



เปิดตัว 'เออาร์ที' รถบัสอัจฉริยะไร้คนขับ

● เสียบแท่นแทรมพูกเก็ตเซฟ 1.8 หมื่นล้าน

● ต้องนับหนึ่งศึกษาใหม่สร้าง 68 เสร็จ 70

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม แจ้งความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ระยะทาง 42 กม. ที่นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สั่งให้ปรับรูปแบบการเดินทางเป็นรถเบสท์ (BRT) ที่ใช้วิ่งตามแนวเกาะกลางบนถนนแต่ใช้ระบบไฟฟ้าเดินทางที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ 1 ก.พ. ที่ผ่านมารับทราบแล้วว่ากระทรวงคมนาคมจะปรับรูปแบบขนส่งสาธารณะจากเดิมระบบรถไฟฟ้ารางเบา (แทรม) วงเงินประมาณ 3.52 หมื่นล้านบาท เป็นระบบรถโดยสารประจำทาง (Arterial Rapid Transit, Automated Rapid Transit) หรือ เออาร์ที (ART) วงเงิน 1.77 หมื่นล้านบาท

แต่เนื่องจากทางจังหวัดภูเก็ตยังให้ความเห็นในที่ประชุมว่าต้องการให้เป็นแทรมเหมือนเดิม คจร.จึงมอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) สำนักงานนโยบายและ



แผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และ จังหวัดภูเก็ต ประชุมหารือร่วมกันถึงรูปแบบระบบขนส่งมวลชนภูเก็ตที่เหมาะสมอีกครั้ง ซึ่งต้องได้ข้อสรุปภายในเดือน ก.พ.นี้ ก่อนเสนอกระทรวงคมนาคม, คจร. และคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาต่อไป

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม แจ้งต่อว่า ทางจังหวัดภูเก็ตยังมีข้อกังวลว่า หากปรับแบบจากแทรมเป็น



หน้า 8

เปิดตัว 'เออาร์ที'
บัสอัจฉริยะไร้คนขับ

เปิดตัว 'เออาร์ที' รถบัสอัจฉริยะไร้คนขับ

- ครั้งแรกในไทยหวังเสียบแทนแทรม
- ถูกกว่าครั้งแรกแต่ภูเก็ตต้องนับหนึ่งใหม่

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม แจ้งความคืบหน้าโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ระยะทาง 42 กม. ที่นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สั่งให้ปรับรูปแบบการเดินรถเป็นรถเมล์ BRT ที่ใช้วิ่งตามแนวเกาะกลางบนถนนแต่ใช้ระบบไฟฟ้าเดินรถว่า ที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ 1 ก.พ. ที่ผ่านมา รับทราบแล้วว่ากระทรวงคมนาคมจะปรับรูปแบบขนส่งสาธารณะจากเดิมระบบรถไฟฟ้ารางเบา (แทรม) วงเงินประมาณ 3.52 หมื่นล้านบาท เป็นระบบรถโดยสารประจำทาง (Arterial Rapid Transit, Automated Rapid Transit) หรือ เออาร์ที (ART) วงเงิน 1.77 หมื่นล้านบาท



ART : Arterial Rapid Transit, Automated Rapid Transit



แต่เนื่องจากทางจังหวัดภูเก็ตยังให้ความเห็นในที่ประชุมว่าต้องการให้เป็นแทรมเหมือนเดิม คจร.จึงมอบให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และ จังหวัดภูเก็ต ประชุมหารือร่วมกันถึงรูปแบบระบบขนส่งมวลชนภูเก็ตที่เหมาะสมอีก

ครั้ง ซึ่งต้องได้ข้อสรุปภายในเดือน ก.พ.นี้ ก่อนเสนอกระทรวงคมนาคม, คจร. และคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาต่อไป

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม แจ้งต่อว่า ทางจังหวัดภูเก็ตยังมีข้อกังวลว่า หากปรับแบบจากแทรมเป็นเออาร์ที จะต้องใช้เวลาในการศึกษานาน จึงกังวลว่าจะทำให้โครงการยิ่งล่าช้าออกไปอีก เพราะเวลานี้ในพื้นที่ จ.ภูเก็ต กำลังประสบกับปัญหาการจราจรติดขัด และต้องการระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมมาให้บริการแล้ว อีกทั้งแทรมภูเก็ตได้ศึกษาและดำเนินโครงการกันมานานแล้ว ทางกระทรวงคมนาคม ได้ชี้แจงว่าขณะนี้ปริมาณความต้องการการเดินทางในจ.ภูเก็ต ยังไม่มากนัก หากเป็นแทรมจะใช้วงเงินลงทุนค่อนข้างสูง อาจไม่มีเอกชนสนใจมาร่วมลงทุน และส่งผลให้อัตรากำไรโดยผู้มีราคาแพง ผู้โดยสารจะได้รับผลกระทบ แต่หากใช้ระบบเออาร์ที จะดำเนินการได้รวดเร็ว และมีอัตราค่าโดยสาร

ถูกลงด้วย

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม แจ้งด้วยว่า รฟม. ได้นำเสนอผลการศึกษาเบื้องต้นเปรียบเทียบกันระหว่างแทรม และเออาร์ที มีดังนี้ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ แทรม อยู่ที่ 3.52 หมื่นล้านบาท ขณะที่ เออาร์ที อยู่ที่ 1.77 หมื่นล้านบาท ถูกกว่าครึ่ง แบ่งเป็น ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน แทรม 1,499 ล้านบาท เออาร์ที 1,477 ล้านบาท, ค่าก่อสร้างงานโยธา แทรม 2.47 หมื่นล้านบาท เออาร์ที 1.08 หมื่นล้านบาท, ค่างานระบบ

รถไฟฟ้า แทรม 3,514 ล้านบาท เออาร์ที 3,000 ล้านบาท, ค่าจัดหาขบวนรถเริ่มต้น แทรม 22 ขบวน 2,921 ล้านบาท เออาร์ที 44 ขบวน 1,236 ล้านบาท, ค่าที่ปรึกษาโครงการ 1,065 ล้านบาท เออาร์ที 518 ล้านบาท และค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด แทรม 1,428 ล้านบาท เออาร์ที 692 ล้านบาท

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม แจ้งอีกว่า สำหรับกรอบเวลาดำเนินงานหากหารือร่วมกันและได้ข้อสรุปว่าจะทำเออาร์ที คาดว่าจะเริ่มจัดจ้างที่ปรึกษาศึกษาออกแบบ จัดทำรายงาน

การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (อีไอเอ) และศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) ประมาณเดือน ส.ค. 64-มี.ค. 66 จากนั้นเสนอให้คณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม. พิจารณาประมาณเดือน เม.ย.-พ.ค. 66 และเสนอ ครม. ประมาณเดือน มิ.ย. 66 คาดว่าจะแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 และคัดเลือกเอกชนได้ประมาณเดือน ก.พ.-มี.ค. 67 เริ่มก่อสร้างประมาณเดือน เม.ย. 68 แล้วเสร็จและเปิดบริการประมาณเดือน ต.ค. 70

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า สำหรับรถโดยสารประจำทางเออาร์ที เป็นระบบขนส่งอัจฉริยะ หรือรถบัสอัจฉริยะ เป็นการนำจุดเด่นของรถไฟฟ้า และรถโดยสารประจำทางมาประยุกต์เข้าด้วยกัน คิดตั้งระบบเซ็นเซอร์ที่สามารถจับแนวเส้นทางวิ่งบนถนนและวางแผนเส้นทางเองได้สามารถจับแนวเส้นทางเองได้พร้อมระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ หรือ ไร้คนขับ ควบคุมการวิ่งได้อย่างแม่นยำ โดยตัวรถมีผู้โดยสารประมาณ 3-5 ตู้ ค่าใช้จ่ายในการผลิตและก่อสร้างระบบขนส่งเออาร์ทีถูกกว่าระบบรถไฟฟ้าทั่วไปอย่างน้อยประมาณ 5,000 ล้านบาท เมื่อเทียบกับระยะทาง 10 กม. หากนำมาใช้ได้จะเป็นครั้งแรกในไทย.