

รฟม.เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นรถไฟฟ้าภูเก็ต ตอบรับใช้รถEBRTช่วงแรก-อีก3เดือนสรุปแบบที่เหมาะสม

ศูนย์ข่าวภูเก็ต - รฟม.เปิดเวทีย่อยรับฟังความคิดเห็นระบบรถไฟฟ้าภูเก็ต คนเข้าร่วมหรือชมหรือชม ฝอยอยู่ในขั้นตอนเลือกเทคโนโลยีรถไฟฟ้า อีก 2-3 เดือนสรุปรูปแบบที่เหมาะสมพร้อมเงินลงทุน เห็นด้วยนำรถไฟฟ้ EBRT มาใช้ก่อนในช่วงแรก

วานนี้ (20 ก.พ.) กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา FSPKT2 นำโดยสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ซึ่งได้รับการว่าจ้างจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (รฟม.) จัดเวทีประชุมกลุ่มย่อย (การประชุมเพื่อพิจารณาโครงการงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาเพื่อศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ปรับปรุงแบบ โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง และส่วนต่อขยายไปท่าฉัตรไชย 2 เวที คือ ห้องประชุมระแงง เทศบาลตำบลวิเศษ เพื่อเปิดรับฟังความคิดเห็นประชาชนในพื้นที่ ต.วิเศษ ต.ฉลอง และ ต.ราไวย์ โดยมี ข้าราชการ และประชาชนเข้าร่วมประมาณ 20 คน

ส่วนในช่วงบ่ายได้เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครภูเก็ต ต.เกาะแก้ว และ ต.รัชฎา ณ ห้องประชุมเทศบาลนครภูเก็ต โดยมีข้าราชการ ภาคเอกชน และประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมประมาณ 40 คน

นายสมเกียรติ เจริญแจ่มจรูญ ผู้จัดการโครงการนำเสนอรายละเอียดโครงการ ว่า รฟม.ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ปรับปรุงแบบ โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง และส่วนต่อขยายไปท่าฉัตรไชย 2 จากที่ทาง สนข.ได้ทำการศึกษาไว้ โดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาจะทำการศึกษาทางเลือกระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมกับภูเก็ต การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร ด้านเทคนิค ด้านราคา ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจ การเงิน แผนการเดินทาง และด้านอื่นๆ

ในส่วนของการเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้านั้นได้ทำการศึกษาไว้ทั้งหมด 3 รูปแบบ คือ 1.ระบบรถไฟฟ้าขับเคลื่อนด้วยล้อเหล็ก (Steel Wheel Tram) ซึ่งใช้กันแพร่หลายในหลายประเทศ เป็นรูปแบบที่ทาง สนข.ได้เลือกไว้ในการศึกษารั้งที่ผ่านมา ใช้เงินลงทุนประมาณ 35,000 ล้านบาท 2.ระบบรถไฟฟ้าขับเคลื่อนด้วยล้อยาง (Rubber Tyred Tram) ซึ่งแบ่งเป็นระบบรถไฟฟ้าล้อยางแบบชนิดรางนำทาง (Rubber Tyred Tram (Guide Rail) ระบบรถไฟฟ้าล้อยางแบบชนิดรางเสมือน Rubber Tyred Tram (Virtual Guide) และ 3.ระบบรถโดยสารไฟฟ้าประจำทางด่วนพิเศษ (Electric Bus Rapid Transit : EBRT)

โดยระยะทางจากสนามบินถึงฉลอง ระยะทาง 51 กิโลเมตร ทางวิ่งระดับดินมีทั้งหมด 21 สถานี ในส่วนของการวิ่งเข้าตัวเมือง และอีก 2 สถานีส่วนต่อขยายไปยังท่าฉัตรไชย จุดจอดแล้วจร 2 จุด คือ สถานี บขส.แห่งที่ 2 และสถานีห้าแยกฉลอง รวมทั้งจุดซ่อมบำรุงรักษา 1 จุด ที่บริเวณใกล้ห้างสรรพสินค้าโลตัส ถกลาง อัตราค่าโดยสารที่ศึกษาไว้ 50 บาท ในเส้นทางวิ่งเข้าเมือง และในตัวเมือง 15-20 บาท

ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการศึกษารายละเอียดและความเหมาะสมของรูปแบบที่เหมาะสมกับภูเก็ตที่สุด ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาอีกประมาณ 2-3 เดือน ถึงจะได้ข้อสรุปที่ชัดเจน หลังจากนั้นจะนำรูปแบบที่คัดเลือกที่มีความเหมาะสม รวมไปถึงเงินลงทุน รูปแบบการลงทุนมาเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นจากคนภูเก็ตอีกครั้งเป็นครั้งสุดท้าย ก่อนที่จะสรุปเสนอ รฟม.



