



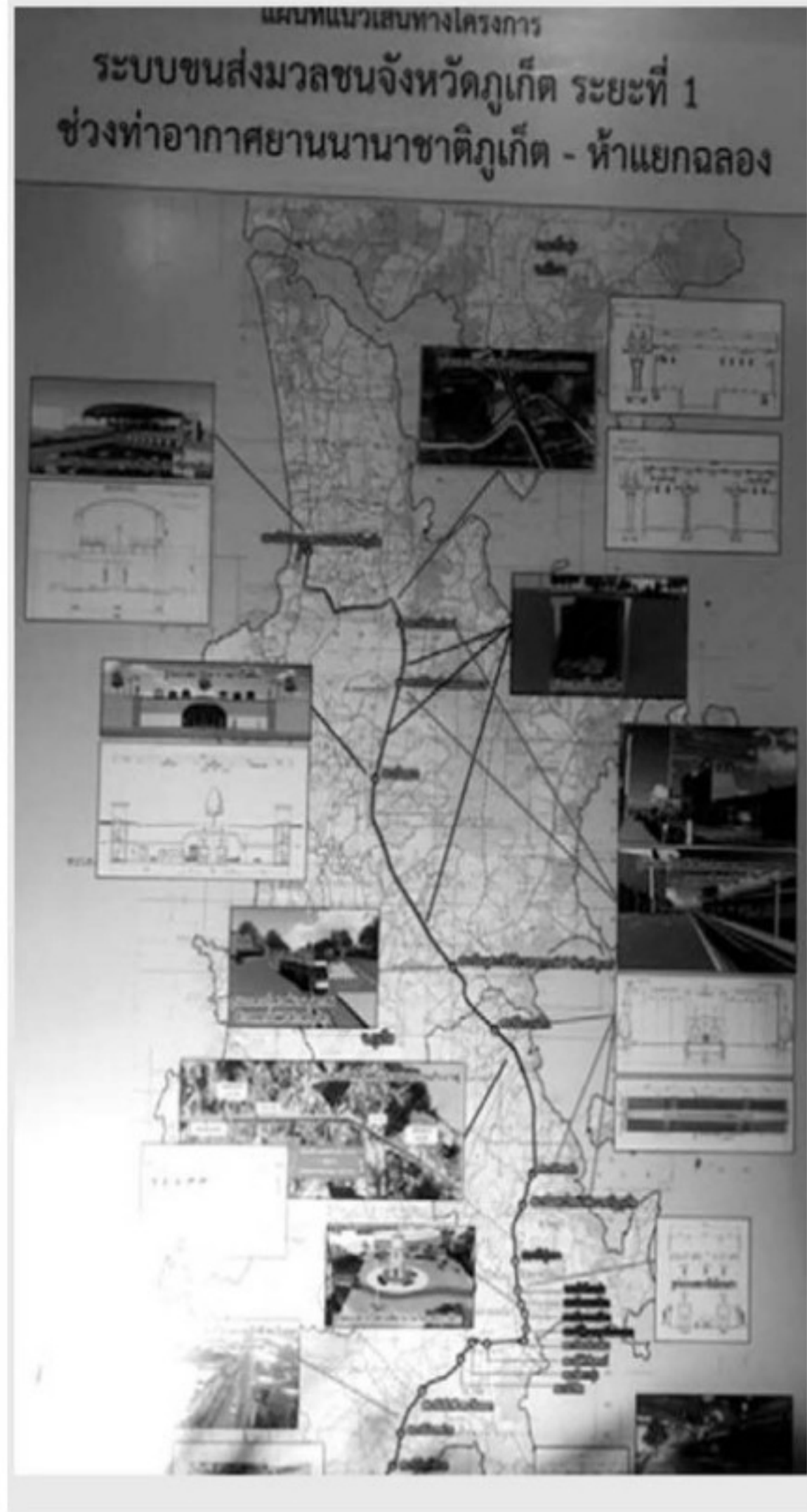
รอมานานกว่า10ปี“รถไฟฟ้ารางเบา” คนภูเก็ตไม่สนต้องปรับรูปแบบแค่ขอให้สำเร็จ

