

ตำนานรถไฟทางคู่หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

สศช.ใช้ระบบเอื้อประโยชน์มาเลเซียมากกว่าไทย

รฟท.ผยโครงการรถไฟทางคู่ หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ วงเงินลงทุน 7,864 ล้านบาทอาจถูกแช่แข็ง สภาพัฒน์ คำนระบบไฟฟ้าไม่เหมาะเอื้อประโยชน์ให้ระบบ เศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยวให้มาเลเซียมากกว่า ไทย ขอให้ทบทวนใหม่ พร้อมแนะรัฐจัดงบช่วย โควิด-19

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 เส้นทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 7,864 ล้านบาท ซึ่งเป็นโครงการรถไฟทางคู่ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ว่าโครงการได้รับความเห็นชอบราชการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม แล้ว ตั้งแต่วันที่ 1 ส.ค.2561 ขณะนี้อยู่ระหว่างเสนอเรื่อง ขออนุมัติต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และเสนอขอความเห็นไปยังสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช. หรือสภาพัฒน์) ก่อนเสนอให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาอนุมัติโครงการต่อไป

โดยล่าสุดสภาพัฒน์ไม่เห็นด้วยกับโครงการดังกล่าว ให้เหตุผลว่ารถไฟทางคู่ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้าอาจเอื้อประโยชน์ให้กับระบบเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว

ของประเทศมาเลเซีย ซึ่งใช้ระบบรถไฟฟ้ายู่อแล้วมากกว่าเอื้อประโยชน์ให้กับการเดินรถไฟของไทย จึงขอให้รฟท.กลับไปทบทวนโครงการใหม่ทั้งหมด โดยถอดระบบไฟฟ้าออก และปรับให้เป็นรถไฟทางคู่เหมือนโครงการอื่นๆ แทน

“สภาพัฒน์ย้ำว่าในระยะสั้นนี้จะพิจารณาโครงการรถไฟทางคู่ที่เหมาะสมและจำเป็นเท่านั้น ซึ่งขณะนี้ไม่มีเพียงโครงการเดียวเท่านั้นคือ โครงการรถไฟทางคู่ เส้นทางขอนแก่น-หนองคาย ส่วนเส้นทางอื่นๆ ที่เหลือขอชะลอโครงการไปก่อนจากปัญหาภาระงบประมาณของรัฐบาลในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19”

รายงานข่าวแจ้งว่า สำหรับโครงการทางคู่ เส้นทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์นั้น จะต้องชะลอการนำเสนอโครงการไปก่อน ยังไม่สามารถระบุได้ว่าจะเริ่มดำเนินโครงการได้อีกครั้งเมื่อไหร่ ทำให้โครงการล่าช้าไปจากแผนเดิมที่ รฟท.ตั้งเป้าว่าจะนำเสนอโครงการให้ ครม. พิจารณาอนุมัติได้ช่วงไตรมาส 3-4 ปีนี้ เปิดประกวดราคาช่วงไตรมาส 1-2 ปี 2565 และเริ่มงานก่อสร้างช่วงกลางปี 2565 โดยมีระยะเวลาก่อสร้างรวม 3 ปี

สำหรับโครงการดังกล่าวเป็นประตูสู่การค้าและเมืองหลักในภูมิภาค โดยเชื่อมไปยังประเทศมาเลเซีย