

ภารกิจพลิกโฉมเมือง'ปทุมธานี' เนรมิตรรถไฟฟ้า4สายใหม่ แก้รถติด เชื่อม'กรุงเทพฯ'ไร้รอยต่อ



โมเดลรถไฟฟ้าของจีนที่เอกชนเสนอให้ อบจ.ปทุมธานี เป็นระบบปิดคอร์เชื่อมรถไฟฟ้าสายสีแดงที่สถานีรังสิต

สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ยังวิกฤต ระส่ำระสายในหลายพื้นที่ของประเทศไทย

โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครและจังหวัดปริมณฑล มียอดติดเชื้อรายวันพุ่งทะลุหลักพันติดกันหลายวัน

"ปทุมธานี" เป็นหนึ่งในจังหวัดที่มียอดติดเชื้อพุ่งหลักร้อยต่อเนื่องทุกวัน รวมสะสมตั้งแต่ระลอกวันที่ 1 เมษายน-28 มิถุนายน 2564 พุ่ง 7,535 ราย

'บิ๊กแจ๊ส'บริหาร'วัคซีน' ควบคุม'แก้ปัญหารถติด'

ปัจจุบัน "บิ๊กแจ๊ส-พล.ต.ท.ดำรงวิทย์ ฐประจาง" นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดปทุมธานี กำลังจัดสรรวัคซีน จัดคิวฉีดให้ชาวปทุมธานี หลังประกาศซื้อวัคซีนทางเลือก "ซิโนฟาร์ม" จากราชวิทยาลัยจุฬาภรณ์ จำนวน 500,000 โดส เริ่มปักเข็มแรกตั้งแต่วันที่ 29 มิถุนายนเป็นต้นไป

แม้โควิดยังรุมเร้า แต่การพัฒนาจังหวัดไม่หยุด ยังคงเดินหน้าคู่ขนาน

จากภารกิจบริหารวัคซีนโควิด "บิ๊กแจ๊ส" กำลังเดินหน้าแก้ปัญหาการจราจร ซึ่งวิกฤตไม่แพ้มหานคร "กรุงเทพฯ"

เตรียมเดินหน้าก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบาหรือโมโนเรล เชื่อมกับรถไฟฟ้า 2 สาย 2 สี ที่รัฐบาลทุ่มเม็ดเงินกว่าแสนล้าน สร้างจากกรุงเทพมหานครมาถึงพื้นที่จังหวัดปทุมธานี เพื่อเชื่อมการเดินทางอย่างไร้รอยต่อ



ถนนรังสิต-ปทุมธานี



ถนนรังสิต-องครักษ์

สายแตรรถไฟฟ้ายานยนต์เชื่อมส่วนต่อขยาย
หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ที่เปิดบริการตลอด
สายเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 ที่ผ่านมา

ล่าสุดถึงคิวรถไฟฟ้ายานยนต์เชื่อมส่วนต่อขยาย
บางซื่อ-รังสิตและบางซื่อ-ตลิ่งชัน จะเปิดให้บริการ
วิ่งปลายเดือนกรกฎาคมนี้

“ปัญหาจราจรในพื้นที่ปทุมธานี ยังไม่ได้รับการ
แก้ไขโดยเฉพาะถนนรังสิต-องครักษ์ ถนน
ลำลูกกา-คูคต และคลองหลวง จึงให้บริษัท เอ
เอ็มอาร์ เอเซีย จำกัด ทำการสำรวจจราจรไฟฟ้า
โมโนเรลจะสร้างเส้นทางไหนได้บ้างเพื่อแก้
ปัญหาจราจร ต้องเร่งคือรังสิต-องครักษ์ที่รถ
ติดมากที่สุด”

นี่คือสิ่งที่ “บิ๊กแอส” คิด ซึ่งรถไฟฟ้า
โมโนเรลเป็นหนึ่งใน 11 นโยบายหาเสียง และ
กำลังผลักดันให้เป็นจริง

เมื่อศักยภาพของจังหวัดปทุมธานีใน
วันนี้ เป็น “เกตเวย์” ของกรุงเทพมหานคร
เป็นหนึ่งในพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ เป็นทั้งแหล่ง
ที่อยู่อาศัย แหล่งงาน เมืองการศึกษา มีคนอยู่
อาศัยมากกว่า 1 ล้านคน จึงทำให้การจราจร
วิกฤตไม่ต่างจากใจกลางเมือง

ดังนั้น การมีรถไฟฟ้าโมโนเรลเชื่อมโยงกับ
รถไฟฟ้าสายหลัก ให้สามารถเดินทางโดยตรง
เข้าสู่ใจกลางเมืองได้อย่างรวดเร็ว น่าจะเป็น
ทางเลือกใหม่ จูงใจคนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
แทนรถส่วนตัว ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร
ไปได้บ้าง

ดึงเอกชนลงทุนรถไฟฟ้า โมโนเรล 4 เส้นทาง

“เสวก ประเสริฐสุข” รองนายกองค์การ
บริหารส่วนจังหวัดปทุมธานี กล่าวว่า นโยบาย
ของ พล.ต.ท.คำรณวิทย์ ที่จะพัฒนาจังหวัด
ปทุมธานีมีหลายโครงการจะเดินหน้าควบคู่ไป
กับการแก้ปัญหาการจราจรของโควิด-19

ปัญหาการจราจรก็เป็นนโยบายสำคัญ อยู่
ระหว่างให้มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศึกษา
ความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าโมโนเรล
จะเป็นโมเดลคล้ายกับรถไฟฟ้าสายสีทอง
(กรุงธนบุรี-คลองสาน) ที่กรุงเทพมหานคร
(กทม.) ดำเนินการก่อสร้าง เพื่อเป็นระบบ
ฟีดเดอร์เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดงและ
สายสีเขียว

ขีดแนวไว้ 4 เส้นทาง **เส้นทางแรก** จาก
สถานีรังสิตของสายสีแดง ผ่านหน้าเทศบาล
นครรังสิต ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค จากนั้น
เลาะไปตามคลองด้านข้างถนนรังสิต-องครักษ์
ไปสิ้นสุดที่คลอง 6 หรือคลอง 7 จะให้แนว
เข้าไปเชื่อมกับสวนสัตว์ดุสิตแห่งใหม่และ
ศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการเรียนรู้อีกด้วย

เส้นทางที่ 2 แนวจะฉีกจากเส้นทางแรก
เลียบไปกับถนนรังสิตคลอง 3 วิ่งไปตามถนน
คลองหลวง ผ่านวัดพระธรรมกาย ยกข้ามถนน
พหลโยธิน ไปสิ้นสุดที่สถานีธรรมศาสตร์รังสิต
ของสายสีแดง

เส้นทางที่ 3 จากศูนย์การค้าฟิวเจอร์
พาร์ค วิ่งตัดตรงไปทางสนามบินพายุปะเดมิย์ และ
สิ้นสุดที่แยก คลอ. เชื่อมกับสายสีเขียว

และ **เส้นทางที่ 4** จากสถานีรังสิตสาย
สีแดงไปตามถนนรังสิต-ปทุมธานี มุ่งหน้า
บางพูน ผ่านโรงพยาบาลเชตต์คาร์ลอส ช้าม
แม่น้ำ ไปสิ้นสุดถนนราชพฤกษ์ ซึ่งบริเวณนี้
เป็นที่ทำการใหม่ของ อบจ.ปทุมธานี กำลังจะ
เริ่มถมดินปลายปี และก่อสร้างภายในปี 2565
วงเงินกว่า 500 ล้านบาท

