

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/-

วันที่: จันทร์ 16 มีนาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 15345

หน้า: 1(ซ้าย), 2

Col.Inch: 135.17 Ad Value: 209,513.50

PRValue (x3): 628,540.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'ภาคพงศ์ ศิริกันทรมาศ' ผู้ว่าการ รฟม. เปิดแผนลยรทไฟฟ้าทั่วประเทศ



'ภาคพงศ์ ศิริกันทรมาศ'

ผู้ว่าการ รฟม.

เปิดแผนลยรทไฟฟ้าทั่วประเทศ

หมายเหตุ - นายภาคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ให้สัมภาษณ์ "มติชน" เกี่ยวกับความคืบหน้าโครงการต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัด และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของคนไทย และเพื่อช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ

●ปัจจุบันมีโครงการใดที่ดำเนินการอยู่ และใกล้จะแล้วเสร็จบ้าง

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับส่วนขยายของสายสีน้ำเงินเดิม ปัจจุบันวิ่งจากสถานีเตาปูนมายังสถานีหัวลำโพง โดยได้มีการเปิดส่วนต่อขยายไปบางส่วนแล้ว ตั้งแต่เดือนกันยายน 2562 ในส่วนต่อขยายทางด้านทิศใต้ จากสถานีหัวลำโพงไปถึงสถานีวัดมังกร ย่านเยาวราช ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาไปยังสถานีฝั่งธนบุรี ก่อนจะเป็นสถานียกระดับที่ทำพระ และสิ้นสุดปลายทางที่ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางแค หรือสถานีหลักสอง ส่วนต่อขยายทางด้านทิศเหนือ ตั้งแต่สถานีเตาปูนเป็นต้นไป เริ่มทดลองให้บริการฟรีแล้วในต้นปี 2563 ซึ่งมีกำหนดเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบในปลายเดือนมีนาคมนี้

ส่วนที่ต่อจากสถานีเตาปูน ยกกระดับข้ามแม่น้ำเข้าพระยาบริเวณทำน้ำบางโพธิ์ เลี้ยวเข้าถนนจรัลสนิทวงศ์ วิ่งเหนือถนนเส้นจรัลสนิทวงศ์ จนมาบรรจบกับถนนเพชรเกษม บริเวณสี่แยกท่าพระ ก่อนจะบรรจบกับสถานีส่วนต่อขยายด้านทิศใต้ ซึ่งจะทำให้เส้นทางสายสีน้ำเงินเป็นรูปเลข 9

อีกเส้นทางที่ รฟม. มีส่วนร่วมในการดำเนินงานก่อสร้าง เป็นรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย โดยรับผิดชอบในส่วนของงานโยธา ของสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายทางด้านทิศใต้ จากสถานีแบริ่ง เป็นสถานีปลายทางของกรุงเทพมหานครที่ดำเนินการไว้ ต่อขยายไปจนถึงปลายทางที่สถานีสมุทรปราการ ส่วนนี้กรุงเทพมหานครได้มอบหมายให้บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด และบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และเปิดส่วนต่อขยายจนถึงสถานีสมุทรปราการ ตั้งแต่ช่วงปลายปี 2561 และมีการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางด้านทิศเหนือ สถานีหมอชิต วิ่งไปตามแนวถนนพหลโยธิน สิ้นสุดที่สถานีคูคต มีการทยอยเปิดให้บริการโดยกรุงเทพมหานคร ล่าสุดเปิดให้บริการ 4 สถานี จนถึงแยกเกษตร ส่วนสถานีอื่นๆ จะทยอยเปิดตามลำดับ

อีกเส้นทางที่กำลังก่อสร้างอยู่ เป็นสายสีส้มส่วน

ตะวันออก จะมีแนวเส้นทางก่อสร้างจากมีนบุรี วิ่งมาตามถนนรามคำแหง จนถึงสี่แยกหัวหมาก เลี้ยวขวาเข้าถนนพระราม 9 ผ่านหน้าสำนักงาน รฟม. สิ้นสุดปลายทางตะวันออกที่สถานีศูนย์วัฒนธรรม เป็นสถานีร่วมกับรถไฟฟ้าสีน้ำเงิน อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ส่วนความคืบหน้าของงานโยธาก่อสร้างแล้วกว่า 50% และอยู่ระหว่างคัดเลือกเอกชนที่จะร่วมลงทุน จะรับผิดชอบงานก่อสร้างของสายสีส้มตะวันตก อยู่ระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน นำจะประกาศชื่อของประมาณปลายเดือนเมษายนหรือต้นเดือนพฤษภาคมนี้

