

อ่อนยุ่นลงชั้นไฮสปีดเชียงใหม่

- 'อาคม'ยันรบ.ต้องการลดภาระ
- มั่นใจมี.ค.พร้อมชงกรม.อนุมัติ

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังหารือร่วมกับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น เกี่ยวกับโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย-ญี่ปุ่น เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 ช่วง กทม.-พิษณุโลก มูลค่าประมาณ 2.76 แสนล้านบาท ว่า ขณะนี้คณะทำงานร่วม 2 ฝ่าย ไทย-ญี่ปุ่น อยู่ระหว่างหารือรายละเอียดการดำเนินโครงการให้ได้ข้อสรุป ทั้งในเรื่องรูปแบบการก่อสร้าง จำนวนสถานี การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานี โดยเบื้องต้นการก่อสร้างจะยังคงเป็นรถไฟความเร็วสูง แต่อยู่ระหว่างพิจารณาจะปรับลดจำนวนสถานีลงหรือไม่ เพื่อลดงบประมาณก่อสร้าง รวมทั้งจะเปิดให้ญี่ปุ่นเข้ามาร่วมทุนในโครงการด้วย โดยรายละเอียดต่างๆ จะต้องได้ข้อสรุปก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี

(กรม.) พิจารณานุมัติโครงการในเดือนมีนาคม 2561 นี้

“ระหว่างนี้คณะทำงานร่วม 2 ฝ่าย จะสำรวจความเหมาะสมในด้านต่างๆ ทั้งเรื่องการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานี ซึ่งพบว่าหากไม่พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เลย ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจจะอยู่ที่ 7% แต่หากพัฒนาผลตอบแทนทางเศรษฐกิจอยู่ที่ 14% ดังนั้นต้องหารือร่วมกันว่าจะพัฒนาตลอดเส้นทางอย่างไร ขณะเดียวกันได้เสนอให้ทางญี่ปุ่นศึกษาลงทุนรถไฟทางคู่เส้นตะวันออก-ตะวันตก เนื่องจากมีศักยภาพที่สามารถเชื่อมรถไฟเร็วสูง กทม.-เชียงใหม่ได้ โดยญี่ปุ่นรับศึกษาเส้นทางรถไฟทางคู่ช่วงบ้านไผ่-นครสวรรค์ ส่วนช่วงนครสวรรค์-แม่สอด การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จะเป็นผู้ศึกษา” นายอาคมกล่าว

นายอาคมกล่าวต่อว่า สำหรับการศึกษ

การปรับลดจำนวนสถานีลง เพื่อปรับลดงบประมาณในการดำเนินการลงนั้น มีการตั้งข้อสังเกตว่าหากปรับลดสถานีลงอาจจะส่งผลกระทบต่อปริมาณจำนวนผู้โดยสารที่จะมาใช้บริการลดลงได้ จึงได้เสนอให้ญี่ปุ่นเข้ามาร่วมทุนในโครงการ เนื่องจากขณะนี้รัฐบาลไทยมีนโยบายที่จะลดภาระงบประมาณด้านการลงทุน ขณะที่ญี่ปุ่นเสนอว่ามีความพร้อมที่จะให้ฝ่ายไทยกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยต่ำเพื่อดำเนินโครงการ

นายอาคมกล่าวว่า โครงการนี้จะใช้ระบบเทคโนโลยีของรถไฟชินคันเซน ซึ่งจะ เป็นรถไฟความเร็วที่ 300 กิโลเมตร (กม.)/ ชั่วโมง (ชม.) โดยญี่ปุ่นให้รายละเอียดว่า หากปรับลดความเร็วลงอาจจะส่งผลกระทบต่อการใช้บริการ ทำให้ผู้โดยสารหันไปใช้ระบบขนส่งด้านอื่นแทน เช่น ขับรถไปเอง หรือเดินทางด้วยเครื่องบิน โดยจากการศึกษาพบว่า ระยะทางที่เหมาะสมที่ผู้โดยสารกว่า 80-90% จะมาใช้บริการรถไฟจะอยู่ที่ไม่เกิน 749 กม. เพราะหากระยะทางมากกว่านี้ผู้โดยสารจะหันไปใช้บริการเครื่องบินแทน