



ไทยเมิน ‘ญี่ปุ่น’ เชื่อมไฮสปีดเทรน ‘ระยอง - อโยธยา’

กรุงเทพธุรกิจ ● สนข. เผยรัฐไม่ได้สั่งให้
เดินหน้าเชื่อมรถไฟความเร็วสูงระยองกับ
อโยธยา ตามข้อเสนอญี่ปุ่น คาดข้อเสนอมาช้า
เกินไป ชำ้ซ้อนกับเส้นทางอื่น ขณะคจร.สั่ง
กทม. ลงทุนโครงการสายสีเขียวร่วมรัฐบาล
เหตุเป็นโครงการท้องถิ่น

โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน)
หลายเส้นทางที่มีแผนจะเปิดประมูลในปี
หนึ่งในนั้นคือ เส้นทาง กรุงเทพฯ-พัทยา-
ระยอง ระยะทาง 221 กิโลเมตร วงเงินลงทุน
1.52 แสนล้านบาท เชื่อม 3 ท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา ที่รัฐให้
อ่านต่อหน้า 4

ต่อจากหน้า 1

ไทย

มองว่าจะช่วยผลักดันเศรษฐกิจไทย จาก
เส้นทางที่ผ่านเมืองอุตสาหกรรมสำคัญ

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง
และจราจร (สนข.) เปิดเผยถึงกรณีญี่ปุ่น
เสนอให้ขยายโครงการรถไฟความเร็วสูง
กรุงเทพฯ-พัทยา-ระยอง จนถึงอโยธยา
ว่า สนข. และญี่ปุ่นยังไม่ได้หารือประเด็น
ดังกล่าวเพิ่มเติม เนื่องจากระดับนโยบาย
ไม่ได้สั่งการให้เดินหน้าหรือต่อ เบื้องต้น
คาดเป็นเพราะโครงการรถไฟความเร็วสูง
กรุงเทพฯ-พัทยา-ระยอง เดินหน้าไปมาก
แล้ว ข้อเสนอดังกล่าวยังซ้ำซ้อนเส้นทางอื่น

“เข้าใจว่าเราไม่ได้ตอบรับ เพราะเรา
เดินหน้ากระบวนการรัฐเอกชนร่วมลงทุน
(PPP) ใกล้เสร็จแล้ว ข้อเสนอมันเข้าไป
เข้าใจว่าถ้าทำตามข้อเสนอดังกล่าวจะต้อง
หยุดและต้องรื้อพีพีพีเก่าทั้งหมด และถ้า

ทำอย่างนั้นก็มีปัญหาอีกว่า ช่วงกรุงเทพฯ-
อโยธยา จะต้องมีปัญหาซ้ำซ้อนกันโครงการ
คือ กรุงเทพฯ เชียงใหม่, กรุงเทพฯ-โคราช
และอโยธยา-ระยอง ทำให้มูลค่าการลงทุน
โครงการแพงขึ้นไปอีก” นายชัยวัฒน์กล่าว
คาดเปิดประมูลได้ปีนี้

สำหรับปัจจุบันรถไฟความเร็วสูง
กรุงเทพฯ-พัทยา-ระยอง อยู่ขั้นตอนเสนอ
ขออนุมัติโครงการเพื่อเปิดประมูลแบบพีพีพี
และการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ก็ศึกษา
การขยายเส้นทางกรุงเทพฯ-พัทยา-ระยอง
เชื่อม 3 ท่าอากาศยาน ซึ่งตอนนี้การศึกษา
คืบหน้าไปกว่า 75% แล้ว คาดว่าโครงการ
ดังกล่าวอาจเปิดประมูลได้ภายในปีนี้และ
ได้เอกชนที่ชนะประมูลภายในกลางปี 2561
เพราะขั้นตอนพีพีพีจะใช้ระยะเวลาประมาณ
9 เดือน

ด้านโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-
หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร วงเงิน 9.4
หมื่นล้านบาท อยู่ระหว่างกระบวนการขอ
อนุมัติโครงการเพื่อเปิดประมูลแบบพีพีพี
คาดว่าจะเปิดประมูลและได้ผู้รับเหมาใน
ช่วงเดียวกับเส้นทางแรก

ของญี่ปุ่นจัดทำแผนแม่บท

สำหรับการจัดทำแผนแม่บทระบบ
ขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพฯ และ
ปริมณฑล ระยะที่ 2 ซึ่งได้รับการสนับสนุน
จากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศ
แห่งญี่ปุ่น (JIC) ขณะนี้พบว่าฝ่ายญี่ปุ่นต้อง
ใช้งบประมาณศึกษา และเก็บข้อมูลจำนวน
หลายล้านบาทเพื่อให้ได้รายละเอียดที่แม่นยำ

สนข. จึงขอให้ญี่ปุ่นสนับสนุนเงิน
ประมาณเพิ่มเติมเพราะ สนข. ไม่มีงบประมาณ
เพียงพอ ทางใจก็กำลังเตรียมหารือกับรัฐบาล
ญี่ปุ่นเพื่อขอวงเงินศึกษาเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม
ประเด็นนี้จะไม่ส่งผลกระทบต่อกร
อบเวลาการจัดทำแผน ซึ่งกำหนดว่าจะต้อง
แล้วเสร็จภายใน 2 ปี

สั่งกทม.ลงทุนสายสีเขียวร่วมรัฐ

นายชัยวัฒน์ กล่าวว่า ที่ประชุม
คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
(คจร.) สั่งการให้คณะอนุกรรมการฯ หรือ

เรื่องการโอนหนี้สินและทรัพย์สินรถไฟ
สายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงแบริ่ง-
สมุทรปราการ และหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต
วงเงิน 60,815 ล้านบาทระหว่างกรุงเทพมหานคร
(กทม.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่ง
ประเทศไทย (รฟม.) เพิ่มเติม

เนื่องจาก กทม. ขอให้รัฐบาลช่วย
อุดหนุนวงเงินในการรับโอนทรัพย์สินและ
หนี้สินจาก รฟม. ทั้งหมด แต่ คจร. เห็นว่า
กทม. ควรมีสถนลงทุนบ้าง เพราะเป็นเจ้าของ
โครงการและหน่วยงานในท้องถิ่น

คณะอนุกรรมการฯ จึงจะเชิญกระทรวง
คมนาคม กระทรวงการคลัง และ กทม. เข้าหา
หรือว่ากระทรวงการคลังและ กทม. จะแบ่ง
สัดส่วนการจ่ายวงเงิน 60,815 ล้านบาทให้
รฟม. อย่างไร เช่น อาจรับภาระฝ่ายละครึ่ง
หรือตามที่ตกลง โดยเรื่องนี้คงต้องได้ข้อสรุป
โดยเร็ว เพราะรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อ
ขยาย ช่วงสำโรง-สมุทรปราการ ใกล้แล้ว
เสร็จและวางแผนจะเปิดให้บริการปี 2561

หาก กทม. ไม่พร้อมลงทุนหรือไม่สามารถ
หาข้อสรุปเรื่องวงเงินได้ ก็มีอีกทางเลือก
คมนาคมจะเสนอแก้ไขมติ คจร. เปลี่ยนเจ้าของ
โครงการจาก กทม. เป็น รฟม. ตามเดิม