อีก 2 สายเป็นรถไฟฟ้าระบบโมโนเรล สายสีชมพูและสีเหลือง สายสีชมพูเริ่มต้นจากศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี บริเวณแยกแคราย วิ่งตามถนนติวานนท์ จนบรรจบกับถนนแจ้งวัฒนะที่ห้าแยกปากเกร็ด ข้ามถนนวิภาวดีรังสิต ก่อนจะสิ้นสุดที่แยกหลักสี่ และวิ่งยาวตามถนนรามอินทรา ก่อนจะไปจบปลายทางที่ย่านมีนบุรี ความคืบหน้าในการก่อสร้างแล้วเสร็จไปกว่า 60% ถือว่าเร็วกว่าระบบเซฟวีเรลของสายสีน้ำเงินและสายสีเขียว

ส่วนรถไฟฟ้าสายสีเหลือง เส้นทางตามสัญญา ร่วมทุน จะเริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่

สถานีสี่แยกรัชดาลาดพร้าว วิ่งไปตามถนนลาดพร้าว ไปยังฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ผ่านจุดตัด แยกลำสาลี เลี้ยวขวาเข้าถนนศรีนครินทร์ ยาวเข้า ถนนบางนาตราด ไปสู่จังหวัดสมุทรปราการ ก่อนจะ เลี้ยวขวาแยกเทพารักษ์ และบรรจบกับสถานีย่าน สำโรง เป็นจุดเชื่อมต่อรถไฟสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ที่ก่อสร้างไว้ ความคืบหน้าของโครงการก่อสร้างแล้ว เสร็จกว่า 60% เท่ากับสายสีชมพู เพราะเริ่มโครงการ ในช่วงเวลาเดียวกัน และเป็นระบบโมโนเรลเหมือนกัน

●เป้าหมายที่ตั้งไว้ว่าจะแล้วเสร็จในช่วงใด

ยังคงเป้าหมายโครงการจะแล้วเสร็จในช่วงปลาย ปี 2564 ทั้งรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสีเหลือง ส่วนสาย สีส้มที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างงานโยธาของส่วนตะวันออก ส่วนตะวันออกมีเป้าหมายจะเปิดให้เดินรถในช่วง ปลายปี 2567 ส่วนตะวันออกงานก่อสร้างยังไม่ได้เริ่ม รอเอกชนผู้ร่วมลงทุนจะเข้ามาดำเนินการ มีเป้าหมาย เปิดเดินรถล่าช้าออกไป 2 ปี คาดว่าจะเปิดให้บริการ ได้ในปี 2569

นอกจากนี้ ยังมีโครงการอยู่ในกรุงเทพมหานคร อีก 1 โครงการคือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล อยู่ ระหว่างการศึกษาออกแบบ เส้นทางจะเริ่มจากจุดเชื่อม ของสายสีชมพูและสายสีม่วง ที่ศูนย์ราชการจังหวัด นนทบุรี แยกแคราย วิ่งตามถนนงามวงศ์วาน ผ่าน หน้าตลาดพงษ์เพชร ผ่านหน้าถนนวิภาวดีรังสิต มหา วิทยาลัยเกษตรฯ ต่อเนื่องด้วยถนนเกษตรนวมินทร์ มีเสาคอม่อของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) วางไว้อยู่เดิม แนวเส้นทางจะซ้อนทับกับทางด่วน เกษตรนวมินทร์ของ กทพ. เส้นทางจะแยกออกจาก ถนนนวมินทร์ ตรงผ่านแยกลำสาลี จุดปลายทาง จะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม และรถไฟฟ้าสาย สีเหลือง จะเป็นสถานีเชื่อมต่อใหญ่เช่นกัน ต้นทางและ ปลายทางจะเป็นจุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสาย 3 เช่นกัน เนื่องจากโครงการจำเป็นจะต้องดำเนินการก่อสร้างไป พร้อมกับโครงการทางด่วนของ กทพ. เกษตรนวมินทร์ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปลายปี 2570

