

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/พรีพเพอร์ตี		
	วันที่: จันทร์ 21 - พุธ 23 มกราคม 2562		
	ปีที่: 41	ฉบับที่: 5116	หน้า: 6(ล่างขวา), 7
	Col.Inch: 97.70	Ad Value: 131,895	PRValue (x3): 395,685
หวัข้อข่าว: 'รถไฟฟ้าภูเก็ต' ยังไม่สะเด็ดน้ำ ต้นทุนบาน-เส้นทางไม่ตอบโจทย์		คลิป: สีสี่	

ค่าเวนคืน 1,521 ล้านบาท สร้างเดโป่ 46 ไร่ ตรงโลตัสกลาง สถานีจ่ายระบบไฟฟ้า และจุดเป็นทางโค้ง

งานโยธา 17,797 ล้านบาท ระบบรถไฟฟ้า 9,508 ล้านบาท จัดหาขบวนรถเริ่มต้น 2,492 ล้านบาท ค่าสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง 13.65 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียด 303 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ 1,452 ล้านบาท และค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 1,737 ล้านบาท

ต้นทุนก่อสร้างเพิ่ม

“วงเงินลงทุนเป็นแค่กรอบเบื้องต้น อาจจะมีเพิ่มขึ้นจากผลศึกษาเดิม 1.6 พันล้านบาท เพราะปรับแบบบางช่วงร่วมกับกรมทางหลวง บริเวณทางแยกที่ให้สร้างเป็นอุโมงค์เพิ่ม 2 แห่ง ค่าก่อสร้างแห่งละ 500-800 ล้านบาท จากเดิมมี 3 แห่ง รวมเป็น 5 แห่ง ส่วนข้อเสนอของเอกชนในท้องถิ่นที่ให้ปรับแนวบางช่วงเพื่อหนีรถติดนั้น รฟม.จะรับมาพิจารณาเพิ่มเติม ทั้งนี้ถ้าขยับแนวใหม่จะต้องเริ่มกระบวนการใหม่ทั้งหมด”

ประมูลคู่ขนานรอ EIA

นายธีรพันธ์กล่าวว่า สถานะของโครงการอยู่ระหว่างรอการอนุมัติรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) แต่จะเปิดประมูลคู่ขนานกันไป คาดว่าจะขออนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรีได้กลางปี 2562

จากนั้นเปิดเชิญชวนเอกชนร่วมประมูลไตรมาส 3 ใช้เวลาพิจารณา 9 เดือนถึง

1 ปี คาดว่าเซ็นสัญญากลางปี 2563 เริ่มก่อสร้างปลายปี ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3-3.5 ปี พร้อมเปิดบริการในปี 2566 คาดจะมีผู้โดยสาร 33,190 คนต่อวัน คิดอัตราค่าโดยสารตามระยะทางเริ่มต้น 18บาท จากนั้นกิโลเมตรละ 2.5บาท สูงสุด 100-137 บาทต่อเที่ยว ใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง 7 นาที มีรายได้ปีแรก 165.77 ล้านบาท

เอกชนท้องถิ่นรุมค้าน

ขณะที่เสียงสะท้อนจากภาคเอกชนในจังหวัด ยังมีเสียงคัดค้านแนวเส้นทางของโครงการที่อาจจะทำให้เกิดปัญหารถติดมากขึ้น

นายธนาศักดิ์ พึ่งเดช รองประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ต กล่าวว่า โครงการอาจจะมีคามยุ่งยากในช่วงก่อสร้าง และควรจะสนับสนุนเอกชนพัฒนาเชิงพาณิชย์รอบสถานี (TOD) มารองรับเพื่อเป็นรายได้จุนเจือโครงการ

แนะปรับแนวไปทางบายพาส

นายสมบัติ อดิเศรษฐ์ ผู้ประกอบการท่องเที่ยว กล่าวว่า โครงการใช้เงินลงทุนสูง และแนวเส้นทางไม่ตอบโจทย์การท่องเที่ยว ไม่ตอบโจทย์คนท้องถิ่น และแก้ปัญหารถติดได้จริง เพราะคนภูเก็ตอยู่ในเมือง ใช้รถจักรยานยนต์เป็นหลัก และนักท่องเที่ยวจะพักที่ป่าตองเป็นส่วนใหญ่

“ช่วงก่อสร้าง 3 ปี ถ้ามีปัญหาจราจรจะซ้ำเติมการท่องเที่ยวของภูเก็ต มองว่าโครงการนี้จะตอบโจทย์เรื่องของการ

พัฒนาที่ดินสองข้างทางในเมือง เพราะจะมีการพัฒนาโฮสเทลและโรงแรมเล็ก ๆ มากขึ้น

รัฐควรปรับเส้นทางจากสนามบินไปทางบายพาสและตรงไปห้าแยกฉลอง ไม่ต้องเข้าเมือง ซึ่งสนามบินภูเก็ตแห่งที่ 2 ที่โคกกลอย จ.พังงา กำลังจะเกิดขึ้น”

นางธันยรัศม์ อัจฉริยะฉาย ผู้ประกอบการโรงแรม กล่าวว่า อยากให้ทำโครงการนี้แล้วสำเร็จไม่ใช่เอาเงินมาลงทุนแล้วไม่คุ้มค่าการลงทุน เพื่อให้ตอบโจทย์เรื่องการท่องเที่ยว รัฐควรเปลี่ยนเส้นทางจากเกาะแก้วไปบายพาสแทนเข้าเมือง เพราะถนนในเมืองคับแคบ ถ้าไปทางบายพาสจะสามารถบริการได้ทั้งคนในเมืองด้วย จะประหยัดค่าลงทุนและค่าเวนคืน

บีทีเอสขอศึกษารายละเอียด

นายสุรพงษ์ เลหาอะอัญญา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บมจ.บีทีเอสซี กล่าวว่า บริษัทสนใจโครงการนี้ เนื่องจากปัจจุบันได้ร่วมกับท้องถิ่นพัฒนาระบบบัตรแรบบิทสำหรับบริการรถโดยสารอยู่แล้ว แต่ต้องพิจารณารายละเอียดอย่างรอบคอบ เช่น ผลตอบแทน การสนับสนุนจากภาครัฐ เนื่องจากใช้เงินลงทุนสูง

แค่เริ่มต้นก็มีเสียงค้านมากกว่าเสียงสนับสนุน น่าจับตามองน้อยที่สุดแล้วโครงการนี้จะผลักดันไปได้ตลอดรอดฝั่งหรือไม่