของรถไฟจะติดกับสายส่งไฟฟ้าแรงสูง เป็นเรื่องที่รื้อย้ายก็ยาก และสายส่งแรงสูง 2 เส้นอยู่ติดกัน ก็เป็นอันตรายต่อการเดินรถไฟได้ด้วย

“ปัญหาที่หนักใจมากคือ มีสายส่งไฟฟ้า 500 KV อยู่ 1 สายส่ง ถือเป็นโครงข่ายระดับชาติ (National Grid) ที่มีความสำคัญ เพราะถือเป็นระดับกระดูกสันหลัง (Backbone) ที่เชื่อมต่อกำลังผลิตไฟฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับโครงข่ายสายส่งไฟฟ้าภาคกลาง เพราะตรงนั้นคือพลังงานไฟฟ้าเพื่อความมั่นคงของระบบ”

นี่คือความยากลำบากที่กลุ่มซีพีต้องคิดหน้าว่าจะทำอย่างไรได้บ้าง ที่จะทำให้การก่อสร้างเดินหน้าได้โดยไม่ไปกระทบโครงสร้างต่างๆ ที่มีอยู่ ซึ่งประเด็นนี้เชื่อว่ากระทรวงพลังงานและ กฟผ.จะเข้ามาช่วยดูแล รวมไปถึงสายส่งไฟฟ้าแรงงาน 230 KV อีก 16 จุด

“ส่วนของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสายส่งขนาด 115 KV จำนวน 12 จุด และ 24 KV อีก 100 กว่าจุด ไม่เป็นอุปสรรคต่อการก่อสร้างไฮสปีด เพราะขนาด 115 KV เป็นเสาปูนสูง 14 เมตร เท่านั้น”

สำหรับเรื่องของการเวนคืนที่ดิน เพื่อการก่อสร้างสถานีแห่งใหม่ที่จะฉะเชิงเทรา และ บริเวณที่ต้องเวนคืนอื่นๆ เชื่อว่า ร.ฟ.ท.จะสามารถดำเนินการให้ได้ จึงเป็นเรื่องที่ ร.ฟ.ท.และกลุ่มซีพีต้องเจรจาเพื่อให้ได้ข้อสรุปโดยเร็วที่สุด

ทั้งนี้เพื่อให้การเซ็นสัญญาดำเนินโครงการไฮสปีดเทรนเชื่อม 3 สนามบิน เกิดขึ้นได้ทันวันที่ 15 ตุลาคมนี้ แต่หากไม่ทันจริงๆ ว่ากันว่ารัฐบาลก็ยังคงให้โอกาสกลุ่มซีพี เพราะมั่นใจว่าโครงการนี้ถึงอย่างไรกลุ่มซีพีก็ต้องเซ็นสัญญาแน่นอน!