



ภาคผนวก

ชื่อชุมชน.....

แบบสัมภาษณ์เพื่อการศึกษาวิจัย

เรื่อง

สื่อการประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ

เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คำชี้แจง : ให้ใส่เครื่องหมาย ✓ ใน ☐ หรือเติมข้อความที่ตรงความจริงของผู้ตอบมากที่สุด

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

1. อายุ.....ปี
2. เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง
3. การศึกษา

☐ ไม่ได้เรียน	☐ ระดับมัธยมปลายหรือเทียบเท่า
☐ ระดับประถมศึกษาหรือเทียบเท่า (ป.1-ป.6)	☐ ปวช./ปวส./อาชีวศึกษาหรือเทียบเท่า
☐ ระดับมัธยมต้นหรือเทียบเท่า	☐ ปริญญาตรี
☐ สูงกว่าปริญญาตรี	☐ อื่นๆ ระบุ.....
4. ท่านอาศัยอยู่ใน ชุมชนนี้ มานาน

☐ น้อยกว่า 6 เดือน	☐ 1 ปี – 5 ปี
☐ 6 เดือน – 1 ปี	☐ 5 ปีขึ้นไป
5. ภูมิลำเนาของท่าน

☐ กรุงเทพมหานคร	☐ ต่างจังหวัด
ระบุ.....	
6. ท่านอาศัยอยู่ใน ชุมชนนี้ เพราะ (โปรดระบุ).....
7. ปัจจุบันท่านประกอบอาชีพ

☐ รับจ้าง	☐ ค้าขาย/ประกอบอาชีพส่วนตัว
☐ ลูกจ้างหรือเจ้าของสถานบันเทิง/ร้านอาหาร	☐ ลูกจ้างหรือเจ้าของบริษัทเอกชน
☐ รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	☐ อื่นๆ ระบุ.....

8. รายได้ต่อเดือน

- | | |
|--|--|
| ☐ น้อยกว่า 3,000 บาท | ☐ 5,001 บาท – 8,000 บาท |
| ☐ 3,001 – 5,000 บาท | ☐ 8,001 – 10,000 บาท |
| ☐ 10,001 – 20,000 บาท | ☐ 20,000 บาทขึ้นไป |

9. ลักษณะที่อยู่อาศัย

- | | |
|---|--|
| ☐ บ้านตนเองในที่เช่า | ☐ บ้านของตนเองในที่บุกรุก |
| ☐ บ้านอาศัยผู้อื่น | ☐ บ้านเช่า |
| ☐ บ้านในที่ดินของตนเอง | ☐ อื่นๆ ระบุ..... |

10. ท่านได้รับ ข่าวสาร ข้อมูล โครงการพัฒนาหรือความเคลื่อนไหวของชุมชน จากแหล่งไหนมากที่สุด

- ☐ ผู้นำชุมชน
☐ เพื่อนบ้าน
☐ คนในชุมชน
☐ สื่อต่างๆ
☐ อื่นๆ (ระบุ).....

11. ปกติท่านติดตามหรือแสวงหา ข่าวสาร ข้อมูล โครงการพัฒนาหรือความเคลื่อนไหวของชุมชน บ้างหรือไม่

- ☐ ติดตาม ☐ ไม่ติดตาม (ข้ามไปส่วนที่ 2)

12. ท่านติดตามหรือแสวงหา ข่าวสาร ข้อมูล ที่ต้องการ จากสื่อประเภทใดมากที่สุด (คำตอบเดียว)

- ☐ สื่อเฉพาะกิจ – แผ่นพับ ใบปลิว ประกาศฯ
☐ สื่อบุคคล-ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่โครงการ เพื่อนบ้าน คนในชุมชนฯ
☐ สื่อสิ่งพิมพ์ – หนังสือพิมพ์ วารสารฯ
☐ สื่อมวลชน – วิทยุ โทรทัศน์ฯ
☐ อื่นๆ (ระบุ).....

**ส่วนที่ 2 การได้รับ ข้อมูล ข่าวสาร การประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ
เชื่อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

1. ท่านทราบไหมว่า การดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ จะเป็นการสร้างคร่อมบนเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเดิม จากสถานีพญาไท –
สถานีลาดกระบัง
☐ ไม่ทราบ
☐ ทราบจาก..... () เจ้าหน้าที่ฯ/ผู้รับผิดชอบโครงการฯ () หนังสือพิมพ์
(ระบุ).....
 () เพื่อนบ้าน/คนในชุมชน () ผู้นำชุมชน
 () วิทยุ/โทรทัศน์ () แผ่นพับ/ใบปลิว
 () อื่นๆ (ระบุ).....
2. ท่านทราบไหมว่า ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าร่วมประชุมกับคณะทำงานฯ แสดงความคิดเห็น
และเสนอแนะ เกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้
☐ ไม่ทราบ
☐ ทราบจาก..... () เจ้าหน้าที่ฯ/ผู้รับผิดชอบโครงการฯ () หนังสือพิมพ์
(ระบุ).....
 () เพื่อนบ้าน/คนในชุมชน () ผู้นำชุมชน
 () วิทยุ/โทรทัศน์ () แผ่นพับ/ใบปลิว
 () อื่นๆ (ระบุ).....
3. ท่านทราบไหมว่า การดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ จะมีผลกระทบต่อครัวเรือน/ชุมชน อย่างไร
☐ ไม่ทราบ
☐ ทราบจาก.....
 () เจ้าหน้าที่ฯ/ผู้รับผิดชอบโครงการฯ () หนังสือพิมพ์ (ระบุ).....
 () เพื่อนบ้าน/คนในชุมชน () ผู้นำชุมชน
 () วิทยุ/โทรทัศน์ () แผ่นพับ/ใบปลิว
 () อื่นๆ (ระบุ).....

4. ท่านทราบหรือเคยเห็น เจ้าหน้าที่ฯ/ผู้รับผิดชอบโครงการฯ เข้ามาประกาศข่าวหรือชี้แจงเกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่างๆ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมไว้แล้ว หรือไม่

☐ ไม่ทราบ

☐ ทราบจาก.....

- () เจ้าหน้าที่ฯ/ผู้รับผิดชอบโครงการฯ () หนังสือพิมพ์ (ระบุ).....
 () เพื่อนบ้าน/คนในชุมชน () ผู้นำชุมชน
 () วิทยุ/โทรทัศน์ () แผ่นพับ/ใบปลิว
 () อื่นๆ (ระบุ).....

5. ท่านทราบไหมว่า ผู้รับผิดชอบโครงการฯ ได้มีแนวทางและมาตรการชดเชยทรัพย์สิน เช่น ค่าร้อยละ ค่าพาหนะขนย้าย ให้กับประชาชน/ครัวเรือน ริมทางรถไฟที่ได้รับผลกระทบโดยตรงหรือไม่

☐ ไม่ทราบ

☐ ทราบจาก.....

- () เจ้าหน้าที่ฯ/ผู้รับผิดชอบโครงการฯ () หนังสือพิมพ์ (ระบุ).....
 () เพื่อนบ้าน/คนในชุมชน () ผู้นำชุมชน
 () วิทยุ/โทรทัศน์ () แผ่นพับ/ใบปลิว
 () อื่นๆ (ระบุ).....

6. ท่านได้ทราบ ข่าวสาร ข้อมูล เกี่ยวกับ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อนการดำเนินงานก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือไม่

☐ ไม่ทราบ

☐ ทราบจาก.....

- () เจ้าหน้าที่ฯ/ผู้รับผิดชอบโครงการฯ () หนังสือพิมพ์ (ระบุ).....
 () เพื่อนบ้าน/คนในชุมชน () ผู้นำชุมชน
 () วิทยุ/โทรทัศน์ () แผ่นพับ/ใบปลิว
 () อื่นๆ (ระบุ).....

7. ท่านทราบไหมว่า ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการดำเนินงานก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้

☐ ไม่ทราบ

☐ ทราบจาก.....

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------|
| () เจ้าหน้าที่ฯ/ผู้รับผิดชอบโครงการฯ | () หนังสือพิมพ์ (ระบุ)..... |
| () เพื่อนบ้าน/คนในชุมชน | () ผู้นำชุมชน |
| () วิทยุ/โทรทัศน์ | () แผ่นพับ/ใบปลิว |
| () อื่นๆ (ระบุ)..... | |

8. ท่านทราบไหมว่า ประชาชนทั่วไปสามารถมีส่วนร่วม ช่วยสอดส่องดูแลให้ ผู้รับเหมาก่อสร้างฯ และผู้รับผิดชอบโครงการฯ ปฏิบัติตามเงื่อนไขในแผนงานและมาตรการต่างๆ ที่กำหนดไว้ในแผนการดำเนินงานก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้

☐ ไม่ทราบ

☐ ทราบจาก.....

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------|
| () เจ้าหน้าที่ฯ/ผู้รับผิดชอบโครงการฯ | () หนังสือพิมพ์ (ระบุ)..... |
| () เพื่อนบ้าน/คนในชุมชน | () ผู้นำชุมชน |
| () วิทยุ/โทรทัศน์ | () แผ่นพับ/ใบปลิว |
| () อื่นๆ (ระบุ)..... | |

ลักษณะการยอมรับ	ยอมรับ	ไม่แน่ใจ	ไม่ยอมรับ
1.14 ท่านยอมรับหรือไม่ ว่าข่าวสาร การชี้แจงของ ทางการ เกี่ยวกับโครงการฯ สามารถทำให้ท่านเข้าใจและ ยอมรับได้			
1.15 โดยทั่วไปท่านยอมรับการมีบ้านพักอยู่ใกล้ สนามบิน/ โครงการฯ หรือไม่			
1.16 ท่านยอมรับหรือไม่ ที่การก่อสร้างโครงการฯ จะ เป็นการสร้างคร่อมบนเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเดิม			
1.17 ท่านยอมรับหรือไม่ เมื่อผู้ที่อยู่อาศัยได้รับเงิน ค่าขน ย้าย ค่าชดเชย ค่าพาหนะแล้วต้องรีย้ายออกทันที หรือ ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้			
1.18 โครงการฯ มีสถานีจุดเริ่มต้นอยู่ในใจกลางเมือง แถวย่านธุรกิจเช่น พญาไท ท่านยอมรับหรือไม่			
1.19 ท่านจะยอมรับหรือไม่ ที่โครงการฯ มีแผนขยาย เส้นทางเชื่อมต่อไปยัง ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อเป็นการ ครอบคลุมพื้นที่เส้นทางคมนาคมให้มากยิ่งขึ้น			

กรุณาให้ข้อคิดเห็นหรือเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณที่กรุณาใช้เวลาตอบแบบสอบถาม

การยอมรับการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ตารางที่ 1 ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ ระดับความคิดเห็น จำแนกตามด้านต่างๆ

ลักษณะการยอมรับ	ยอมรับ	ไม่ แน่ใจ	ไม่ ยอมรับ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
1. ก่อนการดำเนินงานก่อสร้าง ท่านเคยได้ทราบ ข่าวสาร ข้อมูล เกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	62.60	29.60	7.70	2.55	0.64	ยอมรับ
2. ท่านยอมรับหรือไม่ ถ้าการก่อสร้างทางรถไฟผ่าน/ ทับ ที่อยู่อาศัยของท่าน	45.30	16.00	38.70	2.07	0.92	ไม่แน่ใจ
3. ท่านยอมรับ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ	77.30	17.00	5.70	2.72	0.56	ยอมรับ
4. การก่อสร้างฯ ควรรีบดำเนินการโดยเร็ว จะช่วยลด ผลกระทบที่เกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นได้	67.40	23.80	8.70	2.59	0.65	ยอมรับ
5. ท่านยอมรับหรือไม่ว่าทางการ มีการจัดเตรียมเกี่ยวกับ ความปลอดภัยไว้แล้ว	54.40	24.80	20.80	2.34	0.80	ยอมรับ
6. ท่านยอมรับหรือไม่ว่า ควรมีการประชุมชี้แจง เกี่ยวกับโครงการฯ ให้มากขึ้น มีรายละเอียดมากขึ้น	79.50	15.40	5.00	2.74	0.54	ยอมรับ
7. ท่านยอมรับหรือไม่ว่าโครงการฯ จะมีผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ น้อยมาก	42.60	33.60	23.80	2.19	0.79	ไม่แน่ใจ
8. ในกรณีที่การก่อสร้างโครงการฯ ผ่านหรือทับที่ท่าน อยู่ ท่านยอมรับที่จะย้ายไปยังที่ทางการจัดสรรให้ใหม่ หรือไม่	61.30	17.20	21.50	2.40	0.82	ยอมรับ
9. ถ้าทางการชดเชยเป็นเงิน ให้แทนการย้ายไปอยู่ที่ใหม่ ท่านยอมรับหรือไม่	60.80	15.50	23.60	2.37	0.84	ยอมรับ
10. ถ้าการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่ผ่านที่ที่ท่านอยู่อาศัยท่าน ยอมรับหรือไม่	69.30	26.00	4.70	2.65	0.57	ยอมรับ
11. ถ้าโครงการฯ ได้สร้างระบบขนส่งผ่านที่ที่ท่านพัก อาศัย แต่ทางการชดเชยให้ท่าน ท่านยอมรับหรือไม่	69.70	17.00	13.30	2.56	0.72	ยอมรับ
12. ถ้าโครงการฯ ได้มีการศึกษาและหลีกเลี่ยงการ กระทบต่อสิ่งแวดล้อมแล้ว ท่านยอมรับโครงการหรือไม่	74.70	16.00	9.30	2.65	0.64	ยอมรับ

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ลักษณะการยอมรับ	ยอมรับ	ไม่ แน่ใจ	ไม่ ยอมรับ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
13. ท่านยอมรับหรือไม่ว่า การพัฒนาระบบการคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับนครหลวง เป็นสิ่งจำเป็น	75.80	22.20	2.00	2.74	0.48	ยอมรับ
14. ท่านยอมรับหรือไม่ ว่าข่าวสาร การชี้แจงของทางการ เกี่ยวกับโครงการฯ สามารถทำให้ท่านเข้าใจและยอมรับได้	54.30	31.70	14.00	2.40	0.72	ยอมรับ
15. โดยทั่วไปท่านยอมรับการมีบ้านพักอยู่ใกล้สนามบิน/โครงการฯ หรือไม่	42.90	31.80	25.30	2.18	0.81	ไม่ แน่ใจ
16. ท่านยอมรับหรือไม่ ที่การก่อสร้างโครงการฯ จะเป็นการสร้างคร่อมบนเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเดิม	55.60	35.50	8.90	2.47	0.65	ยอมรับ
17. ท่านยอมรับหรือไม่ เมื่อผู้ที่อาศัยได้รับเงินค่าขนย้าย ค่าชดเชย ค่าพาหนะแล้วต้องรีย้ายออกทันที หรือภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้	61.80	19.30	18.90	2.43	0.79	ยอมรับ
18. โครงการฯ มีสถานีจุดเริ่มต้นอยู่ในใจกลางเมือง แถวย่านธุรกิจ เช่น พญาไท ท่านยอมรับหรือไม่	67.90	23.60	8.40	2.59	0.64	ยอมรับ
19. ท่านจะยอมรับหรือไม่ ที่โครงการฯ มีแผนขยายเส้นทางเชื่อมต่อไปยัง ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อเป็นการครอบคลุมพื้นที่เส้นทางคมนาคมให้มากยิ่งขึ้น	66.80	27.50	5.80	2.61	0.60	ยอมรับ