“เสวก” เปิดโมเดลรูปแบบการลงทุน จะ
เป็นรูปแบบรัฐและเอกชนร่วมลงทุน หรือ
พีพีพี ขณะนี้มีเอกชน 3 รายสนใจร่วมลงทุน
ประเดิมเส้นทางแรกจากสถานีรังสิต-เทศบาล
นครรังสิต-ฟิวเจอร์พาร์ค-รังสิตคลอง 6 และ
คลอง 7 ระยะทางประมาณ 15 กิโลเมตร อีก
3 เดือนจะสรุปแบบก่อสร้าง เงินลงทุน แต่การ
ดำเนินการยังต้องผ่านอีกหลายขั้นตอน เช่น
การขออนุญาตกรมทางหลวงขอใช้พื้นที่ถนน
รังสิต-องครักษ์เพื่อก่อสร้างทางยกระดับจะ
เลาะไปตามคลองรังสิต เนื่องจากพื้นที่เกาะ
กลางถนนในอนาคตกรมทางหลวงมีแผนจะ
สร้างถนนสองชั้น จึงไม่สามารถใช้พื้นที่ได้
นอกจากนี้ยังต้องทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
(EIA) ของโครงการอีกด้วย

“จะเร่งให้เริ่มงานก่อสร้างภายในปลาย
ปี 2566 ใช้เวลาสร้างประมาณ 2 ปี เมื่อ

แล้วเสร็จช่วยแก้ปัญหาการติดบนถนน รังสิต-องครักษ์ และส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัด เพราะอยู่ใกล้กับสวนสัตว์ดุสิตแห่งใหม่ เนื้อที่ 300 กว่าไร่ กำลังก่อสร้างจะแล้วเสร็จในอีก 3 ปี ยังมีสวนสนุกดรีมเวิลด์อีกด้วย"

"เสวก" บอกว่า การที่จังหวัดเลือกรถไฟฟ้าโมโนเรลมาแก้ปัญหาการติด เนื่องจากพื้นที่ถนนด้านล่าง ไม่สามารถจะขยายได้อีก ถ้าทำต้องเวนคืนที่ดินและใช้งบประมาณก่อสร้างสูง ขณะที่รถไฟฟ้าเป็นทางยกระดับ สร้างเป็นเสาเดียว ต้นทุนต่ำกว่า ตอบโจทย์การเดินทางได้มากกว่า ซึ่งย่านรังสิตตั้งแต่คลอง 1 ถึงคลอง 6 มีคนอยู่อาศัยมากถึง 200,000 คน

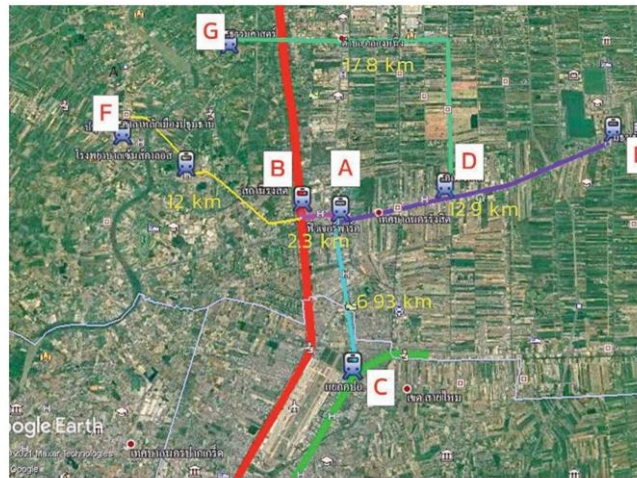
อัปเดตถนนปรับ'ภูมิทัศน์เมือง' รับนักท่องเที่ยว

นอกจากรถไฟฟ้าที่กำลังเร่งรัด "เสวก" เล่าว่า อบจ.ยังมีแผนปรับปรุงถนนลาดยางให้เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กทั้งหมด โดยจะเสริมความหนาผิวถนนเพิ่มอีก 20 เซนติเมตร เพื่อแก้ปัญหาการทรุดตัว

