

ล้ม'แทรมโคราช'สร้างไม่คุ้ม

● รถเมล์ไฟฟ้าBRTแทนที่



นายสถานี ค.สุวรรณ รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เปิดเผยว่า รฟม. ได้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสม สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน-สถานีคู่มือครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) ระยะทาง 11.15 กิโลเมตร (กม.) ที่โรงแรม ดิ อิมพีเรียล โฮเทล แอนด์ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ โคราช จ.นครราชสีมา เมื่อวันที่ 27 ต.ค. ซึ่งเป็นโครงการที่รัฐบาลมอบหมายให้ รฟม. ศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการฯ ตามผลการศึกษาและแผนแม่บทของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

นายสถานี กล่าวต่อว่า ผลการศึกษาฯ พบว่า การลงทุนโครงการมีผลตอบแทนทางธุรกิจที่ไม่คุ้มค่า รฟม. จึงใช้โอกาสช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทบทวนระบบรถไฟฟ้ารูปแบบอื่นๆ ที่เหมาะสมมากกว่า โดยเปรียบเทียบรูปแบบรถไฟฟ้าที่จะเป็นประโยชน์มีประสิทธิภาพมากขึ้น สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน จะนำความคิดเห็นที่ได้รับไปพิจารณาปรับปรุงผลการศึกษาฯ เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป

ด้านนายเทิดศักดิ์ ฟุ้งจินดา ผู้จัดการโครงการ กล่าวว่า ผลการศึกษาวิเคราะห์การลงทุนโครงการฯ รูปแบบระบบรถรางไฟฟ้า (Tram) พบว่า มีมูลค่าการลงทุนสูง รายได้จากการเดินรถ

ไม่เพียงพอต่อค่าเดินรถ และบำรุงรักษา (O&M) ขณะเดียวกัน กระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้ รฟม. ศึกษาและพิจารณาแนวทางการใช้รถไฟฟ้าอย่างพัฒนาระบบขนส่งมวลชนหลักในภูมิภาค รฟม. จึงให้ที่ปรึกษาศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสม 3 ทางเลือก ได้แก่ 1.รถรางไฟฟ้าล้อเหล็ก (Steel Wheel Tram) 2.รถรางไฟฟ้าล้อยาง (Tire Tram) และ 3.รถโดยสารไฟฟ้าประจำทางด่วนพิเศษ (Electric Bus Rapid Transit : E-BRT)

ผลการให้คะแนนโดยพิจารณาจาก 3 ปัจจัยหลัก ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร, เศรษฐกิจการเงิน และสิ่งแวดล้อม พบว่า ระบบรถโดยสาร E-BRT เหมาะสมมากที่สุดเนื่องจากระยะเวลาก่อสร้าง ค่าลงทุนงานก่อสร้างและเครื่องจักร ค่าบำรุงรักษาและดำเนินการ ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยสิ่งปลูกสร้าง และมีผล

กระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างน้อยกว่าระบบอื่น ๆ รองลงมาคือ รถรางไฟฟ้าล้อยาง มีศักยภาพรองรับผู้โดยสาร และความน่าเชื่อถือของเทคโนโลยีมากกว่า E-BRT แต่มีระยะเวลาการก่อสร้าง มูลค่าการลงทุนก่อสร้างและเครื่องจักร ค่าบำรุงรักษาและดำเนินการ ค่าเวนคืนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง รวมทั้งมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างมากกว่า ขณะที่รถรางไฟฟ้าล้อเหล็กมีคะแนนน้อยที่สุด เพราะใช้ระยะเวลาก่อสร้าง และดำเนินการต่าง ๆ มากกว่าระบบอื่น ๆ สำหรับวงเงินลงทุนรถโดยสาร E-BRT อยู่ที่ประมาณ 2,339 ล้านบาท รถรางไฟฟ้าล้อยาง 4,732 ล้านบาท และรถรางไฟฟ้าล้อเหล็ก 5,393 ล้านบาท

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมาสายสีเขียวนี้ สนข. มีข้อเสนอแนะให้เริ่มก่อสร้างก่อนเป็นลำดับแรกมีระยะทาง 11.15 กม. 21 สถานี (อยู่บนทางหลวง 9 สถานี และอยู่ในเขตเมือง 12 สถานี) คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างปี 68 และเปิดบริการปี 71.