ศูนย์ข่าวภูเก็ต - ย้อนรอยโครงการรถไฟฟ้ารางเบา กว่า 10 ปี ที่คนภูเก็ตรอคอยแต่ไปไม่ถึงฝัน หรือวันนี้ จะต้องกลับมาหันหน้าใหม่ หลังรัฐมนตรีคมนาคมสั่งปรับปรุงรูปแบบจากแตรม เป็นรถเมล์ไฟฟ้าล้อยาง ขณะเอกชน ประสานเสียงแบบไหนก็รับได้แต่ต้องเร่งทำให้เสร็จตามแผนงานที่กำหนด

ภูเก็ตนับเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีความพยายามในการผลักดันให้โครงการรถไฟฟ้ารางเบาให้เกิดขึ้นในพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ผ่านมทั้งภาครัฐและเอกชน ร่วมกันผลักดันกันมาอย่างยาวนานมากกว่า 10 ปี เนื่องจากจังหวัดภูเก็ต เป็นแหล่งท่องเที่ยวหลักของประเทศและมีชื่อเสียงในระดับโลก ด้วยความเป็นแหล่งท่องเที่ยวชื่อดังทำให้ความเจริญโตแบบก้าวกระโดด มีธุรกิจน้อยใหญ่เกิดขึ้นในพื้นที่มากมาย รวมไปถึงธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง บวกกับผู้คนที่เข้ามาอาศัยและท่องเที่ยวมากขึ้นในทุกๆ ปี ทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่ไม่สะดวกมีมากตามไปด้วย

แม้ว่า ณ เวลานั้น ปัญหาการจราจรของจังหวัดภูเก็ต จะเริ่มเบาบางลง เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิดที่ส่งผลกระทบไปทั่ว ทำให้จำนวนคนที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดลดน้อยลงโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ แต่หลายคนก็เชื่อว่าอีกไม่นานการท่องเที่ยวของภูเก็ตจะกลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง และปัญหาเรื่องจราจรก็จะย้อนกลับมาเช่นเดียวกัน ดังนั้นโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง โดยระบบรถไฟฟ้ารางเบาชนิด Tram ก็ยังเป็นความฝันของคนภูเก็ต ซึ่งที่ผ่านมามีการใช้งบประมาณไปเป็นจำนวนมากในการศึกษาความเป็นไปได้ รวมทั้งมีภาคเอกชน และนักลงทุนชาวต่างชาติมาพบกับผู้ว่าราชการจังหวัดหลายๆ คน แม้กระทั่งการเดินทางไปศึกษาดูงานที่ต่างประเทศเพื่อผลักดันให้โครงการนี้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

หลังจากที่มีการผลักดันกันมาอย่างยาวนาน คน



ภูเก็ตก็เริ่มมีความหวังเมื่อมีแสงเทียนโผล่ขึ้นปลายอุโมงค์ หลังคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2555 และวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2555 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาศึกษาความเหมาะสมและดำเนินการตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

รวมทั้งจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งสนับสนุนและรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ทั้งฝั่งอ่าวไทย (จังหวัดสุราษฎร์ธานี) และฝั่งอันดามัน (จังหวัดภูเก็ต)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาและออกแบบทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยว เส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต มีการศึกษาออกแบบและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือ EIA กับระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ท่าแยกคลอง เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดภูเก็ตให้มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว รวมทั้ง

เป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจรของจังหวัดภูเก็ตอันเป็นผลกระทบจากการขยายตัวดังกล่าว

ต่อมาในการประชุมเมื่อวันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2559 ซึ่งมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานได้มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการต่อหลังจากที่ สนข. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบและวิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ พร้อมทั้งส่งมอบรายงานและแบบให้ รฟม. เพื่อดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาวเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (พระราชบัญญัติร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562) รวมทั้งจัดให้ทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการเสนอขออนุมัติดำเนินโครงการดังกล่าวต่อไป

