

ผันสะดุด! บอร์ด รฟม.แตะเบรกแถมบ่อกู้

ช่วงสนามบินภูเก็ต-ห้าแยกฉลองให้ศึกษาทบทวนใหม่

ศูนย์ข่าวภูเก็ต - ผันสะดุด! บอร์ด รฟม.แตะเบรกโปรเจกต์แถมบ่อกู้ ช่วงสนามบินภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ให้ศึกษาทบทวนโครงการใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และปรับลดวงเงินการลงทุนให้ได้มากที่สุด

สำหรับโครงการรถไฟฟ้ารางเบาหรือแถมบ่อกู้ เป็นโครงการที่มีการผลักดันกันมาอย่างยาวนาน มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษาความเป็นไปได้ในครั้งไม่ถ้วน เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ที่นับวันเริ่มมีการจราจรติดขัดเพราะความเติบโตของเมืองที่โตขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวและประชาชนในพื้นที่ ซึ่งการเดินหน้าผลักดันโครงการดังกล่าวถือว่าประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง เมื่อทางกระทรวงคมนาคม มอบหมายให้ทางการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นเจ้าภาพในการดำเนินโครงการหลังได้รับมอบหมาย การรถไฟฟ้า

ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้เข้าหารือจังหวัดภูเก็ต เพื่อเร่งศึกษา PPP Net Cost โดยรัฐลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และเอกชนลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธา งานระบบ และขบวนรถไฟฟ้า และให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาเป็นระยะเวลา 30 ปี รวมทั้งเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสาร และรับผิดชอบต่อรายได้ค่าโดยสาร โดยรัฐจะสนับสนุนเอกชนในส่วนของค่าก่อสร้างงานโยธา

ตามแผนเดิมจะสามารถลงนามสัญญาได้ประมาณกลางปี 2563 และมีแผนจะเริ่มก่อสร้างในปีเดียวกัน โดยใช้เวลาในการก่อสร้าง 3.5 ปี สามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี 66 โดยให้ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี แต่หลังจากนั้นได้มีการปรับเปลี่ยนและตีกลับโครงการมาอย่างต่อเนื่อง

จนกระทั่งล่าสุด เมื่อเร็วๆ นี้ ผันต้องสะดุดอีกครั้ง กระทรวงได้มอบหมายให้ทางการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ไปศึกษาทบทวนโครงการดังกล่าวใหม่ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และปรับลดวงเงินการลงทุนให้ได้มากที่สุด เพื่อให้โครงการนี้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนในพื้นที่ สามารถใช้บริการได้ในราคาที่เหมาะสม ซึ่งมีค่าโดยสารเริ่ม



ต้น 20-40 บาท โดยให้ไปหรือร่วมกับกรมทางหลวง (ทล.) ถึงความเป็นไปได้ของการปรับใช้พื้นที่ถนนทางหลวงเป็นแนวเส้นทางเดินรถ อาจจะเป็นพื้นที่ดินไหล่ทางเพิ่มขึ้นบ้าง โดยเป้าหมายโครงการจะต้องปรับการใช้งบประมาณในการก่อสร้างอุโมงค์หรือทางยกระดับลดลง

ที่ผ่านมาจากผลการศึกษาของ รฟม.พบว่าแนวเส้นทางของโครงการมีการพัฒนาในส่วนของการขุดเจาะอุโมงค์ และทางยกระดับ ซึ่งเป็นการลงทุนค่อนข้างสูง ส่งผลให้การคำนวณราคาโดยสามารมีราคาแพงไม่ดึงดูดการใช้งาน โดยเฉพาะหากเทียบกับระบบขนส่งอื่นๆ ในจังหวัดภูเก็ต อาจทำให้โครงการนี้เมื่อเปิดให้บริการแล้ว จะมีเพียงผู้โดยสารกลุ่มนักท่องเที่ยว ในขณะที่ประชาชนในจังหวัดอาจจะไม่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

นอกจากนี้ กระทรวงได้เสนอให้ รฟม. ศึกษาแนวทางในการจัดเก็บค่าโดยสาร จากเดิมที่ รฟม.พิจารณาใช้โมเดลค่าโดยสารคล้ายกับรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ที่มีการปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง ซึ่งมองว่าโมเดลดังกล่าวอาจไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้โดยสารในจังหวัดภูเก็ต เพราะอาจไม่ได้เดินทางในระยะใกล้ ดังนั้นไม่ควรจัดเก็บค่าโดยสารเป็นอัตราขั้นบันไดจากจำนวนสถานี แต่ให้ศึกษาใช้โมเดลปรับราคาโดยสารแบ่งเป็นโซนพื้นที่ เช่น การเดินทาง 3 โซน มีค่าโดยสารจัดเก็บ 3 ราคา เป็นต้น

