



'แถมขอนแก่น' ความหวังหมู่บ้าน รถไฟฟ้าสายแรกของคนต่างจังหวัด



U รับแผนการก่อสร้างมาแล้วหลายครั้งกับโครงการรถไฟฟ้ารางเบา (แถม) จ.ขอนแก่น ข้าราชการเกษียณอายุไปงานหลังเกิดสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ล่าสุดโครงการแถมขอนแก่นเริ่มขยับอีกครั้ง เมื่อบริษัท ขอนแก่นทรานซิสเต็มท์ จำกัด (KKTS) วิศวกรภายใต้การกำกับดูแลของ 5 เทศบาลจังหวัดขอนแก่นได้ลงนามบันทึกข้อตกลง (MOA) กับกิจการร่วมค้า CKKM-CRRC CONSORTIUM มีบริษัท ช ทวี จำกัด(มหาชน) เป็นแกนนำ และบริษัท CRRC Nanjing Puzhen จำกัด จากจีนเป็นผู้ประสานงานหลักด้านการเงิน ในโครงการขอนแก่น Smart City ระยะ (เฟส) ที่ 1

พลตรีชาติชาย ประดิษฐ์พงษ์ ประธานกรรมการบริหาร KKTS ให้สัมภาษณ์ "ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่งเดลินิวส์" ถึงทิศทาง "โครงการแถมขอนแก่น" นับจากนี้ว่าเพื่อร่วมกันเตรียมความพร้อมในการดำเนินโครงการฯเฟสแรกสายสีแดงช่วงสำคัญ-ท่าพระ ระยะทาง 26 กม. จำนวน 20 สถานี วงเงิน 2.3 หมื่นล้านบาท

การลงนามบันทึกข้อตกลงครั้งนี้มีระยะเวลา 1 ปี กิจการร่วมค้าCKKM-CRRC CONSORTIUM ต้องเจรจาและทำความตกลงกับสถาบันการเงินต่าง ๆ เพื่อจัดหาเงินทุนระยะยาวให้บริษัท KKTS ใช้ดำเนินโครงการ โดยต้องทำให้สำเร็จภายใน 6 เดือน ขณะที่บริษัทKKTS และเทศบาลต้องประสานกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง



เรื่องที่ดิน เพื่อส่งมอบ
 พื้นที่ก่อสร้างให้CKKM-
 CRRC CONSOR
 TIUM ผู้ชนะการประมูล
 งานเหมืองออกแบบ และ
 ก่อสร้างงานโยธา และ
 โครงสร้าง พร้อมผลิต ติด
 ตั้งระบบแถม และการ
 พัฒนาเมืองต่อไป โดย
 ต้องส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง
 ให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี



พลตรีชาดิชยา กล่าวอีกว่า ก่อนหน้านั้นได้ขอความร่วมมือจาก
 ส่วนราชการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างแล้ว อาทิ กรมการข้าว กระทรวง
 เกษตรและสหกรณ์ เพื่อใช้พื้นที่ศูนย์วิจัยข้าวในการก่อสร้างศูนย์ซ่อม
 บำรุง (Depot) รวมถึงกรมทางหลวง (ทล.) ซึ่งต้องใช้เขตทางเกาะ
 กลางถนนตลอดสาย หลังจากนั้นต้องรายงานความคืบหน้าเรื่องที่ดินให้
 ผวจ.ขอนแก่นทราบด้วย จะได้ทำหนังสือถึงกระทรวงมหาดไทย ให้
 ช่วยประสานกระทรวงเกษตรฯ และกระทรวงคมนาคมในระดับ
 นโยบายอีกทางหนึ่ง เพื่อให้การส่งมอบพื้นที่แล้วเสร็จทันกรอบเวลา
 ภายใน 1 ปี

หากทั้ง 2 ฝ่ายทำสำเร็จตามบันทึกข้อตกลง คาดว่าจะลงนาม
 ในสัญญาการก่อสร้างกับกิจการร่วมค้า CKKM-CRRC CONSOR
 TIUM ได้ในปี 65 เพื่อเริ่มโครงการต่อไป ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ
 3 ปี แล้วเสร็จประมาณปลายปี 68 และเปิดให้บริการได้ประมาณต้น

ปี 69.....คณะกรรมการบริหาร KKTS บอกถึงแนวโน้มการก่อสร้าง
 ครั้งใหม่ของแถมขอนแก่น

พลตรีชาดิชยา กล่าวด้วยว่า การลงนามในบันทึกข้อตกลงครั้งนี้
 เป็นขั้นตอนสำคัญของการดำเนินโครงการแถมขอนแก่น เพราะไม่ได้
 ใช้งบประมาณจากรัฐบาล ทาง KKTS ต้องหาเงินทุนเอง KKTS จึงกำหนด
 ไว้ในเงื่อนไขของการประมูลตั้งแต่ก่อนการเปิดประมูลงานเหมืองออกแบบ
 และก่อสร้างงานโยธา และโครงสร้างฯ ว่า ผู้ชนะประมูลต้องหาแหล่งเงิน
 กู้มาให้ KKTS ด้วย แต่สาเหตุที่เพิ่งลงนามในบันทึกข้อตกลงนั้น
 เนื่องจากอยู่ระหว่างเจรจายละเอียดร่างสัญญาการก่อสร้างโครงการฯ กับ
 กิจการร่วมค้า CKKM-CRRC CONSORTIUM

