



ปักหมุดรอ! เปิดใช้รถไฟฟ้าภูเก็ตปี69 รฟม.ดึงเอกชนร่วมลงทุนกว่า3.5หมื่นล้าน

ศูนย์ข่าวภูเก็ต - รฟม.วางแผนรถไฟฟ้ารางเบาภูเก็ต เปิดให้บริการได้ภายในปี 2569 ดึงเอกชนร่วมลงทุน 35,000 ล้านบาท มั่นใจเกิดแน่นอน เอกชนทั้งไทยและต่างชาติใจร่วมลงทุนหลายราย จากศักยภาพเมืองภูเก็ต

วานนี้ (24 ส.ค.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จัดการประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็น โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ท่าแยกฉลอง โดยมี นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ ผู้ช่วยผู้ว่าการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นประธาน นายวงศกร นุ่มชูจันทร์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต หัวหน้างานภาครัฐ เอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ประชาชนชาวภูเก็ตเข้าร่วม ณ โรงแรมรอยัล ภูเก็ต ซิตี้

นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ ผู้ช่วยผู้ว่าการ รฟม. กล่าวว่า ตามที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ รฟม. ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีให้ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต เนื่องจากจังหวัดภูเก็ตเป็นหนึ่งในเมืองเศรษฐกิจหลักของประเทศและเป็นหนึ่งในเมืองนำร่องต้นแบบของการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ หรือสมาร์ทซิตี้ (Smart City) และขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ Thailand 4.0

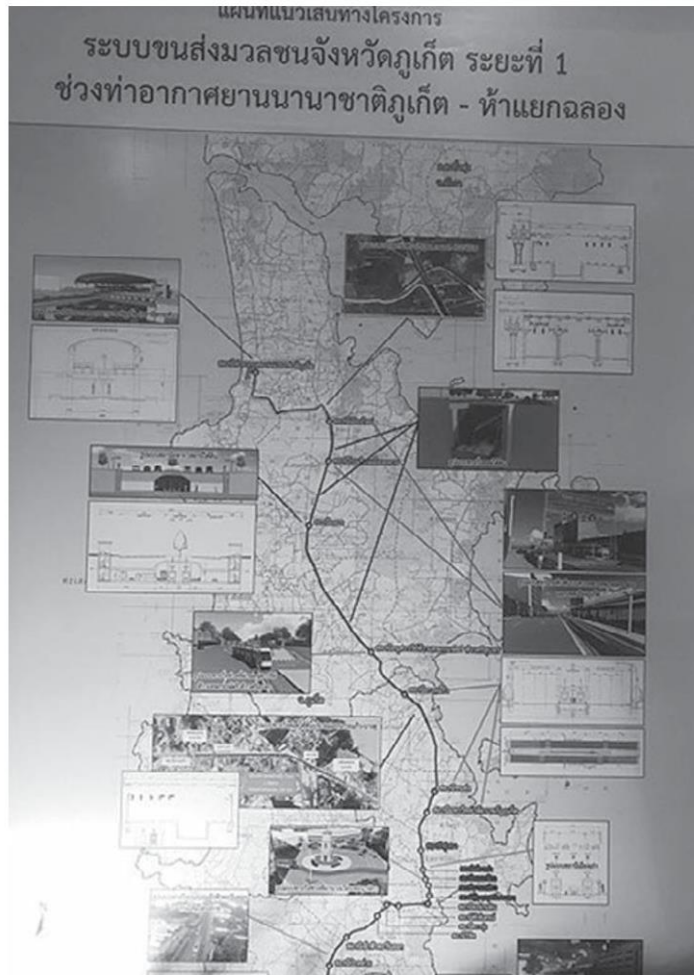
ภาคคมนาคมขนส่งถือเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยพัฒนาจังหวัดภูเก็ต ทั้งด้านการแก้ไขปัญหาจราจรให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาลตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ในการพัฒนาโครงการสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ หลังจาก รฟม. ได้จัดงานสัมมนาการทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (Market Sounding) ครั้งที่ 1 ณ จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2562 และครั้งที่ 2 ณ กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2562 พบว่ามีภาคเอกชนให้ความสนใจและเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก ภายหลังจากงานดังกล่าว รฟม. ได้หารือกับกรมทางหลวงเพื่อหารือเรื่องรูปแบบ การก่อสร้างโครงการ จนได้ข้อสรุป

