

'เชียงใหม่-ภูเก็ต' พร้อมสุดตอกเข็มรถไฟฟ้า

ก รมราง พร้อมให้คำปรึกษาท้องถิ่นเมืองรอง ลุยรถไฟฟ้ารางเบา แก้ปัญหาจราจร เผยเชียงใหม่-ภูเก็ตพร้อมสุด สมุทรปราการ หรือเดินรถเชื่อมสนามบินสุวรรณภูมิ จากชุมชนขยายปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี ส่งผลให้จังหวัดในหัวเมืองใหญ่ต่างลงทุนทำแผนรับมือแก้ปัญหาจราจร ด้วยการลงทุนระบบราง เช่นเดียวกับกรุงเทพมหานคร แต่เนื่องจากรัฐบาลมีงบประมาณจำกัด จึงเปิดให้แต่ละท้องถิ่นที่มีความพร้อม เสนอโครงการลงทุน โดยใช้เม็ดเงินจากการจัดเก็บรายได้ และการลงขันของภาคเอกชนในพื้นที่ ที่ปัจจุบันอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ก่อนส่งมอบให้กรมการขนส่งทางราง ดำเนินงาน แต่หากจังหวัดใดต้องการมีระบบขนส่งทางราง สามารถขอรับคำปรึกษาจากกรมการขนส่งทางรางได้ตามนโยบายรัฐบาลแก้ปัญหาจราจรในท้องถิ่นชุมชนเมือง โดยเฉพาะเมื่อพื้นที่ที่พระราช

บัญญัติ (พ.ร.บ.) การขนส่งทางรางบังคับใช้ สำหรับจังหวัดหัวเมืองใหญ่ที่เสนอแผนโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า รับส่งผู้โดยสารในเขตเมือง ได้แก่ ชลบุรี ภูเก็ต เชียงใหม่

ไม่เพียงเฉพาะจังหวัดหัวเมืองใหญ่เท่านั้น ปัจจุบันจังหวัดเมืองรอง ชุมชนเริ่มขยาย นักท่องเที่ยว เริ่มเข้าพื้นที่ เมืองเริ่มแออัดเต็มไปด้วยรถยนต์ ส่วนระบบขนส่งสาธารณะ มีจำกัดเทศบาลในแต่ละจังหวัด สามารถรวมตัวกันตั้งบริษัทพัฒนา

นครราชสีมา ขอนแก่น ฯลฯ แต่ที่มีความพร้อม นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง สะท้อนมีเพียง 2 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ และ ภูเก็ต คาดว่าจะลงมือได้ก่อนปีหน้า ส่วนนครราชสีมา และขอนแก่น อยู่ระหว่างเตรียมการ ทั้งนี้โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา เชียงใหม่ เริ่มจากช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ ไปจนถึงแยกแม่เหียะสมาน

สามัคคี ระยะทาง 12.5 กิโลเมตร และเส้นทางภูเก็ต ช่วงทำนูนถึงท่าอากาศยานภูเก็ตสิ้นสุดโครงการที่ ห้าแยกฉลอง ระยะทาง 41.7 กิโลเมตร

อย่างไรก็ตาม ไม่เพียงเฉพาะจังหวัดหัวเมืองใหญ่เท่านั้น ปัจจุบันจังหวัดเมืองรอง ชุมชนเริ่มขยายนักท่องเที่ยวเริ่มเข้าพื้นที่ เมืองเริ่มแออัดเต็มไปด้วยรถยนต์ ส่วนระบบขนส่งสาธารณะ มีจำกัดเทศบาลในแต่ละจังหวัด สามารถรวมตัวกันตั้งบริษัทพัฒนา

โครงการระบบราง โดยไม่ต้องรอให้เมืองขยาย เพราะไม่เช่นนั้นการก่อสร้างอาจเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก ประเมินว่าเทศบาลทั้ง 37 แห่งทั่วประเทศต้องวางแผนลงทุนโครงการดังกล่าวได้ และสามารถหารือมายังกรมการขนส่งทางรางได้โดยตรง เช่นเดียวกับจังหวัดสมุทรปราการ ที่ต้องการลงทุนรถไฟฟ้ารางเบาในพื้นที่เชื่อมโยง ภายในเขตเมืองกับรถไฟฟ้า เส้นทางหลักและสนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งนี้การนำ

ระบบรางมาใช้ การจัดทำจุดจอดรถยนต์ และเดินทางต่อทางราง จะช่วยแก้ปัญหาจราจรอย่างยั่งยืนตามนโยบายที่รัฐบาลกำหนด

“เมืองขยายตัวรวดเร็วทุกจังหวัดต้องเตรียมความพร้อมไม่เฉพาะเจาะจงต้องเป็นจังหวัดหลัก หากเป็นจังหวัดรองต้องเริ่มวางแผน นับตั้งแต่บัดนี้เพราะไม่เช่นนั้นแล้วหากเมืองขยายจะกระทบ ต้นทุนการเวนคืน” ●

ฐานเศรษฐกิจ

Thansettakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/เมกะโปรเจกต์ - เศรษฐกิจรัฐ

วันที่: พุธที่ 13 - เสาร์ 15 กุมภาพันธ์ 2563

ปีที่: 40

ฉบับที่: 3548

หน้า: 5(บน)

Col.Inch: 82.93

Ad Value: 103,662.50

PRValue (x3): 310,987.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'เชียงใหม่-ภูเก็ต' พร้อมสุดตอกเข็มรถไฟฟ้า

อัปเดตรางเบา ห่วงเมืองใหญ่

1. รางเบา (แถม) ภูเก็ต

ช่วงท่าอากาศยาน-สนามบินภูเก็ต-
ห้าแยกฉลอง



วงเงิน 34,000
ล้านบาท



41.7
กม.



2. รางเบา (แถม) เชียงใหม่

สายสีแดง ช่วงร.พ.นครพิงค์-
แยกแม่เหียะ-สนามบินคัคคี



วงเงิน 30,000
ล้านบาท



12.5
กม.



3. รางเบา นครราชสีมา

สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน-
สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพ
บ้านนารีสวัสดิ์



วงเงิน 8,000
ล้านบาท



11.2
กม.

514 INFO GRAPHIC