

# รถไฟฟ้ารางเบาเชียงใหม่: เส้นทางสู่การพัฒนาเมือง?

๒  
“จุดอ่อนของกฎหมายผังเมืองคือมันล้าสมัย ไม่ทันเหตุการณ์ และความล้าสมัยนี้ ทำให้การเปลี่ยนแปลงเกิดความช้า แทนที่มันจะเปลี่ยนแปลงเร็ว แต่กลับเปลี่ยนแปลงในอัตราเร่งที่น้อยลง” ความคิดเห็นจากธีรยุทธ กุคำใส สถาปนิกผังเมือง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเชียงใหม่

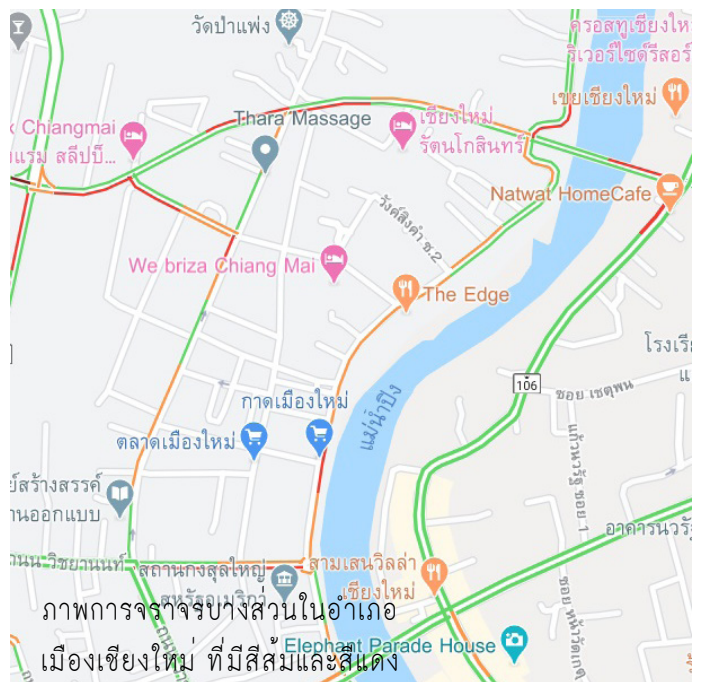


ที่ว่า หากผังเมืองไม่ดี ย่อมทำให้เมืองพัฒนาช้า ซึ่งผังเมืองของประเทศไทยนั้น ขาดการวางแผนอย่างเป็นระบบมาตั้งแต่ต้น เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้

ธีรยุทธ กุคำใส 611810066 เขียน

เกิดปัญหาการจราจรเรื้อรัง โดยเฉพาะในหัวเมืองใหญ่ และส่งผลในระยะยาวถึงคุณภาพชีวิตประชาชน เศรษฐกิจ และสังคม ปัจจุบันจึงแก้ปัญหาได้เพียงที่ปลายเหตุเท่านั้น

หากมองในจังหวัดเชียงใหม่ขณะนี้ การจราจรในตัวเมืองบางจุดค่อนข้างติดขัด โดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน

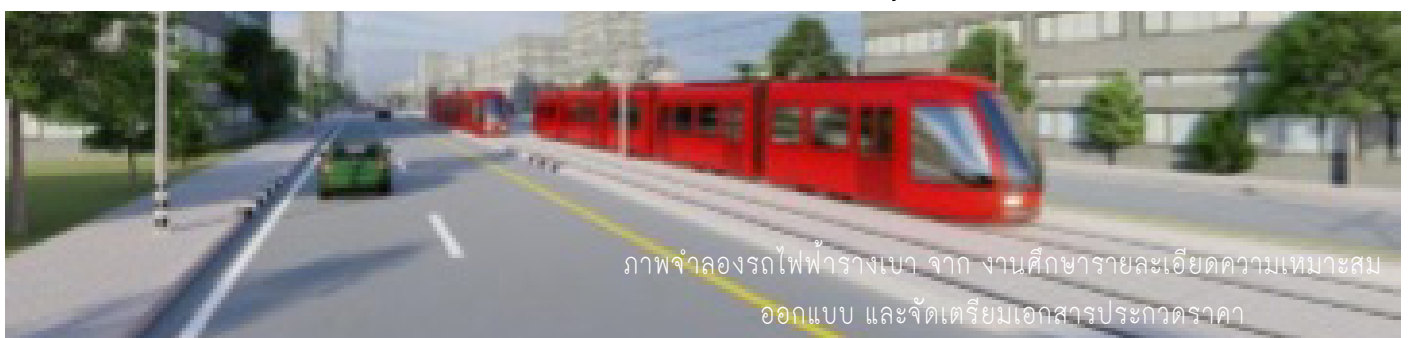


อีกทั้งเชียงใหม่ยังต้องการพัฒนาเมืองให้เข้าสู่ Smart City และเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุนจังหวัดเชียงใหม่จึงร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (สนข.) การไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ริเริ่มทำระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit) โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2570 เพื่อปรับปรุงระบบขนส่งและพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ให้ทันสมัย

