

ข่าวสังหาริมทรัพย์

ข่าวพัฒนาสาธารณูปโภค

ผุดราง10สายสนล. (12 November 2018)

นำร่อง'ราชประสงค์-จุฬาฯ'เชื่อมกทม.ชั้นใน

กทม.ให้บริษัทลูกกรุงเทพธนาคม ลุยโครงการรถไฟฟ้ารางเบา เชื่อมพื้นที่เศรษฐกิจกรุงเทพฯชั้นใน 10 เส้นทาง 1.2 แสนล้านบาท ใช้ระบบสัมปทาน นำร่อง 2 เส้นทาง ราชประสงค์-จุฬาฯ ยกให้อาร์ทีซี บีเอส ดำเนินการ

ปัญหาวิกฤติจราจรในพื้นที่กรุงเทพฯ ทำให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) มีแนวคิดพัฒนาขนส่งมวลชนระบบรอง นอกจากบรรเทาการจราจรบนเส้นทางหลักแล้ว เพื่อให้การลงทุนรถไฟฟ้าของรัฐเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ด้วยการดึงคนที่อยู่ในเส้นทางซึ่งรถไฟฟ้าสายหลักเข้าไม่ถึงให้เข้าสู่ตัวสถานีใหญ่ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยไม่เสียเวลาต่อโดยสารรถประจำทาง จักรยานยนต์รับจ้าง ลดการเดินทางลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว จึงสรุปว่าการเชื่อมต่อโดยระบบรางเหมาะสมที่สุด จึงทำให้เกิดโครงการรถไฟฟ้ารางเบา หรือ Tram ในเขตกรุงเทพฯชั้นใน

นำร่อง 2 เส้นทาง

นายฐาปนา บุญประเวียร นายกสมการผังเมืองไทย เปิดเผย "ฐานเศรษฐกิจ"ว่า บริษัท รีเจียนนอลทรานซิท โคเปอร์เรชั่น จำกัด (RTC Bus) สมาคมฯ และ บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด บริษัทลูกของ กทม.ร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้ารางเบา หรือ แทรม วางเป้า 10 เส้นทาง มูลค่า 1.2 แสนล้านบาท ใช้รูปแบบเดียวกับการลงทุนไฟฟ้าบีทีเอสโดย กทม.เป็นเจ้าของสัมปทาน

เบื้องต้นนำร่องลงทุน 2 เส้นทางวงเงิน 1.5 หมื่นล้านบาทได้แก่ เส้นทางราชประสงค์และ จุฬาฯพระราม 4 ระยะทางเส้นละประมาณไม่เกิน 10 กิโลเมตร รูปแบบ เป็นรถไฟฟ้ารางเบา ซึ่งมีขนาดเล็กกว่า บีทีเอส ประมาณ ครึ่งเมตร ขนาดความกว้างของรางมาตรฐาน เหมือนต่างประเทศ 1.435 เมตร ความจุผู้โดยสารรวมนั่ง-ยืน จำนวน 98-100 คนต่อ 1 คัน (3ตู้) 2 เส้นทางจำนวน 10 คันจัดทำระบบราง บนถนนพร้อมป้ายสถานี ภายในรถจะเป็นดิจิทัลอล มีไวไฟ และระบบบริการสำหรับผู้สูงอายุฯ เหมือนบีทีเอส

ทั้งนี้เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน ส่งเสริมการเดินทาง สีเขียวหรือ กรีน ทรานสปอร์ตเตชั่น ส่งเสริมเชื่อมไปจุดเล็กจุดน้อยได้ ลงบิอาร์ที ชั้น "แทรม" เข้าสู่สถานทูตสหรัฐฯ เพื่อทำวิซ่า เป็นต้นจากที่ผ่านมารถไฟฟ้าหลักเข้าไม่ถึง แต่กลับมีสถานทูตโรงแรม ในย่านนั้นค่อนข้างมาก มหานครใหญ่ของโลก หลายประเทศ ใช้ระบบรางรูปแบบนี้กทม.ก็เช่นกัน

