

คมนาคมเร่งออกแบบสะพานเชื่อม ไฮสปีดไทย-ลาว-จีน

มองไกลบูมการค้า-ลงทุน

คมนาคมเร่งออกแบบสะพานเชื่อมไฮสปีดไทย-ลาว-จีน

ผู้จัดการรายวัน360° – รถไฟไทย-จีน เฟส 3 ยังไม่ลงตัว ลาวยืนยันสร้างสะพานเชื่อม “หนองคาย-เวียงจันทน์” รับรถไฟอย่างเดียวน ส่วนขยายรับรถยนต์ด้วย ขอเสนอรัฐบาลก่อน “คมนาคม” มองไกล บูมการค้า การลงทุน ท่องเที่ยว ลุยออกแบบสะพาน 2 ทางเลือก มีทั้งสะพานรถไฟ และรถยนต์วิ่ง คาดออกแบบเสร็จปี 66 วงเงินก่อสร้าง 4,000 ล้าน ออกกันคนละครึ่ง ส่วนช่วงผลไม้ออก เพิ่มรถไฟช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง ไป-กลับ เป็น 14 เที่ยว หนุนส่งออกไปจีนสะดวก **อ่านต่อหน้า 4**

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมเปิดเผยว่า เมื่อวันที่ 5 เม.ย. 2565 นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคมได้เป็นประธานคณะทำงานร่วมภาครัฐและเอกชนในการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน เพื่อหาแนวทางการบูรณาการการเชื่อมโยงระหว่างไทย-ลาว-จีนที่นำไปสู่การพัฒนายกระดับศักยภาพการแข่งขันของประเทศทั้งในระยะสั้นภายในปีนี้ และระยะยาวโดยมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พร้อมด้วยหน่วยงานภาคเอกชน เช่น หอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรม และสมาคมผู้ประกอบการ

ด้านการขนส่ง ฯลฯ ร่วมหารือ โดยในประเด็นการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ ซึ่งในการประชุมคณะทำงานร่วมไตรภาคีด้านรถไฟระหว่างไทย-ลาว-จีน ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2565 ทั้งสามฝ่ายได้หารือเกี่ยวกับการศึกษาและออกแบบรายละเอียดสะพานมิตรภาพแห่งใหม่ โดยไทยเห็นว่าการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ควรรองรับระบบรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ และรองรับรถยนต์ ด้วยพร้อมมีโครงข่ายถนนเชื่อมต่อสะพานทั้งสองฝั่งนั้น ทางฝ่ายลาวเห็นว่า ควรพิจารณาเฉพาะสะพานรถไฟตามข้อตกลงเดิมในลำดับแรก ในส่วนของสะพานถนน ทางฝ่ายลาวจะได้นำเสนอรัฐบาลพิจารณาต่อไป แหล่งข่าวกล่าวว่า ในส่วนของกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรม

ทางหลวง (ทล.) พิจารณาขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่าย (งบกลาง) ประมาณ 140 ล้านบาท เพื่อออกแบบสะพานแห่งใหม่ ซึ่งได้เสนอเรื่องไปยังสำนักงบประมาณแล้ว และได้เตรียมร่างขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษาออกแบบโครงการฯ ไว้แล้ว ทั้งนี้ กรณีการก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ที่มีทั้งรองรับ รถไฟ และรถยนต์ด้วยนั้น เนื่องจากไทยเพิ่งนำเสนอในที่ประชุมสามฝ่ายตั้งนั้น ทางลาวจึงต้องนำกลับไปเสนอกับรัฐบาลลาวก่อน ในระหว่างนี้ไทยจะดำเนินการเรื่องออกแบบไปก่อนโดยจะออกแบบ 2 ทางเลือก คือ แนวทางที่ 1. ก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ ทางด้านท้ายน้ำของสะพานเดิม โดยก่อสร้างเป็นสะพานรถไฟรองรับได้ 4 ทาง (ขนาด 1 เมตร ของ รฟท. 2 ทาง ขนาด 1.435 เมตร หรือ Standard Gauge) รองรับไฟ

