

อ่อนญี่ปุ่นลงขันดัน'ชินคันเซน' ● ยันมาตรฐานความเร็ว300กม.

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รมว.คมนาคม เปิดเผย ภายหลังเป็นประธานประชุมโครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีด) เส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระหว่างกระทรวงคมนาคม และกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยว (MLIT) ว่า ที่ประชุมได้หารือเกี่ยวกับโครงการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง 380 กม. วงเงิน 2.76 แสนล้านบาท ประกอบด้วย 7 สถานี คือ บางซื่อ ดอนเมือง พระนครศรีอยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ พิจิตร และพิษณุโลก ใน 3 ประเด็นหลัก คือ 1.ต้นทุนของโครงการ ซึ่งคณะทำงานทั้งสองฝ่ายจะไปพิจารณารายละเอียดอีกครั้งว่ารายการไหนจำเป็นหรือไม่จำเป็น หากต้องการต้นทุนถูกจำเป็นต้องออกแบบและก่อสร้างเป็นระยะ ๆ และอาจต้องตัดบางสถานีออกไปก่อน เช่น สถานีพิจิตร และสถานีลพบุรี เป็นต้น แต่ก็ยังเป็นทางเลือกหนึ่งเท่านั้น หากตัดออกจริงจะส่งผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสาร เพราะถ้าไม่มีสถานีคนก็ไม่ขึ้น ไทยต้องพิจารณาให้ดีว่าคุ้มกับจำนวนผู้โดยสารที่หายไปหรือไม่

2.เรื่องความเร็วสูงสุดในการเดินรถที่จะใช้ระบบเดียวกับชินคันเซน มาตรฐานญี่ปุ่นอยู่ที่ 300 กม.ต่อ ชม. มีผลสำรวจว่า

หากระยะทางไม่เกิน 500 กม. คนจะเลือกเดินทางโดยเครื่องบินหรือขับรถ เพราะเร็วและคุ้มค่าน่ากว่าแต่ระยะทาง 500-749 กม. ขึ้นไป คนจะหันมานั่งรถไฟความเร็วสูงทันที เพราะคุ้มค่าน่ากว่า

รมว.คมนาคม กล่าวต่อว่า สำหรับประเด็นที่ 3.เรื่องการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีญี่ปุ่นศึกษาทั้งระบบพบว่าทำให้โครงการมีความคุ้มค่าถึง 14% ต้องพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีและพัฒนาเมืองทั้งระบบตามผลการศึกษาผลตอบแทนทางเศรษฐกิจหรืออีไออาร์ ถ้าไม่พัฒนาความคุ้มค่าจะอยู่แค่ 7% เมื่อเปรียบเทียบความเชื่อมโยงแล้วพบว่ารถไฟไทย-จีน ได้เปรียบเรื่องความเชื่อมโยงระหว่างประเทศและความต้องการของผู้โดยสารที่มาจากจีน จึงกังวลเรื่องความเชื่อมโยงของรถไฟความเร็วสูงไทย-ญี่ปุ่น กรุงเทพฯ-เชียงใหม่

อย่างไรก็ตาม ฝ่ายไทยให้ข้อมูลว่าไฮสปีดไทย-ญี่ปุ่นเชื่อมโยงรถไฟทางคู่เส้นตะวันออก บ้านไผ่-นครสวรรค์ และเส้น



ตะวันตก นครสวรรค์-แม่สอด ได้จะทำให้ผู้โดยสารที่เดินทางจากจีนทางเครื่องบินหรือรถไฟมาต่อรถไฟทางคู่จากบ้านไผ่-นครสวรรค์ และขึ้นรถไฟความเร็วสูงไทย-ญี่ปุ่น ได้ อีกทั้งจะมีจุดหยุดพักหลายแห่ง ส่งผลต่อความเจริญของเมืองในอนาคต

นอกจากนี้ยังหารือด้วยว่าเส้นทางเชียงใหม่นั้นควรต้องพัฒนาเรื่องการขนส่งสินค้าแต่รถไฟความเร็วสูงไม่ใช่เรื่องการขนส่งสินค้าจะใช้เฉพาะขนส่งผู้โดยสารเพื่อให้เกิดความมั่นใจเรื่องความปลอดภัย ส่วนรูปแบบการลงทุนเป็นอีกโจทย์ที่ญี่ปุ่นต้องไปศึกษา ทั้งนี้ญี่ปุ่นเสนอว่ามีเงินกู้และอัตราดอกเบี้ยถูกพร้อมให้ไทยกู้ ซึ่งไทยแจ้งว่าต้องการลดภาระหนี้ดังนั้นต้องไปช่วยคิดว่ามีรูปแบบอื่นหรือไม่ในการช่วยลดภาระของรัฐบาล เช่น การร่วมทุน เป็นต้น ญี่ปุ่นจะกลับไปศึกษาเพิ่มเติมคาดว่าจะได้ข้อสรุปที่ชัดเจนภายในสิ้น ก.พ. เพื่อประกอบการนำเสนอคณะรัฐมนตรี(ครม.) ภายในเดือน มี.ค.นี้.