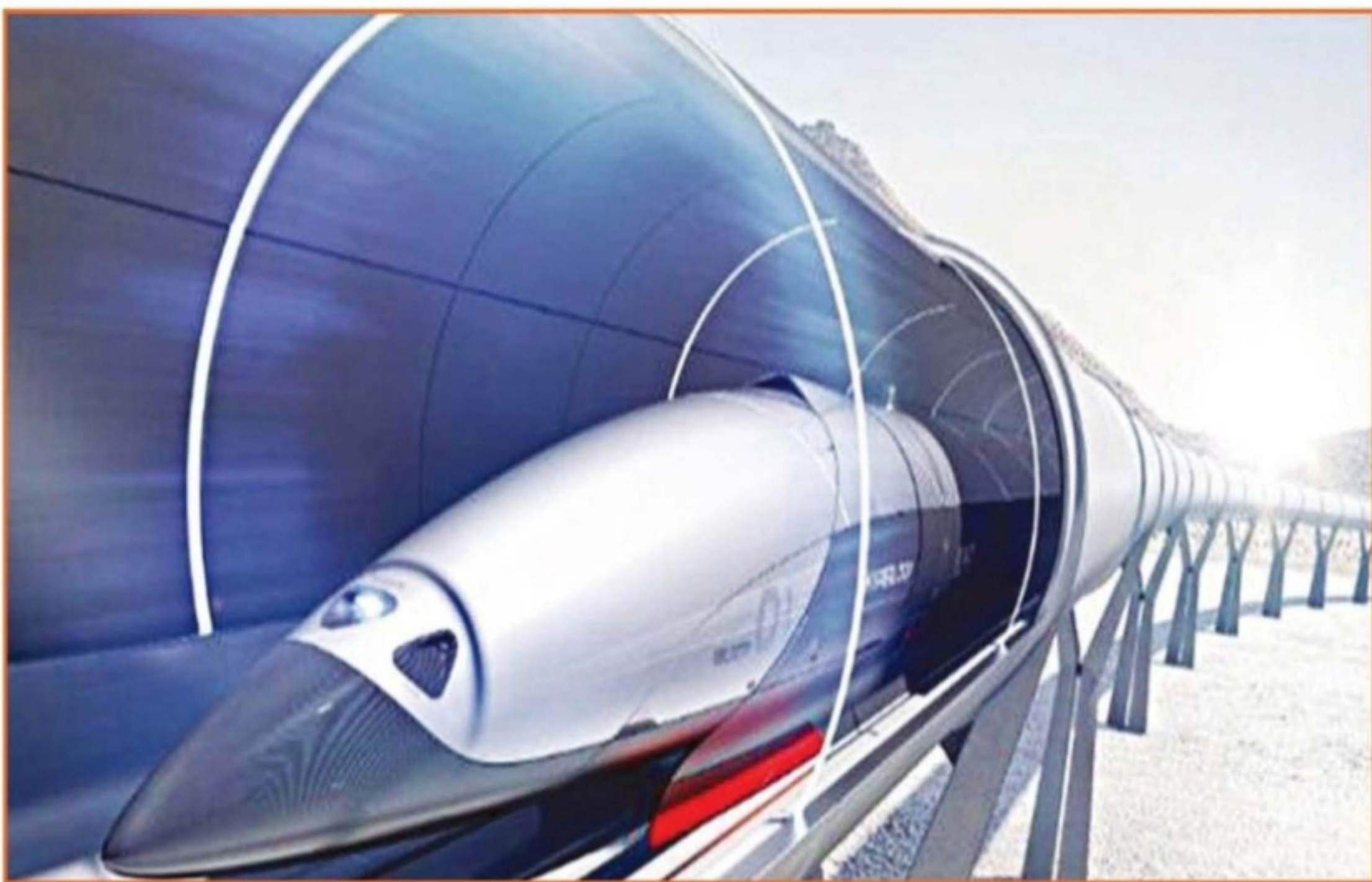


'ไฮเปอร์ลูบเมืองไทย' สนข.จัดให้!!

