

ทวีร์ลง! 'ศักดิ์สยาม ชิดชอบ' ดับฝัน'แทรนภูเก็ต'เปลี่ยนเป็นบีอาร์ที



เป็นอีก 1 บิ๊กโปรเจกต์ล่อคิใหญ่งบประมาณรวมกับ
แสนล้านที่รัฐบาลอัดใส่จังหวัดภาคใต้ฝั่งทะเล
อันดามันเพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวและขยายเศรษฐกิจใน
การประชุมคณะรัฐมนตรีนอกสถานที่ (ครม.) สัญจรที่
จ.ภูเก็ต เมื่อวันที่ 3 พ.ย. ที่ผ่านมา โครงการระบบขนส่ง
มวลชนรถไฟฟ้ารางเบา หรือแทรน ภูเก็ต ระยะที่ 1
ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติ-ห้าแยกฉลอง ระยะทาง
41.7 กม. วงเงินประมาณ 3.5 หมื่นล้านบาท ของ
กระทรวงคมนาคม ที่รายงานสถานะโครงการให้ที่
ประชุม ครม.รับทราบ

แต่ในที่สุด นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รว.
คมนาคม กลับให้คำตอบกับผู้สื่อข่าวกระทรวงคมนาคม
ว่า ได้มอบหมายการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เจ้าของโครงการไปพิจารณาปรับรูปแบบ
ระบบการเดินทาง เพื่อลดต้นทุนค่าก่อสร้าง ซึ่งปัจจุบัน
เมืองใหญ่ๆ ในต่างประเทศ ปรับมาใช้เป็นรถเมลิไฟฟ้า
(EV) ล้อยางกันแล้ว ช่วยประหยัดค่าก่อสร้างได้
หมื่นกว่าล้านบาท เพราะไม่ต้องทำระบบราง และระบบ
อาณัติสัญญาณ อีกทั้งยังเกิดประโยชน์กับประชาชน
เนื่องจากค่าโดยสารจะถูกลงด้วย

เหมือนจะมีความชัดเจนว่า จ.ภูเก็ต จะไม่มีแทรนเป็น
ระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งโครงการนี้สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาโครงการมาตั้งแต่ปี 2555
เส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง และส่ง
ไม้ต่อให้ รฟม. จัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการตาม
พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
รวมทั้งจัดทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครอง
ส่วนท้องถิ่น เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการเสนอขออนุมัติดำเนิน
โครงการต่อไป

“ขณะนี้ยังอยู่ในช่วงที่ รฟม. กำลังออกแบบรายละเอียด
โครงการยังสามารถปรับปรุงได้ และในร่างเงื่อนไขเอกสารการ
ประกวดราคา (ทีโออาร์) ก็ไม่ได้ปิดกั้นว่าจะต้องเป็นแทรนเท่านั้น
ดังนั้นเมื่อกาลเวลาเปลี่ยนไป ก็ควรเปลี่ยนการเดินทางในรูปแบบ
เดิม ๆ ที่มีราคาแพง และความคุ้มค่าน้อย เพราะดูผลการศึกษา

ล่าสุดก็พบว่าผู้ใช้บริการเพียงแค่ประมาณ 3.9 หมื่นคนต่อวัน น่าจะ
ใช้เวลาพิจารณาไม่นานว่าจะเลือกใช้รูปแบบใดแทนแทรน เบื้องต้นน่า
จะเป็นรูปแบบรถเมลิบีอาร์ที แต่เป็นแบบไฟฟ้า วิ่งตามแนวเกาะกลาง
ถนน โดยคาดว่าจะเสนอให้ที่ประชุม ครม. พิจารณาเห็นชอบได้ภายใน
ปี 63 และมีแผนเปิดบริการในปี 69” รว.คมนาคม อธิบายถึงความ
สมเหตุสมผลที่ต้องเปลี่ยน

เดลินิวส์

Daily News
Circulation: 500,000
Ad Rate: 2,100

Section: First Section/โลจิสติกส์-นวัตกรรมขนส่ง

วันที่: จันทร์ 9 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: - ฉบับที่: 25960

หน้า: 7(บน)

Col.Inch: 131 Ad Value: 275,100

PRValue (x3): 825,300

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ทวีร์ลง! 'ศักดิ์สยาม ชิดชอบ' ดับฝัน'แถมภูเก็ต'เปลี่ยนเป็นบีอาร์ที



