

รต่อไป..รถไฟฟ้ารางเบาภูเก็ต เริ่มศึกษาใหม่-คนไม่เอาเยาะระดับต้องมุดลงดิน



ศูนย์ข่าวภูเก็ต - คนภูเก็ตยังคงต้องรอกไปอีก สำหรับรถไฟฟ้ารางเบาภูเก็ต หลังพบ คนส่วนใหญ่ไม่เอาเยาะแบบทางยกระดับ ต้องเริ่มศึกษาใหม่มุดลงดินบางจุด ยันปลายปี 63 ประกาศหาผู้ร่วมทุนได้ มั่นใจปี 67 ได้เห็นแน่ ชดเชยทั้งงบประมาณเพิ่มจากเดิมอีก 10%

ภูเก็ต เป็นอีกหนึ่งจังหวัด ที่มีความพยายามในการผลักดันให้โครงการรถไฟฟ้ารางเบาเกิดขึ้นในพื้นที่ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร และพัฒนาระบบขนส่งมวลชน โดยความพยายามดังกล่าวเกิดขึ้นมายาวนานกว่า 10 ปีแล้ว มีการใช้งบประมาณในการศึกษาความเป็นไปจำนวนมหาศาล

ที่ผ่านมา มีภาคเอกชน และนักลงทุนชาวต่างชาติเดินทางมาพบผู้ว่าราชการจังหวัดหลายคน รวมทั้งการเดินทางไปศึกษาดูงานที่ต่างประเทศ เพื่อผลักดันให้โครงการนี้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม จนล่าสุด เมื่อวันที่ 4 เมษายน ที่ผ่านมา มีพระราชกฤษฎีกา กำหนดจังหวัดให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินกิจการรถไฟฟ้า ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต พังงา เชียงใหม่ และนครราชสีมา ซึ่งนับว่าเป็นข่าวดีสำหรับคนภูเก็ตและนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวที่จังหวัดภูเก็ต และมั่นใจว่าคนภูเก็ตจะได้เห็นรถไฟฟ้ารางเบาวิ่งในพื้นที่ตามเส้นทางที่กำหนดภายในปี 2566

แต่คนภูเก็ตก็ต้องผิดหวังและรอกไปอีกครั้ง เมื่อทราบว่าโครงการรถไฟฟ้ารางเบาต้องขยายระยะเวลาออกไปอีกจากที่จะได้เห็นในปี 2566 ก็ขยับไปอีก 1 ปี คือประมาณปี 2567 ซึ่งเรื่องนี้ นายภักพงศ์ ทวีพัฒน์ ผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต นายนิรันดร์ เกตุแก้ว ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งฯ (สนช.) พร้อมด้วย นายกาจผจญ อุดมธรรมภักดี ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ร่วมกันแถลงความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ณ ห้องประชุมอาคารคอคิวบี ศาลากลาง จ.ภูเก็ต เมื่อเร็วๆ นี้

นายกาจผจญ อุดมธรรมภักดี ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) กล่าวว่า รฟม. ได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคมให้เป็นหน่วยงานหลัก ในการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตต่อจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนช.) โดย รฟม.แบ่งการดำเนินโครงการออกเป็น 2 ระยะ โดยระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง มีระยะทาง 41.7 กิโลเมตร มีจำนวนสถานีทั้งหมด 21 สถานี และระยะที่ 2 ช่วงท่าอากาศยาน-เมืองใหม่ระยะทาง 16.8 กิโลเมตร ทั้งนี้ รฟม.กำหนดเริ่มดำเนินการในระยะที่ 1 ก่อน คือเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง

ที่ผ่านมา รฟม. ได้ดำเนินการจัดการทดสอบความสนใจของนัก



ลงทุน(Market Sounding) ทั้งในกรุงเทพฯและจังหวัดภูเก็ตโดยมีนักลงทุนทั้งชาวไทยและต่างชาติให้ความสนใจเข้าร่วมกิจกรรม เพื่อรับฟังข้อมูลโครงการเป็นจำนวนมาก

ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างการทำหรือกับกรมทางหลวงในประเด็นต่างๆ เพื่อขอใช้พื้นที่ทางหลวงในการดำเนินโครงการได้แก่รูปแบบสถานี,ทางวิ่ง,ระบบระบายน้ำ,ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง,ป้ายจราจร รวมทั้งการจัดการ

จราจรตามแนวเส้นทางโครงการบนทางหลวง เป็นต้น โดยจะทำการศึกษา ออกแบบใหม่ในบางจุด เนื่องจากการรับฟังความคิดเห็นชาวจังหวัดภูเก็ต พบว่าส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยที่จะให้ก่อสร้างเส้นทางเดินรถยกระดับและอยากให้ประชาชนสามารถเข้าถึงสถานีในระบบแนวราบ ทำให้บางจุดต้องออกแบบให้มุดลงดิน ซึ่งมีหลายจุด ขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างการศึกษา แต่จุดที่ต้องลงดินแน่ๆ คือ จุดบริเวณสามแยกบางคู โดยจุดนี้จะไม่เกี่ยวกับอุโมงค์ เดิมเป็นการสร้างทางต่างหาก จุดอื่นๆ ก็เช่นเดียวกัน

ภายหลังจากที่ได้ข้อสรุปในการดำเนินการดังกล่าวข้างต้นแล้วรฟม. จะนำมาปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2562 เพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง คาดว่าจะได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการได้ภายในปี 2563 จากนั้น รฟม.จะดำเนินการคัดเลือกเอกชนเพื่อร่วมลงทุนโครงการเพื่อออกแบบ รายละเอียดและโครงการก่อสร้าง คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี 2567

ด้าน นายนิรันดร์ เกตุแก้ว ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งฯ (สนช.) ในส่วนของรูปแบบการก่อสร้างจะคำนึงถึงความสะดวกของพี่น้องประชาชนที่จะใช้บริการให้มากที่สุด โดยคาดว่าเมื่อมีการก่อสร้างโครงการเสร็จสิ้นจะทำให้พี่น้องประชาชนมีการปรับตัวและระบบเศรษฐกิจจะดีขึ้นอย่างแน่นอน ส่วนความคุ้มค่า คิดว่าถ้าคิดในแง่ของกำไรนั้นรายได้ที่จะเข้ามาไม่มาก แต่ถ้าคิดในแง่ของคุณภาพชีวิต และมูลค่าที่ดินที่เพิ่มขึ้นในเส้นทางที่รถไฟฟ้าผ่านมีความคุ้มค่าแน่นอน

ส่วนการลงทุนนั้นยังคงเป็นการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน ซึ่งจะต้องมาดูว่ารัฐจะอุดหนุนเท่าไร แต่ที่ผ่านมาพบว่าเอกชนให้ความสนใจหลายราย ส่วนงบประมาณในการดำเนินการก่อนหน้านี้คาดว่าจะต้องใช้งบประมาณในการดำเนินการกว่า 30,000 ล้านบาท แต่หลังจากที่มีการปรับเส้นทางบางจุดจากยกระดับเป็นลงใต้ดินก็จะทำให้งบประมาณเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 10%.