

'รถไฟฟ้าภูเก็ต' สะท้อนปัญหาไร้ขนส่งของรัฐ

- ด้านแชร์เลนไม่ตกผลึกเร่งยื่นให้เกิด
- รฟม.เดินถอยหลังเคสียร์ทล.-สนข.



กำหนด ทั้งที่ผ่านการศึกษาของสำนักงานโยธาและแผนการขนส่งและจราจร หรือสนข.) ที่ได้ข้อสรุปรูปแบบการก่อสร้างในระดับดินแล้วรวมทั้งยังผ่านที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สข.) ซึ่งมอบหมายการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ศึกษาเรื่องการร่วมทุนเพื่อก่อสร้างโครงการนั้น

นายภคพงศ์ ศิริกัน

ผู้สื่อข่าวรายงานถึงปัญหาโครงการรถไฟฟ้ารางเบาหรือ แทรม ภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ห้าแยกฉลองงบประมาณ 30,155 ล้านบาท ระยะทาง 41.7 กม. หนึ่งในโครงการระยะเร่งด่วน (PPP FastTrack) ของรัฐบาลที่มีแผนเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบภายใน เม.ย.ปี 62 เปิดประมูลกลางปี 62 และจะเริ่มก่อสร้างปลายปี 62 เพื่อเปิดบริการภายในปี 66 แต่เกิดปัญหาเรื่องการใช้พื้นที่ของกรมทางหลวง(ทล.) ต้องถอยหลังกลับไปศึกษาเพื่อปรับแบบใหม่จากเดิมที่จะติดตั้งระบบรางบนถนนใช้เลนร่วมกับรถประเภทอื่นมาเป็นการก่อสร้างทางยกระดับในบางจุดสลับกับวิ่งบนพื้นดินจะทำให้โครงการล่าช้าออกไปไม่มี

ทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. กล่าวชี้แจงว่า รฟม. กำลังศึกษาแนวทางการลงทุนและลงพื้นที่เผยแพร่ข่าวสารประชาชนแต่ต้องปรับแบบในจุดที่มีปัญหาการใช้เขตทางร่วมกับทางหลวงหมายเลข 4021 (ถนนเจ้าฟ้าตะวันออก) เพราะบางจุดเขตทางแคบ จะเร่งหารือสนข.ในฐานะผู้ศึกษาโครงการและ ทล.ในฐานะเจ้าของพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหาให้ได้ข้อสรุปภายในเดือน ธ.ค. นี้

ด้านนายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีทล. กล่าวว่า ข้อกังวลของ ทล.คือความปลอดภัยเพราะแตรมต้องใช้ผิวถนนร่วมกับรถยนต์ต้องจัดสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสม โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดและแยกขนาดใหญ่ก็เรื่องกังวลคือปัญหาจราจร อย่างที่รู้

ภูเก็ตจราจรคับคั่งมาก ถนนเจ้าฟ้า
ตะวันออกที่จะก่อสร้างโครงการ
รถไฟฟ้ารางเบา ปัจจุบันมีปริมาณรถ
ค่อนข้างสูง 60,000-80,000 คันต่อวัน
ดังนั้นเรื่องความปลอดภัยและปัญหา
จราจรเป็นสิ่งที่ต้องพิจารณาให้ลึกก่อน

โครงการจะเริ่ม ยืนยันทางหลวงไม่ได้คัดค้านโครงการแต่หาก
ประชาชนในพื้นที่ต้องการโครงการก็จำเป็นต้องเกิดขึ้น

รายงานข่าวแจ้งว่า ก่อนหน้าทีทล.ได้คัดค้านการใช้เลน
ร่วมกับแตรมมาโดยตลอดเนื่องจากห่วงปัญหาความปลอดภัย
และการจราจรเนื่องจากถนนเจ้าฟ้าตะวันออกมีเขตทางแคบ 7
เมตรขนาด 2-3 ช่องจราจรไป-กลับ หากก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา
ต้องใช้ผิวจราจรฝั่งละ 1 ช่องส่งผลให้ทางหลวงบางช่วงเหลือเพียง
1-2 ช่องเท่านั้นอาจมีปัญหารถติดอย่างหนัก ที่ผ่านมามี สนข. ได้
จัดสัมมนาเกี่ยวกับฟังความคิดเห็นประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เรื่องรูปแบบก่อสร้างและแนวเส้นทางชาวภูเก็ตคัดค้านรูปแบบ
ทางยกระดับจึงต้องนำมามัดดินและแชร์เลนร่วมกับรถประเภท
อื่น จนสรุปผลการศึกษาในเมืองที่เขตทางแคบใช้เบริเออร์กัน
ป้องกันรถประเภทอื่นชนแตรมกำหนดความเร็วไม่เกิน 30 กม.
ต่อชม. ส่วนนอกเมืองจะใช้เกาะกลางถนนกัน มัดดินกันกำหนด
ความเร็ว 80 กม. ต่อชม.

ข้อกังวลนี้ ทล.เสนอทางเลือกให้สร้างแบบทางลอด
ตลอดเส้นทางแต่ติดปัญหาเรื่องงบประมาณสูงทำให้โครงการเกิดขึ้น
ได้ยาก แม้จะมีการเสนอในที่ประชุมจร.ถึงปัญหาแต่รัฐบาลก็สั่ง
การให้ผู้เกี่ยวข้องเร่งเดินหน้าโครงการเมื่อข้าราชการและพนักงาน
ของรัฐต้องมารับผิดชอบลงลึกในรายละเอียดจึงพบปัญหา
อุปสรรคต่าง ๆ มากมาย

จากการเร่งรัดโครงการโดยไม่ได้พิจารณาปัญหาอย่างรอบ
ด้านหรือหาข้อยุติปัญหาให้ลึกก่อน ทำให้สุดท้ายต้องกลับมาถอย
หลังคุยปัญหาเดิม ๆ.