กทม.เตรียมให้สัมปทาน

สำหรับขั้นตอน รอจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรืออีไอเอ แต่จะหาหรือกทม. ขอเข้าโครงการเร่งด่วนหรือ ฟาสต์แทร็ก ขณะเดียวกัน กทม.อยู่ระหว่างศึกษารายละเอียดการออกใบอนุญาตสัมปทานเดินรถให้กับ RTC Bus ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนที่เสนอตัวเข้ารับสัมปทานและเป็นเอกชน รายเดียวกับลงทุน สมาร์ทบีเอสที่วิ่งให้บริการปัจจุบันที่จังหวัดเชียงใหม่ ทั้งนี้โครงสร้างราง จะก่อสร้างบนผิวถนนบริเวณกึ่งกลางเมื่อรถไฟฟ้าวิ่งผ่านแล้วรถยนต์สามารถวิ่งทับเส้นทางได้ ประมาณไตรมาสที่ 3 ของปี 2562 สามารถลงมือก่อสร้างระบบรางได้โดยใช้ระยะเวลา 18 เดือน คาดว่าจะแล้วเสร็จพร้อมเปิดเดินรถได้ อย่างเร็วปลายปี 2563 อย่างช้าต้นปี 2564 สำหรับ 2 เส้นทางแรก

ทะลวงเส้นทางผ่านตึกสูง

ลักษณะเส้นทาง สายราชประสงค์ จุดเริ่มต้นอยู่บริเวณแยกราชประสงค์ ผ่านเพชรบุรี จากนั้นไป จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพราะมีคนเข้ามาขมุกขมูญค่อนข้างมาก ซึ่งรถไฟฟ้ารางเบาจะช่วยส่งคน ส่วนเส้นทางฝั่งพญาไท ผ่านมาบุญครอง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและย่านพาณิชย์กรรมโดยรอบโรงแรมเอเชีย เซ็นทรัลชิดลม ออกพระราม 4 และวันแנגคือ ก ฯลฯ

ขณะที่เส้นทางดำริ จุดเริ่มต้น วิ่งไปทางประตูน้ำ อ้อมเมือง ผ่านย่านมักกะสัน เข้าชอยนา จากนั่นวิ่งยาวไปตามถนนสุขุมวิท เมื่อถึงสี่แยกสีลมแล้วขวาว วิ่งลงไปถนนราชดำริ ซึ่งจะวิ่งเป็นวงรอบ โดยสายนี้จะมีสถานีอยู่หน้าศูนย์การค้าเกษร ย่านนั้นมีเซ็นทรัล บีคี่ ส่วนถนนเพชรบุรี จะมีพื้นที่พิภพ แพลทินัม (สาขาแรก) ย่านการค้าปลีก ประตูน้ำ วิ่งวนมายังราชปรารภ เข้าราชประสงค์

สำหรับจำนวนรถ จะใช้ 4 คันต่อ 1 เส้นทาง ส่วนอีก 2คัน รอเสริม รวม 10คัน ส่วนระยะเวลา รถไฟฟ้าวิ่งมาถึงสถานี ประมาณ 15 นาทีต่อ 1 คัน ระยะแรก จะทดสอบไปก่อนแต่หาก รถติดมาก จะเพิ่มจำนวนรถ เพื่อรักษาระยะเวลาไม่ให้เกิน 15 นาที และจะลดลงให้เหลือระยะเวลาที่ผู้โดยสารรอรถ เพียง 10-12 นาทีตามลำดับ แต่หากเทียบกับ รถไฟฟ้าเส้นหลัก ระยะเวลาการรอ 7 นาที

สำหรับเส้นทางราชประสงค์ มีความแออัดมาก กทม.จึงขอให้เอกชนนำรถสมาร์ตบัสมาวิ่งทดแทนรถไฟฟาก่อนกลางปีหน้า ระหว่างรอก่อสร้างราง

นอกจากนี้ทั้ง 2 เส้นทางยังเชื่อมแอร์พอร์ตลิงค์ เชื่อมไปสุวรรณภูมิ ขึ้นเครื่องบินต่อไปต่างประเทศ ได้สะดวกเรียกว่า สามารถเชื่อมโลกรวมถึงเชื่อม 3 สนามบิน เชียงขาไปอีอีซี เชื่อมสนามบินอุตะเถา หากแล้วขวาว ไปดอนเมืองขึ้นเครื่องได้เช่นกัน