ยังมีอีก 1 โครงการคือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ต่อขยายจากเส้นทางปัจจุบันที่ให้บริการอยู่ ในเส้นทาง คลองบางไผ่ ปลายทางแยกเตาปูน ส่วนต่อขยายจะ เป็นเส้นทางใต้ดิน สถานีแรกบริเวณย่านแยกกาย ต่อเนื่องถนนพระสุเมรุ ผ่านแยกผ่านฟ้า จนลอดใต้ แม่น้ำเจ้าพระยา ที่สะพานสมเด็จพระพุทธยอดฟ้า ไป ฝั่งธนบุรี วงเวียนใหญ่ ถนนตากสิน และไปยกระดับ ย่านดาวคะนอง เชื่อมต่อกับถนนสุขสวัสดิ์ บรรจบกับ แยกต่างระดับถนนกาญจนาภิเษก โดยเรียกว่าเป็น โครงการสายสีม่วงใต้ อยู่ระหว่างการดำเนินโครงการ เพราะออกแบบเรียบร้อยแล้ว น่าจะเริ่มประกวดราคา ได้ภายในช่วงกลางปีนี้ และมีแผนเปิดเดินรถในเดือน มีนาคม 2570



ภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ

●รฟม.มีโครงการรถไฟฟ้าขนส่งระหว่างจังหวัด บ้างหรือไม่

ได้รับมอบหมายให้ดูแลโครงการรถไฟฟ้าระหว่าง ภูมิภาค 4 เมือง จากเป้าหมายตามแผนพัฒนาทั้งหมด 6 เมือง ได้แก่ 1.ภูเก็ต 2.เชียงใหม่ 3.นครราชสีมา 4.พิษณุโลก คณะรัฐมนตรี (ครม.) เพิ่งเห็นชอบให้ รฟม.ดำเนินการ ส่วนอีก 2 จังหวัด ได้แก่ ขอนแก่น และอุดรธานี รฟม.ยังไม่ได้รับมอบหมายเพิ่มเติม

ในส่วนของที่ได้รับมอบหมายมาแล้ว 4 โครงการ แบ่งเป็นภูเก็ตถือว่ามีความคืบหน้าตามลำดับ ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการนำเสนอรายงานการศึกษาวิเคราะห์ โครงการตาม พ.ร.บ.ร่วมทุน เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ รฟม. ก่อนเสนอให้กระทรวงคมนาคม คณะ กรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการ ของรัฐ (พีพีพี) และ ครม.ต่อไป ส่วนโครงการรถไฟฟ้าที่ เชียงใหม่ อยู่ระหว่างการทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม เป็นการศึกษาเพื่อคาดการณ์ผลกระทบ ทั้งในทางบวกและทางลบจากการพัฒนาโครงการ (อีไอเอ) ซึ่งอาจล่าช้ากว่าภูเก็ต 2 เดือน

ถัดมาเป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนพื้นที่นครราชสีมา

จะล่าช้ากว่าภูเก็ต 1 เดือน เนื่องจากอยู่ระหว่างการ ศึกษาออกแบบ และการพิจารณาของคณะกรรมการ พีพีพี รวมถึงการศึกษาอีไอเอด้วย ส่วนพิษณุโลก ครม. เพิ่งมีมติเห็นชอบออกมา จึงอยู่ในระหว่างการว่าจ้าง บริษัทที่ปรึกษาที่จะมาทำรายละเอียดเพิ่มเติมตามคณะ กรรมการพีพีพีและอีไอเอต่อไป โดยประเมินเบื้องต้น คาดว่าจะเริ่มเห็นเป็นรูปเป็นร่างที่ภูเก็ตก่อน

●การพัฒนากระบวนขนส่งทางราง จะส่งผลอย่างไร ต่อเศรษฐกิจ

ที่ผ่านมาต้องยอมรับว่าปัญหาการจราจรใน กรุงเทพมหานคร ส่งผลกระทบต่อความเป็นศูนย์กลาง เศรษฐกิจ สะท้อนได้จากการจราจรคับคั่ง ทำให้การ เลือกจัดงานแสดงสินค้าหรืองานการประชุมขนาดใหญ่ เปลี่ยนเป้าหมายไปจัดที่ประเทศสิงคโปร์แทน เพราะปัญหาการจราจร ทำให้การที่ภาครัฐมีนโยบายใน การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพฯ เป็นเรื่องของการขนส่งคน อดีตที่ ผ่านมาการเดินทางพึ่งพารถยนต์ ทั้งส่วนบุคคลและ สาธารณะเป็นหลัก จึงไม่สามารถคลี่คลายการขนส่ง

