

'สงขลา-เชียงใหม่' 'โมโนเรล' แก้จร.หนیب ใช้'ราง'แทน'ถนน'

โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ถือว่าเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับเมืองขนาดใหญ่ที่กำลังขยายตัวอย่างมาก แต่การแก้ปัญหาจราจรหลายพื้นที่ตกอยู่ในสภาพหนักหนาสาหัสเท่านั้น (อ่านต่อหน้า 13)

'สงขลา-เชียงใหม่' 'โมโนเรล'แก้จร.หนیب ใช้'ราง'แทน'ถนน'

ต่อจากหน้า 1

แต่ระบบขนส่งมวลชนยังช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดนั้นๆ ให้ขยายตัวเพิ่มขึ้นได้อีกด้วย

จังหวัดสงขลา โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) เป็นจังหวัดแรกๆ ที่ลุกขึ้นมาเดินหน้าโครงการรถไฟฟ้าโมโนเรล หรือ รถไฟฟ้ารางเดี่ยว ระบบขนส่งมวลชนโดยระบบราง เป็นระบบขนส่งมวลชนแบบใหม่

ปัจจุบันเป็นที่ทราบกันดีว่า อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา กำลังประสบกับปัญหาด้านการจราจรอย่างหนักเกือบตลอดทั้งวัน ตลอดหลายปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะช่วงเทศกาลต่างๆ ปัญหาด้านการจราจรยิ่งรุนแรงเพิ่มมากขึ้น การแก้ไขปัญหาดูด้วยการใช้สัญญาณไฟแดง ไฟเขียว การกำหนดเส้นทางเดินแบบวันเวย์ (One way) หรือวิ่งรถทางเดียว การกำหนดวันคู่ วันคี่จอดรถ ไม่สามารถช่วยได้ และยิ่งนานวันปัญหาด้านการจราจรยิ่งทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น

การใช้รถโดยสารประจำทาง การใช้รถรับจ้างของประชาชน หรือผู้โดยสารไม่สามารถช่วยให้ปัญหาด้านการจราจรเบาบางลง บางครั้งรถประจำทางหรือรถรับจ้างยังจอดกีดขวางเส้นทางจราจร ทำให้การจราจรแออัดเพิ่มขึ้น



อบจ.สงขลาได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจธ.) ศึกษาโครงการพัฒนาระบบขนส่งโดยรางในเขตเมืองหาดใหญ่และพื้นที่ต่อเนื่อง เพื่อเป็นการรองรับการเข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558

แผนพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้ารางเดี่ยวในเมืองหาดใหญ่นั้นมี 3 ระยะประกอบด้วย ระยะที่ 1 เส้นทางที่ 1 แยกควนลังแยกคอกหงส์ (ถนนเพชรเกษม) สิ้นสุดที่บ้านพรุ (ถนนกาญจนาภิเษก) รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 18.3 กิโลเมตร

ระยะ 2 เส้นทางที่ 4 แยกหาดใหญ่ในแยกคลองเรียน (3.6 กิโลเมตร)

ระยะ 3 เส้นทางที่ 2 แยกคอกหงส์สวนสาธารณะเทศบาลนครหาดใหญ่ (2.8

กิโลเมตร) และเส้นทางที่ 3 แยกวงเวียนน้ำพุ ถนนลพบุรีราเมศวร์ (3.4 กิโลเมตร)

ทั้งนี้ ระยะแรกจะกำหนดเส้นทางหลักที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุดเป็นแนวเส้นทางระยะที่ 1 ประกอบด้วย 15 สถานี มูลค่าการลงทุนประมาณ 20,500 ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดหาโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธาจำนวน 12,076 ล้านบาท และด้านการจัดการระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยวจำนวน 8,422 ล้านบาท

จำนวนรถที่ต้องจัดหาทั้งหมดในปีที่เปิดดำเนินการจำนวน 7 ขบวน รวมขบวนสำรอง 2 ขบวน โดยขบวนรถไฟฟ้าหนึ่งขบวนประกอบด้วยตู้โดยสาร 4 ตู้ สามารถบรรจุผู้โดยสารได้ 464 คนต่อหนึ่งขบวน อัตราความ

หนาแน่นของผู้โดยสาร 4 คนต่อตารางเมตร ความเร็วสูงสุด 80 กม./ชม. สามารถให้

บริการความเร็วเฉลี่ยเชิงพาณิชย์ 37 กม./ชม. แผนการเดินทางตั้งแต่เวลา 06.00-22.00น. ระยะเวลาระหว่างรถแต่ละขบวน 15 นาที