เกี่ยวกับเรื่องนี้ นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กล่าวว่า

ขณะนี้ รฟม.อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมของโครงการระบบขนส่งมวลชนภูเก็ต โดยมีความชัดเจนว่าจะปรับระบบขนส่งจากเดิมเป็นรถไฟฟ้าล้อเหล็ก ให้เป็นรถไฟฟ้าล้อยาง ซึ่งจะทำให้ต้นทุนการลงทุนลดลง เนื่องจากไม่ต้องทำแนวเส้นทางเดินรถให้เป็นรางเหล็ก จะพัฒนาเพียงการตีแนวเส้นทางเพื่อนำทางเดินรถเท่านั้น

นอกจากนี้ รฟม.ยังอยู่ระหว่างหารือร่วมกับ ทล. เพื่อศึกษาความเหมาะสมของการใช้พื้นที่ถนนทางหลวงในการปรับเพิ่มช่องจราจรเพื่อรองรับการเดินรถไฟฟ้าล้อยาง เพื่อตอบสนองนโยบายของกระทรวงฯ ลดการลงทุนส่วนของเส้นทางเดินรถที่เป็นพื้นที่ต่างระดับ และอุโมงค์

เบื้องต้นคาดว่าจะหารือร่วมกับ ทล. จะได้ข้อสรุปภายใน 2 เดือนนี้ และรายงานไปยังกระทรวงคมนาคม หากแผนพัฒนาโครงการที่ปรับเปลี่ยนใหม่นี้แล้วเสร็จ รฟม.จะต้องเสนอไปยังคณะกรรมการ (บอร์ด) เพื่อทบทวนการลงทุนใหม่ รวมทั้งต้องเสนอไปยังคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (พีพีพี) เพื่อปรับรายงานใหม่ หากได้รับการอนุมัติ ก็จะเริ่มต้นขั้นตอนประกวดราคาได้เบื้องต้น รฟม.ประเมินว่าขั้นตอนต่างๆ อาจแล้วเสร็จทันปีนี้ เพื่อเริ่มต้นร่างเอกสารประกวดราคา

นายภคพงศ์กล่าวต่อไปว่า ตอนนี้ขั้นตอนเหมือนเริ่มต้นนับหนึ่งใหม่ เพราะต้องปรับแบบพัฒนาเพื่อลดต้นทุนและทำราคาโดยสารให้เหมาะสม นอกจากนี้ต้องศึกษาโอกาสของการหารายได้เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jatkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,200

Section: First Section/เมืองไทย 360

วันที่: อังคาร 17 พฤษภาคม 2565

ปีที่: 14

ฉบับที่: 3693

หน้า: 11 (ล่าง)

Col.Inch: 51.69

Ad Value: 62,028

PRValue (x3): 186,084

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: ฝนสะดุด! บอริต รฟม.แตะเบรกแถมบ่อกฎเกิด

ตามแนวสถานีต่างๆ ทำให้เป็นคอมเมอริเชียลพื้นที่เชิงพาณิชย์ ก็เชื่อว่าดำเนินการขั้นตอนต่างๆ แล้วเสร็จให้เร็วที่สุด หากได้รับการอนุมัติ รฟม.ก็พร้อมดำเนินการขั้นตอนประกวดราคาต่อไป

สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต รถไฟฟ้ารางเบา หรือแรมบีภูเก็ต แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะคือ ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง มีระยะทางประมาณ 42 กิโลเมตร มีจำนวนสถานีทั้งหมด 21 สถานี แบ่งเป็นสถานีระดับพื้นดิน 19 สถานี สถานียกระดับ 1 สถานี และสถานีใต้ดิน 1 สถานี และระยะที่ 2 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-เมืองใหม่ มีระยะทางประมาณ 16.5 กิโลเมตร ซึ่ง รฟม. จะเริ่มดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 เป็นลำดับแรก ทั้งนี้เมื่อโครงการแล้วเสร็จสมบูรณ์จะช่วยเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพและมาตรฐาน พร้อมรองรับการเดินทางและการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ตในอนาคต.