รมว.คมนาคมระบุว่า การใช้พื้นที่เกาะกลางถนน ไม่่าจะมีปัญหาอะไร ซึ่ง รฟม. ได้หารือกับกรมทางหลวง (ทล.) แล้ว จะรีอเกาะกลางออก ทำผิวจราจรใหม่ และใช้เบริเออร์กั้นระหว่างเลนของรถเมล์บีอาร์ที และรถยนต์ทั่วไป แต่สิ่งที่ รฟม. ต้องพิจารณาเพิ่มเติมคือ การสร้างสถานีที่จะให้ผู้โดยสารเข้าไปใช้บริการ ต้องปรับแบบเพิ่มเติมหรือไม่ และบางแห่งยังสามารถใช้พื้นที่ในเชิงพาณิชย์ได้ด้วย นอกจากนี้ต้องพิจารณาด้วยว่าเมื่อรถถึงทางแยก จะต้องปรับเป็นแบบใด เช่น ทำเป็นอุโมงค์ลอด หรือหากจะให้ประหยัดเงินมากขึ้น ก็ควรใช้เพียงแค่การบริหารสัญญาณไฟจราจรให้รถเมล์บีอาร์ทีไปก่อน

บรรดาโครงการรถไฟฟ้ารางเบาในภูมิภาค ภายใต้ความรับผิดชอบของ รฟม.นอกจากแถมภูเก็ตแล้วยังมีอีก 3 จังหวัดคือ เชียงใหม่ นครราชสีมา และพิษณุโลก ตามแผนเดิม รฟม.หมายมั่นว่าแถมภูเก็ตจะเป็นจังหวัดแรกที่ รฟม.จะปึกธงด้วยการขยายรถไฟฟ้าให้คนต่างจังหวัดได้ใช้บริการ สาเหตุสำคัญที่แถมภูเก็ตต้องเปลี่ยนมาเป็นบีอาร์ทีเพราะตัวเลขผู้โดยสารที่ สนข.คาดการณ์จะอยู่ที่วันละ 8 หมื่นคน แต่ผลการศึกษาของ รฟม.ออกมาจะมีผู้ใช้บริการแค่ 3 หมื่นกว่าคนเท่านั้น

ขณะเดียวกันมีรายงานข่าวว่า ก่อนหน้านี้อธิบดีกรมการ (บอร์ด) รฟม.ได้สั่งการให้ รฟม.ทบทวนความคุ้มค่าในการสร้างแถมใน 4 จังหวัดอย่างละเอียดก่อนเปิดประมูลจริง เพราะกังวลว่ารูปแบบการลงทุนแบบพีพีพีเมื่อเปิดให้บริการแล้ว เกิดภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง อาจทำให้เอกชนทิ้งโครงการ รฟม.ทำได้แค่อัดเงิน



ขอบคุณภาพจาก : เฟซบุ๊กสำนักงานการจราจรและขนส่ง-สส.

ประกันซึ่งมีไม่มาก ขณะเดียวกันคนในต่างจังหวัดนิยมใช้รถจักรยานยนต์ เพราะสะดวกและรวดเร็วกว่า

จับพลัดที่นายศักดิ์สยาม ประกาศเปลี่ยนโครงการรถไฟฟ้า จ.ภูเก็ต เป็นแค่บีอาร์ที ทวีร์ลง! รมว.คมนาคมทันที ถูกวิพากษ์วิจารณ์ขยับว่าสมฉายา "แซ่ริ้อ" ดับฝันคนต่างจังหวัดที่จะได้นั่งรถไฟฟ้า ขนาดภูเก็ตเมืองท่องเที่ยวอันดับ 1 ของประเทศไทย ยังฝันสลายที่จะมีแถมมาสร้างมูลค่าให้เมืองภูมิภาค และดึงคนนักท่องเที่ยว นับประสาอะไรกับจังหวัดอื่น ๆ ที่ รฟม. กำลังศึกษาคงจะฝันค้างเช่นเดียวกัน



ปัจจุบันรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit) หรือ BRT เปิดบริการในกรุงเทพฯ โดยบริษัทกรุงเทพธนาคมหรือเคที ให้บริการมาตั้งแต่ปี 2553 บนถนนราชวิภาสราชนครินทร์ และถนนพระราม 3 เริ่มต้นที่สถานีสาทร สิ้นสุดสถานี

ราชพฤกษ์ รวม 12 สถานี ระยะทาง 16 กม. มีรถให้บริการ 25 คัน ตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น. อัตราค่าโดยสาร 15 บาท ตลอดสาย เป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีผลประกอบการขาดทุน

ย้อนไปนานกว่านั้น เคยมีบีอาร์ทีวิ่งชิดเกาะกลางลาดพร้าว แต่ก็ต้องล้มโครงการเพราะไม่เวิร์ก ก่อนหน้านี้ประมาณช่วงต้นปีที่ผ่านมา รมว.ศักดิ์สยาม สั่งการให้ สนข. ศึกษาโครงการบีอาร์ทีกลางถนน โดยใช้โมเดลจากประเทศเกาหลีใต้ที่ไปดูงานมาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ หวังแจ้งเกิดบนถนนพระราม 4 และถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แต่จนป่านนี้ก็ยังไม่เป็นรูปเป็นร่างเพราะมีปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ มากมาย

แถมฎเกิดถูกดับฝันไปแล้ว 1 สาย ต้องตามลุ้นว่าที่เหลือจะแจ้งเกิดได้หรือไม่!!!

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง