

“รฟม.”เสนอทางเลือกระบบขนส่งมวลชนโคราช สายสีเขียวชู“E-BRT”2,000ล้านบาทเหมาะสมสุด



ศูนย์ข่าวนครราชสีมา – รฟม. เปิดเวทีฟังความคิดเห็นประชาชนต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมของโครงการระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา สายสีเขียว ชู “E-BRT” เหมาะสมสุด มูลค่าลงทุน 2,000 ล้านบาท แผนเริ่มก่อสร้างปี 2568 เปิดให้บริการปี 2571 ซึ่งเพิ่มทางเลือกเดินทางที่มีประสิทธิภาพได้มาตรฐาน สะดวกรวดเร็วและปลอดภัยให้ประชาชนนักท่องเที่ยว

วานนี้ (27 ต.ค.) ที่ห้องสุรนารีบอลรูม โรงแรมดิ อิมพีเรียล โฮเทล แอนด์ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ โคราช อ.เมือง จ.นครราชสีมา นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และนายสมเกียรติ วิริยะกุลนันท์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา ร่วมเป็นประธานในพิธีเปิดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบ ทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน-สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) โดยภายในงานมีผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่ ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรอิสระ สถาบันการศึกษา และผู้สนใจ รวมถึงสื่อมวลชน เข้าร่วมประชุมกว่า 250 คน

ทั้งนี้สืบเนื่องจากผลการศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการลงทุน พบว่า โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว มีมูลค่าการลงทุนสูง รายได้จากการเดินรถไม่เพียงพอต่อค่าเดินรถและบำรุงรักษา และต่อมาในปี 2564 นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มอบนโยบายให้ รฟม. ศึกษาและพิจารณาแนวทางการใช้รถไฟฟ้าอย่าง ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนหลักในภูมิภาค รฟม. จึง

ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมของสัญญาจ้างกลุ่มที่ปรึกษา NMGC ให้ดำเนินการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมสำหรับโครงการฯ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2565 ที่ผ่านมา และนำมาสู่การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในครั้งนี้

การประชุมครั้งนี้ เป็นการนำเสนอผลการศึกษาระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้า 3 ระบบ ได้แก่ 1. ระบบ Steel Wheel Tramรถไฟฟ้ารางเบา หรือราง โดยใช้ระบบล้อเลื่อน (Rolling Stock), 2.ระบบ Tire Tram รถรางชนิดใช้ล้อยาง ที่มีระบบ ติดตั้งอุปกรณ์รางประคอง (Guided Light Transit) หรือ ระบบรางเสมือน (Track Less) และ 3.ระบบ E-BRT (Electric Bus Rapid Transit) รถโดยสารไฟฟ้าประจำทางด่วนพิเศษ ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ไม่มีราง

โดยเปรียบเทียบทั้ง 3 ระบบ ในมิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านวิศวกรรมและจราจร (ความน่าเชื่อถือความเหมาะสมทางกายภาพของระบบต่อสภาพพื้นที่ของเขตเมืองนครราชสีมา, ศักยภาพในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร ระยะเวลาในการก่อสร้าง) ด้านการลงทุนและผลตอบแทน (ค่าลงทุน, ค่าบำรุงรักษาและที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง, รายได้ค่าโดยสารและรายได้อื่นของโครงการ) และด้านสิ่งแวดล้อม (ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง, ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ)

ผลการศึกษาเปรียบเทียบพบว่าระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมกับเมืองนครราชสีมามากที่สุด คือระบบ E-BRT รองลงมาคือ ระบบ Tire Tram และระบบ Steel Wheel Tram ตามลำดับ