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/-

วันที่: จันทร 16 มีนาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 15345

หน้า: 1(ซ้าย), 2

Col.Inch: 135.17 Ad Value: 209,513.50

PRValue (x3): 628,540.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'ภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ' ผู้ว่าการ รฟม. เปิดแผนลยรณไฟฟ้าทั่วประเทศ

คนให้เดินทางได้ตรงเวลา การมีระบบขนส่งมวลชนที่ดี จะเป็นการส่งเสริมการเดินทางให้ดีขึ้น ตรงเวลา มากขึ้น ไม่ต้องเฝ้าเวลาในการออกเดินทางล่วงหน้า มากเหมือนในปัจจุบัน

ถือเป็นการเพิ่มศักยภาพของกรุงเทพฯ ในการเป็น เวนที่ติดต่อสื่อสาร การจัดงานประชุม หรือมหกรรม ขนาดใหญ่ เพราะระบบขนส่งมวลชนจะมีการเชื่อมต่อ ระหว่างสนามบิน ทั้งสุวรรณภูมิและดอนเมือง ที่จะเข้า มาในเมืองได้ง่ายขึ้น รวมถึงสามารถเชื่อมต่อย่านธุรกิจ ทั้งเก่าและใหม่ได้ดีมากขึ้น เพราะปัจจุบันต้องยอมรับ ว่าย่านธุรกิจขยายตัวครอบคลุมในหลายพื้นที่ ซึ่งการ พัฒนาระบบขนส่งมวลชน จะทำให้อ่านธุรกิจเหล่านี้ เชื่อมต่อกันในการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งหมดเหล่านี้จะเป็นส่วนส่งเสริมสภาพเศรษฐกิจ ในเมื่อประชาชนมีเวลาส่วนตัวมากขึ้น สามารถใช้เวลา ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตมากขึ้น ในทุกระดับของ สังคม ตั้งแต่เด็กนักเรียนจนถึงวัยทำงาน จะมีคุณภาพ ชีวิตที่ดีขึ้นทั้งหมด ถือเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจ และ ส่งเสริมการลงทุน โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ จะเดินทางเข้ามาได้มากขึ้น เพราะมีระบบสาธารณะ ที่ดี และไม่จำเป็นต้องเข้ามาเป็นกรุ๊ปทัวร์ สามารถ เดินทางมาเองพร้อมครอบครัว (เอฟไอที) ได้ง่ายขึ้น เหมือนกับการเดินทางออกไปเที่ยวต่างประเทศ ที่ไม่ จำเป็นต้องพึ่งพากรุ๊ปทัวร์ แต่สามารถไปเองได้ ซึ่ง จะสนับสนุนให้เกิดการจับจ่ายใช้สอย และเพิ่มสภาพ คล่องมากขึ้น เพราะการหมุนเวียนของเม็ดเงินตั้งแต่ มือแรกจนถึงมือสุดท้าย มีการหมุนรอบของการใช้เงิน กว่า 10 รอบ ทำให้เชื่อว่าหากการหมุนรอบของเงิน คล่องตัวขึ้น ตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวม (จีดีพี) ไทย น่าจะสามารถเพิ่มขึ้นได้อย่างมีนัยสำคัญ

● จะช่วยให้เกิดการจ้างงานมากขึ้นเท่าใด

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน จะช่วยให้เกิดการ จ้างงานเพิ่มขึ้นสูงมาก เพราะเมื่อมีอาคารสำนักงาน มากขึ้น โครงการก่อสร้างต่างๆ ก็จะต้องจ้างงานเพิ่ม เต็มอยู่แล้ว ไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัย หรือไม่ใช่ที่อยู่ อาศัยก็ตาม การพัฒนาเมืองนอกเหนือจากแนวราบ จะเพิ่มความจุของผู้อยู่อาศัยมากขึ้น สิ่งที่มาคือ การจ้างงาน เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้อยู่ อาศัยเหล่านั้นแน่นอน