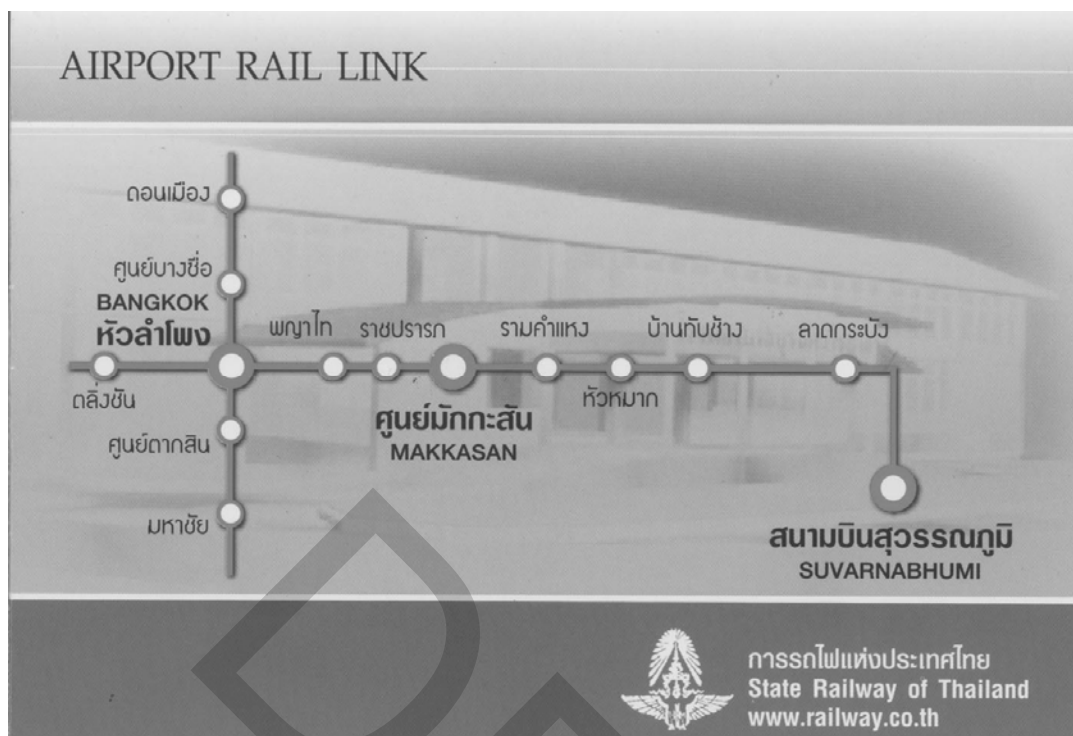
ตารางที่ 2 ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และลำดับการยอมรับ
จำแนกตามด้านต่างๆ

ลักษณะการยอมรับ	ยอมรับ	ไม่ แน่ใจ	ไม่ ยอมรับ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
ท่านยอมรับหรือไม่ว่า ควรมีการประชุมชี้แจงเกี่ยวกับโครงการฯ ให้มากขึ้น มีรายละเอียดมากขึ้น	79.50	15.40	5.00	2.74	0.54	ยอมรับ	1
ท่านยอมรับหรือไม่ว่า การพัฒนาระบบการคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับนครหลวง เป็นสิ่งจำเป็น	75.80	22.20	2.00	2.74	0.48	ยอมรับ	1
ท่านยอมรับ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	77.30	17.00	5.70	2.72	0.56	ยอมรับ	3
ถ้าการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่ผ่านที่ที่ท่านอยู่อาศัยท่านยอมรับหรือไม่	69.30	26.00	4.70	2.65	0.57	ยอมรับ	4
ถ้าโครงการฯ ได้มีการศึกษาและหลีกเลี่ยงการกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแล้ว ท่านยอมรับโครงการหรือไม่	74.70	16.00	9.30	2.65	0.64	ยอมรับ	4
ท่านจะยอมรับหรือไม่ ที่โครงการฯ มีแผนขยายเส้นทางเชื่อมต่อไปยัง ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อเป็นการครอบคลุมพื้นที่เส้นทางคมนาคมให้มากยิ่งขึ้น	66.80	27.50	5.80	2.61	0.60	ยอมรับ	6
การก่อสร้างฯ ควรรีบดำเนินการโดยเร็ว จะช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นได้	67.40	23.80	8.70	2.59	0.65	ยอมรับ	7
โครงการฯ มีสถานีจุดเริ่มต้นอยู่ในใจกลางเมืองแถวย่านธุรกิจ เช่น พญาไท ท่านยอมรับหรือไม่	67.90	23.60	8.40	2.59	0.64	ยอมรับ	7
ถ้าโครงการฯ ได้สร้างระบบขนส่งผ่านที่ที่ท่านพักอาศัย แต่ทางการชดเชยให้ท่าน ท่านยอมรับหรือไม่	69.70	17.00	13.30	2.56	0.72	ยอมรับ	9
ก่อนการดำเนินงานก่อสร้าง ท่านเคยได้ทราบข่าวสาร ข้อมูล เกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	62.60	29.60	7.70	2.55	0.64	ยอมรับ	10

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ลักษณะการยอมรับ	ยอมรับ	ไม่ แน่ใจ	ไม่ ยอมรับ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
ท่านยอมรับหรือไม่ ที่การก่อสร้างโครงการฯ จะเป็นการสร้างคร่อมบนเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเดิม	55.60	35.50	8.90	2.47	0.65	ยอมรับ	11
ท่านยอมรับหรือไม่ เมื่อผู้ที่อาศัยได้รับเงินค่าขนย้าย ค่าชดเชย ค่าพาหนะแล้วต้องรับย้ายออกทันที หรือภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้	61.80	19.30	18.90	2.43	0.79	ยอมรับ	12
ในกรณีที่มีการก่อสร้างโครงการฯ ผ่านหรือทับที่ท่านอยู่ ท่านยอมรับที่จะย้ายไปยังที่ทางการจัดสรรให้ใหม่ หรือไม่	61.30	17.20	21.50	2.40	0.82	ยอมรับ	13
ท่านยอมรับหรือไม่ ว่าข่าวสาร การชี้แจงของทางการ เกี่ยวกับโครงการฯ สามารถทำให้ท่านเข้าใจและยอมรับได้	54.30	31.70	14.00	2.40	0.72	ยอมรับ	13
ถ้าทางการชดเชยเป็นเงิน ให้แทนการย้ายไปอยู่ที่ใหม่ ท่านยอมรับหรือไม่	60.80	15.50	23.60	2.37	0.84	ยอมรับ	15
ท่านยอมรับหรือไม่ว่าทางการ มีการจัดเตรียมเกี่ยวกับความปลอดภัยไว้แล้ว	54.40	24.80	20.80	2.34	0.80	ยอมรับ	16
ท่านยอมรับหรือไม่ว่าโครงการฯ จะมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ น้อยมาก	42.60	33.60	23.80	2.19	0.79	ไม่แน่ใจ	17
โดยทั่วไปท่านยอมรับการมีบ้านพักอยู่ใกล้สนามบิน/โครงการฯ หรือไม่	42.90	31.80	25.30	2.18	0.81	ไม่แน่ใจ	18
ท่านยอมรับหรือไม่ ถ้าการก่อสร้างทางรถไฟผ่าน/ทับ ที่อยู่อาศัยของท่าน	45.30	16.00	38.70	2.07	0.92	ไม่แน่ใจ	19

ภาคผนวก ข.
ภาพถ่ายชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ
เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



เส้นทางโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและพื้นที่ก่อสร้างสถานีพญาไท





ชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟ



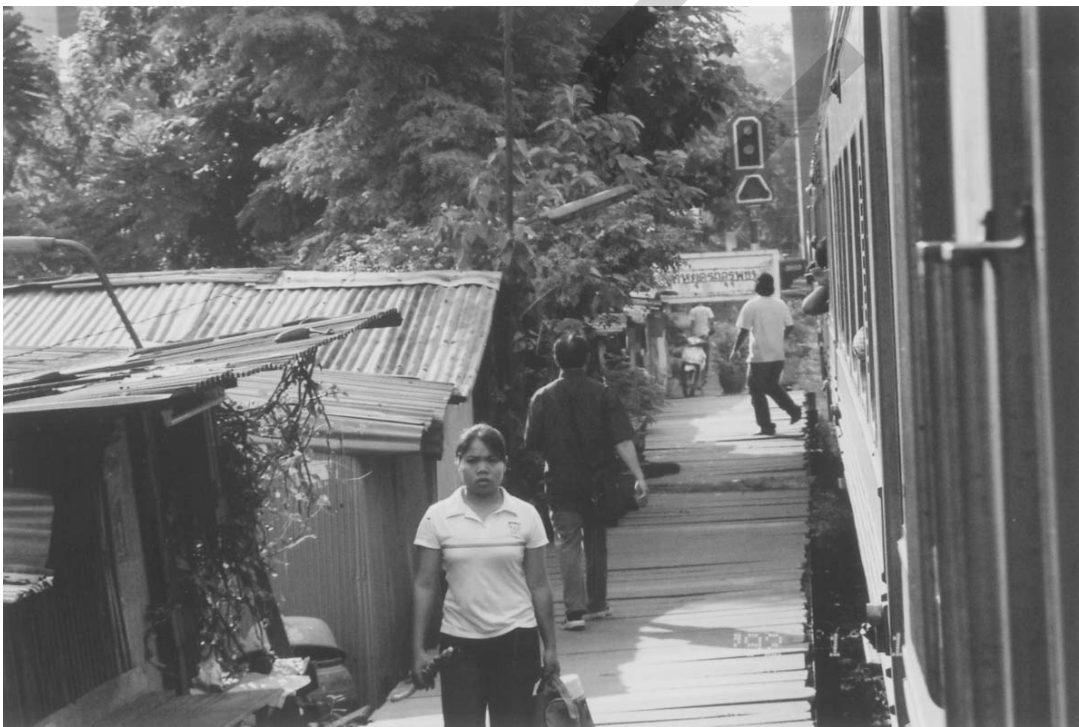


ชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟ





ชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟ





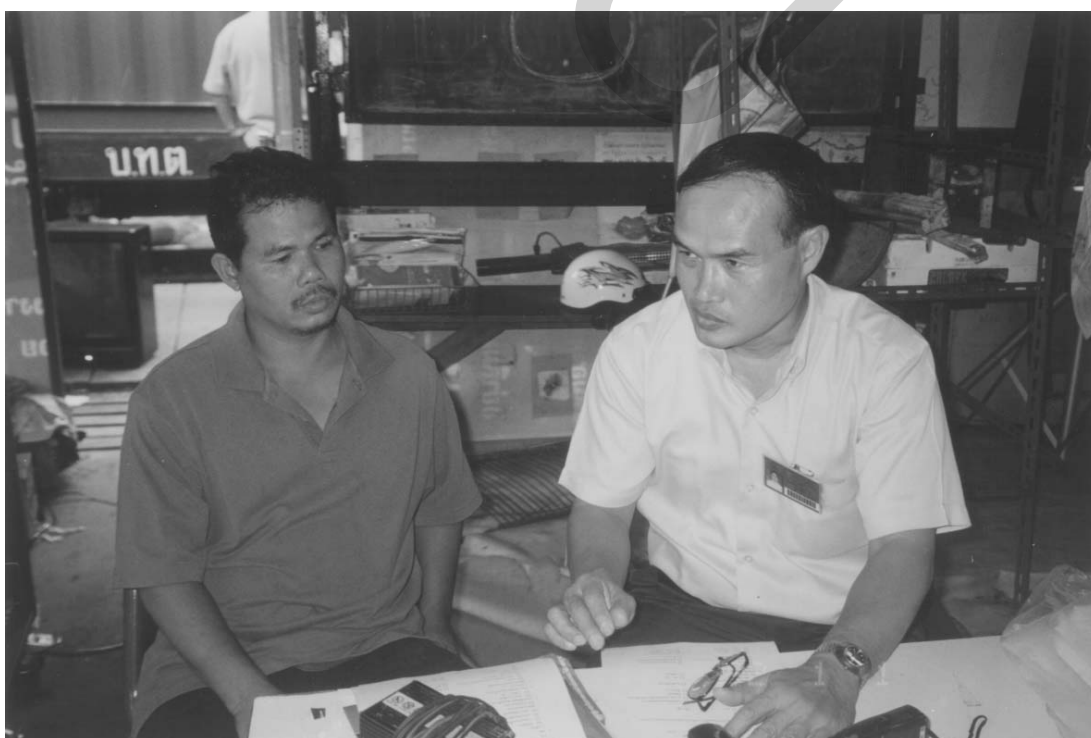
พื้นที่ดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ



ภาคผนวก ค.
ภาพถ่ายตัวอย่างการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง



การสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนและประชาชนในชุมชน





การสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนและประชาชนในชุมชน



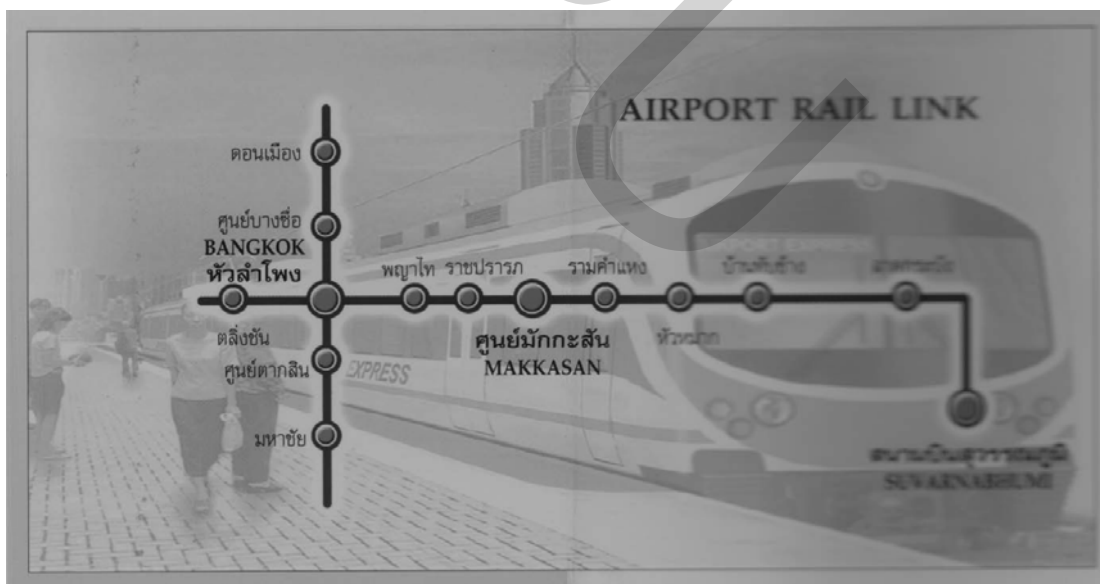


การสัมภาษณ์ผู้นำชุมชน



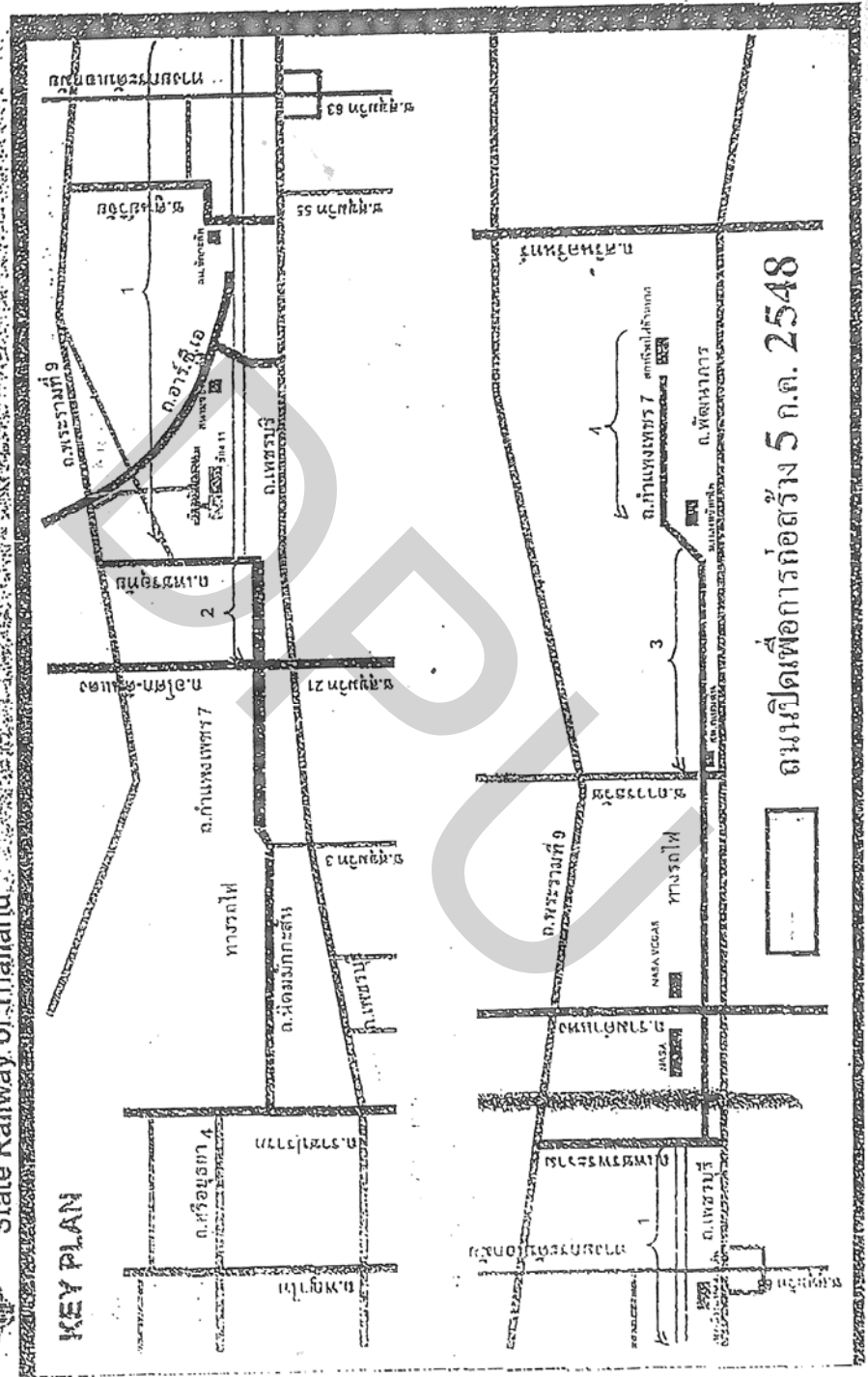
ภาคผนวก ง.