"ปัจจุบันปทุมธานีมีถนนลาดยางอยู่ 50% ต่อไปจะไม่มีแล้ว เราจะปรับเป็นคอนกรีตให้หมด ในปี 2564 ได้งบประมาณ 400-500 ล้านบาทปรับปรุง เริ่มประมูลก่อสร้างแล้ว 10 โครงการ คิดเป็นมูลค่างาน 200 ล้านบาท และจะจัดสรรงบประมาณเพิ่มมากขึ้นในปีหน้าและปีต่อไป"

นอกจากนี้จะปรับภูมิทัศน์แม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี ไม่ให้มีผักตบชวา โดยได้ซื้อเรือใหญ่ 2 ลำเก็บผักตบชวา ชื่อแบ็กโฮวิ่งในแม่น้ำได้เพื่อตกแต่งริมแม่น้ำให้สวยงาม และมีแผนจะติดตั้งเสาไฟฟ้าส่องสว่างตลอดแนวสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา รวมระยะทาง 40 กิโลเมตร ขณะนี้ออกแบบเสร็จแล้ว อยู่ระหว่างขออนุมัติงบประมาณดำเนินการ

"แบบก่อสร้างจะตอกเสาเข็มลงไปใต้มัน้ำและทำเสาไฟฟ้าติดดอกบัวซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของปทุมธานีอยู่บนผิวน้ำ จะติดตั้งหลาย 1,000 ต้น ใช้เงินลงทุนต้นละ 30,000-40,000 บาท ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับงบประมาณด้วยว่าจะได้รับหรือไม่ ยังเป็นเพียงแนวคิดที่เราจะทำ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวริมแม่น้ำของจังหวัด"



แนวเส้นทางรถไฟฟ้าที่ อบจ.กำลังศึกษา

จากแม่น้ำเจ้าพระยา "เสวก" บอกอีกว่า จะตกแต่งคลองรังสิตให้มีความสวยงามเช่นกัน แต่จะไม่มีการสร้างท่าเรือเพื่อเปิดเส้นทางเดินเรือเหมือนคลองแสนแสบ เนื่องจากคลองรังสิตแนวจะคู่ขนานไปกับถนน ซึ่งประชาชนจะใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถโดยสารสาธารณะ จะไม่นิยมนั่งเรือโดยสาร

อีกทั้งยังมีแผนจะพัฒนาบึงพระราม 9 อยู่บริเวณรังสิตคลอง 5 หลังมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี เนื้อที่ประมาณ 1,700 ไร่ ให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว พักผ่อนออกกำลังกาย เป็นปอดของคนปทุมธานี

"ต่อไปปทุมธานีจะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ดีที่สุด และมีแม่น้ำเจ้าพระยาที่สวยงามเพื่อดึงคนไทยและต่างชาติมาท่องเที่ยวหลังโควิดคลี่คลาย บรรายากศต่างๆ คงจะกลับมาคึกคักมากขึ้น" เสวกกล่าว

ลงทุน'รถไฟฟ้า-รถแทรม'เชื่อมสายสีแดง-สีเขียว

ขณะที่ความเคลื่อนไหวของภาคเอกชน มีหลายรายสนใจจะพัฒนาระบบฟีดเดอร์ "มารุต ศิริโก" กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอเอ็มอาร์ เอเซีย จำกัด (AMR) ผู้ออกแบบติดตั้งระบบรถไฟฟ้า เปิดเผยว่า บริษัทสนใจจะร่วมลงทุนรถไฟฟ้ากับ อบจ.ปทุมธานี เป็นระบบ Sky Shuttle (รถไฟฟ้ารางเดี่ยว) เหมือนรถไฟฟ้าสายสีทอง