● 2สายเหนือใต้กทม.-เชียงใหม่-ปาดังเบซาร์

● 45นาทีเหมือนพุ่งทะลุมิติเร็วกว่าเครื่องบิน



นายสรวิช ทรวงศิริวิไล ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เปิดเผยภายหลังประชุมหารือเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกับชมรมไฮเปอร์ลูบทรานสปอร์ต เทคโนโลยีไทย-สหรัฐอเมริกา ว่าที่ประชุมมีมติให้ศึกษาความเป็นไปได้ในการนำเทคโนโลยีการเดินทางแบบไฮเปอร์ลูบ (Hyper-loop) ซึ่งเป็นระบบการขนส่งแบบแคปซูลมาประยุกต์ใช้ในประเทศไทยเนื่องจากเป็นเทคโนโลยีและเป็นทางเลือกใหม่ในการเดินทางในอนาคตโดยจะทำการศึกษาร่วมกันระหว่าง สนข.และชมรมไฮเปอร์ลูบฯ คาดว่าจะเริ่มศึกษาเดือน ก.ค. 62 ใช้เวลาศึกษา 1 ปีแล้วเสร็จเดือน ก.ค. 63 จากนั้นจะเสนอให้รัฐบาลเป็นผู้พิจารณา

นายสรวิช กล่าวต่อว่า เบื้องต้นจะศึกษา 2 เส้นทางประกอบด้วย สายเหนือกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ใช้เวลาประมาณ 45 นาที และสายใต้ กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา ใช้เวลาประมาณ 1 ชม. แต่ละเส้นทางเนื่องจากมีระยะทางไกลจะให้

จุดแวะจอดด้วยโดยเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ จะแวะจอดที่ จ.พิษณุโลก ส่วนเส้นทางกรุงเทพฯ-สงขลา จะแวะจอดที่ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์

อย่างไรก็ตามไฮเปอร์ลูบเป็นการขนส่งรูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับบริบทของไทยตามที่กำหนดในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (ปี 61-80) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศหัวข้ออุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ด้วยจึงต้องเร่งศึกษาเพื่อใช้เป็นความรู้ในการนำมาดำเนินการต่อไป

นายสรวิช กล่าวอีกว่า จากการรับฟังข้อมูลไฮเปอร์ลูบจากทางชมรมฯ พบว่า มีทั้งข้อดี และข้อเสียโดยทาง สนข.ยังห่วงเรื่องความปลอดภัยความคุ้มค่าในการลงทุนและความเสถียรของระบบซึ่งสิ่งเหล่านี้ต้องทำการศึกษาต่อไปและคงต้องรอดูผลการดำเนินการเรื่องไฮเปอร์ลูบในต่างประเทศด้วย ขณะนี้ทราบว่าประเทศต่าง ๆ อาทิ ที่เมืองดูไบ ประเทศสหรัฐอาหรับ

อเมริกา, ประเทศฝรั่งเศสและสหรัฐอเมริกา กำลังเริ่มทดลองใช้ไฮเปอร์รูปในการขนส่งผู้โดยสารอยู่

ผู้สื่อข่าวรายงานว่าไฮเปอร์รูปเป็นระบบขนส่งรูปแบบใหม่เดินทางด้วยความเร็วสูงผ่านท่อสุญญากาศลอยตัวด้วยเทคโนโลยีแรงแม่เหล็ก เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นนวัตกรรมใหม่ในการเดินทางต่อจากเครื่องบิน รถไฟ รถยนต์ และเรือ ข้อดีจะช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางให้ผู้โดยสาร ราคาค่าโดยสารต่ำกว่ารถไฟความเร็วสูง มีต้นทุนในการสร้างต่ำกว่าการสร้างรถไฟความเร็วสูงประมาณ 10 เท่า ลดผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่การก่อสร้างช่วยลดการจราจรที่แออัดและน่าจะได้รับค่านิยมมากกว่าเครื่องบินโดยเฉพาะจากผู้โดยสารที่ต้องการ

เดินทางระยะสั้นเนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว ความเร็วสูงสุด 1,200 กิโลเมตร (กม.) ต่อชั่วโมง

ส่วนข้อเสียเนื่องจากตัวรถมีความเบาและขนาดเล็กไม่ใหญ่ไม่เกิน 5 ตัน จึงทำให้จุคนต่อครั้งไม่มากจะเกิน 20-50 คน การวิ่งต่อจำนวนเที่ยวจะรองรับผู้โดยสารได้น้อยกว่ารถไฟความเร็วสูงนอกจากนี้ตัวท่อซึ่งจะปิดทั้งหมดทำให้ไม่สามารถเห็นข้างทางได้ระบบนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพียงแค่นำส่งคนและสินค้า ไม่สามารถเป็นคมนาคมเชิงท่องเที่ยวได้ ขณะเดียวกันจะไม่สามารถสร้างท่อเพื่อเชื่อมโยงเมืองที่มีระยะทางไกลเกินกว่า 1,600 กม. ได้และการวางท่อแบบตรงโค้งได้ไม่มากจึงอาจเป็นข้อจำกัดในการก่อสร้าง.