



ต้นแบบ - รถไฟฟ้ารางเบา หรือ LRT จะเป็นระบบขนส่งมวลชนหลัก ในโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ที่ศึกษาตั้งแต่ต้นปี 2559 ล่าสุดจะเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นภายในเดือนมิถุนายนนี้ ก่อนจะสรุปผลการศึกษาต่อสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อพิจารณาเสนอ ครม.ต่อไป

เปิดแนวรถไฟฟ้าLRTเชียงใหม่ชงร่วมลงทุนพีพีพี

รถไฟฟ้ารางเบา-LRT เชียงใหม่ใกล้งวดผลศึกษาโครงการให้เลือก 3 เส้นทางหลัก คาดไม่เกิน 5 ปี ปริมาณรถยนต์ทะลุ 1.1 ล้านคันต่อวัน เร่งฟันโมเดลการลงทุน-บริหารจัดการแบบรัฐร่วมทุนเอกชน เตรียมสรุปผลศึกษาแผนแม่บทครั้งสุดท้ายเดือน มิ.ย.นี้ พร้อมเสนอสนข.ชง ครม.ภายใน 3 เดือน

รศ.ดร.บุญส่ง สัตโยภาส ผู้จัดการโครงการ โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ เปิดเผยว่า ขณะนี้การศึกษามีความคืบหน้าอย่างมาก ซึ่งโครงการนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มอบหมายให้คณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.เชียงใหม่ เป็นผู้ดำเนินการศึกษามาตั้งแต่ต้นปี 2559 ด้วยงบประมาณราว 20 ล้านบาท

ล่าสุดเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2560 ได้จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ แนวทางการนำแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่สู่การปฏิบัติ เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชนและภาคประชาชน โดยเฉพาะเรื่องรูปแบบการลงทุน

และการบริหารจัดการที่มีความเหมาะสมที่สุด ซึ่งมี 2 แนวทางคือ รัฐบาลลงทุนเองทั้งหมด หรือรัฐบลาร่วมทุนกับเอกชน (Public Private Partnership : PPP)

ในส่วนของโครงข่ายเส้นทางขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ นั้น ผลการศึกษาได้ข้อสรุปทางเลือก 2 รูปแบบคือ แบบ A เป็นโครงข่ายผสมผสานที่ใช้ทางวิ่งบนดินและใต้ดิน และแบบ B เป็นโครงข่ายทางวิ่งบนดิน ซึ่งใช้ขนส่งระบบหลักคือรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit : LRT) มีระบบรองคือ รถบัสหรือรถเมล์ที่จะเป็น Feeder รองรับคนที่จะไปสู่จุดหมายหลักในเส้นทางต่าง ๆ

สำหรับเส้นทางหลักของโครงข่าย A ประกอบด้วย 3 เส้นทางหลักคือ 1.สายสีแดง ระยะทางราว 12 กิโลเมตร เริ่มต้นจากโรงพยาบาลนครพิงค์-ศูนย์ราชการ-สนามกีฬา 700 ปี-ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ จากนั้นจะเป็นโครงข่ายทางวิ่งใต้ดินบริเวณตรงแยกช่วงสิงห์-โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่-สนามบินเชียงใหม่ และจากสนามบินเชียงใหม่จะเป็นโครงข่ายทางวิ่งบนดิน สิ้นสุดที่แยกบึงสีฐาน

2.สายสีเขียว ระยะทางราว 11 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากแยกรวมโชค เข้าสู่โครงข่ายทางวิ่งใต้ดินที่บริเวณ รพ.เทพปัญญา-ภาคหลวง-เชียงใหม่ไนท์บาซาร์-เซ็นทรัลแอร์พอร์ต-สนามบินเชียงใหม่