สำหรับเส้นทางแถมขอนแก่นตามผลการศึกษาฉบับใหม่ มี
 ระยะทาง 26 กม. จากเดิม 22.8 กม. มี 20 สถานี จากเดิม 16 สถานี โดย
 เป็นสถานีระดับดิน 12 สถานี และเป็นสถานียกระดับ 8 สถานี มีศูนย์
 Depot อยู่ภายในศูนย์วิจัยข้าว แนวเส้นทางที่เพิ่มขึ้นจะเข้า ม.ขอนแก่น

1.8 กม. และเข้าสู่ศูนย์วิจัยข้าวขอนแก่น 1.3 กม. ใช้งบประมาณรวม 22,102-23,000 ล้านบาท จากเดิมอยู่ที่ 16,865 ล้านบาท

ค่าโดยสารเบื้องต้นผลการศึกษาระบุว่าราคาเริ่มต้นสถานีแรก ที่ 15 บาท ไปจนถึง 25 บาทตลอดสาย ขณะที่คาดการณ์ปริมาณผู้ใช้บริการต่อวันอยู่ที่ 60,000 เที่ยว

โครงการใช้พื้นที่ก่อสร้างบริเวณเกาะกลางทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพและไหล่ทาง) มีแนวเส้นทางเริ่มจากตำบลสำราญถึง ตำบลท่าพระ อ. เมือง จ.ขอนแก่น สำหรับ 20 สถานีเบื้องต้นประกอบด้วย สถานีสำราญ, บ้านหนองกุง, บ้านโนนม่วง, โรงเรียนสาธิต, มอ ดินแดง, โรงเรียนตำรวจภูธรภาค 4, สามแยกประตู มข., ศูนย์อาหาร และบริการ 1, สามแยกวงเวียน มข., รพ.ศรีนครินทร์, โคโยต้า, ไทย สมุทรฯ, แยกสามเหลี่ยม, แยกประตูเมือง, ขอนแก่น แกรนด์ สเตชั่น, แยกเจริญศรี, เทสโก้โลตัส, บขส.แห่งที่ 3, กุดกว้างและสถานีท่าพระ

ก่อนหน้านี้แถมขอนแก่นเคยถูกปิดกั้นก่อสร้างไว้ตั้งแต่ปี 62

แต่ก็เลื่อนแผนงานมาเรื่อย ๆ เนื่องจากมีปัญหาเรื่องเงินลงทุนก่อสร้าง หากภายใน 1 ปีจากนี้ แถมขอนแก่นสามารถหาเงินกู้มาดำเนิน โครงการได้สำเร็จและเคลียร์ปัญหาพื้นที่ก่อสร้างได้จบจะเป็นโครงการ รถไฟฟ้าสายแรกของต่างจังหวัดที่ดำเนินการโดยท้องถิ่น

เนื่องจากส่วนที่กระทรวงคมนาคมรับผิดชอบมอบหมายการ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ก่อสร้างแถมใน 4 จังหวัด ได้แก่ ภูเก็ต เชียงใหม่ นครราชสีมา และพิษณุโลก โดยเฉพาะ “แถมภูเก็ต” ที่ รฟม.เคยประกาศให้เป็นรถไฟฟ้าสายแรกของ



รฟท.ที่จะก่อสร้างในต่างจังหวัดนั้น นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รรมว.คมนาคม สั่งรื้อให้ปรับรูปแบบเป็นระบบรถโดยสารอัจฉริยะไร้คนขับ (Arterial Rapid Transit, Automated Rapid Transit) หรือ เออาร์ ที ซึ่งมีรูปแบบเป็นรถไฟฟ้าล้อยาง ด้วยเหตุผลเพื่อประหยัดงบประมาณ การก่อสร้าง

ขณะที่โครงการ “โมโนเรลหาดใหญ่” ซึ่งเคยได้รับการ กล่าวขานว่าจะเป็นรถไฟฟ้าสายแรกในต่างจังหวัดเช่นกัน เนื่องจาก เป็นโครงการรถไฟฟ้ารางเบาลำดับแรกที่สำนักงานนโยบายและแผนการ ขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาแล้วเสร็จ ก่อนที่ อบจ.สงขลา จะ เสนอคำขออนุมัติโครงการไปศึกษาทบทวนต่อจนเสร็จเรียบร้อยตั้งแต่ปี 59 เพื่อดำเนินโครงการเอง แต่จนถึงขณะนี้ “โมโนเรลหาดใหญ่” ก็ยังไม่ เริ่มก่อสร้าง

แถมขอนแก่น จะเป็นความหวังของหมู่บ้านมากที่สุด ที่ จะแจ้งเกิดรถไฟฟ้าให้คนต่างจังหวัด.

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง