

## 3 อ่านระหว่างบรรทัด



มีใครไม่อยากจะเห็น  
'รถไฟความเร็วสูง'?

# มีใครไม่อยากจะเห็น 'รถไฟความเร็วสูง'?



คิดว่าเราจะทันได้นั่งรถไฟความเร็วสูงกลับอีสานบ้านเฮามั้ย?

วันก่อน ผมถูกถามเรื่องนี้  
วันนี้ ขอคุยเรื่องนี้



1. ช่วงหลัง เราเห็นข่าวรถไฟลาว-จีนสร้างเสร็จ จะเปิดให้บริการปลายปีนี้แล้ว

แน่นอนว่า ผมยินดีด้วย เพราะต่อไป หากจะไปเที่ยวหลวงพระบาง ก็สามารถจะนั่งรถไฟจากเวียงจันทน์ไปหลวงพระบางได้อย่างสะดวกสบาย หรือนั่งต่อไปถึงจีนก็ยังได้

แต่ที่น่าเวทนา คือ คนบางกลุ่มที่พยายามจะ "ด้อยค่าประเทศไทย" ด้วยการพูดแบบมั่วๆ ซั่วๆ ว่ายุคนี้ประเทศไทยมีการลงทุนพัฒนารถไฟช้ากว่าประเทศเพื่อนบ้านแล้ว

ความจริง คือ รถไฟที่ลาวกำลังจะเปิดให้บริการนี้ คือ รถไฟความเร็วปานกลาง

ส่วนรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยที่กำลังก่อสร้างกันอยู่ 2 สาย คือ รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-โคราช-หนองคาย (ระยะที่หนึ่ง) เป็นรถไฟความเร็วสูงจริงๆ คือ ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นั่งจากบางซื่อไปโคราชใช้เวลาแค่ชั่วโมงครึ่ง

นอกจากนี้ รถไฟความเร็วสูงในไทยเราลงทุนทำเป็นทางคู่ (คือมีสองรางคู่กัน วิ่งสวนวิ่งแข่งกันได้เลย) เพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต ซึ่งเส้นทางจะต่อไปจนถึงหนองคาย ไปรับส่งต่อกับรถไฟลาว

# แนวหน้า

Naew Na  
Circulation: 900,000  
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/วิเคราะห์

วันที่: จันทร์ 27 กันยายน 2564

ปีที่: 42 ฉบับที่: 14761

Col.Inch: 143.14 Ad Value: 178,925

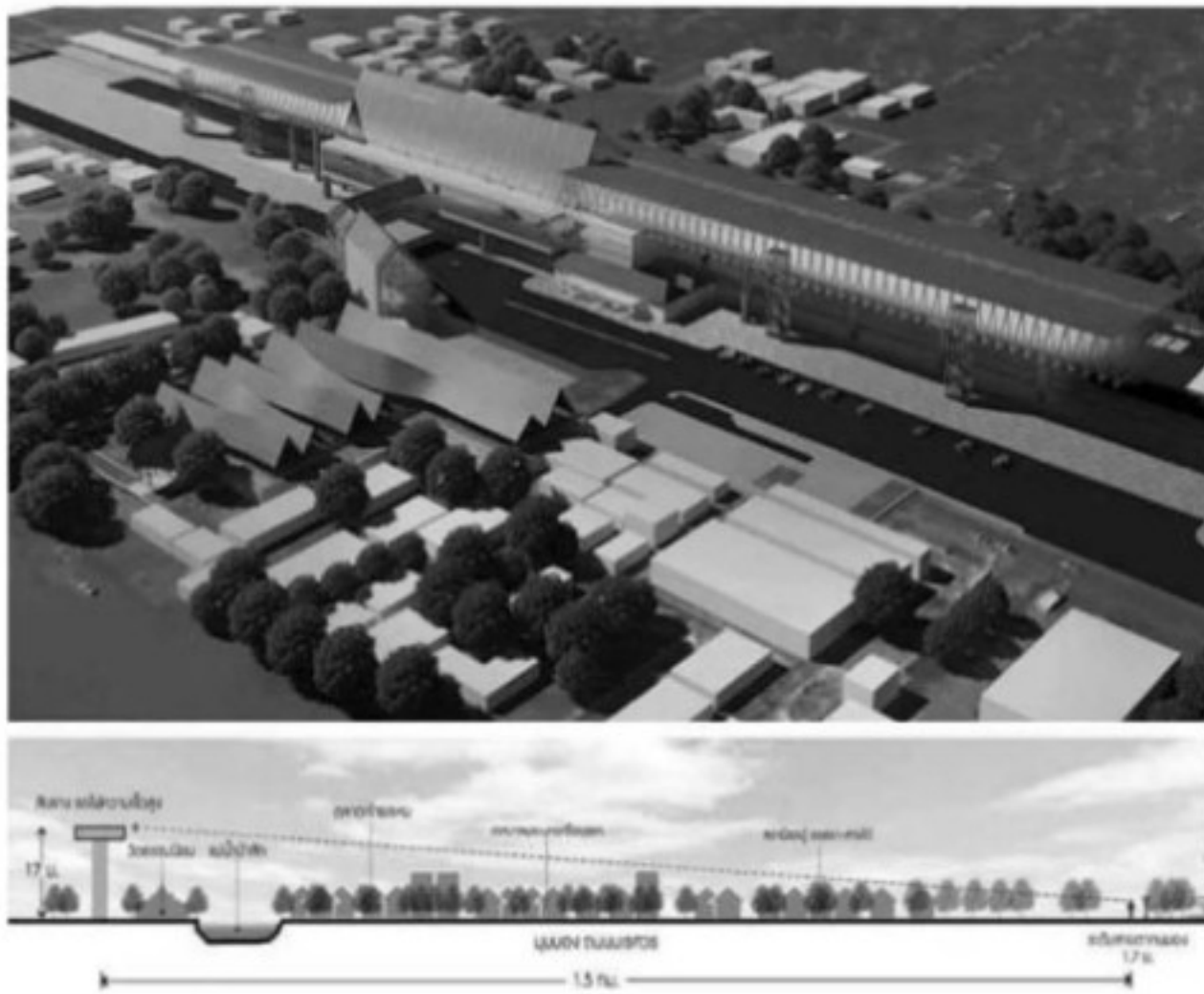
หน้า: 1(ล่างซ้าย), 3

PRValue (x3): 536,775

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: อ่านระหว่างบรรทัด: มีใครไม่อยากจะเห็น 'รถไฟความเร็วสูง'?

ที่เวียงจันทน์ ส่วนรถไฟความเร็วปานกลางในลาว เขาทำเป็นราวเดี่ยว คือ มีทางเส้นเดียว ถ้าจะวิ่งสวน-แข่ง จะต้องจอดหลบสับหลักกัน



2. ที่ผ่านมา การดำเนินการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงในไทยมีข้อติดขัดหลายอย่าง

โครงการช้ากว่าที่ควรจะเป็น

จริงๆ ควรจะเดินหน้าเร็วกว่านี้ เพราะช่วงที่ช้าก่อนหน้านี้นี้ คือ การเจรจาต่อรองเงื่อนขากับทางการเงิน เมื่อทุกอย่างผ่าน ตกกลงกันแล้ว ที่เหลือจึงไม่ควรจะช้า

หนึ่งในปมปัญหา คือ การก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงอยุธยา ติดปมที่ตั้งของสถานีอาจส่งผลกระทบต่อมรดกโลก ถึงขนาดมีการพูดถึงทางเลือกในการปรับแนวเส้นทางรถไฟใหม่ เพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่มรดกโลก แล้วไปสร้างสถานีห่างออกไปจากตัวเมืองอยุธยา แต่ถูกสังคมคัดค้าน

ผู้สนับสนุนให้สถานีอยู่ที่ออกแบบไว้เดิม แต่ปรับรายละเอียดแบบแปลน ต้องพยายามชี้แจงข้อกังวล ข้อหนึ่งคือหากมองมาจากโบราณสถานที่เป็นมรดกโลกจะเห็นทางวิ่งรถไฟ

เป็นมรดกโลกจะเห็นทางวิ่งรถไฟความเร็วสูงหรือไม่ ก็ถึงขนาดต้องลงพื้นที่ทดสอบ 92 จุด พบว่า ไม่เห็นทางวิ่งรถไฟแน่นอน

ล่าสุด สัปดาห์ที่ผ่านมา มีการประชุมพิจารณาด้วยกันทุกหน่วยงาน ข้ามกระทรวง โดยมี รมต. จาก 3 กระทรวง 3 พรรคหารือร่วมด้วยจนได้ข้อสรุป นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในการร่วมหารือ นายวราวุธ ศิลปอาชา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และนายอิทธิพล คุณปลื้ม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวัฒนธรรม ร่วมด้วย

สรุปว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงได้ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง แต่เพื่อลดข้อกังวลต่างๆ จะดำเนินการลดระดับสันรางลงเหลือ 17 เมตร รวมถึงเตรียมจัดทำรายงานผลกระทบต่อมรดกโลกทางวัฒนธรรม (Heritage Impact Assessment : HIA) เพื่อเสนอต่อศูนย์มรดกโลกที่กรุงปารีสต่อไป และจะกำหนดมาตรการจำกัดความสูงของอาคารรอบสถานี เช่น ในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยจะออกระเบียบกำหนดความสูงไม่เกินที่กำหนด และประสานองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นออกเทศบัญญัติควบคุมความสูงของอาคารโดยรอบสถานีต่อไป