คิวต่อไปอนุสาวรีย์-ราชวาลี

นายพรนริศ ชวนไชยสิทธิ์ นายกสมาคมอสังหาริมทรัพย์ไทยระบุว่ารถไฟฟ้าทั้งบีทีเอสรถไฟฟ้ายูเอชเอ็มอาร์ทีและแอร์พอร์ตลิงค์ และ อีก 12 สายใหม่เป็นเส้นผ่าเมืองและเป็นรูปแบบดาวกระจายแต่พื้นที่ด้านในต้องใช้รถไฟฟ้าวิ่งวนเป็นวงรอบในพื้นที่ระยะทางแต่ละเส้นไม่เกิน 10 กิโลเมตรเคลื่อนรับส่งคนแต่ละจุดเน้นชุมชนใหญ่เพื่อป้อนสถานีหลักของรถไฟฟ้ายูเอชเอ็มอาร์ที

นอกจาก 2 เส้นทาง ในเขตกรุงเทพฯชั้นในแล้วเส้นในอนาคตที่มองกันอยู่ และยังเดินทางลำบากแม้จะอยู่ใจกลางเมือง คือ เส้นสุขุมวิท วนรอบย่านอโศก วิ่งไปแอร์พอร์ตลิงค์ ไปราชปรารภ และ เชื่อมที่ เพชรบุรี ทะลุประตูน้ำ เพราะทำเลนี้ ยังไม่มีรถไฟฟ้าผ่าน ทำให้พื้นที่เงียบเหงา และ คนต้องรอรถโดยสารเป็นเวลานาน จึงต้องพึ่งพาจักรยานยนต์รับจ้าง แท็กซี่ ตุ๊กตา ฯลฯ

อีกทำเลที่น่าสนใจ ที่ อนาคตต้องเดินหน้าต่อ ได้แก่ ย่านอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ วิ่งวนเป็นวงรอบไปยังถนนราชวิถี และ วนกลับมา ที่อนุสาวรีย์ชัยฯอีกครั้ง เป็นวงรอบ กวาดคนเข้ามาเชื่อมกับรถไฟฟ้ายูเอชเอ็มอาร์ที เพื่อเดินทางต่อ

อย่างไรก็ดี ในฐานะที่ร่วมเสนอโครงการดังกล่าวไป ต้องดูว่าต้องประมูลหรือไม่ แต่หากผ่านกท.แล้ว ขั้นตอนต่อไป คือ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และสามารถก่อสร้างได้เลย

กท.หนุนเต็มสูบ

นายทวีศักดิ์ เลิศประพันธ์ รองผู้ว่ากท.ระบุว่า โครงการ รถไฟฟ้ามวลเบา หรือไอร์เลส แทรม รุ่นเก่าประเทศในแถบยุโรปใช้จะเป็นรุ่นแต่ละสายไฟ แต่รุ่นที่จะนำมาใช้ในเขตกรุงเทพมหานคร จะเป็นรุ่นใหม่เหมือนรถวิ่งตามสนามบินเป็นล้อเหล็ก แต่วิ่งบนรางแทน มีความทันสมัยเหมือนรถไฟฟ้ายูเอชเอ็มอาร์ที และสามารถวิ่งเข้าสถานีขาร์จใช้เวลาเพียง 13-14 วินาที ทั้งนี้โครงการดังกล่าวเป็นระบบขนส่งรองเชื่อมกับรถไฟฟ้าสายหลัก บริเวณสถานีสำคัญๆ ซึ่งที่ผ่านมาทางบริษัทกรุงเทพธนาคม จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทลูกของกท. ร่วมกับทางจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และเอกชนมองว่าเป็นเรื่องที่ดี

เชื่อมแอร์พอร์ตลิงค์เชื่อมไปสุวรรณภูมิ ขึ้นเครื่องบินต่อไปต่างประเทศ ได้สะดวกเรียกว่า สามารถเชื่อมโลกรวมถึงเชื่อม 3 สนามบิน

ที่มา : หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ

ส่งพิมพ์  |  ปิด

ศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์ ธนาคารอาคารสงเคราะห์ สำนักงานใหญ่
ชั้น 18 อาคาร 2 เลขที่ 63 ถ.พระราม9 ห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์:0 2202 1768 โทรสาร:0 2643 1252

แนะนำหรือพบปัญหาทางเทคนิคในเว็บไซต์กรุณาติดต่อ webmaster@reic.or.th 
สอบถามปัญหาด้านข้อมูลกรุณาติดต่อฝ่ายประชาสัมพันธ์และบริการข้อมูล (ถุณเวทินี ซอญเหโสภาท โทร 02-202-1768)