เส้นทางรถไฟโครงการข้ายระบบขนส่งมวลชนระบบรางในอนาคต
และโครงข่ายการคมนาคมในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ



Kingdom of Thailand
Ministry of Transport
State Railway of Thailand

Suvarnabhumi Airport Rail Link
And City Air Terminal



11 52501505

Airport Rail Link Consortium

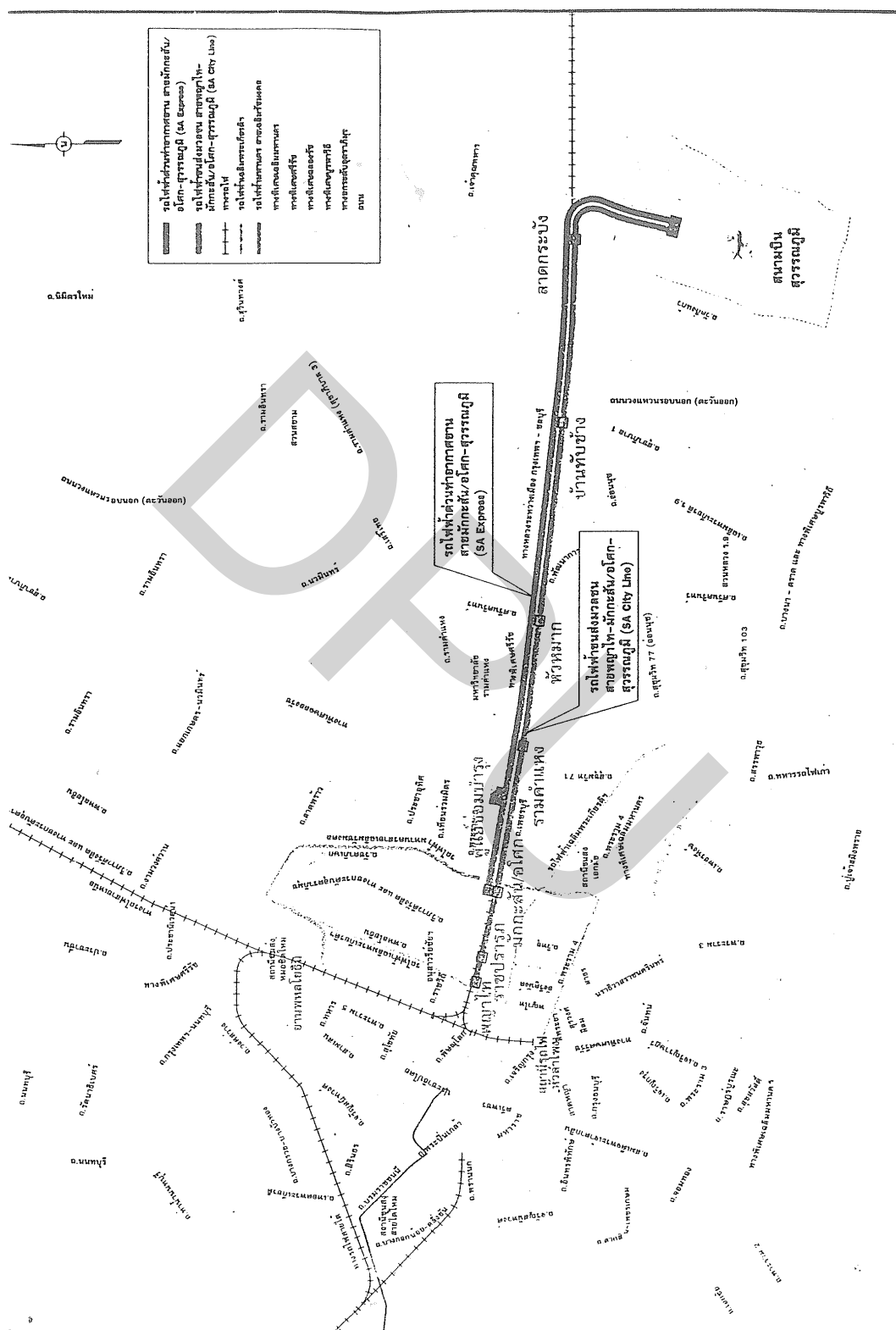
Electrical & Mechanical Works

Civil Works

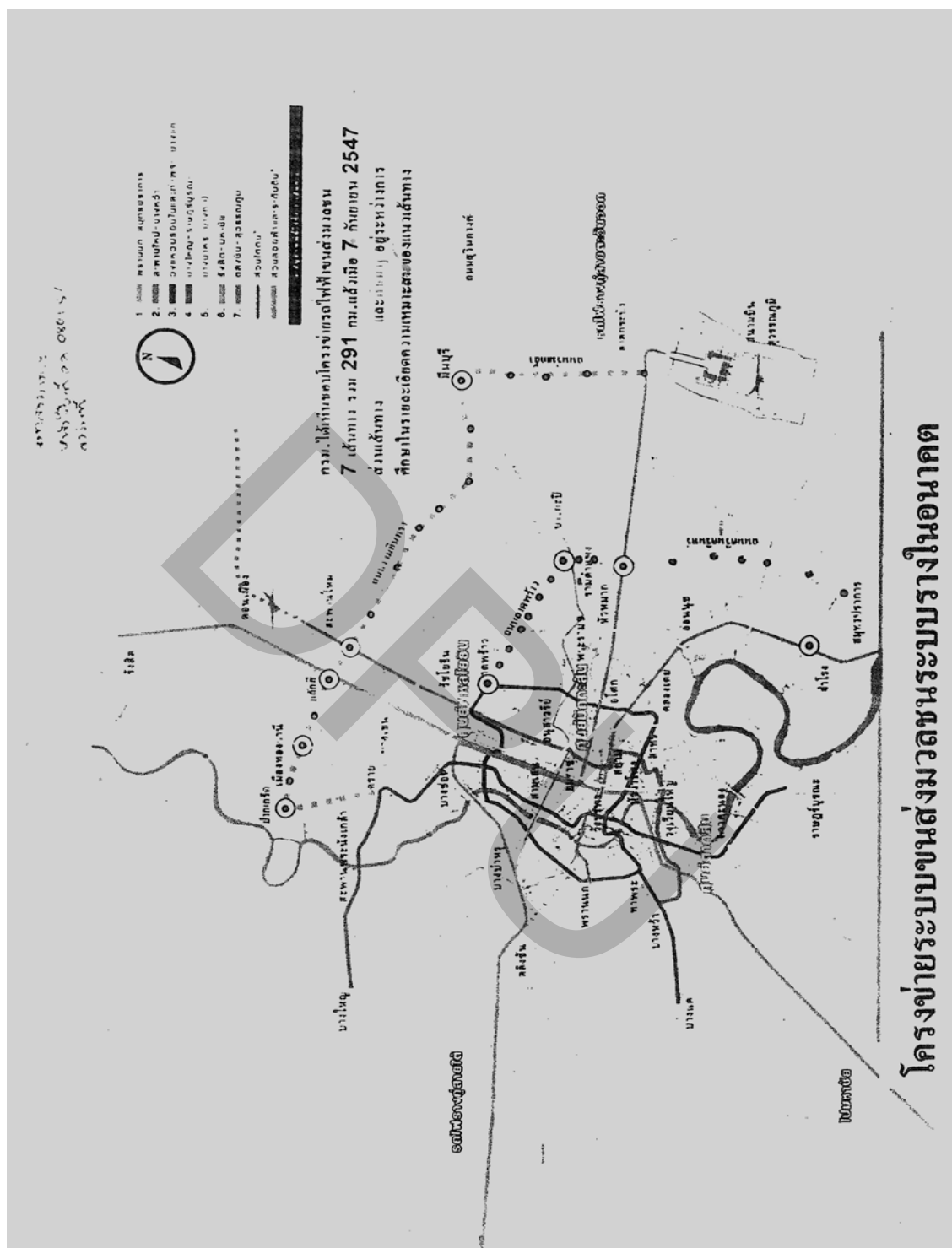
Siemens Aktiengesellschaft

Siro-Thai Engineering & Construction Public Co. Ltd.

B.Grimm MBM Hong Kong Limited



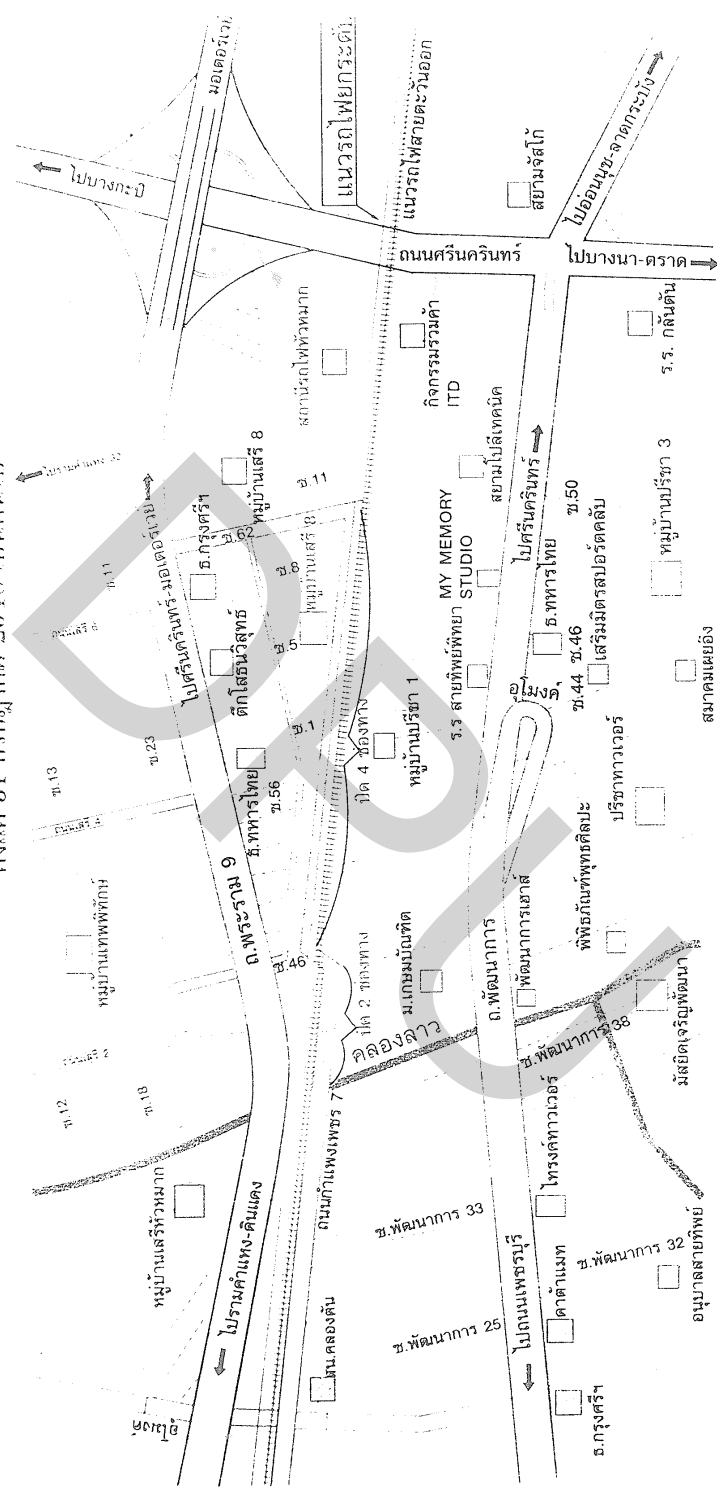
รูปที่ 3.14 โครงข่ายการคมนาคมในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ



แผนที่โดยสังเขปแสดงการปิดถนนจากกำแพงเพชร 7

ช่วงสถานีตำรวจนครบาลคลองตัน ถึง หมู่บ้านเสรี

ตั้งแต่ 31 กรกฎาคม 2548 เป็นต้นไป



หมายเหตุ 1. ☐ บ้านคลองตัน หมู่ 10 การจราจร 3. ถนนกำแพงเพชร 7 สามารถวิ่งได้ถึงคลองลาว

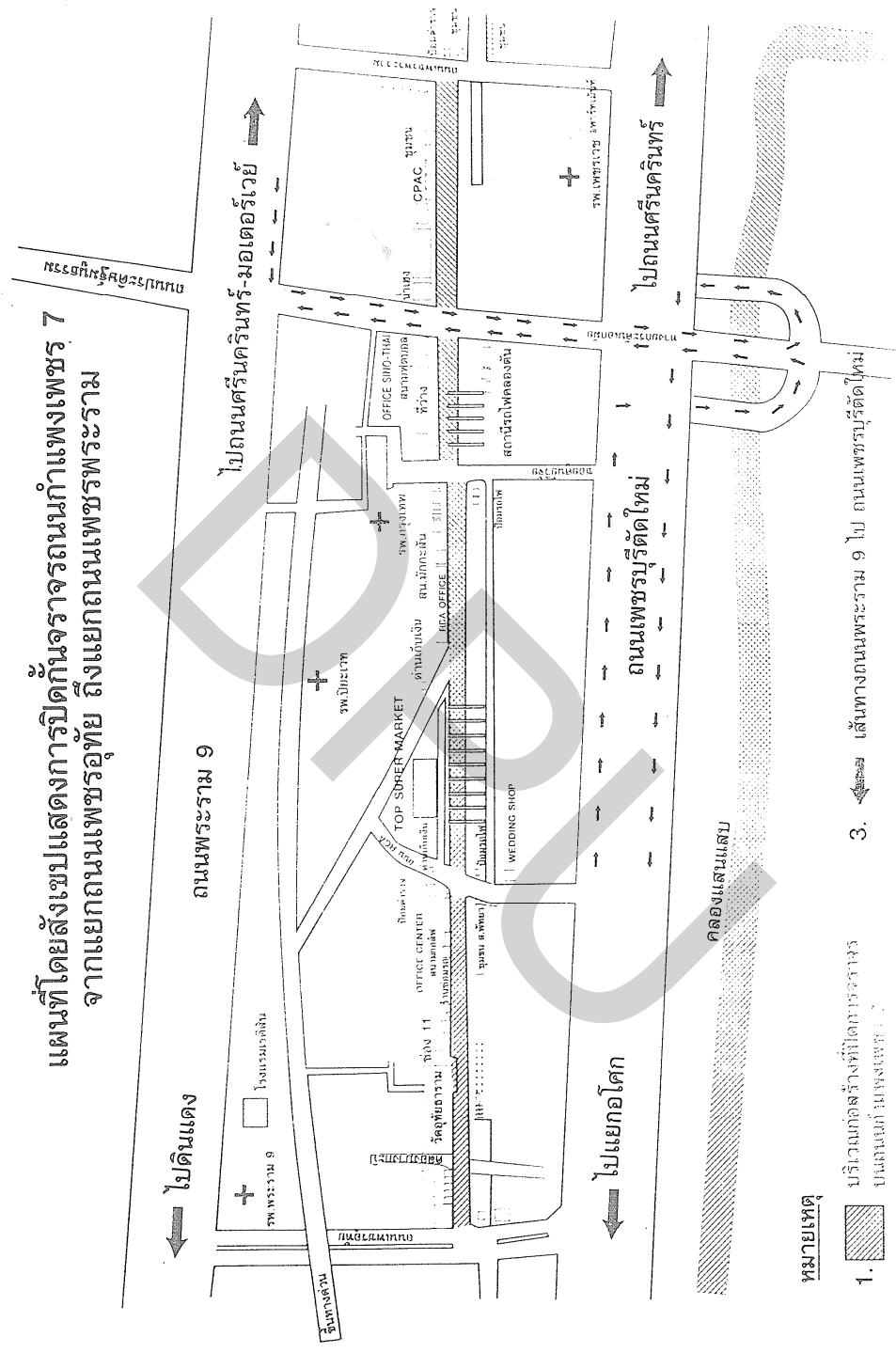
ไปถนนกำแพงเพชร 7

2. รถที่ใช้เส้นทางดังกล่าวก่อนกำแพงเพชร 7 บริเวณ 4. สถานีรถไฟกำแพงเพชรบ้านศรีสองขวัญพรมแก้ว 62 ได้ปิด

หมู่บ้านเสรีโดยพระรามที่ 62 ให้ใช้แยกกันที่แห่ง

บนถนนพระราม 9

แผนที่โดยสังเขปแสดงการปิดกั้นจราจรถนนกำแพงเพชร 7
จากแยกถนนเพชรอุทัย ถึงแยกถนนเพชรพระราม



หมายเหตุ

1. บริเวณก่อสร้างที่ปิดการจราจร บนถนนกำแพงเพชร 7
2. สามารถเข้า-ออก ซอยศูนย์วิจัย และถนน RCA จากถนนเพชรบุรีตัดใหม่ได้
3. เส้นทางถนนพระราม 9 ไป ถนนพชรบุรีตัดใหม่
4. เส้นทางถนนพชรบุรีตัดใหม่ ไป ถนนพระราม 9

ภาคผนวก จ.

เครื่องมือที่ใช้ในการสัมภาษณ์

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง โดยใช้แบบสัมภาษณ์การจดบันทึก การสังเกต และ อาศัยอุปกรณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ เครื่องบันทึกเทปและกล้องถ่ายภาพ

เนื่องจากการสัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยเลือกใช้ เป็นการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก โดยแบบ สัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยใช้ จึงเลือกใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Unstructured Interview) เพื่อเป็น การระมัดระวังเป็นพิเศษในการดำเนินการสัมภาษณ์ ที่แสดงถึงความเป็นมิตร จริงใจรับฟังปัญหา พยายามแก้ไขปัญหามาให้หมดไปหรือให้น้อยลงขึ้นอยู่กับแต่ละสถานการณ์ในเบื้องต้นนั้นๆ ไม่ให้ กระแทกกระเทือนจิตใจ ความรู้สึกและเปิดโอกาสให้ผู้ถูกสัมภาษณ์สามารถสอบถามกลับได้ โดย การสัมภาษณ์มีหลายลักษณะ ทั้งลักษณะเจาะจงเฉพาะจุด ถามแบบเจาะลึก ถามแบบกว้าง ถามแบบ ตรงไปตรงมาหรือถามแบบอ้อมก็ได้ เน้นการสังเกตการณ์ปฏิบัติการของผู้ให้สัมภาษณ์และ สภาพแวดล้อมรอบข้าง ทั้งก่อนการสัมภาษณ์ ในขณะสัมภาษณ์และหลังการสัมภาษณ์ โดยพยายาม คัดแปลงหรือปรับเปลี่ยนการซักถามให้เหมาะสมกับผู้ให้สัมภาษณ์แต่ละคนไปให้เกิดความพึง พอใจมากที่สุด

โดยมีกรอบแนวคำถามประกอบการสัมภาษณ์ ดังนี้

1. โดยการรับรู้ ข้อมูล ข่าวสาร การประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับสถานการณ์ ความเป็นไป ของโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของประชาชนในเขตพื้นที่เส้นทางรถไฟ ได้ จากสื่อใดมากที่สุด
2. การแสวงหาความรู้ ความคิดเห็น ทักษะคติ ตลอดจนถึงความพึงพอใจของ ประชาชนในเขตพื้นที่เส้นทางรถไฟ เป็นอย่างไร
3. การแสดงความคิดเห็น เกี่ยวกับปัญหา หรือผลกระทบ ที่คาดว่าจะหรือเกิดขึ้นจาก การก่อสร้างทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีลักษณะอย่างไร
4. การยอมรับ และความต้องการรับรู้ ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการทางรถไฟเชื่อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีลักษณะอย่างไร
5. การยอมรับ และความต้องการรับรู้ ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการทางรถไฟเชื่อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของประชาชนในแนวเขตพื้นที่เส้นทางรถไฟ อยู่ในระดับใด
6. ความคิดเห็นและรูปแบบเกี่ยวกับการดำเนินการ โครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศ ยานสุวรรณภูมิของประชาชนในแนวเขตพื้นที่เส้นทางรถไฟ เป็นอย่างไร

แบบสัมภาษณ์

การศึกษาวิจัยเรื่อง “การประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

1. ขอทราบชื่อ นามสกุล อายุ ตำแหน่งและสถานที่ทำงานของท่านในปัจจุบัน ครับ
2. ท่านได้รับรู้ ข้อมูล ข่าวสารการประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือไม่ อย่างไรบ้างครับ เพียงพอหรือไม่ครับ
3. ท่านได้รับรู้ ข้อมูล ข่าวสารการประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับโครงการฯ ท่านได้รับมาจากทางใดหรือ สื่อใดบ้าง และได้รับจากสื่อใดมากที่สุดครับ
4. ท่านได้รับรู้ ข้อมูล ข่าวสารการประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากรถไฟฯ อย่างไรบ้างครับ
5. ท่านมีความต้องการ หรือแสวงหาข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือไม่ จากสื่อใดบ้างครับ
6. ท่านทราบหรือไม่ โครงการฯ นี้ จะเริ่มต้นเส้นทางรถไฟ จากไหนถึงไหน ท่านเห็นด้วยหรือไม่
7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ต่อโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะมีประโยชน์หรือไม่ อย่างไร
8. ท่านคิดว่า การก่อสร้างโครงการฯ จะมีผลกระทบต่อท่านหรือประชาชนทั่วไป การแจ้งข่าวสารประชาสัมพันธ์ การก่อสร้างฯ และผลกระทบให้กับประชาชนทราบหรือไม่ อย่างไรบ้างครับ
9. การก่อสร้างโครงการฯ นี้ จะเกิดผลกระทบต่อท่านหรือประชาชนทั่วไป ควรแจ้งข่าวสารประชาสัมพันธ์ การก่อสร้างฯ และผลกระทบให้กับประชาชนทราบหรือไม่ อย่างไรบ้างครับ
10. ท่านคิดว่า การประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีลักษณะอย่างไร เพียงพอหรือไม่ครับ
11. ท่านมีข้อคิดเห็นหรือคำแนะนำ ในการแก้ไขปัญหา อุปสรรค ของการประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างไรบ้างครับ

ประเด็นคำถามที่ใช้สัมภาษณ์ ผู้บริหารที่รับผิดชอบโครงการระบบรถไฟฟ้า สำหรับงานวิจัยเรื่อง : การประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. การประชาสัมพันธ์ของการรถไฟฟ้า เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้อง โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีอะไรบ้างครับ
2. ได้มี การเผยแพร่การประชาสัมพันธ์เฉพาะ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ ให้ประชาชนทั่วไป รับทราบอย่างไรบ้าง
3. โครงการในการประชาสัมพันธ์เชิงรุกในลำดับต่อไป มีอย่างไรบ้างครับ หรือในอนาคตจะมีหรือไม่ครับ
4. ในปัจจุบันมีปัญหา และอุปสรรค ในการปฏิบัติงานของโครงการฯ อะไรบ้างครับ
5. มาตรการ คำรื้อย้าย และแนวทางแก้ไขปัญหา อุปสรรค ที่ชุมชนบางชุมชนไม่ยอมรับรื้อย้ายในปัจจุบันนี้มีแนวทางอย่างไร
6. ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา อุปสรรค ได้อย่างไร บ้างครับ

ภาคผนวก จ.

ตัวอย่างสื่อประชาสัมพันธ์

การรถไฟแห่งประเทศไทย



จดหมายข่าว

โครงการงานศึกษา วิเคราะห์ ทบทวน ปรับปรุงการศึกษาความเหมาะสมของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ความเป็นมาของโครงการ

รัฐบาลไทยกำลังดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ ให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศในภูมิภาค (Regional Aviation Hub) ที่โดดเด่นแห่งหนึ่งของทวีปเอเชีย ดังนั้น เพื่อเป็นการสนับสนุนและยกระดับขีดความสามารถในการบริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีความสมบูรณ์ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งในด้านต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบด้านคมนาคมขนส่ง ที่จะเชื่อมต่อระหว่างเขตเมืองกับท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ ซึ่งในส่วนของระบบทางหลวง ทางหลวงพิเศษ และทางด่วนนั้น ขณะนี้การก่อสร้างทางด่วนช่วงอโศก-พระรามเก้า-ศรีนครินทร์ เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพ-ชลบุรี ได้เสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว และกำลังมีการก่อสร้างทางแยกต่างระดับเข้าสู่ท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิด้านเหนือ โดยแยกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกรุงเทพ-ชลบุรี บริเวณย่านลาดกระบัง และทางแยกต่างระดับจากถนน บางนา-ตราด เข้าสู่ท่าอากาศยานทางด้านใต้ รวมทั้งการเชื่อมต่อระหว่างทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-บางปะกง) จากบางนาถึงทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) และทางพิเศษเฉลิมมหานครบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง อ่างนครักษ์ ซึ่งเมื่อแล้วเสร็จจะสามารถเชื่อมต่อการคมนาคมทางรถยนต์จากท่าอากาศยานเข้าสู่ระบบทางด่วนได้ทั้งระบบโดยสมบูรณ์

นอกจากนี้เพื่อให้การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความสมบูรณ์แบบในระดับนานาชาติ รัฐบาลจึงได้อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินการ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วงพญาไท-มักกะสัน/อโศก-สุวรรณภูมิ ไปตามเส้นทางรถไฟสายตะวันออก เนื่องจากเป็นระบบขนส่งมวลชน ที่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมากต่อครั้ง ในเวลาอันรวดเร็ว ตรงต่อเวลาและน่าเชื่อถือ

ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้ดำเนินการ โครงการงานศึกษา วิเคราะห์ ทบทวน ปรับปรุงการศึกษาความเหมาะสมของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

วัตถุประสงค์ของโครงการ

วัตถุประสงค์ของ โครงการคือการพัฒนาและจัดการบริการระบบรถไฟฟ้าที่ทันสมัยและมีคุณภาพสูง ตรงต่อเวลาและเชื่อถือได้ในทุกสภาวะการณ์ สำหรับให้บริการเชื่อมต่อระหว่างศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานครกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แก่ผู้ใช้บริการหรือให้บริการหรือมีธุรกิจเกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อย่างมีประสิทธิภาพด้วย ราคาโดยสารที่เป็นธรรมและแข่งขันได้ ในอันที่จะจูงใจหรือส่งเสริมให้เอกชนมาลงทุนหรือร่วมลงทุน ภายใต้กรอบของ พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2535 รวมทั้งเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น โดยคำนึงถึงการเปลี่ยนถ่ายระบบ (Intermode) กับ โครงข่ายระบบขนส่งทางถนนอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับผังเมืองรวม อันจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครด้วย





ข่าวรถไฟ

กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 103
 โทร. 0-2222-0175 • โทรสาร 0-2220-4297 • ตู้ ปณ. 200 ปณ.จ.รองเมือง ปทุมวัน กท.10330 • WWW.THAILANDRAILWAY

ฉบับที่ 184

วันที่ 25 กันยายน 2546

ทางรถไฟเชื่อม "สุวรรณภูมิ" คืบหน้า รฟท.ลงนามจ้างบริษัทที่ปรึกษา

นางสุมาลย์ ศรีตุลา หัวหน้ากองประชาสัมพันธ์ การรถไฟฯ แจ้งว่า ป้ายวันนี้ (25 กย.2546 เวลา 15.30 น.) ที่ห้องปฏิบัติการรถไฟฯ นพวงศ์ กรุงเทพฯ นายจิตต์สันติ ธนะโสภณ ผู้ว่าการรถไฟฯ ได้ลงนามสัญญาว่าจ้างงานบริการที่ปรึกษาเพื่อศึกษา วิเคราะห์ ทบทวน ปรับปรุง การศึกษาความเหมาะสมของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่าง การรถไฟฯ กับ บริษัทผู้รับจ้าง รวม 3 บริษัท ประกอบด้วย บริษัทเอเซียเอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท ไทยเอนยีเนียริง คอนซัลแต้นท์ จำกัด และบริษัท แปซิฟิค คอนซัลแต้นส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด มีมูลค่าสำหรับโครงการนี้ 21.1 ล้านบาท

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (พญาไท-มักกะสัน/อโศก - สุวรรณภูมิ)นี้จะประกอบด้วยระบบรถไฟฟ้ามหานครส่วนท่าอากาศยาน(Airport Express) ระบบรถไฟฟ้ามหานคร (Airport-City Line) สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานภายในเมือง (Bangkok City- Air Terminal,BCAT) โดยรถด่วนท่าอากาศยาน(Airport Express) จากอโศก/มักกะสัน-สุวรรณภูมิ มีระยะทาง 25 กิโลเมตร ขบวนรถหนึ่งๆ จะพ่วง 6-8 ตู้ วิ่งทุก 15 นาที ใช้เวลาเดินทางจากต้นทาง-ปลายทางประมาณ 15 นาที ส่วนขบวนรถไฟฟ้ามหานคร (Airport-City Line) จากพญาไท-อโศก/มักกะสัน-สุวรรณภูมิ มีระยะทาง 28 กิโลเมตร ขบวนรถพ่วง 4 ตู้ ต่อขบวน (เพิ่มตู้ได้)วิ่งทุก 20-30 นาที ใช้เวลาเดินทางประมาณ 30 นาที (จอดระหว่างทางด้วย) การดำเนินโครงการนี้ ภายใต้กรอบพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการของรัฐ พ.ศ. 2535



กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
 ☎ 0-2222-0175 • โทรสาร 0-2220-4297 • ตู้ ปณ. 200 ปณจ.รองเมือง ปทุมวัน กท. 10330 • WWW.RAILWAY.CO.TH • WWW.THAILANDRAILWAY.COM

ฉบับที่ ๔1

วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2547

ทางรถไฟเชื่อมสุวรรณภูมิ ออกแบบก่อสร้าง

เมื่อปลายวันนี้ (5 กุมภาพันธ์ 2547 เวลา 17.00 น.) ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย นพวงษ์ เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ได้มีพิธีลงนามเพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาให้ดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ระหว่างการรถไฟฯ โดย นายจิตต์สันติ ธนะโสภณ ผู้ว่าการรถไฟฯ กับ กลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา ประกอบด้วย นายบุญชัย จิตติกุลติลก กรรมการผู้จัดการฯ บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, นายพงษ์ศักดิ์ เดชอุดม กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยเอ็นบีเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และนางวิไลดา กัลยาณมิตร กรรมการผู้จัดการ บริษัท ดีไซน์ คอนเซ็ป จำกัด

สำหรับการดำเนินงานสำรวจและออกแบบรายละเอียด ครั้งนี้มีขอบเขตงานออกแบบรายละเอียดโครงการแบ่งเป็น 2 ส่วนหลัก คือ งานส่วนที่ 1 งานระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link System) ช่วงพญาไท-มักกะสัน/โศภน-สุวรรณภูมิ รวมสถานีตามรายการ 8 สถานี และศูนย์ซ่อมบำรุง/ศูนย์ควบคุมการเดินรถอีก 1 แห่ง งานส่วนที่ 2 งานสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (City Air Check – in Terminal) โดยจะใช้เวลาดำเนินการรวม 8 เดือน มีค่าจ้างเป็นเงิน 291,040,000 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)

กลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาดังกล่าว ยังได้รับความร่วมมือสนับสนุนทางเทคนิคจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ ในฐานะที่เป็นบริษัทที่ปรึกษาช่วง จำนวน 2 บริษัท ได้แก่ บริษัท Transport East Expert Team GmbH (TEWET) จากประเทศเยอรมันนี และบริษัท Pacific Consultants International (PCI) จากประเทศญี่ปุ่น อีกด้วย


 A. ช่าว/สุวรรณภูมิ

ประจำวันที่ ๙ เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547
หน้า 5 เลขที่ ปส. 3/170 2547

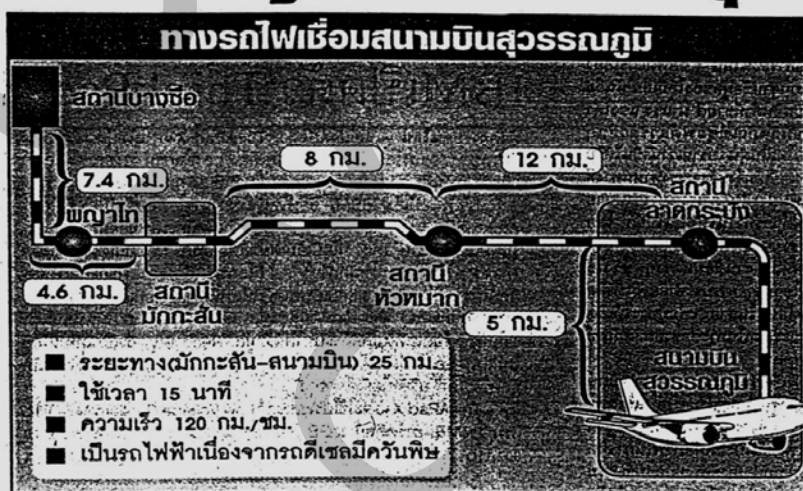
ผู้จัดการ
รายสัปดาห์

กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ การรถไฟฯ

เร่งรถไฟเชื่อมสุวรรณภูมิ ชงกรม.เลือกรูปแบบลงทุน

ผู้จัดการรายวัน - สรุปการลงทุนรถไฟเชื่อมสนามบินสุวรรณภูมิเพิ่ม จาก 2.6 หมื่นล้านบาท เป็น 2.9 หมื่นล้านบาท รถไฟฟ้าที่ปรึกษาสำรวจออกแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้าง คาดสิ้นปี 47 เปิดประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างเสร็จภายใน 2 ปี ขณะที่เตรียมเสนอกรมเห็นชอบกรอบลงทุนโครงการและชออนโยบายที่ชัดเจนเรื่องรูปแบบการลงทุน "ผู้ว่ารถไฟ" เผยใช้โครงสร้างไฮปเวลล์น้อยที่สุดเลี้ยงข้อพิพาท

นายจิตต์สันติ ธานีรัตน์ ผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย (ท.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link Project) ช่วงพญาไท-มีดกะสิน/อโศก-สุวรรณภูมิ ว่า รถไฟได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอเชียนเอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด (AEC) บริษัท ไทยเอ็นวีเนียริง คอนซัลแต้นท์ จำกัด (TEC) และบริษัท ดีไซน์ คอนเซ็ปต์ จำกัด (DCA) วงเงิน 291.04 ล้านบาท เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 47 ที่ผ่านมา ใช้เวลาศึกษาประมาณ 8 เดือน



โดยขณะนั้นผลการศึกษาเบื้องต้นซึ่งที่ปรึกษาเดิมคือ กลุ่ม PCI ได้สรุปมูลค่าโครงการเพิ่มขึ้นจาก 26,000 ล้านบาท เป็น 29,000 ล้านบาท มีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ประมาณ 7.4% ต่อปี แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มที่ปรึกษา AEC จะต้องศึกษาในรายละเอียดและสำรวจพื้นที่ก่อสร้างเพื่อออกแบบก่อสร้างอย่างละเอียด ซึ่งอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงได้เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง

นายจิตต์สันติกล่าวว่า รถไฟจะสรุปแผนเบื้องต้นเสนอขออนุมัติที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) รถไฟภายในเดือนกุมภาพันธ์ และเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อให้ความเห็นชอบกรอบและแนวทางการดำเนินโครงการตามขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้เพื่อให้มีความชัดเจนเรื่องรูปแบบการลงทุนด้วย เนื่องจากการลงทุนสามารถทำได้หลายวิธี เช่น รัฐลงทุนเองทั้งหมด หรือให้สัมปทานเอกชนเข้ามาลงทุนทั้งหมด หรือจะแบ่งสัดส่วนการลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน รวมทั้งการกำหนดค่าเช่ารางที่มีความเหมาะสมด้วย

ในแบบต่างๆ เพื่อให้มีข้อมูลเสนอรัฐบาลให้มากที่สุดเนื่องจากการใช้วิธีใดในการลงทุนเป็นเรื่องของนโยบาย ส่วนรถไฟมีหน้าที่ศึกษาหาข้อมูลให้รู้ตัดสินใจเลือกแนวทางที่ดีที่สุด และคาดว่าจะภายในปีนี้จะสามารถเปิดประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการได้ โดยใช้เวลาในการก่อสร้าง 2 ปี"

สำหรับโครงสร้างไฮปเวลล์ เดิมนั้น ขณนี้ยังไม่มีความชัดเจนว่าจะใช้โครงสร้างเดิมของไฮปเวลล์หรือไม่ เพราะต้องขึ้นอยู่กับการออกแบบและเหตุผลทางกฎหมาย ซึ่งหลักการคือจะทำเฉพาะส่วนที่ไม่ก่อให้เกิดความยุ่งยากเท่านั้น ซึ่งจะมีการออกแบบทั้งใช้และไม่ใช้โครงสร้างไฮปเวลล์เดิมแต่ยอมรับว่าการใช้โครงสร้างเดิมของไฮปเวลล์ทำให้ประหยัดต้นทุนได้แต่ไม่มากนัก

สำหรับการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ประกอบด้วย 1. งานระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วง พญาไท-มักกะสัน/อโศก-สุวรรณภูมิ รวม 6 สถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง/ศูนย์ควบคุมการเดินทางอีก 1 แห่ง 2. งานสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (City Air Check-in Terminal)

ส่วนรูปแบบการให้บริการ ประกอบด้วย 1. Airport Express (รถไฟฟ้ามหานครเชื่อมท่าอากาศยาน) มีต้นทางเริ่มจาก สถานีมักกะสัน/อโศก (หรือสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง) สุดปลายทางที่สถานีอากาศยานสุวรรณภูมิ (โดยไม่แวะจอดสถานีใดๆ) ระยะทาง

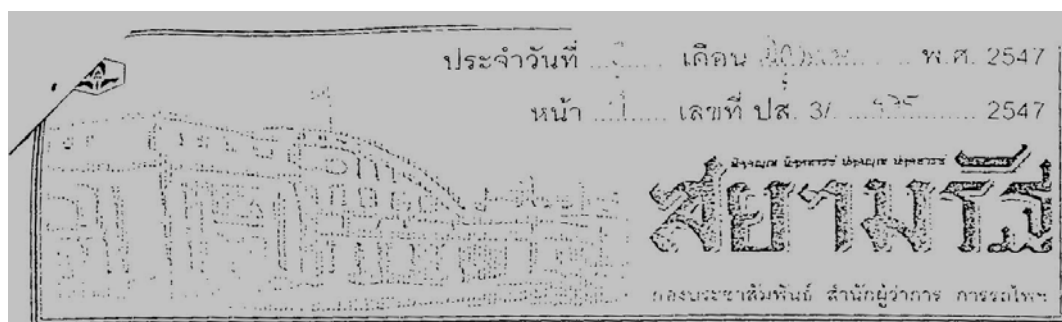
ประมาณ 25 กม. ใช้เวลาเดินทางรวม 14 นาที 2. City Line (รถไฟฟ้ามหานครเชื่อมเขตเมือง) เริ่มจาก สถานีพญาไท-สถานีมักกะสัน/อโศก-สถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทางประมาณ 28 กม. (โดยจะแวะจอดตามสถานีปลายทางต่างๆ อีก 6 สถานี) ใช้เวลาเดินทางรวม 28 นาที

3. City Air Check-in Terminal (สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง) ตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกับสถานีมักกะสัน/อโศก โดยมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ รองรับผู้โดยสารอากาศยานให้สามารถเลือกที่จะ Check-in ด้วยบัตรเครื่องบินพร้อมกระเป๋าเดินทางและสัมภาระทั้งหมดได้ทันที หรือผู้โดยสารสามารถเลือกนำกระเป๋าสัมภาระติดตัวไปเองเพื่อ Check-in ที่ท่าอากาศยานเองได้

โดยมีการคาดการณ์ปริมาณ

ผู้โดยสารในปี 2547 ช่วง อโศก-สุวรรณภูมิ 100,000 คน /วัน โดยจำนวนนั้นจะเป็นผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานครเชื่อมสนามบิน (Airport Express) ประมาณ 15% หรือ 16,000 คน/วัน นอกจากนั้นเป็นผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานครเชื่อมเมือง (Airport Commuter)

สำหรับประมาณการค่าก่อสร้างเบื้องต้นเฉพาะงานโยธาและงานวางรางช่วงมักกะสัน-สุวรรณภูมิ 8,692 ล้านบาท สำหรับช่วงอโศก-พญาไทประมาณ 1,308 ล้านบาท ช่วงพญาไท-บางซื่อประมาณ 2,455 ล้านบาท รวมค่าก่อสร้าง 12,455 ล้านบาท หากสร้างเพิ่มอีก 2 ช่วงระหว่าง หัวหมาก-พญาไท ค่าก่อสร้างรวมทั้งหมด ประมาณ 16,621 ล้านบาท และค่าก่อสร้างสถานีรถไฟใต้ดินส่วนเร่งด่วน ระยะทาง 150 เมตร บริเวณอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประมาณ 632 ล้านบาท ■



อนุมัติก่อสร้างทางรถไฟ เส้นมักกะสัน-สุวรรณภูมิ

● นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รมว.คมนาคมเปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีวันที่ 1 มิ.ย. ได้อนุมัติโครงการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอคือ โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากสถานีมักกะสันไปยังสถานีสนามบินสุวรรณภูมิเพื่อเป็นการรองรับการเดินทางของประชาชนไปยังสนามบินซึ่งคณะรัฐมนตรีเห็นว่าเป็นโครงการที่เป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศที่จะต้องมีการลงทุน เพื่อให้การเดินทางของผู้ใช้บริการเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว ซึ่งสนามบินที่ทันสมัยจะต้องมีการจราจรที่สามารถอำนวยความสะดวก และรวดเร็วจากใจกลางเมืองสู่สนามบินได้ภายใน 10-15 นาทีด้วยระบบของรถไฟ

พื้นที่ที่ใช้นั้นก็เป็นพื้นที่ว่างเปล่าในบริเวณเมกะสะนที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ของการ

รถไฟแห่งประเทศไทยอยู่แล้ว ซึ่งผู้มาใช้บริการจะสามารถเชื่อมสายการบินได้ที่สถานีนี้ซึ่งการออกแบบที่สมบูรณ์จะเสร็จสิ้นในเดือนก.ค.นี้ จากนั้นจะเป็นขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างและการก่อสร้างที่คาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 2 ปีทั้งโครงการจะใช้งบลงทุนประมาณ 3 หมื่นล้านบาท นายสุริยะกล่าวและว่า

นอกจากนี้คณะรัฐมนตรียังได้อนุมัติงบประมาณอีก 1,600 ล้านบาท เพื่อใช้ในการออกแบบโครงการก่อสร้างระบบรางเพิ่มเติมตามแผนการขยายระบบรางภายในระยะเวลา 6 ปีรวมทั้งเพื่อใช้ในการออกแบบโครงการถนนเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (แหลมผักเบี้ย) ด้วยก่อนที่จะได้มีการพิจารณาโครงการก่อสร้างต่อไป

ประจำวันที ๗ เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2547
หน้า 7 เลขที่ ปส. 3/ 475 2547

เดลินิวส์

กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ การรถไฟฯ

อนุมัติ 3 หมื่น ล้านบาท สร้างทางรถไฟ

- เชื่อมสนามบินสุวรรณภูมิ 28 กม.
- ดึงเอกชนลงทุนรถคูลังใช้หนี้คืน

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รมว.คมนาคม เปิดเผยว่า ที่ประชุมรม.มีมติอนุมัติให้ก่อสร้างโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (แอร์พอร์ต ลิงค์) ช่วงพญาไท-สุวรรณภูมิ ระยะทาง 28 กม. วงเงิน 30,000 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นค่าก่อสร้าง 25,917.06 ล้านบาท และจ่ายคืนให้บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) 4,082.93 ล้านบาท ที่ได้ก่อสร้างอุโมงค์เข้าสนามบินภายใต้การผู้โดยสารไว้ก่อนหน้านี้แล้ว ทั้งนี้จะให้เอกชนเข้ามาลงทุนก่อสร้างให้ก่อน และรัฐจะจัดหาเงินให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการคืนให้เอกชนภายหลัง คาดว่าภายในวันที่ 10 ก.ค. นี้ รฟท. จะเปิดขายแบบประกวดราคา และคัดเลือกผู้รับเหมาได้แล้วเสร็จภายในเดือน พ.ย. ที่จะถึง ซึ่งมีเวลาก่อสร้าง 2 ปีครึ่ง หรือเท่ากับ 50

แอร์พอร์ต ลิงค์นี้ จะเป็นทางรถไฟยกระดับไปตลอดทาง เพื่อลดปัญหาเส้นทางที่ติดผ่านเข้าชุมชนจำนวนมาก ทำให้ต้องก่อสร้างรั้วกันปิดตลอดเส้นทางอีกด้วย โดยจะมีทั้งหมด 8 สถานี จากเดิมที่คาดว่าจะมี 6 สถานีเท่านั้น ถือเริ่มจากพญาไท-ราชปรารภ-มักกะสัน-รามคำแหง-หัวหมาก-ทับช้าง-ลาดกระบัง-สุวรรณภูมิ ใช้รถไฟหัววิ่งด้วยความเร็ว 160 กม.ต่อชม. และมี 2 ระบบคือ 1. จอดทุกสถานี ซึ่งจะกีดขวางการเข้าถึงรถไฟฟ้ามหานคร เพื่อให้บริการประชาชนในเส้นทางให้บริการได้ด้วย และ 2. ไม่จอดแวะสถานีไฟเลขจนถึงจุดปลายทางเพื่อให้การให้บริการผู้ที่

ต้องการเดินทางไปใช้บริการที่สนามบินเท่านั้น ซึ่งมีระบบเช็คอินด้วยบัตรโดยสารเครื่องบินพร้อมกระเป๋าสัมภาระเดินทางด้วย โดยคิดค่าบริการคนละ 150-200 บาท

“ประเมินว่าในวันที่ 10 ก.ค. นี้แบบก่อสร้างนั้นแล้วเสร็จ 95% ไม่ว่าจะเป็นระบบรถ ระบบราง อาณัติสัญญาณ มีเพียงระบบโยธาเท่านั้นที่ยังไม่เสร็จ ซึ่งเดิมมีกำหนดแล้วเสร็จ 100% ในวันที่ 10 ค.ค. นี้ ดังนั้นในการเปิดขายแบบประกวดราคาวินที่ 10 ก.ค. นี้ นั้น ได้ให้รฟท.ชี้แจงกับกลุ่มผู้รับเหมาที่ซื้อของประมูลไปด้วยว่ามีเงื่อนไขว่า ผู้รับเหมาที่ชนะจะประมูลนั้น จะต้องรับแบบในวันที่ 10 ค.ค. มาดำเนินการ



สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ

ด้วย และตามแผนนั้นจะใช้เวลาก่อสร้าง 2 ปีทดสอบระบบอีก 6 เดือน แต่ให้เร่งรัดทุกอย่างแล้วเสร็จภายใน 2 ปีครึ่ง โดยไม่เพิ่มเงินก่อสร้างด้วย ขณะนี้มีเอกชนให้ความสนใจ 2-3 ราย”

นายสุริยะกล่าวว่า อย่างไรก็ตามสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ท้วงติงว่า การให้เอกชนมาลงทุนก่อนและให้รัฐหาเงินใช้คืนภายหลังนั้นเข้าข่ายใช้วิธีเทิร์นคีย์ ซึ่งจะต้องเสนอเรื่องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา ก่อน 2 เดือน ซึ่งผมชี้แจงไปแล้วว่า การดำเนินโครงการนี้ไม่เหมือนเทิร์นคีย์ เพราะเป็นการก่อสร้างที่มีแบบชัดเจน ส่วนเทิร์นคีย์นั้นไม่มีแบบ จะออกแบบไปพร้อมกับก่อสร้างหรือเรียกว่าดีไซน์ แอนด์ บิวด์ ซึ่งจะมีปัญหางบประมาณปลายได้

สำหรับโครงการทางรถไฟยกระดับ (โวลต์) เดิมนั้น คาดว่าภายใน 1 ปี จะสามารถผู้ก่อสร้างได้ โดยกำลังออกแบบอยู่.