ความเร็วสูง 2 ทาง) และสะพานรถยนต์ ขนาด 2 ช่องจราจร ในโครงสร้างเดียวกัน พร้อมทั้งปรับปรุงสะพานเดิมให้เป็น สะพานรถยนต์เพียงอย่างเดียว

แนวทางที่ 2 ออกแบบก่อสร้าง สะพานแห่งใหม่ ทางด้านท้ายน้ำของ สะพานเดิม โดยก่อสร้างเป็นสะพานรถไฟ รองรับได้ 4 ทาง (ขนาด 1 เมตร ของ รฟท. 2 ทาง ขนาด 1.435 เมตร หรือ Standard Gauge) รับรถไฟความเร็ว สูง 2 ทาง) พร้อมทั้งปรับปรุงสะพานเดิม ให้เป็นสะพานรถยนต์เพียงอย่างเดียว และออกแบบก่อสร้างสะพานรถยนต์ใหม่ อยู่ด้านเหนือของสะพานเดิม มีขนาด 2 ช่องจราจร

“ในระหว่างที่รอทางฝ่ายลาว พิจารณารูปแบบสะพานแห่งใหม่ระหว่าง แบบเดิมที่เป็นสะพานรถไฟอย่างเดียว กับรูปแบบที่รองรับรถยนต์ด้วยนั้น ในการ

ดำเนินการไม่ได้หยุดชะงักแต่อย่างใด โดยหลังจากกรมทางหลวงได้รับงบประมาณ จะมีขั้นตอนในการดำเนินการ จัดจ้างที่ปรึกษา คาดว่าจะออกแบบเสร็จ ประมาณกลางปี 2566 นอกจากนี้ยังมีขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อีก”

แหล่งข่าวกล่าวว่า ตามหลักการ ไทยและลาวจะออกค่าก่อสร้างสะพาน คนละครึ่ง โดยประมาณการสะพาน รูปแบบเดิมรองรับระบบรถไฟความเร็ว สูงและรถไฟทางคู่มีค่าก่อสร้างประมาณ 2,000 ล้านบาท กรณีเพิ่มรองรับรถยนต์ พร้อมโครงสร้างถนนเชื่อมต่อกว่า มีค่า ก่อสร้างประมาณ 4,000 ล้านบาท

นอกจากนี้ คณะทำงานร่วมฯเชื่อมโยงรถไฟไทย-ลาว-จีน ยังได้หารือถึง สถานการณ์การขนส่งทุเรียน ซึ่งในปัจจุบัน ผลผลิตทุเรียนของไทยมีแนวโน้มเพิ่มสูง

ขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2564 มีปริมาณ การส่งออกทุเรียน เพิ่มขึ้น 42% และมี มูลค่าการส่งออกทุเรียน เพิ่มขึ้น 64%

เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 ซึ่ง สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรได้ คาดการณ์แนวโน้มผลผลิตทุเรียนของ ประเทศไทยในปี 2565 จะจะมีทุเรียนรวม ทั้งประเทศประมาณ 1,483,041 ตัน ดังนั้น เพื่อให้เกิดการระบายผลผลิตทางการ เกษตร และลดการล้นตลาดของผลไม้ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดทำแนวทางการบูรณาการเชื่อมต่อรถไฟ ไทย-ลาว-จีน เพื่อเชื่อมต่ออย่างไร้รอย ต่อในการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทาง รถไฟช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง โดยเพิ่ม ความถี่การเดินทางจากเดิม ไป 4 เที่ยว กลับ 4 เที่ยว และขนส่งสินค้าขบวนละ 12 แคร่เป็น ไป 7 เที่ยว กลับ 7 เที่ยว และขบวนละ 25 แคร่.