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมจะนำความเห็นในการประชุม เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

# แนวหน้า

Naew Na  
Circulation: 900,000  
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/วิเคราะห์

วันที่: จันทร์ 27 กันยายน 2564

ปีที่: 42

ฉบับที่: 14761

หน้า: 1(ล่างซ้าย), 3

Col.Inch: 143.14 Ad Value: 178,925

PRValue (x3): 536,775

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: อ่านระหว่างบรรทัด: มีใครไม่อยากจะเห็น 'รถไฟความเร็วสูง'?

แนวทางการดำเนินการของโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วง กรุงเทพ-นครราชสีมา ต่อไป

ย้าว่า ในหลายประเทศที่มีมรดกโลก ก็มีสถานีรถไฟความเร็วสูงอยู่ใกล้ๆ ได้ ไม่เป็นปัญหา

3. ขออนุญาตพูดตรงๆ ในข้อสงสัย

โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐไทยกับจีน ไทยลงทุนเอง จีนสนับสนุนเทคโนโลยี แน่แน่นอนว่า จะเป็นประโยชน์กับสองประเทศ ทั้งการคมนาคมขนส่ง การเดินทาง การท่องเที่ยว การพัฒนาเมือง พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ ในจังหวัดที่มีสถานีจอด

และเสริมบทบาทของมหาอำนาจจีนในภูมิภาคนี้

แน่นอนว่า “มหาอำนาจ” ขั้วอื่น ที่แข่งขันและแย่งชิงบทบาทผู้นำกับจีน ย่อมจะไม่ชอบไม่พอใจ และคงไม่อยากจะให้ประสบความสำเร็จ

อุปสรรคที่เกิดขึ้น คงมีมาหลายรูปแบบผ่านเงื่อนไขขององค์กรต่างๆ แต่เชื่อว่า โครงการนี้จะเดินต่อไปจนสำเร็จ

4. โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-โคราช งบประมาณ 179,421 ล้านบาท เฟสที่ 1 กรุงเทพ-โคราช

มีสถานีทั้งหมด 6 สถานี ได้แก่ สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง สถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง สถานีนครราชสีมา (โคราช)

ระยะทาง 250 กิโลเมตร ทางวิ่งส่วนใหญ่เป็นทางยกระดับ (ทางวิ่งระดับดิน มีระยะทางรวม 54.09 กิโลเมตร ทางวิ่งยกระดับ มีระยะทางรวม 188.68 กิโลเมตร)

ช่วง บางซื่อ-อยุธยา-สระบุรี เป็นทางรถไฟยกระดับทั้งหมด

ขบวนรถไฟความเร็วสูงที่จะนำมาวิ่งในโครงการ คือ Fuxing Hao CR300AF

รัฐบาลไทยตกลงจัดซื้อจากทางการจีนเรียบร้อยแล้ว จำนวน 6 ขบวน

แต่ละขบวน มี 8 ตู้

จำนวนที่นั่ง 594 ที่นั่งต่อขบวน

แบ่งเป็น ชั้นหนึ่ง 96 ที่นั่ง และชั้นมาตรฐาน



498 ที่นั่ง

อีกราว 5 ปี น่าจะเปิดให้บริการได้จริง  
(2569)

เอาเป็นว่า ใครเป็นนายกฯ ในรัฐบาลสมัย  
หน้า คนนั้นคงต้องทำหน้าที่เปิดให้บริการ เป็น  
หน้าประวัติศาสตร์ใหม่ของรถไฟความเร็วสูงใน  
ประเทศไทย

5. ขณะเดียวกัน การลงทุนก่อสร้างระบบ  
โครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ก็เดินหน้าไปพร้อมกัน

ที่จะเสร็จก่อน ได้ใช้ก่อน เช่น โครงการ  
มอเตอร์เวย์บางปะอิน-โคราช

ระบบรถไฟทางคู่ (ซึ่งจะทำให้รถไฟปกติมี  
ความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัยมากขึ้น)

สนามบิน อาคารผู้โดยสารหลังใหม่ที่  
สนามบินหลายๆ แห่ง

โครงข่ายถนนหนทางต่างๆ นานา ที่มีการ  
ก่อสร้างกันอยู่ทั่วประเทศ ฯลฯ

5 ปีข้างหน้า คือช่วงเวลาที่เห็นการ  
เปลี่ยนแปลงที่จับต้องได้ขนานใหญ่ใน  
ประเทศไทย

สันติสุข มะโรงศรี