ประจำวันที่ 2 เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2547
หน้า 15 เลขที่ ปส. 3/ 475 2547

กรุงเทพธุรกิจ

กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ การรถไฟฯ

■ การรถไฟฯ เปิดคัดเลือกผู้สนใจ 10 ก.ค.นี้

เปิดเอกชนลงทุนรถไฟฟ้า

เข้าสู่สุวรรณภูมิ

“สุริยะ”มั่นใจมีเอกชนทั้งญี่ปุ่น และเยอรมนีสนใจเข้าร่วมประมูลก่อสร้างโครงการ 3 หนี้ล้าน

กรม.อนุมัติก่อสร้างรถไฟฟ้าสายพญาไท-สุวรรณภูมิ มูลค่า 3 หมื่นล้านบาท ด้านการรถไฟฯ คาดเปิดประกวดราคาคัดเลือกเอกชนแล้วลงทุนก่อสร้าง 10 ก.ค.นี้ คาดแล้วเสร็จภายใน 2-3 ปี ซึ่งผู้โดยสารใช้เวลา 15 นาที เดินทางเข้าสถานีบินสุวรรณภูมิ

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (1 มิ.ย.) ได้อนุมัติโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายพญาไท-มักกะสัน-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มูลค่า 3 หมื่นล้านบาท โดยรูปแบบการลงทุนจะให้เอกชนลงทุนก่อสร้างทั้งหมดไปก่อนแล้วหลังจากนั้นรัฐบาลจะชำระคืนหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 2-3 ปี และคาดว่าจะการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) จะเปิดประกวดราคาคัดเลือกเอกชนได้ในวันที่ 10 ก.ค.นี้

อย่างไรก็ตาม คาดว่าจะมีเอกชนหลายรายสนใจเข้าร่วมประกวดราคา ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มเอกชนจากประเทศญี่ปุ่นซึ่งมีธนาคารเพื่อความร่วมมือแห่งประเทศญี่ปุ่นหรือเจบีไอให้การสนับสนุน รวมทั้งกลุ่มเอกชนจากประเทศเยอรมนี ซึ่งธนาคารเคเอฟดับเบิลยูให้การสนับสนุนทางการเงิน ในการคัดเลือกจะพิจารณาจากราคาเป็นหลัก

ส่วนแหล่งเงินที่รัฐบาลจะนำมาใช้ในโครงการนี้และโครงการขนส่งมวลชนระบบรางส่วนอื่นๆ ประมาณ 4 แสนล้านบาทนั้น คาดว่าจะมีความชัดเจนในอีก 3 เดือนข้างหน้า ซึ่งจะได้อธิบายในเรื่องแหล่งเงินทุน โดยในเบื้องต้นคาดว่า เงินทุนที่จะนำมาใช้จะมาจากการจัดตั้งกองทุน เงินงบประมาณ และเงินกู้

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าพญาไท-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีระยะทาง 28 กม.ประกอบด้วย 8 สถานี คือ สถานีพญาไท-ราชปรารภ-มักกะสัน-รามคำแหง-หัวหมาก-ทับช้าง-ลาดกระบัง-สุวรรณภูมิ จากเดิมที่กำหนดไว้ 6 สถานี โดย 2 สถานีที่เพิ่มขึ้น คือ ทับช้าง และราชปรารภ เพราะมีประชาชนเดินทางเป็นจำนวนมาก

ส่วนการให้บริการเดินรถจะมี 2 รูปแบบ คือ รถไฟฟ้า ซึ่งจอดทุกสถานีและรถด่วนพิเศษ จะวิ่งจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางด้วยความเร็ว 160 กม.ต่อชั่วโมง หรือผู้โดยสารจะใช้เวลาประมาณ 15 นาที ในการเดินทางไปท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวมีสัดส่วนการนำเข้าอุปกรณ์จากต่างประเทศประมาณ 55% มีผลตอบแทนเชิงเศรษฐกิจประมาณ 22.4% ผลตอบแทนเชิงการเงินประมาณ 7.4% โดยใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 30 เดือน และระยะทดสอบระบบ 6 เดือน

นายสุริยะ กล่าวว่า ที่ประชุมยังได้อนุมัติงบ 1,639 ล้านบาท เพื่อศึกษาและออกแบบการดำเนินการ โครงการรวม 7 โครงการ ประกอบด้วย การศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-มักกะสัน และบางซื่อ-หัวลำโพง วงเงิน 156 ล้านบาท

2.การศึกษา และออกรายละเอียดศูนย์คมนาคมตากสิน และทางรถไฟสายแม่กลอง ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย วงเงิน 179 ล้านบาท 3.ศึกษาออกแบบโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง ร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมระบบขนส่งใน กทม.และปริมณฑล รวมวงเงิน 460 ล้านบาท

4. โครงการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการออกแบบโครงการก่อสร้างเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ (สมุทรสาคร-แหลมผักเบี้ย-ชะอำ) วงเงิน 428 ล้านบาท 5.โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมผู้ออกแบบและพิจารณาข้อเสนอของผู้ลงทุนโครงการเส้นทางลัดสู่ภาคใต้ วงเงิน 40 ล้านบาท

6.โครงการจ้างที่ปรึกษาบททวนและจัดทำแบบรายละเอียด และเอกสารการประกวดราคา โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย และสายใหม่ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) วงเงิน 300 ล้านบาท 7. โครงการว่าจ้างดำเนินการสำรวจจอสึงหาทรัพยากร ตามแนวสายทางโครงการส่วนต่อขยายและสายใหม่ ของ รฟม. จำนวน 76 ล้านบาท

ประจำวันที่ ๔ เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2547
หน้า 2 เลขที่ ปส. 3/ 475 2547

TODAY

กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ การรถไฟฯ

กระทรวงคมนาคม

แจ้งเกิดรถไฟความเร็ว สูงสุวรรณภูมิ

**กรม.อนุมัติ3หมื่นล.
จ้างเหมาแบบเทิร์นคีย์
ค่าโดยสารเท่าบีทีเอส**

โพสต์ทูเดย์ — อนุมัติโครงการก่อสร้างรถไฟ
ความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-มวกะสัน-สนม.บ.น.สุวรรณ
ภูมิ เทียบชั้นต่างประเทศ. วงเงิน 3 หมื่นล้านบาท
ตามที "สุริยะ" เสนอขอเวลา 3 เดือนหาผู้รับเหมา

นายสุริยะ จักรวาลกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวง
คมนาคม เปิดแถลงภายหลังการประชุมคณะรัฐมนตรี
ว่าที่ประชุมได้อนุมัติโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็ว
สูงเชื่อมต่อไปจากสถานีมวกะสัน ถึงท่าอากาศยาน

สุวรรณภูมิ วงเงินรวม 3 หมื่นล้านบาท โดยโครงการ
ดังกล่าวจะเป็นรถไฟสายความเร็วสูง ความเร็วสูง 160
กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้เวลาในการเดินทางเพียง 15
นาทีไปถึงสนามบินเหมือนที่ประเทศต่างๆ ใช้อยู่โดย
ผู้โดยสารสามารถขึ้นรถ (เช็กอิน) ได้ที่สถานีรถไฟ
มวกะสัน-บางกะปิ-พัฒนาการ

ส่วนราคาค่าโดยสารนั้น ถ้าตลอดเส้นทางจะ
ตกประมาณ 150-200 บาท แต่ถ้าจอดสายทางใน
จะคิดในอัตราเดียวกันกับรถไฟบีทีเอส

สำหรับการลงทุนนั้น จะใช้ระบบเทิร์นคีย์ทั้ง
โครงการ ให้เอกชนกู้เงินมาก่อสร้างก่อน จากนั้น
รัฐบาลจะหาเงินลงทุนให้คืนภายหลัง โดยรัฐบาลจะ
มีระยะเวลา 2 ปี ที่สามารถหารูปแบบของเงินทุนว่า
จะเป็นอย่างไร โดยจะมีการเชิญเอกชนเข้ามา

ประมูลวันที่ 10 กรกฎาคมนี้ จากนั้นอีกไม่เกิน 3
เดือน คาดว่าจะทราบว่ามีบริษัทใดจะเป็นผู้ชนะการ
ประมูลเพื่อก่อสร้างโครงการนี้

"กรม.อนุมัติให้เขาไปหาผู้รับเหมาได้โดยจะให้
เอกชนลงทุนไปก่อน แล้วรัฐบาลจะหาเงินมาให้คืน
ซึ่งก็ใช้เวลา 2 ปีกว่าที่จะดูว่า จะหาเงินรูปแบบใดได้
บ้าง เช่น กองทุนวายุภักษ์ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
หรือใช้งบประมาณ แต่หากเมื่อถึงกำหนดแล้วยัง
ไม่สามารถหาข้อยุติของรูปแบบในการระดมทุน
กรม.มีมติให้ ร.ฟ.ท.หาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม โดย
ความเห็นชอบของกระทรวงการคลังมาชำระค่าก่อสร้าง
และค่าใช้จ่ายทางการเงิน พร้อมดอกเบี้ยคืน
ให้เอกชน" นายสุริยะ กล่าว

นายสุริยะ กล่าวอีกว่า สำหรับรายละเอียดของ
ค่าก่อสร้าง 3 หมื่นล้านบาทนั้น แบ่งออกเป็นค่า
จ้างเอกชนลงทุนจำนวน 2.59 หมื่นล้านบาท และ
ส่งเงินคืนให้กับบริษัทการท่าอากาศยานสากลกรุง
เทพแห่งใหม่ (บวม.) อีก 4.08 พันล้านบาท เนื่อง
จากขณะนี้ บวม.มีการลงทุนสร้างอุโมงค์ลอดใต้
สนามบินพร้อมๆ กับการก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร
ซึ่งเป็นหนึ่งในแผนการก่อสร้างไปแล้ว

นายสุริยะ กล่าวว่า การก่อสร้างรถไฟความเร็ว
สูงสายมวกะสัน-สนม.บ.น.สุวรรณภูมิกำลังจะ
เสร็จไม่ทันการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งจะ
เปิดใช้ในเดือนกันยายน 2548 นี้ เพราะการก่อสร้าง
ล่าช้ากว่าแผนงานที่กำหนดไว้มาก และนาย
กรัฐมนตรีได้กำชับใน กรม.ว่าให้เร่งรัดโดยเร็ว ถึง
ขนาดระบุว่า ยังไม่กลัว แต่กลัวว่า

ทั้งนี้ โครงการดังกล่าว เป็นส่วนหนึ่งของโครง
ข่ายขนส่งมวลชนระบบราง ระยะทาง 291 กิโลเมตร
วงเงินลงทุนรวม 446,677 ล้านบาท ในระยะ
6 ปีข้างหน้า ระยะทาง 291 กิโลเมตร ซึ่งได้รับ
ความเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดระบบการ
จราจรทางบก ในการประชุมครั้งที่ 1/2547 เมื่อ
วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2547 แล้ว ขณะนี้กระทรวง
คมนาคมอยู่ระหว่างการศึกษาระดับพื้นที่เหมาะสม
สำหรับการลงทุนเพื่อเสนอต่อที่ประชุม กรม.ต่อไป

นายสุริยะ กล่าวอีกว่า คณะกรรมการการ
รถไฟแห่งประเทศไทย มีการอนุมัติผลึกษาความ
เป็นไปได้ของโครงการแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างกา
รับฟังความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกา
พิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อม



แก้ปัญหาคอขวด

แนะทุ่มแสนล้านสร้างรั้วล้อมรางรถไฟ

**‘สัญญา’เสนอไอเดีย
รูดคยในบอรรถ.ฟ.ท.
มันใจคุ้มค้ำรักษาชีวิต**

โพสต์ทูเดย์ — บอรรถ.ฟ.ท.ไอเดียจะจุด เสนอ
ทำที่กันจุดตัดรถไฟทั่วประเทศ เนยต้องใช้เงินนับ
แสนล้านบาท แต่คุ้มค้ำกับความปลอดภัย

นายสัญญา สติบุตร กรรมการบริหาร คณะ
กรรมการ (บอร์ด) การรถไฟแห่งประเทศไทย
(ร.ฟ.ท.) กล่าวว่า แนวทางแก้ปัญหาคอขวดในจุด
ตัดรถไฟทำได้หลายวิธี เช่น การสร้างสะพานข้าม
ไป การล้อมรั้วให้มีจุดตัดน้อยลง ฯลฯ เพื่อไม่ให้
เส้นทางรถยนต์ และรถไฟมาพบกัน ซึ่งจะต้องนำ
เรื่องนี้เข้าหารือในบอร์ดการรถไฟฯ ต่อไป

อย่างไรก็ตาม ต้องยอมรับว่าโครงการนี้หาก
มองในแง่เศรษฐกิจแล้วอาจจะไม่คุ้มค้ำกับการลง
ทุนจำนวนมาก แต่เมื่อเปรียบเทียบกับการสูญเสีย
ทั้งทรัพย์สินและเวลา โดยเฉพาะการที่จะสามารถ
รักษาชีวิตคนไว้ได้ ก็ถือว่ามีความคุ้มค้ำทางสังคม
และประเทศที่พัฒนาแล้วส่วนใหญ่ก็จะมีรั้วกัน
ทางรถไฟกันทั้งสิ้น

นายสัญญา กล่าวว่า ปัญหาคอขวดในจุดตัด
ทางแยกระหว่างเส้นทางรถไฟ เป็นปัญหาหนึ่งที่
สร้างความเสียหายให้กับทางรถไฟ ในแต่ละปีเป็น
จำนวนมาก โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ไม่ได้
เกิดจากการไร้ประสิทธิภาพของระบบอาณัติ

สัญญาณ หรือเครื่องกั้นรถไฟ แต่เป็นเพราะความ
ประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งในปัจจุบันจุดตัด
แบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ 1.จุดตัดที่มีเครื่องควบ
คุมพร้อมเจ้าหน้าที่ 2.จุดตัดที่ใช้เจ้าหน้าที่ควบคุม
และ 3.จุดตัดที่ประชาชนตัดผ่านกันเอง หรือที่เรียก
ว่าจุดลักผ่าน ซึ่งปัจจุบันมีถึงประมาณ 1 พันแห่ง

จุดลักผ่านเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดปัญหาคอขวด
มากที่สุด ซึ่งจุดเหล่านี้ไม่ได้เกิดจากการรถไฟฯ แต่
เป็นการที่ชาวบ้านทำทางผ่านกันเอง แล้วเวลาผ่าน
บางทีก็ประมาท เห็นว่ารถไฟกำลังจะมาก็ก็คิดเอา
เองว่าจะผ่านไปไม่ได้ แต่พอขึ้นไปแล้วเกิดว่เสีย
บ้าง ไม่สามารถไปต่อไปได้ แต่กว่าจะคิดได้ก็สาย
เกินไปแล้ว หรือบางทีก็เกิดจากกำลังใช้โทรศัพท์ไป
ขับรถไฟ ก็ไม่ทันดูรอบข้าง โดยการสร้างรั้วนี้เพื่อ

จะแก้ปัญหาจุดลักผ่านออกไปได้มากที่สุด จาก
พันจุดก็น่าจะให้เหลือจุดตัดที่จำเป็นเพียง 50-100
จุดก็เพียงพอ นายสัญญา กล่าว

นายสัญญา กล่าวอีกว่า หากสามารถลดอุบัติเหตุ
ได้ ผนวกกับการขยายการก่อสร้างรางคู่ทั่ว
ประเทศ รถไฟก็จะสามารถทำความเร็วได้เพิ่มขึ้น
ก็จะยังเป็นการเพิ่มการสร้างรายได้ เพราะปัจจุบัน
แม้ว่าตัวเลขรายได้จากการขนส่งทางรถไฟจะเพิ่ม
ขึ้น แต่ถือเป็นสัดส่วนเล็กน้อยเท่านั้น เพราะผู้ใช้
บริการยังเลือกการขนส่งทางบกมากกว่า เนื่องจาก
ประหยัดเวลาได้ เช่น การขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ
ไปเชียงใหม่โดยทางรถไฟ ปัจจุบันยังต้องใช้เวลา
ถึง 20 ชั่วโมง แต่ถ้าเป็นรางคู่และแก้ปัญหาเรื่องจุด
ลักผ่านได้รถไฟก็สามารถทำเวลาได้ภายใน 5-6 ชั่วโมงเท่านั้น

มองเท่านั้น

สำหรับความคืบหน้าการโอนที่ดินของการรถไฟ
ให้กระทรวงการคลัง นายสัญญา กล่าวว่
ขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการสำรวจพื้นที่ ซึ่งใน
เบื้องต้นนโยบายของ นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ต้องการที่จะให้
การรถไฟฯ ทำธุรกิจในเรื่องการเดินรถเพียงอย่าง
เดียว ส่วนเรื่องที่ไม่ถนัดในด้านบริหารและดำเนิน
การก็ไม่ควรทำ ดังนั้นที่ดินที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ
การเดินรถก็จะโอนไปทั้งหมด แต่ในบางพื้นที่อาจ
จะยังติดสัญญาเช่าเดิมของการรถไฟฯ คณะทำงาน
ก็กำลังพิจารณาในแง่กฎหมายว่าจะมีการแยก
พื้นที่กันอย่างไร เพื่อให้การทำงานเป็นไปตามขั้น
ตอนที่ถูกต้อง ○



