

“ศักดิ์สยาม”ถกลาวแก้คอขวดเชื่อมรถไฟ ทล.ศึกษารูปแบบสร้างสะพานข้ามโขงแห่งใหม่6เดือน

ผู้จัดการรายวัน360° – “ศักดิ์สยาม” สั่งเร่งทำการบ้าน เตรียมยกทีมถก สปป.ลาว แก้คอขวดเชื่อมระบบขนส่ง รถไฟ “หนองคาย-เวียงจันทน์” ด้าน ทล.จัดบปอ 1 ล้านศึกษารูปแบบสะพาน ข้ามโขงแห่งใหม่ ลาวขอแยกสะพาน รถไฟกับรถยนต์ลดค่าก่อสร้าง

ขณะที่เล็งร่วมมือ 5 ประเทศ ขยาย ไฮสปีด ลงใต้เชื่อมมาเลเซีย-สิงคโปร์ นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเปิดเผยถึงความคืบหน้าการเชื่อมต่อทางรถไฟ ระหว่างไทย-ลาว-จีน (ช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์) ว่า จากการประชุมล่าสุด ของคณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน ซึ่งนายกรัฐมนตรี แต่งตั้งขึ้นนั้น ได้มอบหมายให้หน่วยงานภายใต้ 7 กระทรวง หรือ ทีมไทยแลนด์ เร่งสรุป ปัญหาและแนวทางการดำเนินงาน เพื่อนำประเด็นต่างๆ ประชุมหารือสรุปร่วมกับ ผู้แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ในช่วงวันที่ 30 ส.ค.-1 ก.ย. 2565

ซึ่งนอกจากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว จะเชิญภาคเอกชน เช่น สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย เป็นต้น ร่วมเดินทางไปดูพื้นที่ สถานีหนองคาย ผังไทยและโครงการเวียงจันทน์โลจิสติกส์ พาร์ค (Vientiane Logistics Park : VLP) ผังสปป.ลาว ด้วย ซึ่งอาจจะร่วมนั่งรถไฟลาว-จีน จากนครหลวงเวียงจันทน์-หลวงพระบาง ด้วย

ทล.ใช้งบ 10 ลบ. ศึกษารูปแบบ สะพานแห่งใหม่

สำหรับความคืบหน้าการก่อสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการเชื่อมต่อรถไฟ หนองคาย - เวียงจันทน์ ตั้งอยู่ทางไป ทางทิศใต้ของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (หนองคาย-เวียงจันทน์) ใน ปัจจุบัน ประมาณ 30 เมตรนั้น

นายศักดิ์สยามกล่าวว่า กรมทางหลวง (ทล.) จะทำการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (FS) รูปแบบและ แนวทางเลือกการก่อสร้างสะพานแห่ง ใหม่ที่เหมาะสม โดยใช้เงินเหลือจ่ายปี 2565 ประมาณ 10 ล้านบาท ซึ่งกรม ทางหลวง อยู่ระหว่างประสานกับสำนัก งบประมาณเพื่อขอเปลี่ยนแปลงงบ ประมาณโดยคาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 6 เดือน หรือประมาณกลางปี 2566 หลังจากนั้น จะมีการหารือรายละเอียด กับสปป.ลาวต่อไป

“หลักการเบื้องต้นทั้ง 2 ฝ่าย มีความเห็นร่วมกัน ที่จะต้องมีการ ก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ รองรับระบบ รถไฟ โดยฝ่ายไทยเห็นว่า สะพานใหม่ ควรรองรับทั้งรถไฟและรถยนต์ได้ด้วย ขณะที่ทางลาวเห็นว่าควรเป็นสะพาน รถไฟอย่างเดียว เพราะอาจจะมี ประเด็นเรื่องบดบังทัศนวิสัย ซึ่งให้การ ศึกษาเบื้องต้นออกมาก่อน การร่วมมือ เชื่อมต่อระหว่าง 2 ประเทศ จะคิดฝ่าย เดียวไม่ได้ โดยเบื้องต้น ไทยเสนอรับ ผิดชอบ การดำเนินการศึกษาออกแบบ ส่วนการลงทุนก่อสร้างเป็นไปตามหลัก ะหว่างประเทศ ฝ่ายละ 50%” รวม. คมนาคมกล่าว

นอกจากนี้ ได้เร่งรัดการรถไฟ แห่งประเทศไทย(รฟท.) เสนอโครงการ รถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 167 กม. มูลค่าโครงการ 29,748 ล้านบาท ต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา เนื่องจากรถไฟทาง คู่ในประเทศจะเป็นแกนหลักในการ ขนส่งทางราง รวมถึงการพัฒนาสถานี หนองคายเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า ในระยะเร่งด่วน ด้วย ซึ่งขณะนั้นภาค เอกชนแจ้งว่า ประสบปัญหา ครุภัณฑ์ เพียงพอต่อการให้บริการ ซึ่งก็ถือเป็น อีกคอขวด ในระบบโลจิสติกส์ ที่ทุก ฝ่ายต้องเร่งแก้ปัญหาพร้อมกัน เพราะ โลจิสติกส์ที่ดี ต้องเร็วสะดวก และ ประหยัด