จึงเสนอแนวคิดโครงการให้ อบจ.ปทุมธานี

พิจารณา เพื่อเป็นระบบฟีดเดอร์เชื่อมกับสายสีแดง โดยเส้นทางที่บริษัทสนใจ คือ สร้างจากสถานีรังสิตของสายสีแดง ผ่านเทศบาลนครรังสิตมายังฟิวเจอร์พาร์ค ระยะทางประมาณ 2.3 กิโลเมตร ใช้เงินลงทุนประมาณ 2,000 ล้านบาท ต่อมาทางนายก อบจ.ให้คิดเป็นภาพรวมทั้งจังหวัด จึงได้เสนอเพิ่มอีกเส้นทางคือจากฟิวเจอร์พาร์คลงมาทางสนามกีฬาธูปะเตมีย์ไปถึงแยก คปอ.เพื่อเชื่อมกับสายสีเขียว ขณะที่ อบจ.ก็มีแนวคิดจะต่อขยายไปถึงรังสิต-องครักษ์คลอง 6 และมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

"สิ่งที่เราคิด คือ คนปทุมธานีสามารถนั่งรถไฟฟ้าเข้ากรุงเทพฯได้สองทางทั้งสายสีแดงและสายสีเขียว จึงเสนอ 2 เส้นทางดังกล่าว ในช่วงแรกสร้างจากสถานีรังสิตของสายสีแดงมาถึงฟิวเจอร์พาร์คก่อน จากนั้นถึงขยายเส้นทางไปถึงรังสิตคลอง 6"

"มารุต" อธิบายว่า เนื่องจากการขยายเส้นทางออกไปถึงรังสิต-องครักษ์ ต้องศึกษารายละเอียด ดูพฤติกรรมการเดินทางของคนด้วย เพื่อให้การลงทุนรถไฟฟ้าตอบโจทย์คนใช้บริการจริงๆ รวมถึงมูลค่าที่ดินที่จะใช้ลงทุน ซึ่งต้นทุนก่อสร้างรถไฟฟ้าระบบนี้ อยู่ที่กิโลเมตรละ 500 ล้านบาท รวม 15 กิโลเมตร ใช้เงินลงทุน 7,500 ล้านบาท ถ้ารวมงานระบบอีก 2,000 ล้านบาท จะเสีย 10,000 ล้านบาท ทั้งนี้ต้องรอดูผลการศึกษารายละเอียดที่ อบจ.ปทุมธานีให้มหาวิทยาลัย

ธรรมศาสตร์ศึกษาด้วยเช่นกัน

“เราเห็นความสำเร็จของสายสีทอง เป็นรถไฟฟ้าไร้คนขับ ที่เราทำระบบให้ คิดว่าถ้าทำแล้วน่าจะเป็นทางเลือกใหม่ในการเดินทางกับจังหวัดปทุมธานี เพราะใช้เงินลงทุนไม่สูง เรามีพันธมิตรจีนที่สนใจร่วมลงทุน พร้อมจะถ่ายทอดเทคโนโลยีให้สามารถนำบางส่วนมาผลิตที่ไทยได้ ทำให้ต้นทุนถูกลง โดยจะให้รังสิตเป็นโมเดลนำร่อง” เป็นโอเดียของภาคเอกชนที่สนใจนำเสนอต่อรัฐ

อีกรายที่ไม่ยอมตกขบวนบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ผู้รับสัมปทานโทลล์เวย์ เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2564 ได้เข้าหารือกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นำเสนอแนวคิดระบบการเชื่อมต่อกับสถานีรังสิต เพื่อรองรับการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง ที่จะเปิดใช้ภายในเดือนกรกฎาคมนี้

โดยจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ศึกษารายละเอียด สนใจจะลงทุนใน 3 เส้นทาง ได้แก่ 1.สถานีรังสิตผ่านฟิวเจอร์พาร์คไปถึงรังสิตคลอง 7 2.สถานีรังสิตผ่านฟิวเจอร์พาร์ควิ่งไปตามถนนพหลโยธินไปถึงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และ 3.สถานีรังสิตผ่านฟิวเจอร์พาร์คไปทางสนามกีฬาธูปะเตมีย์ ล้นสุดที่แยกคปอ. เชื่อมกับสายสีเขียว