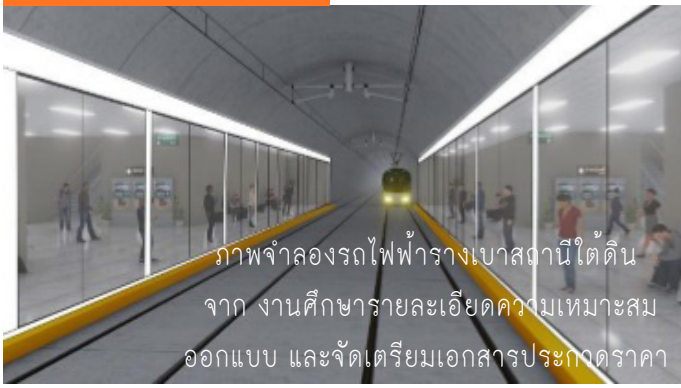
## เส้นทางของรถไฟฟ้ารางเบา

เส้นทางของรถไฟฟ้ารางเบา มี 3 เส้นทางครอบคลุมบริเวณที่มีการสัญจรด้วยยานพาหนะจำนวนมาก ได้แก่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหี้ยสะพานสามัคคี (วิ่งตามแนวเหนือใต้) สายสีน้ำเงิน ช่วงสวนสัตว์เชียงใหม่ - แยกศรีบัวเงินพัฒนา (ไขว้เป็นโครงข่ายใยแมงมุม) และสายสีเขียว ช่วงแยกรวมโชคมีชัย - ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยสายสีแดงจะถูกดำเนินการเป็นอันดับแรก มีระยะเวลาการศึกษา รายละเอียดความเหมาะสม (Feasibility)

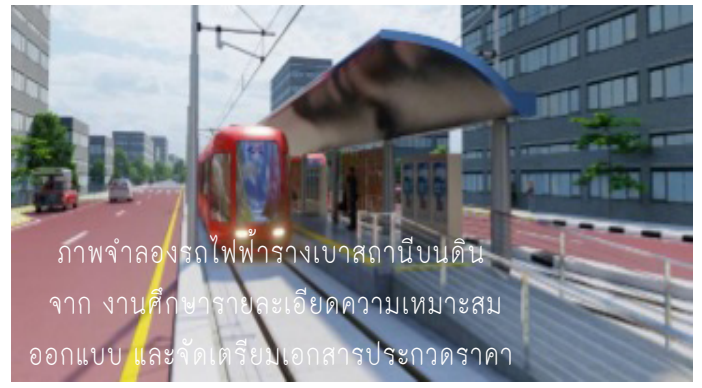
ออกแบบการเวนคืนที่ดิน และจ้าง Index International Group ที่มีความเชี่ยวชาญด้านการออกแบบระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ในการให้คำปรึกษา ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2562 ถึงวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2563 จากนั้นคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน พ.ศ. 2564 - 2565 เริ่มการก่อสร้าง พ.ศ. 2565 และเปิดให้บริการ พ.ศ. 2570 ตลอดระยะทาง 18 กิโลเมตรของสายสีแดงต้องพัฒนาอย่างสูงสูด นั่นคือ มีศูนย์การค้า มีอาคารขนาดใหญ่ และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้



ภาพจำลองรถไฟฟ้ารางเบา จาก งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา



ภาพจำลองรถไฟฟ้ารางเบาสถานีใต้ดิน  
จาก งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม  
ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา



ภาพจำลองรถไฟฟ้ารางเบาสถานีบนดิน  
จาก งานศึกษารายละเอียดความเหมาะสม  
ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา

อย่างไรก็ตามบริเวณย่านเมืองเก่าเป็น  
หนึ่งในเส้นทางที่รถไฟฟ้าผ่าน ทำให้  
ต้องคำนึงถึงการบดบังทัศนียภาพ  
เพราะนอกจากการจัดผังเมืองให้เป็น  
ระเบียบแล้ว การอนุรักษ์ศิลปกรรม  
โบราณสถาน และแหล่งโบราณคดี  
ก็เป็นเรื่องจำเป็น ชาวเชียงใหม่  
คนหนึ่งมองว่า เชียงใหม่ยังไม่เติบโต  
เท่ากรุงเทพฯ อีกทั้งยังเต็มไปด้วย  
โบราณสถาน รถไฟฟ้าจึงยังไม่จำเป็น  
แต่ในมุมมองของสถาปนิกผังเมืองมี  
ความคิดเห็นว่า การจะสร้างรถไฟฟ้า  
ต้องคำนึงถึงเศรษฐกิจเป็นสำคัญ  
หากกังวลในเรื่องของทัศนียภาพ ก็  
จะไม่เกิดการพัฒนา นี่จึงเป็นปัจจัย  
หนึ่งที่ทำให้สำนักงานนโยบายและ  
แผนการขนส่งและจราจร กระทรวง  
คมนาคม (สนข.) และการไฟฟ้าขนส่ง  
มวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

เลือกสร้างรถไฟฟ้ารางเบาเป็น  
แบบบนดินผสมใต้ดิน เนื่องจาก  
ค่าใช้จ่ายรูปแบบรถไฟฟ้าใต้ดิน  
จะสูงกว่ารูปแบบบนดินถึง 2.5  
เท่า โดยจะเป็นระบบใต้ดิน เมื่อ  
รถไฟฟ้ามีเส้นทางผ่านสถานที่สำคัญ

การก่อสร้างรถไฟฟ้าราง  
เบาอาจพบอุปสรรคด้านการ  
ก่อสร้าง นายเอกนรินทร์ จินทวงค์  
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่  
ที่ 2 มองภาพสิ่งที่น่ากังวลที่สุด  
คือ ปัญหาระหว่างการก่อสร้างที่  
อาจเกิดขึ้นเป็นระยะเวลายาวนาน



นายเอกนรินทร์ จินทวงค์  
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2

ไม่ว่าจะเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อม ฝุ่น มลพิษ รวมถึงทำให้การจราจรติดขัด จนทำให้การก่อสร้างล่าช้าในที่สุด จึงต้องมีมาตรการควบคุมการก่อสร้างอย่างเข้มงวด และเชื่อว่าผลที่ตามมาจะมีความคุ้มค่า นั่นคือ ประโยชน์สูงสุดที่ได้รับในระยะยาว ไม่ว่าจะเป็น ลดมลพิษจากการใช้เชื้อเพลิง ลดระยะเวลาในการเดินทาง สร้างทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ มีการจราจรที่ดีขึ้น เกิดความทันสมัย สามารถสร้างกำไรได้ภายใน 20 ปี และท้ายที่สุดแล้วช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของชาวเชียงใหม่ไปอีกชั้น

การบรรลุตามวัตถุประสงค์ของโครงการรถไฟฟ้ารางเบาขึ้นอยู่กับจำนวนประชาชนที่ใช้บริการ ซึ่งปัจจัยในการตัดสินใจใช้บริการ ได้แก่ ค่าบริการ ความรวดเร็ว และความสะอาดสบาย หรืออีกมุมหนึ่ง หากคนส่วนมากยังมีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนตัว ย่อมไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงโดยคณะที่ปรึกษาของโครงการได้คำนวณจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ารางเบาเบื้องต้นพบว่า จะมีผู้ใช้บริการประมาณ 2 หมื่นคนต่อวัน และอาจมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 3-5 ต่อปี

ระบบรถไฟฟ้ารางเบาของเชียงใหม่ เป็นเรื่องที่น่าจับตามองว่าระยะเวลาการก่อสร้างที่กินเวลาหลายปีและงบประมาณจำนวนมากของโครงการ จะสามารถบรรลุตามจุดประสงค์ได้ระดับใด รวมถึงองค์กรที่เกี่ยวข้องจะสร้างความเชื่อมั่นแก่ประชาชน และมีการชดเชยแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบระหว่างการก่อสร้างอย่างไร ในขณะเดียวกันการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน ควรมีการทำงานประสานกัน ทั้งจากองค์กรที่รับผิดชอบ และจากภาคประชาชน เพื่อให้มาตรการและจิตสำนึกทำงานควบคู่กัน ในการผลักดันให้เกิดความเจริญขึ้น

