

บั้ง!ติดแอร์รถไฟส้วโลว์คอสต์

นำร่องบางซื่อ-รังสิตปี64 เล็งนำ'ไฮปเวลล์'ถกค่าโง่

หัวลำโพง • รฟท.บั้งโอเดียติดแอร์รถไฟ สู้ศึกตลาดการบินโลว์คอสต์ นำร่องรถไฟชานเมืองสายสีแดงบางซื่อ-รังสิตในปี 2564 พร้อมขยายต่อเส้นทางหัวหิน, นครราชสีมา และนครสวรรค์ จุดแข็งมีศักยภาพด้านการเดินทางและนักท่องเที่ยว ด้านค่าโง่คืบ นัดเรียกไฮปเวลล์เจรจาสัปดาห์หน้า

นายวรวิทย์ มาลา รักษาการผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยว่า ในอนาคต รฟท.มีแผนที่จะปรับโฉมรถโดยสารของ รฟท.ใหม่ ให้ก้าวไปสู่ระบบไฟฟ้าที่มีการเดินรถไฟปรับอากาศ โครงการแรกจะเริ่มดำเนินการที่โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงช่วงบางซื่อ-รังสิต ซึ่งเป็นรถไฟไฟฟ้าที่จะเปิดให้

บริการในปี 2564 จากนั้น รฟท.จะขยายไปยังสายไฟสีแดงไปทุกสายที่ไปปริมณฑล ด้านทิศเหนือ ช่วงบางซื่อ-รังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และเชื่อมต่อไปถึงสถานีบ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านทิศตะวันตก ช่วงบางซื่อ-ศาลายา-นครปฐม และทิศใต้ ช่วง บางซื่อ-หัวลำโพง-มหาชัย

“ล่าสุดคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้อนุมัติการก่อสร้างโครงการช่วงรังสิต-มธ.ศูนย์รังสิต ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายาและช่วงตลิ่งชัน-ศิริราชแล้ว และจะทยอยออกร่างเงื่อนไขการประมูลหรือ TOR จากนั้นจะเปิดประมูลต่อไป” นายวรวิทย์กล่าว

นายวรวิทย์กล่าวว่า สำหรับแผนพัฒนาระบบไฟฟ้าในการเดินรถขั้นต่อไปนั้น วางแผนไว้ 2 ระยะ เริ่มจากระยะที่ 1 รัศมี 300 กิโลเมตร (กม.) สายเหนือ ช่วงกรุงเทพฯ-นครสวรรค์ สายใต้ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน และสายอีสานช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ส่วนระยะที่ 2 รัศมีมากกว่า 500 กม. แบ่งเป็น ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก, ช่วงหัวหิน-สุราษฎร์ธานี และช่วง



วรวิทย์ มาลา

นครราชสีมา-ขอนแก่น โดยรถไฟที่นำมาให้บริการนั้น จะเป็นรถรุ่นใหม่ที่มีการใช้ระบบปรับอากาศ ขณะที่รถไฟดีเซลแบบเก่านั้นจะนำไปวิ่งในเส้นทางไกลแทน

“แผนการตลาดของ รฟท.

ในอนาคตต้องปรับตัวเพื่อแข่งขันกับธุรกิจการบินต้นทุนต่ำ (สายการบินโลว์คอสต์) จึงต้องช่วงชิงสัดส่วนผู้โดยสารมาในระบบราง ดังนั้น จึงมองว่าจุดยุทธศาสตร์เฟส 1 หัวหิน, นครราชสีมาและนครสวรรค์ เป็นจุดที่แข่งขันทางการตลาดได้ มีศักยภาพด้านการเดินทางและนักท่องเที่ยว” นายวรวิฑูมิกล่าว

นายเอก สิทธิเวคิน รองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กล่าวภายหลังการประชุมคณะกรรมการเจรจาภาระหนี้ค่าชดเชยโครงการไฮโปเวลล์ ว่า สำหรับเงินต้นยังไม่รวมดอกเบี้ยที่รัฐบาลต้องชำระให้เอกชนจำนวน 11,888 ล้านบาทนั้น รฟท.อยู่ระหว่างตรวจสอบรายละเอียด

ค่าเสียหายของภาระหนี้เงิน 9,000 ล้านบาทให้ชัดเจนก่อน โดยจะเชิญไฮโปเวลล์เข้ามาหารือในสัปดาห์หน้า

“วงเงินดังกล่าวได้มาตามที่อนุญาตตุลาการกำหนดไว้ โดยวงเงิน 1.4 หมื่นล้านเป็นค่าก่อสร้าง แต่ถูกตัดในชั้นศาลแล้วเหลือ 9,000 ล้านบาท และเอาไปรวมในงบ 2,850 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายประโยชน์ที่ดิน และค่าธรรมเนียมการดำเนินการอีก 38 ล้านบาท ดังนั้น เงินจำนวน 9,000 ล้านบาทนั้น จะต้องขอตุรายละเอียดเพิ่มเติม โดย 1-2 วันนี้จะเร่งรวบรวมประเด็นคำถามต่างๆ ให้ครอบคลุมเพื่อส่งให้ไฮโปเวลล์ต่อไป” นายเอกกล่าว.