อย่างไรก็ตาม แต่ละรูปแบบนั้นมีการลงทุนที่ต่างกัน เช่น ระบบรถไฟฟ้าขับเคลื่อนด้วยล้อเหล็ก ต้องใช้เงินลงทุนสูงเกือบ 30,000-35,000 ล้านบาท ระบบล้ออย่างชนิดรางนำรางประมาณ 20,000 ล้านบาท และระบบล้ออย่างชนิดรางเสมือน เงินลงทุนต่ำลงมาอยู่ที่ประมาณ 10,000 ล้านบาท ส่วนระบบรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษจะเป็นรูปแบบที่ลงทุนต่ำที่สุด เพราะลงทุนเฉพาะตัวรถ วิ่งในถนนที่มีอยู่เพียงแต่ทำเลนพิเศษขึ้นมา แต่ต้องใช้พื้นที่จราจรมากกว่ารูปแบบอื่นๆ

“ในเบื้องต้นทางรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ศึกษาในการนำรถไฟฟ้าระบบ EBRT มาใช้ที่ภูเก็ตในช่วงแรก เพื่อให้ทันรองรับการจัดงาน EXPO 2028 Phuket-Thailand ในปี 2571 เพราะหากรอโครงการรถไฟฟ้าระบบรางอาจจะไม่ทัน เพราะต้องใช้เวลาในการดำเนินการเวนคืน 2 ปี และก่อสร้างอีก 3 ปี”

ในส่วนของรถไฟฟ้า EBRT นั้น จะต้องใช้พื้นที่จราจรมากกว่ารถไฟฟ้าระบบราง ซึ่งในเรื่องนี้ทาง รฟม.จะหารือกับทางกรมทางหลวงในการขยายพื้นที่จราจรสำหรับเลนพิเศษให้เพียงพอ เพราะต้องใช้พื้นที่ 9-10 เมตร แต่ที่ทำการขุดคลองในการใช้เกาะกลางถนน 402 นั้น เพียง 8 เมตรเท่านั้น หลังจากนั้นจะได้พัฒนาเป็นรถไฟฟ้าระบบรางต่อไปตามความเหมาะสม

ประชาชนที่เข้าร่วมประชุมในเวทีย่อยครั้งนี้ ได้แสดงความคิดเห็นอย่างกว้างขวาง และเห็นว่าระบบบีดีก็ได้รับได้ทั้งนั้น แต่ขอให้เกิดขึ้นสักที เพราะโครงการนี้มีการศึกษามาก่อนแล้วไม่ต่ำกว่า 15 ปี ศึกษาหลายรอบแล้ว โครงการยังไม่คืบหน้า และเห็นด้วยที่จะนำรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า หรือรถ EBRT มาใช้ก่อนในช่วงแรก เพื่อให้ทันกับการจัดงาน EXPO 2028 ที่กำลังจะมาถึงหากภูเก็ตได้รับเลือกเป็นเจ้าภาพ รวมไปถึงเพื่อแก้ปัญหาจราจรติดขัด ภูเก็ต ชาวภูเก็ตและนักท่องเที่ยวได้รับประโยชน์สูงสุด

แต่ยังเป็นห่วงในเรื่องของปัญหาจราจรติดขัดในตัวเมืองหากมีการแบ่งเลนให้รถ EBRT เพราะถนนในตัวเมืองภูเก็ตแคบมากและจะทำให้ที่จอดรถติดถนนในตัวเมืองที่รถวิ่งผ่านหายไปทั้งหมด พร้อมทั้งเสนอให้มีการจัดพื้นที่สำหรับจอดรถด้วย

นอกจากนี้ ชาวภูเก็ตยังเห็นว่าควรที่จะวางแผนระยะเวลาในการดำเนินการโครงการให้ชัดเจน เพราะเมื่อศึกษาแล้วเสร็จยังไม่ได้ลงทุน ผลการศึกษารวมถึงเทคโนโลยีที่กำหนดไว้อาจจะไม่ทันสมัย ต้องมาศึกษาใหม่ อีก เพราะโครงการนี้มีการศึกษาไม่ต่ำกว่า 3-4 ครั้งแล้ว ใช้เวลาไป 15-20 ปี ทำให้เสียโอกาสในหลายเรื่อง.