3.สายสีน้ำเงิน ระยะทางราว 12 กิโลเมตร เริ่มต้นที่สวนสัตว์เชียงใหม่-ม.ราชมนคล้านนา-ม.เชียงใหม่-คันคลองชลประทาน-แยกตลาดต้นพยอม-รพ.มหาราชนครเชียงใหม่-พบจุดตัดสายสีแดงผ่านเข้าคูเมืองเชียงใหม่ ตัดเข้าสายสีเขียวบริเวณไนท์บาซาร์-ใช้ระบบบนดินบริเวณแยกหนองประทีป-ชูปเปอร์ไฮเวย์-ห้างพารามานาดา

สำหรับโครงข่าย B จะมี 3 เส้นทางหลักเช่นกัน แต่มีความแตกต่างกันที่เป็นระบบทางวิ่งบนดิน โดยจะใช้เส้นทางบนผิวการจราจรเดิมที่มีอยู่ ซึ่งรถไฟฟ้ารางเบาจำเป็นต้องใช้พื้นผิวถนน 2 ช่องจราจร เพื่อให้รถวิ่งสวนทางกันได้ ดังนั้นเส้นทางที่เป็นช่วงถนนแคบ อาจต้องยกเลิกการจราจรริมถนน

“ภายในเดือน มิ.ย. 2560 จะเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนเป็นครั้งสุดท้าย เพื่อสรุปผลการศึกษาแผนแม่บททั้งหมดเสนอต่อ สนข. ภายใน 3 เดือน จากนั้น สนข.



จะนำแผนแม่บทเสนอไปยังคณะรัฐมนตรี ซึ่งหากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบก็จะไปสู่

ขั้นตอนการออกแบบทางวิศวกรรมต่อไป”

ด้าน ดร.ทรงยศ กิจธรรมเกสร รองผู้จัดการโครงการ กล่าวว่า ทั้งโครงข่าย A และ B ใช้ระบบรถไฟฟ้ารางเบาหรือ LRT โดยโครงข่าย B จะใช้สัญญาณไฟจราจรร่วมกับทางปกติ ความเร็วในการวิ่งของรถ 15-20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รูปแบบนี้จะใช้เงินลงทุนไม่สูง และใช้เวลาก่อสร้างไม่นาน ขณะที่โครงข่าย A งบประมาณก่อสร้างค่อนข้างสูง โดยจะขุดเจาะลงใต้ดิน มีทางวิ่งเฉพาะความเร็วรถ 30-35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ทั้งนี้ คาดว่าอีกไม่เกิน 5 ปี จะมีปริมาณรถบนถนนในเมืองเชียงใหม่ถึง 1.1 ล้านคันต่อวัน ดังนั้นทั้ง 2 โครงข่ายที่จะใช้ระบบ LRT จะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรของเมืองเชียงใหม่ และรองรับการเติบโตของเมืองได้ถึง 40 ปี

ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบขนส่งและจราจร กล่าวว่า ระบบรถไฟฟ้ารางเบา น่าจะเป็นรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับเมืองเชียงใหม่ และการลงทุนก็ถูกกว่าระบบโมโนเรล ซึ่งโครงข่ายเส้นทางที่วางไว้ 3 เส้นทางหลักนั้น ควรผ่านชุมชนขนาดใหญ่และหนาแน่น แหล่งที่อยู่อาศัยไม่กระจุกกระจาย เพื่อที่จะสามารถเชื่อมโยงคนไปยังแหล่งทำงาน หากเป็นเส้นทางผ่านชุมชนที่ไม่หนาแน่น โอกาสขาดทุนจะสูงมาก

ขณะเดียวกันต้องมีฟีดเดอร์ (Feeder) รองรับคนจากรถไฟฟ้ารางเบาไปยังเป้าหมายต่าง ๆ ด้วย ขณะที่รูปแบบการลงทุนเป็นสิ่งสำคัญที่มีข้อพิจารณาว่า ควรเป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างรัฐกับเอกชน โดยรัฐบาลกลางต้องลงทุนไม่น้อยกว่า 80% ของมูลค่าโครงการ และเอกชนลงทุนไม่เกิน 20%