หลังได้รับมอบหมาย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ก็ได้มีการนำเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาเห็นชอบ ทั้งนี้ ถ้าเป็นไปตามแผน โครงการดังกล่าวเป็นโครงการ PPP Fast Track คาดว่า จะสามารถเชิญชวนร่วมลงทุนได้ในไตรมาส 3 ปี 2562 และจะใช้ระยะเวลาพิจารณาข้อเสนอ ซึ่งจะรู้ผลผู้ชนะและลงนามสัญญาได้ประมาณกลางปี 2563 และมีแผนจะเริ่มก่อสร้างในปีเดียวกัน โดยใช้เวลาในการก่อสร้าง 3.5 ปี สามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี 66

โดยให้ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี ในการให้บริการ ในช่วงเวลา 30 ปี (ปี 66-96) ประมาณการรายได้โครงการจากค่าโดยสารรวม 7.45 หมื่นล้านบาท ทั้งนี้ โครงการเป็น PPP รูปแบบคล้ายกับสายสีชมพูและสายสีเหลือง โดยภาครัฐจะอุดหนุนค่าก่อสร้างงานโยธา วงเงิน 1.78 หมื่นล้านบาท ค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 1.5 พันล้านบาท โดยให้เอกชนลงทุนไปก่อน รวมทั้งลงทุนระบบรถไฟฟ้า และจัดหาขบวนรถไฟฟ้า การเดินรถและการซ่อมบำรุงรักษา

การดำเนินโครงการ แบ่งออกเป็น 2 ระยะ โดย รฟม. จะเริ่มดำเนินการในระยะที่ 1 ก่อน ซึ่งเป็นช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ท่าแยกคลอง ระยะทาง 41.7 กม. โดยมีสถานีทั้งหมด 21 สถานี แบ่งเป็นสถานีระดับพื้นดิน 19 สถานี สถานียกระดับ 1 สถานี

และสถานีใต้ดิน 1 สถานี ซึ่งการปรับเปลี่ยนสถานีจะทำให้มูลค่าการก่อสร้างเพิ่มขึ้นอีกจุดละ 500-800 ล้านบาท ที่ผ่านมาสักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว ส่วนระยะที่ 2 เริ่มจากช่วงท่าอากาศยาน-เมืองใหม่ ระยะทาง 16.8 กม.

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ท่าแยกคลอง ระยะทาง 41.7 กม. มี 21 สถานี มูลค่า 35,201 ล้านบาท (PPP Net Cost) มีค่างานโยธา 24,774 ล้านบาท งานระบบ รถไฟฟ้า 3,514 ล้านบาท ค่าขบวนรถไฟฟ้า 2,921 ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 1,449 ล้านบาท ค่าสำรวจ

อสังหาริมทรัพย์ 50 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง 1,065 ล้านบาท ค่า Provisional Sum 1,428 ล้านบาท ผลตอบแทนการลงทุน (EIRR) ประมาณ 12.9% ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปีครึ่ง

อย่างไรก็ตาม แม้แผนงานต่างๆ จะค่อนข้างชัดเจน แต่ล่าสุดฝั่งของภูเก็ตสะดุดอีกครั้ง หลังนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกมาเปิดเผยว่า ได้รายงานความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้ารางเบาคือที่ประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ (ครม.สัญจร) ที่ จ.ภูเก็ต เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายนไปแล้ว และได้เห็นนโยบายแก่ รฟม. ศึกษาปรับปรุงรูปแบบโครงการเพื่อลดต้นทุนค่าก่อสร้าง และใช้เวลาก่อสร้างน้อยกว่าแผนเดิม

เบื้องต้นปลัดกระทรวงคมนาคม รายงานว่ามีเทคโนโลยีอื่นที่สามารถดำเนินการแทนรถแถมที่เป็นล้อเหล็กได้ เช่น ปรับเป็นรถล้อยาง ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่มีต้นทุนต่ำกว่า คือ ระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) โดยใช้ไฟฟ้าในการขับเคลื่อน เป็นต้น