“เป้าหมาย คือต้องการทำระบบ

การเชื่อมต่อที่ดี การผ่านแดนการตรวจ สอบ ปลดปล่อยสินค้า ที่มีความสะดวก เป็น one stop service ไม่ต้องตรวจ สอบหลายครั้ง แม้ว่าขณะนี้ โครงการ รถไฟความเร็วสูง เส้นทาง กรุงเทพ- นครราชสีมา-หนองคายยังไม่แล้วเสร็จ แต่ไทยมีระบบรถไฟ ที่ให้บริการและ สามารถเชื่อมจากหนองคายข้ามไปถึง สปป.ลาวได้ โดยรฟท.เพิ่มเที่ยววิ่งข้าม สะพานแห่งที่ 1 ซึ่งยังมีขีดความสามารถ รองรับการขนส่งได้ทั้งคนและสินค้า ได้”

ขยายความร่วมมือ5ปท.เชื่อมไฮสปีด มาเลเซีย-สิงคโปร์

นายศักดิ์สยามกล่าวอีกว่า กระทรวงคมนาคม เห็นถึงการเชื่อมโยงระบบรถไฟความเร็วสูงจากประเทศ จีน ผ่านลาว มาถึงไทย ลงไปทางใต้ เชื่อมกับประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ ซึ่งจะเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพ ซึ่งตน ได้เคยหารือร่วมกับ รมต.คมนาคว มาเลเซีย ในการพบกันที่ประเทศสิงคโปร์ เมื่อหลายเดือนก่อน ถึงการเชื่อม ต่อระบบราง จาก เมืองคุนหมิงประเทศ จีน ผ่านลาว-ไทย-มาเลเซีย ไปถึง สิงคโปร์ ตนจึงเห็นว่า ทั้ง 5 ประเทศ ควรตั้งคณะทำงานร่วมกัน และ

ทำAction Plan การเชื่อมต่อ ที่มีความ ชัดเจน นอกจากนี้ ยังได้เคยหารือกับ เอกอัครราชทูตสาธารณรัฐประชาชน จีนประจำประเทศไทยแล้วในประเด็น นี้ โดยขอให้จีนเป็นแกนหลักในการ ทหารือ ส่วนไทยนั้น เป็นประเทศตรง กลาง อยากรู้ความชัดเจน เพราะหาก จะลงทุนรถไฟความเร็วสูง สายใต้แล้ว มาเลเซีย ไม่มีการเชื่อมต่อจะเป็นคอ ขวดหรือไม่ อีกทั้งเป็นโครงการขนาดใหญ่มูลค่าลงทุนสูงมาก การลงทุนต้อง มีความคุ้มค่า ไม่เช่นนั้นจะไม่เกิด ประโยชน์กับประเทศไทย

“ลาว” ขอแยกโครงสร้างสะพานรถไฟ กับรถยนต์

นายพีเชษฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดี กรมการขนส่งทางราง (ขร.) กล่าวว่า จากการประชุมร่วมไทย-ลาว โดย มี นายอริวิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วย ว่าการกระทรวงคมนาคม หัวหน้าคณะ ผู้แทนไทย ร่วมกับ นายเวียงสะหวัด สัพพันดอน รัฐมนตรีโยธาธิการและ ขนส่ง สปป.ลาว เรื่องเชื่อมต่อทางรถไฟ ระหว่างไทย-ลาว-จีน (ช่วงหนองคาย- เวียงจันทน์) ในส่วนของสะพานข้าม แม่น้ำโขงแห่งใหม่นั้น ได้ข้อสรุป แนวคิดเบื้องต้นรูปแบบเป็นสะพาน โดยทางสปป.ลาว เห็นว่าควรแยก โครงสร้างสะพานรถไฟ และโครงสร้าง สะพานรถยนต์ ออกจากกัน โดยมี แนวคิด คือให้ศึกษาความเหมาะสม และออกแบบ รวมถึงจัดทำรายงาน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ทั้ง สะพานรถไฟและสะพานรถยนต์ ไป พร้อมกัน แต่ช่วงเวลาในการก่อสร้าง จะพิจารณาตามความเหมาะสม

โดยลำดับแรกจะเป็นการ ก่อสร้างสะพานรถไฟก่อน ซึ่งจะมีทาง รถไฟทางคู่ ขนาดทางมาตรฐาน 1 เมตร และ รถไฟทางคู่ขนาดทาง มาตรฐานกว้าง(Standard Gauge) 1.435 เมตร เมื่อสร้างสะพานรถไฟ เสร็จ เปิดให้บริการได้ จะปรับการใช้งานสะพานเดิม (สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 1) สำหรับรถยนต์อย่างเดียว ส่วนสะพานแห่งใหม่สำหรับรองรับ รถยนต์นั้น จะมีการก่อสร้างในระยะ ต่อไปเมื่อสะพานเดิมมีปริมาณรถยนต์ มากขึ้นจนเกิดการติดขัด.