

ทล.จ้างศึกษารูปแบบสะพานรถไฟข้ามโขงแห่งใหม่ ควก4ล.เร่งสรุปเชื่อม“หนองคาย-เวียงจันทน์”

ผู้จัดการรายวัน360 – กรมทางหลวงลงนามจ้างที่ปรึกษาศึกษาสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่เชื่อม “หนองคาย-เวียงจันทน์” ควกบขเหลือจ่าย 40 ล้านบาท วิเคราะห์ 3 รูปแบบ เร่งสรุปขง กก.ร่วม 3 ฝ่าย “ไทย-ลาว-จีน” เคาะ ใช้ร่วมหรือแยกระหว่างรถไฟกับรถยนต์

นายสรวิช ทรวงศิริโล อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่เชื่อมหนองคาย-เวียงจันทน์ ว่า เมื่อวันที่ 10 ต.ค. 2565 กรมทางหลวงได้ลงนามจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ หนองคาย-เวียงจันทน์ แห่งที่ 2 (หนองคาย 2) แล้ววงเงิน 40 ล้านบาท โดยใช้งบประมาณเหลือจ่ายปี 2565 ดำเนินการ ระยะเวลาศึกษา 270 วัน (11 ต.ค. 2565-7 ก.ค.2566) โดยในช่วง 4 เดือนแรก จะเร่ง

ที่ปรึกษาให้สรุปความเป็นไปได้และกรอบวงเงินลงทุนเบื้องต้นในแต่ละรูปแบบ เพื่อนำไปหารือในคณะกรรมการร่วม 3 ฝ่าย (ไทย สปป.ลาว จีน) คัดเลือกรูปแบบการพัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำแห่งใหม่ หากได้ข้อสรุป จะดำเนินการออกแบบรายละเอียดคู่ขนาน เพื่อให้การก่อสร้างสอดคล้องกับการก่อสร้าง รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย

รายงานข่าวแจ้งว่า กลุ่มที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท AEC, บริษัท MAA, บริษัท UAE, บริษัท PSK ดำเนินการศึกษาค่าความเหมาะสม Feasibility study (FS), ศึกษาปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้า พร้อมทั้งศึกษารูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ, ศึกษาและคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำแห่งใหม่, วิเคราะห์ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์

งานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น Initial Environmental

Examination (IEE), ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน Public Participation (PP) และงานประชุมร่วมระหว่างประเทศไทย กับ สปป.ลาว

สำหรับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ หนองคาย-เวียงจันทน์ แนวคิดเบื้องต้นมี 3 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบที่ 1 ก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ทางด้านท้ายน้ำของสะพานปัจจุบัน รองรับรถไฟทางคู่ขนาด 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 2 ทาง, รถไฟความเร็วสูง ขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge), ถนนขนาด 2 ช่องจราจร รองรับรถยนต์

โดยมีการปรับปรุงสะพานปัจจุบันให้รองรับการเดินทางด้วยรถยนต์เพียงอย่างเดียว

รูปแบบที่ 2 ก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ทางด้านท้ายน้ำของสะพานปัจจุบัน รองรับรถไฟทางคู่ ขนาด 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 2 ทาง, รถไฟความเร็วสูง ขนาด 1.435 เมตร (Standard

Gauge)

ก่อสร้างสะพานรถยนต์แห่งใหม่ ทางด้านเหนือของสะพานปัจจุบันอีก 2 ช่องจราจรและปรับปรุงสะพานปัจจุบัน ให้รองรับการเดินทางด้วยรถยนต์เพียงอย่างเดียว รวมเป็น 4 ช่องจราจร

รูปแบบที่ 3 ก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ทางด้านท้ายน้ำของสะพานปัจจุบัน รองรับรถไฟทางคู่ ขนาด 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 2 ทาง, รถไฟความเร็วสูง ขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) ปรับปรุงสะพานปัจจุบันให้รองรับการเดินทางด้วยรถยนต์เพียงอย่างเดียว

สำหรับเหตุผลที่ต้องก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ หนองคาย-เวียงจันทน์ เนื่องจากสะพานเดิมแออัด รถยนต์กับรถไฟไม่สามารถใช้งานได้ในเวลาเดียวกัน โดยจากสถิติปริมาณจราจร (รถทุกประเภท) บนสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) ในปี 2562 ก่อนเกิดสถานการณ์โควิด-19

พบว่ามีจำนวนรวม 873,145 คัน มีการเดินทางเข้า-ออก มากกว่า 1.4 ล้านคน และมีมูลค่าการค้าชายแดน เป็นอันดับ 1 คิดเป็นสัดส่วน ประมาณ 30% ของมูลค่าการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว

ส่วนปี 2563 สถิติปริมาณจราจร (รถทุกประเภท) รวม 483,055 คัน ปี 2564 จำนวนรวม 138,770 คัน ปี 2565 (ถึงเดือน ก.ย. 2565) มีจำนวนรวม 246,576 คัน

ปริมาณจราจรที่กลับมาเพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งเกิดจาก รถไฟลาว-จีน เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 3 ธ.ค. 2564 ส่งผลให้มีการคมนาคมขนส่ง และความต้องการในการส่งออกสินค้าไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงมีความจำเป็นต้องขยายเส้นทาง ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ให้สอดคล้องนโยบายการพัฒนาโครงข่าย รถไฟไทย ลาว จีน.