ส่วนผลศึกษาที่สรุปเป็นรถไฟฟ้ารางเบา หรือรถแถมนั้น พบว่าใช้เงินลงทุนสูง เพราะคาดจำนวนผู้โดยสารประมาณ 39,000 คนต่อวัน ทำให้ผลตอบแทนการลงทุน EIRR ต่ำมาก ซึ่งในการลงทุนโครงการจะต้องดูเรื่องความคุ้มค่า และผลตอบแทนประกอบด้วย

นายศักดิ์สยาม ยังกล่าวอีกว่า เป้าหมายของการแก้ปัญหาจราจรที่จังหวัดภูเก็ต คือ สร้างระบบขนส่งมวลชนที่คนคนและทำให้เดินทางเร็วขึ้น ซึ่งรถ BRT เป็นทางเลือกหนึ่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า การก่อสร้างทำได้ง่ายกว่า โดยใช้พื้นที่เกาะกลางถนน ปรับปรุงผิวทางและแบ่งกันช่องทางให้ชัดเจน และในอนาคตหากมีจำนวนผู้โดยสารมากขึ้นสามารถพ่วงต่อรถโดยสารเพิ่มได้

"ตอนนี้อยู่ในขั้นตอนการนำเสนอโครงการ สามารถปรับปรุงเพิ่มเติมได้ และยังมีเวลาโดยตามแผนจะมีการประมูลและก่อสร้างในปี 2564 ส่วน TOR จะไม่มีการปิดกั้นการนำเสนอของเอกชน โดยสุดท้ายจะตัดสินกันที่เทคนิคและความคุ้มค่าการลงทุน"

อย่างไรก็ตาม หลังมีการเปิดข้อมูลดังกล่าว ในส่วนของคนภูเก็ตเองมีทั้งที่รับได้และรับไม่ได้กับแนวความคิดดังกล่าว ซึ่งบางคนระบุว่าเป็นการลดเกรดจังหวัดภูเก็ตที่เสนอขอรถไฟฟ้ารางเบาแต่กลายเป็นมีการปรับลดเป็นรถเมล์ไฟฟ้าล้อยาง ขณะที่หลายคนระบุว่าจะเป็นรถเมล์

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jatkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,200

Section: First Section/-

วันที่: จันทร์ 16 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 13

ฉบับที่: 3302

หน้า: 11(ล่าง)

Col.Inch: 102.01 Ad Value: 122,412

PRValue (x3): 367,236

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: รอมานานกว่า10ปี "รถไฟฟ้ารางเบา" คนภูเก็ตไม่สนต้องปรับรูปแบบแคชเชียร์สำเร็จ

ไฟฟ้าก็ได้ แต่ขอให้ทางรัฐบาลเร่งดำเนินการ เพื่อแก้ปัญหา ระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดภูเก็ต

นายชนุศศักดิ์ ฟุ้งแรง ประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ต กล่าวว่ ที่ผ่านมามีโครงการดังกล่าวกระทรวงคมนาคม เห็นด้วยมาตลอดและมีการเดินหน้าโครงการมาเกือบสุด แล้ว แต่เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีแนวคิดที่จะเปลี่ยนมาเป็นรถเมล์ไฟฟ้าล้อย่าง ก็ไม่ขัดข้อง แต่ขอให้เร่งดำเนินการให้เสร็จโดยเร็ว ในส่วนของหอการค้าไม่ รู้สึกว่าเป็นการลดเกรด แต่มองว่าเป็นการแก้ปัญหาเรื่อง ระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดภูเก็ต ซึ่งสิ่งที่คนภูเก็ต ต้องการมากที่สุดตอนนี้ คือ เร่งดำเนินการให้เห็นเป็น รูปธรรมโดยเร็วที่สุด เพื่อแก้ปัญหาการจราจรของภูเก็ต.