ในวันนี้ รฟม. จึงได้นำเสนอรูปแบบการก่อสร้างโครงการที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น การปรับแบบที่จุดสามแยกภูเก็ตเป็นทางยกระดับ จุดที่ถนน 402 เป็นต้นให้ชาวจังหวัดภูเก็ตทราบ พร้อมทั้งมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะ ข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับ แนวเส้นทาง

โครงการ และการปรับปรุงรูปแบบการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องต่อความต้องการของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ ซึ่ง รฟม. และที่ปรึกษา จะได้นำความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะไม่ดำเนินการปรับปรุงการออกแบบต่อไป

นายสาโรจน์ กล่าวต่อว่า หลังจากที่ได้รับฟังความคิดเห็นจากประชาชนชาวภูเก็ตในวันนี้แล้ว ทาง รฟม. ได้กำหนดระยะเวลาดำเนินการโครงการ ดังนี้ จะนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในรูปแบบการร่วมลงทุน ในปี 2564 ในปี 2565 ประกาศเชิญชวนและคัดเลือกเอกชนผู้ร่วมลงทุนและนำเสนอขอความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี เพื่อให้เห็นชอบและลงนามในสัญญา จากนั้นในปี 2566-2569 จะอยู่ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างโครงการและพร้อมเปิดให้บริการในปี 2569

โครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ตระยะแรก จากสนามบินภูเก็ต-ท่าแยกฉลอง เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเบา Light Rail Transit (LRT/Tram) รูปแบบทางวิ่งเป็นทางคู่ตลอดเส้นทาง นอกเขตเมืองจะวิ่งในช่องทางเฉพาะ ในเขตเมืองจะใช้ทางวิ่งร่วมกับรถอื่น ๆ ความเร็วไม่น้อยกว่า 80 กิโลเมตร(กม.)ต่อชั่วโมง ในเขตเมืองความเร็ว 30 กม.ต่อชั่วโมง



สำหรับสถานีจะมีทั้งหมด 21 สถานี เป็นสถานียกกระดาน 1 สถานี ที่สนามบินภูเก็ต สถานีใต้ดิน 1 สถานี ที่สถานีกลางที่เหลืออีก 19 สถานี เป็นสถานีระดับดิน ระยะทาง 42 กม.ค่าโดยสารตลอดเส้นทาง 140 บาท ใช้เงินลงทุน 35,200 ล้านบาท แบ่งเป็นค่ากรรมสิทธิ์ที่ดิน 1,499 ล้านบาท ค่าก่อสร้างงานโยธา 24,773 ล้านบาท ค่างานระบบรถไฟฟ้า 3,514 ล้านบาท ค่าขบวนรถไฟฟ้า 2,922 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาและควบคุมงานก่อสร้าง 1,065 ล้านบาท และค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 1,428 ล้านบาท

“ที่ผ่านมา ทาง รฟม.ได้จัดสัมมนาทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อนำเสนอข้อมูลข้อมูลโครงการและรับฟังแนวคิด

ไปแล้ว 2 ครั้ง ที่ภูเก็ต และกรุงเทพฯ มีผู้เข้าร่วมถึง 24 ราย ทั้งในส่วนของสถาบันการเงิน ผู้ผลิตและจำหน่ายรถไฟฟ้า บริษัทรับเหมาก่อสร้าง นักลงทุนภาคเอกชน ทั้งคนไทยและต่างชาติ ซึ่งมั่นใจว่าหากมีการเปิดประกาศเชิญชวนร่วมลงทุนจะมีนักลงทุนสนใจลงทุนอย่างแน่นอน”

อย่างไรก็ตาม ภาคเอกชน และประชาชนชาวภูเก็ต สนับสนุนให้มีรถไฟฟ้ารางเบาในภูเก็ต เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้เหมาะกับเมืองท่องเที่ยว และต้องการให้ปรับเปลี่ยนในบางเรื่อง เช่น การเพิ่มหรือลดสถานี การออกแบบสถานีให้สอดคล้องกับเมือง อยากให้วิ่งแยกจากรถอื่นๆ เรื่องตัวและราคา ปัญหาถนนแคบ ผลกระทบต่อวิถีชุมชน เป็นต้น