“ธานินทร์ พานิชชีวะ” กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า หลัง สนข.มีแผนจะทำระบบฟีดเดอร์ในรัศมี 3 กิโลเมตรของสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง เพื่อให้เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวก บริษัทมีความสนใจจะลงทุนอยู่ระหว่างศึกษาเลือกระบบเทคโนโลยีให้เหมาะสมกับพื้นที่ มี 3 ระบบคือ ระบบรถไฟฟ้าล้อยาง (ART) รถไฟฟ้าล้อเหล็ก (รถแถม) และรถโดยสารใช้พลังงานไฟฟ้า (EV Bus)

ภายในปีนี้ผลการศึกษาคงแล้วเสร็จ รอผลสำรวจรายละเอียดเส้นทางว่าเส้นทางไหนดีที่สุด มีคนใช้บริการมากน้อยแค่ไหน จากนั้นถึงจะเป็นขั้นตอนการเดินหน้าโครงการ เช่น เงินลงทุน ผู้ร่วมลงทุน การขออนุญาตหน่วยงานต่างๆ คงต้องใช้เวล่อีกสักกระยะหนึ่ง

ยกระดับถนนรังสิต-องครักษ์

จาก‘ทางลดยฟ้า’

สู่‘ทางด่วนสายใหม่’

ในอนาคต จังหวัดปทุมธานียังมีถนนลดยฟ้าสายใหม่ที่สร้างจากปทุมธานี-รังสิต-องครักษ์ ซึ่งโครงการนี้ “สราวุธ ทรงศิริโล” อธิบดี

กรมทางหลวง บอกว่า กรมทางหลวงได้ศึกษาและออกแบบโครงการเสร็จแล้ว มีระยะทาง 20.3 กิโลเมตรเป็นทางยกระดับอีกชั้นสร้างบนถนนสาย 305 (รังสิต-องครักษ์) ใช้เงินเวนคืนและก่อสร้างประมาณ 11,000 ล้านบาท

แนวเริ่มต้นบริเวณจุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 3100 (ถนนเลียบคลองรังสิต) บริเวณโค้งเมืองเอก จากนั้นแนวเส้นทางโครงการจะไปทางทิศตะวันออกขนานกับแนวคลองรังสิตประยูรศักดิ์ ไปบรรจบกับถนนรังสิต-องครักษ์ โดยแนวจะเลียบคลองรังสิตประยูรศักดิ์ฝั่งเหนือโดยตลอด ไปสิ้นสุด

บริเวณกิโลเมตรที่ 16+700 ช่วงคลอง 7 เป็นถนนตัดใหม่ขนาด 4-6 ช่องจราจร

“จะสร้างต่อมอบนคันคลอง ผิวจราจรจะลดยอยู่เหนือคันคลองรังสิตประยูรศักดิ์ และแนวที่มาบรรจบกับถนนรังสิต-องครักษ์ แนวจะวางตัวอยู่เกาะกลางถนน จนถึงสุดโครงการ”

ถามว่าโครงการจะเดินหน้าได้เมื่อไหร่ “สราวุธ” บอกว่า หลังกรมทางหลวงได้บูรณาการร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จะมอบโครงการให้ กทพ.เป็นผู้ก่อสร้างเป็นทางด่วน โดยขยายเส้นทางไปเชื่อมกับทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด กับวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก เชื่อมโยงการเดินทางฝั่งตะวันออกและตะวันตก ซึ่งกระทรวงคมนาคมมีนโยบายจะผลักดันโครงการ คาดว่า จะเริ่มเดินหน้าได้ภายในปี 2565 เนื่องจากผลการศึกษาทำไว้หลายปีแล้ว กทพ.ต้องทำการทบทวนเงินลงทุนโครงการใหม่ให้เป็นปัจจุบัน

เป็นภาพการพัฒนาเมือง มาพร้อมการลงทุนโครงข่ายคมนาคมสายใหม่ในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี ที่จะเกิดขึ้นนับจากนี้ ส่วนจะเป็นจริงได้มากน้อยแค่ไหน ยังต้องติดตาม

ประเสริฐ จาริก