



ลั่นรถไฟอีอีซี-อยุธยา

สนช.อุบได้แผนเชื่อมเส้นทางรถไฟ
จากอีอีซีถึงอยุธยา ย้ำต้องคำนึงถึงกลุ่ม
ผู้โดยสารที่ใช้บริการและต้องไม่ทับซ้อน
เส้นทางแต่ละเส้น

รอลุ้นรถไฟอีอีซี-อยุธยา

ชี้ภาครัฐเคาะประเภท แะมองกลุ่มผู้ใช้เป็นหลักไม่ทับซ้อนเส้นอื่น

โพสต์ทูเดย์ - สนช.อุบได้รถไฟอีอีซี
เชื่อมอยุธยา ย้ำต้องคำนึงกลุ่มลูกค้า
รองรับไม่ทับซ้อนเส้นทาง ด้านเส้น
กรุงเทพฯ-ระยองศึกษาเสร็จแล้ว

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) เปิดเผยว่า กรณีรัฐบาล
ญี่ปุ่นเสนอให้ไทยขยายเส้นทางรถไฟจาก
ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออก(อีอีซี) ช่วง
กรุงเทพฯ-ระยองไปสิ้นสุดที่ จ.พระนครศรีอยุธยาเพื่อรองรับการเติบโตของ
อุตสาหกรรมญี่ปุ่น ขณะนี้ยังไม่มีข้อสรุป
ที่ชัดเจนระหว่าง 2 ประเทศว่าจะเชื่อม

ต่อไปยังสถานีรถไฟอยุธยาในรูปแบบใด
เป็นรถไฟธรรมดาเส้นเดิม เส้นใหม่ หรือ
รถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) เส้นทาง
กรุงเทพฯ-ระยอง ซึ่งทราบเพียงว่า นาย
สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี
ด้านเศรษฐกิจ ต้องการให้ขยายเส้นทาง
ไปถึงอยุธยาเท่านั้น

“ข้อเสนอการเชื่อมต่อรถไฟให้ไปสิ้นสุด
ที่สถานีอยุธยานั้นยังไม่แน่ใจว่าจะเป็น
การขยายรถไฟความเร็วสูงจากตอนเมืองไปถึง
อยุธยาหรือไม่ ดังนั้นต้องไปดูอีกครั้งว่า
แนวคิดเป็นอย่างไร เพราะหากเป็นแบบ

นั้นจริงก็ต้องมาดูกลุ่มลูกค้าด้วยว่าจะ
เป็นกลุ่มไหน จะทับซ้อนกับรถไฟความเร็ว
สูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ หรือ
กรุงเทพฯ-หนองคาย หรือไม่ หากเป็นคนละ
กลุ่มก็คงไม่เป็นไร” นายชัยวัฒน์ กล่าว

ทั้งนี้ แนวคิดดังกล่าวอาจใช้เพื่อ
รองรับปริมาณผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยว
เที่ยวเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางท่องเที่ยวระหว่าง
ฝั่งทะเลตะวันออกและเส้นทางประวัติศาสตร์
พระนครศรีอยุธยา แต่ทั้งนี้ต้องมั่นใจด้วย
ว่าจะมีความต้องการใช้บริการ (ดีมานด์)
ที่เหมาะสมกับความคุ้มค่าในการดำเนิน



การ ขณะเดียวกันก็ต้องออกแคมเปญ การท่องเที่ยวของ จ.พระนครศรีอยุธยา สนับสนุนให้เกิดมิติมากขึ้นอีกด้วย เช่น ส่งเสริมการท่องเที่ยวให้มีการเดินทางในระดับ 1 แสนคน และเมื่อไปถึงสถานีอยุธยาแล้วจะไปไหนต่อโดยทั้งหมดนี้จะต้องมาหารือในรายละเอียด

สำหรับความคืบหน้าผลการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง (ไฮสปีดเทรน) เสร็จเรียบร้อยแล้ว ตอนนี้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างพิจารณารายละเอียด เพื่อเตรียมดำเนินการเข้าสู่ขั้นตอนการให้



ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ

เอกชนร่วมลงทุน (พีพีพี) เนื่องจากนโยบาย กำหนดให้รวมรถไฟความเร็วสูงเส้นทางดังกล่าว และรถไฟฟ้ามหานครถึงฝั่ง ส่วนต่อขยายช่วงพญาไท-ดอนเมือง เข้าสู่ขั้นตอนของพีพีพีไปพร้อมกัน

อย่างไรก็ตาม รูปแบบของไฮสปีดเทรนกรุงเทพฯ-ระยอง ได้มีการขยายเส้นทางเพิ่มขึ้นจากเดิมสิ้นสุดที่สถานีกลางบางซื่อ ให้ไปสิ้นสุดที่สถานีดอนเมือง เพื่อเป็นการเชื่อม 3 สนามบินเข้าด้วยกัน คือ สนามบินอู่ตะเภา สุวรรณภูมิ และดอนเมือง ส่วนรถไฟฟ้ามหานครถึงฝั่ง จะเป็นการก่อสร้างส่วนต่อขยายจากพญาไท-ดอนเมือง เพื่อให้ขบวนรถที่วิ่งให้บริการอยู่ในปัจจุบัน สามารถเชื่อมต่อจากสนามบินสุวรรณภูมิไปถึงดอนเมืองได้

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม ระบุ

ถึงกรณี รองนายกรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ เตรียมเสนอนายกรัฐมนตรี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชาใช้อำนาจตามมาตรา 44 เพื่อออกคำสั่งแก้ไขปัญหาให้โครงการรถไฟไทย-จีนเดินหน้าเร็วขึ้นนั้น ปัญหาเป็นเรื่องของวิศวกรชาวจีนที่ต้องมีใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม (ก.ว.) ตามกฎหมายการก่อสร้างของประเทศไทย ซึ่งขณะนี้กระทรวงคมนาคม สภาวิศวกรและสภาสถาปนิก อยู่ระหว่างออกแบบจัดทำข้อสอบมาตรฐานเพื่อนำไปทดสอบวิศวกรชาวจีน ส่งผลให้ถูกมองว่าขั้นตอนดังกล่าวเป็นเรื่องยุ่งยากที่จะส่งผลกระทบต่อภาพรวมการก่อสร้างโครงการที่ต้องเร่งดำเนินการ รวมทั้งมีปัญหาขั้นตอนการตีความกฎหมายมาตรฐานวิศวกรที่จีนจะได้รับอีกด้วย ส่งผลให้รัฐบาลจึงต้องกลับมาพิจารณาการใช้อำนาจมาตรา 44 เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยเร่งให้โครงการรถไฟไทย-จีนสามารถเดินไปได้ตามแผนที่กระทรวงคมนาคมตั้งเป้าไว้ว่าจะต้องจะเสนอโครงการต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ภายในเดือนนี้ก่อนลงนามสัญญาการก่อสร้างระยะแรก 3.5 กิโลเมตร (กม.) ภายในเดือน ก.ค.และเริ่มก่อสร้างเดือน ก.ย.นี้ ■