ประจำวันที่ ๖ เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2547

หน้า ๘ เลขที่ ปส. 3/ 4๙๕ 2547



ข่าวสด

กรมการสื่อสารโทรคมนาคม

กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ การรถไฟฯ

กรมฯ ผันงบ 30,000 ล้านบาท

รถไฟเชื่อมเมือง-สุวรรณภูมิ

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดแถลงภายหลังการประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ว่า ที่ประชุมเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองในวงเงิน 30,000 ล้านบาท รวมค่าก่อสร้างสถานีและคู่มือการผู้โดยสารจำนวน 4,082.937 ล้านบาท คือนำส่งคืนบริษัทท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัดไว้แล้ว ทั้งนี้การก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ จะดำเนินการว่าจ้างโดยเอกชนดำเนินการในวงเงินรวม 25,917.063 ล้านบาท โดยเอกชนจะได้รับค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนทั้งหมดภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ

นอกจากนี้ที่ประชุมยังเห็นชอบการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณพ.ศ. 2547 จากงบกลาง รายการค่าใช้จ่ายเพื่อการเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันและการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศ เพื่อดำเนินโครงการรวม 7 โครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 1,639.75 ล้านบาท แบ่งเป็นโครงการในความรับผิดชอบของสำนักงานนโยบายแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ที่องศาศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟใต้ดินช่วงบางซื่อ-มักกะสัน และบางซื่อ-หัวลำโพง 156 ล้านบาท งานศึกษาและออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมคานาคินและทางรถไฟสายแม่กลอง (ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย) จำนวน 179 ล้านบาท งานศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมค่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (รังสิต-สถานีภาชี, มักกะสัน-ละโว้, ดลิ่งชัน-นครปฐม และมหาชน-ปากท่อ) 460 ล้านบาท



ประจำวันที่ ๒๒ เดือน สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๔๗

หน้า ๘ เลขที่ ปส. 3/ ๔๖๕ ๒๕๔๗

ครบทุกเรื่อง

ข่าวสด

กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ การรถไฟฯ



สิทธิ



จิตตสันติ ธาระโสมณ

และอีกประมาณ 2-3 เดือนจากนี้ การรถไฟฯ ฟังชนสงฆ์สงฆ์แห่ง ประเทศไทย(รฟท.) จะ สามารถเปิดประมูลผู้ ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (บางซื่อ-วัดจันทน์) รวมถึงส่วนต่อขยายรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล จากสถานีจันทน์ และสถานี-สมุทรปราการ... ● ส่วนโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ระยะทางประมาณ 26 กม. วงเงิน 30,000 ล้านบาท เป็น ค่าก่อสร้างประมาณ 26,000 ล้านบาท จิตตสันติ ธาระโสมณ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ย้ำคดีมีหลายกลุ่มสนใจดำเนินโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลหลายราย... ● ผู้บริโภคจำนวนมากร้องเรียนว่าสินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า คอมพิวเตอร์ นำเข้าจากต่างประเทศไม่ได้มาตรฐานตามที่โฆษณาเข้ามาจนหนาหู ประทศ ยอดสุวรรณ ผู้อำนวยการกองคุ้มครองผู้บริโภคด้าน



ประจำวันที 2 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2547

หน้า 1/2 เลขที่ ปส. 3/ 475 2547



ผู้จัดการ

กรมการไฟฟ้า

กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ การรถไฟฯ

อนุมัติงบประมาณ

สามหมื่นล้าน

สร้างรถไฟ

สุวรรณภูมิ

ผู้จัดการรายวัน - กรม.อนุมัติงบ 3 หมื่น
ล้านสร้างรถไฟความเร็ว 160 กิโลเมตร
ต่อชั่วโมง วิ่งจากมวกะสันถึงสนามบิน
สุวรรณภูมิไม่เกิน 15 นาที หลังนายกฯ
ออกปากเร่งโครงการได้เพียงอาทิตย์
เดียว ระยะทาง 28 กม. ยกระดับตลอด
สายใช้เวลาสร้าง 2 ปีครึ่ง เสร็จหลังเปิด
สนามบินแล้ว เผยสร้างแบบเทิร์นคีย์
ให้เอกชนออกเงินสร้างไปก่อน สภา
พัฒน์ต้องผ่านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
แต่สุริยยันออกแบบเกือบเสร็จแล้ว
ไม่ใช่สร้างไปออกแบบไป จึงไม่ใช่เทิร์น
คีย์ เปิดประมูลเดือนหน้าได้เลย

นางสาวคันสนีย์ นาคพงศ์ รองโฆษกประจำ
 สำนักนายกรัฐมนตรี เปิดเผยผลการประชุม
 คณะรัฐมนตรีเมื่อวานนี้ว่า กรมเห็นชอบตามหลัก
 การอนุมัติการดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบ
 ขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่า
 อากาศยานสุวรรณภูมิ



ประจำวันที ๐๖ เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2547
หน้า ๒๕ เลขที่ ปส. 3/ 475 2547
<http://www.matichon.co.th>
มติชน
กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ การรถไฟฯ

กรม.ไฟเขี้ยวรถไฟเชื่อมสุวรรณภูมิ นั่งตลอดสายคิดค่าตัว 150-200บ.

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวภายหลังการประชุมคณะรัฐมนตรี(ครม.) เมื่อวันที่ 1 มิถุนายนที่ผ่านมาว่า ที่ประชุมได้อนุมัติให้สร้างโครงการรถไฟจากพญาไท-มกกีสัน เชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวจากตัวเมืองที่จะเดินทางไปสนามบินสุวรรณภูมิ ใช้งบยกก่อสร้าง 3 หมื่นล้านบาท แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนแรก 4,000 ล้านบาท จะให้บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่(บพม.) สร้างอุโมงค์ใต้ดินระหว่างเส้นทาง ส่วนอีก 26,000 ล้านบาท เป็นค่าก่อสร้างระบบทั้งหมด คาดว่าภายในวันที่ 10 กรกฎาคมจะเปิดประมูลคัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้างได้ และใช้เวลา 3 เดือนในการคัดเลือก



สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ

ทั้งนี้ รถไฟฟ้าสายดังกล่าวจะใช้เวลาวิ่ง 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และจะทำให้การเดินทางจากสถานี มกกีสัน-สุวรรณภูมิ ใช้เวลาเพียง 15 นาที เท่านั้น คาดว่าจะมีผู้ใช้บริการ 1 แสนคนต่อวัน ส่วนค่าโดยสาร

หากไม่มีการจอดพักระหว่างสถานีจะอยู่ระหว่าง 150-200 บาท แต่หากลงระหว่างสถานี ซึ่งมีทั้งสิ้น 8 สถานี จะคิดอัตราเดียวกับรถไฟฟ้ามหานครขนส่งมวลชนกรุงเทพ(บีทีเอส)

ประจำวันที ๒ เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2547
 หน้า ๑ เลขที่ ปส. 3/ 495 2547

มั่นคง คงไป ตลอด
แนวหน้า
 กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ การรถไฟฯ



รถไฟหนองงูเห่าผ่านฉลุย

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รว.คมนาคม เปิดเผยว่า ที่ประชุม คณะรัฐมนตรี (ครม.) วันที่ 1 มิถุนายน 2547 ได้อนุมัติโครงการ ก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากสถานีมีกกะสัน ไปถึงสถานีสนามบิน สุวรรณภูมิ (หนองงูเห่า) ในส่วนของการออกแบบก่อสร้าง คาดว่าจะเสร็จสิ้นในเดือนกรกฎาคมนี้ จากนั้นก็จะเป็นขั้นตอน การจัดซื้อจัดจ้าง และการก่อสร้างที่คาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 2 ปี ทั้งโครงการจะใช้เงินลงทุนประมาณ 3 หมื่นล้านบาท

6 JUL 2005 13:46



ข่าวรถไฟ

กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
 โทร 0-2222-0175 • โทรสาร 0-2220-4297 • ผู้ปก. 200 ปณ.ร.รองเมือง ปทุมวัน กท. 10330 • WWW.RAILWAY.CO.TH • WWW.THAILANDRAILWAY.COM

วันที่ 4 กรกฎาคม 2548

5 กรกฎาคม ปิดถนน Local Road สายตะวันออก เร่งสร้างทางรถไฟเชื่อมสนามบินสุวรรณภูมิ

นางสุมาลย์ ศรีตุลา หัวหน้ากองประชาสัมพันธ์ การรถไฟฯ แจ้งว่า ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มผู้รับก่อสร้างโครงการระบบทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2548 ขณะนี้ผู้รับเหมาก่อสร้างจำเป็นต้องเร่งก่อสร้างเพื่อให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาโดยเร็ว และการรถไฟฯจำเป็นต้องส่งมอบพื้นที่เพื่อให้ผู้ก่อสร้างได้เข้าใช้พื้นที่ดำเนินการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างและก่อสร้างงานด้านโยธาของโครงการให้แล้วเสร็จตามแผน ฉะนั้น การรถไฟฯจึงได้ประสานงานกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่จะดำเนินการปิดถนนกำแพงเพชร 7 (Local Road) ซึ่งเป็นถนนเลียบทางรถไฟสายตะวันออก ตั้งแต่สถานีรถไฟมักกะสัน ถึง สถานีรถไฟคลองตัน เพื่อนำเครื่องมือก่อสร้างขนาดใหญ่ และวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างเข้าดำเนินการในพื้นที่ทั้งนี้ จะเริ่มปิดถนนตั้งแต่วันที่ 5 กรกฎาคม 2548 เวลา 24.00 น.เป็นต้นไป ดังนี้

วันที่ 5 กรกฎาคม 2548 ปิดถนนกำแพงเพชร 7 ช่วงถนนเพชรอุทัย ถึง ถนนเพชรพระราม ปิดถนนทั้ง 4 ช่องจราจร หักบริเวณเข้า-ออก

วันที่ 15 กรกฎาคม 2548 ปิดจากแยกถนนโศภ-คันแสง ถึง แยกถนนเพชรอุทัย ปิด 2 ช่องจราจรฝั่งชิดกับทางรถไฟ

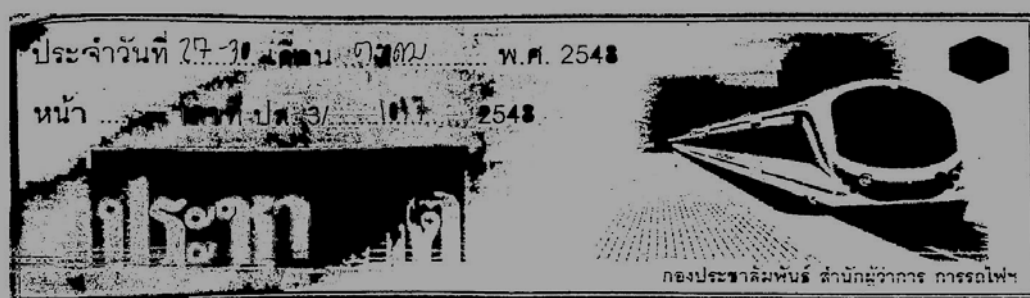
วันที่ 25 กรกฎาคม 2548 ปิดถนนกำแพงเพชร 7 ช่วงสถานีตำรวจคลองตัน ถึง หลังมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต ปิด 2 ช่องจราจร ฝั่งชิดกับทางรถไฟ และปิดถนนกำแพงเพชร 7 ช่วงหลังมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต ถึง หมู่บ้านเสรี ทั้ง 4 ช่องจราจร

สำหรับการก่อสร้างโครงการดังกล่าว จะก่อสร้างฐานรากขนาดใหญ่(ประมาณ 9 เมตร X 9 เมตร) ซึ่งอยู่กึ่งกลางถนนกำแพงเพชร 7 หากปล่อยให้มีการเดินยวดยานอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้สัญจรได้ จึงขอให้ผู้ขับขี่ยวดยานขอให้ปฏิบัติตามป้ายประชาสัมพันธ์ที่การรถไฟฯ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แจ้งเตือน และโปรดหลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าว และกรุณาใช้ถนนพระราม 9 และถนนเพชรบุรีแทน กำหนดปิดการจราจรเป็นเวลาประมาณ 33 เดือน

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในส่วนความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะเริ่มก่อสร้างตั้งแต่สถานีพญาไท, ราชปรารภ, มักกะสัน, โศภ, รามคำแหง, หัวหมาก, บ้านทับช้าง, ลาดกระบังและสุวรรณภูมิ ระยะทาง 28 กิโลเมตร กำหนดแผนการก่อสร้าง 900 วันและทดสอบระบบอีก 90 วัน การรถไฟฯจึงจำเป็นต้องปิดถนนเลียบทางรถไฟสายตะวันออกดังกล่าวเพื่อดำเนินการให้แล้วเสร็จตามแผนงาน ทั้งนี้หากโครงการเสร็จแล้วก็จะทำให้ประชาชนที่เดินทางไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา และสามารถขนส่งคนโดยสารได้เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ การรถไฟฯต้องขอภัยเป็นอย่างยิ่ง สำหรับผู้ที่อยู่ในละแวกดังกล่าวที่ได้รับความสะดวกในช่วงที่มีการดำเนินการก่อสร้าง และหากท่านมีข้อขัดข้องใจก็สามารถสอบถามได้ที่โทรศัพท์ 0-2220-4784 ในวันเวลาราชการ

.....





ตีตัวตรวจงาน 'แอร์พอร์ตลิงค์' 9 เดือนก่อสร้างไม่คืบ อุปสรรคเพียบ



Zoom
Content

ไต่ถาม หลายคนที่สงสัยว่า โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมสนามบินสุวรรณภูมิหรือแอร์พอร์ตลิงค์ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มูลค่า 25,907 ล้านบาท สร้างไม่เสร็จตามกำหนดปลายปี 2550 อย่างแน่นอน

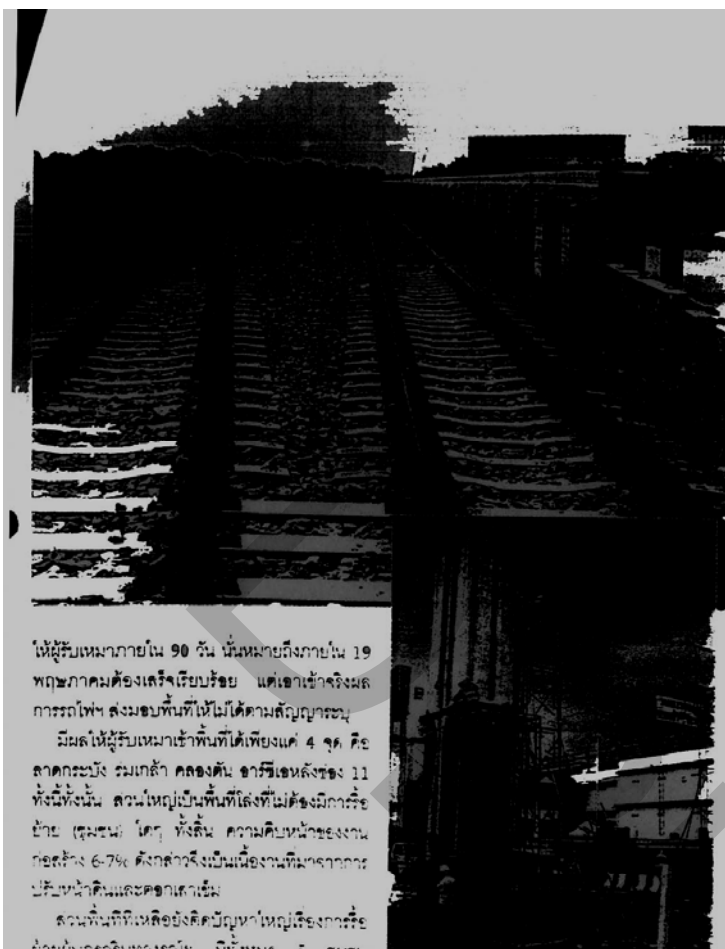
ทีมข่าว "ประชาชาติธุรกิจ" ติดตามโຈรงพินที่เข้าไปสำรวจงานในส่วนขบวนระยะทาง 28 กิโลเมตร ตั้งแต่มีนาคม-ขณะนี้ในสุวรรณภูมิ เพื่อหาข้อเท็จจริง มายืนยัน ข้อมูลที่ไต่ถามและได้ฟังมา นั่นคือทำไมถึงล่าช้า

เมื่อได้สัมภาษณ์หัวหน้าฝ่ายวิ่งฯ จึงได้รู้ว่ ถึงนี้ยังไม่แน่นอน มีว่การเร่งรัดการก่อสร้าง เพราะงานก่อสร้างล่าช้ายังไม่คืบหน้าเท่าไร มีแค่ขบวนที่ 1 ขึ้นมาเรื่อยๆ และขบวนอื่นๆ ยังต้องมาคอยดูแลงานที่ล่าช้าไปก่อนหน้านี้ได้ แม้จะพูดในการก่อสร้างตามสัญญาจะ "วัน" มาได้คือ 6 เดือนแล้วก็ไม่จบ