นิพนธ์ บุญญามณี นายก อบจ.สงขลา กล่าวว่า โครงการรถไฟฟ้าโมโนเรลมีเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในตัวเมืองหาดใหญ่ คาดว่าจะมีแนวโน้มที่จะติดขัดมากขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน จากการเปิดรับฟังความเห็นประชาชนรวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้น ล้วนแล้วแต่เห็นด้วยและอยากให้โครงการนี้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรม

คาดว่า หลังจากการศึกษาความเป็นได้เสร็จสิ้นในเดือนกรกฎาคมนี้ จะเดินหน้าโครงการได้ทันที เพียงแต่จะต้องดูในเรื่องของข้อ

กฎหมาย ทั้งเรื่องของการทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงการศึกษา พ.ร.บ.ร่วมทุน เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการที่ใช้เงินลงทุนไม่น้อย เฉพาะ อบจ.เองก็คงจะทำได้ลำบาก เพราะฉะนั้น จึงยังต้องดูว่าที่ปรึกษาโครงการจะให้คำแนะนำในการลงทุนอย่างไร อาจจะมีร่วมทุนกับรัฐบาล หรือบริษัทเอกชนจากต่างชาติ ที่มีหลายๆ ประเทศให้ความสนใจแล้ว

สมพร สิริไปราถานนท์ ประธานหอการค้าจังหวัดสงขลา บอกว่า การมีโมโนเรลถือว่าหาดีใหญ่พัฒนาไปอีกขั้น เชื่อว่าจะแก้ปัญหาการจราจรได้ จะเชื่อมต่อการคมนาคมในเส้นทางสายเศรษฐกิจ ทั้งเส้นทางไปยังด่านพรมแดนสะเดา รถไฟรางคู่ รวมถึงการพัฒนาด้านโลจิสติกส์อื่นๆ เป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในพื้นที่ รวมถึงนักท่องเที่ยว

นอกจากเมืองใหญ่อย่างสงขลาแล้ว เชียงใหม่ก็เป็นอีกเมืองที่กำลังดำเนินการโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

เพียงแต่ที่ผ่านมายังไม่ประสบผล

ปฐมบทระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ เริ่มปี 2537 เมื่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ หรือรถไฟฟ้านครบาล (แอลอาร์ที) 4-5 เส้นทาง วงเงินก่อสร้าง 41,000 ล้านบาท ก่อนเจียบหายไปตามการเปลี่ยนแปลงนโยบายรัฐบาลกว่า 10 ปี

ต่อมาปี 2547 คณะกรรมการร่วมภาคเอกชน (กกร.) ประกอบด้วยหอการค้าจังหวัดสภาอุตสาหกรรมจังหวัด ชมรมธนาคารจังหวัด มีมติให้แก้ไขปัญหาระบบขนส่งสาธารณะเมืองเชียงใหม่ โดยคณะกรรมการอนุมัติตั้งศึกษาโครงการดังกล่าววงเงิน 147 ล้านบาท ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ศึกษาออกแบบ แต่จนแล้วจนรอดก็ทำไม่สำเร็จ เพราะเกิดรัฐประหารยึดอำนาจรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี สมัยนั้น

ปี 2553 สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก (สจร.) ได้ศึกษาโครงการระบบ

ขนส่งมวลชนเมืองเชียงใหม่ ในรูปแบบรถไฟฟ้าแบบบีอาร์ที 2-3 เส้นทาง วงเงิน 10,000 ล้านบาท เพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาอีกครั้ง แต่ที่ประชุมคณะกรรมการ หรือ คสม.สัญจรที่ จ.ลำพูน ไม่อนุมัติ เนื่องจากค่าก่อสร้างสูงเกินไป และรถไฟฟ้างดงแล้ว ใช้พื้นที่ผิวถนนมาก ค่าบำรุงรักษาค่อนข้างสูงจึงยกเลิก

ล่าสุด สำนักงานพัฒนาพลังงาน (องค์การมหาชน) กำกับดูแลเชียงใหม่ในทิวเขาฟ้า กับ ศูนย์ประชุมแสดงสินค้านานาชาติเฉลิมพระเกียรติ 7 รอบ พระชนมพรรษา ได้ทำบันทึกข้อตกลง หรือเอ็มโอยู ว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการวิจัยความเหมาะสม

และออกแบบรายละเอียดขนส่งมวลชนเชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง อีกครั้ง โดยให้มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา เป็นผู้ศึกษาออกแบบรถไฟฟ้านครบาล หรือโมโนเรลรางเดี่ยว วงเงิน 30 ล้านบาท มีมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี เป็นที่ปรึกษาโครงการศึกษาวิจัย เมื่อวันที่ 18 มกราคมที่ผ่านมา

พื้นที่ศึกษารถไฟฟ้า เฉพาะเชียงใหม่ ประกอบด้วย อ.เมือง อ.แมริม อ.หางดง อ.สันทราย อ.สันกำแพง อ.สารภี อ.ดอยสะเก็ด รวม 7 อำเภอ 49 ตำบล ครอบคลุมพื้นที่ 430 ตารางกิโลเมตร รวมระยะทาง 50 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อรถไฟฟ้านครบาลในตัวเมืองกับอำเภอรอบนอก

เส้นทางศึกษานำร่อง 2 เส้นทางสายแรก เริ่มจากไนท์ซาฟารี อุทยานราชพฤกษ์ (พืชสวนโลก) ผ่านตลาดต้นพยอม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่มุ่งหน้าไปศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ ศูนย์สินค้าเกษตรภาคเหนือ ศูนย์ราชการจังหวัด สิ้นสุดสนามกีฬาสมโภชเชียงใหม่ 700 ปี ใช้เส้นทางถนนเลียบริมคลองชลประทานฝั่งตะวันตก ระยะทาง 12.5 กิโลเมตร

เส้นทางที่ 2 เริ่มจากไนท์ซาฟารี อุทยานราชพฤกษ์ (พืชสวนโลก) เข้าสู่ถนนวงแหวน

รอบกลาง มุ่งหน้าไปท่าอากาศยานเชียงใหม่ ผ่านเซ็นทรัลแอร์พอร์ต เข้าสู่บุญเรืองฤทธิ์ (คูเมืองด้านนอก) ผ่านโรงเรียนวัดโนทัยพายัพ หอสมุดแห่งชาติเชียงใหม่ โรงพยาบาลมหาสารคามนครเชียงใหม่ โรงพยาบาลเชียงใหม่ราม ถึงแจ้งหัวหิน เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนห้วยแก้ว ผ่านอุทยานการค้ากาดสวนแก้ว วิทยาลัยศรีธนาพาณิชยการ ถึงสี่แยกกรีนคำ ไปตรงผ่านห้างเมญา วิทยาลัยสารพัดช่างเชียงใหม่ จนถึงสี่แยกเชียงใหม่ ภูเก็ต เลี้ยวขวาสู่ถนนคลองชลประทานฝั่งตะวันตกมุ่งหน้าสู่ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ ศูนย์ราชการจังหวัดและสนามกีฬาสมโภชเชียงใหม่ 700 ปี ระยะทางกว่า 20 กิโลเมตร

บุญเลิศ บูรณุปกรณ์ นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ ในฐานะกรรมการสำนักงานพัฒนาพลังงาน (องค์การมหาชน) กล่าวว่า เงื่อนไขการศึกษาออกแบบรถไฟฟ้านครบาล 2 เส้นทาง มีจุดเริ่มต้นที่เชียงใหม่ไนท์ซาฟารี ต้องผ่านศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ เฉลิมพระเกียรติ 7 รอบ พระชนมพรรษา เพื่อเชื่อมเส้นทางท่องเที่ยว และขยายเส้นทางขนส่งมวลชนออกนอกตัวเมือง

นอกจากนี้ ยังมีแผนเชื่อมเส้นทางสายใต้ จากไนท์ซาฟารี สู่ อ.หางดง ไปยัง อ.เมือง จ.ลำพูน เป็นเมืองแฝด เพื่อส่งเสริมท่องเที่ยว 2 จังหวัดด้วย

โครงการนี้ไม่รู้ว่าจะสำเร็จหรือถูกเบรกอีก แต่ความเคลื่อนไหวของเมืองใหญ่เหนือ-ใต้ดังกล่าว สะท้อนให้เห็นว่า การขนส่งระบบรางมีความจำเป็นมากขึ้น

จำเป็นทั้งในยุทธศาสตร์ระดับชาติ และจำเป็นต่อยุทธศาสตร์ระดับจังหวัด