ภาพยิ่งชัดมากขึ้น เมื่อผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการคือ บริษัท จีโนไทย เชนจ์เนียร์ แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ยืนยันว่างานก่อสร้างรถไฟฟ้าสายนี้จะล่าช้าและเปิดให้บริการจากแผนเดิมปลายปี 2550 ออกไปอีกประมาณ 7-8 เดือน แผนเดิมรถไฟจะล่าช้าออกไปเป็นปี

ถามถึงสถานะผลงานล่าสุด มีคำตอบให้แบบสั้นๆ "...ปัจจุบันงานก่อสร้างคืบหน้าอยู่ที่ 6-7% เท่านั้น ล่าช้าจากแผน 4%"

ช่วงเวลาเกือบ 9 เดือนที่ผ่านมา ผู้รับเหมายืนยันว่าปัญหาสายเคเบิลที่พบระยะเดินเกินตั้งแต่เริ่มการเข้าพื้นที่ก่อสร้าง จึงเริ่มต้นสัญญาเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548 การรถไฟฯ จะต้องลงบันทึก



ให้ผู้รับเหมาภายใน 90 วัน เป็นหมายถึงภายใน 19 พฤษภาคมต้องเสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่เขาเข่าจริงผลการไฟฟ้า ส่งมอบพื้นที่ไม่ได้ตามสัญญา

มีผลให้ผู้รับเหมาเข้าพื้นที่ได้เพียงแค่ 4 จุด คือ ลาดกระบัง ร่มเกล้า คลองตัน อารีย์เซนต์หลุยส์ 11 ทั้งนี้ทั้งนั้น ล้วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งที่ไม่ต้องมีการขุดย้าย (ถมดิน) ไต่ๆ ทั้งสิ้น ความคืบหน้าของงานก่อสร้าง 6-7% ซึ่งกล่าวถึงเป็นเนืองงานที่มาจาก การปรับน้ำดินและคอกเสาเข็ม

ส่วนพื้นที่ที่เหลือยังคงมีปัญหาใหญ่เรื่องการซื้อขายอุปกรณ์ทางรถไฟ มีทั้งหมด 5 ชุมชน ประมาณ 300 ครัวเรือน เช่น ชุมชนหลังโรงเรียนบางเขน บริเวณพญาไท 85 ครัวเรือน ชุมชนคลองตัน 135 ครัวเรือน ชุมชนบางบัว 5 ครัวเรือน รวมทั้งผู้บุกรุกตามทางอีก 125 ครัวเรือน

"มีเรื่องชุมชนเข้ามามีปัญหาละเมิดต่อสัญญาการเวนคืนที่ดินอยู่บ้าง เช่นกรณีพื้นที่บริเวณทางรถไฟ ที่จะต้องลบแนวพื้นที่ และบริษัทมีหน้าที่ต้องทำให้เป็นไปตามแบบที่ระบุไว้ในสัญญา...โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงมี 3

เป็นเรื่องยากมากที่จะเคลียร์เพราะคุยกันไม่รู้เรื่อง" สำหรับคอมมูนีโอเปเวลล์ ที่เป็นอนุสรณ์ที่โครงการพื้นที่ก่อสร้างจำนวนกว่า 50 คัน ตั้งแต่อาภากรโง้ง คลองตัน เดิมที หลายฝ่ายกังวลคิดว่าจะเป็นปัญหาใหญ่ได้แผนอันยากทางการรถไฟฯ เข้าไม่ได้พื้นที่ เพราะมีคดีความฟ้องร้องกันอยู่

แต่ใครจะไปนึกว่างานนี้กลับงายกว่าที่คิด เพราะทางรถไฟฯ "อีโนไทยฯ" ลงเงิน 100 ล้านบาท นำไปลงทุนรถคอมมูนีโอ 1-2 คันสุดท้ายที่นำมา

เหตุการณ์กับพลกัน ทางบริษัทโอเปเวลล์ไม่ได้เข้ามาตรวจสอบแต่อย่างใด หมายความว่านับจากนั้นไปอีกประมาณ 5 เดือนข้างหน้า รถก (คอมมูนีโอ) เหล่านี้ จะไม่มีให้เห็นอีกต่อไป

งานส่วนนี้รู้คนนำอย่างน่าพอใจ ล่าสุดผู้รับเหมาทูปคอมมูนีโอเปเวลล์ไปแล้วจาก 50 กว่าคัน เหลืออยู่ประมาณ 33 คัน

ถัดจากพื้นที่ทูปคอมมูนีโอเปเวลล์ ไรต์ก่อสร้างที่อยู่ระยะประชิดกับสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ นับเป็นอีกจุดหนึ่งที่มีสิ่งกีดขวางให้กับผู้รับเหมาโครงการ เริ่มจากปัญหาที่ควบคุมไม่ได้ในเรื่องดินฟ้าอากาศ เพราะเป็นช่วงฤดูฝนพอดี เกิดน้ำท่วม ทำให้ไม่สามารถทำการก่อสร้างได้ตามแผนที่วางไว้

นอกจากนี้ ยังมีเรื่องของสิ่งกีดขวางที่เกิดจากความไม่ได้ตั้งใจ เช่น ช่างคอนกรีตวางรถไฟของ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ตั้งแคสเมย์ที่ต้องขนอิฐหินดินทรายเข้าพื้นที่สนามบิน ทางอิตาเลียนฯ ส่งทุนทำการรถไฟระยะทาง 400 เมตร คือเมืองจันทบุรีแล้วก็ยังไม่เห็นได้หรือถอนวางรถไฟดังกล่าว

"...ช่างคอนกรีตวางรถไฟเป็นอีกจุดที่เกิดขวางเป็นหน้าที่ของการรถไฟฯ จะต้องเคลียร์พื้นที่ให้"

อีกเข้ามาจนจ่อใกล้กลางสุวรรณภูมิ บริเวณหน้าอาคารผู้โดยสาร ซึ่งเป็นจุดที่รถไฟแอร์พอร์ตลิงก์จะ "มุดลงดิน" ก่อสร้างเป็นทางยกระดับเป็นรถไฟใต้ดิน เพื่อมาจอดที่สถานีสุวรรณภูมิเป็นสถานีปลายทางสุดท้าย

ปรากฏว่ามีซากกองเหล็กและแผ่นคอนกรีตที่เหลือใช้จากงานรับเหมาสวนอื่นนำมากองทิ้งไว้ ซึ่งเป็นจุดปัญหาที่ไม่สามารถทำการก่อสร้างให้ถูกต้องตามแผนอีกจุดหนึ่ง

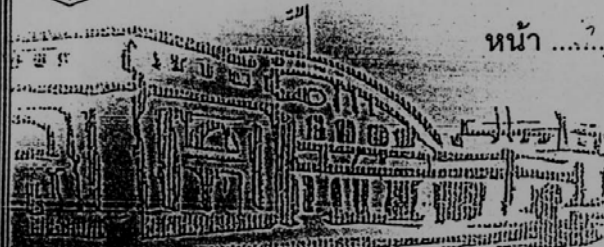
อย่างไรก็ตาม ทาง "อีโนไทยฯ" คงไม่ได้อะไร เพราะเรื่องแบบนี้จะลาออกไป เนื่องจากยังมี "คาวๆ" ที่ถือเป็นไม้ตายสำหรับโยธาต้องอาศัยเวลาลากการรถไฟฯ ไล่

เป็นของแต่การรถไฟฯ นั่นแหละ จะต้องมาเสีย "ค่าจ้าง" ทั้งที่รู้ๆ เต็มออก ว่าปัญหานั้นมีมากแค่ไหน !!!



ประจำวันที 7 เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2548

หน้า เลขที่ ปส. 3/ 1078 2548



หนังสือพิมพ์.....

กองประชาสัมพันธ์ สำนักผู้ว่าการ การรถไฟฯ



รถไฟสายสีแดง

เส้นทางสู่ความหวังของประชาชน

ความหวังของคนไทยที่จะมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง กำลังเกิดขึ้นภายใต้การดำเนินงานของรัฐบาลชุดนี้ เมื่อคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการช่วยตามแผนงานการพัฒนาขนส่งมวลชนระบบราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เร่งด่วน ระยะที่ 1 เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2547

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. กระทรวงคมนาคม ได้รับมอบหมายให้เร่งดำเนินการปรับแผนแม่บทขนส่งระบบรางฯ ในภาพรวมของโครงการช่วยระบบราง ทั้ง 7 เส้นทางใหม่ โดยแนวสายทางแรกที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ก่อนแนวสายทางอื่น คือ เส้นทางรถไฟสายสีแดง ซึ่งจะเป็โครงการหลักของระบบขนส่งมวลชนระบบราง โดยแบ่งแนวเหนือ-ใต้ เริ่มจากวงรีสีด-บางซื่อ (สายสีแดงเข้ม) ส่วนด้านทิศตะวันออกถึงทิศตะวันตก เริ่มที่ตลิ่งชัน ไปยังบางซื่อ และสิ้นสุดที่สนามบินสุวรรณภูมิ (สายสีแดงอ่อน) รวมถึงการพัฒนาโครงการระบบทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน มีระยะทางประมาณ 153.8 กิโลเมตร

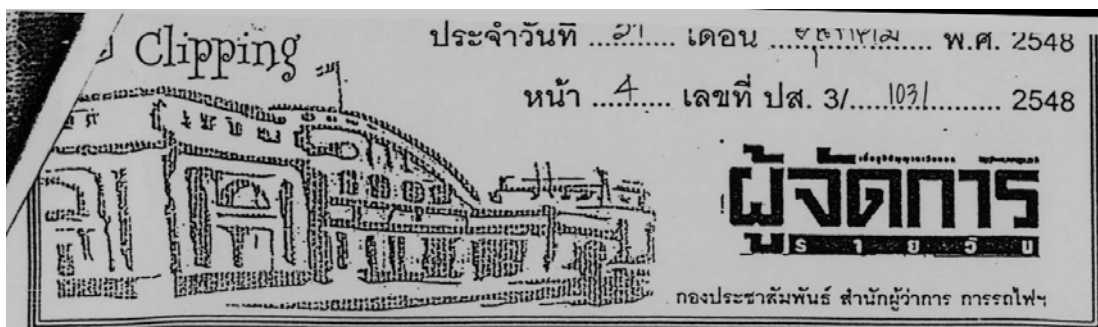
สำหรับรูปแบบการเดินทางของรถไฟสายสีแดงมี 3 รูปแบบ คือ รถไฟฟ้าชานเมือง รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และรถไฟฟฟ้าในเมือร เชื่อมต่อไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ซึ่งเป็นแนวเส้นทาง

ยุทธศาสตร์หลักที่อำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่ต้องการเดินทางไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ และสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่ต้องการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิเป็นสนามบินนานาชาติ

ด้านความคืบหน้าของการดำเนินการก่อสร้างรถไฟสายสีแดงนั้น ขณะนี้ อยู่ระหว่างการเริ่มก่อสร้างของท่าอากาศยาน (Airport Link) บริเวณสถานีมีนกะสันไปถึงสนามบินสุวรรณภูมิ

โครงการระบบขนส่งมวลชนระบบรางฯ นับเป็ยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร ที่ตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชน และเพื่อพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองที่น่าอยู่ โดยมีความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมควบคู่ไปกับการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ รวมทั้งช่วยประเทศชาติประหยัดพลังงานได้ในระยะยาว

ซึ่งการเชื่อมโยงโครงการดังกล่าวแล้วเสร็จ ประเทศไทยก็จะมีเส้นทางคมนาคมที่ทันสมัย เอื้อประโยชน์ในระดับมหภาค โดยเฉพาะด้านการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนกับต่างประเทศด้วย



รถไฟเตรียมหาหรือ 'ทีจี-ทอท'
แบ่งงานบริหารแอร์พอร์ตลิงก์

ผู้สมัครรายนี้ยังได้พยายามหาทางออก
ด้วยนโยบายและข้อเสนอแนะเชิงวิพากษ์
ต่อข้อเสนอแนะอื่น ๆ ของเออีซี
รวมถึง ๒. หน่วยงานจะต้องมีการ
จัดตั้งและสนับสนุนให้บริษัท และ
เออีซีมีผล ที่สแตนด์บายกันอยู่กับการ
เป็นไทยและเพื่อพัฒนาทั้งนี้เนื่องจาก
เป็นงานที่ทั้ง ๒ หน่วยงานต้องจาก
ของทั้งฝ่ายที่ร่วมเออีซีที่เข้ามา
แผน 5-6% เหตุที่นี้เนื่องจากส่วนกลับ
นายชุน เจตน์เกษมกรณ์ หัวหน้า
สำนักบริหารโครงการของธนาคารเพื่อให้
การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.)
เปิดแนวว่าภายในสี่ปีข้างหน้า คาดว่า
ร.ฟ.ท.จะสามารถเจรจาความร่วมมือกับบริษัท
การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท
ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ
ที่อื่น เพื่อกำหนดขอบเขตงานบริการ
ระบบเดินรถโครงการรถไฟฟ้ามหานคร
เร็วสูงเชื่อมจากสถานีสุวรรณภูมิ
(แบริ่ง) เอลีน่า (รีลิง) และการบริการ
อีอีซี เออีซีมีผล ที่สแตนด์บายกันอยู่
โดยจะหาวิธีถึงขอบเขตหน้าที่
ของการบริหารงานร่วมกัน ทั้งในส่วน
การเดินรถไฟในเส้นทางทางรถไฟ
เรล ลิง และการบริหารทางเข้ากัน

การเป็นฝ่ายผู้ฟ้องต่อศาลปกครอง
อาจเกิดขึ้นได้ทั้งกรณีขององค์กร
รวมทั้งหน่วยงานของรัฐและของส่วน
ราชการในชั้นอุทธรณ์คดีความเป็นผู้รับ
ผิดชอบจนมาฟ้อง ศาล ร.พ.ท. การ
รับผิดชอบทางแพ่งเช่นฟ้องขอให้ ร.พ.ท.
รับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทยในการเดิน
รถแอร์พอร์ตลิงก์ และให้การ
ไปไทย ซูริค ซอท์ มีผิดชอบการ
บริหารงานที่กระทำมิชอบ เนื่องจาก
มีความรู้แต่เพียงผู้เดียว
ซึ่งเมื่อถึงข้อสรุปแล้วจะเสนอ
แนวทางเลือกทั้งหมดให้รัฐมนตรีว่า
การกระทรวงมหาดไทยพิจารณา ซึ่ง
จะมีหลายทางเลือกรวมทั้งข้อดีข้อเสีย
ของแต่ละทางเลือกเพื่อประกอบการ
ตัดสินใจว่าเลือกเสนอแนวทางใดมา
ขึ้นกับเป็นผู้บริหารด้วย ซึ่งมีความเป็น
ไปได้อีกหนึ่ง ซึ่งตรงกันอยู่กับการ
ตัดสินใจของฝ่ายบริหาร โดยส่วนตัว
เห็นว่า ร.พ.ท. สามารถที่จะเป็นผู้บริหาร
การเดินรถแอร์พอร์ต ลิงก์ ได้
เนื่องจากบุคลากรของ ร.พ.ท. มีประสบการณ์
ในการให้บริการการเดินทางไปมาเป็น
เวลานาน เพียงแต่ยังไม่ประสบความสำเร็จ
ในการการเดินทางไปฟ้า จึงอาจจะต้อง
ให้ผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

ใจงานชาติไทย กับงานเมือง
โดยตามทฤษฎีการนับแยกของ
นักภูมิศาสตร์มากกว่า 100 ปีแล้ว
ก็ยังไม่สามารถมีการนิยามที่ชัดเจน
ได้มากนัก โดยเรียกสถานที่หรือพื้นที่
ที่มีลักษณะเป็นท้องที่ต่อเนื่องกัน
ที่มีลักษณะเหมือนกันโดยตลอด
ว่าเป็นเขตเมืองหรือเมือง โดย
เมืองจะมีความหมายกว้างกว่า
เมืองหรือเมืองที่แท้จริง
เมืองจะมีความหมายกว้างกว่า
เมืองหรือเมืองที่แท้จริง
เมืองจะมีความหมายกว้างกว่า
เมืองหรือเมืองที่แท้จริง

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล	นาย ศักดิ์ชัย หาญอาษา
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ คณะนิเทศศาสตร์ เอกการโฆษณา(เกียรตินิยมอันดับสอง)
ประวัติการทำงาน	หัวหน้างานพาณิชย์แขวงกรุงเทพ ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย